

郑州公共自行车方案敲定

将投放不少于2万辆自行车,设1000个全自动取还车服务点,二环以内平均1公里设1个取还站点,市民租用超过2小时不还每小时收1元

□据大河网

上下班打车难、等公交也难,郑州能否学习杭州、上海等城市的经验,为老百姓出行提供免费的公共自行车?在1月31日开幕的政协郑州市第十二届委员会第二次会议上,政协委员闫玉明、林智、王进平就提出了《关于在郑州开展“便民自行车公共服务系统”项目》的提案,目前该项目已基本准备就绪,和前几年在郑州搁浅的自行车租赁业务相比,该项目更加成熟完善。



郑州市自行车公共服务系统站点绿城广场实景效果图。

【政协提案】公共自行车是公共交通服务的延伸

“到2009年年底,郑州市的机动车保有量已超过百万辆,按2万辆公共自行车取代10%的汽车使用比例计算,郑州每年可减排1.8万吨。这相当于种植了66万棵树,抵消了6600个三口之家一年的碳排放,或节省了668万升汽油,直接经济效益可达人民币4000万

元。”郑州市政协委员林智告诉记者,“便民自行车公共服务系统”项目,已在巴黎、伦敦、纽约及国内的杭州、武汉等城市顺利实施。这一项目是在城市区域内,统一布点建设自行车取用站,以“通租通还”即一站取车任意站还车为基准的用车方式,为市民提供免费的城市公

共交通延伸服务。

3位政协委员联合建议:在郑州开展“便民自行车公共服务系统”项目,按照加强民间投资参与社会建设的政策要求,可考虑以民营资本为主体建设;项目要高标准规划设计,希望项目能够尽快得到落实。

【怎么借还】2小时内任意站点还车免费

这种新的绿色出行方式有望落户郑州,据了解,去年8月在浙江省宁波市“郑州市承接产业转移南下招商大会”上,河南温商联盟投资管理有限公司已经与郑州市商务局签下了投资该项目的框架协议。经市政府有关部门会同郑州市市政管理执法局相关领导组织考察、论证,

已确定为具有“便民惠民”、“节能减排”、“减少交通拥堵”、“解决再就业”等方面内涵的公益性项目。

郑州便民自行车公共服务系统规划已近完善,计划投资约1.2亿元,在郑州建设1000个全自动取还便民自行车服务点,安排不少于2万辆自行车为市民提

供免费服务,群众2小时内任意站点还车免费,重复借还依然免费,超过2小时不还每小时收1元钱。

郑州便民自行车服务系统,目的是解决城市公交系统中“最后一公里”问题,因为在目前的公共交通系统中,总有一小部分距离无法被完全覆盖。

【站点咋设】二环内平均1公里1个站点

“项目实施后,二环以内平均1公里1个自行车取还站点,三环以外约1.2公里1个自行车取还站点。”郑州市便民自行车公共服务系统项目负责人曾华介绍,为了让项目一举成功,已经向市政府提出申请的试点建设数量将不少于200个站点,一期共500个站点。选点主要涉及金水、惠济、中原、二七、管城、郑东新区等中心区,记者在规划图上看到,仅紫荆山立交桥附近就设计了10个取还站点,每个站点平均放置二三十辆自行车。

自行车租还点将主要设置在

公交地铁站点的延伸处、居民生活出行半径、大型居民社区、大型企事业单位、广场、公园、学校、医院、商场等公共场所。

为了配合这个项目的实施,目前已在筹建终端机房实施电脑控制,分为市民投诉热线、事件处理中心、工程维修中心、调度中心、站点服务中心、办卡中心等多个部分。项目实施后,任何群众借还的时间和路线,通过终端机房可看得一清二楚。如果有的站点自行车使用率高,将及时从其他站点调配自行车。

免费的骑行如何盈利呢?项目

不仅靠自行车本身的车体广告、站棚广告发布来完成赚钱,还将依托服务站的便民服务亭,为市民提供代销、代缴费等服务。

按照规划,项目实施后,本地人将凭居民身份证办理用车诚信卡,押金约300元,外地人也可凭暂住证或由郑州市民担保办理诚信卡。项目的营业时间计划为早晨6点至晚上8点。

居民办卡的钱怎么管理?不是企业自己拿着,而是通过与商业银行签署专项的资金托管协议,政府可以监控,市民不用担自己的押金。

【性能如何】采用免扎免充气车胎

记者在河南温商联盟项目部看到了这种“超耐用”的公共自行车的真容。这款样车是上海永久牌的,郑州市将采用同样款式,颜色可能略有差别。和普通自行车不同,为了防盗和耐用,这种公共自行车是由永久自行车生产厂家研发特制的,所有设计都是“非标件”。所谓“非标件”,就是这种特制自行车装配零件的大小

尺度和普通自行车完全不同,小偷无法用普通工具将零件拆下来,即使拆下也无法装配在其他自行车上。这种自行车车胎是免充气的“发泡胎”,怎样扎破都不影响出行。另外,为了防止出现传统的掉链子问题,公共自行车采用无接口、无缝接技术,由合金材料定制,不生锈,在99%的情况下不会断裂,也不用润滑油。

【前车之鉴】投资小、布点少将无法运营

公共自行车租赁概念在郑州已不是首次提出,早在两年前,郑州市就有市民尝试过,但由于公司资金实力不够雄厚、自行车站点太少、政府不支持等原因失败。

公共自行车因为一定时间内是免费的,运营要靠广告支持,这个进程十分缓慢,而且布点必须多才能形成流动网络,提高市民参与性,这都需要足够的资金支持。

“公共自行车要想发展得好,政府必须参与。”当年的项目发起人霍晓迅说,在北京、杭州两地,带有公益性质的“公共自行车”都得到了政府支持,纳入到城市公交体系,郑州却没有。由于公共自行车项目需要占用公共场地,需要市政等部门的配合,而且带有一定公益性质,如果政府既不出资也不给任何优惠政策,发展起来将十分困难。

【他山之石】上海杭州正发展公共自行车

绿色、环保、便捷,目前,国内外发达城市都先后引入了公共自行车项目。

至2009年10月底,武汉市城区已建成718个公共自行车站点,投放自行车1.6万辆,日用车量6万辆次。武汉市计划用3年时间建成公共自行车租赁系统,初步计划投放3万辆自行车,建立1000个租赁站点,打造“慢行交通”城市。

杭州公共自行车交通系统是由杭州公交集团与杭州公交广告公司共同出资组建的杭州公共自行车交通服务发展有限公司实施

的,目前已建站点1639个,投放自行车4万辆,站点已从最初的景区范围转向全市区域,公共自行车日均使用最高峰达20万辆次。

而作为“大都会”的上海,也已展开了便民自行车服务系统项目,上海的项目是由区政府财政出资。与其他地方不同,上海居民凭身份证或外来人口居住证,就可在居委会登记不交押金免费申领“诚信卡”,“诚信卡”积分是长期使用的一种“考核”,延时归还则要扣分,分扣光后不再给当事人补卡,即不能再使用自行车。