

编者按

在城市机动车拥堵、尾气污染问题日益严重的情况下,越来越多的人提倡绿色出行。作为城市公共交通的有效补充,公共自行车租赁已经在很多城市得到推广。但要实现自行车出行,仅有租赁系统还不够,还需要完善配套设施。例如,随着机动车数量的增长,自行车日益式微,道路规划中很少考虑自行车道的问题。如何保证自行车的骑行空间,需要城市管理者多动一动脑筋。



相关链接

江西新余:巧借资本助力绿色出行

本报讯 江苏省新余市积极引进社会资本,参与城市交通基础设施建设,引导市民绿色出行。新余市公共资源交易中心向社会公开招标主城区公共自行车系统及运营管理PPP项目。最终,北京泰豪智能工程有限公司以4288万元中标,在主城区建设210个服务站点,建设5600个双立柱单锁式锁车器和30个雨棚,每个自行车站点设有附近可停车站点的

地图标识。市民凭本人身份证等有效证件并缴纳300元押金办理公共自行车实名卡后,就可使用公共自行车系统。根据协议,北京泰豪智能工程有限公司负责对系统进行维护管理,投放5000辆公共自行车。新余市每年按政府采购公共服务的方式,给予中标单位一定的资金补贴。5年运营期满后,中标单位将自行车设备及运营管理权一并无偿移交给政府有关部门。 谢宜

北京将建自行车高速路

到2020年,五环内建成3200公里自行车专用道

本报讯 北京市正在研究试点建设封闭式自行车“高速路”,串起回龙观、上地、中关村等区域,全程15.3公里。在这条“高速路”上,自行车可“一路绿灯”通行。

目前,回龙观至上地6.3公里的自行车道建设方案已确定。位于昌平区南部的回龙观是一个超大型居住区,生活着37万余人,通勤路线多去往上地、中关村一带。拟建设的这条自行车“高速路”,主要就是解决这些人的出行问题。据悉,自行车“高速路”的交通规划形式,在德国、法国、英国、丹麦等国家都有实践。

此前,北京市交通委路政部门曾对北京368条城市道路(其中351条为城市主干路)进行调研,发现非机动车道和人行道设施并不缺少,但主要问题在于,能充分实现其功能的地方不多。因为路权划分不明确,非机动车道被占问题时有发生。另外,非机动车道普遍较窄,有些甚至小于1.5米。

北京市交通委主任周正宇表示,北京五环内有700公里自行车专用道,今年将完成300公里自行车道的治理工作,计划到2020年,五环路内建成3200公里自行车专用道。未来,北京市要让绿色出行的比例提高到70%~75%。

夏莉

南京公共自行车系统发展迅速 衔接出行首末一公里

◆本报见习记者李苑 通讯员邵晶巍

按照江苏省南京市政府“统一规划、统一标准、统一政策、统一运作”的要求,南京公交集团出资组建了南京公共自行车公司,统一负责主城区及江北新区的公共自行车运营。

如今,公司正式运营已有一年多的时间。南京市公共自行车站点已达1400多个,投放公共自行车超过4万辆,租赁卡累计发放近40万张,日均使用公共自行车人数达16万人次,而且数量还在持续增长中。

日前,南京大学 Aura 团队开展了一次社会实践活动,调研南京市公共自行车系统的发展运行情况。

最大程度方便市民

南京市交通运输局客运服务处的夏志高介绍说,公共自行车并不是独立的系统,而是城市公共交通体系的有机组成部分。南京市的公共交通以轨道交通为主干、地面公交为主体,以公共自行车和轮渡为延伸。在这个体系中,公共自行车与其他交通方式密切配合,达到最大程度方便市民的目的。“发展公共自行车主要是方便市民出行的首末一公里,把小区及工作单位与公交或地铁站点衔接起来。”夏志高说。

根据《南京市公共自行车发展工作方案》,2015年,主城区、江北新区、江宁区、溧水区、高淳区的投资总额合计估算可达1.1亿元。其中,公共自行车站点、服务中心等硬件项目建设费用,车辆购置费用以及后期运营补贴,主城区由南京市财政和主城区区政府按照各50%比例投入;江北新区、江宁区由所在区财政承担80%,南京市财政补贴20%;溧水区、高淳区由两区自行承担。

系统选点首先看地铁站

Aura 团队成员在使用公共自行车的南京市民中进行了问卷调查。结果显示,大家普遍反映公共自行车投用后方便了出行,但公共自行车站点分布还有不合理之处。

对此,南京市公共自行车有限公司常务副总经理田峰介绍说,公共资源是有限的,南京的城市规模较大,人口也多,很难做到在每个小区门口都设置停车点。公共自行车系统选点首先要看地铁站,其次是大的公交站点,然后是商业中心、菜市场、公园等人流量比较大的地方。每一个站点都会覆盖、服务一定的区域。

今年,南京市主城区网点会增至800个,车辆总量达到2.8万辆;全市网点将增至1600个,车辆总量达到6

万辆,同时新增5个综合服务中心。2017年,主城区网点增至1000个,车辆总量达到3.5万辆;全市网点进一步增至2000个,车辆总量达到7万辆,再新增两个综合服务中心。

自行车道建设纳入城市规划

调查发现,公共自行车使用存在“潮汐现象”,即上下班高峰车辆供不应求。田峰坦言,这是目前建设公共自行车系统的城市共同面临的一个难题,还没有一个根本的解决办法。

目前,南京市公共自行车有限公司采取在高峰前增加自行车供给的措施,尽可能缓解这一问题。“我们会对每个站点累积的使用数据进行分析,在夜间进行自行车调度的时候,针对早晨公共自行车使用频率高的站点,增加供给数量。”田峰说。

现在,城市中自行车道不完善或者被挤占的问题突出。对此,南京大学建筑与城市规划学院副教授张敬建议,把自行车道建设纳入城市规划中。城市公共自行车系统顺应了保护环境、绿色出行的主流趋势,但城市自行车道规划建设的缺失可能会对公共自行车进一步发展造成阻碍。“设置自行车道不仅有效减少自行车与机动车的交通事故,还会使自行车骑行更加顺畅方便。”

湘潭昭山:启用自行车租赁系统

本报记者刘立平 通讯员文萍湘潭报道 湖南省湘潭市昭山示范区公共自行车租赁系统日前正式投入使用,共设置10个基站、投放240辆公共自行车。

据了解,湘潭市公共自行车租赁系统于2015年正式投入使用,而地处长株潭交界处的昭山因离中心城区较远,一直未能开通。随着人们生活理念的改变和城市发展的需求,绿色出行已成为一种趋势。在当地城乡建设管理部门与湘潭市有关部门多次对接后,于

今年5月启动第一批公共自行车租赁系统建设。

昭山示范区公共自行车站点主要分布在居民生活工作集聚区出入口、公交车站附近,重点解决“公交最后一公里”的问题。据相关人员介绍,昭山区的公共自行车与湘潭市区通用,可凭卡在站点借还车。租用自行车两小时内免费,超过两小时,按两元/小时计费。超过24小时未还车的,租赁系统自动锁卡,并按丢失赔偿公共自行车处理,赔偿费用为850元/辆。

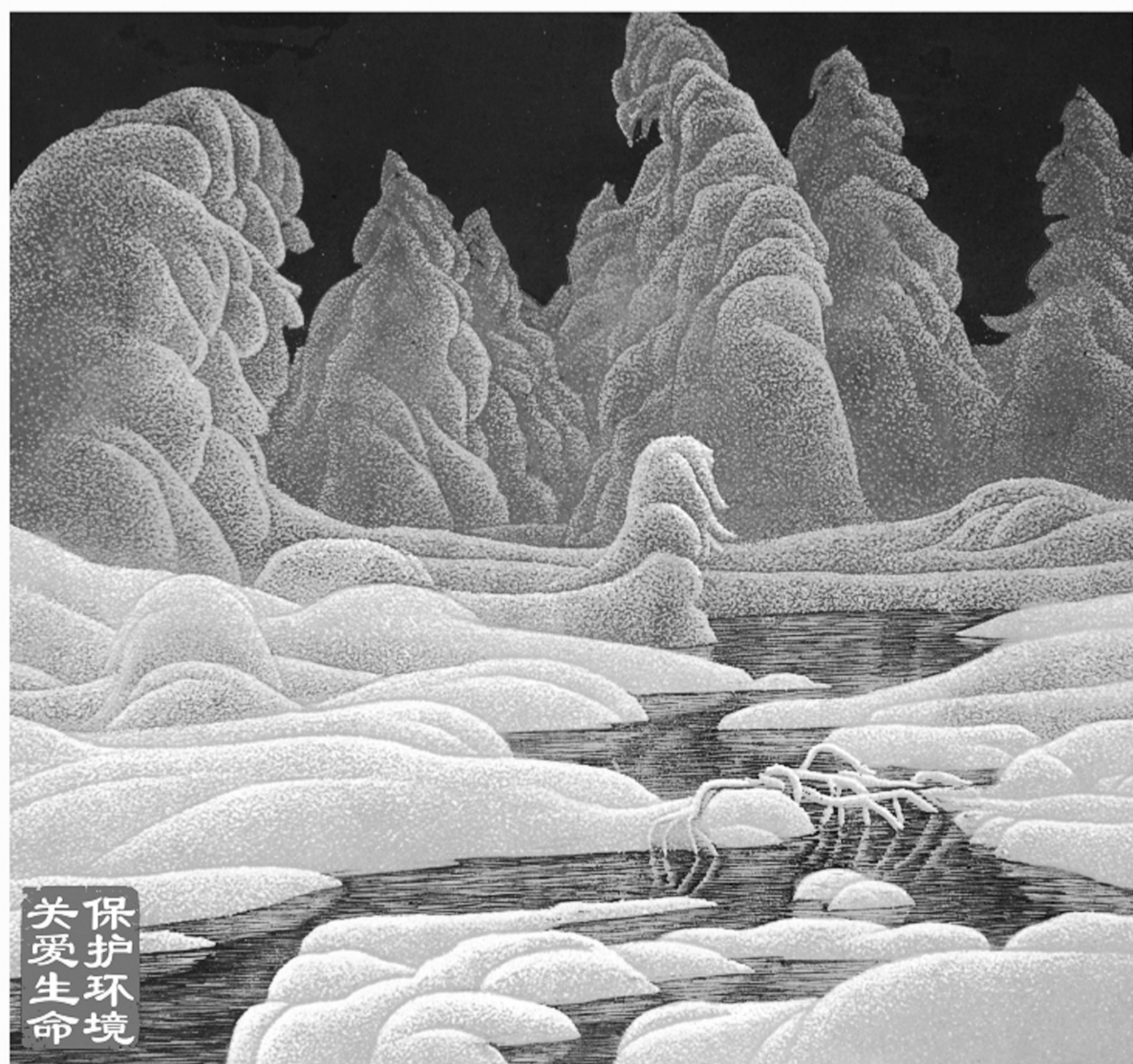


对于城市来说,推广绿色出行,不仅要有自行车,更要保证骑行空间。资料图片

讲文明树新风 公益广告

中国精神 中国形象 中国文化 中国表达

碧水流 寿会长



保护环境 关爱生命

中国环境报社公益发布

中国网络电视台制 哈尔滨阿城 郭长安作

讲文明树新风 公益广告

中国精神 中国形象 中国文化 中国表达

碧水蓝天日 曲颈向天歌



保护环境 关爱生命

中国环境报社公益发布

中国网络电视台制 哈尔滨阿城 郭长安作