

公共自行车频遭“恶搞” 平均每天修两辆



“

踹碎挡泥板、偷走脚踏子、卸走铃铛、刀划烟烫车座子、卸走车尾反光灯……为市民提供短途接驳便利的公共自行车，如今被人为恶意损坏的情况几乎每天都会发生，负责维修的部门每天都得修两辆。平均算下来，每辆公共自行车的运维成本每月约为200元。

由于没有广告经营权，无法获得额外的运营收入，公共自行车的建设、运营、维护完全依靠各级政府财政补贴。以北京丰台区先期投入的3000辆公共自行车为例，每月财政补贴就达到60万元。公共自行车还能不能顺利地租借下去？

太过分了 车座被卸走 只剩光秃秃的钢管

“这几天我都看到丢仁了！”有热心市民通过本报城市发展部邮箱bwchengshi@126.com反映，北京马家堡中路博爱医院西墙外的公共自行车站点经常出现丢车座的情况。

记者现场看到，这辆没了车座的公共自行车还是一辆新型车，如今车座子被卸走了，只剩光秃秃的钢管。市民王女士说，这已经是她第三次发现有公共自行车车座丢失的现象，都是大早晨遛弯时发

现的，“明显是人为破坏，趁着夜里卸走的。”

随后记者走访北京市公共租赁自行车站点，发现不少公共自行车有被人为损坏的痕迹。在东单路口东南，一辆车座子上明显被用利器划开了一道一寸多长的口子，露出里面的海绵；而另一辆车的车座子破了一个指甲盖大小的洞，别看洞小，可是挺深，有近1厘米，明显是被烟头烫后留下的痕迹。

记者联系到一家负责公共自行车运营的公司，该公司负责人表示，公共自行车的使用频率非常高，仅今年以来平均每辆车就租还过600次，如此高频率的使用，公共自行车本身就容易损坏，而人为恶意损坏的情况几乎每天都会发生，平均下来负责维修的部门每天都得修两辆。

“我们维修过一辆新型公共自行车，拇指粗的车把钢管，愣是被弄断了！”这位负责人说起破坏公

共自行车的行为，气愤地说，人为恶意破坏公共自行车的行为大概有3类：一类是有人在醉酒等状态下进行破坏，一类是有的人心情不好在公共自行车上发泄自己的情绪，还有个别黑摩的司机因为公共自行车影响了他们的“生意”而破坏。此外还有一些社会车辆停放在公共自行车站点，挤占了公共自行车的停车位，甚至还曾发现有的人给公共自行车加道锁，使“公车”变“私车”。

新闻链接

公共自行车不同于一般的自行车，它具有坚固耐用、耐腐蚀，特别是车胎一定是免充气车胎，可大量减少维修维护工作。低跨度设计、不同身高及男女适用。每一辆车都有一个不同编号的电子身份识别卡，通过物联网技术跟踪监控。每辆公共自行车可配备临时密码锁，市民中途办事可用密码锁锁车。

公共自行车具有以下优势：

①不存在大气和噪音污染，可为居民和旅游者提供便捷的绿色出行方式，提高城市的绿色竞争力，同时骑车还有助于强身健体，减少城市病的发生；

②为城市提供1-5公里的短途出行解决方案，成为城市交通系统不可或缺的组成部分，提高道路资源的利用率，缓解道路交通拥堵，解决公交出行“最后1公里”难题；

③与公共汽车相比。自行车具有体积小、操作灵活、可达性好和投资少的特点。可作为轨道交通接驳的辅助性工具，最大限度地促进各种交通资源的合理利用，满足居民多层次的短距离出行以及不同出行目的的交通需求，便捷、高效地集散客流，提高城市交通的整体运行效率。

防盗升级 不卸走车把 拿不下车铃

为了应对人为恶意破坏，一些公共自行车不得不更新换代、防盗升级。

“根据公共自行车使用维修反馈情况，新型公共自行车增加了一些防盗防破坏的设计”，公共自行车运营公司负责人介绍说，原来的公共自行车车铃是固定在车把横梁上的，经常被卸走，新车的车铃换成了“把铃”，嵌在右手车把内侧，除非卸下车把否则难以拆卸。另外，根据原来车筐易被破坏的情

况，新车加粗了车筐钢管，与车把一体化设计。

目前北京市公共自行车建设实行的是市级统筹、区县主责的建设管理模式。即市交通委统筹制定建设规划，在设施建设和自行车采购上给各区以全额资金支持；各区承担建设和管理主责，从运行维护上给予必要的资金保障。

以北京丰台区为例，截至10月30日，今年丰台区公共自行车服务系统项目办卡总数为9768

张，租车984077次，还车993575次，共计197万多人次，公共自行车使用率非常高，比如地铁蒲黄榆B口站，周转率为20次左右，也就是每个桩每天租还车约20次。

与如此大量的使用次数相对的是一卡通消费金额仅为43178元。丰台区90多个公共自行车站点平均借出时间最长的是角门北里站，借出时长是63分钟，剩余的站点平均借出时间都不超过1小时，而北京公共自行车租车政策是

前1小时免费，之后每小时1元钱，全天最高不超过10元钱。

每套公共自行车的建设成本为5000元左右，每辆车的运营维护成本每月平均约为200元，以丰台区先期投入的3000辆为例，每月财政补贴就达到60万元。

而根据北京市相关规定，公共自行车完全没有广告经营权，无法获得额外的运营收入，公共自行车的建设、运营、维护完全依靠各级政府财政补贴。

委员支招 车身放广告 放开经营权

记者了解到，丰台区已陆续在方庄、东铁营、西罗园、右安门、马家堡、丰台科技园等地区建成了3000辆规模的公共自行车服务系统。今年丰台区市市政市容委还将陆续在太平桥街道、丰台街道等地区新投入2000辆公共自行车，丰台区将有5000辆公共自行车为市民提供短途接驳服务。

针对公共租赁自行车运营问

题，市政协委员、北京市投资促进局原党委书记郭松提出，应关注公共自行车可持续发展问题。

他说，北京市公共自行车依旧存在总量不足，网点有限的问题，需要继续加量加密建设。公共自行车可持续发展需要加大财政投入，这笔投入不仅仅是在建设层面，还有先期投放的公共自行车陆续需要更新，管理资金需要延续，

都需要资金。

郭松建议，要把公共自行车服务系统建设和运行管理列入市、区两级政府和各有关职能部门的工作日程，成立由主管副市长或副秘书长牵头的组织领导机构统筹协调，实行“一把手”工程。要进一步明确公共自行车作为城市公共交通必要补充和延续的公益定位，明确“政府扶持+企业运营”的原则

和模式，引入市场机制，多渠道利用建设、管理、运行资源，给予用地、用电、广告和财政补贴等政策支持。

政府可考虑适时放开广告经营权，依托于公共自行车的车身广告、租赁点站牌广告收入，通过商业开发来支持公共自行车的公益化运行，支付日常运营的成本。

(据北京晚报)