**关于提升公共自行车管理，更好服务市民出行的建议**

领衔代表：楼攀登

附议代表：

公共自行车作为一种准公共交通系统，是城市综合交通体系的重要组成部分，具有缓解公共交通出行压力、补充公交运力不足的优点。我市自2016年启动公共自行车系统以来，累计建成网点160个，投放公共自行车3000辆，截至今年11月底已开通用户6万人次，租用量达到322万人次，有效缓解了城区交通压力，公共自行车已成为广大市民绿色出行的重要方式，市民反应普遍较好。

但在运行中也暴露了一些困惑和问题，值得反思并引起政府相关部门的关注。这些问题主要表现在：

1. 公共自行车网点少、规模小，难以形成点、线、面衔接的网络优势。目前按我市布点区域人口数量配比，人车比仅为153：1，相比于周边其他城市如绍兴城区人车比49：1，宁波城区人车比99：1，余姚市区人车比90:1，现有公共自行车数量已不能满足日益增长的居民出行需要。如宁波大学科技学院、新客运中心、长江三角洲区域等，公共自行车网点均未能有效覆盖；同时宗兴东路、明州路、北三环东路等主干道的公共自行车网点数量不足，造成市民租还车困难。
2. 公共自行车管理问题。中心城区部分站点车桩数量较少，早晚高峰期容易出现无车可租无桩可还问题；一些私家车违规违停现象严重，挤占自行车站点，导致市民租、还车困难。
3. 无非机动车道。目前我市主城区的非机动车道设置不健全，市民骑行缺少安全感，导致不少市民想骑不敢骑，放弃骑车念头。

为进一步加强我市公共自行车服务系统建设与管理，提出如下建议：

1、科学分布建设自行车网点，及早推动自行车项目扩建工程。破解站点少、不联通、难成网、有死角、市民借车难还车难等瓶颈制约，最大限度地方便市民。尽快增设宁波大学科技学院、新客运中心、长江三角洲区域等地方的租车点，因为未来一两年内上述几个区域内的人员出行会大幅度增加。

2、借鉴国内其他城市项目建设经验，引入电子围栏、公共助力车等新型解决方案。通过电子围栏技术可提高站点的储车容量，有效减少市民租车难还车难问题，也有利于降低建设成本提高财政资金使用效率；公共助力车作为公共自行车的补充，对提高网点服务半径、提升市民出行体验效果显著，同时有利于增加项目自我造血功能。

3、治理机动车违停。建议由交警和城管的联合执法，形成部分责任的长期化，执法机制的常态化，市政部门牵头在一些违停严重的站点加设防撞杆。

4、针对非机动车道建设问题，建议由交通部门牵头在新建道路及道路改造时通过规划调整，保障市区主要道路的非机动车路权，同时可每年建设一定量的自行车专用绿道，以确保自行车骑行的舒适和安全。