

公共自行车的“告别与新生”

多地宣布停运,也有部分城市对其更新实现“逆势突围”

9月20日,临沂市临沭县发布了《关于临沭县公共自行车项目停止运营的公告》,这个自2014年8月投入运营的公共项目正式终止服务。同样,近日,潍坊市滨海区和昌邑市也陆续宣布公共自行车系统全面停运。

公共自行车停运,已成为涉及多省市的行业性现象。近期,全国多地公共自行车项目陆续因设备老化、共享出行竞争、运维成本高昂等原因,密集进入停运调整阶段。不过,公共自行车谢幕潮下,也有一些城市选择对其迭代升级,让绿色出行延续。



多地公共自行车宣布停运。

李其峰 胡晓雪 临沂潍坊报道

全国多个城市公共自行车“退场”

据昌邑市公共自行车管理中心消息,潍坊市昌邑市公共自行车系统已于9月15日正式停止运营;滨海区则于9月7日提前发布通告,明确该区域公共自行车项目自9月21日起终止服务;而高密市早在2025年1月26日便已终止服务。目前,昌邑、滨海区、高密三地均已开启押金清退通道。

这一现象并非个例,公共自行车“退场”已在山东多市显现。东营市因车辆达报废年限,于2025年6月30日终止运营公共自行车;烟台市4月份启动公共自行车设施拆除工程,标志着该服务正式落幕。

同样,安徽马鞍山和县、滁州南谯区,黑龙江大庆等多地近期也集中发布公告,宣布终止公共自行车运营并启动押金清退。

为啥扎堆停运“没人骑”是主因

曾被视为绿色出行典范的公共自行车,在运营多年后为何接连退场?从多地发布的停运公告来看,“骑行量和使用率过低”是停运主因。

“县区的活动范围有限,公交车和电动车是当地群众更多的出行选择。”莒南县城市管理局崔杰科长介绍,近年来,全县1000辆公共自行车,低谷期每日仅十余辆车被使用,“骑行率不高,但对这上千辆车,我们还要投入不少人力物力进行巡查监控、信息采集,造成公共资源浪费,因此作出停运处置,实际上是基于实际使用情况的综合考量。”

同样现象也出现在临沭县,负责该县公共自行车项目运营的永安行科技股份有限公司临沭分公司负责人介绍,市民出行方式日趋多元化,公共自行车骑行率逐年递减,今年该县的公共自行车运营所产生的社会效益与运维投入相比已难以为继,加之服务期限到期,因此决定终止服务。

潍坊市滨海区建设交通局工作人员表示,当地公共自行车系统自2013年投入运营,历经12年持续运转,车辆与设施已严重

老化,存在安全隐患,加之滨海区人口基数相对较少,多数站点骑行率比较低,有些站点日均骑行量仅为个位数,最高也不过二三十辆,运营价值难以体现。

公共自行车为啥失宠 坏车增多及共享单车冲击

“选择公共自行车出行时,经常遇到车头太硬或车座晃动的车辆,有时骑到一半才发现问题,选车就像‘开盲盒’。”临沂市民张先生介绍,自己家和单位之间有两个公共自行车运营点,公共自行车作为通勤工具既环保又健康,但由于经常遇到损坏车辆,他索性买了一辆自行车代替。

为何损坏车辆日益增多?9月22日,临沂公共自行车服务有限公司维修厂内停满了损坏的公共自行车。负责检修的闫师傅介绍,市区每日返厂维修的车在三十辆左右,多数为年久老化,“很多车辆服役近10年,硬件损坏在所难免。”

运维费用捉襟见肘,是导致车辆状况难以改善的核心原因。负责临沂公共自行车项目的临沂金通行公共自行车服务有限公司负责人石磊给记者算了笔账:临沂公共自行车项目运维费为一年2000万元,这其中包括近300名员工的1600万元工资,再去掉房租水电和全市1234个公共自行车站点的维护,能留给车辆进行保养和维修的费用十分有限。“市区目前投入约三万辆公共自行车,有限的维修经费,难以支撑大规模的老旧车辆更新,只能进行基本的故障排除。”

“市区尚且如此,对于运维费用更少的县区项目来说,维护压力更是巨大。”负责莒南县公共自行车项目运维的徐经理说。

作为解决出行“最后一公里”的公共交通工具,公共自行车具有鲜明的时代特征。不过,随着共享单车这一新兴业态应运而生,公共自行车一些定位属性被逐步代替。

“共享单车除每日检损维修外,平均3年就会完全淘汰换新,可以确保用户有较好的骑行体验。”临沂羲之出行科技有限公司总经理李强介绍,目前临沂市有6家共享单车运营企业,共计约1.5万辆共享单车投入使用。相较公共自行车,共享单车只需停放在电子围栏处,取还车方式灵活,运维成本也更低。

共享单车模式的迅速发展,不仅改变了市民的出行习惯,也推动城市交通服务体系的整体演变。山东大学齐鲁交通学院副教授、中国城市公共交通协会慢行交通分会专家委员会委员张汝华认为,随着更具优势的共享单车广泛投入使用,在骑行率低的地区继续维持公共自行车系统,不仅造成资源闲置,还需持续投入运维资金,终止运营反而是及时止损的理性选择。另一方面,多种便捷出行方式的出现,意味着公共自行车已基本完成历史使命。在这一背景下,其逐步退出城市舞台,也可视为公共服务体系优化升级的一种表现。

停运地区“最后一公里”出行需求如何满足

公共自行车的初衷,是解决市民“最后一公里”出行难题。如今停运后,这一需求如何承接?

潍坊市滨海区建设交通局工作人员表示,为填补公共自行车退场后的空白,目前已在滨海区投放1000辆共享单车。“市民‘最后一公里’的出行方式,我们也十分关注,正在研究多种运营方式,像共享单车、电动自行车等,目前处于研究和决策阶段。”昌邑市公共自行车管理中心办公室负责人说。

从实际来看,共享单车有两大显著好处:一是运营灵活性更强,能精准匹配需求;二是使用门槛更低,无需专门办理骑行卡,减少证件审核、押金退还等流程,对日常短途出行市民更便捷。不过,不便之处也不容忽视,比如管理与调度难题待解,若缺乏精细化运营,高峰时段热门点位仍可能“一车难求”,闲置区域单车又易堆积占道,加剧市容管理压力。

部分城市升级公共自行车 让绿色出行延续

不过,与县市区的“退场”不同,潍坊市中心城区的公共自行车仍保持旺盛活力。记者从潍坊市城市管理局有关部门获悉,自2013年10月投入运营,截至今年上半年,潍坊市公共自行车累计服务人次已突破4亿,当前共设有1475个站点,47500辆自行车,运营规模在全省同级地市中排名第一。“去年我们刚更新了1万辆新

相关链接

在公共自行车退场浪潮中,部分城市通过差异化策略实现服务升级而非简单终止。福建莆田以7780万元完成公共自行车PPP项目资产转让,国企接棒后保留5年公益性服务,同步叠加公共电单车投放和智能充换电网络,将原有85%的站点设备改造为多功能智能终端,实现从“有桩自行车”到“城市智慧出行节点”的转型,为公共服务市场化提供样本。

浙江常山在运营期满后启动“停旧建新”,2025年6月推出的新一代系统,支持“扫码+刷卡”双模式,兼顾年轻用户与老年群体,展现渐进式改革的治理智慧。

资产处置环节的探索同样值得关注。安徽阜阳通过公共资源交易中心公开拍卖6500辆自行车及配套设施,引入再生资源公司实现设备二次利用;山东烟台将拆除的不锈钢车桩改造为街道花架,材料复用率达70%。

公共自行车的集体退场,本质是城市治理在技术革命中的适应性调整。从安徽阜阳的“市场出清”到福建莆田的“价值转化”,从山东烟台的“空间再造”到浙江常山的“技术迭代”,各地实践揭示出三大转型方向。

一是构建分层多元的出行体系:在商业中心区推广共享单车、电单车满足高频高效需求,在社区、医院周边布局智能公共自行车站点,保留实体办卡渠道并提供人工协助,形成“市场服务讲效率、公共服务保公平”的梯度配置。

二是建立动态调整机制:将技术更新、用户满意度、财政承受力,纳入公共项目的全生命周期管理,避免“运动式建设”和“被动式退出”。

三是坚守技术伦理的人文底色:在深圳、杭州试点基础上,推广“亲属代注册”“语音导航借还”等适老化功能,确保技术进步不牺牲特殊群体权益,让绿色出行真正成为全民可及的公共福祉。

据“共享出行研究院”公众号

山东青岛:树木被风刮倒 砸中板房 消防紧急进行救助

记者 张晓鹏 青岛报道

日前,山东青岛消防部门接到报警,称位于胶州市铺集镇铺上三村,有树木被大风刮倒,砸中房屋,请求救助。

消防救援人员到达现场,在评估现场救援环境后,迅速利用六米拉梯攀爬到房顶,使用机动链锯等工具将刮倒的树木锯断,并使用绳索将树干绑牢,将沉重的树干慢慢抬离屋顶,转移到空旷的场地。

消防部门温馨提醒广大市民,遇有大风、降雨等恶劣天气易引发树木倒伏、广告牌脱落等安全风险,建议市民提前检查周边环境,及时清理易被风吹动的物品,遇紧急情况第一时间拨打119报警电话,确保自身生命财产安全。

轨道交通大队进地铁, 宣传消防知识筑安全防线

记者 张晓鹏 通讯员 何佳俊 青岛报道

9月22日,青岛市消防救援支队轨道交通大队深入青岛地铁四号线开展了一场别开生面的消防知识宣传活动。

活动现场,青岛市消防救援支队轨道交通大队宣传员们通过设立咨询台、发放宣传资料等形式,向过往乘客普及消防安全知识。

此外,现场还设置了互动环节,通过消防知识问答、消防标识识别等小游戏,激发乘客们学习消防知识的积极性。

下一步,青岛市消防救援支队轨道交通大队还将继续开展形式多样的消防宣传活动,扩大消防宣传范围,将消防安全知识传递给更多的人,为营造安全和谐的出行环境贡献力量。