



### 杨沟村: 纪念先祖取村名 生态养殖富乡民

#### ■往事如烟

关于杨沟村村名的来历,要追溯到元朝时期,当时有一位名叫杨忠的人,其年少时发奋读书,终于通过科举考试成为举人,并任伏羌县正堂一职。由于当时元朝统治者实行民族等级制度,杨忠不堪忍受压迫,弃官带领家族中人开始武装起义。他路经洛阳时,遇到了朱元璋的义军,便跟随其四处征战。平定天下后,杨忠定居洛阳,并被当朝天子赐予王姓。从此之后,杨忠的后人便改为姓王。明朝末年,杨忠的后人在杨沟村落户,由于大家都怀念先祖的杨姓,而将其居住的村子名字称为杨沟村。

#### ■人文自然

杨沟村现有耕地约3100亩,全村共3000多人口。改革开放前,全村主要经济收入依靠农业种植。

近年来,全村的面貌发生了很大变化,群众生活水平有了明显提高。2001年,该村筹集资金8万元,硬化村道路580米,并改造了全村低压电网。2003年,该村投资6万多元对全村人畜饮水工程进行改造,解决了村民吃水难问题。

在产业结构上,该村突破单一的粮食作物种植,利用山区优势大力发展种植业、养殖业。截至目前,该村规模养殖户有10余家,家畜蓄栏量常年保持在1200头,家禽有3万多只,大大改善了村民的生活。

#### ■今日杨沟村

“山沟里的村庄想要发展,必须搞一些特色经济。核桃种植就是杨沟村近年来发展的主要项目。”杨沟村村委会主任王文高说,在选择适合杨沟村种植的果树品种前,村干部做了不少市场调研。核桃属于易栽好管的经济树种,非常适合作为退耕还林项目和水土流失治理项目用树,同时还能增加老百姓收入。

另外,核桃作为一种营养保健食品,市场价格在逐年提高。2003年,核桃的收购价为每公斤8元,2005年收购价已涨至每公斤12元,而现在,每公斤达20元。杨沟村从2000年开始种植核桃,目前,村里的核桃种植面积有200余亩,年平均经济收入不少于10万元。

王文高说,在核桃品种选择上,村里通过走访市场了解后,引进了清香、薄壳香等受市场欢迎的品种。这些品种连续结果能力较强,大小年现象不明显,结果寿命较长且抗病性较好。

“核桃林种起来了,但仅靠单一的核桃种植还不能充分利用资源,村里又开始尝试在核桃林内散养肉鸡。”王文高说,核桃林下的杂草和昆虫是肉鸡的主要食粮。同时,散养鸡能帮助核桃树松土,而且鸡粪作为天然有机肥料,给核桃树生长提供了很好的营养。这样的生态养殖方式不仅节约了养殖成本和管理费用,这些肉鸡也成为市场上的抢手货,比普通肉鸡的价格要高出不少。

为了扩大杨沟村的养殖业范围,2010年,该村又投资300多万元成立了肉鸡养殖专业合作社。王文高说,村里从内蒙古、甘肃等地引进优质肉鸡200余头,如今年产值将近300万元,一年能安排村里约50人就业。现在一头成年肉鸡能卖到6500元至8000元,而且驴皮是加工中成药阿胶的主要原料,售价很高,市场供不应求。

本报记者 王蕾 通讯员 倪俊康 文/图



杨沟村的核桃园



河南省福彩中心在我市试点建设的首批1000辆福彩公益自行车从5月25日正式上岗以来,已过百天。其运营状况如何?有哪些地方需要完善?近日,记者走访我市近10个公益自行车站点后发现,市民对这项低碳、环保的出行工具普遍叫好,同时也期待相关部门能精细化管理,让车“骑”得更远。

## 公益自行车从5月25日正式上岗至今,已过百日。目前出现站点开门不准时、缺少维修人员等问题。市民呼吁——

# 完善管理 让车骑得更远

本报记者 常书香 文/图

### 现象 骑车市民逐渐增多

近日,记者在解放路碰到骑公益自行车的李先生。他说:“我没买车,家门口有一个公益自行车站点,办一张租赁卡就可免费租车并且还有异地还车服务,既环保又时尚,换乘也比较方便。”

李先生表示,从上个月开始办卡之后,他已借车20多次,去涧西和老城办事,他都会借车而行。

在王府井站点,记者碰到正在取车的王先生。他说在家和单位之间均分布有公益自行车站点,所以把公益自行车当作上班的交通工具,很方便。

在周王城广场站点,某银行职员刘先生和同事正在办卡。他们告诉记者,最近天气凉快多了,不用再开车出行,骑车既能锻炼身体又避免了停车麻烦。

老城区丹尼斯站点的管理人员告诉记者,随着天气变得凉爽,我市公益自行车的利用率也逐渐攀升,近来站点的借车率也高了。

周王城广场站点管理人员说,运行百天以来,此站点办卡人数为224人,其中大部分是本地市民,外地游客近50人。可见这项惠民措施充分调动了市民绿色出行、低碳环保的热情。



部分站点的备用车辆落满灰尘

### 问题 一些站点管理亟待规范

记者走访发现,我市公益自行车运营百天,在获得市民认可的同时,也因管理不够精细等原因,目前还存在一些问题。

#### 【问题一】站点开门不准时、专用车位被其他车辆占据

4日9时58分,记者来到市教育局站点,该站点管理房明确写着“办卡时间为每天9时至11时”,但记者在此等候5分钟后,还未见管理人员到来。在老城丹尼斯站点,记者看到几个空车位被电动车和其他自行车占据。

#### 【问题二】自行车站点缺少车棚

早在我市公益自行车刚运行不久,市民看到自行车被风吹雨淋,就呼吁主管部门修建简易车棚,以免自行车坏掉。

昨日记者在部分站点看到,因借用者可以在任意站点换车,为避免出现车辆被借完的现象出现,每个站点都有几辆备用自行车存放。但记者走访了几个备用自行车站点后发现,车座和车身都落了厚厚一层灰尘。一些借车的市民

建议,建个简易车棚。

#### 【问题三】自行车站点缺少维修人员

在行署路市府西院站点,记者碰到取车的李先生,他反映一些自行车锁有问题,造成取车困难。网友“太石散人”发帖称多次遇到公益自行车出现故障。他建议能不能招点公益人员义务维修公益自行车?

#### 【问题四】部分站点经营难以维持

周王城广场、明堂天堂和老城丹尼斯等站点存放亭管理人员均称,每月站点电费支出几百元,彩票收入甚微,根本无法盈利。老城丹尼斯站点的管理人员称,再坚持几天,看看情况,如果实在无法维持,就不干了。

#### 【问题五】自行车站点分布不均

从我市公益自行车站点分布地图上,目前市区的35个站点集中分布在西工区、涧西区 and 老城区,洛龙区和瀍河回族区没有一个站点,隋唐城遗址植物园、洛浦公园等适合健身的地方也没有设点,市民呼吁能不能多设几个站点?

### 回应 按时保洁,逐步扩大站点范围

公益自行车是我市一项新生公益项目,如何让项目自身获得持续性发展,让这项公益“骑”得更远,需要政府相关部门、项目运营企业和每一位市民的共同给力。

针对管理中存在的问题,记者走访了市民政局相关部门。其中,对自行车保洁不及时及损坏维修问题,市民政局募捐科相关负责人称,他们专门派有巡视员,每人负责几个站点,专人对自行车进行维护、维修,维修站点设在王城大桥下,今后会增加巡查力度,按时保洁,发现问题及时维修,确保车辆处于良好状态。

对于市民关于增加自行车站点的建议,该负责人表示,按照规划,我市公益自行车系统将分三期建设:以规划分区为单位,根据公交枢纽服务点的分布;在功能不重叠的情况下,人流集中区域不设亭服务点;在不与上述服务点冲突的条件下,设置各类不设亭服务点,分散各居住小区、小型商

业等,构建末端服务网络。按照计划,到2020年,我市公共自行车站点将达到115个,自行车数量达到5000辆,形成一个便捷、安全、舒适的公共自行车出行系统,形成“自行车+公交”的出行模式,弥补公交车存在的“最后一公里”难题。今年年底前我市第二批公益自行车将投入运行,他们将根据规划,逐步扩大站点范围,以满足更多市民需求。

对市民多次呼吁的车棚问题,市民政局收到建议后,责成募捐办进行调查。因该项目主要设置在交通繁华的十字路口,建车棚会挡住行人的视线,有碍观瞻,同时存在安全隐患,所以经多方论证,参考其他先进模式,确定自行车为露天存放。

对公益自行车存放亭管理人员反映的收入支出不平衡问题,该负责人说对管理人员聘用有专门的细则规定,今后会进行调查研究。

### 相关链接

#### 公益自行车,可以这样管

深受市民欢迎的公益性自行车如何实现可持续发展?一些地方的做法可供借鉴。

#### ■商业收入助力可持续发展

在国内公共自行车运行情况较好的杭州,公共自行车已经融入公交体系,因不少市民把租用自行车作为上班出行方式,公共自行车站点目前达到2962处,服务网点在城区实现全覆盖,基本实现每隔300米一个服务点,共投放公共自行车69750辆。但与我市纯公益不同,他们会向用车人收取一定租金。

目前,杭州市公共自行车收入来源有三:一是租车资费,目前约有4%的租车租用是付费的;二是自行车车身、服务亭、停车棚的广告经营收益,2012年的收益约3000万元;三是服务亭的商业开发,杭州市的公益性自行车在旅游咨询服务点、有人值守服务点实行自持运营便民售货、经营权出租等方面做出尝试。

#### ■服务中心解决调度问题

分流管理方面,杭州采取人工值守、分流引导和智能查询等方式缓解早晚高峰租还车难。服务点满员后,服务员会引导市民至分流点还车,653个站点还安装了触摸屏查询机,同时开发手机APP查询功能,市民通过查询系统可了解就近站点空满率情况。服务中心24小时运营并有工作人员管理,储备量在300辆至500辆,具备修车条件,还可以办理公交卡业务等其他辅助工作。而温州市鹿城区则在每个网点统计用车流量,记录各网点的借车、还车高峰,尽可能做到合理、科学调度。(书香)

2014年《洛阳晚报》大征订开始啦! 20年风雨同舟 20万订户相伴 咱家的报 1800元大礼包送咱家 现在订晚报 精美礼品多 洛报集团携手 洛阳湖滨果汁 倾情回报20万订户 选文化套餐 更赠1800元大礼包