

新自行车时代

自行车掀起绿色新潮流

青州模式“城市福利”

本报记者 丛书莹 张浩

很拉风

赚足回头率

10月29日，星期二，在这个雾笼全城的日子里，市区的道路上出现了不少骑或红或绿公共自行车出行的人。这天，公共自行车正式步入潍坊市民的生活。

上午7点，家住福寿街金马路附近的王晓宾特地早早地出了家门，今天他要试一下周末刚办下来的公共自行车借车卡，如果方便的话他觉得这是一个不错的上班交通工具。王晓宾是一家事务所的资产评估师，毕业时间不长的他还属于见习期。虽然离单位并不是特别远，但每天怎么去上班是件麻烦事，他需要步行一个多路口才能坐上直达单位的公交车，有时候睡过头就直接打车去。“等车有时很不方便。”

有过车子被偷经历的王晓宾觉得自行车锁在哪里都不放心，媒体上关于公共自行车的报道让他把再买辆自行车的计划推迟了。离他住的地方不远有个自行车站点，单位附近也有一个，骑自行车15分钟左右的路程，他觉得不错，“省钱还省时间，真是件好事”。

尽管自公共自行车亮相至今已有一个多月的时间，但在街上骑着颜色鲜亮的自行车，王晓宾还是感觉非常拉风，更是赚足了回头率。“今天天气挺好，骑着不冷。关键车骑起来挺轻快，确实不错”。

公益民生实事

公共自行车刚开始试运行，王晓宾就加入了粉丝行列。而让自行车为市民便利出行、绿色城市发展服务，公共自行车在筹备之初就被鲜明地标上了“公益”、“民生”等关键词。

2013年1月7日，潍坊市第十六届人大第二次会议上，在潍坊市2013年《政府工作报告》中，市区公共自行车项目被确定为25件民生实事之一。在这之前，已有不少人大代表、政协委员和市民呼吁建设城市公共自行车系统。

当时，全球有553个地区建有公共自行车系统，国内70多个城市已经建成或正在建设公共自行车系统，省内地级市有烟台、县级市有青州、寿光、枣庄薛城区已建成系统，济宁市已开始建设，青岛、淄博、东营等地市均有计划。

再之前，2012年，住房城乡建设部、国家发改委和财政部联合出台《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》，鼓励发展公共自行车系统，并要求到2015年，步行和自行车出行分担率应达到65%以上。

毋庸置疑，低碳、环保、节能的城市公共自行车系统，正逐步成为一项符合潮流、顺应民意的民生工程。

在城区自行车系统建设之前，青州、寿光两地前后试水，更初步尝到了甜头。城区公共自行车系统呼之欲出。

大势所趋，2013年潍坊两会上，潍坊市政府承诺2013年将办好的25件民生实事中的第21件：在城区建立公共自行车租赁系统，建设400个站点，配套7500辆自行车。

市委书记批示：

一步到位、确保成功

从筹备到真正为王晓宾们提供方便，潍坊公共自行车系统整整孕育了十个月。

本报记者 董惠 张浩

在潍坊市2013年《政府工作报告》中，市区公共自行车项目被确定为25件民生实事之一。在经过近十个月的规划论证以及建设后，10月29日，潍坊市公共自行车系统正式开始试运行。



市民骑公共自行车出行，也成了街头一道亮丽的风景。 本报记者 孙国祥 摄

在政府承诺年内建成公共自行车系统后，根据潍坊市政府安排，潍坊市市政局承担了市区公共自行车项目的建设任务，任务把时间排得满满当当。

今年3月上旬，市政局考察了全国10余家典型的公共自行车系统，也对国内外的发展趋势进行了系统的研究分析。单是在公共自行车选型上就下了很大工夫，他们对国内外的主流车型进行了大量的研究筛选，最后采用了与珠海大致相同的车型。

4月7日，潍坊市委书记杜昌文对于城市公共自行车作出批示，要“科学规划、周密论证、一步到位、确保成功”。

5月3号，市区公共自行车初步实施细则公布，同时发布了市民征求意见稿及自行车样式图片，不到两个星期的时间，收到了3600多条市民意见和建议。

5月22日，《潍坊市公共自行车实施方案》印发，明确了项目的实施范围、工作目标、实施步骤、工作方法和保障措施。

9月22日，“城市无车日”当天，公共自行车第一次亮相，百名志愿者体验骑行。

10月29日，公共自行车系统正式试运行。

中间有3个月时间，是在进行站点规划，这是一项大任务。自行车定点，需要兼顾方方面面的因素，要综合考虑兼

顾不同人群、周围景观协调一致、减少破坏市政绿化设施等因素，“将每个人流集中的区域视为一个小的组团，组团内的站点布局均衡，组团间顺畅衔接，最终在市区形成了一个大的站点网络体系。”

细致的定点工作也让规划丰富了起来，原本规划的400个站点增加到700多个，自行车数量也成倍增加。

便民工程充满考验

仿佛一夜之间出现在大街小巷的公共自行车带着很多的寄托：它的主要功能是短途出行、接驳换乘、健身休闲，同时还有份对蓝天白云的渴盼。当我们对愈发灰蒙蒙的天感到厌烦，当我们对越来越堵的道路没了耐心，不妨骑骑自行车换个心情。

也有人对自行车销售店的前景担忧，不过店主们可不这么认为。胜利东街一家自行车销售店，离它最近的自行车站点不到50米，老板丁先生一点也不担心，“骑自行车是时尚，不会影响”。在他看来，对自行车有要求的自然会到店买，若都骑自行车的话那更是个好现象。

必须承认的是，城区建设公共自行车系统，已经让人们感受到其中的便利。但试运行首日，公共自行车、站点设施被破坏，网点建设不够完善等问题，让这项便民工程充满

考验。

在试运行首日，樱前街虞河路一站点三辆公共自行车被撞得前轮畸形，照片被网友上传微博后，下面的评论除了谴责破坏者之外，更多的是表示“真的很心疼”和在反思“除了自觉之外，就没别的防范措施了？”诚然，目前多数的自行车点都不是监控设施所能覆盖到的，不过，作为受益者，我们更应该在自觉之外珍惜这份信任。

或许是因为站点建设还没完成，或许只是试运行还没有完全铺开，自行车站点看上去挺多，却不是和每个人的契合度都那么高。胜利街志远路附近都是新建小区，平时除了两路公交车之外，连路过的出租车都少的可怜。这次自行车站点也没有覆盖到，最近的自行车站点得走二里地。新华路的最北端，是3路公交车的停车点，附近自行车站点的密度比起人口密度却差的太多。

在有些站点空着的时候，人民医院附近的站点却被塞的满满当当，这给负责巡逻和车辆调配的人员带来了很大压力，但这些问题我们期望能在试用期结束，一切步入正轨后得到解决。

公共自行车作为解决公交出行“最后一公里”难题而出现和推广，然而对于潍坊来说，这是个呱呱坠地不久的婴孩，它的担子很重，但不能让它跑得太快，得把步子迈稳。

在青州城区，市民骑着橙白相间的公共自行车的情景随处可见。它们式样统一、颜色醒目，成为这座古城的一道风景。如今，出门骑公共自行车在青州已经成为一种时尚，公共自行车的“青州模式”也发展得越加成熟。

一开始，

更像是面子工程

2010年10月，结束自己四年大学生活的孟文林从烟台回到青州老家，一下车就发现，刚刚在烟台兴起的公共自行车也出现在了家门口，虽然站点很少，车子也不多，但是倍感新鲜。

孟文林目睹的是青州最早投放的公共自行车。2010年，青州市提出公共自行车构想，之后有关部门马上组成考察组前往杭州、常州实地考察。当年10月，青州市交通局下属的凯程公交公司成立公共自行车租赁管理服务有限公司，开始推行公共自行车。很快，在青州城区主干道上，第一批公共自行车投入使用，当时只投入了75辆，在主干道上设置了3个站点，虽然市民对这一切满含新鲜之感，但更多人觉得这只是一个“摆设”，真正办卡租车的人基本没有，质疑的声音却不少。

“公共自行车是大城市才有的东西，我们这个小县城能兴起来吗？”“花这么多钱，到底有没有人用呢？”这是多数人的疑问。那时孟文林也觉得这有些多余，更像是一个“面子工程”，然而三年后的今天，当公共自行车渗透到城市的角角落落之后，他觉得这真是件“便民的好事”。

享受“三好”

“主城区里，以你为圆心，300米为半径，画个圆，就能找到公共自行车站点。”这是青州凯程公共自行车租赁管理服务有限公司负责人胡智剑在接受采访时说过的话，这并不夸张。从2010年9月青州公共自行车交通系统开始试点建设，至今已经过四期规划，公共系行车站点也逐年递增，现在已有528个，投放公共自行车达10000辆，来解决群众“最后500米”出行难题。

“说实话，当初看到公用自行车的时候，觉得可能只是一个摆设，不会普及。但是后来大街上不断出现了市民骑公用自行车的现象，而且人越来越多。大家口耳相传，于是我也办了卡。现在家里人经常骑公用自行车出门。”家住青州市汽车站附近的张广文说，他家里有车，但是出行高峰时段他开私家车需20分钟才能到，而骑自行车也同样需要20分钟左右。骑公共自行车不堵车，不烧油，还能锻炼身体，三个好处，挺好。

青州市公交公司自行车分公司的工作人员向记者介绍，“青州市的人民商场附近商贸区、益都中心医院附近，是车流量较大，停车较难的两大区域，但恰恰这两大区域的自行车站点是使用率最高的站点之一。”

在我们的采访过程中，许多市民亲切地说公用自行车是青州市人民的一份“城市福利”。骑自行车走在青州这座古城里，可以欣赏到很多开车或者步行欣赏不到的风光，出门骑公共自行车在青州市民眼中已经成为一种时尚，青州市民正感受着公共自行车给生活带来的变化。

(下转D03版)