

别了，桂城公共自行车



■2010年8月1日，桂城公共自行车系统正式启用，市民体验崭新的公共自行车。



■方便实用的桂城公共自行车成了市民的新宠，市民排队办卡。



■小朋友们争当“城市美容师”体验维修公共自行车。



■2010年9月，桂城公共自行车二期站点覆盖到桂城平洲区域。

“还记得那一年，我大学毕业刚来到广发银行工作，每天搭地铁到桂城地铁站，再骑5分钟公共自行车就能到银行门口，很方便。”

“几年前我退休了，之后经常约朋友骑公共自行车打卡桂城的大小公园，拍了很多漂亮的照片。”

2010年8月1日，投入使用。2021年9月15日，停止运营。11年时光，一辆辆公共自行车陪伴桂城街坊走过大街小巷，穿过风风雨雨，见证桂城蝶变，承载了满满的回忆。

11载陪伴完成使命

2010年8月1日，桂城公共自行车投入使用，以一身橙黄色的车身亮相，点亮了整个街道。车身上“关爱桂城”的标识，如同一道暖阳，照进了当时交通还不算太方便的生活，更把绿色生活基因注入了市民的血脉中。

2011年，桂城开展公共自行车进村计划，完成首批20个站点的前期筹建。

2012年，桂城公共自行车项目加大投入力度，增加了30个站点，新增自行车2000辆。

渐渐地，桂城公共自行车成了“香饽饽”，在部分区域和站点更出现“供不应求”的热烈景象。桂城也通过公共自行车的资源调配和完善，让每一位生活在桂城的人得到公平、贴心、细致的公共服务。

2015年，桂城将公共自行车站点布局在居住小区、商业区、公勤单位、轨道交通车站、公交枢纽等人流聚集的区域，以满足居民多样化交通需求。同年，桂城公共自行车增加锁墩LED显示屏，实时显示车辆租还情况。

为了让市民有更好的骑行体验，桂城还对公共自行车进行了升级，大量使用铝合金材质，增加耐用性。车辆采用轴承传动，骑行更加轻松。此外，还增加了新的配置，加厚支撑部件厚度、手把，提高了安全性。

2016年，桂城再新增30个自行车站点、2000辆自行车。公共自行车数量达到15000辆，自行车站点总数达到214个。

2017年，桂城公共自行车租用量达614万车次，日均租用量约1.7万车次。同年，桂城公共自行车租

赁系统进行智慧升级，一部手机、一个“叮嗒出行”APP就可以轻松借车，再也不用担心租车卡丢失了。

作为政府主导的便民项目，城市里最早出现的共享单车，公共自行车为解决公共交通的“最后一公里”问题，作出了不可磨灭的贡献。

完善城市公共交通

公共自行车的推广普及，是桂城“以人民为中心”的具体实践。近年来，桂城通过交通道路基础设施建设、停车场的建设和管理、交通管理、公交优化、公共慢行系统建设等“精细化交通”的提升优化，有效地缓解交通拥堵问题，为高端人才减少“成本”。

一座城市的公共交通系统，体现着其宏观规划的眼光和实力；一座城市绿色生活的普及程度，检验着其公共服务质量的公平和精细程度。经过11年的积累沉淀，桂城公共自行车的推广与普及让绿色生活成了我们的习惯，也在人才规模以倍数递增的城市上升期，为市民提供了便捷的出行方式。

然而，在共享单车和电动车方便快捷、不交押金等实惠的冲击下，城市公共自行车的缺点自然凸显，已经无法适应发展需求。同期投用的广州公共自行车也从最高日均26000人次减少至停运前日均使用量仅为500次。

退出，无论是顺应市场变化，还是基于无法更好满足市民的生活需求，都有其必然性。这次，桂城公共自行车完成了使命，与我们告别。

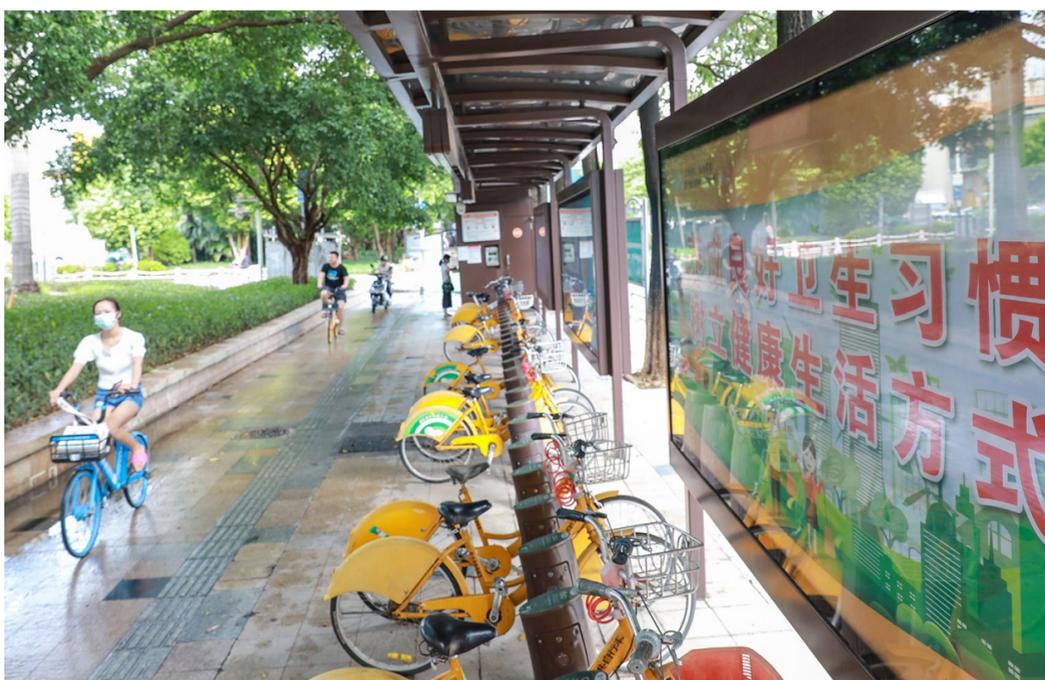
本着“为群众办实事”的态度，努力实现群众利益最大化，桂城将以人民的需求为出发点，继续加大公共交通的投入力度，如完善南海新交通周边公共交通接驳需求、增设停车位、有效管理共享单车等，着力构建优质、高效、便捷的城市公共交通体系，切实提升城市公共交通的竞争力，缓解市区道路交通拥堵，促进城市公共交通与城市经济社会协调发展。

即将离开的橙黄色公共自行车，是城市的记忆，也是一份风情。我们也期待，有新的风景等着大家。

文/珠江时报记者 曾蓉 李冬冬
图/珠江时报记者 方智恒
通讯员 杜建新



▲滴一下卡就能租公共自行车。



■在共享单车和电动车的冲击下，城市公共自行车已经无法适应发展需求，逐渐淡出人们的视线。图为市民骑着共享单车经过桂城公共自行车站点。