

定制+接驳，打造出行新模式

□本报记者 李 敏 通讯员 王多思 文/摄

公交车、公共自行车既是较为便利的交通工具，又是绿色出行的方式。为了让市民更加便利地享受绿色出行，近日，我市开启了“定制公交”，公共自行车也设立了椒黄路三区交界处接驳站。

定制公交 定时定点更便利

10月17日，筹划多时的定制公交正式开始运营。当天开放的3条定制公交线路起点分别为椒江的景元西苑、东升兴堂、碧海明珠，终点均为白云中学。

这3条路线的主要乘客群就是沿线小区就读于白云中学的学生，这让附近小区的家长们特别欣喜。“我们平时上班比较忙，没有时间去接送孩子，有了公交定制路线，孩子坐公交上学放学，我们比较放心。”一位家长说道。试运行时期，他便带着孩子乘坐一辆公交车，体验了定制公交与普通公交的不同。

对于家长来说，让孩子乘坐定制公交，既节约了自己的时间，也能保障孩子上学路上的安全，两全其美。另外，为了保障乘客的安全，作为定制公交的管理方——台州公交集团，还加

入了一项新科技，让家长能够实时掌握孩子的上下车动态。

据了解，每辆定制公交上除了一名驾驶员外，还有一名经过专门培训的营运助理。他们的手上都有一台平板电脑，上面有乘车学生的信息，学生上车后，他们会对其进行身份信息核对，通过平板电脑的端口为家长发送孩子上车、下车或者是否上车的信息，家长的手机能实时收到信息反馈。

在试运行现场，记者还看到，家长的手机上装有一个名为“同学号”的APP，家长想查询车子开到哪里了、孩子大约何时能够到站，打开APP就能了解这些信息。

一位定制公交的驾驶员坦言，最主要就是要保障乘客的安全，不能出现漏一个、少一个的问题，“学生家长把孩子托给我们，我们就要安全把他们送到学校。”

“定制公交相对快速，普通公交停靠站点多，乘车所花的时间也多，定制公交沿途站点只有几个。”台州公交集团一位工作人员告诉记者，定制公交的适用对象并不单单是学生，只要是固定的人群，出行的时间、路线基本相同，就能作为定制公交的乘客。“企业、单位、工厂都是我们下一步发展的客户群。”

申请定制公交操作也很方便，如果是学生群体的话，可以下载“同学号”APP进行定制；如果是上班族或者企业想要定制的话，可以下载“巴士门”APP进行定制操作。APP上会有已经开通的线路可供选择，如果没有适合的线路，只要凑满20人，便可以申请定制专线。

“定制”一词听起来很“高大上”，那么到底是如何收费的呢？据介绍，定制公交的定价采用市场调节的方式，目前暂定同一个区内每位6元/票，跨区乘坐，也就是椒黄路三区之间乘坐则需要每位10元/票。

记者从“巴士门”APP上看到，目前我区虽然“定制公交”路线还未确定，但已有不少市民在该APP上提出申请，林女士就是其中一位。她家住椒江，工作日每天8时到路桥大道，17时再回椒江，她觉得定制公交时间固定，价格算下来也比开车更划算，还可以避免上下班高峰期拥堵，于是提出了申请，但这条路线目前申请的市民不多，她还在等待，期盼有一天这条路线能够开通定制公交，让自己的上下班之路更加便利。

设立接驳站 跨区骑车更便利

这几年，街头巷尾越来越多的公共自行车站点让市民切切实实感受到了便利，但长期以来，椒黄路三区的公共自行车无法实现共享，成为了公共自行车发展的一大遗憾。近日，记者了解到，三区之间的公共自行车接驳站正在陆续开通，跨区对接不再是难事。



记者在城市港湾看到，小区门口的两边设置了两排不同颜色的自行车站点，一排为绿色的公共自行车，是路桥的公共自行车，另一排则为红色，是椒江的公共自行车。把这两种自行车站点放在一起，将起到接驳站的效果。

“虽然现在已经实行了台州一卡通，一张卡可以在椒江、路桥或者黄岩借还自行车，但是并不能在椒江借车到路桥还车，也就是说一卡通‘通借不通还’。”区公共自行车发展有限公司总经理蔡敦强说，接驳站解决了这一问题。

据了解，目前全市一共有3个接驳站，椒江和路桥之间的接驳站已经开通，地点位于城市港湾小区附近；黄岩和路桥之间的接驳站也已经开通，位于桐屿街道下庄卢村，在“回字型”绿道附近；椒江和黄岩之间的接驳站位于黄椒路的开开电缆厂附近，将于下周开通。

“有些想要从路桥骑车到椒江的市民，现在就比较方便借还了，只要在接驳站把路桥公共自行车还掉，再借椒江的公共自行车即可。”蔡敦强介绍道，接驳站的站点都设立在主要道路上，比如中心大道是椒江和路桥之间的一条主要道路，人流量较大，在这里设立站点更方便市民的借还。

需要注意的是，目前租借公共自行车有两种方式。一种是“台州一卡通”，市民只要带上一卡通到接驳站换车即可；另一种是单区的公共自行车卡，市民想要跨区骑公共自行车，则需要带上两张卡，到接驳站换车。

蔡敦强告诉记者：“虽然目前我区开通的接驳站只有两个，但以后还会考虑扩充，比如洪家到路桥方向，也是椒江与路桥之间的主要道路之一，自行车需求量较大的话会考虑扩充。”

公共交通更利于民



□伏 地

在台州，以前跨区坐车要买票坐中巴，之后出现了“9”字头的环线公交，现在，公交实现了定制路线；以前，公交车大多为有人售票车，现在带着一张公交卡便可乘坐公交，价格也更优惠了，近来还出台了一小时内换乘免费的政策；以前，市民乘坐公交忘带钱会感到尴尬，现在公交车里有了爱心箱，没带钱可以先借用，下次乘坐时归还到爱心箱里即可；以前，近距离出行靠走路，公共自行车的出现让市民享受到了绿色出行的方便，现在，三区的公共自行车“连”在了一起，市民可以骑车游三区；以前，公交卡仅可乘坐公交，自行车卡仅可借还自行车，现在“台州一卡通”可以解决“卡太多”的烦恼。最近几年，公共交通发展快速，不少市民深有体会，也切实享受到了出行的“福利”。

都说路越造越多，公共交通越来越便捷，拉近了人与人之间的距离。一位近80岁的老人曾告诉笔者，以前子孙回去看他，都要等周末或者他们有空的时候，现在不需要了，他可以放心地出门了。用他的话说：“公交可以把我带到台州市区内我想去的地方。”他仔细记下了到儿女、孙辈家中的公交线路，乘坐公交去看他们。你看，公共交通拉近了亲情的距离。

显然，公共交通带来的“福利”远不止这些，公共交通的每一次细小的改变，都是利于民的体现。

数据线去哪儿了

算上昨天丢的那根，我已经在办公室丢了两根苹果手机数据线。我把数据线放在办公室，本意就是为了大家方便。不过买过数据线的人都知道，正版的数据线，一根售价100多元。在办公室和办公QQ群问了好几遍，却始终没有一个同事应声。看来，以后充完电，还得把数据线锁进抽屉。（张倩）

微评：有借有还，再借不难。两根消失的数据线，伤了一颗热于助人的心。

妈妈别再做媒了

我妈退休了，在家总是闲不住，最近学起隔壁大姑，热衷给人说媒。原本给人介绍姻缘是好事，坏就坏在我妈记性实在不好，经常把小伙、姑娘的职业和年龄搞混。更离谱的是，昨天她找联系人时选错了，分别把时间地点发给了两个姑娘，安排了一场同性相亲会，让大家哭笑不得。（萌萌）

微评：乱点鸳鸯谱属于太糊涂，但这种“点法”有点新潮。

“他们家在乡下，不好玩的”

前两天，朋友愤愤然地说了一件事。她5岁的女儿有一天在路上遇见同学非常高兴，还热情地邀请对方到自己家去玩。两个小朋友的手刚牵起来，同学奶奶当面就发话制止了：“宝贝，咱不去了，他们家在乡下，不好玩的。”一听这话，朋友就郁闷了，都是一个镇的，也不住大城市，就好奇她们家是有多“城里”。她随即转身跟女儿说：“她不喜欢到我们家玩，就算了。”而后，不欢而散。（蔡 聪）

微评：同乡都要搞“地域歧视”？那小区之间岂不是也要按高贵、平民级别划分？

请善待动物

小区楼下有几只流浪猫，其中一只黄毛的小猫，长得特别可爱。昨天傍晚，我下楼倒垃圾，在草丛中看到小家伙弹出来的脸，冲它“喵喵”叫了两声。出人意料的是，小猫竟然向我走来，在我脚边转了几圈。我这才发现，它的尾巴不知什么时候被人剪掉了，刚痊愈的断口让人触目惊心。（梁亦慰）

微评：流浪小动物没有主人撑腰，我们可以不爱，但请别伤害。

这里可以开条安全过道吗？

□本报记者 梁 佳 文/摄

10月18日，热心市民沈老伯带着相机来到报社，向记者反映，在区中医院门口，很多人横穿马路中间的绿化带，只为抄近路去医院看病。“我拍了不少照片，你看看。”沈老伯担忧地说，“这是个潜在的安全隐患。”

经过近4个月的试运行，位于迎宾大道88号的区中医院，已于日前正式开诊，每天都有不少患者前往就医。医院门口偏西有一个公交站台，而在马路对面遥相呼应着另一个公交站台，隔着双向四车道的马路以及绿化带。沈老伯说，如果是从城区方向坐公交车过来，下车后，经东边十字路口的人行横道，再到医院，大概要走400多米，但如果横穿绿化带的话，就很近了。而病人如果是从金清、横街方向坐公交车过来，回程时需要过马路坐公交车，不少人选择从马路中间的绿化带穿过。

10月19日上午，记者现场做了测试，从区中医院门口经东边十字路口的人行横道，再到对面的公交站台，共耗时6分钟。期间，等了一个红绿灯，十字路口的人行横道距离不近，需要稍微走快点才能通过，又因短时车流量大，在迎宾大道往东方大道的右转车道等待了片刻。

记者刚走到公交站台边上时看到，一对老年人横穿马路去往中医院，他们通过得比较“顺利”，耗时不到3分钟。观察期间，5分钟之内就有7个人走“捷径”，他们中，多数为中老年人。同时，经过短短几分钟的观察，现场也印证了沈老伯的说法，绿化带上已经被走出了三四条南北向的“小路”。

随机采访中，几位横穿绿化带的市民大多觉得走人行道去医院麻烦。“医院就正对着这里，笔直过去多近啊！从人行道过，还要绕不少路，四五百米总有的吧？大家都这么走，我也跟着这么走，没事啊！”一位提着CT片从医院方向横穿绿化带的中年女士说道。

因为担心安全问题，沈老伯没少思考。“上次我们几个老年人讨论的时候，有的人说，造个天桥或者地下通道，我都觉得不太现实。”沈老伯测量过绿化带的高度、宽度以及石条的长度，他建议道，“我觉得可以在绿化带中间开一条大概1.4米宽的人行横道，再配合红绿灯，这样就更安全、便捷了。”

