

无序停放乱哄哄 车辆频频遭贼窃

轨交站外存取自行车像“战斗”

城市换乘调查 ③

本报记者 左妍

随着上海轨道交通多条线路的联网贯通,乘坐地铁上下班的市民数量庞大,不少人都会骑自行车、助动车从家到附近轨交站之后转乘轨交,解决“最后一公里”的问题。这种绿色环保的“B+R(bicycle 自行车 +railway 轨道交通)”的出行方式,既方便又省钱,因此轨交站周边存放非机动车的需求很大。

然而,记者调查发现,部分站点因缺乏合理规划和有效管理,车辆频遭贼手,而无序停放的非机动车更是阻碍了周边通行。

遭窃 上班路上真烦心

市民许先生每天骑3公里自行车到广兰路乘轨交二号线前往张江上班,因怕自行车丢失,他特意将车子停在监控探头拍得到的区域。5月14日,他下班从轨交站出来,却怎么也找不到自己的自行车。确认车辆失窃后,许先生无奈地拨打110,接警的民警告知他,这一带是重点监控区域,车站外常有非机动车失窃。

像许先生这样骑车出行换乘地铁的市民,最头疼的事就是车辆失窃。昨天上午8时,在11号线三林东站外,记者遇到了正在锁车的张先生。他把车横靠在马路旁的栏杆上,插上后轮的车锁,又从车筐里拎出一条锁链,把自行车前轮和人行道护栏拴在一起。他的自行车周围,已经零散地停放了20多个“邻居”。张先生说,他通过这种换乘方式上班才3个月,已经被偷过一辆车。

张先生把在这里停车形容为一场“战斗”——出口外有一条十分狭窄的人行道,一旁有专门开辟的非机动车停放点。不过,张先生并不愿意将车停在专门区域,宁愿锁在人行道上。“最好能把车子横靠在栏杆上,这样非常安全。不过每天过了8时半,好位置就占完了,晚来的只能和别的车肩并肩地挤在一起了。”记者看到,陆续停放的车主果然都选择了和张先生一样的方式,将自己的爱车“五花大绑”地锁在路旁的栏杆上。

8时30分许,人行道上横七竖八地停放了数十辆自行车,近一半的车都有两把锁,护栏已经成了“锁车桩”。一位骑车人来到站口,发现自行车已无栏杆可倚靠,他掉头骑车向马路对面,“虽然远点,还是把它锁对面的栏杆上,这样放心。”

混乱 无主车辆占地

8时45分,记者来到轨交6号线高青路站,非机动车已沿着人行道两侧排列得满满当当,行人必须“七绕八弯”避开重重障碍才能勉强通过。一些车主用铁链子将自行车绑在护栏、树上,但更多的自行车已倒伏。一位年轻车主或许是上班要迟到了,见附近已无处停车,匆忙将自行车把一甩,迅速锁好,飞奔进站,全然不顾他的自行车已停到了白线外。记者发现,虽然距离出口10多米远处就有一个非机动车停车点,但大部分场地却被“无主车”占据,白白浪费了大量公共空间——这些车辆“灰头土脸”,停得东倒西歪,一看就是很久没人使用。一些卖早点的摊贩则把停车点作为依托,做起了早点生意。

记者随后又来到轨交7号线高科西路站。路口的3个出入口,一处有人看管,车辆停放还算整齐;而无人看管的出入口,情况就截然



■ 轨交8号线虹口足球场站外自行车停放无序

本报记者 陈梦泽 摄

相关链接

公共自行车遭遇推广瓶颈

今年4月,虹桥地区试行公共自行车租赁服务,以政府购买服务的形式与永久自行车公司合作,在地铁2号线娄山关路站、地铁10号线伊犁路路口设置车辆集散点,在虹桥地区10幢重点楼宇附近设置服务点,形成一个包括12个站点的区域交通微循环服务系统。

这项系统刚落地,尚无法检阅效果,但受到不少白领欢迎。

由于受站点设置、道路条件等多种因素制约,地面公交及轨道交通在解决“最后一公里”出行上,存在服务盲点,把公共自行车系统作为补充是一项有效的探索措施。上海市公共自行车系统采取区域发展

的模式,以闵行区为例,2009年底起提供免费的公共自行车服务,为居民提供从地铁站点、大型卖场等公共场所到小区内的“短驳”服务。然而,让不少市民拍手叫好的这项便民举措,在2013年6月底彻底告别“无条件全免费”的格局。新方案中,每次用车时限为一小时,超时未还的,运营方永久公司将从备付金中扣除每小时1元、全天最高不超过10元的费用。

曾经引以为自豪的“全天候、全免费”公共自行车项目到底出了怎样的问题?3年多来丢失千辆自行车,不少公共自行车变成了“私车”,还有些车被随意丢弃路旁,风吹日晒,损坏严重。借车人少了责任心,而运管部

门又缺乏对其有效约束,导致公共自行车租赁系统的推出并未达到预期效果。

自行车网点分布不均、车位数少、租赁办卡麻烦等等,也是实际出行中会遇到的状况。几年前,中山公园站曾启动公共自行车租赁,但一直以来颇为冷清,一天最多只能租出去五六辆;杨浦区也曾推广过该系统,但租赁点太少,而且只能原借原还,因此少有人问津。

作为公共交通系统必要的辅助,如何发展公共自行车租赁系统,还有很长一段路要走。只有轨道交通、地面公交和公共自行车、出租车互为补充,形成混合的公共交通系统,这样才能构建绿色交通、和谐交通。

不同:一些非机动车辆不是靠在墙头,就是骑于绿化带上,而一旁的灯杆、交通指示牌等公共设施也被充分利用,成了“锁车桩”。记者看到,停车区域不少被三轮车占据,一些体积较大的三轮车车身在线内,但车尾在线外,侵占了部分人行道,给通行带来了很大的阻碍。

傍晚4时,记者来到轨交8号线虹口足球场站,2号口有专人看管非机动车。由于车辆数量多,人行道被全部占据,留出的空间仅能一人通行,每辆车更是紧密相连。一名男子正在努力将自行车从“车阵”中取出,他的车被两侧的车卡住了,虽然他小心翼翼地摇晃着车把,但是一不小心,还是将像多米诺骨牌一样的“车阵”弄倒了。男子无奈地将倒下的自行车一辆辆扶起,后得到管理员帮忙,总算取出了自己的车。记者发现,与之相隔一条西江湾路的对面人行道上,数十米长的自行车车阵霸占了人行道,放眼望去十分凌乱,行人不得不与非机动车争道,险象环生。

记者随后又走访十多个轨交站看到,一些大站外,有专人看管车辆并收费,管理员会引导车主停放整齐,如7号线新村路站、1号线马戏城站等。但因人行道场地有限,非机动车几乎将站外空地全部霸占,还是给通行带来较大影响。另一个共同的特点就是,凡是有人看管的非机动车集中停放点,附近马路必是乱停放的“重灾区”,如7号线新村路站。自行车管理

员姜师傅道出其中原委,因停车要收费,自行车0.5元/天,助动车1元/天,那些不愿付停车费的车主便将车停在较远的人行道上。

药方 基础设施待完善

记者发现,不少市民都知道,随意停放自行车不仅自身车辆的安全得不到保障,而且也影响周边环境。市民王先生说,他每天上下班都骑自行车换乘地铁,但是站口没有自行车专用停车点,只能把自行车停放在路边,锁在护栏上甚至是树上,每天都提心吊胆地怕自行车被偷。“我知道自己这样做影响市容,但是我真是没有别的办法。”

“即便有人管,有时还要遭遇很多难处。”黄浦区车辆停放管理公司相关负责人秦先生对此深有感触。他说,黄浦区的做法是,在轨交站外设置临时停车点和管理员,且停车不收费,由管理员帮忙看车、存取车。但尽管大部分地铁站外的人行道上,都有白线划分的非机动车停放区,也仍然有不少人习惯“到了目的地,车一扔就走人”。这种文明意识的缺失,给管理工作带来阻力。秦先生说,许多自行车主没养成规范停车的习惯,对管理行为也不理解。“有的人认为停在那里无所谓,将车一搁就走,影响到别人也不管,我们好言相劝他也不领情。”

轨交站外非机动车存放问题由来已久,

有市民指出,管理部门不妨根据每个站的特殊情况入手,在一些细节上考虑得更加周到。比如,现在基本上所有的轨交站外都划分了非机动车停放点,但因配备管理员的站不多,车辆乱停放是常态,客观上会阻碍通行。在提倡绿色环保出行的今天,应该在更多的车站设置停车引导员。其次,不少公共的停车点被大量无主车占据,长期无人使用,不仅浪费资源,还影响市容市貌。既然非机动车停放点已实行属地化管理,当地政府就应按相关规定定期整治“无主车”。

设施规划也有值得改进的地方,如安装的停车架应当不仅停得了自行车,也应塞得下略大的电瓶车;而一些人行道本身狭窄,其实不具备停放非机动车的条件,一旦划线停放,导致人行道被占用,不规范停放还“殃及”盲道,来往行人只能绕行到机动车或非机动车道上,这显然违背了非机动车停放管理的初衷。因此,管理部门能否在整治和管理方法上多融入一些科学性、人性化的思考,更大程度地考虑市民出行的实际需要。

上海市经济管理学校
社校联建 和谐发展

www.sems.cn