

市民巡访团15年来首份专项报告显示——

# 共享单车现场管理到位不足四成



本报记者  
曹刚

上海市共享单车集中整治清理行动专项巡报告近日发布了,车辆管理人员是否到位?停车秩序如何?停放示空够不够?分布是否合理?损坏严不严重?今年9月8日至30日,上海集中整治清理共享单车,取得多大成效?9月21日至26日,市民巡访团组织20名巡访员,分10组走访浦东新区(分郊区和城区)、徐汇区、长宁区、普陀区、虹口区、杨浦区、黄浦区、静安区和闵行区,去寻找上述答案。巡访团副团长姚培芳表示,这是市民巡访团成立15年来首次展开专项巡访,目标直指近两引起社会广泛关注的共享单车。

## 管理员一走 就成“喇叭腔”

巡访涉及351处共享单车停放点,包括地铁口67个、公交站点14个、二级三级医院30座、学校41所、公园17个、交通干道46处、住宅小区38个、文化中心16个、体育场馆5个、企业6家、火车站广场7个、大型商场49个、菜市场3个及社会服务中心12个。

报告显示,在351个巡访点中,有人管理仅占37.35%,无人管理占45.3%,其余情况不详。换言之,现场管理人员不到位的比例超过六成。巡访员黄建生解释,一些停车点由企业安排人员维持,但经常人手有限,一个人要兼顾多个点,属于流动管理,算作“情况不详”,效果也多不理,“比如五角场苏宁生活广场旁边,就有一处秩序有些混乱”。

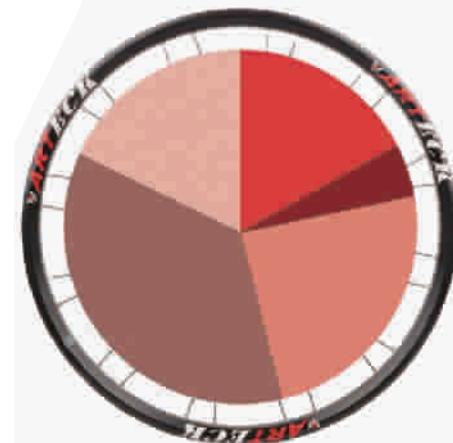
“万达商业广场五角场店附近的一个停车点,情况好一些,街道派志愿者专人管理,工作责任心强,所以那天早高峰我们巡访时发现,车辆停放得井井有条。”黄建生回忆,但到了中午回访,却发现同一个地方,停车状况有天壤之别——不少车辆东倒西歪,还严重挤占道路,影响通行,“管理人员因故离开了,说明有没有人管,差别很大,管得越负责,秩序就越好”。

黄建生观察,共享单车的现场管理人员大致分三类:市容管理人员、街道志愿者和企业运维人员,“分布没有规律,有的地方空无一人,有的地方三类人员都在管。不少停放区域处于可管不可管状态;政府相关部门的职责界限不够清晰,监督力度不足。在车辆管理人员的制度安排上,需要更加合理细化,定时、定岗、定责。如果只靠自律,企业很可能为了压缩人力成本,让一个人干几个人的活,管理人员很难配足”。

## 停放秩序不乐观 停放空间待改进

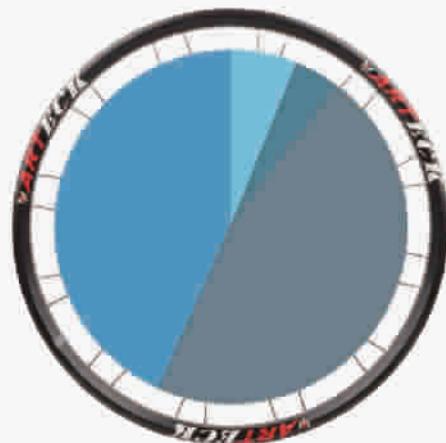
共享单车的停放秩序,受到不少市民诟病。巡访团发现,全市集中整治清理后,已有明显改善,但仍不乐观。共享单车单独归类,且整齐停放的,占17.15%;与其他非机动车混停,且有序停放的,占36.19%;而无序、占道、超量停放的,占了近一半(46.6%),其中无序停放占

### 单车停放情况



- 整齐停放 17.15%
- 超量停放 4.52%
- 无序停放 24.52%
- 有序停放 36.19%
- 占道停放 17.62%

### 单车停放空间情况



- 单车停放空间不足 6.29%
- 单车停放空间严重不足 4.19%
- 单车停放空间充足 46.41%
- 单车停放空间尚可 43.11%

新民图表

制图 叶聆

24.52%;占道停放占17.62%;超量停放占4.52%。“比如复旦大学继续教育学院分部的后门,车辆停得虽然整齐,但数量太多,明显占用非机动车道,在报告里就要统计为‘占道停放’。”黄建生解释说。

与停车秩序相关的另一个指标,是停放空间。报告显示,单车停放空间充足的,占46.41%;停放空间尚可的,占43.11%;停放空间不足和严重不足的,分别有6.29%和4.19%。“尤其那些人流量较大的交通枢纽站点,车位空间明显不足。”黄建生直言,有的人行道明明很窄,却划了停车白线区;有的路明明很宽,却没划白线,停放乱象并未因此减少。“还有一些商场,出现了侵占单车停车位的行为,比如在静安区大宁国际商业广场,个别商场用金属围栏把门前划线停车区域围起来,占为己用。”他认为,有关部门监管不力,是高峰时共享单车大量堆积、无序占道停放的主要原因之一。

## 早晨扑扑满 晚上空荡荡

共享单车分布不均,是报告中提到的另一个问题。首先,在时间层面上,有些区域的停放量变化剧烈,特别是早晚高峰反差强烈,“轨交1号线通河路站的2号口,早高峰时涌人大量共享单车,经常无处可停,积压占道,可到了晚上7点以后,站点旁边空荡荡的,一辆自行车都找不到”。黄建生分析,正常时间下班的,出地铁站后陆续把单车骑走了,却苦了那些加班晚回家的,“这说明共享单车企业的调度运力不足,他们应负起这份责任,当早高峰车辆停得扑扑满时,及时调度,将多余车辆运送到别处,到了晚高峰,当车辆明显不够时,再尽快从其他区域调一些到地铁站附近,不能完全依赖用户随停随取”。

其次,在空间层面上,城郊差别比较大。本次巡访以城区为主,兼顾浦东新区部分郊区,在上海市绿化和市容管理局工作的章红兵就负责



■ 亂停放的共享单车堵住人行道,让市民叫苦不迭  
杨建正 摄

巡访郊区的外高桥、高桥镇、川沙镇、惠南镇等地,他的感触和黄建生迥异。“也许因为郊区人口少,流动性低,所以对共享单车的需求也低。”巡访中,章红兵发现的问题不多,即便在一些大卖场、医院和学校周边,也要仔细寻找,才能发现零星几辆共享单车,“轨交16号线的惠南站、野生动物园站、6号线外高桥保税区等站点出入口附近,单车也比较稀少”。黄建生认为,郊区难觅共享单车,除了需求量确实较低外,与企业本身投放动力不足也有关系,“城区人流量大,骑行距离短,运维成本相对较低,企业显然更倾向在城区大量投放,而不愿将过剩车辆转移到有些遥远的郊区”。

## 损坏违停现象 依然无法杜绝

针对共享单车集中整治清理行动的效果,报告也做出数据统计:效果明显的,占38.87%;效果一般的,

占29.96%;效果不明显的,占31.17%。“这说明上海共享单车运行的总体情况有明显好转,从车辆损坏的比例也能看出来。”黄建生介绍说,车辆无损的,占89.91%;损坏后及时清理的,占2.52%;损坏后未及时清理的,仅占7.57%。

“不过,故意损坏车辆的行为,还是没法杜绝。比如在杨浦区长阳路1181号的长阳茶城门口,我就发现几辆共享单车不但遭到人为损坏,还被故意扔进路边绿化带里。”他觉得,缺乏足够的惩罚手段和力度,是少数有意破坏行为屡禁不止的原因。

此外,报告中还指出,违规进小区的情况时有发生。沪上所有住宅小区都明文规定“共享单车禁止入内”,可总有少数人明知故犯,把车停进小区甚至楼道里,成了“私家车”;还有些人不好意思进小区,就贪图方便,随意停在小区门口和就近的人行道上,影响附近居民出行。

章红兵住在长宁区一处老式小区内,他坦言,家门口就常有共享单车出没。“小路边、空地上、楼道里,几乎天天能看到共享单车。听说其他小区也有类似情况,有些居民意见很大,故意把违停车辆集中在小区里,堆成了小山。”

## 建立长效机制 健全法律法规

63岁的黄建生,从中共上海市教育卫生纪律检查工作委员会监察室退休后,加入市民巡访团。9月下旬,他在6天内跑了杨浦区42个共享单车停放点。“集中整治清理初见成效,但我最担心的是,整治结束后,会不会很快反弹,应该如何建立长效机制?”

他参与起草报告时,在最后一部分重点列出众多“改善管理若干建议”,包括:建立市、区、街道(乡镇)三级管理机制,各级主管部门明确分工,各司其职;建立严格的审核机制,从源头上杜绝无序投放;明确企业责任,配足管理力量,确保车辆安全;优化停放点规划,充分挖潜,合理布局;加强现场管理,除了企业派出专人外,各区可发动街道、居委志愿者力量,或采取政府购买服务形式,组成管理队伍。“现场管理人员,其实不需要高学历,只要有责任心,这也是拓宽就业的新渠道。人员劳务支出,企业和政府可以协商,分担解决。”

黄建生认为,如果个人恶意毁坏、企业无序投放或政府监管不力,都应得到相应的处罚。“所以首先要完善立法。市政府上周已发布鼓励和规范互联网租赁自行车发展的指导意见,希望更细化的法律法规能够尽快出台。立法是基础,否则追责和严惩都是空谈,”他坚定地说,“企业要有社会责任感,不能只想着赚钱;政府也要加强服务意识和责任意识,多从老百姓的角度换位思考;每个市民都从自己做起,维护好城市形象。小小的共享单车,没理由管不好。”