

赏花,观景,“看”人

——本报记者走访几大公园见闻

今年的清明小长假,上海各大公园人头济济,游人如织。游客的文明素质表现如何?记者前两天在上海植物园、世纪公园和今年大热的顾村公园展开调查——



吃剩的餐盒随手一扔,大煞风景



爬在樱花树上留影,留下的却是不文明举止



年轻妈妈在教宝宝扔垃圾 肖健 摄

上海植物园 看护人员从40个减至10个

正在上海植物园举行的2012上海花展,是清明小长假期间本市规模最大、展出花卉最多的花展之一,每天游客量都超过2万人次。由于主办方合理设置景点进入式游览步道,园内秩序良好,基本无垃圾落地,景点看护人员也从往年的40人减至10人。

以往花展为防游客踩踏花草,一般都用栏杆把花卉景点围起来,用绳索圈一道“禁止入内”防线。今年上海花展14个大型景点都设计成开放式,如郁金香与洋水仙采用块状或条状种植,主办方巧妙设置进入式游览步道,游客可以沿步道随意步入展区自由观赏,踩踏花草的现象反而大大减少。

园内各大休憩草坪全部是开放式。主办方增设了不少垃圾箱,

方便游客投掷垃圾,保洁人员也一直在展区巡视捡拾垃圾。游客也十分配合,离开时都会自觉处理好垃圾。这里基本看不到垃圾落地,整个草坪十分整洁。

世纪公园 园外乱停车被贴抄报单

小长假前两天,世纪公园的游客数量接近10万人。昨天下午1时许,记者在现场看到大草坪上各色帐篷星罗棋布,有休息的、打牌的、踢球的、闲聊的。虽然刚过午餐时间,草坪上却鲜有矿泉水瓶、食品包装纸等。儿童乐园中,碰碰车、海盗船、小火车等项目队伍排得都非常有序;鸽棚大概是整个园内秩序最“乱”的地方,而违反规则的都是两岁多的小朋友,他们总想挣脱大人的怀抱,和鸽子零距离接触,引得鸽子扑啦啦飞起来,也引来旁边工作人员劝阻的哨子声。

世纪公园园外遗憾要比园内明显,最突出的就是停车问题。世纪公园配套的停车位约有600个,即便按照每辆车都满载5人计算,也只能解决3000名游客,有一些私家车找不到停车位,就随便在路边停放,有的车甚至直接横跨在人行横道上,已经被贴上了抄报单,想必出园时的心情不会太好吧。

顾村公园 园方能否“见机行事”

顾村公园是今年小长假的“新贵”,人潮汹涌,相对而言,公园管理的难度更大。记者在现场看到一些不太和谐的现象,或许管理方能“见机行事”会取得更好的效果:

公园2号门正对着地铁七号线顾村公园站出口,大量游客从这里入园赏樱。昨天下午2时许,记者看到,大草坪上东一群西一组坐满了人。有些游客既嫌自备“坐垫”

麻烦,又怕弄脏了裤子、裙子,便打起草坪上假山的主意。一位工作人员无奈地说:“有些游客把假山石头搬出来当凳子坐,坐完一走了之。我们再一块一块捡回去。”记者注意到,这块草坪面积很大,旁边却只有9条长椅,最多只能坐下30来个人。

“爱护脚下草,莫折枝头花”,公园里这样的温馨提示并不鲜见,樱花园内还有醒目告示牌,告知不能在此处搭帐篷,但还是有不少人视而不见。有些小朋友摘下樱花做花环戴在头上,一位家长说是在树林里折下的枝条“自编”的。“如果公园方面能够用些环保材料,做些花环派发,或许就一举两得?杂乱无章散落在樱花园内的帐篷也让想摄影留念的游客略有遗憾。”如果公园能有片专门的露营地就好了。

记者 沈敏岚 陈杰 吴强

虹桥街道使「巧劲」整治小区楼道 公益自行车唤醒休眠「老坦克」

今天上午,住在长宁区中原小区的陈阿姨想到超市买点东西,她来到小区一角的停车廊,出示身份证登记,随后从车廊推出一辆崭新的自行车……1个多小时后,自行车车篓里多了一袋刚刚采购来的生活用品,陈阿姨把自行车和钥匙交还管理员,拎着东西回家了。这是虹桥街道在中原、虹储小区等试点的公益自行车项目,小区居民到附近超市、菜场、银行等办事,都可免费借用这种公益自行车。

公益自行车的推出,缘于老式小区楼道整治。除了垃圾杂物,老式小区楼道里堆得最多的就是居民家中闲置又舍不得扔掉的“老坦克”。自行车虽然平时用场不大,但买菜、跑邮局、银行、大卖场什么的还是很方便。不少居民说,每月花7元钱将“老坦克”放进车棚,不算算。

出于安全和环境的考虑,街道一直在考虑如何处置这些楼道中的旧自行车,公益便民自行车项目使得楼道堆物的顽症得以突破。“我们鼓励居民将旧车捐出来,有需要的居民只要借公益自行车就能出门办事了。这为‘休眠’自行车找到了一条出路。”虹桥街道党工委副书记余双说,今年首批50辆街道出资购买的公益自行车在中原小区等三个居民区投入使用。这种厂家专门定制的公益自行车的尺寸为24英寸车型,轮胎是实心的,不用充气,也不会爆胎。小区志愿者负责日常管理。志愿者刘慧莉说,由于来借自行车的多数是到附近办事,周转很快,试点一个多月来也没有发生过夜不还的。

公益自行车推出后,居民们悄悄处理了楼道里的“休眠”自行车,不少居民将旧车放在小区专门的停车棚内,有别的居民需要也可以借用。余双说,今年街道在另外三个小区再推50辆公益自行车,还要引导更多的居民将家里的二手车捐赠出来,政府象征性做些回收补贴,这样不断扩大公益自行车的数量,争取尽早在全街道推广。

本报记者 袁玮

4月私车额度投放 8500辆

本报讯(记者 陈杰)记者昨日从上海国际商品拍卖有限公司获悉,4月份上海私人、私企客车辆额度投放8500辆,比上个月多出500辆。4月投标拍卖登记手续办理时间为4月7日至13日,投标拍卖时间为4月14日10时至11时30分。

今年3月,本市私车额度拍卖的最低成交价58300元,平均成交价为58625元,双双创下上海自2000年举行私车牌照无底价拍卖后的最高记录。

上师大免费师范生招生开考 录取率:16比1 优秀生:高标准培养

4月2日是清明小长假第一天,原本不该拥堵的桂林路却在多个时段车排长龙。家长陈女士下午4时不到就把车泊在了路边,等着参加上海师范大学免费师范生招生考试的女儿。“16比1!”望着拥挤的人流,她连声说,16个考生里录取1人,今年的师范生招生“轧疯”了。

今年上师大免费师范生招生计划从以往的100名增加至200名,专业主要集中在语文、数学、外

语等主干学科和小学教育、学前教育等紧缺专业。原来通过笔试和面试的考生只要高考成绩达到二本线就能被录取,今年则提高到必须达到一本分数线才能被录取。虽然免费师范生的“准入”门槛提高了,但却无法抵挡考生们巨大的从教热情,网上报名人数达到3800人,最终确认的考生数为3200人。该校招办负责人陈宇飞说,今秋新入校的免费师范生将进行特殊的高标

准培养,将对优秀生采用“4年本科+2年硕士”的培养模式,选派不低于30%的学生赴海外学习和实习。

上师大免费师范生招生考试开考的语文、数学、外语三科。从笔试中遴选出的500至600名学生,将进入到本月7日、8日的面试。在面试环节,将组织高校和中学教育专家对他们进行普通话、书法、表达能力等师范生的基本技能考察,并进行心理测试。 本报记者 王蔚

明天,6号线、8号线的升级版限流方案即将付诸实施。不少读者和网友抱怨,让一部分人上去、让另一部分人上不去,让这里的人上去、让那里的人上不去。不就是一场零和游戏么?

限流究竟有何意义?记者带着疑问采访地铁相关人士。地铁方希望通过本报告告知广大读者,限流毕竟是运营方的无奈之举,是处于特定阶段运力增无可增的境况下,不得已而为之的“下策”。限流既不是随心所欲的转嫁客流举措,也不是一劳永逸的终极手段——

疑问一 公共交通属于公共,为什么要“限”?

限流实际上是常态交通运营组织的手段之一,在国内外均十分普遍。限流的根本原因还是运力受限,即在高峰时段,网络部分线路和区段的运能运力供不应求。大客流拥挤、滞留、吊门等会直接影响乘客安全和列车运行效率。

“限”当然会对乘客乘车行为产

生一定约束,让人感觉“不舒服”,但乘客人身安全是头等大事。如果任由大客流登车,看上去是尊重了每个个体乘客的自由,但会埋下安全隐患,乃至不幸发生安全事故,其代价就远远大于多排一会队、多费一点时间了。高峰期间的地铁每天都面临如全国铁路春运一般的压力。如果说春运还能通过发售车票来限定流量,保持运力与运量基本匹配的话,地铁乘客则多数不受车票限制,所以只能现场采取措施。

其实,不光公共交通,公共场所的活动在面临大客流时也都会采取限流措施,比如2010年世博会举办时也曾采取类似措施,目的是保障入园游客人身安全和正常秩序。简

单说,限,限制了个体和部分,保障了整体和全局。

疑问二 限流本质上不就是场零和游戏么?

表面上看,限流对上车人群在时间和空间上作出了相应的选择,限流不是满足这部分乘客,就是满足那部分乘客,对通行便捷这一总目标没有产生正面作用。

其实不然。当大客流冲击时,即便不考虑任何列车和人身安全事故,至少也会产生吊车门等导致的停站超时现象。公交车一辆车被吊,后面车还能超越;轨道交通则是“华山一条路”,一旦被吊车门,后续列车的正常运行都会受到影响,乘客根本无从选择。一趟列车的滞

留所造成的递延传播与累加效应会对整个区段,甚至整条线路的顺畅运营产生影响。这也说明了为什么有的起点站都可能采取限流措施,因为大客流冲击甚至会造成无车可发的困境,那时全线路的通行都将陷于瘫痪。

换言之,不限流,大客流冲击之下,正常的运营能力将直线下降,甚至到零。零和游戏的说法,把正常运营状况看作是“零”,但高峰大客流冲击下的运营状况将会连“零”也达不到,而只能是负数。

疑问三 难道不能增加运能,改善限流产生的环境么?

近年来,上海地铁线网总长425公里,投用280座车站,网络规

平心静气说“限流”

地铁方:这是特定阶段不得已而为之的“下策”,既非转嫁客流举措,也不是一劳永逸的终极手段

模位居世界前列,同时不断挖潜增效,持续增加线网运力。然而,网络年均增能的速度比起快速、大幅增长的客流,却总是赶不上,即:运力增加了,吸引更多客流,客流又很快超出运力供应;再增能,又再吸引更多客流。运能与运量之间的不平衡始终在交错上升中存在。

此外,最明显的运力缺口并非覆盖全天,主要集中在工作日早高峰,即上午7:00至9:00短短2小时左右;同时,也并非覆盖所有区段。据测算,多数线路高峰时段的运力需求与非高峰时段差距较大,于是就产生两难:一方面要满足高峰运力设备需要,尽可能多投放,另一方面,非高峰时段设备有可能闲置浪费。二者之间需要找到相对合理的均衡点。

按照相关标准,运营列车数应在85%左右,即留出15%车辆作为检修备用,目前上海地铁1、3、4、8等线路运用列车数均超过90%,能上的车辆已基本满足。 记者 吴强