

962555

小忙

跑现场



连日来,家住宝山区宝荻路500弄青秀城小区的多位居民向“新民帮依忙”求助,公交线路1604路(往电台路白荡河路方向)会驶过苏家浜路宝荻路口,但这里并没有设站停靠。选择前一站或后一站下车,都需要步行至少1公里路程到家,可谓“两头挨不着”,让人“走得很辛苦”。“相邻的两站行驶路线达2公里,中间一站不停,太长了。为何不能加站停靠一下,为周边居民提供必要的便捷呢?”



「电台路白荡河路」站点

# 公交车从门口开过 站头却在一公里外

## 前后站 相距两公里

根据宝山区交通委公开信息,1604路为宝山区区域公交线路,起点站是电台路白荡河路,终点站是长白山路菊太路,线路长度7.6公里。终点站首末班时间为6:00-23:00。这条线路途经上海地铁7号线、15号线顾村公园站,停靠站点名为“陆翔路镜泊湖路”。

青秀城小区居民赵先生说,他和妻子偏好“公交衔接地铁”的出行方式,出了顾村公园地铁站,随后无缝转乘1604路、宝山29路等公交回家。“宝山29路和宝山3路可以直达家门口,但这两条线路收车有些早,晚上九十点就没了,如果稍晚些回家还是要乘坐

1604路。”

他告诉记者,问题出在往电台路白荡河路方向上,这是归家之途,他和许多邻居“晚归”都必须乘坐这条线路。往回家的方向,1604路倒数两站分别为“宝安公路宝绿路”和“电台路白荡河路”。前者距离小区1.5公里路程,后者稍微近些,约1公里。青秀城小区北侧紧靠苏家浜路宝荻路口,偏偏这个路口不停靠。“最起码要走15分钟!如果是前一站宝安公路宝绿路站下车,走得更加多。”赵先生说,1604路(往电台路白荡河路方向)停靠完“宝安公路宝绿路”站后,紧接着驶向苏家浜路宝荻路口,从南北走向的宝荻路拐进白荡河路,最终到站。而让他和众多居民感到不解的是,按照行驶路线,从“宝安公路宝绿路站”到最终站“电台路白荡河路”,这两个相邻站点的行驶路线约2公里,沿途有宝顾佳苑、青秀城、上城院子等多个住宅小区和学校,运营方怎么就没想到设一个站点?赵先生认为,既然经过上述路口,理应方便广大市民,新增“苏家浜路宝荻路”站点,增加在“宝安公路宝绿路”站点后面。

## 居民盼 增设新站头

昨天,记者来到现场。从青秀城小区出发,步行至1604路“电台路白荡河路”站点,确实需要15分钟左右,老人或腿脚不便者无疑更加耗时费力。值得注意的是,其实在青秀城小区门口,已经有了一个“苏家浜路宝荻路”站点,停靠宝山32路。这条线路的去程回程都设有“苏家浜路宝荻路”。

不过,这条线路的站点在苏家浜路宝荻路路口的东侧,而1604路的路线是沿着该路口朝北行驶。由于行驶路线不一致,若共享单车,这意味着1604路要在苏家浜路上调头折返,再驶入宝荻路。针对这一情况,居民们认为,公交车调头存在安全隐患,还是希望在路口的北侧新增一个站点。

记者与运营1604路的巴士五公司取得联系。相关负责人回复,已经收到不少市民希望1604路新增“苏家浜路宝荻路”站点的建议,他们已向上级部门反馈,目前还没有明确答复。

本报记者 夏韵



■ 停在青秀城小区一公里外车站的1604路公交车

# 抵达预订酒店却未能入住

## 高德平台补偿一定费用,消费者表示接受



小帮 呼有应

65岁市民陈先生向“新民帮依忙”反映,去年12月,他在高德平台预订一家香港的酒店,随后跳转到第三方平台同程旅行预订成功。当一行人抵达酒店时,由于始终无人开门,最后未能顺利入住。事后,他要求退款遭拒。“同程和高德两边推,我也不知道到底该找谁来解决。”

陈先生介绍,去年12月,他和妻子带着80岁的岳母一起去香港旅行。为此,他提前在高德平台预订香港的酒店,12月6日至9日三天两夜,两间双床房,花费1654.24元。事后,他才发现页面跳转到了同程旅行预订成功。

12月6日,三人抵达香港后,晚上前往酒店准备登记入住。陈先生讲,那家酒店隐藏在一幢大厦12楼。根据酒店地址,他前去敲门,敲了许久无人响应。“我们在门口等了好半天,一直敲门始终没人应答,周围也没有工作人员”。无奈之下,三人只能重新找住宿,人生地不熟,当晚十一点多才入住新酒店。“我和老伴都上了年纪,岳母也是耄耋老人,那天来回奔波,累得我们真是精疲力尽。”次日,陈先生再次前往预订的酒店,但还是大门紧闭,敲门无果。

回到上海后,由于未能顺利入住酒店,

陈先生要求平台退款。而让他十分疑惑的是,明明是在高德平台预订酒店,最后怎么就变成了同程旅行。他先向同程旅行反映,不久得到专员回复,称由于酒店不愿意退款,所以无法受理他的诉求。“同程方面让我去联系高德,但致电高德又会转到同程那边,始终没有解决。”这一拖,又过去了好长时间。

记者随即与高德平台取得联系。相关工作人员表示,作为聚合平台,高德与同程旅行算是合作关系。“我们后来也与同程方面沟通过,酒店方称那天前台一直有人,也不曾接到过旅客来

电,因此不接受退款申请。”不过,对方也强调,会尽快给到陈先生最终答复。

在“新民帮依忙”介入后,陈先生向记者反馈,高德客服专员已联系他,称考虑到旅程体验不佳,愿意补偿其一定的费用。截稿前,陈先生已接受这一解决方案。

本报记者 季晟祯



本版编辑/刁炳芳  
视觉设计/戚黎明

## 本市电动自行车消防安全管理现状调查报告出炉

# 违法违规停放充电行为有明显改善

新修订的《上海市非机动车安全管理条例》正式实施以来,本市市民消防安全意识现状如何?去年11月起,上海市质协用户评价中心在全市开展了市民消防安全意识调查,实际回收有效样本数1717份。昨天调查结果发布,99.0%的受访者认为小区电动自行车违法违规停放充电行为有明显改善。

## 电动自行车进楼有明显改善

调查数据显示,74.9%的受访者表示最近1年居住小区新建了电动自行车充电桩,18.3%表示没有新建充电桩,6.8%表示不清楚。90.5%的受访者表示居住小区在电动自行车停放充电处安装了安全保护装置,其中摄像头(53.3%)、灭火器(8.9%)和电路开关(34.7%)是安装比例最高的三项安全保护装置。

99.0%的受访者认为,最近半年居住小区

电动自行车违法违规停放充电行为有明显改善,反映“电动自行车进楼行为有明显改善”的比例最高(67.1%),其次是“电动自行车飞线充电行为有明显改善”(62.2%)。

## 仍有16.4%进楼入户停放充电

数据显示,78.6%的受访者能做到电动自行车在居住小区规范停放充电,但仍有16.4%的受访者会进楼入户停放充电,4.1%的会飞线充电,0.9%的表示会在疏散通道和安全出口停放。

在表示“不能做到规范停放充电”的受访者中,45.6%是“为了方便”,35.4%是由于“充电位太少”,18.9%是由于“没有集中充电处”。结合受访者年龄来看,61周岁以上的受访者相较于60周岁以下受访者能做到规范停车的比例更高,因此针对60周岁以下年龄段公众的宣传教育效果还有较大提升空间。

## 各区管理力度公众表现排序

调查报告中,通过各区受访者反映的小区管理力度和公众表现,调查者对各区进行了综合评价及排序。

数据显示,普陀区、长宁区、闵行区、静安区和虹口区“管理力度”和“公众表现”双高,奉贤区、嘉定区和宝山区“管理力度”和“公众表现”双低。金山区“管理力度”高,“公众表现”低,应进一步加强宣传教育的有效性,提升公众的电动自行车消防安全意识。浦东新区“管理力度”低,“公众表现”高,应进一步加强监督管理工作的落地和管理。

## 有条件的小区安装“梯阻系统”

根据报告调查者建议,应进一步推动在居民区、公共场所等区域设立电动自行车专用充电桩工作力度。对于新建住宅小区应合

理规划建设电动车充电库(棚),并要求居住小区物业、社会单位规范电动车停放和充电管理。电动自行车集中充电处的消防安全装置也应配套安装,可以有效降低火灾风险。

同时,应进一步完善电动自行车消防安全管理制度,明确居住小区、物业、车主等各方的责任和义务。在有条件的小区安装电动车“梯阻系统”,防止电动车进入电梯。利用现代科技手段如智能监控系统,对电动车停放和充电区域进行实时监控,及时发现并处理安全隐患。

此外,还可利用社区公告栏、微信群等渠道加强宣传教育。尤其是针对60周岁以下的人群,应从思想上提高其对公共安全的重视程度,相关部门可联合街道、小区积极开展消防演练和消防安全宣讲,提高居民应对火灾事故的逃生和自救能力。

本报记者 金旻矣