

962555



小忙



上海松江站附近 为何难觅共享单车

居民抱怨从社区往返地铁站无车可骑，记者调查发现要么在运营区外，要么车辆投放过少



单车出行遭遇尴尬

市民金女士告诉记者，她家原在虹口区保定路，动迁后搬到松江区白粮路189弄的松南城芙蓉苑。“松南城是大型居住社区，住在这里，最大的感受是公共交通不太方便。”

上周，金女士的弟弟去看望她，也感受到了姐姐所说的情况。金先生说，那天他乘坐轨交9号线在上海松江站下车后，考虑芙蓉苑并不远，想骑共享单车过去。“地铁站外停了许多电瓶车，私家自行车少些，共享单车则几乎没有。”最后，金先生在非机动车的车海中，终于发现了几辆美团单车，但对一辆单车扫码后发现，骑行至松南城需额外支付10元调度费。这让金先生大吃一惊：两地距离不远，叫一辆网约车也不过花费10元。“骑共享单车的费用竟然堪比打车！”金女士补充介绍，往返地铁站和小区也可乘坐公交车，但公交车发车间隔较长。回家2.7公里，骑共享单车本是“最优解”，却尴尬沦为了“排除项”。

美团青桔尚未覆盖

地铁上海松江站外共享单车真的少吗？为什么管理方要征收10元调度费？

日前，记者从上海松江站1号口出来，即可来到松礼路崇才路。从2号口出来，也是松礼路。站外多处停了许多非机动车，比如崇才路两侧、松礼路两侧的上街沿。此外，在地铁口和松江区政务服务中心门口旁边的空地上，都有条状、块状的非机动车停车

区域。在更远一些的崇才路富强路附近，机动车停车区域旁，挨着长满乱草的闲置空地，还竖着一块“非机动车停车场”的牌子。这些地方都停了很多非机动车，留下的空车位已不多。在上述这些条条块块的非机动车停车区域，记者注意到，绝大多数是电瓶车，还有少量自行车，几乎没有看到共享单车的身影。记者走了一大圈，最后在“车海”中，只发现几辆美团单车。

记者打开手机定位和美团App。手机页面显示：“此处是运营区外，请在运营区内骑行。”松南城位于地铁上海松江站东侧，两地骑行距离约2.7公里。随后记者驱车在松南城绕了一圈。整个松南城十多个小区，均处于美团单车的“运营区外”。小区门口、马路旁，找不到一辆美团单车。青桔单车的身影也几乎没有。滴滴App页面并没有提示实时定位位置是否属运营区，但记者通过缩放地图和拖曳观察到，青桔单车的运营区集中在市区，此地已远远超出了运营区。

根据美团单车的“骑行规范”，运营区外还车，将被额外收取10元/单的车辆调度费，禁停区则收取1元至20元车辆管理费。青桔单车则规定，车辆停至运营区外需缴纳10元调度费，禁停区2元/单。现场少量美团单车，应该是个别市民承担着10元“额外调度费”而骑到这里来的。

哈啰单车存在感弱

上海地区的共享单车市场，早已形成由美团、哈啰、青桔三家主导的竞争格局。市场



目的地在运营区外

重新搜索

取消用车

▲ 美团单车手机页面显示，松南城在运营区外

◀ 上海松江站附近非机动车很多，但少见共享单车身影 陈浩 摄

营中的一个普遍现象：车辆主要集中在市中心和人流密集区，郊区覆盖相对不足。这并非因为共享单车公司有意忽视，而是由配额限制、市场规律、运营成本及城市管理政策共同导致的结果。

上海对共享单车实行总量控制，但配额分配往往向中心城区倾斜。郊区由于历史投放量少，在初始配额分配中不占优势。此外，共享单车公司为了提升车辆周转率和盈利能力，自然会将车辆优先投放在人流密集、出行需求旺盛的市中心。郊区的客流量相对稀疏，运营规模效应较差。在郊区分散运营，会显著增加车辆调度和运维管理的成本。如果收入无法覆盖这些成本，企业就缺乏扩大覆盖范围的动力。

行业人士介绍，松江站附近单车周转率较低。与此同时，单车公司仍需专人驻守进行运维工作，以此保证车辆秩序。在此情况下，成本问题会降低运营意愿。市场机制作用下，部分企业放弃运营，也是出于现实考虑。

目前，美团单车和哈啰单车的运营范围已覆盖了松江部分区域。美团单车相关工作人员向记者表示，对于松江站和松南城区域的用户需求，公司会在主管部门指导下，积极加强运维力量，规范共享单车投放运营和停放秩序，服务好市民出行“最后一公里”需求，并在需求提升后调整运营。青桔单车方面，目前营运范围并未覆盖到松江区，工作人员未予回应。

哈啰同意试点外扩

松江站周边难觅共享单车，有关方面怎么看？记者为此联系了松江区交通委。

工作人员介绍，目前共享单车在松江站已有少量投放，但尚未扩展到周边的松南城等社区。经过协调，哈啰单车公司已同意在周边小区逐步开放，试点运营；松南城可作为首批外扩运营区域的试点区域；后续公司会根据车辆破损率、停车条件、道路状况、人口分布、市民需求，进一步调整共享单车投放计划。对此，哈啰单车工作人员也向记者确认，愿即时调整投放，将松南城纳入运营版图。

松江区交通委工作人员和记者谈到，共享单车的投放是市场行为，运营公司一般根据地区的人口规模和市民出行习惯，衡量运营和管理成本，综合考虑投放时机。与此同时，投放方案需取得属地永丰街道的认可并遵守区域管理政策。这也是一个双向选择。“地铁站外的各种非机动车实在太多了，怎样管理得更好，也是属地街道重点考虑的问题。”

记者查询到，青浦区在2023年已实现共享单车在青浦区全域投放运营。金女士呼吁，松江地区什么时候也能实现共享单车全覆盖呢？对此，“新民帮侬忙”将继续关注。

本报记者 陈浩

虹桥站南平台“进站难”迎整改

根据车流情况，有关部门将动态调整人行横道栏杆开闭

系列整改措施。

针对此前旅客诉求最强烈的“斑马线常态化封闭”问题，铁路公安表示，将改变以往相对简单的管理方式，转而采取更精细化的动态管理策略。具体而言，将根据实时车流情况，动态调整人行横道栏杆的开放与关闭。在车流高峰平息后，会立即开放人行横道通行，最大限度减少旅客的绕行时间与距离。为确保动态管理方案的有效落实，并保

障旅客穿越车道时的安全，还将设置人行横道管控岗位，安排专人负责指挥引导。这意味着，在通道开放期间，旅客不仅能够直接通行，还将在专业人员的指挥下，更加安全、有序地进入候车大厅。

对于报道中多次提及的“指引缺失”问题，整改措施也已迅速落地。铁路公安反馈，已与站区相关单位共同研究，通过补强设施设备来改进工

作。目前，最为立竿见影的举措——增配指引标牌已经完成。据悉，虹桥站南北落客平台已分别安装了4块醒目的旅客进站指引牌，共计8块。这些新设立的标牌将明确指示进站方向和路径，引导旅客，尤其是初次到站的旅客，能够快速、有序地进站乘车，告别以往“盲目折返”。



本报编辑/胥柳曼
视觉设计/窦云阳



小帮
有回音

本报讯（记者
季晨祯）9月29日，
本报7版刊登《直达

班马线被“封”旅客拖行李绕路苦》的报道，反映上海虹桥火车站出发层南落客平台（2F南）存在“进站难”：路线绕远、指引缺乏，旅客拖着行李要多走不少冤枉路，体验感大打折扣。报道刊登后，为了提升旅客的进站效率与体验，相关部门高度重视并迅速推出一