

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

小
忙



地铁站和小区相距2.7公里,骑共享单车往返挺合适。但多位市民近日向“新民帮依忙”反映,共享单车在郊区部分地区一车难求。他们居住在松江大型居住社区松南城,往返地铁上海松江站(包括铁路上海松江站)经常骑不到共享单车,即便偶尔看到车子,也要面临额外支付调度费的尴尬。记者走访发现,共享单车在郊区部分地区覆盖率偏低。经联系,目前已有共享单车公司表示愿意适当放开运营范围。



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

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、马路边,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

份额占第二的哈啰单车如何?记者调查发现,在该地该品牌虽有参与,但存在感也不强。在上海松江站外,记者打开哈啰App,实时位置显示:“你在运营区边缘。”通过测距发现,记者站立的非机动车停车区域虽在其运营区内,但距东侧的边缘松金公路只有500米左右,南侧距闵塔高速也是约500米。而记者拖曳地图看到,包括芙蓉苑在内的松南城,位于地铁站东侧,处于哈啰运营区之外。

地铁上海松江站并非简单的轨交站,它与铁路上海松江站可实现方便换乘。地铁上海松江站是轨交9号线的始发站/终点站,而铁路上海松江站是一座连接多条重要干线的大型枢纽客站,也是仅次于上海虹桥站、上海东站的上海第三大铁路枢纽客站。哈啰单车将“松江站”列为“运营区边缘”,投放力度明显不足。记者绕了一大圈,找到的哈啰单车不超过10辆。它们没有专门的共享单车停放区域可供停放,有的倒在路边,有的混杂在非机动车车海中,很不好找。

哈啰共享单车征收的“调度费”更高,规定骑行者在服务区外还车时,因“车辆无法及时维护或丢失”,在骑行费用以外,需额外支付最高50元/单的调度费。

郊区布局动力不足

三大共享单车运营公司的服务范围,为什么不全覆盖松江区,以方便市民随地取用呢?

记者采访相关共享单车公司和行业人士发现,这背后其实折射出了共享单车在运

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,自然会车辆优先投放于人流密集、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,目前运营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,松江区什么时候也能实现共享单车全覆盖呢?对此,“新民帮依忙”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

本报讯(记者季晟祯)9月29日,本报7版刊登《直达斑马线被“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

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”。



本版编辑/曹柳曼
视觉设计/秦云阳



小
帮