

962555

帮忙

小忙  
跑现场

“三林东地铁站2号口外的非机动车道,几乎被非法营运残疾车彻底挤占!早晚高峰堵得水泄不通,学生、上班族还扎堆坐,看着就揪心。”多位市民向“新民帮依忙”反映,浦东新区三林东地铁站周边长期盘踞着一批非法营运的残疾车,不仅挤占通行空间、扰乱交通秩序,更暗藏多重安全风险。执法整治屡屡陷入“猫鼠游戏”的僵局,让周边居民既闹心又忧心。

## 三林东地铁站口残疾车非法营运占道揽客,记者实地探访发现

# “移动隐患”满街跑 “图个方便”险上险



■ 白天残疾车占用非机动车道

### 驻守蹲单 扎堆堵路

接到市民诉求后,记者实地探访,刚走出三林东地铁站2号口,刺耳的电动马达声与此起彼伏的揽客声便交织而来。记者发现,宽约4米、仅容两辆非机动车并行的非机动车道上,八九辆残疾车紧密并排停放,车头齐齐朝向地铁站出口,直接占去近一半车道。车与车之间的间隙不足半米,路过的共享单车、电动自行车只能贴着路沿缓慢穿行,不时与残疾车发生刮蹭,引得骑车人频频抱怨。这些残疾车大多车况老旧,部分车身有明显改装痕迹。一辆深蓝色残疾车的车身印着“上海鑫福”字样,后窗贴着褪色的卡通贴纸,车尾还挂着联系电话;另一辆红色残疾车的车门把手已松动,车窗玻璃上布满划痕,车厢后侧还加装金属货架,与旁边的黄色共享单车挤在一起,更显路面拥挤。

“这还不算高峰!早晚放学、下班的时候,能排十几辆,把整条非机动车道都堵死。”正在附近清扫落叶的环卫阿姨擦了擦额头的汗,无奈地告诉记者,这些残疾车几乎是“全天候驻守”——从清晨6时地铁首班车运营,到晚上10时地铁末班车停运,始终守在站口“蹲单”。

在记者驻足观察的20分钟内,不断有市民主动走向残疾车:一名背着卡通书包的小学生,熟练地拉开一辆红色残疾车的车门坐了进去;一对拎着满满两大包购物袋的夫妇,嫌步行回附近小区“太远”,弯腰钻进狭小的车厢;几名刚出地铁的上班族,甚至不用司机开口,直接报出小区名便上车。

“起步10块,近的远的都这个价!要去稍微远点的小区,就得20块。”一名坐在驾驶座上的中年男子见记者驻足,立刻探出头高声揽客,语气熟稔得像在和熟人聊天。当记



者佯装犹豫,对方又连忙补充:“都是熟客,不绕路,比打车快多了,还能直接送到小区楼下。”记者凑近观察发现,这名揽客的男子身形健朗,起身帮乘客放购物袋时动作利落,行走时步伐稳健,并无任何明显行动不便的迹象——显然是借“残疾车”的名义“瞒天过海”从事非法营运。

### 屡屡整治 屡屡返潮

“警察来了就一哄而散,执法车走后没半小时又回来,跟玩‘猫捉老鼠’似的!”市民郭先生的话,点出了这一乱象的治理困境。他指着不远处的路口告诉记者,此前他曾多次看到执法人员前来整治:执法车刚停稳,原本扎堆的残疾车便“轰”的一下四散逃窜,有的往周边狭窄的居民区小路钻,有的绕到地铁站另一侧的辅道躲避;等执法人员巡查离开,不到20分钟,这些残疾车又慢悠悠地开回非机动车道,重新排起长队揽客。“治标不治本啊!每次整治都是‘一阵风’,根本管不住。”郭先生无奈地摇头。周边多名居民也证实,这样的“猫鼠游戏”已持续数月:“有时候一天能看到两拨执法人员,但整治效果顶多维持半小时,根本起不到震慑作用。”

一名基层执法人员私下向记者坦言,治

- ▲ 残疾车晚间占用非机动车道更严重
- ▼ 学生放学后乘坐残疾车现象普遍

记者 陆常青 摄



理难度确实很大:“残疾车机动性强,还熟悉周边的小路、弄堂,执法人员很难实现24小时不间断值守。我们人力有限,一来他们就跑,等我们巡查完其他路段,他们又回来了,长期下来确实很被动。”

### 横冲直撞 隐患重重

比占道拥堵更让居民揪心的,是非法营运残疾车背后的多重安全隐患。“好多都是附近学校的学生,放学就扎堆坐这个车,家长根本没意识到这是没有任何保障的黑车!”郭先生语气焦急地说,他曾多次看到穿校服的孩子独自钻进残疾车,“这些车本来是给残疾人自用的,根本不是营运车辆,连最基本的安全防护都没有——车厢就巴掌大,连安全带都没有,孩子坐里面稍微一动就可能碰到车门,万一出事怎么办?”记者实地观察发现,这些非法营运的残疾车行驶时

毫无章法:有的无视交通信号灯,随意变道抢行;有的直接驶入机动车道穿梭,与轿车、货车并行;还有的司机一边开车一边接打电话、回复微信。

一名带着约5岁孩子坐残疾车的女士坦言,选择坐这种车就是“图个方便”:“走回小区要15分钟,这个10块钱就能直接送到门口,省事儿。”当被问及是否担心安全问题,她摆摆手不以为然:“没那么倒霉吧?坐过好几次都没事。”可话音刚落,前方一辆同向行驶的残疾车突然急刹车,后座的乘客猛地往前栽了一下,差点撞上车前的金属护栏,吓得孩子惊呼出声。

### 升级治理 自觉抵制

事实上,残疾车非法营运早已触碰法规“红线”。《上海市非机动车安全管理条例》《上海市道路交通管理条例》明确规定:经登记的残疾车仅限登记人自用,上道路行驶时不得搭乘其他人员,更不得从事载客、载货的营运活动;违反规定从事营运的,由相关部门依法予以处罚。

为何这一乱象屡禁不止?除了执法难度大,部分市民“图省事、贪便宜”的心理,也给非法营运提供了生存土壤。记者了解到,10元的起步价不仅比网约车便宜一半,还能实现“门到门”接送,对于短途出行的居民、学生来说,吸引力不小。“虽然知道有风险,但走路太远、打车太贵,只能选这个。”一名经常乘坐的上班族坦言。

周边居民纷纷呼吁,相关部门升级治理方式,破解“猫鼠游戏”的困境:一是在地铁站周边增设全覆盖式高清监控,对长期盘踞的残疾车进行精准识别、动态追踪,实现“非现场执法”;二是在早晚高峰时段加密巡查频次,实行“定点值守+流动巡查”相结合的模式,形成常态化管控;三是联合社区、学校开展宣传教育,通过社区公告栏、业主群普及法规知识,通过学校向家长、学生发放告知书,明确乘坐非法营运残疾车的风险,引导大家自觉抵制。

“希望能真的管到位、管长久,别让这些‘移动隐患’影响大家的出行安全了。”郭先生的话,说出了周边居民的共同心声。对此,“新民帮依忙”将继续关注。

本报记者 陆常青

小帮  
民有呼

南园滨江绿地《源点》雕塑解说铭牌“残破不堪”

## 市民呼吁别让历史记忆“打折扣”

市民黄先生向“新民帮依忙”反映,位于黄浦区南园滨江绿地内的一座雕塑,其基座上的解说铭牌严重残损,字迹模糊难辨。

记者实地探访,在绿地的东南方位找到这尊锈红色、充满工业遗存厚重感的大型雕塑。它静静伫立,与周围的绿意江景形成鲜明对比,颇具视觉冲击力。新年伊始,不少市民游客在此驻足,仰观其庞然结构,或与之合影。

“这东西我知道,是老古董,有历史的!就是下面这牌子,好多字看不清了,想给孩子讲讲,都念不全。”正在拍照的市民陈先生指着雕塑基座,遗憾地摇头。据介绍,这座名为《源点》的雕塑,来头不小,意

义非凡,它不仅是我国首台地铁隧道盾构机的等比例复刻模型,更被视作中国盾构法隧道施工技术与上海现代地下工程建设的“原点”。记者俯身细看,嵌于混凝土基座正面的铜质解说铭牌,因长期暴露在外,饱经日晒雨淋,表面氧化严重,部分区域已出现蚀孔。更关键的是,铭牌上镌刻的介绍文字已有相当一部分笔画缺失、字迹缺损,根本难以通读。比如,“人民”的“人”字消失,逗号和句号剥落,偏旁部首“缺胳膊少腿”……一段本应清晰讲述城市工程传奇的“简历”,变得断断续续,语焉不详。

其实,《源点》雕塑的选址极具历史匠心。此地正是1970年上海打浦路隧道——

第一条穿越黄浦江的隧道,盾构机江底掘进的始发井原址。它将上海城市建设中一个划时代的“起点”物理性地锚固于此,是城市记忆中不可多得的实物地标。然而,如今残损的铭牌,却让这份记忆的传递打了折扣,也让雕塑的完整性与公共教育功能受损。

一尊承载厚重历史的雕塑,同样需要一份完整、清晰的“说明书”。记者在采访时段内,多次尝试拨打公园管理方的联系电话,但听筒另一端始终无人接听。公开资料显示,南园滨江绿地处于龙华东路800号,前身为1957年建成的南园公园,经改造后定位为“慢生活港湾”,

融合历史人文与现代生态理念。

黄先生直言,公园的日常维护管理水平,正体现在如《源点》雕塑铭牌这般细节之处。具备重要历史纪念意义的雕塑,是塑造城市文化空间、传承集体记忆的重要载体。希望相关养护部门能尽快行动起来,对《源点》雕塑的解说铭牌进行专业修复与保护,擦亮这段“城市起点”的清晰印记。“这既是对历史的尊重,也是对市民知情权与文化需求的回应,更能体现上海在城市精细化管理与人文关怀上的用心。”

本报记者  
徐驰



本版编辑/吴健  
视觉设计/戚黎明