

962555



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“新民帮侬忙”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。



■ 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，不时与残疾车发生剐蹭，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，直接报出小区名便坐上车。

“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。

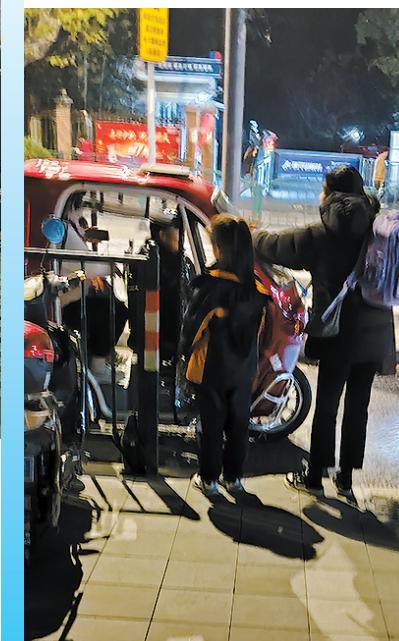
屡屡整治 屡屡返潮

“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坐进残疾车，“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。”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，“新民帮侬忙”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“新民帮侬忙”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，南园滨江绿地位于龙华东路800号，前身为1957年建成的南公园，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



本报编辑/吴健
视觉设计/戚黎明