

出租车短途载客补偿政策多轮调整修订仍未缓解矛盾

机场打车甩客、卖客顽疾如何治？

记者调查

本报记者 郑朕

不久前,一则“女子在浦东机场打车出租,遭坐地起价半路甩客”的新闻引发社会关注。事件曝光后,行业监管部门加强了对相关问题的整治。

据了解,为缓解机场出租车短途载客的诸多矛盾,近年来,有关部门针对上海两大机场出租车短途业务实施了补偿机制。按照浦东国际机场现行短途补偿政策,出租车行程在22公里内,120分钟内返回机场,可无需进入蓄车场“大库”,享受直接进入缓冲区“小库”的免排队补偿福利。为何机场打车甩客、卖客问题仍时有发生?记者近日进行了调查。

半路甩客套路多

3月27日晚,王先生出差回来,抵达上海浦东国际机场1号航站楼。他在机场出租车上客点上车时,已经是23时20分左右。他的目的地是南浦大桥地铁站,距离浦东机场直线距离30多公里。

王先生记得,司机将目的地输入导航软件,看到了行程距离后,似乎有话要说,却欲言又止。出发后,司机终于开口说,“可不可以中途关闭计价器,前22公里打表走,后一段路的金额私下转账,价钱可以少一点”。由于是公务出差,需要向公司提供出租车发票用以报销,王先生无法接受司机的提议。一番“讨价还价”下,司机仍执意要在22公里之前结束打表,王先生只得妥协。

第二天0时左右,出租车偏离导航路线,中途驶下高速,将王先生丢在浦东新区某镇的一家加油站。难以打到的王先生最终求助朋友开车接他回家。本可直接从机场打车到家,却徒增了几番波折。半夜在偏僻的加油站“罚站”,让王先生很气愤。

王先生的遭遇并非个案。记者采访多位市民了解到,部分出租车司机半路甩客的套路堪称五花八门。有些司机很坦诚,跟乘客沟通说“生意不好做”,将乘客中途抛下,再回到机场去接短途业务;有些出租车司机则绞尽脑汁,编造各种理由,营造千奇百怪的意外情况,只为给乘客哄骗下车;还有的出租车司机嫌乘客报出的目的地太远,即提出拒载。

比如,有市民称,3月26日从浦东国际机场2号航站楼打车去闵行区某酒店,途中司机突然称轮胎扎了钉子,需停车维修,司机还“好心”联系了“表妹”接乘客完成后半段行程。可乘客沟通中发现,这位所谓的“表妹”连“表哥”的车牌号都答不上来。之前的车辆故障,只是给实际上的卖客行为套上了合理的外衣。

一位在浦东机场打车的市民告诉记者,有一次行驶途中司机突然说“车没电了”,随后将他抛在了浦东康桥东路,让其后半段行程换一辆车。



记者体验从浦东国际机场2号航站楼打车至张江某人才公寓,遭遇司机提前“抬表”。左侧为真实路程的正规发票,右侧为司机用“票机”打出的专供报销的“发票”。

市民本以为没电了只是意外。可他看到,另一辆出租车也在附近停车,把乘客丢在路边。他还听到车里传来语音提示,大致意思是现在车辆符合条件,返回浦东机场无需排队。这时他才发觉,所谓的“没电”很可能只是精心设计的借口。

“无论如何不过线”

4月7日晚,记者来到浦东国际机场2号航站楼一层26号门外的出租车上客点,亲身体验机场出租车服务。记者特地选取了车程约25公里的张江某人才公寓作为目的地,在工作人员指引下,坐上了一辆沪Axxxx33牌照的浅蓝色出租车。司机在导航软件设置好目的地后,便启动出发。

出发5分钟时,司机用微信向他人发送了一段语音信息,记者隐约听到,“25公里左右距离”“我22公里提前把表抬掉”“范围有点超,需要把后视镜的GPS断掉”。司机还将目的地的导航截图发了过去,对方回复“可以”。

途中,司机称,整个行程25公里,但他必须在22公里前结束计价,否则“回不去了”。在显示累计到20.5公里时,他抬了计价器,金额显示为71元。他说,还有5公里左右到达目的地,按经验估算,大约90元,要求记者支付90元作为车费。记者提出,如此,中间的19元差额无法报销,他答道,能再开一张发票,距离、金额可由记者定。

只见司机从车内储物箱掏出一个带屏幕的黑色机器,按了一些按钮后,机器真的打印出一张“发票”,出发时间和刚才的正规发票一样,下车时间晚13分钟,距离从20.5公里变成了29.2公里,总金额变成了110元,车牌号也变成了沪Axxxx30。同时,发票上两个红章一模一样,对记者来说,两张发票一眼辨不出真伪。司机也多次和记者确认,这张110元的发票一定可以“拿给公司报销”。

这个黑色机器到底是什么?司机

的回答很隐晦,“这是‘票机’,我们跑出租车的,有人专门准备这个东西。有些客户出差可以报销出租车票,但又没打车,想把钱报出来,就需要用‘票机’。”那“票机”吐出的发票是不是假发票?司机则称:“都是正常的发票。”记者又追问:“‘票机’是不是要藏起来,不能被监管部门看到?”他答道:“确实,说白了不完全正规,但有需求就会有市场嘛。”

记者事后将发票拿给专业的财务人员检查,对方表示,这张110元的发票上,监制章和发票章都看不到,如不核实实付记录,该发票大概率可以报销。

司机坦白,正是因为机场短途补偿机制,他才出此对策,通过提前抬表享受22公里内免排队的福利,直接返回机场出租车上客点再按一单。不要说机场有这样的规定,我们也不想这样弄。你想想,排队至少5个小时,拉一单90元的生意,那我们一天的车辆租金都赚不回来。”他给记者展示了手机页面,上面显示已“获得短途补偿资格”。这名司机说,以罗山高架路为界存在一道电子围栏,出租车一旦驶过界,就会失去短途补偿资格。“车无论如何也不能开过去。”他透露,遇到“过线”的订单,只能把车中途停下,跟乘客商量换打另一辆车回家。

但市民的投诉表明,实际情况往往比“商量”更恶劣。最终,司机享受到了机场免排队便利政策,留给乘客的则是中途下车带来的不便。

新政策催生新对策

记者从官方公开信息了解到,浦东国际机场的短途补偿政策,多年前即开始推行,至今已经历多轮调整修订。但每轮调整,都未能彻底改变甩客、卖客的问题。

最初,短途补偿的判定机制以返场时间为衡量标准,只要出租车司机接单后在1小时内返回机场,便无需排队。这样的机制导致出租车频频超

速,曾有媒体报道,有的出租车司机行驶30多公里仅需不到20分钟,最高时速飙到190公里。

2013年,短途业务流程调整,由站点调度人员询问乘客目的地,属于短途业务的,出租车载客后到指定短途票发放点领取短途票证。在此情况下,不少出租车司机要求乘客配合,谎报目的地,骗取短途票证。2014年底,市交通委更改了短途补偿的判定方式,要求司机返回时提供1小时内行程在22公里内的发票。

2016年,浦东机场又启用短途GPS管理系统,通过精准追踪车辆GPS轨迹,于机场缓冲区判定是否符合短途补偿要求。

据上海机场(集团)有限公司官网2025年5月消息,市交通委与浦东机场计划将短途运输模式“核后后置”模式转变为“事中判断”模式,即在车辆到达目的地并翻动计价器时,实时判断其是否具备短途资格,取消缓冲区人工核验环节,短途返回时间计划从60分钟延长至120分钟。

针对这样的政策调整,一些出租车司机便采取提前翻动计价器的对策,衍生出不规范收费问题。针对GPS划定的电子围栏,一些司机则在电子围栏前中途卖客。

在浦东国际机场P7蓄车场采访时,一名出租车司机向记者反映,为中途卖客,有司机私下组建了数百人的微信群。浦东机场周边还渐渐形成了多个“集中换客点”。

除了浦东国际机场,相关部门在虹桥枢纽也推行了8公里的出租车短途票政策,但由于体量、排队时长的差异,效果也不尽如人意。4月2日下午,记者在虹桥火车站出租车上客点打车,选定了某6公里距离的目的地,同样被司机委婉拒载。

积分制值得借鉴

短途补偿政策多轮调整,为何仍无法根治问题?对此,有业内人士表示,原因在于政策的调整一直围绕着短途距

面,需要重新返回借用界面。多位受访者吐槽:“本来就着急,很容易点错。”

在走访中,记者还注意到,即便使用的是同一品牌的共享轮椅,不同医院的收费规则也存在差异,这让不少市民感到困惑。以目前投放较多的“小V共享轮椅”为例,不同医院的计费规则并不统一。从“是否免押”到“计费单位”(按小时或按10分钟计费),再到“免费时长”和“封顶费用”,各院区之间均存在较大差别。

此外,押金并不会在设备归还后自动退回,需要先进入小程序点击“个人中心”,再点击“退还押金”按钮才能完成流程。记者看到一位老年市民在归还轮椅后准备离开,同行家属提醒其押金尚未退回,他这才意识到还需在小程序中手动操作。有市民表示,家中老人此前就医时,归还轮椅后并未注意到还需额外操作,以为还了车就结束了,直到几天后才发现押金仍未退回。

希望保留托底服务

为何越来越多医院选择引入共享轮椅?在上海负责共享轮椅投放的业内人士告诉记者,主要是出于效率和提升服务的需求。“以前人工借用需要手动登记,需要耗费人手来管理,还容易丢失。”

不过,多位受访市民提到,在推动共享轮椅服务成为主流的同时,医院仍有必要保留一定托底服务,为不会使用智能手机的人群提供基本保障。

走访中,记者多次遇到老人陪老人前来就诊的情况。在医院门诊楼外,

优化政策,跟“一刀切”说再见

郑朕

本是为缓解机场出租车短途载客矛盾而设计的补偿政策,却催生出了新的对策。现行22公里的补偿机制,看似做出了延长返场时间、减少人工核验等人性化调整,实则成了“一刀切”的管理措施。

25公里的订单与22公里的短途单,司机收益差不多,回机场重新排队的时间成本却差异很大,这让部分司机动了钻政策空子的歪心思。从早期谎报目的地骗取短途票到如今提前“抬表”、“定制”发票、中途甩客,甚至倒卖客人,政策每修补一次,司机的对策就升级一轮。

在城市发展日益多元化、复杂化

的当下,一项政策的出台,既要考虑管理方的便捷性和操作性,亦要考虑被管理方的接受度和执行度;既要符合公平原则,又要符合市场规律,等等。这就需要政策制定者跳出部门思维,跳出政策设计的固有范式和常规路径,在用“铁脚板”推动调查研究走深走实的同时,用好大数据、人工智能等新技术新方法,这样才能制定出更科学、更精准的好政策。此外,还要加强政策执行后的评估,并根据实际情况对政策进行修订完善和动态调整。唯有精细化治理,才会让政策有效落地。

离的判定方式,这样的改变是“隔靴搔痒”,触及不到问题的根本。因为这种“一刀切”的判定方式,无论如何微调,总会存在尴尬区段,让司机不愿接受,进而导致各种问题的产生,监管也陷入猫捉老鼠式的被动局面。

业内人士还指出,国内一些地区采取不同方式提高出租车司机对短途订单的接单意愿,比如深圳宝安国际机场的积分制,也许有值得上海学习借鉴之处。

记者从深圳市交通运输局官方公众号了解到,2024年10月,深圳机场试行“短途载客获取积分—积分兑换候客快捷通道”的短途积分解决方案。该方案以15公里为短途基准里程,出租车短途行程每少1公里积分1分,每10个积分可预约一次机场快捷优先通道。这意味着,距离越短的用车服务,司机获得的奖励积分越多,所获取的收益也越大。从一定程度上打消了出租车司机对短途订单的顾虑。同时,对不守规则的司机,则将限制其在深圳机场短途快捷优先通道的预约和通行权限。

4月8日晚,正在深圳宝安国际机场周边运营的出租车司机马师傅告诉记者,如今司机们对各类用车需求不再区别对待。积分制出台后,他还未听说过过机场出租车有类似甩客、卖客的情况发生。

那么,类似深圳的积分制政策,上海可以借鉴吗?业内人士表示,除了形式可以参考外,上海还需要形成一套成熟的线上管理体系,将全市的出租车公司数据纳管。

其实,早在2020年,上海官方就推出了出租车统一呼叫平台“申程出行”,目前全市出租车接入量超过80%。但由于平台对司机并无强制性上线要求,要依托“申程出行”推进更灵活智能的短途补偿政策,还需打通全市各出租车公司与各交通枢纽之间的数据后台。专家表示,这也许不是件容易的事,但为了更有效地管理好出租车服务,这条路值得一试。

记者看到,地铁站外有的人行通道只留下一人宽的通行空间,有的则被完全封堵,推着行李箱或婴儿车的行人根本无法通行。不少行人刚走近就皱起眉,转身离开选择走非机动车行驶区。记者随机采访了几位步行的居民,他们表示“早已习惯,只能多留意来往的骑行者”。一位执勤人员说,允许非机动车停放在二次过街通道区域是不得已之举,否则更影响主干道通行。

“这里电动自行车数量太多,占道乱停现象突出。有时实在看不下去,我会主动搬动几辆车,调整停放角度,让大家走得方便。”住在周边10多年的沈先生告诉记者,地铁站建成后客流量一直很高,加上周边企业增加和人口导入,电动自行车的停车需求日益高涨,但配套的停车场欠缺,早上7点以后几乎没有可停放电动自行车的地方。早晚高峰拥挤的人潮,叠加狭窄的通行空间,让上班族的“最后一公里”分外艰难。

晚高峰期间,记者蹲守看到,从地铁站出来的大批乘客不得不穿梭在非机动车行驶的“缝隙”间。过街时,人车混行情况更为突出。虽然此时停放二次过街通道上的车辆渐渐减少,但不少骑行者需腾挪转弯车,停放秩序被打乱,行人更无从下脚。临近傍晚,罗山南路西侧上街沿还陆续出现摆摊卖菜的流动商贩,前来取车的骑行者以及行人得格外小心避让。

预计7月新增停车区

既然非机动车的停放需求大,周边有没有可挖掘的停车空间?上海近年来在已建成地铁站增设非机动车停车场的成功案例不少,大多集中在非核心城区,利用一些边角地块、闲置用地完成改造扩容。而这些案例成功的关键在于多部门协同配合。

记者走访看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

电动自行车占道停车

地铁站被“围困”

本报记者 车佳楠 见习记者 朱玲珑

近日,居住在轨交16号线鹤沙航城站旁的居民李先生向解放日报·上观新闻“民声直通车”反映,多年来,地铁站周边的人行道、非机动车道被大量电动自行车占用,连斑马线、二次过街通道都未能幸免。他希望,有关方面能采取有效措施,改善停车和通行秩序。

占道乱停现象突出

一个工作日上午,记者来到轨交16号线鹤沙航城站1号口,看到车站外的古博路上停满了电动自行车,只留下一人位置的空间供乘客进出站。不仅上街沿的步行通道几乎被占满,非机动车道上也扎堆停放着电动自行车,不少路过的电动自行车驾驶人只能在机动车道上行驶。

鹤沙航城站位于罗山南路东侧,许多大型企业也在罗山南路以东区域,上下班员工的车辆成了地铁站停放车辆的“主力”。与此同时,居民区主要集中在罗山南路西侧,居民需过斑马线才能抵达地铁站,全天骑行、步行的人流不断。地铁站口附近还开设了不少中小餐饮店,经常有外卖小哥停留在地铁站口取货。此外,地铁站外不时有网约车上下客,让本就拥挤的空间更加无序。

记者走了走通往罗山南路西侧的十字路口,4条过街斑马线路口的上下街沿都被见缝插针地停放了电动自行车,有的停放区域绵延近500米,有的甚至停放在绿化带上。由于东西向过街距离长,在地面上原本划出了非机动车专属通道和行人二次过街通道。不过,因为二次过街通道区域满满当当停着电动自行车,俨然成了一个临时停车场,行人只能选择从非机动车行驶区域通行。

记者看到,地铁站外有的人行通道只留下一人宽的通行空间,有的则被完全封堵,推着行李箱或婴儿车的行人根本无法通行。不少行人刚走近就皱起眉,转身离开选择走非机动车行驶区。记者随机采访了几位步行的居民,他们表示“早已习惯,只能多留意来往的骑行者”。一位执勤人员说,允许非机动车停放在二次过街通道区域是不得已之举,否则更影响主干道通行。

“这里电动自行车数量太多,占道乱停现象突出。有时实在看不下去,我会主动搬动几辆车,调整停放角度,让大家走得方便。”住在周边10多年的沈先生告诉记者,地铁站建成后客流量一直很高,加上周边企业增加和人口导入,电动自行车的停车需求日益高涨,但配套的停车场欠缺,早上7点以后几乎没有可停放电动自行车的地方。早晚高峰拥挤的人潮,叠加狭窄的通行空间,让上班族的“最后一公里”分外艰难。

晚高峰期间,记者蹲守看到,从地铁站出来的大批乘客不得不穿梭在非机动车行驶的“缝隙”间。过街时,人车混行情况更为突出。虽然此时停放二次过街通道上的车辆渐渐减少,但不少骑行者需腾挪转弯车,停放秩序被打乱,行人更无从下脚。临近傍晚,罗山南路西侧上街沿还陆续出现摆摊卖菜的流动商贩,前来取车的骑行者以及行人得格外小心避让。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。

记者看到,罗山南路两侧均有面积不小的闲置地块尚未改造开发。记者联系航头镇政府咨询非机动车停车场扩容是否可行。相关工作人员答复,针对16号线鹤沙航城站日益增长的非机动车停车需求,航头镇遵循“供给挖潜、源头疏解、长效管理”的原则,近期已在紧罗鹤沙航城地铁站东侧的二楼村规划建设一处非机动车临时停车区域。项目预计5月初开工,工期约2个月,届时将有效缓解近2000辆非机动车的停放压力。后续还将结合周边实际情况,挖掘更多可改造或利用的停放空间,持续缓解站点周边的“车地矛盾”。与此同时,属地相关部门已增派城管辅助力量,加强对该区域非机动车停放秩序的管理与引导。



二次过街通道被乱停放的电动自行车拦住去路。 车佳楠 摄