

# 公交835路正式投入运营,连通71路中运量与虹桥枢纽 72路增设中山西路安顺路车站

青年报记者 刘晶晶

**本报讯** 本报曾报道过的连通71路中运量与虹桥枢纽的公交835路近日正式投入运营,今后市民、游客从机场或高铁站抵沪后,可以直接乘坐该线路换乘中运量公交直达外滩。

据介绍,835路长度达8.8公里,起点站设置在申昆路交通枢纽站,与中运量71路申昆路终点站同站。线路自申昆路枢纽站起,经高虹路、七莘路、虹渝高架路、申贵路、兰虹路、申长路、申兰路、申滨南

路、申滨南路地道、申昆路、高虹路、申昆路枢纽站止。停靠站点包括申昆路枢纽站、虹桥机场2号航站楼出发8号口、虹桥高铁出发(南)2号口(下客站)、虹桥西交通中心(与虹桥枢纽1路并站)、申昆路枢纽站。目前申昆路交通枢纽站首末班时间为早上5:30—晚上22:00。全线配备4辆公交车,计划班次间隔时间15分钟,票价2元。

835路投入运营后,将解决申昆路交通枢纽站与虹桥火车站及轨道交通的公交接驳问题,缓解虹桥机场2号航站楼、虹桥火车站的客流疏散

压力,进一步完善中运量71路后续线网优化方案。

此外,针对航华小区居民方便换乘中运量的出行需求,巴士公司也将做出相应调整:调整709路走向接驳航东路站;调整149路站点,原149路凯旋路虹桥路方向虹桥路长顺路站移至中山西路虹桥路;新增72路站点,平吉新村方向增设安顺路中山西路站。72路茅台路威宁路方向已增设中山西路安顺路车站,解决748路缩线后出现的纺大新村居民出行不便的矛盾,方便安顺路纺大新村居民换乘轨交3、4号线。

## ■都市脉搏

### “文化上海”系列主题讲座开讲

**本报讯** 记者 刘昕璐 由市精神文明办和市社科联共同推出的“风从海上来——近代上海经济的崛起之路”系列讲座首讲,昨天在杨树浦水厂礼堂举行。这是东方讲坛“文化上海”系列主题讲座之一,也是上海推进市民修身行动、倡导学习型城市建设的重要项目。复旦大学历史学系教授、国务院政府特殊津贴专家戴鞍钢做题为《中心与辐射:近代上海与长三角及全国的经济关系》的演讲。

系列讲座聚焦近代上海经济,选择杨浦、宝山、普陀、黄浦、虹口等上海工业文明积淀深厚的区域和场馆,邀请戴鞍钢、晁钢令、吴景平、邢建榕、朱荫贵、冯筱才等6位著名学者讲述上海百年工业、金融、贸易、航运及海派文化的发展历程,引导广大市民通过讲座体验城市成长的嬗变,感受一个变革时代的辉煌,追寻上海这座魅力都市在日新月异发展中最初的源头。

据悉,所有讲座将在解放日报、澎湃新闻、东方网、上海广播海上畅谈节目和东方讲坛公众微信号,通过文字、音频、视频等多种方式刊播,让上海的文化记忆和城市精神走进越来越多的市民心中。

### 中国发展水产养殖业要注意海洋生态

**本报讯** 记者 郭颖 中国要发展海洋经济,但是要科学地发展“蓝色的”海洋经济,也就是可持续发展的海洋经济。被誉为“海洋之子”的中国科学院院士、物理海洋学家苏纪兰近日在市科协举行的上海院士专家系列科普讲坛之《探秘海洋——多重压力下的中国海洋可持续发展》中如是说。

“我国的水产养殖业已经占了全世界的63%,美国人吃的鱼50%是从中国进口的,中国在全球做的很重要的贡献就是养殖。”苏院士认为,虽然养殖业未来也需要发展,但是,关键是怎么发展。“因为在大力发展养殖的同时,也要注意可能带来的生态问题。”苏院士举例道,比如说贝类,本来应该是生长在沙滩的,但是人工养在水里面,就容易形成褐藻,导致水质浑浊。

对于“海洋牧场”的概念,苏院士表示自己并不赞成。“陆地上,我们有草场,可以放牧,但是海洋的生态环境跟陆地不一样,你不知道会发生什么事情。”但是,苏院士认为深海养殖对环境的影响不太大。“如果能解决饲料的问题,深海养殖还是可行的。”

苏院士反对大肆捕捞。他认为,捕捞时要考虑好怎样使鱼可以持续发展下去。不能把幼鱼渔场破坏掉,每次要开展一个新的渔业时,科研马上要跟进,要“科学地捕捞”,要研究好最大限量能够捕捞多少。

“中国的海洋经济开发利用规模大、速度快、多面开发,全球没有先例,过去没有经验可以借鉴。”苏院士认为,政府和公众要认清海洋生态系统的重要性和特殊性,科技界也要加强对近海生态系统的研究。

## 华东政法大学9名研究生组成实践团队调研共享单车停放问题 建议建立准入到退出的规范化制度

由华东政法大学9名研究生组成的“何处安放的彩虹”实践团队,近日走访了本市多家政府部门、单车企业、自行车行业协会、停车管理公司,对共享单车停放问题进行深入调研,期待以制度建设破解困局。

青年报记者 刘昕璐



共享单车运维人员依然存在巨大的缺口。

青年报记者 施培琦 摄

### 暂停新增投放获支持

截至今年8月,上海的共享单车投放总数已超150万辆,几乎是自行车行业协会预计单车需求量的3倍,单车停放问题亟待解决。8月18日,上海市交通委发布了告知书,要求单车企业暂停新增投放车辆,并加强对违规停放车辆的清理,按团体标准配备运维人员。

普陀区一非机动车停放区域管理负责人告诉小组队员,道路资源毕竟有限,现在最主要的问题是车太多,暂停新增是第一步。

“共享单车刚开始的时候,特别方便,作为用户,我还是很欢迎的。但是发展到后来,现在路面上已经到了到处都是车了,还不断有新的单车投放,过犹不及。”单车用户杨小姐表示:“现在上海的禁投令很有必要,其实,我觉得已经发布得有点晚了,不过从现在开始做好总量控制比继续放任是要好得多的。”

### 信用分机制作用有限

实践团队发现,共享单车的停放管理需要大量的运维人员,特别是由于城市日常的早晚高峰,使单车的停放呈现潮汐现象。做好重点时间、重点地段的单车调度运维工作尤为重要。

学生们发现,目前各单车公司的调度工作,基本按照行政区划,每个区为一个管理单位,设区长,区下又划分为多个小区,进行网格化管理。“我

们每个区都有专门管理运维的区长,与各个小区工作人员和各区政府部门通过微信群联络,在群里发指令,说明各路段情况和违章车处理情况。”一位单车运维人员解释道。

依照新出台的团体标准,单车数量与运维人员比例应达到千分之五,但实际中千分之一或者千分之二的人员配比是常态,运维人员依然存在巨大的缺口。

如今,真如镇街道制定了《共享单车行业自律管理细则》,建立共享单车“五分钟”快速响应、“十五分钟”快速处理机制,要求企业对违反交通法规、乱停放的用户按照用户协议处罚细则进行扣除信用积分等惩罚。对共享单车企业失信行为,将利用诚信红黑榜等平台进行公开通报等。

然而,信用分机制作用在现实中仍然有限。一位单车企业的负责人表示:“我们信用分扣分是通过APP举报功能,现在主要是我们的运维人员举报,用户使用举报功能的很少。对举报扣分审核比较谨慎,我们也很无奈,现在市面上共享单车这么多,如果太严格用户就不使用我们的车了。”

### 建议从准入到退出规范化

为解决停放难题,实践团队提出建立准入到退出的制度构想。

团队负责人、华政研一学生张淑楠认为,政府部门可依照行业标准,明确共享单车行业准入门槛,对企业进行市场准入申报审查。将共享单

车作为管理公共利益的特定行业,通过地方性法规或者政府规章的方式设定行政许可。对已经进入的单车品牌,若不符合要求限期改正,或者依法采取有效措施督促其履行义务。同时,各区建交委可通过协商方式与单车企业签订本区内共享单车服务协议,明确企业单车数量、提供服务标准,以及不提供服务的违约责任。

“总量控制有准入和退出两个方面,现在准入有初步规定,接下来就是严格落实的问题。不过,退出还没有明确的解决方式,如何处理市面上已经过多的存量单车还需要进一步探索。”小组成员、华政研一的学生陈松竹说道。

对此,团队还建议用“违约责任+许可监督+信用落实”的方式来落实。具体来说,不妨在各区政府和单车企业签订的行政合同中,明确单车企业未经许可可投放以及运维管理秩序混乱等违反义务行为的责任,经过第三方考核被认定服务质量差的单车企业依照协议减少在本区内的单车数量,通过公开单车企业考核结果等方式督促企业遵守合同规定。

同时,行政许可实施部门发现被许可人不履行规定的义务,责令其限期改正,或者依法采取有效措施督促其履行义务。对于运维秩序混乱、服务质量极差,经提醒仍不改正以及不履行行政合同义务的企业,其行为应作为严重失信行为,依照上海公共信用信息管理办法,并吊销企业在当地的运营许可证,强制退出本地市场。