

# 乘客少闹心 司机多赚钱

## 虹桥枢纽开展出租车短途运营空车测试 明年初正式启用

青年报记者 郭颖

本报讯 12月10日起,虹桥枢纽启动了“短途运营模式”空车内部测试。昨天,青年报记者前往现场直击,市交通委方面表示:“短途运营模式”将于明年初正式启用。

排队1个多小时,结果只接到一个“起步价”,出租车司机难免闹心。而短途乘客也吐槽因为路途短,经常会遭到出租车司机“白眼”,甚至还出现了“虹桥火车站打出租车不去浦东是犯了什么天条吗”的抱怨。

为提升虹桥枢纽地区出租汽车整体服务质量,积极回应驾驶员关于等候时长问题的关切,虹桥枢纽地区参照浦东机场短途模式,通过系统自动比对识别作为认定依据,符合短途条件的巡游出租汽车,可经过短途快速专用通道直接前往上客点载客。

采访中,记者了解到,这一措施主要是针对出租车的,对乘客来说没什么影响。

此番虹桥枢纽站点管理公司在市、区交通管理部门及公安交警等单位的支持下,顺利完成站点设施改造,其中包括在蓄车场建设专用返场通道,以优化承接短途业务车辆的运营流程。目前,虹桥枢纽出租站点(虹桥火车站、虹桥机场T2)已分别竖立起“短途返场专用”字样的标

识牌。

记者在申昆路温虹路口找到了“短途返场专用”车道。只见出租车都在原有的车道排队等客,右边原先的非机动车道改成了“短途返场专用”车道,非机动车道则挪到了更右边。“短途返场专用”车道目前尚未启用。

据介绍,改造后的专用返场通道将允许前一单承接短途业务的车辆在规定时间内直接返回上客点载客。目前,相关改造工程及设施设备安装已基本就绪,将于明年初正式启用。

“我们在这里至少要排队一个半小时才能接到乘客。”对于即将开通的“短途返场专用”车道,一位出租车司机表示,如果接完一个短途,通过短途返场车道,能快速再接一单,对于出租车司机来说还是很有吸引力的。但是,他也担忧一旦有了短途车的“插队”,排队会不会更久。

记者获悉,对于短途客单,浦东机场是采用“短途票”的方式加以区分。从1999年开航起,因为地理位置较为偏僻,为补偿出租车司机长时间排队等候又接到短途乘客带来的不公平,制定了短途票规则——如乘客去往22公里以内的范围,并且司机能在一小时内返回,可以拿一张短途票,从小车库直接进入,不必再次进入大车库排队。

但是,起初因为有了“短途



虹桥枢纽启动“短途运营模式”空车内部测试。

票”规则,出租车司机会请求乘客向调度撒谎换取短途票,当时的短途票主要是口头核实,因此就会发生“钻空子”的问题,有的司机明明接了远距离的单子,却开快车在一小时内返回。

后来,技术手段有了显著提升,2016年起,机场交管启用短途出租车GPS系统,根据车辆的

GPS轨迹来识别长短途业务,部分出租车公司已与机场联网,在上客处和短途车返程入口进行牌照识别,同时也发放纸质版短途票。

但还是出租车司机将乘客送到短途范围内后,将其换到另一辆出租车上,然后在规定时间内返回机场,用刚获得的短途

票享受“免排队”。

对此,市交通委方面表示,虹桥枢纽的做法是参照浦东机场,但又有不同,浦东机场采用定位信息作为短途认定依据,虹桥枢纽采用订单信息作为认定依据。12月10日起,管理部门开展内部测试,不断优化相关措施。

# 上海第三大枢纽车站——上海松江站开通运营倒计时

上海又一座铁路枢纽车站即将开门迎客!昨天下午,上海松江站开通运营冲刺誓师大会举行,标志着上海松江站开通运营进入倒计时。青年报记者现场探营发现,作为沪苏湖高铁沿线规模最大的新建车站,也是仅次于上海虹桥、上海东站的上海第三大枢纽车站,上海松江站在设计和服务方面有不少亮点。

青年报记者 刘春霞



上海松江站。

本版摄影 青年报记者 施培琦

“上海松江站是沪苏湖铁路从虹桥站始发后的第一个站,也是沿途新建站里规模最大的一个车站,它的站房总规模达到了6万平方米,一共有3个车场,分别是新建的沪苏湖高铁场,沪昆铁路场,还有既有的沪杭客专场,总规模达到了9台23线。”同济大学建筑设计研究院轨道交通建筑院总建筑师薛慧明介绍,上海松江站以因地制宜的站城融合为设计理念,创造性地将新建站房、既有站房以及两个站房之间的综合服务中心融为一体,三者一体化规划设计、一体化建设实施,形成了一座“站城融合”的大型综合交通枢纽。

### 【亮点一】

#### 9台23线,“站城融合”

备受关注的沪苏湖高铁今年年底将具备开通运营条件,位于松江城南G60科创走廊腹地的上海松江站,是沿线规模最大的新建车站,届时将同步启用。

昨天下午,青年报记者来到上海松江站,走进新建的候车大厅,只见车站整体建设已经接近尾声,施工人员正在紧锣密鼓地进行设备调试。由于候车座椅还没进场,整个候车大厅显得比较空旷,滴水状的屋顶天窗与层叠错落的室内吊顶构建了明亮大气的候车环境。

### 【亮点二】

#### 综合性服务让旅客出行无忧

站在上海松江站候车大厅望去,大厅内的“自助充电区”“自助服务区”等一个个“服务区”非常引人注目。

“在上海松江站前期运营筹备过程中,始终从确保旅客的出行安全和提升旅客的出行体验角度出发,对进出站流程的安排以及功能服务区的布局、施工细节进行不断打磨和提升。”铁路上海站松江客运车间副主任王健介绍说,整个候车大厅一共有6个中央空调风柱,主要满足供暖和供冷需求,车站巧妙结合这

些风柱,巧妙地对功能服务进行了设置,设置了12306服务台、儿童娱乐区、重点旅客候车区、军人候车区、自助充电区以及自助服务区,为旅客提供更加便捷的环境。“位于大厅中央的12306服务台,可以为旅客提供信息咨询、遗失物品查找、重点旅客接送和车票改签、退票等服务。自助充电区会设置座椅、插座等设施,为旅客免费提供充电服务。”

候车时的“方便问题”也是关系到每个旅客的大问题,记者注意到,上海松江站候车室内有6个旅客卫生间,厕位合计达到152个,均装有新风系统和挂壁式除臭机,每个洗手台盆下均安装了电热水器,在寒冷的冬天可以为旅客提供热水,暖手更暖心。值得一提的是,考虑到不少旅客是带孩子出行,车站的卫生间还设置了家庭卫生间。

而在“心尚”服务工作室内,还设有饮水处、哺乳室、诊疗室等,可提供担架、轮椅等辅助设备,让重点旅客出行无忧。此外,在综合服务中心,车站还创新采用可升降式台面无障碍窗口设计,满足不同类型旅客的出行需求。

### 【亮点三】

#### 大大缩短进站乘车距离

上海松江站新站房共地上4层,分别为广场层、站台层、候车层、商业层,其9台23线中,包括

了沪苏湖高铁场3.5台9线、沪昆普速场3.5台10线以及南侧既有沪杭客专场2台4线。

“上海松江站开通运营后,将采取高普混合模式运营。”王健介绍说,既有的沪昆普速线和新建的沪苏湖高铁都集中在新站房,沪昆高速线则在南区站房,“新区站房和南区站房通过一条南北换乘的连廊进行联通,旅客可以按照进出站以及候车室指示标识行走。”

记者了解到,车站候车层设有东、西、南3个高架进站口,站城融合的设计,使得通过地铁、公交等公共交通方式进站的旅客在广场层乘坐扶梯就能直达北面候车厅,大大缩短了旅客进站乘车距离。候车室两侧共设置了14个检票口,开通运营后,预计年均客流规模将达到2000万人次以上。

“目前整个站区的建设工作已经基本结束,正在着手准备开通运营事项。前期我们招募了200多名新职人员,并对他们进行了理论、实作的专业培训,开展了各类应急处置演练,对安检系统、客票系统、旅服系统、消防系统等各种设备设施和系统进行了严密的调试和精调。同时从上海虹桥站、上海南站选拔经验丰富的业务骨干投入到新站筹建中。”王健说,3000个座椅也将于近日陆续进场,“我们有信心,上海松江站能够按期开始运营。”