



■ 市民排队从电梯中取车



■ 早高峰大桥南端,非机动车排队准备进入电梯

本版摄影 记者 陈浩

小跑
忙场



多位市民向“新民帮依忙”反映,2020年通车的闵浦三桥(昆阳路越江大桥)曾有一项“黄浦江大桥首创设计”:上下错层。上层桥面通行机动车,下层“空中人非通道”供行人和非机动车过江;两头16部垂直电梯可将非机动车和行人直接“送”上空中,让市民骑行或步行过江。然而,5年过去,在早晚高峰,电梯口非机动车排队现象十分突出。

同时,记者调查发现,通往“空中人非通道”只能乘坐垂直电梯,没有第二种方式。垂直电梯一堵,非机动车与机动车“各行其道”的格局就会被打乱,非机动车直闯闵浦三桥(上层)现象屡禁不绝,存在较大安全隐患。

上桥只能靠电梯,闵浦三桥“空中人非通道”待优化

早晚高峰排长龙 苦 骑车人闯上大桥 险



■ 闵浦三桥的“空中人非通道”



■ 非机动车闯上闵浦三桥桥面机动车道

动车道? 市民李先生告诉记者,闵浦三桥在设计初期,就考虑到了人与非机动车通行过江的需求,主桥的整体式箱型主梁,采用了“错层布置”设计,上层供机动车辆通行,双向6车道;下层供行人和非机动车通行。唯一美中不足的是,非机动车进入下层“空中人非通道”的方式,只有电梯这一个选择,而未保留长引桥坡道的“第二种方式”。

这一设计的初衷,是为了免除市民“爬”长引桥坡道的不便,但记者走访看到,这段爬坡距离实际并未省略。非机动车不管是由南向北,还是由北向南,驶上桥和走辅道的区别,仅仅在于上桥的路段是爬坡,距离略长,去地面辅道的路段是平路。走平路是去坐电梯上桥,但有点“耗不起”,于是很多人宁愿爬坡冒险闯进机动车道。

改善 增设坡道 优化方案

市民的疑问主要集中在两点:其一,垂直电梯有其优点,但与此同时,设计之初,为何不考虑同时保留长坡道接入“空中人非通道”呢?其二,电梯人车分离,人们多了停车、熄火、换乘的时间,通行效率不是大打折扣了吗?

记者联系闵浦三桥项目管理部门了解到,闵浦三桥两岸共设16部大型垂直电梯,供行人与非机动车直达下层桥面(空中人非通道)。针对市民希望增加引桥上坡的建议,上级主管部门已有相关设想,计划在闵浦三桥出入口处,分别增设闵浦三桥非机动车越江坡道,为市民过江提供“更优解”。

而关于乘坐电梯时必须“人车分离”,主要目的是保障过江市民的人身安全,消除人非电梯运行过程中,电动自行车自然导致人员伤亡的安全隐患。闵浦三桥项目管理部门表示,他们将充分考虑市民诉求,在运行阶段不断优化人车分离方案,如增加人非电梯智能管控系统、调整人非电梯运送模式等,进一步提高人非电梯的运能,从而让市民有更优质的过江体验。

对此,“新民帮依忙”将继续关注。
本报记者 陈浩

上桥 垂直电梯 人车分离

记者实地走访闵浦三桥。采访车沿浦卫公路由北向南,过江川路不久,道路提示分叉,左行将上坡驶上闵浦三桥,右行将进入地面辅道。采访车沿辅道前行,没驶出多远就遇到“人非过桥 奉贤方向”的标识,提示机动车(特种车辆除外)禁止驶入。

记者下车步行200多米后看到,大桥在黄浦江北岸这端,东西两侧各有两幢高大的建筑“搭”着大桥,如同大桥的一对“耳罩”,这里就是垂直电梯的所在。此时,到达的非机动车(主要是电动自行车和少量自行车)并不多,骑车的市民待工作人员打开电梯门,便熟练地将车推入轿厢。记者跟着进入,立马被工作人员“请”了出来,示意到旁边去坐另一部电梯。大家陆续将车停好,随后一起走入旁边的电梯。

原来,这里实行的是人车分离制度,非机动车乘一部电梯,人员坐另一部。闵浦三桥在东西南北4个角位各有4部电梯(2车2人),都是单向的。这里4部电梯只供上行。

电梯内的按钮显示到达“5”之后,电梯停住,门打开。人们纷纷走出电梯,到旁边另一部电梯内取车。取车后,一个转弯,驶上了通往对岸的“空中人非通道”。这条“空中人非通道”藏在闵浦三桥桥面之下,其地面上刷有明显的非机动车和行人的标识。500多米后,对岸到了。人们按同样的步骤人车分

离,分乘不同电梯到达地面。

拥堵 高峰时段 排队苦等

至此,非机动车排队等候电梯,人车拥挤的场面并未出现,那么反向情况如何呢?

闵浦三桥横跨于闵行区马桥和奉贤庄行之间。据市民讲述,大桥北端的闵行地区企业较多,而人员多居住在大桥南端的奉贤地区。每天早上,上班族形成的车队,多集中在由南向北的大桥南端;晚高峰则相反。

记者来到闵浦三桥位于南端东侧的4部电梯。隔着一段距离就看到一溜电动自行车,在由金属防护栏围起的通道内排着长队。每当2部电梯到位,便有工作人员指挥电动自行车驶出队伍,随后骑车人鱼贯将车停入电梯,熄火、下车,改乘旁边另一部电梯。据记者观察,一般只允许6辆电动自行车同时进入轿厢。

2部电梯升起后,另2部电梯到位。工作人员便示意另6辆电动自行车出列。

记者统计了时间。将6辆电动自行车先后送入轿厢,需1分多钟。然后骑车人换乘其他电梯,约1分20秒后到达“5”后停下。一部电梯完成“直上直下”,运送下一批乘客所需时间一般在3分钟至5分钟。记者观察发现,地面排队等候的非机动车,有时要等几趟电梯才能坐上。

有市民拍摄下早高峰时段等电梯的情景,非机动车从电梯口一直排到“人非过桥

奉贤方向”的标识处,这段路足有200米;还有的视频中,非机动车“排队排到密集恐惧”;有市民提到,在早高峰时段,等候30多分钟是常有的事。“上下班至少要等半小时,电梯速度又特别慢。要是遇上下雨,本来出行就不方便,坐电梯还要‘人车分离’,整个人都要崩溃了。”

直闯 骑车上桥 屡见不鲜

不少过江大桥(或隧道)是禁止非机动车驶入的,闵浦三桥有24小时垂直电梯和“空中人非通道”的加持,可满足骑车市民过江需求。

机动车和非机动车各行其道,原可成为杜绝非机动车非法闯入桥面机动车道的范本。但可惜,铤而走险者大有人在。

记者乘坐采访车在桥上行驶了一个来回。先是由北向南往奉贤,刚过桥面和辅道分叉口不久,就见到右侧一辆电动自行车,贴着护墙和隔音板行驶,不时压线,又不时侵入最右侧的机动车道。轿车、卡车、货车等紧贴着电动自行车接连驶过,让人“看着都怕”。随后,又有一辆冒险乱入的电动自行车映入眼帘。

采访车再由南向北往闵行开,记者在桥面上又目击2辆风驰电掣的电动自行车。而在网友摄录的视频中,大桥右侧非机动车一辆接一辆“排队上桥”。

非机动车有路可走,为何要闯上桥面机

漕溪公园为红色遗址“520墙”加注标识

字介绍。此外,公园三个大门处的“游园守则”“简介”“导览图”中,也均未提及“遗址”。“520”因中文谐音“我爱你”而被赋予特殊意义,这让不少人把它传为“爱情墙”。为此,不少市民呼吁,借着“美丽的误会”,不妨加强对红色遗址的介绍,让更多市民、游客走近它、了解它。

5月20日的报道刊出后,徐汇区绿化管理部门曾作出回应,将结合文物“四普”工作,在专业部门指导下,待该文物线索和历史资料核实整理后,公园将及时更新

标识系统,正式对外发布遗址介绍,拓展“公园+红色文化”。

记者再访现场发现,公园三个大门处设置的导览图中,现在都已加上了“遗址墙”的新标识,并赋予序号第18号。此外,在遗址标识牌的门柱上,也新增了一个“建筑可阅读”的“随申码”。

记者用手机扫码,马上跳转到一个“历史建筑”页面,该页面清晰列出了“五二〇运动被捕学生关押地遗址”的主管部门、权属单位、快速检索

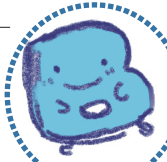
码、区划、街道、地址等信息。

上述页面下端还有“查看详情”“文旅通”和“景点热力图”等入口,方便市民了解这处红色遗址更详细的历史资料。

本报记者 陈浩
特约通讯员 马荣荣



编辑/张颖琦
视觉设计/竹建英



小帮
有回声

5月20日,本报7版刊登《借着“会错意”让人了解这面红色遗址“520墙”》的报道,反映漕溪公园内一堵“520墙”红色遗址,因无官方介绍,常引发市民误解。近日,记者回访发现,公园已在导览图中对“520墙”完成了补录。

位于漕溪公园内的“520墙”,是一堵遗址墙,现场只有一块“五二〇运动被捕学生关押地遗址”牌子,周边没有任何文