



▲ 南池路隧道内机动车与非机动车混行,并有行人走路



▲ “闯禁”的非机动车 本版图片除署名外均由 陈浩 摄

隧道不能走 地道又难行

七宝九亭“近在咫尺” 非机动车却遇“两难选择”



“新隧道不让走,老地道难穿行,明明就隔了一条街,骑车却像跨了座山!”近日,有市民向“新民帮依忙”栏目反映,闵行区七宝镇与松江区九亭镇虽“手拉手”相邻,但对非机动车骑手而言,两条衔接两地的“近路”却都不友好。6年前建成通车的南池路隧道,虽打通了交通壁垒,但仅容机动车通行,衍生机非混行现象,道路安全隐患凸显;另一处沪星路地道已使用二三十年,路况糟糕难行。“区区通”的衔接能否更通畅?记者实地走访,探寻通行困境的症结。



■ 沪星路地道西端出口 全是陡坡

南池路隧道 机非混行多

“每次开车经过都提心吊胆,好好的机动车道,总有电瓶车突然冒出来。”市民白先生常住于七宝与九亭,南池路隧道的机非混行问题,让他每次途经都格外紧张。他告诉记者,隧道双向仅两车道,宽度有限,一旦遇到非机动车,机动车只能小心翼翼避让,“好几次为了躲电瓶车,我都快压到中间的黄线了。”

记者来到南池路看到,这条位于七宝镇西部的马路,东段经坡道接华宝路,西段接涞亭北路,过南池路便是松江区九亭镇。该路段的距离长几百米,但几乎都在地下,仅两端有敞开段,是连接闵行与松江的“捷径”。隧道入口处,“限速30码”“禁止行人和非机动车驶入”的标识清晰可见,但记者乘车在隧道内往返两次发现,“闯禁”的非机动车不在少数:既有载着货物的电动自行车,也有骑行的自行车,它们紧贴隧道墙壁行驶,与机动车在同一车道内“并行”。更让人揪心的是,甚至有行人直接在隧道内行走,全然不顾身旁驶过的车辆。

为何非机动车甘愿“闯禁”?记者留意到,南池路隧道西端出口不远处,是上海七宝商城农副产品综合交易市场。作为闵行区规模较大的果蔬鲜肉综合批发市场,每天有大量商贩、市民骑非机动车往返,隧道成了他们眼中“最方便的路”。“绕远路要多走好几公里,进货的车又装着东西,实在没办法。”一位刚从市场出来的商贩坦言。

更危险的是,记者通过手机地图发现,南池路隧道并非笔直,中间有一处约75度的弯道。“弯道处视线不好,等看到电动自行车时,反应时间根本不够。”白先生说,除了弯道,隧道两端的坡道也暗藏风险。电动自行车下坡时车速容易失控,上坡时又因动力不足行驶缓慢,把控不稳,“机动车驾驶员判断不准,很容易发生擦撞。”

沪星路地道 老破小难行

如果非机动车遵守规定,不闯南池路隧道,是否有合规路线可选?记者根据指引,在华宝路南池路南侧约50米处,找到一条沿河的乡间小路,步行150米后,终于看到了沪星路地道。这处标注着“九亭方向”的地道,才是行人和非机动车的“正规通道”,但眼前的景象却让人望而却步。

地道入口处有“九亭方向”提示,设有隔离杆。刚踏入地道,一段陡峭的下坡便映入眼帘。坡道被分成三部分,两侧是齿轮状的水泥坡路,中间是20多级台阶(中间有一处平台)。坡度陡峭,仅少数胆大的骑手敢骑车俯冲而下,多数人只能推着车小心翼翼走台阶。

走进地道内部,昏暗的光线、狭窄的空间更显压抑。地道既狭窄又低矮,成年人伸手几乎能碰到顶部,地面还有零星积水。而地道的西端出口,是一段比入口更陡的坡道,没有任何台阶。坡上安装了10多条减速带,不时有非机动车爬上冲下或艰难推行。

值得一提的是,南池路隧道上方有嘉闵

高架,以及包括高铁在内的多条铁路线。沪星路地道与南池路隧道相比,短了很多。地道虽然下穿过了铁路线,但其出口才刚刚到高架下方。出地道后的路又荒又绕。记者走了一段岔路,发现情况不对,再折返走另一条小路,又经一个转弯,过一座小桥,才勉强走到南池路隧道位于涞亭北路的出口段。

“我上次骑滑板车走这里,差点迷路,绕了20多分钟才出来。”白先生吐槽,这条地道不仅难走,还比南池路隧道多绕不少路,“说是‘正规通道’,其实跟废弃也差不多了。”

硬闯南池路 个中有酸楚

闵行区七宝镇和松江区九亭镇虽然相邻,为何非机动车通行却如此困难?

记者采访了解到,南池路以前是“断头路”,此前两地的主要连接通道仅有沪松公路,常年拥堵。若从南池路出发,绕行至沪松公路需多走1.4公里,绕行至北侧的青浦区沪青平公路则要多走2.3公里,最远绕行距离可达4公里,对靠非机动车通勤、进货的人来说,时间和体力成本都太高。

而沪星路地道的“历史”,比南池路隧道更久。据市民透露,二三十年前,这里有个自然村被铁路线分割,为方便村民往来,才修建了这处下穿铁路的地道。“当时主要考虑行人通行,根本没考虑非机动车,所以坡道设计得这么陡。”一位老住户回忆,随着周边居民增多,市场兴起,地道逐渐成了非机动车通道,但设施却从未升级,“现在走起来又危险又不方便。”

为了缓解沪松公路拥堵状况,2015年闵行区组织开展“涞坊路—南池路道路专项规划”。工程由闵行、松江两区共同建设。闵行区负责南池路(区界—华宝路)段。2019年,南池路隧道完成建设通车,宽8米,设双向两车道,设计为小型客车和小型货运车通行(并未给非机动车留出余地),限高3.5米。南池路隧道的开通,结束了此处不通行机动车的历史。

两条隧道(地道)功能错开,可实现机动车与非机动车、行人各行其道、互不影响的愿景,但多年来越来越多的非机动车不愿走沪星路地道,而选择“硬闯”南池路隧道,个中酸楚,“违禁”骑手和行人有太多感慨。

地形较复杂 建设难度大

记者从相关部门了解到,南池路隧道的市政道路设施,包括路面,地道箱体,路灯,边沟,井盖、雨污水管和泵房设施,地道限高架等,由不同单位接管。

南池路隧道在规划建设时,为何拒绝非机动车通行?记者了解到,隧道工程连续下穿小涞港河道、嘉闵高架桥、沪昆铁路和沪昆高铁等,地形复杂,给工程建设带来了很大困难。隧道的8米宽度,应该受到了高架立柱和铁路工程的限制。后期若想升级,难度很大。为了解后续是否有优化计划,记者联系了闵行区交通委员会,但截至发稿时,尚未收到回应。七宝与九亭间的非机动车通行困境,何时能破局?本报将持续关注。

本报记者 陈浩



小帮 民有呼

643户居民仅70个车位,还遭外来车蹭停 “我的车停哪儿?”

虹口区大连路975弄大连小区居民向“新民帮依忙”栏目反映,小区本就面临“车位荒”,还因紧邻和平公园、停车费低,吸引了大量外来车辆前来“蹭停”,居民只得用废旧自行车、铁链甚至信报箱“占位”,“抢车位大战”天天上演。大家盼着物业能拿出实招,规范停车秩序。

“我们小区是上世纪80年代的老房子,基础设施本来就差,停车位更是‘僧多粥少’。”居民王先生说起停车难,满是无奈。他告诉记者,小区里没有专门的停车场,仅在楼栋前的过道地面划了些编号车位,“白天看着空车位不少,其实都被‘占’了,晚上回来才知道有多难。”

记者走进小区,果然看到不少空置车位

上“花样百出”:2号楼前,废旧自行车、电动自行车用麻绳捆在一起,牢牢“钉”在车位里;13号楼附近,一辆锈迹斑斑的三轮车横在车位中央,车轮还上了锁;更让人意外的是59号车位,一个带遮雨棚的信报箱倚在车位线内,居民们透露,这个信报箱原本装在楼栋门口,后来被人移来当“占位神器”,“不这么做不行啊,晚一步车位就没了。”

“小区内部停车本来就乱,而且物业对外来车辆也基本不管,只要能报出门牌号就随便进,经常因为抢车位发生争执。”小区居民直言,因为停车费低,大量外来车辆也涌入小区停车,进一步加剧了停车矛盾。居民们向居委还有物业等部门多次反映,希望能规范管理小区停车问题,但收效甚微。

针对居民反映的问题,记者联系了大连小区物业。负责人坦言,停车矛盾确实是小区的“老大难”,核心原因是“先天条件不足”。该小区公共区域面积小,643户居民仅配套70个划线车位,供需差距悬殊。

对此,物业表示将采取开源节流双管齐下的措施,一方面重新规划小区空间,预计可以新增10多个停车位。另一方面加强对外来车辆的管理,杜绝其随意进入的现象。同时,物业还表示,待业委会成立之后,将重新修订小区的停车公约,进一步规范管理。

居民们表示,希望物业能尽快落实承诺,让“抢车位”的日子早点结束。本报将持续关注小区停车管理的后续进展。

本报记者 李晓明



■ 小区居民用废旧自行车、电动自行车来“占位”
李晓明 摄



编辑/张颖琦
视觉设计/竹建英