



# 险象环生！记者骑电动自行车实地体验宝山真大路地道通行

## “骨折地道”上坡累人下坡吓人

1月20日，本报6版刊出《无视“下车推行”骑车飞速冲坡》的报道，反映静安区三泉路地道内，非机动车骑行者经常不顾“下车推行”的提醒，直接骑车冲下坡道。近日，又有市民向“新民帮帮忙”反映，宝山真大路地道同样存在类似险情，而且由于地理位置特殊，非机动车在跨越铁路线时，无论是从桥上走，还是从地道走，都面临着安全风险。由于事故频发，这条地道还被市民称为“骨折地道”。交通安全痛点到底如何破解？记者实地调查。



▲ 地道改造前，一女子推车下坡时差点控制不住摔倒



▲ 改造后的真大路地道明亮了许多，墙面重新粉刷

▼ 有人骑电动自行车准备上高架桥

本版摄影 李晓明 徐驰



### 上桥冲关机非混行

市民反映的这段路为宝山区沪太路洛场路至真大路段，上面是高架桥，下面则是铁路南何支线，这也给南北向通行的非机动车造成了障碍。“我每天早高峰开车经过这个路段，都会有大量电动自行车直接开上高架，与机动车争道，相当危险。”曹先生告诉记者，自己家住宝山，每天前往市区通勤，沪太路是必经之路。行驶到沪太路洛场路路口会有一个上高架的入口，本来这个入口只有机动车可以进入，但不少电动自行车车主为了节省时间，也开了上去。桥上只有两根机动车道，电动自行车上去后占据最右边的车道飞速行驶，与机动车混行争道险象环生，经常发生碰撞事故。“每次开这段路都是心惊肉跳，生怕碰到旁边蹭上来的电动自行车。”

记者在现场看到，沪太路洛场路这里是一个圆形环岛，交通情况复杂。从沪太路由北向南行驶，经过此处有一个上高架的入口，可通往真大路和环内高架路方向，旁边竖立的黄色标牌上明确写着“非机动车、行人禁止上桥”。然而，记者现场观测，短短5分钟内就有5辆电动自行车无视标牌，径直开上了高架桥，与机动车抢道。

为何这么多的电动自行车会冒险骑上高架桥？其中一个重要因素就是这样走最方便速度也最快。骑车从此处经过的外卖小哥告诉记者，因为这条路前方有一条铁路线，如果是走高架桥的话，只需要一个上坡再一个下坡就跨越了铁路，直接下到前方宝山日月光商场，全程四五百米，走高架桥只花费两三分种。但如果不走高架桥，则要从下方的非机动车道直行，再通过真大路地道穿越铁路线，全程线路曲折，至少要多花十来分钟，这对于“分秒必争”的骑手们来说，肯定不划算。

### 标识不清地道难行

按照规定，非机动车和行人禁止上桥，那么正确的路径是怎样的？记者了解到，非

机动车和行人要穿越铁道线，应该从下方真大路地道通行。然而，提起这条地道，不少市民纷纷摇头：一是有点难找，二是非常难走。“地道又陡又窄，光线昏暗，尤其雨天路滑时，一不小心就会连人带车摔倒，还有人摔到骨折。”经常从该地道通行的张女士说。

如果是骑车的话，如何找到真大路地道？在沪太路洛场路路口，记者看到路口仅有非机动车道与非机动车道的标牌指引，并未明确指示地道的方向。记者沿着非机动车道由北向南前行，大约300米后抵达南大路，过路口之后才赫然看到真大路方向的地道入口。入口处竖立着“地下人行通道通行注意事项”的标牌，明确宽度大于0.7米的非机动车不得进入人行通道；非机动车必须下车推行，下坡必须慢速稳行，确保安全。

为此，市民建议，因为沪太路洛场路附近地形复杂，对于不熟悉此处的市民而言，很容易找不到方向，建议在环岛各入口旁设立醒目的交通标识，指引高架桥以及地道的通行方向，方便非机动车和行人按照指引安全通行。

### 一冲而下险象环生

而真大路地道“难走”，也引发了众多网友的共鸣，纷纷反映在这个地道中招的经历：“骑电动自行车走到里面差点撞墙”“走过一次就再也不敢了，卡在进口那里，不敢下，又没办法回头再上去”“我情愿绕路都不会走”……

这条地道究竟有多难走？1月31日晚，记者骑着一辆电动自行车来到现场进行了实地体验。记者看到，地道共有四个出入口，两侧为斜坡，中间是人行楼梯。此时，正值晚间通行高峰。电动自行车、自行车络绎不绝。其中，外卖骑手占了相当比例。

记者现场观察发现，尽管地道内张贴了明显的“为了您和家人的安全请下车推行”的告示牌，多数骑车人依旧视而不见，选择“一冲而下”，并未下车推行。由于坡度与惯

性叠加，部分车辆速度较快，形成“车追车”的紧张局面。有的等得不耐烦的车主，甚至还会鸣笛示意前车“快一点”。采访时，一名年轻女士因把不稳方向，电动自行车左右摇晃，已几近失控，她险些连人带车摔了下去。“‘守规则’通行反而让我险些摔倒，设计方面真的有问题！”该女士心有餘悸地说。

### 记者上坡推不动车

记者推着一辆重约50公斤的电动自行车下坡实测。由于坡道较陡，车辆重心难以掌控，车身屡屡歪向一侧，必须不断调整角度、用力抵住，才能勉强缓慢下行。若无人帮助扶正，对于记者这样不经常骑电动自行车的“新手”来说，根本把控不好，车辆极易失控，撞向另一侧的墙壁。

随后，记者转向祁连山路方向的上坡道。这里情况稍好，部分骑车人主动下车推行。然而，当记者尝试推车上行时，却明显感到阻力很大，车辆几乎“寸步难行”。由于记者迟迟推不动车，很快，等待上坡的队伍就排起了长龙。

“你这样肯定不行！要发动车子，带点油门！”旁边一位“老骑手”见状，主动提醒。记者按他说的操作，在电动自行车的动力辅助下，施加每小时3公里至5公里的小油门，推行才变得可行。这位车主坦言，这段坡道对电动自行车而言，若完全靠人力推行，尤其对力气较小的女性和老年人来说，确实费劲。另一名外卖小哥直言，如果力气大，或者车辆自重不大，可以不发动车辆，将车推行上坡，不然，唯有增加一些动力，用“小窍门”才能顺利上行。

相比下坡时，选择上坡推行的车主明显增多。一些车主表示，究其原因，相较“下坡”而言，“上坡路”还是稍好走一些，也容易把控一点。“下坡就直接冲下去了，上坡走不动，还能勉强停在那里。”

如何避免骑行危险，如何推行更加安全？有不少“老骑手”指出，在面行人地道下坡路段时，

最危险的行为就是“骑行冲坡”。

下坡时，为避免隐患，首先应当熄火推行。必须关闭电源，切断动力。如果不断电，车辆在重力加速度下会越跑越快，一旦发生意外，骑行者很难在瞬间反应并刹车；对于较陡的坡道，建议采用倒车推行的方式。即人走在车下方，双手握住车把，身体重心后坐。这样能更好地利用自身体重对抗车辆下冲的惯性，防止车辆“溜车”失控。同时，在推行时，一只脚应时刻虚放在地面上，随时准备点地支撑，同时双手握紧刹车手柄，时刻准备制动。

上坡推行时，对体力的消耗较大，但绝不能为了省力而违规骑行。一是适度借力。正如“老骑手”们建议，面对陡坡，可以启动车辆但不骑行，利用电机的辅助动力（PAS模式）推车前行。这能大大减轻体力负担，避免因体力不支导致车辆侧翻。二是注意防滑。近期上海阴雨天多，坡道地面湿滑。推行时要留意脚下，特别是在新铺设了防滑地垫或雨天标牌的区域，要踩稳再走，避免滑倒。

本报记者 徐驰 李晓明

最新动态>>>

### 改造工程完毕 铺地垫增标识

在现场，记者看到地道往沪太路方向一侧出口已封闭施工。记者从宝山区有关部门获悉，宝山区真大路地道位于上海市宝山区真大路沪太路，地道下穿南何支线铁路，连接真大路与南大路，在南北两侧各有2个出入口，共计4个出入口。地道主体长度约15.0米，净宽约7.0米，出入口长度12.0米至13.3米不等，净宽约3.7米。出入口处中间为行人梯道，宽度约2.0米，两侧为坡道，各宽约0.85米。而此前，狭窄坡道、无防滑措施、照明不足等问题，确实被不少市民诟病。

面对问题，自1月31日起，真大路地道已启动分段式改造，工期约两周。先封闭东侧通道，约一周后再封闭西侧。改造内容包括：一是在坡道处铺设防滑地垫；二是出入口增设“雨天地滑”标牌及“请下车推行”语音提示；三是清理并粉刷墙面；四是更换灯管，提升地道内照明亮度。

2月7日，记者再次来到现场探访，发现改造工程已经全部完成。经过改造后，地道内部的照明情况明亮了许多，通道内地面铺了一层防滑地垫，广播也在循环播放着“请下车推行”的语音提醒，整体通行环境相较改造前有了明显提升。不过，因为坡度较陡等，不少市民在推车上下坡时仍觉吃力。

“地道虽小，却是城市温度的体现。安全无小事，细节见真章。”采访中，不少骑车人表示，地道是连接真大路与南大路的重要捷径，改造对于优化通行环境很有必要。同时提出，如果能将台阶和坡道改造得更加平缓一些，效果会更好，也能最大限度地保障骑行者的通行安全。对此，“新民帮帮忙”将继续关注。

本报记者 徐驰 李晓明



本版编辑/曹柳曼 本版视觉/秦云阳