

962555

小忙
跑现场

“新民帮依忙”连续接到多位市民反映，三鲁公路S20外环线桥慢行通行设施让人“望而却步”。本该服务行人和非机动车的专用通道竟有88级台阶，硬生生挡住了老年人、婴儿车、轮椅的去路，“很高很陡”的推行坡道更是让电动自行车“推不动、骑不得”。无奈之下，大量非机动车直接驶入机动车道，与高速行驶的汽车贴身“共舞”，早晚高峰“危险重重”。为此，记者前往现场，实地探访这座跨线桥给市民出行带来的重重困境。

88级台阶 很高很陡很危险

居民：这条“唯一通道”是阿拉难以跨越的坎

台阶整整88级 坡道又陡又险

据了解，三鲁公路S20跨线桥是横跨外环的通行高架桥，而附近居民步行或骑非机动车过桥的“唯一通道”，就是桥体两侧衔接地面与桥面的阶梯式通道。记者逐一计数，从地面到桥面平台整整有88级台阶，台阶两侧仅有宽度不足半米的水泥坡道，专供非机动车推行使用，除此之外再无其他慢行设施。

记者实测发现，这条仅容一辆电动车通行的坡道，其坡度远超常规非机动车推行坡道的安全标准，坡道表面因常年使用已有多处磨损、坑洼与青苔痕迹，雨天路面湿滑时极易发生打滑倾倒。

本报“新民帮依忙”记者尝试推着一辆电动自行车上行，刚走不到10级台阶的距离，就已明显感到巨大阻力，必须全程身体大幅前倾用尽全力才能稳住车身，稍有松懈就可能连人带车向后倾倒，下行时更是要全程后仰拽住车辆，完全无法控制惯性。

采访中，不少市民和记者都有着同样感受：这条通道上行难、下行险。特别是电动自行车顺着陡坡往下推时，根本无法有效制动，稍有不慎就会失控冲出去。

“年轻人都这么吃力，阿拉老年人根本想都不敢想。”家住附近小区的李伯伯今年68岁，经常要到桥对面的医院配药，推车过桥已是“有心无力”，而爬梯过桥也是“力不从心”。“88级台阶，我空着手上去都要歇好几次，更别说推着轮椅和婴儿车了。小区里有行动不便的邻居坐轮椅想到对面去，只好让家里人推着绕上几公里的路。这条通道对阿拉来说就是‘难以跨越的坎’。”

在记者驻足观察的半小时里，有多位推着婴儿车的市民、拎着重物的老年人站在台阶下“望桥兴叹”，最终只能转身离去，绕道而行。

硬闯机动车道 车手拿命赶路

慢行通道“有路难行”，许多市民只能选择“铤而走险”——直接骑着电动车、三轮车驶入跨线桥的机动车道，与外环线上高速行驶的机动车混行抢道，重重危机让人心惊肉跳。

记者在桥面蹲点，仅10分钟内，就有近40辆非机动车驶入机动车道，其中不仅有电动自行车，还有载货的人力三轮车、快递三轮车。许多非机动车大多贴着道路最右侧的护栏行驶，身旁就是呼啸而过的私家车、公交车、货运车辆，最近时两车横向距离不足半米，机动车驾驶员纷纷紧急避让，路面上不时响起刺耳的急刹车声。

据观察，机动车正常行驶时车速普遍在60公里左右。而很多外卖骑手为了赶配送时效，却无视滚滚车流的快速往来，随意变道穿插；还有部分满载货物的三轮车在车道内晃悠悠，后方车辆只得压住车速排起长龙，道路交通顿时拥堵不堪；更有甚者，竟然骑着电动自行车在快车道内逆向飞驰……

“我们也知道走机动车道是拿命赶路，但实在是没办法。”一位外卖骑手坦言，他负责周边片区的配送，每天要多次经过这座桥，“如果走正规通道，电动车根本推不上去，硬推不仅耽误时间，还容易摔车；如果绕路，一来一回要多走两三公里，一单外卖直接就超时了，要被平台罚款。只能硬着头皮走机动车道，每次过桥都是提心吊胆。”

据周边居民讲述，这里的交通安全隐患已存在多年，早晚高峰时段尤为严重，经常都能看到惊险的刮蹭场面，也听说过不少因混行引发的交通事故。“机动车开得快，电动车在旁边晃，一旦司机分神，或者电动车失控，就是车毁人亡的大事，阿拉每天从这路路过，心都一直悬着。”



非机动车抢道机动车道，成为普遍现象

绕行成本太大 堵点如何打通

三鲁公路S20跨线桥是周边多个居民区、产业园区出行的主要通道，桥对面分布着农贸市场、地铁站、中小学，日常往来的行人和非机动车数量极大。而这座桥的慢行设施，让市民的出行陷入两难境地：要么硬闯机动车道，冒着生命危险抄近路；要么绕行数公里，耗时耗力。

有市民给记者算了一笔账：如果不走这座跨线桥，最近的绕行路线也要多走2.5公里，骑电动自行车要多花20分钟以上，步行近40分钟。对于每天要通勤的上班族、靠跑单谋生的骑手、日常买菜配药的老年人来讲，这样的绕行成本无疑是“难以承受的负担”。

不少市民指出，这座跨线桥在设计之初，就没有充分考虑到非机动车、老年人、残障人士等的通行需求。希望相关管理部门能够实地调研，拿出切实可行的整改方案。或是对现有的阶梯和坡道全面改造，修建符合安全标准、可供非机动车正常推行的平缓坡道，完善无障碍通行设施，保障老年人、残障人士、婴儿车等的正常通行；或是另行规划建设专门的非机动车跨线通道，彻底解决非机动车过桥难的问题，从根源上杜绝人车混行的安全隐患。

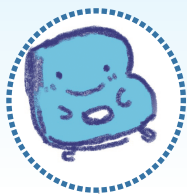
附近居民更是急切呼吁，相关各方应把市民出行的安全和便捷放在首位，尽快打通这一困扰他们多年的民生堵点，让每个人都能安安心心、平平安安地过桥。对此，“新民帮依忙”将继续关注。

本报记者 陆常青



坡道坡度太陡太险，远超安全标准
本版摄影 记者 陆常青

拦路铁栏换成短桩 御青路人行道整改



“终于不用再跟电动车抢道了，短短十几天问题就解决了……”4月24日本报8版刊发《人行道被“拦腰斩” 过路人挤“独木桥”》的报道，反映浦东新区御青路328弄小区东北门人行道被拥堵车辆挡路，黄色铁栏杆违规圈占、行人被迫非机动车混行的乱象。报道刊出后，引起相关部门高度重视，记者与属地精细办、交警、城管、居委会及小区物业等多部门联合赴现场核查整改，如今困扰周边市民的出行难题已得到妥善解决。

记者再次来到现场看到，位于该区域南部的黄色铁栏杆已被拆除，取而代之的是四根间隔均匀的黄黑相间短桩。这些短桩高度约半米，既能有效阻挡电动车、自行车驶入乱停乱放，又为行人留出了宽敞的通行空间。原本被非机动车堵住的公共区域重新回归人行道功能，过往行人可以从容通过，再也不用侧身挤过狭窄缝隙或冒险走到非机动车道上。“以前早晚高峰这里堵得水泄不通，推婴儿车根本过不去，只能绕到马路上，每次都心惊胆战。”正

在接孩子放学的张阿姨告诉记者，现在路通了，走路踏实多了。不少上班族也表示，整改后通勤效率明显提高。

据了解，在“新民帮依忙”介入调查后，浦东新区北蔡镇相关部门组织多单位召开现场协调会。针对小区反映的非机动车乱停乱放难题，各方最终确定了“疏堵结合”的整改方案：拆除违规延伸的铁栏杆，更换为隔离短桩保障行人通行；同时优化地铁口周边非机动车停放区域规划，增加停放点位，并安排进行常态化管理，引导车辆有序停放。

回访中，不少市民建议，相关部门能以此整改为契机，建立长效管理机制，定期排查辖区内人行道违规占用问题。既要切实解决小区门口非机动车乱停拥堵的民生痛点，也要严守城市公共空间底线，保障广大市民的法定通行权，让每一条人行道都能安全畅通。

本报记者 陆常青

小帮
有回音小帮
呼有应

8台显示屏坏4台 设备已全部修复

“每次走到这边等车，都看不到屏幕上有车来，心里总是不踏实。”近日，市民陈先生向“帮依忙”反映，上海轨交12号线江浦公园站内，往七莘路方向的4台列车到站信息显示屏出现故障，持续显示“无信号”，且现场未张贴任何故障情况告知单，给过往乘客出行带来诸多不便。

记者了解到，江浦公园站为岛式站台，站台两侧共设有8台显示屏，专门用于显示列车到站时间、首末班车时刻等关键信息，方便乘客合理安排候车时间。但陈先生告诉记者，近期往七莘路方向的4台显示屏频繁出现异常，无法正常提供任何乘车信息。

“虽然站台有广播播报列车到站信息，但早晚高峰或站内人员嘈杂时，广播声音很容易被淹没。”陈先生说，老乘客或许还能凭借经验大致判断列车到站时间，

但对于不常乘坐、不熟悉线路的乘客，尤其是老年群体，显示屏故障无疑让他们陷入被动。“看不到到站时间，也不知道首末班车几点，只能在站台干等，既浪费时间，还总担心错过末班车，心里特别没底。”陈先生表示，他完全理解地铁设备在长期运行中可能出现故障，也能体谅工作人员的维护压力，但问题的关键在于故障发生后，管理方未能及时做好告知和应急处置。

记者将相关情况反馈给轨道交通部门。截至发稿，故障设备已全部修复。轨道交通部门表示，将加强对车站各类服务设施的巡检和维护保养，确保设备稳定运行。

本报记者
徐驰



本版编辑/刘靖琳
本版视觉/邵晓艳