

# 推不动刹不住！电动车过地道陷“险地”

## 记者跟随政协委员与交通领域专家实地探访：上海地道有安全“隐患”

### 少数推，多数骑

#### “根本推不动！”

2026年1月20日7时30分许，记者刚走进三泉路地道，就看见惊险一幕：伴随一声巨响，一辆电动自行车在骑行上坡的过程中，轮胎同缓冲平台与斜坡的衔接处发生猛烈撞击，被卡在坡道上。车身一阵剧烈抖动后，车主的随身物品散落一地。之后，在两三位市民的帮助下，车主才成功将电动自行车重新扶回车道。

这样的场景并非个案。同样在这处地道口，一辆电动自行车从记者身旁呼啸而下，即使车主已捏紧刹车，但雨雪交加的天气使地面更加湿滑，仍差点控制不住车速，若非前方的自行车车主及时让道，后果不堪设想。

记者现场计算了一下，短短7分钟时间内共有39辆电动自行车通过地道，其中37辆选择冲坡下行，比例高达95%。值得注意的是，地道里随

处可见“请下车推行”的醒目标识，为何大家都“视而不见”？

“电动自行车本来就重，加上我们还要装货，下坡的时候很难刹住车。”外卖小哥王先生说出了个中缘由。经常在此通行的他告诉记者，一般下坡自己是骑下来的，上坡则是推上去的，方便控制平衡。

“我都是推的，因为我不敢骑。”市民袁女士表示，即便自己的电动自行车相对体量小，但也担心出现推不动的情况，“车子停在半路上，还有可能往下滑，后面的车也会催，不太敢。”

事实真的如此吗？带着疑问，记者当场借用袁女士的电动自行车亲身尝试了一把。记者体验发现，即便全程手握刹车，仍然不能完全控制车辆下行的速度。在推行过程中也很难保持平衡，记者为扶正车辆还数次差点被带倒，十分危险。

### 为何推？为何骑？

#### “不能简单‘一刀切’。”

“这条地道车行道的宽度只有75厘米，达不到现行《城市道路路线设计规范》中非机动车车道相应规范标准。”与记者一同现场探访的同济大学长聘教授、道路交通安全与环境教育部工程研究中心主任，全国道路交通管理标准化技术委员会委员王俊骅当场掏出了工具，对三泉路地道车行道进行了测量。王俊骅测量后发现了问题：车行道宽度过窄，不易保持平衡，也增加了市民在通行过程中手肘碰撞墙壁的风险。

既然有风险，为何还有“下车推行”的要求？依据何在？

王俊骅告诉记者，测量数据显示该地道非机动车车行道纵坡达到近24%。而根据现行《城市道路工程设计规范》，当纵坡大于或等于2.5%时，明确要求该非机动车道仅供推行使用。

然而，在市政协委员邵楠看来，电动自行车的自重、地道的坡度、个人的驾驶技术、对风险的判断等方面综合决定了市民选择推行还是骑行。“是推还是骑，应当根据实际情况而定，不能简单地‘一刀切’。”邵楠表示。

“从早高峰时段的通行流量来看，使用地道通行的电动自行车数量要远远大于行人，现在的通行面积比例并不合理。”邵楠在观察中还发现了这一细节，“应结合实际通行流量，重新合理分配人行道与电动自行车道比例，同时加大车道地面的摩擦力，因地制宜减缓坡度。”邵楠建议。

王俊骅则建议：“在现有地道难以整体改造的情况下，应考虑适当增加车行道宽度。同时，在早晚高峰，由交通协管员或志愿者劝导、协助市民推行电动自行车。”



□ 见习记者 刘嘉雯

日前，本报发布的一则关于上海三泉路人行地道电动自行车冲坡通行的视频冲上热点。视频本意是为了提醒骑行者遵守规则、注意安全，没想到评论区却炸开了锅，市民纷纷留言表示，地道坡道过陡，推行比骑行更危险，直呼要“记者自己去现场推一推”。

骑行冲坡如此危险，为何大家却反而说更安全？近日，记者跟随上海市政协委员邵楠与同济大学交通领域专家王俊骅，一同到实地探访发现，电动自行车的自重、地道的坡度和宽度等现状，让电动自行车地道通行陷入“两难”，成为藏在地道里的安全隐患。

值得注意的是，记者最新获悉，目前，上海正在研究编制电动自行车专用道相关规范，未来这一问题或将得以解决。

三泉路地道内，目之所及贴满了“非机动车请下车推行”的告示

本版摄影 记者 王雅雯 实习生 彭妍燕

### 应该推？应该骑？

#### “本质是立法滞后。”

80公斤，与自行车无法相提并论。

然而，目前在电动自行车的管理上只能参考非机动车的规定，这也是如今城市通道设置的痛点、难点。

“核心的矛盾在于，交通设施建设滞后于交通发展需求。”王俊骅告诉记者，自1991年《城市道路设计规范》正式施行以来，虽几经修改，但仍仅对非机动车列出明确条文。2004年施行的《道路交通安全法》中则首次明确电动自行车属于“非机动车”，与自行车等交通工具并列，并沿用至今。

“电动自行车的路权问题一直是一块执法空白，本质上其实是交通法规立法的滞后性问题。”邵楠认为，“对电动自行车的治理不能只有‘堵’，更要有‘疏’，不能对其庞大的实际需求视而不见。上海应先行先试，尽早为建设电动自行车友好出行城市作出改变。”

令人欣慰的是，王俊骅透露：“我们正在研究并编制上海市电动自行车专用道相关规范。未来，针对电动自行车道的平面设计要求将有更精细的标准。比如，车道坡度、坡长最大可以做到多少，都将制定更细化的标准，确保适用于电动自行车骑行安全要求。”

此外，记者获悉，作为近年来关注民生问题的市政协委员，邵楠也拟在即将召开的上海两会上，就电动自行车综合治理破题递交相关提案。



记者实测推行电动自行车下坡，在坡道上不时踉跄

记者了解到，像三泉路地道这样的通行地道不在少数。市交通委2022年公开的统计数据，上海共有55条人行地道，其中明确规定“非机动车需下车推行”的地道数量不小。最早的一条甚至在约1990年代初便已建成，至今未曾改建。

“这些地道在当时设计建设的时候，更多考虑的是自行车的通行，那时还基本没有电动自行车。”据介绍，目前，上海有超过1000万辆电动自行车在大街小巷穿行，已成为市民最重要的通行工具之一。

“我们一直把电动自行车归类为非机动车，然而，其在实际通行上与自行车有着本质区别。事实上，电动自行车并不适合推行。”王俊骅直言，电动自行车的总重量可达55公斤以上，对于快递小哥等利用电动自行车装运货物的群体来说，其重量甚至可能超过

起了长龙  
坡道狭窄，地道内的电动自行车排

