

超大城市更新，应抵达坡道“皱褶处”

近日，上海三泉路人行地道内电动自行车“冲坡”现象引发多方关注，相关视频在网络上广泛传播，市民、媒体乃至上海市政协委员和交通专家相继介入调查与讨论。

这一现象表面上看似是部分骑行者违反“下车推行”规定的行为，实则暴露出超大城市在治理现代化与城市更新进程中，民生现实与制度设计、设施建设、治理手段之间的深层张力。

当短短7分钟内39辆电动车中有37辆选择冲坡，违规率高达95%时，我们看到的不仅是规则被普遍悬置的尴尬，更是市民在现实选择与城市管理逻辑之间的激烈碰撞。

这一案例，无疑对上海践行“人民城市”理念、落实精细化的城市更新提出了直接考验，也为全国超大城市如何使治理真正抵达日常生活的“皱褶处”、实现有温度的更新提供了重要的现实镜鉴。

“安全规制”陷“生存理性”：规则善意与民生现实的撕裂之痛

“非机动车请下车推行”的标识在三泉路地道内随处可见，这一规则的制定本是基于交通安全的善意考量，其依据是现行《城市道路工程设计规范》中纵坡≥2.5%时非机动车道仅可推行的要求，初衷是防范坡道通行风险。但现实却是，95%的骑行者选择无视规则冲坡，核心原因在于这一刚性规制与电动自行车出行群体的生存理性形成了严重撕裂。

电动自行车整车自重超55公斤，快递外卖骑手载货后重量逾80公斤，与传统自行车的通行特性存在本质区别，在近24%的陡坡上推行电动车不仅难以保持平衡，还极易出现溜车、磕碰等安全隐患，其危险性远超骑行。地道内推行的规则设计，恰恰陷入了“为安全而安全”的误区，将系统性的城市治理问题简化为个人的规则遵守问题，忽视了通行者的实际需求。当规则与民生现实相悖，不仅会失去其应有的约束力，更会让城市治理与市民群众产生距离感，这正是超大城市精细化治理需要规避的核心问题。

“历史遗产”困“现代车轮”：更新显绩与民生隐绩的失衡之痛

上海现存的55座此类人行地道多建成于上世纪90年代，其车道宽度、坡道坡度等设计标准均围绕行人和传统自行车制定，如今上海电动自行车保有量已超1000万辆，成为基层市民最主要的出行工具，而这些建成数十年的交通设施却未随城市交通业态的迭代进行同步改造，沦为“过时的历史遗产”，与现代出行的“车轮”形成尖锐矛盾。

这一问题的根源，在一定程度上折射出城市更新过程中存在“重显绩、轻隐绩”的导向偏差。

近年来，城市更新更多聚焦于老房子改造、街区美化、引入新业态等“视觉效果”显著的显性工程，这些工程能快速提升城市颜值，却容易让管理者忽视地道坡道、非机动车道、公共交通配套等与基层民众出行息息相关的隐性设施。

作为超大城市，上海的城市更新不仅要打造天际线的繁华，更要关注城市“毛细血管”的通畅；不仅要做好“面子”，更要夯实“里子”。这些看似不起眼的人行地道，恰恰是城市民生温度的直接体现，其功能缺陷暴露的是城市更新对市民群众出行需求的忽视，也是超大城市在存量提质过程中需要补齐的治理短板。

“制度框架”绊“治理创新”：制度滞后与精治需求的掣肘之痛

三泉路地道的冲坡难题，本质上是交通制度框架的滞后性与超大城市精细化治理需求之间的矛盾。

自2004年《道路交通安全法》将电动自行车明确为“非机动车”并与自行车并列管理以来，相关立法未随电动自行车的普及和特性变化进行及时修订，1991年施行的《城市道路设计规范》虽几经修改，仍未针对电动自行车制定专门的设计标准，导致电动自行车的路权界定、设施设计、管理规范均存在明显空白。

在制度滞后的背景下，城市治理者的应对手段也陷入了简单化、表层化的困境，面对地道通行的安全隐患，仅以张贴标识、口头提醒的方式进行管理，既未通过物理改造优化设施条件，也未在高峰时段提供必要的通行协助，更未从系统层面构建疏堵结合的治理体系。

上海作为超大城市，其精细化治理的核心要义在于根据城市发展的新情况、新需求，及时推动制度创新和治理手段升级。电动自行车已成为城市交通的重要组成部分，其治理不能仅靠“堵”，更要通过“疏”来解决根本问题。

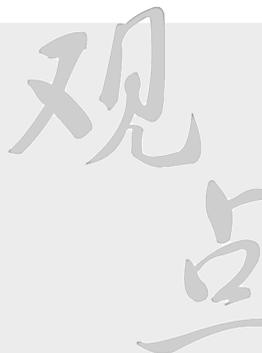
坡道虽小，丈量的是人民城市治理的初心与智慧。

三泉路地道的困局警示我们：城市更新绝非“穿衣戴帽”的表面文章，而是对“人民城市”理念的躬身实践。城市的温度，正由无数个“平顺的坡道”“安心的转角”累积而成。向下看，方见真文明；向实处行，始得真治理。唯有如此，超大城市的更新才能真正做到提质增效，精细化治理才能真正落到实处，城市才能成为每一个人都能感受到归属感、幸福感的美好家园。

（作者：彭辉，上海社会科学院法学研究所教授、博士生导师）

“假人”押运危化品运输车 安全底线何在？

近日，浙江海宁公安、应急管理、市场监管等部门根据群众举报线索，在海宁一路段当场查获一辆危化品运输车辆。执法人员发现，本应随车在岗的押运员位置上，竟放置着一个身穿反光马甲、佩戴口罩和鸭舌帽的“假人”道具，试图以此冒充押运人员，规避执法检查。



危化品运输岂能如此儿戏

危化品运输是安全生产高危领域，柴油易燃，运输全程容不得半点侥幸。国家明文规定，危化品运输必须配备专业押运员，经培训考核持证上岗，不可随意替代。押运员既要监控柴油状态、排查车辆隐患，更是应对突发险情的“第一道防线”：一旦发生泄漏、碰撞、起火等意外，能第一时间关阀门、划警戒区，配合驾驶员专业处置，阻断危险扩散。这一岗位缺位，无异于向危险开门，安全风险将急剧升级。

用假人冒充押运员，看似钻了监管空子，实则拿生命当儿戏。危化品运输中，一个阀门松动、一次轻微刮蹭，都可能引发严重后果。没有押运员在侧，驾驶员既要开车又要应对险情，分身乏术。轻则车辆起火、柴油泄漏，污染环境；重则引发爆炸，造成车毁人

亡，波及过往群众。这种为省小钱漠视生命的行为，性质恶劣、后果堪忧。

此案根源，是“利益至上”歪念作祟。涉事驾驶员为降成本，蓄意用假人蒙混，其行为已违反《危险化学品安全管理条例》等法规。按规定，未配押运员运输危化品，企业将被罚款1万至5万元，责任人若违反治安管理规定将受处罚；若引发事故，将追究刑事责任。此次当地执法部门坚持“全链条溯源、零容忍追责”，暂扣车辆柴油、追究各方责任，严管重罚的态度，有效震慑了违规行为，坚定守护了公共安全。

部分企业心存侥幸，认为偶尔违规不会被查；一些从业人员图省事、贪便宜，将安全制度当“走过场”。须知，安全生产只有“零容忍”，没有“差不多”，越界必付沉重代价。

暴露危化品运输监管盲区

近年来，我国危化品道路运输事故时有发生，造成了严重的人员伤亡和财产损失。此次事件中，涉事驾驶员承认，使用“假人”的动机是“降低运营成本、逃避监管”。在危化品运输行业，配备专职押运员意味着增加人力成本，而部分企业为追求利润最大化，选择“瞒天过海”、铤而走险来压缩开支。更令人担忧的是，这类行为可能引发“破窗效应”，导致其他企业效仿，形成行业性的安全漏洞。

据报道，“假人”露馅源于群众举报而非日常巡检。也就是说，若非群众警觉，这辆“无人押运”的危险车辆可能还在继续行驶。这不禁令人追问：在危化品运输中，还有多少类似的“假人押运车”在“正常行驶”？“假人押运”所暴露的，不仅是涉事企业和司机对法规的公然蔑视，更是当前危化品运输监管体系存在漏洞与盲区。

“假人押运”事件看似荒诞，却为监管部门敲响警钟。针对这一安全隐患，有关方面不能止于对个案的处理，而应打开思路、更进一步，从制度层面寻求系统性解决方案。首

先，强化对危化品运输企业的安全教育，督促企业绷紧安全这根弦儿，同时加大监管力度，进一步提高违法成本，形成有效震慑，让企业“不敢违、不能违”。其次，应创新监管方式，利用现代技术手段如人脸识别、实时定位等，建立押运员在岗状态的数字化监控体系，例如，要求押运员通过车载智能设备定时进行身份验证，确保其真实在岗。

此外，这起事件也是一种提醒。有关方面可建立更加完善的举报奖励机制，鼓励社会公众参与监督。危化品运输车辆的行驶状态直接关系到沿途群众的生命财产安全。群众监督可以成为行政监管的重要补充，进而构建起全社会共同参与的安全防护网。安全无小事，责任重于山。危化品运输中的“假人”闹剧，应当成为行业整顿和安全升级的契机。只有通过完善制度、技术赋能和社会共治，才能让每一辆危化品运输车都平稳上路、安全到达。

综合工人日报、红网、光明网等（谕路 整理）