

# 电动自行车通行究竟有多少“难”“阻”？

## 我们又跟委员走了这些地方，上海两会传来好消息……

□ 记者 胡蝶飞 季张颖 见习记者 刘嘉雯

### 两会聚焦

“不只是地道，桥和路你们都该去看一看！”日前，上海法治报《推不动刹不住！电动车过地道陷“险地”》报道一经推出后，引发社会强烈反响和共鸣，读者纷纷点赞“大美记者”，并再次喊话。

上海电动车出行究竟有多“难”？上海两会前夕，记者跟随政协委员邵楠、交通领域专家王俊骅及电动车领域博主@上海糟卤再次出发，分别奔赴多地实地探访。调研发现，因交通设施建设滞后于交通需求导致的出行“困境”并非个案，亟待关注与破题……

“衣食住行，出行是民生大事。”“尽快完善法律法规是当务之急。”昨天，市政协委员邵楠来到上海两会现场，奔走于政协委员现场咨询会各个摊位。

“今年我们将继续恢复3条禁行路段。”“上海正在着手将非机动车通行纳入隧道设计相关标准。”令人欣慰的是，这一民生需求得到市公安局、市住建委等单位当场回应。

### 三门路跨线天桥 “推、骑困境”再次上演



三门路跨线天桥，市民不得不将一半轮胎借到台阶上

“这座天桥早该改了！太危险了！”1月30日15时许，记者一行来到位于虹口区的三门路跨线天桥，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、全国道路交通安全管理标准化技术委员会委员王俊骅刚掏出测量工具，四五位外卖小哥与市民就围了上来，纷纷“吐槽”起通行难。

便下车推行，手肘也会撞到两侧扶手，“至少应该再加宽10厘米。”

记者了解到，这一横跨铁路的天桥于2024年建成启用，本是为了缓解长期困扰附近居民的出行难问题。对于外卖小哥李先生来说，送餐时限

紧张时，天桥是最优路线。“从这里过桥只要3分钟，绕行的话得走三四公里。”李先生坦言，电动车装载的外卖箱高度刚好与天桥栏杆齐平，确实容易发生碰撞。

“这座天桥的非机动车推行道的宽度只有60厘米，再加上两边扶手突出，实际通行宽度仅有50厘米，远达不到现行《城市道路路线设计规范》中非机动车车道相应规范标准。”王俊骅实地测量后发现，天桥车行道的纵坡达到近15%，推行起来十分困难。

记者在现场看到，由于车道过窄，导致无论骑行或推行，市民都不得将一半轮胎借到人行道台阶上，或倾斜车身避让扶手，十分危险。

### 乍浦路桥 及时更新，设置“机非隔离”

“城市交通出行的工具在改变，现有的交通设施设计和规范也应根据需求不断更新改进。”市政协委员邵楠表示。

乍浦路桥是一座著名的坡度较陡的桥梁，自行车骑行下坡极易因无法控制车速而冲出坡道。“出于安全考量，根据当时的城市道路设计规范，建议非机动车推行过桥。”王俊骅告诉记者。

如今，乍浦路桥已不再坚持“非机动车下车推行”。为应对不同人群

的通行需求和安全，这里还设置了“机非”隔离设施，平衡保障了机动车、非机动车及行人的通行权。

“现在，5%的纵坡上，电动自行车上下坡的速度几乎能够保持一致，骑行反而是更安全的选择。”在王俊骅看来，“这正是顺应社会发展而改变的鲜活案例。”

### 淮海中路西藏南路—陕西南路 在商圈遭遇“无路可走”

1月29日，记者跟随邵楠委员来到淮海中路西藏南路—陕西南路附近。这里属于非机动车禁行路段，但不少外卖小哥将电动自行车骑上人行道“抄近道”，在密集的人流中穿行。

“本质上是电动自行车的通行权利没有得到足够重视和保障，很多地方甚至‘无路可走’。”邵楠委员告诉记者，上海目前共有101段非机动车禁行路段，多集中在市中心人口密集、商业繁华、快递外卖需求集中的区域。作为20万名

快递、外卖从业人员的主要工作车辆，电动自行车承担着每天约4500万单的配送任务。大量禁行路段的设置，给配送和居民出行都带来极大不便。“外卖小哥为避免超时罚款，只能选择占用人行道或机动车道，造成事实上的经常性违规。”

### 伊犁路安顺路—虹桥路段 “骑到一半消失”的车道恢复了！

为找寻101段非机动车禁行路段的优化方向，1月29日，记者跟随邵楠委员和电动车领域博主@上海糟卤，一同来到2025年底刚完成非机动车道恢复改造的伊犁路安顺路—虹桥路段，探访这条被委员称为“精细化改造样本”的路段。

回忆。原来，这条路上并没有专属非机动车道，无奈只能“挤”进人行道，混行风险让人担忧。

此外，@上海糟卤告诉记者，当时此处的并道标识不明显，仅在地面上画有右转标识，骑行者很容易忽略，继续直行闯入机动车道。

记者在现场看到，如今，改造后的伊犁路安顺路—虹桥路段变化肉眼可见：曾经非机动车与行人混行的人行道被合理地一分为二，非机动车道

涂了醒目的红色标识，人行道则抬高约15厘米，与非机动车道形成明显高度差。在原来的并道处，还增设了4根显眼的红白栏杆，围出右转的道路，彻底阻断了骑行者误闯机动车道的可能。

“伊犁路因地制宜，利用现有宽敞的人行道，重新分配空间，既保障了行人安全，又还给了电动自行车应有的通行权利，这种模式值得借鉴。”邵楠委员表示。

### 最新进展



两会现场，记者跟随邵楠委员奔走于各个摊位

上海101条非机动车禁行路段有没有可能恢复通行？未来，在道路整体设计规划中，能否将电动自行车纳入考量？新建越江隧道桥梁时，又能否考虑电动自行车通行需求？在正在召开的上海两会上，记者跟随邵楠委员带着这些事关电动自行车出行的实际问题奔走委员现场咨询会的各个摊位。

### 市公安局：已梳理现存“非机动车”禁行路段，拟因地制宜逐步解决

“上海目前的非机动车禁行路段，有没有可能陆续恢复，以满足非机动车的实际通行需求？”现场咨询活动刚开始，邵楠委员便早早带着事先准备好的问题来到市公安局的摊位前，寻求解决的途径。

“近两年我们也在持续关注这一问题。”市公安局相关负责人表示，这背后一方面是非机动车的实际通行需求日益突出，另一方面是在城市发展之下，中心城区的道路结构、管道铺设确实已然成型，整改的确存在难度。

“目前我们是根据实际情况尽量恢复有条件的道路。”该负责人回应，事实上，自2023年起，市公安局便联合市交通委对上海现存的非机动车禁行路段进行了重新梳理，并在去年重新恢复了其中5条道路的非机动车道。“今年我们将继续恢复3条禁行路段。”该负责人透露。

### 市住建委：尽快出台隧道相应标准，后续拓展到城市各种道路

随后，邵楠委员又来到市住建委的摊位前，咨询是否在考虑以电动自行车为主体制定相关道路设计规范标准？对此，市住建委回应，目前上海正在着手将非机动车通行纳入隧道设计相关标准。“其中，在新建越江隧道时，会考虑电动自行车的特点，把坡度放缓，留有足够的坡道条件。”

该负责人表示，后续将协同消防救援、公安、道路设计等部门加紧推进论证，相关标准有望在今年上半年出台落地。“在此之后，我们也会考虑将相关标准扩展到城市各种道路。”该负责人透露。

对于市住建委的回应，邵楠委员表示期待：“虽然相关工作仍存在难点，但上海正在逐渐调整101条非机动车禁行路段，听到这个消息我非常高兴。之后我也将继续关注，希望上海能早日出台电动自行车出行安全管理条例。”