

伤不起！别让斑马线变“摔马线”

代表直指上海道路细节之失：安全底线不能失守

两会侧记

□ 记者 陈颖婷 王葳然

“轮胎卡到坑里了，整个人就飞出去了。”时隔多日，市民汤女士至今仍心有余悸。一段高低落差达6厘米的坑洼路面，让她连人带车重重摔倒，导致髌骨半脱位、韧带撕裂，更面临数万元的手术费与不确定的工作前景。汤女士的遭遇并非孤例。在上海，本应保障安全的城市道路，正因各种“暗器”屡屡伤人——雨后打滑如冰面的斑马线、厚如胶条的交通标线、常年修补却始终不平的“补丁路”……这些隐患随着今年上海两会的召开，成为多位市人大代表集中关切的话题。

“夺命白线”：斑马线上“啪”一声，又有人滑倒 代表建议改善划线材料

坑洼“杀手”：6厘米落差，一摔就是数万元手术费 代表建议提高道路修复标准

记者此前了解到，近三年全市“12345”市民热线工单中，市民反映道路交通标线过厚、雨后过滑等问题的工单共279件。上海市人民检察院第三分院曾接到公益诉讼线索，在办案中发现，部分道路交通标线厚度超过国家强制标准要求、抗滑性能不达标，对行人及非机动车产生较大安全隐患，并向市交通委制发检察建议书。

用鞋底沾了一点水再去试，确实很滑，所以一旦下雨，摩擦系数就降低了，不管是自行车还是电动车都比较容易打滑，特别是电动自行车如果打滑摔倒，还波及到后方行人，存在较大的安全隐患。”

斑马线之外，道路坑洼则是另一把“暗器”。汤女士摔伤的路段，被普陀区市政工程建设中心工作人员证实，因重型车辆多，近三年沉陷问题确实存在，这期间已发生数起人伤车损事故。“去年有三起，一起人伤，两起车伤。一直在修补但仍未根治，没想到这次开裂比较严重。”工作人员表示。

补丁本身也可能再次沉降，形成新的颠簸和陷阱。而这不仅是观感问题，更是严峻的安全挑战——车辆在颠簸中难以控制方向，非机动车为躲避坑洼可能突然变道，行人则可能被不平的人行道砖绊倒或溅一身泥水。

“平日里我看到过三五次，尤其是下雨天，骑着自行车或电动车的人很容易在斑马线后的第一条停车线上滑倒。有几个老人家摔倒后自己没办法起来，最后还是由交警搀扶起来。”市人大代表毕华业告诉记者，“我自己也去仔细观察了斑马线，发现斑马线有一定厚度，和路面是存在高度差的，于是我就用鞋底摩擦试试看，但是鞋底干的时候是试不出来的。”

毕华业指出，目前人行横道线及停车线等区域多采用普通热熔或冷涂涂料，表面高于路面且玻璃珠含量大，遇水后摩擦系数骤降，成为“隐性冰面”。“我建议从两个方面进行改善，一方面有关部门应出台斑马线等道路划标线的建造标准，规定合理的厚度，防止形成明显的高度差；另一方面可以从材料上入手，增加摩擦系数，比如在已施划标线上加铺一层环氧基防滑封面，对于新建、改建道路可同步采用防滑材料，通过优化人行横道线及停车线等区域规划线的工艺，从而达到防滑效果。”毕华业说，“作为人大代表，我有这样一个义务，提醒有关单位做出改善，保障人民的生命财产安全。”

汤女士的遭遇，是上海众多“补丁路”“坑洼路”隐患的极端缩影。市人大代表唐利在调研中发现，随着各类市政工程密集施工，道路反复开挖、回填，但修复质量却参差不齐。她以周家嘴路为例，这条“挖路专业户”因北横通道建设、架空线入地等工程，已累计开挖超过3000天。“持续的建设导致道路一直处于破损或不平整状态，即使已施工好的路段仍然坑洼不断，道路品质差已成为多年顽疾。”唐利指出，很多道路修复后，新旧路面之间存在明显色差和高低差，就像一条长长的‘伤

为此，唐利建议，对短期内不再有施工项目的补丁或坑洼路段开展整体更新和品质提升，让道路不再有修复裂缝、坑洼、沉陷等病害，确保路面平整度和耐久性。“要合理划分非机动车道，并改善人行道、非机动车道通行条件，确保路面平整、连续、消除高差和障碍物。”唐利建议涉及到道路下面管线建设的，尽量选用非开挖施工手段，降低对道路环境和交通的影响。在她看来，需要提高道路修复标准。除了正常修复外，还应确保路面的整体性、一致性和平整度连续性。除此之外，还要及时发现道路破损情况并预警，实现道路的智能化管理和运维，让伤疤道路不再影响城市品质。

共享单车自动落锁成“隐形马路杀手”？

王海波代表：共享单车不是普通自行车 应制定团体标准

□ 记者 陈颖婷 王葳然

2025年以来，上海多地频发共享单车骑行中自动落锁致伤事故，成为威胁市民出行安全的“隐形马路杀手”。今年上海两会上，市人大代表王海波聚焦这一民生“痛点”，直言“共享单车绝非普通自行车”，呼吁尽快出台专属团体标准，打破数据壁垒，破解消费者“维权难”困局。

车辆突然自动上锁，他重重摔倒，导致肋骨骨折、面部着地，牙床也被震碎。然而，平台客服仅向其赠送200元打车券作为补偿。



市人大代表王海波

称是维权难的核心。由于交通委和企业共同搭建的信息平台都是延时传送后台数据，事故调查只能依赖平台出具的“无异常报告”。王海波说，缺乏第三方鉴定机构、举证责任倒置缺失，让平台既当“运动员”，又当“裁判员”。

骑行途中突落锁，多人摔伤维权难

“系统后台未监测到自动落锁记录”，成了多数投诉者收到的统一回复，投诉者往往陷入“自证困境”。在市交通委的约谈中，美团、哈啰、青桔三家企业承认，仅在上海就发生自动落锁案件36起；哈啰单车自述，全国范围内类似案件高达700起。

共享单车生存环境恶劣，旧标准管新车

近期“共享单车骑行中自动锁车”话题登上热搜。上海洪女士在转弯过红绿灯时，共享单车突然卡滞无法蹬动，她连人带车摔倒。事后检查，车锁已莫名锁上。

“这些事故绝非偶然。”王海波在调研中发现，车辆骤停的元凶，包括硬件制动故障、后台算法误判、远程锁车功能漏洞等多重因素。更让他忧心的是，共享单

车与普通自行车的“本质区别”被长期忽视。“共享单车露天停放，还要实现远程控制，和低频使用的自行车完全是两个物种。”王海波直言，目前共享单车缺乏专门的团体标准，检测仍沿用普通自行车标准，无法涵盖智能锁稳定

性、电子围栏精度、数据传输安全等核心指标，这是导致安全隐患的根源之一。

打破数据壁垒，推动行业规范

在王海波看来，信息不对

针对这些乱象，王海波在两会上提出多项建议。他呼吁，尽快出台共享单车专属团体标准，从源头规范车辆质量；建立政企数据共享机制，要求企业将车架号、二维码、车牌号“三码”接入市级监管平台，当市民权益受损时，由政府出面调取数据；强制企业采用区块链技术存证核心运营数据，数据缺失则直接推定企业担责。

同时，他建议推广蓝牙嗅探技术精准监管超额投放，明确“超投即罚”的刚性要求；完善保险与集体诉讼制度，责令企业设立赔偿基金，支持消协、检察机关发起公益诉讼，引入惩罚性赔偿。