



▲扫码关注新民晚报官方微博

对过马路近在咫尺,奈何中途遇阻,只能绕远前行;原本狭窄连桥道路,却处两区之间,迟迟无法打通。断头路好似城市中的“肠梗阻”,横在居民心中的“拦路虎”:走不通,环境差,心里添堵。大上海有多少条断头路?

断头路,也可谓本报近年来民生报道聚焦了多次的“回头客”,对市民生活之困扰可想而知。“门口有路却成拦路虎”的苦恼,究竟能不能解?“断头路几时不断头”的盼望,到底哪一天才能实现?面对居民的诉求,相关部门重视起来了吗?国庆黄金周前后,本报记者再次实地回访,针对断头路问题中的跨区断头路和区内断头路两种典型深入调查,试图寻找真正的“梗阻病灶”。

## 破顽疾 区内靠重视 区区间靠协调

绿地阻挡马路、河道将路“斩断”、垃圾堵塞断路……形形色色的缘由,留下的却是一条条断头路,阻挡了居民的出行路,堵塞了城市的“毛细血管”。为何会有断头路?如何才能打通断头路,破解这一“顽疾”?记者特意采访了业内人士。

### 每个月接14个投诉

在断头路系列报道的采访中,记者耳闻了太多市民的牢骚,也目睹了不少市民的无奈:道路那头近在眼前,却被水泥墙阻隔,过不去;每天接孩子上学,幼儿园本来就在路那头,骑电瓶车却要绕一刻钟才能到;道路在丁字路口被大型绿地阻隔,天天上下班绕圈子……

市民也打进 12345 市民服务热线,表达对于断头路的满腹牢骚。记者近日从市热线了解到,今年 1 月至 9 月,累计共收到来电 130 个。平摊下来,相当于每个月就要接到 14 个左右关于断头路的投诉电话。

### 诸多原因至断头路

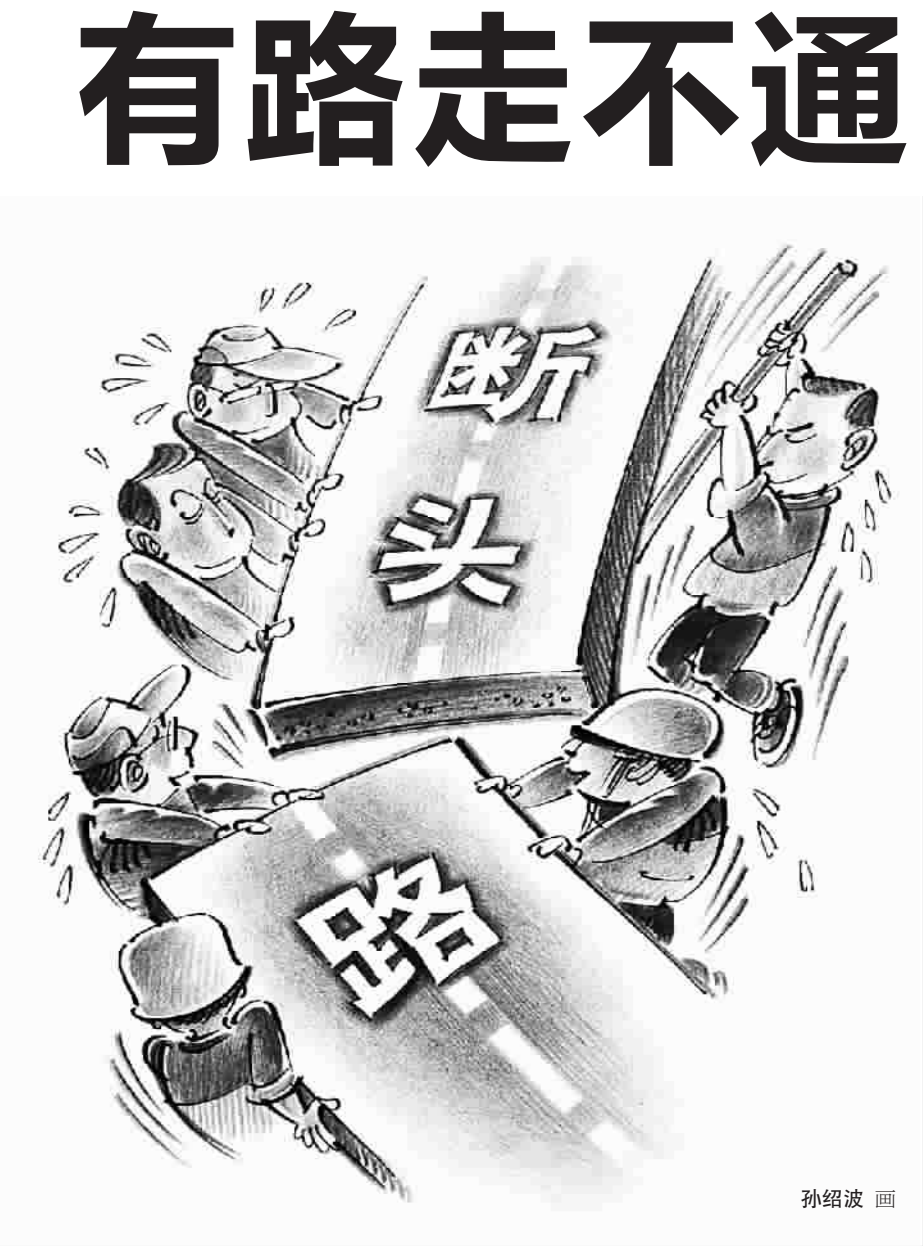
好好的道路究竟为何会断,断头路又能否打通?市交通委综合科相关负责人告诉记者,从大类来分,断头路分“区内”和“区区间”两种。简单来说,就是路在本区和路连通着两区。对于区内断头路的成因,该负责人透露,可能有“自然地势阻隔”“动拆迁影响”“城建形成”“人为占道”等多种

原因,造成断头路的出现。而中山西路柳州路案例,则是典型的区内“自然地势阻隔”,“路的尽头是河流,除非架桥或者修建隧道,不然路肯定通不了。不过,这些都要结合技术能力、资金投入等实际情况来解决,也不能意气用事。”

至于两区之间的断头路,成因则较为复杂。可能被河道、障碍物、高速公路、铁路等隔断,造成断路;也可能是两区在对该路的规划上并不相同,“区与区之间列入的计划不一样,修建时的规模也不一样,就会造成这条路到某个区后突然变窄的情况。华江路就是典型的情况。”;有些区可能考虑环境因素,通路后是否会导入“脏乱差”尚未可知;另外,部分区之间的财力不同,同一条路先后施工的“时差”,也会导致断头路的出现。

### 打通断头路需携手

“顽疾”的病源查到了,如何才能“正本清源”?市交通委相关负责人透露,对于区内的断头路,主要靠各区相关部门的分管领导重视,各区把自家门前的路给管好,“各自筛查、打通‘自家’的断头路,那全市范围内的断头路在数量上会减少许多。”而针对区区间连接的断头路,则需要相关区的各职能部门商议后,协调推进道路建设。针对打通区区间断头路,市交通委作为行业主管部门,下一步将考虑成立机制,由市交通委建设处



孙绍波 画

负责,加强协调,为区内和区区间之间的道路打通过程中,遇到的腾地审批、申报环评等流程环节,予以资源调配,从而提高效率。

市热线办相关负责人告诉记者,区与区之间的断头路之所以广泛存在,关键在各区各自为战,不讲大局,缺少合力,缺乏效率。各个区县对跨区的断头路,往往“划定界线”后你我各自开

工,从此鲜有联系。实际上,这样不仅从整体上难以把握工程进度,同时,也缺少一股共同的“合力”,“各干各的,怎么比得上商量好以后一起干?”最终将导致缺乏效率,工期时间拖长,甚至不了了之。该负责人表示,要杜绝此类现象,各区县应该协力推进,当成共同的事来做。

见习记者 徐驰

### 【相关链接】

## 打通“断头路”,区县各显神通

“断头路”牵扯面广,关系民生。面对问题,本市多个区县根据自身实际情况,或逐条对接、或聚焦重点、八仙过海,各显神通,探索不同的问题解决之道。

### ● 闵行区:优先开工能改善交通的

闵行区地处整个上海市的中心位置,东西南北各个方向均与其他区交界。在“断头路”方面,闵行区相关负责人透露,在全面梳理的基础上,逐条与街镇、工业区对接,牵头协调各单位按照轻重缓急、量力而行的原则,优先建设群众意见相对集中,对区域交通改善相对有效,前期费用较少的道路。按计划,全区主要“断头路”有 57 条段,近期(2015-2017 年)建设 27 条段,其中 2015 年开工建设的 8 条;远期储备 30 条段。

### ● 宝山区:聚焦 7 处“微循环”道路

由于受到水网、大企业、大单位等因素影响,宝山区存在道路拥堵、“断头路”、“瓶颈路”等问题,路网配置与老百姓日常出行期望还存在一定差距。宝山区相关负责人告诉记者,抓住市级重大项目向郊区延伸机遇,宝山提出了

“优化高速系统大网络,强化主次干道路中网络,完善支路小网络”,努力提升道路承载能力,减少地区交通绕行,便捷地区出行的项目,如武宜路等。 本报记者 张欣平

宝山交通的一大问题。围绕区域多功能组团之间有效衔接,打通“断头路”,拓宽拥堵堵路,提升路网通行效率。宝山区重点聚焦 17 处“微循环”道路,打通百姓信访投诉多、人大议案和政协提案多的“断头路”。在 2014 年实施的基础上,2015 年实施 8 条道路“微循环”建设,改善居民出行条件。从拓宽道路断面、增加机动车道、新辟非机动车道、渠化路口等方面入手,化解道路交通拥堵问题,提高道路通行能力。截至今年 8 月,6 条在办理前期手续,其中工业路办理建设工程规划许可证,飞跃路办理农转用手续,铁城路办理招标手续,塔源路工可已上报,罗春路完成可研报告和环评,罗宁路项目建议书中报中,淞顺路进行前期动迁准备工作。

### ● 普陀区:新建道路方便居民出行

中心城区也不是没有“断头路”问题。由于宁泉新苑小区建成规划用地在前,市政道路规划在后,小区约 70 平方米围墙角落占用了规划中的宁川路。中宁路“断头路”影响居民出行,普陀区建管委、石泉街道针对实际情况,考虑到建成小区土地变性手续复杂,道路项目建设周期长等因素,按重要规划道路的线性,紧靠铁路动迁房地块建设了一条全长约 200 米、路幅宽 3.5 米,连接中宁路与石泉路的人行和非机动车通道,工程已经完成,居民出行困难基本得到解决。 本报记者 陈杰

# 苦! 打通断头路 难?

## 【 难在如何“纳管” 】 新开路成“停车场” 一个月投诉3次没人管

记者从 12345 市民服务热线了解到,柳州路中山西路是一条被市民反复投诉的“断头路”。市热线办曾在 7 月一个月就接到 3 次投诉。家住中瑞公寓的张先生告诉记者,自己家就在这段柳州路附近,如今这条路不仅“断头”,还成了免费的露天停车场,秩序非常混乱。

### 慢车道成停车场

前些天,记者实地走访调查。下午 4 时 30 分左右,沿着中山西路往东南方向行进,往南拐入柳州路。记者观察到,这条道路的西侧为宏汇和百里国际广场,继续前行,路两侧为居民小区。记者看到,双向双车道的马路,左右两侧的两根“慢车道”,却成了“停车道”:不到 100 米的距离内,停不了下 70 辆车,俨然成了一个露天停车场。在此段柳州路的尽头,是一处建筑工地的临时用房。“别往前走了,没路了!”拦住记者的工人师傅说。他们是在这里装修周边小区的施工队,“平时来这里问路的人不少,都以为能通到柳州路的另一头,没想到却是条断头路”。记者看到,房屋后的栏杆内为蒲汇塘,河上的轻轨高架成了“天

堑”。

### 告示称为“市政路”

在中瑞公寓小区门口,记者看到了一处告示。上面写道:自 2014 年 12 月 15 日起,柳州路(北端从中山西路,南端墙立面而止)作为市政道路,交通全面开放。届时,徐汇交警支队将对该新建道路实施交通执法管理,希望在此路段停放机动车的驾驶员只能够在道路开放截止日期前尽快调整,并选择合法的停车场地停放车辆。

既然已纳入市政道路管理,并且贴出告示,那为何车辆还能堂而皇之地停满路面呢?据附近小区值班保安说,原先此处并无无人管辖,车主在这里停车成了习惯。“现在也不收费的,交警偶尔会来贴条,但车主都很‘任性’,专门候交警不贴条的时候停满马路”。家住周边长春小区的冯阿姨告诉记者,在她印象中,去年年底起,自柳州路被纳入市政道路以后,车就渐渐多了起来。“从我家窗户望出去,路上都是车”。

如何达到柳州路的另一头,记者也一时找不着北。在一路众人的指点下,记者沿中山西路往

东南步行约 800 米,然后从宜山路往西南方向前行 500 米,随后在钦州北路往西北继续走了大约 500 米,才到达钦州北路柳州路路口。这是一个丁字路口,往北侧一头被阻断。约 2 公里路程,步行大约需要花费 20 分钟。

### 技术原因难打通

中山西路柳州路,又缘何成了断头路,是原本就不通,还是后来被阻断?记者就此事采访了徐汇区相关部门。区交通委综合科负责人透露,中山西路柳州路原本就跟北侧的柳州路不相通。多年前该路段曾属于吴中路泥水泵站周边配套项目,工程施工后发现,从技术上来讲,该路很难被打通。“架桥、造隧道等多种方案我们都考虑过,但最终都因技术问题无法实现,被一一否决了”。该负责人说,该路段乱停车的问题,区相关部门也了解情况,关键还是要纳入管理。“如果是道路要画停车线,肯定要市交警总队提出申请,被批准后才能实行,柳州路显然没有提出过申请。”该负责人表示,将从管理上着手,由区、街道、交警多个部门联合整治,依法处置,遏制乱停



■ 柳州路中山西路的断头路变成了露天“停车场” 徐驰 摄

车的现象。 对此不少附近居民表示,相比道路成为“停车场”,出行绕点路他们还能接受。既然道路真的无法被“打通”,那也不应肆意停满车辆。家门口的路,即使走不通,也应该是干干净净的。对此,居民希望相关部门能“纳管”到位,在管理上千万不要缺位。 见习记者 徐驰

法侵占桥梁设施、违反消防安全和治安规定的经营、居住等现象进行了集中整治,并在电气集团的授权下,拆除了沿街的交通建筑。

### 拓宽“卡”在审批环节

原本 5 年前就立项拓宽的道路,为何推进如此缓慢?毛大华透露,华江路的建设程序办理周期较长,主要受制于以下几个因素,其一,由于华江路的特殊性,立项审批、环境影响评估、工程可行性研究、初步设计评审等程序需要由两区联合上报市相关部门审批。而相关的规划土地程序,则由两区各自办理。由于每个环节存在因果关系及互为前置的条件,两区在各自办理的程序进展上存在一定的差异,影响了后续需要联合上报环节的审批;其二,环保部门对华江路改建的近远期结合的实施方案所涉及的环境影响做出深化研究,经市、区两级多次协调,华江路环评报告于 2013 年 12 月 2 日获获批;其三,由于保留吴淞江老桥,采用拼接加宽的实施方案需对老桥的承载能力及改建后的安全运行作出检测和评估。同时吴淞江作为市级航道还需要进行通航安全的论证等,所以该项目于 2014 年 2 月正式获批建设。

### 承诺年底前开工

据闵行区交通委透露,后续将按照确保 10 月底开工为目标,倒排工作计划,全力推进后续建设程序的办理节点。同时区交通委牵头,主动对接市重大办、交通委、建管委以及嘉定区和电气集团,形成合力共同推进项目建设。华江路闵行区段全部规划土地程序,工程招投标程序已完成,正在抓紧办理工程报监和施工许可手续。

嘉定区交通委也表示,工程推进难,主要“卡”在了办理各种证件和等待审批回复上。预计 11 月初能拿到相关手续的批复,确保年底前能开工建设。相关工作人员说,目前正在办理施工招投标和施工图审图。嘉定段动迁腾地已完成,正在办理建设用地批准书。“其他的诸如工程规划许可证、航道部门和交警部门的审批可以和工程同步进行,因此并不耽误施工进度”。

“桥两边都是上海,拓宽道路本是利民好事,希望不要拖,能越快越好。”周边居民们盼望相关部门推进的步伐能够再快一些,挥铲动工,让家门口的路早日“宽起来”。

见习记者 徐驰

## 【 难在怎么“推进” 】 一条“经典”断头路 立项5年至今没动工



■ 如今,华江路桥西北侧的房屋已被夷为平地 (徐驰摄)  
■ 今年九月,华江路打通瓶颈行动开始 (资料照片)



本报曾报道闵行区,向连接嘉定和闵行的华江路桥下的违法建筑“挥铲”,打通“区域瓶颈”。(见 2015 年 9 月 8 日头版报道《门前“断头路”何时能走通?》)早在 2010 年就纳入建设计划的华江路拓宽工程,现在的情况究竟如何?近日,本报记者前往现场回访。

### 道路拓宽需求明显

华江路位于闵行区华漕镇。南起北翟路、北跨吴淞江,连接嘉定区华江公路,属城市次干路。为宽 14-15 米、双向 2 车道、机非混合型道路。随着周边的城市化进程的加快和大虹桥、国家会展中心的交通辐射,以及江桥大型居住社区的建设,其服务于区域交通、连接嘉闵高架、北翟高架、S20 外环线等快速路网以及通达虹桥枢纽、七莘路的交通功能亟待提高。

对此,原上海城乡建设和交通委牵头闵行、嘉定两区共同对华江路的改造计划和建设方案进行了研究,确定将华江路列为全市“区与区连通性道路建设”计划,建设规模和实施保留吴淞江原桥、两侧拼接加宽的改建方案。建设内容包