



今年5月，虹梅路地道内发生悲剧，58岁的殷阿姨骑自行车下坡进入地道时，连人带车摔倒，伤势过重，2天后在医院离世。殷阿姨的女儿王女士质疑：地道出入口约40米长的下坡路上，多达14条连续减速带铺成“连环阵”有必要吗？记者走访现场发现，连续铺设的减速带“减速”效果有限，反而衍生了其他安全隐患。但是，相关部门对减速带引发的争议诉求表示“为难”。

骑车下坡摔倒引发悲剧

本该下车推行遵守者寥寥，地道出入口减速带密集引争议

骑车摔倒 不幸离世

5月6日晚9时许，王女士接到紧急电话，说母亲“出了交通事故”，已被送医抢救，伤势严重。她火速赶到上海市第六人民医院。“我到时，母亲已被推入手术室。手术结束后，又被送进ICU病房。”2天后的5月8日中午11时02分，王女士母亲殷阿姨伤势过重不幸离世。

王女士告诉记者，母亲在柳州路上一家如家酒店做保洁工。5月6日晚7时55分，母亲下班回家，骑自行车进入虹梅路地道。“地面监控拍到了她进入地道的镜头。但母亲是如何摔倒的，并没有被镜头捕捉到。”警方赶到时，殷阿姨倒在隧道内距离坡脚约10米的路面，且处于逆向车道上。

记者从王女士提供的相关视频中看到，报警的是一名外卖小哥。民警赶到时，医疗急救人员已经展开急救处理。王女士讲，母亲在被送到医院、进入ICU后一直昏迷，手术进行了5个小时。

医院死亡诊断为：创伤性急性硬膜下出血、创伤性脑疝、左额顶局灶性大脑挫伤伴出血、创伤性蛛网膜下腔出血、创伤性液气胸、创伤性皮下气肿。

司法鉴定 没有碰撞

据警方《道路交通事故认定书》记载，事发时殷阿姨从锦江乐园入口处驶入虹梅路地道，由北向南行驶下坡时摔倒受伤，构成道路交通事故。原因分析：甲（指殷阿姨）驾驶自行车驶入虹梅路地道，行经下坡减速带后摔倒受伤经送医院救治无效死亡，本起事故为甲驾驶自行车意外摔倒所致，属于交通意外事故。

据上海枫林司法鉴定中心出具的《司法鉴定意见书》，殷阿姨的自行车前网篮前侧右侧、右侧刹车手柄外端、右侧脚踏板外端、后书包架右侧等多处见挫痕，“痕迹特征在部位及痕迹形态方面，符合倒地形成”，故分析认为，在本次交通事故中，殷阿姨的自行车未与其他车辆发生碰撞。同时，这份司法鉴定意见书也指出，殷阿姨的自行车“右侧链条脱落”，据此王女士认为，“母亲应该是在连续减速带的震动中，链条脱落引发事故。由于冲击力过大，甚至倒在了逆向车道。”

王女士在为母亲后事奔波的过程中，多次听到别人提到，这里的减速带已造成多人摔倒。“我在处理母亲的股票账户时，证券公司一名员工提到，自己也在哪里摔得眼睛乌青。”

记者目击 飞速下坡

记者实地走访，虹梅路地道位于沪闵路高架和中环路立交下方，供非机动车出入的口子有3个。在出事的地道出入口，记者看



■ 坡道双向28根减速带形同虚设，非机动车纷纷从旁边的窄道通行
本版摄影 子歌

■ 虹梅路地道出入口减速带密集

到，出入口坡道系一半入一半出，短短的一段坡道，约40米长，连续铺设的双向减速带却多达28条，几乎密集到每两步一条。虽然入口有“非机动车必须下车推行严禁骑行”的牌子，但根本无人遵守。这里车辆出入频繁，繁忙时几乎一秒一车，飞速下坡，在通过一条条减速带时，车子都会明显跳动一下，而在坡道中间位置，还设置有一段平坡，于是非机动车到这里时，一个不留神更会增加一个“趔趄”。

减速带如此“排兵布阵”，给骑行者带来的体验不佳，于是，当下坡的骑行者左右无人时，便首选右行；后者跟队，也自动保持起了鱼贯右行的队形。这是为何？记者看到，这些减速带在铺设时，并未完全覆盖路宽，而在靠近一侧墙壁时，留出一点空当，无形中，这里有了第二条“紧急车道”：一段未铺设减速带的羊肠小道。

记者观察到，其实无论在坡道的减速带上“压马路”，还是钻进羊肠小道，都有衍生的风险。非机动车骑行下坡时，连续遭遇减速带制造的冲击，容易加剧安全风险，比如

把握不好车头，自行车震落链条等，容易导致车辆失控；而行驶在羊肠小道上，骑车人与车辆又容易与侧墙擦撞。

记者粗略统计发现，90%以上的下坡非机动车骑行者，不会下车推行，其中又有九成以上选择羊肠小道，只有那些车身较大的残疾人、轮椅车等才会走减速带坡路。

记者还走访了该地道另两个出入口，坡道上同样密集铺设了同规格的减速带，双向分别设有24条和32条。

市民争议 或存隐患

记者随机采访的多位市民均表示，设置“高密度减速带”初衷可能是好的，但实际弊大于利。

设计者通常出于安全考虑，认为密集的减速带可以强制降速，同时引发的连续震动和颠簸也是一种警示。但这种做法带来的安全隐患不可小觑：高密度设置的连续减速带，意味着骑行者每前进一米就要颠簸一次，毫无舒适性可言；频繁的颠簸会加速自行车车胎、轮组（辐条）、悬挂系统、车架焊点

的金属疲劳；也会对电动自行车的电池、电机和车架造成损害。

为了躲避颠簸，许多骑行者会选择从减速带旁的空隙通过，这反而使车辆偏离预设的安全路径，增加与路边障碍物发生碰撞的复杂风险。此外，减速带雨天表面湿滑，容易导致轮胎打滑，引发侧摔。对于自行车和电动自行车，尤其是在下坡时压过减速带，后轮可能发生弹跳和偏移，非常危险。而对于轮椅、手摇车而言，也是安全障碍。

有市民提到，在出入口最关键的位置，设置1—3条减速带给予警示，足矣。如果必须设置，可采用柔性材料，设置醒目标志、标线（如彩色铺装、地面警示语）、反光道钉等，提前给予骑行者视觉刺激，提示前方须减速慢行。

相关部门 合理改进

记者联系了地道养护管理单位徐汇区市政管理中心。工作人员介绍，虹梅路地道建设于1996年，根据竣工图纸，3个出入口均被验收为“非机动车推行道”。出入口坡度的纵坡比是13.3%，远超现行标准5%。而5%或8%以上，则为陡坡。根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》，道路或者交通设施养护部门、管理部门应当在陡坡路段，设置警告标志和安全防护设施，且电瓶车不得超过每小时15公里。

从建成起，虹梅路地道3个出入口都要求非机动车骑行者下车推行，并设置橡胶减速丘（即减速带）。

而根据中华人民共和国公共安全行业标准《橡胶减速丘》（GA/T 487-2020），橡胶减速丘应设置在道路或相关场所的出入口处，起减缓车速作用，要求宽度30厘米至100厘米，高度2.5厘米至7厘米。现场减速带符合相关规范。

但工作人员也承认，现行标准中，没有对减速带的设置间隔作出规定。说起现实情况，工作人员表示“无奈”和“为难”。其一，为了提高警示效果，出入口悬挂的“下车推行”警示标志已经更新多个版本，越做越大，但遵守者寥寥无几，使得警示标志形同虚设；其二，出入口坡道旁边留出的空当，本意是满足无障碍车辆需求，没想到行经车辆都钻这条窄道。“我们接到很多市民诉求，都希望拆除部分减速带。”

工作人员提到，去年9月，市政管理部门已经对减速带做过优化，“降低高度，使非机动车驶过时更加平缓”。他们表示，将继续探讨更合理的改进方案。对此，“新民帮帮忙”将持续关注。

本报记者 陈浩



打开隔离栏增设斑马线

本报报道后Z字形路口交通状况改善

7月4日，本报8版刊登《Z字形路口逆行对冲险象环生》一文，反映杨浦区包头南路与佳木斯路路口交通状况复杂，道路中央的隔离栏挤压非机动车过街空间，导致非机动车对冲现象频发，安全隐患突出。报道发布后引发相关部门高度重视，通过实地考察实施整改方案，打开隔离栏、增设斑马线等措施优化了路口通行环境。

包头南路是一条断头路，南北两段被一条通道隔开，通道内设有1个标准化菜

市场，这使得该路口在佳木斯路处形成独特的“Z”字形，佳木斯路中央还设立一道长约60米的隔离栏。由于包头南路向北连通杨浦中原地区，该路口交通流量居高不下，其中非机动车流量尤为突出。但从包头南路向北通行的非机动车要进入通道，都习惯于从路口直接涌入对面非机动车道，逆行十余米后再转入通道内，与由北向南行驶的非机动车在狭窄空间内形成对冲，极易发生挤压碰撞事故，存在安全隐患。

报道刊发之后，杨浦区相关部门高度重视，对路口交通状况进行了实地调研，并实施了一系列整改方案。记者现场看到，在佳木斯路对着通道的位置，道路中央原本封闭的隔离栏打开了一个缺口，增设了斑马线和非机动车过街通道，路口上方还加装了一组红绿灯，从包头南路向北通行的行人和非机动车，需要先在路口右转到斑马线处，再等待绿灯亮起过街进入通道，不用再像之前一样进

入对面非机动车道逆行，消除了对冲安全隐患。同时，对面车道的机动车停车线，也向后移位了十多米的距离，与通道入口平齐，对该区域非机动车的通行留出了足够的空间，优化了通行环境。

经常在该路口通行的市民袁先生表示，优化之后，无论是行人过街还是非机动车过街，都能够按照指引有序通行，再也不用担心车辆对冲发生碰撞，安全感大大提升。

本报记者
李晓明



本版编辑/唐 戟
视觉设计/戚黎明