

962555

虹梅路 地道

减速带密集设置引争议

30年前的设计已不符合现在的安全要求, 市民呼吁改造地道



悲剧事故回放

今年5月6日晚,58岁的殷阿姨下班途中,骑自行车下坡进入虹梅路地道时,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认为,地道出入口40米下坡路段连续铺设14条减速带,形成“连环阵”,是母亲摔倒的主要原因。

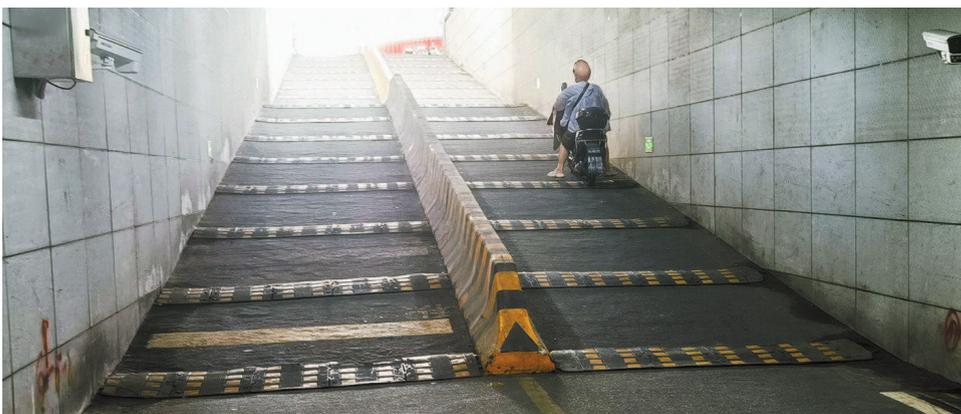
记者走访发现,虹梅路地道3个非机动车出入口坡道均铺设大量减速带,双向(上坡+下坡)数量分别为24、28、32条。

徐汇区市政管理中心称,该地道纵坡比达13.3%,属陡坡,按规定应设安全设施,现场减速带符合规范,但现行标准对间隔无明确规定。

减速带引热议

报道经“新民帮依忙”头条号、微信号等融媒体平台发布后,引发网友关注并热议,评论两极分化。支持设置密集减速带的评论认为:“如果没有减速带警示,自行车直接下坡刹得住吗?”“这个地道如果没有这么多减速带的话,估计伤亡人数会更多,因为速度都会很快,只要有一点意外就会导致高速撞击。”“减速设置没有任何问题,符合规范规定。”“没有减速带会失控。”

反对设置密集减速带的评论则认为:“减速带是有好处,多就不好了。”“那么多减速带绝对没必要,不断的震动反而导致隧道的安全隐患,更不合理的是影响通行,这种设置也违背科学。限速指示牌提醒足够了。”“这样的减速带,颠簸太厉害



上下坡都密布减速带

了!如果骑车人的车技不好,很容易被摔得鼻青脸肿!有好几次,都看到车技不好的人摔倒!”

“下车推行”之争

在虹梅路地道现场,通道入口处均设有“非机动车必须下车推行 严禁骑行”标识。部分网友认为:“应该遵守‘非机动车必须下车推行’的规定,为自己的行为负责。”“不遵守下坡推行的规定,出了事故怪谁啊!”“本来就是坡度大,为了安全必须下车推行。不听指示,冒危险骑行,风险自担。”“减速设置符合规范规定。”

但也有网友质疑,“下车推行”的规定与实际情况脱节。“坡太陡,下车推行?根本就拎不牢车子!”“下坡推行,我可能根本拽不住,平衡也很难掌握,现在的电动车不是以前的自行车,不少规定和评论都想当然。”“下车推行也未必安全,甚至很危险。下坡时,只要后面有人继续骑行,车速飞快,一旦碰到前面推行的人,后果不堪设想。”

记者梳理网友评论发现,虹梅路地道的确摔伤事故频发。网友“清闲的星辰WQ”反映:这条地道里确实摔了不少人!网友“猪猪宝

儿”讲:“我爸前几年在这边骑车下坡,摔断6根肋骨,也是很严重,设计绝对有问题,希望相关部门可以改进,避免更多行人受伤。”另一位网友“蓉蓉溪”说:“我女同学前几年也摔死在此隧道,当时才55岁左右。今天又有人摔死了,以后都不敢过此道了。”而网友“呼吸在水中”则表示:如果摔倒事故频发,那么这个减速带设置就有问题,如果只是个例,可能就是意外。

质疑上坡设置

虹梅路地道3个出入口的坡道,均是一半入一半出。上坡路与下坡路一样铺设了大量减速带。在3条长度约40米的上坡路上,减速带分别多达12、14、16条。

市民在评论中不解:下坡路减速带为了“减速”,而上坡本来就费劲,为啥还要设置那么多减速带?为此,记者再次联系采访了徐汇区市政管理中心。工作人员回应:对于上坡推行的人来说,一条条减速带类似于“台阶”,给站立者以蹬脚的支撑点,起安全作用。而对于骑行者来说,在上坡途中如果失力而停,减速带同样提供了落脚点,也可以作为一个“车轮挡”,防止后溜。

然而记者在现场并未看到“非机动车上坡推行”相关提示,电瓶车多为加大油门骑行上坡,而自行车往往骑行上坡吃力,推行的居多。网友质疑:在约40米的上坡路段铺设14条减速带,完全没有必要,更是一种懒惰的设计。

市民认为,上坡时,骑行者和非机动车都需要克服重力做功,速度会自然而然地、大幅度地降低,甚至自觉推行,这是最基本的物理规律。在本身就强制降速的上坡路段密集设置减速带,多此一举,违背常理。此外,上坡路段的密集减速带,还会徒增骑行者的能量消耗与疲劳感。网友评论:“它迫使几乎所有骑行者绕开它们,会紧贴着墙根骑,从而增加与墙体发生碰撞的危险性。”此举可能会增加上坡失控甚至翻车的风险。而且,雨天减速带表面湿滑,轮胎抓地力下降,在上坡发力时车辆压过减速带,后轮打滑侧摔的风险也陡然增大。

市民在评论中呼吁:这条地道是大约30年前造的,当时95%都是自行车,而现在95%都是电瓶车,当时的设计已经不符合现在的安全要求了,希望有关部门考虑改造这个地道。 本报记者 陈浩

记者手记

虹梅路地道的“减速带之争”,不只是一场关于设计规范的讨论,更是一场关乎生命安全的公共对话。30年前的设计,面对的是自行车时代;如今,电动车已成为主流,速度、重量和制动方式都发生了很大的变化,原有安全设施与现实需求之间,出现了明显脱节。

密集的减速带,本意是守护安全,却在实际使用中成为争议焦点。下坡“连环阵”让部分骑行者失控摔倒,上坡“台阶式”设置又让推行者和骑行者都感到不便甚至危险。事故频发,说明现有措施未能有效化解风险。

管理部门称设置符合规范,但规范是否应随时代更新?当市民普遍反映“颠簸易摔”“推行困难”“雨天更险”,这些声音理应进入安全考量。在现场,记者半个小时内仅看到一名骑车市民下车推行。

安全既不应该“一刀切”,也不应该一成不变,而应是科学论证与民意反馈的结合。建议相关部门尽快组织交通、工程、安全等领域专家,结合现场实际与事故数据,重新评估减速带的数量、间距,设计可行的改造方案,让地道既能控速,又能真正护人。

时移世易 当改则改

子歌



小区旋转门又成居民进出关卡

改造工程预计下月完成

旋转门成“拥堵关”

2022年1月24日,本报6版曾刊登《旋转门仅容一人过 早晚高峰成关卡》一文,报道了杨浦区市光路1128号工农三村的一扇大铁门常年紧锁、仅留半扇狭窄旋转门供人通行的情况。由于周边有两所学校,且靠近地铁站,该门成为居民和学生的必经之路,早晚高峰时段拥堵严重,存在明显安全隐患。

报道刊发后,居委会曾在高峰时段将铁门完全打开,方便家长和学生通行。然而到了同年10月,铁门再度被锁。经“新民帮依忙”二次介入,才重新开放。近日,市民何先生再次来电反映:铁门又回到了“老样子”——仅开半扇旋转门容一人通过。“反反复复何时是个头?从这里走真的太容易出事了!”记者接到反映后,再次赴现场调查。

工农三村小区规模较大,一条南北向通道连接开鲁路与市光路,旋转铁门正位于通道中间。铁门西侧是“中原幼稚园”,东侧是“工农新村小学”。何先生介绍,此前在上下学时段,铁门都会完全打开,钥匙由幼儿园保安保管,“上午、下午各开放一小时,大大方便了家长与学生通行”。但自今年6月底起,即便是高峰时段,铁门也只开半扇旋转门。保安表示:“钥匙被物业收走了,门开不了。”

上午8时,记者在现场看到,这扇宽约4米的铁门上已锁,仅留一扇狭窄的四叶旋转门供人通行。门口地面虽漆有“消防通道,禁止占用”的黄色标识,但两侧仍停满了电动车和自行车。正值幼儿园入园高峰,人流不断,但由于

旋转门沉重且狭窄,一次仅容一人通过,很快门前就排起长队。更令人担忧的是,旋转门下还有一道高约10厘米的门槛,稍不注意便容易绊倒。

何先生说:“幼儿园孩子大多3至6岁,走路不稳,家长每月还要搬运被褥晾晒,抱着被子从这个旋转门通过,更是难上加难。”

物业坦言管理难

一听说记者到来,十多位居民纷纷围拢反映情况。“年轻人都容易绊,别说老人和孩子。”“孩子背着书包容易被旋转门卡。”“婴儿车、轮椅、大件行李根本过不去。”“一到下雨天,这里堵得一塌糊涂。”该门位于小区中心,距轨交8号线市光路站出口又近,成为不少居民和学生的首选路径,一旦绕行则十分不便。也正因人流密集,铁门关闭

不仅费劲,更存在安全隐患。

中原幼稚园保安透露,关闭大门也是无奈之举:“之前大门敞开时,不少黑摩的和共享单车借道穿行,家长担心撞倒孩子,也要求我们不要开门。”

小区物业人员也坦言,确实有居民反对开放铁门,认为有黑摩的在小区穿行,大门一开,管理难度更大,而物业人手有限。不过他同时表示,旋转门改造已被纳入今年计划,目前由工农三村第三居委会牵头推进。

改造方案已确定

“设置旋转门本意是禁止车辆通行,但设计确实存在不合理。接下来我们将拆除旋转门,重新设计为双向通行的工字形大门,并加装遮雨棚,提升通行

便利性与舒适度。”第三居民区党总支书记张先生表示,早在今年初,旋转门改造工作就已稳步推进。

据介绍,居委会近期将联合业委会、物业,召集居民、家长和教师代表共同商讨方案细节,就可行性与安全性听取意见,力争让“绊脚门”真正转变为“睦邻门”。张书记承诺,整个改造工程预计在今年10月完成。

本报记者 季晟祯



本版编辑/刁炳芳 视觉设计/黄娟