

“那个减速带太折磨人了，我的轮椅从上面推过去的时候，咯噔一下，颠得我腰上的骨头都要戳出来了！”日前，市民陈女士向《老叶较真》记者抱怨说，她因骨折去长征医院急诊，家人用轮椅推着她从凤阳路进医院时，那减速带震荡得厉害，让她差点昏厥。陈女士说，医院门口道路上装减速带，难道不应该安全适度，考虑患者的感受吗？有外卖小哥告诉记者，凤阳路这一段又堵又颠，他们把这样的路叫“蹦跳路”。



车多路窄“非机”挡道，人车混行很危险

患者抱怨医院门口减速带太不友好

100米装了4条减速带

12月1日下午，记者骑着自行车，在长征医院急诊门口的凤阳路上，由西向东骑行。这是一条单行道，在不足100米的路段铺设了4条震荡减速带。从成都北路进入凤阳路，路口上的减速带间距较小，往东，间距增大。自行车经过减速带时，如果不减速，车轮就会跳起来。

下午3时许，记者看到有两辆120急救车停在靠医院急诊那一侧，有患者被医护人员从急救车上抬下来。行人、轮椅上的患者、骑电瓶车的快递小哥，以及机动车，在该段凤阳路上混合通行，场面比较混乱。

陈女士说上月底，她因为骨折，家人开车送到医院门口后，再用轮椅把她推进医院，经过减速带时没留神，轮椅都颠起来了。“当时不知道是腿疼还是腰疼，感觉腰上的压力很大，骨头都要戳出来似的，疼得差点昏过去。”

如果从路边经过，轮椅不压减速带，是不是就免受震荡之苦呢？记者看到，减速带两头，跟路肩之间留有大约半米的空间，如果轮椅从这个位置推过去，确实不会受到减速带的影响。但是当出租车、私家车以及120急救车停在路边占道时，轮椅就只能从减速带上推过去。

一名熟悉情况的市民告诉记者，以前减速带比现在看到的长得多，与道路两边的路肩几乎不留空。“你们看，路面上这一排排小洞眼，就是拆掉一截减速带留下来的。按照先前这个长度，自行车都没法绕过去。”

“非机”挡道，人车混行很危险

除了凤阳路上的减速带，医院急诊两处入口，也都安装了减速设施。这些减速带是不是医院安装的？医院急诊门口的保安喊来保安队长，队长跟记者说，医院不会到马路上去装减速带，但是进医院的通道上的减速带，是他们医院装的。那地方属于医院内部区域。

记者走访时看到，凤阳路这一段道路窄，两侧人行道更窄。路北有工地，防护墙占去一部分人行道。很窄的人行道上停满了共享单车和电瓶车。部分非机动车没法停到人行道

上，只好停在机动车路面上。

“马路对面也是我们医院的工作区，医护人员经常要两边来回。门口路窄人多，又是单行道，如果车辆不减速，容易造成交通事故。装减速带的目的，应该是迫使机动车在医院门口缓慢通过。这样一来，又造成人车拥堵的情况，特别是早晚高峰时段。”一名安保人员无奈地说。

记者看到，每当成都北路上的绿灯亮起，车辆从西往东来，确实会在凤阳路这一段形成短时拥堵。无论是机动车还是非机动车，都会放慢速度。有的快递小哥跑得急，电瓶车在减速带上驶过时，就会跳荡一下。

一名在路边理包裹的快递小哥告诉记者，他们天天在街面跑，发现这样的“蹦跳路”还有不少。凤阳路这一段“蹦跳路”，颠簸得太厉害，确实要小心。如果不减速，容易出事故，不是伤了自己，就会伤到别人。“我们每天在这里送货，都知道小心通过。路况不熟的人确实要留心。”

这段“蹦跳路”该由谁来管？

记者了解到，减速带属于道路交通标志、

标线等附属设施，其设置、调整需符合《上海市道路交通管理条例》和《上海市公路管理条例》的要求，由交通行政管理部门审核并保持功能完好。减速带只能设置在机动车道上，而且需要经过交管部门现场评估，确认有必要才可以设置。

减速带安装位置应依据道路的交通流量、车速限制以及事故频发地段等因素综合考量。在学校、医院、居民区等人员密集区域附近的道路，减速带需合理设置，以有效降低车辆行驶速度，保障行人安全。对于交通流量大且车速较快的主干道，减速带的安装要更加谨慎，需根据道路的实际宽度和车辆行驶轨迹，选择在合适的位置设置，避免造成交通拥堵。例如，可在路口前适当距离设置，引导车辆提前减速，有序进入路口。

那么，凤阳路这一段的减速带是不是交通行政管理部门设置的呢？黄浦区建管委相关负责人给了否定的回答。该负责人表示，该路段减速带设置问题是交警部门负责的。因为涉及到医院，应该是医院和交警部门协商过。

不过，黄浦区交警部门回复本报记者时

确定地说，该减速带不是交警部门安装的。那么，是不是交通行政管理部门安装的呢？黄浦区建管委相关负责人没有给出确切答复，只说施工可能是该委所属道路养护部门做的。

道路减速带有时也肇事

今年5月，58岁的殷女士下班途中骑车经过虹梅路地道下坡时摔倒，两天后因伤重不治。事发后，殷女士的女儿实地察看，发现地道口下坡40米道路上竟然有14条减速带，并认为这样设置减速带不合理。

《司法鉴定意见书》分析认为，该次交通事故中，殷女士的自行车未与其他车辆发生碰撞，自行车“右侧链条脱落”。殷女士的女儿据此认为，应该是在连续减速带的震动中，母亲的自行车链条脱落引发事故。

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。事故现场减速带符合相关规范。

当时相关工作人员告诉记者，去年9月，市政管理部门已经对减速带做过优化，也就是降低高度，使非机动车驶过时更加平缓。记者在现场看到，现在虹梅路地道的橡胶减速带看上去确实是扁平的。

也有市民在《老叶较真》后台留言，称浦东滨江骑行道路上的减速带过多，10公里至少150个减速带。减速带的设置有单条、双条、三条甚至四条，骑共享单车通过时，他被震得手麻脚麻也麻。

该市民直言，减速带可以有效阻止骑行族飙车，但是设置过多的减速带，也直接降低了普通市民的骑行体验。

不过，相关部门听见了市民呼声，不久前，已经对该骑行道路上的减速带做了大幅优化，基本上没有“三连”的减速带，市民的骑行体验也得到了提升。

