

间隔0.8米的阻车桩有点“挤”

相关部门按照“不小于1.5米”的标准,多处整改

为防止机动车闯入非机动车道加装阻车桩,日渐成为相关部门规范通行秩序、保障交通安全的惯常操作。

保障安全之举,却带来了安全之虞。武汉市东西湖区金山大道与雷达山路交会口,一处2.7米宽的非机动车道道口,设置了4根石质阻车桩,桩与桩之间的距离仅约80厘米。

“拥挤”的阻车桩带来不少安全问题。这里,非机动车刚蹭阻车桩的场景几乎每天都在发生,多位市民在此摔伤,甚至摔成骨折住进医院。

连日来,《拍“板”》栏目记者调查发现,对于阻车桩间距设置标准,多个部门无统一说法,导致路面上的阻车桩间距各异,埋下了安全隐患。

在记者推动下,东西湖区交管、城管、城投等多部门已按照“不宜小于1.5米”的标准,对阻车桩间距进行了优化调整。截至目前,该区已有18处阻车桩得以整改。

阻车桩间距仅0.8米 有人撞上后骨折

11月13日傍晚,东西湖区金山大道与雷达山路交会口,4根石质阻车桩竖在非机动车道的道口。不少路人骑车至此,选择了自主减速。阻车桩上,可见不少刚蹭痕迹。

记者掏出卷尺测量,发现该处非机动车道宽仅2.7米,却装了4根阻车桩,桩与桩之间的宽度仅约80厘米。

55岁的市民胡爱学家住附近的恒大帝景小区。他称:去年7月15日清早,他骑车去买菜,途经该道口时,车撞上阻车桩。他摔倒躺在地上整整15分钟,才缓缓坐起身。医生诊断:他小腿脚踝三处骨折,打了16颗钢钉,花了1万多元医药费,差不多半年无法上班。

如今,胡爱学的脚伤已愈,但心理阴影仍在。每次途经该路段,他都会特意绕开上述阻车桩。

市民吴翠红给这些阻车桩起名“梅花桩”。她骑车从此路过,精神都会高度集中。“我经常看到有人在这里摔倒。有一次,我一个朋友的腿撞上石柱,疼了两个星期。桩设得太密了,如果不整改,迟早会出大事!”她说。

市民:间距应该宽一点!

“这个问题确实应该改一改!”13日,《拍“板”》记者在上述点位采访时,67岁的市民赵先生这样说道。

每天清早,老赵都要骑车送三年级的孙子去上学。好几次,孙子的腿部都撞到了阻车桩上。

对于宽度仅80厘米的阻车桩,赵先生说,这个宽度仅够骑车人勉强通行,且必须对准角度不能有误差。“问题是谁能保证骑车这么精确,没有一丝疏忽呢?”

赵先生话音刚落,记者身后传来“哐当”一声巨响。原来,一名刚刚骑车而过的小伙子撞上了阻车桩。小伙子姓张,他俯身拉起裤脚查看,只见其右腿膝盖处一片淤青,隆起一个大包。

“我之前也看见两辆电动自行车

在这里相撞,没想到我自己也‘中招’了!”小伙子一脸苦笑的说,如果阻车桩间距设得宽一点,我也不至于撞上。

0.52米至1.75米 阻车桩间距各不相同

记者采访获悉,“拥挤”的阻车桩在东西湖区多个路段均存在,还曾多次引发安全事故。

11月6日晚,东西湖区二十四小城门口,一名快递小哥骑行送外卖时,腿部不慎撞上阻车桩,导致小腿骨折。“花了1万多元医药费,好在公司给我买了保险。”他表示,次日,这根阻车桩就被拔除了。

11月21日,市民潘先生特意将记者带到金山大道九通路路口回忆道:今年8月一天夜晚,他骑电动车路过该处的阻车桩,为避让前方一位骑车女子,他的小腿迎面撞上阻车桩,当场撞出一个血窟窿。

连日来,记者探访金山大道沿线发现,路面阻车桩间距各不相同。九通路与凌云路交会处,阻车桩间距仅0.52米;东西湖万达广场附近,阻车桩间距为1米;金山大道与五环大道交会口,阻车桩间距为1.75米。

记者观察到,有的阻车桩被设在路中央,将非机动车道道口“一分为二”;有的道口采用“双桩”设置,原本不宽的路面,被强行收窄为一股车道;还有的道口采用“多根均分”的方式,在非机动车道上密集设置多根阻车桩。

“安装的方式各不一样,白天视线好还行,一到夜间很容易引发事故。”一位外卖小哥说。

缺乏统一标准 各施工单位“自行掌握”

阻车桩究竟应该怎么设?记者走访了多个部门。

14日,东西湖区城市管理执法局市政公用服务中心余主任透露,该区参与建设设置阻车桩的,既有区交通局、区建设局,也有区交警大队等部



东西湖万达广场对面的一处阻车桩,间距为1米。

门,还有些阻车桩是临街单位和小区物业私自设置的。

“这些单位是业主单位,各自委托不同的施工单位负责具体安装。城管部门不参与规划和设计。”余主任说,以群众反映的金山大道、雷达山路交会处为例,其业主单位为区交通局,建设单位为武汉市汉阳市政建设集团和区城投公司。

东西湖区交通局规划建设科科长张杨透露,该局依据武汉市汉阳市政建设集团和武汉市市政工程质量监督站共同参编制定的《市政公用工程细部构造做法》进行阻车桩的规划设计。该文件指出,阻车桩“中心间距宜为1.3米至1.8米”。“阻车桩本身直径就有20至30厘米,相关单位在设置时,应充分考虑桩与桩之间的有效距离。”

然而,曾参与东西湖区三店西路阻车桩施工的中建三局一公司一王姓负责人透露,他掌握的阻车桩间距标准是“外缘与立缘石净间距不小于1米”。

采访中,各部门、建设单位有关负责人都认为,阻车桩间距没有明确的统一标准,全靠施工单位和一线人员自行掌握。

交管部门:间距不宜小于1.5米

随后,记者就此咨询市公安局东西湖区交警大队。该大队秩序科负责人介绍:关于阻车桩的安装间距,法规上确实没有明确的统一标准。

“目前,我们一般指导施工单位将阻车桩的间距设置为1.5至2米。”该负责人称,考虑到私家车的车身宽度一般在2米左右,按照1.5至2米设置阻车桩的间距,既能将机动车挡在非机动车道外,又能兼顾路人骑车的安全。

该负责人说,设置阻车桩能有效防止机动车违停或与非机动车抢道,但对骑车人来说毕竟是一个“异物”。

因此,为缓解这个矛盾,交管部门在组织安装阻车桩时,会尽可能从人性化角度考虑,采用柔性塑料警示柱,以防止伤人。

采访中,东西湖区城管执法局相关负责人表示:阻车桩的规范安装,涉及多方,既关乎市容市貌,还与市民日常安全出行息息相关。“要彻底解决安装不规范的问题,需要多个部门联动,商讨出可供操作的统一细化规则。”

相关部门立行立改 18处阻车桩已整改

令人欣慰的是,《拍“板”》记者将连日调查获得的第一手材料转交给东西湖区城市管理执法局和区交通局后,很快获得了他们的积极回应。

11月14日当天,区城管执法局牵头联系几家道路建设和施工单位到现场踏勘,对道路阻车桩设置不规范的问题进行自查自纠,并举一反三,逐一消除潜在的安全隐患。

15日,对于群众反映强烈的金山大道与雷达山路交会口处的阻车桩过密问题,东西湖区城投公司组织施工人员进行整改。施工人员现场拆掉2根阻车桩,将阻车桩的间距由0.8米拓宽为1.65米。

现场,一位市民路过该处,看到阻车桩间距被拓宽,点赞:“改得好!真的改得好!”

记者从区城管执法局获悉,截至目前,金山大道沿线已有18处阻车桩得以优化调整。下一步,该局将继续排查相关问题,全力消除安全隐患,方便群众出行。

文/记者尹勤兵 杨荣峰
图/记者尹勤兵

拍“板”



金山大道与雷达山路交会处阻车桩被拓宽后,非机动车通行顺畅了许多。