



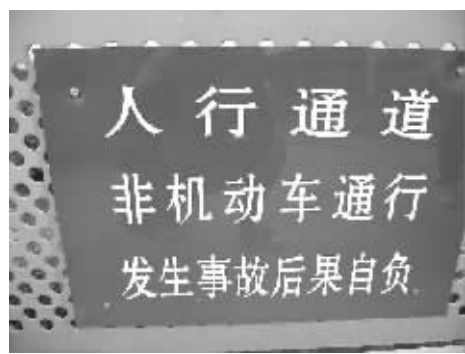
从这个角度可以看出人行便道的坡度很陡 资料图片

夹江大桥人行道告示变脸 非机动车出事“后果自负”？

■市民质疑:坡道太陡,如此告示是推卸责任 ■专家建议:大桥人行坡道应该改一改

这两天,不少南京市民在经过夹江大桥的时候,发现一个很奇怪的现象。大桥在江心洲一端的便道上挂着“仅供推行”的提示牌,可在扬子江大道一端的牌子上却新挂出了“非机动车通行,发生事故后果自负”。市民认为,这座大桥设计存在缺陷,即便是推行也很难,容易摔倒,在此挂上“后果自负”的牌子,是相关部门在推卸责任。最近,夹江大桥一直是关注焦点。市民纷纷质疑夹江大桥的设计存在安全隐患,专家也建议人行坡道应该改一改。

□快报记者 是钟寅 孙兰兰



河西这边的告示牌(图左)与江心洲一边的告示牌(图右)的说法截然不同 快报记者是钟寅 孙兰兰 摄

非机动车出事“后果自负”

夹江大桥连接江心洲和南京市区,这样一座桥开通后,按道理会让岛上居民出行变得更加便捷。可自大桥通车之日起,岛上居民的争议声就没有停止过。争论的焦点集中在没有汽车的市民如何过江。岛上大部分居民都没有买汽车,骑自行车、电动车过江是主要出行方式,但骑车不能走机动车道,只能从便道通行。便道坡度较陡,出于安全考虑,相关部门在便道入口处设有多处警示牌,提醒市民,“人行天桥,仅供推行,严禁骑行”。

昨天,市民张先生从江心洲这一头的便道上桥,当他走到市区一侧,准备要下桥,看到栏杆上有一块崭新的警示牌“人行通道,非机动车通行,发生事故后果自负”。他回家时,特意又在江心洲这一段便道口看一看,发现还是“仅供推行”的警示牌。

张先生认为,挂出这样的警示牌,是有关部门在推卸责任。桥西边是说骑车人可以从便道走,但必须推行,到了桥东边就警告,非机动车从这里通行的话,一旦发生事故,后果自己负责。他调侃道,“牌子挂得我们无所适从了,到底应该怎么走呢?难道桥两边规矩还不同,东面不负责,西面就能负责?”

30°陡坡,推车好辛苦

昨天上午,记者来到夹江大桥调查。桥西侧江心洲一侧的便道口挂着两种牌子,不仅有“仅供推行”,还特别提醒“禁止雨

雪天气车辆通行”,此外提醒还禁止三轮车和手推残疾人车通行。桥东侧靠市区的一端则挂上好几个“发生事故后果自负”的牌子。路过的人介绍,过去桥两端都只有一种“仅供推行”的牌子,最近才看到这种“免责牌”。但在调查中记者发现,真正把警示牌放在心上的人也不多,骑电动车的人大都不遵守规定,在便道的斜坡上骑车的现象非常普遍。在短短5分钟内,记者看到四五个人都是从便道上骑电动车上下。

“不是我们故意要违规,这个便道实在是太陡,电动车又重,没力气推上去。”一位骑车上去的女士说,电动车接近60斤,自己体重还不到100斤,要通过一个30°左右的陡坡,再挪动到十几米高的桥上,着实是一项艰苦的工作。“我有一次勉强推上去,结果到一半就推不动了,差点摔倒。”此外,市民还抱怨便道让人推车上下斜坡是不锈钢板的,一旦沾水会非常滑,很容易让人摔倒。

市民调侃,我们干脆“扛着走”

居民们对夹江大桥颇多微词,他们说这个位置本来是一个渡口,大桥通车后,渡口取消,有时候反而没过去方便。例如,雨雪天气便道不能走,居民要么坐公交车,要么就得到江心洲南北两端的渡口,出行路途上花费的时间要翻一番。有人曾在雨雪天气不顾警示标志,强行推着车上下,结果不少人都摔伤了。

岛上居民都在议论非机动车如何通行的问题,有人调侃,“我们干脆扛着车子上下算了。”“电动车一个人哪能扛得动,我们可以两个一组,在桥下当挑夫,专门帮人抬电动车,生意肯定不错。”

居民存在疑惑,现在夹江大桥两端警示要求不一,到底非机动车能不能通过大桥人行便道?若是设计安全规范,又何必在此特别注明“后果自负”?

交警:确定可以推行

在江心洲一侧的上桥口,有交警值勤。交警表示,并没有接到通知,便道仍然可以供非机动车通过,但无论是自行车,还是电动车,都必须推行,禁止骑行。他们也不清楚,为何会挂上这些牌子。虽然交警也禁止三轮车从桥上通行。

在记者询问的过程中,不断有非机动车从机动车道上夹江大桥。交警无奈地说,执勤作用有限,很多老百姓根本不理交警的劝导,要是阻拦就堵在路口不走,影响交通。“他们这是把自己的生命安全放在心上,万一给机动车撞上,吃亏的肯定还是自己。”

最后,记者从相关部门了解到,挂出“后果自负”的警示牌,并不是禁止非机动车通行。因为这座桥的便道太陡,骑行危险,推行也有可能摔倒,尤其是在雨雪天气里,受伤的人很多。为提醒市民注意安全,才挂上这样的警示牌。

(张先生线索费80元)

回应

现在进行改建“不可能”

最近发生了一系列关于夹江大桥的事件,市民一直在质疑,这座桥存在先天缺陷。究竟规划设计有没有问题?昨天,记者就此问题再次进行了采访。

“设计只能按照规划来做。”当时的设计者告诉记者,这座桥交给他们设计的时候,政府的定位就是时速为80公里的城市快速路。它其实是长江隧道的一部分,连接江心洲与江南的功能还在其次。长江隧道最初的方案,与其它城市的江底隧道一样,是直接由江南入地,打通到江北。后来为了方便江心洲将菜、葡萄等往外运输,因此决定用“一桥一隧”的方式。因为桥上还通公交车,上下车的乘客需要步行,因此优化方案时又在两旁增加了人行道。

这让江心洲的居民觉得很不能接受:桥就建在家门口,却只让走汽车,而岛上居民绝大多数出行都是靠自行车、电动车或者摩托车。

对此,设计方表示,设计只能按照规划部门的规划来,不可能私自增减或改变。

记者采访了一些桥梁专家,专家也认为,从目前看来,桥梁总体设计并没有问题,但政府部门在规划的时候显然不够周全,没有考虑到这座桥还要满足居民骑车通过的功能。“现在去改建,肯定不可能了。因为涉及到桥梁的荷载能力等很多问题。”

采访中,也有桥梁专家表示,即使规划时考虑了旁边增设慢车道,实现起来难度也很大。

据了解,为了保证桥下通航需求,夹江大桥底部的净高就是10多米,按2%坡度来算,即每前行100米下降2米高度,慢车道至少也得有六七百米以上的引桥长度才能落地。而江心洲地方狭小,快车道现在的坡度是4.5%,如果改成2%,根本无法与隧道口对接,那只有修建专门的慢车道匝道。“好几百米长的匝道建起来,需要占很大的空间。”还有一个办法就是建成螺旋式,不过骑行起来会比较危险,而且很累。

追问

能不能将人行坡道改一改

不过,专家们也认为,现在再去增设慢车道可能很困难,但是能不能考虑将人行坡道改一改呢?

“桥建在这里,居民们又确实有这样的需求,在桥上骑车不行,至少可以让市民推车推得轻松一些,安全系数高一些。”专家表示,如果人行便道只有台阶,那么表示只能行人通行,但两边设了坡道,说明是允许推车通行的,那就该考虑到什么样的坡度什么样的桥面材质对推车人来说,是安全可靠的。“现在出事的,并不仅仅是在坡道上骑车的人,很多人只是推着车走路,也会摔倒。这显然就是设计缺陷了。”专家认为,将桥两端的人行坡道坡度降下来,也不是难事;此外,在斜坡上采用不锈钢板更不适合,一下雨就成了“滑梯”,应当增加相应的防滑措施。

夹江大桥的麻烦事

刚开通就遇“掉角门”

南京江心洲居民反映:夹江大桥开通后才几天,非机动车便道上不少台阶已经破损,自行车脚蹬一蹭就掉角,看上去是“伤痕累累”。

记者留意到,原因是滑坡与地平面衔接处出现大窟窿,还露出了钢筋。与其对称的台阶另一侧的滑坡与地平面衔接处也破损出一个大窟窿。顺着这个东引桥的台阶向上行走,台阶多处可见棱角破损,破裂分离脱落的碎砖块还遗留在台阶上,裂痕都是新的痕迹。在一段滑坡边缘可见五六处台阶棱角受外力磕碰破损。记者粗略数了一下,这样的破损处有几十处之多。 综合

老汉坡上摔倒 不治身亡

8月28日下午1点多钟,七十多岁的孙老汉骑电动自行车去江心洲看望老朋友,老朋友在临别时还送一箱葡萄给他。在经过江心洲夹江大桥时,他正沿着陡坡推着电瓶车慢悠悠地往下走。可下了不到一半的台阶,老人突然脚下一滑,“扑通”一声向后摔倒在地,当即不省人事。在120急救车送往明基医院的途中不治身亡。 综合