



核心报道

隔离栏

消失4年,中山东路重现隔离栏

当年为了景观拆了,现在为了交通又回来了
交管部门:只在交通拥挤路段安装,不会全面铺开

昨天,南京中山东路逸仙桥至解放路段,双向快车道之间,消失了4年多的塑钢隔离栏又被重新安装上。南京交管部门相关人士解释称,由于该路段车流量太大,恢复安装隔离栏是为了防止车辆违规掉头。这种隔离栏只装在交通拥挤的路段,不会全线安装。

现代快报记者 李绍富



中山东路新装上的马路隔离栏 现代快报记者 李雨泽 摄

时隔4年,中山东路重现隔离栏

4年前,中山东路几个地下过街通道修好后,与其他主干道一起,将隔离栏全部拆掉,换成了双黄线。为防止车辆违规掉头,沿路安装了很多电子眼监控。

昨天上午,路过中山东路军区总院附近的市民发现,消失了4年的快车道隔离栏,一夜之间又重新装上了。不过,整个中山东路沿线,目前只有逸仙桥到解放路一段安装了白色的隔离栏。

“其实还是有隔离栏好,这段路车流量太大,不装隔离栏,经常有车违规掉头,导致堵车。”开车路过附近的张师傅说,另外,没有隔离栏的话,不少市民会横穿马路,很危险。

只装在特殊路段,不会全线铺开

中山东路以及其他主干道不会全面恢复隔离栏?

对此,南京交管部门相关人士称,恢复安装隔离栏是为了防止车辆违规掉头,目前只是在中山东路

逸仙桥至解放路段恢复,不会全线铺开安装,更不会在全市其他主干道上全面恢复。

“这个路段交通状况特殊,每天从龙蟠中路、解放路以及中山门过来的车子很多,车流量太大,加上附近有医院,没有隔离栏的话,不少车子会违规掉头,对通行造成影响。”相关人士称,重新安装隔离栏,主要是为了防止车辆违规掉头,同时避免行人随意横穿马路。而在其他交通容易拥堵的特殊路段,不排除会选择性地安装隔离栏,但可以肯定的是,“不会全面铺开”。

中山东路隔离栏变迁记

2009年10月 2009年12月 2010年1月

全面取消隔离栏 打造“景观大道”

2009年10月份,南京汉中路、中山东路以及中山南路等主干道,全面取消了隔离栏,以双黄线代替。当时的建设管理部门解释称,中山东路取消隔离栏,是因为位置太特殊,这条路被定位为南京的景观大道,虽然隔离栏有利于交通,却煞风景,看上去不美观。

而在隔离栏拆掉后,出现了不少市民随意横穿马路的现象。“记得刚拆掉时,相关部门还曾在过街通道附近安装了一个小喇叭,提醒行人过街从地下通道走,可根本不管用。”家住西华门的周师傅说,后来中山东路沿线都安排了手持小旗子的交通志愿者,提醒行人不要随意横穿马路,效果还是不好。

没了隔离栏,不但交通受到影响,附近的绿化带也遭了殃。由于行人随意横穿马路,踩踏绿化带,导致部分花坛的花木被踩死。当时,园林部门还想出个办法,在绿化带毁坏严重的路段,拉起黄色的“警戒线”,提醒市民不要踩踏。

防止行人穿马路 装上昂贵“花木拦”

为了方便交通,并尽量防止行人随意横穿马路,相关部门又想出了一招:2009年12月,在路中央摆放木制的花箱,这样既增加了景观大道的美观,又有利于交通。

当时,交管部门在中山东路的中山门入口附近、军区总院以及全民健身中心三个路段的快车道中间,安装了花箱。

当时交管部门的解释是,安装花箱隔离是为了方便交通和出于安全的考虑。中山门从沪宁连接线上下来的车多,而军区总院和全民健身中心附近两侧都有公交车站,行人横穿马路的多,容易发生危险。

而根据当时的公开报道,这些花箱全是防腐木材质,价格不菲,一个1.2米长的,就要1000多元。而以前的金属防护栏,一米的成本才200元左右。

花箱的养护也很麻烦,因为设置在快车道中间,要想给花箱浇水,得在深夜车流量小的时候,但是工作人员的安全仍然得不到保障。

花箱影响交通 不到一个月就被拆

花箱安装后不久,不少司机反映,本来就不是很宽的道路,变得更为狭窄了,而且开车时总是提心吊胆,生怕车子撞上花箱。刚装好没几天,军区总院附近的40多个花箱,就被撞得面目全非。

2010年1月,在完全安装结束不到一个月,这批花箱又被“请离”中山东路。相关部门当时给的理由,跟安装时一样,“为了方便交通”。

而当时建设管理部门的解释是,花箱虽然看起来美观,却存在不少问题。一方面占据路面影响交通,另一方面养护麻烦,费用也太高。

花箱被拆除后,中山东路全线又恢复到双黄线状态。后来,在交通最为拥挤的路段,早晚高峰时,交管部门会在快车道中间摆上移动式的隔离桩。交通高峰时段过去后,再收走隔离桩。

“一番折腾后,最终还是把隔离栏给请回来了。”有市民说,相信这次隔离栏的运气会比以前好一点,短时间内应该不会再次被拆掉了。

40米长的路设了16条减速带 这是在考起伏路吗?

夹江大桥江心洲匝道颠得司机吃不消,装了才几天,又拆了

“这是在考起伏路吗?”最近几天,路过南京夹江大桥江心洲匝道的司机,都被“颠”得不轻:一段仅40米长的路面,却设置了16条减速带,最近的两条减速带,相距不过20厘米。由于这里是从江心洲进入市区的必经之路,对于这么多减速带,居民们意见很大。昨天下午,现代快报记者在现场看见,大部分减速带已经被拆除。

现代快报记者 陈志佳



这些减速带,昨天大部分已被拆除 现代快报见习记者 邱稚真 摄

每隔一米多,就有一条减速带

昨天,现代快报记者驱车前往江心洲,从江心洲出口下去后,看到一个检查站前设置了三条减速带,原以为这就是市民反映的地方,没想到,一位过路司机说:“绕过去,上桥口那里才壮观呢。”

记者绕了一圈转到上桥口,发现不少车辆正在排队。仔细一看,大家仿佛都在驾考现场,排队等着经过“起伏路”,地上密密麻麻地排着减速带。

记者下车后,步行从第一条减速带走到最后一条,发现这段仅40米左右长的路面,竟然有16条减速带。而其中最后一条距离倒数第二条有10多米的距离,也就是说,如果只计算最密集的部分,那段不到30米的路面上,竟然有15条减速带,平均不到两米就有一条。最为夸张的是,距离最近的两条减速带,相距只有20厘米。

万一救护车路过,颠到病人咋办

经过这样密集的减速带,感觉如何?记者驱车走了一次。速度当然不能快,只以5码的时速缓慢前行,一下、两下……究竟颠了多少下,很快就数不清了,因为只能感觉到车在不停地颠簸。大约半分钟后,终于过完了最后一条减速带,握方向盘的手都震得有点麻了。

刘先生家住江心洲,几乎每隔一天就要进一趟城,11月2日是他第一次经过这段路,“真

是被吓到了,还从来没有走过这种路呢,开个玩笑说,要是中午吃多点,一路颠过去都有点想吐。”刘先生说。

玩笑归玩笑,大家普遍担心的一点是,万一有救护车经过,车上的病人怎么办?“我们倒无所谓,如果是孕妇或者病人,恐怕不能这样颠啊!”刘先生说。

是为了防渣土车,目前已拆除大部分

昨天中午,一辆施工车在减速带一侧停了下来,工人们下车,很快将供汽车通行那一侧的减速带拆除了。

据了解,减速带是南京长江隧道公司安装的,如此密集地设置减速带,是为了“对付”渣土车。一名在现场监督施工的隧道公司工作人员说:“经过这里的渣土车太多,基本上都超载,对路面和桥面造成了比较大的影响。而且渣土车经过这里时速度太快,事故太多,所以我们才这样设置了减速带。”

记者了解到,这些减速带,也就是最近几天才装上的。

显然,这么多的减速带给江心洲居民带来了麻烦,在他们的反对下,隧道公司决定拆除其中的大部分,只留2到3条。

昨天,现代快报记者从交管部门了解到,减速带的安装和设置,尤其是合适的间距是多少,目前并没有相关国家标准,“太过密集,确实对车对人都不好,虽然起到了减速的效果,但通行难度和噪音也加大了,而且,如果有骑自行车和电动车的人经过,很容易滑倒。”

如果多为普通市民考虑一点,这样的事完全可以避免