

记者
观察

「机非分离」道路细节需注意



近年来,为进一步提升市区道路环境,确保市民出行安全,市区许多路段实行了“机非分离”,将非机动车道与机动车道明显区分开,防止机动车驶入。此举有效保障了非机动车和行人的出行区域,越来越多的市民能自觉按道行驶,汽车来往也更加通畅,交通秩序更好了。

27日下午,市区安然桥下机动车与非机动车各行其道,交通秩序井然。 本报记者 李林 摄

英雄难过“石敢当”

在市区非机动车车道上,一些细节设置不够人性化,容易引起市民出行的不便。例如,止车石石墩摆放布局过密、摆放位置不合理,安全岛和部分非机动车道的路缘石过高,非机动车道上的花岗岩路面过于光滑等情况。随着降雨天气的增多,这些细节往往会给市民出行带来“小麻烦”。近日,记者通过亲身体验以及实地测量,列举了一些不便之处,希望引起有关部门的重视。



在市区改造后的元光南路,石墩设置合理,市民骑行顺畅。 本报记者 李林 摄



“哎呀”

石墩与膝盖的碰撞



“脚过得去吗?”电动自行车车主骑行过石墩时,心里总要咯噔一下。如若车主一不留神,或是两车交会,膝盖便很容易蹭或撞上路口的石墩,随之便是一声——“哎呀!”

石墩间距过小,是存在的主要问题。带着这个问题,记者走访了市区瑞京路、胜利西路、钟法路等道路,观察到目前漳州市区的石墩主要分为三种:圆柱形、半球形和沙漏型。

经过实地测量,发现大部分石墩间距为1.2米至1.6米(为排除特殊情况,测量选取的对象为同一排石墩靠中间、电动车通行较为集中的通道,以下

同)。根据2019年4月15日正式执行的《电动自行车安全技术规范》,其中规定电动自行车车体宽度除车把手、脚踏部分外,应小于或等于0.45米。在实际的骑行过程中,为保障行车安全,留足安全距离,一般车主还会与石墩及其他车辆、行人保持一定距离,若以1.4米的石墩间距,基本上只能保障一辆电动车通过。若是骑行者与前车车距不大,很容易因视线被挡而猝不及防,出现磕碰的情况。

以市医院东北3号门为例,门口的非机动车道仅有4.4米宽,而两个圆柱形石墩将道路分为三道通道,最

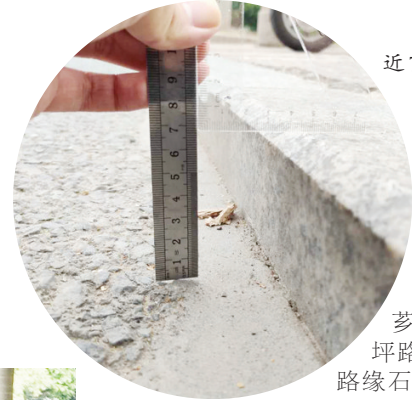
窄处仅有1.2米。平时漳州市医院门口候车的市民较多,一些患者行走速度较为缓慢,遇到上下班高峰期,门口道路便更加拥挤,石墩碰碰膝盖现象更多。

石墩布局不够合理,也是记者在观察中发现的一个问题。在市区部分道路拐角,因石墩摆放位置不合理,时常造成电动车不好拐入非机动车道。例如,由瑞京路右拐进入钟法路的路口,石墩摆放为扇形状。市民骑行在这个路段,因为转向角度较大,可能出现“头过尾撞”的情况。

◎本报记者 杨瑞



在市区胜利路,一位市民载着大物件从石墩间通过。 本报记者 李林 摄



在市区瑞京路与西洋坪路红绿灯路口,安全岛与路面有近7厘米的高度差。 本报记者 杨瑞 摄



“哐当”

车轮与路缘石的碰撞



6.8厘米,这是芗城区瑞京路与西洋坪路红绿灯处,安全岛路缘石和斑马线人行道路面高度差。每当路口绿灯亮起,电动车交织而过,随之传来的,则是一声声“哐当”的声响——那是电动车车轮“撞”上安全岛而发出的声音。

这样的场景在人们日常生活中并不少见。近年来,为了市民出行安全,漳州市区的许多红绿灯路口都设置有安全岛。然而美中不足的是,部分安全岛路缘石和斑马线人行道路面有高度差,市民骑行非机动车上安全岛会产生颠簸。以瑞京路与西洋坪路红绿灯路口为例,此前靠西南侧的安

全岛路缘石与斑马线人行道路面足足有着6.8cm的高度差。路缘石变成了减速带,加上绿灯时间较短,有些电动车车主为了在绿灯最后几秒骑行到对面安全岛,往往车速较快,上安全岛时颠簸尤为明显。

不只是安全岛,同样的隐患还存在于一些非机动车道路缘石。由胜利西路与西洋坪路路口至胜利西路与芝山路路口,共有18道路缘石。记者骑电动车以约20公里的时速前行,发现短短一公里的路程,便有9道路缘石经过时有明显的颠簸感,不少路缘石高度超过4cm。

对于行人而言,4cm、6.8cm的高度差并不算高。然而对于电动车来说,便足以产生颠簸感,严重时甚至会将车篮中的物品颠

出。根据《电动自行车安全技术规范》GB17761-2018规定,电动自行车前后轮中心距要小于、等于1250mm,使得电动自行车的车轮直径更小,过坎能力也更弱,这便要求城市道路更加平坦。在市区水仙大街,虽然来往电动自行车较多,却几乎听不到“哐当”的声响。俯身细看,路口的安全岛路缘石和斑马线人行道路面基本实现零高度差。路缘石坡度减缓,电动车来往通畅,说明了城市管理更需要精细化、人性化。

目前,瑞京路与西洋坪路红绿灯路口的安全岛正在采取改造措施。据施工人员介绍,此处安全岛的路缘石将会降低高度,完工后将会更利于电动车的行驶。

◎本报记者 杨瑞



在市区钟法路,市民从狭小的石墩间穿行而过。 本报记者 李林 摄



25日,在市区胜利路,一位刚撞上石墩的市民在查看车况。 本报记者 李林 摄



“啪唧”

当心在石板上摔跤



在好莱坞电影中,汽车漂移的场景十分帅气。但在现实生活中,如果电动车出现漂移,结局往往十分惨痛。近些年来,市区部分以花岗岩材质铺成的人行道改为非机动车道,市民骑行电动车行驶需要极其小心,雨天打滑现象时有发生,甚至一个刹车,便会“啪唧”一声摔倒在地。

在吉林大学学报发表的《路面分形和橡胶特性对轮胎滑动摩擦系数的影响》一文中,同一类型轮胎,以较低滑动速度在沥青路面行驶,其滑动摩擦系数值高于0.6,而花岗岩路

面其值约为0.54。其他相同条件下,滑动摩擦系数越小,滑动摩擦力也越小。以漳州市征兵办南门对面道路为例,原先的人行道被设为非机动车道后,道路却依旧采用花岗岩材质,此路段旁有建筑工地常喷水降尘,即便在晴好的天气,部分花岗岩路面也常因积水导致湿滑。类似以花岗岩作为非机动车道材质的情况,在漳州并不少见,因路面湿滑导致电动车甩尾的现象应得到重视。

除了路面材质,路况也是导致电动车侧滑的原因之一。此前为方便盲人出行,一般会

靠中间位置的人行道设立为盲道。如今由于部分道路将人行道和非机动车道合并,电动车经常骑行于盲道上。盲道成为“忙道”,既无法保障盲人的安全出行,电动车行驶在凹凸不平的盲道上也容易因颠簸而滑倒。

为此,许多电动车车主在采访中向记者表示,希望在人行道与非机动车道合并的基础上,可铺设更利于电动车骑行的路面,同时将盲道与非机动车道分离开,以便保证盲人以及电动车的出行安全。

◎本报记者 杨瑞



在市区胜利路旁,电动车从湿滑的非机动车道上驶过。 本报记者 李林 摄