

胜利路人行道将改造提升

◎本报记者 蔡柳楠 见习记者 庄朝惠 通讯员 高伯龙

备受关注的市区胜利路(西洋坪路-九龙大道)人行道改造初步方案日前出炉。记者从市住建局获悉,该项改造计划于3月底开工,主要内容涵盖人行道铺装更换、老化路灯电缆更新、树池降平等,施工工期预计90日。防滑改造、人车分流、盲道调整、阻车石间距优化等群众尤为关注的问题均纳入了方案。

群众关注点与应对措施

胜利路人行道改造的初步计划在《闽南日报》微信公众号推出后,不少读者在留言区参与了改造的讨论,表示对改造工作充满期待。汇总群众关注焦点,主要有6个关注点,有关方面针对群众关切,提出如下提升计划:

关注点1:尽可能设置独立的非机动车道。

分析:胜利路(新华路-劳动大厦段)最早为双向四车道,在2010年实施改造时,采取“人非共板”混行的方式将主车道增加至六车道。虽有效提升了机动车通行能力,但机非混行造成的行人不安全、电动车上下坡道口不顺、电动车骑行在原有花岗岩人行道易滑等问题随之产生。

措施:此次改造参考元光路“人非共板”段做法,立足无法增加独立非机动车道的条件,采取不同颜色的标识对非机动车道进行适当区别,引导市民尽可能自觉人非分离。

关注点2:石板路面又湿又滑,好多人滑倒过。

分析:花岗岩路面在下雨时因无法透水导致湿滑,即使采用了火烧荔枝面,效果也微乎其微。加上电动车骑行速度快、轮胎小且防滑差,雨天在变速刹车时易滑倒。

措施:此次改造采用透水混凝土路面材质,透水性能较好,在增设金刚砂等防滑措施的情况下,能有效提升防滑能力。但还需提醒市民雨天减速通行,在刹车变速时仍会出现打滑(大部分路面都会)。

关注点3:盲道应该设置靠旁边一些,在非机动车道的中央根本不实际,电动车经常打滑。

分析:早期盲道设置未考虑电动车通行需要,为了提高盲道连续性、避让检查井盖,位置基本布设在人行道中间。

措施:此次改造采用隐形井盖措施,检查井盖不会造成盲道的中断,在此基础上,将盲道靠里侧(贴近建筑一侧)布设,可最大程度减少对电动车通行的影响,也提高骑行安全性。

关注点4:阻车石设置要合理。

分析:为杜绝人行道违规停放机动车,采取阻车石隔离的措施,但阻车石大多数设置在坡道口处,既减少了电动车通行能力,也偶会出现电动车碰撞阻车石。

措施:若交警城管部门能加强胜利路主干道监督执法,杜绝违规停车,可取消阻车石设置;若仍需布设阻车石,此次拟将阻车石位置内移至平行路段,加大间距,并进一步增加反光标识。

关注点5:人行道与车行道之间的高差衔接做平整,使骑行体验可以舒适一些,另外可以为胜利路增设一套具有漳州特色的标识系统。

措施:在靠近古城段增设古城引导标识。其他公建单位因数量太多,暂未考虑设置标识。

关注点6:希望不要再砍树了,砍树容易养树难。不要路修到哪树砍到哪,夏天难熬。

措施:此次改造不涉及行道树更换或迁移,仅在劳动大厦路口一处迁移一棵乔木增加通行能力。

「变身」亮点抢先看



漳州一中路段 李林 摄



改造后



万科城路段 李林 摄



芗城区市场监管局路段



改造前

本组图片除署名外由市住建局提供

现状

变速刹车易打滑 人车混行存隐患

作为市区东西向的交通主干道,胜利路车流量大,行人及电动车出行密集,是许多市民每日出行必经之路。“最怕下雨天走这条路,都摔了好多次了。”黄志鑫每日上班必经胜利路,他告诉记者,该路段的人行道路面铺设砖材为花岗岩石板,雨天骑电瓶车通过时如果急刹车特别容易打滑。

“人行道路面容易积水,每次路过时总感觉路面脏脏的。雨天通行,衣服和鞋子还常常会溅到污水,环卫工人清扫工作量也会增加。”说起胜利路人行道现状,市民徐晶晶颇感无奈。

走访中,不少市民反映,除了路面打滑,部分路段还缺少交通引导标识,存在行人和电动车交织混行等问题,通行舒适性差且存在安全隐患。路段沿线的树池高于人行道,也造成了一定程度的空间浪费。

“其实我们也曾采用过火烧荔枝面板材进行铺装,但是防滑效果并不理想,加上电动车骑行速度快、轮胎小且防滑性差,雨天在变速刹车时易滑倒的问题依旧存在。”市市政工程设计主任苏群勇告诉记者,早在2009年6月,我市就针对胜利路车辆通行情况,实施了车行道白改黑提升

工程,并拓宽了部分路段的机动车道。针对市民反映的该路段人行道问题,市政府高度重视并积极组织力量开展调研、制定改造方案。在市发改委发文批复同意胜利路(西洋坪路-九龙大道)人行道进行提升改造后,市住建局及时发布了改造设计初步方案,并根据《闽南日报》等媒体官方微信平台上的市民互动留言,积极调整部分改造细节。“我们非常重视市民的意见和建议,尽可能地把大家的诉求吸收到项目设计方案中,最大程度满足市民通行需求。”苏群勇说。

改造

人车分流保路权 盲道靠内更安全

记者从胜利路(西洋坪路-九龙大道)人行道改造初步方案中获悉,根据胜利路人行道功能及交通现状,本次改造将借鉴近两年市区道路改造(水仙大街、元光路及腾飞路等)中慢行道优化的经验和做法,主要从贯彻海绵城市理念、增加交通引导标识度、铺装透水防滑材料、人行和骑行细化分道、改造树池等环节入手,进一步提升人行道通行的安全性和舒适性。

其中,本次胜利路人行道两侧改造全线长约8880米(单侧4440米),标准路段改造后的人行道宽度约2米,非机动车道宽度约2.5米,设施带(含树池)宽度约2米。人行道路面设计采用现浇透水混凝土面层,提高面层防滑指标,增加地面摩擦力。同时,我市将把人行道区域标识为灰色、非机动车骑行区域标识为红色,通过颜色区分不同通行功能,既能提高识别度、保障行人安全,又能提升通行效率。

“胜利路(新华路-劳动大厦段)最早为双向四车道,在早期实施的改造中,我市采取‘人非共板’混行的方式将主车道增加至六车道。虽有效提升了机动车通行能力,但机非混行造成的行人不安全、电动车上下坡道口不顺、电动车骑行在花岗岩人行道易滑等问题随之产生。”漳州市城投市政集团副总经理于江龙告诉记者,此次改造立足胜利路无法增加独立非机动车道的现状条件,参考元光路“人非共板”做法,即让电动车、自行车等非机动车和行人共用一个板块,通过铺装红色、灰色等不同色彩路面结构,清晰区分非机动车道和行人通道,强化行人、非机动车

的路权保障,并引导市民尽可能自觉“人非分离”。

“盲道的设置是不是也要靠旁边一些?目前一般设置在人行道正中央,电动车骑行经过经常打滑。”针对市民在《闽南日报》官方微信平台进行的留言建议,我市也在改造初步方案中进行了详细调整:“早期盲道设置未考虑电动车通行需要,为了提高盲道连续性,避让井盖检查井等各类地下管网设施,盲道位置基本布设在人行道中间位置。此次改造中我们将把盲道靠里侧(贴近建筑一侧)进行布设,最大程度避免非机动车误压盲道打滑。同时,方案将采用隐形井盖设计,既改善了骑行体验,也不影响以后地下管道权属单位对井盖的日常维护检查。”市市政工程设计主任苏群勇说。

提升

优化阻车石间距 反光标识人性化

为防止机动车违规停放,目前我市人行道大多采取阻车石进行物理隔离,但设置在坡道口处的阻车石不仅会减少电动车通行能力,也偶尔会出现行人、电动车碰撞阻车石等现象。

针对这一问题,此次改造中我市拟将阻车石位置内移至直行路段,并优化设置阻车石间距,避免间距过密、过窄,同时计划增设反光标识,提高非机动车夜间通行安全性。“改造中还将把人行道与车行道之间的高差口衔接

平整,在交叉口或出入口位置对人行道进行降平处理,既增加行人、非机动车过街驻足等候面积,又有利于行人、非机动车通行的连续和舒适,减少‘颠车’状况。”市住建局城建科陈剑年告诉记者,改造细节围绕一个目标,就是保障市民出行的舒适和安全。

针对部分人行道位于单位、小区出入口及消防通道,原开口较小、仅用阻车石分隔形成出入通道等现状问题,此次改造中我市将在出入口或通

道处以设置阻车石和施划地面标线的方式断开,提示行人或骑行者前方开口、注意避让,确保通行进出安全。

此外,此次改造保留行道树,对树池进行降平处理,并对沿线边角空间进行利用,合理增加通行空间和电动车停靠空间。“我们还将对人行道沿线路灯照明线缆及配套设施进行更换,增设部分具有漳州特色元素的城市家具,提升市民通行的体验感和舒适度。”漳州市城投市政集团建管部经理林慧源说。

吸纳民意方能精准施策

◎南 柯

作为漳州历史悠久的城市主干道,胜利路的改造事关群众生活和出行,自然备受关注。历年来,通过对胜利路的改造提升,城市交通问题得到改善,群众出行便利性不断提高,但随着时代的变化,一些新的问题又浮出水面。其中,人行道防滑、人车分流、盲道调整、阻车石间距优化等问题,尤其受到群众关注,进一步改造提升十分迫切。此次方案精准扣紧群众关注点,有望化堵点为坦途,让难点不再难。

“民之所盼,政之所向”是写在本次胜利路人行道改造提升方案开头的第一句话。努力解决老百姓的难事、苦事、烦心事,就是各级党政部门工作的重点和方向。群众是政策的直接承受者,对于政令的效用和缺漏有着

着亲身感受,因此最有发言权。在此次胜利路人行道改造提升前期调研中,有关方面通过走访市民,收集各方意见建议,吸纳进本次整改及后续修缮方案中。方案重点打印出了《闽南日报》微信公众平台上网友留言截图,对高频问题还做了相应梳理并备注了整改可行性举措。可以说,此方案积极响应群众心声,打通了政府与群众的“最后一米”,实现供需之间的紧密对接,为下一步决策施政的精准有效奠定了良好基础。

“修好脚下的路,才能走通到群众心里的路。”近年来,随着漳州经济发展水平和城镇化不断提速,逐步进入了由大规模增量建设转为存量提质改造和增量结构调整并重的阶段。在这一过程中,老旧的

城区、小区、道路等民生问题也逐步凸显。从加装电梯、充电桩选址,到管网挖填、新建公园,每次改造都关涉多方利益,直接影响群众生活。但不论路径如何、方案怎样,评判城市建设的成效,都要看是否着力解决人民群众最关心最直接最现实的利益问题,都要落实到提升人民群众获得感、幸福感、安全感上来。因此,只有让群众参与到城市建设管理中,让百姓诉求落实到工作方案上,才能确保施策精准、少走弯路,从而为城市建设从“有没有”转向“好不好”写下生动的民生注脚。

