

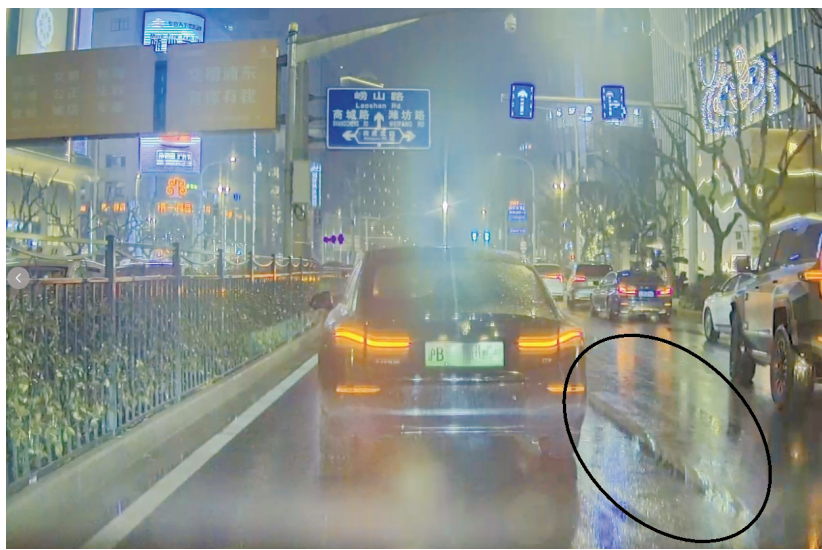
不少车主反映,本市部分路段车道线雨夜不反光带来安全隐患 看不清的车道线,雨夜行车难度大

解放监督

本报记者 毛锦伟 见习记者 朱玲珑

“车道线平时看着挺清楚的,一到下雨天的晚上就‘消失’了。完全无法辨别车道,极易引发交通事故。”“尤其是通过宽阔路口时,只能凭感觉和对向车流猜测车道位置”……今年以来,解放日报·上观新闻“民声直通车”栏目收到不少车主反映,本市部分路段的车道线一到雨夜存在看不清的问题。车主们表示,如今智能驾驶日益普及,如果车道线无法识别,除了容易误导车主操作外,也会导致智驾系统在雨夜失灵,带来道路交通安全隐患。

车道线的夜间可视,主要依靠涂料材质中掺杂的玻璃珠在晚上反射车灯灯光形成的视觉效果。这些在雨夜看不清的车道线,是什么原因导致其反光效果变差?



张先生的行车记录仪截屏中,张杨路的车道线在雨夜完全看不清。资料图片

视频中可以看到,雨后的张杨路上路灯、霓虹灯、汽车尾灯都在路面形成倒影,整体光感强烈。光影中,道路中间的车道线难以识别。雨水沿车道线形成一条积水带,从车里看上去反倒呈现偏暗甚至黑色的状态;四平路,宽阔的四平路上无法看见白色的车道线,只能根据路面的反光情况,隐约辨别出一条条光滑的条线区域,那正是车道线所在处。四平路由于中央设有可变车道,双向车道间没有物理分隔设施,若缺乏车道线的引导,也极易进入逆向车道。

车道线“隐身”导致误判

车主张先生描述了他2月26日晚上开车经过陆家嘴商圈的经历。当时天下着小雨,他沿浦东南路由北向南行驶,前方的行车路线是至张杨路路口左转向东行驶。在路口等待左转弯放行时,张先生的车排在第二位。路口放行后,雨水令视线有些模糊,他紧跟着前车驾驶就行了。张杨路很宽,双向有9车道,张先生跟着前车转入其中一条车道后很快发现前方竟有车迎面驶来。原来,包括张先生的车辆在内共有4辆车转入了张杨路由东向西的车道中,处于逆行状态。

事后,张先生查看行车记录仪,找到了问题所在:浦东南路张杨路路口宽阔,由于看不清导流线,前车将恰好空着的对向左转车道误判成自己要转入的车道。

看不见的车道线加大了雨夜行车难度,市民张女士对此深有体会。她居住在瑞虹地区,每天都要经过吴淞路、四平路、曲阳南路、虹关路等路段。据她观察,一到雨夜,上述路段的车道线均存在看不清的问题。“雨夜,一些路段的车道线若隐若现,靠近了才能看得出;一些路段车道线干脆‘隐身’。”往往这个时候,智能驾驶会提示“前方路线复杂,领航辅助即将退出”。

市民提供了多段行车记录仪拍下的雨天行车视频。在张先生提供的

女士称,雨夜行车时,她会时不时感觉同方向的车辆不断向自己靠近,“我很担心旁边的司机也看不清车道线,变道时不小心撞上来”。

今年2月底,张女士将雨夜行车看不到车道线的经历发到了社交平台上,引发众多车主跟评附议。回帖中,杨高中路、长寿路、周家嘴路、恒南路、沪嘉高速、延安路高架等路段的车道线都被市民“点名”。

涂料老化性能衰减所致

车道线在雨夜应呈现什么样的效果?徐汇区天钥桥南路周家湾路段今年1月初刚通车,车道线还是崭新的。3月24日晚,记者前往这条路上体验。在路灯照射下,不管从哪个角度看过去,车道线均白得发亮。那么,上述一些路段的车道线为何一到雨夜就消失?是否材质不达标?

记者在白天时段也相继走访了张杨路、四平路、曲阳南路、虹关路等路段,近距离检查车道线的情况。总体来看,这些路段的车道线都能看出老化的痕迹。在四平路、张杨路等路段,车道线表面肉眼可见布满裂纹,与新划的车道线相比,厚度上明显更薄一些。在一些修补过的区域,磨损的痕迹更明显,车道线颜色斑驳,透出了下方路面的底色。在曲阳南路等路段,白色的车道线几乎已被磨光了,一些区域已淡到看不出,即便是白天也需要从特定的角度才能看到

轮廓。

老化是否会影响车道线的反光性能?记者找到了从事车道线划线业务的企业“上海驰速市政”。其工作人员告诉记者,目前市面上车道线使用的主流材料是热熔涂料,这种涂料内混有玻璃珠,在施工时还会面撒一层玻璃珠,从而持续实现夜间反光效果。热熔涂料的优点在于性价比高,施工报价每平方米30多元,且干燥快,容易施工,但缺点就是抗滑系数低,容易开裂磨损,耐久度低,“夜间反光效果大概能维持一两年”。一种名为“双组份”的涂料(两种或两种以上成分通过化学交联反应形成高分子聚合物涂膜的常温反应型涂料)可提供更强的夜间反光效果,且耐久度高,但其施工成本高达每平方米150元,“目前在上海仅被用于部分区域的横道线”。

车道线老化后没有及时修复补划,是雨夜车道线看不清的主要原因。此外,部分路段车道线重划后旧线未除得不干净,导致新旧线视觉上交织混淆,也饱受司机诟病。可见,随着智能驾驶的普及,作为车辆视觉感知定位的核心道路设施,车道线亟需更加精细化的管理和养护,尤其是常态化的巡查和定期的补划。那么,针对车道线的管理养护,上海是否有提升的举措?

今年1月,在回应关于道路标线抗滑性能不足的问题时,市交通委提到已制定了整治道路标线“三年行动计划”。上述计划中,是否包含对反光性能不足的车道线开展整治?记者日前也采访了市交通委。市交通委回应,2026年至2028年的“三年行动计划”中,除了对人流密集区域的人行横道线和机非分割线使用“双组份”涂料或抗滑性能较好的热熔涂料进行升级外,对反光性能不佳的车道线进行梳理并修复也是重点关注事项。据称,市交通委已在全市部署对道路设施按照权属进行巡查,管理部门也会不定期抽查,发现可视性差的车道线,将采取重划或材料升级等措施。同时,交警部门将进一步强化基于道路等级与功能的定期巡查,确保车道线设施的稳定。对于如何解决雨天道路标线反光性大幅降低这一行业性难题,市交通部门将紧盯新材料、新工艺的前沿动态,研究新技术在实际应用的可能性。

目前,上述“三年行动计划”已启动实施。张女士也向记者反馈,不久前,有关部门致电她称,已到现场勘查并证实了她反映的情况。相关部门还告知她,计划将对浦东所有道路进行一次排查。

普陀区一道路施工后临时铺设钢板成噪声扰民源头 凌晨3点居民以为“打雷了”!

本报记者 郑朕

连日来,多位普陀区市民向解放日报·上观新闻“民声直通车”栏目来电反映,所住小区附近道路夜间施工结束后仍有噪声,严重影响休息。

车辆轧过钢板声似打雷

反映问题的多位市民居住在普陀区万里街道富平路299弄中浩云花园小区。小区南侧紧挨着交通路,东西侧分别是新泉路与广泉路,被质疑扰民的施工路段,便是新泉路与广泉路之间的这段交通路。中浩云花园26号、27号、28号和29号楼位于小区最南侧,距离交通路不到40米,是被噪声困扰最为严重的区域。

27号楼的张女士说,近一周以来,每天晚上8时,交通路方向便开始传来很响的机械声,透过窗户可以看到,多名施工人员操纵着工程车辆,在交通路西向东方路中间一块长方形区域作业,通常“隆隆”的施工噪声一直持续到晚上10时许。但噪声并没有随着高强度施工的进行而停歇。张女士记得,某天凌晨3时许,她在睡梦中被一阵巨大响声惊醒。往外望去,她发现,此前施工的区域铺设了大面积钢板,通行车辆驶过钢板时产生巨大噪声,车速越快,噪声越大。到了早高峰,噪声就变成了不间断的状态。张女士反映,这条路三年前就开始施工了,“这里挖完那里挖,从来没有间断过,不知道在搞什么”。

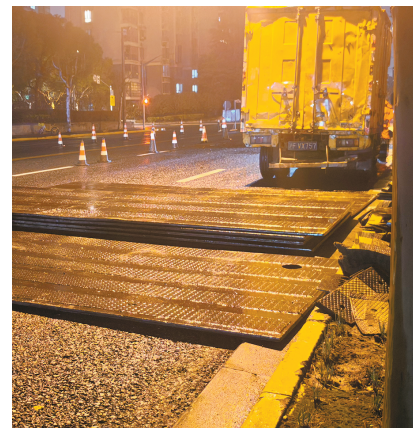
“小区中央位置的20号楼都能听到这个噪声。”业主聊天群中,28号楼一位居民吐槽,“我还以为是打雷。”还有居民用手机粗略测试了噪声强度,平均70分贝,峰值近100分贝。

实测噪声最高90分贝

连日来,记者多次在不同时段来到位于新泉路广泉路之间的交通路路段,了解扰民情况。施工点是两个长方形区域,位于西向东方路机动车道中央,二者一东一西间隔约50米,每块约14米长、6米宽。每次施工大致分为三个阶段:晚10时前高噪声施工,晚10时后低噪声施工,以及施工结束后铺设钢板恢复道路交通。

3月18日晚8时许,记者在现场看到,东侧点位施工作业开始。现场有两辆工程车辆,一台挖掘机,以及一台小型沥青铣刨机。施工人员将道路封闭,放置标识牌将车辆引流至对向车道,随后对东侧点位的沥青路面进行铣刨操作,噪声极大,一直持续到晚10时许。

3月25日凌晨4时许,记者再次来到现场。西侧点位施工作业结束了,凌晨4时30分许,施工队撤离了现场,原本封闭改道的施工路段恢复正常通车。每隔几分钟,交通路上就会有车辆通过。即便施工队在钢板区域前方铺设了



凌晨时分,车辆轧过路面钢板噪声大。郑朕摄

3条减速带,仍有一些车辆高速行驶。记者站在10米开外,用手机噪声测试软件和智能手表噪声检测功能进行了简单测量。当车辆驶过钢板时,钢板压弯反弹幅度明显,噪声强度最高达到90分贝。记者又前往杨女士家中测量,当车辆轧过钢板时,关窗噪声强度约65分贝,开窗噪声强度约78分贝。

建议采取有效降噪措施

在施工现场,一位负责人告诉记者,目前正在进行的工程有相应的夜间施工许可证,是允许施工的。不过,对于凌晨来往车辆通过钢板时造成巨大声响的情况,该负责人也坦陈,的确存在扰民现象。他还向记者解释,有时候车辆驶过钢板发出的噪声特别大,是由于昨夜施工超时,第二个点位没来得及去除沥青表面,部分钢板无法以嵌入形式铺设,只能直接铺放在路面上。他对此表示歉意,并表示会采取降噪措施,包括在钢板下方垫麻布等,在钢板前方设置多条减速带降低车速。

然而,这位负责人所说的措施未能有效降低施工后的噪声。截至发稿,多位中浩云花园小区居民仍在通过多种渠道反映,情况并未好转,他们依然饱受噪音之苦,无法正常休息。

业内人士分析,道路施工后铺设钢板是常规操作,车辆驶过产生一定的噪声不可避免。不过,噪声可以通过多种方式降低,比如采用更厚的钢板,减小钢板悬空区域的比例,铺设减震材料等。记者3月25日在现场查看发现,目前该路段钢板铺设方式仍较为粗糙,比如钢板边缘与道路存在较大缝隙,大多钢板底部并未垫减震材料,钢板与钢板之间还存在高度差等。车辆驶过,钢板甚至还会持续震颤数秒。

对此,市民建议,施工方应尽快改进工艺,拿出更有效的降噪措施,相关部门也应及时予以指导和监督,尽最大可能减小市政工程对居民正常生活的

新闻追踪

蕹藻浜滨水绿道完成修复

更换铺装材料,后续将加强巡查养护



蕹藻浜滨水绿道新铺设的路面平整,通行顺畅。王一帆摄

本报记者 王一帆

3月9日本报刊发《石子脱落路面起砂还有凹坑》一文,报道了宝山区庙行镇蕹藻浜滨水绿道部分路段出现石子松动、路面起砂等情况。报道刊发后,属地部门迅速启动维修。

记者近日获悉,该段步道已完成路面重铺并恢复通行。后续还将加强巡查养护,畅通市民意见反馈渠道,更好地满足市民休闲和健身需求。

蕹藻浜滨水绿道自2021年建成开放以来,因串联智力公园、产业园区及周边社区,逐渐成为居民日常休闲、健身的重要空间。尤其是在天气适宜的时段,前来散步、锻炼的市民络绎不绝,高峰时日均人流量超过2000人次。

不过,随着使用年限增加,部分路段逐渐出现路面起砂、石子松动等问题。此前,养护单位已进行20余次局部维修,但始终难以彻底恢复路面原状。市民反映,跑步时容易踢到碎石,脚感不稳,既影响体验,也带来一定安全隐患。

为何反复修补却难以根治?对此,庙行镇政府解释,一方面,该段滨水绿道人流量大,且存在个别非机动车穿行的情况,整体使用强度

较高;另一方面,原有路面采用的是透水冷拌沥青材料。该材料具备较好的透水性能,但在高温环境及高频使用条件下稳定性相对不足,一旦出现破损,局部修补往往难以恢复整体效果,这也是此前多次维修效果有限的原因。

对此问题,当地居民多有反映。庙行镇已将该段绿道纳入更新改造计划,工程原计划于今年上半年实施。相关报道刊发后,庙行镇提前启动了维修工作。相关负责人介绍,此次维修对铺装材料进行了整体更换,原有透水冷拌沥青被全部替换为热拌沥青。“热拌沥青在强度和耐久性方面表现更优,能更好适应高频使用场景,同时在后期维护上也更加便捷,一旦出现局部损坏,可通过成熟工艺进行修复。”

3月25日,记者在现场看到,该路段沥青铺设已完成,路面平整,通行顺畅。路面划线规划也已完成,标识清晰。傍晚时分,不少市民在绿道上慢跑、散步。

庙行镇相关人士表示,将以此为契机逐步建立长效机制,进一步加强公共设施的日常巡查与养护管理。具体措施包括:增加重点区域巡查频次,做到问题早发现、早处置,并对全镇范围内类似的滨水步道开展排查,提升设施运行水平。

顾村公园推公益帮拍服务

针对商拍“占树”,园方将加强现场管控



公园内设置公益帮拍点位并配备帮拍志愿者。唐乙隽摄

本报记者 唐乙隽

3月23日,本报刊发《顾村公园内商拍扎堆成“树霸”》一文,报道了商拍团队长时间“占树”导致游客游园体验大打折扣的情况。随着樱花即将迎来盛花期,顾村公园将面临更大客流。3月25日,记者再次来到顾村公园进行回访。

在此前的报道中,记者提到,不少商拍团队通过露营地车将相关拍摄设备带入公园,并长时间占据拍摄位。此次记者走访发现,在游园人群中,使用露营地车的情况已较为少见,园内也基本看不到伸缩梯等设备,从事商拍活动的人员数量已大幅降低。

天气和暖,3号门附近的樱花已接近尾声,2号门附近的樱花成为了园内的“主角”,吸引大批赏花市民。一块写有“温馨提示”的告示牌被放置在2号门入口处,红色字体格外醒目,写明“请勿私设长梯、高脚凳等遮挡他人视线,请勿未经许可摆摆摄影,请勿拥堵道路影响他人通行”。记者注意到,园内多处人流密集处都有类似告示牌。在公园3号门外还放置有《关于进一步优化游园环境的公告》的立牌,一旁的《告示》则再次强调,樱花节期间禁止携带高

脚凳、长梯入园。

“相关报道刊发后,园方高度重视,增设了多块告示牌,加强宣传引导。”顾村公园相关负责人告诉记者,“园方也投入了更多保障人员。”记者看到,公园内服务保障人员人数较此前明显上升。若发现有人使用违规设备或长时间占位,他们会立即进行劝阻。相关负责人表示,连日来,仍有游客携带伸缩梯或高脚凳入园,面对此情况,公园在各入口设置了便民服务站,供游客免费寄存。

在2号门附近,记者还注意到一处特别的设施,一辆带有粉白色顶棚的小推车出现在樱花密集处,推车上标有“顾村公园免费公益帮拍”。记者看到,小推车附近,有数位身着粉色马甲的工作人员,手持相机为游客拍照,忙得不可开交。相关负责人告诉记者,目前公园内已设置两个类似这样的公益帮拍点位,配备了8位帮拍志愿者。“我们特别邀请了擅长摄影的工作人员,组成这支帮拍服务队。日后,上海大学的大学生志愿者也将加入到队伍中来。”

“面对游客在拍摄需求和游园秩序方面出现的矛盾,我们考虑要疏堵结合。”相关负责人表示,一方面,通过前置提醒和现场管控,维持秩序;另一方面,兼顾游客合理拍摄需求,实现管理约束与服务保障的平衡。

扛行李爬44级台阶“太累了”

旅客:完善申虹路舟虹路公交站至虹桥枢纽通行设施

本报记者 师梦娇

完善设施呼声强烈

“提着箱子走了几十级台阶,感觉那个楼梯没有尽头!”近日,有市民向解放日报·上观新闻“民声直通车”反映,从申虹路舟虹路公交站前往虹桥枢纽,旅客需扛着行李爬44级旋转楼梯,很不方便。

44级楼梯“行路难”

日前,记者来到申虹路舟虹路公交站附近,市民所反映的旋转楼梯位于申虹路与绍虹路交叉口临近虹桥天地南区一侧。记者到达时间为12时,不少旅客正提着行李上下楼梯。“这里有电梯吗?”记者向附近执勤的保安询问,保安告知,只有楼梯可通行,向下抵达商场和地铁站,向上过天桥可以到达虹桥枢纽。

记者跟随几位提行李的旅客,从狭窄的通道口上了3级台阶后进入楼梯所在的建筑,看到眼前的旋转楼梯,已有旅客“望而却步”。由于没有电梯,前往虹桥枢纽的旅客只能艰难地提着大件行李拾级而上。“这么长的楼梯居然没有电梯。”爬了44级台阶后终于到达天桥,一位旅客忍不住抱怨。

经过两天不同时间段的观察,记者注意到,此处旋转楼梯客流量确实较大。以3月24日为例,16时,10分钟内共有51位旅客上下楼梯,而到了17时30分,10分钟内经过的旅客数量增至77位,通道内时不时就能听到旅客的抱怨声。除了没有电梯,经由此处通行的旅客向记者反馈比较多的问题还有“不好找”。从外部看,这是一幢不起眼的圆柱形小楼,入口处的楼梯仅有两人宽,小路旁便是前往虹桥天地地下室的非机动车通道,旅客需“七拐八拐”才能找到入口。

同时,旋转楼梯上去连通的不仅有虹桥枢纽交通中心西交通广场,还有铁路虹桥站和机场,但小楼入口仅标示“西交通广场”几个字,并未提示其他目的地。不少前往虹桥站和机场的旅客看到了“西交通广场”字样,怀疑自己走错了路,犹豫是否继续前行。

知情人士告诉记者,与以往相比,近段时间以来此处的客流量明显增加,而且还有继续上升的趋势。客流为何持续增长?记者调查后发现,原来从旋转楼梯通行的,除了申虹路舟虹路公交站带来的客流外,还有部分打车往来虹桥枢纽的旅客。

申虹路舟虹路共有4趟公交车经停,包括虹桥商务区1路、虹桥国际中央商务区北环线、闵行28路及173路,两条商务区线路承载了在虹桥商务区区内周转、从西交通中心至东交通中心的换乘旅客,而另外两条线路经停站点较多,不少旅客通过乘坐这两趟公交到达虹桥枢纽附近。记者在申虹路舟虹路公交站蹲守,到站的公交载客率普遍较高,很多旅客一下车就提着行李直奔旋转楼梯。

此外,经常出差的市民李先生告诉记者,虹桥枢纽内部打车需到达指定停车场,停车场数量多,司机经常开错,高峰期通常要排长队。而申虹路舟虹路公交站附近的这处旋转楼梯连接着虹桥枢纽,让部分旅客找到了解决虹桥枢纽“打车难”的捷径。李先生说,在申虹路舟虹路公交站附近打车几乎可以“秒接单”。记者随即搜索发现,在社交媒体上有不少网友分享“虹桥枢纽快速打车攻略”,在这些攻略中,申虹路舟虹路公交站常常作为“方便打车”的地点出现。3月24日傍晚,这一公交站附近就有不少旅客拖着行李等待网约车到来,同时陆续有打车到达附近的旅客扛着大包小包走上楼梯。

随着客流不断攀升,旅客希望完善相关设施的呼声也越来越强烈。市民建议尽快在此处旋转楼梯出入口增设明显指示牌,并希望加装电梯或其他无障碍设施,方便携带大件行李的旅客通行。



扫一扫 提供新闻线索 参与话题互动
解放日报·上观新闻热线 63523600