

上海市人大代表七年持续关注 隔离带新增警示标识成效初显

反光标识折射精细化管理新要求



本报记者
姚丽萍

夜间路灯昏暗、车道分布不规则的道路交叉口、车流量大的地方，都是交通事故的易发地带。市交通委路政局此前就提出，将在道路中央隔离带端部规范设置警示标识，明年底前计划在全市1401条道路、6065个道路路口隔离带的端部新增警示标识。记者近日从人大常委会上了解到，目标已经完成过半，预计年底前完成总量的70%。

同时，警示标识安装后的成效也已经初步显现。今年以来，由于新增警示标识，全市路口伤亡事故同比下降6%，七成出租车司机对新增标识表示满意。而这些变化，都缘自7年来市人大代表余国强对道路路口隔离带反光标识的持续关注。那么，道路隔离带新增反光标识，对精细化城市管理已经并将带来哪些变化？记者就此展开采访。

醒目不刺目

黄色LED最受欢迎

锦江出租汽车公司的张师傅开了10来年出租车，1年来，他发现中心城区马路隔离带反光标识明显增多了，晚间开车，感觉尤其明显。有意思的是，一条马路如果贯穿几个区，隔离带反光标识也会不大一样，有柱状的，也有安装在地下跟地面持平的，灯光有红色的、白色的、黄色的。

“要我说，黄色LED最好，光线既柔和又看得清楚，100米开外就能看见隔离带的端部，也不会被强光刺得睁不开眼。”这不只是张师傅的个人感受，也是众多出租车司机的主流意见。市路政局通过市交通委官网、市路政局官网、滴滴打车等平台，对“新增隔离带反光标识”的民意调查显示，截至上月已有超过2000名出租车司机参与调查，其中70%表示满意，97%认为设置警示标识有必要，普遍倾向于安装LED警示柱、防撞桶和反光立柱等形式，LED黄色警示灯最受欢迎。

对司机们的感受，市人大代表余国强代表深以为然。7年前，因为吴中路500号门前马路隔离带反光标识缺失，导致事故不断，他开始关注申城马路隔离带反光标识的科学设置。7年来，他不但拍摄了数百张由于反光标识缺失导致目不忍睹的事故“现场照片”，而且，每一次出国他也不要忘留意拍下当地的马路隔离带反光标识，打算借鉴一下他山之石。让他最满意的一张“他山之石”是这样的：一根警示柱上，上下两只LED灯，晚间交替闪烁，柔和的黄色光线，醒目却不刺目。

那么，上海的马路隔离带反光标识该是什么样？“总之，要好用，也要好看，要配得上国际大都市的形象。”余国强不是一个很善于表达的人，每次说起反光标识，他都要这么“总而言之”。

“针对余代表提出的警示标识要美观、牢固、符合上海国际大都市形象的要求，市路政局试点后对新型警示标识开展调研，高度、外型、可视度和牢固度都做了优化，推出了新型LED黄色警示灯和LEC警示柱，现已试点运用。”市交通委主任孙建平说，专家论证表明，这两种警示标识与国外同类产品相比，样式新颖、强度高、效果好，既符合上海国际大都市形象，又能起到警示引导作用，保障行车安全。

没有国家标准 上海标准“先行先试”

马路隔离带反光标识，究竟该什么样？国家标准，尚无。但反光标识有没有，设置得科学不科学，却事关开车人的安全和他们家庭的福祉。“在调查了吴中路500号隔离带反



■ 上海市不少路口隔离带已经新增了太阳能警示柱

本报记者 周馨 摄

“十三五”全市每年将新增700套“电子警察”

目前，“电子警察”在城市道路管理中的威力如何？

2015年度市人大常委会代表建议督办透露，2013年以来，本市以每年700套的速度加快建设“电子警察”，目前累计建设超过3500套，力争覆盖交通违法突出的重点道路。

今年以来，利用“电子警察”非现场执法共查处交通违法行为622.7万余件，同比增加28.7%。其中，针对高峰时段社会车辆违法占用公交专用道，采取公交车车载“电子警察”和固定式“电子警察”相结合的执法模式开展严管、严处。目前，全市公交专用车道“电子警察”已达200套，今年还将新增83

套。截至今年9月底，共查处违法占用公交专用道行为35.9万多起，同比增加774.7%。“十三五”期间，本市将继续保持每年新增700套“电子警察”建设规模，不断创新执法方式，严查机动车滞留路口、违法变道、违法停放，提升执法管理效能。

本报记者 姚丽萍

光标识缺失造成事故频发后，我连续提出代表，请职能部门梳理排摸全市的马路隔离带反光标识设置情况。”去年底，在代表建议督办会上，余国强向在座的市交通委负责人、市公安局负责人用PPT展示了他的最新调查——全市各个路段马路隔离带被撞事故现场照片。

当时，来自市交通委的信息显示，几年来市公安局和原市建交委先后在黄浦区、徐汇区、静安区等中心城区道路部分中央隔离护栏端头增设了红白防撞柱、反光警示柱、自发光警示柱子等反光标识。

“目前，国家还没有马路隔离带端头设置反光标识的规定，有关城市道路设计规范也没有反光标识设置的具体要求；所以，本市各区在推进中央隔离带增设反光标识的工作，还不平衡。”市交通委副主任戴晓坚在当时的督办会上说。

国家大法没有规定，道路设计规范没有具体要求，但这并不妨碍上海可以为了保障交通安全“先行先试”。“小小的反光标识，涉及到全市交通安全，希望职能部门拿出一个‘时间表’，希望隔离带反光标识也能成为上海城市交通精细化管理的‘闪光点’，成为全国的榜样。”市人大代表、上海政法学院副院长胡继灵说。

那么，反光标识如何设置，才管用？先试点看看。去年，市交通委协调闵行区在莘松路、七莘路等11条主要道路开展中央隔离护栏端头增设发光标识的试点，并做了优化调整，针对车辆转弯容易撞坏反光标识的问题，将路口端头的反光标识向内移了10米左右，既保护了反光标识设施，又降低了交通事故。

同时，针对吴中路、古北路路口交通事故频发，闵行区道路管理部门、区交警部门现场调查发现，大型车辆调头困难，是诱发事故和造成拥堵的重要因素，为此拆除了隔离带，并安装了与地面持平的反光标识，为驾驶员提

供相对宽阔的视角，有效防止事故发生，提高通畅率。

“今年以来，市交通委向各级道路管理部门正式下发通知，打响了本市开展道路隔离带端部警示标识整治的冲锋枪。市路政局同步配套出台了警示标识设置指导意见、主要道路设置方案等一系列文件，规范本市道路警示标识设置。”孙建平说，本市还将结合道路周边交通、照明设施、区域特点，对警示标识开展技术研究，借鉴国内外实践经验，不断优化升级，完善警示标识设置的规范标准。

伤亡同比下降6% 警示标识网格化管理

的确，很多年里，在不同区域，隔离带反光标识的处境不平衡，在保障道路通行安全的技术辅助系统里，它似乎属于“边缘化”。

“市交通委在承办代表建议初期，各个区县的认识和感受并不统一，我们就逐一对接。”孙建平说，今年上半年，全市各区县积极协作，目前已安装总量的55%，共685条道路，涉3314个道路路口，以红白警示杆、反光膜形式为主，部分道路设置LED警示柱和LED黄色警示灯。

新增了道路隔离带标识，效果如何？市交警总队提供的数据表明，截至今年9月底，全市路口伤亡事故286件，比去年同期下降6%。

“市交通委已将警示标识纳入道路养护管理范畴，对区管道路的维护管养进行年度路政考评。”孙建平说，隔离带反光标识纳入网格化平台，还要健全问题发现机制、举报机制、处置机制，加强常态维护管理。

目前，全市尚有716条道路、涉及2751个道路交叉口需要整治警示标识，计划今年年底前完成总量的70%，明年全部完成。“同时，还要选取中环快速路的典型位置提高警示标识设置标准，推广LED黄色警示灯，争取明年市管快速路高标准覆盖。”孙建平说。

记者手记 不放弃

余国强，是我认识的最较真的人大代表之一。7年来，申城马路隔离带端部的反光标识设置，一直让他念念不忘。

7年里，余国强曾不止一次说起他的焦虑，反光标识虽小，但也是人命关天，不知道什么时候才能“堵”上这个安全漏洞。

去年，市交通委成为一个独立的专门机构，负责城市交通的科学管理，“反光标识”代表建议也交由这个新机构承办。继而，“反光标识”终于有了明确说法——上海先于全国制定了道路隔离带反光标识的“地方技术标准”，落实了主管部门，纳入了网格化管理。

7年来，“隔离带反光标识”的代表建议，从最初的“留作参考”，到“计划解决”，直至为时不远的“解决采纳”，余国强没有放弃，他不懈努力，是为了让这座城市更安全。

现状，决定了一座特大型城市公共安全的“新常态”——城市安全管理是精密网络，任何一个节点出现问题，都会引发险情与事故；即使做好99.9%管理事项，若0.1%出现问题且未及时处理，就可能引发悲剧。面对如此“发生概率低、危害却极大”的新常态，城市精细化管理的核心特征应是：每个管理环节，流程清晰，责任明确，隐患“零容忍”。

小小反光标识，却是特大型城市公共安全，不可或缺的一环。今年以来，因为隔离带反光标识的重新设置，全市路口伤亡事故同比下降6%，七成出租车司机对新增隔离带标识表示满意。也正因为如此，作为一名人大代表，余国强恪尽职守地较真，格外有意义。

姚丽萍