

郑州三环限高杆“每周被撞三四回” 专家建议改“刚性”限高为信用惩戒



南阳路北三环高架入口处设置限高为2.5米

►2月12日是春节后上班的第二天,然而对于不少开车上班的市民来说,却成了令人窝火的一天。当天早高峰和下午,北环南路、西三环两个大车流量的路段先后发生严重拥堵,而原因都一样——限高杆被撞断。据了解,为保护道路,郑州三环快速路上设置了近百个限高杆,然而记者从有关部门了解到,这些限高杆平均每周要被撞上三四次,反而成了交通的隐患。

□东方今报·猛犸新闻记者 宋迎迎/文图



北三环向西一下行隧道入口处设置限高为4.5米

市民吐槽:节后刚上班,两次遇到限高杆被撞造成的拥堵

“实在太头疼了,原本是上班第一天,却在桥上堵了半天,导致上班迟到。下午出去办事,又因为同样的事堵了半天。”这两天,不断有市民向记者反映限高杆的问题,家住郑州西三环的李先生就是其中之一。

困住李先生和不少市民的,是2月12日早高峰的一次交通事故。郑州市北环南路东向西方向,一辆大货车撞上限高架,导致严重拥堵。

无独有偶,当天下午,一辆吊车行驶至西三环时,因为司机大意,刹车刹晚了,吊

车臂撞断限高杆,两辆轿车受连累,导致西三环堵车两公里以上,时间长达1小时。

随着城市建设的加快,近年来,郑州市区范围内,公路、快速路上的限高杆逐渐增多。随之而来的是,由限高杆引发的交通事故也在不断增加。记者搜索公开报道发现,仅在去年末今年初这段时间里,就至少发生四起该类事件。

除12日两起事故外,今年1月24日早晨,郑州东三环北四环交叉口限高架被撞,现场堵车至少800米。

附近居民称,该限高架10天内已经两次被撞。

2018年12月30日早间,中州大道高架北向南入口处(连霍高速南300米处)限高杆被一辆大巴车撞坏,导致中州大道北向南车辆只能从一层通行。

“我回家搜了搜关于限高杆造成的拥堵,年年都没停过。”李先生吐槽说。

记者查询公开报道发现,在这类事件较为频发的2015年,一个月内就曾有40多个限高杆被撞,有时一晚上连续被撞10多次。

管理部门头疼:司机花式闯关,三环89根限高杆“每周被撞三四回”

提起限高杆被撞的问题,郑州市环城快速公路管理处监察大队大队长潘旭东连呼“头疼”。

潘旭东介绍说,郑州市三环快速路上共设置了89根限高杆,都由该处管理,根据他们的统计,平均每周要被撞三四回,这还不包括市政道路和区管道路的数据。

“设置限高杆的初衷就是限制大车上高架。”潘旭东表示,目前,郑州市三环的限高杆设施都很完善,配备了反光膜、夜间报警灯等警示

措施,但仍有不少司机铤而走险。“有些是外地的司机不了解规定,也有不少是自己不自觉,硬往桥上走。比如前一段在中州大道上,有大车司机趁晚上开着铲车把限高杆拍碎,还有的往下面垫砖。”对此,他们也很无奈。

“我们已经跟交警支队沟通过,近期准备在郑州市车流量比较密集的主干道上再制作几个大型LED显示屏,加强警示作用。”潘旭东说。

郑州市交警支队相关负责人告诉记者,为了制止大

货车上高架,郑州市交警队成立了专门的高架大队,主要任务就是在高架桥上不间断巡视,对客货运超重上桥进行查处。

“目前,郑州市对于大货车和超重车辆上高架,采取的主要还是扣3分、罚款100元的处理方法。”该负责人介绍说,目前,郑州市高架桥已经采取电子监控抓拍与人工相结合的方法治理大车上桥乱象,下一步,郑州交警部门也将持续加大处罚力度,对这一现象进行整治。

记者调查:

限高杆高度不统一 谁管理、咋设置无明确规定

限高杆限不了高,反而频繁被撞,造成交通拥堵,真的全部是司机的原因吗?采访中,有几位大车司机也对记者吐苦水:“有时候并不是故意想闯限高,但市区不少路的限高并不一致,没法全掌握住。”

一位不愿透露姓名的政府部门工作人员告诉记者,目前,郑州市没有统一的限高杆管理部门,三环快速路的归环城快速公路管理处管,市政道路归市政管理部门管,各区也能在自己的区建道路上设置,甚至有的小区开发商也会在自建道路上放置。“政出多门”,因此各部门在操作上也有一定的随意性。

“有时候为了让环卫除雪等车辆通过,可能把限高杆调高到三米,过两天又调回两米六。但经过的司机不一定知道,他可能从这儿过一次之后,以为每次都能通过,造

成隐患。”该工作人员说。

潘旭东也对记者坦言,对于限高杆的高度如何设置,归哪个部门统一管理,郑州市目前并无明确规定。“高度的话,按照市里要求,一般都是3米,也有的根据道路原因设置在两米多。”

不过潘旭东表示,虽然限高杆的设置缺少相关规定,但郑州市三环快速路上的限高杆设置采取了很多防护和提示措施,比如在限高杆前装“软限高”装置,车撞到“软限高”不会有损伤,只要不再继续往前走,就不会出事。

“鹤壁市山城区就出台了专门的城区限高杆管理办法,明确规定该区城市管理执法大队是城区限高杆管理部门。”在采访中,多位相关领域专家和政府部门工作人员都呼吁,郑州应当尽快明确全市城区限高杆的主管部门,出台相应的管理办法。

悖论:合规限高杆限不了高

专家建议改为信用联合惩戒等“柔性措施”

记者查询公开资料发现,不只是郑州市,目前在全国范围内,对于城区内限高杆如何设置和管理,也没有统一的法律法规。

虽然如此,在住建部出台的《城市道路工程设计规范》中明确规定:城市机动车道路最小净高为4.5米;道路建筑界限内不得有任何物体侵入(上述条文均为强制性规范)。

河南省住房和城乡建设厅法规处工作人员告诉记者,虽然住建部门的法律法规中没有关于限高杆的明文规定,但按照上述规定,道路净高范围内是不能有物体侵入的,因此,限高杆高度原则上应该不低于4.5米。

那么按照这一标准,郑州市区许多限高杆的高度并不合规范。不过上述住建厅工作人员也坦言,要是限制在4.5米,很多时候也不一定能起到限高作用,因此这一块还存在政策盲区。

“相较于设置限高杆这类刚性措施,郑州市可以探寻更加柔性且有效的管理方式。”有专家建议,相关部门可以加大对违规大车的扣分处罚力度,同时,也可以结合目前正在建设的“信用郑州”,对闯限行的大车扣信用分,到一定标准后进行失信公示、限贷等联合信用惩戒,这样既震慑了违规行为,同时也体现了政府治理方式的进步。

舞阳县供电公司: 巧解返乡农民工用电心结

“春节回家,担心家里的电器电路长期不用,一时通不了电,就拨打了便民服务卡上的电话号码,电工立马赶到家恢复通电,还检查了家里的线路,现在电力服务真贴心。”近日,在舞阳县文峰乡戴庄村,刚到家过年的返乡农民工李德全对笔者说。

春节前夕,大批农民工陆续返乡。舞阳县供电公司深化客户用电“网格化”管理,制作岗位责任

牌,张贴于全县397个行政村配电台区及大街小巷醒目位置,方便返乡农民工。小小一张岗位责任牌,承载了电工姓名、联系电话等基本信息,为常年奔波在外返乡的农民工兄弟第一时间恢复送电提供了便捷的个性化服务。同时,供电服务人员还建立返乡农民工用电服务档案,实行“一对一、零距离”服务,让返乡农民用上“安全电、舒心电”。① 薛俊峰