

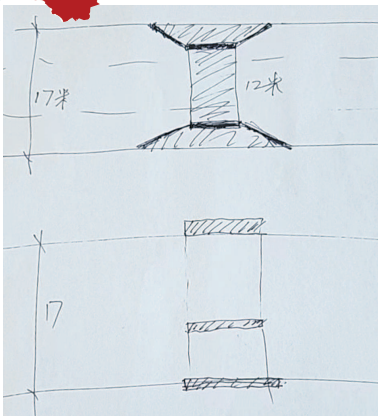
962555

# 小区“门户桥”重建后惊现“大斜坡”

## 自行车助动车容易失控,坐轮椅出行会溜坡



小忙 跑现场



旧桥(上)新桥(下)示意图

宝山区枫桥湾名邸多位业主向“新民帮帮忙”求助,小区三面环水,门口的一座枫桥,是出入小区的唯一通道,因轨交18号线的建设暂予拆除,而后重建时竟抬高了不少,导致出入小区的通道成了“大斜坡”,存在较大安全隐患。虽然七成业主投票赞成“整改”,但至今已半年过去,仍无明确结果。



▲ 供居民下桥步行进出小区的小路坡度也不小

### 斜坡太陡险情丛生

记者来到现场后发现,枫桥湾名邸所处的位置,像是位于一块三角地的一个“角”,两面环水,一面是南泗塘,另一面是小吉浦河;东侧则与陆域面积连接,但有围墙阻隔。小区门口就是小吉浦河,出入小区必须经过一座“枫桥”。

记者在小区门口看到了这座桥,桥的两端均用彩钢板拦起,还未正式启用。现在,出入小区得走西侧约150米长的一座临时钢架桥。

枫桥的一端是长江南路,记者绕至位于小区的另一端,只见桥面连接至小区道路的地面,果然有较大的坡度。下桥进小区,门前空间不大,不能直行,依着地形,有两道斜坡向两边岔开,斜坡路面是水泥路。在两道斜坡道路中间,还有一条供行人走的小路,坡度也不小,路面粗粝,未铺水泥。

业主们对坡道之“陡”,是有些意外的。徐阿姨告诉记者,以前原地的旧桥,下坡很“平顺”;而去年,新桥桥梁架好,还没做斜坡的时候,她已经直观地发现,新桥比旧桥抬高了近1米。从驳岸高度也可以看出端倪:架设桥梁的驳岸处,也被垒高了不少。等到去年10月,衔接桥面的坡道造好后,业主们炸开了锅。徐阿姨讲,这么陡的斜坡,汽车上下坡还好,自行车和助动车很容易失控碰撞。现在新桥虽未开通启用,但斜坡路段仍是小区业主们出入的必经之地。“已经摔了好几个人了。”还有业主要坐轮椅出行,一不留神会溜坡。“雨天冬天,斜坡的湿滑系数还会增加,太危险了。”

### 七成业主赞同整改

在小区业主的描述中,枫桥旧桥青石砖桥面,两边木质围栏,与小区建筑的风格和谐统一,是小区整体的“一部分”。平日里,旧桥也是小区出资管理和修缮的。后由于兴建轨交18号线长江南路站,旧桥影响了工程建设,只能先行拆除。施工方承诺,地铁站建设完成后,再在原址“还”一座新桥。去年,工程一结束,新桥紧接着就造好了。“当初拆除旧桥的时候,是来征询业主意见的,但造新桥时,却没有征询。”

枫桥湾名邸第三届业委会副主任陈女士说,旧桥的拆除,新桥的建设,都是在第二届业委会手中通过的。等第三届上任发现问题,已经迟了:新桥比旧桥抬高了近1米,致使进入小区的道路变成了“大斜坡”。



▲ 居民告诉记者,新桥比旧桥抬高了1米  
▲ 上下桥坡度吓人

本报记者 陈浩 摄

陈女士称,在一份轨交18号线的会议纪要中曾提到,“枫桥湾名邸桥北侧桥台按照现状河道边线实施,并顺接现状驳岸”。对此,小区业主多以为是“原拆原建”,还给他们一座“原样”的桥。“没想到货不对板!”

今年5月30日,业委会组织了一场以书面征询意见为方式的业主大会,投票内容为“拆除有重大安全隐患的现有在建‘新桥’,原拆原建(桥面标高按本小区原有被拆‘旧桥’维持不变),恢复桥面原来的面貌,完善小区相关配套”,结果为:总计发放的312张表决票(小区共有312户)中,表示“同意”的有229票,占73.40%。此后,小区广大业主多方交涉,但没有进展。新桥建成后也因此未开通启用,一搁置就是8个月。

### 新桥抬高问题显现

新桥为什么会抬高呢?陈女士认为是“施工方没有充分考虑到对接小区的道路存在较大落差。”

长江南路在施工中被抬高,所以新桥位于长江南路这端无形中被抬高了,但小区这

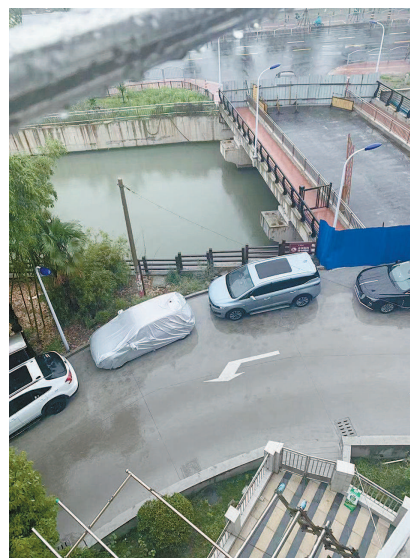
端地势是“不可能变高的”,所以出现了这种情况。而地铁工程范围内小吉浦河段有桥梁5座,其中多座在拆除后已建了新桥,但那些都是公路桥,唯独枫桥是民用桥,承接的是小区出入口。

而在当地相关部门的反馈中,新桥的抬高,则是“必须的”。淞南镇城建中心工作人员周先生介绍,18号线一期规划终点站长江南路站位于枫桥下面,河道围起,挖开建设。枫桥旧桥拆除后,在旁边150米处搭建了临时钢架桥。地铁建设完成之后,地铁公司又恢复新建了枫桥,同时拆后新建的还有南岸防汛墙(北岸小区这侧的防汛墙未改动)。“上海市对防汛墙的高度有规定,要求是5米。而以前的防汛墙不足5米。”在这种情况下,新桥建成后,势必会比旧桥抬高,为此,地铁建设方和市水务局多次协调,最终按照降低0.5米标高,也就是在最低标准4.5米的防汛墙高度上建设新桥。

### 先行检测再议方案

地铁18号线工程施工方有关人员陈先生向记者表达了同样的说法。陈先生强调,实际上新桥只抬高了29厘米,原来的桥面标高是5.1米,现在的标高是5.39米。

那么,业主们为何认为新桥抬高了近1



米呢?这是因为原来的旧桥很短,短到比河宽(17米)还短了5米(桥长12米),因此没有架在两边的防汛墙上,两端与防汛墙“脱相”各有2.5米。两端“脱相”的地方,建了两个突出的“包”,外围是石块,充当承重的桥台,内部填以土方,上面直接铺了水泥。“短桥”的好处是坡道变长了,“它从‘脱相’的地方就开始降坡了,让人感觉不到坡度过大。”

而新桥的长度按照规定必须达到河面宽度17米,架在了防汛墙上,并有桥墩支撑,降坡距离减少,坡度就变大了。

淞南镇城建中心的周先生向记者解释,枫桥属市政桥梁,权属并不归于小区。这从小区的建设图纸中也看得出来,它不在小区红线范围内。“即便这座是小区的桥,重新建设时,也要符合现在的设计规范要求。”

周先生表示,他们与小区业主代表召开了协调会,会上提出,可找权威检测机构,检验新桥和坡道是否符合规范要求,有没有安全隐患,然后再商量可行的改善方案。

对于这样的回复,小区业主们坚持认为:先有小区,再造新桥,后造的新桥必须考虑小区地势因素,不能一味“拔高”,希望相关部门尽快拿出能让他们“安全出行”的整改措施。对此,“新民帮帮忙”将继续关注。

本报记者 陈浩

# 虹口这处多坑塘路段开始修补

## 市民吁请相关单位加强巡查以防故态复萌



小帮 有回音

本报讯(记者 陈浩)6月26日,本报5版刊发《这段路何时整修?》的报道,反映杨树浦路大连路(虹口段)向西至东大名路顺路的一段路,路况实在太差:窞井盖下

陷,路面多处坑塘,车辆经过时弹跳严重。现相关部门已对路面坑塘进行修补。

前些天在采访中,记者发现这段路上有20多处路面坑塘。如今,记者现场回访

看到,该路段原先存在的多处坑塘已经填补,部分仍未来得及填补的地方,相关人员也在地面做了红色框线标识。据施工人员说,会将原先坑塘区域进行小规模开挖

后,用沥青填补。有市民表示,坑塘修补完成后,他们开车经过此处不用再小心翼翼避坑了。也有市民说,该路段大型搅拌车较多,加之最近正值梅雨

季节,降雨偏多,相关单位应对路段加强巡查,防止坑塘“回潮”。



本版编辑/刁炳芳 视觉设计/黄娟