

962555

帮忙

新闻追踪

沪上隧道“微整形”
破解频闪“光烦恼”

本报讯 (记者 陆常青)

3月25日,本报8版刊登《冷光频闪反光刺眼 隧道遭遇“光烦恼”》的报道,反映沪上多条隧道因照明设计问题导致司机“头晕目眩”的困扰,引发市民广泛热议。报道刊出后,隧道眩光问题的整改工作迅速展开。记者从相关部门了解到,针对市民集中反映的北横通道频闪冷光、外滩隧道墙面反光等问题,“微整形”工程已启动。目前,北横通道东段部分光源已完成调整,外滩隧道的反光系数检测与改造方案也在稳步推进中。

北横通道

关闭频闪强光 调低照明亮度

曾经,北横通道顶部密集排列的白色冷光LED灯与监控补光灯频闪交织,让这条通道被市民戏称为“眩晕长廊”。近日,记者回访发现,北横通道东段隧道有了明显变化:顶部原每隔200米设置的强光监控补光灯已悄然关闭,冷白光照明亮度也进行了调低处理。如今驾车行驶其中,频闪效应大幅减弱,驾驶员承受的视觉压迫感也随之降低。

这两天,市民王女士驾车经过北横通道东段时也惊喜地发现,曾经让她眯着眼睛、小心翼翼驾驶的刺眼强光已不复存在。“现在开车进隧道,终于不用那么费劲了!”她感慨道。网约车司机王师傅也表示,如今开车经过北横通道东段,强光刺眼的状况得到了极大改善,开车轻松多了。



▲ 整改前:北横通道频闪冷光
▶ 整改后:北横通道关闭频闪强光源



外滩隧道

检测反光系数 制订整改方案

作为市民反映外滩隧道眩光问题的“焦点”,其墙面搪瓷钢板反光问题的治理已进入实质性阶段。4月18日,记者从隧道管理部门获悉,目前他们已将墙面材料样本送往专业机构进行反光系数检测。同时,通过张贴反光膜、调换上下位置等多种方式,对反光情况进行测试,力求得出科学合理的可行性改造方案。后续方案确定后,将对隧道内的搪瓷钢板进行针对性处理。

相关工作人员介绍,“反光问题涉及材

料光学特性与隧道结构设计的匹配性,必须经过严谨的科学论证。”早在4月初,相关部门就召开了专家咨询会,邀请光学、交通工程等领域的学者共同参与方案制订。若测试效果达到预期标准,将尽快开展全面施工,重点对隧道弯道、出入口等反光集中区域进行调整优化。

市民建言

兼顾安全美观 彰显城市温度

“隧道设计不能只追求‘颜值’,安全性和舒适度才是关键。”车主刘先生的建议道出了众多市民的心声。不少市民呼吁,在隧

道改造过程中,应优先考虑驾驶员的驾驶感受,避免因过度追求现代感而忽视功能性。他们还提出,在今后的隧道等项目建设中,可以参考新建隧道以及复兴东路隧道浅灰色亚光墙面与弧形穹顶的设计,从源头规避眩光隐患的产生。

一条隧道的灯光调整、一块墙面的反光检测,这些看似微不足道的“小修小补”,却与百万市民的出行安全息息相关。相关部门以“微整形”的方式,迅速优化相关设施,回应民生痛点,正是城市精细化管理的生动体现。期待申城的每一条道路都能成为既高效便捷,又体现城市温度的“安心之路”。

两个地方一个箭头
指示牌成“迷路指南”

近日,市民陈女士向“新民帮依忙”栏目反映,上海地铁中山公园站线路和出入口多得让人眼花缭乱,2号线、3号线和4号线在此交会,足足有11个出入口。这本是交通便利的体现,可谁能想到,站外的无障碍电梯指示牌却成了“迷路指南”,一不小心就得多走冤枉路。

上海地铁中山公园站2号线站台深藏在地下2层,3号线和4号线共线运营,站台高高地架在高架之上。要是从3、4号线站内换乘2号线,就必须爬一段楼梯。这可让那些爬不了楼梯、急需乘坐无障碍电梯的老弱病残人群犯了难,他们只能从3、4号线出站,穿过车水马龙的凯旋路,再在中山公园站11号出入口旁找到能直达2号线站厅的无障碍电梯。

陈女士那天推着婴儿车从3号线换乘2号线,满心期待地乘坐电梯来到地面,可一看到指示牌上的箭头,瞬间就蒙了,差点又傻乎乎地“原路返回”到3、4号线。为啥呢?原来站外关于无障碍电梯位置的箭头标识含糊不清,指示牌上虽标注了3条线路,却只孤零零地画了一个箭头,实在让人难以捉摸。

记者在地铁中山公园站1号口外看到了那个“让人困惑”的无障碍电梯指示牌,上面写着“乘坐2号线无障碍电梯的乘客可前往2号线11号口”,一旁又写着“通往3、4号线中山公园站”并画了一个向前走的箭头。3条地铁线路同时出现在一块指示牌上,很容易让人觉得这部无障碍电梯可以同时到达2、3、4号线的站厅。但实际情况并非如此。

记者按照指示牌向前走了几十米,很快



■ 地铁中山公园站外的无障碍电梯指示牌只有一个箭头,很容易让人搞混,以为3条线路的无障碍电梯在同一处 本报记者 夏韵 摄

就找到了通往3、4号线的无障碍电梯。这部电梯能到达三个楼层,可令人失望的是,它根本不通往2号线所在的地下层。那么2号线中山公园站11号口处的无障碍电梯究竟藏在哪呢?原来,它和3、4号线无障碍电梯相隔甚远,中间还隔着一条车来车往的凯旋路,得穿过一个十字路口才能找到。可到了马路对面的11号口,这里的无障碍电梯指引标识同样“敷衍”,只有一个箭头。这同样会让人误解,以为3条线路的无障碍电梯都在同一个地方,结果自然是白跑一趟。

“明明是两个不同的地方,却只有一个箭头,这不是故意把人搞混吗?”陈女士急切地呼吁,希望地铁运营方能尽快对无障碍电梯指示牌进行修改。除了多添几个箭头,还可以在上面明确标注“穿过凯旋路”,或者附上周围标志性建筑物的名字,让指引标识变得清晰明了,别再让乘客晕头转向了。

本报记者 夏韵

万元德国钟弹簧断裂
修了又坏致卡盘破损

近日,印先生向“新民帮依忙”栏目反映,其于2013年在东方购物平台花费12960元购入的德国赫姆勒挂钟,在去年花费2700元维修弹簧后,今年再次出现故障,弹簧断裂导致连接钟面与机芯的卡盘随之损坏。而售后只保修弹簧,其他部位却以挂钟老化为由,需要印先生另行付费维修。“这显然就是推脱责任!”印先生再次陷入无奈与困惑之中。

二次故障引争议

印先生介绍说这款挂钟不仅每刻钟奏乐,还会整点报时。多年来,他精心维护,挂钟一直运转正常。然而,去年8月,他如往常一样为挂钟上发条时,只听“噔”的一声,挂钟虽仍能准确走时,但奏乐功能却失灵了。印先生立即拨打当年送货时附带的顾客联系卡上的售后电话进行报修。

维修人员经过一番查看,判定挂钟内部一根弹簧断裂。由于早已过了保修期,维修人员告知印先生需要支付2700元维修费,其中更换零件弹簧700元,清洗保养和上油2000元,并承诺会为其更换原装进口弹簧。一个多月后,挂钟终于修好返还。

今年3月初,印先生在上发条时,熟悉的“噔”的异响又一次响起。紧接着,他发现连接钟面与机芯的塑料圆形卡盘竟然掉落损坏。维修人员再次上门查看,初步判断仍是弹簧断裂问题,且断裂的还是新换不久的那根“原装进口弹簧”。这让印先生满心疑惑:当初更换的究竟是不是德国原装零件?更令印先生不满的是,维修人员称弹簧可保修,但卡盘破损是老化所致,需要他另付550元维修费。印先生对此提出强烈质疑。在与维修方沟通无果后,无奈之下,印先生向东方购物平台投诉,希望平台能帮忙解决问题,可最

终却未得到令他满意的答复。

多方协调终化解

为解决印先生的难题,记者联系了东方购物平台客服热线。平台相关负责人姜女士反馈,上海科纪实业有限公司曾是赫姆勒品牌授权经销商,虽现已不再经销该品牌,但仍继续提供保养维修服务。接到投诉后,她立即与该公司负责人沟通,对方确认当初换修的零部件为德国原装产品,并表示消费者若有疑虑可自行送检。姜女士还承诺,东方购物平台将全权负责此次问题,卡盘维修或更换费用由官方承担。

针对弹簧断裂与卡盘破损之间的关系,记者又拨通售后电话进一步了解情况。相关负责人表示,目前确实难以考证二者是否存在必然联系,但塑胶材料使用寿命有限,长期使用容易老化,这也是维修人员判定卡盘碎裂的原因之一。对于更换零部件是否为原装,该负责人坚称是原厂配件,并解释由于印先生的挂钟是十多年前的停产款式,公司已无该型号配件,维修人员是通过多方渠道找来库存件进行更换,由于进口时间久远,确实难以提供相关凭证。

在“新民帮依忙”栏目的积极介入协调下,此事最终得以圆满解决。截稿前,印先生反馈称挂钟已修好。他特别感谢“新民帮依忙”栏目的助力,让他顺利解决了这一困扰已久的难题。

本报记者
季晟祯



编辑/张颖琦
视觉设计/竹建英