

962555

帮忙



■ 一骨折处CT扫描影像



■ 事发时孙老伯拍摄的公交车停车位

■ 公交车靠站时离上街沿有点远,妈妈带着孩子无法直接跨上上街沿  
受访者供图  
上街沿  
李晓明 摄

# 下车踩空摔倒多处骨折 公交车靠站距离引争议

## 不少乘客希望出台操作规定补上“安全漏洞”

小  
微  
调  
查

### 摔倒后三处骨折

孙老伯回忆,去年10月2日,他陪着75岁的老伴高阿婆乘坐845路公交车,前往儿子家。车辆行至高平路阳城路站停靠后,高阿婆走在前面,跟着其他乘客一同下车,他紧随其后。“突然就听到老伴‘啊’的一声惊呼,我赶上前一看,她已经摔倒在地上,处于半昏迷状态,脸色惨白。”孙老伯说起当时的场景,仍难掩心疼。

眼见老伴摔倒后失去意识,孙老伯一时乱了方寸,连忙上前搀扶、连声呼唤。一旁的热心路人见状,主动帮忙拨打了120急救电话。大约十分钟后,救护车抵达现场,将高阿婆送往就近的第十人民医院救治。经CT检查诊断,高阿婆右侧踝关节、右侧肩关节等共三处骨折,伤情较为严重,需立即接受治疗。

“当时一门心思都在老伴身上,根本没想起来报警。等反应过来,涉事的845路公交车早就开走了。”孙老伯说,直到老伴完成初步诊断、病情暂时稳定后,他才匆匆报案,民警赶到医院登记了相关情况。但由于并非事发第一时间报案,且当事双方均已离开现场,缺乏现场完整证据,警方仅做了情况登记,并未作出责任认定。

### 质疑靠站不够近

事发后,高阿婆先后辗转多家医院,经历了漫长的治疗与康复之路。如今半年过去,她的右臂依然无法举高,也拎不起重物,右脚无法正常行走,日常生活难以自理。

对于事故原因,孙老伯和高阿婆始终认为,摔倒的根源是公交车靠站时,车门与上街沿距离过远,超出了老人的跨越能力。“当



“半年了,老伴还站不稳、抬不起胳膊,医药费花了不少,可赔付的事却一直没着落!”85岁的孙老伯向“新民帮依忙”求助,半年前,他75岁的老伴高阿婆乘坐公交车下车时,因车门与上街沿距离过宽,一脚踩空摔倒昏迷,全身多处骨折,历经半年康复治疗仍无法独立行走。由于事发后未第一时间定责,后续赔付陷入僵局。孙老伯认为老伴摔倒是公交车靠站不规范所致,而公交公司则称是老人自身不小心造成。公交车停靠站台的距离究竟有无标准?记者就此展开调查。

时我跟着前面的年轻人下车,他们一步就能跨到上街沿,可我年纪大了,腿脚不方便,右脚跨出去没踩稳,一下子就踩空摔倒了,之后就什么都不知道了。”高阿婆回忆起事发瞬间,仍心有余悸。

孙老伯告诉记者,事发时他情急之下用手机拍摄了几张现场照片。照片清晰显示,涉事845路公交车的后门位置,与上街沿之间存在明显空隙。“我打听了,公交行业的停车规范里,车门与上街沿的距离应该不超过50厘米,但当时那辆车停靠的距离,差不多有90厘米,我老伴根本跨不过去。”孙老伯认为,正是公交车驾驶员未规范靠站,才引发事故,公交公司理应承担相应责任。

然而,当老两口找到845路公交车队讨说法时,却遭到了对方的否认。车队相关负责人表示,事发后他们调取了当时的监控录像,画面显示公交车已停稳,前方几名乘客均正常下车,而高阿婆下车时存在“跨跳”动作,是自身不小心导致摔倒的,与公交车停靠无关。对于车门与上街沿的距离,该负责人称“没有相关强制规定”,不存在违规停靠的情况。

### 靠边多远无规定

公交车靠站时,车门与上街沿的距离到底有无明确标准?记者就此展开进一步调查。首先,记者以乘客身份拨打了845路公交车所属的巴士五公司服务热线,工作人员明确回复,公司对驾驶员靠站有明确要求,车门距离上街沿需控制在30厘米以内,这样既能方便乘客上下车,也能保障出行安全。

随后,记者联系行业监管部门获悉,目前相关法规中,并未对公交靠站时车门与上街沿的距离作出量化规定。根据2023年7月起正式施行的《上海市公共汽车和电车客运服务规范》,仅要求驾驶员规范操作、安全行车,包括“关妥车门,待乘客坐稳、站稳和扶牢后平稳起步,车辆进站停稳后开门,行驶过程中不得随意开关门”等,但未明确靠站距离的具体数值。

记者了解到,虽没有强制规定,但实际运营中不少公交公司出台了内部规范,一般将车门与上街沿的距离控制在30至50厘米范围内,其中30厘米为最佳距离,既能避免乘客踩空,也能防止车辆与站台发生碰撞。但这一内部标准,在实际执行中却难以落实

到位。记者前往事发的高平路阳城路站实地探访,该站为直线式公交站,公交车需停靠在非机动车道内。在半小时的观察时间里,先后有五六班公交车在此停靠,但没有一趟车的车门与上街沿距离达到30厘米的标准,均在50厘米开外,部分车辆距离更远。现场一名年轻妈妈带着孩子下车时,只能先一脚踩到非机动车道上,再小心翼翼跨一步才能抵达上街沿,十分不便。

一名不愿透露姓名的公交驾驶员坦言,道路通行环境复杂,尤其是在非机动车道或机非合用车道靠站时,周围有电动车、自行车往来,想要精准停靠到30厘米以内难度较大,只能尽量靠近站台,同时提醒乘客上下车时注意安全。

### 希望快补上漏洞

在“新民帮依忙”介入后,孙老伯和845车队方就事故责任再次协商,双方前往交警部门填写报案单,重新报案,希望能通过官方渠道明确事故责任,推动问题解决。截至发稿前,孙老伯反馈,已收到相关部门的回复,称该事件不属于道路交通事故,因此不予受理,并建议双方通过调解方式解决纠纷。

孙老伯表示,他和老伴年纪大了,折腾不起,只希望能够得到一个妥善的处置结果。目前,双方尚未就调解方案达成一致。采访中,有不少乘客建议,近年来,为了让乘客安心上下车,公交行业推出了“黄金六秒”等措施,即公交车停稳后等待三秒再开门,当车辆关门后延迟三秒再起步。而对于“靠站距离”这类同样关乎“乘车安全”的问题,能否出台兼具保障性和人性化的操作规定。对此,“新民帮依忙”将继续关注。

本报记者 李晓明

## 优化导向指引 完善便民服务

4月9日,本报7版刊发《老伯地铁站出站遇66级台阶》的报道,反映长寿路地铁站无障碍设施存在不足,老人出行犯难的问题。稿件发布后,引发各方关注和市民热议,申通地铁公司对此高度重视,并作出了回应。

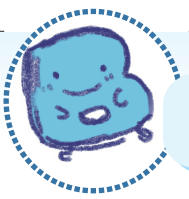
市民周老伯反映,长寿路站是7号线与13号线的换乘站,日常客流量居高不下。从长寿路3号口出去是长寿公园、新南华酒店等场所,老年人出入比较多。但是3号口并无无障碍电梯,而是又陡又长的阶梯,共有66级台阶,实在是让人望而却步。而根据旁边的提示牌,步行100多米前往2号口乘坐自动扶梯,却发现扶梯上去是一处下沉式广场,要上到地面还要爬一段十多级的台阶,

对于老年人、轮椅使用者、婴儿车推行者等特殊群体的出行依然举步维艰。

周老伯的遭遇也引发不少市民共鸣,尤其是长寿路北侧的出行状况备受关注。对此,市民呼吁,地铁方面能否根据实际情况,在长寿路北侧的出口处增加无障碍设施,方便市民出行。

面对广大市民的呼声和建议,申通地铁公司表示,长寿路站由于深埋建设、场地受限、权属协调复杂,暂不具备加装扶梯条件。针对目前存在的一系列通行难题,地铁方面将开展实地调研,迅速形成具有可行性的改进方案,持续优化导向指引、完善便民服务,相关进展将及时向社会公示反馈。

本报记者 李晓明

小  
帮  
有  
回  
音

## 箱体修好加固 出行隐患消除

3月31日,本报7版刊发《光交箱歪倒人行道路人个个“吓丝丝”》的报道,反映三鲁公路近林德路西侧人行道上,编号为“浦东/GJ0344”的光交箱基座断裂、箱体倾斜,紧邻盲道摇摇欲坠,给过往行人尤其是视障人士带来严重安全隐患。报道刊发后,相关责任单位迅速响应,第一时间赶赴现场完成维修加固,消除了这一安全隐患。

近日,记者来到现场看到,此前向围挡倾斜、仅靠碎石勉强支撑的光交箱已完全归正,固定在水泥基座上。原本锈蚀碎裂、几近脱离的箱体底部,加装了厚实的不锈钢加固护板,通过多颗螺栓牢牢锁死。破损的基座也完成了修复,周边散落的碎石、锈屑已清理干净。紧邻箱体的盲道恢复通畅,过往市民无需再侧身避让。

“报道出来没几天就修好了,现在接送孩子走这条路,再也不用提心吊胆了!”反映问题的市民郭先生告诉记者,周边居民都为相关部门的快速处置点赞。

据相关运维人员介绍,除完成该光交箱的加固维修外,他们已对周边路段的通信设施开展全覆盖巡检,全面排查同类安全隐患,强化日常运维管理,切实守护市民出行安全。

本报记者  
陆常青



本版编辑/刘珍华  
本版视觉/竹建英