

最近本地论坛上有一个很热的帖子

BRT站台建在路中央,车撞来咋办?

网友发帖让大家别担心,称站台设计有三道防线抵御撞击 专家肯定了这个回答的合理性,有安全岛保护小车很难冲上去

□晚报记者 张华 实习生 邵亚男/文 晚报记者 马健/图

一个很热的帖 引出了一个很专业的问答

“站台修在路中央,不怕其他车辆撞?”临近BRT建成开通,这两天,在大河网和中原网论坛,对其建成后的安全性网友进行热烈的讨论。与以往行人过街是否安全的议论不同,此次主要是讨论建成后的BRT是否会遭受肇事车辆的撞击。有网友对此提出了自己的观点,

担心其会被撞。

有网友跟帖:站台有一边是入口方向,它是指向车离开的方向的,而站台尾部没有防护措施,晚上一不小心,咣当……站台不报废了吗?还影响乘车,别将来一会儿A站台被撞坏,一会儿B站台被撞坏……

然而也有网友提出,经常路过正在建设的BRT站台,发现站台很高,一般车辆只能撞上站台的台阶,撞不上站台。

另外,对设在路中心的安全岛,也有网友发表观点,“我很怀疑那个防护用的安全岛没有丝毫用处,那么低、那么小,一辆半夜跑的垃圾车

一不小心就骑着过去了……”

而另外有网友说,防撞石栏上贴上了反光条,不知这样能否避免黑夜中行驶的汽车撞上它。

其中一名为“新郑路”的网友发帖“航海路BRT第六十三天,安全问题!”回应疑问,他解释说站台设计有3道防线,完全能保证乘客安全。

«上一主题 | 下一主题» 21 1 2 »

发表回复 发表文章

航海路BRT第六十三天,安全问题!

新郑路

楼主 大 中 小 发表于 2009-5-5 22:46 只看该作者

中国十字——郑州



金牌会员



帖子 1156

精华 1

积分 1687

威望 175点

性别 男



个人空间

发短消息

加为好友

当前离线

关于BRT是否可能遭受肇事车辆撞击导致站台损坏甚至造成人员伤亡的假设,感觉虽然不是危言耸听,但的确值得思考。目前,航海路BRT的站台建设还没有彻底完成,因此以目前完成度较好的北半幅各站为例,来阐述一下这个假设的可能性。

从出入口的一侧看,BRT站台上的设施形成了抵御车辆撞击的三道防线:

第一道,弧形防撞石栏。这是阻止车辆侵害的最主要设施,建立在BRT站台出入口处,为石质结构。与路边的侧石基本同高,上面贴有反光条,能同样在夜间发挥警示车辆、防御撞击的作用。个人感觉假设汽车撞上之后,石质结构将最大化地使汽车减速,弧形的结构将使车辆发生偏移,从而避免对BRT站台主体的侵害。

第二道,连接出入口和BRT站台主体的两道护栏。这是有效疏导乘客,防止乘客加队等行为的设施。假设BRT站台遭遇车辆撞击,并被突破了第一道防线之后,这里将构筑对乘客生命财产安全的第二道防线。虽然可能会遭受强烈冲击而变形甚至报废,但同样可以使车速锐减,从而使BRT站台主体免遭伤害。

最后一道,就是BRT站台主体的两道拱形的钢梁,这是乘客进站上下车的必经之路,之所以是拱形,想必就是为了抵御可能造成的来自肇事车辆的冲击。相信在经过了第一、二道防线之后,即使是飞驰的汽车也已经锋芒锐减,因此这个拱形结构将最终阻止可能的肇事车辆的恶劣行径,使一切敢于侵犯之敌彻底束手就擒。

而与出入口处相对的一侧,现在某些站台已经逐渐开始安装护栏,虽然可能会遭受来自逆行的肇事车辆的冲击,但总的说来,可能性及破坏程度没有出入口处的严重,基本能够做到“高枕无忧”。

今天的论述虽然是一个对未来某一天的假设,但是对于BRT来说,防患于未然才是最重要的,毕竟BRT是为了满足市民的出行。如果安全性不高的话,那这里将成为第二个“中州大道”。所以,安全对于即将建成的BRT来说尤为重要,希望BRT能够给市民提供快速舒适的同时,也一定要给市民提供安全,这才是建设BRT的重中之重。当然,广大市民也一定要遵守交通规则,安全进出站乘车,这样BRT的社会效益才能真正体现出来。

希望市民高高兴兴乘BRT去,平平安安坐BRT来!

防撞第一道防线



防撞第二道防线



防撞第三道防线



专家解释也是三道防线 安全岛高度按标准修建

站台是否会被撞,“新郑路”网友的解释到底可信不可信?昨日,记者采访了郑州快速公交项目部顾问徐康明。

徐康明说,BRT作为一个设立在道路中央的建筑物,不排除被撞的可能性,例如有些车主酒后驾车,或者车主出现其他失控情况,是有可能撞上BRT站台的。但在北京、常州开通BRT

时间比较长的城市,从运行情况来看,还没有发生过这样的事情。但鉴于这种可能性,在设计和建设BRT时,已经作了相应的防御措施。专家肯定了“新郑路”网友解释的合理性。

徐康明解释,为防止其他车辆撞击,BRT建设时设计了三道防线。

第一道防线是站台石柱。因站台比较高,一般小车撞击时,很难冲上站台,有一定的缓冲功能。除非是在高速公路上,或者是高速的大型车辆,才有可能冲上站台。

第二道防线是整个线路上都装有栏杆,对车辆也是一种缓冲。

第三道防线是在站台内有很多竖的立柱,使站台的总体框架保持一定安全度。

对于安全岛高低问题,徐康明解释,安全岛的高度是按国际标准修建的,“全世界都统一的”。因为安全岛设在路口,若其过高,在其他车辆撞击时会造成车内人员的安全有危险,所以安全岛的设计和建设标准与站台不同,“它不是完全的铜墙铁壁”,其最大的功能是提醒过往

车辆后面有乘客。

实地查看,站台已经贴上反光条

昨日上午,记者来到桐柏路陇海路口,实地查看BRT施工进度,该路口站台正在进行站内设施的安装,该站台前的安全岛正对路口位置,已经贴好了反光条,高高的站台石栏一般车辆很难冲上去,同样也贴上了反光条。

TOP