

高矮材质各不同,保障了路权带来了隐患

隔离柱伤人,出事谁管说不清



经十路省体育中心附近,非机动车道的隔离柱有的已被损坏拔走。



在绿色出行日益受到推崇的今天,非机动车道上的安全隐患不只有突然出现的“安全岛”,还有立在路口、路边拦挡机动车的隔离柱等设施。记者调查发现,各条路上隔离柱设置主体、规格、间隔、材质等不一致,部分路段甚至密集成为了“梅花桩”。隔离柱设置后可能带来的安全隐患如何处置,目前并不明确。

文/片 本报记者 王皇

▼玉兴路非机动车道和人行道上的隔离柱,设置弯曲密集,堪比“梅花桩”。



隔离柱似梅花桩

有些已经被撞歪

省城多条主干道的非机动车道、人行道都设置了隔离柱。3日,记者在文化西路南侧看到,人行道上每个路口都设置了至少2个大理石隔离柱,将宽约4米的人行道均匀隔成了3段。从东舍坊街路口到千佛山南路路口约410米的路段,有10个隔离柱,但仅有2个外观完好。该路段公厕前的2个隔离柱,一个已经不见,另一个则仅剩三分之一。其他隔离柱均有摩擦碰撞而来的缺口。

在快到青年路的一个路口,人行道上的隔离柱直径变小了一半,数量也增多了,一个路口有12个隔离柱,相互之间的间隔也小于半米。隔离柱被彻底损坏的路口,有多辆车停在路中间,阻挡了人行道。而其他路中间仍保留隔离柱的路段,基本没有机动车。不过,在走过隔离柱密集的路口时,不少行人需要特别小心。

在经十路省体中心西入口,人行道上的6个隔离柱相对完好,而非机动车道上的3个隔离柱,中间的一个已经不见,南北的2个已经损坏。再往西的路口,南侧的2个隔离柱已经不见,仅剩北边一

个。已有机动车循着空出的路面,驶入人行道停车,不时还有超宽的三轮车蹭过隔离柱。在经十路与玉函路交叉口西南角,3个隔离柱的顶盖都已经损坏。

“不见的那个隔离柱是十多天前被一辆轿车撞断了,后来有人来撤走的。车子的底盘都撞掉了。”在省体育中心附近卖水的摊主说,从那以后隔离柱就没有再装回去。多数骑非机动车经过的市民认为,安装隔离柱后能避免汽车抢道,但也有安全隐患。“骑得快人又多的时候,只要撞上一个,就非常危险。”市民刘先生说。

在玉兴路土屋路附近路段的人行道和非机动车道上,仅2个建筑物之间,就设置了11个大理石隔离柱,而且不在一条直线上,弯曲分布,堪称“梅花桩”。

大小规格不一样

有的难说谁设置

记者了解到,在去年9月,有一名男子骑摩托车时撞上玉兴路的隔离柱后不幸身亡。这些隔离柱设置在非机动车道与机动车道之间,高约20厘米,隔离柱之间的间隔仅有不到半米,该男子连撞多个隔离柱后当场身亡。

记者仅查看了文化西

路、经十路、玉函路、玉兴路、历山路上的隔离柱设置情况,就发现,隔离柱除了设在非机动车道、人行道上,还有不少设在商家门口,成了占车位神器,或者设在小区入口,阻挡外来车辆。原本就是突然高出路面的设置,但各自规格不一,设置情况也不一样,有些地方成了出行者的马路“杀手”。

文化西路上的隔离柱就有多个规格,有高约20厘米、直径约10厘米的大理石隔离柱,有高约40厘米、直径约5厘米的铁质隔离柱,还有塑料材质的。经十路上的隔离柱则是铁质的,高约10厘米。还有不少隔离柱的直径达到了三四十厘米,设置在省体育中心入口处。在玉兴路上,一个小区入口的隔离柱已经及腰,高近1米,而且是铁质,一旦过路人撞上,后果严重。

不少大理石隔离柱本身不具反光性,也没有粘贴防撞反光条。另一些隔离柱有一圈圈的色彩区分,但区分色各自不一,有的是红白相间,有的是红黑相间,有的是蓝色。

隔离柱的间隔也各不一样,有的路段横向设置2个,间隔约一米半,有的路段横向设置五六个,间隔小到几十厘米。

设置的主体也各不一样。记者从市政道路设计人员处了解到,一般济南市的新建道路会一并设计交通安全设施。由交警部门提出具体需要,设计人员负责设计到道路之中,所以道路上的隔离柱多数是交警部门为了保障非机动车、行人路权而设置的。

不少商家、小区也会设置隔离柱。在文化西路南侧一家汽修厂的大门前路口,4个长方体水泥柱拦住进入大门的路。在路北侧,大润发超市门外有一圈大理石墩柱阻挡超市购物推车被推出,一家银行前则立起了七八个隔离柱,保证门前停车位。

记者从一家隔离柱厂商产品页面上看到,隔离柱的种类至少有10种,粗细、材质各不一样,销售对象则不仅是市政或交警,还有停车场、物业、学校等。商家极力宣传的则是隔离柱的抗撞效果,宣传视频中的一种自动升降隔离柱,直接把从山坡上驶下的大货车撞烂。

玉兴路上拆掉400多个隔离柱

省城不少路段的隔离柱正在发生变化,甚至有的已经撤走。在历山路,原先的大理石隔离柱被换成了可移动的塑料花坛,即便撞到也不会有生命危险。

3日,记者再次来到曾发生过事故的玉兴路发现,快车道最外侧与非机动车道之间原先设置的隔离柱已经全部撤走,仅剩下一些沥青印子。

周边的不少市民都表示,这些隔离柱早就该拆了。“拦得这么密,还是石头材质,撞上还不要命啊!其他地方都是设隔离栏。而且南段路宽北段路窄,留的宽度不一样,开车容易刮蹭,骑车冲得猛很容易撞上。”路旁一家店铺的店员说。

记者从路面痕迹看到,原先的隔离柱南北向沿着道路延伸,设置非常密集,即便在下坡右拐处路段,也一样有隔离柱,一旦有非机动车要过马路,很容易与隔离柱相撞。记者数了数该路单侧一小段连贯的隔离柱,有近70个。

市中区市政局相关工作人员表示,隔离柱十多天前开始撤走,2日全部撤完。“当时我们接收的路面就已经有隔离柱了,现在撤走也是交警部门给我们下的通知,说是有道路安全隐患,所以撤走。”该工作人员说,撤走的隔离柱因为是截断的,无法继续使用,路面则用沥青恢复。“总共撤了400多个。”

道路安全设计中并没有隔离柱

隔离柱出现在非机动车道和人行道上,其实并非必需,只是在机动车“横行”、停车位紧缺的汽车时代才出现,而设置的原则和方式等都没有明确的标准或法律依据。记者从道路交通安全法 and 济南市道路交通安全条例中均未看到隔离柱一词。对交通安全设施虽然规定了维护单位,却未明确事故发生后如何处置赔偿等。

“道路设计里面,人行道、非机动车道原本是不存在隔离柱的,也不需要设计,但是现在为了阻挡机动车,很多道路在设计交通安全设施时,交警部门会提出在非机动车道、人行道上设置隔离柱。道路交通安全设施设计细则中,并没有隔离柱一项,也没有隔离柱的相关设计规则,所以难免出现设置规格和规模不一的情况。”济南市市政设计研究院一位市政道路设计师说。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华副教授认为,非机动车道和人行道上的隔离柱在保障路权的同时,还带来了安全隐患,但目前相关的责任界定还不明确,一旦发生事故,行人和非机动车主反而会成为受害人。眼下应该有相关的细则来明确。

隔离柱与井盖不一样,井盖损坏后伤人,而隔离柱却是正常使用即可能伤人。另外,井盖设施的责任主体已经明确为市政部门或产权单位,但隔离柱还未明确。记者搜索发现,济南市市政公用事业局投保过49万多元的市政设施公众责任险,但其中并没有针对隔离柱的内容。