

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。



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。

在玉兴路上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，设置在省体育中心人口处。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，还有的是蓝色。

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和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细则，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。

