

编者按 现在的城市里,拥堵的交通往往让车主感到焦躁,哪怕是短短几十秒甚至十几秒的红灯等待,也让人感到迫不及待。在省城各主干道的十字路口,行人和车辆驾驶员常常因红绿灯信号感到纠结。相对于180秒的信号灯设计周期,有限时间内保证更多的车辆和行人安全,顺畅地通过路口是根本目的。而在人多车多的情况下,人行信号按钮或许能起到关键作用。

即日起,本报结合市民反映,对省城信号灯状况进行调查走访。济南市交警部门将对信号灯设置情况和未来规划作出解释,并给出意见,同时倡议车辆礼让和行人遵章。

个别路口需要快步疾行,右转车辆与行人交织

信号灯设置能否更灵活些

见习记者 杨晓冬 本报记者 董钊

在电影《阿凡达》中,居住在潘多拉星球上的人们可以通过心灵的沟通得到一只飞鸟,继而自由翱翔。但在现实生活中,人们就没有那么神通广大了,在马路越建越宽的同时,越来越多的汽车和行人让城市的空间显得日渐狭小。

在城市的大小十字路口,不少市民为信号灯的时间长短感到纠结。日前,结合市民反映,记者连续观察了市区的诸多路口,对信号灯设置的情况进行走访。

泺源大街与泺文路路口——

绿灯时间短,行人被闯红灯

26日,恒隆广场开业,人流量原本就很大的泉城广场附近交通压力更大。上午10时,记者来到泺源大街与泺文路的交叉口,此时并非交通高峰期,但路口南北方向人行横道的人流量已经达到了80人次,而绿灯时间只有29秒,不少行人走到人行横道中间时,信号灯就变红了。在路口执勤的交通协管员孙师傅说,“恒隆广场

开业前的这段时间,明显感觉到这个路口的人多起来了。”

此路口因位于泉城广场南侧,很多途经泉城广场的公交车都在路口附近设立了停靠站点,人流量十分大。孙师傅告诉记者,“这个路口周末时一次通行的人数能达到一二百人,赶上过年过节,人流量会更大,有些行人要等到下一个信号灯才能过去。”



8月28日,在泺源大街与泺文路路口,大批行人在等信号灯过马路。本报记者 徐延春 摄

北园大街的一些小路口——

凌晨无行人,也要等红灯

26日凌晨1时左右,本报记者乘坐出租车沿北园大街由历山路路口西行至纬六路路口。一路西行的过程中,出租车需要在一些小的路口减速慢行,因为这些路口均有信号灯设置。很多情况下,由于夜深,南北方向通行的行人和非机动车少之又少,有时根本没有行人通过。

“每天晚上走这一段路,都感觉到信号灯有些多。”出租车司机王师傅表示

示。就在他等车的过程中,两辆货车和一辆轿车冲过了红灯。

“我认为这里的交通信号灯可以设置得更灵活一些。”王师傅说,由于沿途路过长途汽车总站等人流量密集地段,白天南北通行的行人和非机动车众多,但是到了深夜,这里很少有行人,不妨将沿途小街口的信号灯改为黄闪,一方面提醒驾驶人慢行,另一方面保证了通行时间。

经四纬二路口——

左转信号灯太短,车辆积压马路

“经四纬二路口,左转信号灯时间特别短,一次只有四五辆车可以过去,如果是上下班高峰期,压车现象特别严重。”出租车司机牛师傅向记者反映说。

26日,记者来到经四纬二路口发现,在纬二路

上由南向北依次经过的经六、经五、经四路口,只有经四路口车辆可以左转,因此,从经七路口行至经四路口,左转方向的车辆都积压在此。经过记者测算,此路口的左转信号灯时间为25秒,很多车辆都要等两个信号才能通过。

泺源大街与趵突泉南路路口——

右转车辆影响行人过马路

记者在泺源大街与趵突泉南路的交叉路口还发现,南北方向人行横道的绿灯通行时间仅为17秒,行人不仅要在较短的时间内通过马路,同时由于路口南北方向的右转车辆并无信号灯控制,所以行人在过马路时还要受到右转车辆的影响,这不仅带

来了一定的安全隐患,而且增加了行人通过所需的时间。

“绿灯亮了之后行人过马路时,仍有很多右转的车辆拐过来,我们只得站在路边等车都过去之后再走,绿灯时间根本不够,尤其是上下班的时间段。”一位带着孙女过马路的老人这样告诉记者。

180秒,四个方向至少轮一遍

交警部门:有限“蛋糕”如何切分,行人遵章和驾驶员礼让是关键

本报记者 董钊 见习记者 杨晓冬

180秒周期 考虑人车承受力

据悉,红绿灯的时间长短,主要根据具体道路上的车流量和人流量来设计。行人要在一个路口过斑马线,得等到相邻方向直行和左转车辆走完之后才能通过。也就是说,行人的等待时间,留给相邻方向的车辆和行人使用。

“一个路口的信号灯设置,不仅要考虑到周边路口的通行能力,还要考虑到人车的承受力。”刘军介绍,按照国际惯例,信号灯保证各方向车辆通行一次为一个周期,周期最大时长一般不超过180秒。“如果超过180秒,行人和驾驶员就会因为等待而显得焦虑。”

来自市交警部门的统计,目前,济南共设置信号灯665处,其中设置人行信号灯的有592处,占到了总数的89%。考虑到行人和非机动车的安全问题,济南市进一步完善了人行信号灯的覆盖网络。

除了路口的人行信号灯,在人流密集地段,人行天桥和地下通道为连接两侧人行道提供了条件。但从目前的情况看,人行天桥和地下通道的建设率和使用率低,使路口信号灯等待处显得较为拥挤。

针对市民对人行道信号灯提出的建议,本报记者近日采访济南市交警支队科研所所长刘军。按照国际惯例,十字路口红绿灯设置的最长周期为180秒。在180秒的时间内,如何才能实现四个方向的行人和机动车均衡流动,首先要面对的是180秒的配时“蛋糕”如何切分的问题。



过马路并不是件轻松的事。本报记者 徐延春 摄

行人闯红灯的 “从众效应”

26日中午,在泺源大街与泺文路交叉口,自南向北的行人等待在信号灯前,其中几人不顾协管员的劝阻闯红灯过了马路。不少市民表示,红绿灯转换时间太长,是行人闯红灯现象增多的一个重要原因。

而实际上,具体到某一个路段,真正闯红灯的人往往不是个例。根据多名交通协管员的实际经验分析,只要有一人率先闯红灯,就会有其他人跟着闯,“第一个闯

驾驶员礼让意识 尤为重要

在趵突泉北路和黑虎泉西路交叉口,由于附近商业场所密集,过马路的行人众多。与此同时,南向行驶向东左转的车辆也非常多,在信号灯的配时上,有市民表示红灯时间短造成通行紧张,有时候会被“卡”在路口。

“在这个路口,左转和直行的交通压力都比较大。如果再有有限的周期时间内,分配给行人更多的通行时间,那么车辆的拥堵就会加剧。”刘军表示,有关此处的信号灯配时方案目前正在进一步研究制定中,力争更加优化。

面对较为密集的人流和日渐拥堵的交通状况,如何才能达到均衡效果?刘军表示,机动车驾驶人礼让行人的意识显得尤为重要。“当看到行人被卡在路口,机动车驾驶员应主动减速或停车避让,同时行人应当根据交通信号灯的指示快速通过,从而不给整个道路“添堵”。”

刘军同时指出,礼让行人的关键是驾驶员素质的普遍提高。有市民建议,将北园大街的小路口人行信号灯设为黄闪灯。专家认为,黄闪信号灯并不一定能对机动车车速起到约束作用。“行人的安全保障是第一位的,设置红灯是为了更好地提醒驾驶员路口可能有行人通过。”刘军说。

红灯的人没有叫住,其他人也叫不住”。

刘军表示,在行人闯红灯的问题上,“从众效应”起了关键作用。“180秒的时间分配是一个此消彼长的过程,总的原则是以主干道为主,兼顾次干线和支路。”刘军表示,通常来讲,按照人们每秒一米的行进步伐,一个绿灯放行信号可以照顾到行人安全通过马路。

济南市交警支队有关人士表示,在欧美一些发达国家的次干道和支路,行人过街信号灯要比国内短很多,行人走路习惯于快走,以提高通行效率。