

# 斜穿马路省时一半,推广却不易

省城启用对角斑马线,因对路段要求特殊仅限泉城路商业街



18日下午,在济南泉城路与省府前街路口,由于行人还不熟悉对角斑马线,信号灯绿灯亮起后,斜穿马路的人并不多。本报记者 王媛 摄

本报8月18日讯(记者 王光营 董钊 实习生 伏传伟) 17日,两处对角斑马线首次亮相济南泉城路县西巷和省府前街路口。与普通斑马线相比,对角斑马线能节省近一半的时间。但济南交警有关人士也明确表示,设置对角斑马线需要路段有特殊的通行需求,目前交警部门并不考虑将此类做法推广。

18日,记者在泉城路看到,省府前街与县西巷两个路口的对角斑马线已经全部施画完毕。与常见的四方形斑马线不同,对角斑马线内多了两条呈“×”状的斜线。相对于其他路口,这里的人行道信号灯多了一组,与原来的信号灯呈斜角,用来指示对角方向的行人。

对角斑马线增加了不少信号灯,行人应该如何通行呢?据了解,与原来的信号灯交替顺序不同,当路口的机动车信号灯全部为红灯,人行道信号灯全部为绿灯时,行人就可以走对角斑马线斜穿路口。根据交警部门测算,目前的配时约为30秒。

“与原先的斑马线相比,

对角斑马线能省下一半时间。”在省府前街路口,市民李女士表示,从西北角走到东南角,若走常规斑马线,不算等红灯的时间耗时在四五十秒,而走对角斑马线耗时在20多秒,能够节约一半的时间。

据交警部门工作人员介绍,因为对角方向人行道信号灯亮起时,机动车信号灯全部为红灯,人行道信号灯全部为绿灯,与原来相比,每一个通行方向都增加了30秒的通行时间,体现了行人路权优先。相比之下,对角斑马线更适用于中小城市,或者一些大城市的特殊路口,比如人流量较大的步行街。大城市的交通压力过大,所有路口都实行人车分离是不现实的。

作为济南市人流量较为集中的商业街,泉城路上的贵和路口和省府前街路口,由于周边商家林立,人流密集度一直较高。尤其是在节假日和周末,这两个路口的人流量保持在饱和状态。而行人闯红灯,斜穿马路的情况也一直存在。为了缓解这里的人车矛盾,济南交警决定在这里施画对角斑马线。

## 现场观察

### 1 对角红灯了,还有人紧不慢

由于市民对对角斑马线还有些陌生,现场交通状况并不是那么井然有序。记者在济南泉城路看到,省府前街路口的绿灯信号灯变成红灯时,有些行人仍然在对角斑马线上,还未到达路对面。

“这30秒都让行人自由穿行了,那就请行人快一点,不要等红灯亮了才走到一半,还不紧不慢。”一位驾驶人向记者抱怨。而济南交警有关人士表示,在行人穿马路路口时,快速安全应是第一准则,这体现了对机动车的尊重。而机动车更应该礼让行人,按照新交规,转弯车辆不礼让将被记3分。

### 2 不走斑马线,易被右转车刮伤

18日下午,在济南泉城路与县西巷路口,记者发现有个骑自行车的市民在对角斑马线的交通信号灯还未变成绿灯时,就违规通过对角斑马线,差点与机动车发生碰撞。“太危险了,可能大家对对角斑马线还不适应吧。”路过的市民王先生说道。

而在这个路口,记者注意到多位行人没有走斑马线,他们或是一溜小跑,或是结伴漫步。对此,济南交警有关人士表示,即使在路口净空的时间,行人也应当走在斑马线上。在路口净空的这段时间内,右转车辆仍在行进,行人还是有和车辆交叉前行的可能。“以往很多不必要的刮擦,都是因为行人不走斑马线,驾驶人又麻痹大意,不注意礼让造成的。”济南交警有关人士表示。

本报记者 王光营 董钊 实习生 伏传伟

## 主干道路口 人车分离难

据介绍,此前济南交警部门曾考虑将泉城广场的泺文路北口使用对角斑马线,但是最终未能实现。为什么泉城路可以,泺源大街上的路口就不可以呢?

有关人士分析,作为担负省城主要交通流的泺源大街,拥堵状况一直较为严重。而要在泺源大街上施画对角斑马线,就意味着要从机动车的通行时间内调整出30秒,这30秒内,机动车只能原地停滞。而泺源大街作为济南市的主干道之一,其车流量非常大,在主干道上增加30秒的机动车停滞时间,会加剧局地交通拥堵。所以,在主干道上设置对角斑马线的想法,并不符合目前的治堵之策。

而相比之下,泉城路商业街人流大的同时,车流又比泺源大街小,更适合在部分路口使用对角斑马线,实现人车分离,更好地保障行人路权和安全。

本报记者 王光营 董钊 实习生 伏传伟

## 威海九成市民 支持人车分离

“人车分离”模式虽然确保了行人和非机动车辆的安全,但无疑是压缩了机动车辆的通行时间,因此遭到许多司机的诟病。截至今年6月底,威海市的机动车辆已达到72.3万辆,且每年仍以20%左右的速度递增,而在1995年,全市机动车辆仅有5.9万辆。随着交通压力倍增,“人车分离”的弊端也日益凸显,很多司机认为:20秒足以让数十辆车通过路口,威海应和其他城市一样“人车混行”。

“人车分离”模式的确是压缩了机动车的通行时间,但因为行人不和机动车抢道,机动车的通行效率也很高。”威海市交警支队副支队长毕军波解释说,城市交通应以人为本,而非以车为本,“要通行效率还是要生命安全?答案不言而喻。”近期,在威海交警的一份网络问卷调查中,支持“人车分离”的市民占92%。

我国法律规定,在道路优先通行权上,行人居首,非机动车次之,再次分别是公共交通工具、商务和货运车辆、出租车、高乘载车辆,最后才是私家车。毕军波认为,实行“人车分离”交通模式,是对行人的尊重,“人车分离”模式只适用于中小城市。

本报记者 陶相银 通讯员 李世成

# 威海八成信号灯人车分离

已运行18年,信号灯正常时路口从未发生致死事故

本报威海8月18日讯(记者 陶相银 通讯员 李世成) 在威海的大多数路口,只要人行绿灯亮起,行人便可以自由穿行,所有机动车停在四周等待。这就是威海自1995年起运行的“人车分离”交通模式,在每个交通信号灯周期,给行人和非机动车单独留出20—25秒的通行时间。虽然路口没有明确画出斜线,但是其同行原理与济南的对角斑马线相似。

威海市区有212个交通信号灯,其中“人车分离”模式的信号灯达到180多个。只有在路口小、行人少的地方才采用“人车混行”模式的信号灯。“人车分离”模式,就是“车停人走,人走车停”,即人行绿灯亮起后,各方向的机动车(除右转车辆外)全部

停止,有20—25秒的时间供行人和非机动车通行,这一时间段内,行人和非机动车可以在路口区域内任意穿行。而任何方向的机动车依照交通信号灯的指示通行时,行人和机动车必须等待人行灯转绿。

“人车分离”的交通模式给行人和非机动车提供了安全空间,行人和非机动车也就没必要和机动车抢行。在威海,路口即便没有交警,也很少有人不遵守信号灯指示。这种交通模式运行18年来,在信号灯正常工作时段,市区各路口没有发生过一起造成人员死亡的交通事故。去年的数据统计显示,各路口的守法率分别为:机动车99.4%,非机动车95.1%,行人94.2%。



12日17时许,在威海市区新威路和昆明路交叉口,人行绿灯亮起,四个方向的车辆都停止行驶。本报记者 王震 摄

## 首条对角斑马线 出现在杭州

2007年7月4日,杭州延安路与平海路十字路口,诞生了国内首条对角人行横道线,其加快行人通过率的几何原理很简单,即“三角形的两边之和大于第三边”。

据当地交警介绍,城市的十字路口设置对角斑马线,需要符合下列条件:“首先,实施对角斑马线路口大小需适中,不能太大,如过大,则对角线距离长,行人过街通行时间也长,这样路口四个方向机动车、非机动车红灯等待时间也长,车辆积压影响就比较大;其次,行人过街量比较大特别是对角过街需求比较大,设置对角斑马线可明显提高路口行人通行效率。另外,“全红”时间(四个路口机动车、非机动车全红灯时间)应适中,合理范围应保持在8—10秒,这样在尽可能减少对车辆通行影响的基础上兼顾提高行人过街通行效率。”据都市快报