

“多车联动式掉头”施行4个多月 不少司机习惯就近掉头 新模式未发挥最大作用



明明可以5辆车同时掉头,却未能物尽其用。

> 实施意义

同一个交通信号周期内 使车辆通行能力最大化

“多车联动式掉头”是一种创新的交通组织模式,通过设置专门的掉头区域和信号灯控制系统,实现多个车辆在同一时间内进行掉头的交通流线优化。其目的是在同一个交通信号周期内使车辆通行能力最大化。

昆明交警介绍,“多车联动式掉头”的目的就是在同一信号时间内,最大限度地保障车辆通行,其核心就是前车不能阻挡后车驶入掉头车位,前车掉头需要驶入最前方的掉头车位进行掉头,将后方掉头车位留给后车,确保在同一时间内让更多的车辆通过。

与传统的掉头方式相比,这种新型的掉头方式不仅能够提高道路通行能力,还能减少交通事故的发生,提高交通安全性。

> 记者手记

加强对市民的宣传教育 增进市民的认知和理解

作为一种新的交通组织模式,“多车联动式掉头”车道的出现,无疑是昆明市交通管理的一大创新举措。这种新的掉头方式会给市民带来更便捷和舒适的出行体验。

任何一种交通组织模式,都不可能一蹴而就地解决所有问题。在推广和应用“多车联动式掉头”车道的过程中,仍然存在一些不足和挑战。例如,有些驾驶人对于新的掉头方式并不了解或者不熟悉,容易产生误解和困惑;有些驾驶人在实际操作中存在违规行为,导致交通秩序混乱;有些地方的信号灯控制系统,还需要进一步完善和优化。

针对这些问题和挑战,昆明交警要加强对市民的宣传教育工作,增进市民对“多车联动式掉头”车道的认知和理解。同时,也要继续加强交通巡逻和管理,加大对违规行为的处罚力度,维护并形成良好的交通秩序。

相信随着时间的推移,更多的驾驶人会逐渐接受并习惯这种新的掉头方式。

本报记者 刘嘉 摄影报道

新春走基层

为啥效果不好?

感觉大家都已经习惯了跟着前车走,前车怎么走,后车就跟着怎么走。——刘女士

现在能按照要求走的车辆其实不多,我觉得这需要一个过程。最好有交警在现场指挥,正确引导。——刘女士

明明是第一个掉头的,但要走到最前面才掉头,变成绕得最远的,好像吃了亏,不太愿意这样做。这个设计从理论上来说是比较合理的,但现实中不能保证每辆车都能按这种设计同步地走,一不小心就容易发生事故,给AI智能车走还差不多。——张先生

其实不是不会走,是根本不愿意走。这个“多车联动式掉头”,道理很简单,相信一看就懂,但事实上许多人不愿意这样走,本来排第一个掉头的,一下子变成最后一个,还要等后面的车辆慢悠悠地掉头。——网约车司机小陈

没人是这么利他的。从第一一下子变第五,有点耽误时间,对于自己来说效率明显降低。为了提高整体通行效率,必须牺牲第一车的效率,如果第五车掉头困难,那其他四辆车都会被耽误。所以先掉头的车可能会因为不愿意面对这种情况,而不选择这种通行方案。——陈先生

需注意些什么?

为进一步减少掉头车辆对其他车辆的影响,需要掉头的驾驶人要注意以下事项:

1. 需要掉头的车辆在进入路口时,要注意观察路口标牌,按照指引进入掉头车道。

2. 进入“多车联动式掉头”车道时,按序按号进入相应的掉头车位进行掉头,此时,应选择最前方的掉头车位进行掉头。

3. 掉头前观察信号灯和路况,确保安全。

4. 前方掉头车位上的车辆掉头后,后

方车辆需行驶至首个空闲车位再进行掉头,禁止在最后一个车位直接掉头。

5. 当掉头车位满时,后方掉头车辆也需要依次排队进行掉头。

对此,昆明交警表示,将继续关注这种“多车联动式掉头”车道的使用情况,根据市民的反馈和实际效果,不断进行优化和改进。下一步工作中,昆明交警还将持续关注其他路口交通运行状况,以最大限度便利群众出行为目的,适时对路口(段)交通组织进行调整,为市民出行创造良好通行环境。

从2023年9月起,昆明交警陆续在滇池路与环城南路交叉口、海埂路与广福路交叉口、星耀路与广福路交叉口等多个路段设置了“多车联动式掉头”点,至今已过去4个多月。据相关部门统计,这种新的掉头方式确实能有效提高道路通行能力,减少交通拥堵现象的发生。但记者近日走访发现,驾驶人在掉头时习惯于就近掉头,导致“多车联动式掉头”未能发挥最大作用。

施行情况如何?

据记者了解,目前昆明共有滇池路与环城西路交叉口、海埂路与广福路交叉口、星耀路与广福路交叉口、环城南路与东郊路交叉口、日新东路与南博路交叉口实施了“多车联动式掉头”。

17日17时左右,在滇池路与环城西路交叉口的“多车联动式掉头”点,有交通管理人员在现场指挥。“开到前面来,开上来、开上来……”在交通管理人员的指挥下,准备掉头的车辆“不耐烦”地开到了1号掉头车位。

18日上午11时,广福路上的车流量不算大,在海埂路与广福路交叉口的“多车联动式掉头”点,记者看到,没有车辆主动开到1号掉头车位,前面的3个掉头车位处于空置状态。