

公交车跑得顺了，片区交通却受到影响

青林渡路“禁左”标志让人很纠结

市治堵办称考虑微调这一交通设置

□记者 徐叶
通讯员 石奇峰 翁恩锋

昨天，市民王先生致电本报87777777新闻热线称，公交专用车道启用后，青林渡路左转进入双东路105弄就被禁止了（如图），使得片区交通受到影响，不知道有关部门是否能微调交通设计方案。记者昨日调查，发现这小小的“禁左”标志，也让相关部门为难。



记者 徐叶 摄
徐佳伟 制图

绕行一圈费时又添堵

“不太合理，也不是单从我自身利益角度来评价。”王先生介绍说，他家就住在青林闲庭，每天回家都是沿着青林渡路北往南开，到路口，顺利左转，开50米路就可进小区，很方便。禁左之后，必须得继续往南开，到环城北路交叉口掉头，左转到环城北路上的车非常多，想要掉头回青林渡路非常不容易。王先生简单统计了下，禁左后，高峰时段要绕行15

分钟时间才能再次开回青林渡路与双东路105弄这个交叉口。而且他认为，这样的绕行大大增加了青林渡路上的交通流量，到环城北路左转时又大大干扰了直行车辆的流速。“虽然没有经过科学测算，但感觉上不如取消这个禁左，以缓解环城北路交通压力。”王先生说，请有关部门再慎重考量下。

不少私家车主违规左转

昨天下午4点多，记者来到这个路口观察。青林渡路北往南有三个车道，其中一个为公交专用车道，另外两个车道为直行车道。路面标志清晰地表明，该区域是禁止左转的。但是记者发现这个“禁左”标志形同虚设，不少私家车主直接按照左箭头信号灯来转弯，并对该路口设置“禁左”十分不理解。据记者了解，交通信号灯除了给机动车指示外，还要给非机动车、行人等做提醒，但现场又有机动车相关禁令标志，车辆当然只能直行。但车主提出的意

见无不道理。“听说禁左是为了照顾公交专用车道，但左转弯灯亮起时，非机动车也需要转弯，直行灯也是红的。也不知道影响在哪儿了？”一名姓张的司机说，双东路105弄又是自西往东的单行线，取消禁左的话，车子开得多顺呀。“路虽小，但左转进入双东路105弄的车很多，虽然不能与环城北路比，但起到很好的分流作用。”一名索姓女子表示。

交警方面也有取消禁左的意向

路口位于海曙江北交警管辖区域交界处，交通组织调整时，双方都有参与。记者昨天从江北交警大队了解到，这个“禁左”标志故事不少。此前双东路105弄设置了东往西的单行线，青林渡路北往南就设置了“禁左”标志配合交通组织。之后，为分流环城北路交通流量，双东路105弄单行方向掉头，变成西往东单行，“禁左”标志同时撤销。去年底，公交专用车道启用后，此处又同步“禁左”。海曙交警大队秩序中队相关负责人陆警官告诉记者，公交专用车道的建设和交通组织设置与其他道路有所不同，是由市治堵办牵头，委托上海一家设计院

设计的。为提高公交专用车道运行效率，当时考虑了不少“禁左”措施，尽可能地减少左转弯对公交专用车道的干扰。公交专用车道启用后，该路口“禁左”措施实施，交警方面接到不少市民投诉。此后海曙交警也一直在观察该区域的交通情况，认为市民提出的取消禁左，更有利于交通。目前，海曙交警已就此形成交通组织微调的报告，递交至市公安局交通警察局。陆警官说，考虑到与公交专用车道有“交集”，交通警察局已于近日将此报告递到制度办，以便做进一步的综合考虑。

市治堵办称考虑微调交通设置

记者昨天下午就此采访了市治堵办副主任徐峰，他表示，公交专用车道是我市治堵保畅的重点工程，公交专用车道的投入使用，有利于推动城市的公共交通。按照设计原则，环城西路等城市主干道，应保证设计时速，减少中间拐弯开口，因此，将不可避免会有“减左”。以环城西路主干道为例，整治后就关闭了约10%的不合理开口。这些开口往往是些小支路或路段中间开口，严重影响了道路直行车道通行能力。他说，相比杭州等城市，公交车专用道还算是个新事物。就像新设置的单行线，市民都需要一个磨合的过程。从长远来看，公交优先以及机动车右进右出通行原则都将利于改善总体交通环境。为此，他认为设立公交专用车道的大局是不会变的，但这并不意味着公交专用车道不能改动。换句话说，微调这一交通设置也是有可能的。在细节方面，相关职能部门也一直在观察。但即便要改动，也是非常谨慎的。“这边也已收到不少公交专用车道方面的舆情信息，其中也有涉及到交通设置微调的。”徐峰说，希望再观察一段时间后，找时间做个总体的处理。本报也将继续关注。