

交通管理与控制课程作业——成都市交通组织观察与思考

王倩妮 2015112956 交通 2015-02 班

随着城市的发展，我国的交通问题日益突出，为了有效解决城市中的各类交通问题，管理部门也采用了各类交通管理手段。这些管理手段的实施使交通管理更加有序，从而提高了交通运行的效率，当然也有些区域的交通管理仍有待进一步加强。

● 案例一



图 1

拍摄地点：中环路一品天下大街段与茶店子东街十字路口

拍摄时间：周二上午平峰时段

问题分析：由于地铁建设原因，造成道路部分区域属于半封闭施工状态。此处行人过街无信号灯指示，若希望参照主路信号过街，又存在无法看到主路机动车信号灯的问题。此时只能参照另一方向的信号灯以推测本向的信号状况，因此，行人大多采用车少时穿插过街的交通方式，造成危险。

此外，茶店子东街为自西北向东南的单行线路，因此在行人绿灯相位，行人通行会与一品天下大街段自西南向东南方向右转的车辆存在冲突，由于此方向车辆通行车辆较多，行人绿灯相位时，车辆需要等待较长时间。

交通组织：茶店子东街与茶店子路均采用通行管理中的单行管理，茶店子西街-茶店子路-茶店子东街负责进城方向车流通行，茶店子路负责出城方向车流通性，单行管理有助于减少车辆冲突，提高通行效率。实践证明该措施较未实行单向交

通前通行效率明显提高。

● 案例二



图 2



图 3



图 4



图 5

拍摄地点：“营门口路-茶店子东街-茶店子路-金房苑西路”四路交叉口

交通组织：此交叉口靠近营门口立交，并不是传统意义的十字交叉，再加之此处交通量大因此交通状况较为复杂，因此在此交叉口也采用了一定的交通管理措施。首先如图 2、3 所示，茶店子东街与茶店子路两路非机动车流于此汇合，因此在高峰时间内有较多的非机动车通过此处。因此，此处设计了非机动车通行的信号相位。

由茶店子东街进入营门口路的车辆，需遵照 60km/h 的限速要求，此处即为通过限速管理强制性要求机动车按照某一速度限制运行，按照表 1 所示，该路属于快速路主干路或快速路。

表 1

道路等级	快速路			主干路			次干路			支路		
设计速度	100	80	60	60	50	40	50	40	30	40	30	20

由于高等级道路以通过能力为主，到达能力考虑较低，因此如图 4 所示，由茶店子东街行驶至此交叉口的车辆禁止左转进入金房苑西路，若希望左转则需要行驶至下一交叉口掉头；如图 4 所示，由金房苑西路禁止左转直接汇入主路，需要右转后由辅路汇入主路，行驶至下一交叉口掉头。

由图 5 可见金房苑西路与营门口路均对载重 5t 以上的货车通行进行限制。对车种进行限制，降低了车辆间的差异性对交通的影响。

此外，在道路出入口管理方面，在金房苑西路，允许车辆右转，但车辆右转时不能直接进入主路，而是要通过立交桥下的辅路进行过渡后，方可汇入主路。这样的做法可以避免立交造成的遮挡视距不足问题，也可以为低等级汇入高等级道路的车辆提供加速区段。