**密级：**公开

建议第20240200号

**案 由**：关于合理优化左转掉头车道的建议

**提 出 人：**张世明,刘春景,孙群露,孙蓉,尹华颖,杨加禄,林玉堂(共7名)

**办理类型：**分办

**承办单位：**市公安局,市交通运输局

**内 容：**

一、案由

城市交通是一个复杂的系统，承载了各个方向的交通流。左转掉头车辆对交通运行有着重大的影响，早晚高峰时段最左侧车道容易排成车辆长龙，引发交通拥堵，降低路口的通行效率。

近年来，我市交警部门在一些路口、路段启用“微创新”改善措施，包含借道左转、左转待转、可变车道、左转右置等，有效提高了深圳市部分路口、路段通行效率，改善市民交通出行环境。

但我市整体交通运行压力始终没有彻底缓解，左转掉头车道仍需要进一步合理优化。目前我市一些道路的车辆掉头位设置十分不合理：一是距离过远；二是一些车辆掉头道设置的本意是让车辆在对向车道无行驶来车的情况下可以快速掉头。但不少掉头通道却设在红绿灯道口处，往往被一些直行车辆占道而无法掉头；三是原本的一些掉头开口处设置了隔离护栏。为防止行人强行挪开通行，护栏被牢牢固定在路面上，路口被挡得严严实实，可现场却还竖有一块可掉头行驶的交通指示牌等等。

鉴于此，建议如下：

二、建议

（一）科学设置掉头车道。

1、在掉头车辆需求不大时，与左转车辆同步在路口内部进行掉头。

2、当掉头车辆需求较大时，可在进入路口前的左转弯展宽渐变段设置无障碍掉头点，有道路中央绿化隔离的，利用绿化隔离带设置掉头车辆保护区，无中央绿化隔离带的，利用车道展宽的空间用护栏设置掉头车辆保护区。

3、设置联动掉头。

为有效缓解路口掉头车辆的通行压力，削减（后移）主线与主线之间的绿化隔离带23米，设置“多车联动掉头”车道，车辆在确保安全情况下可随时掉头，缩短了掉头车辆通过路口的时间，有效提升掉头车辆通行效率。

4、对已设置中央隔离护栏的路段，合理增设车辆调头点，减小车辆掉头对交通的影响，同时优化交通信号灯设置，优化交通通行。

（二）进一步规范左转掉头的指示。

我市一些路口的指示牌并没有清晰地体现道路情况，导致车主遇到左转掉头时容易出现急刹车或错过此掉头路口，不仅容易造成交通事故，还影响了其他车辆的行驶，并降低了绿灯有效时间。在掉头车道前适当距离处设置左转掉头标志牌，可提醒车主提前减速，并有序地进入左转掉头车道。

（三）在繁忙路口的掉头车道可与红绿灯系统联动。

由于左转掉头会遇到直行车辆与左转车辆，三者若同时进行，影响了行车速度，不仅不利于解决拥堵问题，甚至提高了交通事故发生率。若在掉头车道处设置红绿灯，与信号控制交叉口实现联动，既能保障车辆能安全有序地通过，减少交通事故的发生，又能有效地实现左转掉头。

（四）结合信号设计，优化掉头路口，提升路口的通行效率。

一是直行车道绿灯时，允许最左边的直行道车辆使用调头路口调头。因为左转红灯时，一般直行是绿灯，直行红灯时，左转是绿灯，这样可以保证不管什么时候，车子都可以利用左调头路口，提高它的利用率，减少不必要的等待和堵塞。

二是适当延长左转信号灯时间，增加左转和掉头通行量。

（五）解封原有的合宜的掉头路口。

城建、交警等部门应对我市主干道路掉头匝口设置情况进行摸底调研，对个别路段设置不够合理的掉头匝口进行提升改造。不能以出现交通事故和车辆违规掉头存在安全隐患等缘由采取“一刀切”的方式将一些合宜的掉头路口封闭。应从实际出发，紧跟时代步伐以更加智能化的手段最大限度地发挥道路使用率，确保老百姓出行方便。

（六）实施左转中置。

对有条件的路口采取“左转中置”方式，设置于直行车道中间，主线和辅道车辆可以共用左转车道，减少连续短距离变更车道的风险，有效解决辅道直左车道内车辆相互压制受阻问题。

我市交警部门应在全市范围内排查存在左转掉头难的路口，及时进行优化调整。只有综合考虑各种因素，不断完善和改进左转掉头措施，才能提高交通效率，降低交通事故的发生率，保障交通运行有序安全畅通，真正改善市民交通出行环境。