



去年5月底,127路公交车率先安装上“移动电子警察”抓拍专用道内“鹊巢鸠占”的社会车辆。上岗1年,从安装初期社会车辆的“不敢近身”到如今的肆无忌惮,127路的司机们感觉“移动电子警察”的威慑力早已荡然无存。对于违章占道“死灰复燃”,单位认为主要与覆盖面不够广有关,而为了解决这一问题,今年除127路以外,又有3条线路将安装“移动电子警察”保驾护航,43路已于昨日开始安装。

青年报记者 陈轶珺

127路“移动电子警察”威力下降 覆盖面小是主因 43路等3条线路安装“探头”

探访 | 私家车乱停乱开 公交专用道仍被阻断

昨天下午,青年报记者来到位于江西中路的127路终点站。

127路线长卜宏宇向记者介绍了“移动电子警察”的使用情况,一开始拍摄效果并不理想,路面的颠簸、车辆的急停等都严重影响拍摄画面的质量。但经过一段时间的调试后,摄像头基本能拍摄到清晰的违法过程。对于车头前方道路情况已能做到一览无遗,对违法占道的社会车辆自动记录违法时间、违法地点和违法场景图像,并能够将这些信息自动无线传输到后台处理中心的图像识别系统,实现对违法车辆违法证据的采集功能。

为了感受新设备使用1年后所带来的变化,记者决定乘坐安装有“移动电子警察”的127路公交车,但让人颇感意外的是,等了三四辆都未发现一辆车进站。“本来有10台,因为去年年底报废了一批车辆,所以有部分摄像头‘下岗’了。现在还剩几台,我们也说不清楚。”言谈间,司机们

仿佛完全不把“移动电子警察”放在心上。

青年报记者随后乘上一辆普通的127路,虽然地上“公交专用道”几个刷白的大字十分醒目,但专用道仍屡屡被其他车辆“侵犯”。

“讲起来是个公交车道,但是对公交的帮助不大。其他社会车辆进去很多,尤其是私家车,随便停,不守规矩。”一路上记者发现,有的社会车辆只要看到前面拥堵,就左右摇摆,游走在公交专用道与社会车辆车道之间。

除了危险超车,在公交车道上停车的问题也较为严重。在延安路上的华东医院门口,有出租车或私家车熄火停在路边,有的驾驶员甚至把脚伸在外面呼呼大睡,有的自己在车外打电话。此外,沿途社会车辆不间断“借道”公交专用车道,导致公交车只有跟在后面停停走走,无法实现优先通行。



工作人员正在为公交43路安装监视器。

青年报记者 施培琦 摄

对策 | 扩大探头覆盖面 今年又将新增3条线路

在安装“移动电子警察”的公司看来,解决“移动电子警察”的威力不足,一方面要加强处罚,另一方面也还要增加覆盖面,加强影响力。

“目前就127路一条线路,起初装了10台,因为车辆的正常淘汰,去年年底又拆了两台。只剩下8台,其中3台还是在127路的备车上,真正在路上每天用的只有5台,当然是太少了。而为了扩大覆盖面,127路会再投入10台,这样127路的‘移动电子警察’数量就达到了18台。此外,43路、802路、71路今年也将配备上‘移动电子警察’。”

为了了解几条线路新增的情况,青年报记者昨日下午来到南浦大桥的公交枢纽站,这里的几位工作人员正忙着为43路安装全新的“移动电子警察”。

与127路的“移动电子警察”相比,新的“警察”换了件“外衣”,从银色变成了黑色。长长的探头直指挡风玻璃前方,颇具“一夫当关”的震慑力。

“今天是正式安装的第一天,装一台至少两个多小时,43路全线将安装30台‘移动电子警察’。等全部装完后,还需要进行调试,之后才能正式上岗。”至于“移动电子警察”何时在43路上启用,工作人员表示,时间

目前待定。

对于这个“新同事”的到来,43路的行管们个个表示了欢迎。青年报记者了解到,43路从南浦大桥驶往虹漕南路江安路,一路上经过的陆家浜路、徐家汇路、肇嘉浜路、漕溪北路、漕宝路、桂林路都是公交专用道。或因为这些公交专用道知名度不及上海第一条公交专用道,即延安路(中山东路—虹桥路)公交专用道。此外,延安路的公交专用道是24小时禁入,43路途径的公交专用道仅仅是高峰时禁入,就算地上有大大标志,很多人仍习惯性忽视。“我们从来没有感觉到自己有用专用道的权利,就跟普通道路没两样。有个电子警察上岗,很有必要。”43路的行管们抱怨。

“当然,‘移动电子警察’派上用场还是得靠执法,没有相应的处罚措施跟上,那么摄像头必定只是个摆设。”43路的行管们表达了自己的希望。但安装单位却对此表示了无能为力。“摄像头会对违法占道的社会车辆自动记录违法时间、违法地点和违法场景图像,并能够将这些信息自动无线传输到后台处理中心的图像识别系统,实现对违法车辆违法证据的采集功能。我们每周都会把采集到的证据交给交警,之后的处罚由警方处理,我们并不参与。”

幕后 | 1年开出200余张罚单 司机称处罚力度还不够

自去年5月底安装(去年)8月中旬上海交警开出第一张罚单后,“移动电子警察”已在127路公交车上默默工作了一年有余,为什么现在违法占道仍屡屡出现?

相关人士告诉记者,初“上岗”的那段时期内,“移动电子警察”的确发挥了一定的威慑力。去年6月,多名127路司机都亲身感受到公交专用道带来的变化。“按照车队规定,一个班头每位司机行驶4圈。在‘移动电子警察’上岗前,司机如果全程驶在专用道内,那么他必定要晚下班。但在‘移动电子警察’上岗后的第一个月内,因为媒体的报道,很多社会车辆见公交专用道避而不入,大多数127路的司机都能准点下班。”

但遗憾的是,好景不长。对于“移动电子警察”的作用,现在不少驾驶员都表示无奈。“基本没啥用处,刚开始还能吓唬吓唬人,现在就是一摆设,没有一样的。根本没有社会车辆把它当回事,该占的还是占。”

卜宏宇也对这样的说法表示了认同,他告诉记者,去年9月,因为交警开出了第一张罚单,首批有25辆社会车辆先后因越界受罚。媒体跟进报道,之后又好了一阵。也是没多久,好了伤口忘了疼,社会车辆继续肆无忌惮,仅仅一个月不到,一切又打回原形。

值得一提的是,记者从卜宏宇口中得知,去年一年交警根据127路“移动电子警察”采集的违法信息,开出的“机动车违法驶入专用车道”的罚单有200余张。但在司机们看来这个数据与每天路面上庞大的违法车辆相比简直是相去甚远。

“一年才200多张,我看一天都不止200多辆。更何况还会有一些漏拍的。”卜宏宇认为,要让“移动电子警察”发威,必须处罚给力。“说穿了,摄像头只是督促车主们遵守基本交通规则的执行‘道具’,处罚力度上去了,车主们忌惮了,都遵守交规了,那么‘移动电子警察’就能真正下岗了。”

声音 | 最关键的是法律的模棱两可

巴士集团的相关负责人表示,“公交车在这些专用道上走得并不顺畅。专用道被堵导致公交车无法提速,各方都有自己的各种难处。”

记者了解到,尽管交管部门可以对违法占道作出处罚,但在高峰时

段,马路上车流量高,交警仍以疏导交通为主,有时顾不上处罚这些占道车辆。加上一些专用道可以被临时借用,或者本身就承担转弯道的职责,就更难界定社会车辆是否违法了。此外,在一些医院、学校门口的公交专用车道上,常有社会车辆停留,

车内大多留有驾驶员,交警也只能劝导他们离开,无法处罚。

事实上,最关键的是法律的模棱两可,“社会车辆临时借公交专用道被法规所允许,在很多路口,社会车辆可以临时借用专用右转弯,可是对于临时两字该如何认定,因

为没有相应规定,令社会车辆的司机们也很难办。什么算临时,什么算长时间占道?还有出租车,这专用道一设,出租车沿线怎么上下客呢?一靠边就驶入公交专用道,总不能在机动车道的车水马龙中停车下车吧?”