

公交有了“门神”，243名特勤上岗

在济南5条公交线路试运营，有一半以上曾在部队服役



试运营首日两名公交特勤在101路执勤。
 本报见习记者 张阿凤 摄

本报济南9月20日讯(见习记者 张阿凤) 20日,216名公交特勤,身着统一公交特勤制服,首次登上省城101路、117路、7路、78路5条线路上的公交车,为公交车保驾护航。

9月20日,筹备3个多月的济南公交安保项目首日试运营,首批243名公交特勤开始上岗执勤,试运营线路包括101路、117路、7路、78路。

据介绍,首批243名公交特勤均来自山东七兵堂保安企业集团,其中上公交车跟车执勤的216名。余下的27个岗位还包括机动巡逻队、应急队、指挥调度队、督查队等。

记者注意到,公交特勤除了统一的制服之外,还配备了相当齐全的装备,T型拐棍、防割手套、便携式气溶胶灭火器、约束带等。

七兵堂总指挥长谢清森

介绍,除以上装备外,每位公交特勤人员还将配备一个多功能数字对讲机,此对讲机可以直接对接公安系统。

据了解,20日当天试运营第一天,每辆公交车配备两名公交特勤。第二天起每辆车减少到一名特勤人员,并逐步固定下来,形成每车一人的执勤制度。据了解,这些公交特勤人员中,年纪最大的45岁,最小的才18岁,身高全部在170厘米以上。谢清森介绍,特勤人员的来源有一半以上的人有部队服役经历,甚至还有刚从部队退伍3天的军人。

据悉,今年6月,济南市交通运输局公开招标采购公交车安保项目,政府将投资3000万元为公交车购买“专业保镖”。根据招标文件,公交车安保项目分为A、B、C、D四个包,涉及15条公交线路。

济南市投资3000万为公交车配上“保镖”,对于防范近年来频发的公交纵火等安全事件来说,肯定是好事。但济南每年发生的公交安全事件有多少?耗费巨资,仅为防范小概率事件,到底值不值?公交特勤到底能起多大作用,又能不能持久?

年耗千万,只为心理震慑?

为何要设立公交特勤?

对此,济南市交通运输局的相关负责人曾介绍,此次公交安保项目主要是为了贯彻公安部和交通运输部的文件要求,加之今年夏济南也发生过公交劫持事件,省城公共交通安保工作有待进一步提升。

事实上,早在2014年7月15

日广州公交故意纵火案后,公安部、交通运输部就下发了《关于切实加强城市公共交通安保工作的通知》,要求“逐步在大中城市重点地区场站、重点线路、重点时段的地铁、公交车上配备乘务管理人员,跟车服务乘客、维护秩序,加强安全防

范”。

“最主要的还是一种震慑作用,你想啊,一个全副武装的特勤人员一直跟在车上,对图谋不轨的人肯定有一定的心理震慑,不仅是基本的安全事件,连小偷小摸也会有很多顾忌。”七兵堂品牌部总监王先生说。

济南公交“危局”有多少?

济南公交七公司副队长乔指挥已经在公交系统工作了8年,之前他主要负责公交的安全培训工作。他称,在他任职期间,印象中发生在济南公交上的极端恶性事件只有两次:一次是2006年12月,公交车驾驶员李慧敏与持刀歹徒智斗;另

一次是2015年7月,K52路公交车女驾驶员董丹制伏持刀劫匪。

“这种恶性事件发生的概率还是很小的,毕竟相对来说,济南的社会治安较好。”乔指挥说,虽然持刀劫持、纵火、爆炸等事件的发生概率低,但暴力侵害驾

驶员的事件等已发生多次,仅今年一年济南就出现多起殴打驾驶员事件。

乔指挥说,公交车上遇到乘客耍酒疯,或者乘客遭遇小偷和咸猪手等情况也十分普遍。“这样的情况如果不好好处理,极易演变为恶性事件。”

花3000万配保安是不是浪费?

给公交车配特勤,济南市政府共投资3000万。首批243名公交特勤上岗,公交乘务安全管理员招聘信息上显示,其月薪在2000元到3000元之间。以每月2500元来计算,首批公交特勤一年的工资费用在729万元。

根据安保项目的招标公告,安保服务项目线路暂定15条,目前,省城公交车达到4800多辆,公交线路230多条。由于每条线

路的需求不同,线路配车标准也不一样。以首批线路计算,每条线路大约有40多名公交特勤。对于暂定的15条线路,若以平均每线路配备30名公交特勤计算,每年公交特勤的工资需要支付1350万元。

因此估算,3000万费用只能让济南15条公交线路配备两年公交特勤。这样的花费值不值?是不是能够起到预想的

效果?

“公交车上恶性事件发生的概率大小了,这钱着实花得浪费。即使碰到了多年不遇的恶性事件,公交特勤就能阻止事件发生吗?每天人流量这么大,检查很容易流于形式。”市民张先生说,对于公交车上配特勤,他觉得是一种浪费。

本报记者 唐园园
 见习记者 张阿凤

只要交停车费,高校大门不设防

学校没有执法权,行车全凭司机自觉



操场漂移撞断女生腿

9月18日,山东建筑大学操场内一男子飙车撞断该校大一女生的左腿,致使女孩截肢。20日,记者走访了济南四所高校发现,校园内违法行驶具有很大的安全隐患,但因没有执法权,校方对交通违法行为处罚力度薄弱。

文/片 本报记者 时培磊
 实习生 丁金阳

很少有高校专门设限行区

大学校园面积大,是一个开放性的场所。记者调查的四所高校24小时面向社会车辆开放,只需要交付停车费,不用登记车辆信息就可以进校园。

济南一所大学的学生告诉记者,社会车辆大量进入校园,“有时候确实很危险。”在一条通往该校校门的道路上,两侧都停满了车,中间仅仅剩下一条4米宽的道路,走在中间,车辆不时从身边闪过。

在校园里,由于人口密集,最容易引发交通事故的行为就

是超速,各个高校都对车辆进行了限速。根据路况,记者调查的学校制定了两种限速标志,在学校门口的限速一般为5码,而驶入校园内,限速标准则为10码;在另外一些学校,限速的标准则提升到15码。

为了提醒司机在校园内慢行,不少学校在各路段设置了“减速慢行,礼让行人”的交通标志牌,在路口则设置减速带,一些学校还设车辆限行区域。然而,限行措施在各学校之间差异很大,一些道路四五百米没有减速带,很少有学校专门划出限行区,车辆几乎渗入到学校的每个角落。

在学校行车跟在公路上没差别

记者发现,很多车辆在校内处于超速状态,尤其是在人少的路段,车辆飞驰而过,其中不乏一些箱式货车,跟在公路上没有任何差别。

某高校保卫处的一名工作人员说,对于这些超速的车辆,他们也很无奈。“我们又不是交警,又没有执法权,你让我们怎么管?”另外,校园里并没有抓拍设备,“只能靠司机自觉了。”

“逆行,乱停车,超速,这些现象在校园里太常见了,平时根本没人管。”某高校的老师抱怨,“就单说那些摩托车、电动

车,没有牌照的车,怎么管?”交通违法行为在校园里经常可以见到,“简直成了法外之地了。”

实际上,在《中华人民共和国道路交通安全法》中已明确指出,“道路”,是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围但允许社会机动车通行的地方,包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。也就是说,在学校里行驶车辆也要守法。

校园安全管理不能流于形式

济南大学法学院袁曙光副教授认为,校园交通安全管理流于形式。“校园道路交通安全的相关法规还处在一个空白阶段。”而要加强校园行车安全,就要出台更为细化的法律法规。“如何界定校园交通违法行为、处罚标准等等,这些问题都亟待厘清和落实。”

“山大有些举措做得很好,比如在主要路段限行,在学校附近建停车场,减少学校的车流量。”济南大学政治与公共管理学院刘钟华告诉记者。

“通过对校园道路的合理规划,并且出台相应的规范,也能很大程度上提高行车安全。”刘钟华说,“要对车辆行驶道路和人行道路进行分流,在教学区、学生经常经过的路段对车辆限行。”

济南警方辟谣“最牛红色黑客”

本报济南9月20日讯(记者 杜洪雷) 近日,一名自称12岁就被济南市公安局聘为安全顾问的济南某职专学生,因为其传奇的经历引起了广泛关注。但是,包括济南市公安局、奇虎360公司在内的多家涉及单位都否认与这名职专学生有关系。

17日,某媒体报道济南18岁男孩是“最牛红色黑客”,其中该男孩为济南某职专高三学生。根据报道,该男孩有着非常传奇的履历:12岁就被济南市公安局聘为安全顾问,协助打击坑蒙拐骗偷犯罪事件;并被360公司、阿里巴巴等聘为安全高管和顾问。

根据报道,该男生在读初一时,奇虎360公司就向他抛来了橄榄枝,邀请他远程操作,做公司的实习安全高管。9月18日中午,360安全卫士的官方微博称,360从未聘用过12岁初中生,也没有“实习安全高管”这个职位。

此外,报道中提及济南市公安局邀请他做安全顾问,文中还提及,该男生共协助打掉了上千个赌博网站。对此,济南市公安局宣传处的工作人员向网警部门核实,发现并没有任何部门邀请该男生作为安全顾问。



行车道和人行道分离给安全增添了一份保障。