

济青高速南北线将设区间测速

已实施区间测速路段超速行为降九成,我省将在高速和国省道推广

本报济南9月14日讯(记者董钊 实习生 隋冰茹) 接近固定测速点刹车降速,之后又超速行驶的行为将来行不通了,记者近日从交警部门获悉,在青岛、聊城、烟台已经实施的基础上,区间测速方式将在我省逐步推广,济青高速南北两线正在酝酿实施。

许多车主偶然会在高速路上发现一种特殊的提示牌:区间测速起点、区间测速终点,这对很多驾驶人而言显得陌生。目前,我省青岛、聊城、烟台已经实现了部分路段区间测速。来自各市交警部门的统计,在区间测速启用之后,路段内超速交通违法行为下降高达九成。

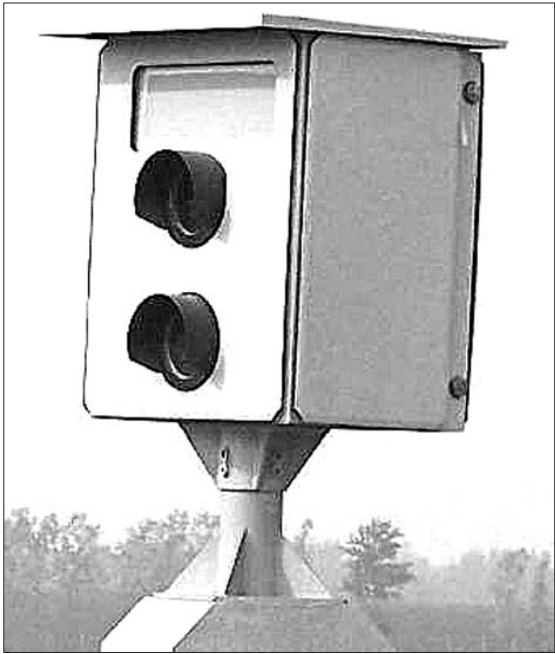
9月13日,在聊城市境内的一处区间测速现场,记者了解到,区间测速的实现主要是在一段封闭路段的前后两端分别安装一套抓拍设备,当机动车驶进监测区间时,位于区间入口的抓拍设备会自动记录车辆通过该点的时间,并抓拍图片。当车辆完全驶离该路段时,位于区间出口的摄像头会再次抓拍并记录车辆通过监测点的时间。随后,区间测速系统通过网络将数据传到监控中心,

根据信息自动计算车辆在区间的平均速度,对照测速路段的限速数据遴选出超速车辆及其信息。

聊城市交警支队副支队长王小伟告诉记者,区间测速模式相对于过去的单点测速而言更加科学实用,有利于提示司机降低时速,规避交通事故多发路段,降低事故率。

“比方说A、B是一个监测区间的出入口,相距25千米。如果10分钟通过,那么在这段路段的平均速度就是150千米/小时。如果这段路程限速120千米/小时,那就超速了。”王小伟表示,A、B两点也具备固定测速的功能,区间内的平均速度没有超速,在A或B单点超速也算超速。

省公安厅高速公路交警总队有关人士表示,目前高速公路测速的主要手段是固定测速和流动测速,在此基础上,区间测速将被逐步推广,测速点位设置将结合具体路况,选择在弯道多、岔口多的路段实施。济青高速公路南北两线实行区间测速也正在论证和筹备中,未来我省主要高速公路都要因地制宜地实施,路况复杂的国省道也将越来越多出现这类测速设备。



高速公路定点测速摄像头。



用于电视监控的球形摄像头。



用于普通道路和高速公路抓拍的长方形摄像头。



用于电视监控的云台杆摄像头。



提示特殊路况的爆闪警示灯。

驾车走高速 认清这些摄像头

本报记者 董钊 实习生 隋冰茹

对即将假期出行的驾驶人来说,高速公路上的各种设备虽然眼熟,但未必知道其用途。近日,聊城交警支队对这些功能难辨的摄像头和指示灯一一解析。

盒状摄像头

超速抓拍,300米就能测到

此类摄像头形似一个方形的盒子,一般安装在南北双向道路的中间,主要针对单向道路驶过的车辆进行测速,同时,值勤民警会根据车辆发生超速行为的特点,适时人工调动测速方向。

一般情况下,车辆距离摄像头三四百米的位置,就进入测速范围。测速设备中能起到测速作用的关键就是雷达检测仪,仪器将探测出有超速行为的车辆。在测出超速后,与其同步的摄像头将超速车辆拍下。

球形摄像头

高速路监控,24小时录像

这种球形摄像头可以360度旋转,主要用于监控附近路段的车流量、气象情况、交通事故情况、隔离护栏和道路的修护情况等。它相当于一台录像机,对周边情况进行24小时全天候地录像,通过相关设备将视频传到视频监控中心,在交通事故及时发现和救援、疏导高速公路交通、防止高速路局部瘫痪等工作中发挥重要作用。

这种球形摄像头一般设于高速路收费站、服务区和交通事故多发路段。在这些监控摄像头的杆顶安装有避雷针,保护摄像头等设备免遭直击雷危害。

长方形摄像头

前后方安装有测速设备

架设在横杆上的长方形摄像头,俗称枪形摄像头,这是大家比较熟知的机动车超速自动检测系统的一部分,摄像头本身没有测速功能,只用于拍照取证,它的前后方往往安装有测速设备。此类摄像头对所有过往车辆拍照,获取并存储车辆信息。也就是说,车辆被抓拍并不意味着该车辆违规驾驶,所以只要按规定正常行驶,驾驶员没有必要担心抓拍后会收到交警的罚单。但一旦车辆超速行驶,被抓拍的图像和信息将作为超速的证据。

高处架设球形摄像头

监控路况,为逃逸取证

此类摄像头架设在十余米高的云台杆上,分别摄录双向的道路情况。这种摄像头由高速部门架设,在高速公路上一般每隔4公里就有一处。对道路情况进行24小时录像监控,及时反映各路段的道路拥挤情况、天气情况、事故情况等。此类摄像头没有抓拍功能,不用于测速拍照,但是对于肇事逃逸等违法行为具有监控取证的作用。摄像头下方安装有太阳能电池板和蓄电池,为摄像头供电。

爆闪警示灯:

提示特殊路段减速慢行

这种灯一般是红蓝灯交替闪烁,一般安装在团雾、转弯、隧道、高速路分叉口等交通事故多发路段。由于闪烁的光线有较强的穿透能力,云雨雾天气和夜间爆闪灯在提示过往驾驶人注意行车安全,预防重特大道路交通事故中起到良好的警示作用。

红蓝灯上方的倾斜板是为之供电的太阳能电池板。

现场探访

只在监测点降速 平均车速也超速

13日中午,记者从聊城市区前往阳谷县,途经254省道时,正好路过郭屯乡和石佛镇之间的一处区间监测处。半小时后,记者到达阳谷县交警大队,在交警指挥中心办公室的监控电脑上,记者所乘车辆在测速区间出入口的信息和平均时速已录入系统。

工作人员举例,12日中午,一辆由北向南行驶的黑色本田车在11点19分经过郭屯乡测速点,时速正常。11点22分,该车经过位于石佛镇测速区出口,时速也正常。但是平均速度却超速了,这说明驾驶人在经过固定测速点时刹车降速逃避抓拍,但在区间内却导致超速。

“对于这辆车,测速系统根据这些信息计算出其平均速度是97千米/小时。而这段路最高限速为80千米/小时,所以系统会把这辆车的通行信息筛选出来。”阳谷县交警大队民警刘英梅向记者解释。

阳谷县交警大队副大队长乔舰飞表示,为了保证监测结果无误,工作人员还会对系统筛选出的违规车辆信息进行一遍人工审核计算。“系统刚建成的时候任务量较大,每天超速10%以上的车辆得有两三百辆,现在每天也就只有二三十辆了。”

本报记者 董钊
实习生 隋冰茹

区间测速多在 事故易发路段

在绵长的高速公路上,究竟应该怎么设置测速区间?位置和长度又有什么要求呢?

省公安厅高速公路交警总队有关人士表示,根据国家相关规定,测速区间的长度原则上不超过30千米,具体区间设置主要考虑到道路出入口是否太多,有没有服务区等。“如果中间岔口太多,或者有服务区,将影响数据的准确性。”

聊城交警支队副支队长王小伟表示,在聊城市,区间测速不仅仅是高速公路的专属测速方式,在国省道上也已经开始应用。

“区间测速系统在高速公路上建成以后,提示司机降

速,减少交通事故的效果比点测速系统好很多。”王小伟说。

目前,聊城市已经建成25个监测区间并投入使用,除高速公路上的一处外,其余24处均位于国省道,检测区间距离最短的不足2公里,最长的24公里,位于东阿县南的324省道上。

“我们选取的测速区间多是以往的交通事故多发路段,比如说车流量较大的路段、团雾的路段、弯道路段、国省道穿越人口相对密集的村庄的路段等。不同的测速区间根据路况情况划定限速范围。”王小伟说。

本报记者 董钊
实习生 隋冰茹