



单位

分数

密

封

线

【面复人大代表】

高架上堵不堵 看大屏就知道

快速路建设将与交通控制系统同步进行,市区路口推广多种信号灯缓堵

本报1月11日讯 11日的面复会上,多位人大代表提出了高架桥设置电子屏幕、更换智能信号灯等建议。记者了解到,目前济南正在建设高架路综合控制系统,已经安装了7处电子屏幕,今年还要建设23处。推行“请求式感应信号灯”和“自适应控制信号灯”,为解决道路交通拥堵问题助力。

11日上午,槐荫区代表团人大代表傅强提出了“在市区高架桥入口处设置电子屏幕”的建议。傅强说,在早晚高峰的时候,本来高架

上的车辆已经很多,但是市民可能不知道桥上的情况,上桥后不但会给自己带来不便,还给桥上的交通继续添堵。

济南市公安局交警支队政委段富勇答复说,目前,济南市正在建设基于匝道信号控制、交通诱导、流量检测一体化的高架路综合管控系统。据悉,该系统在上桥入口处设置了信号灯、显示屏,并在高架路上安装了流量检测系统,根据高架路上的流量大小,自动启用匝道信号控制,显示屏

显示相应的诱导信息,分为畅通、轻微拥堵、拥堵、严重拥堵四种交通状态。当高架路上有交通事故等意外事件时可启用交通管制,匝道信号灯变为红灯,同时诱导屏显示交通管制信息。

“目前安装的7处很快就会投入使用,在建的23处将在今年建设完成,测试成功后就会启用。未来济南再建设快速路,匝道的交通控制系统将会同步进行。”段富勇说。

另外,长清区代表团人大代表赵振河提出了更换

高清智能红绿灯的建议。

济南市公安局交警支队信号控制研究室主任赵景春回复说,视频检测自适应信号灯通过摄像机检测车辆、行人流量,实时调整信号配时,提高通行效率,是一种合理的信号控制模式。

赵景春表示,济南市已建设了基于地磁检测器自适应控制信号灯,对于单点路口可以根据车流量自动延长或缩短放行时间,实现完全自适应控制;对于主干道路也已实行干线自适应控制,

可以根据主干线整体流量统一自动调整信号控制,但在这种情况下单点自适应控制要服从于干线协调控制,因此信号配时变化频率较慢,单个路口的配时变化显得不够灵活。

“目前济南市已建设完成旅游路、二环东路、舜耕路等18条道路、375处路口自适应控制信号灯,其余路口正在逐步推进建设。后期,我们也将尝试建设基于视频检测的自适应信号控制,特别是把代表说的行人流量考虑进去。”赵景春说。

“外卖小哥”乱闯红灯 违法将通报公司

交警答复:
一年查扣
非法三四轮17874辆

赵庆彬说,交警部门立足路面执法,严查包括外卖、快递小哥等驾驶无证无牌的非法三四轮车上路的交通违法行为。“2017年,共查扣非法三四轮17874辆,其中闯红灯653辆次,乱道行驶1240辆次。”通过这些措施,外卖、快递小哥等乱闯红灯的交通违法行为得到了遏制。

赵庆彬透露,通过初步调查,济南外卖、快递小哥群体数量比较庞大,在10万人左右,而且其所驾驶交通工具大都比较简易,有烧汽油的,有电动,还有三轮车及简易四轮车,查处治理起来存在客观的难度。

此外,包括部分三轮和四轮车,国家层面也没有相关明确标准,快递、外卖小哥购买这类车辆上路行驶后,交警执法也面临着两难问题。不过,他透露,近期国家多部委已对电动车的标准达成了协议,预计2018年上半年可能出台相关标准。“标准出台后,我们将对电动车进行挂牌管理,从标准到管理再到后续处罚,就都有了源头,也就能够对这类车辆进一步深入管理。”

路口探访:
6分钟内
17位外卖小哥闯红灯

11日中午正值送餐高峰时,记者在泺源大街与历山路交叉口调查发现,12:54至13:00的6分钟内,路口约有17位身着各大外卖平台、配送公司送餐工作装的外

卖送餐员闯红灯,约11位外卖送餐员绿灯时通行。其中,约2位配送人员过了路口后逆行送餐。

这些闯红灯的外卖送餐人员中,有的在经过路口时,仍保持着在非机动车道上的骑行速度;有的在路口犹豫一阵后,看到路面车辆较少后,立即骑行过路;还有的送餐人员起初在等待绿灯,但一看到红灯倒计时开始或垂直方向的红灯亮起时,迅速发动摩托车或启动电动车过路,抢行的不少送餐人员,已过到了路对面,绿灯还未亮起。送餐人员抢行时,绿灯方向和转弯的车辆不时被突然出现的送餐人员惊停,路口会出现暂时压车。

13:10,一位外卖人员骑着一辆未挂牌的摩托车着急过马路,在闯红灯时差点与路口右转的商务车撞上,骑手紧急刹车才避免了意外。记者注意到,路口也有部分市民骑行闯红灯,但闯红灯的外卖送餐员更多。

也有外卖送餐员在路口耐心等待绿灯亮起,不过,记者随机询问的4位等绿灯的送餐员中,2位表示自己没有闯过红灯,2位坦言赶时间时会闯红灯,而逆行则是时有的事儿。

“闯红灯确实危险,大路口车多的时候肯定不敢闯,小路口没车的时候就闯过去了。闯不闯要看送餐时间限制,剩下的时间不多了,就不得不闯了。”外卖小哥陈先生表示,知道有快递送餐人员不遵守交通规则发生了意外,虽然他没有发生过意外,但着急起来也遇到过不少惊险。

“如果抢单抢得多,路



11日中午,一名送外卖人员闯红灯过马路,差点撞上商务车。 本报记者 王皇 摄

上送餐时间更着急,路口的红灯又久就怕晚点,一旦晚点,会被平台扣走一半的送餐费。”陈先生说,自己这次没有闯红灯是因为已经送完了,目前没有单要送。送一单能收入6—8元不等,送得少收入也会少。他从早上5点开始送到晚上10点,仅饭点之间的空闲时间回家休息一下,一天能赚300多元,但一般会扣去30多元,这其中就有迟到扣费或未着工装的处罚。4位接受采访的外卖小哥均表示,闯红灯的行为本身非常危险,从自身的安全出发,不该闯。交警部门加强管理非常有必要,但也表示,送餐时间紧张。

除了闯红灯外,在道路上逆行在外卖送餐员中也较常见,有2位外卖人员过路口后逆行到非机动车道送餐,而且骑行速度不快,不少正常行驶的非机动车都主动避让。“逆行的情况更多,绕路把时间都浪费

了,顶多骑慢一点。”一位外卖小哥说,有时送餐平台规划的路线就是逆行的。

外卖公司:
配合交警部门执法
加强对送餐员监督

就规范外卖送餐行为,11日,记者采访了两家外卖的相关负责人。其中一家外卖工作人员介绍,平台使用了智能系统,系统以安全为导向建网络调度,在规划配送范围、预估配送时间上,充分考虑到了外卖配送员的等候用时,能够在保证效率的同时,让配送员有足够的时间进行配送。考核方面,特殊天气、远距离订单、大额订单都会有相应的补时来确保骑手有足够的时间完成配送。另一家外卖工作人员也表示,公司对送餐员的要求是准时而不是快,平台使用的智能物流调度系统,已经升级到了5.0版本,根据实时路况设定合理

配送时间。“在估算的时间里,如果出现了突发情况,还留出了15分钟的时间来继续配送。在极端天气超时严重时平台会进行相应补偿。”

两家外卖平台的工作人员均表示,在骑手入职时,会进行交通安全方面的培训,其中就涉及交通法规、电动车驾驶规范和实际的交通案例等,而且要求骑手们佩戴头盔。第一家外卖工作人员说,公司设有专门的督查团队,全职负责全国各个城市配送员安全出行的培训和督导,会有奖惩。第二家外卖工作人员坦言,确实收到过外卖骑手配送时闯红灯、逆行的投诉,公司有专门的QC小组,上街拍摄和巡访,发现了违规情况,会直接进行相应处罚。

本版稿件采写:
本报记者 刘雅菲 王杰
刘飞跃 王皇 张阿凤