



交通大整治三个月来秩序向好但症结犹在——

上海交通管理如何再啃“硬骨头”？



■ 早高峰时间,外环往市区方面的车辆较多,但在宝山交警的积极疏导下,显得十分有序



■ 静安交警在华山路沿线牵引违停车辆 本报记者 张龙 摄



■ 交警不在,占用公交专用道现象仍普遍 首席记者 孙中钦 摄

首席记者
潘高峰

上海交通大整治已经悄然进入第四个月。对于生活在这个城市中的市民来说,交通整治只搞三个月的谣言已不攻自破,但未来城市管理走向何方,依然让人深思。

作为一座特大型城市,上海此前面广量大的交通违法行为,已经无可争议地成为制约发展的一块短板。3个月的整治,让上海的交通秩序持续向好,无论是交通秩序,还是守法氛围,都比整治之初有了明显改善。但要让整治进一步走向深入,要啃的“硬骨头”还有不少。

交通违法行为只是末端表现形式,严格执法、严格管理,努力补上这块短板的同时,我们更需要探寻短板形成的原因、存在的问题、解决的方法。

警在法在如何破解

昨天下午3时许,黄浦区淮海中路黄陂南路口车流穿梭,大雨中,一排行人静静地站在上街沿等待红绿灯,非机动车也规矩地等在停车线后,尽管路况并不理想,但一切显得十分有序。

这样的画面,如今在全市不少路口都能看到。当然,这些路口大多都有不止一名警察,有的还配有数量不少的辅警。可以说,经过3个月的努力,在全市公安民警的严格执法和管理下,警在法在已经基本做到了。但是,在一些支小马路,或没有警察的路口,行人非机动车甚至机动车违法的现象还是时有发生,行人闯红灯、非机动车乱骑行,仍然是短时间难以治理的交通顽症。

警在法在的困局该如何破解?

昨天下午5时许,静安公安分局

局交警支队勤务指挥平台28块大屏画面滚动,民警正通过视频“巡逻”辖区交通情况。当画面定格华山路路段时,民警发现一辆黑色轿车违法停车,静安公安分局交警支队勤务指挥室民警立即呼叫就近的民警到现场处置。3分钟后,静安交警支队机动中队民警抵达现场。由于驾驶员不在车内,民警呼叫拖车将违停车辆拖走。

“这套系统4月下旬刚使用时,我们每天呼叫民警现场处罚各类违法200余起,现在已经下降到100余起。”据静安交警负责人介绍,这一系统的使用对民警不在现场的交通管理起到了极大推动作用。

除了“视频+实兵”,这个系统真正强大之处在于,它能做到自动识别和抓拍交通违法行为。根据交通违法行为系统模拟建设一整套模型,设定好模块参数,一旦捕捉的画面中出现与这些参数不同的“异常数据”,就会进入“抓拍模式”,提取画面中车辆的车牌信息,形成违法图片和一段10秒钟的视频。除具备一般电子警察抓拍违法停车、超速等违法行为外,实线变道、逆向行驶、滞留人行道、占用非机动车道等多类交通违法行为也能被自动抓拍。据统计,自4月26日启用以来,静安区两个试点路口已通过“大数据抓取”发现并查处各类交通违法行为近8000起。

大整治开始以来,通过类似的技术手段解决警在法在的难题,已经有不少成功的案例。但从根本上来说,这仍属于治标。治本,还需从改变人们的交通习惯上入手,这仅靠公安的末端管理无法胜任,更需要从源头就开始的社会共治。

记者在采访中了解到,大整治开展以来,上海警方创新推出视频举报平台,动员市民积极行使监督权,与此同时,不少企业单位也积极参与对接交通大整治,通过内部规章制度等形式,对员工交通违法行为

施叠加处罚,都起到了很好的效果。但从社会参与度来说,仍未达到广动员的效果。如何通过社会共治形成自觉守法的氛围,仍有很长的路要走。

“刚需违法”如何根治

“这个月才过了一半,我已经因为违法停车吃了3张罚单。”6月14日,娘家住在松雪街的周燕萍签下了一纸合同,以每月500元的价格租下一个商业停车位:“今后回家吃个饭,不用跟打仗似的急了。”

上海交通违法行为大整治伊始,许多市民都遇到了和周燕萍一样的难题:车停路上要被罚,停进小区几乎没有车位。“刚需性违法”一词应运而生,并迅速成为热词,也成为不少人为自己违法寻找的借口。

因为停车难导致的违法停车,只是上海众多交通违法中的一例。把违法与“刚需”联系在一起虽然荒谬,但也说明随着交通大整治深入推进,执法背后的需求难题已经浮出水面,亟待解决。

为了满足周燕萍这样的市民停车需求,黄浦交警支队五中队和豫园街道做了大量的基础工作:通过对17个居委居民机动车过夜停放需求进行排摸,发现停车需求2372辆,而现有小区车位数只有1860辆,车位缺口500余;通过对豫园商城及周边商务楼停车情况走访,鄂尔多斯、大境路河南路等7个收费停车场白天虽然车位紧张,但夜间空余车位有700余个,停车场也愿意低价开放补贴成本。

供需对接,实现双赢。黄浦警方的成功并非孤例。事实上,目前,上海警方已经和不少街镇探索盘整资源,搭建平台,破解停车难题。在普陀区,全区交警支队和各派出所通过开辟路边临时停车场、协调周边商圈进行“错峰”,指导小区物业合理规划分车位等举措,已经为全区居

民群众解决车位超过500个。

这类资源互换、错时停车的方法其实曾在上海不少地区试行过,但因进出时间不合适、管理成本高企、车辆损失无人担责……种种问题让“看上去很美”的办法往往实行了一段时间后无疾而终。如何既坚持依法管理、严格执法、严格处罚,又尽可能满足市民需求,成为上海交通大整治必须面对的问题,也考验着城市治理能力。

和停车一样棘手的,还有非机动车的骑行问题。南京西路、陕西北路毗邻“梅泰恒”商圈,交通秩序一直良好。此前,最明显的交通违法行为就是不时穿行在人行道或机动车道上的非机动车。为什么非机动车要和行人“抢道”?只因南京西路、陕西北路有其特殊性——东西向的南京西路以及南北向的陕西北路以南,都没有设置非机动车车道,仅有陕西北路北侧设置了单向非机动车道,供往北的非机动车行驶。类似的情况在上海很多,骑着骑着没路了,不愿绕路不愿推行,于是从心存侥幸违法到违法成为习惯,一旦被交警处罚,心怀怨气,反弹也特别大。

交通违法行为发生在末端,但其中的确有不少源自前端民生需求得不到满足。这种违法,不能仅寄望交警严管严罚来解决,而应该通过城市规划设计综合考虑,更加合理地分配路权,构筑起慢行交通体系。

长效机制如何完善

遇到难题、破解难题、形成机制。这是上海交通大整治以来始终坚持的成功做法。

整治之初,警力不足是一大瓶颈。为此上海警方通过授权,赋予巡逻民警、社区民警开单执法的权力,在机制上确保“全警动”成为可能。

违法停车顽症难解,一个重要原因是违法成本过低。警方在加大处罚力度的同时,通过在重要道路

和区域周边漆画黄实线,对违法停车的车主可以违法禁令标志处罚,罚款的同时还要记3分,这一措施实施后,对遏制违法停车起到了立竿见影的效果。

6月19日,被称为“上海最严拍牌规定”的《上海市非营业性客车额度拍卖管理规定》修订版公布,其中对遵守交通安全法律法规提出具体要求:自申请之日前1年内不存在相关道路交通安全违法行为记录。具体来说,累积记分达到12分的,驾驶机动车发生5次以上道路交通安全违法行为的,被处以暂扣或者吊销机动车驾驶证、拘留行政处罚的,都没有拍牌资格。

类似的做法还有不少。从下个月起,商业车险费率改革将在上海地区正式实施,其中同样写入了交通违法的代价:今后,若发生诸如醉酒驾车、逆向行驶、车辆超速超过50%以上等严重违法情况,来年保费最多可能上升10%。

3个月的交通大整治,上海在末端严管的同时,不断通过制度化安排从源头挤压交通违法生存空间,通过提高交通违法成本,让市民形成守法习惯和规则意识。

今年4月17日,上海警方集中曝光了53辆百起以上交通违法未处理的车辆牌号。排名首位的车辆违法未处理次数达317次。按现在的法律法规,这些“违法大户”尤其是外牌车辆积累大量违法记录不处理,交警却缺少有效办法加以惩处。

如今,这种尴尬已经在立法实践中逐渐求得解答。下个月,《上海市道路交通安全管理条例》修订草案将提交市人大常委会审议,其中违反禁停标志、标线停车的法律责任,多次交通违法行为的法律责任,多次交通违法逾期不处理的法律责任,行驶证被暂扣期间上道路行驶的法律

责任等,都将有新的说法。这无疑为未来上海交通长效管理提供更加强有力的支撑。