

无人机巡航、AI视频分析、雷达测速 科技手段助力“龟速车”治理

开车并非越慢越安全



(CFP)

开车上路,你遇到过让人抓狂的“龟速车”吗?明明导航一路飘绿,前车却始终不紧不慢、压着速度走,超车后才发现前方一片坦途……在道路通行条件良好的情况下,一些车辆的行驶速度明显低于正常水平,这种超低速行驶的行为,被称为龟速行驶。尤其在高速路上,一些龟速行驶车辆成为加剧拥堵的关键因素之一,频频引发网友吐槽。为了有效治理,交管部门运用了多种科技手段。

提醒

行车不是越慢越安全

俗话说,十次事故九次快,那么,路上行车是不是开得越慢越好呢?交警表示,车辆在高速公路低速行驶,不仅会给自己埋下安全隐患,也会给其他车辆正常通行造成影响。

公安部道路交通安全研究中心驾驶人安全部助理研究员刘一兵接受媒体采访时表示,部分驾驶人误认为

低速行驶更安全、低于最低限速不属于违法行为。部分新手驾驶人在高速公路上行驶时,偏向于在最左侧快速车道行驶,认为可以只观察右侧的交通情况,以降低驾驶心理负担。但是新手驾驶人往往驾驶速度比较低,在最内侧车道与其他快速行驶的车辆之间较大的速度差,反而容易发生危险。

现象

“龟速车”成为“移动路障”

不久前,记者从大连驾车返京,发现在本可顺畅通行的路段,仍有一些车辆无故低速行驶,有的甚至一直占据左侧快速车道龟速慢行,导致后方车流大量积压、无法正常超车,只能被迫跟车缓行。

即便后车长按喇叭、闪灯提醒,这些“龟速车”依旧我行我素,丝毫没有提速的意识,成为阻碍道路通行的“移动路障”,短短几分钟就形成数百米车龙。有车主急于通行,强行变道穿插,险象环生。

记者在服务区休息时,听到有司机对“龟速车”吐槽:“在高速路上,慢就是路障,跑不起来才是最大的安全隐患。”

公安部道路交通安全研究中心数据显示,车速每降低10公里/

小时,道路通行能力就会下降约15%。而在高速拥堵中,有近一半的拥堵节点,都是由“低速占道”引发的连锁反应,形成了典型的“幽灵堵车”——没有事故、没有施工,仅仅因为一辆车低速占道。后续车流会层层减速,如同波浪般传导下去,传到第十辆车时,整个车流的流量就会彻底锁死,让原本顺畅的道路陷入瘫痪。

更需要警惕的是,相关数据显示,当车辆间的速度差达到32公里/小时的时候,事故发生的概率约提升16倍。而团状拥堵区域的交通事故概率,更是普通路段的3到5倍。这也意味着,“龟速车”早已不是“招人烦”那么简单,而是高速路上的“隐形杀手”。

探因

“龟速司机”到底在干啥

超低速行驶一般包括两种情形:一是车辆违反最低限速规定,如在高速公路上,车辆以低于60公里/小时的速度行驶,或者在多车道高速公路左侧快速车道行驶,低于该车道的最低限速规定;二是车辆行驶速度与车流行驶速度不匹配,即在当前道路通行条件下,车辆行驶速度远低于正常车流的行驶速度。

除了节假日特殊路况,平常明明道路通行条件良好,为什么还有人非要在高速上“慢慢爬”?记者调查发现,龟速行驶的主要原因有三类。

最常见的原因就是分心驾驶。交警现场查处与智能抓拍结果显示,相当一部分“龟速车”的驾驶人,注意力根本不在路面上。有的司机一边开车一边刷短

视频、回微信消息,有的接打电话、低头设置导航,甚至还有人趁着行车间隙化妆、吃东西。注意力分散后,车速自然大幅低于正常行驶速度,成为影响车流的“绊脚石”。

还有一部分驾驶人,则是出于刻意节省能耗的目的选择低速行驶。燃油车车主希望通过低速巡航压低油耗;新能源车车主的低速行为则更多源于高速续航的焦虑,因电动车高速电耗较高、补能不便,部分车主会刻意放慢车速节省电量,避免半路没电趴窝,无意间加入“龟速车”的行列。

此外,还有一小部分车龟速行驶源于客观因素,比如老旧车辆动力性能较差,无法达到正常行驶速度,或者车辆出现轻微故障、燃油或电量不足。

治理

开车太慢也会挨罚

随着交通治理的不断完善,低速违法、慢驶必究已成为常态。除了全国统一的处罚规则,近年来各地也在不断细化治理措施。

从全国性规定来看,根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》及相关交规,高速公路应当标明车道行驶速度,最低车速不得低于每小时60公里。同时,不同车道还有更细化的最低限速要求:在同方向2条车道的左侧车道,最低限速为100公里/小时;在同方向3条以上车道时,最左侧车道最低限速为110公里/小时,中间车道则为90公里/小时。

具体的处罚标准也十分明确:在正常路况下,车速低于规定最低时速的20%以上,比如最低限速60公里/小

时的路段,实际车速低于48公里/小时,将面临记3分、罚款200元的处罚。

记者从北京交管部门了解到,北京对高速公路和城市快速路的超低速行驶有明确的执法依据,但实际执行中仍存在一定的难点。交警透露,高峰时段环路因车流量大造成车速较低属于普遍现象,多为客观拥堵所致,并非驾驶人主观故意慢驶,这也导致执法中难以精准区分主观恶意与客观因素,给查处工作带来困难。

不过,对于分心驾驶导致的低速行驶,北京早已实现非现场执法,通过智能监控设备精准抓拍开车玩手机、接打电话等行为,并依法予以处罚,遏制了因分心引发的龟速行驶。

手段

用科技手段监测车流速度

其他城市也已运用科技手段加大对“龟速车”的治理力度。

成都启用了“龟速车”智能治理系统,通过AI视频分析、雷达测速和车牌识别技术,实时监测车流速度,只要车辆行驶速度低于限速值30%且无合理原因,就会面临精准处罚。

上海对“龟速车”采取分级处罚标准,在高速公路、城市快速路等设有最低限速的路段,低于最低限速10%的,给予警告教育;低于20%的,罚款100元;低于50%或引发拥堵的,罚款200元并记3分。

济南利用无人机和智能监控系统,实时监测主干道车流,若车辆低于平均车速30%且无合理原因,系统将

自动推送警示信息。对于连续被5辆以上车辆超越的“龟速车”,现场交警可直接拦截处罚。

广州在部分快速路试点动态最低限速系统,根据实时车流自动调整限速值,对低于动态限速15%的车辆发送提醒短信,累计3次违规者罚款100元。

除此之外,重庆、陕西、浙江等地也综合运用测速设备、无人机巡航等技术手段,结合人工排查,重点对高速公路车辆低速行驶的违法行为展开专项治理。

这些举措都释放出一个信号:超速违法,低速同样违法。快车道是用来快速通行的,不是用来“遛弯”的,驾驶人需自觉遵守车速规定。(《北京晚报》)