

中华人民共和国公安部主管

中国道路交通安全协会主办

2021年第10期

道路交通管理

传播安全知识 构建和谐交通

本期专题

让货运车辆出行更安全



ISSN 1004-504X



10>

9 771004 504214

总第446期 零售价：15元

坚持生命至上 筑牢安全防线

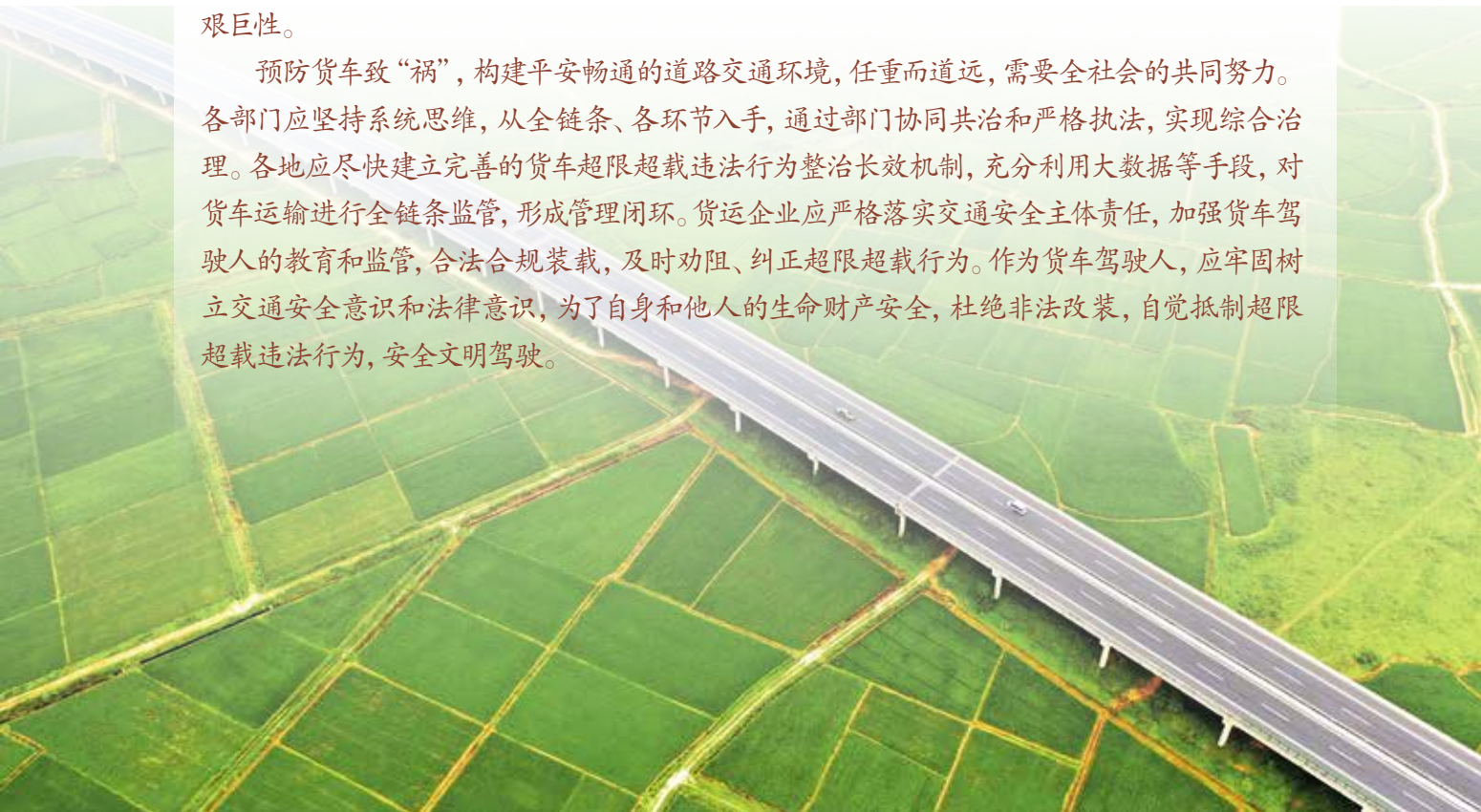
文 | 本刊编辑部

秋冬季节是生产建设、消费销售旺季,货运流量持续加大,货运车辆肇事风险上升。众所周知,车辆超限超载已成为引发道路交通事故的“第一杀手”,超限超载极易导致刹车失灵、爆胎等安全隐患,不但会对道路基础设施造成破坏,缩短车辆使用寿命,还容易引发交通事故或加重事故后果。

为保障人民群众生命财产安全,全力防范减少货车超限超载导致的交通事故,近日,公安部交通管理局部署全国开展国省道货车超限超载违法行为专项整治行动,要求各地通过“源头防范、路面查处、联合惩戒”多维发力,强化对货车超限超载违法行为综合治理。根据部署,各地公安交管部门迅速行动,通过深入分析研判、科学精准用警,积极联合交通运输等部门,在加强路面查处严格执法的同时,强化超限超载货车源头管控,对违法货车相关单位企业实行责任倒查和严格惩戒,有效遏制了货车超限超载违法势头,进一步净化了道路交通环境。

近年来,各地各部门陆续出台相关政策文件,重拳整治货车超限超载违法行为。然而“漏网之鱼”依然存在,因货车超限超载引发的交通事故仍时有发生,严重威胁人民群众的出行安全。经济利益驱使、市场恶性竞争、企业和驾驶人法律和安全意识淡薄、货运环节监管存在漏洞等都是诱发货车超限超载违法行为的原因,这也充分说明治理货车超限超载任务的复杂性和艰巨性。

预防货车致“祸”,构建平安畅通的道路交通环境,任重而道远,需要全社会的共同努力。各部门应坚持系统思维,从全链条、各环节入手,通过部门协同共治和严格执法,实现综合治理。各地应尽快建立完善的货车超限超载违法行为整治长效机制,充分利用大数据等手段,对货车运输进行全链条监管,形成管理闭环。货运企业应严格落实交通安全主体责任,加强货车驾驶人的教育和监管,合法合规装载,及时劝阻、纠正超限超载行为。作为货车驾驶人,应牢固树立交通安全意识和法律意识,为了自身和他人的生命财产安全,杜绝非法改装,自觉抵制超限超载违法行为,安全文明驾驶。



主 管

中华人民共和国公安部

主 办

中国道路交通安全协会

出版发行

《道路交通管理》杂志社

编 委 会

主 任 王长君

编 委 孙正良 王凡 林拥军

闫文辉 苑雷

社长兼总编

苑 雷

编辑部主任

李秀菊

美术设计

易为堂视觉设计

执行编辑

李慧琪 赵曼

法律顾问

北京市陆通联合律师事务所 黄凯

印 刷

北京盛通印刷股份有限公司

国内统一刊号

CN11-3021/U

国际标准刊号

ISSN 1004-504X

邮发代号

80-594

联系方式

地 址 北京市东长安街14号

邮 政 编 码 100741

广告发行部 (010) 67152945

传 真 (010) 67152943

编 辑 部 (010) 67152946

(010) 67152932

投 稿 邮 箱 dljtgl122@126.com

dljtgl120@126.com

QQ 195676451



扫一扫，添加“道路交通管理杂志微信号”

目录 CONTENTS

资讯动态

04 要 闻

05 微 发 布



P05

本 刊 特 稿

06 开展大排查大摸底工作 推动协同破解农村群众就地打工出行安全难题

06 公安部交管局发布国庆假期交通安全预警

行业视点

专 题

- 08 让货运车辆出行更安全
- 10 警钟长鸣 勿让货车变“祸车”
- 12 多措并举 保障货运车辆交通安全
- 20 关于以货拉拉为代表的网络货运平台发展现状、存在问题及对策建议
- 22 轮胎掉落引发事故 专家探讨应对措施
- 26 《国际道路运输货物安全系固指南》介绍



P15

专 访

28 让出行之路更顺畅

——访湖北省十堰市公安局交通管理局局长高卫东

专 家 讲 堂

32 《平面交叉路口的规划与设计》连载(十四)

第六章 车道配置(四)

探 讨

- 36 我国道路交通流信息采集现状及措施建议
 38 关于加强农村道路交通安全社会治理工作的思考
 40 内蒙古公安交管科技发展现状与改善建议
 42 关于提升基层交警勤务效能的建议
 43 浅谈如何预防夜间斑马线路段交通事故

经 验 交 流

- 44 宁波：数字化赋能解决停车难题
 46 宿迁：积极推进文明交通现代化建设
 48 湖南：“戴帽工程”推进事故预防显成效
 50 哈尔滨：“科技+服务”破解“城市病”



P62

- 52 风 采
 58 值日警官
 60 警队动态

交 警 故 事

- 62 为警徽增添别样的青春风采
 64 扎根乡村洒青春 担当奉献铸忠诚
 66 这个交警有点“傻”
 68 一心为民筑防线 一路畅行雁门关

社会安全

- 70 安全大本营
 76 聚 焦
 80 马 路 拾 遗



P78

文艺漫步

- 82 行 走
 86 影 像 视 界



P87

交 通 沙 龙

- 88 因地制宜 改善公路隧道交通安全
 90 读书·散文
 92 诗歌
 93 歌曲

广告索引

封二 深圳市因特迈科技有限公司
 封三 深圳市科运科技有限公司

封底 深圳警翼智能科技股份有限公司
 31页 上海眼控科技股份有限公司

94页 公益广告
 95页 本社征订广告
 96页 订阅广告

本刊声明：本刊刊登的文图如需转载，请与编辑部联系，未经授权，不得以任何形式转载。本刊用字经北京大方正电子有限公司授权许可。本刊已被《中国学术期刊（光盘版）》（中国知网）、《中文科技期刊数据库》（维普资讯）、超星期刊“域出版”平台全文收录。著作权使用费均已包含在本刊稿酬中。本刊自2018年11月起不再代扣代缴稿酬所得的税额，请作者根据新修改的《中华人民共和国个人所得税法》自行申报。所有署名作者向本刊提交文章发表的行为即视为同意上述声明。如有异议，请在投稿时说明，本刊将按作者说明处理。

让货运车辆出行更安全

策划执行 | 本刊编辑部



随着经济社会的迅速发展,我国物流市场需求扩大,载货汽车保有量持续增长。据公安部统计,截至2021年6月,我国载货汽车保有量达3191万辆,占汽车总量的10.91%,2021年上半年新注册登记载货汽车达242万辆,与去年同期相比增长了29.12%。作为国民经济发展的基础性服务业,道路货运为促进经济发展、保障和改善民生发挥着重要作用。但货运车辆超载超限、非法改装等违法行为存在较大的安全隐患,且大中型货运车辆拉载货物量大,一旦发生交通事故往往造成重大人员伤亡和财产损失,是道路交通事故预防的重点和难点。

为了严防重特大交通事故的发生,全国公安交管部门积极联合相关部门,严抓源头管理,督促各相关企业单位落实安全主体责任;强化重点时段与路段巡查管控,发现和消除货运车辆非法载人、超限超载等风险隐患;加大违法联合惩戒力度,推动相关部门对违法运输、非法改装等货运企业及货运车辆驾驶人追根溯源、惩治追责;开展警示教育宣传,增强货运企业与货运车辆驾驶人交通安全意识,使其自觉抵制超限超载等违法行为。

本期专题聚焦货运车辆交通安全管理,刊发货运车辆典型交通事故案例分析、各地公安交管部门相关经验及专家建议,供借鉴参考。



警钟长鸣 勿让货车变“祸车”

由于货车车体较大，存在视觉盲区，整车质量重，惯性大，加上货车驾驶人超限超载、非法改装、疲劳驾驶等违法行为，在一定程度上增加了货运车辆交通安全风险，且涉货运车辆交通事故后果往往比较严重，因此公安交管部门一直将货运车辆作为重点管理对象。本文刊发部分涉货运车辆典型交通事故案例分析，希望广大货车驾驶人引以为戒，严格遵守交通安全法律法规，安全文明行车。

案例一：非法改装、超限超载

2020年10月4日，在吉林省松原市境内514省道松哈线松原至长春岭段，一辆轻型仓栅式货车与同向行驶的四轮拖拉机拖带的挂车尾部相撞后驶入对向车道，与对面驶来的轻型栏板式货车相撞，致18人死亡、1人受伤。据吉林省应急管理厅发布的吉林松原“10·4”重大交通事故调查报告，涉事车辆经技术鉴定属非法改装车。2021年8月29日，江西宜春丰城市

境内一辆大货车闯红灯与对向左转弯的小客车相撞，大货车失控侧翻，车上沙土将小客车掩埋，造成小客车上6人死亡。导致事故的重要因素之一是肇事货车严重超限超载，同时车辆通过路口时不守法、不礼让、不减速等问题也非常突出。

货车非法改装、超限超载运输不仅损坏公路基础设施，还容易引发重大道路交通事故。若改装货车超长，在通过交叉路口、弯道时容易侵占其他车道，尤其是转弯时增大了内轮差，易引发事故；改装货车超宽，则会挡住后视镜的视野，增大车辆盲区；改装货车超载，容易出现爆胎、刹车失灵、方向失控等现象，在上坡、下坡、弯道时容易失去平衡，引发翻车事故等。因此，广大货运企业及货运车辆驾驶人不要抱有任何侥幸心理，为图一时利益而非法改装车辆、超限超载运输，要时刻牢记血的警示，依法行车，安全营运。

案例二：货物变“祸物”

2020年12月29日，在沈海高速公路泉州往福州方向2146公里路段，一辆重型半挂牵引

车因所运载货物未按规定装载散落路面后，车辆无法移动而停靠在第四行车道上。随后，一辆重型半挂牵引车因避让不及，撞上前车及散落货物，造成1人死亡、2人受伤。2021年5月3日，在S13练杭高速公路湖州段一辆装载工字钢的重型半挂货车追尾5车，事故主要原因是货车装载货物未捆扎固定，在惯性作用下砸向了前面小客车，造成6人死亡、3人受伤。

路面遗洒物安全隐患大，会严重影响其他车辆行驶安全，导致避让不及、冲撞侧翻、多车追尾等重大交通事故和人员伤亡。运输企业和驾驶人要严格依法规范装载，加强货物装载情况的检查，采取必要措施防止货物脱落遗洒。行车过程中，驾驶人若发现所载货物遗洒或轮胎脱落，要在确保安全的情况下停车处理，如果无法处理，应在来车方向设置警告标志并迅速报警，切勿在不采取任何措施的情况下驶离现场。

案例三：客货混装

2021年9月5日，安徽省安庆市太湖县牛镇镇龙湾村百

岭组茶厂山路一辆皮卡车翻车坠入山沟，因事故车辆用来载货的后车厢违法载人，造成11人当场死亡，3人受伤，1名伤员抢救无效后死亡。9月14日，河北沧州盐山县交警巡逻时发现一辆货车盖着篷布，行驶异常，便立即示意驾驶人停车接受检查。民警逐一清点后发现车内竟乘坐了39人，经询问得知，驾驶人为图私利，驾车接送周边村庄的务工人员，不料出门不久就被交警查了。

驾驶人在购置车辆前一定考虑清楚其使用方向，货车、农用车辆等一般车身较大，重心偏高，没有设计载人的安全防护装置，不具备载客的条件。货车、三轮车、拖拉机违法载人等交通违法行为，不仅严重影响车辆自身稳定和制动性能，一旦发生事故还会加重伤害程度。在此提醒广大货车、农用车辆驾驶人，要遵守交通法律法规，将安全放在首位，切勿违法搭载人员，不要因为一时的麻痹大意，造成不可挽回的损失。同时提醒广大农村地区群众，在农忙出行时，切勿贪图方便而搭乘货车、农用车辆，应搭乘正规的交通工具。

案例四：疲劳驾驶

2021年4月15日，山东省泰安市境内京台高速公路497

公里处一辆重型仓栅式货车因驾驶人疲劳驾驶，车辆失控冲入对向车道，与对向小型普通客车相撞，造成5人死亡，2人受伤。4月13日，广西河池宜州区境内242国道庆远镇山湾村寺背屯路口，一辆重型仓栅式货车因驾驶人疲劳驾驶，车辆失控驶出路外后与路边停放的小型面包车、行人和路旁板房相撞，造成6人死亡，3人受伤。

驾驶人疲劳时，会出现视线模糊、腰酸背痛、动作呆板、手脚发胀或精力不集中、反应迟钝等现象。如果仍勉强驾驶

车辆，则极易可能导致交通事故的发生。根据《道路交通安全法实施条例》第六十二条第（七）款规定，连续驾驶机动车超过4小时应停车休息，休息时间不少于20分钟。因此，驾驶人要科学安排行车时间，注意劳逸结合，保证充足睡眠。若在行车途中出现疲劳、困倦等情况，可开窗通风或饮用咖啡等提神饮料，不过最稳妥的方法还是到指定停车区域停车休息，驾驶人也可下车活动下腰腿、颈肩等，待疲劳症状缓解后再上路。



多措并举 保障货运车辆交通安全

编者按：近年来，随着经济的迅速发展，路网体系不断完善，货物运输流量明显增加。与此同时，对道路交通安全管理造成一定压力。各地公安交管部门结合辖区实际情况，创新管理措施，加强部门协同发力，强化源头管控与路面执法，扎实推进货运车辆隐患排查，有效预防和减少了交通事故的发生。

北京房山：严格执法 走出一条属于自己的安全之路

房山区地处首都西南，北邻门头沟区，东北毗连丰台区，南部和西部又分别与河北省涿州市和涞水县接壤，自古便是中原北上京城的重要咽喉要道，是连接京津冀的重要枢纽，京港澳高速、京昆高速、107国道贯穿房山境内，同时也是北京向周边地区辐射的门户与桥梁。房山区在北京市的危险品运输份额中占比较大，放射性物品占100%、成品油运输占80%、爆炸品运输占80%以上。

目前，在房山区注册的危险品运输单位有69家，营运车辆1537辆，营运驾驶人1247名。其中，作为承担着北京市60%成品油供应的企业燕山石化公司就坐落于房山区，地处京广线旁边，日常需要从河北、山东等地运输大量原料以维持生产，以及将其生产的成品进行输出，平均每天进出京的



危化品运输车辆在200余辆次，运输危险化学品量达1500吨。危险品运输具有危险性大、专业性强等特点，一旦运输环节中出现问题的后果，严重威胁群众的生命财产安全，同样也为交通安全管理工作带来较大的挑战。

北京市公安局公安交通管理局房山交通支队高度重视辖区危化品运输车辆的运输安全监管工作。多年来，支队结合辖区危险品运输特点和自身实际，从源头管理、严格执法等方面，摸索出了一套行之有效的安全监管措施，在交通违法

和交通事故方面取得了“双下降”的良好成效。2021年以来,涉危化品运输车辆交通违法行为1426起,其中严重交通违法行为64起,与去年同期分别下降了14.1%、28.89%;辖区亡人事故起数与人数均为零,同比均下降了100%。

抓好防范措施 推动特色管理建设

房山区危险品运输企业多、车辆多,支队为了保证交通运输安全,对本市车辆做到监管到位,积极会同区安监局、交通局、燕山交管处等相关部门,采取“入企业、查明细、建档案”的摸排方式,细化对运输车辆、驾驶人、押运员进行安全核查,对车辆运输的危险品种类、线路等情况逐一登记,做到运输企业一个不漏,运输车辆一辆不漏。

在日常管理中,支队辖区内行驶的危化品运输车有40%是外埠车辆,由于外埠危化品运输车所属企业不在支队监管范围之内,因此必须通过路面“三道岗”严查违法行为督促驾驶人规范驾驶,确保外埠危化品运输车不失管失控。第一道岗是琉璃河办证处进京岗。琉璃河检查站是房山区唯一一个允许外埠危化品运输车进京并发放通行证的外围检查站,目前平均每天有46辆危化品运输车办证进京,办证时检查站民警会严格核对驾驶人和车辆信息,确保手续齐全符合运输资质。第二道岗是重点道路巡控



岗。驾驶人在办证后,通常会选择走京港澳高速或107国道转长周路两条路线前往燕山石化,对此,支队对三个大队统一要求,全体执勤民警对途经管界内的外埠危化品运输车必须加强检查,对存在违法行为的车辆严格处罚。第三道岗是进入厂区前的最后一道复查岗。所有危化品运输车到达燕山地区后,首先驶入集中停车场等待燕山石化工作统一调度配货,利用等待间隙,支队民警协同燕山石化工作人员对即将装卸货的危化品运输车进行再次检查,对资质不全、未办理通行证等存在隐患车辆一律不予发放配货单。在重大活动期间,支队严格按照北京市交管局《关于对运载危险化学品车辆采取临时交通管理措施的通告》精神,对辖区单位未办理通行证的危险品运输车辆采取“单位内部集中停放、集中封存,专人集中保管车辆钥匙、行驶证、车辆营运证等证件”的“三集中”

措施;对已办理通行证的危险品运输车辆要求单位采取“统一管理、统一调度、通行证统一收缴派发”的“三统一”措施,同时组成检查组对各危险品运输单位车辆停驶情况进行检查。

强化主体责任 推动隐患单位整改

支队按照《北京市道路交通安全防范责任制管理办法》,通过督促运输单位落实交通安全主体责任,规范运输单位的安监基础档案,联合职能部门开展检查执法等措施,加强源头管理。对发生严重交通违法行为的所属单位及时采取安监执法措施;对申请办理危险化学品运输通行证的车辆,严格审批制度,严查相关资料,做到“见人见车”,存在问题的一律不予核发通行证;对申请运输危险化学品运输路线的,认真核实,谨慎批复。

支队联合区应急局、区交通局、

燕山交管中心等部门，对辖区内的危险品运输单位“内部管理制度、动态监控、安全教育”等进行检查，并从“单位领导履职、内部隐患排查、开展专项教育、保车辆安全性能”等七方面进行安全提示；对存在交通安全隐患的单位坚决采取限改、禁驶、罚款等安监执法措施，督促各单位及时消除交通安全隐患。支队充分发挥专业小分队职能，本着从严、从细原则，按照单位性质，分片包区，通过落实车辆、人员、监控、路线“四检查”措施，即“检查营运驾驶员资质、检查车辆机件、检查车辆动态、检查运营路线”，确保运输安全。尤其是在建党100周年庆祝活动期间，支队为做好交通事故预防工作，启动监管超常规、高标准模式，日均派出4组检查小组，对辖区危险品运输单位开展地毯式检查，及时排查隐患，督促企业及时整

改。支队通过日常纠违与宣教相结合的方式，对危险品运输单位的安全管理人和货运车辆驾驶人开展“点对点”宣教，利用危险品运输单位微信工作群推送交通安全提示信息，对安全管理干部、危险品运输驾驶人开展层级式宣教，同时，督促单位在对所属驾驶人开展专题教育的同时，与所属驾驶人签订交通安全责任书并书写保证书，签订率达到100%。

强化检查重点 加大源头监管力度

支队通过“限期整改、车辆禁驶、罚款处罚、媒体曝光、违法通报”等措施，对发生严重交通违法行为及超标单位发放限期改正通知书，对违法车辆采取禁止上道路行驶措施，对交通安全隐患突出单位依法实施处罚，并向区应急局、区交通局、燕山交管中心等职能部门进行转递，加大源头监管力度。

同时约谈严重隐患单位法人，明确告知其法律责任以及应履行的职责。深入落实公安部“五类车”违法清零工作，通过电话联系、微信提示、实地追查等方式，督促运输单位的驾驶人违法“清零”。

支队在京港澳高速路、六环路、大件路、长周路等重点路段长期部署专业警力，严查危化品运输车辆及其驾驶人的交通违法行为。对无运输手续运载危化品的车辆，坚决禁止在道路上通行；对运输剧毒、涉爆危化品车辆不按规定时间、路线闯入禁行区域的立即查扣，严厉处罚；对超载、超速、不按规定时间和路线行驶的车辆严厉查处。在长沟、琉璃河、窦店服务区、韩村河服务区和大件路朱各庄等路口设立24小时固定检查岗24处，采用“过筛子法”和“一车一登记”措施严把进京关口，对无通行证、不符合安全规定的车辆一律劝返。（文/宋泽宇 图/邱少强）

创新管理措施 防范大货车右转盲区致祸

道路交叉口是交通事故的多发地，尤其是大型货车在右转的过程中，容易碰撞甚至碾压非机动车、行人，造成严重伤亡。根据事故分析，大货车存在视线盲区和非机动车、行人对大货车转弯过程中的内

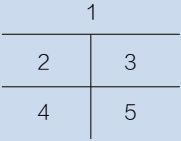
轮差认知不足是此类事故发生的主要原因。为切实降低大货车右转带来的风险隐患，各地公安交管部门创新采取了一系列管控措施，进一步规范机非通行秩序，提醒安全注意，确保道路交叉口安全、顺畅。

自2020年以来，全国多地交警在货车通行较多的十字路口施划了形似月牙的右转危险区，喷涂上显眼的红色或黄色，以警示货车驾驶人和非机动车、行人。右转危险区的标识范围为交叉口右转弯机动

车的内轮差范围，由2条1/4圆曲线组成，分别代表大型车辆内轮、外轮行驶轨迹。右转危险区能够有效提醒货车驾驶人加大转弯半径，非机动车和行人则不要在该区域行走或停留。

除了施划右转危险区外，浙江杭州交警还推出了由多种安全设施组合而成的“右转扫盲神器”。在规范非机动车的行驶轨迹方面，在右转路口处设置长条机、非机动车隔离带，让非机动车从两片隔离护栏的中间通行，使其远离大货车的右侧盲区，并通过隔离护栏之间的警示桩，提醒非机动车降低车速。在规范大货车的行驶轨迹方面，在右转机动车道划设大货车停车观察区，拉开大货车与非机动车行驶轨迹间的横向距离，规定大货车在右转弯时，必须在该区域停车、观察、再起步，充分掌握车辆周边交通状况。此外，在大货车的右转路线上，杭州交警还设置了2组共3面凸面镜。大货车在进入路口前，驾驶人通过前部的单个凸面镜可以清楚地观察到车身后侧50米范围内非机动车道的情况；驶入停车观察区后，又可通过后部的两个凸面镜解决车辆前侧及右侧的盲区问题。

山东济南交警也采用了增设凸面镜扩大货车驾驶人视线区域的措施。与杭州不同的是，济南交警将3面凸面镜安装在一个设施上，并设置货车右转盲区提示牌，通过实际测量每个路口大货车通行情况，以大货车驾驶人视线为基准，对凸



- 1.大货车停车观察区
- 2.右转危险区
- 3.借助凸面镜观察车后路况
- 4.可调角度凸面镜+盲区提示牌
- 5.右转专用信号灯

面镜高度、角度进行个性化调整，确保大货车右转时驾驶人视线能够观察到右转盲区的道路交通状况，及时发现非机动车和行人，确保通行安全。在货车通行量大的重点路口，济南交警还设置了右转信号灯，将右转机动车特别是大货车与直行的非机动车通行实行时空分离，避免形成通行交叉，引发盲区事故。

为了更加明确传递大货车必须在确认安全的前提下实施右转，上海交警推出了“右转必停”的措施。上海交管部门对过往交通事故研究发现，即使大型车辆在右转弯时车速减至5公里/小时，仍会发生“包饺子”事故。如果能够使得大货车驾驶人进入路口后先停稳瞭望，确保安全后再起步，这样一来，货车驾驶人便有了安全观察时间，右侧的非机动车和



大货车“右转必停”

行人也能确保自身安全。

为推动“右转必停”措施落地见效，上海交警联合运输行业协会及各大运输企业，先期在行业内部开展了“右转必停”相关宣传，在大型车辆通行频繁、近2年发生过死亡事故的重点路口配套完善相关

交通标志，安装右转隔离设施和违法电子抓拍设备，自今年3月试行以来，试点辖区涉及大货车交通事故死亡人数明显下降。目前，大型货车“右转必停”的措施已在上海全面推行。（文/交宣 图/济南、日照、杭州、上海交警提供）

河北：扭住“移动瓶颈”效应 管出“货车右行”秩序

国省道是交通运输的主通道，保障国省道安全畅通、规范国省道通行秩序至关重要。河北省公安厅交警总队深入研究重中型货车“移动瓶颈”效应的交通特点，在具备条件的路段采取货车靠右通行的管控措施，经过实践应用取得初步成效。在人车路大幅增长的情况下，国省道交通安全形

势实现了持续平稳向好，涉及重中型货车的交通事故显著下降，确保了全省道路安全畅通。

深入分析重中型货车“移动瓶颈”效应

混合交通是当前国省道的主要特点，其中重中型货车重量大、车速慢、盲区大，是肇事肇祸的重

点。在道路交通管理实践中，重中型货车“移动瓶颈”效应降低了道路的通行能力和服务水平，引发了严重的交通安全问题，迫切需要采取针对性措施进行有效管控。具体来讲，“移动瓶颈”效应是指发生交通事故拥堵的地点随着交通流一起发生移动的现象，主要原因是重中型货车行驶速度缓慢，对正常道路交

通流形成动态“堵点”，致使后方驶来车辆被动减速、无法超车，造成交通拥堵，形成慢行车队，影响道路通行能力。

从交通流特点分析，正常通行车辆行驶速度随着重中型货车混入率的增加而显著降低，并沿“堵点”前后在时间和空间上呈现正态分布。从交通安全的角度分析，重中型货车速度较慢，小型车速度快，速度差是造成交通事故的重要原因。因此，在道路通行秩序管理中，应当重点考虑重中型货车的通行管理措施，通过对多车道公路采取客货分离的办法，最大限度减少交通冲突，降低对正常交通流的影响。

加强货车靠右通行管控的实践应用

依法管理，发布通告，强化法治保障。依据《道路交通安全法》第三十九条规定，河北交警总队在全国省道具备条件的路段起点，发布重中型货车靠右通行管理措施的通告。通告主要包括：对于单向三车道路段，最右侧车道为货车行驶道、中间车道为货车超车道，货车不得连续超车，超车时不得影响后方机动车正常行驶，禁止占用最左侧车道行驶和超车；对于单向两车道路段，右侧车道为货车行驶道，货车不得连续超车，超车时不得影响后方机动车正常行驶；货车在桥梁、弯道、坡道等特殊路段不得超车；遇前方紧急情况造成交通中断时，货车靠右侧车道依序停车等

候，严禁穿插、并行。通过发布通告，重中型货车被限定在右侧车道行驶，避免了前面压车、后面排队、通行不畅等问题，同时货车车速控制在安全范围内，有效防止了因超速引发多车相撞的交通事故。

突出交通诱导，完善标志标线设施，强化科技支撑。河北交警总队采取地面、路侧、悬臂3种形式，通过诱导、提示、科技3个方面对重中型货车靠右行驶进行全方位监管，做到“装备到位、执法到位、管控到位、效果到位”。在实施货车右行管控的路段施划清晰、醒目的文字提示地标262处，确保分道清晰、提示到位，使重中型货车通行路权得以明确。按照每5公里一处的标准，设置“重中型货车右侧车道行驶”标牌，同时将交通标志与交通监控设备及标志进行组合、配套安装，对于重中型货车不遵守右侧通行规则，能够实时发现并进

行抓拍，满足了违法取证的需要。在国道每10公里、省道每20公里一处视频监控、智能卡口的基础上，按照每5公里一处的标准补点增密，构建全路段行车全程监控、违法全程抓拍的科技管控网络，在重要路段新建智能感知前端采集设备、执法设备，实现全天候无死角抓拍取证。2021年以来，全省实施货车右行管控路段达1.2万公里，同比增加900%，配套设置交通标志1762处，抓拍设备1322套，累计处罚货车不按规定车道行驶81.1万起。

勤务变革，突出重点，强化路面管控。河北交警总队按照抓习惯养成、促养成习惯的原则，不断创新勤务模式，持之以恒加强路面严格管控。推行定岗、定时、定车、定人的“四定”勤务机制，做到定点和流动相结合、路面和视频相结合、人力和科技相结合，采取“路



上巡、点上守、空中拍”的方法，探索建立全覆盖、立体化的勤务模式，强化对“重中型货车靠右通行”工作的严格管理。“路上巡”是指固化日常巡逻机制，增加巡逻班次，缩小巡逻半径，相邻警队通过错时巡逻、交叉巡逻、循环巡逻、递进巡逻等方式，增加巡逻班次和巡逻密度，提高路面见警率和管事率，一旦发现货车违法占道行为，立即予以纠正、处罚。“点上守”是指加强道路交通综合研判，分析确定复杂易堵、违法突出、事故

多发路段，针对性落实定点、定时勤务。“空中拍”是指利用交通监控设备对货车不按规定车道通行的交通违法行为进行抓拍取证、上网处罚，推广应用无人机进行抓拍、监控工作。

宣传先行，宣教结合，全面营造整治氛围。在交通管理工作中，宣传就是警力、就是战斗力，推行货车靠右行管控措施，需要将宣传工作贯穿全程。河北交警总队利用各类媒体和道路广告屏、交通诱导设施滚动播放，广泛宣传货车靠右

通行管理措施；结合交通安全宣传“千警进万家”活动，从加强重点运输企业及所属车辆、驾驶人源头监管入手，深入企业开展货车靠右通行管理的宣传工作；利用货车驾驶人“微信群”，连续发布管控措施，实现快速传播、群体周知的效果；采取全媒体手段，集中、公开曝光货车不按规定车道通行的车辆所有人、驾驶人名单，震慑违法行为，打消违法驾驶人侥幸心理，营造集中整治的舆论氛围。（文 / 赵凯 王高飞 图 / 苗文金）

南宁：以数据画像思维守好“大吨小标”轻型货车监管源头

轻型货车“大吨小标”问题一直备受关注，严重危及道路交通安全。为强化源头监管，推进“大吨小标”轻型货车排查和隐患整治工作，广西南宁交警在货车注册登记环节，通过数据画像排查“大吨小标”违规嫌疑车辆，并根据画像结果对嫌疑车辆针对性地采取相关措施，有效降低了轻型货车“大吨小标”隐患增量，保障了道路交通安全形势的稳定。

厘清“大吨小标”轻型货车定义和数据画像思路

因当前“大吨小标”违规车辆缺乏规范性定义，容易在讨论

时出现理解偏差。为清晰查处目标、确定数据画像边界，将普通轻型货车因生产瑕疵质量参数出现偏差和“大吨小标”违规加以区分，南宁交警结合相关文件精神和车管查验、路面违法查处、事故调查通报等进行分析，认为“大吨小标”违规通常具有以下特点：生产、销售环节均以严重超载为目的；非载货状态下入车总重超过或接近总质量；车辆整备质量无法整改到符合规定或整备质量整改合格后无法正常使用；载货后严重超载，危害较大。

因轻型货车总质量上限为4500kg，如果车辆空车质量超过

3500kg，通常会同时具备上述“大吨小标”车辆的四个违规特点。结合日常查验和路面违法查处经验，南宁交警采用检验系统内车辆年检时采集的两轴轴荷检测数据之和（以下简称轴荷总重）作为轻型货车“大吨小标”空车重量判定标准，将该数值大于3500kg的车辆列入“大吨小标”嫌疑名单。

在对嫌疑车进行画像时，南宁交警采用边调查、边核实、边修正的方式，对问题数据进行纠错或删除，使嫌疑车数据画像处于一个可自我更新、修复的状态，使违规车辆排查结果趋于精准。初步确认车辆存在“大吨小标”违规嫌疑后，

通过对嫌疑车辆的相关技术参数进行比较、分析、排序,选择与“大吨小标”违规关联性较强的参数作为特征,供查验员在办理注册登记时对车辆进行嫌疑判断。

嫌疑车数据画像指标选取

南宁交警从总队资源库抓取了2017年1月至2019年5月期间注册登记的轻型货车数据,提取交通管理综合平台车辆登记数据和检验专网车辆年检信息,经清洗,排除无效或低质量数据,剩余1.37万辆车辆数据用于数据画像。

为精确定“大吨小标”车辆类型,南宁交警通过对在用车辆进行画像特征分析、年检轴重验证、实车抽查确认等,针对轻型货车中的轻型自卸货车、轻型仓栅式货车、轻型厢式货车、轻型栏板货车四类最常见的轻型货车进行画像。经数据比对和查验经验总结分析,发现部分系统录入的车辆技术参数,如驾驶室载客人数、功率、排量、总质量、钢板弹簧片数、整备质量、轴距、轮胎规格、外部和内部尺寸等,与车辆重量存在明显关联。经比对上述多个技术参数指标,南宁交警选取精准度较高的参数和限值作为画像指标,以期做到结果精准。

轻型自卸货车的“大吨小标”程度较其他类型轻型货车严重,部分车辆空车轴荷总重甚至达到9000kg以上。使用清洗后的在用车辆年检轴荷总重数据,分析轻型自

卸货车轴距与实车重量之间关系,发现车辆轴距与实车重量关联性最强,在1444辆轴距 $\geq 3000\text{mm}$ 的轻型自卸货车中,1215辆空车达到4000kg以上。值得注意的是,轴距数值较大时,即使车辆功率较小、轮胎较小,实际空车重量仍然较重。此外,轴距大于3000mm时,钢板弹簧片数即使较少,也存在“大吨小标”嫌疑情形。除轴距外,轻型自卸货车轮胎规格、功率、栏板高度等参数指标与车辆“大吨小标”嫌疑关联性较强。

除轻型自卸货车外,与轻型仓栅式货车“大吨小标”嫌疑关联性较强的参数为车辆钢板弹簧片数、轮胎规格、货箱内部尺寸及功率。在轻型厢式货车参数中,除轮胎规格与“大吨小标”嫌疑关联性较强外,其他单项参数指标与轴荷总重关联较弱,可通过系统内长宽高参数计算出货箱容积,使用容积数值作为嫌疑车辆评价指标。在四类轻型货车中,轻型栏板货车保有量较少,从轴荷总重及实车复核数据看,其“大吨小标”嫌疑车辆整体比例也较少,超重程度较其他三类车型相对较低。

嫌疑车数据画像的实战应用

南宁交警基于精准度较高的数据画像,在车辆注册登记环节对嫌疑车辆进行重点调查,并结合嫌疑告知、视频追踪、图像比对、路面查处等方式,对办理注册登记的嫌疑车辆进行查处。

在注册登记中,对于注册车辆参数指标达到限值的车辆,除按照行业标准《机动车查验工作规程》(GA 801-2019)对车辆进行查验、排除检测数据被篡改嫌疑外,南宁车管所查验民警还对车辆进行嫌疑调查,确认查验车辆与检测车辆一致,及时发现更换“值班车厢”“纸皮车厢”、拆除液压杆或更换较细液压自卸杆、更换车桥、弹簧片等“临时轻量化改装”违规情形,及时制止车主或车商以欺骗的形式为违规车辆进行注册登记。

2020年12月,南宁车管所民警在对多辆轻型货车办理注册登记时,因参数指标超过限值,监管系统发出“大吨小标”嫌疑预警,提示车辆存在使用临时轻量化车厢办理注册登记嫌疑。但申请人所提交查验的轻型货车改装较为细致,且申请人拒不承认货箱为临时更换。民警向申请人书面告知车辆属于“大吨小标”嫌疑车辆,如果利用欺骗等方式办理注册登记,将被撤销注册;如果注册登记后改装上路,将按规定进行处罚。申请人签字确认知情后办理注册登记。随后,南宁交警支队车驾管业务监管中心民警对车辆注册后上路情况进行图像追查,发现与注册登记检验、注册登记查验时的外观相比,上路车辆车厢存在涉嫌更换车厢情形,路面民警遂对车辆进行查处,确认车辆的确存在空车接近超重的“大吨小标”情形,及时消除了安全隐患。(文/陈子丽)

门槛，安全隐患突出。

二、加强和改进网络货运平台管理的对策建议

（一）坚持问题导向，切实履行主体责任

一是严格准入审核。积极与有关部门合作，扩充数据源，对拟加入平台的驾驶人和车辆进行实质性审核。一方面，对驾驶人开展身份信息审核、背景筛查、安全素养考核，如是否取得相应准驾车型机动车驾驶证、危险驾驶犯罪记录、吸毒记录；另一方面，开展车辆类型、技术性能的审核，确保“人证一致”“人车一致”“线上线下车辆一致”。二是加强科技应用。借助当前人工智能、大数据技术，采取行程录音、行程分享、信息核验卡、偏航介入、AR 识货、一键报警、行程位置保护等多项措施，保障司乘双方的安全，助推行业向精细化管理方向发展。三是加强宣传教育。定期组织开展针对驾驶人的宣传教育，探索实行货运驾驶人学习法律法规和安全知识时长积分制，提高驾驶人交通安全意识。将接单优先等级与驾驶人服务质量、培训教育、交通违法、交通肇事等因素相关联，倒逼驾驶人提高服务意识，安全守法运营。

（二）运用法治手段，着力解决突出问题

根据《电子商务法》第十三条规定，电子商务经营者销售的商品或者提供的服务应当符合保障人

身、财产安全的要求和环境保护要求。货拉拉等网络货运平台作为货运资源居间介绍的电子商务平台，有义务确保提供的承运服务符合保障人身、财产安全的要求。《电子商务法》第三十八条第（二）款规定，电子商务平台对消费者未尽到安全保障义务，造成消费者损害的，依法承担相应的责任。具体而言，货拉拉平台有义务为货运用户提供合格的货运驾驶人，当驾驶人在承运过程中出现过错，导致用户发生损害的，平台也应承担相应的赔偿责任。《反恐怖主义法》第八十六条规定，电信、互联网、金融业务经营者、服务提供者未按规定对客户身份进行查验，或者对身份不明、拒绝身份查验的客户提供服务的，主管部门应当责令改正，并进行相应的处罚。因此，对于货拉拉等网络货运平台造成托运人人身或财产损失的，可以鼓励、支持被害人及其亲属提出民事诉讼，向平台要求损失赔偿；构成违法的，推动交通运输等行政主管部门依法

追究行政责任；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

（三）创新监管模式，提升监管能力水平

一是纳入管理范畴。修改《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》，将货拉拉等网络货运平台纳入管理范畴，进一步明确网络货运平台的经营条件、承运人责任、车辆和驾驶人准入条件、劳务关系，加强对网络货运平台公司、车辆和驾驶人的资质审查和证件核发管理。二是强化统一监管。交通运输部组织优化完善网络预约出租汽车监管信息交互平台，纳入网络货运车辆信息，实现网络预约出租汽车与网络货运车辆同等监管，并推进与平台公司、省市监管平台对接和数据交换共享，实时掌握驾驶人身份、车辆运行轨迹，及时发现问题、消除隐患。三是加强执法管理。交通运输部门牵头会同公安、市场监管等部门定期开展针对网络货运车辆的专项整治行动，加大路面查处力度，严查 4.5 吨以上货运车辆和



驾驶人资质、4.5吨及以下车辆改装、客车载货、非法营运等违法行为，规范网络货运车辆经营。四是坚持“放管并重”。交通运输部门加强4.5吨及以下普通货运车辆事中事后监管，研究探索实施网上备案制度，避免漏管失控。

（四）便利货车通行，压缩“客改货”空间

按照公安部交通管理局《关于进一步规范和优化城市配送车辆通行管理的通知》（公交管〔2018〕

552号）和《关于优化和改进城市配送货车通行管理工作的指导意见》（公交管〔2020〕383号）的要求，各地公安交管部门加强与交通运输、商务等部门协作，科学制定通行管理政策，合理设置货车禁限行范围，规范设定车辆禁限行标准，推广货车路线导航，为货运车辆进城通行提供便利。

（五）借助社会力量，制定行业标准规范

推动中国物流与采购联合会等

行业协会联合相关网络货运平台制定城市网络货运平台安全运营规范、信用评价体系等团体标准，规范网络货运平台驾驶人、车辆准入条件等，推进网络货运安全规范发展。鼓励行业协会等社会组织积极向企业宣贯产业政策，引导企业贯彻落实国家法规制度及标准规范，加强行业自律，规范企业经营行为，推动网络货运发展模式创新。（文 / 公安部道路交通安全研究中心 李金刚 图 / 冯清芳）

轮胎掉落引发事故 专家探讨应对措施

王宏雁

同济大学汽车学院教授
博士生导师

吴松

浙江省绍兴市公安局高速公路
交警支队一大队副大队长

周文辉

公安部道路交通安全研究中心
车辆室主任

陈涛

长安大学汽车学院教授
博士生导师

冯峰

欧洲汽车工业协会（比利时）
北京代表处高级工程师

2021年4月4日0时30分许，李某驾驶冀J7XXX8大货车在G15沈海高速行驶过程中，右后侧一轮胎脱落在行车道上。0时48分许，董某驾驶辽BHXXX6大货车行至该处，紧急避让时失控冲过中央隔离护栏，与对向沪DLXXX2大客车相撞，大客车后方行驶的冀JWXXX5大货车追尾碰撞大客车、鲁FBXXX8大货车追尾碰撞冀JWXXX5大货车，造成四车相撞的严重事故，致11人死亡，19人受伤。根据公安部交管局事故通报，这起重大交通事故的主要诱因为前车轮胎脱落。

良好的车辆状况是保证道路交通安全的重要因素之一，但近年来车辆在行驶过程中因轮胎掉落导致的事故并不鲜见，给道路交通安全带来了隐患。从上述事故中可以看出，脱落的轮胎造成了极其严重的后果。那么，导致轮胎等车辆零部件掉落的常见原因有哪些？又应该采取哪些措施进行预防，避免事故发生呢？来看看业内多位专家及一线交警对

这一问题的探讨与分析。

一、轮胎掉落可能造成的危害

同济大学汽车学院王宏雁教授认为，轮胎掉落会给自身车辆及周边环境带来安全隐患，因为轮胎掉落后的货车操控稳定性变差，很可能导致车辆失稳引发事故，掉落的轮胎还会造成后方跟随车辆不得已紧急避让，严重影响其正常行驶，可能会造成非常严重的后果。且一个大货车的轮胎重量在 50-60 公斤，有的载重货车的轮胎甚至超过 70 公斤，如果车辆以每小时 80 千米的车速行驶，此时掉落并被抛射出去的轮胎其动能巨大，危害力可想而知。

浙江省绍兴市公安局高速公路交警支队一大队副大队长吴松介绍，截至 2020 年底，我国总货运量为 463.5 亿吨，载货汽车新注册登记 416 万辆，比 2019 年增加 65 万辆，增长 18.43%，再创十年来新高。而一直以来都存在货车轮胎掉落的事件，据统计，绍兴高速公路内关于轮胎掉落的接警数 2018 年有 69 起、2019 年有 108 起、2020 年有 94 起、今年 1-3 月也已发生了 11 起。轮胎掉落引发的事故也并非个例，且极易造成不同程度的人身、财产伤害，危害极大。

二、导致轮胎等车辆零部件掉落的原因

（一）外力冲击、轮胎受损等引发轮胎掉落



备胎也要保持胎压正常，关键时刻才能马上替补登场，而且它的寿命通常在 4 年左右，大部分人都认为备胎不用，就一直新的，其实时间久了，备胎已经成了废胎，别忘了关心一下它。

王宏雁认为，大货车在行驶过程中所处的交通环境比较复杂，轮胎掉落的原因是多种多样的，较常见的有：一是在行驶过程中轮胎受到了过大的外力冲击，造成轮胎紧固螺栓断裂而掉落；二是轮胎老化、胎面磨损过度致爆胎而掉落；三是在长期使用过程中紧固螺栓因振动磨损松动，保养工作不到位而造成脱落。此外，路况和载重量也有影响，路面不平度和超载都会造成上述原因下轮胎的掉落概率增大。

（二）违规运输、不合理使用

公安部道路交通安全研究中心车辆室主任周文辉对行车中轮胎及相关零部件掉落的看法有两点：一是超限超载运输加大了轮胎及相关零部件掉落的风险。在超限超载的情况下，轮胎及相关零部件承受的重量加大，往往超过了其设计载荷，在这种情况下，轮胎及其零部件疲

劳强度急剧降低，容易断裂、脱落。二是不合理的使用加大了轮胎及相关零部件脱落的风险。如部分车辆加装淋水器为制动器降温，但发热的轮胎零部件在水流的反复刺激下，容易出现龟裂、断裂、突然掉落等现象。又如，现在的货车很多是双排轮胎，若双胎气压不一致，也容易导致另一轮胎承受过大的重量，导致轮胎及其零部件断裂、掉落。再比如很多驾驶人长时间行车，导致轮胎及其零部件持续处在高温状态，强度降低，容易因冲击产生裂纹、掉落情况，而又得不到及时的检查，掉落风险进一步加大。

（三）部分固定部件有隐蔽性，检查容易忽视

吴松分析，货车零部件掉落具有一定的偶然性，以下情况都可能诱发零部件掉落：如违法装载造成爆胎、避震钢板断裂、轮毂掉落等

情况；驾驶人行驶前未尽认真检查机动车安全技术性能的义务，甚至驾驶安全设施不全或者机件不符合技术标准等具有安全隐患的机动车上道路行驶造成的；机动车一些隐性不易检查的部件经过长年累月运转后出现掉落风险。针对辖区内较常出现的掉落物备胎，通过分析发现造成其掉落的原因主要有：一是货车备胎放置在车底下，固定部件具有隐蔽性，不利于驾驶人检查，容易疏忽；二是货车驾驶人不重视备胎固定的重要性，在实际操作中省略固定备胎的相关环节，或在固定螺丝生锈的情况下锯掉螺丝，增加了安全隐患；三是现有的车辆备胎固定方式较为简易，目前，国内货车备胎固定方式有两种，挂车类货车主要以铁链支撑备胎的重量，并以两颗螺丝辅助固定；非挂车类货车以铁链支撑备胎的重量。

三、预防、应对车辆零部件掉落的建议

（一）从驾驶人角度

王宏雁建议，驾驶人要做到以下三点，加强了解车辆状态并及时做出调整。第一，驾驶人要做好车辆的定期保养和维护，轮胎有一定的使用寿命，需根据行驶里程和胎面磨损情况，定期更换经过国家质量认证的合格轮胎。第二，在行车上路前，尤其是长途营运前，一定要做好安全检查工作。第三，提高自身驾驶经验和技能，遇到危险时能采取正确、有效的避让措施。

（二）从车辆生产、运输企业角度

周文辉建议要切实落实好各方责任，尽可能避免或提前发现并解决安全隐患。首先，生产企业应落实产品安全责任，改进车辆设计和生产制造水平，提高产品一致性保

障能力，尤其是不给以超载为目的的车辆非法改装留下空间；条件允许的话，鼓励车辆配备超载预警、胎压报警装置等先进设备。其次，运输企业应落实安全主体责任，严格遵守交通安全和道路运输有关法律法规，杜绝超载和疲劳驾驶。另外，应健全安全生产责任制度，落实各相关人员安全责任，加强从业人员特别是驾驶人的安全教育，重点把控好车辆出车前检查、装货检查以及行车检查等关键环节。

王宏雁建议，适当地采取合理手段及时警示驾驶人车辆异常情况。如果大型车辆轮胎在行驶过程中掉落，驾驶人精力集中是应该能够感受到车身发生振动的，是否能够反应是轮胎掉落就因人而异了。目前按照国家相关规定，许多营运企业都在安装各自的车辆运行监控中心，如果在监控系统中增加轮胎脱落监控报警，能比较及时地警示驾驶人。

吴松建议结合实际情况，加强备胎固定设备研发，从消除备胎掉落原因出发，采取多重保护措施，达到即使掉也不落的最低要求，还要满足备胎实际使用需求，防止司机为贪图省事、嫌操作步骤繁琐，出现省略固定备胎的相关环节，或弃而不用，增加了备胎掉落的安全隐患，因此固定设备还应当具备备胎防盗、方便装卸等优点。

（三）从管理角度

周文辉建议，加强执法环节监管力度，保障车辆运行安全。加大



在长途驾驶前，一定要检查轮胎，特别是高速公路上遭遇爆胎，是非常危险的！发生危险时力挽狂澜挽救自己的性命，不如未雨绸缪，提前防范。

对货车超限超载和疲劳驾驶的执法力度，为轮胎及其零部件“减重减压”，防止其以断裂、掉落等方式“消极怠工”。在道路执法中，加大对货车轮胎螺栓磨损、松动，胎面花纹、龟裂，轮胎气压等的检查。针对超限超载、疲劳驾驶、疏于车辆安全检查、疏于驾驶人安全教育等方面的“顽疾”，加大对运输企业落实安全主体责任的监管力度。

长安大学汽车学院陈涛教授建议，促进运输市场车辆技术水平提升，并明确运输公司的安全监管责任，特别是长途运输货车的安全检查，加大事后联合处罚力度；建立驾驶人全国信息库，在事故处理时同步记录安全相关事件，并提供公众查询服务；加强高速公路巡查养护，及时处置抛洒异物、路面不平等问题。

（四）从宣传教育角度

王宏雁提出，当遇到紧急情况时，不同驾驶人采取的避让措施不同，这和驾驶人的经验及当时精神状态有关。应做好对驾驶人的安全培训，提升驾驶人安全意识及应急处置能力：遇到紧急情况最稳妥的避让措施是首先制动，因为在高速行驶过程中，急打方向极易造成车辆失去稳定性，车身倾斜导致轮胎与地面的摩擦力大大减小，车辆易不受控。此外，如果在高速公路上遇到掉落的车辆零部件，后方驾驶人首先必须保证自身安全，不建议随意停车或采取措施提醒其他人，应让同车人及时报警。如果单人驾



一条轮胎，通常保质期是4年，达到使用年限，就要考虑更换轮胎。轮胎胎壁上就有它的生产日期，比如0918，前两位是周数，后两位是年份，这个代表这条轮胎是2018年第9周生产的

驶能够找到合适的停车处，可停车报警。如果是在一般道路上，在保证自身安全并不违反交规的前提下，可将掉落物移出道路或者在掉落物后设置明显的提示警示装置，来提醒后方来车。

陈涛指出，要培训货车驾驶人全面了解行车前的检查内容，如行车前应目测检查车轮的螺栓、螺母是否齐全、生锈，或者龟裂或破损；注意轮胎胎体，要检查轮胎是否存在龟裂、破损及异常磨损，检查轮胎花纹沟的深度，同时测量轮胎气压是否在规定范围之内。

（五）国外可供参考的经验

欧洲汽车工业协会（比利时）北京代表处高级工程师冯峰介绍，世界各国针对商业性运输行为都有一个 Roadside inspection（路边检）制度，政府规定管理者（警察）定期和不定期地在定点或不定点的地

方实施检查，包括轮胎花纹、轮胎紧固情况、紧固件是否有松动、行驶记录仪记录的数据以及上一次保养等。建议我国可参考国外经验，尝试建立路边检制度，促使驾驶人自觉主动检查车辆。有了这个制度，驾驶人在出车前、中间休息地都会主动检查车辆。另外，超限超载的情况会加大对车辆零部件的损害，国外非常注重此类检查，且不仅检查总重量是否超限，各轴是否超限也在检查之列。疲劳驾驶危害也极大，驾驶人对周边环境观察不到位，可能无法及时发现潜在的危险。欧盟对于疲劳驾驶在法规层面规定很细，在执法环节也有相应的措施和程序，欧洲卡车都安装行车记录仪，在执法环节，由警察通过不同的方式调取行车记录仪内的数据，确认驾驶人是否违规。（来源：交通言究社）

《国际道路运输货物安全系固指南》介绍

《国际道路运输货物安全系固指南》(以下简称《安全指南》)由国际道路运输联盟技术事务委员会(CIT)组织编制,主要目的是填补适用于道路货物运输专业人员的全球指南的空白,帮助所有的道路运输参与者理解和实施货物系固的良好方法,让道路货物运输的主要利益相关者能够正确地装载和系固车辆上的货物,防止在货物装卸或运输过程中因不安全的系固而导致事故的发生。

《安全指南》主要基于欧盟 EN 12195-1:2010 标准编制,也包括了来自道路运输部门的最佳实践做法,涵盖了道路货物运输的方方面面。可作为货物系固实际应用和执行基准,能为参与到车辆货物装卸以及系固的运输系统中所有人,包括发货人、运货人和托运人提供基本实用信息和指导,并对监管机构、实施机构和司法机构等也具有实效性。现就指南中捆束方法和货物系固检查方法进行介绍。

一、捆束方法(系固方法和装置)

该指南介绍的捆束方法包括阻挡、上锁、捆束方法的组合、支撑装置等 4 类。

(一)阻挡。阻挡意味着货物的装载与运货汽车的固定结构和固定装置齐平,包括前板、侧板、侧围或横栏。货物可能采用填充的方式直接或者间接地进行装载,靠紧运货汽车的固定

阻挡装置,并且他们能防止货物发生任何水平移动。具体来说根据阻挡物的类型可大致分为 5 类,分别为填充物阻挡、门槛阻挡和围板阻挡、货物平台上钉木板条阻挡、楔子阻挡、捆绑物阻挡。

1. 填充物阻挡:采用阻挡系固时,装载货物应紧靠运货汽车的固定位置,而且单个包装间也应紧靠。如果货物与侧边和端板之间的空隙未被填满,并且也没有采用其他方法系固,则必须用填充材料填满,产生压缩力,确保货物阻挡符合要求,其所产生的压缩力应与总载重相当。常用的填充材料有货物托盘、气垫等。

2. 门槛阻挡和围板阻挡:如果不同层之间存在高度差,在底部可以采用门槛阻挡或围板阻挡,防止较高的货物靠向较低层的货物。使用货物托盘等一些形式的基础材料,抬高一部分货物,形成门槛,在底部较高的货物层进行纵向阻挡。

3. 货物平台上钉木板条阻挡:如果运货汽车装有高质量的坚固的木质平台,可以直接在底部钉上木板条进行底部阻挡。对于经采用阻挡的货物系固,建议使用长度为 50mm 的钉子。

4. 楔子阻挡:楔子可防止柱状体在装载平台上移动。如果没有顶部捆绑物,楔子高度至少应达到 $R/3$ (柱状体半径的 $1/3$)。如与顶部捆绑物结合使用,高度不能超过 200mm。

5. 捆绑物阻挡:捆绑物是指带子、链条或钢丝锁等捆束装置,可用于系紧货物或保持货物与装载平台或任何阻挡装置接触。捆绑物必须放到固定的位置,确保其仅与需要系固的货物和系固点相接触。

指南还介绍了捆束紧固程度的计算方法,针对不同的捆绑形式提出不同的经验公式,明确任何给定载荷所需要的捆绑物数量,根据 EN 12195-1:2010 标准计算后,可得出在运输过程中,由于惯性等物理特性影响所产生的前、后、侧向的冲击力,以便估计货物所需达到的系固程度。

(二)上锁。质量超过 5.5 吨的 ISO 集装箱、可拆卸车厢等货物集装箱只能用配有扭锁的车辆运输。如果与扭锁完全结合并锁紧到位,则集装箱已充分系固,不再需要任何其他捆束。扭锁必须工况良好,每个运输的集装箱至少使用四个扭锁。

(三)捆束方法的组合。在货物的固定过程中,由两种或多种捆束方法进行有效组合。需注意的是,多种捆束方法的约束力是同时发生的,而不是一个接一个产生,单独使用一种捆束方法不能安全地系固货物。常见组合方法有将货物捆束固定于车厢后,利用阻挡装置强化货物与货箱平台的紧固程度,同时如采用顶部捆绑配合底部阻挡、捆绑配合间隙支撑、捆绑配合内部填充、阻挡配合底部支

撑等方法也可提升货物的系固程度。

（四）支撑装置。支撑装置是通过增加货物与车厢底部平台的摩擦力、强化外包装从而提高货物强度及减少多层和多排货物间隙等方法提升货物的系固程度，从而避免运输过程中的不必要相对滑动。依据用途和材质具体可分为摩擦垫、木制滑行装置、收缩膜和拉伸膜、钢丝或塑料带、边梁、防止货物损坏的边缘保护装置和捆绑装置、保护垫块、金属垫圈等8类。

1. 摩擦垫：由高摩擦材料制成的底部材料和间隔物，可增加运输平台和货物之间、货物和货物之间的摩擦。高摩擦材料包括地毯、橡胶垫以及薄衬纸，在使用过程中摩擦垫通常与其他系固方式结合使用。

2. 木制滑行装置：主要应用情景为每节货物的排数和层数较多时，比如运送锯木。主要起分层固定的作用，防止由于排数和层数过多，导致中间区域的货物压紧力和摩擦力不足，造成滑出移位的风险。需注意的是木制滑行装置的横截面宽高比应大于等于2：1，若小于此比例则存在木制滑行装置挤压旋转导致货物脱落的风险。

3. 收缩膜和拉伸膜：收缩膜主要用于在已包裹的托盘货物上增加一层塑料罩，通过预热的方式使塑料收缩，从而使货物变得更加牢固。拉伸膜主要用于将小包装货物系固到货物托盘上，通过多层包裹的方式使整个托盘的货物达到理想的强度。

4. 钢丝或塑料带：适用于将钢制品等重型和坚硬的货物捆绑到托盘

上。其使用特点为需要特殊的张紧装置并不能重复拉紧。通过此方法紧固于托盘的货物还需通过阻挡或捆绑系固于车辆上，并且这种单向条带不适合将货物直接固定于车辆上，因为运输过程中车辆的晃动会对单向条带产生拉力导致其断裂。

5. 边梁：主要用于加固货物或货物包装的直角边，具有固定不易弯曲的特点，外形呈直角，可起到将顶部捆绑的受力分布至整节货物，由木、铝或有足够力度的类似材料制成。

6. 防止货物损坏的边缘保护装置和捆绑装置：主要用于分散捆绑力防止捆绑物切入货物以及系住不系货物的一端。其中低摩擦特性的此装置，有利于织带的滑动可起到分散捆绑力的作用；若为高摩擦力的边缘保护装置，则可降低倾斜的风险。

7. 保护垫块：主要用于防止具有锋利边缘的货物在运输的过程中损伤其他货物，其也可作为填充物使用。

8. 金属垫圈：适用于将同一排的多层货物固定在一起，且只能与软材料（如木材等）一并使用，同时应完全嵌入材料中，并且不能与危险品一起使用。金属垫圈的形状可为圆形或方形，直径或直角边的大小一般在50mm-130mm之间，功能与摩擦垫相似，可被其代替使用。

二、货物系固检查

货物系固检查，是指在适当的情况下，对系固货物必要措施的合理利用、张力测量、系固效率计算和相关

合格证书核实等方面进行目测评估。快速检查应包括的检查项有：货物和单个货物单元、系固装置和材料、系固方法。每次检查都可以总结至下列检查表中，将缺陷连接到货物、车辆和系固方法。

表1 缺陷检查表

缺陷	
与货物相关	1. 运输包装不允许对货物进行合理系固 2. 一个或多个货物单元没有放置到位
与车辆或装置相关	1. 车辆不适合货物的运输 2. 车辆上部构造存在明显缺陷 3. 无法提供正在使用的车辆零件的合格证，使用的零件是伪造的或出现力量不足 4. 正在使用的系固装置与相关标准不符
与系固方法相关	1. 系固不充分，但可以纠正 2. 系固不充分，但不能使用现有的装置进行纠正 3. 货物系固系统的有效性有待专家评估

注：货物系固的缺陷类型可以分为次要缺陷、主要缺陷和危险性缺陷，明确当多个缺陷发生时应根据最高缺陷类型进行划分，或者若多个缺陷造成的后果是相互叠加时划分至更高一级的缺陷类型。

《安全指南》并未包括各个国家对于货物系固的特殊要求，因此道路货物国际运输的从业者还需咨询相关国家的权威机构，以期了解和掌握对应国家货物系固的具体要求。此外，《联合国危险品道路运输协议》已经规定了关于危险品道路运输货物系固的国际法律要求；根据该协议，如危险品系固符合 EN 12195-1：2010 标准，则系固被认为是合格的。（文 / 公安部交通管理科学研究所 应朝阳）

让出行之路更顺畅

——访湖北省十堰市公安局局长高卫东

文图 | 谭跃 通讯员 熊伟



高卫东局长在考场外执勤

十堰市位于湖北省西北部，地处秦巴山区东部、汉江中上游地区，与河南西部、陕西南部、重庆东部等3省市交界，自古有“南跨荆襄、北枕商洛、东抚南阳、西掖汉中”之誉，并有“南船北马、川陕咽喉、四省通衢”之称。近年来，面对不断变化的道路交通安全形势，十堰市公安局交管部门紧紧依靠党委政府，充分发挥道路交通安全管理主力军作用，立足山区城市的实际，坚持问题导向，强化改革创新，拓宽管理思路，在防事故、保安全、保畅通上狠下功夫，经过持续不断努力，全市道路交通安全管理工作取得新进步，为地方经济社会又好又快发展提供了有力保障。为此，本刊专访了十堰市公安局局长高卫东。

本刊记者：“行车难、停车乱”是现代城市的通病，十堰市是否也面临这些问题，是如何应对的？

高卫东：“行车难、停车乱”的问题在十堰同样存在。作为山区城市，受地理条件制约，十堰市城区道路空间极为有限，交通拥堵时有发生，特别是早晚上下班高峰期显得尤为突出。十堰市委市政府高度重视治堵保畅工作，组织相关职能部门负责人实地查看堵点交通状况，现场研究缓解拥堵办法，并邀请企业和市民代表参加专题座谈会，部署开展治堵保畅综合治理行动。十堰交管局打破传统思维定式，用“跳出交警看交通”的发展理念，结合城区各个路口、路段实际，提出“微循环、微管理”的“双微”管理思路，先后在背街里巷设置9处单行道，畅通城市“毛细血管”，打通了马家河路、苏州路、黄石路等13条断头路，不断完善交通网络，因地制宜采取了逆向可变车道、二次放行车道复合利用、导流岛掉头、左转右置、潮汐车道、支路禁左、快出缓进、绿波联动等多种放行方式。通过不断优化交通组织，城市道路通畅率、群众出行满意度大幅提升。

十堰市是一座因车而建、因车而兴的汽车城。随着经济社会的快速发展，全市机动车保有量飞速增长，城区停车泊位愈发紧张，违法停车现象突出，成为交通拥堵的重要原因之一。为此，十堰交管局成立科技小组，依托智能交通系统，研发了“违停语音自动劝离系统”。该系统通过高空摄像头对违停车辆实时检测，自动向车主发送语音提示，车主3分钟内驶离的可不予处罚。违停语音劝离服务由以前的“即拍即罚”向现在“先劝后罚”的人性化执法方式改变，更加惠

民利民。自 2020 年以来,“违停语音自动劝离系统”共提醒车主驶离 23.1 万人次,有效减少人为交通拥堵 1.5 万余起。目前,十堰城区 400 余处重点路段已安装“违停语音自动劝离系统”,日均发送语音提示 3400 余次,劝离效果明显。禁停路段违法停车数量下降幅度达 60% 以上,有效减少了因乱停乱放引发的交通拥堵,确保了城区道路交通顺畅有序。

本刊记者:山区城市同平原地区相比,交通安全风险无疑更高。在预防交通事故方面,十堰交管局采取了哪些有力措施?

高卫东:十堰市共有山区农村公路 2.5 万公里,临水临崖和急弯陡坡等危险路段占比大,交通事故风险高。为堵住农村道路安全漏洞,预防交通事故发生,近年来十堰市委市政府先后投入 15 亿元资金,在全市农村公路事故多发、环境险峻路段安装钢护栏、防撞墩,设立交通安全警告标志。截至 2019 年,全市共完成农村公路“生命防护工程”9500 余公里,山区道路交通安全防护水平得到明显提升。据统计,自 2017 年以来,“生命防护工程”成功预防车辆坠崖落水等事故 300 余起,挽救数百人生命。

围绕道路交通事故预防“减量控大”总体目标,十堰交管局主动与治安、禁毒、交通运输、市场监管等各职能部门联手,在全市范围内开展交通安全隐患大排查大整治专项行动。与市卫健委联合确定交通事



故救援点,构建“警医合作、警保合作”长效机制,最大程度减少亡人交通事故的发生。

十堰交管局以易造成人员伤亡的重点车辆、重点违法为主攻点,相继开展国省道交通秩序专项整治、大货车摩托车助力车专项整治、秋冬季道路交通安全整治百日会战、货运车辆改拼装整治等专项整治行动;采取“5+2”“白+黑”模式天天查酒驾不放松;组建 14 支执法小分队下乡进村,加大巡逻管控力度,开展零点、清晨、午间行动,打时间差,错时上路,错峰执勤,加强农村面包车超员、农用车辆违法载人、“黑校车”“黑车”等交通违法行为的查处,保持高压严管态势不放松。今年上半年共查处各类交通违法 56.8 万余起,其中,饮酒驾驶 1470 起、醉酒驾驶 436 起、无证驾驶 1844 起,吊销驾驶证 959 本,消除交通安全源头隐患 134 起。自 2017 年以来,全市未发生较大以上交通事故。2021 年至今,全市交通事故亡人数与 2019 年同期相比下降 30.8%,交通安全形势持续向好。

本刊记者:机动车斑马线前不礼让行人,行人乱穿马路、闯红灯是城市交通的顽疾,十堰交管局怎样治理?

高卫东:近年来,十堰交管局以创建全国文明城市为契机,积极探索创建文明交通新思路,紧紧围绕打造“科技路口、美丽路口、智慧路口、暖心路口、文明路口”,开展“路口革命”,通过劝、奖、罚、曝光等方式向不文明交通顽疾宣战。

为治理机动车斑马线前不礼让行人的违法行为,十堰交管局组织开展了“敲门行动”,即对斑马线前不礼让行人的驾驶人,交警到其所在单位实施“敲门”,并实行“五个一律”(一律上门出示证据、一律依法处罚、一律面对面开展一次教育,驾驶人一律上路义务劝导一小时、一律签订一份承诺书)。并在行人通行较多的重点路段安装了自动抓拍设备,对斑马线前不礼让行人的机动车辆实行自动抓拍,取得显著成效,北京路信访局路段由最初的每天抓拍 40 多起,下降到了现在的不足 10 起。



针对行人乱穿马路、闯红灯的问题，十堰交管局推出“交罚款、做劝导、集点赞”的“三选一”措施，即对横穿马路、闯红灯的行人，给出罚款10元、义务志愿劝导、发朋友圈“曝光”自己违反交规情况并集齐20个赞等3种教育处罚方式，任选一种便可放行。该措施既达到了教育惩戒目的，又取得了“教育一个人、影响一大片”的效果，社会反响良好。

开展“路口革命”以来，十堰市民文明交通意识明显提升，交通秩序明显好转，发生在斑马线附近的交通事故数下降85%以上、死亡事故下降75%，城市主干道交通事故数同比下降10.11%。在十堰市“十大创文新变化”网络评选活动中，“人车互让了，斑马线前文明了”位列榜首，机动车主动礼让斑马线逐渐成为十堰市新的“城市名片”。

本刊记者：道路交通管理工作需要全社会的共同参与，十堰市在协同共治方面做了哪些探索？

高卫东：十堰市建立了以“两站两员”“所队联责联勤”“路长制”等为重点的“大交管”机制。已建成农村交通安全劝导站、服务站共计575个，有劝导员1384人。107个农村派出所全部挂牌成立交警队，238名派出所民警经培训后直接参与农村道路交通安全宣传教育、路检路查、事故预防等工作。招录专职

路长2000余人，市政府拨专款为236名乡级路长配备了巡逻摩托车，常态开展道路巡查、安全劝导和违法制止工作。特别是在节假日、雨雪雾冰冻等恶劣天气条件下，劝导员、路长全员上路，守路口、盯村口，形成了“两站两员”守点、“生命防护工程”护线、乡村路长巡片的联动共治新格局，加固了农村公路安全防护屏障。

十堰交管局提出了“全民交管”的思路，2017年5月1日出台并实施《十堰市城区有奖举报交通违法实施试行办法》，鼓励市民对机动车“加塞”、压越实线、违规掉头等交通违法进行举报，并给予50元至500元奖励。后又结合运行实际进行了2次修改，增加了机动车斑马线前不礼让行人、违法停车举报。有奖举报实施4年来，“违法举报中心”共收到各类交通违法举报8.1万起，获奖人达4500余人次，兑现奖金131万余元。在“全民交管”行动下，城区交通环境明显改善。

2020年，十堰交管局开展了有奖征集“金点子”和“我是好司机”评选活动，共征集交管工作意见建议755条，采纳“金点子”20条，从1300余名报名参选的驾驶人中评选出“好司机”20名，联合十堰电信公司举办了颁奖仪式，对获奖者给予物质奖励，营造了社会共同关注交通安全的浓厚氛围。

为进一步加强交通安全宣传教育，不断提高广大市民文明交通安全意识，今年十堰交管局又联合湖北省亨运集团，历时半年建成了十堰市交通安全宣教中心，并于近日正式启用。该中心占地1000余平方米，共分交通安全警示教育宣教室、交通安全知识学习区、酒醉驾警示教育区、交通安全知识学习互动区、VR设备模拟体验区，全市广大交通参与者可免费参观、学习、体验。该中心的启用，将助推十堰交通安全宣教工作再上新台阶。

关于加强农村道路交通安全社会治理工作的思考

文 | 王兴云 图 | 甬交

随着现代农业适度规模经营、乡村旅游、互联网物流和电子商务等新产业、新业态蓬勃发展,农村产业结构发生巨大变化,农村居民就业模式也有较大转变,农村地区车辆发展、交通组织形态、农村居民的出行方式也随之发生新变化,呈现新趋势、新挑战。本文结合浙江省宁波市农村地区道路交通安全管理工作,对加强农村道路交通安全社会治理工作提出相关建议。

一、当前农村道路交通安全管理工作现状

经过 40 余年改革开放的发展,我国经济社会发展取得巨大进步。在推进城乡一体化发展和乡村振兴战略实施过程中,我国农村地区的人口结构发生了变化,年轻人进城的多了,留在农村居住的多数为“一老一小”(老年人和留守儿童),农村地区人、车、路、环境等因素发生了明显变化。一是公路基础条件得到快速提升。农村地区路网通达率、覆盖率快速提升,目前,农村公路已全面连点成网,形成了以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的农村公路交通网络。二是机动车保有量和驾驶人数量快速增长。近 10 年来,农村地区机动车、汽车保有量均持续保持 10% 以上的快速增长势头,农村地区机动车保有量超过 1.5 亿辆,占全国的 40.5%;机动车驾驶人数量达到 2.6 亿,占全国的 57.8%。三是客货运流量快速增长。2015 年以来,农村客运通达率达到了 100%,全国基本实现具备条件的乡镇和建制村 100% 通客车,宁波实现了村村通公交。城乡货物运输量以每年 5% 至 10% 的速度递增,货物流通大幅提速。

农村道路交通虽然得到了快速发展,但与城市道路和国省道相比,农村道路交通安全仍然存在问题。一是农村道路安全设施短缺,如临水临崖路段缺少路侧防撞护栏、弯坡路段视线不良、村口道口缺少路灯照明或者路灯被行道树遮挡等风险隐患。二是农村群众大多购买的两轮或三轮电动车、摩托车、面包车、低速载货汽车等,安全隐患突出、发生事故风险概率高。三是农村交通安全协同共治格局未真正形成。宁波农村交通安全管理受地域分布、经济发展和重视程度等因素影响导致发展不平衡,农村交通安全管理机制建设尚在探索阶段。四是农村群众交通安全意识相对淡薄,缺乏自身安全防护意识。五是农村交通管理警力相对薄弱。以宁波海曙交警大队鄞江中队为例,中队共 8 名民警(占大队的 4.68%)、24 名辅警(占大队的 7.29%),管辖 4 个乡镇,管辖面积达 314.9 平方公里(占海曙区面积的 52.88%)。总之,当前农村道路交通安全形势依然严峻,从宁波市近 5 年的事故情况看,农村地区道路交通事故死亡人数占比平均达 68.44%,其中,县乡村级道路交通事故死亡人数占比平均达 53.65%。

二、加强农村道路交通安全社会治理建议

一是健全农村交通安全治理责任体系。推动当地政府出台农村道路交通安全工作责任制规定,明确县乡村三级组织以及相关部门的职责任务,加快构建“党委领导、政府负责、社会协同、公众参与、法治保障”的农村道路交通安全治理新格局。建立健全农村道路交通安全责任体系,将农村道路交通安全管理纳入各级党委政府综合治理工作中,厘清各级

政府和相关部门的责任分工，强化社会协同齐抓共管，实现共建共治的良性互动。

二是凝聚部门协同共治工作合力。充分发挥道路交通安全工作领导小组作用，完善成员单位，推进实体化运作，协同治理农村交通安全存在的难题。推动交通运输等部门加强对农村通勤交通、公交化运营、乡村旅游等方面的顶层设计，加大对农村客运企业和非营运客车的安全监管力度。建立农村道路安全设施建设联合审查机制、安全隐患排查专家组，督促落实农村道路建设“三同时”机制。联合农业农村部门加强农用机械、拖拉机监督管理，最大限度消除拖拉机、农机车辆安全隐患。联合市场监管、工信等部门加强对农村超标电动车生产、销售和使用的专项治理。联合应急管理、交通运输、卫生健康等部门构建农村跨部门的交通应急救援体系，统筹配备交通应急与急救装备，定期开展多部门联合演练，提升农村交通事故应急救援救治能力。

三是不断壮大农村道路交通安全管理力量。一方面，拓展专业管理力量。统筹城乡警力分布，优化勤务部署。建立“所队合一”的工作模式，借助农村派出所力量管理交通，对履行交管职能的派出所加强业务指导，提升农村交通管理力量的专业性。另一方面，借助利用社会力量。深化警保、警邮、警企、警村合作，扩大农村社会化治理深度。推动基层社区村企网格员、警保合作劝导员、农机部门协理员、交通运输部门路长等社会各界各方力量参与交通管理，实现职能扩充、一岗多能。统筹乡镇政府、派出所、公安交管、保险公司、路长、“两站两员”、网格员等参与农村道路交通安全管理力量，明确责任分工，进一步完善管理体制机制。

四是提升农村公路本质安全水平。推动乡镇政府、村委会压实农村道路交通安全的属地管理责任，完善农村道路交通安全设施设置规范标准，以事故多发路段、危险路段、新建“村村通”公路等为重点，加强道路安全风险隐患的排查治理，完善农村公路交通安全设施。在穿村过镇、平交路口等重点路段，

充分考虑交通流特点和交通需求，参照城市道路管理模式，增设非机动车道和道路照明设施，实施道路开口和交叉口视距无障碍保障工程建设和支路人口减速设施保障工程建设，实现精细化交通管理。

五是提升农村地区务农务工人员出行服务水平。逐步构建公共交通为主体、单位班车通勤为辅助、个体交通出行为补充的适应新形势的农村地区务农务工人员出行体系，从源头上解决农村地区务农务工人员出行难、出行远问题，最大限度满足务农“季节性”出行需求。

六是强化农村道路科技化信息化的建设运用。深入推进科技应用向农村地区延伸，统筹规划农村交通管理科技化信息化建设，着力解决管理手段薄弱的问题。依托公安交通集成指挥平台，融合农村视频监控资源，开展视频动态巡检和重点车辆实时管控，提升农村地区非现场交通管控能力。

七是提升农村群众交通安全意识。加强农村道路交通安全宣传阵地建设，大力推进交通安全宣传进村入户工作，以农村驾驶人和“一老一小”为重点，布设必要的智能化交通安全宣传小喇叭，以村民喜闻乐见的形式将交通安全宣传融入农村群众的生活场景、日常活动。通过曝光典型违法和事故案例，做到警钟长鸣，让防范意识真正入脑入心。充分发挥村规民约在村民自治中的教育惩戒作用，褒扬遵法守规明礼的交通行为。（作者单位：浙江省宁波市公安局交通警察局）



宁波：数字化赋能解决停车难题

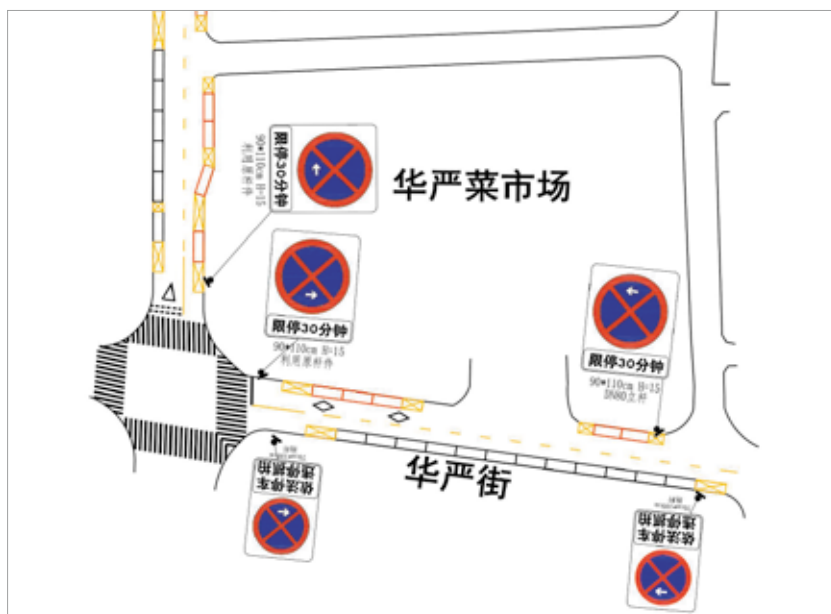
文图 | 谢利明 翁世芳 苏琴

伴随经济社会的快速发展，“停车难”“停车乱”问题已经成为全社会共识的影响城市发展进程、较难治愈的“城市病”之一，尤其是菜市场、医院等流动性强，停车需求大的区域，传统的管理模式已不能实现精准、有效的管理目的。为此，浙江省宁波市公安交管部门借助数字化赋能，瞄准群众需求，细化管理措施，不断提升人民群众的获得感和满意度。

用数字说话 找出问题根源

华严菜市场位于宁波市江东区镇安街与大步街东北角，占地面积4200多平方米，共有摊位216个，周边分布着演武社区、新河花园等7个2003年以前建成的老旧小区，以及大步公园、四眼碶小学等流量吸引点，每日来往菜市场人流量约8000人次。

华严菜市场周边没有公共停车场，社区大都是老旧小区，配建停车位严重不足，内部挖掘的停车潜力有限。为缓解华严菜市场片区交通秩序混乱问题，交管部门曾在此片区施行了单行措施，并在周边道路上设置了209个全时段收费停车位，交通拥堵和混乱情况得到一定改善，但停车需求和供给不平衡的问题仍然存在。经调查统计，



华严菜市场周边道路调整方案

华严菜市场周边道路白天停车位饱和度达95%以上，车位利用率达95%以上，平均每个车位周转率约8车次；夜间停车位饱和度达99%，车位利用率基本达到100%，但平均每个车位周转率只有1至2车次。

由于全时段收费车位夜间周转率低、饱和度高，卸货车辆常常无车位可停。尤其是在3:00-7:00，该时段是华严菜市场商户卸货高峰期，期间约有100车次的卸货，这些车辆经常占据机动车道、交

叉口违法停车，严重影响行人和非机动车正常通行，导致交通冲突不断、事故频发。如何提升夜间的停车位周转率，满足特殊时段的卸货需求是服务民生精细化管理的关键所在。

以数字指引 优化管理模式

为优化华严菜市场片区交通组织，宁波市公安局交通警察局联合宁波工程学院经过实地调研，研究制定并推行了“双模式组合车位+全时空监管”的管理模式，运用数

字化技术，精准满足不同时段的停车需求，在原来的基础上推出了华严菜市场交通组织 2.0 新模式。

首先，选取华严菜市场旁的镇安街、华严街上共计 12 个全时段收费停车位，调整成限时免费停车位，免费停放时长为 30 分钟，既方便商户近距离卸货，又能满足市民驾车购物的停车需求，提高了车位周转率。停车位采用绿底白字样式，意为菜场绿色环保理念，同时着重突出了停放时长。车位旁设立可变电子标志牌，在 0 : 00—7 : 00 时段，显示“装卸专用，绿色车位限停 30 分钟”字样，供商铺装卸货物专用；在 7 : 00—24 : 00 时段，显示“装卸优先，绿色车位限停 30 分钟”字样，挖掘停车位使用价值最大化。

其次，在部分出入口、交叉口及违法停车现象严重区域的路缘石上施划黄色禁停标线，明确这些区域不能停车。同时，对违法停车抓拍系统进行升级，精准设置不同抓

拍场景、抓拍时长及抓拍内容，未在停车位内停放和超过停放时长的车辆都会被电子警察抓拍处罚。而且交管部门通过监控溯源执法，对垂直停放、斜停的车辆及未悬挂号牌、故意遮挡号牌的违法车辆进行执法查处。

此外，为优化华严菜市场片区交通组织，解决周边商户卸货问题，宁波交管部门联合综合行政执法局、街道办事处、城建公司等单位召开专题会议，明确目标任务，细化责任分工，确保各项措施落实到位。在电子警察抓拍正式实施前，向华严菜市场沿街商铺发放



优化前后华严菜市场周边道路对比图



温馨提示，提前告知商户禁止在路侧缘石上施划有黄色实线区域违停卸货，故意遮挡号牌的将被依法处以罚款并记 12 分。

实施“双模式组合车位 + 全时空监管”的管理模式后，华严菜市场周边夜间限时停车位的周转率明显提高，平均每晚能达到 9 至 10 车次，并且基本没有车辆超时停放，交通秩序得到很大改善，日均违法停车数量也明显减少。“自从有了这些限时停车位，商户们都能有序停车，大部分周边商户临时卸货都能找到空闲车位，卸完货马上离开。道路顺畅了，小区居民的抱怨声也少了。”菜市场所在街道负责人表示，“这些特殊的车位真的是太贴心了。”



永葆初心使命 倾心为民办事

策划执行 | 本刊编辑部

道路交通安全事关人民群众的切身利益，路畅人安是全社会的共同期盼。今年以来，公安交管部门按照公安部党委部署要求，进一步深化党史学习教育，扎实开展“我为群众办实事”实践活动，从群众最不满意的地方改起，从群众最期待的事情做起，用心用情用力解决群众“急难愁盼”问题，切实维护群众生命财产安全，以实际行动赢得群众的口碑。本期刊发福建厦门、山东淄博、贵州安顺公安交管部门为民办实事工作经验，供借鉴。

厦门：聚焦“急难愁盼” 一心保畅护安

件件是实事，事事都办实。从推出共享头盔解决市民“头等大事”、优化车管服务释放改革便民红利，到设置多种道路车位剑指“停车难”、深化科技应用补足监管盲区……福建厦门交警听民声、解民意、出实招，聚焦市民“急难愁盼”的问题，积极主动作为，谱写了一首一心为民、保畅护安的和谐之歌。

共享头盔聚焦“头等大事”

在金尚小区的出入口，居民林先生骑电动自行车刚到这里就被拦下了。“您好，您没有佩戴安全头盔。可以先借用共享头盔……”在交警和社区工作者的劝导下，林先生当场借用了共享头盔，还立即在网上下单买了一顶。他深有感触地说：



“交通安全还是得自己注意，以后我可记住出门要戴头盔了。”

为了提高电动自行车骑行者的交通安全意识，厦门交警可谓费尽

心思。除了在社区、学校等地推出共享头盔，还动员物业管理协助劝导进出小区的驾驶人出行佩戴头盔；印制数万份《佩戴头盔安全

出行倡议书》发放给居民，提升出行戴头盔意识；深入重点行业、重点群体，倡导摒弃交通陋习，起好文明交通表率作用；加强对农贸市场、商场、集市、小区等大流量路段和非机动车事故高发地点等重点区域的管控力度，强化对电动自行车逆行、闯红灯、占用机动车道行驶等违法行为的整治。

在海沧区，交警的警务车变为临时“观影棚”，电动自行车违法骑行人员上车参加“临时课堂”，现场观看交通安全专题警示教育片，学习交通安全知识。同安区交警创新摩托车待行区，极大改善摩托车在汽车车流中穿插或在右转车道等候红灯时存在较高风险的现状，发生在路口的涉摩托车交通事故明显下降，路口通行效率大幅提升。

便民车管措施让群众省时省力

在厦门车管所的办事窗口，吴老伯对特殊服务窗口竖起大拇指，他不仅不用排队，配套收银、制证窗口等使他即便没有子女陪伴也能顺利办证。“民警不嫌我动作慢、听力差，不懂的地方都给我解释很多遍，真的很好。”

实际上，自6月1日厦门交警落实12项公安交管便利措施以来，就推出了包括为老人、军人、出国（境）人员等特殊群体提供绿色通道服务，自动挡汽车科目二考试减为4项，试点二手车异地交易登记，推行机动车抵押信息在线核查，全



面推行机动车交强险信息在线核查等多项便民服务措施，深受群众好评。值得一提的是，自9月1日起，驾考学员练车可以到孙坂北路、天竺山路、新曦大道等10条覆盖岛外四区的路段练车了。此举不仅极大满足了驾考学员的练车需求，更减少了社会车辆与训练车之间的互相影响。

“能够让老百姓方便的就是实事，这一点厦门交警做到了我们的心坎上。”货车车主朱先生表示，他的货车可以在网上申请办理通行证，节省了不少时间。

一路一策破解停车难题

随着城市的发展和机动车保有量激增，老旧小区停车位不足成为一大难题。结合市民群众的日常诉求，厦门交警根据道路条件、交通流量、周边停车需求等，

按照“一路一策”的原则进行论证研究，在不影响正常通行的前提下，推出了全时段、分时段、限时长三种停车位。在夜间及非工作日交通流量相对较小的道路，划设分时段停车位；限时长停车位则主要为公厕和物流配送专用车位，设置在临街公厕或有物流装卸货需求的点位；在学校等需要短时间停车的路段，增加了即停即走区域……通过因地制宜、一路一策，既保障道路交通顺畅，又让市民群众享受停车便利。

自今年3月以来，厦门交管部门已在全市范围内完成104条道路的错时停车优化治理：94条道路共新增路内停车泊位2843个，其中全时段泊位2412个、分时段泊位385个、限时长泊位46个；调整豆仔尾路等8条道路、196个停车泊位的管理模式，包括延长夜间及节

假日准停时间段等；在后滨东路等2条道路增设即停即走停车区。

除了增设车位、调整停车方式，厦门交警还从执法入手，优化执法策略，加强宣传教育，让群众真正认识到违法停车对交通秩序的不良影响，主动积极配合规范停车。

科技“神器”助力交管更智能

在智慧交通方面，厦门交警不断推陈出新，借助一个个“神器”，道路交通管理的智能化水平不断提高，道路交通安全指数再上新台阶。

“左侧来车，注意安全！”伴随着清脆的语音，配合醒目的LED显示屏、警示灯光，伫立在农村道路与主干道交叉口的交通安全“智能劝导员”，全天候对过往的村民和车辆发出警示，提醒他们提前做好避让准备。除了“智能劝导员”，“电子哨兵”“人行横道红外提示器”等科技设备也在厦门多个农村地区上阵，及时消除交通安全隐患，切实保障农村交通安全。

如果说“智能劝导员”“电子哨兵”是守护在群众身边的“电子警察”，那么通过一个个监控设备联网而成的“云电警”就相当于设在云端的“火眼金睛”。通过智能化、全天候的自动筛选、识别、抓拍，“云电警”基本实现了对路面显见性交通违法行为的查纠全覆盖。

今年高考期间，为了给学子们营造一个安静的考试环境，厦门交警适时推出鸣笛抓拍神器——机动车违法鸣笛抓拍系统。该系统具有灵敏的声呐识别抓拍功能，能在所处路段前后50多米范围内，于车流中锁定鸣笛车辆，并自动进行录像，为打击机动车乱鸣喇叭违法提供了有力证据。

实时举报平台让交通违法无处遁形

8月10日，厦门正式实施新的《厦门市市民举报道路交通安全违法行为奖励办法》（以下简称《办法》），鼓励市民举报严重道路交通

违法行为，最高可奖励1万元。《办法》实施以来，已收到市民的多条举报。

据了解，新《办法》中不仅提高奖励金额上限，还新增15项列入举报奖励范畴的严重交通安全违法行为，比如公路客运以外的客车超员、肇事逃逸、醉驾、使用他人机动车号牌等，这些道路交通违法行为极易引发后果严重的交通事故，且往往存在违法时间、地点隐蔽，交管部门查处困难等问题。与此同时，新《办法》还对举报人保护措施等作出了详细的规定。

此外，厦门交警还推出了假套牌线上实时举报平台。市民只要在“厦门交警”微信公众号上上传相关线索即可第一时间报警，为警方缉查布控套牌车辆争取了宝贵时间。假套牌线上实时举报平台有助于充分发挥群众共治作用，从源头开展假套牌车辆整治，净化道路交通秩序，保障群众合法权益。（文图 / 孙玉玉）

淄博：创新交通事故处理新机制

道路交通事故处理是社会治理的一个小领域，但却与群众利益直接相关，也往往是矛盾纠纷的爆发点和敏感带。山东省淄博市公安局交警支队临淄大队积极对标“枫桥

经验”，围绕“矛盾不上交、服务不缺位”的工作目标，坚持以站位转变推动流程再造，不断探索构建顺应新时代群众期盼的交通事故快处快赔和综合调处机制，实现

了“小投入、大收益、得民心”的良好效果，辖区连续7年道路交通事故涉案零上访、调处零投诉，从源头上减少了引发社会矛盾的风险点，有利提升了公安交管部门的执

这个交警有点“傻”

文图 | 清远交警

从化学老师转型为高速交警，工作场所从三尺讲台到高速公路的转变，34岁的广东省清远市公安局交警支队高速公路三大队二中队副中队长林伟和将自己多年的教学经验与交管工作相结合，独创“心灵执法”工作模式，与广大驾驶人产生了良好的“化学反应”，得到了他们对公安交管工作的支持和理解，实现了“处罚一起，教育一片”的效果。从警10年来，他先后荣获个人三等功3次、受嘉奖1次，2020年被评为清远市最美基层警察，2021年被公安部、共青团中央评为全国公安机关成绩突出青年民警。不过，正是这样一位扎根基层、守正创新的人民警察，不少人却说他有点“傻”。

化学老师追梦成为高速交警

“我真后悔让他去报考警察。”林伟和的爱人在谈及最后悔的事情时，第一时间想到的便是丈夫“犯傻式”的职业规划。

12年前，林伟和大学毕业并成功考入清远市清城中学，成为一名化学老师。一年后，因教学成绩突出，校方考虑让林伟和跟班调整，继续担任高二年级的化学教学工作，但他却不干了。

“这不是我想要的生活。”林伟和坚定地说，自己打小就有一个当兵的梦，在遗憾与义务兵擦肩而过后，他决定重拾梦想。顶着家庭的压力，林伟和辞去教师工作，通过公务员统一招考进入清远市公安局，后被分配到交警支队高速公路三大队。人生舞台从三尺讲台到高速公路，一“静”到一“动”，平台宽广了，强度变大了。

以高速公路为人生舞台，林伟和注定要不断地面临取舍。在工作时间分配上，高速交警远没有教师灵活，尤其是在春运、黄金周等重要节假日，正是林



林伟和入户开展调查

伟和等“高速人”的战斗窗口。2020年新冠肺炎疫情防控期间，身为党员的林伟和主动请缨，连续奋战80余天，严格盘查卡口点过往车辆，特别是对疫情重点地区驶来的驾乘人员，逐一登记、转运隔离，同时加强对违法车辆严查、严控、严管，杜绝节外生枝，在高速路口筑牢了疫情防控的第一道防线。

在同事眼里，林伟和日常工作用心用力用情，始终保持一颗为人民服务的赤子之心。在家人看来，纵然工作辛苦，但他始终拿捏好工作与家庭之间的平衡度，不负韶华、不忘初心。尤其是在对2位子女教育的方式方法上，林伟和借鉴当老师时的经验，通过平日闲暇时间“备课”，形成一套自己的教学方法。以数学为例，他用感官教学代替抽象的理论教学，让孩子从幼儿园时期就对数学产生了浓厚的兴趣。他告诉身边人，“没有解决不了的难题，只有不愿解决的难题，让孩子们笨鸟先飞，让自己用更少的时间做更多尝试。”

“心灵执法”激起融洽“化学反应”

“学术型”警察的特点是善于思考，林伟和时常反思，“驾驶人深知交通安全的重要性，可为何还要以身犯险？”为搞明白这个问题，他决定与他们交朋友。

2020年8月的一天，林伟和查获一起疲劳驾驶违法行为，现场对驾驶人作出罚款700元、记6分的处罚后，他主动加了对方微信，并附上一句“老哥，有空常联系。”在事后的闲聊中，林伟和一边倾听他们在生活中的艰辛故事，一边见缝插针地向他们灌输交通安全知识，通过“心灵执法”让安全说教“接地气”，让基层执法“有暖意”。

“新的尝试不会是一蹴而就的。”林伟和回忆称，在实施“心灵执法”初期，有的驾驶人误认为他添加微信是为了收“黑钱”，聊得多了才打消误解。为拉近心灵距离，林伟和还充当起政策讲解员和业务服务员，帮助解答涉车涉证等知识。“家家有本难念的经，只有让驾驶人觉得你是真的在帮助他们，才能从源头上强化他们的交通安全意识。”林伟和说。

林伟和记得，自己曾调解过一对在高速公路紧急停车带上停车吵架的夫妻，“爱管闲事”的他不仅现场调解矛盾，还通过电话和微信进行跟踪回访，促使这对“准离婚”夫妇最终破镜重圆。林伟和认为，心结不除，还会有下次争吵，也就可能为交通安全埋下隐患。要想避免交通事故中的“蝴蝶效应”，就应该沉下去、听进来，做到将心比心、换位思考。

“心灵执法”只是措施，“平安+满意”才是目的，在林伟和看来，利用空余时间聊天，倾听驾驶人的心声，了解他们的难处，找准他们的违法心理，唠叨一下交通安全知识，既有效开展工作调研和宣传教育，又提高了预防事故的针对性，更争取了群众对公安交通管理工作的支持和理解。如今，林伟和微信通讯录里“司机老哥”已增至数十个。

争当道路安全“守护者”

“很震惊！他竟然放弃了回市区的难得机会。”“他有2个小孩，一个6岁、一个4岁，正是需要父母多

陪伴的时候，然而他却……”听闻林伟和放弃了遴选调回市公安局的机会，亲朋好友们不解，认为他又“犯傻了”。

林伟和不以为然，他掷地有声地回应：“如果每个‘高速人’都想着离开，那谁来守护这条高速公路，谁来守护群众的生命财产安全？”在他眼里，岗位不分优劣，只是服务的角度不同。更何况，作为党员干部要起到先锋带头作用，林伟和决心要为更多扎根基层的年轻人带一个好头。

刚调入高速公路三大队的黎威是队里新进的年轻人，他用“为人师表、润物无声”来形容师傅林伟和。黎威介绍，师傅本身就是一名教师，爱总结方法、梳理经验，形成整套的业务规划实现传帮带，让不少新手很快步入正轨。林伟和虽执法严格却是一个爱“以理服人”的服务者，用温度执法春风化人，让“平安+满意”深入人心。

一位林伟和坚守岗位，继续担当道路交通安全的守护者；更多位“林伟和们”初心依旧，肩负着守卫清连高速公路的道路安全与人民生命财产安全工作。林伟和用实际行动践行着“高速人”的人生价值，在他的鼓舞和激励下，更多的“高速人”用真心和爱心在交警和群众之间架起了一座沟通的桥梁。



绽放在调解一线的“铿锵玫瑰”

文图 | 法轩

龚晓慧，甘肃省定西市安定区道路交通事故人民调解委员会专职调解员，自2012年2月任职以来，成功调处4000余起交通事故纠纷，为受害当事人挽回经济损失约1.52亿元，让1万多户家庭握手言和。经她调处的交通事故纠纷，无一例存在违规或违纪情形，实现了零投诉、零上访，为促进社会和谐稳定作出了积极贡献。凭借出色的司法调解工作，龚晓慧多次被评为先进个人，2020年12月被司法部授予“全国模范人民调解员”称号，2021年7月被甘肃省司法厅命名为甘肃首批“枫桥式”人民调解员。

依法定责保公平 情理结合化纷争

交通事故通常具有一定的突发性，容易导致当事人情绪失控、观点对立。龚晓慧始终坚持用法律判定事故的是非曲直和责任大小，明确权利与义务，坚守“事故当事人都是受害者”的理念，倡导换位思考、互谅互让，面对哭天喊地、剑拔弩张的对峙时，能够迅速缓和矛盾、稳定事态，进而调处化解纠纷。

2017年4月的一天，天还



未亮，龚晓慧就接到了“马上到交警队”的通知。匆忙赶到交警大队后，只见一大帮人披麻戴孝、情绪激愤，把事故处理大厅围得水泄不通，原来是辖区内发生了一起致人死亡的交通事故。据了解，肇事者夏某是受雇司机，家里经济困难，确实无力赔偿，表示可以先凑齐3万元丧葬费，而雇佣人却不肯出面。掌握情况后，龚晓慧向受害方讲解了事故赔偿的相关规定，并指出本案的关键是要找到夏某的雇主。通过反复开导，受害方的情绪终于缓和了下来，龚晓慧让受害方选出2名代表进行调整商谈。之后，她根据夏某提供的信息找到了雇主元某，但对方一口咬定夏某是

肇事者，本次事故与他无关。龚晓慧依法向元某陈说利害关系，经过耐心开导，元某最终同意出面协商解决。调解局面开始好转，但在赔偿数额上双方仍有很大的分歧：受害方一口咬定赔偿金额180万元，夏某表示倾其所有只能再拿出5万元，元某则认为自己只应赔偿10万元。面对随时可能恶化的事态，龚晓慧以曾经处理过的相近案例让双方参照，明确指出受害方诉求中不合理的部分，也给肇事方讲明了法定赔偿的标准。经过与双方轮番调解，历时5天，这起交通事故纠纷终以元某自愿赔偿受害方104万元画上了句号。

劝君莫恼无谓气 巧化干戈为玉帛

如果说依法促调、讲理说情是龚晓慧调解工作的主基调，那么耐心和热情就是她最大的长处。交通事故当事人大都素昧平生、往日无仇，只是由于瞬间变故导致他们在陡然之间变得针锋相对、水火不容。面对这种情况，龚晓慧总是耐心寻找平衡点，解开事故纠纷当事人之间的“死结”，巧化干戈为玉帛。

在调处 2018 年 9 月的一起交通事故纠纷中，龚晓慧接触双方当事人后得知：矛盾的焦点不是赔偿数额的多少，而是源于负事故全部责任的陈某多次出尔反尔，以致纠纷拖了 2 个月仍未达成和解。为了尽快还受害人公道，龚晓慧主动放弃休息时间，将有关保险公司理赔员联系到场再次主持调解，经过 4 个多小时的努力，终于打破了双方当事人的心理坚冰，陈某同意一次性赔付姚某 10.16 万元，双方达成和解。龚晓慧还引导双方共同向安定区人民法院进行了司法确认，真正实现了“案结、事了、人和”。事后，双方当事人共同向调委会赠送了一面锦旗。

速斩乱麻快出手 定分止争不迟滞

与普通矛盾纠纷相比，大多数交通事故纠纷需要“短、平、快”处置，对调解员的现场掌控、节奏拿捏和处置时效等能力要求更

高。作为一名专职调解员，龚晓慧也练就了一套“察言观色”的本领。

2019 年 7 月 13 日，师某驾车与马某相撞，马某经抢救无效死亡。马某是回族人，正值年轻力壮，又是家中独子，身后还留有 2 个月大的婴儿。事发后，马某家属情绪悲愤，提出一次性赔偿 81 万元的要求，而肇事方师某只答应赔偿 20 万元，双方分歧很大。在调解过程中，马某家属扬言“要到政府集会上访，让师某以命抵命，不达目的决不罢休。”为了防止事态发酵升级，龚晓慧拟定了“斩乱麻、快出手”的调解思路，一方面对肇事者动之以情，言明唯有从经济上尽力补偿才能更好慰藉死者家属精神上的痛苦，另一方面对受害方晓之以理，细致解释法律规定的各项赔偿标准和计算依据，但各方当事人依旧各执己见，不听劝解。直到当日下午 6 时左右，死者家属中的一位阿訇突然要求暂停调解，并和其他几位死者家属到调解室隔壁一个静处集体西向做“礼拜”。龚晓慧及时捕捉到这一举止信息，提出了“既能信教守仪，何不信法尊法”的疑问，发出了“希望死者身安，何不生者先安”的感慨。她的想法立刻引起了这位阿訇的共鸣，一下子打开了死者家属的心结，最终双方都选择了退让，在事发后不到 24 小时内，以师某向死者家属一次性赔偿 41 万元结案。

一心向学强素质 心理疏导除隐患

人民调解工作不仅需要法律专业知识，还需要学习和运用一些社会学、心理学等相关知识，利用多种手段和技巧唤醒当事人心灵深处的共鸣，以达成和解互谅。为此，龚晓慧一边自费报名参加了陕西师范大学法学本科的学习，一边抽空参加心理学课程培训，相继取得了法学本科学历和国家三级心理咨询师资格。期间，她通过自己掌握的心理学知识，为 1 名在交通事故中丧夫、独自带着幼儿的事故当事人进行心理疏导，使其渐渐改变了消极的生活态度，重拾对生活的信心，从根本上挽救了一个家庭。在 2020 年新冠肺炎疫情防控期间，龚晓慧作为定西市心理援助团队成员，对出现焦虑情绪的市民进行心理疏导，为 1 名在交通事故中遭受严重创伤、亲子关系长期不和、疫情之下无法出门而抑郁愤懑的求助者作了心理安抚，使其渐渐扫除了心中的阴霾。

在近 10 年的交通事故专职调解工作中，龚晓慧像一盆炽热的炭火，不断融化着事故当事人内心的坚冰，又像初春的及时雨，默默无声地浸润抚慰着一颗颗受伤的心灵，用实际行动践行为民服务的初心。在调委会的“方寸之地”，似一朵玫瑰在调解路上铿锵绽放。

因地制宜 改善公路隧道交通安全

文 | 本刊记者 李佳芯 图 | 由受访者提供

随着我国经济的快速发展，公路隧道数量日益增多，成为我国实现快捷、安全、高速运输的重要设施。作为打通地域限制的关键，公路隧道无疑让天堑变通途，盘山路变直线，长途变短途。在给人们生产生活带来便利的同时，公路隧道内发生的各种风险事故也造成了巨大的影响。由于公路隧道结构设施复杂、环境封闭、逃生救援困难，一旦发生交通事故，易造成重大的人员伤亡和经济损失。如何确保公路隧道交通安全，减少公路隧道中交通事故的发生？本刊记者专访了武汉理工大学教授、博士生导师杜志刚。

本刊记者：与普通道路相比，公路隧道存在哪些交通安全隐患？改善公路隧道交通安全具体措施有哪些？

杜志刚：公路隧道结构特殊，具有空间封闭、出入口环境剧烈过渡、内部低照度运营普遍、救援困难等特性，存在较多交通安全隐患。一是隧道出入口易产生黑白洞效应，难以辨识隧道内交通信息，尤其是前车及路侧障碍物，引发不良驾驶行为。二是隧

道内外视线诱导设施不连续、不一致，导致驾驶人难以及时感知并调整车辆的速度和位置。三是隧道中部视觉环境单调，参照物少，驾驶人长时间行驶后，会在视觉和心理上产生疲劳感，出现注意力不集中、反应迟缓等情况。

四是隧道路段与普通路段路侧净区有较大差异，隧道外路段有较宽的右侧硬路肩，便于车辆应急通行及救援；隧道内缺少硬路肩，道路边线离隧道检修道路缘侧向净距只有 0.25-0.5 米，易撞击检修道或侧壁。五是隧道内与隧道外普通路段有显著的车速差，高速公路隧道外限速一般为 100-120 公里/小时，高速公路隧道内限速一般为 80 公里/小时，车辆进入隧道过程，车辆会有显著的减速行为，容易导致较大的车速差与追尾。六是隧道内外路面抗滑性能过渡不连续，特别是雨雪、冰冻天气下，导致隧道洞口处的路面附着系数急速降低，与隧道内有显著差异，车辆易因侧滑、方



向失控而发生事故。

为消除公路隧道带来的不利影响，可采用以视线诱导为主的改善思路，缓和隧道出入口剧烈过渡和加强中部的弱视觉参照环境，同时需要兼顾隧道出入口的防撞及照明过渡。具体改善措施有以下几方面：一是在隧道外增设识别段（入口前）、接近段（入口前）、驶离段（出口后）视线诱导设施，实现驾驶人对隧道环境的早发现、早适应。二是隧道入口前设置缓和过渡的防撞设施，需要与视线诱导设施协同设置，并保持隧道接近段、入口段视线诱导的连续性、一致性。三是在隧道口设置长生命周期的遮光棚，建议采用混凝土结构或钢结构，可以缓和照度、

空间剧烈过渡,降低隧道出入口照明亮度要求。四是对隧道洞口混凝土路面进行防滑处理,并及时清洗养护路面,确保隧道出入口路面抗滑性能连续。

本刊记者:结合目前城市长大公路隧道存在的交通安全问题,您认为在交通安全应急设计上应注意哪些问题?

杜志刚:城市长大公路隧道多为下穿隧道,存在线形条件不良、出入口光环境过渡剧烈、应急车道缺失、应急诱导不足等问题,一旦发生事故,易导致隧道两端大规模区域性交通拥堵,易诱发群死群伤。因此,应注意在交通安全应急设计上下功夫。

首先,满足用路人的应急需求(路权、人因、驾驶任务)。在交通事故、火灾、水灾等灾害发生时,逃生门、逃生梯、逃生井及检修道等有助于人的疏散逃生,保障用路人的应急路权。目前城市长大公路隧道人行逃生通道往往将用路人引导至对向隧道或隧道下层空间,不符合用路人逃生习惯,逃生路径及逃生时间相对较长。因此,推荐优先设置直通路面的向上逃生梯(500-750米/道),保障用路人应急路权。信息能否被用路人迅速感知、准确判断,是及时决策与疏散逃生的基础和保障。建议信息设置满足人因需求,在隧道外采用大型可变信息板,隧道内可采用可变信息

板与定向广播相结合,将隧道内应急管控信息及时发布给驾驶人,帮助驾驶人辨识危险、避开危险。

其次,隧道因发生火灾时,烟雾会大大减弱隧道照明和应急照明的发光性能,当人行横通道、车行横通道洞口不显著时,驾驶人难以辨识逃生通道,从而错过逃生时机。而应急设施养护清洗频率不够,逃生门难打开,消防设施易失效,也增加了逃生难度。因此,要设置高显著性的应急逃生设施,并提升应急设施养护清洗频率,增加逃生可靠性、适用性。

此外,普及隧道逃生知识和进行多部门联动应急演练,满足应急交通管理需求。驾驶人普遍不了解城市隧道内各种应急逃生设施,也缺少隧道应急逃生演练,应注意加强城市隧道应急设施的宣传教育,提升出行者的安全理念。同时,将隧道应急逃生引入驾驶培训,培养驾驶人在城市隧道发生紧急险情时应急应变处置能力,提升自救能力。

本刊记者:什么是智慧型公路隧道?其应用对加强高速公路隧道交通安全管理起到了哪些作用?

杜志刚:智慧型公路隧道是指将云计算、物联网、移动互联网、大数据等信息技术综合运用于公路隧道运营管理领域,实现公路隧道安全服务水平大幅提升。它的应用为高速公路隧道交通安全管理带来了变革与创新。

一是基于大数据、深度学习等相关技术,得到高速公路事故多发区域、多发时段、多发类型的数据,并给出相应的优化措施,降低高速公路交通事故率、事故严重程度。二是基于交通卡口等监测设备以及各类传感器,获取车辆数据以及隧道数据,实现高速公路隧道交通环境实时全息展示,及时排查安全隐患。三是基于多源数据、图像分析、三维可视化、交通仿真、事故疏散仿真等技术,建立高速公路隧道智能应急系统,实现交通事故智能预防与高效处理。四是基于信息技术与多源数据融合,实现人、车、路、隧道环境的协同管控。根据人与车的实时状况,动态调节高速公路隧道环境,实现高速公路隧道交通安全水平最优化、通行能力最大化、能耗最低化、隧道运营管理成本最小化。通过隧道内显示屏、语音播放、交通标志、无线电、视频等方法将高速公路隧道交通信息实时状况反馈给驾驶人。

在具体应用上,如在高速公路隧道内设置的交通安全监控系统,可以实时对隧道内行驶的重点车辆、异常事件、交通违法等交通运行状况进行监测、提醒和记录,确保影响交通安全的异常事件第一时间被发现和排除,预防交通堵塞和二次事故。如车辆发生抛锚等异常事件未在正常时间内驶离隧道,系统会发出弹窗和声音告警,并追踪车辆位置,以便第一时间启动相关应急预案,避免事故发生。

《警徽闪亮》是一首致敬人民警察、献礼建党100周年的原创歌曲。创作团队从孩子的视角出发,展现警察队伍的生活状态和工作性质,把他们爱岗敬业、对党忠诚,舍小家顾大家践行为人民服务的宗旨,进行片段式的呈现。演唱者卓金霏、莫楷堂是姐弟,现实生活中他们的父亲是广西来宾的一名交警。在平凡的工作与生活中,爸爸的言行举止,体现着一名共产党员的先锋模范作用,而在孩子的眼中,警察爸爸是个英雄,更是他们学习的榜样。(文图/王艳)

警 徽 闪 亮

1=D $\frac{4}{4}$

演唱 卓金霏 莫楷堂

甘霖词
杨业传 银振华 曲

$\text{♩} = 64$ tempo 深情地

卓金霏: 为 什 么 你 总 是 那 么 忙 桌 上 的 饭 菜 热 了 又 凉

为 什 么 你 总 说 还 在 岗 上 你 可 见 家 人 等 待 的 目 光

警 察 画 外 音: (对 不 起 啊, 你 们 先 吃 吧, 今 天 是 元 宵 节, 外 出 的 车 辆 行 人 比 较 多, 我 们 必 须 保 障 平 安 通 行。)

卓金霏: 黝 黑 的 脸 庞 坚 毅 的 目 光 有 力 的 臂 膀 高 大 的 身 影

穿 行 的 车 流 中 我 仿 佛 看 见 你 白 色 的 警 帽 警 徽 闪 闪 亮

莫楷堂 数 板: 向 左 转 向 右 转 停 止 前 进 红 灯 停 绿 灯 行 听 从 指 挥 秩 序 文 明

重 声 作 唱: 骄 阳 下 是 你 暴 雨 中 是 你 危 急 时 有 你 困 难

卓金霏: 时 有 你 你 说 有 千 万 个 相 似 的 身 影 让 城 市 的 动 脉 安 然

4. 3 2 - | (间 奏 略) |

畅 行 警 察 画 外 音: (作 为 一 名 交 通 警 察, 一 名 共 产 党 员, 必 须 牢 记 肩 负 的 职 责, 我 们 辛 苦 一 点, 换 来 的 是 千 家 万 户 的 团 圆 和 安 宁。)

转 1=G

3 3 3 2 1 1. 1 2 | 5 3 3 2 3 3 - | 2 1 1 2 6 6. 6 1 | 3 2 2 1 2 2 - |

信 号 手 势 是 你 指 挥 的 合 唱 万 家 灯 火 是 你 最 美 的 勋 章

1 1 1 7 1 3 5 | 7 6 5 - | 6 6 1 1 1 6 | 1 2 3 - | 2 3 0 |

警 察 叔 叔 真 的 了 不 起 我 长 大 了 也 要 成 为 你

0 0 0 0 | 0 0 0 0 | 1 1 2 1 7 1 2 3 | 5. 3 7. 1 1 | 1 6 6 6 6 1 4 3 |

重 声 作 唱: 忠 于 职 守 你 们 爱 国 爱 党 为 人 民 服 务 在 警 徽 上 闪

2 - 0 2 9 3 4 | 5 - 6 5 4 2 | 3 - 1 3 3 4 3 | 2 6 0 7 1 2 7 |

亮 和 平 年 代 英 雄 的 卫 士 光 荣 的 交 通 警 察 我 们 的 榜

2 1 - | 0 1 6 5 6 5 3 5 | 7 1 2 - 7 | 1 - - - | 1 - - - |

样 为 人 民 服 务 在 警 徽 上 闪 亮

Fine



扫描二维码听歌