5051连^{建04阳}

道路交通

传播安全知识 构建和谐交通

本期专题

让老年人老有所"安"



让安全意识成为全民意识

文 | 林华

每年4月15日,是"全民国家安全教育日"。其设立的目的是为了让更多的社会公众接触和了解到国家安全方面的法律知识,宣传国家安全教育,增强全民国家安全意识,强化安全责任,提高维护国家安全能力。

《中华人民共和国国家安全法》确立全民国家安全教育日,其最重要的实践意义是动员政府和全社会共同参与到维护国家安全的各项工作中来。维护国家安全与每个人的切身利益密切相关,以人民安全为宗旨也是"总体国家安全观"的核心价值。只有人人参与,人人负责,国家安全才能真正获得巨大的人民性基础,才能有坚实的制度保障。

"国家安全"包含了更大、更全面、更威严的范畴,具有重大的现实意义,可是在日常生活中,我们每天都离不开"交通安全"。虽然这两者内涵意义不同,但是都涉及了"安全"二字,这其中必然的关联性和共同之处就是:与每个人的利益密切相关,也需要人人参与、人人负责,尤其需要在社会公众人群当中对有关法律进行普及宣传。维护国家安全不仅仅是专门机关的任务,更是社会组织和公民的义务;同样,维护交通安全也不仅仅是交管执法部门的任务,更是每一个交通参与者的责任。

我们常说:安全无小事。安全和危险其实只是一个概率问题。《魔鬼经济学》一书中做了这样的计算:在美国,公路的撞车死亡率是0.52%,按照这个比例计算,每1000次纳斯卡赛车三大区的撞车事故就会有5名赛车手死亡。但是自2001年起,没有发生过一起赛车手因撞车死亡的事件。这是因为纳斯卡赛车手都要求系五点安全带、穿防火服、戴安全头盔,所以就算是在平均时速300公里的赛道上飙车,也比一个不系安全带开车去超市买东西的人安全。因此,千万不要忽略小事中的安全规则,在涉及个人安全方面,就算是过马路,也要做到"先左看,再右看,确定好,再通行",时刻将交通安全放在首位。



道路交通質

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 樊汉国

编 委 罗俊仪 赵晓平 王京

社 长

樊汉国 (兼)

总 编

王 京 (兼)

编辑部主任

李秀菊

美术编辑

都兴侠

执行编辑

李慧琪

法律顾问

北京市陆通联合律师事务所 黄凯

印刷

北京华联印刷有限公司

国内统一刊号

CN11-3021/U

国际标准刊号

ISSN 1004-504X

邮发代号

80-594

广告发布登记

京西市监广登字20170096号

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) 67152940

投稿邮箱 dljtgl122@126.com

dljtgl120@126.com

QQ 195676451





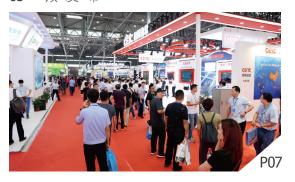
扫一扫,添加"道路交通管理杂志微信号"

目录CONTENTS

资讯动态

04 要 闻

05 微发布



本刊特稿

06 三部委联合组织开展学生交通安全宣传教育公安部交管局部署开展公路违法超员和违法载人专项治理"百日行动"

07 第十二届交博会将于5月在重庆举行



行业视点

专 思

08 让老年人老有所"安"

10 老年人交通安全不容忽视

12 让老年人出行更安全

21 加强老年人交通安全管理的思路与对策

专 访

26 应对新挑战 破解新难题 打造有秩序有温度的城市

——访黑龙江省哈尔滨市公安交通管理局局长刘凤升

专家讲堂

30 《平面交叉路口的规划与设计》连载(八) 第五章 冲突与驾驶任务分析(三) 探 计

34 将处理交通违法和交通事故作为机动车 年检的前置条件的合法性研究

36 浅谈高速公路抛洒物危害与对策

38 以抓拍手段破解货车超载管理难题初探

40 道路交通领域"挂靠经营"含义研究

42 规则教育视角下小学低年级儿童交通安全 教育方法与路径研究

关于加强农村道路交通安全管理的建议 46

47 对革新意识攻破交通治理难点的思考

经验交流

48 温州:科技助力打造现代警务新模式

50 山西: 搭建交通事故重伤员无差别急救绿色通道

52 厦门:"骑警+网格"勤务改革成效初显



54 X 采

值日警官 60

62 警队动态

交警故事

独辟蹊径说交通 服务人民赢喝彩 64

66 护安保畅 他们一直在路上

68 十六年坚守 筑起高速长下坡平安路

社会安全

70 安全大本营

76 焦

80 马路拾遗



文艺漫步

82 行 走

影像视界 86



交通沙龙

88 由视频感知走向多维感知

——数智驱动智慧新交管

90 读书•散文

92 诗歌

93 歌曲

广告索引

封二 深圳市科运科技有限公司

封三 深圳警翼智能科技股份有限公司 29页 上海眼控科技股份有限公司

封底 深圳市因特迈科技有限公司

45页 公益广告

94页 公益广告

95页 本社征订广告

96页 大庆市路保标牌厂

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;本刊用字经北京北大方正电子有限公司授权许可;本刊已许可中国学术期刊(光盘版)电子杂志社在中国知网及其系列数据库产品,以数字化方式复制、汇编、发行、信息网络传播本刊全文。该著作权使用费与本刊稿酬一并支付。如作者不同意将文章编入该数据库,请在来稿时声明,本刊将做适当处理。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。作者向本刊提交文章发表的行为 即视为同意我社上述声明。

上海: 柔性执法显关怀 宣传并举保安全

截至2020年底,上海市虹口 区在册居民中,60周岁以上人口为 16.5万人,占全区人口20.69%。为 进一步加强老年人安全意识,有效 防范老年人交通事故,2020年5月 以来,上海市公安局虹口分局交警 支队在区委、区政府及上级公安机 关的指导下,通过加强路面执法、 源头管控、宣传教育等方式,开展 一系列老年人交通安全防范宣传 工作,取得了一定实效。

为确保辖区老年人交通安全 防范盲传工作扎实开展,根据相关 工作要求, 虹口交警支队成立了以 支队主要领导为组长、分管领导为 副组长、各部门干部为成员的工作 小组,制定完善了《虹口区保障老 年人交通安全工作实施方案》,明 确了工作小组成员的具体责任和工 作机制,加强组织领导。支队组织 召开协调会,确定各基层单位的工 作职责,包括对老年人交通违法行 为查处、违法源头追溯管控以及向 社会宣传教育等工作要点,确保工 作的全方位推进实施。

严格查处 柔性执法

根据老年人自身违法行为导 致交通事故比例较高的现状, 虹 口交警支队从涉及老年人交通事 故的原因出发,加强对老年人交通



违法行为的纠处力度。利用早晚高 峰等重点时段,在菜市场、超市卖 场、公园、幼儿园、中小学校、大型 商圈、轨交站点等交通违法行为多 发的区域及周边道路部署警力。对 老年群体发生率较高的不按信号 灯通行、翻越护栏、不按规定在人 行道内行走、逆向骑行等容易引发 交通事故的重点违法行为进行严 厉查处。同时,结合上海市交警总 队开展的《"老年代步车"专项整 治行动》,依法查处非法上道路行 驶的"老年代步车",降低交通事 故风险。另外,在整治交通违法行 为的重点区域,支队要求由各部门 干部亲自带队, 注重方式方法, 开 展柔性执法。鼓励民警在严肃执 法的同时, 做好教育引导。如安排 女辅警到"老年代步车"出现较多 的路段,利用柔性执法,妥善劝阻 "老年代步车"违规上路行为。支 队还将全国劳动模范谢兆法、全国 优秀民警孙华虎等具有丰富群众 工作经验的民警派驻在整治岗位 上,面对老年人交通违法时,他们 以晓之以理,动之以情的执法方式 开展工作。

2020年8月, 谢兆法在周家嘴 路大连路路口拦下一辆闯红灯的 残疾人机动轮椅车,驾车的是一名 60多岁的老人, 谢兆法不仅向老人 讲解闯红灯的危害,还主动关心老 人的身体以及家庭生活情况,通过 唠家常的方式, 劝导老人认识到交 通违法行为的危害。最后,老人向 谢兆法连声道谢,并表示一定及时 改正。支队开展柔性执法方式换来 了群众的一片赞誉。整治行动开展 至今,共劝阻老年人交通违法行为 3400余起,并对周边数万名群众开 展了交通安全教育工作。

层层深入 源头治理

在开展路面执法工作的同时, 支队还组织警力深入社区,联合社 区民警、居委干部、物业管理人员 等社区管理力量,了解排摸社区老 年人现状、出行需求、"老年代步 车"数量以及车主情况等,并登记 造册。根据大数据平台提供的违法 数据,对存在较多交通违法记录的 老年人主动开展上门劝导,向其详 细告知国家政策法律法规和违法 行为的危害,引导这些老年人履行 社会职责,自觉摒弃交通陋习。让 部分购买了"老年代步车"的老人 签订《承诺书》,并提供法律依据, 鼓励其与商家交涉,自觉抵制违法 上路行驶的行为。为让老年人出行 更便捷,支队经过实地调研,相继 在溧阳路、天水路、凉城路等多处 老年人较集中的小区出入口路段 增设人行横道,还在老年人违法翻 越道路护栏问题较集中的腾克路 增设过街安全设施, 乱穿马路的 现象得到明显改善。

支队联合属地公安局、工商等 部门对辖区内的非机动车销售点 及"老年代步车"销售、维修场所 开展检查,一旦发现有违规销售、 非法改装等行为,严格依法予以取

缔。此外,支队广泛开展普法教育 活动,以派员上门宣传或张贴海报 等形式在辖区内非机动车销售点 开展政策法规宣传,告知销售商一 旦存在欺诈、诱导老年人,导致交 通安全隐患的情况,将会承担法律 后果。

多策并举 广泛宣传

针对老年人因身体机能下降 可能导致交通意外的情况,宣传民 警主动进社区,在各小区设立宣传 点,发放老年人交通安全注意事项 等盲传资料, 听取回应老年人关于 交通出行安全方面的咨询,收到了 较好的社会反馈。同时, 支队还派 专人对辖区60个社区宣传栏内容 进行更新, 赴全区22个居委会, 对 典型性交通事故进行讲解分析,以 规范骑车、步行、雨雪天气出行等 注意事项为主要内容, 开展交通安 全版报展示活动。发挥流动宣传车 作用,广泛宣传老年人走路"六做 到"和骑车"五要""五不要"。通 过多形式的宣传,预防和减少老年 人重特大交通事故的发生,使广大 老年群众能安享幸福的晚年。

除此之外,支队还积极争取社 会各界支持,开展大型宣传教育活 动。2020年重阳节,支队联合上海 市老年基金会虹口区代表处,举办 了"生命至上,平安出行"老年人 交通安全宣传教育活动,围绕敬 老爱老的主题,集中组织老年人开 展交通法规宣传讲座,组建老年人 交通志愿者服务队上道路劝阻违 法行为。目前,支队共组织宣传教 育活动21场,开展老年交通志愿服 务100余次,有效落实老年人交通 安全教育措施,引导广大老年人正 确对待自己的交通出行观念,真正 将交通安全与自己的幸福晚年结 合起来,安全文明出行。(文图/周 向安)



应对新挑战 破解新难题 打造有秩序有温度的城市

——访黑龙江省哈尔滨市公安交通管理局局长刘凤升

文|李慧琪 通讯员 高阳 图|高阳 姜文鑫



刘凤升局长疏导交通

哈尔滨市地处我国东北地区、东北亚中心地带,是 我国东北北部政治、经济、文化中心,也是我国纬度最高 的省会城市,四季分明、冬季漫长寒冷,特殊的地理位 置赋予了哈尔滨交警特殊的使命。在全面建成小康社会 和"十三五"规划收官之年,哈尔滨交警与城市发展相融 合,战疫情、战台风、战冰雪,保稳定、保安全、保畅通,确 保道路交通安全形势总体稳定。为积极回应人民群众所 需所盼,哈尔滨交警提高服务水平、改善新老城区交通出 行条件,努力提升群众的安全感、获得感和满意度,为保 障全面振兴全方位振兴做出了重要贡献。近日,本刊专访 了黑龙江省哈尔滨市公安交通管理局局长刘凤升。 本刊记者: 过去的一年, 面对前所未有的安全风险和挑战, 哈尔滨交警怎样应对新情况、破解新难题?

刘凤升: 2020年的确极不平凡,面临着各种困难和挑战,但哈尔滨交警始终不畏艰险、迎难而上、奋勇向前。疫情防控期间,2800名民警辅警义无反顾、奔赴一线,舍身战"疫"、逆风向前,用血肉之躯筑起钢铁防线。在24个出城卡口成立党员先锋队,累计出动警力19万人次、盘查车辆350万台次,胜利完成转运保障任务65次、保障航班48架次、转运安置7834人,为打赢新冠肺炎疫情防控阻击战作出突出贡献。尚未洗去尘埃,卸下疲惫,哈尔滨又经历了史无前例的三场台风及一场有气象记录以来的最大暴雪,全体民警辅警再次经受考验,为保障人民群众出行安全,勇做风雨航标、冰雪卫士,得到市民的高度认可。

常态化疫情防控期间,哈尔滨交警紧紧围绕公安部交管局交通事故预防"减量控大"工作部署,采取多项措施,全力防事故、保安全。首要任务是全面整改安全隐患,每月召开除隐患、防事故现场会,全面排查整改影响道路交通安全的风险隐患,进一步增强执行力,仅用10天时间就将G222公路哈尔滨段道路隐患整改完毕。牵头制定了8个跨部门联动预案,确立24家交通事故救治定点医院,组建交通事故救治专家库,联合开展各类应急演练7次,完成事故救治救援213起,协调垫付事故救援金838万元,为及时抢救伤者、挽救生

命提供保障。通过开展"一盔一带"安全守护行动,全 市摩托车、电动自行车驾驶人安全头盔佩戴率由不足 30%上升到70%,极大降低了亡人事故发生率。通过一 年来的不懈努力,全市交通事故四项指数同比降幅均 超23%, 涉酒交通事故下降超40%, 保障了道路交通安 全形势总体稳定。

本刊记者: 哈尔滨交警在服务新区建设、优化升级 老城区交通管理方面采取了哪些措施?

刘凤升:哈尔滨市区交通呈现"一江、两轴、四环、 十射"格局。市区有六个行政区,哈尔滨新区包括其中 三个区的部分区域。为保障新区建设顺利进行,公安交 管工作主动与城市发展相融合,用新理念应对新情况, 靠前服务, 变管为帮, 做到保建设与保畅通"双赢"。主 动对接哈尔滨新区30多家企业,增设巡逻组、交通保 障组,重点加强企业周边交通秩序管控;开展大走访, 及时了解企业对交通方面的需求;持续严查各种交通 安全隐患,对可能存在的苗头性、倾向性、趋势性问 题,及时发现、及时解决。

针对老城区存在的停车泊位与道路资源紧张问 题,哈尔滨交警从挖掘道路潜能、缓解停车难、提高道 路通行能力入手,回应人民群众所需所盼。通过将道 里区友谊路、道外区东莱街等10条重点道路优化调整



为"昼禁夜停",允许夜间及节假日单排停车,城区道 路停车泊位同比增加9.9%; 先后调整39条主要道路平 峰"绿波"时长,优化263处路口多时段信号配时,借助 道路升级改造契机,销号解决南直路公滨路环岛等一 批疑难点位拥堵,主动服务36项大型市政工程,协调 维修"应急抢险"道路1737处,有效缓解了城市道路拥 堵: 先后施划立体人行横道线29处、彩色行人驻足区52 处,全年累计施划标线24.9万平方米;施划"绿道"2.6 万延长米,确保非机动车通行安全。将经纬街、汉水路 2条道路打造为慢行交通示范路,稳妥处置非机动车 道与停车位的协调关系,为全市慢行交通系统规划作 出样板,提升城市生活品质。

本刊记者: 道路交通安全顺畅关乎人民群众切身利 益,哈尔滨交警如何规范和维护道路交通秩序?

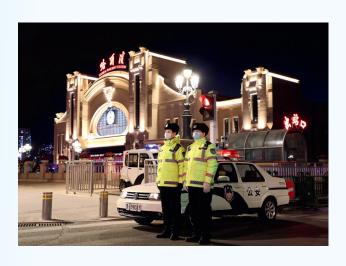
刘凤升:公安交管工作必须坚持以人民为中心的 发展思想,坚持人民至上、生命至上,对影响道路交 通安全的交通违法行为,必须从严治理。针对酒驾、 醉驾交通违法呈现顽固性、反复性和长期性的特点, 哈尔滨交警坚持常态化、全时段、全域管理, 在整治 时间、卡点卡口、对象群体等多层面交叉布控,采取接 力整治、错时出勤、异地用警、机动抽检等多种查缉 方式,"查、押、审、送、验"无缝衔接,查处量同比提 高91%, 涉酒交通事故大幅下降; 重拳打击货车超载, 建立4个县市源头治超站,在市区18条大货车通行主要 通道设置25处固定限货点,组织机动力量,加强夜间 交通秩序管控,30辆警车夜间滚动巡查,精准扼守出 土工地、主要路桥、县乡公路等高危区域,累计查扣超 载货车7194辆,扣留"百吨王"1189辆;有效规范停车 秩序,坚决取缔双排停、多排停;大力倡导"文明车让 人, 靓丽斑马线", 新增30余套自动抓拍设备。推进快 递外卖企业"四统一",对乱穿乱行、无牌无证快递外 卖车辆予以从严治理。采取用重兵、出重拳、施重典 整治方式,"五大战场"获全胜,全年共查处交通违法 行为378.85万起,暂扣机动车1.88万辆,拘留2603人。 只有严管交通,才能让人民群众出行的安全感更有保 障、更加充实、更加持久。

本刊记者: 在政法系统教育整顿试点工作中, 哈尔滨交警怎样解决突出问题, 动真碰硬?

刘凤升: 开展政法系统教育整顿是锻造"四个铁 一般"公安铁军、履行好新时代使命任务的总体要求, 是解决突出问题、纯洁公安队伍的迫切需要。哈尔滨 交警深刻领会教育整顿的重大意义,切实增强责任感 和使命感。在政法系统教育整顿试点工作中,将检视 问题贯穿始终。全警对照四方面55项突出"问题清单" 自我画像、主动认领;抽查事故卷宗329本,下发《整改 推送单》60余份;对机动车销售4S店、检测机构开展业 务抽样调查和群众回访,对服务窗口业务办理影像进 行每日抽查,对个别辅警违规使用数字证书问题,立即 交纪检部门查处。将监督执纪贯穿始终。向社会公布 信访、督察24小时举报电话和网上举报信箱;对三年以 来30件涉法涉诉信访案件、163件督察举报投诉案件 讲行"回头看"。整治顽瘴痼疾,修订出台40份制度规 范,累计形成经验材料45篇。通过教育整顿,交警队伍 得到了洗礼淬炼,队伍精神状态焕然一新,试点工作成 果得到充分肯定。

本刊记者: 今年是建党100周年, 也是"十四五"开局之年, 哈尔滨交警如何服务大局、助力经济发展?

刘凤升:交通管理是社会治理的重要组成部分,交通安全一头连着经济发展,一头连着千家万户,哈尔滨交警将继续以交通事故预防"减量控大"行动贯穿全年,坚持问题导向和目标导向相统一,以科技赋能和警务创新为核心,用我们的新作为、新担当、新形象,全力提高群众在交通出行领域的获得感、幸福感、安全感,倾情打造一座有秩序、有温度的省会城市。



哈尔滨交警将通过防范风险、清剿隐患,实现事 故防治"标准化"新突破,通过排查源头隐患、强化城 区安全管理、加大公路防控、规范事故处置、强化宣 传教育、加强部门协同等六大举措,力争实现事故亡人 数大幅下降的总目标。通过创新方式、精准打防,实现 违法治理能力"现代化"新突破,积极推动治违停、打 酒驾、治超限、管农村、靓丽"斑马线"等交通违法整 治向精准打防转变。通过构建机制、提升效能,实现警 务作战"合成化"新突破,构建多维指调体系、整合路 面勤务、提高处突能力的现代交通警务机制。通过统 筹布局、综合发力,实现交通组织"精细化"新突破, 采取销号治堵点、精细调交通、推广专用道、打造示范 区、缓解停车难,有效提升交通组织水平。通过数据应 用、科技建设,实现智能管控"前瞻化"新突破,增建 电子警察,扩大覆盖规模,加快"云平台"建设,优化通 行策略。通过简化流程,拓展业务,实现交管服务"便 利化"新突破,推进"三个中心"建设,全面实行一次 办、网上办、便捷办。通过提升水平、强化监督,实现 警队建设"正规化"新突破,以新时代"东莱精神"为 指引, 打造正规化、专业化、职业化的"东莱式"科队。

哈尔滨交警将继续发扬为人民服务的"孺子牛"精神、创新发展的"拓荒牛"精神、艰苦奋斗的"老黄牛"精神,勇敢面对前进中的艰难险阻,奋力谱写公安交管事业新篇章,以优异成绩向建党100周年献礼。



《平面交叉路口的规划与设计》连载(八)

第五章 冲突与驾驶任务分析(三)

文|徐耀赐

5.5.3绿灯左转

5.5.3.1驾驶区段

车辆直行在内车道,按照驾驶人行程规划,在前方平面交叉路口必须左转,在直行进入进口道后,驾驶人清楚明视前方交叉路口信号灯显示为绿灯,则绿灯左转时的驾驶区段分为五步,即直行进入进口道、减速、进入路口、准备左转、左转。如图5-1所示。

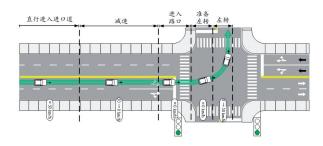


图5-1 车辆在绿灯左转通过路口的 驾驶情节与五个独立驾驶区段

5.5.3.2驾驶区段分析

车辆直行进入此平面交叉路口,在信号灯显示为 绿灯时左转通过交叉路口,可分为以下五个独立的驾 驶区段:

驾驶区段1: 直行进入进口道。

- (1) 保持在车道上的安全位置。左转车辆到达交 叉路口停止线前的某一距离,驾驶人会有行驶在最左 侧车道的反应。
- (2) 判断周边是否有不安全情况。驾驶人必须随时具有防卫驾驶的驾驶习惯,尤其是行驶中的驾驶人必须充分注意前后左右邻近车辆的动态。如观察到自身安全可能受到威胁时,驾驶人应有相应措施。
 - (3) 减速。驾驶人在前方交叉路口左转时, 随着

距离交叉路口愈来愈近,驾驶人应准备刹车与开始刹车的过程,但应注意,正常情况下的减速应是从容刹车情况下的减速,不应有突然减速的情况。

- (4) 认清前方交叉路口物理特性。
- (5) 观察交叉路口的信号灯显示。
- (6) 判定信号灯显示是否即将改变。
- (7) 确认交叉路口是否为行程计划中必须左转的路口。驾驶人可能会误以为前方交叉路口为原先心目中准备左转的路口, 所以驾驶人在路口明视距离内时, 应再一次确认。
 - (8) 持续注意前方交叉路口的信号灯显示。 驾驶区段2: 减速。
 - (1) 保持在车道上的安全位置。
 - (2) 判断周边是否有不安全情况。
- (3) 开始减速。进入交叉路口前,车辆减速是一个持续的过程,目的是为了进入交叉路口停止线前停车,然后等待机会左转。
- (4) 观察车辆停车轨迹。车辆在进入交叉路口前停车, 然后伺机左转, 车辆驾驶人应确认可降速停车的空间与行驶轨迹。
- (5) 与后方减速中的车辆保持安全间距。车辆进入交叉路口前应有减速动作,但也应注意后方跟随车辆是否减速,同时保持安全间距。
- (6) 观察交叉路口的信号灯显示。车辆减速进 人路口前的过程中,应持续观察交叉路口的信号灯显示。如信号灯显示有改变,驾驶人的驾驶动作也应相 对有所调整。

驾驶区段3: 进入路口。

(1) 等待前方车辆左转, 离开路口。车辆要进入

交叉路口时,如前方已有车辆等待左转,则驾驶人应 跟随前车,依序前行。如图5-2(a)所示,A车依序前 行左转, 而图5-2 (b) 中的B车已违反交通法规。

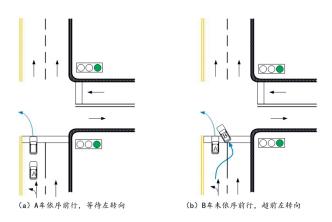


图5-2 依序前行, 未依序前行等待左转比较

- (2) 观察交叉路口的信号灯显示。
- (3)判断是否会与后方跟随车辆产生冲突。主要 指图5-2(b)的状况,必须随时注意后方跟随车辆是 否不依序前行而由右方超越前方车,抢先左转。
- (4) 判断横向道路是否有车辆闯红灯。这是驾驶 人应随时具备防卫驾驶的良好驾驶习惯。
- (5) 进入交叉路口内。确认前方无任何安全隐 患情况,车辆可缓慢进入交叉路口内,然后伺机准备 左转。

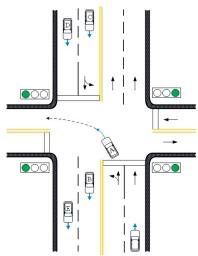


图5-3 A车要左转向应观察相邻对向车道来车间的充足间距

驾驶区段4:准备左转。

- (1) 注视相邻对向车道的来车间距。如图5-3所 示, A车想要左转, 驾驶人必须仔细观察邻近车道对向 来车, B车-C车与D车-E车之间的安全间距, 安全 间距足够方可左转。
 - (2) 观察交叉路口的信号灯显示。
- (3) 判断左转轨迹上是否有危险障碍物存在。注 意车前状况是驾驶人应具备的驾驶习惯。
- (4) 判断是否可能与后方跟随车辆产生冲突。与 图5-2(b)所示类似, 必须防范后方跟随车辆未依序前 行,反而违规由右方超车,抢先左转。

驾驶区段5: 左转向。

- (1) 稍加速使车辆在方便转向的位置。此时驾驶 人已确认横向道路与相邻对向车道没有安全隐患,就 可开始准备左转。
 - (2) 注视前方左转轨迹, 转动方向盘。
- (3) 判断左转轨迹上是否有危险障碍物存在。车 辆左转中,但仍应随时注意车前状况。
- (4) 持续加速。加速的目的是为了快速左转,穿 越对向车道,而后进入左转出口道。
 - (5) 确认前方为正确的车道, 行驶在安全位置。
- (6) 与前方车辆保持安全间距。车辆左转动作完 成后, 应注意前方也可能有其他车辆存在。
 - (7) 判断周边安全情况。

5.5.3.3驾驶任务分析与速度特性

综合前面的各驾驶区段中的驾驶任务,车辆遇绿 灯,要左转通过交叉路口的驾驶任务重点与速度特性 可归纳如表1所示。

结合图5-1与表1,可绘制车辆在遇绿灯左转时,

| 驾驶区段 | 驾驶任务重点 | 速度特性 |
|--------|---------------------------|------------------|
| 直行入进口道 | 清楚认知前方 路口即将左转向 | 可按照限速值行进 |
| 减速 | 降低速度, 停车在停止线下游 | 应降速,直至停车 |
| 进入路口 | 车辆缓慢移动靠近 利于左转向位置 | 速度渐慢,缓行前进 |
| 准备左转 | 观察相邻对向车道来车车流, 伺机寻找合适间距 | 车辆停止, 观察来车 动向 |
| 左转向 | 车辆快速左转 | 左转后, 车辆渐加速 |



其运行速度与所需时间图,如图5-4。由此可见,车辆期间的运行速度变化较大,说明该车辆与其他车辆的互制现象较为突出,需要驾驶人专心驾驶才能顺利完成任务。

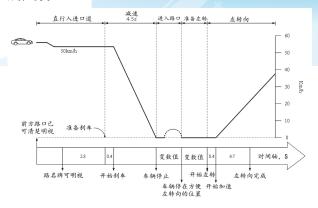


图5-4 车辆在绿灯左转通过路口时的车辆运行速度与时间图

5.5.4绿灯右转

5.5.4.1驾驶区段

某车辆驾驶人在一个平面交叉路口准备右转,则 驾驶人在接近路口的上游必然会选择行驶在最右侧车 道。如图5-5所示,车辆在平面交叉路口遇绿灯右转的 独立驾驶区段分为四步,即直行入进口道、减速、进入 路口、右转。

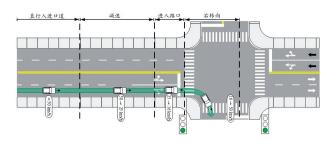


图5-5 车辆在绿灯右转通过路口的驾驶情节与四个独立驾驶区段

5.5.4.2驾驶区段分析

参考图5-5,车辆直行,遇绿灯右转通过交叉路口的驾驶情节可分为以下四个独立的驾驶区段:

驾驶区段1: 直行入进口道。

- (1) 保持在车道上的安全位置。右转车辆在到达路口前,驾驶人必然会将车辆行驶在最右车道。
 - (2) 判断周边是否有不安全情况。

- (3) 减速。驾驶人要在前方路口右转,随着车辆 距离路口停止线愈来愈近,驾驶人必然会注意车辆与 路口停止线的距离而决定何时开始刹车。
 - (4) 认清前方交叉路口特性。
- (5) 观察前方交叉路口的信号灯显示。这是驾驶 人行车接近路口时应保持的良好驾驶习惯,其主要理 由在于信号灯显示不同代表的路权分配意义不同。
- (6) 判定信号灯显示是否即将改变。这是驾驶人接近平面交叉路口应时刻保持的良好驾驶习惯,因为信号灯显示一旦改变,路权分配也随之改变,驾驶人应采取相应的驾驶动作。
- (7) 确认此路口是否为右转的路口。这是驾驶人必须再进行确认的必要动作,以免转错交叉路口耽误行程。
 - (8) 持续注意前方路口的信号灯显示。

驾驶区段2:减速。

- (1) 保持在车道上的安全位置。
- (2) 判断周边是否有不安全情况。
- (3) 开始减速。车辆行进中的减速应保持从容刹车的状态,只有这样驾驶人才能有效掌控自身车辆的行驶轨迹。后方跟随车辆也可从容跟车,有效掌控与前车的安全间距。
 - (4) 注意车辆减速行驶轨迹。
 - (5) 与后方减速中的跟随车辆保持安全间距。
 - (6) 观察交叉路口的信号灯显示。

驾驶区段3: 讲入路口。

- (1) 保持在车道上的安全位置。
- (2) 判断周边环境是否安全。
- (3) 减速至适合右转的速度。
- (4) 判断是否会与后方跟随车辆有冲突。车辆进入路口要右转,必须同时注意后方跟随车辆是否未依序前进等待右转,反而违规由左侧超车抢先右转,如图5-6。
- (5) 观察交叉路口信号灯显示。车辆要通过交叉路口,驾驶人应有随时注意信号灯变化的习惯,例如在信号灯绿灯显示可以右转时,此时信号灯如变为黄灯,在前方无其他车辆阻挡的前提下,车辆尚可从容

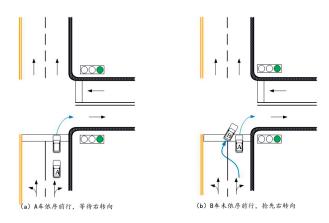


图5-6 后方跟随车辆依序前行、未依序前行等待右转的比较 右转。当前方有其他车辆阻挡时, 驾驶人只能停车等 待下一个允许右转的时机,不应急速变换至左侧车道 而超越前车右转。

- (6) 判断横向道路上是否有车辆可能违反交通 信号灯。车辆右转时,驾驶人需往左仔细观看,注意横 向道路方向有否有其他车辆可能闯红灯。这是驾驶人 即使有合法优先通行路权的情况下,也应随时保持防 卫驾驶的良好驾驶习惯。
- (7) 判断是否可能与左转车辆造成冲突。信号灯 显示为绿灯时,车辆右转也应注意相邻车道对向来车 是否正在左转。
- (8) 判断右转轨迹中是否有危险障碍物。此时车 辆右转,但仍应随时注意车前状况。

驾驶区段4: 右转向。

- (1) 目视右转的道路,准备开始加速。
- (2) 目视右转的道路, 转动方向盘。
- (3) 判断右转路径中是否有危险障碍物。车辆行 进过程中,随时注意车前状况。
 - (4) 判断是否可能与左转车流造成冲突。
 - (5) 持续加速右转。
- (6) 保持在车道中的安全位置。车辆在交叉路口 右转时,在进口道与出口道之间的路面上,大部分并无 指引驾驶人的转弯线或导流线, 所以驾驶人应集中精 神,目视要驶入的出口道,谨慎掌控右转行驶轨迹。
- (7) 判断周边是否有不安全情况。平面交叉路口 的交通状况,远比路段复杂,除车辆之外,也可能有行

人、自行车, 所以车辆在行进过程中, 应时刻注意可能 存在的安全隐患。

5.5.4.3驾驶任务分析与速度特性

综合各驾驶区段的驾驶任务分析,车辆在信号灯 显示为绿灯右转时, 驾驶任务重点与车辆运行速度特 性可归纳如表2所示。

表2

| 驾驶区段 | 驾驶任务重点 | 速度特性 |
|--------|-----------------------|---------------------|
| 直行入进口道 | 确认该路口是计划中 要右转的路口 | 可按照限速值 全速行进 |
| 减速 | 降低车速接近路口 | 从容减速 |
| 进入路口 | 进入适合右转的位置,同时判断何时可安全右转 | 低速右转, 约15至 16kph |
| 右转向 | 稳健右转 | 右转, 然后合理加速 |

结合图5-5与表2,可绘制车辆右转通过交叉路口 时, 其运行速度与所耗用时间历程图, 如图5-7所示。 时间、速度、行驶距离三位一体,同时发生,因此当车 速由50kph降至16kph, 驾驶人的认知—反应时间充 足,那么驾驶人的驾驶负荷度便可减轻。

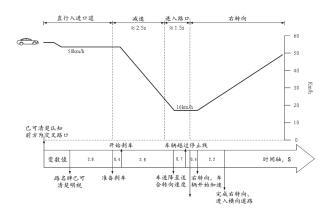


图5-7 车辆右转通过路口的车辆运行速度 与时间历程图

由图5-7可清楚看出,车辆在信号灯显示为绿灯 而右转的情况下,与车辆左转相比,共同点是车辆运 行速度变化趋势皆极为明显, 差异点则在于左转的驾 驶任务困难度明显较高,因为左转车辆必须考虑相邻 车道的车流,是否有安全车距可供左转,所以左转车 辆停车等待的情况较多。

规则教育视角下小学低年级儿童交通安全 教育方法与路径研究

文图 李君 赵洹琪 马金路 朱弘昊

规则意识并非生而有之,需要经过心理的、认知 的、理性的由低到高的过程。厦门大学徐梦秋教授提 出了规则意识形成的几个阶段,8至12岁是个体规范 意识及行为发展的重要时期。这一时期的规则教育 为将来成人后成为遵规则、守秩序的合格公民奠定 基础。本文重点聚焦于这一时期的小学低年级儿童 群体。在以往的研究中,小学低年级学生的规则意识 教育主要是依托《道德与法治》教材,从生活中存在 的各种规则切入到法治意识的培养。小学低年级《道 德与法治》教材中的规则教育选文、主题及呈现特 征,将规则教育的主题划分为,注重生命保护的安全 规则; 注重学校常规的纪律规则; 注重社会秩序的公 共规则;注重自然环境的环保规则等。本文着重研究 安全规则中的交通安全规则教育,以社会心理学中的 社会思维与社会影响理论为基础,特别是依托态度 与行为相关理论中的方法论,提出以小学低年级学 生日常出行特点为核心的内容建构原则以及基于儿童 视角的表达方法,以期为一线的公安交管部门开展 针对小学低年级学生的交通安全宣传教育提供方法 思路及创新路径。

小学低年级阶段是"自我"意识迅速萌发,并在社会中寻找"自我",建立内心准则的关键时期。这里的"自我"在社会心理学中意为"社会中的自我",包括:我们扮演的角色,我们形成的社会同一性,我们和别人的比较,我们的成功与失败,其他人如何评价我们以及周围的文化。因此,为了提升小学低年级阶段的交通安全教育效果,需要尽量抓住关键点,树

立正确的交通安全观和规则意识,同时形成正向引导和良性循环。鼓励儿童在日常生活和学习中不断发现、习得,扩充对交通安全规则意义、知识的认知。

一、小学低年级阶段交通安全宣传教育内容建构的原则

笔者对北京市、昆明市、曲靖市、淮北市、柳州市、柳城县6个市(县)的8所小学进行了问卷调查,共收回有效问卷2135份,发现小学低年级学生最需要的是实用、适合、科学的知识性教育内容(如图1所示)。

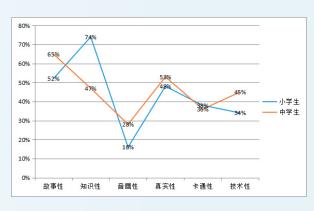


图1 中小学生对不同教育内容风格的喜爱度

对于小学生而言,交通安全知识内容是最根本及最具吸引力的元素。因为小学生对于交通安全知识的好奇与探索,是其接受教育的根本动力,针对小学生的交通安全教育应当将最适合、最实用且最科学的交通安全知识体系融入其中。

小学低年级阶段交通安全宣传教育内容建构必

须符合这一阶段小学生扮演的角色,即符合该阶段 小学生出行特点、日常场景特点以及与监护人的关系 特点。庄丽敏在《规则意识教育在"道德与法治"课 堂中的教学思考》一文中提出一线教师应根据儿童 的身心发展特征,遵循儿童生活的逻辑,循序渐进地 让儿童在不知不觉中养成规则意识。从小学低年级 学生的主要出行类型来看,主要有通学和出游,本文 通过依托中国教育学会在全国200万所中小学校(含 幼儿园) 开展网络问卷调查, 获取有效数据5600万 份。调查发现,超过7成的中小学生通学是由监护人 接送, 主要集中在小学阶段。小学低年级儿童通学的 主要交通方式是步行和乘坐电动自行车。中、短途出 游的主要方式是乘坐私家车或者公交车、旅游大巴 等公共交通工具。因此,交通安全宣传教育内容建构 就必须具有贴近性、典型性以及有效性,从而深化并 补充小学低年级规则教育的内容。

2

3

按照这个原则,课题组对北京、广东、山东、浙 江、江苏等地实地考察,和护学岗交警进行了小组访 谈,对新闻媒体、公安交管自媒体账号报道的311例 案例进行分析, 梳理了小学低年级学生的交通安全宣 传教育的风险点与内容要点。

一是小学生步行安全。步行出行的事故起数最 多,占总数的57.5%。步行时在"横过道路"过程中发 生的交通伤害最多, 应被列入教育重点。重点教育内 容应包括步行并不简单,不守规则的危险行为,看似 不经意的细节往往会造成实际的人车冲突。 危险行 为包括在斑马线或小巷子不经观察横冲直撞、加速 猛跑、中途折返,不使用过街设施,下车后从车前车 后猛跑,过马路玩玩具分心等。

二是小学生乘车安全。事故主要发生在儿童乘 坐私家车及家长驾驶的电动自行车或摩托车时。主要 内容包括乘坐私家车不使用安全座椅, 头手伸出车窗 外,乘坐家长驾驶的电动自行车或摩托车长期与大货 车并行,未认识到大货车转弯有"内轮差",乘坐超 载的电动自行车,追赶正在起步的公交车误入盲区, 乘坐没有营运资格的校车等。

三是其他出行安全。骑行交通事故占小学生交通 事故总数的8%。由于未满12岁儿童对复杂道路交通 环境的应急处置能力较弱,不能骑自行车上路。但现 实中存在不守规则骑行上路发生事故的情况。

此外,一些小学低年级学生会在停车场、小区车 道上逗留玩耍,存在骑滑板车、穿旱冰鞋上路的现 象,也会引发交通事故。

二、小学低年级阶段交通安全宣传教育方法建 构的逻辑

依托社会学理论,本文认为有两种方法建构的逻 辑,即从态度出发影响行为和从行为出发来改善态度。

一是态度影响行为。态度包括三个基本要素: 感 觉、行为倾向和认知。三者形成一个完整的闭环(如 图2所示),即认知影响感觉,感觉驱动行为倾向,行 为倾向再作用于认知(思维)(Kraus, 1995)。在经 典的计划行为理论中阿杰增和菲什拜因提出,个体 的态度、知觉到的社会标准和控制感共同决定行为 意向。态度与观察到的行为存在具体的相关。当主体 的行为是自发做出的时候,态度经常潜在地起作用。 态度改善的有效性在于认知和感觉的一致性。从规 则教育的视角来看,提升小学低年级儿童的交通安 全教育效果是让他们从态度上认知到"我应该这么 做,我这么做对我来说是安全的,如果不这么做可能 会遇到危险, 危险的结果是我难以承受的"。方法逻 辑是让小学低年级学生交通安全知识情景化、具象 化,形成"下意识"遵守规则、"下意识"掌握方法的 自我意识。

二是行为影响态度。态度不仅会影响行为, 行为 也会影响态度。邪恶的行为会塑造自我,道德的行为 也会塑造自我,教育的意义便在于后者。乔纳森•弗 里德曼 (Freedman,1965) 曾做过一个戏剧化的实验 证实道德行为,主动选择而非被迫做出时,会影响道 德思维。如何让小学低年级学生在不受到实际伤害 的过程中,体验到自己要为行为,特别是忽视危险、 放任危险的行为负责? 本文认为在教育过程中应增

强交通行为的体验感,即让小学低年级学生沉浸于相应年龄经常遇到的交通环境、行为中,进行一定的角色扮演,如常见的街道等。针对小学生,通过交通安全教育中的感观、视听元素进行场景还原。同时,通过具体事物或场景的支持,让交通安全认知在小学生的大脑中形成记忆,继而提升交通安全意识。

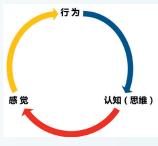


图2 态度三要素

三、小学低年级阶段交通安全宣传教育方法创新路径

根据上述的两个思路,本文针对小学低年级儿童 开展交通安全宣传教育提出了几种方法的创新路径。

一是注重场景化规则教育。小学生中有50%以上的受访者将"学校上课"和"家长教育"作为其接受交通安全宣传教育的重要方式。这说明提升老师和家长的交通安全意识,通过他们改变学生的交通行为将更为可行。

依据态度——行为模型(如图3所示),从接受信息到产生行动过程中,只有信息激活储存在大脑中的知识储备,才能更有效地转化为行动。所以,在教育中要注重提升认知与感觉的一致性。即教育内容激活在日常出行场景中的认知,从而作用于行为。美国、日本、澳大利亚等国家的交通安全教育内容中,多次提及将所学习的交通安全知识和实践相结合。日本提出监护人要带领儿童多次走"通学路",监护人要与儿童讨论道路上可能出现的风险点,鼓励儿童找出道路上的危险并提出如何避免的方法;澳大利亚的"骑车去上学计划"帮助儿童在上学路上了解骑行的交通安全知识等。

二是强化小学低年级学生规则意识的自我感知。规则可以教授,但遵守必须依靠小学低年级学生对于规则意识的强有力的自我感知。从而做到即使没有人监督,甚至是在有负面言行因素的干扰时,依然能够严格遵守规则。因此重点在于建立小学低年级学生对于交通安全规则、安全状况以及不遵守的后果之间的因果逻辑。这里要加强"正反反馈""换位思考"等,特别应彰显游戏互动在小学低年级学生交通安全教育中的作用。通过游戏规则的实践来强化交通安全规则。游戏规则中的奖励、惩罚对应交通行为中的正确与错误,并在适当环节让学生充当规则的维护者,加深规则的自我感知。

8

8

8

三是增加小学低年级学生公众承诺的环节。当人们承诺公众行为并且认为这些行为是自觉做出的时候,他们会更加坚信自己的所作所为。将教育内容与社会议题结合,激发儿童的社会责任感。在小学低年级学生交通安全教育中应注重仪式感,设置结业考核及公众承诺环节。从小培养契约精神,同时,升华学生提升规则意识的社会意义和价值。在英国,交通安全教育学者将社会议题和交通安全教育内容紧密结合,强调儿童的社会属性,激发社会责任感和对公共责任的主动担当精神。

综上所述,规则教育并非狭义的灌输教育或讲授 规则的教育,而是在规则教育的视角下,通过态度、行 为改善的科学方法,强调交通规则的属性及意义,让 小学低年级儿童在自身认知的发展条件下形成交通 规则意识和交通安全意识,从而对一生产生积极的影 响。(作者单位:公安部道路交通安全研究中心)

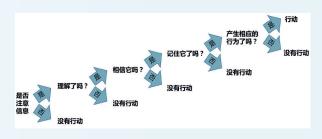


图3 接收信息到产生行动的过程

山西: 搭建交通事故重伤员无差别 急救绿色通道

文图 | 褚万里 杨昆

近年来, 山西省公安厅交通管 理局全力推讲道路交通事故社会救 助基金(以下简称"道交基金")改 革,优化基金运作模式,由原先随着 时间线上的"追"结构性调整为伤员 救治5日后的"等"。搭建"预担保、 快抢救、后付费"的道路交通事故重 伤员无差别急救绿色通道,即只要 是在山西省境内发生交通事故,抢 救费用可能超过1.8万元(交强险抢 救费垫付限额)的伤员,都可接受道 交基金垫付抢救费用的服务。绿色 通道医院为事故重伤员提供24小时 急救服务,同时承诺自抢救之时起5 日内实行"先抢救,后付费"政策, 期间的抢救费用由道交基金垫付, 特殊情况下需垫付5日后的抢救费用 的,由承担抢救任务的医疗机构书 面说明理由,不得再要求伤员家属 必须向医院预付5日内的医疗抢救费 用。这从根本上解决了道交基金"慢 半拍"的问题,极大提高了基金使用 效能,有效降低了交通事故伤员致 死率、致残率。

打通伤员抢救"肠梗阻"

2018年11月, 山西省人民政府



警医联动事故救援应急演练

修订完善了《山西省道路交通事故 社会救助基金管理办法》(以下简称 "新办法"),扩大了救助范围,实 行交通事故伤员无差别救助,每年 增加受益群众4000余人,主要新增 群体为涉电动自行车等非机动车交 通事故伤亡人员。将垫付救助费用 的时间延长至5天(原来为3天),并 将院前急救费用也纳入垫付范围, 每年有近3万人受益。新办法创新了 事故救助基金的管理模式,将道交 基金由政府直接管理改为"政府购 买服务、专业机构运营、全省集中管理、统一政策运作"的管理体制,简化了审批手续,提升了工作效率。同时,将山西省道路交通事故社会救助基金管理联席会议办公室(以下简称"省联席办")设在山西省公安厅交通管理局。

交通事故伤员现场急救涉及应 急消防、公安交管、医疗机构、银保 监等多个部门,如果部门间联动不 及时、衔接流转不顺畅,急救效能就 会大打折扣。为此,省联席办牵头印

发了《"山西省道路交通事故重伤员 无差别急救绿色通道医院"铭牌授 予办法》《道路交通事故应急救援 "四位一体"联动工作机制》,集四 部门合力在全省推广创建道路交通 事故重伤员无差别急救绿色通道医 院,消除了医疗机构抢救伤员的费用 顾虑及伤员识别困难等障碍,从根 本上解决了重伤员抢救梗阳问题。

截至2020年底, 山西省已经将 151家医疗机构建成道路交通事故 重伤员无差别急救绿色通道医院。 根据医疗机构综合实力、急救能力 水平和保障事故重伤员无差别急救 力度的不同,将绿色通道医院等级 由高到低分为A级、B级和C级。交通 事故伤员被送到绿色通道医院后, 医院将按照"先抢救,后付费"的原 则开展快速抢救。公安交警在了解 伤情后, 向医院、救助基金管理人以 及为事故车辆承保交强险的保险公 司发出《道路交通事故抢救费垫付 通知书》。救助基金管理人接到通 知后派出救助基金专管员向医院和 伤者本人或其家属核实抢救费用情 况,并收集相关材料,在24小时(工 作日) 内向绿色通道医院转账垫付 抢救费用。

保证救助基金良性运转

山西省财政部门会同省银保监 部门从2012年开始,严格按照国务院 《机动车交通事故责任强制保险条 例》、财政部及保监会《关于从机动 车交通事故责任强制保险保费收入

中提取道路交通事故社会救助基金 有关问题的通知》等有关规定,每年 从山西省交强险保费的收入中提取 1%-2%的资金注入道交基金,每年 收入5000万至8000万元,为道交基金 实行交通事故重伤员无差别急救奠 定了坚实的基础。但受条件限制,每 年救助支出不足800万元,导致大量 资金沉淀、闲置。新办法和绿色通道 医院授予办法自实施以来, 山西省已 累计为4185名交通事故重伤员垫付 抢救费用1.08亿元,垫付金额呈逐月 上升态势,事故伤员得到了充分有效 的抢救。据统计,2020年度全省交通 事故损伤死亡率同比下降了0.6%,死 伤比同步下降了0.76%, 全省道路交 通事故死亡人数同比下降了12.83%。

依法向交通事故赔偿义务人追 偿资金,也是救助基金的一种来源 途径。根据《民法典》《道路交通安 全法》等法律规定,由道交基金先 行垫付抢救、丧葬费用后, 道交基金 管理机构有权向交通事故责任人追 偿。对此,省联席办加大对道交基金 依法追偿的考核力度,全省各级公 安交管部门、各级人民法院积极协 助基金管理人向交通事故责任人进 行追偿。据统计, 2019年10月至2020 年底,全省累计完成道交基金救助 款追偿1038笔,追回金额达1708.03 万元。

新模式逐渐形成社会共识

交通事故发生后,伤员急需抢 救,而此时事故责任尚不明确、抢救 治疗费用由谁承担尚未确定,易导 致事故当事人之间发生矛盾, 甚至引 发极端事件。道交基金能够及时垫 付医疗费用,从而大幅减少事故矛 盾。2020年, 山西省未发生因交通事 故医疗赔偿费用问题引发的信访案 件。此外,交通事故相关当事人还会 面临高额医疗费用、财产损失、伤残 后丧失劳动能力等一系列问题,实 行交通事故重伤员无差别急救绿色 通道,给了交通事故相关当事人充 足的缓冲时间,极大地减轻了他们 的经济负担,大大降低当事人因祸 致贫返贫的风险。

随着绿色通道医院的建设, 医 院勿需再向交通事故当事人催要抢 救费用, 甚至还会帮助当事人向公安 交管部门和救助基金管理人申请垫 付抢救费用, 当事人对医院和政府 部门都非常感激。2020年度, 山西省 未发生一起交通事故伤亡人员家属 与医护人员的医患纠纷。指路标志 不仅能够提醒交通参与者的交通行 为,还可以潜移默化地改变人们的 生活方式。目前, 山西公安交管部门 在全省各"绿色通道医院"附近的高 速公路出口处和医院周边主干道路 路口处设置"交通事故重伤员绿色 通道医院"指路标志,此举一是能 备不时之需,将交通事故伤员以最 快速度送到最近的医院进行抢救; 二是通过这种醒目、舒适、清晰的可 视信息载体, 宣传交通事故重伤员急 救模式,提高群众知晓度,进一步凝 聚社会共识。

独辟蹊径说交通 服务人民赢喝彩

文图 | 张强

杨鸿胜,1992年参军入伍,在武警宁夏总队服役,2006年转业至银川市公安局特警支队工作,2010年5月调整到银川市公安局交警分局工作至今。入警以来,他干一行、爱一行、钻一行,如今已成为家喻户晓的警官电视节目主持人。因工作表现突出,他曾获得全国援疆优秀民警、全国特级优秀人民警察、自治区"六五"普法先进个人、自治区第六届道德模范等荣誉称号,先后荣立二等功2次、三等功1次。

锤炼技能 提升自身本领

刚转业到银川市特警支队时,杨鸿胜是一名防暴处突队员。为了能够成为一名合格的特战队员,他在新的岗位上从零开始、从头做起,工作训练中不懂就学、不会就练,对自己高标准、严要求,不断突破自我适应新角色。在2008年"5·12"汶川大地震的废墟上,面对余震不断挺身而出的宁夏特警队员中有他执勤巡逻的身影。2009年乌鲁木齐维稳队伍中也有他冒风雪、斗酷暑维护社会稳定孜孜不倦的步伐。

后来由于工作调整,杨鸿胜被分到了交管战线。"当得知要从特警转成一名交警时,我第一时间的想法是,得去一个能迅速掌握交规的业务科室。"杨鸿胜加入交警队伍后,如愿分配到了兴庆区交警二大队,这是一个管辖范围处于城乡结合部的交警大队,也是一个处理交通事故较多的大队,他也因此成了一名事故民警。

"我永远记得自己第一次出警的场面,当时是晚上8点左右,下着大雨,街上除了事故车辆就是我和当事人。"杨鸿胜说,这是一起简单的伤人事故现场,他画现场图整整画了1个多小时,画了撕掉,撕掉了再画。"我都不敢看事故当事人的眼睛,他满是疑惑的眼神,就像



杨鸿胜开展交通安全宣传

是在质疑我事故民警的身份。"就这样,紧张的汗水伴着雨水,杨鸿胜战战兢兢地终于完成了第一张事故现场图。那位事故当事人疑惑的眼神,像一把利剑鞭策着他快速掌握交管业务技能,也为他成为一名交通电视节目主持人奠定了扎实的基础。

勇挑重担 打造品牌栏目

2011年1月,银川交警分局决定与银川电视台联合推出一档交通安全宣传电视专题栏目,并在全交警分局遴选主持人。杨鸿胜凭借过硬的综合素质在选拔中脱颖而出,担任了由他名字命名的栏目《鸿胜说交通》的警官主持人。栏目开办之初,由于他不是专业的媒体人,更不具备专业电视主持人的功底素质,要把这档节目撑起来,

困难不言而喻。

杨鸿胜努力寻找突破口,"在大多数人眼里,警察 都是义正言辞、很威严的样子,但这样却缺乏亲和力。" 杨鸿盛在基层处理交通事故一年多,深切体会到老百姓 更愿意亲近有亲和力的民警,一杯热水、一个"请"字, 总能架起沟通的桥梁。在此启发下, 杨鸿胜与电视台记 者一起试着用接地气且诙谐幽默的语言录制了第一期节 目,节目播出后,观众反映效果很好。

为了让市民熟知出行的安全知识,杨鸿胜给自己的 主持风格定了标准,必须坚持贴近老百姓的生活,讲老 百姓喜欢听的事,关注老百姓关心的话题,他将《鸿胜 说交通》这档日播节目,做到了"天天都有新内容,期期 都有新看点"。为达到这些要求,他放弃双休日、节假日, 日复一日,年复一年,始终坚持在报道现场的第一线,以 "真""实""新""快"的方式,为百姓传递交通安全 知识。《鸿胜说交通》自开播至今已十年时间,共播出了 3700余期,因节目形式新颖,贴近百姓生活,收视率始终 居高不下,已成为一个宁夏交通安全宣传的知名品牌。

担任《鸿胜说交通》主持人十年来,杨鸿胜无数次 缺席了陪伴父母、妻儿的日子, 甚至缺席了父亲离世前的 最后一次见面,却几乎没有缺席过一期《鸿胜说交通》节 目的播出。一次周末凌晨时分,杨鸿胜接到任务要迅速 到达事发现场,可年幼的孩子独自在家没有人看管,杨鸿 胜放心不下,只好把孩子也一起带上采访直播车。同事 埋怨他怎么把孩子带到这样的事故现场, 他没过多解释 就迅速投入了工作,等他忙完回到车上,孩子已经盖着 同事的警服睡着了。

与时俱进 拓展宣传阵地

执勤期间身在事故现场的杨鸿胜,总会耐心地倾听当 事人的讲述,给予对方充分的尊重和理解,合情合理地分 析事故成因,以俏皮暖心的话语解开对方心中的怨气,经 常与他打交道的出租车、公交车司机都亲切地称他为"鸿 胜哥"。十年来,杨鸿胜认真严谨、风趣幽默的荧幕形象渐 渐地走进公众心里,成了银川市民心中的电视"明星"。

2013年10月,在一次采访过程中,杨鸿胜突觉身体 不适,但仍坚持完成工作,随后到医院检查,被确诊为劳 累过度导致的心肌缺血,经主治医生再三劝说才住院。 原本至少一个月才能康复,而他牵挂着工作,只住了半个 月就回到工作岗位。这半个月的时间里, 观众们熟悉的 "鸿胜警官"消失在电视屏幕上,引起了广大市民的关 注,后来当得知他身体不适在住院治疗,很多市民自发 来到医院看望。

随着自媒体时代的来临,杨鸿胜常说"老百姓获取 信息点在哪里,我们的阵地就在哪里",为更大程度、更 加方便快捷地服务老百姓,他开通了"鸿胜来了"抖音 号、"鸿胜大讲堂"微信群。随着粉丝的不断增加,他肩 上的责任也越来越重,除了将专业的交通知识用老百姓 喜闻乐见的方式表达以外,他还利用新媒体阵地给百姓 释疑解惑,利用互联网的优势与老百姓展开了更广泛的 互动,受到年轻网友的称赞与追捧。现在的他又有了一 个新的称呼"两多警官",来单位找"鸿胜警官"聊天的 群众越来越多,在微信、抖音等平台向他咨询交通问题 的网友也越来越多。有群众这样评价他:"听鸿胜警官 说话, 心里面有一种说不出的舒服和通诱。"

作为一名军转干部,杨鸿胜认为"心弱则志衰,志 衰则不达",继承发扬军人优良品质,全心全意为人民服 务,是做好一切工作的前提和动力。他为自己的工作总 结了一句话:"自我加压,服务人民,永不止步。"





由视频感知走向多维感知 ——数智驱动智慧新交管

文 本刊记者 李佳芯 图 海康威视提供



随着科技的发展,智慧交通的出现让行车更有序、更安全,但这离不开一双"慧眼"——视频监控,它在提高道路交通管理水平、减少道路交通事故发生等方面发挥了重大作用。作为视频监控行业的领军企业,杭州海康威视数字技术股份有限公司(以下简称"海康威视")自2001年成立以来,不断提升视频处理技术和视频分析技术,致力于构筑云边融合、物信融合、数智融合的智慧城市。尤其在智慧交通建设方面有着独特而深

刻的理解,为交通管理和出行服务 提供了强大的支撑和实战应用。为 此,本刊记者专访了海康威视公共 服务事业群交警行业负责人邹辉。

本刊记者: 纵观海康威视发展 历程, 视频监控的创新升级经历了哪 几个阶段?

邹辉:海康威视自成立以来, 其发展历程可以总结为在模拟时 代起家、在数字时代超越、开创解 决方案模式、引领行业数智化升 级。视频监控的创新升级主要经历 了看得见、看得清、看得懂三个阶 段。早期,很多公共区域尚处于监 控盲区,该阶段以标清设备为主, 追求从无到有一一"看得见",更 多考虑如何生产出比国外品牌更经 济实惠的监控设备供社会需求方 使用。当视频监控达到一定覆盖量 时,为获得高清图像用于看清更多 细节,便进入第二个阶段,即全面 高清化阶段,也就是"看得清",该 阶段以获得稳定的1080P及以上分 辨率的视频图像为目标。随着人工 智能的发展,人们对视频图像的要 求已不满足于看清, 希望把海量视 频的价值释放出来,以降低视频分 析对人工的依赖,于是讲入第三个 阶段,通过大量人工智能算法,海 康威视为视频设备赋予了各种针对 特征、行为、事件的解析能力,也就 是"看得懂"阶段。

伴随着视频监控由"看得见" 到"看得清"再向"看得懂"升级, 海康威视逐步转型,2017年发布AI Cloud,提出"云边融合"计算架 构,以"边缘感知、按需汇聚、多层 认知、分级应用"为主要特征,走 出了从单一传感器(视频)到多维 传感器、从非智能传感器到智能传 感器的发展路径。2019年提出"物 信融合"数据架构,发布物信融合 数据平台,即通过将物联感知数据 与信息系统数据有机融合,构筑数 据平台。进入2020年,提出"数智融 合",即将人工智能与感知大数据结 合实现感知智能,将人工智能与多 维大数据结合实现认知智能。

本刊记者: 视频监控如何助力 交通安全监管?海康威视怎样对海 量视频监控数据进行解析挖掘?

邹辉: 视频监控是安全防范系 统的重要组成部分,是一种防范能 力较强的综合系统,最大优势在于 信息的全息性、连续性以及非接触 性。目前,道路交通安全监管在向 更细致、更实战的方向发展,以往 的视频监控设备要求采集识别车 牌、车型及流量,现在需要能够识 别更多的细节,比如人脸、驾驶室 特征等。在违法行为采集方面,不 仅局限于闯红灯、逆行、违法变道 等,还包括是否系安全带、接打电 话、失驾人员识别等。近些年,人工 智能、5G、物联网、大数据等技术 取得了快速发展,尤其是人工智能 领域的机器学习、深度学习等算法 技术为视频监控创造了新的使用 场景,能够帮助公安交管部门改变

"人眼盯视频"的传统方式,从海 量视频数据中进行精细化识别,实 时监控道路交通信息,及时发现异 常交通事件,对交通违法行为进行 取证, 进而及时预警引导、降低对 交通的影响,提高交通安全水平。

视频监控智能化已成为行业 发展趋势,海量的视频数据挖掘成 为管理部门提升其决策效率和精 准度的有力辅助。但事实上,因图 像分辨率提升以及点位增加带来 的视频数据增长要大于存储系统 的升级速度,海量的视频数据给视 频监控系统带来了较大压力,如何 解决海量视频数据和有限监控能 力之间的矛盾, 高效利用数据成为 一个课题。一方面,海康威视通过 抽帧存储、动态码率等手段降低对 存储的消耗;另一方面,对于有价 值的数据采用打标签建视图库的 形式长期保存片段型视频,并借助 人工智能解析,把视频中有价值的 信息提取出来,形成特征库、模型 库等"小数据"进行数据保存。

本刊记者: 海康威视有哪些实 战应用满足当前城市交通治理需求? 智慧交通建设给交通安全视频监控 带来了哪些机遇?

邹辉: 视频监控是智慧交通的 基础和关键所在。海康威视在智慧 交通领域有着多年的钻营,目前涉 及城市交通治理的应用包括交通 违法管理、信号自适应优化、交通 问题诊断、AR视频指挥、警情智 慧眼、事故画像、情报研判、态势分 析、事件检测等。

举个例子,过街行人与机动车 相互干扰一直是交通控制与管理的 难题。目前行人过街信号控制系统 主要采用定周期控制,更多地考虑 机动车的通行权,会导致绿灯时间 大量损失。而且,不合理的行人过 街信号控制往往会造成行人过街等 待的时间过长,引发行人违法过街, 导致交通事故发生。海康威视利用 视频识别技术实时检测等待区的 行人数量,实时传输数据到交通信 号控制机,交通信号控制机内置算 法在考虑机动车的必要通行时间和 行人的心理忍受能力的基础上,形 成了一套适合人车交通特性的路段 行人过街感应控制系统。在提升行 人通行权的基础上, 弱化对机动车 通行效率带来的不利影响, 既能够 保证行人安全,又能够实现人、车 通行效率最大化。

智慧交通是未来智慧城市的 基础,"安全、畅通"两大主题直接 决定着人们的生活幸福指数,如何 利用先进的技术手段解决交通安 全风险隐患管控问题、利用好城市 道路资源是智慧交通建设带来的 发展机遇。具体地说,一个是交通 安全领域的预防、预警、研判、治 理手段,一个是针对城市交通组织 的信号自动优化手段和组织优化手 段。主动安全预防预警、车路协同 等都将在未来大放异彩。

以上为精选内容

更多内容请扫码订阅杂志!!!

