道路交通管理

05期
2022年
总第453期
中华人民共和国公安部主管　　中国道路交通安全协会主办

ISSN 1004-504X
码上订阅
零售价：15元

深入推进执法规范化建设 提升交管工作法治化水平

文 | 法轩

近年来，全国各级公安交管部门紧紧围绕严格规范公正文明执法的目标要求，以问题为导向，突出实战引领，强化科技支撑，大力推进执法规范化建设，执法公信力和社会认可度得到极大提升。进入新时代，新的使命任务、新的公众诉求时刻考验着公安交警的依法履职能力，执法规范化建设仍然面临较大压力和挑战。

习近平总书记指出，“全面推进依法治国是关系党执政兴国、关系人民幸福安康、关系党和国家长治久安的重大战略问题”。贯彻落实“全面依法治国”战略，公安交管部门责无旁贷、责任重大、任务艰巨。各级公安交管部门必须深刻认识执法规范化建设的重大意义，清醒认识所面临的新形势和新挑战，把执法规范化建设摆在更加重要的位置抓紧抓好、落实落地。

执法规范化建设事关人民群众切身利益。随着法治理念的深入人心，人民群众对交警队伍执法管理的期待更加丰富多元，不仅注重实体结果，而且关注执法细节。交警的办公室就在马路上，天天与交通参与者打交道，交警执法管理的精度准度，直接关系到人民群众的幸福感满意度。执法规范化建设事关社会公平正义。交警执法量大面广，执法情景、执法形态千差万别，只有不断推进交警系统执法规范化建设，强化法治思维，才能真正把严格规范公正文明执法落实到每一位交警、每一项执法活动、每一个执法环节，更好地维护人民群众合法权益，促进社会公平正义。

交警队伍既是全面依法治国的实践者，也是保障者和推动者。只有牢牢坚持以人民为中心的执法理念，持之以恒推进执法规范化建设向纵深发展，才能切实提升交警队伍执法能力和执法公信力，让法治交管实现新突破、取得新成效。

道路交通管理

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
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　北京市西城区半步桥街甲48号华龙商务楼
邮 政 编 码　100054
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

扫码关注微信公众号

CONTENTS
目录

传播安全知识　构建和谐交通

07　15

本刊特稿

04　公安部推行六项便民利企措施 服务保障物流畅通 促进产业链供应链稳定
05　全国机动车保有量突破4亿 一季度新注册登记新能源汽车同比增加138.20%
06　公安部新修订《机动车登记规定》5月1日起实施
07　公安部部署疫情防控期间保畅通保安全工作

专　题

08　循法而行 依法而治 推进执法规范化建设
10　济南：“3+策略”推进现场执法规范化新提升
12　湘潭：智慧监管助力执法水平再上新台阶
14　温州：打造执法规范化建设新样本
16　泰州：强化法治引领 创新智慧管理
18　针对精神疾病患者驾车执法问题的研究

专　访

22　守正创新 办好群众出行“实在事”
——访四川省公安厅交警总队高速公路二支队支队长郭楠

专家讲堂

26　《平面交叉路口的规划与设计》连载(二十一)
第七章 转角处理与转向车道（七）

科技前沿

30 关于救护车辆管理制度相关法律问题的研究
33 基于微服务架构的综合交通资源智能协同调度系统设计

探　讨

38 浅谈长沙市多场景多模式的交通信号感应控制实践应用
42 交通警察如何提升第一响应能力
46 浅析当前珠海道路建设存在的问题及改善对策
50 对近年来道路交通信访案件成因及对策的研究分析
54 关于进一步推动宁夏机动车驾驶人考试工作的思考与建议

交管视点

58 固本强基 协同共治 守护农村道路交通安全

经验交流

64 昆明：“智慧大脑”助力交通管理精细化提升
66 西安：用心做好“马路文章”
68 定西：绘就车管为民“新画卷”
70 包头：打造新时代“民生警务”品牌

值日警官

72

警队动态

74

交警故事

76 福州高速交警支队：“疫”无反顾 为爱奔赴
78 周运：英勇救火显担当
80 李淑君：交通安全宣传路上的瑰丽“警色”

交管史话

82 交通警务建设——新中国成立后（下）

交通沙龙

84 智能网联汽车如何改变未来出行
86 谈车论驾
88 马路拾遗

警界风采

90 影像视界
92 读书 · 撼人心魄的中国情缘
93 歌曲 · 我们一直在路上

90

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
25页 成都鼎桥通信技术有限公司
94页 公益广告　　95页 本社征订广告
96页 无锡华通智能交通技术开发有限公司

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。本刊已被《中国学术期刊（光盘版）》（中国知网）、万方数据、《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。

公安部推行六项便民利企措施 服务保障物流畅通 促进产业链供应链稳定

为认真贯彻党中央、国务院疫情防控决策部署，坚定不移贯彻落实“外防输入、内防反弹”总策略和“动态清零”总方针，落实全国保障物流畅通促进产业链供应链稳定电视电话会议精神，公安部推出疫情防控期间 6 项便民利企措施，保证疫情防控物资、民生物资、产业链供应链生产物资和春耕生产物资等重点物资运输车辆便利通行，服务保障物流畅通，促进产业链供应链稳定，维护正常生产生活秩序。

推行重点物资运输车辆交管业务“特事特办”。严格落实保障物流畅通促进产业链供应链稳定工作要求，对重点物资运输车辆，实行交管业务“特事特办”，开通专门窗口，积极提供集中办理、上门办理等服务。开设重点物资运输“绿色通道”，严格执行全国统一的通行证制度，协助相关部门对持证货车快速检疫、快速放行，最大限度保障通行便利。

推行疫情防控车辆人员牌证“急事急办”。开通应急业务窗口，对支援疫情地区的救护、防疫和运送防疫物资等车辆和人员，实行急事急办、专人专办，全力保障疫情防控车辆和人员第一时间投入疫情防控工作。设立专线服务电话，接受疫情防控加急业务咨询求助、预约，对接服务需求，做好服务保障。

推行机动车检验等业务“延期办”。针对近期聚集性疫情点多、面广、频发的特点，在全国推行交管业务“延期办”措施，即日起，对机动车逾期未检验、驾驶证逾期未换证、未审验的，统一延长 3 个月办理期限，7 月底截止，最大限度减少群众出入人员密集场所。延期办理期间，对机动车逾期未检验、驾驶证逾期未换证、未审验的，不予处罚。同时，对互联网服务平台预选号牌号码有效期和学习驾驶证明有效期，一并予以延长 3 个月，保证群众正常办理车辆登记、学习驾驶技能。

推行驾驶证期满换证业务“容缺办”。为减少群众到医疗机构交叉感染风险，各地公安交管部门可结合本地疫情防控实际，实行驾驶证期满换证容缺办理。对申请人暂时无法提供身体条件证明的，先予办理驾驶证换证，允许申请人在疫情结束后补交身体条件证明。对实行驾驶证期满换证“容缺办”的地方，将开通互联网服务平台容缺办理功能，方便群众网上办理换证。

推行交管窗口业务“便捷办”。统筹做好疫情防控与窗口服务，在严格落实窗口单位疫情防控要求基础上，科学安排窗口，优化服务流程，做好业务引导和秩序维护，推行提前预约、引导分流、延时服务、周六日服务等措施，保证群众便捷办理。积极推行在交管业务办事大厅应用自助服务终端，便利群众自助、快捷办理业务，实现业务有效分流，避免排队等候。

推行 34 种交管业务“网上办”。全面应用互联网服务平台和“交管 12123”手机 App，推行补换驾驶证、补换领号牌、申领临时号牌等 34 种业务网上办理，减少“面对面”办事，降低疫情传播风险。增设业务受理、语音电话等坐席，保证网上业务及时受理、及时办结，提升群众网上办事体验。

全国机动车保有量突破4亿 一季度新注册登记新能源汽车同比增加138.20%

据公安部统计，截至 2022 年 3 月底，全国机动车保有量达 4.02 亿辆，其中汽车 3.07 亿辆；机动车驾驶人 4.87 亿人，其中汽车驾驶人 4.50 亿人。2022 年一季度全国新注册登记机动车 934 万辆，新领证驾驶人 775.8 万人。

机动车保有量突破 4 亿辆，一季度新注册登记 934 万辆。截至 2022 年 3 月底，全国机动车保有量达 4.02 亿辆，汽车保有量达 3.07 亿辆，占机动车总量的 76.37%。一季度新注册登记机动车 934 万辆，其中汽车新注册登记 657 万辆，摩托车新注册登记 271 万辆。

新能源汽车保有量达 891.5 万辆，一季度新注册登记 111 万辆。截至 3 月底，全国新能源汽车保有量达 891.5 万辆，占汽车总量的 2.90%。其中纯电动汽车保有量 724.5 万辆，占新能源汽车总量的 81.27%。一季度新注册登记新能源汽车 111 万辆，占新注册登记汽车总量的 16.91%，与去年同期相比增加 64.4 万辆，增长 138.20%，呈高速增长态势。

79 个城市汽车保有量超过 100 万辆，20 个城市汽车保有量超过 300 万辆。截至 3 月底，全国汽车保有量超过 100 万辆的城市共有 79 个，与去年同期相比增加 7 个。其中，汽车保有量超过 200 万辆的城市 37 个，超过 300 万辆的城市 20 个。北京汽车保有量超过 600 万辆，成都、重庆汽车保有量超过 500 万辆，苏州、上海、郑州、西安汽车保有量超过 400 万辆。

机动车驾驶人数量达 4.87 亿人，一季度新领证驾驶人 775.8 万人。全国机动车驾驶人数量达 4.87 亿人。其中，汽车驾驶人数量为 4.50 亿人，占驾驶人总数的 92.33%。从驾驶人驾龄情况看，驾龄不满 1 年的驾驶人有 2685 万人，占全国机动车驾驶人总数的 5.51%。一季度，全国新领证驾驶人数量 775.8 万人。

网上办理车辆和驾驶证业务 2146 万次。2022 年一季度，为做好常态化疫情防控工作，各地公安交管部门继续大力推行 31 项交管业务“足不出户”网上办。全国网上办理补换领驾驶证行驶证、发放临时号牌等业务 2146 万次。其中，发放免检电子标志 862.8 万个；补换领驾驶证、行驶证等 563.3 万个；网上发放临时号牌 393.2 万副；开展线上满分审验教育 326.7 万人次。

图 / 赵雅丹

公安部新修订《机动车登记规定》5月1日起实施

公安部新修订的《机动车登记规定》（公安部令第164号）自2022年5月1日起实施。此次修订坚持以人民为中心，统筹发展和安全，进一步改革完善机动车登记制度，推出更多便民利企新措施，进一步健全重点车辆安全准入机制，严密交通管理执法监督制度，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

推行5项便捷办理机动车登记新措施

此次修订固化公安部近年来已推出的交管改革措施，推进改革成果制度化、法治化，并回应群众新要求新期待，再推出5项便利机动车登记新措施。

一是推行私家车新车上牌免查验。会同工业和信息化部5月底前在10个城市试点开通国产小客车注册登记生产企业预查验，实行新车出厂时查验车辆，生产企业与公安交管部门共享车辆信息，群众办理注册登记时免予交验机动车。积极推行互联网登记服务新模式，实现网上售车、网上选号、网上登记，便利群众快捷上牌，助力汽车行业发展。在试点基础上，全国逐步推行。

二是推行小客车登记全国“一证通办”。对在户籍地以外办理小微型非营运载客汽车注册登记的，申请人可以凭居民身份证“一证通办”，无需再提交居住证明。对于已经实施小客车总量调控的地方，仍需按当地政策执行。

三是推行车辆信息变更“跨省通办”。对变更货车加装尾板、残疾人用车加装辅助装置、小客车加装行李架等情形，群众可以在车辆所在地申请办理，无需返回登记地验车。

四是推行申请资料和档案电子化。实行申请资料电子化采集、档案电子化管理，机动车转籍信息网上转递，实现交管业务办理“减环节、减材料、减时限”。

五是推行部门信息联网共享核查。与税务、银保监、交通运输等部门信息联网，共享车购税、交强险、营运资质等信息，群众办理业务时免予提交相关证明凭证。

强化“两客一危”等重点车辆源头监管

此次修订坚持防风险保安全，突出重点管理，突出隐患治理，进一步严格重点车辆准入管理，从源头上预防道路交通事故，保障人民群众生命财产安全。

严格“两客一危”重点车辆登记审查，对登记使用性质为危险货物运输、公路客运、旅游客运车辆的，公安交管部门与交通运输部门联网核查运输资质，加强部门协同，严格规范管理。

严格嫌疑调查，对机动车登记发现车辆涉嫌非法生产、拼装、改装、被盗抢骗等嫌疑的，公安交管部门启动调查程序，严格追究其违法违规责任。

健全交通管理执法监督制度机制

此次修订围绕巩固提升公安队伍教育整顿成果，坚持全面从严治警，完善执法监督机制，提

升公安交管执法规范化水平。进一步加强对车辆管理所、登记服务站办理车辆登记查验、牌证发放等工作监督管理，对违规办理机动车登记、为不符合标准车辆上牌的，严格责任追究。

为保证《机动车登记规定》顺利实施，公安部加强组织部署，制定专项工作方案，组织修订配套工作规范和技术标准，指导各地公安交管部门做好信息系统升级、硬件设施改造、制度流程调整、政策宣贯培训等实施准备，加强监督检查，抓好贯彻落实，确保精准落地、严格实施、取得实效。

公安部部署疫情防控期间保畅通保安全工作

为认真贯彻落实党中央、国务院疫情防控决策部署和全国保障物流畅通促进产业链供应链稳定电视电话会议精神，公安部于 4 月 20 日下发通知，要求各地公安机关毫不动摇地坚持“外防输入、内防反弹”总策略和“动态清零”总方针，在严密防范疫情外溢蔓延扩散的同时，在属地党委政府的统一领导下，积极会同有关部门保物流畅通、保产业链供应链稳定、保春耕生产、保人民生活供应，全力服务好民生和经济社会发展。

通知要求，各地公安机关要建立完善省际间警务协作应急处置机制，加强对路网交通运行态势的全时段、全覆盖、全方位监测，及时预警、及时核查、及时处置突发警情，全力保障道路交通的安全畅通。积极配合相关部门优化防疫检查站点设置和交通组织，完善检查流程，提升检查效能。严格执行全国统一的货车通行证制度，配合实行货车驾驶人“即采即走即追”闭环管理，优化进城通行管理政策，疏通进城、下乡“最后一公里”，便捷城乡物资配送。

通知强调，要继续推出“网上办、掌上办、延期办、容缺办”等措施，及时主动公布防疫通行管控措施，便捷企业办事，方便群众出行。统筹好安全与畅通，依法严查酒驾醉酒、涉牌涉证、超员超速等违法犯罪行为，预防和减少道路交通事故发生。坚持理性执法、宽严相济，对涉及防疫应急、民生物资和春耕农资等运输车辆的轻微违法行为，以教育警示为主。对盗车、偷油等违法犯罪依法坚决打击，全力维护社会大局稳定。

图 / 杨晓东

专 题 Special Topic

循法而行 依法而治
推进执法规范化建设

策划执行 | 本刊编辑部

严格规范的执法既是执法工作的应有之义，也是人民群众的合理期待。交警作为交通管理和基层业务的窗口，与人民群众联系十分紧密，因此，交警执法过程的一点一滴直接影响公安机关乃至党和政府的整体形象。为积极适应新形势新任务，满足人民群众的新要求新期待，各地公安交通管理部门始终把公平正义作为执法工作的生命线，坚持问题导向，不断完善创新工作机制，夯实法治基础，提升队伍执法质效，推动公安交管规范执法工作不断升级，全力以赴创造良好的交通秩序和安全环境，迎接党的二十大顺利召开。

本期专题刊发山东济南、湖南湘潭、浙江温州、江苏泰州公安交通管理部门坚持法治理念法治思维，着力提升执法规范化水平的工作亮点及经验，并刊发对精神疾病患者驾车执法问题的研究文章，供参考。

济南：“3+策略”推进现场执法规范化新提升

近年来，山东省济南市公安局交警支队坚守执法为民初心，积极践行“靠前一步、主动作为”工作理念，锚定“执法无投诉、办案无瑕疵”工作目标，以规范执法活动为重点，以流程再造强基础，以练兵比武提素质，围绕执法标准、执法管理、执法能力建设实施“3+策略”，全面推进标准化警务建设，持续推进济南交警执法规范化建设提档升级。

完善执法标准 让现场执法更有遵循

济南交警支队始终坚持标准化引领规范化的理念，将执法标准细化到手指和语言，为解决执法难题、化解执法风险、提升执法公信提供制度支撑。

针对交警执法面临的新形势、新问题，支队联合山东大学，梳理涉及交警执法的法律法规、国家标准、经典案例和理论研究成果，融入济南交警多年的文化建设积累，历经一年多时间，创制了《济南交警执法通例》，实现了“一册在手，执法有循”。目前，《济南交警执法通例》已被列为山东省交警总队实战大练兵指定教材，被指定为山东警察学院交通管理工程专业辅助教材，标志着济南交警执法标准化体系建设迈上了新台阶。

为统一证据要求，严格办案流程，支队紧盯现场执法中存在的问题，先后制定执法办案操作规程、执法指引和裁量标准 33 件，既规范了执法行为，提高了执法效率，也避免了人情案、关系案的发生。同时，还制定了《道路交通违法行为快速办理工作规定（试行）》，以法律手段扩充适用范围，在提高执法效率、节约执法成本的同时，提高了群众的满意度。

2020 年 11 月以来，济南市区范围内危险驾驶案、交通肇事案及交通管理类行政拘留案件全部由支队独立承办。为统一刑事强制措施适用条件和行政拘留标准，配套制定“四规范、三标准、两规定”的同时，支队先后对执法办案系统和交通管理综合应用平台相关流程进行本地化再造，将执法标准融合植入工作流程，防范裁量尺度不一和过程失管漏管的问题，有效推进执法办案质量、办案效率的“双提升”。

强化执法管理 让现场执法更加规范

只有执法管理的“笼子”扎紧了，民警才能做到“心中有戒”。济南交警支队把握新时代公安执法

权力运行特征，坚持信息技术智能辅助与法制保障并重，不断完善一体化执法监管机制，规范易出现问题的现场执法活动。

搭建多网融合的智能化执法管理系统，实现现场执法活动全流程监督。支队坚持向数据要管理、要监督，研发“数据围堰”执法管理平台，将酒精呼气检测等 8 个执法办案系统的数据全部接入，对执法关键环节数据与预警阈值进行比对，实现日常执法数据即时分析监测、即时自动推送，实现由事后监督向事前监督和过程监督转变。自今年以来，系统累计推送督办预警数据 1300 余条，有效规范了一线民警执勤执法行为。截至目前，行政复议和行政诉讼案件数量在连续两年下降的基础上较去年同期又下降了 50.65%。

创新警务装备智能应用，辅助现场执法提质增效。支队始终秉持“抓记录仪使用就是抓规范执法、就是抓队伍管理”的理念，持续推动执法记录仪硬件设备和管理平台智能化水平的改造提升。在山东省交警总队的考核中持续名列第一，重点违法检查率达到 90% 以上，匹配率达到 100%。支队还研发了集低温保管、分级授权、GPS 定位等多功能于一体的血样送检保管箱，在保证血样保管条件的同时，实现了血样提取、送检全过程的无缝监管，得到执法办案民警的一致好评。

落实专兼职法制员制度，为现场执法“保驾护航”。为落实重大执法决定法制审核制度，济南交警支队出台了《关于加强法制员队伍建设工作的意见》，前移执法管理关口，聘任了 75 名专职法制员和 113 名兼职法制员，明确了法制员的 13 项工作职责和 7 类必评案件。自 2021 年以来，法制员通报督促整改执法问题 1100 余起，实现了执法所队全覆盖，重要执法全审核。以往出现问题较多的大货车现场执法不规范情形同比下降 19%，涉酒案件现场查处不规范情形同比下降 37% 以上。

提升执法水平
让现场执法更有底气

济南交警支队坚持聚焦主体能力，开展以现场执法流程为主要内容的实战练兵，培育警队的执法自信，提高执法质量。

全警练，让民警学会执法、敢于执法。支队制定了《支队 2020 年至 2022 年全警实战大练兵实施方案》，按照“练备战、战为练”的方针，明确 9 大类 40 余项训练内容。2021 年以来，通过警务通推送“每周一学”试题 55 期、执法指导及执法答疑学习素材 90 期，民警在线学习答题 5 万余人次。同时，推广微课堂讲授、微视频教学，去年开办“执法微课堂”13 期、制作执法微视频 42 个，开启了密集高效的“三多两微”执法培训新常态，全警执法素质稳步提升。

带头练，让队伍重视执法、善于执法。为给民警规范现场执法行为带好头，支队在全体干部中叫响了“全警练兵我先行”的口号。在多个业务面比武对抗中，各单位负责人都带头上阵，直接参与到交通事故现场勘查、醉酒案件查处和刑事案件办理中来。通过深度参与执法，干部更加深入掌握了队伍在现场执法中存在的问题和困难，带头营造了重视执法、钻研执法的良好氛围。

专业练，让法制保障服务执法、融入执法。提高法制队伍的法律素养、执法管理水平和保障服务能力，是提升整个队伍执法能力的关键。支队制定了《2021 年法制练兵比武工作方案》，对标“全省最优、全国一流”，抓重点、补短板、强弱项，先后开展了实战练兵、网上练兵、案卷评比、微课程竞赛和现场对抗五个科目的法制岗位大比武。分管大队干部、法制科负责人及专兼职法制代表共 120 人参加了比武竞赛。通过系列比武，拉练了法制队伍，促进了法制保障与实战需求

的深度融合。

规范执法一直是济南交警的生命线。济南交警牢固树立主业意识，增强执法定力，全面提升严格规范公正文明执法水平，让人民群众在每一次执法中都能感受到公平正义，以更高标准、更严要求、更强措施不断拓展执法规范化建设的深度、广度。（文图 / 邢吉军 王林）

湘潭：智慧监管助力执法水平再上新台阶

交通违法行为是影响道路交通安全、畅通、有序的重要因素，交通执法是保障交通畅安、避免和减少道路交通事故发生的重要手段。为有效实现对交警路面执法、电子警察非现场执法以及交通违法处理等行为的全方位监管，湖南省湘潭市公安局交警支队依托执法管理中心建设，以“全系统规范执法、全流程监督管理、全方位服务保障”为着力点，切实发挥执法信息化的支撑作用，有效维护一线民警执法权益，违法违纪、投诉数量明显下降，队伍正规化、执法规范化建设水平明显提升。

聚合资源 建设全系统执法管理中心

湘潭交警支队建立了由法制部门牵头，从车管、驾管、事故、纪检等部门抽调专干集中办公的交警执法管理中心（简称“执法中心”）。通过执法中心重塑执法监管形态，推动执法管理力量融合、资源整合、手段聚合，实现交管执法由事后监督向事前事中监督转变，由网下监督向网上网下融合转变，由单一监管向部门联合监管转变。

支队通过实行“执法中心牵头总揽、业务科室分线监管、办理单位定岗监督”的三级监管机制，落实现场督查、视频巡查、网络筛查、随机抽查等措施，形成齐抓共管的“大法制”工作格局。同时，建立支队、大队、中队三级执法管理体系，对系统预警数据逐一核查，除每日实时在线督办核查外，还编发周报、月报、专报以及专项评估报告，实现“横向到底、纵向到边”“事事有人管、环环能闭合”。

依托执法中心，支队通过分析

查实的异常数据，针对执勤执法过程中常见的执法不严、执法不公以及监督、整改不到位等问题重点领域和关键环节，先后制定出台了《查处酒后驾驶车辆违法行为工作规范》《涉案车辆管理工作规范》等执法规范性文件50余部，进一步细化执法流程和操作规范，规范重点岗位、关键环节的执法行为，让民警知道“干什么、怎么干”。

科技赋能
打造全流程智慧执法监督平台

近年来，公安部陆续出台的一系列简化办案流程等便民措施带来了新的监管难题。湘潭交警支队主动对接公安交通管理综合应用平台和“道安监管云”平台，围绕城市治堵、事故预防、“放管服”等交管中心任务，开发完善了移动警务通、涉案车辆管理系统、酒精测试仪器管理系统、执法记录仪管理系统和执法办案系统，并融合规范执法实战练兵系统、处罚中心视频分析系统和市长热线投诉数据，组建了智慧执法监督平台（简称“智慧监督平台”）。执法中心还依托该平台形成了集“预警、接收、处置、反馈、通报”等于一体的闭合执法监管流程。

为加强非现场执法监督，支队通过智慧监督平台开展非现场执法合理性分析，实现对执法风险异常的实时感知，将存疑的执法问题在群众感知前预判解决。同时结合群众投诉、事故预警、交通流量等数据分析，将应用范围进一步拓展至事故预防、交通组织、勤务安排等。落实“一人一证一IP”制度，建立重点业务岗位人员“足迹档案”，实现人员系统操作情况实时记录追踪。通过对窗口视频进行分析，排查黄牛、“买分卖分”嫌疑人。在充分应用“道安监管云”车驾管业务监管系统基础上，深度挖掘车驾管“放管服”业务数据，创建车驾管业务分析模型，实现车驾管以及处罚窗口的精细化监管。

对于刑事行政案件办理，支队打通了交警、公安执法信息系统间的数据通道，实现案件信息互联共享以及案件移动端审核审批，提高了办案效率。此外，对案件从接报警、现场处理、检验鉴定到案件办结以及卷宗归档等进行全流程无缝隙监管。打通交警、财政、停车场三方数据块垒，建立联合监督新模式，通过系统自动发送短信提醒当事人。实现涉案财物管理的规范化、智能化，做到涉案财物从执法办案到流转处置的全方位监督。

通过智慧监督平台，支队对民警执法数据以及学习培训等情况进行自动分析，生成规范执法指数画像，为开展教育培训、调整勤务模式、严格管理队伍提供参考。在此基础上，对路面拥堵指数、电子警察应用、车辆企业源头管理、民警执法技能、辖区交通事故发生等多维度开展智能评判，对勤务大（中）队执法规范化指数评分排名，并依据排名环比情况，及时整改执法短板弱项。同时，将平台监管结果与执法质量考评、执法过错责任追究相结合，让执法监管“有牙齿”。

全域感知
提升执法监管智能化水平

湘潭交警支队根据公安部“情指勤督”现代警务模式的要求，在数据分析时细分场景、用户，形成认真采数据、规范管数据、主动用数据的良性循环，实现执法过程全面预警、预测、预防和闭环监管，有效提升执法监管的智能化水平。

目前，智慧监督平台已全面接入、整合各类交通运行数据、交通参与者基础数据、执法执勤过程中的交管业务数据、非现场执法设备采集的交通违法数据以及违法处罚、刑事行政案件、执法记录仪、酒精测试仪、群众各类投诉等数据50余亿条，通过预设分析模型进行跨部门、跨数据碰撞分析，深入发现异常数据背后的违纪、违规、违法行为，将防火墙“关口前移”，

保持交警队伍严管高压态势，实现队伍管理“疾病”早发现、早预警、早诊断、早治疗。基于智慧监督平台对各类数据的归类、汇总、比对，再根据预警产生的次数、业务办理的类型，自动生成热点岗位、高危业务办理窗口的热力分析图。并通过分析历史趋势、比对横向差异，主动发现潜在问题，让“静默”的信息“开口说话”，从而实现对交警业务的全方位、无死角综合预警监管，为监管部门有针对性地开展预防和监督工作提供指引。

此外，支队通过平台梳理与人工分析相结合的方式，在系统自动筛选海量数据的基础上，经人工比对和核验，灵活运用视频监控、人脸识别等系统获取各类情报线索，做到情报制导、精确打击、精准防控，进一步锁定可能存在的违法信息。（文 / 胡红章 图 / 颜宁）

温州：打造执法规范化建设新样本

近年来，浙江温州交警牢固树立以人民为中心的执法理念，不断改革创新，完善体制机制，强化科技支撑，提升执法素养，着力解决群众反映强烈的执法突出问题，有效促进执法质效提升，努力打造温州交警执法规范化建设新样本。

流程再造 提升群众办事效率

“真没想到，车子刚被查扣，用手机线上办理就能把车子取出来了。”前不久，温州市民王先生开着未年审的车辆上路被交警查获，车辆被扣留，这可把马上赶飞机出国的他急坏了。可听到交警说可以用手机通过温州交警微信公众号平台申请办理后，他非常高兴，在民警的指导下，仅用了 5 分钟就完成了违法处理申请。王先生使用的就是温州创新交警推出的“交通违法一般程序微信快办系统”，该系统自上线以来已成功受理并完成近 6 万起快办业务，群众好评如潮。

针对一般程序交通违法行为处理量大面广、投入警力大、群众不方便、案卷不统一等问题，温州交警主动求新，依据《公安机关办理行政案件程序规定》，结合本地交通违法处理的实际情况，自主开发了“交通违法一般程序微信快办系统”，于 2020 年 7 月下旬正式上线。以往违法车辆或驾驶人的驾驶证在现场被交警查扣，需要到交警队接受处理，整个过程要 40 分钟（不含在途与等候时间），如今只要通过手机提交一般程序处罚所需要的证据材料，并拍摄上传承认违法事实的视频，就可以在网上申请快速办理，5 分钟内就可以完成。“快办系统”推广后，有效节约了窗口办事时间，减少群众往返跑。该系统得到了浙江省公安厅的充分肯定，并在省内试点推广。

数字驱动 打通数据壁垒

近日，温州市民郑先生收到温州鹿城法院寄送的准予执行裁定书及敦促自动履行告知书。告知书提示他，须及时自动缴纳交通违法罚款及加处罚款，否则将承担法律责任，文书上还附有缴款二维码。当

得知不缴交通违法罚款会被禁止乘坐飞机、高铁，开车上不了高速公路，而且还可能被列入失信人员名单，郑先生意识到问题的严重性，第二天就缴纳了罚款和滞纳金。

从 2021 年 7 月 20 日开始，温州交警会同法院，通过开展“行政强执”+“凤凰行政智审 2.0”一体化协作，对交通违法行为人接受处罚后逾期不缴纳罚款的行为启动申请法院强制执行程序，不仅对当事人给予限制高消费处理，必要时还纳入失信被执行人名单，影响个人征信。该系统上线后，实现行政相对人通过互联网发起违法处理申请，行政机关在线调查核实，及时作出行政决定后通过互联网送达相关法律文书，此举为电子化案件管理提供了数据支持，也为解决“行政强执”难点提供了可行方案。

法院则搭建数据通联“高速路”，鹿城法院通过“行政强执”+“凤凰行政智审 2.0”试点开展一体化协作，申请材料数字化对接，使行政催告、非诉审查、裁定执行、司法催缴跨部门联动成为可能，打破了数据壁垒，让温州交警内部系统的行政处罚数据与嵌于浙江法院一体化办案办公平台的“凤凰行政智审 2.0”无缝衔接、内外交互，形成了行政立案、调查、决定、催告、司法审查、执行的跨部门协同闭环。2021 年 12 月至 2022 年 2 月，通过此机制一般程序缴款率达 96.3%，该应用还入选了 2021 年“温州市数字法制十大场景应用”。

针对涉案车辆管理数量大、保管场地散、处理环节杂等问题，温州交警还建立了“全流程数字化闭环式”监管机制，对停车场进行标准化、规范化、数字化、系统化管理，打造智能化、信息化的涉案财物管理“铁公鸡”App，实现了暂扣车辆“入库、保管、出场、支付结算”所有环节线上办理，方便基层、服务群众的同时还有效杜绝了监管漏洞、执法风险、队伍隐患问题。

全面监管 强化落实培训考核

在执法规范化建设工作中，温州交警全面落实重点工作，提前谋划布局，精准制定全市交警执法质量考评办法，充分发挥考核指挥棒作用。一是加强重点关注，将案件质量、执法音视频、违法网办和快办率、超期未执行和未裁决等考核重点纳入四色预警。二是强化日常监督，每月发布执法监督通报，公布每月执法扣分情况，督促各交警大队重视执法质量考核。三是紧盯重点任务，自行研发完善 21 个执法异常数据监管模块，对异常业务办理、异常执法流程进行智能分析、自动预警，实现温州交警执法办案问题零通报。

2021 年，累计下发各类执法指导意见 13 期，明确全市交警包括危化品职责不清等疑难问题。组织全市交警交通违法查处红蓝对抗比武，并选派代表参加 2021 年度浙江省交通违法查处比武竞赛，取得优异成绩。专门成立了温州市交通管理法律专家组，研讨实战中出现的执法难题，为基层交管执法工作提供有效指导和支撑。针对交警“工学矛盾”，实行网上学考与实操

实练同步推进，重点对全市酒驾案件办理、执法监督、新行政处罚法的执行、审计整改等内容进行岗位练兵培训，通过持续不断地教育训练，打造素质过硬的一线执法队伍。2021 年共开展了 24 期执法练兵活动、参训民警 1800 余人次。

目前，温州交警围绕“三能”主题教育，深入贯彻人民至上、生命至上的工作理念，谋深谋实谋细“源、融、亲”三型警务，以“社区交警”模式为载体，做深执法监管，做实执法服务，做细执法指导，推进全市交警执法规范化水平再上一个台阶。（文图 / 王田维）

泰州：强化法治引领 创新智慧管理

近年来，江苏省泰州市公安局交警支队坚持以法治公安建设为引领，以深化执法规范化建设为主线，精心优化顶层设计、强化实战引领、创新执法理念，坚持向改革要动力、要活力，向创新要警力、要战斗力，系统谋划和推进执法规范化建设提档升级，执法质量、执法效能、执法公信力得到有效提升。

优化顶层设计 构建执法规范化新格局

支队党委不断强化法治建设政治自觉，坚持在学懂、弄通、指导、做实执法规范化建设工作上下功夫，带头集体学法，将全警学法任务和目标纳入每月绩效考核项目。支队就《江苏省电动车管理条例》实施提请市政府发布通告，切实把严格规范公正文明执法落到实处。

环境越复杂，任务越繁重，越要更好发挥法治的规范、引领、保障作用。支队牵头完成的《泰州市道路交通安全条例》，为打击“黄牛”买分卖分等违法行为提供强有力的法律支撑。在推动《条例》施行的同时，支队还制定下发配套实施方案和宣传推广方案，印制配套“交通安全违法行为处理对照表”，方便一线民警操作应用；开展“万人答题、遵法守法”、《学习园地》等配套宣传活动，提高群众对交通安全法律法规的知晓率。为提升道路交通事故预防的科学性，支队探索建立的亡人道路交通事故“三个一”调查工作机制，被列入江苏省公安厅坚决遏制重大道路交通事故 10 条措施。研究制定了 20 条工作规则，下发 43 个规范文件，汇聚各业务部门和执勤大队力量，统筹推进支队执法管理中心建设，建立了以法制大队为主导、各大队法制员为骨干，基层大队办案组为支撑，形成了深入一线、体系完整的法治管理队伍，共同分析研判交警全业务执法工作质态，共享大数据研判分析结果，实现全市交警工作法治化、执法规范化、监管智慧化、效能最大化。

强化实战引领 提高执法专业化水平

支队正视、重视近年来检察纠违、上级通报、内部考评、社会监督中等暴露出的执法问题，通过组织民警定期参加典型案件旁听庭审、集中观看庭审直播、红蓝模拟诉讼对抗、交叉互评共戳痛点、微课程研究、教官实战指导等对抗式演练方式，盘活内部人力资源，组

成 30 个小教员团队，分成规范执法、科技应用、事故处理、牌证识别等小组，开展针对性教学培训、竞争性擂台比武，实行全警轮训、每月一训、逢训必考。

在标准化执法引导方面，支队创新编制《交通警察执勤执法实战手册》工具书，对机动车不礼让行人等 20 余项交通违法行为给出执法指导意见。原创编印的执法规范化卷宗——《危险驾驶案》专刊，为一线执法部门提供执法理论依据和参照样本。梳理提炼的《酒驾现场查处工作口诀》，以执法随身小卡片的形式配发给全市一线交警、辅警，帮助执勤民警、辅警熟悉查处细节、把握重点环节。组织拍摄了超限、酒驾等违法行为的查处、查缉布控方法等 4 类微课程，指导基层执法，其中微课程《特战密语》荣获江苏省公安厅二等奖。

在执法硬件的升级改造方面，支队投入大量资金整合事故处理大队现有营房，建成全市交警执法管理中心，购置生物检材设备保管柜，为各基层大队统一配备便携式冰箱、血液冷藏箱，确保交通事故或涉酒案件血样提取、送检流程规范及时、堵塞人为漏洞。更新窗口单位、办案区同步录音录像设备、随身物品保管箱、卷宗保密柜等，为一线民警、辅警配备更新执法记录仪。对设置不合理或存在安全隐患的执法办案场所，按照“标准、规范、实用、人性”的原则完成升级改造。

创新执法理念
提升执法现代化管理效能

按照“数据赋能 + 智慧管理 + 反哺执法”总体思路，支队集成整合了公安交通管理综合应用平台、警务基础信息工作平台、执法音视频管理系统、涉案财物管理系统、政法业务协同系统等平台信息资源手段，搭建应用了智能化、集成化、可视化的交警法治智慧监管平台，对交通违法查处、交通事故处理、车辆驾驶人管理、刑事案件办理、执法监督、队伍管理等业务环节和要素实施全流程、全要素、闭环式记录和管理。共建、共享、共管、共治信息数据，从执法民警、执法单位、重点车辆、重点企业、违法行为、违法人群、监控设备等 7 个方向进行数据分析画像。平台建设运行以来，成效显著，大幅节省了警务资源，刑事案件立案、采取强制措施、结案及时率大大提升，道路交通安全隐患整改率、企业安全隐患整改率均显著提高。

支队以“减负、提质、增效”为原则，在基层交警大队建立“交管远程执法服务中心”，打造交通事故处理、违法处罚远程快速办理一体化新模式，融合轻微事故远程快处、一般事故远程调解、一般程序远程处罚三大职能，实现交管执法服务零距离。“交管远程执法服务中心”创设后，节省了一线民警大量精力和当事人的宝贵时间，交通事故平均处警时间减少 52%，接处警效率提升 36%，交管工作质效大幅提升。

此外，支队创新执法办案品牌，探索建立“侦办究”一体化办案机制，通过该机制侦办的“4・17 提供虚假证明文件案”“1・3、8・20 伪造国家机关公文证件案”等重大案件在社会上引起了强烈反响，执法效果与社会效果达到了有机统一。（文 / 顾志坚 张乐群 图 / 唐浏溪）

针对精神疾病患者驾车执法问题的研究

《行政处罚法》等法律规范的修订和执法规范化建设的深入推进，对执法办案提质增效提出了更高要求。本文针对当前精神疾病患者驾车的执法问题进行研究，紧跟新《行政处罚法》的修订方向，提出完善顶层设计、优化执法方法、把握执法力度强度等建议，以更好地实现执法行为与执法目的适度相称，最大限度实现政治效果、法律效果和社会效果的有机统一。

一、我国精神疾病患者驾车管理现状

（一）立法概况

我国机动车驾驶证管理相关法律规范规定，精神疾病患者不得获得和持有有效驾驶证，申请人在申领、换领机动车驾驶证时应当如实申报是否患有精神疾病。具体规定如下：

一是明确规定精神病人不得获得和持有机动车驾驶证。《道路交通安全法》第二十二条规定，饮酒、服用国家管制的精神药品或者麻醉药品，或者患有妨碍安全驾驶机动车的疾病，或者过度疲劳影响安全驾驶的，不得驾驶机动车。《机动车驾驶证申领与使用规定》第十五条和第七十九条规定，有器质性心脏病、癫痫病、美尼尔氏症、眩晕症、癔病、震颤麻痹、精神病、痴呆以及影响肢体活动的神经系统疾病等妨碍安全驾驶疾病的不得申请机动车驾驶证，已经取得机动车驾驶证的，应当予以注销。

二是规定申请人申领、换领机动车驾驶证时，应当如实申报是否患有精神疾病。《机动车驾驶证申领与使用规定》规定初次申请或者换领机动车驾驶证时，应当填写申请表，如实申报是否患有精神疾病，并提交医疗机构出具的身体条件证明。《机动车驾驶证业务工作规范》第五十九条规定，车辆管理所在办理机动车驾驶证业务过程中，对申请人有精神病嫌疑的，应当委托精神病司法鉴定机构进行鉴定；对有其他妨碍安全驾驶疾病嫌疑的，应由省级卫生主管部门指定的医疗机构进行诊断。

（二）路面执法要求

目前，交警路面执法相关规范中少有专门针对查处精神疾病患者驾车的规定。在路面执法中，可以依照《公安机关现场执法指引》的规定处置相关情况，针对精神病人、疑似精神病人的执法基本要求有：一

是有效控制，根据现场情况合理使用执法装备果断制止违法犯罪行为；二是注意方法，在制止违法犯罪行为时，具备劝导条件的，尽量采取温言劝解、感化等方式，缓解其紧张心理，有条件的可以请精神卫生医生或者亲朋好友实施劝导；三是保障安全，执法过程中应当小心谨慎，注意观察精神病人、疑似精神病人的状态，防止发生意外伤害。

二、我国精神疾病患者驾车管理实践中存在的主要问题

虽然我国相关法律规范对精神疾病患者驾驶机动车进行了限制性规定，但因缺乏配套实施方案，实践操作中仍缺乏明确的认定标准和指引，对于申请者在申领获得驾驶证后患上精神疾病的情形存在制度管理上的漏洞，对于精神疾病患者驾车的违法行为查处难度较大，部门间协调不畅、信息共享机制不健全，公众对此类危险行为的重视程度也不够等问题。具体体现如下：

（一）认定标准不明确、不统一

当前，医学和法学领域对于精神疾病患者定义的内涵和外延并不统一。医学是从人的物质性身体功能损害的角度判断精神疾病患者；法学则是从人的行为状态、行为时的控制能力与辨识能力并经法定程序加以鉴定来判断精神疾病患者。两者在衔接上存在一定困难。

在法律责任追究方面，是否属于法律上认定的“精神病人”，则需要以法医精神病鉴定为依据。具体而言，法医精神病鉴定是指运用法医精神病学的科学技术或者专门知识，对涉及法律问题的被鉴定人的精神状态、行为或法律能力、精神损伤及精神伤残等专门性问题进行鉴别和判断并提供鉴定意见的活动。对于同一种精神疾病，由于发病期不同或者作案时的精神状况不同，可被认定为不同的责任能力。

综上，虽然法律规范对精神障碍的界定是构筑在医学定义的基础上，但是由于二者在概念界定标准上并不相同，不能简单地将医学中的精神障碍患者等同于法律上权利应当受限制的“精神病人”。

（二）执法经验与技能不足

当前，对于精神疾病患者驾车的违法行为查处难度较大，交警缺乏相关执法经验与技能，具体表现为：

一是发现难。精神疾病患者驾车的违法行为具有很强的隐蔽性，在日常路面执法工作中难以发现。一方面，一些精神疾病患者没有明显不同于普通驾驶人的外部表现特征，难以在常规体检中发现，只有在发作时，经过精神科执业医生的专业诊断才能确认；另一方面，多数患有精神疾病仍驾驶机动车的驾驶人存在故意隐瞒或者因多年未发病而误以为痊愈的情况。因此，若没有相关信息共享机制，精神疾病患者驾车的违法行为多是在发生交通事故后的调查中被发现。

二是处置难。即便民警在路面执法中发现疑似精神疾病患者驾车的违法行为，对其现场处置的难度仍然较大。一方面，精神疾病患者的精神状态和自我控制能力异于常人，在现场查处中如果不能采取恰当的

措施，则易引起当事人情绪波动，甚至出现暴力举动，进而引发群众围观造成不良影响；另一方面，是否为精神疾病患者需要精神科执业医师的专业诊断或者司法鉴定，且相关诊断鉴定都需要当事人或者监护人的配合。

三是缺乏内部衔接机制。现阶段民警在路面执勤或者处理事故时，若查获机动车驾驶人患有精神疾病等妨碍安全驾驶的疾病，应当发函给该机动车驾驶证核发地车辆管理所，告知该机动车驾驶人患有妨碍安全驾驶疾病，按规定注销其机动车驾驶证。但注销机动车驾驶证往往涉及异地管理和多部门配合，由于缺乏内部工作衔接机制，无法及时反馈信息使得案件办理效率较低。

（三）信息共享机制不健全

精神疾病患者的管理是一项系统性工程，涉及卫生、公安、民政、残联等多个部门。虽然现行精神疾病管控体系已经采取通过地方综治办、卫生、公安、民政、残联等部门联合成立“关爱小组”“帮扶小组”等措施来加强部门间协作。但实践中，信息共享机制并未发挥实际作用。究其原因主要有以下两方面：

一是部门间信息共享机制不健全。各部门以自身职责为中心划定本部门的管控范围，但并不能满足实际需要，存在管理漏洞。同时，各部门在对精神疾病患者管控上难以有效衔接配合，信息共享机制难以发挥实际效用。其中，最突出的是卫生行政部门与公安机关交通管理部门的信息不互通，公安机关交通管理部门在办理机动车驾驶证时无法核验申请人自主申报的身体条件是否真实可靠，对机动车驾驶人取得驾驶证后是否罹患精神疾病相关信息更难掌握。

二是部门内部信息共享不及时、不全面。一方面，卫生部门内部信息不互通，体检机构无法全面掌握申请人的患病信息，因而无法验证其所提交的身体条件证明中无妨碍安全驾驶疾病是否真实可靠；另一方面，公安机关治安管理部门与交通管理部门信息交流不及时、不充分，公安机关交通管理部门无法获取新增精神疾病患者的信息，因而无法及时开展查究工作。

三、域外国家和地区关于精神疾病患者驾车管理的经验

经收集整理美国、英国、德国、日本、澳大利亚、意大利、巴西、韩国等国家和地区的管理规定，相关国家和地区对精神疾病患者驾车管理呈现如下特点：

一是明确了妨碍安全驾驶的精神疾病类型，并建立了个体适驾性评估标准。例如，大部分国家对于妨碍安全驾驶的精神疾病均采取了较为详细的分类标准，美国、英国、新西兰、澳大利亚等部分发达国家均针对驾驶人驾驶能力评估制定了相应指南。日本、韩国还规定对患有精神病、神经衰弱的驾驶人可以随时进行临时适应性检查。

二是对普通车辆和营运车辆等重点车辆的驾驶人采取不同的管理标准。例如，美国、英国、日本等均

对营运车辆驾驶人的精神状态提出了更高要求。

三是强化了卫生行政部门和医疗机构的报告义务。例如，美国加州要求医生在诊断时发现患者患有阿尔茨海默氏病或者其他可能会影响安全驾驶能力的健康状况时，需要立即以书面形式向当地健康管理部门报告，由当地健康管理部门以书面形式通知机动车辆管理部门。

四、完善我国精神疾病患者驾车管理的建议

针对我国精神疾病患者驾车管理存在的实践难题，建议结合域外国家和地区的经验做法，从健全法律制度体系、提升路面执法技能、构建信息共享机制等方面予以完善。具体建议如下：

（一）健全法律制度体系

一是填补立法空白，建议在《道路交通安全法》及其实施条例中进一步明确“妨碍安全驾驶的疾病”，并配套在《机动车驾驶证申领和使用规定》中列明不得驾驶机动车的精神疾病类型和判断标准。

二是针对查处精神疾病患者驾车违法行为，出台相关指导规范，细化执法流程，强化安全防护。

三是完善相关责任追究制度。一方面，强化监护人、监管机构的监管义务，要求监护人、监管机构及时将精神疾病患者申领机动车驾驶证、驾驶机动车等相关情况报告公安机关交通管理部门，对于不履行告知义务的，应当追究其监管责任，并加大处罚力度；另一方面，加强对体检机构的监督指导，督促体检机构切实履行职责，充分发挥体检制度防范风险的功能，对于未履行职责的体检机构加大处罚力度。

（二）提升路面执法技能

一是建立查处联动机制。积极联合卫生部门成立应急响应小组，对一线民警和警务辅助人员在路面执勤执法中发现疑似精神疾病患者驾车情形的，由应急响应小组及时指派经过专业培训、具备精神疾病诊疗专业知识的人员前往现场协助。

二是建立查处精神疾病患者驾车业务培训机制。建议各级公安机关交通管理部门加强对一线民警和警务辅助人员查处精神疾病患者驾车违法行为的实战培训，邀请精神疾病诊疗专家讲解相关专业知识，提高民警和警务辅助人员发现与识别此类违法行为的能力和现场处置水平。

（三）构建信息共享机制

一是建立多部门参与协作的信息共享机制，实现跨区域、跨部门信息融合。一方面，由卫生行政部门将相关精神疾病患者的信息定点推送给公安机关交通管理部门，并确保信息准确完整；另一方面，借助大数据、“互联网 +”等信息技术，实现医疗机构电子病历共享，建立联网查询机制，以便体检机构通过互联网查询和核验驾驶证申请人的身体状况信息。

二是建立风险预警机制。在信息收集监测和风险研判的基础上，及时将精神疾病患者信息导入机动车驾驶人管理系统，由平台自动监测并发出预警，便于公安机关交通管理部门掌握和监测驾驶人的身体状况和病情数据，发现并及时提醒或者采取措施中止驾驶人的驾驶行为。

三是健全精神疾病患者的信息保护制度。在健全信息共享机制的基础上，规范精神疾病患者各类信息的传输、存储和使用，注重保护精神疾病患者的个人隐私。（文 / 公安部道路交通安全研究中心 何亚琪）

本文来自中央级公益性科研院所基本科研业务费专项资金项目——《行政处罚法》修订对公安交通管理的影响及对策研究，
项目编码：111041000000180001220201

专 访 Interview

守正创新 办好群众出行“实在事”

——访四川省公安厅交警总队高速公路二支队支队长郭楠

文 | 本刊记者 李佳芯 通讯员 熊彧 刘雨豪 图 | 高速公路二支队提供

四川省公安厅交警总队高速公路二支队（以下简称高速公路二支队）管辖区域地处秦巴山脉与成都平原连接地段，以山区高速公路为主，桥隧占比高，大雾、团雾、雨雪冰冻等影响高速公路通行的恶劣天气频发。为有效保障广大群众的出行安全，高速公路二支队自2017年7月成立以来，以“着力锻造高素质过硬高速公安铁军，全力打造低隐患畅通高速公路环境”为目标任务，紧盯路面主战场，创新管理服务，全力以赴实现辖区交通安全态势的持续平稳可控。2021年，辖区百公里死亡率降至2.3%，被四川省公安厅表彰为道路交通事故预防成效突出单位。近日，本刊记者专访了高速公路二支队支队长郭楠。

本刊记者：为全面预防和减少高速公路事故的发生，支队出了哪些真招、实招？

郭楠：高速公路二支队肩负着守卫四川高速公路北大门的重任，主要担负着绵阳、广元、巴中三市境内1252公里高速公路的交通安全管理、治安案件查处及部分刑事案件的侦办工作。其中，G5京昆高速金子山段山势陡峭，弯道多，冬天易结暗冰，加之南来北往重型货车多，易发生交通事故，被过往驾驶人称为“魔鬼路段”，也曾被公安部列为“十大危险路段”之一。支队围绕道路交通事故预防“减量控大”这一主线，近3年来，通过创新工作思路、务实工作举措，牢牢守住了不发生较大及以上事故的底线，并一举摘掉了G5京昆高速金子山段“危险路段”的帽子。

按照“主动勤务、精准勤务、有效勤务”的工作思路，支队提出了“一队一案、一路一策”，把事故原因作为调研重点，紧盯重点人、重点车辆、重点路段，把牢高速公路“入口关”，严查各类严重交通违法行为，

切实消除了安全隐患。同时，坚持每季度与辖区 10 家高速公路路营公司召开警企联动会议，针对发现的问题和第三方专业评估机构的建议，推动各类隐患及时整改。支队、大队加入属地道安委成员单位，推动地方“党政力量”在省管高速公路实体化运行，与相邻省市交通管理部门加强联勤联动，每半年召开一次联席会议，不断健全完善省际高速公路交通安全风险防控体系。为了杜绝行人进入高速公路引发的交通事故，今年以来，支队推动绵阳、广元、巴中道安办相继发文，联动部署开展为期一年的行人进入高速公路违法行为专项治理攻坚行动。此外，开展“警院合作”，确立课题攻关的调研机制，组织精干力量成立工作专班定期针对高速公路综合管理难点、痛点进行调研，拿出针对性强、操作性强、可复制推广的措施。

本刊记者：结合辖区高速公路的现实条件，支队怎样进一步提升高速公路交通应急管理效能？

郭楠：支队辖区内的 G5 京昆高速、G75 兰海高速和 G85 银昆高速分别穿越龙门山脉、大巴山脉、秦岭山脉，均是进出川北的主动脉。辖区属于山脉到平原的过渡地带，道路线形复杂，加上气候多变，管理难度较大。常态化磋商、一体化推进、标准化落实，做好高速公路应急管理工作是支队面临的一个重要课题。

先举一个例子，在 2021 年“国庆”交通安保工作中，G5 京昆高速公路断面日均车流量超过 14 万辆次，一辆陕西籍小客车在 G5 京昆高速 K1603 段发生轻微交通事故，该车驾驶人还在拨打报警电话时，民警就已到达现场并快速处置。这是支队采取的“案未报、警已到”处警圈工作模式，即固定一定数量的路面执勤、巡逻、示警和视频巡逻警力，精准定人、定责、定岗，不断完善辖区重要点位布位布控、重要路段时段警力覆盖和动态巡防巡控，以“一路三方”（高速公安、高速执法、路营公司）为基础，联合“一路 N 方”（增加消防、保险、医疗、气象等部门），实现秩序管控“明职明责”，事故处置“快处快撤”，减少交通拥堵，杜绝二次事故发生。同时，组建“无人机警组”，将警用无人机运用到重要路段节点巡航执勤的实战中，打造无人机巡航 + 路面巡逻 + 视频巡查“三维一体”空地巡防格局，极大地提升了大流量条件下高速公路交通应急管控效能。

此外，支队常态化联合“一路三方”对辖区道路进行“拉网式”排查，重点对临水临崖、急弯陡坡等路段及道路交通标志、标牌、防护栏损坏、施工路段的情况进行全面检查。深化恶劣天气等突发事件交通应急联动，第一时间将应急物资、救援设备摆放到重点路段，一旦遇有突发情况，能够快速处置。充分发挥支队指挥中心“情督勤指宣”职能，深化警媒协作，及时发布交通安全提示信息，为群众出行提供参考。

本刊记者：面对群众对平安高速公路的期待和需求，支队采取了哪些行之有效的创新举措？

郭楠：创新举措的生命力在于管用、实用。为满足群众出行由“走得了”转向“走得好”，支队坚持民

生导向，依托新建的执法办案中心，组建案侦快反分队，连续侦破大案要案，有效打击了刑事犯罪，净化了高速公路治安环境。其中，“摆某危险驾驶案”的侦破，斩断了一条非法运输危险化学品的黑链条，堵塞了危化品生产企业和货物运输企业的各环节监管漏洞，是全省第一起普通货车违法运输危险化学品碳化钙案件，为公安部交通管理局部署泛西南六省份联合整治货车交通安全风险隐患行动提供了有力支撑。

同时，按照“信息共享、精准制导、预防为先”的理念，支队与高德、百度地图进行深度合作，建立高速公安与互联网地图用户间信息双向传递通道，联合推出警情事件预警提示、恶劣天气应急保障服务等举措，及时将动态警告信息通过地图标注、语音播报、交通诱导、行前提醒等方式精准推送给驾驶人。建立高速公路医疗救治绿色通道，实现伤员第一时间得到救治，切实降低事故死亡率和致残率。此外，支队在绵阳、广元、巴中片区推建高速公路交管服务中心，强化“警保”“警路”合作，实现交通违法处理、事故处理、保险理赔、路产赔付等业务一体化办理，让群众少跑路、好办事。

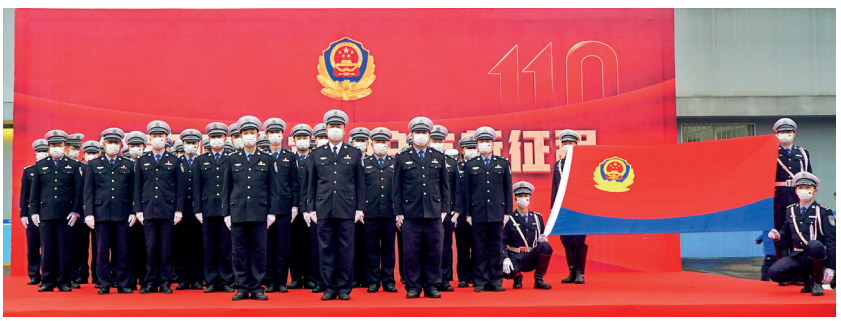
本刊记者：队伍建设是公安工作的根本和保证，支队如何推动高速公安交警队伍高质量发展？

郭楠：近年来，支队深化党建引领，把忠诚作为首要品格、把学习作为终身课题、把奋斗作为毕生追求，努力打造一支干净担当、素质过硬、群众满意的高速公安交警铁军。

政治建警永远在路上。支队坚持把党建引领摆在突出位置，以党建促队建、队建促业务，夯实筑牢民警、辅警理想信念根基，永葆对党绝对忠诚的政治本色。持之以恒地保持“严”的主基调，一以贯之地坚持从严治警。支队自成立以来，始终坚持“清单管理、挂图作战、销号推进”的每周例会制度，每项工作做到有目标、有举措、有路径、有时限、有责任人，支队领导班子长期驻守一线，督促各大队在各项工作开展过程中细化工作清单、落实责任分工，在执行过程中做到职责分明、督办到位。

干事创业，人才先行。全省第二批公安队伍教育整顿以来，支队探索创建“一人一档一管理”工作机制，建立“人才储备库”，加强专业队伍建设，实现了在警力不增加情况下的工作质效提升。通过开展隧道应急实战演练，让民警熟悉、掌握、运用高速公路隧道内发生交通事故应急救援的知识、程序和方法，提升统一指挥调度和综合应急救援能力，完善应急救援联动机制。同时，聚焦基层一线民警反映强烈的问题，着力把严管厚爱落到实处，通过建心理咨询站、建民警之家、建高速公安夜校、建后备人才库、建警属交流沟通桥“五建”工程，不断激励民警、辅警履职尽责、担当作为、锐意创新。

此外，在强化执法过程管理方面，加强执法数据分析，坚持问题导向、靶向治理，研发高速公安行政处罚自动裁量系统、执法监督可视化平台等，紧盯站口执勤和事故处理关键领域，切实健全队伍突出问题的源头治理机制，不断深化执法违规违纪行为的事前预防和事中干预。



《平面交叉路口的规划与设计》连载（二十一）

第七章 转角处理与转向车道（七）

文 | 徐耀赐

7.7.2.2 实体结构中央分向

与本章前述右转向专用车道有类似之处，从专用车道渐变型式而言，有实体结构中央分向设施的左转向专用车道分为两种：直折渐变式左转向专用车道、圆曲线渐变式左转向专用车道。右转向专用车道渐变的型式与几何线形主要是利用该右转向专用车道右侧的路缘石，而左转向专用车道渐变的型式主要是利用该左转向专用车道左侧的实体结构物。这些实体结构物可能是具有某种高度的混凝土制结构物或有植栽的缘石围绕式带状结构物。

1. 直折渐变式左转向专用车道

图 7-1 所示为典型的直折渐变式左转向专用车道，渐变段与停等区长度组成左转向专用车道的总长，此定义同时适用于单左转向专用车道或双左转向专用车道。

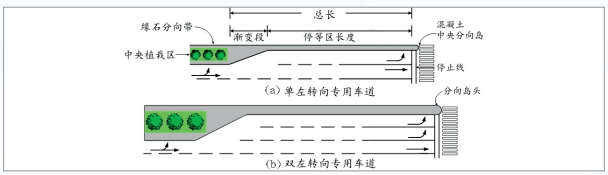


图7-1 直折渐变式左转向专用车道

图 7-1 所示的混凝土分向岛将两方向的车流完全分离，停等区长度兼具减速车道的角色。当驾驶人面对前方信号灯显示为红灯时，停等区长度同时具有储车道的功能，即车辆可在储车长度内暂时停等。

直折渐变式左转向专用车道的渐变段设计概念与本章前述右转向专用车道的渐变段设计理念相同，皆取决于道路主线的设计速度。

直折渐变式左转向专用车道渐变段的主要目的是让主线车辆以一个合理的运行速度进入左转向专用车道，且速差在 15~20km/h。此速差设计理念与右转向专用车道完全相同。影响速差现象的最重要因素为渐变段的斜率。

图 7-2 所示为直折渐变式的简化版，直接设置 90° 切角，三角形部分则以白色斜纹标线式渠化区处理。与实体混凝土结构渐变段比较，采用切角式左转向专用车道对驾驶人的车道线形诱导效果较差。

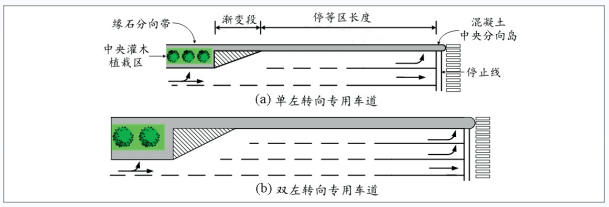


图7-2 切角式左转向专用车道

某平面交叉路口究竟应设置单左转向专用车道或双左转向专用车道，取决于三大影响因素：主线设计速度、主线的单向高峰小时流量、左转向车流量占主线直行高峰小时流量的比例。三大影响因素中，对于是否必须布设左转向专用车道，必须以行车安全为主，车流运行效率为辅，探索以下重点思路：

（1）当主线设计速度较大时，即便左转向车流量低，

应尽可能布设左转向专用车道，或为未来布设左转向专用车道预留空间，目前暂以黄色标线式渠化区域处理，如图 7-3 所示。

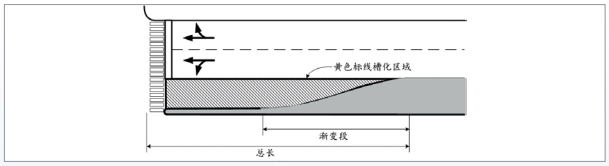


图7-3 标线渠化区为未来可能需要的左转向专用车道预留空间

（2）经道路交通工程设计原理专业判断，此交叉路口的左转向车流安全隐患明显存在，且无法以其他道路交通工程手段进行整改，即便左转向交通量不大，此时可思考布设左转向专用车道。

（3）由于交叉路口既有现实状况的限制，平面交叉路口的视距、视区条件无法满足设计要求，且无法以工程手段整治，即使左转向交通量比例未达相关设计规范要求，此时应尽可能布设左转向专用车道。

（4）针对不同道路交通功能，不同主线设计速度与不同左转向车流量比例，不同国家或地区的相关设计规范可能有所不同，例如在某一主线设计速度前提下，左转向车流量占直行高峰小时流量比例不足 10% 的，采用单左转向专用车道，如大于 10%，则采用双左转向专用车道。针对左转向车流量比例而决定是否必须布设左转向专用车道的准则，每个国家或地区各有不同规定，至今并无放诸四海而皆准的设计标准。

2. 圆曲线渐变式左转向专用车道

图 7-4 所示为典型的圆曲线渐变式左转向专用车道，其设计原理与直折渐变式左转向专用车道雷同，差别仅在于渐变段的处置，其中渐变段上游段曲率半径 R_1，可采用 $2R_2$，R_2 为渐变段下游段曲线半径，而直线段可依需要调节为 1/2 至 2/3 的渐变段长度。

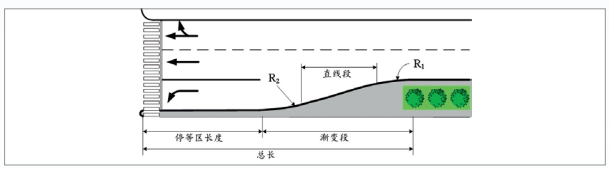


图7-4 圆曲线渐变式左转向专用车道

圆曲线渐变式左转向专用车道的渐变段布设除前述方法之外，道路交通工程设计实务上可思考采用下列两种方式：

（1）对称式反向曲线渐变段。图 7-5 所示是典型的对称式反向曲线渐变段，两反向曲线交点位于左转向专用车道宽度的中央，且反向曲线交点两侧的圆曲率半径应相同。至于圆曲率半径应取何值，应由道路交通工程规划设计者根据车辆行车轨迹与驾驶任务的困难度深入考虑。

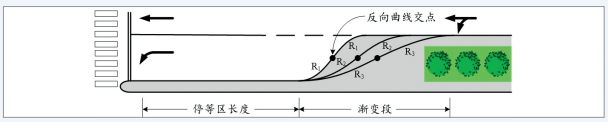


图7-5 以对称性反向曲线布设渐变段

（2）非对称式反向曲线渐变段。与对称式反向曲线渐变段类似，但不同的是反向曲线交点并不位于左转向专用车道宽度的中央处，且反向曲线交点两侧的圆曲率半径稍有差异。

左转向专用车道布设时，必须考虑中央分向带宽度是否足以作为左转向专用车道的宽度使用。如图 7-6 所示，当中央分向带宽度大于或等于该道路的车道宽时，则透过渐变处理可建构左转向专用车道。主线设计速度不足 60km/h 时，渐变型式可采用标线式渠化区处理，反之，主线设计速度大于 60km/h 时，则渐变型式应采用具有实际防护功能的实体结构作为左转向专用车道分向设施。实体式结构除扮演分向功能之外，同时可形成欲左转向车辆的庇护区，道路交通工程规划设计者应深入评估此庇护区的适当尺寸。

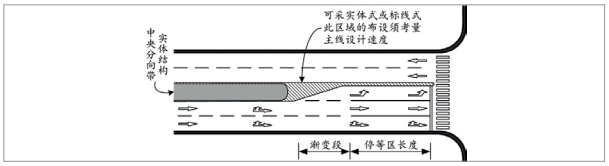


图7-6 可作为左转向专用车道宽度的中央分向带

当中央分向带宽度小于车道宽度时，为了建构左转向专用车道，道路一侧必须适度偏移，且中央分向岛旁侧，由偏移段起点处必须辅助标线式渠化区或实体式结构，如图 7-7 所示。当然，偏移段与渐变段接合处的纵向连接处若能用适当的缓和曲线处理则更符合车辆的行驶轨迹。

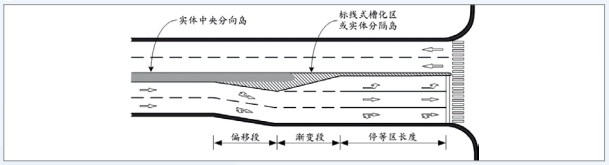


图7-7 中央分向带宽度不足以作为车道宽的情况

图 7-7 中，实体中央分向岛具有实际防护功能，而混凝土中央分向岛下游端的标线式渠化区却不具备防护功能，为了确保中央分向设施具有防护功能的连续性，在确定左转向专用车道宽度足够的前提下，渐变段与停等区长度范围内可建构厚度较薄的混凝土结构物，形成狭窄式混凝土分向岛，如图 7-8 所示。

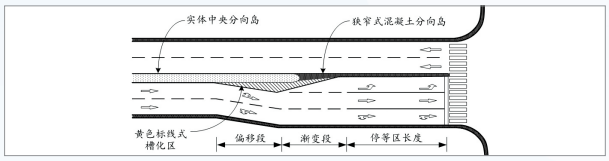


图7-8 中央分向带宽度不足情况下的实体分向防护布设

7.7.3 左转向车辆行驶轨迹

根据道路交通功能八阶理论，针对某一区域道路路网，不是任何两条道路的交汇都适合形成平面交叉路口，首先需要确定两道路的交通功能位阶差应≤ 2，然后详实检验车辆左转向的多种可能行驶轨迹，如此判定此处是否具备建构左转向专用车道的可行性，如图 7-9 所示。在某些情况下，交叉路口物理区内可思考绘制帮助驾驶人顺利进行左转向的转弯线、导流线。

若想确定布设左转向专用车道是否可行，除了检验车辆左转向各可能行驶轨迹之外，道路交通工程规划设计者可利用第五章提及的 TAIDS 作为另一检验工具。

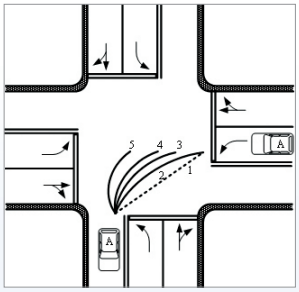


图7-9 车辆左转向多种行驶轨迹检核

在确定某平面交叉路口具备设置左转向专用车道的条件前提下，须仔细思考下列事项（参考图 7-10）：（1）确认左转向车辆能否由进口道平顺进入位于横向道路的出口道，即必须确认符合车辆的左转向行驶轨迹。（2）针对有左转保护相位（信号灯显示为左转箭头绿灯）的左转待转区，必须检验车辆的停等空间是否合适，例如，车辆停等时不得超出左转待转区的标线区域之外。（3）当交叉路口双向皆有左转向专用车道时，必须检验双向车辆皆左转向时是否有足够的安全间隔空间。如针对双左转向专用车道，应检验同方向相邻左转向车辆是否有安全间隔，针对大型车辆更应谨慎。

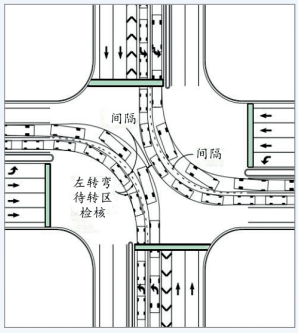


图7-10 双向左转向车辆间应有合理间隔

7.7.4 车辆在左转向专用车道的运行速度

由于车辆由主线直行车道进入左转向专用车道是一个连续过程，所以，左转向专用车道的总长应包含渐变段长度与停等区长度，总长与左转向车流的运行效率及行车安全息息相关。其中，渐变段长度的重点在于保证

欲左转向车辆在合理速差范围内，即以低于主线车辆的运行速度（15~20km/h）平稳驶入左转向专用车道。渐变段导引欲左转向的直行车流进入左转向专用车道，因此，渐变段设计长度不可太短，以免驾驶人必须匆忙操控车辆方向盘进入左转向专用车道。但渐变段长度不可太长，以免直行车辆驾驶人将左转向专用车道误认为是另一条紧邻左侧的直行车道。

严格而论，停等区长度细分为减速所需长度与储车长度，或两者合并考虑的长度。对于较高设计速度（如50~60km/h以上）的主要、次要干线道路，针对左转向专用车道的规划设计，首先应思考车辆由主线直行车道进入左转向专用车道的减速及刹车难易度。这是道路交通工程设计的重要理念之一，即“欲增加多车道道路在平面交叉路口处直行车流的实际容量，必须设法将慢速、减速车辆转移离开主线直行车道”。

图7-11所示为欲左转向车辆由主线直行—左转向共享车道进入渐变段，而后直行于停等区的长度，最后左转向进入横向道路出口道的速度变化历程示意。

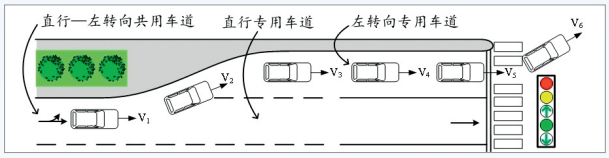


图7-11 左转向车辆的速度变化历程

针对某具有左转保护相位（左转箭头绿灯）的平面交叉路口，图7-11的速度变化历程可分几种不同交通状况分别说明：

（1）假设主线车流量不大，车流可视为自由流状态，此时车辆在最左侧直行车道上的运行速度V_1可视同该道路的限速值，进入渐变段时的运行速度V_2约为V_1-15km/h。此时驾驶人面对前方信号灯显示如为左转箭头绿灯，则V_3、V_4值应比V_2值稍小，但为了进行左转向，驾驶人必有轻踩刹车的动作，因此，V_5必小于V_4，直至车辆跨越停止线，进行左转向，此时的运行速度为V_6，车辆处于渐加速状态，因此，V_6大于V_5。

（2）与前述车流状态相同，假设车辆正前方的信号灯显示为红灯，则由V_2至V_3、V_4必皆处于减速状态，直至V_5=0，车辆刹停于停止线前。直至下一信号灯周期，左转箭头绿灯始亮，车辆方可起驶左转向，V_6由零开始，之后便处于加速状态。

（3）当左转向灯显示为红灯时，停等区长度必须足够，储车长度够长才能保证左转向车辆不至于回流至直行车道而影响直行车流的顺畅，并间接造成直行车流的拥堵，使换道扰流现象明显，降低交叉路口直行车道实际容量，同时形成安全隐患。

左转向专用车道的储车空间在某些情况下，有可能未被充分利用而形成闲置浪费的情况，图7-12与图7-13所示皆为典型示意。直行车队停等长度已达到左转向专用车道渐变段，甚至已超过左转向专用车道的渐变段起点，致使欲左转向的车辆因被阻挡而无法顺利进入左转向专用车道。当这种情况发生时，双左转向专用车道闲置空间的浪费程度明显大于单左转向专用车道。

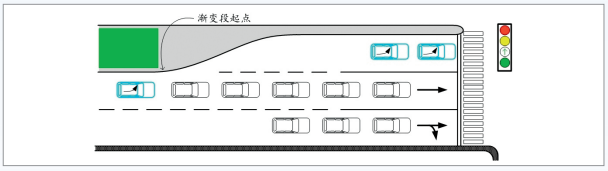


图7-12 欲左转向车辆被直行车队阻挡示例——单左转向专用车道

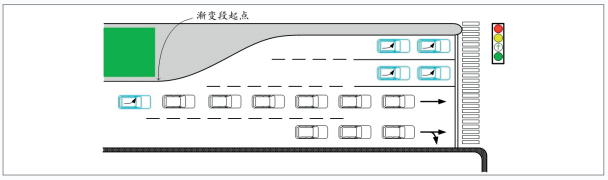


图7-13 欲左转向车辆被直行车队阻挡示例——双左转向专用车道

要克服上述左转向专用车道闲置空间的问题，设计信号控制系统时必须特别注意，左转向专用保护相位（左转箭头绿灯）应置于绿灯直行时相之后。

关于救护车辆管理制度相关法律问题的研究

文 | 童钰翔

【导读】

救护车是专门用于医疗服务的特种车辆，与普通车辆相比，在执行紧急任务时享有道路的优先通行权，在各类紧急事件和救援活动中发挥了重要作用。救护车的通行和管理情况也是道路交通安全治理水平和道路文明的重要体现。本文旨在通过分析当前国内外的救护车辆管理制度，发现我国在救护车辆管理及“黑救护车”查处等方面存在的问题，并提出相应的工作建议，以进一步完善救护车辆管理制度。

【关键词】

救护车；车辆管理；国内外规定；法律研究

【基金项目】

中央级公益性科研院所基本科研业务费专项资金项目，编号“1110410000001800012202O1”

根据行业标准《救护车》（WS/T 292-2008）的定义，救护车是指用于紧急医疗服务以及突发性卫生事件医疗救援的机动车辆，具有驾驶室、医疗舱、双向无线通讯装置，以及必要的基本抢救、抢险或防疫设备。救护车在作为特种车辆上道路行驶时，除了应当遵守相应的特种车辆管理制度外，还要遵守卫生行政部门对于救护车辆的专门管理规定。当前，包括我国在内的一些国家和地区已经通过立法对救护车辆管理进行了不同程度的规定。

一、国内外救护车辆管理规定

目前，包括我国在内的许多国家都将救护车纳入特种车辆（紧急车辆）的范围进行概括管理和统一规定，但也有一些国家针对救护车管理进行了特殊规定，体现出对此种车辆的特别注意和专门管理。

（一）我国救护车管理规定

从内容来看，我国救护车管理规定包括了车辆登记、车辆使用、驾驶人管理与法律责任四个方面。从主体来看，公安交管部门与卫生行政部门均对救护车具有一定管理职责。

1. 车辆登记。与救护车有关的登记制度主要包括以下两个方面：一是注册登记。《机动车登记规定》第 13 条规定，车辆管理所办理消防车、救护车、工程救险车注册登记时，应当对车辆的使用性质、标志图案、标志灯具和警报器进行审查。北京、重庆、福建、青海、浙江等地出台了《救护车管理办法》，对救护车的分类及装备、配置与登记注册、使用与监督管理等作出了详细的规定。目前，救护车注册登记事宜主要依照特殊程序由卫生行政部门和公安交管部门等负责。地方《救护车管

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

基于微服务架构的综合交通资源智能协同调度系统设计

文图 | 李标 封春房

【导读】

随着出行者对便捷、舒适等品质出行需求的不断提升，出行将作为一种高质量的服务而出现。新出现的各种共享交通出行服务模式，与私家车出行、公共交通出行相比，极大提升了出行者的出行便利性。本文基于MaaS理论和微服务框架思想，研究提出了面向公众出行服务的多模式出行资源智能协同调度系统架构和功能，使单一方式出行服务向多模式集成式出行服务转变，实现基于MaaS的一体化综合交通资源协调调度及运行状态反馈自优化。

【关键词】

MaaS；多模式交通出行；出行服务；系统架构

【基金项目】

国家重点研发计划，项目编号“2019YFB1600300”

当前，国内大城市日均出行量呈现快速增长态势，高峰拥堵、换乘不便、耗时长、停车难、体验差等问题凸显。我国《交通强国建设纲要》提出，要推进出行服务快速化、便捷化，打造基于移动智能终端技术的服务系统，实现出行即服务。因此，如何优化整合、集约高效利用政府、企业及个体出行资源，为交通出行者提供多渠道、多方式、可预约、可定制的高品质出行服务，已成为当前亟待解决的问题与挑战。

为提升城市交通出行服务和管理水平，国内外部分学者在交通出行需求优化、出行资源优化配置、一站式出行服务等方面开展了相关研究和应用探索。当前基于 MaaS 的出行服务框架和多模式集成服务理念已基本发展成型，但在实际应用过程中仍存在技术和应用瓶颈。为此，本文提出面向公众出行的多模式综合交通资源智能协同调度系统，结合公交车、出租车、网约车、共享单车等多方式出行资源的衔接特性，整合多种共享出行方式的运营信息和调度资源，接入常规出行方式服务资源，使单一方式出行资源向多模式集成式出行资源转变。从出行者和管理者的角度来说，实现一站式、全链条出行服务，以及公共出行资源的一体化调度及运行状态反馈自优化，提升出行服务质量和管理效率，提高出行便利性和舒适性。从运营者的角度来说，实现不同用户群体整合接入，运力资源最大化利用和多方共赢。

一、智慧出行业务需求

当前城市交通出行方式日渐丰富，在出行模式选择上也逐渐由单一出行方式发展到多种出行方式组合，从而对交通运输部门、公安交通管理部门、运营管理部门等提出了不同方式交通资源的协同管理、优化调

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

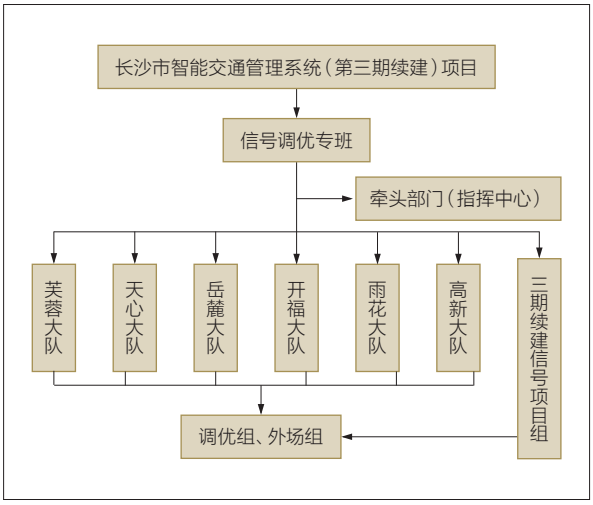
浅谈长沙市多场景多模式的交通信号感应控制实践应用

文图 | 刘俊

截至 2021 年底，湖南省长沙市汽车保有量已突破 300 万大关，全市机动车驾驶人达 365 万人，机动车千人拥有量 374 辆，城区路网密度达到每平方公里 6.7 公里。以往简单的道路交通信号配时优化工作，已不能够满足当前实际的工作需求。因此，长沙市公安局交警支队借助智能交通管理系统三期续建项目，引进专门从事信号调优服务团队。支队指挥中心负责总体统筹协调组织调优工作；下属大队安排信号专干，负责大队信号调优需求汇总，提报协调调优需求，优化效果验证；信号调优服务团队按照“一大队一联络员”进行人员配备，与大队共同开展交通调研、信号优化、效果巡检、工作汇报等各项调优工作；收集各单位调优需求并优化，配合进行技术指导及培训等工作。组建的信号调优专班围绕“基础建档 + 精细优化 + 技术创新 + 效果宣传”四个维度，按照“确保安全、强化秩序、兼顾效率”的理念，建立起了全方位的信号优化管理体系，提升了城区交通信号控制精细化、智能化水平。本文介绍了长沙市信号控制路口建设状况、感应控制应用与效果，并对优化感应控制进行了思考。

一、信号控制路口建设状况

目前，长沙市城区智能联网信号机控制路口为 1294 个。现有智能联网信控路口中，已进行协调优化控制的主次干道接近 100 条，协调控制路口 760 个。截至 2022 年 2 月，在城区 1294 个智能联网信控路口中，已有 330 个地磁流量检测器路口，但由于地磁检测器建设时间久，维护成本高，目前数据完好的地磁检测器路口仅剩 9 个。面对地磁检测器覆盖率和完好率低的困局，长沙市结合正在建设中的长沙市智能交通管理系统（第三期续建）项目，开展电子警察 IO 转换器的建设和应用，复用电子警察的数据，可将路口实时的过车数据进行转换接入智能交通信号机，在车流量非饱和状态下，以“有车多放，没车少放”的优化目标自动调整绿灯时间，路口根据车辆的实际到达情况调整绿灯时间，减少车辆的等待时间，降低交通延



未完，完整内容请扫码订阅杂志！

交通警察如何提升第一响应能力

文图 | 张伟

交通警察作为我国当前提供行政服务、办理行政案件、警务宣传数量最多，也是与人民群众接触最密切的警种之一，在“情指勤舆”一体化改革中所承担的职责也必然产生新的延展。大多数突发事件发生在经济区、生活区，交警作为主要的道路执法力量，根据法定职责，也必然成为社会第一响应的应急处突警察。但当前现状不尽如人意，主要体现在：一是认识存在误区。大部分交警没有意识到自身在管理交通秩序的同时，已然成为社会主要的应急响应力量之一。二是交警素质参差不齐。部分交警的快速反应和实战能力还不足以应对突发案事件，对应急预案、实战装备不熟悉，执法规范化程度不高。三是警组内、警种间、交警与社区的沟通、协调不足，存在管理力量重叠或盲区，资源调配滞后，协同作战能力差，不能发挥整体合力、在治安综合治理方面存在短板。

本文结合公安交管工作实际，探讨交警如何提升第一响应能力，旨在为提高交警应急指挥能力、快速反应能力、矛盾风险化解能力、规范执法能力提供实战参考。

一、提升交警第一响应能力的必要性

第一响应的概念源于应急管理制度，是指遇到突发危机时，响应人在尽可能短的时间内所采取的一切用于化解、规避风险的技能、方法、策略的总和。对应的，第一响应人就是指突发危机后，第一时间在现场，具有快速组织、指挥协调、专业处置能力，能够指挥现场民众开展抢险救灾的人员。广义的第一应急响应人是指经过训练的应对突发事件和危机请求的人员，常见的人员包括警察、消防人员、急救医疗人员、城管、社区工作者、保安员、志愿者等。

我们要研究提升第一响应能力，是因为面对突发案事件时第一响应对处置效果起着决定性作用，正确的第一响应能够为后续处置创造有利的时机，反之不恰当的反应可能会使第一响应人和社区处于更大的危险之中。因此，交警作为第一响应人要具备以下能力：第一，尽可能确保人民群众及响应人员的安全，具体表现为各类减损、降伤措施。第二，采取清理、定位、分隔等措施，尽可能恢复正常秩序。第三，注意宣传与取证。突发案事件现场往往伴随着秩序混乱，因此需要现场积极正确地引导、不间断传播真实客观信息，同时要有证据保全和提取的意识，为下一步原因调查、责任追究、打击违法做准备。

交警作为第一响应人有优势，也有劣势。优势在于可以第一时间到达现场，危机发展还处于初始爆发期（前兆期），所需投入资源较少，如果措施得当可能直接遏制事态发展甚至完成处置；劣势在于单警种直面危机，情报支撑少、无合成作战优势、应急处置综合能力要求高，现场在短期内就会形成大量信息需研判、决策，措施不当就会延误先机，使危机升级、控制难度加大。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

守护农村道路交通安全

固本强基 协同共治

编者按：近年来，随着我国城乡一体化发展和乡村振兴战略的纵深推进，农村地区迎来交通大发展，人车路大增长，机动化水平快速提升，交通出行方式和交通运输特征明显改变。全面实施乡村振兴战略，安全是前提，也是应有之义。面对农村地区交通呈现出的新变化、新趋势，各地公安交通管理部门认真贯彻公安部交通管理局有关部署，紧紧依靠党委政府，主动担当作为，聚焦农村交通安全重点难点问题，进一步健全完善农村交通安全工作机制和责任体系，着力防风险、补短板、筑基础、强弱项，不断提升农村道路交通安全治理能力，努力确保农村道路交通安全形势持续稳定好转。本期交管视点刊发山西、四川、云南公安交管部门全力推进农村交通安全管理的工作经验，供参考。

图/刘浩军

山西：深化农村交通安全固本强基攻坚行动

2021 年以来，山西省公安机关积极争取省委、省政府对农村交通安全工作的重视支持，省委书记多次批示要求加强农村交通安全，抓好农用车安全管理。省长主持召开常务会研究加强农村交通安全工作的意见。省政府成立了由两位副省长任双组长的固本强基攻坚行动领导组，全面加强组织领导。全省公安交管部门紧紧抓住党委、政府高度重视乡村振兴的有利契机，坚持源头防范、标本兼治，突出严查严管、部门联动，全年查处农用车违法载人 1.37 万起，依法拘留违法载人的农用车无证驾驶人员 800 余人，问责源头责任单位406家。全省全年农村道路交通事故死亡人数、一次死亡 3 人以上较大事故起数同比分别下降 5.39%、57.14%，有力保障了全省道路交通安全稳定。

山西省政府专门部署开展为期半年的农用车违法载人专项整治暨固本强基攻坚行动，抽调省应急厅、交通厅、农业农村厅有关人员驻省公安厅交警总队合署办公，加强组织领导和指挥调度。各市政府成立由分管安全生产和公安工作的市领导任双组长的领导小组，强化组织协调，凝聚工作合力，指导县（市、区）“一地一策”制定工作方案，细化整治措施，认真谋划部署。整治期间，省领导组办公室先后召开 9 次视频调度会，组织开展了 5 个波次的明查暗访，检查范围覆盖 11 个市 80 多个县，编发通报、简报 43 期，有力推动了领导重视和工作落实。

山西省公安厅交警总队在深入调研的基础上，牵头起草了《关于加强农村道路交通安全管理工作的意见》，省政府办公厅于 2021 年 11 月印发执行，对当前和今后一个时期全省农村道路交通安全工作作出全面、系统部署。为明确农用车违法载人有关法律适用问题，省公安厅联合应急厅、交通厅、农业农村厅印发《关于严禁农用车违法载人的通告》，规范执法行为，强化执法震慑。省公安厅还联合住建、市场监管、林草等多个职能部门，先后印发《关于加强农用车安全管理工作的通知》《农用车违法载人移交处置办法》等规范性文件，加强部门协作，强化行业监管，完善执法程序，为专项整治工作提供了有力保障。

办好农村的事关键在党、主要依靠村民自治。山西省各地大力推动乡镇政府、农村“两委”建立健全交通安全工作机制，指导督促农村“两委”履行交通安全宣传、教育和管理责任。全省共有 1.8 万个行政村设立了农用车专管员、1.57 万个行政村实行了农用车及驾驶人户籍化管理，分别占行政村总数的 94.6% 和 82.5%。各乡镇政府共与村委员会签订交通安全责任书 2.26 万份，各村委员会共与车主签订“拒绝农用车违法载人”承诺书 46.27 万份。同时，各地加大对党政干部农村交通安全工作履职不力的问责追责力度，攻坚行动期间，临汾、太原等市对发生农用车较大事故、违法载人严重的部分县乡政府及农村（社区）委员会主要负责人、分管负责人及有关责任人员给予了党纪政务处理，有力倒逼责任落实。

山西省积极发挥农村劝导站源头防控作用，不断完善劝导站布局，努力消除管控盲区。2021 年以来，共在车流集中的农村路口补建劝导站 446 个。同时，各地加强农村交管力量统筹，全省共发动 1.5 万名综治网格员、7578 名农村“路长”、1174 名农机协理员、1310 名保险协保员参与农村交通管理。共摸排采集各

针对容易发生违法载人问题的绿化、施工、厂矿等重点行业领域，山西公安交管部门会同住建、交通、市场监管等部门大力开展联合整治，严肃问责源头责任单位，查处违规三轮、四轮电动车销售企业 291 家。针对农村道路点多线长面广的特点，各地采取定点查处、巡查管控、组织执法小分队集中查处、开展统一行动等方式，全面加强农村“双违”等突出违法整治，攻坚行动期间，全省共查处农村交通违法 21.85 万起，同比上升 26.97%。

山西公安交管部门坚持把宣传教育作为治本措施，突出抓好阵地宣传、巡回宣传、警示宣传、进村入户宣传，着力提升农村群众交通安全意识。2021 年以来，全省已进行交通安全宣讲的行政村达到 1.75 万个，至少已设置一处固定式宣传栏的行政村达到 1.73 万个，分别占行政村总数的 100%、99%，全省 5323 所农村中小学全部完成巡回交通安全宣传，农村群众交通安全意识有了明显提升。

类农用车 68.26 万辆，通过“农交安”系统共采集劝导日志 420 余万条，有效防范化解了农用车违法载人出村上路风险。针对农村道路基础薄弱的现状，各地联合交通运输部门深入排查治理农村道路安全隐患，共完成 20 处路侧险要路段和平交路口“三必上”“五必上”治理，全省共在 2800 多个农村道路平交路口增设了信号灯、在 4900 多个路口增设了减速带。

四川：打造农村道路隐患突出路口路段治理精品项目

按照公安部 2022 年度重点攻坚任务总体部署，四川省公安厅交警总队将农村道路安全隐患突出路口路段治理项目作为防范化解交通安全风险的重要举措，以打造示范样板为抓手，聚焦公安部交管局盯办的 122 处重点隐患路口路段，因地制宜拓展安全隐患排查治理范围，精心策划、精准研判、靶向施策，打造农村道路安全隐患突出路口路段治理精品项目，全力推动提升农村道路安全保障水平，防范化解农村地区交通安全隐患风险。

提升政治站位抓组织

四川省公安厅联合交通运输厅专题向省政府汇报加强农村道路安全隐患治理有关工作，积极争取重视支持。公安厅成立分管副厅长任组长、交警总队长任

副组长的农村道路安全隐患突出路口路段治理工作领导小组，实行122处重点隐患路口路段“一项目一专班”的运作模式，按照“一项目一精品”的原则深入推进安全改造，挂图作战、跑表计时、定期验收，确保项目出精品、获实效。

在盯办122处重点隐患路口路段的基础上，四川交警总队深入研判分析近年来全省交通事故特点，拓展隐患治理范围，选取148处隐患突出的重点路段进行“三必上”改造，选取2000公里通客运的临水临崖、急弯陡坡且安全防护设施不全的隐患路段实施生命安全防护工程改造，将农村隐患突出平交路口增设减速带任务拓展为680处，组织每个涉农县区至少选取一个事故易发多发、交通流量大的路口路段开展科技应用创新试点，切实提升交通安全管理科技化水平。

总队推动交通运输厅、发展改革厅、公安厅、财政厅、应急管理厅五部门联合发文，部署全省开展村道安全生命防护工程建设。同时，借助全国公路安全设施和交通秩序管理精细化提升工程、四川省普通公路畅安工程的有利契机，联合交通运输厅全面排查普通公路隐患路段，计划2年内投入88.4亿资金实施事故易发多发路段整治、村道安全生命防护工程建设、危险桥梁整治、重大灾害路段治理等工程，并将122处重点路口路段、148处重点隐患路段和2000公里隐患路段纳入2022年度重点治理范围，优先攻坚治理。

紧盯隐患治理抓关键

突出隐患排查“三张清单”。四川交警总队借助道安办平台，统筹交通运输、公安交警、乡镇交管办实地踏勘农村道路安全隐患突出路口路段，针对重点路口路段逐一制定治理计划，明确整改措施、整改时限、整改主体和责任人，制定任务清单、责任清单、落实清单“三张清单”，落实隐患排查责任最小工作单元，以务实举措确保隐患排查整改落实到位。

突出隐患治理“专业诊断”。四川交警总队以“点位要精、问题要准、措施要实”为标准，深入开展道路安全隐患“骨干诊、专家诊、数据诊”“专业诊断”，组织科研院校专家及交通秩序、事故业务骨干对改造项目的道路线形、安全设施现状等情况进行综合会商，选择最优整治方案，以专家视角确保隐患治理到位。

突出科技创新“实用高效”。四川公安交管部门大力推广在重点路口安装交通信号灯、视频监控或电子警察、“大喇叭”、路口“哨兵”等设施；在重点路段安装固定或移动卡口、视频监控、路侧主动监测预警、LED情报板等设施设备，实时感知过往车辆、行人通行情况和交通违法信息，通过声电光及时提醒，有效补充农村道路劝导的盲点和不足。全面推动将视频监控、违法抓拍系统等联网至乡镇交管站、执法站点，开展分析研判和视频巡查，对农村地区“双违”和不戴安全头盔等常见违法实时远程提醒、劝导、纠正，以科技手段提升农村交通管理质效。

坚持跟踪问效抓督促

四川省建立完善道路交通安全隐患省、市、县三级政府挂牌督办机制，督促隐患梯次解决、滚动销号。省公安厅建立红黑榜公示举措，全过程跟踪项目推进情况，定期通报督促，未按时完成任务的，第一次通报至市（州）公安局分管局长及交警支队长，第二次通报至市（州）公安局局长。建立完善隐患动态清零机制，对新建、改建、扩建公路建设项目严格落实交通安全设施建设“三同时”制度，将设施维护纳入公路养护工程范畴，定期维护更新。对于当年发生的一次死亡2人以上的交通事故，在事故处理完毕、相关责任（刑事和行政责任）确定后，1个月内启动整治，年内必须完成整治任务，对整改难度大、资金需求大

的隐患专题调研形成治理意见，报告当地党委政府推动整改。建立完善验收评估机制，所有项目均采取“自查验收、抽检复查、效果评估”三个层次开展验收评估。同时，会同交通运输、应急管理、发展改革、财政等部门对项目情况开展联合督导、检查和验收，建立“一患一档”台账，涵盖隐患整改方案、图片资料、监督检查记录、交通影响评价、验收合格意见等详细资料，确保项目验收规范。

云南：全力夯实基础 靶向综合治理

近年来，云南省公安厅交警总队在各级党委、政府和公安机关的坚强领导下，以事故预防“减量控大”为抓手，全力防风险、除隐患、保安全、保畅通、促发展、护稳定，有力确保全省道路交通安全形势平稳向好，为全省经济社会跨越式高质量发展创造了良好的道路交通环境。2021 年，全省农村地区（县、乡、村公路）一次死亡 3 人以上的较大交通事故起数、亡人交通事故起数、事故亡人总数同比分别下降 38.1%、15.33% 和 17%。

争取支持配合 推进系统治理

云南交警总队每年年初报请省政府、省公安厅组织召开全省道路交通安全工作电视电话会议和全省公安交通管理工作电视电话会议，全面安排部署年度公安交管工作。2021 年 10 月，推动省政府出台《云南省人民政府办公厅关于进一步加强农村道路交通安全工作的意见》和《云南省人民政府办公厅关于调整成立云南省道路交通安全工作领导小组的通知》，系统回答解决了新时代农村道路交通安全工作“谁来管”“管什么”“怎么管”等重大问题，并确定了 16 项具体硬任务，把这项工作上升为各级政府推进系统治理的具体行为。各州市、县（市、区）也推动当地政府及时研究制定了《实施意见》或《实施方案》，全省重新构建起省市县乡四级交安委 + 交安办 + 专业队伍 + 专兼职劝导员的组织体系和职责清晰、制度机制健全的责任体系，党委领导、政府负责、部门履责、社会参与的管理格局初步形成。

云南交警总队积极协调交通运输、应急、文体教育、旅发委、气象等部门加强配合，以农村公路生命防护工程、国省道中央隔离设施缺失路段、新改扩建道路为重点，整治省市县三级挂牌督办“十、百、千”工程隐患点段 1758 个，完成普通国省干线公路安全提升及省政府挂牌督办项目 25 个、整治隐患里程 473 公里，推动建设农村公路安全生命防护工程 5000 公里。

其中，保山交警积极构建学校、企业、村委会、家庭和相关职能部门共同参与的定制化接送服务保障体系，有效破解农村中小学生出行难、出行贵、出行不安全的问题。截至 2022 年 3 月初，全市已在 69 个乡镇的 142 所中小学校，开通 1052 辆“校园直通车”，开通班线 305 条，惠及 3.3 万余名学生，占集中出行需求学生总数 80%，农村乡镇覆盖率达 100%。

全面整治隐患 强化源头治理

云南交警总队紧盯“三降一升一个零发生”目标任

务，扎实开展事故预防“减量控大”集中整治波次攻势，动态清理整治各类交通安全隐患。2021年，总队提请省安委办对5个州市、7个县区政府分管领导进行约谈，曝光42家危化品运输企业，对34家企业进行约谈，9次通报酒驾醉驾和五类重点违法突出的危化品运输企业，倒逼“三个责任”落实。

云南全省深入开展农村交通安全固本强基十项重点任务攻坚行动，一、二级标准警保合作劝导站建成投入使用1431个，配置劝导员3000余名。压实农村基层派出所管理责任，常态化组织市、县两级执法小分队深入农村地区开展路面执勤执法，农交安手机App活跃数17.06万个，录入劝导日志943.17万条。深入开展农村地区隐患突出路段交通安全提升行动，实现2018年以来发生过适用一般程序处理道路交通事故的平交路口“三必上”2700多个，发生一次死亡3人以上交通事故或死亡人数累计超过5人的平交路口“五必上”13个。

云南交警总队接续开展事故预防“减量控大”春季、夏季、秋季波次攻势，盯住重点人，实施“两客一危一货一校一面”重点驾驶人源头隐患清零行动，采取短信提醒、上门督促、约谈函告等方式推动督促限期整改。管住重点车，加快清零“大吨小标”轻型货车和隐患大客车存量余量，常态化推进9类重点车辆源头隐患清剿，共对19.9万辆重点机动车、20万余名重点驾驶人进行隐患动态清零，全省“两客一危”等重点车辆“三率”排名全国前列。看住重点企业，对4673家重点道路运输企业进行备案，定期开展安全隐患大检查。

云南公安交管部门多渠道组织交通安全宣传和警示曝光，开展“美丽乡村行”交通安全宣讲2700余场次、农村大喇叭宣传106万余场次，通过企信通、交管12123等平台发送安全提示短信2865万余条，通过微信群发布精准提示信息7.4万条。曝光典型事故案例2054起，曝光终生禁驾人员4255人（次）、违法突出车辆3.5万辆、高危风险运输企业6752家（次）、事故多发路段1841个（段）。对683家道路客运企业开展警示教育，对34家企业进行约谈，对3.4万辆在用客运车辆粘贴25.7万条安全带使用提示。

严管重点违法 强化专项治理

云南交警总队聚焦路面主战场，持续开展严重交通违法专项整治，不断净化道路交通环境。按照全警支援交警、机关支援基层、城市支援农村要求，紧盯重大活动、重要节日、敏感节点交通安保工作，每月派出由总队领导带队的挂包督战组，深入一线督导参战，各级执法小分队与派出所开展联勤执法，最大限度屯警于路，加强“一早一晚”常态化打击整治和每月“逢五”“逢十”专项治理。组织开展酒驾醉驾常态化治理、货车超限超载治理、公路“双违”整治、危险化学品安全专项整治、面包车交通违法、查处严重交通违法大会战等20多项专项整治行动，全年共查处交通违法1591.15万起，其中现场查处1060.77万起、现场查处率达66.6%；人月均现场查处18类严重交通违法75.58起，同比上升114.41%。

昆明：“智慧大脑”助力交通管理精细化提升

文图 | 韩文萍 徐华陵

车流量大时，隔离栏会自己“变”出一条车道；发生交通事故时，事故点精准上图定位，方便交警快速处理；警力可按拥堵重点、安全黑点精准投放……这些细微改变，在一定程度上畅通了昆明市交通大循环。2020 年以来，云南省昆明市公安局交通警察支队（以下简称“昆明交警”）探索智慧化转型，从传统的经验决策向数字决策转变，向科技要效能，提升了交通管理精细化水平，优化了群众出行体验。

昆明市北京路霖雨桥路口

“智慧大脑”让管理更精细

据统计，截至 2022 年 1 月，昆明市机动车保有量达 316 万辆、驾驶人 386 万人。面对数量庞大的机动车及驾驶人群体，单纯依靠传统的交通管理方式显然已经不能满足交通管理需求。对此，昆明交警启动“昆明交管·智慧大脑”平台建设，依托科技手段的加持，从交通态势感知、集成指挥调度、综合勤务管理、数字监督考核等多个方面进行设计，提升了交通管理效率。

改善交通拥堵、处理交通事故是公安交管工作的重要内容。“比如，点击这里查看此处警情，报警信息显示白色商务车与电动自行车相撞，无人员伤亡，我们就会安排附近执勤民警前去处理。”昆明交警支队科技信息化处副处长张灵介绍，这是传统的信息采集方式，发现警情主要依托群众报警，不过这种传统的交通管理方式的一个短板是交警对路面的感知能力较差，简单来说就是不能及时发现路面上什么地方发生了拥堵、什么地方发生了事故。“现在通过‘昆明交管·智慧大脑’平台的建设和一些辅助系统的集成，交警可以快速地感知路网的拥堵情况、拥堵点、拥堵程度等，同时还可以针对交通事故的具体地点精准进行上图定位，方便出警人员快速找到事故发生的地点，提高处置效率。”

此外，“昆明交管·智慧大脑”平台在指挥调度、交通拥堵数据分析等方面为交通管理者提供了数据支撑，也为警力的精准投放提供了依据。比如，在对历史警情数据分析的基础上，针对拥堵高发时段、警情高发区域，昆明交警指挥中心就可以依托“昆明交管·智慧大脑”平台的数据分析模块，通过拥堵指数、行车速度等实时交通指标对城区主要路段进行数据监视，结合拥

堵情况指挥各大队、各中队精准布警，对拥堵路段、路口进行干预，实时增减警力，开展疏堵保通工作。截至目前，“首调成功率”常态化保持在 90% 以上、二环以内 5 分钟、二环以外 10 分钟“快反到达率”常态化保持在 95% 以上。

科技赋能提速城市交通

交通拥堵一直是很多城市的共性问题，全国多地也在积极探索“治堵”路径。昆明交警在借鉴“他山之石”的同时，结合实际逐步优化群众出行体验。昆明交警通过信号自适应、设置交通信息诱导屏、“绿波带”等手段，有效缓解城市交通拥堵问题。目前，昆明交警按照“外截内疏、一路一策”的总体思路，在道路条件成熟、硬件设施完善的环城路、北京路、广福路、碧鸡路、滇池路等 176 个路段、579 个路口建设了“绿波带”。数据显示，绿波带实施后日均车速提升了 7.1%，平均拥堵指数下降了 4.2%；高峰时段平均车速提升了 5.3%，平均拥堵指数下降了 3.2%。

而潮汐车道的设置则更具科技感，昆明交警依托“智慧交管·昆明大脑”平台，对路口实时流量进行监控分析，在交三桥路口南口设置了“潮汐车道”，根据车流的不同情况进行变换，车流量大时潮汐机器人会“变”出一条车道，在道路资源有限的情况下，最大限度提升路口通行效率。有了科技手段的赋能，昆明道路交通拥堵情况在一定程度上得以改善。《2021 年度中国主要城市交通分析报告》显示，在市内道路方面，同比 2020 年、2021 年全国 50 个主要城市中 16% 的城市拥堵下降，昆明拥堵降幅位居全国前列。

张灵介绍，整个交通管理实际上依托于两方面的手段，一方面是传统的交通管理和交通治理手段，在此基础上再通过智慧化手段提升管理效能以及发现事件的时效。另一方面，在诸如交通拥堵等问题上可以进行前期数据精准化分析，提升发现问题的效率，逐步改善处理交通问题的能力。但由于造成交通拥堵的原因比较复杂，如有规划层面、建设层面、管理层面和城市历史原因等多方面的因素，想从根本上解决交通拥堵这个问题，光靠“智慧大脑”还远远不够。

科技护航保障群众出行

科技力量赋能交通管理效能不仅仅体现在“治堵”上，更表现在为群众出行提供暖心的服务保障上。昆明交警围绕交通管理机构与出行民众，在宏观交通感知、事件信息发布和警民互通等多个日常工作环节提供立体的交通场景应用，推出了应急保障服务，为群众提供服务保障。如发生交通事故、交通管制、施工、气象灾害等状况时，一线交通管理者可通过“智慧交管·昆明大脑”平台联动公共服务平台，将交通事件信息通过网络路况平台进行实时发布，确保信息精准触达出行民众。群众在进行路线规划时可以选择避开事故路段，在导航过程中，也可通过语音播报和交通实况聊天室等多渠道获取事故或路况实时信息。

针对校园及周边交通现状，昆明交警在各学校设置了“护学岗”，民警提前到达护学岗位强化指挥疏导，落实“一校一策”措施，做好学校周边道路的疏堵保通工作。同时，依托“智慧交管·昆明大脑”平台，昆明交警提前发布拥堵路段和时段信息，不间断进行视频监控巡逻，随时掌握校园周边道路通行情况，春城骑警加大路面巡逻的频次和密度，保证及时处理突发警情。

从大处着眼、从细节着手，“智慧交管·昆明大脑”平台正逐步发挥应有作用。张灵表示，从目前整个智慧化的建设成效来说，昆明交警主要集中在“情指勤督”和以指挥调度为主的体系建设，下一步整个指挥交通体系要逐步往数据智慧化分析、决策支持数据化方向发展。

秩 序

问：《道路交通安全违法行为记分管理办法》（公安部令第163号）对一个记分周期内记满12分的驾驶人处理规定有哪些？

答：从2022年4月1日起实施的《道路交通安全违法行为记分管理办法》（以下简称《办法》），规定了公安机关交通管理部门对在一个记分周期内记满12分的驾驶人，应扣留其机动车驾驶证，通知其参加满分学习、考试，并明确规定了学习时间、学习方式、考试办法等相关内容。

关于学习时间，《办法》第十八条规定，机动车驾驶人在一个记分周期内累积记分满12分的，应当参加为期七天的道路交通安全法律、法规和相关知识学习。其中，大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶人应当参加为期三十天的道路交通安全法律、法规和相关知识学习。机动车驾驶人在一个记分周期内参加满分教育的次数每增加一次或者累积记分每增加12分，道路交通安全法律、法规和相关知识的学习时间增加七天，每次满分学习的天数最多六十天。其中，大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶人在一个记分周期内参加满分教育的次数每增加一次或者累积记分每增加12分，道路交通安全法律、法规和相关知识的学习时间增加三十天，每次满分学习的天数最多一百二十天。

关于学习方式，《办法》第十九条规定了现场学习、网络学习和自主学习三种方式。网络学习应当通过公安机关交通管理部门互联网学习教育平台进行。机动车驾驶人参加现场学习、网络学习的天数累计不得少于五天，其中，现场学习的天数不得少于二天。大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶人参加现场学习、网络学习的天数累计不得少于十天，其中，现场学习的天数不得少于五天。满分学习的剩余天数通过自主学习完成。机动车驾驶人单日连续参加现场学习超过三小时或者参加网络学习时间累计超过三小时的，按照一天计入累计学习天数。同日既参加现场学习又参加网络学习的，学习天数不累积计算。

关于学习地的选择，《办法》第二十条规定，机动车驾驶人可以在机动车驾驶证核发地或者交通违法行为发生地、处理地参加公安机关交通管理部门组织的道路交通安全法律、法规和相关知识学习，并在学习地参加考试。

关于学习内容，第二十一条、二十二条规定，机动车驾驶人在一个记分周期内累积记分满12分，符合本办法第十八条、第十九条第一款、第二款规定的，可以预约参加道路交通安全法律、法规和相关知识考试；机动车驾驶人在一个记分周期内二次累积记分满12分或者累积记分满24分未满36分的，应当在道路交通安全法律、法规和相关知识考试合格后，按照《机动车驾驶证申领和使用规定》第四十四条规定预约参加道路驾驶技能考试；机动车驾驶人在一个记分周期内三次以上累积记分满12分或者累积记分满36分的，应当在道路交通安全法律、法规和相关知识考试合格后，按照《机动车驾驶证申领和使用规定》第四十三条和第四十四条规定预约参加场地驾驶技能和道路驾驶技能考试。考试不合格的，十日后预约重新考试。

公安部交通管理科学研究所 王建强

事 故

问：近日，我朋友骑自行车外出买菜，途中被一辆小轿车刮倒，小轿车逃逸。交通肇事逃逸将会受到什么处罚？

答：根据事故后果不同，处罚也会不同。按照《刑法》第一百三十三条的规定，违反交通运输管理法规，因而发生重大事故，致人重伤、死亡或者使公私财产遭受重大损失的，处三年以下有期徒刑或者拘役；交通运输肇事后逃逸或者有其他特别恶劣情节的，处三年以上七年以下有期徒刑；因逃逸致人死亡的，处七年以上有期徒刑。按照《最高人民法院关于审理交通肇事刑事案件具体应用法律若干问题的解释》第六条的规定，行为人在交通肇事后为逃避法律追究，将被害人带离事故现场后隐藏或者遗弃，致使被害人无法得到救助而死亡或者严重残疾的，应当分别依照刑法第二百三十二条、第二百三十四条第二款的规定，以故意杀人罪或者故意伤害罪定罪处罚。

按照《道路交通安全法》第一百零一条规定，违反道路交通安全法律、法规的规定，发生重大交通事故，构成犯罪的，依法追究刑事责任，并由公安机关交通管理部门吊销机动车驾驶证。造成交通事故后逃逸的，由公安机关交通管理部门吊销机动车驾驶证，且终生不得重新取得机动车驾驶证。第九十九条规定，造成交通事故后逃逸，尚不构成犯罪的，由公安机关交通管理部门处二百元以上二千元以下罚款，可以并处十五日以下拘留。

按照公安部新修订的《道路交通安全违法行为记分管理办法》，造成致人轻微伤或者财产损失的交通事故后逃逸，尚不构成犯罪的，一次记 6 分；造成致人轻伤以上或者死亡的交通事故后逃逸，尚不构成犯罪的，一次记 12 分。

山西省公安厅交通管理局 褚万里

车 管

问：我刚拿到C2驾驶证，可以直接申请增驾C6驾驶证吗？

答：不可以。已取得驾驶小型汽车（C1）、小型自动挡汽车（C2）以上准驾车型驾驶证，且本记分周期和申请前最近一个记分周期内没有记满 12 分记录的，可以申请增驾轻型牵引挂车（C6）驾驶证。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉

宁波：还高速一片“清朗”

针对村民焚烧秸秆产生浓烟致驾驶人视线受阻，从而引发交通事故的隐患问题，浙江省宁波市公安局高速交警支队六大队联合高速公路交通执法队、属地乡镇政府等单位进行协商，通过妥善安排焚烧场所、张贴宣传标语等举措，强化高速公路周边村庄物品焚烧管控，提升村民安全意识。（文 / 杨建军）

贵州省黔东南苗族侗族自治州公安局交警支队高速四大队向安置区新市民宣讲交通安全知识。（图 / 唐光新）

德州：动态预警除隐患

4 月 6 日，山东省德州市公安局交警支队直属一大队在辖区岔河西大道和新建路等平交路口设置雷达预警提示设备，采用声光一体化的形式精准警示支路车辆、预警提示主路车辆，实现道路平交路口全天候交通安全智能警示，有效降低事故发生率。（文 / 张亚磊）

石嘴山：开展廉政警示教育

4 月 22 日，宁夏石嘴山市公安局交警分局在惠农区纪委监委“身边人身边事”廉政警示教育馆开展警示教育。通过用身边事教育身边人，促使民警、辅警以案为鉴、警钟长鸣，做到守纪律、讲规矩，知敬畏、存戒惧，进一步筑牢廉洁自律思想防线。（文 / 张晓龙）

天津：开展夏季防汛演练

为严格落实处警迅速、救援及时、清障高效的汛期道路交通疏导机制，天津市公安交通管理局南开支队联合消防救援、清障拖运、道路抢险等部门开展了“四位一体”夏季防汛应急演练，增强了支队与各部门之间的协调配合及事故应急处置能力。（文 / 焦轩　滕飞　刘子暘）

幼儿园小朋友走进云南省勐腊县公安局交警大队，零距离体检交警执勤装备。（图 / 召鑫荣）

警队动态 Police News

武宁：整治工程车交通违法

江西省武宁县公安局交警大队为进一步规范工程运输车交通管理，联合应急、交通运输和城管等部门开展工程车交通违法行为专项整治行动。大队深入分析评判了工程车交通违法行为特点，加大对重点时段、重点路段的巡逻查控力度，通报典型交通事故情况，并督促辖区施工单位落实安全监管主体责任，强化驾驶人安全意识。（文 / 熊遥 黄山）

稷山：进校园宣讲安全

为进一步强化中小学生的交通安全意识，山西省稷山县公安局交通管理大队深入辖区学校开展主题交通安全宣传教育活动。宣传民警利用看图讲安全、互动交流、发放宣传图书等方式，讲解了“走路、乘车、过马路”等方面应注意的交通安全常识及每个交通指挥手势的含义和作用，提高中小学生安全文明出行意识与自我防护能力。（文 / 李东兴）

东台：排查交通安全隐患

江苏省东台市公安局交警大队坚持疫情防控和交通安全管理两手抓，紧紧围绕“查隐患、堵漏洞、强措施、保安全”目标，开展交通安全隐患排查整治行动。大队对辖区事故隐患及事故易发地段进行排查，增设交通安全警示标志和减速带，同时加大路面执法力度，重点检查客车、货车、校车等车辆违法行为，切实筑牢道路交通安全防线。（文 / 常昌华 陈永美）

新密：开展练兵比武

近日，为进一步提高交通事故处理队伍的综合素质、执法水平、实战能力和安全防护能力，河南省新密市公安局交警大队组织开展了交通事故岗位练兵比武活动，分模拟组、参赛组、警保联动组进行，对各小组的事故现场警戒、保护、勘查、处置、调查取证以及现场撤离、恢复交通等流程进行考核，促进了大队民警辅警业务技能的全面提升。（文 / 申建中 方亚娟）

安徽省庐江县公安局交通管理大队为大货车司机送上“抗疫爱心包”。（图 / 罗君）

福州高速交警支队：“疫”无反顾 为爱奔赴

文图 | 何涛

今年 3 月以来，狡猾的新冠肺炎病毒紧随春天的脚步在全国多地散发开来，并迅速波及八闽大地。为让群众的“救命药”不断档，福建福州高速交警支队通过开启疫情防控特殊时期“急药递送交通线”，规划最优递送路线，制定爱心接力方案，积极开展急药递送任务，努力践行“我为群众办实事”，把温暖真正送到群众的心坎上。

民警进行急药交接

“疫情在变，我们也要主动求变。”

半年前，莆田市突发新冠肺炎疫情，学校停课、人员限流、物流中断、交通管控……让这座繁忙的城市突然“停摆”。受疫情影响较大的是危重病患家庭，物流中断导致福州市各大医院发往莆田的“救命药”无法顺利送出，“救命药”短缺的消息在网上刷屏。疫情就是警情，警情就是命令！福州高速交警支队从人民群众的急难愁盼出发，联手兄弟单位第一时间搭建起了直通疫区的“急药递送交通线”，共向莆田运送各类急救药品 11 批次 171 件，切实为当地病患家庭解决了购药难运药难用药难问题。自此之后，这条特殊的交通线不仅成为疫情笼罩下数百位危重患者和家庭的“生命通道”，更是福州高速交警身先士卒全心为民的庄严承诺。

2022 年 3 月 13 日，泉州市突然报告本土疫情确诊病例的消息让民众稍微缓和的心情再度紧张起来，之后疫情迅速波及福建多地，疫情防控措施迅速升级。“和去年相比，这波疫情持续时间更长、传播速度更快、波及地市更多、交通管控措施更严，可能还会出现病患断药的情况。疫情在变，我们也要主动求变。”作为“急药递送交通线”的主要发起人，福州高速交警支队一大队大队长吴炫凯缜密研判后向支队领导提出了随时重启交通线的“两个有效覆盖”建议：一是在以往“无接触式递送”的工作机制基础上，将交通线向此次疫情较严重的地市延伸，省厅交警总队统一调度沿线高速、地方交警广泛参与，实现疫区的有效覆盖。二是充分依托福建交警和福建交通广播等新闻矩阵，加强对外宣传报道，扩大交通线的知悉范围，实现信息源的有效覆盖，根据群众需求随时“重启”交通线。

“忽如一夜春风来，千树万树梨花开。”接到指令后，

福州、莆田、泉州、宁德等交管部门迅速行动，福建多地高速公路收费站、服务区、隧道口等的“爱心急药递传站”相继搭建完毕，物品自助式接收登记等一系列“零接触”人性化设施更加科学安全。“平安蓝”“天使白”“高速绿”“志愿红”汇聚在一起，共同构成了高速公路沿线一道亮丽的风景线。

“请放心，‘救命药’我们一定送到！”

3 月 21 日，福州高速交警支队接到福建交通广播转来的听众求助。陈先生称其外甥身患重疾，需定期前往福州医院治疗。受疫情影响，目前患者处于莆田仙游榜头镇的管控区，无法前往福州看病，医院也无法将急需的药品送往仙游，面临断药的风险。

“请放心，‘救命药’我们一定及时送到！”福州高速交警坚定的回答对陈先生来说就像一颗“定心丸”，让他悬着的心终于落下。3 月 22 日上午 11 时许，福州交警支队、福州高速交警支队、莆田高速交警支队三方联动，紧急联系医院备药。福州交警铁骑在福建省立医院取得急救药品后，由交警指挥中心线上开启全线“绿波”，直接将药品接力交给第一棒的福州高速交警支队。简短交接后，福州高速交警支队五大队立即开启高速公路护航模式。民警驾驶警车行驶 85 公里，通过无接触方式，在甬莞高速菜溪岩服务区与莆田高支完成第二棒交接。接着由莆田高速交警支队民警冒雨将药品送到在榜头高速收费站焦急等待的患者家属手中。至此，这场连接福州、莆田两地超过 150 公里的爱心接力在 140 分钟内完成交接。

当陈先生收到福州高速交警冒雨送来的急需药品后深受感动，他向前来的民警深深地鞠了一躬：“谢谢你们，我们一起加油！”这简短但充满力量的话瞬间让这场疫情显得不再“冰冷”。当得知药品顺利送达，参与护送的各单位民警也在微信朋友圈里互相加油鼓劲。虽然战友们因疫情不能见面，但相互的支持和鼓励无时无刻不在传递着正能量。

本轮疫情发生以来，福州高速交警支队联合有关单位、媒体记者、爱心公益团体共运送 11 批 29 件药品，为泉州、莆田、宁德等地的白血病患儿、癌症患者、胃切除手术病人及时续上了救命药。同时，圆满完成运送各类抗疫物资、医护人员等重点车辆通行保障任务 30 余辆次。

“我虽然病了，但也能尽一份力。”

“他长期扎根在高速基层一线，在外勤中队一干就是 20 多年，曾经被评为福建省优秀人民警察，是我们学习的榜样。”提起之前在福州高支渔溪中队任职的中队长林同兵，大队长吴炫凯赞不绝口。2021 年莆田突发疫情时林同兵正在家中休假，当他听说要组建“送药小分队”时，二话没说主动请战：“渔溪中队距离莆田最近，理应打头阵！”自此之后，他几乎每天都在“急药递送交通线”上奔波着。可就是这样一位同事眼中的“硬汉”，前一段时间却突然病倒了。2021 年底，林同兵突感身体不适，医院的诊断结论却令他始料未及：胃癌，并伴有肺部感染。医生说这可能和多年在高速基层一线工作、生活节奏的不规律有很大关系。经过手术治疗，林同兵的胃被切除了三分之二，目前还在医院做进一步化疗。躺在病床上的林同兵并没有“休息”，他时刻惦记着那条特殊的“生命线”，随时通过手机帮助群众联系递送药品。“我虽然病了，但也能尽一份力，我非常高兴！”他说。

“疫情无情人有情，隔离隔人不隔爱。”福州高速交警支队支队长金圣福在微信朋友圈里写下了这样一句温暖的话。“‘急药递送交通线’是福州高速交警践行‘我为群众办实事’的郑重承诺，只要群众有需要，我们随时可以再出发！”他在采访中坚定地说。

周运：英勇救火显担当

文图 | 甘乐

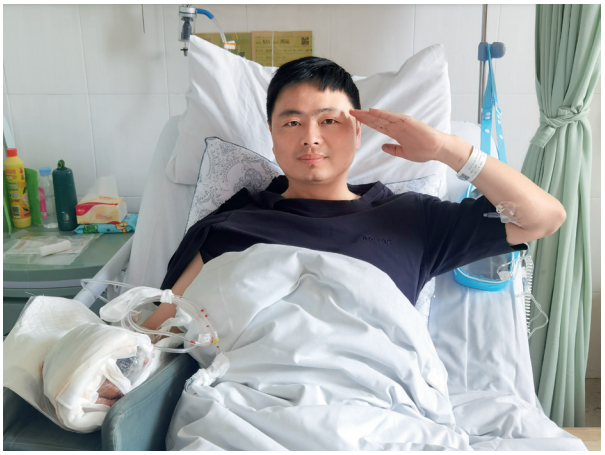
山林失火，他毫不犹豫冲了上去，不料灭火时发生爆炸，导致右手严重受伤。4 月 6 日，安徽省公安厅发布命令，为在扑救山火中负伤的宣城市公安局交警支队三大队副大队长周运记个人一等功，表彰他在维护辖区社会大局稳定、保护人民群众生命财产安全做出的突出贡献。

向火而行 不惧危险挺身而出

2022 年 3 月 8 日下午，周运带领 2 名辅警在宣城市宣州区水东镇开展道路隐患排查和交通安全宣传工作。16 时许，当他们到达南阳村时，同行的村支书的电话响起，“村里小金山突发山火，情势危急”。周运主动要求参加灭火。

在火灾现场，周运始终冲在最前面，拨开荆棘为后面的战友开路，手臂脖颈等多处被划伤。在商定分片灭火计划后，周运和同事在分片区域开展扑救工作。当所负责区域的山火扑灭后，他见山顶火势仍然较大且蔓延较快，又迅速向山顶赶去。16 时 50 分左右，在使用了 4 个投掷式干粉灭火器后，因身处中心火区，温度很高，灭火器发生爆炸。一阵眩晕后，周运发现右手已血肉模糊。据与他同行的同事描述，周运身上都是干粉，右手鲜血淋漓，手掌内的骨头都能看见。

爆炸发生后，周运被就近送往宁国市人民医院，由于伤情严重，当晚转至无锡市第九人民医院进行救治。经诊断，周运右手虎口开放性手部损伤伴皮肤软组织缺损、第一腕掌关节脱位、手指指神经损伤、右耳鼓膜穿孔、听力受损。



周运在医院接受治疗

经历了断指再接、手部组织补植手术，周运手部的伤势依旧触目惊心。同事们前来探望，看到他的伤情，大家难过得说不出话，但周运却笑着安慰他们：“等我归队！”

扎根基层 一心为民守护平安

自 2007 年参加公安工作以来，周运先后在特警支队、新田派出所、古泉派出所工作，无论在哪个岗位，他都履职尽责，扎实做好各项基础工作，练就了过硬的本领。

在古泉派出所期间，作为副所长的他先后破获多起开设赌场案、入室盗窃案、抢劫案、树木被盗案等疑难刑事案件，同时还担负着消防安全管理、保安监管、法

制员、驻村民警、江淮义警管理员等职责，即便工作繁忙，他也从无一句怨言，没有向组织提过任何要求。

2020 年 11 月，辖区古泉居民陈某到派出所求助称，他帮朋友荀某贷了 15 万元的款，起初荀某答应偿还，可刚还了两个月就没有再还，导致陈某刚交了 30 万购房首付款后无法办理贷款，同时还要承担荀某那 15 万元的偿还责任。陈某早年丧父，母亲也已改嫁，艰辛的生活刚有点起色，却因荀某避而不见、贷款不还，多次在周运面前表露出轻生的想法。15 万元对于一个普通的农村家庭来说，是一笔不小的数目，如果不能有效解决此事，将给陈某的生活带来极大影响，并很可能演变为社会不稳定因素。为此，周运多次找到荀某本人，推心置腹阐明利害关系，但收效甚微。周运没有放弃，转而从荀某父母的身上做工作，多次到荀某父母家中走访谈心到深夜，最终成功劝服荀某，帮助陈某度过了难关。

角色转换 初心不改使命如磐

2021 年 10 月，周运因工作表现优异，被任命为宣城市公安局交警支队三大队副大队长兼孙埠中队中队长。该中队辖区人口 12 万余人，多为山区、丘陵地带，辖区 G329 国道两旁分布有各类木材加工市场 100 余家、中小学校 10 所、行政村（社区）19 个，交叉路口多，车流量大，道路交通管理任务重，事故预防压力艰巨。

周运虽然从事公安交管工作时间不长，但善于学习，刻苦钻研，始终保持在研究状态下开展工作。无论是事故处理、隐患排查，还是巡逻管控、队所协作，他都能做到干一行，精一行。入职不久，周运跑遍了辖区 19 个行政村（社区），带领中队人员严查各类交通违法，排查整改道路交通安全隐患，为百姓排忧解难。

周运认真研究所队协作机制，利用自己派出所工作经验，在充分调研的基础上制定“一所一策”，在警力互补、宣传互动、窗口互设、走访互助、信息共享等方面健全机制，并创新便民利企措施，为民办实事解难题。中队辖区外地车辆驾驶人较多，乡镇轻微事故快处仍然存在人手少、处理慢、群众来回跑的问题。周运创立移动快处中心，警车在哪里快处中心就在哪里，现场办公，现场出具事故责任认定书，轻微事故现场办结，真正实现了将办公桌搬上道路，将更多警力更长工作时间放在路面上。

顶风冒雪 不畏严寒执着坚守

在 2022 年春运安保、全国两会安保、抗击冰雪现场，周运始终干在一线，不停地穿梭在乡镇的大街小巷。自 1 月 28 日起，宣城市遭遇低温冰雪天气，道路交通安全面临严峻挑战，周运带领中队全体人员放弃休息，冒着严寒铲冰除雪。期间，共排查出易结冰路段 15 处，人工抛洒融雪剂 1.5 吨，经过连续奋战，保证了辖区交通安全畅通。

1 月 29 日凌晨 5 时，周运在巡逻至 G329 国道水东镇鸡头岭处时，发现一名老人站在马路中间，经询问，老人患有尿毒症，独自驾车去市医院透析，因雪天路滑撞上路边树木，车辆无法移动，老人显得十分无助。周运了解情况后立即对事故现场进行处理，并将老人安全送往医院。类似这样扶危救困的故事还有很多，周运用实际行动赢得了人民群众的高度称赞，他用赤胆忠心献身崇高公安事业，用热血丹心践行着人民公安为人民的铮铮誓言，曾荣立个人三等功 2 次，受嘉奖 3 次，先后获评全省优秀人民警察、宣城市公安局优秀共产党员等称号。

目前，周运已经出院在家疗养。望着被绷带包裹着的右手，他最放心不下的是还有很多工作要做，希望能够早日重回工作岗位，“即使右手不能正常活动，我还有左手。不论伤势恢复如何，我都会继续做好自己的本职工作。”

李淑君：交通安全宣传路上的瑰丽“警色”

文图 | 钟桢

“各位市民朋友大家好，公安交警提醒您，文明行车、安全出行，让你我的家人更放心一些……”一个亲切的声音通过车载收音机、网约车手机 App、农村劝导站大喇叭等传到无数驾驶人、乘客、村民耳朵里，响遍了惠州市的大街小巷。这个声音，来自广东省惠州市公安局交警支队宣传设施科的宣传女警李淑君。从警 12 年来，李淑君深知宣传工作是促进社会普法教育，让人民群众知法、懂法、用法，提升公安形象的一个有效途径，她努力提高自己的业务技能，不断创新宣传方式，提高群众法律意识的同时，也构建了和谐的警民关系。

李淑君劝导行人正确佩戴安全头盔

群众身边的“李警官”

2009 年 9 月，李淑君从广东省警官学院毕业后加入了惠州警队，2010 年调到支队宣传岗，从扛着摄像机日复一日奔波在基层一线，到与媒体合作开通专栏报道，再到交通安全宣传在“双微”平台、短视频平台的多点开花，她把自己历练成了群众身边的交通安全“广播员”。如今，她是惠州交通广播电台《交警直播室》在线解答群众疑问的“李警官”，是惠州电视台《法德大讲堂》《文明交通行》《午间新闻》等专栏节目中解读政策法规、剖析交通典型案例的“特约评论员”，也是短视频直播中劝导、普法的“淑君姐”。

“随着信息时代的发展，群众的法律意识不断提高，参与交通管理监督及互动交流的意愿越来越强，也会通过各种新媒体平台了解新的交通管理政策，咱们干宣传的需要经常和群众互动，所以一定要熟悉交通法规，多学习业务知识。”李淑君常对身边刚参加宣传工作的新警员这样说。为了增加自身的交管业务知识储备，更好地解答群众的疑问，她一边查阅相关的法律法规和涉及交管业务的资料，一边虚心向业务骨干学习。在直播节目中收到群众提出的不能现场答复需要查证的问题时，她会跟随专项组到现场实地走访，甚至到各部门具体的业务办理岗位去体验学习，再进行线下补充答复。扎实的业务与理论基础，让她在广播电台节目及各类短视频平台直播中，面对群众提及的各类交通管理问题时，均能对答如流。

李淑君认为，如今新媒体平台快速、多样化发展，每个平台的用户属性不一样，希望自己能站在不同的

角度，有针对性地开展交通安全宣传。“当每一次答疑解决了群众的疑虑，每一次引导让群众办理交管业务更加方便快捷，每一次普法提高了群众的交通安全意识，减少交通违法行为，从而降低了交通事故的发生，我就觉得做这一切都是非常有意义的。”她说。

一线岗位上的“宣传兵”

李淑君深知每逢重大节假日、台风天或暴雨寒潮恶劣天气等特殊节点，正是全面开展宣传工作的关键时期，于是，每到这时她就会立即随警冲锋在前线捕捉镜头，以最真实的视角记录安保状况，传递正能量。她经常加班加点在各类平台开展节假日高速公路、景区探路等直播，并充分发挥各项技能，把从一线收集的素材制作成语音、短视频等，通过广播电台、农村大喇叭等媒介传送给广大市民。

2020 年 2 月，全国抗击新冠肺炎疫情集结号吹响，李淑君在各媒体平台看到了不少网友的求助信息，如下高速口需要带证件吗、驾驶证到期了怎么办……她立即深入前线，连续几个月穿梭于各个疫情防控执勤点和办公室，收集公安交管不同阶段的抗疫情况素材，如防疫要求、交通事故和交管业务便捷办理、执勤警员抗疫故事等，并将这些素材整理制作成专题片进行全面报道。2020 年第一季度围绕“疫情不退警察不退”“复工我护航”等主题的短视频，在公安部交管局 2020 年第一季度新媒体传播影响力排名前十。

2022 年 1 月，为保障群众春运平安出行，李淑君深扎武深高速平安服务区及龙门收费站，以实时路况 + 执勤执法 + 多媒体联动的方式开展网络直播，直击惠州辖区北上高速公路车流及春运交通安保等情况。直播过程中，她不仅为广大网友呈现了春运期间武深高速惠州辖区车流情况，也展现了执勤民警坚守岗位的场景，并结合典型事故案例讲解了春运期间重点查处的各类违法行为及其危害性，提醒广大驾驶人出行需时刻绷紧安全这根弦。该直播累计观看量近 100 万人次。

宣传路上的“追梦人”

为适应新环境对交管宣传工作提出的要求，面对交通安全宣传工作的现状、短板和薄弱环节，李淑君不断摸索新方法，多次参与广东公安交管系统宣教比武活动，荣获“广东省十佳交警主持人”“广东公安交管短视频最佳普法交警主播”“广东公安交管系统交通安全优秀新媒体教官”等荣誉称号。

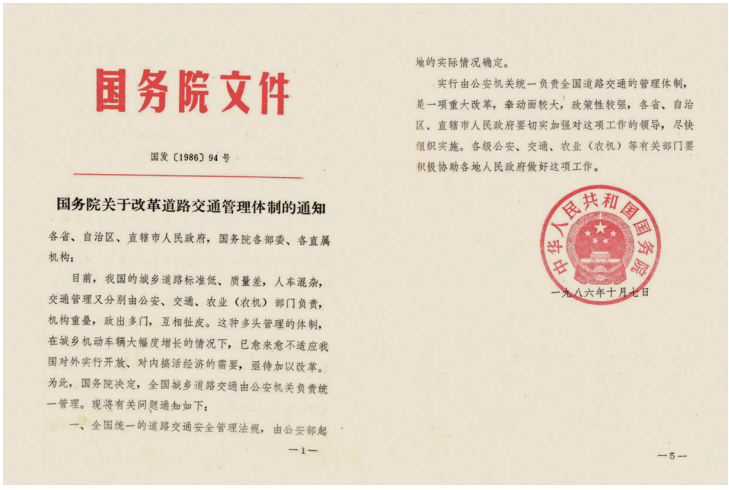
2021 年 12 月，广东省公安厅交通管理局发起的交通安全公益项目——“微光计划”，通过发放救助金及成长包、交警爱心辅导、深入家访等关怀行动向因交通事故致伤致残家庭的孩子提供帮助。她积极参与并成为了“微光计划”公益行动爱心助力团的成员之一，她的家访对象小林是一名二年级学生，父亲因驾驶电动自行车遭遇车祸离世，小林和他的 3 个弟弟以及患有尿毒症的奶奶，全靠小林母亲一人打散工支撑，家庭因缺乏劳动力致贫致困。李淑君在家访前做了很多准备，多次与小林母亲沟通了解情况，家访时很快便与孩子们互动起来。“虽然家庭生活艰难，但这是一个温暖和谐的家庭，希望‘微光计划’能给予这些孩子更多关爱和帮助，缓解他们的生活和学业压力，更希望社会在帮助更多因交通事故陷入困境的家庭时，共同关注交通出行安全。”李淑君在家访后写下的笔记。

和很多公安交管队伍的宣传工作者一样，李淑君始终相信，多一个人关注交通安全，也许就会少发生一起事故，少一个家庭受到伤害。她也将继续凭着对交通安全事业的强烈责任感，坚定不移地迈着踏实的步伐行进在新的征程中，努力为公安交通安全宣传事业贡献力量。

交通警务建设
——新中国成立后（下）

1985 年，公安部城市交通管理科学研究所正式成立，开创了科研服务交通管理的新局面。

公安部交科所建所初期大门照片



国务院文件

国发〔1986〕94号

国务院关于改革道路交通管理体制的通知

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

目前，我国的城乡道路标准低、质量差，人车混杂，交通管理又分别由公安、交通、农业（农机）部门负责，机构重叠，政出多门，互相扯皮。这种多头管理的体制，在城乡机动车辆大幅度增长的情况下，已愈来愈不适应我国对外实行开放、对内搞活经济的需要，亟待加以改革。为此，国务院决定，全国城乡道路交通由公安机关负责统一管理。现将有关问题通知如下：

一、全国统一的道路交通安全管理法规，由公安部起

—1—

地的实际情况确定。

实行由公安机关统一负责全国道路交通的管理体制，是一项重大改革，牵动面较大，政策性较强，各省、自治区、直辖市人民政府要切实加强对这项工作的领导，尽快组织实施。各级公安、交通、农业（农机）等有关部门要积极协助各地人民政府做好这项工作。

中华人民共和国国务院

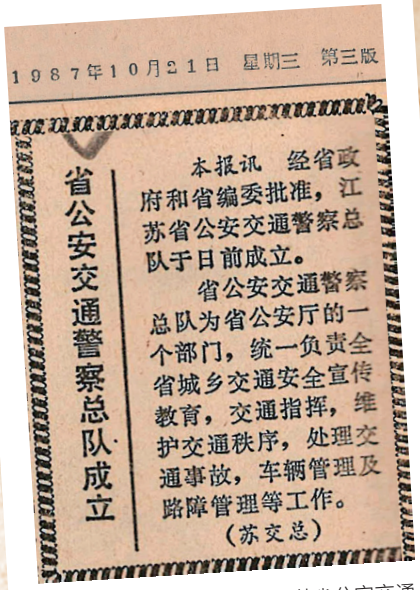
一九八六年十月七日

—5—

1986年10月，国务院印发的《国务院关于改革道路交通管理体制的通知》

1986 年 10 月，国务院发布《国务院关于改革道路交通管理体制的通知》，决定全国城乡道路交通由公安机关统一管理，组建全国统一的交通管理机构。

1986 年 12 月 31 日，公安部成立交通管理局（编制 35 人）。之后，各地逐步健全交通警察总队、支队、大队、中队等交通管理内设机构。



1987 年 10 月 21 日 星期三 第三版

省公安交通警察总队成立

本报讯 经省政府和省编委批准，江苏省公安交通警察总队于日前成立。

省公安交通警察总队为省公安厅的一个部门，统一负责全省城乡交通安全宣传教育，交通指挥，维护交通秩序，处理交通事故，车辆管理及路障管理等工作。

（苏交总）

1987年，《新华日报》报道江苏省公安交通警察总队成立

证号 0001692
姓名
性别 男
年令 29
职务 民警
工作单位 洛阳市公安交通警察支队

此证 在执行交通管理任务时使用

此证不准转借他人

工作调动时，应将此证交回发证机关

发证时间 1988·7·1

1988年，洛阳市公安交通警察证

1989年，公安部交通管理科学研究所举办的第一届交警支队长培训班照片

智能网联汽车如何改变未来出行

文 | 本刊记者 谭跃　图 | 由受访者提供

伴随着人工智能、5G、大数据、物联网等新一轮技术革命的迅猛发展，汽车的产品架构和产业格局正在发生深刻变革，智能网联汽车的渗透率快速提升。智能网联汽车的技术发展路径如何，怎样改变人们的出行方式？与传统汽车相比，会给驾驶人操控带来什么影响？带着疑问，本刊记者近日采访了北京航空航天大学交通科学与工程学院副院长、博士生导师鲁光泉教授。

本刊记者：请简要介绍我国智能网联汽车的发展状况。

鲁光泉：近年来，我国高度重视智能网联汽车产业发展，出台了多项支持政策。2019 年，中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出，要“加强智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）研发，形成自主可控完整的产业链”。2020 年，国家发改委等 11 个部门联合印发《智能汽车创新发展战略》，明确了智能汽车发展的战略愿景。2021 年，中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》也对推进智能网联汽车应用提出要求。

在这些发展战略的指导下，我国智能网联汽车技术快速发展。目前智能网联汽车在三条技术路线均开展了广泛深入的研究：一是持续推进单车智能的发展；二是以车联网技术为核心推动车辆网联化之后的交通应用；三是结合网联和智能的优势开展以车路协同为目标的端（车）、边（路侧）、云（中心）联合优化控制。在产业方面，以 L2 级自动驾驶为代表的单车智能技术已经进入量产阶段，L3 级的自动驾驶汽车进入市场已经取得了一定突破，但更高级的自动驾驶技术离产业化还有一定距离；车联网技术在交通状态估计、交通系统管控优化、智能导航服务和车载远程服务方面得到了广泛应用，但基于车联网的车端控制还处于研究测试阶段；车路协同目前的产业应用还处于预警和信息提供方面的简单应用，端边云（中心）联合优化控制还处于测试阶段。

本刊记者：汽车的智能化、网联化主要体现在哪些方面？

鲁光泉：汽车智能化的目标是用机器来部分甚至全部代替驾驶人完成驾驶任务，换句话说，就是要设计一套自动驾驶系统，具备驾驶人的部分甚至全部与驾驶

任务相关的感知、决策、操作能力。因此，也可以把智能化分为感知的智能化、决策的智能化和操作的智能化。感知智能化相当于汽车有了“眼睛”，用各类传感器对行车环境进行实时的检测，并加工成决策需要的各类信息。决策的智能化是在感知信息的基础上进行各类行为决策，包括宏观的起讫点（也就是行业内常说的OD）路径规划、中观的车道选择和微观的运动决策。操作的智能化是自动驾驶系统通过线控底盘，准确执行运动决策给出的加减速度和转向角度，线控底盘对控制目标的响应性能在自动驾驶系统中发挥着重要作用。

随着对自动驾驶研究的深入，单车智能自动驾驶的局限性日益凸显。比如，传感器探测距离和范围有限，并且容易受到遮挡；单车智能无法实现交叉口通行等场景中群体决策，致使交通时空资源得不到有效利用。无线通信技术的发展为解决这些局限性提供了途径。

汽车的网联化，是通过车用无线通信技术将车辆与一切事物相连接，包括车与车之间、车与路侧基础设施（如红绿灯、交通摄像头和智能路牌等）之间、车与人之间、车与管控中心之间信息交互。如果说车载传感器是让汽车长了“眼睛”，那网联化就是让汽车长了“耳朵”和“嘴巴”，最大的优势就是拓展了感知范围，同时也可以把自身的信息传播到更远的地方。因此，汽车的网联化一方面可以克服单车智能的感知局限，另一方面其交流功能也为群体决策提供基础，由此带来的车路协同受到交通和汽车行业的广泛关注。

本刊记者：与传统汽车相比，智能网联汽车会给驾驶人带来哪些便捷与挑战？

鲁光泉：驾驶传统汽车时，驾驶人要负责从信息感知、规划决策到运动控制执行的全过程，而智能网联汽车自动驾驶系统部分或全部参与了感知、决策、控制过程，能够减轻驾驶人的脑力负荷和体力负荷，且可以降低由于驾驶人反应不及时、判断失误带来的事故风险。以目前市场上广泛装备的L2级自动驾驶系统为例，这些车一般都具有自适应跟驰和车道保持的功能。驾驶人在设置最高速度后可以自适应前车的速度实现自动跟车，并根据车道信息实现方向盘的自动控制从而达到车道保持的目的，整个过程中，自动驾驶完成的信息感知、决策、控制任务，尽管还需要驾驶人在环监管，但已经大大降低了感知、决策、控制的工作负荷。特别是在速度波动比较大的跟车过程中，可以把驾驶人从频繁调整车速的紧张状态解放出来。等到L3级逐步市场化应用之后，驾驶人将从驾驶任务中获得更大的解放。

当然，现阶段的智能网联汽车对于驾驶人的确还存在一些挑战。一个挑战是驾驶人对自动驾驶功能的认识不足。这种不足体现在两个方面：一是由于自动驾驶系统性能设计原因，其决策和操控结果与驾驶人预期有差距，致使驾驶人对该系统不信任而弃用或使用过程处于紧张状态；二是由于自动驾驶汽车生产商对其功能和性能的过度宣传，致使驾驶人过度信任自动驾驶系统。就目前而言，汽车上装备的多是L2级具有辅助驾驶功能的自动驾驶系统，仍然需要驾驶人全过程在环监管，但有的驾驶人对系统过度信任而经常处于离线状态，产生事故风险。另一个挑战是驾驶人安全接管的挑战。L2级自动驾驶系统驾驶人要负责在环监管，并随时准备接管驾驶任务，从较低的工作负荷，忽然回到较大的工作负荷状态，驾驶人面临快速恢复驾驶工作状态的挑战。

【山城云瀑】

作者：王世宪
设备：NIKON D800
光圈：F/11
速度：25秒

影像视窗

【翠掩佳人】

作者：刘明华
设备：NIKON D750
光圈：F/2.8
速度：1/500秒

【美丽乡村路】

作者：黄华军
设备：DJI FC3170
光圈：F/2.8
速度：1/30秒

《城市交通与法治》

作者：
汪光焘 周继东 沈国明 杨超 陈小鸿
出版社：
同济大学出版社
定价：￥108.00

本书既是城市交通交叉学科的系列教材之一，也是国家自然科学基金“城市交通治理现代化理论”研究的主要内容之一。为满足交通治理体系现代化和治理能力现代化要求，本书尝试从法律制度框架来认识城市交通的新问题、新挑战，尝试针对城市交通高效运行与公平服务角度提出完善法治化赋权机制的需求。

《交通事故索赔实战策略》

作者：庞哲学
出版社：
法律出版社
定价：￥45.00

随着法律法规的日益完善，人们维护自身合法权益的意识日益高涨，使普法的重要性不言而喻。本书从处理纠纷，维护权益的思路出发，以“解决问题”为中心，依据《民法典》规定收录常见法律法规，通过典型案例、索赔技巧、详细评析、计算公式、示范文本等详细解析，力求为大众解决道交索赔纠纷提供切实指引。

读书

撼人心魄的中国情缘

文 | 钟芳

在新中国的建设史上，涌现出许多英雄模范人物，其中不乏一些国际友人的身影。《我用一生爱中国：伊莎白·柯鲁克的故事》讲述的就是一生热爱中国，中华人民共和国“友谊勋章”获得者——伊莎白·柯鲁克的动人故事。

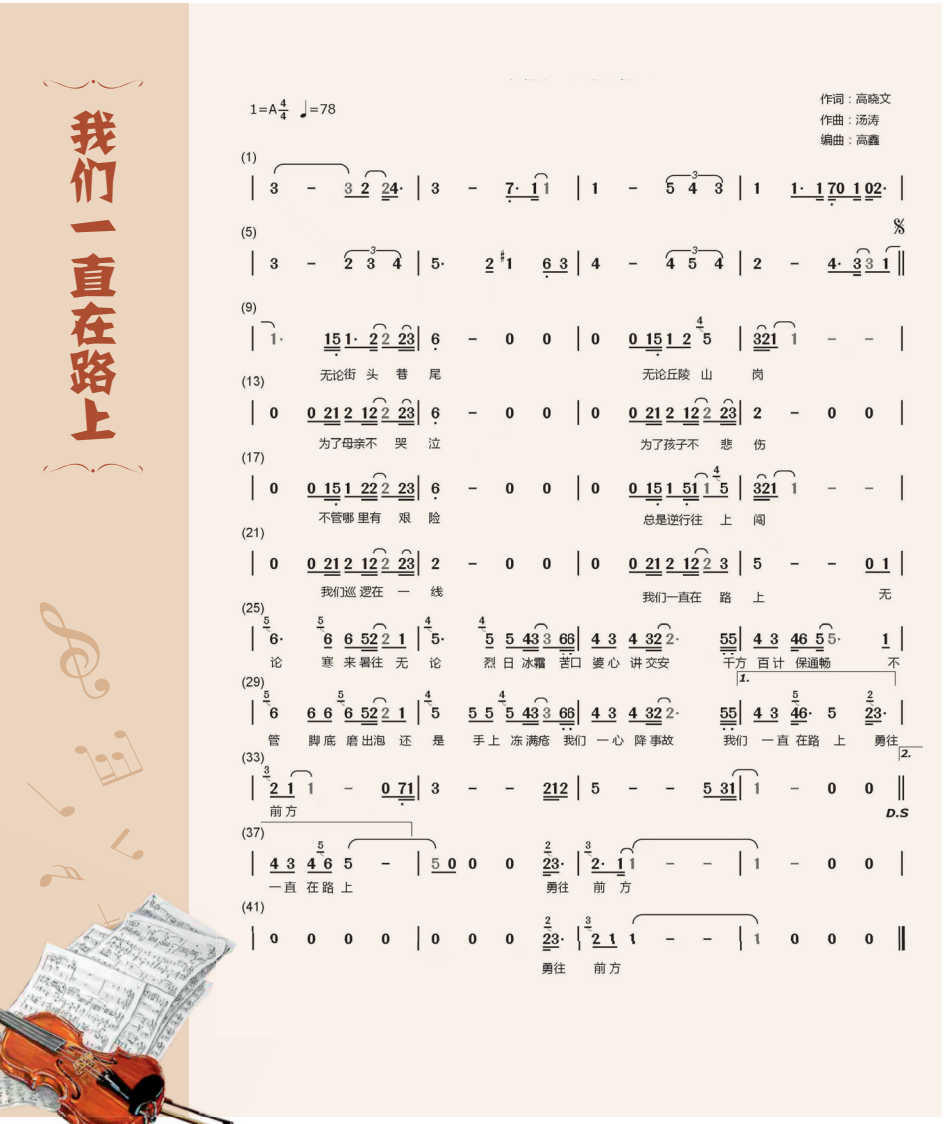
《我用一生爱中国：伊莎白·柯鲁克的故事》
作者：谭楷
出版社：天地出版社
定价：￥68.00

全书循着伊莎白的成长轨迹，用鲜活的事例和朴实无华的文字，讴歌了伊莎白一生热爱中国、追随中国的炽热情怀。1915 年，伊莎白出生于中国成都。这位 107 岁的世纪老人，在她成长的岁月里，亲历见证了新中国从诞生到成长，再到成熟壮大的过程。青少年时代，伊莎白辗转成都与多伦多之间，接受了中西方文化的良好熏陶。大学毕业后，她被中国古老的文化和大美的风景所吸引，毅然回到中国，在江南一带开展人类社会学方面的田野调查。二战爆发后，伊莎白随同丈夫一起回到英国，加入到反法西斯战争中。二战结束后，伊莎白夫妇再次回到中国，进入晋冀鲁豫解放区，参与创办了外事学校，开始着手为新中国培养外语人才。后来，中央外事学校更名为外国语学校，两人任教期间还参与编写了新中国第一套大学英语教材与《汉英词典》。当时，国外有好几所知名大学许以重金邀请他们，但他们毅然选择把根扎在中国。伊莎白退休后，还陆续编撰出版了《十里店（一）——中国一个村庄的革命》《十里店（二）——中国一个村庄的群众运动》《兴隆场：抗战时期四川农民生活调查（1940-1942）》等专著，向世界讲述中国故事，向外界传递中国声音，为中国教育事业和对外友好交流，作出了不可磨灭的贡献。

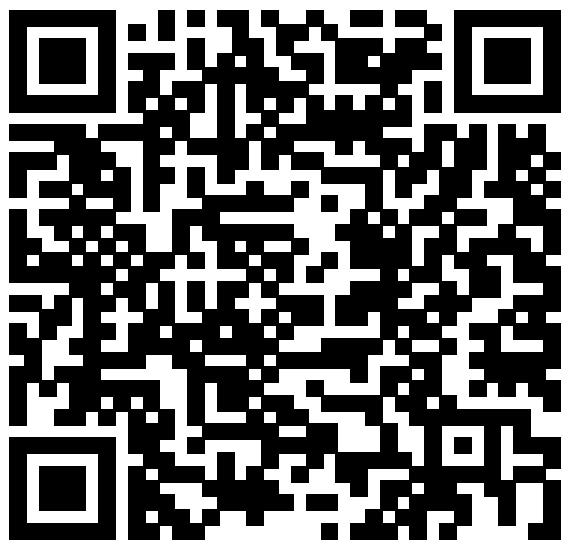
伊莎白和她的丈夫用行动践行了一生爱中国的美好夙愿，用朴实的赤子之心，用清澈的世纪之爱，书写了与伟大中国一刻也不能分割的人间佳话，正如伊莎白在书中所言：“中国共产党对我们的信任使我们有了归属感，我们从不后悔来到中国。”

无论街头巷尾，还是丘陵山岗；无论寒冬酷暑，还是风霜雪雨，只要我们出行，总能看到那一抹“荧光绿”，他们如一颗颗钉子般钉入每一条交通血脉中，无怨无悔，默默挥洒着汗水，他们就是交警。由陕西省华阴市公安局交警大队高晓文创作的歌曲《我们一直在路上》，用朴实的歌词和动人的旋律，表达了交警不畏艰辛、一心为民、保安护畅的决心。交警，他们一直奋斗在路上。（文图/高晓文）

我们一直在路上



扫码听歌

以上为精选内容

更多内容请扫码订阅杂志！！！