道路交通管理

06期
2022年
总第454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

本期专题

以爱之名
护航学生平安出行

ISSN 1004-504X
06>
9 771004 504221
码上订阅
零售价：15元

保障校车优先路权 十年呵护祖国花朵

文 | 祁亚萍

保障校车安全事关学生的生命安全，事关千万个家庭的幸福，事关党和政府的执政能力和公信力。为了加强校车安全管理，2012年4月5日国务院出台《校车安全管理条例》，从总体来看，《条例》颁布实施十年来，全国各地高度重视，积极推进校车事故预防工作，全民交通安全意识逐渐提高。校车安全管理、学生交通安全管理已不是一项阶段性工作，而是一项系统工程。

十年来，为切实保障学生生命安全，各地公安交管部门联合教育等多部门齐抓共管，进一步加大校车安全监管力度，把好校车驾驶人安全资格审查、校车安全状况检查、路面通行执法和责任主体监督“四关”；进一步完善校车台账、校园安全管理、校车随车照管人员、校车驾驶人和学生安全教育等制度，严查严管校车交通违法行为；加强交通安全警示教育宣传，走进学校广泛开展交通安全教育活动，提高学生交通安全意识，切实守护学生上下学交通安全。

十年来，广大交通参与者依法主动避让礼让校车、学生已成为一种社会共识和驾驶自觉。停车等待、不超车、减速通过、不鸣喇叭等，彰显《校车安全管理条例》在保障校车优先路权的同时，更是校车安全社会管理机制已逐步完善的具体体现。但校车“优先路权”不等于“特权”，《校车安全管理条例》明确规定，在给予校车“特权”的同时，严格约束校车生产企业、管理者、运营者及驾驶人的违法行为，强调对校车驾驶人的违法行为实施“从重”处罚。

以最高的路权为校车提供保障服务，以最严的措施查处校车严重交通违法行为，尽最大的努力维护校车交通安全，全力呵护祖国花朵。

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　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

22

61

本刊特稿

04　全国公安系统英雄模范立功集体表彰大会在京举行
05　交管系统全新升级 助力新部令顺利实施
06　公安交管部门全力护航2022年全国高考

专　题

08　以爱之名 护航学生平安出行
10　创新机制 强化管理 筑牢校园交通安全防线
20　融媒发展背景下儿童交通安全主题公益传播内容及路径创新研究
24　道路场景模拟类中小学生交通安全宣传教育基地建设思路研究

专　访

28　以智为擎 推动交管工作高质量发展
——访湖北省宜昌市公安局党委委员、交警支队支队长冯安新

专家讲堂

32　《平面交叉路口的规划与设计》连载(二十二)
第七章 转角处理与转向车道（八）

科技前沿

36 基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法研究
40 电子印章在公安交通管理工作中的应用研究

探　讨

44 浅析交通管理精细化中的“仿真参数显著性分析法”
47 G5京昆高速绵广陕段安全风险隐患排查整改策略研究
52 杭州西湖景区交通综合治理对策研究
56 道路交通事故信息管理与数据共享模式探讨
——以美国为例

交管视点

60 用科技照亮乡村出行平安路

经验交流

66 攀枝花：靠前服务 提升车管服务质量
68 吉林：“疫”路攻坚克难 守护路畅民安
70 内蒙古：着力打造酒检监管“科技引擎”
72 来宾：织密酒驾醉驾违法“防控网”

值日警官

74

警队动态

76

交警故事

78 方敏军：八年扶贫路 一腔为民情
80 张恒：红绿灯下有“恒心”
82 大红田警区：扼守事故“风暴眼” 筑牢安全第一线

交管史话

84 交通法制建设——清朝

交通沙龙

86 让智能交通管理系统发挥更大效能
88 谈车论驾
90 马路拾遗

警界风采

92 影像视界
94 读书 · 用艺术唤醒“乡村”
95 歌曲 · 勇敢的梦

92

广告索引

封二 深圳市科运科技有限公司
封三 成都鼎桥通信技术有限公司
封底 深圳警翼智能科技股份有限公司
31页 深圳市因特迈科技有限公司
96页 本社征订广告

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。本刊所用字体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。凡向本刊投稿的文图，若无特殊声明，均视为作者同意将信息网络传播权及转授权授予本刊。著作权使用费均已包含在本刊稿酬中。所有署名作者向本刊投稿的行为即视为同意上述声明。

全国公安系统英雄模范立功集体表彰大会在京举行

全国公安系统英雄模范立功集体表彰大会5月25日上午在北京举行。中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平亲切会见会议代表，向他们表示热烈祝贺，向全国广大公安民警辅警致以诚挚问候。

会上宣读了中共中央、国务院关于表彰全国模范公安单位的决定，人力资源社会保障部、公安部关于表彰全国特级优秀人民警察的决定，公安部关于表彰全国公安系统优秀单位、优秀人民警察和全国公安机关爱民模范的命令，并向获奖集体和个人代表颁奖。全国公安系统982个先进单位、1485名先进个人受到表彰。公安交警系统受表彰单位74个，其中，西藏自治区安多县公安局交警大队被中共中央、国务院授予“全国模范公安单位”称号，北京市公安局顺义分局交通支队国展中心中队等39个单位被公安部授予“全国优秀公安基层单位”称号，北京市公安局交管局东城支队东单大队等34个单位被公安部授予“全国公安机关爱民模范集体”称号。公安交警系统受表彰民警120人，其中，北京市公安局交管局交通勤务支队四大队一级警长杨昌等15名同志被人力资源社会保障部、公安部授予“全国特级优秀人民警察”称号，北京市公安局延庆分局交通支队一级警长王立鹏等71名同志被公安部授予“全国优秀人民警察”称号，北京市公安局交管局西城支队广安门大队副大队长等34名同志被公安部授予“全国公安机关爱民模范”称号。

公安部党委作出向受表彰的20个“全国模范公安单位”学习的决定，要求各级公安机关高度重视，加强组织领导，迅速掀起向模范学习的热潮，努力在全国公安机关形成崇尚模范、学习模范、争当模范的浓厚氛围；把学习活动作为贯彻全国公安系统英雄模范立功集体表彰大会精神的重要举措，与开展“喜迎二十大、忠诚保平安”主题实践活动和“公安心向党、护航新征程”主题宣传活动结合起来，教育引导全警把习近平总书记和党中央的关心厚爱转化为做好公安工作的强大动力，弘扬英模精神，激励担当作为，以更加高昂的斗志投身党的二十大安保维稳实践，扎实做好防风险、保安全、护稳定各项工作，努力展现公安队伍的新担当新作为新形象，以实际行动迎接党的二十大胜利召开。

决定指出，“全国模范公安单位”是新时代全国公安机关涌现出的杰出代表，他们的先进事迹集中彰显了人民公安为人民的初心使命，生动诠释了对党忠诚、服务人民、执法公正、纪律严明总要求，展现了党领导的社会主义国家人民警察克己奉公、无私奉献的良好形象，是广大公安民警学习的榜样。

决定要求，要以“全国模范公安单位”为榜样，学习他们对党忠诚、信念坚定的政治品格，毫不动摇地坚持党对公安工作的绝对领导，坚持不懈地用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑、指导实践、推动工作，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，不断提高政治判断力、政治领悟力、政治执行力，切实增强忠诚核心、拥护核心、跟随核心、捍卫核心的思想自觉、政治自觉、行动自觉，始终在思想上政治上行动上同以习近平同志为核心的党中央保持高度一致，确保任何时候任何情况下都坚

决听从习近平总书记命令、服从党中央指挥；学习他们牢记宗旨、一心为民的公仆情怀，坚定贯彻党的群众路线，坚持和发展新时代“枫桥经验”，积极探索新形势下专门工作与群众路线相结合的新思路、新举措，全心全意为增强人民群众获得感、幸福感、安全感而努力工作，常态化开展“我为群众办实事”实践活动，紧盯群众“急难愁盼”问题，不断推出便民利民措施，努力为经济社会发展和群众生产生活提供更加优质高效的服务；学习他们恪守公平、秉持正义的法治精神，牢牢把握公平正义的核心价值导向，持之以恒抓好执法规范化建设，切实把严格规范公正文明执法要求落到实处，完善执法权力运行机制和管理监督制约体系，不断提高公安机关执法公信力，努力让人民群众在每一起案件办理、每一件事情处理中都能感受到公平正义；学习他们清正廉洁、纪律严明的职业操守，坚定贯彻新时代党的建警治警方针，始终保持严的主基调，坚决彻底肃清孙力军政治团伙流毒影响，以自我革命精神不断把全面从严管党治警向纵深推进，持续巩固深化党史学习教育和队伍教育整顿成果，着力锻造“四个铁一般”公安铁军，以全警实战大练兵为载体，因地制宜组织多种形式的实战练兵，确保关键时刻拉得出、冲得上、打得赢。

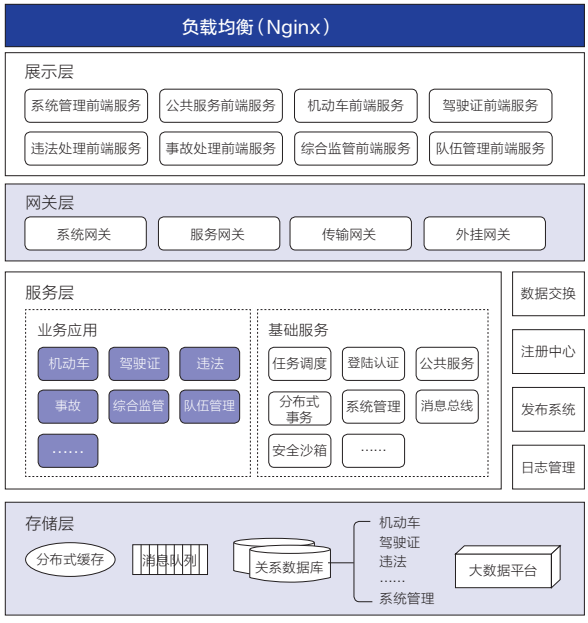
图 / 刘明华

交管系统全新升级 助力新部令顺利实施

按照公安部交通管理局的统一组织部署，在各地公安交管部门支持配合下，公安部交通管理科学研究所于 2021 年完成了交通管理综合应用平台基础微服务架构改造和升级，并在 2022 年启动了综合应用平台中机动车登记、驾驶证管理、交通违法处理等业务系统的技术架构改造工作，研发了终端设备管理软件。从 2022 年 4 月 1 日起，综合应用平台中的机动车登记、驾驶证管理、交通违法处理新系统在全国各地陆续上线使用，确保了公安部《机动车登记规定》《机动车驾驶证申领和使用规定》《道路交通安全违法行为记分管理办法》3 个新部令的顺利实施。经过 1 个月在线运行，充分验证新架构对系统运行稳定性和计算效率有显著提升。

后端服务模块化构建，系统性能提升明显。综合应用平台业务系统基于微服务架构模块化设计，独立部署运行，支持横向扩容，便于灵活的分配和利用计算资源；核心业务逻辑全面取消数据库存储过程，通过高速缓存、分布式数据库、消息队列等技术大幅降低数据库计算压力。新技术架构升级后，数据库计算压力降低 30% 以上，业务并行处理能力大幅提升，高峰时段系统卡顿现象明显减少。

优化平台前端架构，页面响应速度更快。采用后端服务和前端资源分离技术，通过反向代理实现前端资源缓存加速，页面资源加载响应时间缩短至 100 毫



秒以内；启用终端设备专用管理软件，更好的兼容各地交管窗口不同品牌型号终端外部设备、简化设备驱动管理和安装，使得综合应用平台新系统具备跨操作系统、跨浏览器运行能力，解决了强依赖 IE 浏览器带来的页面兼容性和性能问题。经验证，在其他浏览器上的页面渲染效率较 IE 提升 2 倍以上，用户操作体验进一步提升。

升级数据核查服务架构，数据核查准确高效。重新设计部级信息核查服务平台，整合部级核查库、资源库和外部核查服务资源，提高交管业务核查完整性；基于业务场景优化整合核查内容，有效降低省级、部级核查服务调用频率；引入并行计算技术缩短多项核查服务耗时。经统计，各地业务系统信息核查效率提升 3 倍以上，部级核查服务高峰并发请求量从原 1700 次 / 秒降至目前约 500 次 / 秒。

研发自动发布系统，系统运维更加便捷。配套研发综合应用平台自动发布系统，实现微服务应用包系统备案、环境配置、升级发布、运行监控的可视化管理，综合应用平台应用包升级时长从原来的 30 分钟以上缩短至 1 分钟以内，简化了软件发布流程、缩短了系统停机维护时间、减轻了各地民警系统升级维护工作量、提升了工作效率。

公安交管部门全力护航 2022年全国高考

2022 年全国高考期间，全国公安交通管理部门认真贯彻公安部党委部署和高考安保工作总体要求，以群众期待为目标，以服务考生为重点，提前谋划、精心组织，全警动员、全力以赴，出动警力 67.8 万人次、警车 17.1 万辆次，引导护送送考车辆 2.7 万余批次，为 1193 万名考生创造了安全、畅通、宁静的道路交通环境。

2022 年高考在工作日举行，南方多地连续强降雨，交通安保任务重、压力大。高考前，各地公安交管部门主动作为，会同教育、交通运输、市政等部门单位排查送考车辆 12.5 万辆，对驾驶人进行集中交通安全教育；在考点周边道路设置了 1.1 万处禁停、禁鸣区域，增设提示警示标志 4.2 万块，优化交通流线 4587 处。高考期间，各地设立的 1.6 万个爱心护考岗主动帮扶考生，严查闯禁行、乱停车、乱鸣笛等交通违法。5600 余个“铁骑”护考小分队巡护考点，73.7 万个临时停车位便利车辆停放，对轻微交通违法的 8500 余辆送考车辆警告警示后迅速放行，保障了

考生的安全顺畅通行。各级公安交管部门开展“护航高考交警同行”主题活动，发出高考安全出行提示，开展融媒体直播联动，部、省、市连线报道高考交通安保第一线，通过“双微一抖一快”、广播电视、手机短信、交通诱导屏等方式发布出行提示4万余条，引导群众合理安排出行。

为确保高考期间各考点周边道路交通安全、有序、畅通，北京市交管部门启动高等级上勤方案，完善交通设施，强化交通秩序整治，采取“一校一策一方案”，加强考点周边个性化交通疏导。加强警力部署，全体交警及协管员提前至6点30分到岗到位，强化122报警台人员值守。成立护考小分队，800名交警铁骑全员上岗，遇有考生紧急求助时开辟“绿色通道”，及时予以帮助。天津市交管部门优化交通管理，全面加大投入警力，强化主干道、快速路等重点道路的路面巡查及交通疏导，及时发现、快速处置交通拥堵、交通事故等突发警情。对涉考交通事故，第一时间快速处理。对运送试卷、考生、考务人员车辆发生情节轻微的交通违法行为，予以口头警告后放行。联合天津交通广播开通“高考应急服务车”，组织交通广播记者、主持人采取跟随交警巡查车、驻点指挥中心等形式，及时发布出行路况信息，组织60辆应急服务车，在市内各主要考点门前值守，为考生提供免费服务。为防止和减少高考期间噪声污染，给考生营造一个良好的考试和休息环境，广西交管部门发布“禁噪令”，禁止在学校、居民住宅区周边使用高音喇叭开展商业娱乐、健身等活动；禁止在学校、居民住宅区周边的道路鸣喇叭和飙车等产生交通噪声污染行为；排放工业噪声的企业事业单位和其他生产经营者，应当采取有效减振降噪措施，严禁噪声超标排放等。在江苏无锡，网红警车“苏B985A警”再次“亮相”，这是它连续第9年为集中送考大巴开道，因为车牌数字寓意为祝愿考生都能考上“985”高校，每年都会参与执行高考护航任务。

高考期间，总有考生会遇到各种各样的“意外”，广大公安交警风雨无阻、坚守岗位、爱心护考，通过铁骑送考、警车引导、通道保畅等为走错考场、忘带证件、遇有拥堵等情况的考生提供紧急救助服务1.91万次。四川雅安交警全程护航宝兴震区考生赴天全县考点、安徽淮南交警往返百里取身份证、广东珠海交警巨型遮阳伞接龙挡出“小晴天”等数百个交警护航高考的感人瞬间，受到广大群众点赞。

图/张永帅

以爱之名
护航学生平安出行

策划执行 | 本刊编辑部

中小学生交通安全一直是备受道路交通管理者和大众关注的问题，中小学生交通安全教育也是全民交通安全教育的重要组成部分，《道路交通安全法》明确规定："教育行政部门、学校应当将道路交通安全教育纳入法制教育的内容。"近年来，各地公安交通管理部门积极开展交通安全宣传教育活动，交警们纷纷携带"交通安全大礼包"走进学校开讲授课，不断提升中小学生的交通安全素养。与此同时，结合中小学生群体交通出行方式、安全风险特征等，加强学校门口交通秩序专项治理，优化交通组织，严查突出违法，改善校园周边交通环境；加强校车和接送学生车辆安全管理，会同教育行政、交通运输等部门集中开展隐患清理、情况摸排、整治行动。

今年是中国共青团成立100周年，也是《校车安全管理条例》实施10周年，值此之际，本期专题聚焦中小学生交通安全，分享各地公安交通管理部门相关工作亮点及经验，并刊发融媒发展背景下儿童交通安全主题公益传播内容及路径创新研究文章，供参考。

创新机制 强化管理 筑牢校园交通安全防线

编者按：学生的出行安全牵动着千万家庭。各地公安交通管理部门强化部门联动，齐抓共管、同向发力，完善校园交通安全“软硬件”建设，创新护学机制，并通过线上线下多种形式开展交通安全宣传教育，不断增强学生的交通安全意识、法治意识，提高学生“知危险、会避险”的自我保护能力。

天津：让孩子们在交通安全相伴下快乐成长

孩子们是否具备足够的交通安全意识、熟悉必要的交通安全知识，孩子们的交通安全问题关系到每一个家庭的幸福美满。培育新一代守法文明的交通参与者，一直都是各政府部门携手推进的重点工作。近年来，天津市公安交通管理局不断创新思路，扎实开展各种形式的宣传教育活动，促进各年龄段学生文明守法出行意识提升，让交通安全时刻伴随孩子们快乐成长。

深化“护校安园”活动

为深入推进《天津市文明行为促进条例》和《天津市道路交通安全若干规定》实施，切实提升幼儿及中小学生交通安全意识，扎实掌握交通安全知识，天津市公安交通管理局联合天津市教委、市文明办、团市委联合印发了《天津市“小手拉大手，千警进千校”校园交通安全宣传教育工作方案》，从常态化推进交通安全宣传引导、多样化推

出行场景，轻松愉悦的视频画面搭配通俗易懂的解说语言。如在第四集《不在车边玩》中，在告诫儿童车边危险的同时，清晰地标画出了汽车周围的视线盲区，生动直观地表明了车边玩耍的危险性。孩子们在满足乐趣中将交通安全知识刻入了脑海中。

近年来，在天津的很多公益单位也致力于儿童交通安全教育这项工作。中汽中心携手天津交警，搭建了多处儿童交通安全体验馆，为师生提供了模拟驾驶、虚拟碰撞、VR、酒驾醉驾等大型体验设备，开展沉浸式、体验式交通安全体验活动。早在2015年，中国妇女发展基金会联合大众汽车集团（中国）共同发起了“大众汽车儿童道路安全体验中心（天津馆）”公益项目，深入幼儿园、学校，以及少年儿童在课余时间常去的科技馆等公益教育场所、综合性商场、社区等不同地点，通过专业儿童教育团队与交警联合授课、开展交通安全游戏的方式，推广儿童出行相关安全知识。

长期以来，天津公安交管部门倡导社会各界共同关注儿童交通安全问题，宣传教育力量日益社会化、专业化，在此过程中也促进了地方和国家层面的儿童交通安全法律制定、执行与相关政策保护，为儿童友好交通环境建设作出贡献。（文 / 焦轩 刘媛 图 / 杨霖）

杭州：“四举措”有效缓解校园周边交通拥堵

为切实缓解学校周边道路交通拥堵，保障学生安全出行，浙江省杭州市公安交通管理部门采取协同共治、有序疏导、综合施策、宣传引导四大举措，保障校园周边交通秩序安全有序。通过治理，杭州市各中小学校园周边交通状况持续改善、成效初显，学生家长满意度不断提升。截至今年3月底，杭州市学校周边平均拥堵指数较去年下降了4.1%。其中，西湖区浙工大附属实验学校、求是（和家园）小学等学校周边道路高峰拥堵指数从2.55下降到1.55，家长问卷调查满意率超过95%；滨江区杭州奥体实验小学公共交通出行占比由4.6%提升至60%，周边道路高峰拥堵指数从2.0下降到1.45。

加强校警联动

在2021年秋季开学之前，杭州交警支队主动对接市“双减”专班，提前谋划应对“双减”政策可能对早晚高峰交通运行的冲击，将10项缓解校园周边拥堵措施纳入全市《“双减”工作背景下深入推进“护校安园”专项行动实施方案》。指导各交警大队与属地学校及政府相关部门对接，全面掌握各所学校师生出行基础信息，摸清交通底数，分析拥堵成因，盘活可用资源，完善维护方案，为各学校量身打造“一校一策”方案。如西湖大队对留下街道杨梅山路周边8个居住小区、5所学校的早高峰开展数据分析，从年级、上下学时段、接送交通工具、周边道路资源等基本数据入手，对该区域所有学校实施精确画像，进而调整勤务安排，调优信号配时，

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

临沂："警校家"联动 铺就护学平安路

学生的上下学安全历来受到家长与社会的热切关注，也是公安交通管理工作的重中之重。近年来，山东省临沂市公安局交警支队积极探索，不断创新，以"路长制"合成化巡防机制为基础，积极推动交警、学校、家长三方加强协作配合，努力完善校园周边交通设施，全面构建"警校家"联勤护学机制，为学生上下学安全、校园周边停车秩序、路网通行等现实问题，提供了精准务实的"临沂交警人"解答，得到了社会各界一致认可。

创建"1+3+N"模式 探索护学机制新途径

早上7点15分，在金雀山小学校门口，路面执勤交警和金雀山小学的家长志愿者准时守候在学校门口，迎接学生们上学，做好疏堵保畅、护校安园工作。上岗后，值守的学生家长身穿反光背心，在交警的带领下接孩子下车，为孩子背上书包，引导他们安全过马路，护送他们安全到达校门口；执勤民警负责疏导来往车辆，维持校园门口秩序。驾车家长不用熄火停车下车，"秒过"学校路段护畅区，接送孩子所花平均时间大幅减少，有效缓解了学校周边道路交通压力。

为守护学生上下学平安路，有效缓解学校周边道路通行压力，临沂交警支队创新思想，化堵为疏，汇集"警校家"三方力量协同共治，创新发展警校家"1+3+N"模式。在"1+3+N"模式中，"1"是指学校驻地交警中队高峰期在学校门前常设1名警力；"3"是指最大限度从后勤科室抽调人员，高峰时段在学校门前再部署1至3名警力；"N"是指由学校老师及家长志愿者组成的"家校护卫队"。同时，完善校园周边交通设施，设置"学生专用过街通道"，在校园门前增设人行横道，并施划学生专用区域，为学生过马路提供安全保障；设置"学生专用停车泊位"，在校园门前规划接送学生车辆的即停即走区域，提高停放和通行效率；增设"爱心助学示范岗"警示牌和标语，提醒过往车辆注意交通安全，礼让过街学生。支队还为企业和学校牵线，由公交公司为适龄学生提供公交订制专项服务，直接连线学校和学生居住的小区，尽最大可能减小私家车送学规模，缓解学校门前及周边路段高峰期通行压力。目前，临沂市第三十五中学已有1/3在校学生实现了乘坐定制公交上下学。

强化联勤联动 形成平安护学新格局

临沂交警支队主动协调学校各方，召开护学机制座谈会，邀请辖区小学的负责人，就"警校家"三方联动护学机制进行充分探讨与交流，更好地发挥学校家委会的作用，齐抓共管维护校园周边环境。交警、

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

保山：开通“校园直通车” 破解学生出行难题

近年来，云南省保山市公安交通管理部门致力于以解决农村群众集中出行问题为向导，从集中出行规模、特点及交通方式、交通保障措施等方面入手，积极探索、创新举措、大胆求证，以农村学校学生集中出行保障为切入点，构建学校、企业、村委会、家庭和相关职能部门共同监督的“闭环”安全网，形成“政府＋部门＋学校＋企业”协调联动的定制化接送服务保障体系，有效破解了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，保山已在全市 69 个乡镇、142 所中小学校开通了 1052 辆“校园直通车”，开通班线 305 条，惠及 3.3 万余名学生。一辆辆准点、快捷的“校园直通车”，切实保障了农村中小学校学生上放学出行安全，让学生和家长们感受到浓浓爱意。

强化组织发动 狠抓责任落实

为确保“校园直通车”工作顺利开展，保山市成立了由分管副市长任组长、市交通安全委员会副主任为副组长的组织领导机构，并印发了《关于加强农村中小学校学生上放学集中出行安全保障工作实施方案》，从市人民政府层面高位部署、统筹推动。各县（市、区）政府部门通过召开道路交通安全会议和交安委联席会对“校园直通车”工作进行了安排部署。各职能部门、乡镇和客运企业及时开展前期摸底调研，详细摸清掌握辖区中小学生上放学集中出行需求和客运站点分布、运力组织分配情况，加强研究协调，按照“一乡镇一方案、一校一方案”的部署要求，结合辖区实际细化工作措施，有序启动并正式开通“校园直通车”，打通了从校园到家门口的最后一公里。

强化协同联动 推动共建共治

按照“政府＋学校＋企业＋部门”协作联动机制，保山市交通运输、教育体育、公安、应急、农业农村、运管、客运企业、乡镇、学校等单位相互协同配合，着力构建“政府主导、部门负责、学校实施、企业落实、家庭配合、社会监督”的“闭环”安全网，从乡镇一级政府部门牵头，制定“校园直通车”本地运行方案，学校对在校学生进行认真摸排，确定需接送人数，由运输企业统筹调配车辆开展定制化接送服务；运行中采取职能部门和社会共同监督的方式，最大程度调动社会各方面力量参与到“校园

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

内江：打造最安全的“移动校舍”

今年是国务院颁布《校车安全管理条例》10 周年。十年来，四川省内江市公安局交警支队把加强校车监管作为道路交通事故预防“减量控大”和农村交通安全固本强基攻坚行动的重要举措，在强化科技监管、路面严管、社会齐抓共管上下真功、求实效，切实保障广大学生出行安全，有力维护道路交通安全形势稳定。10 年间，全市没发生一起涉及校车运行中学生（幼儿）伤害事故，受到了群众的广泛赞誉。

科技支撑 数据赋能 搭建校车动态监控体系

内江市拥有校车的学校、幼儿园共 169 家、校车 217 辆、校车驾驶人 299 人、校车运行线路 906 条。由于全市道路交通监控设施不完善，校车运行监督管理存在盲区。针对这一问题，支队紧紧依靠党委政府，推动全市校车落实数字化改造，全部安装卫星定位、视频监控、限速装置、语音系统和对讲装置，所有数据信息接入校车运行视频动态监控平台，实现校车安全管理由人工监管向科技监管转变。

内江市政府办公室专门印发《关于进一步加强校车安全管理工作的通知》，推动申请取得校车使用许可的学校、幼儿园对校车进行数字化改造，确保每辆校车配备车辆前置路况、车内乘员、驾驶人操作行为、车门处乘员上下车等四路视频，实现无盲区、零死角、全过程实时动态监控，极大增强了校车驾驶人安全文明行车的自觉性，也切实提高了对社会车辆不避让校车违法行为的震慑力。各县（市、区）建立校车运行三级监控平台，全方位压实监管责任，确保校车安全运行：一级平台设在交警大队、教育局，实时监控校车行驶轨迹、速度和车内情况，紧盯驾驶人和随车照管人员操作规范，发现问题即时纠正；二级平台设在各镇街交管办、交警中队、派出所，负责对辖区校车运行状态实行抽查监管；三级平台设在学校、幼儿园，严格执行“六定两点”（定人、定车、定座位、定路线、定驾驶人、定随车照管人、上车清点人数、下车清点人数），将校车安全管理责任压实在第一线。加大基础信息采集，整合相关应用，深度开发教育、交通、交管等部门联合执法系统，形成“对校车及驾驶人进行资格审查—发现违法行为后立即通过语音对讲进行纠正或制止—利用视频录像、语音

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

融媒发展背景下儿童交通安全主题公益传播内容及路径创新研究

“公益传播”是以公益为目标或以公益为内容的传播。在目前大多数的学术研究中，公益传播大致包括三方面内容：首先是传播公益的理念，如呼吁社会对弱势群体的关爱，弘扬正确向上的价值观；其次是助推公益行动，如采取关爱弱势群体的行动，通过某种载体，传播活动亦包含在内去践行弘扬的价值观；第三是传播公益知识，如科普如何实现对弱势群体的关怀，如何真正地传递正向的价值观等。公益传播定义的诞生、演进与发展体现了媒介渠道、媒介形式的发展与变化，也体现了受众对于公益信息、公益内容的传播载体，如公益广告、公益微电影等新的体验要求。本文立足于融媒发展的时代背景，基于“公益传播”的研究框架，以儿童交通安全主题为切入点，探索内容及路径创新的研究，其中也不乏对儿童交通安全主题公益传播理念、内容、形式、渠道以及舆论氛围营造等角度的回顾综述。

从文献梳理来看，目前对“公益传播”研究框架与路径，比较有共识的是以政府公益管理、媒体公益传播、企业公益营销及公众公益参与的四大象限，勾勒公民社会结构中公益传播的整体维度。那么，公益传播的整体维度与融媒发展的历程相结合，我们能看到什么呢？从融媒的概念看融媒的特点，具有内容融合、渠道融合和媒介终端融合的几个特征，融媒体不仅体现在具体的操作上，它更是互联网时代的一种传播思维和传播策略。从实践来看，数字传播是基础。在数字传播时代，公益传播的概念或者目标由政府、媒体、企业、公益组织和个体等传播主体制作发布具有公益成分的沟通元，借助公益报道、公益广告、公益动员等多种形式，与数字生活空间中的生活者进行交流互动，以达到改变生活者认知、态度和行为，推动公益事业发展，促进社会和谐稳定的传播活动。内容与路径创新研究是基于该认识背景下探索传播在公益中的功用，分析与公益有关的传播活动中个人或组之间的互动关系，达到提升社会各方传播公益的素质与能力的目的。

综上所述，融媒背景下公益传播的内容和路径创新关键在于两点，一是价值观念或科普信息的流动、扩散；二是如何在公益理念塑造的基础上，让公益理念成为有共识的文化符号，从而内化于心，外化于行。基于儿童交通安全主题，本文提出了四项内容与路径创新思路。

一、立足儿童本位的传播理念

从传播效果的视角来看，信息传播是社会形成的基本机制，信息的有效沟通是社会和谐的前提。而立足儿童本位的传播理念本身并非创新的提法，这里强调的是公益传播应该传播什么。传播过程中要从内容、渠道、形式三个方面，内含情节、人物形象、儿童扮

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

道路场景模拟类中小学生交通安全宣传教育基地建设思路研究

文 | 王政阳 朱弘昊

道路场景模拟类中小学生交通安全宣传教育基地（以下简称道路场景模拟类基地）是指在特定的空间或场所内喷涂模拟道路，安装和摆放实际交通信号灯、指示牌、人行天桥等交通设施的缩小版本，构建与实际出行环境高度相似的体验场景，让儿童们在其中通过体验的形式学习交通安全知识，提升交通安全意识。本文以“贴合真实出行场景、融入儿童生活点滴、强化实践体验训练、注重知识普及和风险警示”建设理念为引导，结合现有部分道路场景模拟类基地在建设方面的亮点做法和先进经验，综合性地提出道路场景模拟类交通安全宣传教育基地的建设思路，希冀能够为中小学生交通安全宣传教育基地的建设提供理念和路径支撑。

一、建设道路场景模拟类基地的必要性

从儿童交通安全宣传教育的现状来看，现有形式主要以课程讲授、视频观看、媒体传播等传统形式为主，实践性、练习性的环节较少，形式和手段较为单一，吸引力有待提升。部分学校道路安全方面的教材主要以“大安全”为主，道路交通安全知识只是其中的一部分，比重较低。交通安全课程数量少，孩子们的实践、练习环节较为匮乏，交通安全知识最终会应用到实际出行当中，更应当强调身体力行，应将交通安全知识与出行实际环境结合起来。同时，儿童缺乏具备真实感和贴近性的体验和实践场所。在日常生活中，中小学生主要会在小区、公园等场所当中练习骑自行车，虽然场地开阔，但与实际道路出行环境差距较大，且骑行无拘无束，规则意识无法得到有效养成。孩子们对交通法律法规、基础交通安全知识和出行风险点等无从知晓。现有部分交通安全宣传教育基地建设和运维成本较大，教学效果无法得到保障。部分基地的建设成本负担较重，场地建设和设备购置、安装费用高，建设周期长，后期维护的水、电等耗费较多，部分教学设备由电玩设备改装而来，重娱乐、轻教育，教育效果不佳，部分基地选址偏远，交通不便，运维效果不佳。

相较于传统的讲授交通安全课程、观看交通安全视频和直播等途径，道路场景模拟类基地是一个兼顾封闭性和安全性的交通安全宣传教育场所，可以最大程度地还原交通出行环境，使孩子们能够通过亲身实践、练习的方式学习步行、骑行、乘车等不同交通方式的通行规则，感受常见的交通风险点，学习更加生动、直观，将理论与实际结合起来，更好地实现知识迁移，避免学习的空洞和乏味。同时，道路场景模拟类基地的建设主要以喷涂地面、安装缩小版本的交通设施等硬件设施配置为主，场景构建的难度较小，在

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

以智为擎 推动交管工作高质量发展

——访湖北省宜昌市公安局党委委员、交警支队支队长冯安新

文 | 本刊记者 谭跃 通讯员 朱华刚 图 | 宜昌交警提供

宜昌市公安局党委委员、交警支队支队长冯安新

宜昌，位于长江中上游结合部、湖北省西南部，素有“三峡门户”“川鄂咽喉”之称，境内七分高山二分丘陵一分平原，是一个以山区、库区、景区为主要形态的峡江城市。2021年以来，宜昌市公安局交警支队坚持稳中求进、守正创新，大力加强智慧交通建设，组建情报指挥作战中心，推动交通管理工作转型升级，交通管理信息化、智能化、精细化水平不断提升，事故防范和治堵保畅能力进一步增强，实现较大以上交通事故“零发生”、亡人事故起数和亡人数“双下降”，城市交通秩序管理助推宜昌实现全国文明城市创建“四连冠”。近日，本刊记者专访了宜昌市公安局党委委员、交警支队支队长冯安新。

本刊记者：宜昌支队如何布局科技信息化建设，提升道路交通智能化管理水平？

冯安新：科学技术是第一生产力，坚持科技兴警战略，是推动公安交管工作质量与效率变革的强大引擎。按照副省长、省公安厅厅长徐文海把宜昌公安打造成“湖北的深圳公安”的指示要求，支队积极构建具有宜昌交管特色的“情指勤舆”一体化作战“智慧大脑”。

一是机构整合，职能融合。整合指挥、科研、秩序、事故、车管等部门力量组建情报指挥作战中心（以下简称情指战中心），赋予最高指挥权限和业务权限。设立发展规划、研判作战、指挥调度、数据保障和综合保障5个工作室，履行交通研判、疏堵保畅、警情处置、缉查布控、工作督办、勤务督查、应急维稳、特勤安保等8大职能，牵引事故预防、秩序管理、科技应用、车驾管服务、队伍建设等各项工作。二是实体运行，一体作战。情指战中心向上全面对接市局“情指勤舆”一体化工作专班并承接各项指令，向下与各

大队情指室无缝对接，各级领导、参战单位、一线民警全程实时在线，确保指令一体化指挥和联动作战，形成上下打通、资源统筹、辐射带动、聚力攻坚的工作格局。三是全息感知，科技支撑。研发部署“公安交通集成指挥平台”专网版，建成涵盖347个路口信号灯、1489套卡口、3582套监控的智慧感知体系，统筹路网、车辆、警力、设施、卡口、气象、救援等交管业务流、数据流、信息流。自主研发多元智能斑马线，衍生拓展“弯道事故预防”“隧道事故预防”“农村平交路口智能预警”系统，构建道路交通安全生命守护“科技盾”。

为了支撑和保障“智慧大脑”科学、高效运转，支队还精心打造了“最亮双眼”“最巧双手”“最快双腿”。

一是打造“最亮双眼”，增强交通态势感知能力。升级、改造、布建雷达、视频等多维感知设备，实现交通态势全息感知。运用“视觉+AI+边缘计算”技术，实现对交通事故、交通拥堵、违法占道、违法逆行、违规变道、行人及非机动车违法等多种交通事件自动报警，为排除交通隐患提供精准指引。通过模型掌握城市道路车流出行特征（OD调查），制定有针对性的交通出行方案及诱导措施。二是打造“最巧双手”，实现交通信号智能配时。探索运用边缘计算技术，升级改造交通信号机，打造市级联网联控融合平台，联网接入不同品牌信号系统，推进城市各区域信号控制系统的统一管理和跨区域统筹优化，提高交通管控、指挥效率。积极协调推动成立市级城市交通信号配时中心，引入社会化专业力量，开展信号控制优化服务，对信号优化工作进行整体规划，构建面向不同交通场景的控制优化算法模型库，逐步实现控制方案智能优化和匹配。三是打造“最快双腿”，快速精准处置交通事件。全面接入执法记录仪、警用电台、车载终端等警用设备信息，通过CIM（城市信息模型）平台实现警力部署、交通态势一图展示，以数据为引领，全面提升勤务部署机动性，交通事件快速精准处置。以网格化勤务为基础，依托城市CIM平台“一张图”，有力实现警情“点对点”扁平化指挥和警力精确投放。

本刊记者：支队怎样完善警务机制，充分发挥科技引领作用，激发全警战斗力？

冯安新：在情指战中心统领下，支队成立了“情指勤舆”一体化、打击整治、强基工程和教育整顿四个专班，围绕“研交办督结”五个环节，打造全流程闭环管理机制。

一是深度“研”。对一般交管信息常态研判，每周通报及时预警；对重点难点突出问题专题研判，系统分析查找规律；对上级下发线索指令跟踪研判，第一时间落地核查。2022年2月18日，宜昌市公安局一天之内下发3起涉案车辆协查指令，支队迅速开展轨迹研判并精准发布拦截指令，均在不到5分钟内查获涉案车辆。2021年支队共研判下发情报线索220个。

二是无缝“交”。组建“领导核心群”“指令发布群”“情指勤舆专班群”三个核心钉钉群，依托“指令发布智能管理系统”，实现一般警情流转交，签收、落实、反馈全程可视；重大警情直达交，一键直达民警手机端、PC端和350兆电台。并通过钉钉信息、钉钉电话、手机短信三种方式提示签收，确保一条不漏、一刻不误。2021年支队共高效指挥、防范化解重大安全隐患15起。

三是扎实“办”。支队实行共性问题一键直达办，指令一键直达基层大队、中队，分而治之，打歼灭战；重点问题组建专班办，一键建群组建打击整治专班，打合成战；难点问题专案侦查办，借鉴刑侦思维、方法、手段，刑侦破案式攻坚重点车源头清患等工作难点；短板问题指导教学办，针对薄弱环节，派出专业民警

到基层现场教学。2021 年支队共培训 23 批次 1000 余人次，基层实战能力显著提升。

四是强力“督”。通过指令系统语音自动提醒，电话、电台、短信、钉钉等多种形式全流程跟踪督办；对工作进展迟缓的，实行支队领导督大队长、市局领导督县局“一把手”的强力督办；对指令落实不力的，实行倒查问责。针对部分县市八类重点车清零工作推进不力的情况，支队报请市公安局以警情快报指令下发各县市区公安局“一把手”督办，并持续跟踪问效。

五是高效“结”。根据系统数据及工作成效定期考核通报，对易反复的交通管理风险隐患，建立长效机制，对于重要指令办结后，提炼经验战法，做到一战一总结，一战一提升。

本刊记者：实行“情指勤舆”一体化作战以来，支队取得了哪些突出成效？

冯安新：推进公安交管科技信息化建设，关键是要落地见效。为此，支队采取全方位牵引，突出精细、精准“找堵防”，力求释放一体化作战最强效能，目前已在重点车辆管理和农村道路交通安全管理科技应用上取得较好效果。

创新方法精细管。按照“紧盯源头、分类管控、精准施策”原则，支队制定了《重点车辆及驾驶人分类管理办法》，将重点车辆及驾驶人划分为四类，根据高、中、低、微四个风险等级，采取相应管理措施。深耕公安交通管理大数据平台，精准画像，共筛查出 19 家高风险企业及所属 52 辆突出隐患车辆，点对点推送至辖区交警大队逐一上门约谈清除隐患、督促整改，有效减少重点车辆事故隐患。将八类重点车数据全部录入缉查布控平台，严格落实“预警—响应—处置—反馈”工作闭环。对重点车辆发生亡人交通事故的，一律倒查各环节并严肃追责。

科技赋能精准管。支队以土三公路为试点研发智能警示系统，全面升级原有农村平交路口“三小件”，达到“支路主路兼顾、人车智能监测、触发实时预警、声光联动警示”的效果，全力打造乡村振兴“智慧平安路”。推动路长管理 App 深度应用，实行签到、上岗、执勤、定位全部信息化，组建民警路长沟通群等工作群，实现辖区交通动态一屏掌控、一键推送；完善农村视频监控体系建设，在 105 处危险路段安装电子显示屏，网上视频巡查与路面警力管控相结合，对交通违法行为高发的路段实行重点巡查，弥补农村道路监管盲区和漏洞。2021 年全市农村地区亡人交通事故起数、亡人数同比分别下降 21.84%、22.73%，为全市交通安全形势稳定奠定坚实基础。

研判预警主动管。以数据研判为引领，加强对安全隐患的主动排查、对事故的主动预防。支队每周发布《情报研判》，引导开展秩序管控和精准施策；每月研判、预警车驾管风险隐患点，并强力推动核查整改；应用警情反馈平台、公安交管综合应用平台、队伍管理系统，查找队伍执法风险，做到及时预警和整改，防患于未然。

《平面交叉路口的规划与设计》连载（二十二）

第七章 转角处理与转向车道（八）

文 | 徐耀赐

7.7.5双左转向专用车道

当平面交叉路口左转向预估车流量占直行车流量的较大比例（如大于 10% ~ 15%），且以单左转向专用车道无法在单一信号控制周期时间内疏散停等车流时，可思考采用双左转向专用车道。针对左转向车流量较大的信号控制交叉路口，双左转向专用车道是有效提升交叉路口实际容量的方法。按照美国 TRB 公路容量手册，由道路交通工程设计原理中的交叉路口容量分析观点而论，在道路状况正常的前提下，双左转向专用车道提供的左转向车流运行量约为单左转向专用车道的 1.7 ~ 1.8 倍，当然前提是信号配时计划的配套必须适宜。

大型平面交叉路口的高峰小时左转向交通量较大时，布设双左转向专用车道是可考虑的对策，一般而言，当左转向每小时车流量达到 300vph 以上时，道路交通工程规划设计者可尝试布设双左转向专用车道。当然，最严谨的做法是依据平面交叉路口容量分析的结果，然后决定是否布设双左转向专用车道，同时也可据此检验该交叉路口的车道配置方案与信号相位计划。

图 7-1 所示为少数道路交通工程规划设计者的构思，尝试利用一条左转向专用车道与另一条直行—左转向共享车道共构，以取代传统双左转向专用车道的情况。针对此种车道配置，道路交通工程规划设计者应特别谨慎，但笔者建议切勿采用，主要理由如下：

1. 左转向专用车道较适用于左转向车流量比例较大者，而直行—左转向共享车道较适用于左转向车流量比例较低者，两条承担不同车流型态的车道同设一处，与道路交通工程设计原理极不搭配，直行—左转向共享车道上的追尾事故必定比左转向专用车道发生得频繁。

2. 左转向专用车道通常适用于有左转保护相位（信号灯显示为左转箭头绿灯）的中、大型信号控制交叉路口，而直行—左转向共享车道较适用于左转向车流量比例较低的无信号控制的中型尺寸交叉路口，两者针对容量分析与交通控制的思维逻辑差异较大，不宜同设一处。

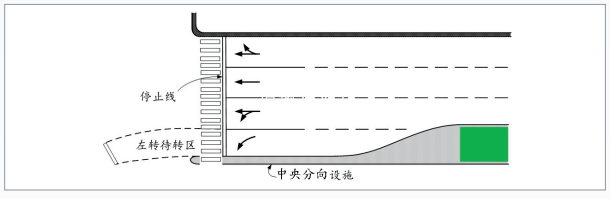


图7-1 左转向专用车道与直行—左转向共享车道共构的示意

3. 左转向专用车道在停止线下游端通常会配合信号控制运作而设置左转待转区，如图 7-1 所示。相较之下，直行—左转向共享车道下游端是否应绘制左转待转区，极具争议。若绘制，当直行车辆行驶至停止线时，眼前突然出现的左转待转区，可能会误导直行车辆在此处急速往右侧变换车道，徒增安全隐患。

图 7-2 所示为允许大客车左转向，典型双左转向专用车道的平面交叉路口布设示例。

当双左转向专用车道允许大客车或其他大型车辆左转向时，应有相关交通法规配套，限制大型车仅能利用

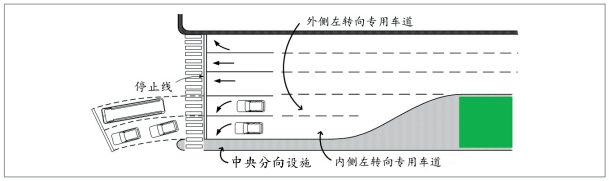


图7-2 双左转向专用车道的布设示例

外侧左转向专用车道进行左转向的动作，如图 7-2 所示，主要理由有两个方面：一是大型车由直行车道经由渐变段进入内侧左转向专用车道的驾驶困难度较高。二是大型车的起驶速度较小汽车慢，且其转向轨迹涵盖面积较大，由外侧左转待转区起驶不会影响其他同时左转向的小型车。

图 7-3 所示为双左转向专用车道规划设计时需注意的另一重点，即必须确认左转向车辆在出口道处应有相对应的车道，这样可保证从容接纳由进口道左转向车辆平顺进入出口道。横向道路出口道处可接纳左转向车辆的车道数应等于或多于左转向专用车道数。除此之外，双左转向专用车道规划设计时，应仔细检验横向道路出口道处的路口喉宽。

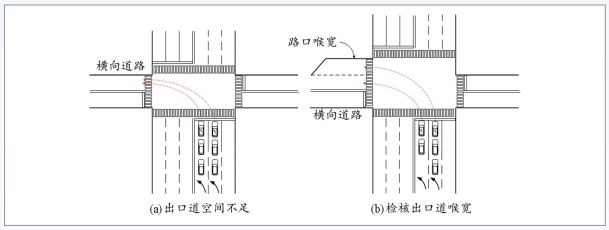


图7-3 双左转向专用车道的进、出口道空间检验

当中央分向带比较宽时，为了增加平面交叉路口的左转向实际容量，有部分道路交通工程规划设计者建议在单左转向专用车道停止线下游端绘制展宽式双车道型式的左转待转区，其意在取代在主线道路上配置双左转向专用车道，如图 7-4 所示。对此，笔者认为，这与人因理论似有违背，且驾驶人在此平面交叉路口进行左转向的驾驶任务困难度明显偏高，尤其是第一次行驶至此左转向专用车道的驾驶人，在不熟悉此种特殊形式左转待转区的情况下，易导致驾驶失误，形成安全隐患。

此外，当左转待转区的左侧车道停满左转向车辆，后续要左转向的车辆由停止线进入左转待转区右侧车道时，此车辆将被迫在左转向专用车道变换至相邻直行专用车道，导致侵犯右侧直行专用车道的路权，且衍生出与直行车道车辆的冲突点，如图 7-5 所示。

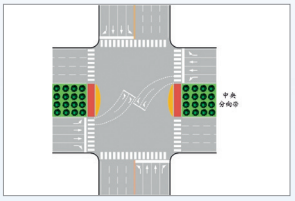


图7-4 展宽式双车道型式左转待转区

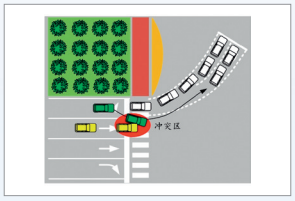


图7-5 欲左转向车辆被迫变换车道示例

7.7.6左转向专用车道的总长度

7.7.6.1 基本概念

在平面交叉路口的规划设计中，左转向专用车道的总长度对于此交叉路口的运行绩效与行车安全影响极大。总长度为渐变段长度与储车道长度的总和。道路交通工程规划设计者若要探讨左转向专用车道所需总长度，应先了解左转向车流流线的上游功能区，如图 7-6 所示。

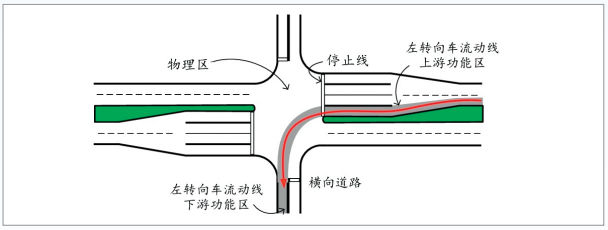


图7-6 左转向车流流线的功能区—单左转向专用车道

由图 7-6 可看出，左转向车流流线，即驾驶人驾驶车辆进行左转向动作为一个连续进程，由主线最内侧直行车道平稳转向驶入渐变段，进入左转向专用车道，

然后通过停止线进入交叉路口物理区，最后驶入位于横向道路的下游功能区。图 7-7 所示为 AASHTO 绿皮书的左转向车流流线上游功能区示意图，可清楚看出，左转向车流流线的上游功能区由三段长度（d_1、d_2、d_3）共同组成：

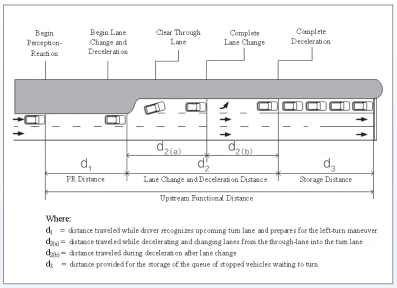


图7-7 左转向专用车道车流流线的上游功能区（AASHTO绿皮书）

d_1 = 认知—反应距离 = 驾驶人自认知前方有其欲左转向的平面交叉路口开始，直至左转向专用车道渐变段起点的车辆行驶距离。

d_2 = 变换车道与减速距离。若再细分，d_2 可视为两小段距离的组合，即 $d_2 = d_{2(a)} + d_{2(b)}$。其中，$d_{2(a)}$ = 车辆减速，由主线进入左转向专用车道的渐变段，由渐变段起点至变换车道完成时的行驶距离。所谓变换车道完成，指该车辆的行进方向已完全遵行左转向专用车道的几何平面线形，且车辆已稳妥保持于左转向专用车道宽度内的安全位置，如车辆边缘已与左转向专用车道标线保持安全侧向净距。$d_{2(b)}$ 则是自车辆变换车道完成至从容减速停等于等候车队后方的距离，这是针对左转向信号灯显示为红灯的情况，如图 7-7 所示。

d_3 = 储车距离，也称为储车长度。此为左转向专用车道信号灯显示为红灯时，位于停止线前端左转向专用车道可暂时停等车辆的长度。在左转向专用车道规划设计时，都应深入思考 d_1、d_2、d_3 的设计细节。

7.7.6.2 认知—反应距离

认知—反应距离是任何道路交通工程规划设计时不可忽略的，也是人因理论、驾驶任务的重要考虑。针对左转向专用车道的规划设计，认知—反应距离是左转向车流流线上游功能区的第一段距离（即图 7-7 中的 d_1），此距离与驾驶人的认知—反应时间及车辆的运行速度有关。认知—反应时间因不同驾驶人的特质而异，对道路环境较熟悉的驾驶人，认知—反应时间较短。认知—反应时间若不足，代表此左转向专用车道有安全隐患。

驾驶人的认知—反应时间也与该平面交叉路口所处区位的交通环境有关。由于车流密度较高、车辆间距普遍较短，城市中心区、城区、郊区驾驶人的认知—反应时间通常比乡区稍短。AASHTO 绿皮书建议，凡道路交通工程规划设计，考虑车辆稳妥进入左转向专用车道应采用的认知—反应距离时，驾驶人需要的认知—反应时间最低值如表 7.1 所示。以车辆平均运行速度 60km/h 为例，1.5 秒的认知—反应距离是 26 米，约 4 辆小汽车长度的总和。

表7.1 最低认知—反应时间与左转向专用车道区位的关系

区位	城市中心区	城区	郊区	乡镇聚落区	乡区
PRT（秒）	1.5	1.5	1.5	1.5	2.5

7.7.6.3 减速率

设计左转向专用车道时，必须确保驾驶人在认知前方为左转向专用车道，驾驶人可平稳刹车，由直行车道经由渐变段，然后稳妥进入左转向专用车道。

驾驶人驾车行驶过程中，遇前方任何道路或交通状况，凡必须刹车时，减速率就是衡量是否可以不干扰其他车流、不至于产生追尾事故而平稳刹车的指标。减速率愈大，驾驶人可利用的认知—反应时间愈短，驾驶负荷度愈高，所需左转向专用车道的总长度较短。反之，减速率愈低，则驾驶人可充分利用的认知—反应时间较长，驾驶负荷度较低，所需左转向专用车道较长。道路交通工程规划设计者对减速率应深入了解，思考左转向专用车道规划设计时应如何取到恰当的减速率值。

依据有关调查研究，有三分之二的驾驶人以 $2m/s^2$ 的减速率平稳控制车辆进入左转向专用车道，并在交叉路口停止线前稳妥停车。依据减速率为 $2m/s^2$，AASHTO

绿皮书建议的变换车道与减速距离，即图 7-7 中的 d_2，如表 7.2 所示。

表7.2 变换车道与减速距离—减速率2m/s²

设计速度（km/h）	30	40	50	55	65	70	80	90	95	105	110
变换车道与减速距离（m）	25	35	50	65	85	105	130	155	185	215	250

针对此表的规划设计实务应用，设计速度≤ 70km/h 以下者，适用于一般道路（如城市、郊、乡区的道路）系统，设计速度 80km/h 以上者，适用于高、快速公路出口匝道的设计。

道路交通工程规划设计者应认识到，在驾驶人保持精神专注的前提下，2m/s² 为大部分驾驶人易操控的减速率，驾驶负荷度非常低。事实上，在一般道路状况与交通环境中，驾驶人有效操控的车辆减速率远大于 2m/s²。美国 TRB 出版的《接入管理手册》，针对辅助车道（如右转向、左转向专用车道）的规划设计，刹车距离的极端状况设定，建议采用的减速率为 3m/s²。表 7.2 中所示的变换车道与减速距离是根据减速率 2m/s² 进行设定的，明显过于保守，也就是说此距离的长度偏高。基于此，AASHTO 绿皮书建议，道路交通工程规划设计者可适度采用大于 2m/s² 的减速率作为左转向专用车道的规划设计参考。一般而言，针对左转向专用车道的规划设计，采用减速率 3 ~ 3.4m/s² 均是可接受的合理值。

7.7.6.4 时距接受原理

驾驶人欲穿越交叉路口或左、右转向进入横向道路时，驾驶人必须参考两种距离指标（如图 7-8 所示）：来车距离、同向前后相邻两车的间距。

如图 7-8 所示的无信号控制交叉口，A 车的流线有三种可能，即流线 1 的穿越路口，流线 2 的右转向，及流线 3 的左转向至横向道路。

针对流线 1，A 车驾驶人必须同时注意来车距离与同向前后相邻两车的间距，只有驾驶人同时主观认为此

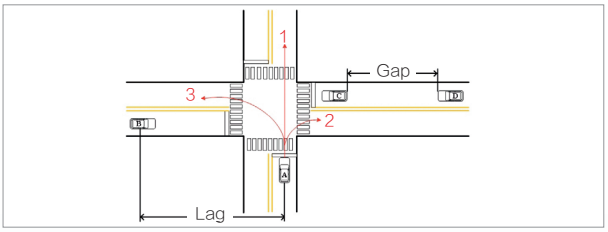


图7-8 来车距离（Lag）与同向前后相邻两车的间距（Gap）的说明示意

两段距离皆为安全的情况下，驾驶人才可能决定快速穿越交叉路口，即在此情境下，驾驶人自认有足够时间可穿越交叉路口。

驾驶人若要右转向，即图 7-8 的流线 2，A 车驾驶人的关注重点不在同向前后相邻两车的间距，注意对象必是驾驶人左侧方向的来车距离，在确认安全的情况下，A 车驾驶人才会快速进行右转向，即在此情况下，驾驶人主观认定有足够时间可完成右转向的动作。

针对 A 车的左转向流线 3，A 车必须同时掌握来车距离与同向前后相邻两车的间距，只有在确认来车（B 车）距离尚远，且 C 车、D 车间的距离甚长时，A 车驾驶人才可能快速进行左转向，即在此情境下，A 车驾驶人主观认为有足够时间可完成左转向的动作，此时 C 车在 A 车前方，而 D 车在 A 车后方。

驾驶人目视判定同向前后相邻两车的间距，是根据直观感受得到的距离，在认为安全的情况下，驾驶人才会有相应的驾驶动作。但从道路交通工程设计原理而言，不论来车距离或同向前后相邻两车的间距，皆应以时间表示，即所谓的时距或时间间隔。

图 7-8 所示交叉路口的几何线形与车道配置极为工整，因此，驾驶人判定来车距离或同向前后相邻两车的间距的困难度不高，而当面对畸形交叉路口，驾驶人判定来车距离或同向前后相邻两车的间距的困难度明显比正常交叉路口高出许多，由此验证畸形路口的事故率为何必然比正常交叉路口突出。

基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法研究

文图 | 黄淑兵 黄瑛 孔晨晨

【导读】

疲劳驾驶是一项严重交通违法行为，公安交管部门通常从超时驾驶上防范疲劳驾驶行为发生。鉴于全国主干公路已建有大量的道路卡口监控设备，联网形成的交通集成指挥平台已积累了海量的机动车轨迹数据，故本文提出一种基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法，并通过实例验证了该算法的鲁棒性，对及时消除疲劳驾驶风险隐患具有借鉴意义。

【关键词】

道路卡口；行车轨迹；疲劳驾驶；违法行为

【基金项目】

公安部科技强警基础工作专项项目——基于知识图谱的重点违法行为智能研判关键技术研究，项目编号“2020GABJC26”

疲劳驾驶是引发重大道路交通事故的重要原因之一，如何有效监测机动车驾驶人的疲劳状态一直备受各界关注，强化疲劳驾驶车辆查处是全社会的共识。当前，疲劳驾驶相关研究主要集中在机动车驾驶人生理特征参数监测、驾驶人行为及面部特征监测、车辆行为特征监测等方面。研究成果大多依赖额外的车载装置进行数据采集，所应用的算法及分析方法对车载相关数据、图像等信息都有较高的质量需求；但在实际场景中，对在途行驶车辆尤其是私家车的信息获取不仅难度大，而且也不利于公安交通管理部门的集成应用。因此，为主动发现疲劳驾驶车辆，本文依据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第六十二条第七款规定：“驾驶机动车不得有连续驾驶机动车超过 4 小时未停车休息或者停车休息时间少于 20 分钟的行为”，提出基于道路卡口监控设备记录行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法，通过出行划分、停留点及停留时长判定、驾驶人人脸检测和经常疲劳驾驶线路提取，可以有效判别车辆疲劳驾驶违法行为，并对即将发生疲劳驾驶的车辆进行事前干预，从而减少因疲劳驾驶而发生的交通事故。

一、总体思路

道路卡口监控设备是布设在公路、城市道路沿线的车辆智能监测记录设备，能够全天候不间断实时记录监控区域内经过的车辆，采集信息包括过车序号、号牌种类、号牌号码、过车时间、卡口编号等。自 2010 年以来，全国主干公路上已建有道路卡口监控设备，已联网形成交通集成指挥平台，积累了海量的机动车轨迹数据，具备疲劳驾驶车辆的研判条件。为此，基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法的总体

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

电子印章在公安交通管理工作中的应用研究

文图 | 周建宁 季君 戴欣宇 吴陈龙 张捷

【导读】

2005年以来，国家相继出台电子签名相关的政策法规、标准规范，推动电子签名、电子印章在国家政务服务平台的推广和使用。按照国家标准规范，结合国家相关部门要求，本文提出了交通管理电子印章系统建设思路，以国产OFD文档版式，使用国密系列算法，开展电子印章的安全、签章等关键技术研究，实现法律文书电子化，进一步推动公安交管“放管服”的深化改革。

【关键词】

OFD；国密；电子印章；签章；法律文书

【基金项目】

中央公益性科研院所基本科研业务费专项资金项目“公安交管电子印章技术研究及应用”（项目编号：2022081111）

随着经济的快速发展，人民群众生活水平不断提高，机动车保有量、驾驶人数量迅猛增长，公安交通管理业务量也随之快速增长。公安交管部门在办理机动车、驾驶人、交通违法、交通事故等业务过程中，需要打印机动车登记申请表、驾驶人考试成绩单、违法处罚决定书、事故认定书等法律文书或内部管理文书，并签注实物印章。当前的实物印章用印模式存在以下三个问题：一是办事效率低、纸张浪费大；二是签注实物印章的档案管理工作繁重、检索查阅耗时耗力；三是严重制约互联网等业务创新应用。2019 年 4 月 26 日，国务院发布《国务院关于线上政务服务的若干规定》，明确提出由国家建立权威、规范、可信的统一电子印章系统，国务院有关部门、地方人民政府及其有关部门使用国家统一电子印章系统制发的电子印章，电子印章与实物印章具有同等法律效力，加盖电子印章的电子材料合法有效。2020 年，为落实公安部党委关于“互联网 + 公安政务服务”的工作部署，加快实现全国公安政务服务“一网通办”，公安部制定了《全国公安机关“一网通办”建设规划（2020-2022 年）》，规划了电子印章、电子证照等 7 个基础支撑系统。与此同时，《公安交通管理科技发展规划（2021-2023 年）》，要开展电子签名、电子印章、文书电子化等技术研究，进一步简化业务办理流程，提升服务管理效能。本文通过对电子印章应用技术的研究，结合交管业务诉求，提出公安交管电子印章系统建设思路，为“互联网 + 公安交管”便民服务提供有力的基础支撑。

一、电子印章

电子印章将实物印章与电子签名技术相结合，通过组件技术、PKI

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

浅析交通管理精细化中的“仿真参数显著性分析法”

文图 | 张春宁

随着不同城市“十四五”发展规划政策的出台，全国各地要求打造数字交通新基建的同时，还要推进数字化、精细化的交通管理。利用现有设施采集的多源数据，结合仿真平台构建数字化交通场景，实现交通问题在线剖析、优化方案可视化论证，可提高交通管理效率。而目前众多仿真软件默认参数不符合实际驾驶人特性，行为特征（跟驰行为、换道行为）也会产生差异，导致仿真后的结果与实际不符合，直接影响评估精度。因此，有必要对仿真参数进行深入研究，只有经过精细化建模，才能获取更真实的仿真结果，不断为支撑交通管理工作服务。本文重点研究国内常用的 VISSIM 仿真软件在交通管理中应用，以江西省赣州市蓉江新区新时代大道—佳辰路为例，通过明确各参数代表的含义及进行参数显著性分析，进一步体现仿真结果与现实数据之间的内在关系。

一、交通仿真模型构建理论体系

（一）仿真模型构建流程

整个仿真模型构建主要分为五个步骤：道路设计参数确定、道路模型构建、仿真参数分析、仿真参数标定、仿真效果评估。

（二）道路模型构建

在进行自动驾驶仿真模型构建与标定之前，需确定相关道路设计参数，数据主要包括：车道长度及宽度、车道功能、车道数、坡度等。在此基础上，进行道路模型的构建，并进行道路周边环境模型实景化搭建，最终建立一套精细、直观、准确的道路模型。

（三）道路仿真模型参数分析

VISSIM 仿真模型中所涉及的交通参与者包括机动车（含公交车）、非机动车、行人以及具有我国特色的电动车、摩托车以及三轮车等用户自定义的交通参与者。因此，为了在模型中准确展现各类交通参与者的特征，有必要对各类交通参与者分别采集其特征数据。从建模对象的特征来看，无论是机动车、非机动车还是行人，VISSIM 建模所必须采集的交通参与者特征数据参数都可以分为车辆特性数据和驾驶人特性数据两类。

本研究分析主要对驾驶影响显著的模型参数进行控制标定，实现不同参数控制下的交通流运行效果呈现，以及通过模型参数调整来达到不同的管控效果。

二、交通仿真关键参数显著性分析

（一）参数测试方案

如表 1 所示，选取仿真中关键控制参数进行显著性测试，分析出关键参数对仿真模型结果影响的幅度大小。测试方法采用控制单一变量法，集中研究单一

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

G5京昆高速绵广陕段安全风险隐患排查整改策略研究

文图 | 郭楠 邓耀 张灿 赵苏阳

G5 京昆高速绵广陕段于 2011 年 5 月全线通车，近年来护栏防护等级的逐步提升极大降低了交通事故中人员伤亡与财产损失，但其迎车面障碍缺乏警示防护、护栏端头等隐患，已是多年的顽疾，特别是车流的增加使个别并线路段通行能力不足、服务区容量不足的问题凸显，路段交通事故离散多发。为深入排查道路交通安全隐患，预防和减少交通事故的发生，四川省公安厅交警总队高速公路二支队邀请四川省道路交通安全协会共同组成道路交通安全风险隐患排查专家工作组，对辖区 G5 京昆高速绵广段和广陕段的道路及其相关设施状态进行了现场勘查，并与路营公司、相关管理部门交流分析，提出整改建议。本文对重点隐患排查与整改措施进行梳理，供参考。

一、排查路段基本信息

G5 京昆高速绵广陕段全长 222.25 公里，其中京昆高速绵广段（绵阳南收费站—金子山收费站）全长约 113 公里，全段采用双向四车道高速公路标准建设，共有大型互通立交 1 座、收费站 11 处、隧道 2 处，张家坪枢纽连接成渝环线高速。G5 广陕段（金子山隧道—棋盘关隧道）全长约 109 公里，全段采用双向四车道高速公路标准建设，共有大型互通立交 2 座、收费站 7 处，罗家沟枢纽连接兰海高速，无名枢纽连接广元绕城高速。

G5 京昆高速公路绵广段 2021 年全年发生道路交通事故 1118 起，其中一般程序事故 17 起、死亡 5 人，同比事故总数上升 1.62%，一般程序事故总数持平、死亡总数下降 28.57%。G5 广陕段 2021 年全年发生道路交通事故 660 起，其中一般程序事故 16 起、死亡 5 人，同比事故总数上升 15.41%，一般程序事故总数下降 23.81%、死亡总数下降 28.57%。

二、存在问题及整改建议

（一）收费站安全岛防护不足

如图 1 所示，科学城收费站设于下坡弯道半坡处，下站匝道起点至收费岗亭仅 230 米，ETC 车道与普通

图1 科学城收费站

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

杭州西湖景区交通综合治理对策研究

文图 | 丰国彤 王文卿 马刘听 刘丰军 许杰

近年来，浙江省杭州市西湖景区旅游不断发展，交通流量骤增，而景城一体、道路交通资源供给却十分有限，导致交通拥堵问题不断凸显。当前国内外的相关研究对于城市交通拥堵治理、景区交通拥堵治理尚缺乏具体的落地性建议，且研究手段相对落后。基于以上问题，本文以西湖景区为例，对位于城市内的开放式景区交通治理进行研究，并提出解决对策，可为其他类似景区的交通综合治理提供借鉴。

一、西湖景区交通存在的问题分析

（一）机动车交通运行主要特征及问题。一是工作日多数时间景区道路顺畅，平均拥堵时长约 1.5 小时（晚高峰）。经调研，西湖景区周末拥堵集中在 13:00—18:00，节假日白天 9:00—20:00 均处于严重拥堵状态，平均车速在 10 公里 / 小时上下。景区内部机动车在途量上限约 9000 辆，景区内部道路狭窄，外围城市衔接通道通行能力大，机动交通通行十分脆弱。二是各类出租车承担景区重要的交通功能，巡游出租车交通量约占总交通量 13%。包括网约车在内的所有出租车交通量占到总量的约 50%，随意上下客、掉头、低速行驶候单等情况普遍。且网约车普遍为新能源车辆，不受限行政策制约。三是停车泊位总规模较大，实际使用情况差异较大。景区内部公共停车场平均泊位数 53 个，60.29% 的停车场泊位数小于 50 个，节假日极易因无车位导致排队影响外部道路运行。年日均泊位周转率 2 次及以下的停车场数占 59.65%，不同停车场冷热不均差距较大。部分道路路内停车泊位严重影响动态交通运行。

（二）公共交通运行主要特征及问题。一是景区节假日公共交通服务远不能满足景区客流量需求。轨道交通直接服务景区的能力十分有限，仅龙翔桥站距离景区较近，周边站点公交接驳能力薄弱。景区公交线网布局和运力分配相对均质化，与景区实际客流需求存在着明显差距。景区公交缺乏针对本地市民和游客的假日线服务，也缺失高品质的公交服务。景区公交无专有路权，受交通拥堵和慢行交通影响，整体运行效率低。二是旅游集散中心已基本失去功能。景区外围小客车停车换乘公共交通的旅游集散实际只依靠黄龙集散中心（目前已停用），公交换乘接驳配套服务以及实际使用效果一般。三是旅游大巴服务水平低。强制要求集约方式的旅游大巴进行公交转乘，游客体验较差。

二、治理策略及方案

（一）目标与原则

治理目标为提升游客景区游览体验，促进景城一体融合发展，构建支撑世界名城水准的旅游交通体系；构建以公共交通和慢行交通出行为主体的景区交通出行方式结构，缓解景区节假日交通拥堵，为杭州举办亚运会创造良好的景区交通环境。治理原则包括景城

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

道路交通事故信息管理与数据共享模式探讨——以美国为例

文图 | 钱红波 黄立新

交通大数据是所有服务于交通管理的数据的统称，具有内容丰富、结构复杂、多源异构的特点，已经成为基础性资源，在道路交通管理中占有举足轻重的作用和地位。我国已经迅速步入大数据决策的时代，各地政府纷纷提出要利用大数据对城市进行更科学的规划、建设与管理，但是大数据的前提是要开放、兼容、共享，由于行政壁垒和部门利益竞争，信息缺乏共享、系统缺乏整合、数据缺乏加工等问题普遍存在，导致大量重复劳动而浪费社会资源，数据可信度与准确性下降，也影响了政府决策的科学性。本文通过分析我国交通事故信息管理现状与问题及问题原因，并分享美国的经验与做法，对完善我国事故信息管理提出对策与建议，供参考。

一、道路交通事故数据的作用

道路交通事故数据是道路交通安全改善最直接、最可靠的依据，比如交通工程人员在进行道路改造、线型设计、交通分析、信号灯配置时，道路历史交通事故数据起着非常关键的作用。道路历史交通事故的详细信息，比如事故发生的时间、位置、事故类型及车辆碰撞的方位等都给交通工程人员提供了大量的有用信息。获得全面及准确的交通事故历史数据能够极大地帮助交通工程人员做出准确的设计、分析和决策。因此，一个好的道路交通事故信息管理系统能给交通工程人员提供最为基础的必要数据。

二、我国道路交通事故信息管理现状与问题

目前，我国公安交通管理部门已建立公安交通管理综合应用平台，其中包含道路交通事故信息的数据库。与此同时，综合应用平台也包含了全国统一的机动车、驾驶人、违法等相关数据库，这些数据形成了庞大的公安交管信息数据库，可以有针对性地进行统计分析和进一步挖掘研究。

现行对道路交通事故数据的分析以四项指数为统计内容，以描述性统计为主要方法，主要针对事故上升和下降的原因等交通事故的宏观形势进行统计分析，缺乏与事故相关的驾驶人、机动车、道路与环境等信息的关联分析，事故现场所采集的信息多用于事故处理和责任认定，对于研究车辆主 / 被动安全系统设计、道路基础设施的改进以及驾驶人行为干预等方面的基础信息还比较欠缺，难以满足大数据时代道路交通事故统计分析需要，还无法挖掘出隐藏在交通事故数据背后的交通事故致因、交通事故发生规律及发展趋势的预测等，对于精准制定事故预防对策还有一定的差距。并且数据共享仅限于公安机关内部，社会其他相关方往往很难获取所需的道路交通事故数据。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

南京：实现农村重点车辆线上全维监管

为进一步突破农村地区源头监管传统管理手段和方式的瓶颈问题，推动重点车辆运输企业落实安全主体责任，江苏省南京市公安局交警支队开发并启用了重点企业远程监管系统，创新对“两客一危”重点车辆远程监管、线上监管机制，着力解决涉农地区辖区面积大、车管警力少、运输企业分散等管理难题，实现市域重点车辆源头监管全覆盖、无死角。

南京市“两客一危”、渣土运输车、校车重点监管车辆共 2.36 万辆，其中新六区 8600 余辆（江北新区、江宁区、浦口区、六合区、溧水区、高淳区等六区，为南京市主要涉农区域，简称新六区），对这些车辆企业的安全管理一直是源头监管工作的重点，是预防群死群伤交通事故的重要阵地。以往，安全责任书的签订、日常车辆安全检查、驾驶人安全教育等常规管理工作，都需要深入企业，近年来在警力缺乏的情况下，重点车辆的监管范围又扩大至重型货车，给传统管理模式带来更大挑战，源头监管工作普遍存在以下三个问题：一是人工监管效率低下。基层监管力量有限，无法应付大批量增长的重点车辆及驾驶人。二是监管手段失之于软。工作方法依赖于上门约谈、现场检查、下发整改通知书等手段，缺乏更有效的监管制约措施。三是存在落管失控风险。部分客运、危运车辆长期在外地运营，在不回南京的情况下日常监管措施无法落实到位。

为解决上述问题，南京交警支队开发了重点企业远程监管系统。系统以“源头监管互联网化应用、企业安全管理互联网化应用”和“系统移动端应用”建设为核心，以“落实企业主体责任”为重点，以“可视、可追溯、可排查的监管目的”为保障，突出监管性、真实性、指导性、规范性、平台性和易用性，发挥互联网优势，运用面部识别、GPS 定位、电子签名、大数据分析等先进技术，建立完善各级重点车辆源头监管信息化应用，对各项大数据深度分析、挖掘、预测，全面提高监管效能。

目前，平台已实现安全责任远程监管、安全教育远程监管、车辆巡检远程监管、监管职责远程监管、主防系统预警处置等功能，监管部门和企业分别从不同互联网端登录即可实现在线监管和管理，监管效率大幅提升。2021 年南京全市重点车辆亡人事故起数下降 6.2%。

安全责任远程监管。传统的责任书都是成堆的签订，数量、真假无法识别，而使用新系统后，所有责任书系统采集留存，签订人和责任书合影，人脸识别进一步验证，做到责任签订，拍照留存，系统比对，

逐人过关，确保一个不漏。

安全教育远程监管。针对运输车辆长期在道路上行驶，客观上无法满足传统的集中教育模式，易导致弄虚作假现象，平台补充了网上学习形式，让驾驶人可以通过微信不受时空限制开展学习，登录时予以人脸识别，学习完毕要答题检验效果，做到月度教育，线上远程，线下集中，双轨并行，确保一个不假。

车辆巡检远程监管。以前的车辆检查全靠企业自觉，车辆安全状况、安全系数难掌握，现在的车辆巡检由安全员根据手机终端上的系统提示操作，对检查项目逐一确认，照片上传，时间、地点自动生成，做到车辆巡检，终端采集，关键部位，拍照留痕，确保一览无遗。

监管职责远程监管。传统的监管必须去企业、查台账，现在通过远程监管系统，就可以对企业主体责任落实情况一目了然，有针对性地开展工作，实现了远程监管，排查隐患，发现问题，立即督导，确保一网打尽。

主防系统预警处置。为进一步深度运用车辆数据、消除交通安全风险，支队车管所自 2020 年底开始，安排专人通过平台对“两客一危”等重点运输车辆实行 7×24 小时实时监控，通过车辆正前方、驾驶室和左右盲区的主防设备，抽查监测重点车辆的运行状态，对超速、2：00-5：00 禁行、疲劳驾驶、抽烟、玩手机等行为进行实时预警。产生预警后，企业需在 15 分钟内进行处置干预，并填写上传处理结果，超过 15 分钟未处理的，监控中心会进行二次提醒，24 小时后仍未处理的将由大队民警进行上门追处，目前已累计对系统产生的 2.7 万余条报警数据进行闭环处置，切实将一批风险隐患消除在萌芽状态。

利用该远程监管系统，南京交警支队对重点企业的监管实现了“三个突破”。一是管理理念的突破。将“互联网 +”管理理念引入源头监管，突破传统管理模式的制约瓶颈，企业落实交通安全主体责任的各项措施变成了规范化、流程化、可视化的内容，对于重点车辆和驾驶人的管理基本实现“足不出户知天下”，为源头监管提供有力抓手。二是监管方法的突破。系统采用实名制认证、人脸识别、定位采集、拍照留痕等方式，使企业安全管理台账、学习记录、签字无法造假，实现了人工监管向科技监管、智慧监管的转变，线下监管模式向线上监管模式的转变，监管责任单位对“两客一危”企业的巡查由 15 个工作日缩短到 4 个小时。同时，对接交通运输部门，通过系统实现两家的联合监管，合并“两客一危”企业管理台账重复部分，进一步落实“放管服”改革举措，为企业减负。三是长效机制的突破。依托系统的运用，南京交警对“两客一危”的监管逐步形成一套完善的评价考核机制，并将使用情况纳入源头监管绩效考核，目前，企业责任书签订、驾驶人安全教育、车辆安全检查、远程监管等考核比率均达 100%。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

攀枝花：靠前服务 提升车管服务质量

文 | 邓中华　图 | 吴勇成

近年来，为将车驾管工作做深、做实、做细、做优、做强，四川省攀枝花市公安局交警支队车管所坚持党建引领，不断创新工作模式、拓宽服务渠道、健全服务网络、延伸服务触角，千方百计做服务、不遗余力惠民生，积极助力城市经济发展。先后 4 次被公安部评为全国一等车辆管理所、2 次被评为全国公安机关爱民模范集体，并荣获全国青年文明号创建活动成绩突出单位、四川省公安机关“警民亲”活动示范单位、四川省优秀公安基层单位等荣誉称号。

流动车管所延伸服务触角

三尺窗台无小事 亲和服务显真诚

攀枝花车管所在“源头监管防隐患、管放并重强服务”上下功夫，强化规范内务管理、严整警容风纪、亲和语言交流，力求做到着装、坐姿、站姿、微笑、接办手续动作、标准普通话回答群众提问和接待群众服务用语相对统一，充分展示车管所工作人员的良好精神风貌。

车管所窗口接待民辅警严格执行首问责任制、限时办结制、延时服务制，认真落实导办制，专门安排业务精、形象好、语言表达能力强的民警、辅警担任“导办员”，引导前来办理业务的群众到相关窗口，并接受现场咨询、协助服务，有效减少了群众办理业务的时间。同时，车管所常态化实行“中午不打烊，晚上要清零”工作机制，让群众办事不“断档”。由“值日警官”督导落实“业务受理无推诿、服务全程无差错、服务对象无投诉、服务事项无积压”跟踪服务机制，让办事群众高兴而来，满意而归。

结合公安交管窗口违规办业务顽瘴痼疾和“窗口腐败”专项整治工作，车管所以解决群众反映强烈的突出问题为重点，专项整治违规办理车辆登记、驾驶人审验考试、车驾管牌证、交通违法处理、与非法中介勾结牟利等“五类突出问题”，对违法违纪线索一查到底、绝不姑息，实现服务方式“零距离”、

服务过程“零障碍”、服务质量“零差错”，努力提升公安交管执法公信力，树立交管服务新形象。

不安扫榻坐等客 靠前服务寻良策

攀枝花车管所始终坚持“车管服务跟随市场走”的服务理念，在抓好窗口优质高效服务的同时，搭建“请进来、走出去”多渠道服务平台，不断细化便民服务措施，提高优质服务效能。

为进一步提升服务质量，车管所将“坐等上门办业务”工作思路转变为“主动拜访寻良策”，以交警支队开展的“千警访万户”活动为契机走进企业，主动收集企业的困难和对车驾管业务的意见需求，建立服务走访一企一档机制，限时答复，确保企业提出的问题得到有效解决。2021 年 4 月，车管所在工作中偶然得知盐边县、米易县和仁和区等边远山区有 250 辆运输烟叶的三轮摩托车遇到了办证难题，便主动协调市烟草专卖局，在烟叶收割前将三轮摩托车牌证及时送到烟农手中，获得烟农和当地政府的好评。

为拓展车驾管业务延伸服务范围，车管所建立了农村地区“警政互动”机制，完善边远地区服务网点职能，将车驾管业务延伸到偏远山区、田间地头，实现农村车管的迭代升级，打通车管服务“最后一米”。同时，缩短车驾业务服务半径，打造“家门口的车管所”，在市区人口密集区精心布局了 89 个便民服务站（点），并分期投放自助体检机、自助服务机、自助照相机和驾驶证制证一体机，实现 24 小时车管服务不打烊，大大方便了群众。

车管所连续 10 余年开展为偏远地区群众“送考下乡”“送牌下乡”，拓宽服务渠道，服务广大农民群众上万余人次，为群众节约开支超亿元；连续 17 年开展“暑期师生驾考专场”，连续 2 年为抗疫一线医务工作者开通“驾考专场”服务绿色通道。同时，在“两微一抖”平台开设“专家说车管”栏目，解读当下群众最关注的车管话题。

搭建务实大舞台 做优服务觅细节

攀枝花车管所依托“放管服”改革便民惠民措施，打造群众满意的服务型车管所、科技型车管所、智慧型车管所，不断提高民辅警和工作人员宗旨意识和服务水平，并结合群众“急难愁盼”的需求，适时调整和出台新的服务举措，努力提高人民群众的满意率。

暖心提醒告知，减省办事成本。窗口民警在办理车辆登记注册业务的同时，主动提醒机动车所有人办理下一步流程所需的各项手续。针对群众经常忘记按期审验车辆、驾驶证等情况，车管所推出了机动车审验、到期报废及驾驶证换证等提醒告知服务，通过短信、微博等多个平台，及时发布提示告知，减少群众办事成本。

开设定制服务，拉近警民关系。在为残疾人士、孕妇、老年人、退服役军人等特殊人群和大型用车企业开设“绿色通道”的同时，车管所开通网上申请延期办理业务，并按照特事特办的原则，快捷从速予以办理。此外，加大打击非法中介人员力度，利用媒体平台不断提醒群众免受非法中介的骚扰和蒙骗。

优化办事流程，强化服务效果。车管所始终坚持以人为本，致力于提高透明亮度、优化办事流程、精简手续资料、强化服务效果等便民措施。强化窗口民辅警及工作人员在严谨细致的基础上，认真做好每笔业务信息采集、每个档案装订、每份数据录入、入库前的仔细复核，防止“病错”档案入库，减少日后出现“疑难杂症”导致“群众办不成事”的后果。同时，及时更新“网上业务办理权限”，使群众可以通过“交管 12123”App“网上申请、网上提交、网上受理、网上办结”，实现“足不出户”办业务，切实提高群众满意度。

吉林：“疫”路攻坚克难 守护路畅民安

文 | 金鑫 图 | 白宣

阳春三月，突如其来的新冠肺炎疫情侵袭了这片拥有广袤黑土地的吉林大地，将人们本来活跃沸腾的生活按下了暂停键。吉林省公安厅交通管理局（以下简称吉林交管局）组织带领全省各级公安交管部门闻令即动、压实责任，坚决做好人员转运、交通管制、运输保供、支援基层等各项工作，以最坚决的态度、最有力的行动，为赢得全省抗击新冠疫情最终胜利贡献力量。全省累计出动警力 20 余万人次、警车 7 万余辆次、启动防疫检查站点 424 个，全省公安交警开展跨地区转运和回运车辆行驶总里程数万公里，没有发生一起交通事故，确保保障服务防疫物资车辆、重要保供运输车辆安全抵达目的地。

交警坚守执勤点检查过往车辆

强化组织 织密安全防控网

3 月初，在吉林交管局的指挥调度下，各级公安交管部门每天积极协调对接交通运输、卫生健康等单位，明确职责、落实捆绑，从任务受领、下达指令等 7 个方面，规范细化流程，形成闭环管理。全省 209 个高速公路收费站、138 个交警执法站和公安检查站以及 19 个省际临时执勤点，全面启动防疫检查工作。全省交警坚守岗位，严格执法，仔细查控每辆过往车辆和每名通行人员，全力织密织牢阻断疫情的防控网。为保障全省疫情防控工作有序开展，全省交警对转运隔离人员的车辆进行领护，圆满完成各地车辆护送任务。

3 月 18 日，吉林交管局下发通知，及时调整交通管制措施：“凡向吉林省特别是长春、吉林两市运送重点物资的车辆，不再检查相关证明，予以直接放行……”交通管制措施调整后，大量抗疫物资及时运送到防疫工作点。全省公安交管部门落实保供政策措施，全力保障服务防疫物资车辆、重要保供运输车辆共计 44.52 万辆次。3 月 22 日，吉林交管局进一步明确了重点物资范围，简化了查验通行手续，化肥、种子、整车及零部件都纳入其中。此次政策再调整后，许多车辆和驾驶人在开展运输过程中充分享受到了主动服务、优质服务、便利服务的实惠和好处。从凭证通行，变为

验货放行；从查验核酸检测证明，变成提供抗原检测试剂自查。

全力以赴 打通交通“大动脉”

吉林省是农业大省，春耕备产事关粮食安全和国计民生。春耕在即，一边是疫情管控，一边是春耕生产。4 月 7 日，各地交管部门积极落实吉林交管局要求，迅速做好防疫检查站撤除工作，同时迅速启动交警执法站，加强道路隐患排查，严查严处交通违法，开展警示教育，坚决避免各类道路交通事故发生。在各地交管部门严格管理、温馨护送下，滞留在城里的村民们纷纷回到乡下，及时投入到春耕生产中。村民们表示，“我们一定在加强防疫的同时，育好苗，种好地。”

为打通交通堵点，按照省疫情防控工作领导小组《关于迅速撤除各地自行设立的防疫检查站点的紧急通知》要求，各地交管部门坚决撤除了乡镇村屯自行设置的防疫检查站点，以服务站、管理站、工作站等名目变相设立的卡点。为巩固撤站成果，吉林交管局派出 10 个督导组依据《全省保留防疫检查站明细》对全省所有县市区实施多轮次、不间断督导检查，共检查各地原设置防疫检查站点 1596 个，全部现场督办，涉事支队、大队均迅速行动、整改撤站。从“交管 12123”App 春耕交通保障服务热线受理跟踪解决群众反映的道路通行受阻问题数量看，热线从高峰时每日 16 起下降至现在几天受理 1 起，基本解决了群众交通通行受阻问题。

“一城一策” 助力复工复产

为统筹疫情防控和经济社会发展，切实发挥公安交管部门职能作用，全力破解企业复工复产中遇到的交通运输困难，吉林交管局推出彻底打通道路交通堵点、建立警企对接联系机制、提供企业员工返岗护送服务、为货运物流提供通行便利、执行轻微违法不处罚、实行交管业务“网上办、上门办、延期办”、推行交通事故“快速办、提速办”等便民措施，保障企业复工复产。

各地坚持“一城一策”，分析研判本地企业交通运输需求，集中走访复工复产企业，建立领导联系包保机制。长春交警支队确定支队长、大队长为包保领导，共对接包保 146 家重点企业，为一汽大众、一汽解放、富奥威泰克等重点企业建立微信交流群，及时解答企业关心、关注的交通政策，对企业出现的临时、特殊情况特事特办，快速解决；重新编排部署勤务模式，在市区主要街道部署固定勤务 82 处，巡逻勤务 34 个，确保人员物资运输通道畅通无阻；制作执勤点疫情管控“口袋卡”，发放给每名执勤民警，规范服务企业车辆及人员通行。各地交管部门按照统一要求，详细了解企业人员返岗、交通运输方面信息，有针对性地开展交通保障工作。如长春交警支队为一汽提供个性化服务，开辟绿色通道全程护送员工返岗，为通勤员工简化通行手续，调整通行标准，方便员工流动。白山交警支队主动为农夫山泉、泉阳泉水厂运输车辆开辟绿色通道，通过警车护送服务保障企业运输车辆安全通行。据统计，吉林省公安交管部门共与 378 家重点企业建立包保联系，开展服务保障 1288 次，累计服务员工返岗 7 万余人次，运输车辆 1.9 万车次。四平、长春、吉林交警支队护送员工返岗 3.9 万人次、2 万人次、7911 人次；长春服务运输车辆达 1.8 万车次。

自本轮新冠肺炎疫情发生以来，吉林省广大交警始终把人民群众生命安全和身体健康放在第一位，全力投入到疫情防控工作中，他们坚守在路面、巡逻在街头、奔走在社区，用实际行动践行初心使命，用责任和大爱，坚实守护广大群众顺畅出行和健康平安。现在，吉林省已经实现社会面清零，在这场抗疫征途上，吉林省公安交管部门和全体交警向党和人民交上了一份合格的答卷。

内蒙古：着力打造酒检监管“科技引擎”

文图 | 李奕琛 贾培艳

2011 年“醉驾入刑”以来，内蒙古自治区公安厅交通管理局周密部署、狠抓落实，用严格规范公正文明执法维护了法律的权威和尊严，取得了显著效果。但随着酒驾醉驾违法犯罪行为查处力度的加大，徇私枉法、妨害作证、伪造证据等新问题隐蔽、复杂且层出不穷，给醉驾案件查处工作带来了新的挑战。有的犯罪嫌疑人为逃避打击，会想方设法从酒检环节“做文章”，如通过采血人员调包血样伪造证据，与检验鉴定人员勾结伪造检验鉴定报告等，社会反响强烈，举报案件时有发生。

为从根本上解决这类问题，内蒙古交管局坚持向科技要警力，以智慧应用为抓手，通过开发“驾驶人血液酒精含量检验监督管理系统”（简称“酒检监管系统”），建设血样证据专用物证室及监管平台，利用科技手段对涉酒危险驾驶案件办理全流程闭环监管，有效遏制血液酒精含量检验过程中出现的违法、违规问题。这一举措是坚持执法为民，“努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义”的具体体现。

驾驶人血液酒精含量检验监管系统流程

突出谋篇布局 健全规章制度增强“推动力”

为规范酒驾醉驾案件办理工作程序中驾驶人血液酒精含量取证工作，推动涉酒违法犯罪案件取证工作提质增效，加强驾驶人血液酒精含量检验鉴定工作的日常监管，内蒙古交管局党委研究制定了《全区驾驶人血液物证监管工作推广应用实施方案》，通过明确工作目标、组织领导，细化厅交管局、支队、大队三级工作职责，全面推进全区驾驶人血液物证监管工作。

内蒙古交管局根据《实施方案》相继制定出台了一揽子规章制度，2021 年 10 月，针对社会检验鉴定机构乱象丛生，干扰交管部门对涉嫌酒驾醉驾案件的正常侦办等情况，印发了《内蒙古自治区公安机关交通管理部门对外委托检验鉴定机构信息备案管理工作规定（试行）》，通过社会化检验鉴定机构备案制度，将检验鉴定不准确、不规范的社会鉴定机构列入黑名单，暂停交管部门委托业务，同时抄报司法部门，倒逼检验鉴定机构提高工

作质效；2021 年 11 月，通过多轮调研、征求意见，结合了全国 11 个省市血液酒精含量调查取证工作相关规定，在充分论证的基础上，印发了《关于规范驾驶人血液酒精含量调查取证工作的若干规定（试行）》及《血样证据专用物证室管理规定（试行）》；2022 年 1 月，为保障酒检监管工作高效运转、形成监督闭环，印发了《驾驶人血液物证监管工作职责》，明确了监管工作检查要点，规范了血液样本存取登记台账。

突出科技赋能
坚持创新导向增强“战斗力”

为强化内部监管，内蒙古交管局指导全区 160 个交管大队建成统一标准的血样证据专用物证室，并综合考虑监管效果和各地建设、维护成本，为各大队物证室统一安装了监控设备。目前，全区各级专职监管员可以通过视频巡查 App 实现 24 小时全时段监管，对监测设备离线、画面异常等情况及时进行预警处置。

内蒙古交管局根据基层交管大队实际，基于公安交管钉钉办公平台开发了“驾驶人血液酒精含量检验监管系统”。利用科技化手段对呼气式酒精含量检测、血样提取、保存、送检等环节进行监管。在醉驾取证环节，即时上传醉驾现场证据及位置信息，并录入呼气式酒精测试仪数值；采血机构对驾驶人进行采血时，即时上传血样照片及位置信息；存取血样通过各交管大队血样专用物证室进行登记并上传系统；送至社会化检验鉴定机构，即时上传位置信息及交接照片；检验鉴定报告出具后，拍摄报告照片并录入检测数值；系统将“呼气式酒精测试仪检测数值”与“检验鉴定机构检测数值”进行比对，并针对“醉与非醉”临界阈值案件、呼气检验与血检结果差值较大案件进行预警，实现涉酒危险驾驶案件办理全流程闭环监管。该系统于 2022 年 1 月 1 日试运行，为进一步突出监管重点，系统还增加了“疑似公职人员”“疑似企业老板”等重点人标签和“拒绝呼气式检测”重点事件标签。

经过前期的测试运行，2022 年 3 月“酒检监管系统”正式上线。截至目前，累计录入系统案件共计 6975 起，公安厅交管局针对监管工作中发现的问题先后下发三期《关于全区血液酒精含量检验监管系统异常情况的通报》，组织全区各支队对血液酒精检测报告值与呼气值偏离较大的 1538 起醉驾嫌疑案件进行核查。抽检高风险案件 63 起，与系统试运行阶段同比下降 48.56%，系统优势逐渐显现。

突出重点监管
培养专业力量增强“震慑力”

为加强酒驾醉驾案件中血液酒精含量检验鉴定监管工作，2021 年 10 月，内蒙古交管局开始筹建公安厅物证鉴定中心交管业务分中心，培养专业检验鉴定人才，开展血液酒精含量检测工作。2022 年 3 月，内蒙古交管局培养的 4 名警务技术民警经公安部审核认证，取得公安机关鉴定人理化检验资格。目前，依托公安厅物证鉴定中心组建的交管分中心已初步组建完成，累计抽检高风险案件 187 起。

自驾驶人血液物证监管工作开展以来，全区公安交管部门上下协同联动、坚持创新导向，建立厅交管局、支队、大队三级监管体系，逐步完善长效机制建设，运用科技手段加大了酒检监管工作力度，实现了酒检取证工作全流程闭环监管，系统优势和震慑效果不断显现，有效震慑了社会化检验鉴定机构乱象，有效遏制了血液酒精含量检验过程中出现的违法、违规问题。酒检监管工作的规范化建设有效避免了社会化检验鉴定机构违法违规问题的发生，为进一步提升执法公信力提供了机制保障，全区举报案件明显减少。

来宾：织密酒驾醉驾违法“防控网”

文图 | 王艳

来宾市地处桂中腹地，是广西重要的道路交通枢纽，农村公路占全市道路总里程的 80% 以上，路况复杂，因酒驾醉驾引发的恶性交通事故时有发生，严重威胁人民群众的生命财产安全，打击酒驾醉驾交通违法一直是交管部门整治工作的重点。今年以来，来宾市公安局交警支队结合辖区实际，持续发力重拳打击辖区酒驾醉驾违法行为，坚持走酒驾醉驾治理“共建、共治、共享”之路，动员组织社会各方面力量，联合共治，形成合力，构建酒驾醉驾预防和治理工作的新格局。目前，来宾市涉酒交通事故起数明显下降，市民抵制酒驾、醉驾的法治自觉性大大提升。

来宾交警开展酒驾醉驾整治行动

构建“六个一”机制 助力常态化整治

来宾市农村道路占比大，道路等级低、条件差，加上部分群众交通安全意识薄弱，因酒驾醉驾引发的伤人交通事故多发。

今年 4 月，来宾交警支队根据辖区道路交通实际和交通违法特点，制定了《全年酒驾醉驾毒驾违法行为专项整治方案》，结合市公安局“桂中利剑”1 号严打整治行动和社会治安统一清查行动，常态化开展酒驾醉驾整治行动。同时建立了“六个一”综合治理工作机制。即支队及各大队主要领导一抓到底，每逢周末启动夜查统一行动，每月开展不少于一次的县际交叉执法行动，对查处的醉驾案件实行统一立案、统一侦查、统一采取强制措施。

为有效推动行动落实，支队成立了由支队领导班子、各科室和各县（市）交警大队负责人组成的行动领导小组，明确工作措施、整治重点和工作要求，推进行动向纵深发展。支队依托“互联网 +”大数据平台，结合“情指勤督”一张图管理模式，通过对当前辖区酒驾醉驾等违法行为发生规律以及事故特点进行仔细研判，分析辖区涉酒交通事故多发时段、路段及事故诱因，制定和落实管控措施。针对辖区酒驾醉驾违法行为具有的顽固性、反

复性和多发性特点，支队成立了犯罪侦查大队，专门办理醉酒驾驶类危险驾驶罪案件，对查获的车辆和违法当事人依法进行统一管理，案件统一办理。与此同时，依托“专案统计平台”实时跟踪督办每一起酒后驾驶违法处理进程，督促及时录入、快速处理，避免“降格处罚”等情况发生，坚持对酒驾醉驾违法犯罪行为“零容忍”，推动整治行动取得实效，截至5月底，已有近300人被依法采取强制措施。

加大“四查”力度 突出整治社会效果

酒驾醉驾交通违法行为具有一定的隐匿性和反复性，为进一步强化责任落实，扩大整治覆盖面，来宾交警支队在日常查处过程中突出“四查”：

一是交叉执法常态查。支队成立由机动大队抽调骨干成员组成的执法小分队，在日常整治行动中深入国省道、县乡道重点路段开展交叉执法整治，各基层交警大队之间也实行每月不少于一次的县际交叉执法，并以实际战果为导向，加强与治安、派出所、特巡警等警种联动，形成交警主导、其他警种配合的酒驾醉驾毒驾联合治理模式。二是集中路段网格查。按照行动部署，各交警大队定期开展夜间整治行动，紧盯重点路段，严查严打酒驾醉驾违法行为。在城区，重点加强餐饮娱乐场所周边道路、主要出城道路的管控；在农村地区，重点加强婚丧嫁娶、民俗活动场所附近道路，以及国省道、县乡道、乡镇穿行公路咽喉道口、村落群交通交汇口等路段的管控。三是重点时段精准查。启动夜间、白天联动勤务机制，强化酒驾醉驾违法查处的针对性，进一步清除整治盲区。四是持续跟进追踪查。对强行闯卡或以暴力手段阻碍执法构成犯罪的，依法追究刑事责任，对党员、国家工作人员等酒驾醉驾行为，坚决通报纪检监察部门，保持高压严惩态势，突出整治社会效果。

构建“三网” 严防“失驾”违法

根据我国现行法律规定，对醉酒驾驶的违法行为人，不仅要追究其刑事责任还要吊销驾驶证，且5年内不得重新取得驾驶证；醉酒驾驶营运机动车的违法人，10年内不得重新取得机动车驾驶证，发生重大交通事故构成犯罪的，还将面临终身禁驾。

根据2021年来宾市交通事故统计，农村地区发生涉酒一般程序交通事故占全市一般程序交通事故的80%，农村地区驾驶证吊销期间仍驾驶机动车的违法行为频繁发生，而农村“失驾”人员普遍存在“没有见交警查车我可以随便开”“我在偏远山村道路上驾驶怎么会有人看得见”的侥幸心理。

为有效打击“失驾”违法行为，来宾交警支队打造了“天、地、人”三张网，即空中有监控、路面有管控、村村有督导，构建立体化交通违法防控体系，对“失驾”违法行为进行精准打击。支队依托科技手段，构建辖区“失驾”人员管理系统，第一时间将被处罚的酒驾醉驾人员信息录入数据库，并将监控摄像功能进一步升级，尤其是在农村的重要出入路口，对摄像头嵌入“人脸识别”功能，全市1万多个卡口摄像头被科学划分为21个网格的“天网”，对过往驾驶人进行人脸自动识别拍照后，与数据库信息进行对比，及时识别非法“失驾”人员；在路面管控中，各交警中队联合当地派出所协同作战，启动辖区执法服务站，充分发挥警保合作劝导站的作用，由点到面拉起路面防控的“地网”，让“失驾”人员无处遁形；发挥道路联席会议作用，酒驾醉驾违法行为一经查处即通报到各单位和农村劝导站，由各单位和劝导站的工作人员组成“人网”，及时进行督导劝诫，从源头上遏制“失驾”违法行为。

秩 序

问：我在交叉口左转方向信号灯绿灯、圆盘灯红灯时（如图1），在左转车道上直行了，会以“闯红灯”还是“不按规定车道行驶”处罚？

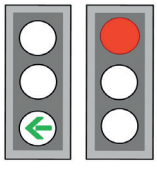


图1

答：机动车在交叉口“闯红灯”和“不按规定行车”是两种不同的违法行为，造成后果的严重程度会不同，因此处罚标准也不同。要准确判断两种不同的违法行为，需要根据相关法律法规进行分析。

根据《中华人民共和国道路交通安全法》第二十六条规定，交通信号灯由红灯、绿灯、黄灯组成，红灯表示禁止通行，绿灯表示准许通行，黄灯表示警示。第四十四条规定，机动车通过交叉路口，应当按照交通信号灯、交通标志、交通标线或者交通警察的指挥通过。

机动车“闯红灯”违法行为界定为机动车在信号灯控制的交叉路口和路段上违反红灯相位禁止通行规定，越过停止线并继续行驶的行为。

国家标准《道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线》（GB 5768.3）（以下简称“国标”）4.15.1规定，导向箭头用以指示车辆的行驶方向。4.15.2规定，在行驶方向受限制的交叉入口车道内，车道数减少路段的缩减车道内，设有专用车道的交叉口中或路段，畸形、复杂的交叉口，渠化后的车道内应设置导向箭头。4.15.6规定，除掉头车辆外，其他车辆的行驶方向均应遵循导向箭头的指示。也就是，车辆在交叉口左转、直行、右转时必须在设有相对应的导向箭头的车道内行驶。

机动车在交叉口“不按规定行驶”违法行为界定为机动车进入交叉口进口车道时不按车道内所设的导向箭头的指示方向行驶的行为。

《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第二十九条规定，交通信号灯分为：机动车信号灯、非机动车信号灯、人行横道信号灯、车道信号灯、方向指示信号灯、闪光警告信号灯、道路与铁路平面交叉道口信号灯。第四十一条规定，方向指示信号灯的箭头方向向左、向上、向右分别表示左转、直行、右转。第五十一条第一款规定，机动车通过有交通信号灯控制的交叉路口，在划有导向车道的路口，按所需行进方向驶入导向车道。

（1）机动车信号灯

（2）方向指示信号灯

图2 信号灯示例

按照相关规定，机动车在交叉口通行时，必须在相对应的导向箭头标示的车道内，按机动车信号灯和方向指示信号灯绿灯的指示通行。

交叉口设置信号灯的目的是通过错开通行时间，在空间上消除相交道路不同流向交通流之间产生的冲突点，引导车辆有序通行，避免交通事故的发生。交通流之间的冲突点是引发交叉口交通事故的主要因素，基于此，得出如下判断结果：

在图3所示信号灯色情况下，在直行车道内直行是正确的；在直行车道内左转应判定为“闯红灯”违法行为（判定理由：此时左转车辆与对向直行车辆将产生冲突，会引发交通事故）；在左转车道内直行应

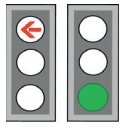


图3

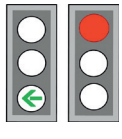


图4

判定为“不按规定行驶”违法行为。

在图 4 所示信号灯色情况下，在左转车道内左转是正确的；在左转车道内直行应判定为“闯红灯违法行为”（判定理由：此时直行车辆与对向左转车辆将产生冲突，会引发交通事故）；在直行车道内左转应判定为“不按规定行驶”违法行为。

公安部交通管理科学研究所 王建强

事故

问： 近日，我与朋友聚会后喝了一小口酒。由于临时有急事，没等代驾就自己开车走了。不料，在行驶过程中被一辆小轿车追尾，双方车损很小。对方说我酒驾，要求我赔偿他3万元，否则他要报警。还说，如果报警我可能被判刑。于是，我无奈给了他3万元。那么，他要我3万元对吗？我该怎么办？

答： 他无权向您要钱。在这起事故中，您虽然酒驾，但是对方追尾碰撞您的车辆，应该是对方赔偿您的损失。您酒驾的违法行为应当由公安机关交通管理部门依法处罚。对方以报警威胁并向您要钱是违法的。按照《最高人民法院、最高人民检察院、公安部关于依法办理“碰瓷”违法犯罪案件的指导意见》，故意制造交通事故，进而利用被害人违反道路通行规定或者其他违法违规行为相要挟，敲诈勒索他人财物，符合刑法第二百七十四条规定的，以敲诈勒索罪定罪处罚。针对对方的行为，您可以报警，由公安机关查证对方是否属于“碰瓷”违法犯罪行为。您当天的行为是否构成酒后驾驶或者醉酒驾驶，公安机关将会一并查证。

山西省公安厅交通管理局 褚万里

车管

问： 我持有A2驾驶证，还需要申请增驾C6驾驶证吗？

答： 原来持有A2准驾车型驾驶证，因满60周岁或者自愿降级已经注销A2驾驶证、现在还有驾驶轻型牵引挂车需求的，无需考试，可以直接向车辆管理所申请签注C6准驾车型驾驶资格。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉

浦江：走进校园送安全

为筑牢校园交通安全防线，5月23日，浙江省浦江县公安局交警大队走进辖区学校送安全，民警将“一盔一带”、货车盲区等交通安全知识融入到学生安全教育当中，通过讲解货车盲区分布区域、示范佩戴安全头盔等，让学生们在寓教于乐中掌握交通安全知识，提高交通安全意识。（文 / 杨晓东）

山西省稷山县公安局交通管理大队民警在侯禹高速口疫情防控点执勤，确保重点物资运输畅通。（图 / 李东兴）

安乡：圆梦微心愿

5月20日，湖南省安乡县公安局交警大队走进安乡县特殊教育学校，开展“关爱特殊儿童、助力美好未来”圆梦微心愿捐赠活动。在观看了师生们表演的节目后举行了捐赠仪式，将精心准备的“微心愿”礼物送到了孩子们的手中，祝愿他们健康成长。（文 / 陈匿蓉）

淮南：严查酒驾醉驾

今年5月，安徽省淮南市公安局交警支队异地用警增援凤台县交管大队，开展酒驾醉驾集中整治行动。在县城区道路设置4处查缉点，以“逢车必查、违法必究、执法必严”的“零容忍”高压态势严查酒驾醉驾违法行为，保障夏季道路交通安全。（文 / 岳敬平）

临河：把好安全源头关

为提高广大驾校学员交通安全意识，内蒙古巴彦淖尔市公安局交警支队临河大队深入辖区多所驾校开展交通安全宣传活动。民警以案说法，以案说责，警示教练员与学员严格遵守交通法规，并强调驾校要落实好主体责任，切实把好“准驾驶人”源头关。（文 / 刘子菁）

陕西省白水县公安局交通管理大队联合农业综合执法大队开展农用车辆安全隐患排查专项行动。（图 / 崔正博）

警队动态
Police News

大武口：开展大练兵活动

为切实增强民警、辅警交通事故现场处置的综合素质和实战水平，近日，宁夏石嘴山市公安局交警分局大武口大队开展事故现场处置实战大练兵活动。对到达现场后警戒区域划分、反光锥桶和安全警示标牌摆放、警戒人员安全站位、事故现场指挥疏导与勘查及有序撤离现场等内容逐一进行了演练，为磨砺一批拥有“金刚钻”的业务骨干打下坚实基础。（文 / 李建厂）

静海：警保爱心赠头盔

电动自行车虽给市民出行提供了便捷，但也存在较大的交通安全隐患。由于电动自行车速度快、安全防护性差，一旦发生交通事故，骑行人员往往头部先着地，造成的后果不堪设想。为此，天津市公安局静海分局交警支队联合辖区保险公司开展警保爱心赠头盔活动，要求骑行电动自行车人员自觉佩戴安全头盔，提高交通安全意识。（文 / 焦轩 孙颖 郭伟）

新余：万警千车下基层

5 月 17 日，为夯实公安基层工作基础，深入推进“交所融合”工作，江西省新余市公安局交警支队开展“万警千车下基层”活动。支队深度走访调研辖区 6 个村委，就农村道路交通安全管理工作、建立完善“人车路”基础台账、强化交通安全宣传、排查交通安全隐患等进行了沟通并达成共识，进一步筑牢农村交通安全防线。（文 / 肖翌萱 龚敏勇）

水富：开办“夜校读书班”

为提升货车驾驶人的职业道德、文明素养，构建有文化、明法礼、技术精的驾驶人队伍，云南省水富市公安局交警大队联合市总工会举办了货车驾驶人“夜校读书班”活动。大队民警通过讲解道路交通事故的危害性、酒后驾车的成本、发生事故后如何及时处置等多方面安全知识，勉励各位学员做道德高尚、追求健康文明的知识型、学习型驾驶人。（文 / 周宾 杨辉）

山东省淄博市公安局交警支队张店大队民警护送学生安全过马路。（图 / 杨丽）

方敏军：八年扶贫路 一腔为民情

文图 | 吉安交警

方敏军，现任江西省吉安市公安局交警支队宣教科副科长，自 2013 年起先后在三个贫困村担任驻村干部、第一书记，用青春和奉献坚实地走过了八年艰苦的扶贫路。八年来的坚守，他把群众当亲人，把群众事当家事，把驻村工作当事业，用脚步丈量为民情怀，在第一书记这个平凡的岗位上，干出一番实实在在惠民的作为，带领三个贫困村走出贫困，迈向小康。他先后荣获“全国脱贫攻坚先进个人”、江西省“人民满意公务员”、江西省先进工作者、江西省“最美扶贫干部”荣誉称号，近日被人力资源社会保障部、公安部授予“全国特级优秀人民警察”称号。

方敏军同村民交流脐橙种植技术

党建引领 培育支部战斗力

吉安市遂川县雩田镇村口村是“十三五”重点贫困村，矛盾纠纷多、工作协调难、发展底子薄是该村的基本村情。面对现状，方敏军深知，只有思想脱贫，脱贫攻坚才有坚实基础，乡村振兴、发展稳定才会有可靠保障。为此，他创新党建促脱贫攻坚模式：抓书记引导，抓班子引路，抓党员引策，引导村干部“唱主戏”。在他和村“两委”的共同努力下，进一步规范了村“两委”运行机制、党组织生活制度落实，并增强了党支部在群众中的凝聚力和感召力。

村口通公路的愿望，村民们盼了 20 多年，但因为沿路涉及多家的房屋和田产，矛盾深、纠纷多，村干部不愿去啃这块“硬骨头”。“这是一次既能解决民心实事，又能锤炼支部攻坚能力、提升村干部威信的机会。”方敏军把征地拆迁工作任务分配到每位村干部身上，要求在规定时限内必须交账。调度会上，有的村干部以自己片上任务重、干不了为由推拖工作，方敏军一边进行思想动员，一边帮助找解决方法。在他的反复推动下，大家逐渐心往一处想、劲往一处使，牢牢拧成一股绳。最终，村里的水泥路修通了。

在方敏军驻村口村的五年时间里，村里完成了改电、改水、改厕、村庄亮化等多项民生工程，还通上了往返于县城的公交车。一件件惠民的好事、实事，让方敏军赢得了群众的信任和支持。从交通事故频发到现在的村内交通事故为零，从综治工作落后村到先进村，党支部有了强有力的战斗力，群众发自内心地

感党恩、跟党走，这都凝聚着群众心目中的这位“警察第一书记”的汗水。

发展产业 找准脱贫致富路

村口村有丰富的山泉水。怎么让优质山泉成为村子发展的源头活水是方敏军一直谋划思考的事情。他踏着数百米齐人深的荆棘实地探测；聘请专业机构进行水质检测；处理被征地农户的矛盾纠纷；化解村民对饮水不足的担忧……2019 年 3 月，村里成功引资，2021 年 6 月，水厂实现投产，不但为村民提供了多个长期就业岗位，每年还可为村集体增收近 50 万元。

只有产业引领，才能让村民生活真正脱贫。刚到村口村时，村里没有产业发展项目，村集体经济几乎为零，方敏军经过调研后提出方案，村民要脱贫致富得从土地上想办法、从种养上找出路。通过“大户 + 合作社 + 农户”的发展模式，村里成功引进脐橙种植和小龙虾养殖项目。一开始，村民对项目并不看好，有的农户不肯把土地流转出来，有的对产业发展没有信心。在大户和党员的带头种植下，第三年就产生了经济效益。发展到现在，全村已种脐橙 700 余亩、养殖小龙虾 200 余亩……村民的致富门路变多了，村子发展的后劲更足了。

但在这期间，方敏军却经历了人生中最煎熬的时光：为了协调水厂建设土地征用工作，父亲因病去世都没能见上最后一面，成为他一生的遗憾；妻子高龄生育二孩需要陪护，上学的孩子需要陪伴照顾，而他却坚守在扶贫一线……

“扶贫只有产业旺，脱贫才有含金量”。方敏军就这样带领村民，一步一步从脱贫迈向致富路。

倾注真情 化解群众心头事

“刚来时，村民们经常说我是市里来的，还是个警察，能干什么，无非就是来‘镀金’的。”方敏军说，当时他就决心要干出几件像样的事来，要让村民认可。

在走访中，方敏军得知 80 岁的老党员杨君坦很羡慕邻村已经装上了自来水，而且“不断水，随时能用上”。为了尽快完成村民们的心愿，方敏军与县自来水厂联系，但由于水路长，且水压不够，只能无奈放弃。之后，他又领着村干部徒步七八公里的山路寻找水源，决定在村里建设集中供水项目。经过近 1 年的努力，在相关部门的支持下，村民们终于喝上了甘甜的自来水。

渐渐地，村民们有事都喜欢来向他反映、有什么心里话也愿意向他诉说。老支书郭湖运打开了“心门”，成为他无话不谈的好参谋；“懒汉”张南生在他的劝导介绍下，丢掉了酒瓶子成为了企业工作标兵；贫困户杨丁生在他的引导下，主动发展生态养殖，实现了“要我脱贫”到“我要脱贫”的转变……

“每次任期满的时候，我既感高兴又觉得难舍。高兴的是，我有机会可以回机关工作，能够和家人天天在一起；难舍的是，很多事起步了却没有做完，离开会留下遗憾。”2019 年 6 月，方敏军的第二个任期到了。有一天，村书记递给他一个信封，打开一看，是一张按了 15 个红手印、村民组长代表请求他继续留任的联名信。“群众的这份信任让我久久不能平静，那 15 个鲜红的手印坚定了我的信心，让我选择了继续留任。”2021 年 4 月，得知方敏军因单位工作需要即将离任第一书记，千余村民再次集体按手印挽留他。

从来真情最动人。从初心抉择到真情融入，再到坚守留任，方敏军懂得了“倾入真心，自然赢得民心”。如今，村口村村容村貌发生了翻天覆地的变化。全村村民年人均年收入达 1.4 万余元，贫困发生率由 2016 年的 11.8% 降为 0，实现可持续脱贫。由于村民的信任，他被村里聘为名誉村支部书记，继续为村民、为乡村振兴贡献力量。

张恒：红绿灯下有“恒心”

文 | 淮交宣　图 | 董玉

他说：“我的岗位就在路上，守护路面就像守护自己的家一样！”他退伍不褪色，2011 年转业至淮北公安，始终不忘初心，像一颗螺丝钉一样坚守路面。他，在红绿灯下疏导车流，确保交通文明畅通；在斑马线上严格执法，守护着群众安全；在平凡的岗位上，用心、用情、用爱践行着一位人民警察为民服务的铮铮誓言。他就是安徽省淮北市公安局交警支队一大队副大队长张恒，先后荣获全国公安机关“我为群众办实事”成绩突出个人、“全省公安机关杰出人民警察”等荣誉，多次荣立个人二等功、三等功。今年 5 月，被人力资源社会保障部、公安部授予“全国特级优秀人民警察”称号。

处变不惊 群众安全的守护者

“哪里需要，我就到哪里！”2011 年 10 月面对人生转岗，张恒毅然选择了公安岗位。靠着“实、干、学、专”的劲头，工作中他坚持一个“严”字，立足一个“公”字，突出一个“教”字，力争一个“服”字，努力把交通安全带给群众。2016 年 5 月他被选树为首批党员示范岗带头人，他参与制定的“城市街道路口秩序管理工作法”被评为 2017 年度“安徽交警十佳工作法”。

2019 年 5 月 25 日上午，张恒正带队在濉溪路查处违法，附近一居民楼的天然气主管道被挖掘机挖断，天然气不断往外溢。周边人流、车流不断，一旦引发爆燃，后果不堪设想。“我在现场，我负责！”张恒毅然冲进泄漏核心区，凭借果断的处置，为排险抢修赢得了最宝贵的 5 分钟，被群众称为“最美逆行者”。

张恒坚守路面指挥交通

2020 年春节，新冠肺炎疫情袭来，疫情防控阻击战随之打响。张恒提出“突出宣传，重在管控，筑牢防线，严防死守”的抗疫思路，以岗亭广播宣传、卡点巡控劝导为载体，白天他宣传管控，晚上值守社区，组织“抗疫有责、献血有爱”主题活动，带领 6 个交通管控点工作人员开展检查车辆、张贴宣传单、劝返无证明人员、排查发烧群众等工作。

以心交心 躬身为民的勤务员

道路延伸到哪里，交管工作就要服务到哪里。2020 年 3 月 30 日，支队勤务调整，新辖区面积达 60 平方公里，道路里程 88 公里，辖区内有很多建设工地，渣土车、搅拌车过往频繁，交通安全压力倍增。为保障市民安全出行，张恒与队员们心往一处想、劲往一处使，进一步

优化警力配置、突出昼查夜巡，严防重点路段、紧盯隐患整治，建立“1+N”的工程车治理模式，率先在全市推行工程车辆“右转弯停车再起步”礼让行动，通过整改市级挂牌隐患道路，增设标志标牌、发布事故预警等措施，涉及工程车的轻微以上事故发生率下降近 40%。

“当交警就是要风吹日晒，在路面上，和百姓们在一起让我感觉很快乐。”淮北城区背靠相山，北高南低，恶劣天气时以长山路桥、泉山路为代表的“两高架、四下坡、八桥涵”等 14 处点位一直是群众出行的“痛点”。2018 年初两场暴雪袭来，主城区交通几乎陷入瘫痪，张恒带头刨冰撒盐，肩扛手拉，一次次化身为贴心代驾；台风“温比亚”“烟花”肆虐，他是雨夜中百姓铭记的“小黄人”。2019 年 10 月 12 日，张恒在雨中指挥交通，一对父女来到他跟前，小女孩将一把雨伞塞到他的手中：“叔叔，雨大了，给您一把伞。”这让他深受感动，更加坚定了矢志不渝为民服务的决心。

坚守底线 铁面无私的执法者

严格、规范、公正、文明的执法，百姓才能信服。张恒立志做一名阳光下的好交警，有深度、有广度、有温度的“张恒式”执法成为淮北交警的名片。

2018 年 5 月 17 日早高峰，张恒在路口执勤时发现一名男子涉嫌醉酒驾车且十分嚣张，先是称认识“某领导”，要求张恒给点面子别查，后又对其进行威胁。此时，围观群众越来越多，副驾驶人想趁机驾车逃离现场。张恒坚持一追到底，一举查获同车双醉驾，后被央视《平安 365》栏目报道。2021 年 5 月 7 日 11 点半，张恒巡逻到桓谭小学附近时，看到不远处一群孩子正陆续钻进一辆小型 SUV，他顿时警觉，在一公里外将车辆安全拦停。经查，核载 5 人的小车竟塞了 18 名小学生，经调查车主系非法经营“学生之家”、非法运营“校车”业务，在全市教育系统引起不小的轰动。

“管住手、守好心”，这是张恒对组织的郑重承诺。2019 年 2 月，驾驶人毛某因工友受伤在医院抢救，醉酒驾车赶往医院送“救命钱”，醉醺醺的他刚被带上警车，就掏出 2 万块钱往张恒口袋里塞，“只要把我放了，这些钱都给你”，张恒不为所动，又考虑到情况紧急，便驾驶警车将“救命钱”送往医院。在执法中融入服务，在服务中强化执法，他始终秉持“一释法二明情三说理”的执法方式，一句“依法执行公务，全程录音录像”让不少违法驾驶人对他又敬又怕，常以“张黑子”代之。

“交警要严管，更要把人心管暖。”张恒是这么说的，也是这么做的。“张警官，是您给了我活下去的勇气。”离婚独居的李大姐因受过半年刑罚，打工四处碰壁。2019 年 8 月，她无证驾驶摩托车被查获，情绪崩溃，张恒耐心劝慰：“罚款我先垫着，你慢慢还。”而后又介绍她到亲戚家的饭店打工，帮她解决了生活难题。

管好交通安全，宣传教育必须先行。如何让交通安全意识深入百姓心中，是张恒一直思考的。他借助路面严管、警企联合、媒体联动等方式，当好新时代交通安全知识宣传的“主播人”，组织进社区、校园、企业进行宣教，切实把交通安全知识深植百姓心中。

红绿灯下，轮换的是季节，不变的是身影。作为一名新时代的人民公安，张恒永远在路上，继续用铁一般的“恒”心为民服务，守护平安。

大红田警区：扼守事故“风暴眼” 筑牢安全第一线

文 | 陈晓阳 白懿 图 | 戴永军

云南多山、路况复杂，在通往滇西 8 州（市）的咽喉要道昆楚高速公路 80 公里处，有一个依山而建的交警执勤点，属云南高速公路交巡警支队昆楚大队所辖，因紧邻大红田隧道，被命名为“大红田警区”。这个警区所守护的 37 公里道路，从三合邑立交到彩云立交沿途地势险峻，4 个隧道、3 个长下坡环环相连，急弯、陡坡、桥梁密集，自 2005 年昆楚高速开通以来，一度是易发生车祸的“风暴眼”。

以往，这里是由大队安排外勤民警分批次轮流驻点值守半年，直到 2017 年，以李健标为首的几位平均年龄超过 45 岁的“老民警”主动请缨长期驻守大红田警区，义无反顾地在大山里扎下了根。

大红田警区驻守民警

生死时速 事故救援与死神赛跑

“车祸猛于虎，交警和死神赛跑是常事。”大红田警区负责人李健标说，“高速公路上货车翻覆事故、多车相撞事故的救援，是真正惊心动魄的‘生死时速’。”

2021 年 11 月 22 日，在昆楚高速 K2308 昆明方向土官镇寨脚村发生了一起交通事故，一辆物流货运车与一辆水泥罐车相撞，物流货运车侧翻，驾驶人受伤，货品散落一路，水泥罐车冲破护栏掉下落差 100 多米的山沟后冲进居民房围墙内，驾驶人受伤被困且意识模糊，情况十分危急。大红田警区当班民警接到报警后火速赶往现场，与恰好经过此地的武定县公安局民警一起展开紧急救援和交通疏导。民警们安排施救车把侧翻的物流车吊转过来，一边转运散落路面的货物，一边想方设法把被困人员救出，并对现场油污、垃圾和障碍物进行清理。同时快速将翻下山沟的水泥罐车驾驶人救出，热心群众为伤者送来了棉被，还找来简易木板当担架先把伤者抬到高速路桥下避雨。经过不懈努力，两名驾驶人都得到及时救治，事故路段也很快恢复正常通行。

在大红田警区的每一位民警看来，“早出警，早救命”是驻守警区最大的意义。

固守畅通 预警宣教“对症下药”

行人交通事故在高速公路交通事故中占比较高，大红田警区身处昆楚大队事故防控高危路段的“风暴眼”，如何“对症下药”预防和减少道路交通事故，保护人民群众的生命和财产安全，一直都是警区民警们工作的重点。

几年前，长田立交、恐龙谷立交等路段“以路为市”在高速公路紧急停靠带上兜售假野味、假野生菌的情况一度猖獗，村民拦路吆喝、横穿路面等现象突出，警区联合管理处、路政和当地派出所持续重拳整治，“端掉”几个贩卖假野味的团伙，并设置了禁卖禁买警示牌，严处违法停车的“购物”车辆。因大部分“卖家”是附近村庄的老人或小孩，查处时总会打“感情牌”，所以只要有时间，警区民警、辅警们就扛起展板、带上大喇叭、宣传单，深入公路沿线的阿纳古镇、榄板凳村、星宿江村等村镇，挨家挨户地走访、告知、规劝，以案说法，动之以情晓之以理，针对性地开展警示教育。

在对交通事故进行综合分析研判时，李健标发现警区管辖的路段事故原因多为车辆失控，外省籍大货车、大件运输车、违法装载的小货车居多，驾驶人对隧道、长下坡、弯道等复杂路况不熟，连续紧急制动导致车辆热衰退、无淋水系统长时间刹车导致车辆失控等原因造成的翻车、追尾、碰撞、起火事故多发。此外，每日18时至24时是辖区大货车通行的高峰时段。于是，警区联合隧道管理所，在第一个隧道、也是最长最危险的大红田隧道入口处，设置了高音大喇叭，从18时起循环警示6小时；每天20时至24时，中班和夜班的执勤人员会在大红田隧道口的加水站开展预警提示活动，反复提醒过往大货车驾驶人加注刹车淋水、检查制动、检查防追尾横梁安装、检查灯光、明牌“亮尾”，同时严查严处各类交通违法行为，确保“重新启程，安全前行”。

守土尽责 守护平安从点滴入手

高速公路上不仅有正常行驶的车辆，还常有故障车、“带病车”上路，牛羊牲畜也会跑到路面上“漫步”，甚至还有很多微小的路面散落物，如果不及时清除，都会变成一枚枚危及行车安全、引发交通事故的“炸弹”。对于本就“高危”的大红田警区管辖路段，及时发现并清理路面上的各类安全隐患，就显得非常重要。于是，警区每一辆巡逻车上都装有“便民服务箱”，遇到故障车或路面散落物，民警就秒变“修车工”“清洁工”，服务箱也就成了排忧解难的“百宝箱”。警区还联合隧道管理所等相关部门，在路面开展流动早、中、晚三班循环巡逻，运用车载执法记录仪实时查处占道行驶、不按规定变道、违法停车、倒车、逆行等动态交通违法行为；在周末、节假日进行高密度路巡，安排人员在隧道口、长坡顶等重要节点位置定点值守，做到对辖区交通事故的“早发现”。这种24小时“路巡+网巡”的固守勤务模式，也许是一种“笨”办法，但也是成效最显著的一种方法。“一旦发生交通事故，第一信息获得者就是第一管控责任人，不管谁第一个接到警情，不用报告，首要任务就是第一时间冲到现场，对现场‘早出警’‘早管控’。”李建标说。

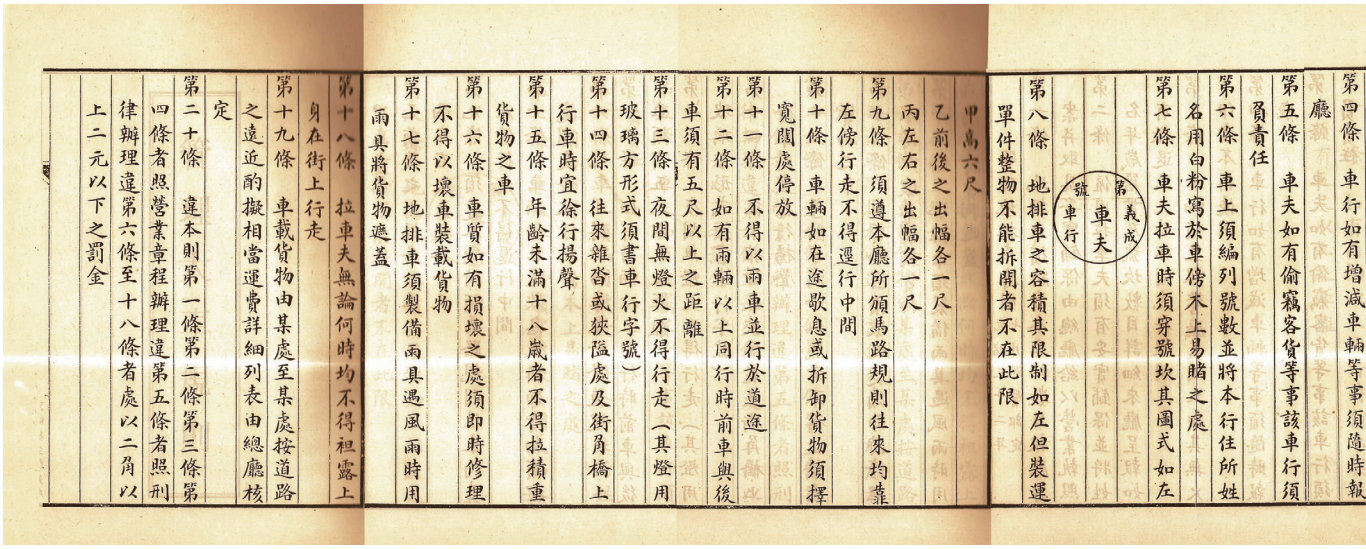
为严防高速公路二次事故，在认真分析研判辖区的复杂路况后，李健标提议为警区每个隧道和长下坡路段、急弯路段制定详细的事故处置预案，根据不同的天气和通行流量进行科学管控。此外，为避免事故救援处置中推诿扯皮、错失良机，警区民警集体反复研讨，经过多次修改制定了行之有效的《施救人员管理规定》，要求每一位驻扎民警辅警严格执行，规范操作，力求第一时间将事故损害降到最低。

“平安”二字重千金！经过大红田警区全体民警辅警的不懈努力，目前，警区管辖路段各类交通违法行为已得到有效整治，交通安全形势明显改观。

交通法制建设

清朝

清朝末年，北京等城市的政治、经济发生了很大变化，随着道路车辆的不断增加，旧的交通格局逐渐被打破。清政府先后制定了《管理地排车专则》《管理人力车规则》《管理大车规则》《改定清道章程》《车辆夜行不燃灯处罚章程》等交通管理法规，开启了近代交通法制的探索模式。



第四條　車行如有增減車輛等事須隨時報廳

第五條　車夫如有偷竊客貨等事該車行須負責任

第六條　車上須編列號數並將本行住所姓名用白粉寫於車傍木上易睹之處

第七條　車夫拉車時須穿號坎其圖式如左

第義成號車行　車夫

第八條　地排車之容積其限制如左但裝運單件整物不能拆開者不在此限

甲高六尺

乙前後之出幅各一尺

丙左右之出幅各一尺

第九條　須遵本廳所頒馬路規則往來均靠左傍行走不得逕行中間

第十條　車輛如在途歇息或拆卸貨物須擇寬闊處停放

第十一條　不得以兩車並行於道途

第十二條　如有兩輛以上同行時前車與後車須有五尺以上之距離

第十三條　夜間無燈火不得行走（其燈用玻璃方形式須書車行字號）

第十四條　往來雜沓或狹隘處及街角橋上行車時宜徐行揚聲

第十五條　年齡未滿十八歲者不得拉積重貨物之車

第十六條　車質如有損壞之處須即時修理不得以壞車裝載貨物

第十七條　地排車須製備雨具遇風雨時用雨具將貨物遮蓋

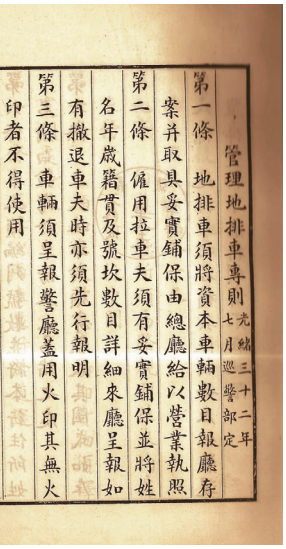
第十八條　拉車夫無論何時均不得袒露上身在街上行走

第十九條　車載貨物由某處至某處按道路之遠近酌擬相當運費詳細列表由總廳核定

第二十條　違本則第一條第二條第三條第四條者照營業章程辦理違第五條者照刑律辦理違第六條至十八條者處以二角以上二元以下之罰金

光绪三十二年七月巡警部制定《管理地排车专则》，规定车夫不得袒露上身，车辆必须靠左行走

清朝时期的人力车

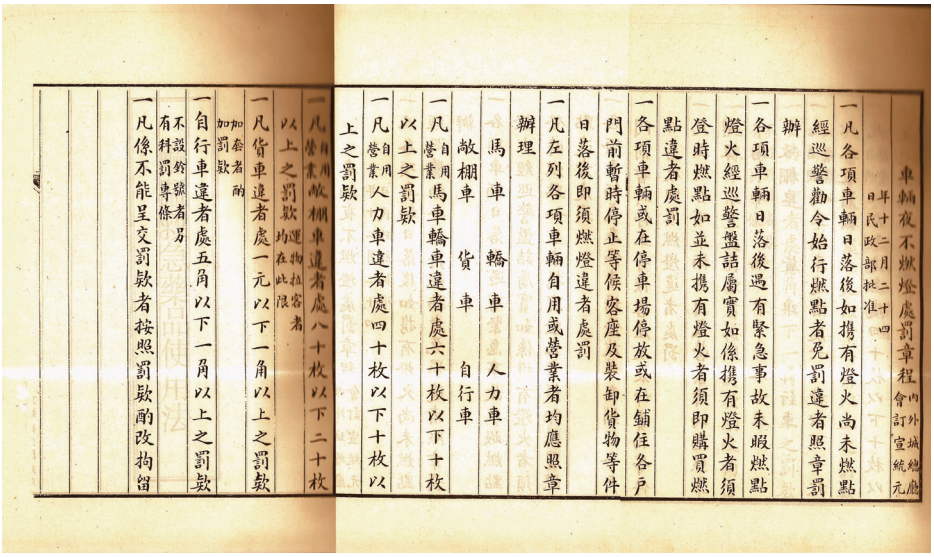


管理地排車專則 光緒三十二年七月巡警部定

第一條 地排車須將資本車輛數目報廳存案并取具妥實鋪保由總廳給以營業執照

第二條 僱用拉車夫須有妥實鋪保並將姓名年歲籍貫及號坎數目詳細來廳呈報如有撤退車夫時亦須先行報明

第三條 車輛須呈報警廳蓋用火印其無火印者不得使用



車輛夜不燃燈處罰章程 內外城總廳會訂宣統元年十二月二十四日民政部批准

一凡各項車輛日落後如携有燈火尚未燃點經巡警勸令始行燃點者免罰違者照章罰辦

一各項車輛日落後遇有緊急事故未暇燃點燈火經巡警盤詰屬實如係携有燈火者須登時燃點如並未携有燈火者須即購買燃點違者處罰

一各項車輛或在停車場停放或在鋪住各戶門前暫時停止等候客座及裝卸貨物等件日落後即須燃燈違者處罰

一凡左列各項車輛自用或營業者均應照章辦理

馬車 轎車 人力車

敞棚車 貨車 自行車

一凡自用營業馬車轎車違者處六十枚以下十枚以上之罰款

一凡自用營業人力車違者處四十枚以下十枚以上之罰款

一凡自用營業敞棚車違者處八十枚以下二十枚以上之罰款運物拉客者均在此限

一凡貨車違者處一元以下一角以上之罰款如奉者酌加罰款

一自行車違者處五角以下一角以上之罰款不設鈴號者另有科罰專條

一凡係不能呈交罰款者按照罰款酌改拘留

宣统元年十二月二十四日民政部批准《车辆夜行不燃灯处罚章程》
规定巡警可对违反燃灯规定又不交罚款的车夫执行拘留

让智能交通管理系统发挥更大效能

文 | 本刊记者 李佳芯　图 | 由受访者提供

当前，交通拥堵、停车难等问题凸显，仅靠增加基础设施建设和应用传统的管理方法，已无法满足人们对于安全便捷、高质量出行的需求。智能交通管理系统的应用实现了对道路交通的动态化、智能化管理，大大提高了道路交通管理的效率和质量。然而，面对道路交通环境的日益复杂多变，智能交通管理系统的发展如何适应大数据建设应用浪潮，不断向高效化转变？近日，本刊记者专访了中国道路交通安全协会技术委员会委员，清华大学土木水利学院交通工程与地球空间信息研究所所长、博士生导师、副教授李瑞敏。

本刊记者：目前，我国智能交通管理系统发展呈现哪些特点？应该从哪些方面着手促进其提档升级？

李瑞敏：我国智能交通管理系统经过数十年的发展，正处于稳步上升期，但仍面临诸多问题与挑战。简单归纳为五个特点：一是机动车等交通工具保有量的剧增、人们出行需求的多样化等，对智能交通管理系统的发展提出迫切需求和更高要求。二是各级政府及主管部门对交通管理科技有足够的重视，推动了整个行业的发展扩大。三是信息通信领域技术的发展、交通运输领域理论方法的进步，为智能交通管理系统的发展提供了技术支撑，出现了越来越多的解决方案。四是虽目前已建成众多应用系统，并在交通管控、服务、宣传教育等领域发挥重要作用，但与日益增长的需求相比，还存在巨大的提升空间。五是科技投入无法有效解决交通管理上存在的一些突出问题和薄弱环节，智能交通管理系统发展日渐面临真正发挥实效的压力。

科学技术的进步与发展亦在有效促进智能交通管理系统的不断发展。从两个维度概括地说，一个是业务维度，主要包括建设更为精准有针对性的高效感知网络体系，完善准确数据支持、高效计算保证的数据中心及知识平台，提升数据驱动业务整合的交通管理指挥体系，改进实用见效、智能可靠的综合交通管控体系，建立精准、实用、个性化的交通信息综合服务体系等。一个是发展策略维度，主要包括结合现实需求重视系统建设的针对性、有效性，结合精细化的交通工程工作实现全方位优化，推动各类出行者交通文明意识的提升，重视交通管理智慧化发展中的社会性因素，建立完善的评估体系促进智能交通管理系统效能的发挥等。

本刊记者：在道路交通体系中，人是最核心的要素。围绕“人”这一要素，智能交通管理系统应如何与人的现代化相得益彰？

李瑞敏：在秉承“以人为本”的根本原则下，首先，应以人的需求为系统发展的根本驱动。在智能交通管理系统的建设过程中，需要重视对于需求的分析，尤其要重视对各类主体需求的综合分析，包括城市决策者、交通发展决策者、交通管理者、各类出行者等多个角度，从各类人员的需求出发来规划、设计、建设和运营各类智能交通管理系统。

其次，应充分重视人在系统建设中的影响。智能交通管理系统的应用主体是交通系统的各类参与者，因此，需要考虑社会域因素的存在和影响。例如，在系统发展建设过程中，除尽可能发挥技术的能力和优势外，有经验的管理者、交通工程师等的作用也绝对不可忽视，良好的系统加上高水平人才是能够实现更好效果的基本保障。

第三，应以人的反馈作为系统评估的重要依据。智能交通管理系统建设终究要为各类用户服务，因此，应当建立起良好的智能交通系统建设效果评估机制，并以各类用户的反馈作为系统评价的重要依据。例如，在当前不断提升市民幸福感的阶段，市民出行过程中对交通管理系统的体验和感受应当作为效果评估的重要组成部分，以反映系统建设的真实成效。

第四，系统的发展应与人的文明交通意识水平提升相同步。在当前全社会文明程度不断提升的时期，以规则意识为核心的交通文明也需要相应地加强和提升，智能交通管理系统的发展应当有助于文明交通意识水平的提升。同时，文明交通意识的提升，可以更好地促进智能交通管理系统效能的发挥。

本刊记者：您认为，当前影响和制约智能交通管理系统效能发挥的因素有哪些？有什么建议？

李瑞敏：一是交通管理理念。受制于整个社会经济发展环境的影响，当前的交通管理理念难免偏于重视机动化交通而忽略人本的需求，进而影响到智能交通管理系统的着力点等。建议转变交通管理理念，简单而言，从“以车为本”向“以人为本”转变。

二是交通工程基础设施的完善程度。当前，交通工程基础设施与智能交通管理系统同步发展，而交通工程基础设施的科学完善是智能交通管理系统效能发挥的重要基础。建议在发展智能交通管理系统的同时，必须同时从宏观和微观两个层面入手，以科学的交通工程技术为支撑，实现交通组织的系统性优化。

三是交通参与者交通行为的规范化、按照交通规则出行的规则意识。出行者良好的交通安全意识、秩序意识、守法意识等有助于降低交通系统运行的不可控性，以形成良好的交通运行秩序，从而有利于智能交通管理系统效能的发挥。建议未来通过多种途径、多种方式的终身交通文明教育方式等，包括发挥部分智能交通管理系统的作用，来不断提升出行者的交通文明意识。

四是详实、可靠、精准的数据采集和应用。数据是认识交通系统进而改善交通系统的根本基础，而目前支撑智能交通管理系统的交通大数据尚存在数据采集范围不足、精度不够、利用不充分、不深入等问题，在很大程度上制约着智能交通管理系统的功能的实现和发挥。建议结合实际需求，因地制宜地建设性价比高的道路交通感知体系，并从专业的角度出发，结合交通工程的基本原理和方法，实现对数据的深度应用和挖掘。

如何安全骑行摩托车

天气这么好，不少摩托车爱好者开始计划前往山区骑行，领略沿途宜人的风景，感受当下生活的美好。想要做一名又酷又飒的机车手，掌握安全驾驶技能必不可少。近日，本刊邀请某驾校摩托车安全驾驶主教官，向读者分享几条安全骑行经验，供参考。

正确走线

很多摩托车驾驶人喜欢在山路骑行，山路弯多路窄，选择正确的行驶线路非常重要。骑行过程中切记不要越线行驶，安心走自己的车道。驾驶人可以把自己的车道分为三等份：如果左转，可靠近车道右侧的 1/3 区域行驶；如果右转，靠近车道左侧 1/3 区域行驶。

转弯视线

行驶时，摩托车驾驶人视线要始终停留在出弯方向，如果靠山体侧视线受阻，要看到可视范围的最远处。随着线路的行进，视线要及时调整，切忌看路边。注意，转弯时的视线盲区可能会有危险，把控好行驶速度很关键。

进弯慢，出弯快

山路行驶中，调整好驾驶“节奏”很重要——进弯慢，出弯快：入弯前调整好速度，弯道中尽量减少车辆的操作，以最平稳的速度过弯。需要特别注意的是，山体朝阳一侧和背阴一侧的地面温度可能存在较大差异，有时温差可达 10 摄氏度以上，因此车辆轮胎的抓地力也会有所变化，需谨慎驾驶。

装备齐全

夏季是骑行旺季，很多摩托车驾驶人直接穿着日常生活中的短袖短裤就出发。其实，在骑行中科学穿戴骑行护具非常关键。穿着通风效果好的网眼骑行服，既有安全保护功能，又能通风散热。夏天飞虫较多，头盔的镜片可以有效阻挡飞虫，防止飞虫飞进眼睛，打在脸上，造成不必要的安全隐患。

集体骑行

集体骑行时一定要控制好跟车及随队节奏。每个人的骑行状态不同，不要勉强跟着其他队友，在山路中一定要把控自己的速度，一味追求跟车节奏是非常危险的行为。

教官提醒：新手骑行一定要保证已熟练掌握摩托车安全驾驶知识，在没做好十足的准备之前，最好不要轻易开启骑行之旅。

安全行车，保持车距需掌握这几点！

现实生活中，许多交通事故的诱因都是前后车太过“亲密”，没有预留足够的安全距离。本期就来说一说开车时为什么要保持安全距离，如何衡量安全距离？

何为安全距离？

安全距离是指后方车辆为了避免与前方车辆发生意外碰撞而在行驶中与前车所保持的必要间隔距离。保持安全距离是防止追尾事故最直接、最有效的方法。

相关测算数据显示，从驾驶人发现前方情况到大脑进行判断，再到支配手脚进行操作，反应时间大约是 0.38 秒；右脚离开油门转移到制动踏板上的时间大约为 0.23 秒；踩下制动踏板到制动起作用大约需 0.8 秒。这样看来，驾驶人整个制动过程的总反应时间大约为 1.5 秒。以车辆高速行驶 100 公里 / 小时为例，车辆每秒前进的距离为 28 米，那么 1.5 秒就是 42 米。而猛踩制动踏板到停车距离大约是 45 ~ 50 米。也就是说，以 100 公里 / 小时的速度行驶，两车之间至少需要保持 90 米的安全距离。

《道路交通安全法》第四十三条规定，同车道行驶的机动车，后车应当与前车保持足以采取紧急制动措施的安全距离。《道路交通安全法实施条例》第八十条规定，机动车在高速公路上行驶，车速超过每小时 100 公里时，应当与同车道前车保持 100 米以上的距离，车速低于每小时 100 公里时，与同车道前车距离可以适当缩短，但最小距离不得少于 50 米。

如何保持安全车距？

影响安全车距最直接的因素就是车速，不论是新手驾驶人还是老司机，想保持安全车距必须适当控制行车速度。在行车过程中，驾驶人可通过以下 3 种方法来大致判断车辆间距，降低安全风险。

1 距离指示牌参照法

很多高速公路旁都会设置车距确认指示牌，驾驶人可以通过注意观察这些指示牌来明确与前车之间的距离。

2 3 秒间隔法

“3 秒法则”是国际上通用的高速公路跟车原则，驾驶人可以随时使用任意参照物来判断自己的车距是否适合。例如，当前车经过一个标志牌，此时心中默念三遍“安全驾驶”，时间大概是 3 秒钟，念完后车辆到达或尚未到达标志牌，那就说明安全距离足够，否则就要降低车速，拉开与前车的距离。

3 点刹法

车辆行驶中，遇到前车刹车时，驾驶人也要用点刹的方式提醒其后方车辆，此举一是能继续保持车距，二是提醒后车减速，避免发生追尾事故。

总之，驾车时一定要提高注意力，合理控制车速，时刻关注前方车辆动向，切勿跟车太近，要为判断和处置预留足够时间。

东方时尚 EASTERN PIONEER

临时“驿站” 图 | 连秀娥

赔了夫人又折兵

赵某酒后与妻子吵架，妻子大哭不止。见状，他竟不顾自己无证、饮酒的事实，驾驶摩托车出去买花哄妻子开心，不料途中与一辆公交车发生碰撞导致交通事故。民警到达事故现场后对赵某进行了酒精检测，不出所料，结果显示其血液酒精含量为 251mg/100ml，属醉酒驾驶机动车。面对法律的严惩，酒醒后的赵某不禁流下了悔恨的泪水。（文 / 唐凯）

小细节大隐患

王某驾驶一辆满载货物的货车在高速公路上行驶，途中他感觉口渴，便伸手去拿保温瓶倒水，一边开车一边喝水，结果因水温太高被烫到了嘴，手忙脚乱的他因操作不当，导致车辆瞬间失控侧翻，货物倾泻一地。所幸王某按规定系了安全带，现场并无人员受伤。经过民警的批评教育，王某仍心有余悸，也对自己的大意举动后悔不已。（文 / 杜柏鑫）

要“栽”了 图 | 朱经生

马路拾遗

“鸿门宴”

王某一直对丁某怀恨在心，近日他特意为丁某在山上某饭店组织了一场酒局，席间，王某劝丁某喝酒，自己却喝水。饭后王某“贴心”地给丁某找了代驾，谎称代驾因不熟悉山路，于是怂恿丁某自己驾车下山。下山途中，王某遥控亲友驾车故意撞向丁某，造成“交通事故”后立即报警。然而，法网恢恢，这场骗局很快被识破，王某等人将受到严惩。（文 / 肖峰 牟海龙）

瞬间颠覆

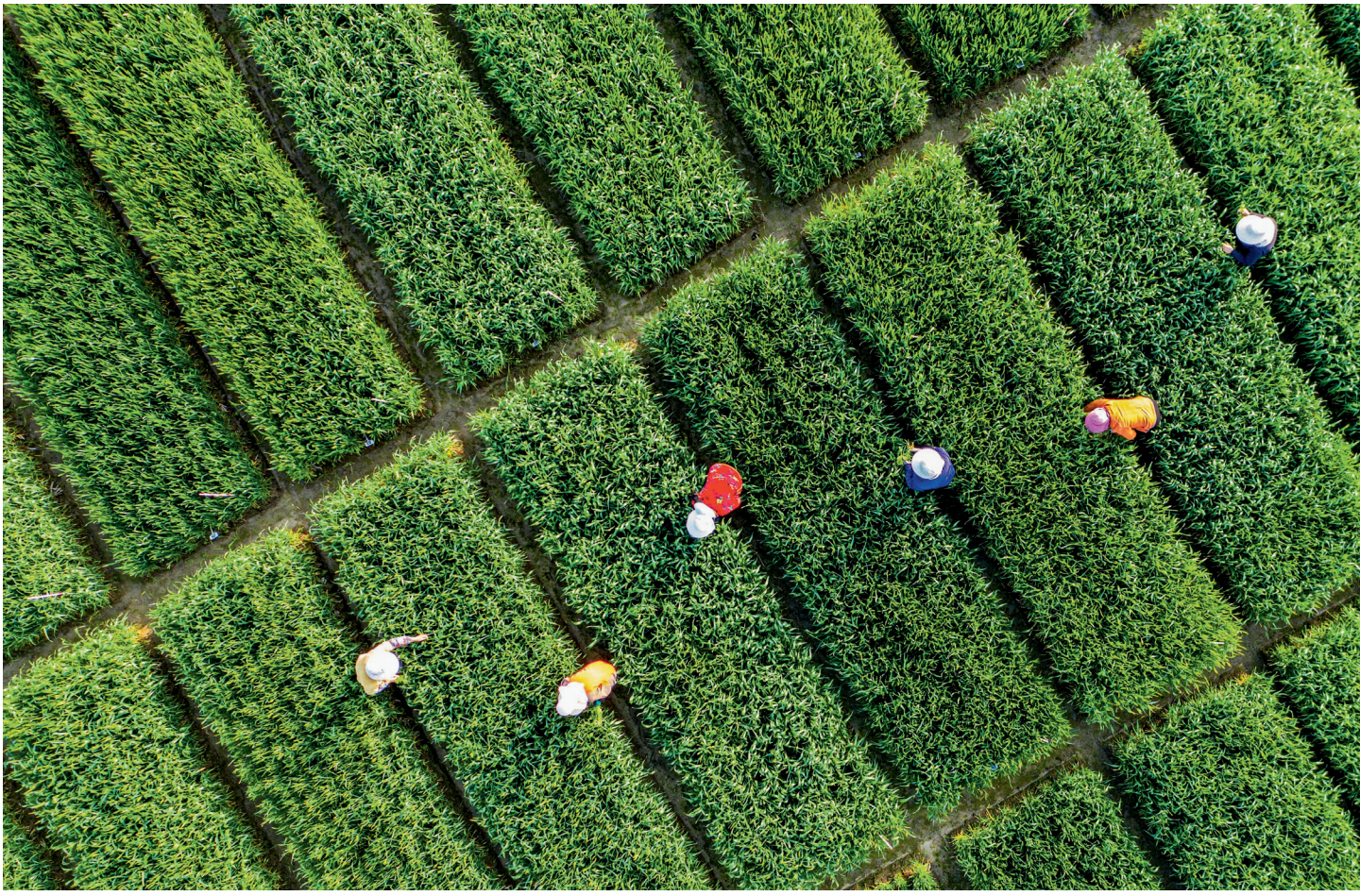
李某驾车从外地返家，没充分休息就出发了。在高路公路行驶途中，他感到困意袭来，竟不自觉地闭上了眼睛……就在这时，他突然听到一声巨响，然后感觉“整个世界颠倒了”，清醒后才发现，自己的车已“四脚朝天”。万幸的是他系了安全带，加上护坡的缓冲作用，没有受伤。“真的被吓坏了，以后再也不疲劳驾驶了！”李某说。（文 / 朱君如）

“交警奶爸”

因 3 岁的女儿生病，未取得驾驶证的罗某竟心存侥幸驾驶摩托车载妻子女儿去医院看病。回家途中夫妻俩一直谈论孩子病情，罗某分心驾驶导致车辆侧翻掉入排水沟，夫妻二人受伤。民警赶赴现场后，立即联系救护车救助伤者，并将受到惊吓大哭的孩子抱进怀中不断安抚，瞬间化身“奶爸”，这一幕被网友纷纷点赞：“事故无情，交警有爱。”（文 / 于红文 李红幸）

危险上学路

图 | 龙仲涌



影像视界

【田园耕作忙】

作者：左学长
设备：Hasselblad L1D-20c
光圈：F/3.5
速度：1/80秒

【油菜花开】

作者：朱经生
设备：Canon EOS 5D Mark II
光圈：F/16
速度：1/100秒

【万亩坡田】

作者：孙文来
设备：Hasselblad L1D-20c
光圈：F/11
速度：1/120秒

《汽车运动休闲特色小镇研究》

作者：姚启明
出版社：
同济大学出版社
定价：￥98.00

汽车运动休闲特色小镇是以汽车及其相关产业为基础，集多种功能于一体的新型城镇区域空间、新型产业融合体和汽车文化生长平台。本书创造性地提出了体系完备的汽车运动休闲特色小镇建设理论框架，在深入剖析特色小镇发育机制的基础上，将区域经济、经济地理、规划设计领域前沿理论导入研究方法，以跨学科的视角为特色小镇建设实践提供前瞻性的展望。以解决实际问题为导向，对大量案例进行实地勘察和分析，给读者提供全景式立体化的观察视角。

《请画一下爱》

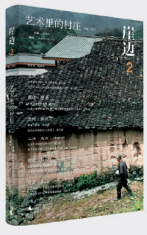
作者：
ShurAn舒然
出版社：
四川文艺出版社
定价：￥49.80

本书汇集100个普通人的真实故事和难忘瞬间：对亲人的思念、对家乡的眷恋、对恋人的不舍、可爱生灵的陪伴、身处人群的寂寞、无法弥补的遗憾……用一幅幅画作描绘出平凡生活里那些爱的故事，治愈内心的迷茫和孤独。

读书

用艺术唤醒“乡村”

文 | 邓勤



《崖边2：艺术里的村庄》
作者：阎海军
出版社：广西师范大学出版社
定价：￥48.00

从打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会，到巩固拓展脱贫攻坚成果，做好乡村振兴战略这篇大文章，国家的一系列战略部署，让“乡村”走进了人们关注的视野中。乡村是具有自然、社会、经济特征的地域综合体，兼具生产、生活、生态、文化等多重功能，探索乡村文化，对振兴乡村发展具有重要意义。

《崖边2：艺术里的村庄》从全国选择了六个典型的艺术乡建村庄，邀请各自代表性实践者如徐弘滨、程美信等艺术家，通过主讲人叙述并辅以访谈文章的形式，呈现他们的艺术乡建项目实施过程，以及过程中遇到的种种难题、解决问题的思路、经验总结与反思等。艺术家们以艺术展演、古建筑改造、民艺开发、美育建设等方式介入乡村，解读艺术、土地与人的关系，思考艺术赋予乡村复兴的力量，为中国乡村文化建设提供了一份有益的参考。

作者认为，这些艺术家都有体悟大地和人民、反思资本主义危机、抒发中国本土文明的挚真，素朴于口舌，华贵于心身，读来令人心驰神往。以北京宋庄为例，在城市化的过程中，宋庄“偶然”地成为一个艺术家聚集村落，并开始驰名中外。作者将之称为“是一次艺术家与乡村的碰撞与融合，也是源自西方的现代艺术与东方古老传统的相遇”。宋庄无疑是现代艺术与村庄结合的范本，承载了许多艺术家关于“乌托邦”的幻梦，在西方艺术与中国传统文化的结合中，意外地成为了一片试验田，除了给村民带来新的工作机会与可观的收入外，也给一个村庄带来了无限可能。

进入新世纪，“宋庄效应”逐渐溢出，艺术家们开始积极参与乡村建设，如山西和顺“许村计划”、广东顺德“青田计划”、甘肃秦安“石节子美术馆”、安徽黟县“碧山共同体”……一个个艺术化村庄的试点，出现在人们的视野之中，点亮了乡村的希望之灯。

人生如船，梦想是帆。儿时的梦想可能是未来人生中勇往直前的力量源泉。张洋的梦想，就是长大以后能成为一名守护万家平安的人民警察。穿上警服的那天，面对熠熠的警徽，他暗下决心，要在拼搏中不断成长，在奋斗中绽放青春……由内蒙古赤峰市公安局交管支队一大队民警张洋作词、作曲、演唱的歌曲《勇敢的梦》，慷慨激昂的旋律和奋进的歌词，充分展现了公安交警扎根基层、恪尽职守、无私奉献的工作状态，以及他们不忘初心、牢记使命的政治本色和爱民情怀。（文图/张贤林）

扫码听歌

以上为精选内容

更多内容请扫码订阅杂志！！！