

# 道路交通

管理

08期

2022年

总第456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

## 全力打造高速公路

## 交通管理工作新格局

ISSN 1004-504X

码上订阅



9 771004 504221

08



零售价：15元

# 主动适应新形势新变化 坚决守护平安高速之路

文 | 高交轩

高速公路是我国公路网的主动脉，近年来道路里程年均增长8000公里左右，与之伴生的是货物大流通、人员大流动、流量大增长。同时，省界收费站撤销、入口称重政策实施、新冠疫情反复等新情况、新问题不断出现，给高速公路交通管理工作带来了更多新的挑战。

在交通运行方面，高速公路路网拥堵加剧、客货混行增多、昼夜兼程行驶频繁、恶劣天气影响更深的特征愈加明显；在事故预防方面，轻型货车肇事肇祸快速上升、拼车包车超员载客风险突出、重点违法执法查控不够精准的问题亟待解决；在队伍建设方面，治理理念、队伍专业性与高质量发展要求之间还存在较大差距。

新形势孕育新机遇，新挑战呼唤新作为。随着“互联网+”、大数据、人工智能、5G等新技术的推广应用，高速公路交通管理迎来设施设备日新月异、信息数据融合汇聚、应用方法多元创新，迫切需要各级公安交通管理部门准确把握形势和方向，统筹活力与秩序，兼顾服务与安全，推动高速公路交通管理工作全面转型升级。

公安交通管理部门要提升执法管控的“精准性”，依托大数据资源优势，深入排查高风险车辆，消除突出隐患。要推动把好风险化解的“入口关”，紧盯省界、收费站、重点路段，加强对重点车辆的监测预警，严防“带病”车辆驶入高速公路或重点路段。要提升协同共治的“融合度”，进一步密切部门警种协作配合，整合信息、人力、装备等资源，实现“一盘棋”治理格局。要做好应急处置的“提前量”，加强对警情风险的实时监测，建立完善交通应急指挥体系，最大限度提升应急处置效能。要增强难题破解的“创新性”，顺应信息化、智能化潮流趋势，不断优化创新工作方式，推动解决安全隐患治理不深入、货车停车资源紧张等突出问题。

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 北京华联印刷有限公司  
国内统一刊号 CN11-3021/U  
国际标准刊号 ISSN 1004-504X  
邮发代号 80-594  
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



12 76



### 本刊特稿

- 04 公安交管部门助力推进更高水平平安中国建设
- 04 公安部部署深入推进交警系统夏季治安打击整治“百日行动”
- 05 农村交通安全管理经验线上研讨会成功举办
- 06 推进警务体制机制改革 推动公安工作高质量发展

### 专 题

- 08 全力打造高速公路交通管理工作新格局
- 10 河北：探索智慧化高速公路交通管理新模式
- 12 浙江：强化高速公路源头风险防控
- 14 湖南：精准防范化解高速公路重点车辆通行风险
- 16 甘肃：打造高速公路长下坡“智慧交管”试验田
- 18 河南：破解基层难题 保障基层建设
- 20 高速公路恶劣天气高影响路段交通安全管控技术探讨

### 专 访

- 24 在务实创新中砥砺前行  
——访浙江省公安厅交通管理局局长王刚

### 专家讲堂

- 28 《平面交叉路口的规划与设计》连载(二十四)  
第七章 转角处理与转向车道(十)

## 科技前沿

- 32 虚拟现实技术在中小學生交通安全宣傳教育基地中的应用策略研究
- 36 关于酒检仪与执法记录仪联动实现智能化执法的研究

## 探讨

- 40 关于新时期道路交通安全管理若干问题的思考（上）
- 44 “放管服”改革背景下公安车驾管业务办理情况调研
- 48 构建更加安全便利的车驾管业务管理体系设想
- 52 关于优化农村道路交通安全管理的对策建议
- 56 无人机在高速公路交通应急指挥中的应用研究
- 58 基于“SOCM”的龙江交通安全教育体系构建研究

## 交管视点

- 60 开展夏季违法专项整治 全力稳定道路交通安全形势

## 经验交流

- 66 山东：雷霆出击 严查酒驾醉驾不松懈
- 68 石家庄：综合施治 破解城市电动车难题
- 70 南通：打造民意导向型交警警务新模式
- 72 石嘴山：“民生交管”服务群众无止境

## 值日警官

74

## 警队动态

76

## 交警故事

- 78 荆州高警江南大队：厚植初心情怀 擦亮服务底色
- 80 付小华：把路装在心里 把心放在路上
- 82 李旭斌：以忠诚赴使命 以行动践初心

## 交管史话

- 84 交通法制建设——新中国成立后（上）

## 交通沙龙

- 86 AI让城市交通管理更“智慧”
- 88 谈车论驾
- 90 马路拾遗

## 警界风采

- 92 影像视界
- 94 读书·走进儒者的精神世界
- 95 歌曲·爱在路上



92

## 广告索引

- 封二 深圳警翼智能科技股份有限公司
- 封三 深圳市因特迈科技有限公司
- 封底 深圳市科运科技有限公司
- 23页 公益广告
- 27页 成都鼎桥通信技术有限公司
- 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。

## 公安交管部门助力推进 更高水平平安中国建设

7月25日，中共中央宣传部举行“中国这十年”系列主题新闻发布会，介绍了新时代公安机关推进更高水平平安中国建设成效。据介绍，党的十八大以来，全国公安机关坚持人民至上、生命至上，紧紧围绕防事故、保安全、保畅通，全力确保全国道路交通安全形势持续稳定向好。截至2022年6月底，全国机动车保有量、驾驶人数量分别达到4.06亿辆、4.92亿人，同比2012年分别增加1.6亿辆、2.27亿人，道路交通安全各项指数持续向好，重大以上交通事故起数从2012年的25起下降到2021年的4起，已连续33个月未发生特别重大交通事故，一次死亡3人以上较大事故起数降幅达到59.3%。

2011年醉驾入刑以来，全国公安机关始终保持对酒驾醉驾的严厉整治态势，与检法部门分工协作、密切配合，实现了酒驾醉驾治理政治效果、法律效果与社会效果的统一，促进全社会形成了“开车不喝酒、喝酒不开车”的良好氛围。从实践效果来看，酒驾醉驾治理是充分运用法治思维和法治方式破解道路交通安全管理难题、保障道路交通安全的成功实践。酒驾醉驾的发生率明显下降，由此导致的伤亡事故也大量减少，醉驾入刑以来，全国机动车增长89%，驾驶人增长123%，但11年来全国交通安全形势总体稳定，累计减少数万起酒驾醉驾肇事导

致的伤亡事故，避免了数万家庭因交通事故破碎、返贫。“酒后禁驾”日益成为越来越多群众的自觉行为，成为社会普遍认同和支持的文明准则和法治规则。良法善治，久久为功。酒驾醉驾具有反复性、顽固性、长期性，稍有放松就会反弹。因此，需要社会各界共同参与，亲朋好友互相提醒，坚决抵制酒驾醉驾违法犯罪行为，共同营造安全文明的道路交通环境。

## 公安部部署深入推进 交警系统夏季治安打击 整治“百日行动”

全国交警系统夏季治安打击整治“百日行动”推进会8月3日在北京召开。会议强调，要按照王小洪部长和公安部党委部署要求，紧紧围绕正在开展的夏季治安打击整治“百日行动”，以更大决心、更强力度、更实举措扎实做好全国道路交通安全管理工作，坚决遏制较大道路交通事故频发势头，坚决防范重特大道路交通事故发生，努力为党的二十大胜利召开创造安全稳定的道路交通环境。

会议要求，各级公安交管部门思想认识要再强化，充分认识入夏以来道路交通安全面临的严峻形势，坚决克服松懈麻痹思想，切实增强工作责任感、紧迫感。分析研判要再强化，深入分析交通流量、交通违法

和事故规律特点，做到精准分析、精准指导、精准打击。隐患治理要再强化，针对事故暴露出的问题风险，集中治理一批事故多发的急弯陡坡和施工路段，大力推动农村道路安全隐患突出路口路段治理、恶劣天气交通安全高影响路段优化提升“两项重点攻坚任务”，切实加强“两客一危一货”重点企业风险通报和监督检查。路面管控要再强化，持续加大酒驾醉驾专项整治和公路易肇事肇祸违法专项整治力度，严查酒驾醉驾、“三超一疲劳”、农村“两违”等突出违法行为。宣传教育要再强化，加大警示曝光力度，定期公布突出违法车辆、高危风险企业、终生禁驾人员、事故多发路段，进村入户开展交通安全宣讲，针对重点驾驶人点对点推送宣传提示。“一盔一带”要再强化，着力提升电动自行车头盔、汽车后排乘车人安全带、营运客车安全带使用率。应急处置要再强化，对交通事故警情快速反应、及时处置，配合做好救援救治工作。深度调查要再强化，严肃追究相关企业单位和责任人责任，倒逼安全管理责任落实和隐患整改。

会议要求，各级公安交管部门领导要以“时时放心不下”的责任感，加强调度指挥，强化督导督办，压紧压实责任，推动各项工作部署落实落细。要强化政治建警，加强队伍管理，规范执勤执法，改进服务管理。要关心关爱民警辅警，落实好防暑降温、执勤执法安全防护等措施，始终保持队伍旺盛的战斗力和战斗力。



图/李南

## 农村交通安全管理经验 线上研讨会成功举办

随着城乡交通一体化进程持续提速，道路交通发展态势不断变化，农村道路交通安全新风险不断涌现，道路交通管理挑战不断升级。公安部对农村道路交通安全十分重视，近年来出台多个针对农村道路交通安全问题的政策意见。近日，国务院安委会办公室下发《关于切实加强农村道路交通安全工作的通知》，提出突出防范化解农村道路交通重大安全风险，严格开展农村道路交通安全执法管控，不断深化重点车辆源头安全综合治理，有效提升农村道路通行安全保障水平等具体要求，以加强农村道路交通安全管理工作，遏制农村地区重特大道路交通事故，助力全面推进乡村振兴。

为破解农村交通安全管理难题，全力保驾护航“乡村振兴”，7月14日，由中国道路交通安全协会联合赛文交通网主办的“农村交通安全管理经验”线上研讨会成功举办。研讨会上，来自国内道路交通安全领域专家、公安交通管理部门负责人及行业企业代表共8位嘉宾进行了精彩演讲，中国道路交通安全协会苑雷秘书长参会致辞。会议围绕农村交通安全管理面临的痛点、难点展开研讨，分析我国农村道路交通事故主要特征及趋势，分享农村交通安全管理新经验、新做法、新技术，探索提升农村交通安全现代治理能力的新模式、新路径。

会上，公安部道路交通安全研究中心道路安全

研究室助理研究员柴树山通过分析我国农村道路交通事故主要特征及趋势，总结当前我国农村道路交通安全管理面临的新形势、新变化，并对新形势下我国农村道路交通安全管理提出相关对策建议。

公安部交通管理科学研究所交通执法装备技术研究部副研究员缪新顿根据公安交通集成指挥平台在公路交通安全防控体系中的核心应用，介绍基于国省道、县乡道等农村地区的交通监控，研究应用视频图像人工智能分析技术，实现对货车违法载人、摩托车和电动自行车驾驶人未佩戴安全头盔、面包车违法超员、无证驾驶等4类违法行为的主动发现和预警，提供技术支撑。

中南大学交通运输工程学院教授黄合来围绕湖南省农村公路交通安全现状及道路交通事故特征，对事故多发点段治理指南进行解读，着重讲解了农村公路风险隐患排查与处置，并对建设农村道路交通安全隐患治理体系提出建议措施。

重庆市公安局交巡警总队事故处理及对策支队副支队长周文斌分享了针对目前农村道路交通存在的道路设施、突出违法、执法管控、安全意识“四大问题”及风险，重庆交警通过强化系统治理与精准管控，推进农村道路安全工作走深做实，并取得良好成效的成功案例。

江苏省宿迁市公安局交警支队副支队长高成虎就如何建立更加高效的交通安全组织网络、如何建设更加安全的路、如何更加精准消除路上的风险车、如何培养更有安全意识的交通参与者四个方面进行探索，提供市域治理现代化背景下农村道路交通安全工作的“宿迁经验”。

沧州市公安局交警支队公路巡警科科长吕国涛介绍，为破解农村地区交通安全管理难题，沧州交警支队结合农村地区交通管理呈现的新态势，先后

探索推行农村道路交通安全综合治理“任丘模式”、中重型货车靠右通行管理、国省干线精细化农村公路城市化管理、农村地区静态交通管理等工作，取得了农村道路交通事故起数、死亡人数逐年下降，人民群众满意度明显提升的社会效果。

本次研讨会得到了公安交通管理部门、科研院所、高等院校、相关企业及社会大众的广泛关注和支  
持，线上观看及互动观众达1万余人。

## 推进警务体制机制改革 推动公安工作高质量发展

8月9日，全面深化公安改革推进会在北京召开。会议强调，要深入学习贯彻习近平总书记重要指示精神和党中央决策部署，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，按照全面深化政法改革推进会部署要求，坚持政治导向、民意导向、实战导向、强基导向、法治导向，加快推进同警务体制改革相适应、相衔接、相配套的机制制度改革，推动各项公安改革系统集成、高度融合、协同高效，推动公安工作高质量发展，更好服务党和国家工作大局，以实际行动迎接党的二十大胜利召开。

会议强调，要进一步明晰职能定位，加快构建符合实战化要求的公安机关职能体系。要按照“党委领导、部级抓总、省级主责、市县主战、派出所主防”

的思路，明确不同层级的职能定位，构建职能科学、事权清晰、指挥顺畅、运行高效的职能体系。要制定不同层级的权责清单，对各层级“干什么、怎么干、干成什么样”作出进一步规范，做到职责法定、以责定权、权责一致。要坚持因地制宜、因情施策，在市县两级公安机关积极稳妥推进大部门大警种制改革，优化职能配置、规范机构设置、完善制度机制、整合力量资源，使有限的警力发挥最大的效能。

会议要求，要进一步夯实基层基础，大力推进基层社会治理创新。要推动派出所警务规范化，厘清派出所和专业警种的职责边界，规范派出所“两队一室”设置，切实将派出所工作重心转移到辖区管理防范工作上，提高全天候服务群众和保障安全能力。要把辖区群众的安全感作为衡量派出所工作的主要指标，坚决清理不科学、不合理的考评指标，切实为派出所减负增效。要推动派出所等各方面基层基础工作标准化，确保可操作、可检验、可评判。要推动基层社会治理精细化，做实网格、强化共治、用活科技，推动城区“一区一警两辅”、农村“一村一辅警”全覆盖，加大“一村（格）一警”推广力度，及时发现处置各类矛盾纠纷和风险隐患。要积极推动12345政务服务便民热线与110报警服务台高效对接联动，使110报警服务工作更加专业、精准、高效。

会议强调，要进一步强化监督制约，健全完善执法权力运行机制。要健全覆盖执法各岗位、各环节的规范细则和实战指引，努力为基层一线提供精确指导和有力保障。要深化受立案、刑事案件“两统一”、涉案财物管理、“阳光警务”等改革，健全执法全流程记录制度，在派出所等基层单位落实法制员制度，构建系统严密、运行高效的监督管理体系。要不断健全完善执法责任制，探索推行执法办案积分制，激励民警多办案、办好案。要大力推动执法办案管理中心

提质增效，推动实现执法办案、监督管理、服务保障一体化运行，切实把中心打造成实战实用实效、好用易用管用的执法办案基地，带动提升整体执法水平。要持续改进执法方式方法，自觉规范和约束执法言行，努力实现“法、理、情”的有机统一。要坚持依法包容审慎执法，稳慎适用查封、扣押、冻结和羁押性等强制措施，减少对企业正常生产经营活动的影响。

会议要求，要进一步聚焦服务大局，深化推进公安行政管理服务改革。要着眼经济社会发展需求，研究出台更多便民利企政策措施，最大限度地为企业和群众纾困解难。要抓住便民这个根本，聚焦群众急难愁盼问题，大力推进简政放权，抓好优化机动车检验制度、深化电子证照应用、“跨省通办”等便民举措的细化落实。要深化“互联网+公安政务服务”，加快构建统一的公安政务服务平台，更好实现“一网通办”。要突出利企这个关键，全力服务保通保畅，促进产业链、供应链稳定。要持续优化营商环境，深化“证照分离”改革，全面推进行政许可事项清单管理，深入开展公安机关涉企违规收费专项清理。要狠抓窗口服务改进，大力推行一站式服务、一次性告知，决不让群众和企业来回跑。

会议要求，要进一步突出实战实效，积极推进公安大数据深度融合应用。要加快推进信息系统整合，深化智能应用，带动完善一体化实战化的警务运行机制，全面助推公安工作质量变革、效率变革、动力变革，着力提升警务运行质效和合成作战能力。要统筹发展和安全，强化安全管理，坚决堵塞安全漏洞。

会议强调，当前各项安保维稳任务艰巨繁重，要增强忧患意识、强化底线思维，紧紧围绕党的二十大安保维稳主线，深入推进夏季治安打击整治“百日行动”，从严从实从细做好防风险、保安全、护稳定各项工作，严防发生各类重特大案事件、事故。

专题

Special Topic



# 全力打造高速公路 交通管理工作新格局

策划执行 | 本刊编辑部



近年来，高速公路在保持里程与交通流量同步快速增长的态势下，与方兴未艾的新生事物、新业态和新型模式融存共生，交通安全管理工作也悄然出现了一些新情况、新问题。

为厘清形势变化，找准问题短板，切实维护安全顺畅的高速公路交通环境，更好地服务经济社会发展，各地公安交通管理部门认真贯彻公安部办公厅《关于进一步加强高速公路交通管理工作的通知》要求，紧紧围绕事故预防“减量控大”工作，创新管理方式、改进治理措施，不断加强高速

公路执法管控、源头治理、部门协作、科技应用，交通事故总体呈现下降趋势，取得了良好成效。

河北、浙江、湖南、甘肃、河南等地公安交通管理部门在高速公路智慧化应用管理、交通安全风险隐患综合治理、重点车辆和重点违法执法管控、兰海高速七道梁长下坡路段管控、部门协作推动营房保障和设施资源共享等方面总结了一批有益经验做法。本期专题将分享这些务实有效的创新案例，并探讨高速公路恶劣天气高影响路段交通安全管控技术，供参考。

## 河北: 探索智慧化高速交通管理新模式

河北高速交警负责全省 37 条、6871 公里高速公路的交通管理,并对 5 个地市 1213 公里市管高速进行业务指导,管辖路网密集,交通要素复杂,日均车流量超 220 万辆次,年均恶劣天气 100 余天,且承担着环京、环北戴河重大活动安保任务,路面勤务警力占比仅为每公里 0.21 人,管理压力巨大。为此,河北省公安厅高速交警总队将提升信息化水平作为弥补警力不足、撬动工作系统升级的主抓手,不断夯实建设基础、拓展应用维度,探索智慧化交通管理新模式。2021 年以来,河北省高速公路安全形势平稳,交通事故四项指数同比分别下降了 21.6%、25.4%、22.9%、29.4%,百公里死亡人数创 10 年来最大降幅。

### 自建和共享两手抓 科学布局同步推进

河北高速交警总队始终以服务实战为中心,摒弃“为建而建”的“广撒网式”建设思路,推动整体水平迭代升级。

2021 年 3 月,总投资 3.38 亿元的高速交警“智慧交管”项目开



工建设。建设之初,河北高速交警总队把注重前端设备“量”的增加变为更注重“质”的提升,先后召开 32 次需求调研和专题会议,并聘请省级信息化专家指导建设方案。在按照“10 公里一处”补齐现有抓拍设备的基础上,针对重点违法易发多发的部位和“阶段性”分流的点段,增建 108 套高清抓拍设备和 86 套预警分流设施,集成超视距雷达、高清相机、高精地图、电子围栏等技术设备,通过多维感知、信息融合、数据孪生,拟合出“车辆标签化运行,重点人、重点违法弹窗警示”的仿真数据流,把过去“模糊、宏观”的路况掌握,升级

为“精准、微观”的要素把控。在违法治理中,变“人工查”为“系统自助推”,变民警一线“站式”执法为“后台数据执法”;在事故、拥堵等异常情况下,实现路面警情由“被动接报”变为“主动触达”。同时,将过去“瞬时、断面”信息变为“全时、全程”的可回溯数据,为精准研判、勤务管理、事故处理提供支撑。目前,该项目已在京雄、京哈、京礼、京港澳、新荣乌等 5 条高速,共 958 公里路段进行推广应用。新的感知体系运行后,上述道路纠违数同比上升 12%,事故起数下降 27%,道路畅通系数提高 15%。





## 浙江：强化高速公路源头风险防控

浙江省陆域面积 10.5 万平方公里，高速公路总里程达 5162 公里，山区道路多、桥隧占比高、台风等恶劣天气多发，管理难度较大。近年来，浙江省公安厅交通管理局紧盯重点难点全力攻坚，实现了高速公路交通安全形势总体平稳，相关指数稳中有降。其中，死亡人数逐年下降；百公里死亡率（人/百公里）从 2010 年的 12.81 降至 2021 年的 4.39；年亿车公里死亡率（人/亿车/公里）从 2010 年的 4.67 降至 2021 年的 0.53；较大以上事故起数连续 8 年保持个位数。

### 健全完善综治格局

为切实改变高速交警“单打独斗”局面，浙江交管局主动借势借力，以高速公路交通管理体制调整为契机，进一步推动压实“属地主导、行业主管、企业主体”三方责任，以省道路交通安全专业委员会名义下发《关于进一步加强高速公路交通安全管理工作的若干意见》，从强化政府领导、落实企业责任、深化隐患治理、提升感知能力、健全救援机制、开展深度调查等七个



方面，全面构筑高速公路交通安全综合治理格局。目前，高速公路交通安全管理工作已全部纳入省平安办对地市政府的平安考核，各高速公路经营管理单位均配套制订交通安全绩效考核标准，解决了以往高速公路经营管理单位对交通安全重视不足的问题。

### 全力推动协同共治

针对高速公路日常管理突出风险和问题短板，浙江交管局主动靠前、持续发力，会同相关部门着力构筑交通安全协同共治防线。为进一步推动隐患治理，浙江交管局深化落实与浙江省交通集团签订的《警企合作备忘录》，持续推进

94 标准护栏提升改造。目前，高速公路经营管理单位已累计投入资金 27.58 亿元，完成提升改造单侧护栏 4105.89 公里，并计划于 2024 年底前全部完成改造。全面实施特长隧道、事故多发长隧道定点值守机制，目前已督促高速经营管理单位落实 83 座（单洞）特长隧道、166 座事故多发长隧道进口人工或设备定点值守要求，确保隧道内事故能够第一时间管控处置。

浙江交管局会同省公路与运输管理中心联合下发《关于建立高速公路入口监测工作机制的通知》，对涉嫌非法营运、多次逾期违法未处理等六类重点车辆实行入口监测，形成“收费系统监测、收费人



## 湖南：精准防范化解高速公路重点车辆通行风险

湖南省境内7106公里高速公路纵横交汇，长途过境流、大小车混合流、夜间货运流相互交织，疲劳驾驶、闯禁行驶、违停占道、非法运输等重点违法行为多发高发，重点车辆风险高、隐患多、管控难、易肇事，交通安全管理任务艰巨。近年来，湖南省公安厅交警总队紧紧围绕交通事故预防“减量控大”，聚焦“客危货面轻”等重点车辆，打造“以情报研判为引领，科技应用为支撑，指挥实战为中枢，路面查缉为主线，源头治理为延伸”的执法管控闭环，精准防范化解重点车辆通行风险，取得了一定成效。百公里交通事故逐年下降，2019年以来未发生一次死亡5人以上交通事故以及客危车辆较大事故。

### 深度研判+多维预警 风险感知更加高效

在以往的工作中，公安交管部门对重点车辆的风险发现不了、排查不到，致使预警不及时、管控不精准。为破解难题，总队通过做实情报分析研判，精准感知路面风险，提升重点车辆管控效能。



总队以公安部交通管理局“四大平台”为依托，打通公安网、视频专网、电子政务网、互联网等数据传输链路，建成集交通、应急、气象、高速集团等24个部门313类910亿条数据于一体的“道安监管云”平台，每日对重点车辆、重点驾驶人在高速公路通行状况精准“画像”，为掌握交通态势、研判安全风险提供重要数据。

为全面研判重点风险，总队做专做强高速公路情报研判中心，今年以来专题研判外省过境客危车、夜间易肇事货车、高频通行面包车、跨省长途私家小车等风险93期，精准指引打防管控。在公安部

交通管理局布控基础上深度研判，进一步排查出12类高风险车辆1.6万辆，其中800公里以上长途运输、车龄10年以上大客车600余辆，夜间过境客危货车3000余辆，录入集成指挥平台布控预警，构筑路面重点风险实时感知网络。

### 科技赋能+靶向查缉 违法管控更有质效

随着高速公路交通大发展、客货大流动，衍生出的重点车辆通行风险更加分散多元，违法行为更加动态隐蔽。为精准防治这些“心腹大患”，总队通过科技智管和靶向严管两手并用，最大限度“将动态



## 甘肃：打造高速公路长下坡“智慧交管”试验田

甘肃省地形高原交汇，东西狭长，海拔梯级落差大，公路长陡下坡隐患十分突出。2018年，全省共排查出长陡下坡隐患路段36处，有效治理21处。其中，兰海高速公路七道梁长下坡路段因货车失控引发的恶性道路交通事故频发，造成了重大人员伤亡，引起了社会的广泛关注和公安部、省委省政府高度重视。

兰海高速公路兰临段最高处新七道梁隧道海拔2612米，隧道以北17公里连续长下坡，坡陡弯急，重载货车极易因频繁制动导致刹车失灵、车辆失控冲入兰州市区，严重威胁人民群众生命财产安全。自2004年底通车至2020年5月，共发生重载货车交通事故83起，造成49人死亡、131人受伤，特别是2018年“11·3”事故造成15人死亡、45人受伤、33车受损，给人民群众生命财产造成重大损失。

在公安部和省委省政府的坚强领导下，2020年，甘肃省公安厅党委将该路段确定为全省公安“智慧交管”的试验田。省、市、县三级公安机关会同交通运输等部门因



地制宜、综合施策，依托周边路网289公里路段的前端设备建立预警防线，利用沿线4处服务区、15处收费站进行圈层过滤，在联防联控交通安全管理站实现精准管控，七道梁执勤点负责应急处置。通过源头预警、圈层过滤、精准管控、应急处置四个环节，全链条、全闭环预防货车失控道路交通事故，形成“省市一体、四地联动、部门协作、分级管控、精准处置”的运行机制，构建起“人防+技防+物防”的智能防控体系。

盯紧源头，实时研判预警。甘肃省建立由公安、交通2个部门牵头，兰州、定西、临夏、甘南4个市州区域协作，高速公路“一路

四方”部门联动的预防交通事故“2+4+4”联防联控机制。搭建智能管控平台，研发货车通行码系统，实行红、黄、绿码货车分级分类管控，实时研判预警进入289公里管控圈的三轴以上重载货车，通过执勤民警提示、收费员提醒、LED显示屏和高音号角警示等手段，不间断提醒货车驾驶人在收费站、服务区扫码，或在出行前自主微信填报车辆、驾驶人、线路、货物等简要信息，智能管控平台依据该路段交通事故规律特点，将超限运输不可解体货物、运输重型机械未按规定捆扎、驾驶人逾期未审验、车辆逾期未检验等车辆判定为红码，劝返绕行；将首次通行该路段、驾驶



## 河南：破解基层难题 保障基层建设

基层基础建设薄弱一直是制约河南高速交警事业发展的重要难题。2018年以来，河南省公安厅高速公路交警总队深入贯彻河南省公安厅党委和公安部交通管理局重大决策部署，坚持问题导向，聚焦营房建设、信息资源共享、基础设施保障的“重要短板”，内盯主业，外抓协作，持之以恒破难题、补短板，不断提升交通管理水平。



### 推动基层营房建设

长期以来，河南高速交警营房建设滞后、办公住宿条件简陋拥挤、民警没有办公室，严重影响队伍士气。2020年9月，总队推动河南省公安厅、河南省交通运输厅联合出台文件，明确将高速交警营房及配套设施纳入新建、改扩建项目，同步规划设计、同步建设施工、同步投入使用；已运营的路段由高速公路运营单位调剂解决，从根本上压实了运营管理单位建设责任和保障责任。明确提出了营房及配套措施分批建设、逐年投资、分散到每个单位投资的建设思路，得到了省交通运输厅领导的认可批准。2021

年6月，总队再次推动省交通运输厅出台《高速交警营房建设标准》，明确高速公路每40至50公里建设一处建筑面积为1500平方米的高速交警营房。

两年来，总队狠抓两个文件落实，紧盯新建和改扩建两个关键环节（包括新建收费站），指导各地高速交警提前参与规划审批和项目验收。推动运营单位主动与高速交警对接，为8个单位新建营房8590平方米，包括装修、空调、家具等配套设施。另有9个单位立项或在建营房12295平方米，8条新建高速公路的交警营房已纳入建设规划。

### 促进科技信息共享

近年来，公安自建监控卡口点位少、覆盖率低，严重影响了正常工作。2018年，总队积极拓展信息共享渠道，接入交通运输部门1.9万路高清视频监控，实现了全省高速公路全覆盖视频巡逻，在可视化、扁平化指挥调度上迈出了重要一步。为不断丰富交通安全大数据资源，进一步提高道路监测感知能力，总队对接交通运输部门全省高速公路实时路网监测平台，共享高德、百度等智慧出行平台。河南省公安厅领导批准投入了专项资金，重建总队指挥中心大厅，建成高速交警数据中心，在重要枢纽部位新增路



# 高速公路恶劣天气高影响路段 交通安全管控技术探讨

我国高速公路网分布地域广阔，横跨五个时区，随着季节的变化，各个地区呈现出的气候特点差异性大。据统计，全国范围内高速公路运行中断受恶劣天气影响占比接近40%，东南沿海地区高速公路通行受大雾天气影响占比超过60%。此外，近5年在雨、雪、雾、大风等恶劣天气下高速公路交通事故数及死亡人数占比均在20%左右。恶劣天气成为影响高速公路行车安全的重要因素，是公安交管部门事故防范的重点。

近年来，气象和交通运输部门在全国高速公路沿线建设了大量交通气象监测站点，具备了一定的能见度及路面状况监测能力。同时，高速公路交通气象影响监测数据不断累积和相关研究理论不断完善，推动了恶劣天气交通安全影响治理技术推广应用。针对恶劣天气条件下的高速公路交通事故特点，利用物联网技术有效整合不同行业的技术产品，实现跨设备、跨平台、跨部门组网应用，是现阶段进一步提升恶劣天气条件下高速公路交通安全管控水平的重要途径。

## 一、恶劣天气条件下高速公路交通事故特点分析

雨、雪、雾等恶劣天气致使路面湿滑、能见度降低等通行条件恶化，容易造成人员伤亡、财产损失及运输效率下降等严重后果。根据2019—2021年恶劣天气条件下高速公路交通事故数据显示，发生事故的首要致因是未保持安全车距，占比42%；其次是超速行驶，占比26%。此外，恶劣天气条件下高速公路交通事故

形态以追尾碰撞、同向刮擦和冲出路外为主，事故主体主要是货运车辆。

因此，针对恶劣天气条件下高速公路交通事故特点，整合路线诱导、控距、控速、警示提示等科技手段，连通气象、公安交管、交通运输部门以及高速公路运营单位交通管理平台，依托高速公路“一路三方”联动工作机制，实现恶劣天气事件的主动监测、预警、管控、发布、处置、评估交通管理工作闭环，可有效预防和减少恶劣天气下高速公路交通事故的发生。

## 二、高速公路恶劣天气交通管控技术

### （一）交通安全管控技术存在的问题

2020年9月，公安部与中国气象局联合在江苏省徐州市、广东省韶关市开展恶劣天气交通预警处置试点工作，重点解决气象预警信息行业共享应用和应急联动处置难点问题，经过1年的试点形成了“江苏方案”和“徐州样板”。为进一步扩大江苏徐州恶劣天气交通预警处置试点经验的应用范围，2022年1月，中国气象局、公安部、交通运输部联合印发开展省际恶劣天气高影响路段优化提升工作督办的通知，对全国108条恶劣天气高影响路段组织开展为期1年的优化提升工作，在全国形成“一个标准、一套预案、一种措施”的恶劣天气交警情处置规范化、标准化、智慧化流程。全国各地按照优化提升路段特征和交通安全问题，制定了本地化实施方案，但在路侧设备联网与系统平台



# 在务实创新中砥砺前行

## ——访浙江省公安厅交通管理局局长王刚

文 | 本刊记者 谭跃 通讯员 孙昊 图 | 浙江交管局提供



王刚局长(右一)督导检查危化品运输企业

浙江经济发展迅速,人口密集,路网复杂,有“七山一水两分田”之称。截至2021年底,全省机动车保有量2142.9万辆,驾驶人数量2569.9万人,公路总里程达到12.4万公里。在人、车、路激增的形势下,全省公安交通管理部门坚持“人民至上、生命至上”理念,持续深化“一创一治”“减量控大”“遏重大”等系列行动,深入推进交管领域数字化改革和“放管服”改革,积极开展“枫桥式交警中队”创建,力整顽瘴痼疾,确保全省交通安全形势平稳。近5年来全省道路交通事故数下降47.9%,较大事故下降70.96%,连续13年未发生重大道路交通事故。近日,本刊记者专访了浙江省公安厅交通管理局局长王刚。

**本刊记者:**面对不断变化的道路交通安全新形势、新挑战,浙江交警如何夯实事故预防基础?

**王刚:**浙江交警始终以事故预防“减量控大”为核心,深入开展攻坚行动,不断完善道路交通“大平安”闭环管控机制,实现道路交通事故各项指数“零增长”目标。

一是完善交通安全综治格局。浙江已初步构建起“政府牵头、公安主导、部门协作、社会参与”的道路交通安全综合治理格局,通过压实政府领导、行业监管、企

业主体三大责任,推动“除险保安”“减量控大”工作行稳致远。经过两轮交通安全综合治理三年行动计划的实施,公路安全防护提升工程、伤亡事故领导干部到场制等各项综治措施得到有效落实。目前,伤亡事故各市政府领导到场率均在90%以上。针对农村地区道路、高速公路“遏重大”短板,今年初省委下发关于进一步加强农村地区道路和高速公路交通安全治理两个指导意见,压实基层党委政府和职能部门交通安全管理责任。全省建立起省市县三级公安机关

“遏重大”工作专班并实体化运作，每年对事故多发的重点路段、重点乡镇（街道）和重点道路运输企业实施省级挂牌督办。

二是深化道路隐患源头治理。浙江公安交管部门会同交通运输等部门持续开展“道路运输平安年”活动，建立完善“两客一危一重”等重点运输企业风险评价机制和重点车辆隐患常态化排查督办、定期通报“清零”机制。全省“两客一危”车辆检验率、报废率、违法处理率均达100%。全省完成变型拖拉机和小学生非专用校车的淘汰工作，推动57座以上大客车、卧铺客车、行经四级及以下公路农村站立式公交逐步退出营运，督促非营运大客车隐患“三率”清零。2020年7月1日，浙江颁布实施电动自行车管理地方法规，进一步规范电动自行车管理。截至目前，全省淘汰备案非标电动自行车192.8万辆，对符合要求的电动自行车一律实行“号牌合一”登记。浙江深入实施公路安全防护提升工程，对公路路口和混合交通路段采取“应隔尽隔”“应封尽封”等措施。近3年来，共整治省级挂牌事故多发点段356处，封闭公路路口7000余个，增加防撞护栏和机非隔离设施6600多公里，改造高速公路老旧护栏4100公里（单边单侧）。经综合施策，全省公路路口事故死亡人数同比前3年减少693人。

三是深化路面秩序严管严治。浙江交管部门紧盯各类易肇事致祸重点交通违法行为，持续开展“一盔一带”、酒后驾驶、公路“双违”、开车打手机等专项治理行动。在今年开展的夏季道路交通安全集中整治“百日行动”中，仅一个月就查处各类交通违法438万余起。全省公安交警坚持不懈开展节假日和周末酒驾整治统一行动，近3年共查处酒驾29.47万起，其中醉驾7.2万起。高速公路违法停车极易引发次生恶性事故，3年来共查处高速公路违法停车10.5万起，“车靠边、人撤离、即报警”九字警句工作经验被公安部向全国

推广。针对2020年“6·13”温岭槽罐车爆炸事故暴露出的问题，全省部署开展了为期一年半的危化品道路运输安全“铁拳”整治行动，出台9项常态严管措施，期间共查获危化品运输车辆各类交通违法行为5.18万起，查办危化品违法运输案件174起，采取刑事强制措施56人、治安拘留68人。涉及危化品运输车辆事故同比减少609起，下降42.44%。

四是实施交通安全精准宣教。全省公安交管部门联合省委宣传部、省文明办、省教育厅等单位，成立“大学生宣讲团”，深入农村地区开展交通安全宣教。连续16年会同省文明办、省广电集团等单位举办全省巡回宣传月大型公益活动，2022年开始对全省11个地市、100个乡镇、16大交通枢纽进行网络直播，推进“礼让斑马线”文明意识从中心城市走向乡镇村社。大力培育社会力量，依托交治站、“三堂一站”（学堂、文化礼堂、宗教礼堂、红色驿站）等对“一老一小”、快递外卖骑手、农村农民等重点群体开展分类精准宣教。充分运用“浙江交警”等新媒体平台矩阵，常态开展“五大曝光”行动。3年来，全省开展“五进”宣传活动500余万场，开展满分教育38.86万余人次、大中型客货车驾驶证审验教育122.7万余人次。

**本刊记者：**强化科技应用是缓解警力不足的有效途径，浙江交管部门怎样做强科技兴警？

**王刚：**按照浙江省委省政府数字化改革和公安厅党委科技建设总体部署，全省制订并实施了公安交管科技建设三年规划。

在技术层面，围绕打造省级公安交管“数字驾驶舱”，完成公安交通管理综合应用平台、互联网综合服务平台的省级数据集中，归集清理机动车、驾驶人、交通违法、事故等9大类207亿条数据，并实现与交通、



教育、气象、市场监管等部门数据共享，夯实数字交管基座。积极探索“情指勤舆”一体化实战运行机制，以省公安厅名义下发《关于构建浙江公安交管现代警务体系的指导意见》，制定《交警中队数字警务室建设指导意见》，在全省481个中队建成数字警务室，建成率达83.5%。

在省委政法委“数字法治”——“浙警智治”大框架下建立浙江交管“安行浙江”子场景，杭州“交安码”、丽水“农道安”、绍兴“越安行”、湖州“途安在线”、嘉兴“畅行码”等数字化应用成效得到群众充分肯定。

依托社会治安防控和道路交通安全防控体系，实现对高风险车辆的触网预警、全程联控和多点拦截。强化对客车非法营运、危化品车违法运输、严重超限超载、疲劳驾驶、失驾毒驾酒驾等高危车辆、人员研判模型建设，精准识别风险，及时落地查控。

加强数字处突能力，充分运用数字化手段，推动人、车、路、气象、环境、管理救援力量等要素一平台汇聚、一张图展示、一体化指挥，重点围绕危化品泄漏、隧道起火和涉及多车、大客车事故等典型场景，建立完善处置预案，提升科学高效处置能力。

**本刊记者：**浙江交管局如何推进“放管服”改革，持续释放惠民红利？

**王刚：**车驾管业务是老百姓到政府部门办事的高频事项。针对车辆检测站存在的环境不佳、检测时间长、服务态度差及“黄牛”扰民等突出问题，2020年浙江省公安厅牵头省级有关部门，深入开展车辆检验“一件事”集成改革。2021年“一件事”集成改革被省政府列为十大“民生实事”之首强力推进，并纳入浙江数字化改革项目。目前，全省400余家车辆检测站已完成改造提升，并实现“交钥匙”“一窗办”“容缺办”“预约办”等便民举措。改革后，私家车平均检测时间缩短2/3左右，每年惠及860万车主，浙江政务服务“浙里办”App上群众好评率达到99%以上。

为拓展车驾管服务网点数量，全省公安交警车管系统共设置了跨治安、出入境警种业务的“一窗通办”网点370个、窗口493个，配置车驾管自助服务机等1100余台，布设社会服务网点5756个。同时，深化推进公安交管数字化改革，全面推广交管业务“网上办”“掌上办”，5年来共办理网上车驾管业务1.23亿笔。在浙江省政府先后组织的五次“最多跑一次”改革第三方民意测评中，车驾管事项的实现率、满意率均位居前列。车辆检验“一件事”集成改革被评为2020年全省改革创新最佳实践案例、2021年度浙江省改革突破奖银奖。下一步，交管局将联合省市场监管局等四厅局深入实施车检“一件事”集成改革19项措施，升级打造车检改革2.0版。

此外，浙江交管局高标准落实公安部“放管服”改革举措，做好公安部交管便民措施的试点工作，先后实施公安部交管便民措施75项，承担了机动车检验标志电子化、交强险信息在线核查、车辆购置税联网核查、二手车异地交易登记、警邮合作等12项试点任务，为全国“放管服”改革提供了丰富的浙江元素。目前，全省已有车驾管业务社会化服务网点5965个，其中警邮网点业务量每年达140余万笔，居全国第一。



# 《平面交叉路口的规划与设计》连载(二十四)

## 第七章 转角处理与转向车道(十)

文 | 徐耀赐

(上接 2022 年第 7 期)

### 2. 美国得州的简易算法

美国得州运输厅的道路设计手册, 关于左转向专用车道最小储车长度的简易计算方法, 如式 7-1 所示:

$$L = (V/N)(2)(S) \quad 7-1$$

式中:

$L$  = 储车长度 (m)。

$V$  = 每小时的左转向车流量 (vph)。

$N$  = 信号配时每小时周期数, 如以每两分钟为一周期, 则  $N=30$ 。

$2$  = 针对干线道路的放大系数, 如为集散道路, 可稍降而采用 1.8。

$S$  = 储车道上, 等候车辆的平均长度, 含两车的平均间距, 如表 7.1 所示, 必须考虑到卡车存在的比例。

表 7.1 储车长度的平均车辆长度

卡车比例%	S (m)
<5	7.6
5-9	9.1
10-14	10.7
15-19	12.2

表 7.2 所示为美国得州道路设计手册, 针对城市干线道路, 单左转向专用车道, 不同的主线设计速度及其相对应的减速长度、渐变长度建议值。由此可清楚看出, 主线道路设计速度越高, 左转向专用车道上应具备的减速长度必越长。渐变段只有 15m 与 30m 两种。最短储

车长度 30m, 与 AASHTO 绿皮书的建议值相同。

表 7.2 设计速度与对应的减速、渐变段长度—城市道路

主线设计速度 km/h	减速长度 m	渐变段长度 m	最短储车长度, m	
			信号 控制路口	无信号 控制路口
50	50	15	30	30
60	65	15	30	30
70	85	30	30	30
80	105	30	30	30
90	130	30	30	30

表 7.2 所示的左转向专用车道减速长度是基于 15km/h 的速差 (即车辆进入左转向专用车道渐变段时的车辆运行速度与直行车辆运行速度的差异), 表 7.3 所示为 15km/h、20km/h、25km/h 速差时的左转向专用车道减速长度值比较。针对主线道路同一设计速度时, 速差越大, 减速长度必越短, 其关键在于减速率。

表 7.3 不同速差条件下的减速长度 (m)

主线设计速度 km/h	速差, km/h		
	15	20	25
50	50	40	35
60	65	60	50
70	85	75	65
80	105	95	85
90	130	115	105

针对车辆由较高速运行至较低速时, 道路交通工程规划设计者应特别留意, 凡道路工程设施造成驾驶人必须急刹, 其背后存在安全隐患, 故各道路交通设计

相关细节应确保车辆驾驶人可以从容减速。一般而言，道路交通工程界公认，驾驶人可从容操作的减速率约  $3.4 \sim 3.8\text{m/s}^2$ 。

### 7.7.6.6 渐变段

如本章 7.7.2.2 节所述，有实体结构中央分向设施的左转向专用车道可分为两种，即直折渐变式左转向专用车道与圆曲线渐变式左转向专用车道。图 7-1 所示为 AASHTO 绿皮书针对左转向专用车道渐变段的设计思维示意图，可清楚看出，渐变段长度是左转向专用车道总长 (F+T) 中减速长度的一部分。

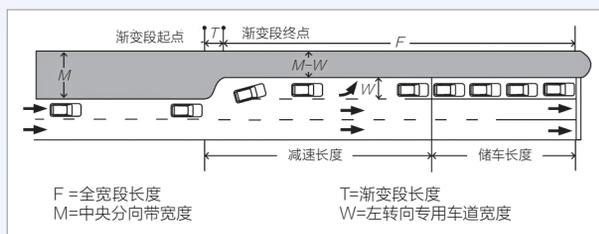


图7-1 左转向专用车道渐变段的设计思维

渐变段的渐变率为左转向专用车道行车方向与横向的长度比，即  $T/W$  值。主线设计速度越高，则  $T/W$  值应越大，若设置较大的  $T/W$  值，则车辆驶入渐变段的困难度也越低。依 AASHTO 绿皮书的建议，左转向专用车道渐变段的  $T/W$  值通常介于 8:1 与 15:1 之间。但道路交通工程规划设计者必须注意， $T/W$  值较大时，驾驶者极易通过较轻微的驾驶动作改变（微左转方向盘）便可由直行车道轻易进入渐变段，因此，有部分欲直行的车辆可能会误入左转向专用车道，尤其当左转向专用车道位于平曲线路段时，此种误入情况较易发生。

左转向专用车道的总长度有两段距离组成，即依据行车方向，左转向专用车道上游端的减速长度与下游端至停止线的储车长度，而且渐变段长度应计入在减速长度之内。道路交通工程规划设计者须注意下列重点：

1. 左转向专用车道规划设计时，渐变段起点即是减

速长度的起点，这是规划设计者必须依循的准则。

2. 实务上，由直行车道进入左转向专用车道时，最初始的刹车点不见得位于渐变段起点。由于某些驾驶人可能在渐变段上游的直行车道某一点已开始刹车，所以，初始刹车点的确切位置因驾驶人而异，但将渐变段起点定为减速长度的起点是较为保守的举措。

道路交通工程规划设计实务上，有两种方法可用来决定渐变段长度。

方法一：选用某一个 8:1 至 15:1 间的渐变率，由左转向专用车道宽度便可推算得知渐变段长度 (T)，然后再利用减速长度 ( $L_d$ ) 值，则全宽段减速长度 ( $L_{fwd}$ ，即渐变段终点至减速长度终点) 便可轻易得知。如图 7-2 与式 7-2 所示。

$$L_{fwd} = L_d - T \quad 7-2$$

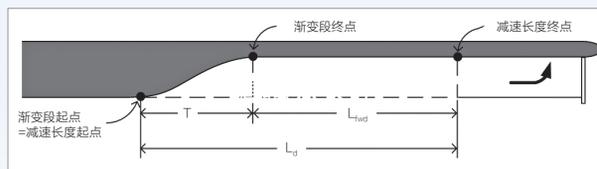


图7-2 渐变段长度与全宽度减速长度示意

方法二：先依主线设计速度选取某一全宽段减速长度 ( $L_{fwd}$ )，该长度应小于前述表 7.2（见于 2022 年第 6 期 P35）的值，然后再利用此值减之，可得到渐变段的长度，依此检验渐变段的斜率是否介于 8:1 与 15:1。必须注意的是，渐变段斜率只与渐变段的长宽比例有关，与渐变段结构表面造型无关。

左转向专用车道的渐变段长度应如何确定，这可能见仁见智。但在道路交通工程界普遍认可的是，在城市地区，渐变段长度短比较符合驾驶任务理论，其主因在于较短的渐变段给驾驶人极为明确的告知，前方某处即为左转向专用车道，欲左转向的驾驶人可提早得到预警。此外，城市地区的车辆运行速度比高、快速公路明显低许多，故较短长度的渐变段不至于增加驾驶人的驾



驶负荷度。在左转向专用车道总长固定的前提下，较短的渐变段长度等同于全宽段减速车道长度，遇左转向车辆必须停等的情况下，可停等车辆数相对较多。

AASHTO 绿皮书指出，在城市或左转向车流量明显较高的地区，道路交通工程界已有共识，即针对单左转向专用车道，渐变段最短长度可采用15m，而针对双左转向专用车道，30m 适合作为渐变段最短长度。

### 7.7.6.7 中分带开口

车辆由直行车道进入左转向专用车道的左转向运行至横向道路为一个连续驾驶过程，故左转向专用车道长度内不可有任何开口，如图 7-3 所示，开口处的速差现象易形成安全隐患，与道路交通工程设计原理相违背。

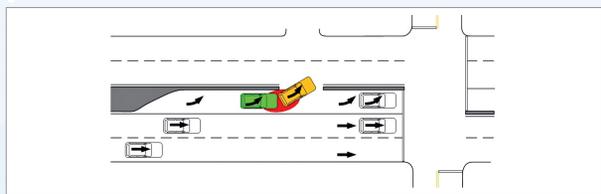


图7-3 左转向专用车道的错误开口示例

图 7-4 所示的概念与图 7-3 雷同，由于车辆由直行车道进入渐变段，再驶入右转向专用车道至停止线处右转向，此为一连续过程，所以，右转向专用车道长度内绝不可有任何接入存在。当中分带设施内同时有开口时，则此处更易形成安全隐患，且于此开口或接入口转向的各车辆对主线车流运行效率的影响极为负面。

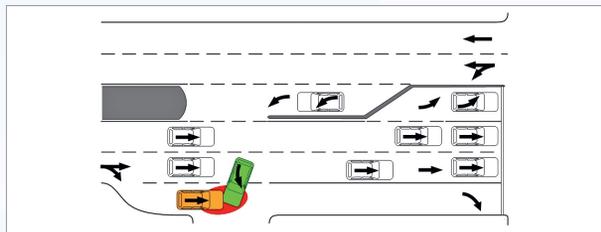


图7-4 右转向专用车道长度内的错误接入示例

综合前述，道路交通工程规划设计者必须清楚了解，不论左、右转向专用车道长度范围内，绝不可有任何横向（与专用车道长度方向比较）车辆进出，不容许

有任何开口、接入存在。

### 7.7.6.8 既有左转向专用车道的改建

针对既有左转向专用车道，经长期现场的交通数据调查，如有迹证表明既有左转向专用车道不足，则可透过工程改造方式，将既有左转向专用车道延长。图 7-5 所示为 AASHTO 绿皮书建议，针对无信号控制交叉路口左转向专用车道的常用方法。以 2 分钟为一周期，检查左转向储车长度内停等的车辆数，以图 7-5 所示，其失败率达 40%。调查次数越多，且失败率增高的频率越大，代表此左转向专用车道可能有改建的需求，应进一步进行工程研究。工程研究含传统道路与交通工程的所有内涵，因此，进行工程研究时，必须将该平面交叉路口作整体性思考。

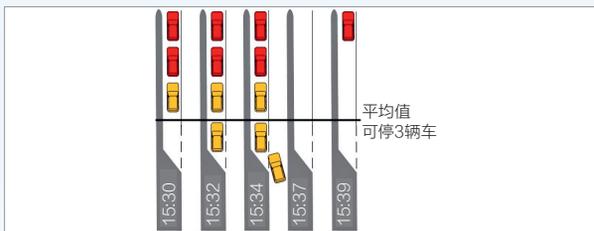


图7-5 无信号控制交叉路口，左转向储车长度检验

长期观察左转向专用车道能否正常发挥功能时，需重点观察标靶区，如图 7-6 所示，主因是标靶区的所有车流会同时影响主线车流与左转向车流的运行效率。

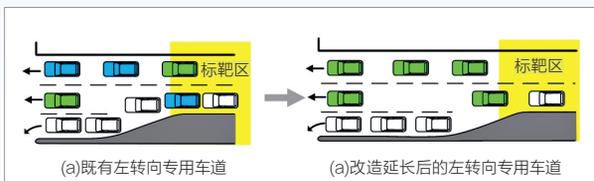


图7-6 将左转向专用车道长度延长的效果示意

### 7.7.6.9 左转向专用车道的需求准则

平面交叉路口规划设计中，究竟哪种特性的平面交叉路口可能有或绝对有布设左转向专用车道的需求，此逻辑思维值得思索。总体而言，面对下列情况时，道路交通工程规划设计者应深入思索，此处必须布设

左转向专用车道的可能性极高，即从道路交通功能位阶的角度来看，凡干线型道路（主、次干线道路）形成的大型尺寸信号控制平面交叉路口，尤其在城市地区，应深入思考左转向专用车道的需求。针对某中型尺寸平面交叉路口，直行、右转向、左转向，三者车流量相互比较，左转向车流量比例明显较大时，此时代表左转向车流为主控型车流。此种情况下，左转向专用车道的需求性极高。

图7-7是AASHTO绿皮书根据NCHRP 780的研究，针对城市地区、主干道无信号控制、支路以“停”控制情况下，主线是否必须布设左转向专用车道的需求判定准则。

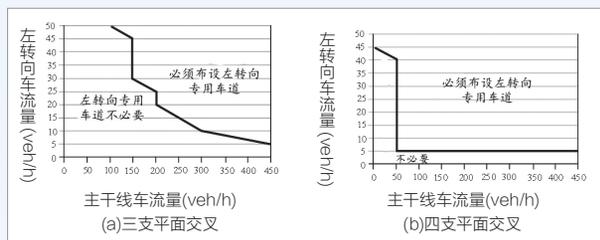


图7-7 城市地区、主干道道路，左转向专用车道的需求判定准则

图7-8为AASHTO绿皮书的建议，对象为乡区双车道主路，双车道意指双向各一车道，三支或四支平面交叉的无信号控制路口，作为判定是否布设侧偏车道与左转向专用车道的判定准则。侧偏车道针对三支交叉路口的转向车流移转具有极大的帮助，图7-9所示即是典型的三支交叉路口侧偏车道。

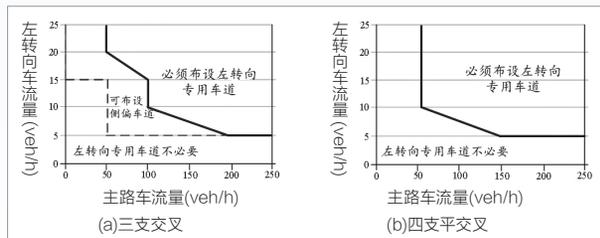


图7-8 乡区、无信号控制路口、主路布设左转向专用车道的判定基准

侧偏车道通常较适用于双车道无信号控制三支平面交叉路口，其主要目的在于避免直行车流因前方有欲左

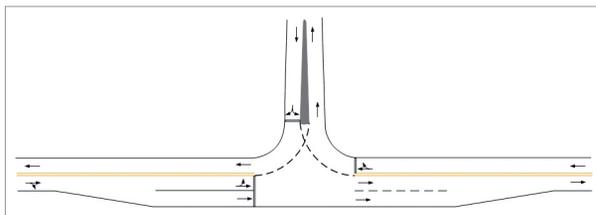


图7-9 典型的侧偏车道

转向车流暂时停滞而阻滞，且通常仅用于乡区，不宜用于土地单价较高的城市地区。

图7-10所示是AASHTO绿皮书的建议，对象是乡区、四车道公路、三支或四支无信号控制平面交叉路口，可作为是否布设左转向专用车道的判定基准。图7-9的侧偏车道不适用于四车道道路。

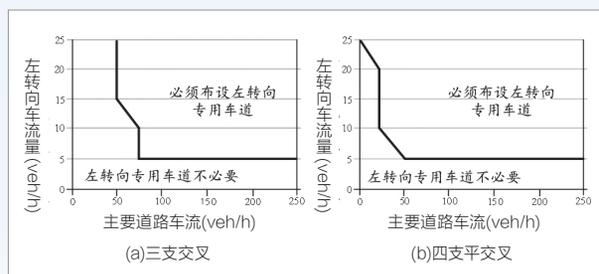


图7-10 乡区四车道、无信号控制路口，左转向专用车道需求判定准则

针对信号控制交叉路口，美国TRB HCM建议，在下列情况下，左转向专用车道必须考虑：

1. 凡信号配时计划中，有左转保护相位，必须有相对应的左转向专用车道。
2. 当左转向车流超过100veh/h，应深入思考单左转向专用车道的必要性。
3. 当左转向车流量超过300veh/h，应深入评估双左转向专用车道的必要性。

任何转向车道规划设计时，相关标志、标线的交通控制配套不可忽视，道路交通工程规划设计者应有清楚认知，AASHTO绿皮书的建议必有可参考的价值存在，但不见得全然套用至任何地区，因交通情境可能依地区特性不同而差异甚大。



# 虚拟现实技术在中小學生交通安全宣传教育基地中的应用策略研究

文图 | 王政阳

## 【导读】

为提升中小学生的道路交通安全意识，国内多地建设了面对中小学生的交通安全宣传教育基地，通过互动体验，增强学习的获得感。虚拟现实技术能够创建虚拟交通场景，让体验者身临其境般学习，其特征与宣教基地强调的教育体验性正相符合。本文分析了虚拟现实技术在中小學生交通安全宣传教育基地中的应用优势，并提出相应策略，为中小學生交通安全宣传教育基地的长效运维提供思路和方法支持。

## 【关键词】

中小學生；交通安全；教育基地；虚拟现实；应用策略

## 【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资助项目  
(111041000000180001220602)

中小學生交通安全宣传教育基地（以下简称宣教基地）是开展交通安全宣传教育的重要场所和阵地，但宣教基地教育内容与课堂教育、网络教育相混杂，教育设备和形式体验性不强，受教學生学习获得感不高等问题和弊端一直制约着宣教基地的推广与发展。虚拟现实技术（Virtual Reality，简称VR）能够根据需要创设还原度高、仿真性强的虚拟空间，通过交互形式引导受众沉浸其中，更好地体现宣教基地的体验教育属性，为提升宣教基地的教育有效性提供助力和支撑。本文从虚拟现实技术的概念和特征入手，分析虚拟现实技术在中小學生交通安全宣传教育基地中应用的优势，从应用理念、教育形式、教育内容和运维保障等方面提出虚拟现实技术的基地应用策略。

## 一、虚拟现实技术的含义及特征

### （一）虚拟现实技术的含义

虚拟现实技术是一种虚拟空间创建技术，能够利用计算机软硬件模拟创建一个与现实世界高度相似或超越现实世界的交互式三维空间，参与者可以在空间中亲身感受高精度的场景和模型、通过传感设备来完成与虚拟空间的交互，从视觉、听觉、触觉等多感官接受虚拟空间的反馈。目前，虚拟现实技术已经在教育、医学、设计等多个行业和领域得到了推广和应用。

### （二）虚拟现实技术的特征

一是沉浸性。虚拟现实技术能够以现实世界为基础，通过场景搭建、模型构建等创造一个还原度和仿真度高的虚拟空间，参与者可以完全沉浸于其中，获得与真实世界高度相似的体验与感受。相较于单纯的文字、



# 关于酒检仪与执法记录仪联动实现智能化执法的研究

文图 | 张江涛

## 【导读】

酒精检测仪是交警排查酒驾违法的必备仪器，执法记录仪能够对整个酒检过程进行视音频取证，但目前二者尚无法实现自动关联。为此，本文提出一种通过酒检仪与执法记录仪联动实现智能化执法的系统架构。

## 【关键词】

酒精检测仪；执法记录仪；联动执法

## 【基金项目】

国家重点研发计划重点专项“社会安全事件智能监测与预警关键技术及装备”（项目编号：2018YFC0807500）；深圳市发展改革委战略性新兴产业发展专项资金“基于移动互联网的可穿戴智能执法设备关键技术与产品研发及系统应用”（项目编号：F-2019-Z99-502115）

酒后驾车是引发交通事故的重要原因，公安交通管理部门对酒驾违法行为始终保持高压严打态势。在排查酒后驾车的过程中，呼气式酒精检测仪（以下简称酒检仪）与酒精快排棒（以下简称快排棒）是交警进行酒驾醉驾判定必不可少的执法装备，同时，使用执法记录仪进行现场执法视音频取证也是公安部明确规定的。因此，如果能够将两项业务进行自动关联，则可以实现执法与取证的同步进行，确保获得视音频以及酒检数据的准确关联，增强证据链完整性，也能够有效避免人员手工匹配，减轻执法人员劳动负荷，提高执法效率。本文分析了交警执勤执法过程中酒检仪和执法记录仪的使用场景、存在的问题和挑战，以及关联使用的需求和必要性，并提出了通过二者联动，实现智能化执法的系统框架和关联方法。

## 一、酒检仪和执法记录仪发展现状及执法需求

酒检仪与快排棒是交警排查酒驾违法的必要装备。一般来说，在检测时先通过快排棒进行定性判断，如果发现驾驶人饮酒，则用酒检仪进行定量检测。酒检仪可以量化测试出每一百毫升呼出气体中的酒精含量，从而判定被检测人员是酒驾还是醉驾。快排棒轻便、便宜，一般配置数量比较多。而酒检仪属于精密仪器，价格较贵，一般配置较少。通常情况下，一个酒检仪和多个酒检棒配合使用。随着技术发展，酒检仪具备了WIFI/4G/5G传输功能，可以把检测数据和判定信息及时上传到管理平台。

执法记录仪除具备视音频摄录取证的基本功能外，越来越多的执法记录仪还可以通过WIFI/4G/5G传输与平台实时通讯。实时视音频数



# 关于新时期道路交通安全管理若干问题的思考(上)

文图 | 巩建国

进入新时代,我国经济社会发展态势正在发生深刻变革,高质量发展成为新的发展理念和方向,既对道路交通安全管理的要素变革产生积极影响,也对道路交通安全管理模式提出新的更高要求。为此,有必要立足道路交通安全发展的现状基础,研究新时期道路交通安全管理内因要素和外因环境的主要变化,坚持高质量发展路径,探讨道路交通安全主要难题的治理对策。

## 一、道路交通安全要素的新变化与旧问题

### (一) 交通要素的新趋势

交通管理要素的变革是道路交通安全发展变化的内因,对制定道路交通安全战略策略具有关键性作用。新时期,交通管理要素的变革主要有三个方面:

一是高度机动化。随着居民收入水平持续增长,群众购车能力大幅提升,机动车迅速进入我国家庭,群众考领驾驶证的需求高涨。从总量来看,截至2021年底,全国机动车保有量3.95亿辆,其中汽车保有量达3.02亿辆;驾驶人数量达到4.81亿人,其中汽车驾驶人达4.44亿人。我国机动车和驾驶人总量均居世界第一。从人均水平来看,我国汽车千人保有量超过200辆,每百户家庭汽车保有量为57辆,但与发达国家相比,仍有不少差距。美国、加拿大、澳大利亚等国家千人汽车保有量普遍在700辆以上,德国、

法国等欧盟国家则在500辆以上,日本、韩国等亚洲发达国家保持在400辆以上。从机动化结构来看,我国汽车占机动车比重、汽车驾驶人占机动车驾驶人比重也在不断提升,十年间从43.9%、71.3%提高到了76.4%、92.3%,机动车和驾驶人结构不断优化。可见,我国机动车进程仍有较长的时间和较大的纵深,正处于高度机动化的进程中,并将走向深度机动化的状态,交通安全管理的压力持续增大。

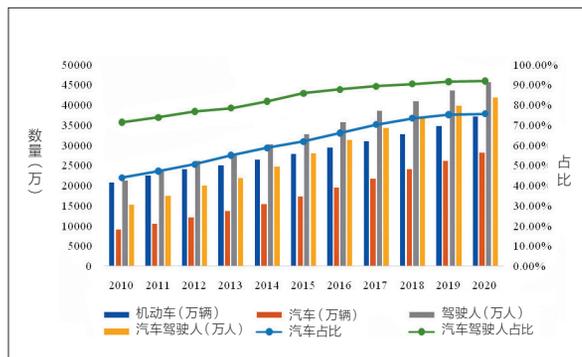


图1 2010-2020年我国机动车保有量和驾驶人数量变化

二是快速老龄化。人口是交通参与者的基本盘。当前,我国正在进入快速老龄化社会,人口老龄化程度进一步加深。第七次全国人口普查数据显示,我国60岁以上人口达到2.64亿人,占比为18.7%;其中65岁以上人口达到1.9亿人,占比为13.5%。相比2010年,60岁以上人口占比上升5.44个百分点,65岁以上人



# “放管服”改革背景下 公安车驾管业务办理情况调研

文 | 穆文浩 石哲宇 应朝阳

随着我国经济社会的快速发展，交通发展迅速、机动车持续增长，截至2022年上半年，我国机动车、驾驶人总量分别达到4.06亿辆和4.92亿人，群众买车上牌、考试领证需求持续高涨，公安车驾管工作面临新的形势和新的挑战。2018以来，公安部按照党中央、国务院要求，陆续推出70余项公安交管“放管服”改革措施，解决了群众办事痛点，提升了服务水平。本文以支撑公安车驾管业务“放管服”改革为目标，对目前我国市县两级车管所的车驾管业务办理现状，特别是“放管服”改革中存在的难点，开展调研，以分析“放管服”改革目前存在的问题症结，以期指导各地结合本地实际，创新服务措施，规范管理机制。

## 一、调研主题

为研究如何处置好设区市、县两级车管所现场办理、自助设备自主办理、社会机构协助办理、网络在线办理等办理模式的关系，协调处置好业务办理和监督管理，本文对我国17个省（市、自治区）46个市的公安车驾管业务办理现状进行了调研，主要通过车驾管业务规范有效下放、社会机构协助办理、自助设备办理、网络在线办理、车驾管业务监督管理等方面展开。

在车驾管业务规范有效下放方面，为研究设区市、

县两级车管所的组织体系及业务架构体系的合理划分，摸清设区市车管所业务下放制约因素等，主要调研内容设定为：设区市车管所下放给县级车管所车驾管业务种类；业务下放给县级车管所要求具备的人员、场地、软硬件设施等条件；县级车管所承接下放的车驾管业务存在的主要问题和困难等。

在社会机构协助办理车驾管业务方面，为摸清4S店、银行、邮政等各类社会机构办理车驾管业务的基本情况，及协助办理车驾管业务的具体条件要求等，主要调研内容设定为：设区市车管所委托社会机构协助办理车驾管业务类型及办理数量、比例；委托社会机构协助办理车驾管业务的主要难点；社会机构需具备的人员、场地、软硬件设施等条件。

在车驾管业务自助设备办理、网络在线办理方面，为摸清车驾管业务“自助办”“网上办”的瓶颈及问题，研究进一步扩大车驾管业务“自助办”“网上办”比例的模式和方法，主要调研内容设定为：设置的车驾管自助设备的类型、数量、地点分布，以及办理的车驾管业务数量、比例等；互联网办理的车驾管业务种类、数量、比例等；车驾管业务自助办理、网络在线办理方面存在的主要问题等。

在车驾管业务监督管理方面，为确保车驾管业务“放得下去、服务得好”，研究大数据背景下的车驾管



# 构建更加安全便利的车驾管业务管理服务体系设想

文图 | 赵德军 韩光清

随着公安交管“放管服”改革持续深入，“马上办、网上办、就近办、一次办”便民利企服务举措稳步推进、成效显著，深受群众喜爱、广获社会好评，但当前车驾管业务管理服务模式尚存在不足，服务效能很难有效体现。为切实提升群众办理车驾管业务的安全感、体验感和满意度，本文通过分析当前车驾管业务办理存在的问题，结合相关政策调整、科技发展现状及群众诉求，借助人证比对、联网核查、智慧导办等先进技术，对构建群众足不出户、全程网办的“免提交、零接触”式更加安全便利的车驾管业务管理服务体系提出建设思路。

## 一、当前车驾管业务办理模式存在的问题

(一) 网办范围亟需拓展。目前，公安部互联网交通安全综合服务管理平台提供网办的车驾管业务共有15项，不足全部业务种类的三分之一，多为简捷的补换领牌证业务。而由于网办业务需要群众支付邮寄费用，加上业务范围受限，致使平台效能未能得到充分发挥。因此，公安交管部门应进一步提升和拓展网办业务的种类和范围，将机动车所有人和驾驶人姓名(名称)变更、证号(限自然升位)变更、地址变更备案、机动车(解)抵押登记等不需要查验车辆的车驾管业务，以及恢复驾驶资格、异地分科目考试等

考试业务列入网办业务范围。

(二) 咨询反映居高不下。由于车驾管业务的复杂性和政策变化，群众通过拨打12123及其他途径咨询反映车驾管问题较多。虽经各级领导和部门共同努力，咨询反映的问题得到满意答复、投诉信访均被有效化解，但消耗了大量人力物力，也给群众办理车驾管业务带来不便。

(三) 站点管理风险增大。自公安部推行“放管服”改革措施以来，各地公安交管部门不断深化警企、警邮、警医、警法等合作，服务站点建设规模空前，建成的检测场、4S店、旧车交易市场、保险公司、银行、汽车金融、电动自行车销售网点等企业，以及邮局代办、体检医院、法院等各类服务站点众多。但由于人员能力素质参差不齐，增加了管理难度和发生放松标准、违规办理业务的风险。

(四) 科技水平有待提高。各项监管系统自动预警报警功能有待开发，仍存在人为操作或疏忽大意的风险；除购置税、车船税、交强险、体检信息、部队驾驶证外其他事项的联网核查尚未实现；档案电子化应用未全面实现；网办业务范围受限造成同类业务网办率不高，大厅工作量居高不下、群众排队等候时间较长；“交管12123”账号被盗用违规办理业务的情况时有发生；使用伪造证件、虚假资料等违规办理车驾



# 关于优化农村道路交通安全管理的对策建议

文 | 刘荣 张毅超 赵阳

近年来，随着经济社会的快速发展，特别是城乡一体化建设的持续推进，城乡之间“双向流通”的需求不断加强，农村地区的出行方式、农民群众的出行习惯、农村道路的安全风险发生了很大变化，给农村道路交通安全管理带来许多新的挑战。如何应对这些新变化、新挑战，既需要各级公安交管部门把功夫下在平常，“自下而上”地总结积累好经验、好做法，也需要从顶层设计上系统把握、完善思路，为不断优化管理方式、手段，提供更多、更加具体的政策法规和理论支持。本文结合现行政策法规、各地管理经验，从理论研究的角度，对如何解决农村道路交通安全“谁来管、管哪些、怎么干”三个问题进行讨论，供参考。

## 一、以政府为主导，压紧压实各方责任

按照交通运输部《农村公路建设管理办法》的规定，农村公路主要包括县道、乡道、村道。但考虑到普通国省干线公路穿村过镇路段较多，实际管理中，农村道路应该将农村地区除高速公路以外的所有公路交通安全管理工作进行整体设计、通盘考虑。同时，由于农业机械管理的特殊性，与城市建成区道路管理相比，农村道路交通的构成要素更为复杂，涉及到的相关主体更多，因此，规范农村道路交通安全管理，首先要解决好“谁来管”的问题。

目前，《安全生产法》《道路交通安全法》《公路法》《地方党政领导干部安全生产责任规定》《农村公路建设管理办法》等法律法规，以及重庆、贵州、云南、新疆、山西、江苏等地关于农村道路交通安全工作的政策性文件，都对农村道路交通安全管理工作作了规范，指出各级党委政府是落实农村道路交通安全管理的“第一责任人”。为进一步压紧压实农村道路交通安全管理各方责任，在解决“谁来管”问题的同时，还应配套做好以下三方面工作：

一是明确基本原则。《地方党政领导干部安全生产责任规定》通过党内法规的形式，首次明确了各级领导干部，特别是党政“一把手”在落实安全生产工作上的责任，其中规定的“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责，坚持管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”是做好农村道路交通安全管理的基本原则，也为进一步完善农村道路交通安全管理体系勾画了框架。

二是完善管理机制。农村道路交通管理主要涉及县、乡两级党委政府，应急管理、农业农村、交通运输、公安交管等部门，既有地方党委政府的属地管理，也存在行业部门的业务指导。从各地实践看，把农村道路交通安全管理工作融入到现有的安全生产管理体系当中，充分发挥安全生产委员会或道路交通安全工



# 无人机在高速公路交通应急指挥中的应用研究

文 | 支野 王杨谨 田勇

近年来,随着无人驾驶航空器(以下简称无人机)行业的快速发展,无人机在交管领域应用日益广泛。2020年公安部《关于进一步加强警用航空工作的意见》中提出要加强警用无人机应用,提高协同能力。对此,公安部交通管理局高度重视,《公安交通管理科技发展规划(2021-2023年)》中多处提到要加强推广无人机智能化应用。各地交管部门也积极开展了无人机应用探索,目前主要在交通事故处理、路面巡逻、警示宣传等方面应用较多。但是面向高速公路交通应急监测指挥场景,各地多凭主观判断开展无人机调度作业,过分依赖飞手能力开展现场监测,缺乏科学、统一的技术标准、操作规程,存在“不会用、不想用、不敢用”等问题。本文结合《高速公路交通应急管理程序规定》内容,介绍无人机在高速公路交通应急指挥场景中的启用条件、监测任务内容,并提出无人机型建议等,以供各地公安交管部门参考借鉴。

## 一、无人机启用条件

当高速公路发生道路交通应急事件后,出现以下情况时,宜启用无人机辅助开展高速公路交通应急调度监测任务:1.事件发生现场无监控探头或监控探头损坏造成现场画面无法查看,需要无人机提供现场画面直播或回放等;2.由于自然灾害、地形复杂、交通

阻塞等因素导致处置民警无法及时到达现场,需要无人机第一时间抵达现场,采集现场基本情况;3.道路交通应急事件发生后,现场有危化品、易燃易爆等物质,事故车辆爆炸燃烧造成二次伤害等恶劣环境,民警无法进入现场处置救援,需要无人机掌握现场实况,研判伤害程度等情况;4.道路交通应急事件发生后,报警人对现场地理位置、车辆停放位置、应急事件描述不清,需要无人机搜索现场位置、定位现场车辆、确定应急事件响应等级等。

## 二、无人机监测任务内容

当高速公路发生道路交通应急事件后,交管部门决定派出无人机开展监测任务时,无人机可辅助做好以下五方面内容:1.利用无人机可以监测应急事件影响范围(道路影响的起止点),根据道路中断造成车辆滞留的影响范围和严重程度,辅助判定高速公路交通应急响应等级、划定警戒区范围等;2.利用无人机音视频传输系统,可实时监测现场车辆、人员、道路情况以及道路交通应急事件上下游道路交通态势、周边地理环境等情况,辅助交管部门对事件的处置时间和可能造成的影响及时作出研判;3.利用无人机灵活机动等特点,可实时监测应急车道通行情况,通过喊话器、爆闪灯等载荷辅助引导医疗、施救等车



# 基于“SOCM”的龙江交通安全教育体系构建研究

文图 | 何永明 张文会 程国柱

近几年来，随着黑龙江省公路里程和机动车保有量的快速增长，道路交通事故总量和事故率一直居高不下。交通事故频发，除了冬季寒冷漫长、路面湿滑等客观原因，还包括交通参与者安全知识匮乏等主观因素。为了巩固交通安全教育成果，进一步降低交通事故数量，本文梳理了国内外交通安全教育体系研究现状与趋势，以构建基于“SOCM”的龙江交通安全教育体系为例，探讨建立交通安全教育体系对提高交通参与者安全意识，减少道路交通事故的重要意义，供参考。

## 一、国内外交通安全教育研究的现状与趋势

面对国内严峻的交通安全形势，我国学者分析了交通安全教育存在的问题，针对不同的对象，研究了交通安全教育的方式和内容，为我国交通安全教育体系的建立起到了举足轻重的作用。如公安部道路交通安全研究中心宣传教育研究员李君以低年级学生为对象，研究了在全社会建立教育主导、部门协作、社会广泛参与的交通安全教育长效机制，构建了学校、社区和家庭三位一体的交通安全教育体系；河南工业大学机电工程学院高级工程师贾振华利用大学教育特征、优势和资源，在大学建立了道路交通安全素质教育体系。

国外早期的道路交通教育和宣传工作主要通过报刊、传单、广播等传递信息，内容简单，形式单一。

到20世纪中期，为减少道路交通事故的伤亡人数，英国、加拿大、美国等相继出台了安全带法、头盔法等，同时开展大规模的交通安全法律法规和交通安全常识教育和宣传，重点针对酒后驾驶、超速、安全带等交通违法行为。经过半个多世纪的发展，各国相继建立了比较完善的交通安全教育体系。

## 二、“SOCM”体系的研究方法和内容框架

本文研究的是构建包含教育主体（Subject）、教育对象（Object）、教育内容（Content）和教育方式

表1 采用的研究方法

序号	研究内容	研究方法与实验手段
1	构建“SOCM”交通安全教育体系	1.专家会议法：邀请专家通过会议论证，确定总体框架；2.德尔菲法：通过调查专家和政府主管部门意见，分析确定各部分组成内容。
2	交通安全教育主体及其责任划分	1.调查分析法：在调查现有交通安全教育主体的基础上，确定新的交通安全教育主体；2.专家会议法：邀请主体单位领导和专家讨论确定各个主体的责任划分；3.定性分析法：考核教育主体责任落实情况。
3	交通安全教育对象及其特点分析	1.调查分析法：调查了解教育对象的性别、年龄、职业和参与交通活动的特点；2.实验分析法：通过眼动仪、生理测试仪和心理测试仪等获取安全教育对象的生理、心理特性；3.定量分析法：评价交通安全教育体系取得的效果。
4	交通安全教育内容选择	1.相关分析法：通过调查教育对象的职业和参与交通活动的特点，按照交通活动相关性将教育对象分级，根据分级选择相关学习内容；2.定量分析法：评价教育内容选择的合理性。
5	交通安全教育方式创新	1.调查分析法：掌握现有交通安全教育的方式及其利弊；2.头脑风暴法：分析各种教育方式适合的教育内容和教育对象；3.情景分析法：设置不同的场景，提高教育效果。



# 开展夏季违法专项整治 全力稳定道路交通安全形势

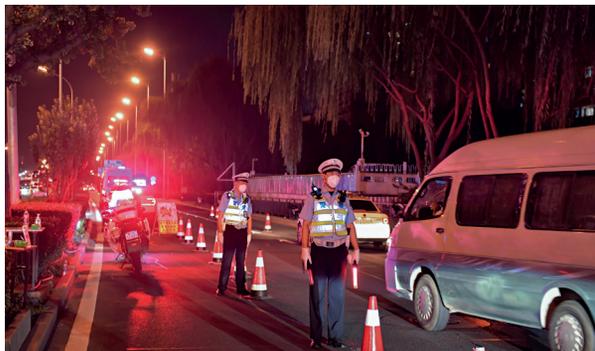
编者按：自公安部交通管理局部署开展夏季突出交通违法行为专项整治“百日行动”以来，各地公安交管部门紧紧围绕酒驾醉驾整治、公路易肇事肇祸违法整治以及农村交通安全宣传大教育，加强组织研判，狠抓责任落实，强化巡防管控，推动协同共治，全力以赴除隐患防风险，坚决维护道路交通安全形势稳定。本期交管视点刊发北京、江苏、湖南、新疆公安交管部门扎实开展“百日行动”有益经验，供借鉴。

## 北京：精准查缉“高风险车辆”

为贯彻落实公安部交通管理局关于夏季突出违法专项整治“百日行动”系列部署要求，消除路面风险隐患，北京市公安局公安交通管理局组织开展“高风险车辆”整治专项行动，深入排查不验车、不报废、不处理违法等“带病”上路车辆，分析违法规律，扩线深挖线索、精准研判查缉、依法高限打击，全面净化道路交通安全环境。

北京交管局成立由市公安局分管领导总负责的领导小组，建立“挂牌督战、融合执法、考评推动”运行机制，采取研判会商、阶段讲评、现场督战等形式，全面掌握各项工作进展；各业务部门和交通支（大）队落实“一把手”负责制，构建互为支撑、条线清晰的组织框架。全市各交通支（大）队按照统一部署，结合辖区特点细化方案措施，组织精干力量全力开展执法打击。为确保专项行动落地见效，北京交管局成立督导组，定期开展督导检查，督促各项措施落实，并建立即时通报战果机制，每日两次通报有关专项行动进展和典型案例。

依托交通管理大数据分析研判平台、公安交通管理综合应用平台等科技系统，北京交管局全面整合卡口流量监测、非现场执法图片、现场核查核录、群众举报等数据，分析确定违法未处理车辆轨迹。以“短时违法激增”“长期违法未处”车辆为特征，建立重点隐患车辆分析比对数据模型，确定高风险车辆，按照“车、地、人、责”四同步原则，建立工作台账，全部纳入缉查布控系统布控查处。按照“以车查人、以人核车”原则，在现有公安视频资源基础上，关联比对车辆登记、保险信息，以及进京证办理、违法处理、



维修保养等记录，核查确定车辆实际管理人、使用人。

全市各交通支（大）队结合辖区实际和违法车辆特点，分类制定查缉战术，强力推进专项攻坚。东城支队利用警企合作机制，通过ETCP、停简单等停车系统，迅速查获路边停放嫌疑车辆；朝阳支队采取“小兵团”作战模式，警便结合，在车辆经常途经路线点位精准查缉；通州支队依托“社区交警”机制，利用群众举报线索快速查获驾驶人；门头沟支队依托公安交通管理综合应用平台深挖拓线追踪，迅速锁定已更换车辆的实际驾驶人。各交通支（大）队还采取协同作战融合执法，海淀支队会同属地分局精准研判，快速锁定嫌疑人；昌平支队联合属地分局对嫌疑人开展调查取证，共同突破嫌疑人心理防线，成功将无轨迹车辆查获；房山支队与属地分局合成作战，全警整体布控，扩大了线索来源和攻坚质效；延庆支队与属地分局充分利用进出京检查站信息系统，甄别目标车辆实际驾驶人。此外，北京交管局还研究制定了《关于查处机动车异常交通违法行为执法意见》，从法律适用、事实认定、证据收集和违法处罚等方面细化完善执法要求，切实加强法制支撑保障。（文图 / 北京交警）

未完，完整内容请扫码订阅杂志！



# 山东:雷霆出击 严查酒驾醉驾不松懈

文图 | 耿超 曲俊彦

按照《全省酒驾醉驾违法犯罪行为专项整治行动工作方案》总体安排,结合公安部夏季治安打击整治“百日行动”和公安部交通管理局夏季酒驾醉驾集中整治“百日行动”部署要求,目前山东省公安厅交警总队已在全省组织开展六次酒驾醉驾集中整治统一行动。期间,全省共查处酒驾醉驾违法行为1.23万起,其中醉驾2300余起,战果突出、成效显著,有效震慑了酒驾醉驾违法犯罪行为。

## 加强组织部署 科学选点布警

山东省公安厅交警总队对整治工作实行“挂图作战”工作机制,定期汇总各地工作开展情况,通报各市公安机关主要领导。交警总队专门制定了《全省酒驾醉驾集中整治统一行动督导工作方案》,派出由领导同志带队的16个工作组分赴各地开展督导检查,并参与当地统一行动,同时对整治工作实行“日调度、周通报、月小结”,切实做好组织推进、指导协调、督促落实工作。



交警对过往车辆驾驶人进行酒精检测

各市公安局局长对统一行动亲自进行安排部署,各交警支队成立工作专班,支队长参加统一行动,党委成员分赴各包保县区大队参加统一行动,有力确保统一行动向纵深开展。

为提高查处针对性,各交警支队成立研判小组,利用数据建模和模拟画像,对以往查处的酒驾醉驾人员的姓名、年龄、违法时间、违法路段、家庭住址等信息进行分析,准确研判酒驾醉驾违法犯罪和交通事故规律特点,精准锁定酒驾醉驾高发时段、路段和驾驶群体,并将

查缉点位设置在视线良好、车速平缓、有中心隔离、处于监控范围且增援警力能够快速到达的道路,避开高路基、桥梁、隧道、临水、临崖及急弯、陡坡、视距较差的路段。同时,坚持“城乡一体发力”原则,按照“一区域一方案、一乡镇一点位、一整治一措施”细化工作方案,最大限度织密查控网络。在城区,依托“千警进群”网格勤务,加大对酒店、宾馆、烧烤摊等娱乐休闲场所周边路段的巡逻管控和定点检查力度;在乡镇,联合派出所等采取定点设卡和动态巡逻管控相结合

方式，在乡镇驻地周边主要路口设卡，加强对过往车辆的逐一筛查。针对下半夜路面见警率和酒驾醉驾查处率较低的问题短板，重点加大20时至次日凌晨3时期间的查处力度，严防酒驾醉驾导致的群死群伤事故。

### 规范现场查缉 有效防范风险

山东各级公安交管部门始终坚持规范公正文明执法，严格执行《交通警察和警务辅助人员安全防护规定》，配齐执勤执法装备，切实提高现场防护水平。探索“三区两员”的查缉模式，即“警戒区、查缉区、处置区”+“现场指挥员、安全督导员”工作模式。现场处置严格执行“三个当场”“四个一律”的原则。“三个当场”，即当场询问驾驶人并带回驾驶人制作询问笔录；当场询问举报人、见证人并带回关键证人制作询问笔录；当场检查涉案车辆内部及周围环境并制作检查笔录。“四个一律”，即一律报告值班干部、一律扣押嫌疑人手机、行车记录仪、一律调取卡口记录、一律全程录音录像。另外，还将酒驾醉驾查处安全防护实战训练列为大练兵的重点内容，重点对路口查缉警用装备摆放和夜间安全防护、民警站位等进行培训，提升一线民辅警实战技能水平。

为严防发生意外伤害亡事件，进一步强化应急处置突发情况，交警总队组织实战教官加强对酒驾醉驾查处中常见的弃车逃跑、路口闯卡、拒不下车等情况的研究，并形成《酒驾醉驾阻碍执法常见场景处置方法》。完善涉警舆情应急处置工作预案，按照依法办理、舆论引导、社会面管控“三同步”要求，及时妥善处理涉警舆情；对现场妨碍执行公务、暴力抗法案件，及时固定证据，积极联系派出所快速处置、严厉打击；对于涉嫌饮酒驾驶人拒绝停车或者强行驶离的，通过指挥中心视频追缉、一线民警精准拦截等方式组织拦截查处；对当事人行为失态失控的，迅速带离现场，严防发生负面舆情和关联炒作。

### 加强警种联合 提升查处质效

为最大限度形成多部门、多警种共治合力，打破酒驾醉驾查处中公安交管部门单打独斗的局面，交警、特警、派出所等警种组建联合执法队伍，开展联合整治，做到对酒驾醉驾违法犯罪行为从严震慑、从快处置。机关民警、辅警下沉一线，与交警中队民警实行捆绑执勤，共同参与统一行动，大兵团作战，形成强大阵势。交管部门积极协调卫生健康部门，在执勤点配备抽血检测人员，及时对涉嫌醉驾人员进

行抽血检测。发动并联合代驾服务企业协助警力维护现场秩序，广泛宣传酒后驾驶危害性，并充分利用新媒体平台及时曝光酒驾醉驾违法行为，强化震慑力度、以案说法，呼吁驾驶人增强交通安全意识、法治意识和文明意识。交警总队制作了拒绝酒驾醉驾宣传物料60多万份，协调餐饮娱乐等涉酒场所主管部门及行业企业，在餐桌、电梯、大堂等显眼位置粘贴杜绝酒驾醉驾提示警示标语，目前已覆盖3162家餐饮娱乐场所。

另外，交警总队还建立了“查办分离”工作机制，抽调法制、秩序、事故等部门业务骨干，成立查处醉驾刑事案件工作专班，对查处的酒驾醉驾违法犯罪行为实行统一立案、统一侦查、统一采取强制措施。利用“远程执法办案平台”实现远程联勤工作法，现场执勤民警将违法行为人的联系方式告知远程执法中心，中心民警利用远程平台与违法行为人视频连线，在查看完当事人的身份证、驾驶证、行驶证等原件后告知其办理案件权利义务，制作询问笔录，告知笔录、行政处罚决定书，由违法行为人在手机端进行签名确认，并电子送达。最大限度地排除外界干扰，对酒后驾驶嫌疑人从严从快依法处理，提高查处效率和办案质量。

# 石家庄: 综合施治 破解城市电动车难题

文图 | 李明

石家庄由于人口密度大, 建成区面积小, 长期以来, 市民群众形成了依赖骑车出行的习惯。非法拼装、改装和销售非标、超标电动车(含电动自行车、电动摩托车和低速电动三四轮车)长期存在, 乱停乱放、违规飞线充电随处可见, 闯红灯、逆行、违法载货、抢道抢行等交通违法行为屡见不鲜, 交通秩序混乱, 事故频发。据统计, 石家庄近三年涉及电动车道路交通事故占事故总数的30%, 伤亡人数占交通事故伤亡总数的55.2%, 每年因电动车充电引发的火灾事故近百起, 给城市交通带来严重安全隐患, 严重威胁群众生命财产安全。

为破解城市电动车乱象, 石家庄市委主要领导明确提出综合治理理念, 将电动车综合治理纳入现代化、国际化美丽省会城市建设的总体布局。于2021年11月份启动了综合治理行动, 通过组织发动、宣传引领、源头治理、登记上牌、综合管理及科技赋能等六个方面组合拳, 全覆盖、全链条、全方位集中



骑乘人员头盔佩戴率显著提高

整治电动车领域各种乱象, 形成了政府主导、部门联动、辖区发力、齐抓共管的综合治理格局。据统计, 石家庄市电动自行车登记上牌率超过99%、骑乘人员头盔佩戴率由基本为零提升到95%以上、交通出行守法率显著提高; 涉电动车交通事故起数下降21.5%、死亡人数下降16.7%、受伤人数下降21.8%, 盗窃发案数下降38.5%, 电动车综合治理工作取得了良好成效。

## 坚持调度督导不放松

为保证电动车综合治理工作平稳、高效推进, 2021年6月, 在《河

北省电动自行车管理条例》尚未出台前, 市委即部署要求市人大研究出台关于加强电动车、摩托车规范管理的条例或办法。9月18日, 市人大常委会审议通过了《关于加强电动车规范管理的决定》, 填补了电动车治理领域相关法律的空白, 为全面开展综合治理提供了支撑。同时, 市委决定成立由市人大常委会主任任组长的工作领导小组, 统筹石家庄市电动车综合治理工作, 拉开了综合治理的序幕。电动车综合治理工作领导小组坚持目标、问题导向, 靠前指挥、强化协调调度, 定期召开会议研究解决问题, 先后

召开领导小组全体会、专题调度会、现场会等工作会议32次；制定了“1+6”工作方案，涵盖电动车生产、销售、通行、停放、充电各环节；下发通知41个，专刊25期，研究解决问题78件；坚持每日召开工作调度会，针对问题，日清日结不过夜；成立5个督导组，各组分包一个区，每天对接各区工作专班，传达最新工作要求，深入一线督导检查，进一步压紧压实责任，推动突出问题整改落实，确保了整体工作方向不偏、力度不减。

## 全力做好登记上牌工作

为积极稳妥推进登记上牌，按照属地进行划分，由辖区政府牵头负责存量电动车登记上牌任务，由公安交警负责培训指导。按照先市区后县域工作步骤，采取备案预约、错时、延时服务等办法，优化设置915个社区网点，在前期广泛宣传引导、备案预约及综合管控措施基础上，自2022年2月14日起，先在市区开展集中登记上牌攻坚行动，免费为广大市民安装数字化号牌。从领导小组到职能部门、从县（市、区）到街道、从居委会到物业、从保安到自行车修理工，近万名工作人员积极参与登记上牌，广泛开展进村、进小区、进学校、进企业上门服务活动，并根据群众作息调

整上牌工作时间，加班加点全力开展工作，形成了奋勇争先、事争一流的良好氛围。

裕华区3302社区服务点第一个完成辖区预约登记上牌任务，桥西区汇祥居委会创造了单日上牌最高纪录1058副。截至3月18日，仅33天时间，石家庄全市电动自行车登记上牌即突破百万大关，至4月18日，登记上牌总数突破140万辆，日均登记上牌3万多辆。因受疫情、上牌速度远超标牌厂生产速度等因素影响，在上牌初期就出现了号牌供应不足的问题，领导组随即指派专人到无锡、深圳、东莞三市驻厂督导，研究对策，增加8条生产线，日均提高产能3万余副，确保了号牌供应充足，满足了广大市民办理登记上牌的需求。集中登记上牌结束后，石家庄市公安局交通管理局联合市市场监督管理局设立了1809家电动自行车代办服务网点实行带牌销售，实现“购车、登记”一站式服务，减少了群众上牌奔波、减少了社区服务网点。截至目前，石家庄全市电动自行车登记上牌累计达到332万余辆。

## 用心守护群众出行安全

为进一步动员石家庄市各级各部门、社会各界人士共同参与电动车综合治理工作，4月20日，石

家庄市公安局交通管理局组织举办“车要上牌 人要戴盔 文明出行”动员大会，迅速掀起综合治理工作的高潮。同时，全市公安交警强化规范管理，大力倡导安全文明出行。

石家庄交警依托35处固定岗位，设立学习点，对骑乘电动车交通违法行为人，实行“三招不过岗”（抄写法规、手持小红旗路口执勤、发微信朋友圈集赞），劝导未佩戴安全头盔17.4万余人。通过市直工委组织市直93个单位成立426个党员志愿服务队，共1.93万名志愿者，主动对接社区，利用周六、节假日时间，到所在社区开展佩戴头盔劝导活动。石家庄交管局联合市保安协会，要求全市保安公司、物业集团10万余名保安在小区、企事业单位、写字楼等场所出入口，劝导、提示群众佩戴安全头盔。为充分发挥数字号牌的科技优势，石家庄交管局在市区实施了电动自行车综合管理服务系统外场感知设备“两环一网”建设，将精准采集的交通违法信息，关联登记备案数据，通过通信运营商向广大车主推送公益提示短信，对有交通违法行为的车主精准发送警示短信。如今，石家庄市道路交通井然有序，骑乘电动自行车带牌上路、佩戴头盔已经成为这座城市文明出行的一道靓丽风景线。

# 南通：打造民意导向型交通警务新模式

文图 | 曹钰华 吕斌

江苏省南通市公安局交警支队始终坚持把民意作为警务工作的“风向标”，围绕“疫情要防住、经济要稳住、发展要安全”主线，积极响应企业复工复产、物流保通保畅、交通长效管理需求。在充分履行好主责主业的同时，聚焦当前交通流量变化、企业群众热点关切和“急难愁盼”，主动拓宽服务渠道、健全服务机制、延伸服务触角，让企业群众享受到更加优质安全的交通管理服务，打造新时期民意导向型警务新模式。

## 前移窗口服务 保障复工复产

“没想到开设道口这么快就能办好，为交警的办事效率点赞！”6月2日，南通某置业公司的桑先生将一面“部门联动解企忧，道口专窗提质效”的锦旗送到“道口审批”专窗，这是南通交警压缩审核时限、提高行政审批效率给企业带来的新变化。据南通交警支队副支队长张卫民介绍，南通交警联合市政园林、行政审批等部门，开设“道口审批”



南通市城市快速路鸟瞰

专窗统一受理，综合办理，将影响交通安全的道路挖掘事项办理时限缩减至5个工作日，道路占用事项办理时限缩减至2个工作日。为服务保障疫情防控下的轨道交通施工进度，南通交警主动上门对接，深化轨道施工评估，完善31个地铁点位交通组织方案，优化信号配时、完善标志标线等措施，最大限度统筹好工程施工与居民出行需求。

为了更好服务企业复工复产，南通交警结合开展全警大走访、安全生产大检查等系列活动，主动上门走访，加强“两客一危一货”源

头监管，强化与行业主管部门的协作共治，在公路治超、渣土车管理、校车监管等方面建立联合执法机制。此外，针对驾驶证期满换证、机动车登记上牌、机动车检验审核等高频业务，推行“容缺办”“延期办”等服务举措。5月以来，共受理群众办事请求8万余人次，业务量同比增长了6倍。

## 响应防疫需求 做好保通保畅

G15沈海高速竹行收费站出口是货车专用通道，6月13日下午，这里通行很是顺畅，所有车辆和驾

乘人员依次进行查验，短短数十秒钟，就完成了一辆车的查验。“之前，这里曾积压大量车辆，高峰期甚至排队到了高速主线上。”南通市公安局交警支队一大队民警许善明介绍，大量车辆积压在高速公路主线上，不仅存在安全隐患，也给防疫工作带来压力。

随着货运物流逐步恢复，南通交警将原先临时封闭的12个收费站全部打开，最大限度均衡交通流。根据各个收费站的交通特点和相邻地区的产业分布情况，设置客车、货车、客货混行和保供通行证车辆专用通道。同时，优化设置交通防疫服务点，不仅动态调整交通查验流程，还开辟货车临时停车、查验区，将车辆提前引下高速，既避免了车辆积压，又让货车跑出了物流保通保畅的“南通速度”。

在疫情防控最吃紧的关键时刻，南通交警坚持理性、柔性、人性化执法，尽最大努力为货车驾驶人提供热心服务，为他们免费提供面包、矿泉水等生活必需品，协调开辟货车专用停车场，提供住宿、洗漱、卫浴等必要生活设施，赢得了货车驾驶人的点赞。

### 狠抓隐患整治 强化风险管控

南通市全面转入常态化疫情防控阶段后，一些交通违法行为开始显现。

南通交警以“两客一危一货一面”车辆为重点，严查酒驾、醉驾、毒驾、非法营运、超员、疲劳驾驶等严重交通违法行为，截至7月底，共开展多部门多警种联合整治行动30余次，先后查处酒驾、醉驾3346起，查获客车超员3550起，非法营运80起，“黑渣土车”378辆，并通过警示曝光，形成强大震慑力量。

“除了交通秩序方面的整治，我们还开展隐患排查整治，完善长效治理机制。”南通交警支队负责人范荣建介绍，通过科技手段，南通交警梳理出长期过境货车和在辖区通行的大客车，并全部纳入各交警大队日常管理范畴。会同教育部门组织开展校车安全大检查，对48家校车单位135名校车驾驶人逐一培训。对事故多发路段和突出安全隐患，均由属地党委政府作为第一责任主体，通过市、县级挂牌督办的方式推进治理，目前已完成58处一般道路隐患和107处交通安全设施缺失点位的隐患治理。

### 优化交通信号 让出行更顺畅

“以前我们从市区送乘客去南通西站，在必经之路长泰路起码要等3次红灯，现在只要保持在绿灯放行中前段时间通过，一路上就几乎不用等红灯。”在南通交警支队召开的市区道路交通信号优化意见

征询暨新闻通气会上，出租车司机刘师傅说起长泰路“绿波”优化后的感受，直言出行顺畅了不少。

今年以来，南通交警将交通信号优化作为重要民生实项目来抓，在市区重点新建、优化10条“绿波”路段。据南通交警支队秩序科警务技术二级主管韩世庆介绍，他们对长泰路及相邻的城北大道测试后发现，市区至南通西站方向要停车5次，南通西站至市区方向要停车4次。受前期道路施工，部分路口信号灯脱机导致协调中断以及限速不统一等因素影响，通行车速较低。为此，他们实施全路段协调，重点保障市区至南通西站方向，兼顾南通西站至市区方向通行，通过优化交通组织和信号配时方案，保障一路畅行。

范荣建表示，基于优化主城区快速路系统连接火车站、高铁站、飞机场等重要交通枢纽的快速进出通道和缩短组团间时空距离，密切主城区、开发区、通州区、海门区组团间联络通道，以及缓解城市快速路交通压力，均衡城市快速路与地面道路交通量的分流通道等三方面的考虑，今年将以10条重点道路交通信号优化为突破口，同步开展区域协调、交通组织协同优化，放大交通信号优化效应，力求把好事办实、办到群众心坎上。

# 石嘴山：“民生交管”服务群众无止境

文图 | 张晓龙 吴雪隆

交通安全为民之所愿。近年来，宁夏石嘴山市公安局交警分局聚焦“除隐患、防事故、保畅通、惠民生”目标，紧扣中心工作、优化营商环境，统筹推进道路交通安全和新冠肺炎疫情防控“两个大局”，全力以赴推进交通综合治理、路面秩序管控、“创城”集中整治、提升车驾管服务等工作，用辛勤的汗水换来了5年来亡人交通事故起数、死亡人数两项指数逐年下降，连续3年较大以上交通事故“零发生”，群众满意度大幅上升的好成绩。

## 推进“减量控大” 紧盯主责主业惠民生

近日，马先生驾车到石嘴山途经110国道时发现，大货车全部自觉靠右行驶，小型轿车不受大货车影响，“现在在国道上开车，感觉更安心了。”他说。

110国道是石嘴山市重要交通主干路，为净化国道交通秩序，石嘴山交警分局抓牢抓实大货车“不超载、不超速、靠右行”专项整治，



交警帮助群众转移车辆

2021年投资67万元，新建“大货车靠右通行”智能交通管控系统，建成卡口31处、视频监控47处，达到了110国道每3公里1处的标准，严禁占用左侧快车道，使大货车靠右通行形成习惯。为扎实推进110国道交通安全文明示范路创建工作，分局建立完善了全域“大交通”联勤联动工作机制，创新国道联防联控勤务机制。建立大数据分析研判机制，实现立体防控、扁平指挥、精准治理。组建铁骑机动队，实现快速出击，精准打击。目前，110国道路段发生一般程序道路交

通事故起数同比下降50%，通行秩序得到有效改善。

近年来，石嘴山交警分局始终着眼防范化解全域风险，以路面为主战场，以交通事故预防“减量控大”为核心，做到常态管理、协调联动和综合治理。充分发挥市道交委的牵头作用，实行分级整治、挂牌督办，5年来，累计治理道路交通安全隐患400余处。与运管部门沟通协作，强化日常监管，“两客一危”等重点车辆检验率、报废率、违法处理率均达95%以上。保持对严重交通违法严打高压态势，常

态化开展严重交通违法行为专项整治，2017年至今累计查处各类交通违法行为348万余起。

## 实行“微改革” 管理与服务并行

作为创城指挥部交通秩序整治组的牵头单位，石嘴山交警分局坚持深入推进交通设施“微调整”、道路施划“微改造”、柔性执法“微改革”、窗口服务“微提升”等举措，有效服务全域旅游发展，道路交通环境得到有效净化。石嘴山市惠农区110国道与红礼路交叉口连接着红果子兰山工业园和长城工业园，是工业原材料、生产成品运输和务工人员通行的必经之路，日均通行车辆达3万余辆（次），道路通行压力突出。为提高路口通行效率，缓解道路拥堵，今年5月，分局民警通过多次实地踏查研究解决方案，利用时间、空间资源，对该路口交通组织进行调整优化、精准施策，在北向南放行方式保持不变的基础上，将该路口南向北通行方式调整为直行加右转、左转加直行同时放行，车辆通行效率大大提高。

为从源头切断大气污染源，助力打赢“蓝天保卫战”，石嘴山交警分局建立完善“减量控大+生态‘1+9’+城乡环境”综合整治体系，不断提升全市交通文明水平。严

把机动车入户审验关，加大老旧车淘汰力度，将黄标车、老旧车辆和重型柴油车货车违法集中整治纳入2022年交通管理重点工作，围绕大气污染防治工作目标任务，从源头管控、勤务模式、路面整治、社会宣传等方面细化分解责任，狠抓贯彻执行。今年以来，共查处大货车交通违法行为1.5万余起，非法改装57起，淘汰黄标车、老旧车107辆，切实推进大气污染防治攻坚行动向纵深发展并取得了阶段性成效。

## 深化“放管服” 解决群众“急难愁盼”

今年5月，宁夏某运输公司名下40辆牵引车、挂车的登记证书不慎丢失，致电交警分局车管所，询问补办事宜。查验岗主任徐立华不但第一时间解答了疑问，还带领工作人员利用当天午休时间，加班加点为该公司补办了丢失的40本登记证书，为企业解决了难题。

为扎实推动全市车驾管“放管服”改革工作，分局车管所以信息化、网络化、智能化、便民化“四驱同步”，努力打造“民生车管”“阳光车管”“智慧车管”，树立车驾管窗口服务新形象。推行车驾管窗口全天候服务，实现业务流程“一窗办”，打通服务群众“最后一公里”。在全市各县、区增设机动车登记服

务站点10处，提供23项车驾管“一站式”服务。通过“企业自建+政府购买服务”方式，实现全车型汽车全科目考试县区“就近考试”。依托远程监管中心，加强车驾管业务窗口监督，定期开展大数据分析，及时发现整改问题。推出机动车检测机构监管“六项制度”，抓实星级评定，强化优胜劣汰。持续深化公安交管“放管服”改革优化营商环境46项措施，积极推行所有业务“一站办、一次办、线上办、马上办、疫情期间延后办、部分业务异地办”等高效服务举措。在疫情期间，推出公安交管服务便民利企“特事特办”“延期办”“急事急办”“便捷办”“网上办”五项措施，助力物流保通保畅工作。

“我白天要上班，一直没时间去办理，没想到车管所实行延时服务，解决了我的难题，非常感谢车管所民警，下班时间还继续帮我办理业务，心里暖暖的。”7月15日，何先生下班后来办理车辆变更业务时表示。类似这样的情景，每天都会出现在车管所业务大厅出现，分局车管所民警严格落实“365×24小时”受理办理制度，坚持为最后一位群众办完所有业务，坚决不让一名群众多跑路、跑空路，今年以来共延时服务办理800多笔业务，群众获得感、满意度大大提升。

## 秩序



**问：**新修订并发布的国家标准《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》(GB 5768.2-2022)中新增加的指示标志有哪些？

**答：**1. 增加了单行路标志带有文字的版面形式。在保留原单行路标志版面的基础上，增加了在标志版面上设置“单行路”文字的版面。



新增加的单行路标志版面示例

2. 增加了开车灯标志、小型客车车道标志、有轨电车专用车道标志、电动自行车行驶标志、电动自行车车道标志、非机动车与行人通行标志、非机动车推行标志、靠右侧车道行驶标志、硬路肩允许行驶标志、货车通行标志。



开车灯标志设在隧道口前等需要开车灯处。

小型客车车道标志设在进入该车道的起点及各交叉口的入口处，宜设置在车道的正上方。



有轨电车专用车道标志设在进入该车道的起点及各交叉口的入口处，宜设置在车道的正上方。

电动自行车行驶标志设在该道路的起点及各交叉口的入口处。



电动自行车车道标志设在该车道的起点及各交叉口的入口处，宜设置在车道的正上方。



非机动车与行人通行标志设在该道路的起点及各交叉口的入口处。

非机动车推行标志设在天桥、地下通道等禁止骑行的路段入口处。



大型货车  
靠右行驶



货车靠右行驶

靠右侧车道行驶标志表示车辆除必要的超车行为外应靠右侧车道行驶。设在高速公路、一级公路、货车比例较高的路段起点、交叉口入口或互通立交加速车道终点后。应加辅助标志说明靠右侧车道行驶的车型。



允许通行路段开始



允许通行路段即将结束



允许通行路段终点

硬路肩允许行驶标志表示该处硬路肩允许车辆通行。



货车通行标志表示货车应在该道路上行驶，其他车辆也可以在该道路上行驶。设在指定的货车通行道路的起点及交叉口的入口处。

3. 增加了可在人行横道标志外加荧光黄绿边框使标志醒目的规定。



人行横道标志可在人行横道标志外加10cm宽荧光黄绿的边框，并不应减小人行横道标志的尺寸。

公安部交通管理科学研究所 王建强

## 事故



**问：**我是一名普通货物道路运输公司的法人，有哪些法定职责？

**答：**按照《中华人民共和国安全生产法》，生产经营单位的主要负责人对本单位安全生产工作负有下列职责：

（一）建立健全并落实本单位全员安全生产责任制，加强安全生产标准化建设；

（二）组织制定并实施本单位安全生产规章制度和操作规程；

（三）组织制定并实施本单位安全生产教育和培训计划；

（四）保证本单位安全生产投入的有效实施；

（五）组织建立并落实安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制，督促、检查本单位的安全生产工作，及时消除生产安全事故隐患；

（六）组织制定并实施本单位的生产安全事故应急救援预案；

（七）及时、如实报告生产安全事故。

此外，还有保证生产经营单位应当具备的安全生产条件所必需的资金投入，并对由于安全生产所必需的资金投入不足导致的后果承担责任。生产经营单位发生生产安全事故时，应当立即组织抢救，并不得在事故调查处理期间擅离职守。

山西省公安厅交通管理局 褚万里

## 车管



**问：**申请增驾C6驾驶证，主要考什么内容？

**答：**需考试科目二和科目三安全文明驾驶常识，科目二考试项目包括桩考、曲线行驶、直角转弯三个项目，重点考核驾驶人对车身位置、移动轨迹等感知力、判断力、操作力，确保具备轻型牵引挂车安全驾驶能力。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉



### 永济: 加强企业普法教育

7月18日,山西省永济市公安局交通管理大队宣传民警深入辖区客货运及危化品运输企业,以约谈教育等方式加强对各企业负责人及驾驶人交通安全普法教育,切实提升企业安全监管主体责任意识及驾驶人交通安全意识,为企业夏季平安运输、安全生产筑牢源头安全防控线。(文/马庚 王萌)



浙江省浦江县公安局交警大队组织中小学生走进交通安全体验馆,通过模拟安全带、骑行等体验,筑牢暑期交通安全防线。(图/杨晓东)

### 内江: 开展夏夜治安行动

7月22日,四川省内江市公安局交警支队开展夏夜治安交通违法行为查处统一行动,通过组织异地用警、机动巡查等方式,最大限度把警力和装备投入路面,坚持“一车多查”,严查严处酒驾醉驾、不系安全带、超员等各类交通违法行为。(文/王万福 李少言)

### 鹰潭: 缓解暑期驾考热

为有效缓解暑期驾考压力,江西省鹰潭市公安局交警支队车管所充分调研、提前筹划,通过加大考试计划投放、增设学生专场等方式开通驾考“绿色通道”,最大限度地为学生在假期考取驾驶证提供便利,同时严格规范考场纪律,确保考试安全有序。(文/陈志云)

### 金湖: 开展违停整治行动

为全力整治城区停车秩序,江苏省金湖县公安局交警大队开展违法停车专项整治行动。采取“定点+流动+视频巡查”的方式,加大对主次干道、商圈、居民区等重点路段的整治力度,对机动车逆向停车、未按指示箭头停放等各类违停行为进行严查严处。(文/谢佩林)



天津市公安交通管理局南开交警支队体育中心大队携手街道办事处在辖区社区举办交通安全主题活动,居民在酒精测试、知识抢答等活动中牢记交通安全知识。(图/毕胜)

### 日照: 建立矫正管理新模式

为全力预防和减少涉酒驾醉驾道路交通事故,山东省日照市公安局交警支队持续开展酒驾醉驾违法犯罪行为专项清剿行动。同时,支队创新治理方式、拓展宣传渠道,联合司法部门建立危险驾驶和交通肇事等涉交通类社区服刑人员教育矫正合作机制,完善社区教育矫正合作基地建设,切实起到“惩处一个,教育一片”的效果。(文/牟海龙 陈妮)

### 庐江: 严防道路安全隐患

自夏季道路交通安全整治“百日行动”部署以来,安徽省庐江县公安局交通管理大队推进整治行动走深走实,始终坚持“勤务跟着事故、警情走”原则,以研判引领部署勤务,对道路安全隐患突出路段进行实地勘查,最大限度把警力和装备摆上路面,常态化开展督导落实,确保科学合理、措施落实、道路安全隐患治理到位,保障群众出行安全。(文/罗君)

### 中卫: 严查农村交通违法

为维护农村地区道路交通安全,宁夏中卫市公安局交警局沙坡头区交巡警三大队联合其他交巡警大队开展农村公路违法超员和违法载人统一行动。结合夏季农村地区出行与违法规律特点,锁定重点路段与时段,科学设置执勤点,严查农村面包车超员和农用车、货车、拖拉机违法载人以及货车超载、疲劳驾驶等交通违法行为,形成严管高压态势。(文/常佳伟)

### 乌拉特前旗: 优化营商环境

内蒙古巴彦淖尔市公安局交警支队乌拉特前旗大队为改善工业园区营商环境,促进警民关系和谐发展,组织园区企业负责人召开座谈会,收集意见与建议,精准施策,为企业提供大型汽车注册、补换牌证等交管便捷服务,深挖停车资源,积极开展道路交通安全隐患整治工作,持续严查严打各类重点违法行为,净化辖区道路交通环境。(文/刘鑫)



新疆和静县公安局交警大队民警坚守路面一线,全力守护第二十三届东归那达慕节期间道路交通安全、有序、畅通。(图/加布如)

# 荆州高警江南大队： 厚植初心情怀 擦亮服务底色

文图 | 别道军 王昊丰

近年来，湖北省荆州市公安局高速公路警察支队江南大队始终不忘初心使命，深耕主责主业，厚植为民情怀，努力做到强化管理与主动服务相结合，消除安全隐患与解决群众困难相同步，有力维护了辖区平安和谐的道路交通环境。2022年5月，大队被公安部评为“全国公安机关爱民模范集体”。

## 管理有力度更有温度

自2014年建队以来，荆州高警江南大队始终秉承以人民为中心的理念，尽心尽力做到亲民、爱民、为民，寓服务于管理之中，开展人性化执法，让交通管理有力度更有温度，实现了社会效果与法律效果相统一。

2020年8月5日晚，江南大队开展夜查统一行动时，排查到一辆白色SUV车辆的驾驶人涉嫌酒后驾车。在询问过程中，一位年轻女子抱着哭啼的婴儿从车上走了下来。民警邵胜了解到，原来是一家三口外出，途中孩子饿了，但苦于无开水冲奶粉，一直哭闹不停。看到年轻夫妻焦虑的表情，邵胜想到了自己一岁多的儿子，随即要过奶瓶，到收费站里接了热水。只见他化身“奶爸”，熟练地加水、调水温、看刻度、装奶粉、摇均匀，最后在手背上滴了几下，再次试了试温度，觉得可以了，便把冲好的奶粉交给了孩子的妈妈。孩子妈妈在一旁惊讶地看着邵胜做完这一切，禁不住感



民警推行抛锚车辆

激道：“您比我自己做得都仔细。”望着襁褓中已停止哭闹的宝宝起劲喝奶的样子，开车男子既愧疚又悔恨，虚心接受了处罚，并表示再也不酒驾了。

2021年9月10日晚，右腿截肢的李某无证驾驶非法改装的无牌无证货车被江南大队民警查获。念及李某行动不便，民警依法扣留车辆后将其送回家中。接下来，大队在走访调查过程中了解到，李某家庭十分困难，小儿子患有智力障碍，为了生计他经常独自偷开“黑车”拉货赚钱。“看到他家的实际情况，我们也很心疼，但是职责所在，必须要报废车辆和处理其违法行为，以消除安全隐患。”高警江南大队大队长高世清说。不过针对该特殊案例，江南大队并没有一罚了之，而是接力展开后续帮扶行动，组织全体民

警辅警进行捐款，协调爱心企业送去慰问物资，并多次与当地党委政府、村组及派出所联系，商量扶贫对策，鼓励他找到新的营生。“感谢大家的关心，我认识到了自己的错误，也感受到了社会的温暖，今后决不再违法驾车了。”已改行干养殖的李某说。

“交通执法既要管更要疏，相比简单粗暴的处罚，人性化执法更具有一种润物无声的教育作用，会让群众更信服。”高世清说。

### 贴心帮扶“不打烊”

交警是与人民群众接触最广泛、最密切的警种之一。一直以来，高警江南大队紧紧围绕“实施民生警务，打造亲民交警”的工作目标，始终心系人民、扶危帮困，数年如一日，不断向社会传递着满满的正能量。

2021年7月5日晚8时45分，高警江南大队辖区的高速公路上，一辆运送生猪的货车发生侧翻，车上近30头生猪跑到路上乱窜，过往车辆纷纷紧急避让。接到报警后，民警迅速赶到事发地，做好应急防护，指挥车辆缓行，并汇报大队实施远端改道分流，避免引发二次交通事故。面对高速公路上四处逃散的“二师兄”们，现场民警辅警同施救、养护等部门人员一道化身“猪倌”，将它们驱赶到高速公路护栏外的安全地带，逐步缩圈控制，并在清点数量无误后安排了重新装车转运。待解除交通管制、恢复交通，天已蒙蒙亮。“一头猪的利润千把块钱，要是没有你们的帮助，我都不知道怎么才能捉回去。你们辛辛苦苦忙活了近一个通宵，真是太感谢了！”货车驾驶人眼含热泪地向在场的民警辅警及救援人员说道。

江南大队民警辅警帮群众做的暖心事，远不止这些，给爆胎车辆换胎、为伤者寻回巨款、深夜冒雨推车、积极捐款救助……桩桩件件都有他们的身影。据不完全统计，自建队以来大队全体民警辅警为民排忧解难

做好事近500件，收到锦旗约150面、表扬信300多封，用实际行动持续擦亮交警为民品牌。

### 办实事解难题一直“在线”

多年来，江南大队坚持聚焦群众和企业的“急难愁盼”问题，充分发扬“有呼必应、无事不扰”的金牌“店小二”精神，不断推出便民利民举措，努力赢得人民群众的支持和认可。

在荆州石首市有这样一个特殊群体，他们每周都需要跨过长江，到对岸的市区做血液透析。过江最方便的路是经由高速公路上的石首长江大桥，可在秋冬季节，大雾、冰雪等恶劣天气时有发生，为了安全起见临时的交通管控措施难免会给患者的出行带来不便。江南大队了解到该情况后，对此事作了专门的部署，安排警车第一时间进行引导，从长江大桥收费站一直安全护送到透析目的地，以确保在任何恶劣天气、任何交通管制的情况下，都能让患者一路畅通。“高警江南大队办的这件事太好了，让我们无论什么时候都能过江看病，非常感谢他们。”血透患者何老伯动情地说。

荆州市道路交通事故社会救助基金自运行以来，曾因申请、审批程序复杂，导致“救命款”迟迟到不了交通事故受害人手中。为此，高警江南大队积极向上争取政策，报请市交管局协商市财政局同意，在高速公路逃逸、无保险、超交强险等三类情形交通事故中，简化审批环节，大大节省了审批时间，提高了救助效率。大队还建立道路交通事故社会救助告知制度，事故处理民警在办案中发现交通事故受害人符合救助条件的，及时告知受害人或其亲属，通知医院做好办理救治和基金垫付申请的准备，确保基金申办落到实处。自精简交通事故救助基金审批环节以来，该基金已为多起高速公路三类交通事故垫付了救助费用，挽救了多人生命，使救助基金真正惠及于民、利之于民。

# 付小华：把路装在心里 把心放在路上

文图 | 三亚交警支队

“如今，G98海南环岛高速公路大茅隧道不像以前那样堵得厉害了，每天上下班都节省了不少时间。”李先生说。“这得益于付小华和同事们因地制宜，推出的定人定点、动态巡逻、动静结合的勤务模式。”同事刘杰一语道破其中奥秘。付小华是海南省三亚市公安局交警支队海棠大队教导员，从警以来，他忠诚履职、爱岗敬业，以“保安全、促畅通”为目标，始终把交通安全放在心里，把人民群众放在心上。擅长警务实战和安全防护等业务的他遇到需要帮助的群众，总会耐心询问，热心帮助，受到人民群众的一致好评与称赞。渐渐地，他成了群众眼中“最靓”的交警，马路上的“平安守护者”。付小华先后荣立个人二等功1次、三等功2次，获评“2020年全国交警系统训练标兵”，今年5月，被公安部评为“全国公安机关爱民模范”。

## 警企联动 积极推动警民共建

付小华坚守一线12年，先后在三亚交警支队特勤、天涯、吉阳、海棠、高速等路面一线大队任职。“岗位不断在变，但职责没变。”付小华说，作为一名交警，无论在哪个岗位，他最关心的始终是交通安全与畅通。

2019年，付小华在负责三亚交警支队高速公路管理大队期间，结合辖区高速公路交通情况以及重点车辆安全形势，探索服务机制，积极开展警企联动，不仅解决了高速公路上大车占用超车道行驶问题，还加深了警民关系。利用微信平台组建了一个包含三亚市



付小华坚守路面指挥交通

内以及途经三亚高速路段的运输企业车辆、物资保障车辆、救援车辆等170余家重点车辆企业的警民联系群，并以此为平台，大力宣传交通安全知识，让大家知道超载、超员等交通违法行为的危害性。同时，付小华还时常带队走访这些企业，不定期开展座谈交流听取民意心声，主动帮助各企业、车主化解遇到的困难，并开展业务培训，提供保养车辆、安全驾驶、管理驾驶员等方面的指导。通过该联系群真正实现高效沟通、信息互联，极大地提高了服务质量和水平，提升了各类高速路段突发事件的应急处置效率。

“我们都觉得这个措施好，又惠民又实在。”各企业和车主纷纷表示理解和支持他们的工作，经常通过该联系群，第一时间将发现的路段隐患或事故情况及时告知交管部门，并协助交警处置警情，真正做到警企联动，齐抓共管交通安全。

## 创新服务模式 解决大茅隧道拥堵难题

G98 海南环岛高速公路大茅隧道是进入三亚的重要通道，也是三亚市最复杂、易拥堵的高速路段，常因堵车受到关注。“以前经常堵车，约一公里的路最长一次堵了差不多半小时。”家住三亚市区在海棠湾工作的李先生说，“每天上下班高峰期经过大茅隧道都非常煎熬，为避开下班高峰期，我有时过了8点才回家。”

大茅隧道为何如此堵？如何破堵？对此，付小华表示，作为进城和出城的交通要道，车流量大是大茅隧道拥堵的最主要原因。大茅隧道平均每天车流量约为6万辆，节假日期间平均每天车流量7万至9万辆，而大茅隧道设计的交通承载量只有2.5万至5.5万辆，现有的车流量远远超过它设计的承载量。而且，隧道呈东西走向，太阳光影响驾驶人视线，容易引发追尾事故，事故又会加剧拥堵情况。

对此，付小华根据大茅隧道的通行特点及现状，采取一系列措施：优化勤务模式，在主要路段和事故易发、多发的点位上，等距离部署机动警力，提前在高峰期到来前部署到位，如遇事故、车辆故障等情况，能够第一时间处置；安排多辆警车，在大茅隧道两端来回不间断地巡逻，与点位上的警力做到相互配合；通过视频监控，重点对大茅隧道路段进行不间断地监控巡查，一旦发现情况，监控员及时通过对讲机通报给路面交警处置；把救援车辆24小时就近部署到大茅隧道点位上待命，大大缩短了应急救援时间。这样的处警模式有效缩短出警时间，提高了处置交通事故的效率，减少了因事故造成的交通拥堵，为确保高速公路安全、畅通提供了有力保障。

## 群众出行的“平安守护者”

他是群众眼中勇敢的“逆行者”，始终第一时间冲锋在前。2015年11月13日晚，付小华和队员在辖区

路段开展酒驾、毒驾整治时，一辆黑色无牌越野车突然加速冲卡，他赶紧带领队员尾随跟踪，同时请求路面队员支援。在等红灯时，付小华发现该车并示意驾驶人下车接受检查。没想到，驾驶人竟然突然加速倒车想要逃跑，付小华与队员果断采取强制措施，将车窗破开。这时，嫌疑人疯狂倒车，并掏出了一把枪指向付小华。“有枪……”付小华下意识大喊并让队友们快速后撤，所幸避让及时，付小华和同事未受伤。嫌疑人则借机驾驶车辆强行冲过绿化带，逃窜而去。第二天凌晨，在公安部门合力对嫌疑车辆和人员的布控下，很快找到了涉案车辆，抓获了犯罪嫌疑人，当场缴获作案的发令枪一支及藏匿的毒品。

“停下来！别跑！”付小华一声洪亮的喝令，随即迅速冲上前，“控腕、挑肘、叠臂”一连串敏捷矫健的动作牢牢将一名偷车贼按倒在地。有一次，付小华下班途中突然听见不远处有群众呼喊“抓偷车贼啊”，付小华见状毫不犹豫、奋勇上前，及时控制住嫌疑人，挽回群众的财产损失。

在一次执勤中，付小华遇到来自陕西的一对夫妇紧急求助：“我的儿子坐摩托车去南山了，他说要自杀，求你帮我把他拦住！”付小华询问后第一时间将情况上报指挥中心，并用对讲机呼叫请求各岗点交警协助寻找。他和组员则驾驶警用摩托车拉着夫妇二人沿途寻找。仅用时10分钟，就找到了该名男子，神情恍惚的他在桥边来回踱步，千钧一发之际，付小华迅速冲上前将其牢牢抱住，安全转移到地面，并将男子送往医院治疗。之后付小华一直与这对夫妇保持着联系，询问孩子治疗情况，这对来自异乡的夫妇感受到了家的温暖，对付小华的热心关切深表感激。

“作为一名交警，保障道路交通平安畅通是我的使命，只有做到这些才能对得起身上的这身警服。”付小华这样说道。

# 李旭斌：以忠诚赴使命 以行动践初心

文图 | 秦风明

2022年5月25日，全国公安系统英雄模范立功集体表彰大会在北京召开，大会隆重表彰近5年来在各项公安工作中作出突出贡献的先进集体和个人，山西省长治市公安局交警支队二大队一中队中队长李旭斌被公安部授予“全国优秀人民警察”荣誉称号。从警24年来，李旭斌始终扎根一线，以忠诚赴使命，以行动践初心，用爱岗敬业的精神、脚踏实地的奋斗和严于律己的原则，在平凡的岗位上抛洒汗水，在默默付出中践行警旗下的誓言，用一片赤诚铸就金盾之魂。

## 守护 以使命之名

对待工作极其认真负责，对待违法行为严惩不贷，对待普通群众暖如春风，是李旭斌留给人最深刻的印象。当李旭斌的朋友张某多年后亲眼目睹了一起因醉驾而造成重大伤亡的事故后，他对家人说：“旭斌是个负责任的人，跟这样的人交往不会吃亏，值得信赖。”

原来，几年前的一天晚上，张某和朋友聚会，因抹不开面子就喝了几杯酒，之后他怀着侥幸心理驾车回家。当晚，恰好是李旭斌带队夜查酒驾。当交警拦下张某的车时，他心里慌了，正当忐忑不安之时，张某看到了不远处的李旭斌，于是慌忙“求援”，可让他没想到的是，李旭斌非但没有“网开一面”，反而公事公办地把他请进了交警队接受教育。此后的一段时间里，张某逢人就说：“旭斌那小子不够意思。”直到他亲眼目睹了一起因醉酒驾车而造成的重大交通事故后，才幡然醒悟。后来



李旭斌在学校路口疏导交通

他专程找到李旭斌道歉：“要不是因为和你置气，下决心这些年开车不喝酒，说不定这次出车祸的就是我。从这点讲，是你救了我一命。”

军人出身的李旭斌，始终对法律和人民保持着一份敬畏和责任，“作为一名交警，守护每一位群众的出行安全是我的使命和责任，只有查纠了违法，才能换来真正的平安，只有严格公正地执法，才对得起群众对咱的信任。”李旭斌说。如今，他已成了队里的“执法标杆”“学习榜样”。

## 前行 只为磨砺担当

“孩子，你认识他是谁不？”“快不认识了，再不回来就真不认识了。”刚刚参加完山西省交警执勤执法安全防护实战演练活动的李旭斌，急匆匆地返回家中，刚

推开门，就遭到了妻子和女儿的“批判”，李旭斌只能讪然一笑，因为这样的场景他已见怪不怪。参加公安工作以来，他一直和家人“聚少离多”，无论是当他迎着晨曦上路，还是披着月光回家时，家人大多在睡梦中，像这样亲密无间的时刻，他甚至觉得有点“奢侈”。2018年，李旭斌年迈的母亲突然病危住院，当时正值全省“百日安全行动”期间，因工作任务繁重，他没有告诉单位任何人，依然坚守在工作岗位，直到母亲去世，都没能在床前尽孝。每念及此，李旭斌心里总会五味杂陈，忍不住眼眶湿润。

经常“忽视”家人的李旭斌，却十分关心辖区群众的出行安全。潞州区英雄中路街道和东大街是主城区的繁华区域，是李旭斌负责的辖区，附近学校多、医院多、商业网点密集、人车流量大、交通环境复杂。为了摸清辖区路况，减少事故隐患，李旭斌认真调研辖区每一条道路，细心排查每一处隐患，挨个走访每一家商场，定期深入每一所学校，察实情、听民声、讲安全，丝毫不敢松懈，一年下来，他加班1000个小时以上。

2020年冬至的早上，李旭斌正在护学岗执勤，一位女士端着一碗饺子来到他面前，起初他以为是熟人的家属，一问才知道，这位女士的丈夫前一天在学校门口违法停车，被李旭斌依法处以200元罚款。一开始，这位女士的丈夫“软磨硬泡”，拒绝接受处罚，被李旭斌当场严词拒绝后，他十分生气。回家后，听到妻子正在向家人夸奖孩子学校门口执勤的一位交警，说这位交警对孩子们关心备至，尽心尽责，在看了妻子手机中这位交警的照片后，他才发现妻子口中的“好交警”竟是那个“不近人情”的李旭斌，这位丈夫心里的“火”瞬间消了，并为自己之前的态度感到愧疚。第二天正值冬至，他就让妻子带上亲手包的饺子送给李旭斌表达歉意。看到群众送来的饺子，李旭斌心里甜甜的，他说：“群众的满意和理解，就是对我工作最好的鼓励。”

## 奉献 危难面前舍我其谁

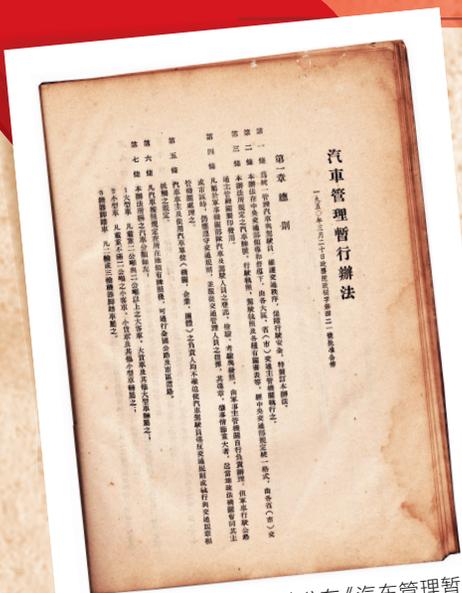
潜逃了一年多的刘某怎么也没有想到，刚悄悄返回长治，就被李旭斌给逮了个正着。早在2019年9月的一天晚上，无证醉驾的刘某被正在执行夜查任务的李旭斌拦了下来。经过酒精测试仪检测，刘某达到醉驾标准，且是无证驾驶，刘某见状，意识到事态的严重性，于是连夜潜逃，李旭斌多次率队抓捕刘某未果，但他始终没有放弃。2021年初，李旭斌获悉刘某近期可能要潜回长治，于是立即采取抓捕行动，带队在刘某可能出现的区域连夜进行蹲守。功夫不负有心人，刘某刚落脚就被抓获。这样的例子在李旭斌的从警生涯中还有很多。“作为交警，或许不需要像刑警那样直面凶险，但同样承担着维护社会安全稳定和公共交通安全的责任，无论身处哪个岗位，都必须尽心尽责，在急难险重面前必须要展现担当，冲在最前面。”李旭斌始终恪守践行人民警察的职责。

今年4月中旬，山西省突发新冠肺炎疫情，李旭斌火速奔赴一线参加疫情防控工作，检查车辆、扫码登记、打击交通违法、疏堵保畅……他带领队员24小时轮流坚守在工作岗位上。4月14日，李旭斌腰椎间盘突出病情复发，此时因疫情防控任务需要，大队全警全员上岗，警力捉襟见肘，增设服务点势必需要调配警力。李旭斌强忍病痛，主动请缨到新增疫情防控检测服务点，连夜加班加点在执勤点增设管控设施、安排警力。因为连续的工作和疼痛，汗珠顺着李旭斌的脸颊不停地往下流，同事劝他回家休息，都被他拒绝了：“我身体还能行，现在人员紧缺，我怎么能休息。”就这样，李旭斌每天靠着吃止痛药、消炎药，坚守在疫情防控战场上。

“我是党员，又曾是军人，在国家最需要的时候不能做逃兵，守护辖区内的交通安全，为疫情防控工作贡献力量是我应尽的责任，只要道路畅通，群众平安幸福，就是最大的褒奖！”李旭斌在表彰大会上这样说道。

# 交通法制建设

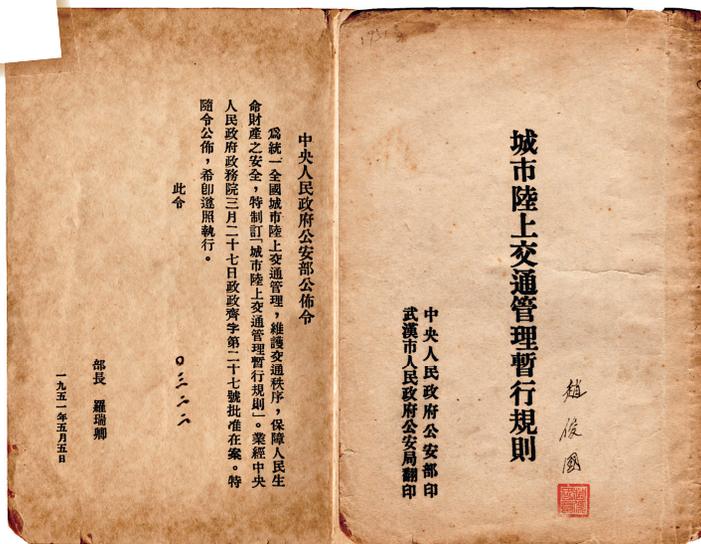
## ——新中国成立后（上）



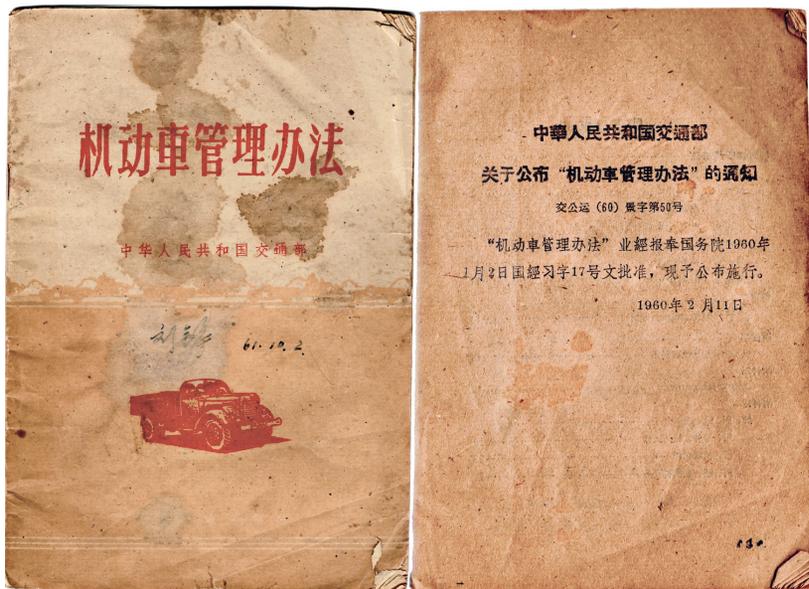
1950年3月，政务院把车辆和驾驶员管理列入行政管理的重要议程，批准公布了新中国第一个车辆管理法规。

1950年3月20日政务院公布《汽车管理暂行办法》，将汽车分为大型车、小型车、机器脚踏车三种

1951年，为统一全国城市陆上交通管理规则，维护交通秩序，保障人民生命财产安全，公安部特制定《城市陆上交通管理暂行规则》，经政务院批准后正式公布，各城市可根据当地情况补充具体办法。



1951年5月5日公安部公布的《城市陆上交通管理暂行规则》，规定交通民警指挥交通时，统一使用手势及指挥灯，必要时兼用口令指挥



1955年8月19日公安部发布的《城市交通规则》，规定交通民警使用指挥棒指挥交通，绿灯亮时准许车辆和牲畜通行

1955年，为加强城市交通管理，便利交通运输，维护交通安全，以适应国家经济建设的需要，公安部发布《城市交通规则》，各市可根据此规则制定实施细则，报经当地市人民委员会批准后公布施行，并向公安部备案。

1960年，为加强对机动车及其驾驶员的监督管理，保障行车安全，充分发挥运输效能，经国务院批准，交通部公布《机动车管理办法》，对车辆和驾驶人的管理工作进行规范，具体工作由各地交通和公安部门共同贯彻执行，各省、自治区、直辖市交通或公安机关可根据此办法制定实施细则。



1960年2月11日交通部公布的《机动车管理办法》，将机动车分为大型汽车、小型汽车、二轮机动车、三轮机动车、拖拉机五种，将机动车驾驶员分为职业、非职业、实习职业、学习四种

# AI让城市交通管理更“智慧”

文 | 本刊记者 李佳芯 图 | 由受访者提供

近年来，随着城市化进程的加快和机动车保有量的快速增加，城市交通面临的挑战和压力越来越大，以人工智能（AI）为代表的新一代信息技术逐渐成为解决交通问题新突破口，其快速发展极大地推动了城市交通体系的变革，也为城市交通管理与决策的范式革新带来了新的机遇和挑战。小到交通信号灯的优化控制，大到城市“交通大脑”，无论是城市交通管理者还是广大交通参与者，都真切地感受到了人工智能带来的交通出行变化。当前，运用人工智能技术服务城市交通治理、预防和减少交通事故、保障交通安全成为城市交通管理的重要课题。近日，本刊记者专访了在城市交通管理领域深耕多年的浙江大学智能交通研究所所长、全国城市道路交通文明畅通提升行动计划专家组专家金盛教授。

**本刊记者：**为治理城市交通拥堵、停车难等问题，提高道路通行效率，提升民众通行体验，各地纷纷研发应用“交通大脑”。您如何看待？

**金盛：**城市交通拥堵、停车难等问题一直是社会重大民生问题，也是当前城市数字治理的重要着力点之一。近年来，以“交通大脑”为代表的人工智能技术在城市交通管理中发挥了重要作用，也极大地促进了城市智慧交通的建设进程。但是，我们应清醒地认识到当前存在的问题，主要表



现在以下几个方面：

一是重硬件建设，轻数据挖掘。

目前各大城市大规模建设视频、雷达、地磁、微波等多种类型的交通流感知设备，大量的硬件投入由于缺乏后期维护以及对于海量数据的挖掘，无法有效发挥数据应有的价值。二是重数据可视，轻闭环处置。许多城市建设了大规模的交通指挥中心，也构建了系统的城市交通运行态势的指标体系。但是缺乏针对这些交通运行指标形成“指标变化——问题识别——管控对策”的闭环处置流程，大量的城市交通运行态势指标仅仅停留在结果可视化的阶段，不能有效地指导交通管理业务。三是重智能管控，轻流程再造。当前城市智能交通系统涌现出许多基于人工智能的交通流预测、交通事件检

测、交通信号控制等应用，这些应用固然能够提升某一方面的管控效率，但是仍然是“头疼医头，脚疼医脚”。未来的数字化交通改革需要更加关注交通管理中的业务流程再造，更加注重人工智能技术在交通管理体制机制改革方面发挥作用，以期更好地实现交通系统优化。

**本刊记者：**您认为，人工智能技术具体应怎样更好地发挥作用，赋能现代城市交通管理？

**金盛：**城市交通系统是一个随机、复杂、动态的巨系统，既是城市智能治理的难点，也是人工智能技术应用的重点领域之一。机器视觉、机器学习、智能决策、神经网络等人工智能技术在城市交通系统的深度应用是当前城市智能交通发展的重要方向。对于城市交通管理来说，人工智能技术是协助者，主要应在以下方面更好地发挥作用：

一是视频图像的深度分析应用。目前城市建设了大量的电警、卡口以及视频监控等设备，大量的视频信息为交通流检测、交通事件识别、车辆特征画像等带来了新机遇。基于现有视频数据的跨目标检测、视频重分析、小目标检测等技术的发展，能够助力交通秩序、交行为管控，进一步提升路网交通

运行的强大感知能力。

二是基于深度学习的交通流预测。由于交通出行的随机性和交通流的周期性、非线性特征，如何捕捉路网上交通流复杂的时空相关性并进行预测一直是一个具有挑战性的问题。深度学习网络具备更深的网络结构，因此带来了更强的记忆能力和学习能力，能够高效挖掘交通流数据中的有用信息，进而提升交通流的预测精度，为进行精准交通管控提供强大支撑。

三是基于强化学习的交通信号控制。交通信号控制是城市交通管控关键业务之一，也是一个经典的非线性决策问题，非常适合采用强化学习方法进行建模。近年来，基于深度强化学习的方法逐渐从仿真分析走向实地应用，交通信号控制是强化学习在交通管理中应用的重要场景。

四是交通管控的仿真推演。由于交通系统的不可实验性，基于宏—中—微观仿真分析与推演的交通政策、交通组织优化措施以及交通管控方法的定量评估成为未来城市交通智能决策支持的重要手段。

**本刊记者：**随着人工智能技术的日渐成熟和广泛应用，您认为，未来城市交通管理主要趋势体现在哪些方面？

**金盛：**未来城市交通管理主要趋势体现在更加主动化、网联化和智能化等方面。

所谓主动化，即从传统的交通系统管理转向交通需求管理。依靠传统的增加供给方式已经无法解决现有大城市的交通拥堵问题，交通需求管理已成为大城市交通治理的共识。基于人工智能技术，在拥堵收费、停车收费、公交系统优化等方面进行智能分析与优化，可以更好地支撑城市交通需求管理。所谓网联化，即随着智能网联汽车的快速发展，如何实现智慧城市基础设施和智能网联汽车协同发展就成为城市交通管理的重要课题。一方面，智能网联汽车为城市交通管理提供了新的移动感知源，进一步增加城市感知能力。另一方面，城市交通管理也从传统的针对群体的管理转向针对个体出行行为的调控，使得交通管理更加精细化。所谓智能化，即从传统的人工决策转变为智能决策支持。目前，人工智能技术在城市交通管理中的应用主要侧重于交通运行状态的感知与监测，较少涉及复杂的决策过程。未来人工智能技术将在个体的出行行为精准识别、大规模出行的主动优化、多模式网络的协同管控等方面发挥更大的作用，以提升城市交通管理的智能化水平。

# 夜间行驶，请正确使用灯光

驾驶车辆时，灯光既是安全装置又是交通语言，夜间开车因为环境光线较暗，正确使用车灯可以避免事故的发生，那么，夜间开车该怎样使用灯光呢？

汽车的灯光包括近光灯、远光灯、示廓灯、雾灯、双闪灯等几种。近光灯是为了近距离照明，照明距离一般在50米以内，主要用来看清眼前的道路。在没有中心隔离设施或中心线的道路上，夜间会车时应当在距对向来车150米以外改用近光灯。在窄路、窄桥与非机动车会车时应当使用近光灯。

远光灯可以提高视线，扩大观察视野。在没有路灯的漆黑道路上，开启远光灯后的可视范围要远远大于只开启近光灯，不过会车时一定要及时关闭远光灯，以下情况也不应使用远光灯：

1. 在没有中心隔离设施或中心线的道路会车时，距相对方向来车150米内不能使用远光灯。

2. 在没有中心隔离设施或中心线的窄桥、窄路与非机动车会车时不能使用远光灯。

3. 通过有交通信号控制的交叉路口，转弯时不能使用远光灯。

4. 夜间没有路灯、照明不良或者遇有雾、雨、雪、沙尘等低能见度的情况下，同方向行驶的前后两车近距离行驶时，不能使用远光灯。

5. 夜间超车时，应远近光灯交替使用，提醒前方车辆。

6. 在照明较好的城区不宜使用远光灯。

示廓灯也叫示宽灯，俗称“小灯”。主要使用在傍晚或清晨，光线不是很暗但不足以开启近光灯时，用以提醒别车自己车辆的大小宽度。

雾灯是在大雾天气里使用的灯光信号。雾灯分为前雾灯和后雾灯，前雾灯作照明用，后雾灯则起警示作用。由于雾灯亮度高，穿透力强，不会因雾气而产生漫反射，所以正确使用雾灯能够有效预防事故的发生。在有雾的天气前后雾灯通常是—起使用的。

双闪灯又名危险报警闪光灯，表示车辆发生故障或有特殊情况，提醒来往车辆和行人注意。在车辆

的仪表盘上有一个带红色三角形的按钮，按下去即可开启双闪。

除此以外，驾驶人如遇到超车、通过急弯、坡路、拱桥、人行横道以及没有交通信号灯控制的路口时，应交替使用远近光灯示意；如车辆在路边临时停车时或发生故障时，此时均应开启示廓灯及危险报警闪光灯。《道路交通安全违法行为记分管理办法》（公安部令第163号）明确规定：在道路上车辆发生故障、事故停车后，不按规定使用灯光或者设置警告标志的，一次记3分；驾驶机动车不按规定使用灯光的，一次记1分。

日常生活中，滥用远光灯的行为让很多驾驶人非常无奈。炫目的远光灯很容易造成对向或前方车辆驾驶人短时间内无法看清路面状况，从而引发交通事故。驾驶人如遇滥用远光灯的情况，可将驾驶视线侧移，避开炫目的灯光，也可通过鸣笛或变换远近光灯提示对方车主，如对方车主仍未关闭远光灯，驾驶人也应以安全为重，在路况条件允许时变道避让，切莫斗气。

# 新手驾车时应怎样调节座椅和后视镜？



很多刚拿到驾驶证的驾驶新手，上车后总想挂挡就走，其实这是错误的。不管是学车还是开车，上车时都要讲究“两调”——调整座椅和调整后视镜，千万别小瞧这两个动作，这对于学车和开车的人来说是一个基础，但又是很重要的步骤。既然“两调”如此重要，那么应如何正确操作呢？

## “两个方向”调整座椅

汽车座椅调整不好会让驾驶人在开车时感到不舒服，因此一定要在行车前就调整好，切勿边开车边调整，否则操作不当会引发交通事故。因为每个人身高体重不一样，在实际调整座椅时，一般建议按照座椅高度—靠背角度—座椅前后位置—头枕的顺序进行调整，其中最重要的是靠背角度调整和座椅前后

位置调整。靠背角度应调整至驾驶人腰背部与座椅靠背贴合，双手手腕能自然放置于方向盘上沿。座椅前后位置应调整至驾驶人左脚能轻松地将离合器踏板踩到底。自动挡汽车应调整至驾驶人右脚能自如踩踏行车制动踏板和加速踏板，大小腿夹角宜大于90度。

## “三个角度”调整后视镜

后视镜是驾驶人坐在驾驶室座位上直接获取汽车后方、侧方和下方等外部信息的重要工具，特别是在拥挤的道路上，驾驶人通过观察后、侧视镜，掌握车辆周围的交通状况和车辆动态，防止发生交通事故，保证人身安全，后视镜也因此被称作驾驶人的“第二双眼睛”。“新手”上路，一定要学会调整后视镜，尤其要注意藏在后视镜里的“死角”。首先，调整车内后视镜，位置应能观察到完整后车窗，镜内地面映像占镜面高度的1/2。调整时，

切勿用手指按压镜面，以免留下指纹，遮挡视线。其次，调整车辆左侧外后视镜，将位置调整至左侧车身映像占镜面宽度的1/4，镜内地面映像应能够清楚地看到后车轮的行驶轨迹。日常行车中，左侧外后视镜在超车、变道等操作中经常用到，因此要确保驾车行驶中左侧的视线范围最大化，以便及时观察后方来车情况。最后，调整右侧外后视镜，将位置调整至右侧车身映像占镜面宽度的1/4，镜内地面映像占镜面高度的2/3。注意，由于驾驶人的位置位于驾驶室左侧，相对而言右侧视觉盲区较大，因此在调节过程中，需要确保观察到更多的路面交通情况。

车辆起步前，驾驶人要做好车辆检查与调整，熟练掌握调整座椅、头枕、后视镜，以及系、松安全带的正确方法，这样才能顺利开启安全行车之旅。

## 玩命自拍

图 | 覃成朝



## “祸”运车

刘某驾驶一辆轻型自卸货车为某工地送货，结束时天色已晚，为图方便，心存侥幸驾车送工人回宿舍，刚上路就遇到了交警。刘某见状慌忙弃车逃跑。民警发现异常后上前检查发现，车厢内竟陆陆续续走出了70多人！若出现意外，后果不堪设想。次日，自知难逃法网的刘某主动投案，并为自己违法载人的行为付出了代价。（文 / 苗文金 贾俊卿）

## 盲行

刘某驾车在高速公路上行驶途中，因车辆故障，引擎盖突然打开上翻遮住前挡风玻璃，于是停车检查并报了警。这时他发现车辆还能正常移动，就想将车开到19公里外的收费站后再做处理。因为被引擎盖遮挡住视线，刘某一路“盲开”到收费站，在收费站等待的民警见状当场对刘某进行严肃的批评教育。刘某这才为自己荒唐的行为感到心有余悸。（文 / 魏小超 郑宇旻）

## 大“肚量”

图 | 张聪聪



# 马路拾遗



## 变装计

宋某驾驶套牌二轮摩托车与伍某驾驶的二轮摩托车相撞，导致伍某受伤。宋某见伍某倒地不起，感觉事态严重，于是逃之夭夭。为扰乱民警侦查方向，他将套用车牌丢弃，换掉案发时所穿衣物，驾驶肇事车去往外地后又绕回家中。殊不知，他的“变装”伎俩很快就被民警识破。因无证驾驶套牌机动车、肇事逃逸违法行为，宋某将面临法律的严惩。（文/叶菲霞）

## 惊险“三连撞”

张某驾车带全家外出。行经高速公路时，她突感疲劳打起了盹儿，不料车辆瞬间偏离方向。在家人紧急提醒下，张某急打方向盘，导致车辆撞向隔离护栏，反弹后与一辆正常行驶的重型货车发生剐蹭，之后再次撞向隔离护栏，上演了一幕心惊肉跳的“三连撞”，所幸车上仅一人受轻伤。事后，张某被民警严肃批评，并承担事故全责。（文/赵军 黄嫒）

## “炫技”

覃某驾车搭载朋友回家。在途经一段乡村道路时，他“突发奇想”，竟一手持手机，一手搭在车窗上，将左脚替代手掌控方向盘，并和朋友一起拍“炫技”视频，再将视频发布到微信朋友圈以博取点赞关注。不久，该视频就被群众举报，经调查民警很快锁定了覃某。在掌握其违法证据后，民警对覃某的危险行为进行了严肃的批评教育，并依法对其作出相应处罚。（文/谢琴美 陈妍）

## 摇摇欲坠

图 | 董玉娇



## 【山间玉带】

作者：黄华军  
设备：DJI FC3170  
光圈：F/2.8  
速度：1/40秒



# 影像 视界

## 【衍水河畔】

作者：王世宪  
设备：Canon EOS R6  
光圈：F/11  
速度：30秒





【雪山下的然乌湖】

作者：孙崇明

设备：SONY Alpha 7R III

光圈：F/9.0

速度：1/250秒

## 《汽车运动百年史话》



作者：姚启明  
出版社：  
同济大学出版社  
定价：¥148.00

汽车运动从诞生至今的百余年历史，见证了汽车技术的飞速发展和人类对速度极限的不懈挑战。本书是一部世界汽车运动历史科普书，用近50个鲜活的故事、数十张生动的创意图谱、大量手绘插图和历史照片，展现了世界汽车运动一百多年曲折而动人的成长历程，以及中国汽车运动与世界互通共融的故事。

## 《道路安全隐患排查治理》



作者：公安部交通管理科学研究所  
出版社：  
人民交通出版社股份有限公司  
定价：¥98.0

本书分为“绪论”“影响交通安全的道路及设施因素”“道路安全隐患排查与判别方法”“道路安全隐患常见问题解析”“道路安全隐患排查治理要点”及“附录”等6个部分，主要阐述了道路及设施安全管理相关法律法规要求、道路安全隐患排查与判别方法、道路安全隐患常见问题，并结合典型案例提出了道路安全隐患排查要点和治理对策。

## 读书

## 走进儒者的精神世界

文 | 甘武进

“新文化运动以来，人们形成了两个积非成是的观念：一是认为《诗经》是中国最早的一部文学作品集，二是认为《诗经》中的《国风》皆出自里巷歌谣，是人民群众的集体创作。这两种观念对于正确理解《诗经》，正确理解历代诗人心目中的《诗经》（亦即历史文化意义上的《诗经》）毫无益处。”读到这段话时，我们的探究之心被唤醒。翻开著名儒家学者徐晋如所著的《国文课：中国文脉十五讲》可窥得端倪：作者从《诗经》讲到明清传奇，对中国文学的主流文体和主要作家作出全新的阐述，指出诗古文辞才是中国文学的正脉，风雅是中国文学的根本特征。

全书分为“君子之学”“骚人播芳馨”“乐府动清声”“六朝丽体昔风流”等十五部分。作者对代表中国文脉的名家名作，从风雅、人格、文格等多角度进行赏析。在对作品的详细解读中，作者更关注古人的人格和气质，引领读者由文章诗词而进于儒者的精神世界。中国文脉是中国传统人文精神的主脉，承载着中国传统士大夫的生命律动，也串联起中国传统思



## 《国文课：中国文脉十五讲》

作者：徐晋如  
出版社：广西师范大学出版社  
定价：¥88.00

想学术、文学艺术。在书中，我们可以知晓中国文学的赓续，从诗经到楚辞，再到汉赋，又到乐府，到骈文，到唐诗，到宋词，到元曲，一代又一代之文学，可谓至臻至善。在书中，我们还可以了解更多的文学理论，仿佛穿越回了那个时代，与文人一起经历着他们身边的故事，屈原、贾谊的忠而被谤、信而被疑，陆贽的深明卓识，韩愈的法度，李杜的光芒万丈，等等。

作者的文字优雅，最大限度地贴近中国古典文脉。以情写文，对经典作家有着强烈的同理心，笔端常含激情，文风汪洋恣肆，解析作品深入透彻，直探本心，读来酣畅淋漓。学者余世存表示：“读者可籍之以重新理解中国古典文学，重新审视中国现当代文学，更重要的重新打量世道人心及其完善之路。”

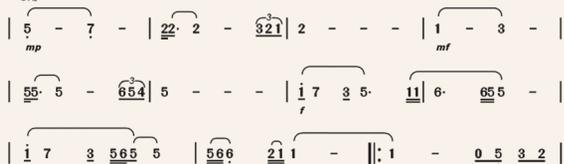
他们拂晓出发，迎着黎明的方向；华灯初上，他们仍伫立在街巷，只为确保道路安畅。无论烈日、严寒、春秋和冬夏，他们始终在路上，像城市的线标，为人民群众指引回家的方向。由甘肃省华亭市公安局交警大队副大队长周鹏作词创作的歌曲《爱在路上》，用悠扬的旋律和激昂的歌词，展现了公安交警意气风发、勇往直前的精神风貌，诠释了基层党员民警不忘初心、牢记使命的责任担当。（文图/周鹏）

# 爱在路上

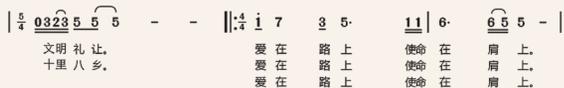
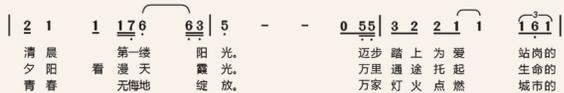
1=F $\frac{4}{4}$  J=62

作词：周鹏  
作曲：杨秀锋

号角



拥抱着  
抚摸着  
挥洒着



扫码听歌

以上为精选内容

更多内容请扫码订阅杂志！！！！

