道路交通管理

05期
2023年
总第465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

科技赋能 助力公安交管工作智慧升级

ISSN 1004-504X
码上订阅
零售价：15元

交管科技引领出行新体验

文 | 安轩

时代在发展，科技在进步。公安交通管理部门以实战为引领，以需求为导向，借科技之力推动交通治理变革的脚步从未停歇。足不出户，动动手指就能办理车驾管业务；驾车上路，稳住车速即可享受“绿波”畅行。科技赋能交管，让群众出行既安心又舒心。

车驾管业务实现“网上办”“掌上办”。近年来，全国公安交通管理部门深入推进深化“互联网+交管”服务应用，形成了集网页、短信、手机App、语音服务“四位一体”的交管信息化服务体系，不断提升交管网上服务便利化水平。据统计，目前“交管12123”平台互联网用户已达4.9亿，累计提供网上办牌办证、学习教育等服务45.2亿次。4月7日，公安部再推便利老年人网上办理交管业务、便利满分审验教育地网上变更、便利港澳车辆网上处理交通违法和轻微事故、推行电子检验标志网上推送提示等4项创新“互联网+交管”服务新措施，人民群众办事体验进一步提升。

智能精细化管理让交通更顺畅。打开地图导航，输入目的地，根据平台推送，可以预知正在施工或发生交通事故的路段，从而避开相关路线，节省出行时间。公安交通管理部门与互联网地图导航企业深入合作，通过数据资源共享、交通数据分析，为群众出行提供便利的交通信息服务。被群众津津乐道的还有“绿波带”设置，每个路口布设信息采集感知设备，交通信号灯实行联网控制，智能信号控制系统根据车辆排队状态，测算出最优信号配时方案。驾驶人保持“绿波速度”，就能体会“一个绿灯，一路绿灯”的畅快。

科技创新为公安交管工作提供强大动力，也为人民群众的平安出行保驾护航。随着公安交管科技创新应用的发展进步，人民群众将会享受到更加智慧、更加便捷的交通出行新体验。

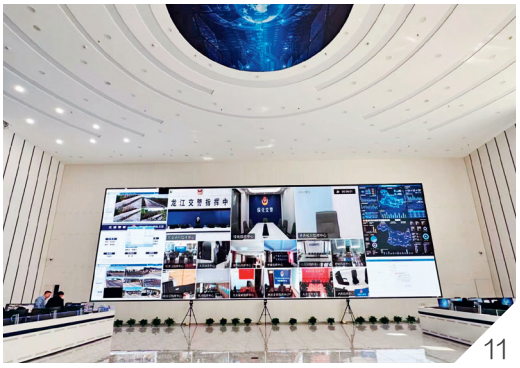
道路交通管理

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　谭　跃
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

CONTENTS 目录

传播安全知识　构建和谐交通



11

77

数说交通 04

本刊特稿

06　公安部交管局召开全国现场会部署推进农村交通安全管理工作
06　第十三届中国道路交通安全产品博览会暨公安交警警用装备展成功举办

专　题

08　科技赋能 助力公安交管工作智慧升级
10　推动新时代公安交管科技工作高质量发展
11　黑龙江：提升高速公路交通信息化管理水平
13　湖南：推动公安交管工作现代化
15　宁波：书写让群众满意的“民生答卷”
17　淄博：打造数字化交管新模式
19　公安交管工作数字化转型存在的问题及对策建议

专　访

24　防控为要 安全为底 筑牢乐山道路交通安全防线
——访四川省乐山市公安局交警支队支队长王东晓

专家讲堂

28　解读道路交通信号灯设置与安装规范

科技前沿

32 面向我国36大城市的道路网结构全息画像指标解析（六）
——城市快速路出入口间距合规比
36 执法规范化下公安交管非现场执法装备技术发展需求和趋势研究

探　讨

40 公安交通管理数据分类分级管理路线研究
44 交通事故责任推定制度存在的问题与改进意见
48 浅议补齐农村地区交管工作短板的探索和实践
52 国外道路交通安全研究规划现状及其启示
56 道路交通安全管理应急预案编制的思考

交管视点

60 公安交管部门扎实推进公路交通安全“春季守护行动”

经验交流

66 广东：系统防范化解道路交通安全风险
68 杭州：“五个重视”推进交管工作提档升级
70 临沂：打造无人机警务立体防控新模式
72 贵阳：为治理城市拥堵“开药方”

值日警官

74

警队动态

76

交警故事

78 陈红：高速公路上的“铿锵玫瑰”
80 郭勇：冰雹雨夜中的“赤脚”守护者
82 曹军：站好守护平安的每一班岗

交管史话

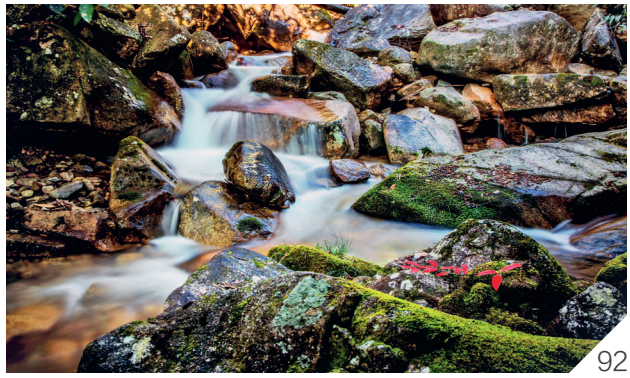
84 交通秩序管理——交通标志管理

交通沙龙

86 智能网联汽车要行驶在安全的轨道上
88 谈车论驾
90 马路拾遗

警界风采

92 影像视界
94 读书 · 续写自然与人文的辉煌交响
95 歌曲 · 无处不在



92

广告索引

封二 深圳市科运科技有限公司
封三 泰安东升服装有限公司
封底 深圳警翼智能科技股份有限公司
27页 深圳市因特迈科技有限公司
55页 成都鼎桥通信技术有限公司
59页 公益广告
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。

36%

国家税务总局统计数据显示，2023 年一季度，全国共有 125.7 万辆新能源汽车享受政策优惠，同比增长 17.5%；免征新能源汽车车辆购置税 212.4 亿元，同比增长 36%。

800公斤

日前，由西安交通大学联合多家单位研发的我国首辆镁合金轻量化挂车在中国西部科技创新港交付。此次交付的单车镁合金用量超过 800 公斤，最大单体镁合金制件尺寸 13 米，相比原钢制方案综合减重近 1 吨，可显著提升公路货运经济效能。

10828亿元

国家统计局数据显示，2023 年 3 月，汽车类零售额为 4265 亿元，同比增长 11.5%，占全社会消费品零售总额的 11.5%。2023 年一季度，汽车类零售额为 10828 亿元，同比下降 2.3%，占全社会消费品零售总额的 9.4%。

1100多万

据公安部交通管理局数据显示，2022 年以来，全国农村地区机动车保有量、驾驶人数量均年增 1100 多万。

9000公里

工业和信息化部日前表示，目前全国已建设 17 家国家级智能网联汽车测试示范区，4 个国家级车联网先导区，全国累计开放超过 9000 公里测试道路，发放测试牌照超过 1900 张。

32%

中国汽车工程学会表示，2022 年中国燃油车 L2 级的辅助驾驶技术搭载率为 32%，新能源汽车渗透率远高于传统车达到了 46%。智能制造与智能网联等领域的变革会在未来带来产业生态重构，汽车将从交通工具演化为城市中的重要节点。

1000条

交通运输部办公厅印发《2023 年持续提升适老化无障碍交通出行服务工作方案》，提出扩大出租汽车电召和网约车“一键叫车”服务覆盖面，新打造敬老爱老城市公共汽电车线路 1000 条，推动城市客运无障碍设施设备更新改造，加快低地板及低入口城市公共汽电车推广应用。

61%

据交通运输部数据显示，4 月全国高速公路交通量同比增长 61%。

162.9%

今年 4 月 29 日至 5 月 3 日劳动节假期期间，全国铁路、公路、水路、民航预计发送旅客总量 27019 万人次，日均发送 5403.8 万人次，比 2022 年同期日均增长 162.9%。全国高速公路流量累计 31045.94 万辆，日均 6209.19 万辆，同比 2022 年同期增长 101.83%。

700万辆

近日，工业和信息化部表示，目前我国智能网联汽车在产业规模方面，2022 年搭载辅助自动驾驶系统的智能网联乘用车新车销售达 700 万辆、同比增长 45.6%，市场渗透率提升至 34.9%、较 2021 年增加 11.4 个百分点。

公安部交管局召开全国现场会部署推进农村交通安全管理工作

5月11日，公安部交通管理局在江苏宿迁召开全国农村交通安全管理工作现场会，部署各地深入贯彻国务院安委办《关于切实加强农村道路交通安全工作的通知》要求，积极推动党政领导下的综合治理、协同治理，坚持以现代化治理方式破解深层次难题，全力为农村群众出行创造良好道路交通环境。

会议认为，2022年以来，各地公安交管部门认真贯彻国务院安委办和公安部有关部署，与交通运输、农业农村、乡村振兴、保险等部门积极推动农村交通安全协同共治，取得良好成效，在农村地区机动车保有量、驾驶人数量均年增1100多万的情况下，一次死亡3人以上较大交通事故同比下降18.2%，未发生重特大交通事故。

会议指出，农村交通安全仍处在爬坡过坎期，道路基础条件较差、车辆安全性能较差、群众交通安全意识较差、管理力量薄弱问题依然是最大短板。特别是随着乡村振兴全面推进，县域城镇化、农业现代化进程加快，快速增长的农村交通要素与传统的管理模式和效能之间的矛盾日趋尖锐，城乡高度融合衍生的农村出行新态势更加复杂，通勤化和务农务工集体出行等特征更加明显，农村道路交通安全形势的严峻性、复杂性依然突出，迫切需要通过高水平治理、高质量发展来应对农村交通安全领域的新形势新挑战。

会议要求，各地公安交管部门要深入推进农村交通安全责任体系、协同共治力量、劝导管理模式、隐患治理机制、交通安全文化“五大建设”。以责任体系为根本点，推动健全农村交通安全工作责任清单和考核评价制度，用好交通事故深度调查机制，压实县乡党委政府和相关部门责任。以力量建设为关键点，加强农村地区交警中队规范化建设，深化警保合作“两站两员”建设，推动劝导员与农村护路员、农机服务员、乡村振兴队等力量融合发展，专群结合发挥协同共治合力。以劝导管理为发力点，探索建立分级分类管理机制，突出风险防控重点，在重点交通违法劝导管控上再加力，创新方式方法推动工作提质增效。以隐患治理为切入点，推动交通事故预防向事前转型，会同交通运输部门深入推进公路安全设施和交通秩序管理精细化提升行动，认真组织开展普通公路安全隐患突出点段治理攻坚项目，针对事故易发多发的路口路段实施优先治理、精细治理，切实提升道路安全保障水平。以宣传教育为落脚点，深入推进道路交通安全宣传教育提升行动计划，积极开展农村交通安全宣传阵地建设，针对“一老一小”、务农务工等群体持续开展宣传教育，推动普及农村交通安全文化。

第十三届中国道路交通安全产品博览会暨公安交警警用装备展成功举办

2023年4月19日至21日，经中华人民共和国商务部批准，由中国道路交通安全协会主办的第十三届中国道路交通安全产品博览会暨公安交

警警用装备展（以下简称交博会）在长沙成功举办。

本届交博会以“时代新科技 交通新未来”为主题，来自世界卫生组织、公安部交通管理局、公安部道路交通安全研究中心、公安部交通管理科学研究所、国家道路交通安全产品质量监督检测中心、全国各省（自治区、直辖市）公安交警总队、支队、大队交警代表以及科研机构、高等院校、有关行业协会及企业的代表出席开幕式并参观交博会。本届交博会为期三天，展览面积 40000 余平方米，展位设置 1800 余个，参展企业达 330 余家，开幕当天参观人数超 50000 人次。

自 2004 年以来，交博会已成功举办 13 届，现已发展成为集产品展示、商贸洽谈、技术交流、科普宣传等活动于一体的品牌博览会。

多场论坛召开，凝聚思想共识，汇聚发展合力

由公安部交通管理局指导，公安部道路交通安全研究中心、中国道路交通安全协会共同主办的“2023 中国道路交通安全创新与合作大会”于 4 月 18 日举办，受邀出席的世界卫生组织专家、国内知名院士、行业精英代表相聚一堂，以“慧聚三湘 智享平安”为主题，共同探讨智能网联、大数据、互联网、人工智能、区块链等应用技术在道路交通管理领域的创新实践与发展方向。

同期召开三场分论坛（道路交通管理发展趋势与应用创新交流论坛、道路交通管理产业技术应用交流论坛、道路交通管理数据赋能应用交流论坛），聚集全国公安交通管理部门、科研机构、国际组织、高等院校、道路交通安全产品行业专家代表，共话智慧交通的未来发展，为实现事故预防“减量控大”、疏堵保畅等目标建言献策。

“AI+ 交通安全：交通事件视频识别全国挑战赛”积极推动交通事件视频识别技术向实战化、高能效的

方向发展，助力交管行业智能化、数字化转型和产业创新发展。

两大文本发布，推广优质产品，助力行业公益

由中国道路交通安全协会与世界卫生组织驻华代表处合作翻译、印制的《<2021-2030 道路安全行动十年 > 全球计划》（中文版）隆重发布，以呼吁社会各界关注道路交通安全。同时，《道路交通安全产品装备推荐目录（2023 版）》隆重发布，文本集中展现我国道路交通安全行业相关的先进技术和最新产品。

更多新品发布，展现创新成果，推动高质量发展

本届交博会特别设置新品发布区域，集中展示本届交博会的新产品、新装备，通过现场发布及精彩推介，展现行业新产品、新功能的科技魅力，进一步促进新产品的推广及应用，加强行业新技术的创新及转化，助力道路交通安全的管理。

新闻中心助阵，全媒体宣传，满足线上线下参观

首次亮相的融媒体新闻中心设置咨询服务、签到打卡、媒体访谈、新品发布、共享办公等功能区。展会期间，来自全国各地的参会媒体进驻办公，打造全媒体报道矩阵，实现线上线下联动展示，满足观众现场云端同步参观。

科技赋能 助力公安交管工作智慧升级

策划执行 | 本刊编辑部

科技是第一生产力，是推动公安交管工作现代化的重要引擎。当前，大数据、云计算、人工智能、数字孪生等前沿技术方兴未艾，深刻改变着人民群众的交通出行理念和出行方式，也为创新道路交通安全治理提供了全新路径和重要支撑。

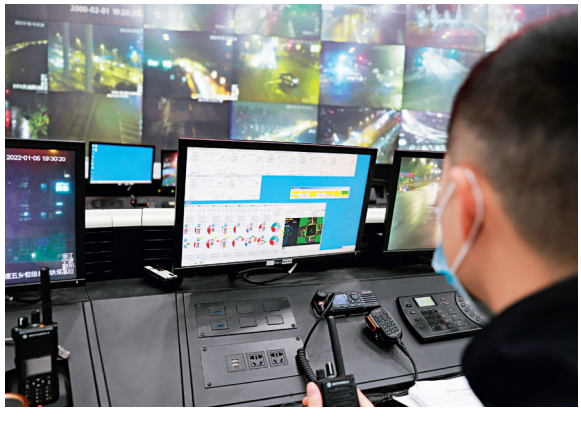
全国各级公安交管部门主动顺应智能交通发展应用新趋势，抢抓交通强国、智慧城市建设等新机遇，紧紧围绕让出行更安全、道路更顺畅、管理更智能的核心目标，大力推动新兴科技与道路交通管理工作深度融合，助力交通安全管理理念、管理手段、管理模式深度变革，不断提升交通安全治理现代化、信息化、智慧化水平。

推动新时代公安交管科技工作高质量发展

党的二十大报告强调，必须坚持科技是第一生产力、人才是第一资源、创新是第一动力，深入实施科教兴国战略、人才强国战略、创新驱动发展战略，开辟发展新领域新赛道，不断塑造发展新动能新优势。近年来，全国公安交通管理部门紧紧围绕党中央和公安部党委的决策部署，认真贯彻落实科技兴警和大数据战略要求，紧跟科技发展前沿，紧扣业务实战需求，不断推进科技信息化建设，探索大数据智能化应用创新，科技赋能交管工作成效明显。

公安部交通管理局高度重视科技创新工作，坚持把科技作为推动道路交通管理工作创新发展的引擎，贯穿到交管各项业务，整体谋划、共同推进。印发《公安交通管理科技发展规划 (2021-2023 年)》，推动将深化道路交通安全科技创新应用纳入《“十四五”全国道路交通安全规划》，为全国公安交管部门加强科技建设制定好发展方向、总体布局和重点任务。

各地公安交管部门认真贯彻公安部交通管理局相关任务要求，积极争取党委政府支持，加强人才和资金保障，结合地区实际，创新产学研合作机制，统筹推进科技信息化项目规划实施、应用研发推广工作。随着各类道路交通科技设备覆盖规模不断扩大，通信网络、执法装备、管控平台等科技保障能力显著提高，科技建设和应用全面融入事故预防、指挥调度、秩序管理、便民服务、宣传教育等交管业务方方面面。

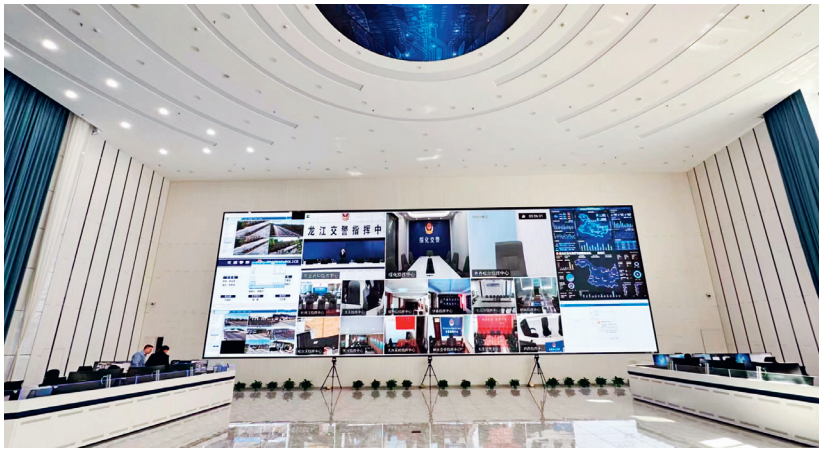


特别是随着大数据时代的到来，以数据驱动改革、强化管理、提升效率的应用模式，为公安交管工作智能化变革积累了发展势能。推广应用重点运输企业风险画像模型，为人车企源头管理提供有力抓手；依托集成指挥平台，全面分析联网感知数据，构建起“数据研判布控—情报引导勤务—智能预警查处”的闭环工作机制；广泛运用跨部门、跨行业数据联网核查，推进交管业务信息电子化，实现线上办、异地办、“一证通办”……通过充分运用大数据手段，积极开展应用实践，逐步找到了解决难点问题、优化便民服务的有效途径，使得交通管理工作更精准、更高效。

今年是贯彻党的二十大精神的开局之年，是全面建设社会主义现代化国家开局起步的重要一年。必须深刻认识到，科技创新是推动公安交管工作现代化和高质量发展的基础性、战略性支撑，要继续深化交管科技信息化建设应用，强化数据思维，精准分析研判，把科技成果转化为现实生产力，驱动交通管理工作高质量发展。

黑龙江：提升高速公路交通信息化管理水平

黑龙江省高速公路路网结构主体架构健全但毛细血管网不够丰富，车流量主要集中在省会城市哈尔滨周边，道路设计标准偏低，基础设施相对薄弱，每年冰雪季长达6个月，冬季道路交通安全事件发生较多。面对艰巨而复杂的高速公路交通管理工作，近年来，黑龙江省公安厅高速公路交通管理局认真贯彻落实上级有关部署要求，结合实际，抢抓机遇，及时研究制定针对性强、操作性强、效果好的系列工作措施，全方位提升高速公路交通信息化管理水平。



实效引领谋思路

为破解全省高速公路交通管理工作遇到的困境，黑龙江公安厅高管局积极转变观念，依靠科技赋能，强化信息化建设和应用。坚持价值闭环、百姓体感的理念，既要让用户感受到投资的价值，又要让百姓感受到智慧化建设对高速出行的积极影响。2022年，充分利用省交投集团投入的3360余万元科技信息化建设资金，强化信息化手段，结合政策规定，改善了警务基础活动，将以往一年封闭高速公路40余天减少到了仅封闭5天，实现了交通安全和通行效率兼顾的目标。

在科技信息化建设过程中，黑龙江公安厅高管局避免盲目求大、贪大求全，而是从客观实际出发，选择最实用的方案，并提出了跨网络、跨行业、跨部门数据整合，从顶层设计入手，坚持“搭积木式”的持续发展理念，努力通过一个平台、一张网、一幅图实现信息化实战应用。在高速公路恶劣天气应对上，坚持一事一解决，注重一事一经验，形成轻量化模板全省复制，并将各经验特点通过信息化串联，由高速公路经营管理单位出资，整合相关数据资源，联合开发，确保高速公路平安、有序、畅通。

多方联动促合力

黑龙江公安厅高管局先后与交通运输、气象、应急等单位建立常态化联合商议机制，与省交投集团签订战略合作框架协议，联合印发《应对恶劣天气安全保畅通护稳定路警企三方协作机制》《常态化治理高速公路突出违法行为工作方案》等多项文件，推动“一路多方”信息资源共享，建立健全各项工作机制，多方协调筹集资金避免交警一家独撑。2019年以来，共协调“一

路多方”投资3.4亿元用于高速公路公安交警科技信息化应用建设，有力推动了全省高速公路交通信息化管理。

借助省委“数字经济产业高质量发展”政策，黑龙江公安厅高管局加强信息化产学研一体化联合工作，邀请哈尔滨工业大学交通学院、省交投集团组成课题攻关小组，针对“冰雪环境下高速公路通行安全评估与预警技术”开展深入性研究，列入省科技厅2022年度“产业数字化科技攻关榜单”，并成功揭榜。同时，鼓励各地高速公路交警深入研究符合地域特色的恶劣天气对高速公路通行安全的影响。以鸡西市为例，鸡西地区公路地段丘陵地势较多，在冬季高速公路积雪后，极易产生“风吹雪”现象，对行车安全产生严重影响。对此，高管局联合鸡西高速交警设计了一套完善的检控系统，用于检测公路“风吹雪”现象，做到及时发现、迅速处置，有力保障了行车安全。

此外，为全面提升全省高速公路基础设施水平，黑龙江公安厅高管局组织开展了为期半年的“高速公路交通安全设施排查治理行动”，联合交通、气象、高速公路经营管理单位及学院、社会专家学者共同开展道路安全评价、联合审查和评审，并建立《高速公路交通安全设施问题基本台账》，分期分阶段推动全省高速公路交通安全隐患治理。结合以上的排查行动，高管局协调省交通运输厅提供政策支持，借助省交通运输厅“品质提升工程”对安全隐患设施进行整改，极大改善了高速公路技术状况水平。

履职尽责唱主角

为切实做好恶劣天气条件下交通应急管理工作，最大限度降低恶劣天气对道路交通造成的影响，根据公安部恶劣天气高影响路段优化提升重点攻坚项目工作要求，黑龙江公安厅高管局累计投入资金4200多万元，打造省级恶劣天气分析研判监管平台，初步实现恶劣天气状态下的管控功能，与部、省、市三级公安交管以及气象、交通、高速公路经营管理三部门的跨行业跨网络数据共享，通过安全边界整合接入公安交警平台，实现“双减双降”的优化提升指标，极大限度降低了恶劣天气导致的交通安全风险。

近年来，黑龙江省委省政府大力发展“旅游经济”，这对高速公路交通安全管理，特别是恶劣天气条件下的景区周边高速公路交通安全管理工作提出了新挑战、新要求。对此，黑龙江公安厅高管局探索开发了“龙江护游”App，提供护游信息线上查询、旅游安全提示、警车带引信息、全程监管等警务服务，保障受雪阻滞留景区的旅游车辆在高速公路封闭情况下安全顺利返程，努力实现科技引领实战，科技服务民生。

针对严寒天气易诱发心脑血管疾病，“病驾”事件频发的情况，黑龙江公安厅高管局联合科技公司研发人工智能健康筛查设备，在高速公路服务区、加油站、收费站等重要节点设置专门区域，免费为驾驶人进行健康筛查，提示安全风险。

黑龙江公安厅高管局还依托数据共享资源，推动建立跨行业办案系统，便于高效打击“闯岗逃费”“超员超载”“服务区倒货接驳”等高速公路重点违法行为，形成多项省级“战例战法”，指导全省基层实战，全面净化高速公路交通秩序。（文图 / 张一）

湖南：推动公安交管工作现代化

湖南省地处中南地区，交通路网四通八达，是典型的人口大省、过境交通大省、农村交通大省、危爆物品运输大省、文化旅游大省，影响道路交通安全的要素繁多。近年来，湖南省公安厅交警总队全力打造以“道安监管云”为基座、交通集成指挥平台为中枢、各类实战应用系统为延伸的全域全息智能交管体系，推动道路交通安全管理工作向事前预防转型升级。在此基础上，全省道路交通事故亡人数和较大交通事故数5年减少近一半，连续三年重特大事故“零发生”，有效实现了事故防控效果、交通管理效能、道路通行效率“三提升”和群众获得感、安全感、满意度“三增强”。

道路交通安全涉及到多部门、多行业、多领域，必须坚持共建、共治、共享。湖南省交警总队以科技创新推动管理体制转型升级，打破部门壁垒，汇聚共治合力，推动交通安全治理模式从“交警主导”“一元管理”向“党政统领”“多元治理”转变，不断推进协同共治体系现代化。总队打造集数据资源

中心、云计算中心、大数据应用平台于一体的“道安监管云”，全面打通数据传输链路，累计归集27个部门的各类数据1411亿条。建设道路交通安全风险防控综合应用系统，设立“政府吹哨”模块，健全完善四级覆盖的道安委体系，建成“道交安”App，推进基层管理力量的实战化运行。定期向发改、银保监、市场管理等部门推送交通失信人员信息，将交通参与者信用等级直接与保险费率、市场准入、职业准入、贷款消费等挂钩。

湖南省交警总队以提升风险预警预测能力作为交通安全治理的突破方向，依托“道安监管云”大数据平台，强化县域交通安全风险评估预警系统、“云哨”系统应用，有效实现了对事故风险的科学评估、实时监测、智能预警、精准推送、落地整改，不断推进风险预警体系现代化。总队大力推进视频监控、违法抓拍、缉查布控卡口等前端感知设备建设，推动相关部门对事故多发、团雾多发等路段的前端感知设备补充加密，共享接入运营车辆GPS、ETC数据和22.3万路“雪亮工程”视频，14个市州城市智慧交通管理系统投入使用，风险前端感知能力不断提升。创新推进县域风险防控，建成运用县域风险评估预警系统，连续4年对县域道路交通安全风险进行大起底、大梳理、大评估，对高风险交管要素进行精准画像，形成风险评估报告印送地方党委政府，科学指导各地防

范化解风险。针对动态风险预警难题，坚持应用“缉查布控”“客危货车辆监管”“云哨”“唤醒”服务等实战平台。2022 年，平台智能提醒处置疲劳驾驶、超速行驶等重点违法 1300 多万次，涉疲劳驾驶事故亡人数同比下降 34.3%，涉客危车辆事故死亡人数同比下降 90% 以上。

为深入推进道路交通安全隐患排查治理工作，湖南省交警总队依托“道安监管云”大数据平台，从“人、车、路、企、政”五个维度分析梳理出严重影响道路交通安全的七大类、15 项交通问题，推动开展交通问题顽瘴痼疾集中整治行动，不断推进隐患排查治理体系现代化。全省交警累计依托多维信息预警服务平台向市州政府、省直相关部门推送研判报告 546 期，下发交办通知 124 期，排查整治各类交通隐患顽瘴痼疾 538 万多起。其中，清退不合格驾驶人近 3 万人，淘汰报废变形拖拉机、改拼装货车、非法非标电动车等隐患车辆超过 16 万辆，集中治理道路隐患 11.4 万多处，处罚违规企业 6504 家，道路交通要素本质安全水平大幅提升。

执法管控是道路交通安全管理的具体途径和强有力手段，精准查控消除违法隐患是最直接的事前预防。湖南省交警总队紧盯交通违法发现能力不强、查缉效率不高、违法打击与事故防控结合不紧等问题，以科技支撑实战，推动违法打击由“粗放盲查”向“精准查控”转变，不断推进精准查控体系现代化。组建“道安监管云 +N”大数据建模专班，依托“道安监管云”海量数据对超限超载、酒驾醉驾、假牌套牌等重点违法进行人车关联和轨迹分析，有效实现了对严重交通违法的精准分析、预警、布控、打击。推动建立路警联合、高地联勤、警媒联动、警保合作等“一路多方”高效联动机制，提升路面管控效能，逐步形成风险防控全面精准、决策指挥高效顺畅、警务数据融合共享、部门优势合成作战、网上网下同步应对的新型警务模式。大力推进缉查布控系统建设应用，在全国首创“客危货车辆动态监管服务平台”，实现对疲劳驾驶、超速行驶等严重违法实时预警。近年来，湖南全省公安交警年均查处各类交通违法行为 3000 万余起，万车道路交通违法率由 2.03 下降至 1.63，现场违法查处占比由 10.6% 提升至 56.0%。

此外，湖南省交警总队坚持“线上 + 线下”双轮驱动，以科技信息化推动交通安全文化建设、培育现代交通文明，不断推进交安文化建设现代化。总队结合交通安全文化基地建设和新媒体手段应用，开展人、车、企和事故深度调查，以及典型违法案例“五大曝光”行动，培育打造省级交通安全宣传示范村 155 个，建成交通安全宣传阵地 3 万余处。增强 122“全国交通安全日”的品牌影响力，通过大数据平台分析梳理事故高发人群，建立“一老一小”、面包车驾驶人等重点群体“三色预警”体系，发动镇村干部、网格员等力量开展点对点滴灌式宣传教育。围绕守法率、知晓率等项目指标，纳入文明城市、文明村镇创建考核内容，推动建立交通安全文化建设评价办法，确保建设可考、结果可查、质效可评、区域可比。（文图 / 湖南交警）

宁波：书写让群众满意的“民生答卷”

交通是一个城市的“命脉”，道路环境关系着城市的出行品质。近3年来，浙江省宁波市汽车保有量持续增长，年均增长近20万辆，达到338万辆。目前，宁波市城镇化达到78.4%，公路里程超过1.1万公里，在城市建设发展过程中，交通安全管理压力不断增大。宁波市公安局交通警察局主动顺应百姓期待，紧扣大数据时代脉搏，不断深化“放管服”改革，加快科技赋能脚步，全面提升交管综合能力，以绣花般的细心、耐心，一一破解城市快速发展过程中的各类“顽症痼疾”，用群众满意的“民生答卷”添彩平安甬城。

从“经验决策”到“数字决策”

宁波交警认准数字赋能的发展路径，着力构建科技信息化新体系，深挖数据的实战价值，着力打造智慧警务生态，让日常的交通管理更科学。搭建“鹰眼”指挥决策平台，对交通管理全维度数据的接入，实时监测规律性、趋势性价值指标，变“经验决策”为“数字决策”。平台创新建立畅安指数，利用数据中台汇聚公安端、政府端以及社会端信息，接入商圈人流、桥面气温、涵洞积水等关联数据，对道路均速、延时、警情、纠违等全要素进行一屏展示，直观反映路面实时情况，并进行趋势研判，实现交通管理工作从“事后被动应付”到“提前主动应对”转型升级。

同时，宁波交警建立节假日、恶劣天气、重大活动安保、重大事故应急处置等专项版块，提前汇聚各类资源要素和处置预案。如节假日专题，宁波交警汇集市域各大景区的客流预约、停车位等信息，实时分析高速公路、景区道路进出流量，设定流量预警阈值，以精确调整勤务等级，充分发挥市域交通安保指挥部的全域指挥、精准调度作用，为安保实战提供强大的数据支撑。目前，宁波交警通过路面监控视频点位、高位视频监控点位、智能高清视频综合信息采集系统等建设，每日处理通行记录7500万条，基本实现了对人、车、路的综合监测和立体感知。

从“汗水勤务”到“数字警务”

为有效推动勤务安排精细化，实现精准闭环治理，宁波交警建立了以基层中队“3+9”现代警务机制为核心的数据治理体系。即搭建1套基础管控平台、建设1个数字

警务室、划定1张网格责任图，并设定了9大类核心绩效指标，实现问题清单线上转递、中队自主细化研判、治理目标系统考核等功能，落实重点对象“由红转黄、由黄转绿”，使勤务精准聚焦于违法、事故、拥堵多发点位的管控。

针对有“特定规律”、隐蔽性比较强的交通违法行为，宁波交警通过建立“鹰击战队”实战平台，建立从支队到中队的三级架构，由184名“鹰击”队员专司情报研判，利用“人脸图谱”“人车拓扑”等模型，深挖警情、社情、舆情等数据资源，开展全天候分析研判预警和线上线下联动打击，推动打击整治高效化。目前，已创建了21种战技法，生产违法线索6750条，打击毒驾失驾、分心驾驶、疲劳驾驶等重点、隐性违法8.5万余起。针对酒驾、超员超载等有特定源头的违法行为，通过历史数据筛查以及关联数据碰撞，找出“问题人”“问题车”，注重预测预警，根据分级赋色，依托中队警务网格开展入企、入社、入村精准宣教，把违法行为消除在发生之前。同时，积极推进公安交警智能警务亭建设，开发应用集成平台，实现交管科技前沿部署、集成应用；深化交通违法管控“黑科技”，建设“行人及非机动车闯红灯人脸识别”等多项创新系统，有效提升执法震慑力和管理效能。

从“碎片整治”到“系统治理”

对于农村地区信号灯未履盖的区域，宁波交警推广建设了“来车预警”“小喇叭广播”“劝导机器人”等系统设备，以自动识别、智能感应、语音劝导等方式，减少人流与车流的冲突，防范事故发生。对于需要其他职能部门共同施治的点段，通过平台下发任务清单，并依托“道安办”纳入督考体系，建立从隐患发现、计划排定、限期整改、验收评价的闭环，实现从“碎片整治”到“系统治理”，保障治理工作高效推进。目前，已汇聚事故数据30余万起，发现事故高发点位400余处，全部完成整改工作。

总体上，宁波交警以道路交通安全隐患综合治理平台建设推进事故预防主业，对全量事故数据进行汇聚与清洗，形成事故点位信息库，并结合对点位的综合分析，以科技手段实施整治，推动交通事故预防向智慧治理、主动预防转型升级。

从“事后处罚”到“事前提醒”

宁波交警对违法数据进行标签化归类，精准判定交通参与者的守法程度、行业企业的交通安全管理情况，并进行赋分、赋色、赋星和排序，将重点人员清单派发给中队警务网格，会同职能部门、属地村社实行入企、入户的源头化精准宣教，努力把新的违法行为消除在发生之前。目前，已开展入社、入企宣传1000余次，线上线下参与人数超过3万，受教育人员的违法新增率下降72.3%。同时，将各类数据的价值扩展到车辆年检、驾驶证换证以及多条违法提醒等民生领域。如建立车辆精准引导模型，对通过车道级的流量分析，区分通勤与过境车辆，可以有效预测管制绕行的流量极值，优化措施制定，并在道路施工、恶劣天气等场景下对120余批次、2000多万驾驶人提供精准引导服务。

宁波交警坚持以人为本，注重柔性执法，将科技信息化的触角延伸到预防性执法与民生服务环节，让交通参与者从“不敢违”到“不想违”。“互联网+”时代对公安交管服务水平提出了更高要求，宁波交警以“放管服”“最多跑一次”等改革要求为引领，积极拓展互联网政务服务渠道，依托“交管12123”App平台，通过“浙里办”、宁波交警微信公众号等线上途径，铺设违法处理、车驾管自助机等线下渠道，不断优化各项便民服务项目，挖掘交管个性化服务潜力。（文图 / 魏杨 徐莹莹）

淄博：打造数字化交管新模式

近年来，山东省淄博市公安局交通警察支队（以下简称淄博交警）坚持把大数据智能化应用作为推进公安交管工作现代化的关键一招、必由之路，用大数据创新赋能，构建起了人才队伍、全息感知、运维保障、数据治理、实战应用数字化交管“五大体系”，以大数据思维助力提升现代交通治理能力。

夯实科技人才队伍

淄博交警以科技信息化知识体系为基础，以在用平台系统深度应用为切入，研发培训考试平台，组织全警常态学习。开展数据骨干培训、跟班学习、练兵比武等活动，建立了淄博交警魔方大数据分析师初、中、高级应用水平培训认证体系，407 名民警、辅警考取了大数据分析师，实现了交警队伍信息化思维模式的大转变和实战应用本领的大提升。支队、大队层层成立科信委、科信办，组建数据治理、交通组织优化等 13 个专班，在各大队成立运行维护、机房管理、信控调优队伍，增强大数据智能化应用开花结果的底气和力量。

建立全息感知体系

淄博交警依托市公安局视频大数据融合平台，将公安内部及安监、金融、城管等外部 9356 路视频监控全部整合联入，最大限度地扩展了监控视野。围绕不同应用场景，构建“三环六圈”立体全息感知防控体系，“三环”即环市（包括高速出入口）、环区县、环中队辖区，“六圈”即村居（包括小区、村庄出入口）、学校、医院、商圈、车站、景区等易发生交通拥堵的部位周边，并以交警中队为单位分别建立“三环六圈”视频轮巡目录树，全面涵盖 25 个国省道市际路口，18 个高速公路出入口，小区、村庄的主要出入口，以及出市、出区县、出入城区行政区域的重点地段，进一步织密织细“空中、地面”立体防控网。

在筑牢科技设施“技防”的基础上，淄博交警探索打造“信号灯、物联网信号机、视频雷达流量检测器、IP 云广播、“智慧斑马线”“支路哨兵”、人脸和车辆识别系统、LED 照明系统、太阳能供电及物联网传输“九位一体”交通安全立体防控设施体系，让每个路口“有大脑思考、有语言、有视觉、有感觉”。目前，全市共安装“智慧斑马线”68 处、“支路哨兵”489 套、IP 云广播 680 套，特别是覆盖全市

1367 个路口的物联网云控信号机，可以利用太阳能光伏移动式自由部署，实现了信号设施的联网联控、智能调优。淄博交警还创新“智行淄博”车路协同智慧交通系统，为驾驶人提供道路通行态势预判、车速引导、“绿波”通行等服务，目前全市 1520 个路口已实现车路协同场景应用，用户达 46 万人，全市 195 条道路 1035 个红绿灯路口纳入“绿波”协调，实现了“车路协同”应用场景的全域覆盖。

提升运维保障效率

淄博交警立足全市“一个平台一张网”，统一标准规范改造各大队机房，大大提升公安交管后台运算和存储能力。同时，建立支队资产公物仓运作平台，对卡口、电警、监控等资产统一调配利旧使用。创新应用智慧运维二维码管理，实现设备规格型号、经纬度标注、IP 地址等全量资产信息即扫即看、动态掌握。建立长效运维工作机制，对前端设备在线率、图像质量完好率等每日进行统计分析，确保故障点位及时抢修、恢复在线。利用图像二次识别技术，智能分析前端相机抓拍的违法图片，自动判别闯红灯、不按导向行驶等 13 项违法行为，布设 AI 智能预审场景 2.3 万个，非现场采集违法证据图片单日突破 7800 张，最大程度保障了科技战斗力的发挥。

盘活数据治理资源

为推进资源汇聚融合，淄博交警建立数据资产目录，打通公安交管平台、市公安局视频大数据融合平台、交通运输局不停车称重系统等 8 个系统平台，多元汇聚治安、禁毒、户政等公安内部数据和交通、住建、环保等外部数据 14.5 亿条，形成传输高效、标准规范、支撑有力的动态数据资源“大水库”。搭建图形化大数据建模平台“数据魔方”系统完成数据分析建模，将 10 亿余条车辆轨迹数据进行多维融合碰撞。创新研发“魔方数据空间”，自动运行更新结果，随时可查。此外，自主研发重点违法查处、风险隐患分析研判、执法监督考核等各类数据分析模型 140 余个，尤其是基层交警中队常态开展数据分析应用工作，研创并分享推广数据模型 68 个，基层民警数据赋能创新思路真正得以固化推广应用。

革新警务实战应用

淄博交警构建大数据研判布控—情报引导勤务—智能预警查处的闭环工作机制，用数据链条拉动新型警务机制革新。梳理并应用 2.7 万路视频资源，建立“三层十二级双封边”目录树，制定 198 个视频巡逻预案，利用支队、大队合成警务指挥中心和中队数字警务室，实行“探头站岗、鼠标巡逻”，对全市国省道、县乡道，易拥堵路段、事故多发路段、党政重点部位和地市周边、区县周边封边道路进行 24 小时视频巡逻，及时发现、快速处置交通警情。同时，根据视频巡查和数据分析，引导落实动态勤务、精准勤务，实现了勤务模式的改革升级。

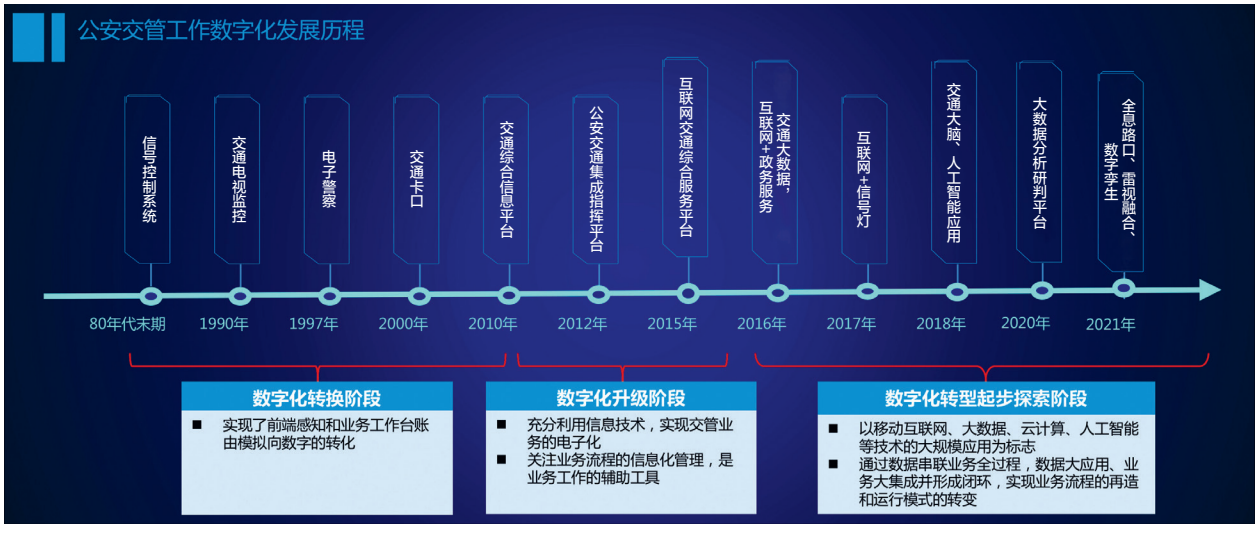
近期，“淄博烧烤”火爆“出圈”，淄博市出现前所未有的大面积、长时段交通高峰，淄博交警结合“三环六圈”全息立体感知体系，重点对烧烤集中区、网红打卡点及火车站周边前端感知设备进行细致梳理，实时掌握分析交通流量流向数据，制作数据大屏分日、分小时直观展示，引导实时调整勤务，实现对重点路段时段的动态精准管控。同时，依托市公安局视频大数据融合平台，深度分析 554 种交通违法行为，提炼固化 177 种查缉战法，摸排建立酒驾、毒驾、失驾等 9 个重点人员布控库，违法载人、超载、长期异地行驶等 20 个重点车辆布控库，自动对库内车辆、人员进行分析研判和异常预警，实现实时轨迹追踪、锁定布控。（文图 / 白继农 吴雯雯 崔洋）

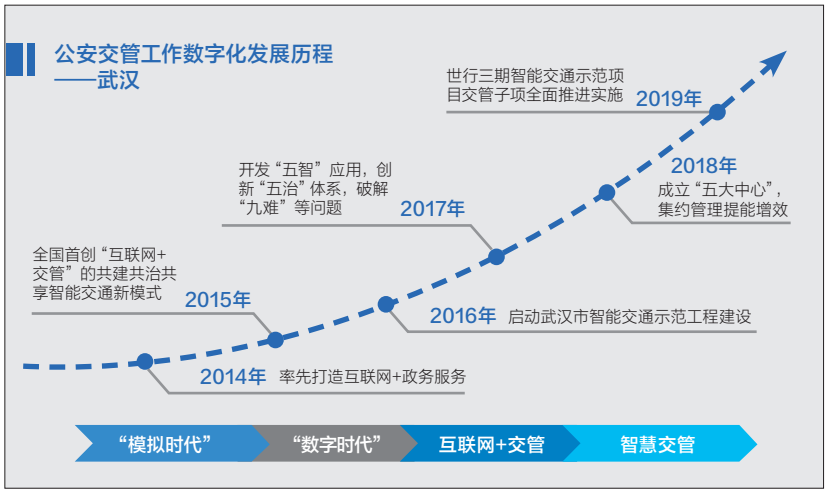
公安交管工作数字化转型存在的问题及对策建议

近年来，“数字中国”“交通强国”“数字政府”等关键词密集出现在党和国家层面的各种会议、文件、报告和规划中，特别是在党的二十大报告中，明确提出加快建设“数字中国”和“交通强国”，2023年初，又先后印发了《数字中国建设整体布局规划》和批准组建国家数据局，体现了党和国家对数字化转型的重视，公安交通管理工作作为政府的重要职能之一，其数字化转型尤显必要和重要。本文通过对我国公安交管工作数字化发展历程的回顾，分析了公安交管工作数字化转型存在的主要问题，并结合湖北省武汉市公安交管工作实际，提出了相应的对策建议。

一、公安交管工作数字化发展历程

20世纪80年代末、90年代初，我国智能交通系统开始快速发展，各种ITS技术在城市交通管理中得到越来越多的应用，特别是信号控制系统、交通监控系统、电子警察系统、交通卡口系统等技术装备以及城市交通指挥中心的建设和应用最为突出。2010年之后，公安交通管理综合应用平台、公安交通集成指挥平台、互联网交通安全综合服务管理平台和大数据研判分析平台相继在全国推广应用。2015年至今，以移动互联网、云计算、大数据、人工智能为主的新一代信息化技术快速在智能交通管理中得到应用，互联网+政务服务、互联





网 + 信号灯、“交通大脑”、雷视融合、全息路口、数字孪生等新概念、新技术、新应用层出不穷，极大地提升了我国交通管理科技化和信息化水平。

回顾公安交管工作数字化发展历程可以分为三个阶段：2010 年之前是数字化转换阶段。实现了前端感知和业务工作台账由模拟向数字的转化，例如视频监控和电台由模拟的变为数字的，电子警察抓拍设备由最初胶片式相机，发展到数码相机，再到后来的数字摄像机。业务工作也因有了 OA 系统，工作台账由纸质变为数字。2010 年至 2015 年是数字化升级阶段。主要特征是充分利用信息技术，实现交管单一业务的数字化应用，其关注的是业务流程的信息化管理，是业务工作的辅助工具，典型的是各部门建立的业务应用系统。2016 年至今，是数字化转型的起步探索阶段。标志是以移动互联网、大数据、云计算、人工智能等技术的大规模应用为分界点。特征是通过数据串联业务全过程，数据大应用，业务大集成并形成闭环，实现业务流程的再造和运行模式的转变。

二、公安交管工作数字化转型存在的问题

（一）思想观念问题。公安交管工作数字化转型工作存在两个需要匡正的思想观念。一是认为科技信息化可以解决一切业务问题，科技信息化可以引领、驱动业务工作机制和流程的改革。此种观念属于典型的“IT 迷信”，过分夸大了科技信息化的作用。科技信息化是对业务工作的支撑，体制机制和业务流程的改革应当在科技信息化之前，由党委政府来引领和主导。公安交管工作数字化转型涉及到交管工作所有层面，必须是“一把手”工程。二是智慧交通领域存在跟风炒作的现象。近年来，全息路口、数字孪生交通、元宇宙交通等新名词新概念层出不穷，在产品的成熟度不够、数据的赋能路线不清晰以及没有明确实用的业务应用场景的情况下，盲目创新、求新，从根本上脱离了交通管理的本质。从前几年火热的互联网 + 信号灯和城市“交通大脑”的经验来看，智慧交通的新技术要有可持续性和生命力，必须要和交通管理的业务需求结合起来，和传统的经典交通工程理论模型结合起来。

（二）数据壁垒问题。公安交管与交通运输、住建、规划、城管等部门由于体制机制障碍，跨行业数据对接共享还存在壁垒，数据协调难度大，数据共享互用不充分。即使在同一行业内部，各业务系统由于独立建设，都是“烟囱型”架构，数据采集、传输、存储、应用的标准不统一，未能有效整合，导致“数据孤岛”仍存在，给数据深度关联和大规模碰撞造成困难。违法采集、事故预防、交通组织、态势分析、指挥调度、政务服务、队伍管理等业务数据之间的互用不充分，数据潜在价值没有得到充分挖掘。

（三）数据质量问题。由于重建设轻维护问题依然存在，导致数据存在缺失、准确性低、实时性差等问题，数据不“鲜活”，质量不达标，不能满足实战需求。特别是前端感知数据，其准确度会随着使用时间的推移逐渐降低甚至不可用。最典型的是国内交通信号控制系统，普遍存在检测设备在线率低的问题，大部分路口不得不以定时控制方式运行。交通卡口同样存在类似问题，尽管《道路车辆智能监测记录系统通用技术条件》标准要求车牌识别准确率白天不能低于95%、夜间不能低于90%，但这是在理想条件下的检测指标，实际现场环境下车牌抓拍识别率仅为75%左右，不利于套牌车、“黑校车”等精准查缉工作。

（四）标准缺失问题。用于交通管理工作的数据来源不同、形式各异，要想未来能够将数据利用起来，打破数据壁垒，形成交通数据资源池，就需要制定统一数据标准。但目前公安交通管理数据在编目、归集、清洗、质量、安全、共享、运营运维、评价考核等方面还缺乏统一的标准，不便于对数据进行规范管理。

（五）融合挖掘问题。当前，交管大数据大多还是针对单一数据源开展分析，对数据的挖掘度不够，直接服务实战场景的模型较少，还停留在“可视化辅助 + 人工研判为主”的阶段，多源数据融合碰撞有待进一步加强，分析的维度和深度有待进一步提高，应用场景有待进一步丰富。主要表现在：一是数据语义表征不清晰，未能将交通数据准确和交通参数对应，并应用于各个交通管理业务场景；二是数据逻辑关系表达不明确，对数据与数据之间、数据与交通管理业务之间的关系未深入分析；三是数据融合分析不深入，体现在跨业务的数据融合度不足，模型指标单一，主动决策能力低。

（六）实战应用问题。在日常交通管理工作中，科技实力转化为基层战力仍显薄弱。科技支撑不能有效满足业务所想、基层所需。科技部门对业务实战了解不深、调研不够，做出来的系统业务部门不认可；业务部门信息化基础薄弱，以为科技可以解决一切，认为科技部门支撑不够；对于建设的各类信息化系统，基层普遍认为“不能用、不好用、不会用”，存在“没有权限、权限不够”的问题，不能解决实战所需。

（七）业务闭环问题。在交通管理各项工作中，很多业务缺乏完整闭环，业务流、数据流、管理流未能有效融合。其中，尤以传统的指挥调度体系存在的问题最为突出：警情汇聚不全，警情和舆情的结合不够紧密；情报研判不深，预警预判缺乏信息支撑；指挥调度不高效，缺少多要素的合成作战能力；指令流转不规范，很多还停留在电台和微信方式；勤务管理不精准，勤务和警情、舆情没有有效匹配；任务过程不可追溯，缺少事后研判评估机制。整个业务流程没有通过数据有效串接，没有形成完整闭环。

（八）安全运维问题。安全管理和运维保障缺位。没有处理好发展与安全之间的关系，只顾“昂首阔步”搞建设，忽视“低头看路”察风险，信息化系统在安全方面存在短板，暴露了一些数据泄露、权限滥用等问题，信息安全事件时有发生。

（九）人才支撑问题。专业人才队伍的培养激励机制不够完善，人才培养跟不上信息技术发展要求。面对日益复杂的信息系统技术架构，交警队伍现有技术人员能力明显不足，存在“本领恐慌”。科技信息化专业队伍年龄结构不合理，青年人才较为匮乏。对交管战线的培训指导不够，业务处室、大队信息化管理岗位人员的技术水平和实战能力不足。人才激励机制不够健全，不利于激发队伍的工作积极性和主动性。

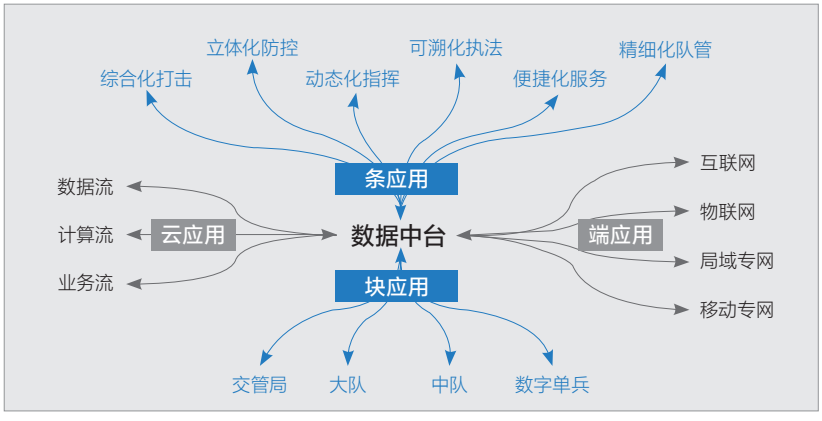
三、公安交管工作数字化转型的对策建议

（一）做好顶层设计。理顺工作机制，在支队层面成立“改革办”和“科信办”。“改革办”负责机制改革和业务流程数字化再造，理顺体制机制问题；“科信办”负责科技信息化基础设施资源调配，做实数据支撑，做好技术保障。确定“2+1+N+4”的数字化转型总体架构，通过“改革办”和“科信办”2个机构实现双轮驱动，重点打造1个数据中台，支撑N项业务应用场景，实现“安全、畅通、有序、便民”4个工作目标。

（二）打破数据壁垒。通过“一把手”工程，从统筹协调、资金投入、体制机制等方面形成数据交换共享的长效机制，多渠道共享数据，包括但不限于：与政府其他部门之间通过城市大脑市级数据交换平台交换数据，与政府其他部门（或企业）之间通过数据等价交换的方式单独共享数据，通过上级部门共享全省或全国的数据，以及向企业购买数据。通过以上途径，实现“交管感知数据、交管业务数据、党政部门数据、互联网数据”四类数据的汇聚和共享。

（三）出台数据标准。从数据的编目、归集、清洗、质量、安全、共享、运营运维、评价考核等方面进行规范管理，编制数据标准，开展数据标准化，并明确各个环节中科技部门和业务部门的职责：科技部门对标公安部数据元，按照数据定义，面向数据内容（如结构化数据、半结构化文本、非结构化文件等），以数据应用为导向，规范化处理，解决规范不一致、有效性不高、无标可对等问题，提升数据价值密度；在部省数据标准的基础上建立统一标准业务代码字典、数据质量标准等规范。各业务部门明确对接人员，全程配合数据标准化工作，包括数据业务字典定义、数据质量问题整改、同类不同源数据标准规范制定等；负责按照数据标准化规范，及时清理问题数据、垃圾数据，倒逼数据采集规范完善，切实增强数据的有效性和可用性。

（四）打造数据中台。通过建设数据中台，对数据进行全生命周期的管理。数据中台包括数据接入、数据处理、数据组织、数据治理、数据服务五个处理步骤。首先，四大类来源数据存在多网（公安网、视频网、政务网、互联网等）、多源、异构（结构化、非结构化、半结构化）的问题，通过对不同类型的数据进行接入的策略适配后，再进行数据的解密解压、数据校验、数据来源标记等处理，输出到数据缓冲区。数据处理阶段对上述数据进行提取、清洗、关联、比对、标识、统计、分拣等，逐步对数据进行萃取，提炼数据价值。数据治理服务于数据全生命周期，主要以数据标准体系为导引，进行资源目录管理、数据血缘、数据分类分级、数据质量管理和数据运维管理等。数据组织根据大数据使用目的进行分级分类的要求建库，对数据资源形成标准统一、流程规范组织方案，满足



各业务部门业务专题数据落地建库需求，建立数据的原始库、标准库、主题库、专题库、模型库、资源库、生产库、业务库、知识库和元数据库等。最后，通过数据服务功能为各业务处室和大队的各类应用提供数据支撑服务。

（五）加强实战应用。依托数据中台，整合各类数据和应用系统在大队、中队进行综合应用，在PC端和移动端建设统一门户和数据看板，实现底数清、动向明，并通过大数据实战模型和统一应用平台实现风险察、行动厉，做实数据能力输出，推动权限、数据、模型、应用向基层下沉，实现基层民警的“增权、免责、赋能、减负”。同时，开展基于业务场景的建模和应用，进行数据的融合和深度挖掘。通过基于具体场景的实战模型，助力公安交管业务工作。

（六）注重业务闭环。以建立新一代的基于“情指行”一体化的指挥调度体系为例，通过数据流和指令流对指挥调度各个环节进行纵向贯通、横向联动，并形成闭环。在数据汇聚方面，加强交管业务数据、感知数据、第三方数据等多类型数据的接入汇聚，做到“数据资源全”；在研判分析方面，通过大数据融合和深度挖掘，实现道路交通安全风险、道路拥堵、民众诉求趋势等方面的预测预警，生成态势看板和任务指令，做到“情报信息灵”；在指挥调度方面，强化多系统合成作战，对视频、语音和通信系统进行有效融合，实施标准化的预案管理，实现一图展示的可视化指挥调度，结合事故和违法分析精准部署勤务，同时与移动警务App“超警3.0”对接实现扁平化指挥，做到“指挥调度快”。在勤务管理方面，实现警力的精准定位和勤务的分级分类管理考核。在任务指令流转方面，实现信息横向到边、纵向到底，下达有响应、过程可追溯、完成有反馈、事后有评估，做到“事件处置好”，形成“研交办督结”的完整闭环。

（七）保障安全运维。保障系统资源安全、信息网络安全、发布内容安全、接入设备安全、数据共享安全，在数据“可用不可见”和“最小够用”等安全原则下，处理好数据方便使用和数据严格管理的矛盾。依托鉴权中心，授权用户不能离线拷贝数据，但可以在统一管理的“数据专区”内，从场景出发，通过形成相应的人、车、路、企、事件、环境等专题数据库，进行安全可控的应用。对于运维问题，加大资金保障，加强管理和考核，完善运维体系，实现“资产管理精细化、上报渠道多元化、运行监管智能化、巡查维修闭环化、评价分析科学化”，保障系统运行稳定。

（八）重视人才支撑。定期开展信息化专项技能培训和实战考评，提高全市交管战线信息化水平，打造技术过硬的公安交管信息化人才队伍；与相关高校合作，举办大数据分析师等专项培训；举办大数据建模竞赛，优胜者在晋级晋职和年度评优中可以优先考虑。通过建立健全专业人才队伍的培养和激励机制，为交通管理工作数字化转型提供人才保障。（文图 / 湖北省武汉市公安局交通管理支队 张建华）

防控为要 安全为底 筑牢乐山道路交通安全防线

——访四川省乐山市公安局交警支队支队长王东晓

文 | 本刊记者 李佳芯 通讯员 苟宣平 刘冉 图 | 乐山交警支队提供

“襟带三江、南北通衢”，乐山自古以来是四川南向交通要塞。近年来，乐山高速公路、国省干线、农村公路发展迅速，不仅为群众出行带来了极大的便利，更为乐山的发展提供了强大的动力。与此同时，机动车保有量、驾驶人数量不断攀升，人车路矛盾突出，乐山市公安局交警支队坚持“人民至上、生命至上”理念，紧盯事故预防“减量控大”，在隐患排查治理、路面秩序净化、部门协同共治、交通安全宣传等方面持续发力，不断推动道路交通安全治理从“控事稳局”向“深耕善治”转变。近日，本刊记者专访了乐山市公安局交警支队支队长王东晓。

本刊记者：面对当前道路交通安全形势，乐山交警如何借势借力推进道路交通安全综合治理？

王东晓：乐山市呈“七分山区、二分丘陵、一分平原”的地貌特征，景区、山区、彝区并存，面积约1.28万平方公里，总人口约350余万人。截至目前，全市道路通车里程达12384公里（不含高速公路），其中乡村道路9850公里；机动车保有量为81.6万余辆，其中汽车保有量为54.2万余辆；驾驶人数量为104万人，其中汽车驾驶人数量为85.6万余人。近年来，随着乐山经济社会快速发展，全市道路通车里程和机动车保有量、驾驶人数量迅猛增长，加之进入“后疫情”时代，旅游消费快速复苏，自驾游、包车游、乡村游大量增长，仅2023年“五一”假期乐山接待游客129万余人，道路交通安全形势严峻而复杂。乐山交警紧跟时代发展步伐，按照关于安全生产系列部署要求，统筹发展和安全，聚焦风险隐患，积极构建道路交通“全链条”综合治理，实现道路交通安全“稳如磐石”。2022年，乐山市道路交通事故起数同比下降10.3%，死亡人数同比下降9.6%，未发生较大以上事故，事故预

防“减量控大”走在全省前列。

乐山市委、市政府将道路交通综合治理工作上升为党政工程、生命工程，与安全生产同部署、同落实，做到“党政同责、一岗双责、齐抓共管”。市政府坚持每季度召开一次全市道安会，道安办每月召开一次专题会，对问题“点名道姓”通报。坚持将道路交通综合治理纳入党政目标考核，出台了《乐山市道路交通安全综合治理考核办法》，建立市、县、乡三级道路交通“目标管理、绩效考核、督查问责”工作机制，破解了交管部门“单打独斗”的局面。建立“每月一督导、每月一通报、每季一部署、每年一考核”工作机制。2022年以来，市道安办成立若干督导组进行了16轮全覆盖督导，整改问题145个，并先后向县区、乡镇发送《督办函》《提醒函》162份，跟踪督办，切实压实各级责任，消除了一批交通安全隐患。

本刊记者：乐山市道路交通管理工作短板在哪里？对此，乐山交警如何从实补齐短板？

王东晓：当前，乐山市道路交通管理工作的“短板”在农村地区，难点也在农村地区。乐山交警积极争取党委政府重视和支持，把农村道路交通安全与乡村振兴同规划、同部署、同检查，建机制、抓协同，夯实基础，补齐短板，筑牢农村地区道路交通“安全网”。

乐山交警积极消除农村道路交通安全隐患，补齐交通设施短板。以安全生产大检查为契机，建立道路安全隐患联排联治工作机制，公安、交通、乡镇上下联动。2022年以来，先后开展了4批次道路隐患集中排查，对全市159.4公里事故多发路段、384.2公里村道生命防护工程建设任务，专题部署，挂图作战。同时，加强宣传，补齐交通安全意识短板。针对农村地区群众交通安全意识薄弱的实际，建立农村道路亡人事故现场警示教育机制，由事发地乡镇政府领导牵头，交警、交通和死者属地村组干部、村民代表参加，开展一次警示教育、一次隐患排查等“六个一”工作，用身边的事教育身边的人。充分发挥乡镇交管办、“两站两员”作用，组织1100余名交通劝导员在早晚、赶场日、上放学等重要节点开展违法劝导和宣传教育，“红白喜事”必上门劝导提醒。此外，注重创新，补齐执法力量短板。组建市、县、乡、村四级道安工作微信群，建立农村“两站两员”网上打卡响应机制，探索农村“所队合一”“一村一辅警”机制改革，整合交管员、劝导员、网格员等力量，组建农村交管执法小分队65支。2022年以来，农村地区查处无证驾驶、酒驾、醉驾等违法行为1200余起，全力防范农村地区群死群伤道路交通事故。

本刊记者：针对货车交通安全风险，乐山交警如何化解，预防和减少道路交通事故的发生？

王东晓：乐山市是四川省重要的水泥、陶瓷、矿产、化工基地，全市各类货车保有量近5万辆，居全省第三，货车事故风险突出。乐山交警结合实际，将货车治理作为事故预防切入点，突出源头，打防并举，

打好监管“组合拳”。

为进一步强化货车源头管理工作，乐山交警持续开展客货运输突出违法违规专项整治，每月梳理高风险运输企业，联合交通运输部门开展集中约谈、挂牌整改。2022年以来，先后约谈企业233家、媒体曝光“黑榜”企业16家，依法处罚企业安全责任人282人。同时，乐山交警紧把关口，深化货车改拼装、反光标识不全、防护装置不合格等安全隐患治理，深入开展货车“亮尾”行动，对涉货亡人交通事故和严重超载违法车辆进行现场核检，经过整改消除隐患后放行。2022年以来，全市整改非法改型货车342辆。此外，乐山交警严管路面，全面启动执法站、治超站，组建16支执法小分队，推行“交叉用警、错时用警、梯次用警、异地用警”等勤务机制，严查货车“双超”等交通违法行为。2022年以来，查处货车违法4.5万起，涉货车事故同比下降60.4%、死亡人数同比下降52.8%。

本刊记者：为增强广大交通参与者知法、守法的自觉性，乐山交警采取了哪些行之有效的措施？

王东晓：道路交通安全宣传教育是预防道路交通事故的治本之策。近年来，乐山交警不断加强和创新道路交通安全宣传教育工作，着力提升宣传教育覆盖率、重点人群有效率、宣传质效转化率。

乐山交警牢固树立“宣传就是战斗力”的理念，探索建立“1234”宣传工作法。即坚定“党建统领”这一宣传导向，抓好“部署与落实”两项工作，做强“宣传策划、主题内容、媒介传播”三个环节，构建“集群式作战、警媒网联动、信息化宣传、自媒体联动”四大机制。2022年以来，乐山交警微信公众号雷打不动，每天晚上24:00定时发布2条以上宣传信息，被网友评价为“最勤奋的公众号”。截至目前，乐山交警“四微一抖一快”政务公众号粉丝总量已有100余万。同时，乐山交警坚持精准性，提升交通安全宣传的穿透度。始终将交通安全宣传作为事故预防的第一道防线，坚持以“提升人的安全意识、明晰车的交通规则、提醒路的安全风险、警示企的源头隐患”为主方向，精选素材、精心策划、精准投放，确保“内容实”“形式活”“落到底”。仅2023年以来，乐山交警发布交通安全宣传作品12.8万余件，被媒体采用稿件多达2万余次，100余次被新华社、央视等权威媒体报道，累计阅读量近20亿人次。此外，为了有效提升交通安全宣传的覆盖面，乐山交警创新“一村一警、一区一警、一校一警、一企一警”宣传机制，针对不同文化层次、不同职业、不同年龄阶段的群体，采取针对性宣传教育。2022年以来，乐山交警针对亡人事故所在镇村，点对点发送重点群体安全提示短信6.5万条；联合教育部门为全市958所学校送上一张宣传画册，为67.5万学生送上交通安全书签；联合市民族宗教事务委员会制作了《遵法守规 “彝”路平安》宣传片，用彝语传播交通安全；联合保险机构制作反光手提袋1万余个，赠送公路沿线老年人；联合住建部门开展四类交通安全进小区，创新一栋一楼、一进一出、一早一晚、一老一小等“十个一工作法”，提升私家车驾驶人的交通安全意识。

面向我国36大城市的道路网结构全息画像指标解析（六）

——城市快速路出入口间距合规比

文图 | 朱新宇 戴帅 刘金广

一、城市快速路出入口间距合规比的指标定义

城市快速路出入口间距是指城市快速路路段上相邻两出入口端部之间的距离，其合规比表示出入口间距合规的数量与出入口总数的比值。

出入口间距合规比指标是检验城市快速路结构合理性的指标。如果城市快速路出入口之间间距过小，就无法满足快速路交通分流、合流所需的安全道路空间，从而使主线交通受到的交织干扰过大，易导致交通事故和交通拥堵的发生。

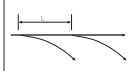
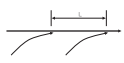
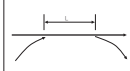
二、城市快速路出入口间距的标准要求

我国行业标准《城市快速路设计规程》（CJJ 129-2009）中已明确规定了四类出入口形式的最小间距要求。相关规定如下：

出入口间距应能保证主线交通不受分合流交通的干扰，并应为分合流交通加减速及转换车道提供安全、可靠的条件。

快速路路段上相邻两出入口端部之间的最小距离，根据快速路主线设计车速以及出入口形式的不同（分为“出口—出口、出口—入口，入口—入口，入口—出口”四种）略有差异，具体取值如表1所示，并应大于或等于表1中的取值。

表1 快速路出入口最小间距（m）

主线设计车速(km/h)	出入口形式			
				
100	760	260	760	1270
80	610	210	610	1020
60	460	160	460	760

三、城市矢量地图快速路出入口合规性的识别

（一）城市快速路出入口节点识别筛选

城市快速路出入口的识别在城市快速路的道路路段上进行，因此，需在城市路网矢量地图中挑选出道路等级为“快速路”（道路属性为01）的相关矢量LINK道路线段。然后，再识别这些LINK道路上的NODE节点。

当NODE节点连接的LINK数量大于或等于3，且其中一条LINK道路属性包含IC（IC是指连接快速路和其它不同等级道路之间的道路或唯一上快速路或出快速路的道路，道路属性为05，如图1所示）属性或JCT（JCT是指快速路或高速公路之间的连接道路，如快速路与快速路、快速路与高速公路，道路属性为03，如图2所示）属性，则认为此节点为快速路出入

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

执法规范化下公安交管非现场执法装备技术发展需求和趋势研究

文 | 吴昌成 陆小明 袁晓君 陆宇

【导读】

规范执法是公安工作的生命线，通过非现场执法装备合法合规收集、固定道路交通违法行为是公安交管部门规范执法的重要内容之一。近些年，在科技强警等政策支撑下，各地广泛开展交通技术监控设备建设，助力事故预防、秩序管控、违法查处等工作。本文对公安交管非现场执法装备的技术发展需求和技术发展趋势进行研究，从执法装备的角度，对进一步提升公安交管非现场执法的规范化有参考价值。

【关键词】

监控设备；规范执法；技术需求；发展趋势

【基金项目】

新时代下公安交通管理执法规范化建设装备要求及管理体系研究（编号：2018LLYJGAJT043）

非现场执法，通常是指通过机动车测速仪、机动车闯红灯自动记录系统、道路车辆智能监测记录系统等交通技术监控设备收集、固定道路交通违法行为证据。近年来，随着大数据、人工智能、5G 等新技术日新月异，非现场执法方式越来越丰富，逐步铺开应用于公安交管工作实践。本文介绍我国交通技术监控设备技术发展现状，并对公安交管非现场执法装备的技术发展需求和技术发展趋势进行分析。

一、交通技术监控设备技术发展现状

（一）技术现状

1. 图像清晰度越来越高。我国的监控执法设备经历了从胶片到模拟、再到数字的逐步转变。其中，数字摄像机发展最为迅速，近 10 年主流图像分辨率从 200 万到 300 万、500 万、700 万、900 万逐步增加，设备记录图像的清晰度越来越高。

2. 装备性能越来越强。20 年前，摄像机功能单一，以视频监控和存储记录为主。2008 年左右，监控装备逐步智能化，可识别车辆的号牌、类型、颜色、品牌等交通特征及机动车闯红灯、超速行驶、违法停车等交通违法行为。近些年，随着图像处理、人工智能、神经网络等技术的进步成熟，设备所能识别的机动车特征及驾驶人违法行为范围逐步扩大，相关捕获率和识别率也明显提高。

3. 互联互通越来越多。为实现非现场执法装备取证记录智能化信息化应用，非现场执法装备与其他装备互联互通的应用越来越多。如将非现场执法装备驾驶人人脸取证记录与人口库关联识别，确定交通违法驾驶人身份信息，进而对违法当事人作出处罚。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

公安交通管理数据分类分级管理路线研究

文 | 刘榴 支野

随着互联网、信息化、数字化的不断推进，网络信息及数据安全问题也应运而生，世界各国的系统瘫痪、数据泄露等安全事件层出不穷，轻则给单位带来利益损失或负面影响，重则损害社会秩序和公共利益，甚至危害国家安全。我国非常重视网络安全和数据安全，2014 年以来，我国不断完善数据安全管理机制，明确提出了数据分类分级的概念和工作要求。交通管理部门作为与百姓生活最密切的公安部门之一，管理的数据大多涉及民生、公共利益和个人隐私信息，必须要严格按照政策要求积极开展交通管理数据分类分级有关工作，构建安全、可靠、稳定的网络安全和数据安全综合防御体系，在数据安全的前提下，更好地推动交通管理数字化，更好地为交通参与者提供高效、安全的交通管理服务。

一、数据分类分级概述

2014 年，中央网络安全与信息化领导小组成立，标志着我国网络安全、数据安全逐步上升到国家安全和战略层面。2017 年，习近平主席在中共中央政治局第二次集体学习时强调“要切实保障国家数据安全，要加强关键信息基础设施安全保护，强化国家关键数据资源保护能力，增强数据安全预警和溯源能力。”在 2021 年 3 月发布的国家“十四五”规划纲要中，特别提到“要营造良好数字生态，构建数字规则体系，营造开放、健康、安全的数字生态。加强涉及国家利益、商业秘密、个人隐私的数据保护，加快推进数据安全、个人信息保护等领域基础性立法，强化数据资源全生命周期安全保护。完善适用于大数据环境下的数据分类分级保护制度。加强数据安全评估，推动数据跨境安全有序流动。”2021 年 9 月 1 日，我国正式实施《中华人民共和国数据安全法》（以下简称《数安法》），明确规定“国家建立数据分类分级保护制度，根据数据在经济社会发展中的重要程度，以及一旦遭到篡改、破坏、泄露或者非法获取、非法利用，对国家安全、公共利益或者个人、组织合法权益造成的危害程度，对数据实行分类分级保护。”

目前，《网络数据安全管理条例》、国家标准《重要数据识别规则》等配套规章制度、标准规范等也在编制中。《网络数据安全管理条例》在 2021 年 11 月征求意见稿中，提出了按照数据的影响和重要程度，将数据分为一般数据、重要数据、核心数据三类，不同级别应有不同的保护措施，并进一步强调各地区、各部门应当按照国家数据分类分级要求，对本地区、本部门以及相关行业、领域的数据进行分类分级管理。2022 年 9 月，全国信息安全标准化技术委员会发布了《信息安全技术网络数据分类分级要求（征求意见

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

交通事故责任推定制度存在的问题与改进意见

文 | 张智勇

自1992年国务院《道路交通事故处理办法》确立交通事故责任推定制度至今，该制度在依法惩治交通肇事逃逸、故意逃避事故责任追究等方面发挥了重要作用。但是，随着经济社会快速发展，人、车、路、企、环境等交通要素发生了巨大变化，特别是近年来法治建设发展迅速，社会公众法律素养显著提升，交通事故责任推定制度在适用过程中与法律责任追究不协调、责任认定结果易引起争议等问题突显。对此，本文重点介绍了责任推定制度与交通事故刑事责任、民事责任和行政责任追究之间的关系以及责任推定制度在实践中面临的问题，并提出进一步健全完善交通事故责任推定相关法律法规的建议，供参考。

一、交通事故责任推定制度与相关法律责任的协调问题

（一）推定的事故责任不能作为交通肇事刑事责任的根据

基于公安交管部门的行政管理属性，由其确定的道路交通事故责任，本质上属于行政领域的范畴。在逃逸情形下，当事人往往涉及交通肇事罪。此时，公安交管部门基于推定制度确定的责任，不能作为认定交通肇事罪的刑事责任的根据。原因在于：一是违反刑事诉讼中存疑有利于被告的原则。交通肇事罪的认定必须遵循刑法的证据认定标准，即据以定案的证据必须查证属实，证据标准需要达到排除合理怀疑的程度，公安交管部门依据推定制度作出的事故责任结果不符合上述原则的要求，不能作为认定刑事责任的直接依据。二是交通违法行为并不必然与交通肇事罪的发生存在因果关系。交通肇事罪不仅要求行为人事实上违反了道路交通安全法律法规，发生了事故致人重伤、死亡或者公私财产遭受重大损失的结果，更要求重大损害结果是由于行为人的违法行为所致，即违法

表 交通事故责任推定制度关涉的条文规范

规范名称	具体内容
《道路交通事故处理办法》（国务院令第89号，自1992年1月1日起施行，现已废止）	第二十条：当事人逃逸或者故意破坏、伪造现场、毁灭证据，使交通事故责任无法认定的，应当负全部责任。
《道路交通安全法实施条例》（国务院令第405号，自2004年5月1日起施行，现行有效）	第九十二条：发生交通事故后当事人逃逸的，逃逸的当事人承担全部责任。但是，有证据证明对方当事人也有过错的，可以减轻责任。当事人故意破坏、伪造现场、毁灭证据的，承担全部责任。
《道路交通事故处理程序规定》（公安部令第146号，自2018年5月1日起施行，现行有效）	第六十一条：当事人有下列情形之一的，承担全部责任：（一）发生道路交通事故后逃逸的；（二）故意破坏、伪造现场、毁灭证据的。为逃避法律责任追究，当事人弃车逃逸以及潜逃藏匿的，如有证据证明其他当事人也有过错，可以适当减轻责任，但同时有证据证明逃逸当事人有第一款第二项情形的，不予减轻。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

浅议补齐农村地区交管工作短板的探索和实践

文 | 王刚　图 | 浙江交警

一直以来，浙江省公安交管部门深入贯彻落实习近平总书记“八八战略”部署要求，按照公安部、省委省政府关于农村地区道路交通安全相关部署要求，立足浙江实际，全力推动提升农村道路交通安全综合治理体系和治理能力建设，有力维护了全省农村地区道路交通安全形势的持续平稳，交通事故死亡人数和较大事故数逐年下降，并涌现出了杭州农村交治站建设、嘉兴海宁标准化路口建设等经验做法，为全省经济社会发展、乡村振兴和平安浙江建设作出了积极贡献。党的二十大着眼全面建设社会主义现代化国家全局，对深化推进乡村振兴作出了新的部署，要求到2035年，乡村振兴取得决定性进展，农业农村现代化基本实现。这其中，农村公安交管工作现代化既是农业农村现代化的重要组成部分，也是服务更高质量发展和群众美好出行的支撑保障，这些都对公安交管部门提出了更严峻的挑战和更高的标准要求，是迫切需要解答的必答题。本文对浙江省农村地区公安交管工作存在的短板予以分析，并提出改善策略。

一、浙江省农村地区道路交通安全情况分析

当前，我国农村地区道路交通安全风险短板依然不少，事故多发易发的态势还没有得到根本扭转，“遏重大”的基础尚不牢固。以浙江为例，近几年，农村

地区道路交通事故死亡人数占全省的近60%，较大事故、一次死亡2人事故占全省总量的近50%。从事故特点看，主要有以下特征：一是重点路段事故多发。穿村过镇公路存在大量平交路口，叠加机非隔离缺失、标志标线损坏、照明设施不足、安全视距遮挡等问题，事故易发多发。穿村过镇道路死亡人数占农村地区亡人总数的近60%。部分险要路段路侧护栏、警示标志等设置不完善甚至缺失。农村地区重大交通事故大多发生在安全设施相对不足的临水临崖道路。二是重点群体受侵害问题突出。近几年，农村地区涉及老年人事故死亡人数往往占农村地区死亡总数的近60%。同时涉及幼儿、学生事故，尤其是外来务工子女事故多发易发。三是重点车辆肇事风险较大。全省农村地区重大交通事故中大多与大中型客车相关。租赁大客车、

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

国外道路交通安全研究规划现状及其启示

文 | 赵玉娟 李小松 胡伟超 于鹏程

当前，我国机动化发展处于高速增长阶段，人、车、路等交通要素持续快速增长，但道路安全水平、车辆安全性能、交通参与者安全意识仍然难以适应快速机动化的要求，交通管理工作面临不少风险挑战，层出不穷的新情况新问题需要有效应对，治理体系和治理能力现代化的要求需要积极适应。完善交通安全相关政策机制，采取切实可行的管控措施和技术手段，干预和压降交通安全风险正在成为各级公安交管部门的迫切需要，而交通安全研究是科学制定政策、措施和手段的根本依据和指导。探究一个时期交通安全研究的基本内容与方向，引导行业和社会各界投入研究资源，共同解决基础理论与工程、执法实践中的瓶颈性和制约性难题，是发达国家的普遍做法，也是我国提升交通安全工作水平的必由之路。

一、国外道路交通安全研究规划现状

发达国家和地区普遍以阶段性行动纲领的形式，定期发布一个时期内全国性的道路交通安全规划，针对交通事故特点及交通安全风险分布，面向行业、社会以及相关部门发布具体工作措施和建议。一些国家和国际组织还会配合交通安全规划，提出相应的交通安全研究规划和框架，用以指导研究机构开展针对性研究，服务和支持规划的落地实施。早在1997 年，澳大利亚就发布了《国家道路交通安全研究发展策略》，作为执行该研究策略的成果，强制佩戴安全带、设置儿童安全座椅、改进测速抓拍技术以及推广随机酒驾测试等措施，极大地改善了交通安全状况。2013 年，澳大利亚又针对新的交通安全特点，配合 2011-2020 年国家道路安全规划出台了新的《国家道路交通安全研究框架》，明确了交通安全研究的愿景、基本原则和目标，指出高质量的、可持续的交通安全研究可以为交通安全措施和实施路径提供客观依据，要求交通安全研究与政策制定、相关方及社区紧密结合，推进交通安全数据共享、研究成果共享、研究方法升级和分析技术改进。世界卫生组织（WHO）于 2015 年针对东南亚地区的交通安全状况，研究发布了《东南亚地区道路安全研究框架》，指出良好的交通安全研究是交通安全规划落地实施的重要组成部分和根本依据。2020 年，世界卫生组织主导制定了《道路安全行动十年（2021-2030）全球计划》，呼吁各国政府和利益相关方采用新的路径，优先考虑并采取一套视道路安全为可持续发展关键驱动力的整合型“安全系统”方法，全世界形成合力，实现到 2030 年将道路交通死亡和重伤人数减少 50% 的目标。欧盟每 10 年制定一次道路交通安全战略行动计划，2010 年，欧盟委员会提出了《欧盟 2011-

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

道路交通安全管理应急预案编制的思考

文图 | 张伟

随着我国现代化进程的推进和社会的发展，交通安全应急管理工作越来越受到社会各界的关注。我国应急管理体系提倡“一案三制”，“一案”即应急预案，“三制”即指挥的体制（组织、队伍）、机制（预警监测、风险评估、保障、培训）、法制（政策、法规），应急预案编制作为应急管理工作的重要环节之一，其必要性和重要性不言而喻。本文结合当前公安交管部门道路交通安全管理应急预案编制现状，对应急预案编制提出建议，供参考。

一、道路交通安全应急预案编制现状

应急预案是指为依法、迅速、科学、有序应对突发事件，最大程度减少突发事件及其造成的损害而预先制定的工作方案。因此，公安交管部门要做好突发警情事件的应急响应工作，就需要编制应对突发警情事件的指挥、行动方案，即应急预案，以提升交通警察的应急响应能力，防止次生事件发生，并最大程度减少人员伤害和财产损失。目前我国的道路交通安全应急预案编制工作已经取得了一定的成绩，但是仍然存在一些不足之处。

首先，在应急预案编制过程中，由于参与部门众多、职责繁琐、信息交流不畅等原因，导致部门之间协作不够紧密，预案的制定和执行难以顺利进行。当前，公安机关推行的“情指行”一体化机制改革，就是要打破部门壁垒，统筹指挥、调度所有人力、物力、信息，以实现“预防为主、快速响应”的目的。因此，与交通运输、应急、医疗、环保等部门间制定合成作战的总体预案，将有效提高应急处置效率。

其次，由于我国各地地理位置、气候环境、交通网络和救援能力等因素的差异，公安交管部门制定的应急预案存在一定的差异性，不能普遍适用。对此，国务院发布的《国家突发公共事件总体应急预案》中提到了应急预案的标准化和精细化要求，为各部门、各行业的应急管理预案编制提供了统一标准、统一流程、统一要求。

最后，在公安交管部门编制应急预案的过程中，一些重大道路交通事故的起因和影响因素可能会被疏漏，导致应急预案的针对性和灵活性不足。《国家突发公共事件总体应急预案》中提出，应急管理工作六项原则为“以人为本，减少危害；居安思危，预防为主；统一领导，分级负责；依法规范，加强管理；快速反应，协同应对；依靠科技，提高素质”。同时，还要求加强交通安全隐患信息采集和分析，完善应急预案的指挥流程和应急预案的修订机制，为应急管理提供更加全面、专业化的应急预案。

二、对编制道路交通安全管理应急预案的建议

突发交通警情事件应急响应是一个闭环和持续改进的过程，包括制定预案、响应、恢复和总结改进等步骤。预案编制与应用工作的滞后会直接影响应急响

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

公安交管部门扎实推进
公路交通安全“春季守护行动”

编者按： 公安部交通管理局部署开展公路交通安全“春季守护行动”以来，各地公安交通管理部门迅速行动，紧盯春季突出交通安全风险隐患，聚焦“两客一危一货一面”等重点车辆，线上与线下相结合，路面与源头齐发力，集中清剿突出交通安全风险隐患，依法严查超限超载、疲劳驾驶、超员载客、违法载人等严重交通违法行为，全力维护道路交通安全形势平稳。本期刊发黑龙江、上海、云南等地公安交管部门开展“春季守护行动”工作经验，供参考。

图 /刘浩军

黑龙江 守护农村春耕备耕道路交通安全

针对近期春耕备耕等农事活动繁忙，农村地区交通流量显著增长，道路交通安全风险愈加突出的实际，黑龙江省公安交管部门按照公安部交通管理局公路交通安全“春季守护行动”部署要求，聚焦农村地区突出交通安全风险，多措并举、夯实基础、补齐短板，全力稳定道路交通安全形势。

黑龙江交警总队坚持“谋划为先”，聚焦顶层设计，借助省政府部署开展道路交通安全整治年活动契机，将春耕秋收服务保障项目列入攻坚破难任务，明确目标任务，压实各级责任，项目式清单化推进。省公安厅召开视频会专题部署春耕备耕期间重点工作，并成立以分管厅领导为组长的领导小组，全力护航春耕备耕活动。为推动工作深入开展，总队组织开展了为期半个月的专项督导，重点针对问题突出、隐患较多、事故多发的县区精准帮扶指导。省交安委还组织公安、交通运输、农业农村、应急管理 4 个厅领导带队的工作组，深入一线开展重点明查暗访、查缺补漏。

为形成齐抓共管合力，黑龙江交警总队坚持“协同为要”，联合农业农村厅、交通运输厅印发《全省“防事故护春耕”活动实施方案》《关于加强道路运输安全信息化协同监管工作的通知》等文件，强化部门协同，加强重点管控，齐抓农村工作。联合交通运输厅搭建全省重点违法联合治理数据交换共享平台，充分运用交通运输部门动态监管数据，实时布控进入集指平台，严查严处疲劳驾驶违法行为。组织各级公安交管部门联合农业农村部门评估当地农村地区交通安全态势，推进落实常态化联合执法，组建“警农联合”执法小分队，开展高频度联合执法行动。

图 / 李珈丽

在推进隐患排查治理工作中，黑龙江交警总队坚持“预防为主”，专项部署春耕备耕农村道路隐患排治工作，全面排查交通标识缺失、安全护栏损坏、设施设备故障等突出隐患，分类建账、对账整改，最大限度消除风险隐患。组建“流动车管所”，深入农村地区开展摩托车注册登记、车辆检验及驾驶证审验等便民服务，会同农业农村部门讲解农机器械、农用车辆保养、维修等知识，严防人、车“带病”上路。联合农业农村部门排查上路行驶的载货汽车、挂车、拖拉机及农用车辆、三轮摩托车、电动车等反光标识粘贴情况，免费粘贴车身反光标识。

为净化交通秩序，黑龙江交警总队坚持“管控为重”，加强勤务部署，抽调机关一半警力下沉一线，最大限度将警力、警车摆上路面，加大巡逻频次和密度，提升见警率、管事率。加强违法查纠，紧盯重点时段、重点路段，不断加大违法查处力度，并积极发挥“两站两员”“一村一辅警”等职能作用，及时劝导管控，消除动态隐患。加强精准查缉，深入开展第二波次重

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

广东：系统防范化解道路交通安全风险

文图 | 刘锋

广东是改革开放的排头兵、先行地、实验区，也是全国经济发展迅猛、运输需求旺盛、交通路网密集的省份之一，道路交通安全呈现驾驶人与机动车保有量大、交通路网密度大、交通运输规模大及道路交通安全管理任务重的“三大一重”特点。近年来，广东省公安厅交通管理局围绕预防“减量控大”工作目标，高位高标高质部署道路交通安全管理工作，2018 年至 2022 年，全省道路交通事故起数、死亡人数、较大事故起数分别下降 35.97%、34.22%、53.85%，道路交通安全形势平稳向好。

民警检查货运车辆

深化道路交通安全系统治理

广东省政府建立道路交通安全工作联席会议，创新道安联、安全责任制、挂牌整治、工作约谈、三办考评等工作机制，实现由“单打独斗”向“系统治理”转变，提升道路交通安全统筹协调能力。联席会议由 3 名分管安全生产与公安、交通的省领导任召集人，14 个省直单位为成员，建立每月一评价、一调度、一发布等“十个一”机制，落实实体化运作。出台《广东省道路交通安全责任制规定》，构建道路交通安全“党政领导、道安办统筹协调、部门齐抓共管、社会共同参与”的综合治理新格局。同时，出台了《广东省道路交通安全隐患重点地区挂牌整治实施办法》《广东省道路交通安全工作约谈办法》等。建立健全道路交通安全考评问责机制，加强省安委办、省道安办、省消安办“三办”协同，共同实施安全生产考核，联合应急部门建立事故深度调查机制，实现“党纪、行政、刑事”三责同追。

广东省交管局全力提升风险隐患系统防范化解能力，搭建道路交通安全管理大数据平台，围绕人、车、路、企、事五大要素开展摸排管控行动，实行隐患闭环治理。省公安厅、应急厅、交通厅合力打造重点车辆监控预警平台，对全省 3.2 万家“两客一危一货”运输企业和 83.3 万辆重点车辆实行“上图”管理，研发重点车辆行驶记录仪检测设备，精准打击人为关闭监控设备、篡改监控数据等行为。开展“企业

画像”，对人、车、企交通数据进行整合，自动生成“企业画像”报告推送给企业，助力重点车辆和驾驶人隐患滚动“清零”，实现由“末端管理”向“源头治理”转变。

精准打击交通违法行为

广东省交管局不断提升违法行为精准打击能力，实现由“大水漫灌”向“靶向治理”转变，创新建立道路交通安全防控“四个一”体系，优化交管部门勤务效率。即任务一张表：设立社会治安巡防管控1分钟自救、3分钟互救、5分钟增援快速反应圈和“10分钟、15分钟”处警圈；指挥一张图：使用全警统一标准化地图，将各级交管部门道路信息、警务资源、处置力量等数据汇聚到地图平台，实现“一盘棋”管理；管控一张网：通过公安交通集成指挥平台、广东省公安交通管理大数据平台，将各类交通违法线索下发各地核查，实现精准打击、闭环管理；勤务一套机制：通过建立勤务报备—通报—考评等机制，全链条管理勤务落实情况。

广东省道安办联合9个省直单位开展酒驾醉驾综合治理行动，组织重点单位开展“零酒驾”创建活动，压实涉酒场所源头责任。全链条治理货车超载，将建设治超卸货场和治超非现场监测点列入省政府十件民生实事，并以省联席会议名义下发《货车道路交通安全综合治理行动方案》，公安、交通运输部门实施联合治超，严格执行“一超四罚”，涉货车超载事故下降34.23%。同时，大力整治客运车辆，建立“网上网下合成作战”机制，精准查处超员、疲劳驾驶违法行为，有效预防群死群伤交通事故。精细化管控危化品运输车辆秩序，联合省应急厅、生态环境厅、交通厅、市场监管局制定实施危化品道路运输安全风险管控措施，建立危化品运输车“高速公路0至6时禁行”和事故熔断机制，近3年涉危化品运输车事故死亡人数年均下降9.7%。

提升交通安全综合治理能力

广东省安委办、省道安办联合下发《系统防范化解摩托车、电动自行车交通安全风险实施意见》，常态化开展摩电交通违法劝导工作，涉摩电交通事故持续下降。省安委办、省道安办联合下发《加强农村交通安全管理的工作意见》，建设劝导站聘用劝导员，对轻微交通违法进行劝导教育。省公安厅下发《农村派出所参与道路交通安全管理工作规范》，构建农村交通安全多元治理体系。同时，积极构建高速公路安全多元治理体系，将全省所有高速公路经营管理单位列入所在地市道路交通安全工作联席会议，健全“一路多方”组织体系。在全省高速公路落实中型以上客货车右侧通行管控，减少客货车与其他车辆碰撞风险。与保险公司建立长效合作机制，建设警保合作劝导站，将电动自行车上牌、驾驶证申领、轻微事故快处快赔等服务下放至警保合作服务站，实现由“单一管理”向“多元治理”转变，不断提升道路交通安全综合治理能力。

此外，广东省交管局建立健全快速发现、及时救援、有效救治、妥善救助“四位一体”的交通事故应急救援机制，打通全省932条通往医院的主要线路，保障消防、救护车辆优先通行权。加强医院救援力量建设，全省设置390家定点救治医院，全部开通院内“绿色通道”，建立省、市、县三级救援救治专家库，联合省卫健委创新建立乡镇智能交通急救预警机制，依托医院与救护车搭建5G智能急救平台，创新“上车即入院”救援模式，提升交通事故救治救援能力，实现由“被动处置”向“绿色救援”转变。同时，积极发挥道路交通事故社会救助基金“救急、救难”作用，推行“先垫付、后申领”绿色通道，实现线上申请、审批、支付一站式服务。2018年至2022年，交通事故社会救助基金累计垫付6.36亿元。

杭州：“五个重视”推进交管工作提档升级

文图 | 闫春雷 胡跃庭

自 2022 年以来，浙江省杭州市公安局高速公路交警支队立足高速公路交通管理实际，以公安数字化和警务机制改革为切入点，构建“五个重视”（重视领导带头、重视每起警情、重视每起施工、重视流量拥堵变化、重视整治行动）科学研判体系，落实交通安全管理“五大防控机制”（警情“快处快撤”、隐患动态清零、施工全程监管、拥堵高效响应、重点违法行为“清雷”），实现交管工作全闭环管理并取得初步成效，辖区里程增加 24.5 公里，事故总量下降 7.3%。今年以来，辖区亡人数量同比下降 46.1%。

杭州市公安局高速公路交警支队指挥中心

警情“快处快撤” 推进隐患动态清零

为提高异常事件主动发现率和处置能力，杭州高速交警支队开展“补盲”系列行动，扎实推进辖区视频覆盖，积极构建公安“大脑 + 手脚”勤务机制，做强做大公安数字指挥室“大脑”，在实践中，总结提炼出异常事件“快处快撤”技战法，争分夺秒，实现“快发现、快到达、快预警、快处置、快撤离”，将路面事故隐患控制到最小。支队依托“数字化监测预警管控”和“事件检测”等自动化系统，实现辖区 56.67% 的占道警情在报警前即被视频发现，有效压缩报警时间。其中，占道警情 8 分钟到场率提升至 61.69%，占道警情撤离率提升至 73.38%，极大降低因占道引发的拥堵和事故。在处置中，向科技借力，普遍开展无人机视频巡查工作，有效解决处置前端警力无法到达的“空窗期”。2022 年以来，杭州公安高速交警辖区投入无人机 40 架，有效推进无人机成为警用基本装备。

支队重视每起警情，围绕“发生一起事故、歼灭一类隐患”的目标，集成数据综合治理，开展路面动态巡逻排查和典型事故“一案一查”同轨制，从事故梳理和排查中，形成“查找隐患（风险）、分析原因、明确措施、实施整改、效果评价”专项治理扫患机制，即对涉及道路安全的事故第一时间收集数据，组建专业团队参与实勘调查、深度排查和综合治理，实现隐患动态清零。2022 年以来，累计整改隐患 6388 处，提升改造护栏 232.3 公里。

落实监管机制 让施工有序规范

支队重视辖区每起施工工程，积极落实施工“岗前、封道、异常、警情、复盘”五项监管机制，在实践中概括为“防”“排”“疏”“清”“严”五字要诀。即准备阶段预先“防”，提前研判施工路段线形特点，优化施工审批流程，强化应急处置方案，表单化精细化扎实推进；封道隐患及时“排”，实行“绿、黄、红”赋码管理和退出机制，对标先进，推进施工全流程规范；后方拥堵高效“疏”，成立施工监管中心，创建在线直播端，实现全息动态监管，确保异常情况快处快撤；警情处置动态“清”，定人、定岗、定责，强化现场疏导能力和宣传诱导，主动对接主流导航平台，如绕城高速“三化一平”断流施工阶段，西复线流量提升35%，辖区路网资源实现均衡利用；倒查责任追究“严”，建立考评结果与施工审批正向机制，对15项内容进行周考核，先后对26家施工单位进行扣分处理，约谈单位负责人，梳理排查问题清单155个，完成整改单位26家，辖区施工建设有序规范。

为积极破解高速公路输入型风险防控难题，支队结合辖区事故特点，紧盯“货车、夜间、疲劳、低速、违停”五大关键词，波次推进“清雷”系列整治行动，动态开展重点车辆、重点违法、重要时段交通安全集中整治行动。支队聚焦辖区突出风险和管理薄弱环节“把脉问诊”，结合“空地打击”、视频巡查、无人机等技战法，个性化、定制化研判分析，动态化调整违法行为查处重点，分阶段、分重点针对性开展突出违法行为整治行动，精准治理。今年3月，支队开展了为期3个月的公路交通安全“春季守护行动”，开展以来，现场查处违法行为1.43万起，重点违法1.32万起，同比上升6.9%。

紧盯流量变化 对拥堵高效响应

每到节假日，高速公路排队缓行成为常态，如何平衡好群众出行和高速公路安全畅通是支队一直思考的问题。杭州高速交警支队推出拥堵响应机制，即“5+X”治堵法。“5”，即提示性措施、警示性措施、入口管控措施、协同处置措施、主线分流措施五项措施，主要目的在于强化路面动态流量管理，结合路段特点，再做“X”项加法。如辖区所在的S14杭长（宜）高速，该路段是连接杭州城西的主要通道，早晚高峰出行流量大且不时有封闭施工的情况，投诉问题较多。为此，高速交管部门在早晚高峰阶段调整主线施工时间，避开拥堵时段，对重要入口不采取关闭措施，增设出口人工收费通道，防止收费导致缓行倒灌主线。在事故多发点位提前部署定点警力，在枢纽、隧道等高危路段开启固定式长排警灯、定向喇叭。紧急情况下，值守人员将第一时间发挥作用，卡断隧道入口通行车辆。“5+X”治堵法自2022年9月实施以来，辖区拥堵数量下降45%，投诉次数下降70%，实现民生畅通系数双提升、事故警情和拥堵指数双下降。

每逢节假日，杭徽高速岳山隧道车流量增加易出现排队缓行情况，引发追尾事故。支队通过增加隧道视觉引导、完善标志标线、增设定向高音喇叭等设施，实现缓行次数下降62.5%，事故下降28.1%，治理成效明显。在今年春运期间，辖区日均流量同比上升13.06%，道路拥堵时长同比下降1.74%，拥堵距离同比下降2.87%，道路交通事故同比下降11.8%。

临沂：打造无人机警务立体防控新模式

文图 | 丁北大 高杜娟

山东省临沂市是全国重要的商贸物流中心，城区道路和高速公路交通流量大，特别是在早晚高峰期，小事故往往会造成大拥堵。为提高交通事故处理效率，2022 年以来，临沂市公安局交警支队坚持创新驱动，围绕现代警务自动化、智能化、实战化发展目标，探索将无人机警务应用作为改进和加强公安交管工作的“革新利器”，着力打造“铁骑 + 铁翼”“高速飞翼”“城区自主航翼”三项无人机警务模式，构建“空地一体、多机协同、时空覆盖、效能倍增”的警航发展新格局。

无人机投掷交通事故应急救援物资

技术攻关 做强无人机警务支撑

随着科技赋能警务实战应用的推进，无人机已化身“警鹰之翼”“天空之眼”，在道路交通管理工作中发挥着重要作用。临沂交警支队坚持向科技要警力、战斗力，抽调业务骨干组建了工作专班，到北京、广东、江苏等地学习无人机警务应用，赴深圳参加世界无人机大会，开阔眼界，拓宽视野，为推动警用航空建设工作奠定基础。制定了《临沂市公安局交警支队警用航空工程建设发展规划》，并于 2022 年 3 月 19 日全面启动警航建设工程。

支队按照“实战全方位、应用全场景”要求，分城区道路、高速公路、国省道和县乡道路三个领域，开发了 27 个无人机应用场景，为打造无人机警务做强支撑保障。为打破技术壁垒，提升无人机技术与公安交通管理工作的融合度，支队成立了警航科技创新联合实验室，专门负责警航技术创新、机型配置、荷载适配、课题研究和成果研发等工作。对接空军航空管制部门，进行了大量科研实验和飞行测试，推动无人机技术全面融入公安交管警务。

因地制宜 提升无人机巡防效能

交警铁骑具备小、快、灵的特点，在疏堵保畅、警情快处、服务群众等方面发挥着重要作用，但也有“无能为力”的时候。临沂市区水多、桥多，以金锣大桥为例，桥长 3 公里，上下班高峰期，汽车、电动自行车、行人混行，一起小的剐蹭事故就可能导致整座大桥拥堵

不堪，这种情况下，摩托车也很难通过，民警只能弃车步行前往处置。为此，临沂交警支队打造“铁骑 + 铁翼”无人机警务，对铁骑摩托车进行改造，配备轻便型无人机，将以地面作业为主的传统交通监控扩展到立体空间。发生轻微交通事故时，铁骑队员可操控无人机进行拍摄取证，固定事故证据，引导事故当事人及时驶离现场，避免次生事故。无人机在巡航过程中，对违法停车、随意变道等违法行为进行实时取证，并上传至公安交通管理综合应用平台形成证据，实现铁骑、铁翼、警车、智慧屏和指挥中心的实时交互，形成“五位一体”的立体化交通安全管控模式。

为满足高速公路交通管理需求，支队着力打造“高速飞翼”无人机警务，为高速交警大队配置了航时 4 小时、航速 120 公里 / 小时以上、荷载 100 公斤的无人直升机，挂载光电吊舱、SAR 雷达、喊话器、警示灯、抛投等设备，在恶劣天气情况下替代警车进行巡逻，及时发现各类交通违法行为，实时抓拍取证。高速公路发生交通事故后，无人直升机可第一时间到达事故现场，投掷应急救援物资，快速勘查处置，破解巡逻警车无法快速到达处置的难题。此外，支队通过无人直升机巡航，快速比对发现团雾、设施损坏、路面积水结冰等交通安全隐患，进行有针对性地巡逻管控、喊话警示，及时联动高速公路管理部门消除隐患。

在早晚高峰期、节假日期间，临沂市城区商圈、学校周边道路交通流量陡然上升，交通事故时有发生，交通安全管理压力大。对此，临沂交警支队打造“城区自主航翼”无人机警务，发挥双机库无人值守、无线充电、实时传输、远程控制等优势，将无人机设置好任务路线、飞行时间、飞行高度，即实现一键起飞、一键降落，大大拓宽了巡逻视野，延伸了管控触角。在路面巡线管控、交通拥堵疏导、高空派警指挥、交通事故快处、交通违法治理、嫌疑车辆追踪、交通安全宣传劝导等实战警务中，发挥了人力远达不到的管控效能，节约了警力资源。截至目前，支队共建设了 10 处无人机库，其中城区 6 处、高速公路 4 处。

一网融合 警务指挥提效升级

针对无人机机型、挂载、巡航任务等的多样性，临沂交警支队遵循“一网融合、多方应用、全域掌控、灵活调度”的建设思路，推动警务指挥体系提效升级。支队布建警航指挥中心，将指挥中心与警航指挥中心一体化建设、集约化打造，实现警务指挥和警航指挥同步推进、融合发展，建成集警务指挥、警情调度、信息研判、飞行规划、平台管控于一体的综合性指挥中心，实现警力效能由“路面”向“桌面”、警务指挥由“单一”向“多元”转变。支队按照“一网融合”的架构，搭建了临沂交警警航集成指挥调度平台，融合各种无人机警务实战，实现对铁翼无人机、无人直升机、无人机场、实操人员、空域路线、飞行任务和成果等各类资源的管理，实现无人机警务“一站式指挥、一张网运行”，做到实时掌控、可飞可控、数据归集、成果共享，与公安交通管理综合平台全面对接，有力弥补了传统监控技术盲区。

临沂交警支队通过打造无人机警务，有力推动了勤务革新，提升了警务效能。截至 2023 年 4 月，全市道路交通事故起数、死亡人数同比下降 10.7%、5.6%，道路通行能力整体提升 7.8%，交通事故快处率提升 50% 以上，节省了 60% 的一线执勤警力，城区交通环境进一步净化，群众交通安全意识进一步提升，事故防控精准有效、疏堵保畅精耕实效、违法打击提质增效、服务群众亲情高效四项效能大幅提升，推动警航建设向“最强大脑、最快速度、最广视野、最优服务”的目标迈进。

贵阳：为治理城市拥堵“开药方”

文图 | 朱舟

2022 年以来，贵州省贵阳市公安局交通管理局（以下简称贵阳交警）将改善交通拥堵现状作为回应群众需求的民生工程、提升部门效能的作风工程、基层社会治理的系统工程，按照“政府总调度、交警提需求、社会提意见、部门抓落实”总体机制，撬动各职能部门共同参与，通过“一点一策”、综合施策，化解影响交通畅通的因素，提升“人、车、路、灯、站”适配度，打响拥堵治理攻坚战。据百度地图发布的《2022 年度中国城市交通报告》，贵阳市交通拥堵指数同比下降 16.91%，位居全国榜首。

交警在学校附近维护交通秩序

聚焦“人” 交通管理充满温度

对于交通参与者，贵阳交警始终把培树文明交通风尚作为道路交通管理的重要一环，通过与贵阳广播电视台携手打造“贵阳交警融媒体中心”，将媒体合作方式从“相加”走向“相融”，以直播为代表的新传播形式受到广泛欢迎。2022 年以来，贵阳交警开展的夜间酒驾醉驾查缉沉浸式直播，观看、转发总量超过 500 万次；交管局党委成员在包保路口执勤并答疑讲解交通组织措施，收获了大量市民的宝贵意见建议；交警每日早晚高峰走进广播直播间，连线解答市民关心的交通出行问题，架起了警民“连心桥”。

作为交通管理者，贵阳交警坚持“以人为本”，推行柔性执法，让交通管理更有“温度”。以规范电动自行车驾驶行为为例，2022 年，贵阳交警推动保险、电动车行业协会等机构向社会免费捐赠头盔超 10 万顶，民警“开一张罚单，送一顶头盔”的人性化执法方式获得了广大市民的点赞。2021 年和 2022 年，贵阳全市交通违法罚没金额同比分别下降 24.04%、28.95%，“以罚代管”问题进一步纠正，交通参与者遵规守法、文明出行意识显著提升。

管好“车” 疏堵保畅突出精度

针对违法停车和摩托车、电动自行车、超标电动车“三车”乱穿行等交通违法行为，2022 年以来，贵阳交警开展了“清停风暴”“百日行动”等专项行动，查处机动车违法停车 161.2 万起、“三车”交通违法 102.7 万余起。为治理“僵尸车”顽疾，贵阳交警推动政府牵头，

发动全市各社区、街道等基层组织参与为期3个月的“僵尸车”大起底行动，拖移“僵尸车”1100余辆，停车资源得到有效释放。

对于在途车辆的精细化管理，贵阳交警深化“一点一策”应用场景，探索出了“校园定制巴士”“就诊临时通道”“错时车位共享”等一系列创新管理模式。2022年以来，全市共开通校园、医院、企业、社区定制专线151条，盘活医院停车位3707个，校园周边停车位10855个，进一步便利了就诊、入学车辆停放。为保障城市生产生活运输车辆顺畅通行，贵阳交警主动联系综合执法、银行业协会、交通委、卫健委等部门，协调道路养护、清洁车辆非必须不在高峰期作业，全市各银行网点运钞车辆一律不得高峰期占用主干道停放，共享自行车仅在有条件的路段精准投放，医院救护车驾驶人需签订安全驾驶承诺书……一系列举措的落地使各类在途车辆致堵因素被逐一化解。

打通“路” 规划治理拓宽维度

受地形地貌限制，贵阳市道路基础条件薄弱，为此，在宏观上，贵阳交警着力推动上层规划更加合理，编制了《贵阳贵安主城区“断头路”建设规划（2023—2025年）》《贵阳贵安主城区人行过街设施专项规划（2022—2025年）》，进一步推进国土空间规划与交通规划融合。在市委市政府的统筹下，2022年，全市共新建停车场70个，新增公共车位2.7万余个，打通“断头路”22条，企事业单位向社会错时免费开放车位1.8万个。

在微观上，贵阳交警聚焦区域性交通拥堵问题，拟定《2022年贵阳市城区拥堵片区综合治理方案》，对三马、望城坡、贵筑路、青山小区、世纪城5个片区实施综合治理。通过公交港湾改造、完善人行设施、开放内部道路、优化路口车道和信号灯配置等一系列措施，消除局部致堵因素，道路联通度进一步提升。特别是在封闭式小区、企事业单位、景区景点等区域，通过协调引导内部道路开放限时免费通行，有效联通了周边主次干道。

建设“灯” 科技引领加快速度

2022年以来，贵阳交警主动协调全市各区党委政府、道路主管部门、城市综合执法等部门机构，完成了346处交通信号灯的产权移交，实现全市交通信号灯统一管养。同时，贵阳交警着力提升交通信控精细化水平，提高路口过车效率，以美的路口左转延伸待转、贵开路与宝山北路汇合交叉放行、北京西路世纪城段智慧潮汐车道为代表的创新方式得到推广应用。目前已实施路口交通组织调整240处，调整交通信号灯配时532处，配合增设、调整交通标志1600余块、标线8.4万余平方米，路口“绿灯无车、红灯排长队”现象逐渐消除。

今年以来，贵阳交警注重科技引领，一方面抢抓贵阳市城市运行管理中心建设契机，主动将交通管理数据融入城市管理综合数据，进一步打通各部门间数据壁垒，实现更加联动高效的协同共治。另一方面，与科技企业合作，在观山湖全域路口试点实施“雷视一体”建设，区域信号灯整体联动更加科学协调，各道路车流适配度进一步提升。

改造“站” 公交保障更显力度

近年来，贵阳市城市轨道建设进程加快，贵阳交警着力推进地铁、公交、定制巴士深度融合，以提升公交接驳便利度、提高公交分担率，助推道路交通安全畅通。贵阳交警联动交通委、公交公司，对一批接驳不便、停靠量大、与道路结构不相适应的公交站台实施迁移改造，降低了公交车与社会车辆的干扰程度，同时，在有条件的区域拓展公交车优先车道、设置公交车专用信号灯，让人流密集场所的集散更加高效，消除了道路局部栓塞，实现183条公交线路不同程度提速。

秩 序

问： 酒后驾驶机动车会受到什么处罚?

答： 每一名驾驶人都必须牢记“开车不喝酒，喝酒不开车”。

按照国家标准《车辆驾驶人员血液、呼气酒精含量阈值与检验》（GB 19522—2010）规定，饮酒后驾驶机动车是指机动车驾驶人饮酒后血液中酒精含量大于等于20mg/100ml、小于80mg/100ml时驾驶机动车辆的行为。醉酒后驾驶机动车是指机动车驾驶人饮酒后血液中酒精含量大于等于80mg/100ml时驾驶机动车辆的行为。

《道路交通安全法》第九十一条规定，饮酒后驾驶机动车的，处暂扣六个月机动车驾驶证，并处一千元以上二千元以下罚款。因饮酒后驾驶机动车被处罚，再次饮酒后驾驶机动车的，处十日以下拘留，并处一千元以上二千元以下罚款，吊销机动车驾驶证。醉酒驾驶机动车的，由公安机关交通管理部门约束至酒醒，吊销机动车驾驶证，依法追究刑事责任；五年内不得重新取得机动车驾驶证。饮酒后驾驶营运机动车的，处十五日拘留，并处五千元罚款，吊销机动车驾驶证，五年内不得重新取得机动车驾驶证。醉酒驾驶营运机动车的，由公安机关交通管理部门约束至酒醒，吊销机动车驾驶证，依法追究刑事责任；十年内不得重新取得机动车驾驶证，重新取得机动车驾驶证后，不得驾驶营运机动车。饮酒后或者醉酒驾驶机动车发生重大交通事故，构成犯罪的，依法追究刑事责任，并由公安机关交通管理部门吊销机动车驾驶证，终生不得重新取得机动车驾驶证。

公安部交通管理科学研究所 王建强

事 故

问： 我们村在高速公路附近。近日，我村一名村民进入高速公路捡东西被一辆货车撞死，交警队认定该村民负事故全部责任。我们村许多人认为，高速公路安全管理有漏洞才导致村民很容易进入高速公路，高速公路管理公司应当对死者家属赔偿。请问我们的想法对吗?

答： 高速公路管理部门是否按照国家标准、行业标准、地方标准的要求，尽到安全防护、警示等管理维护义务，应当举证予以证明。《道路交通安全法》第六十七条规定，行人、非机动车、拖拉机、轮式专用机械车、铰接式客车、全挂拖斗车以及其他设计最高时速低于七十公里的机动车，不得进入高速公路。高速公路限速标志标明的最高时速不得超过一百二十公里。《最高人民法院关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》第七条第二款规定，依法不得进入高速公路的车辆、行人，进入高速公路发生交通事故

造成自身损害，当事人请求高速公路管理者承担赔偿责任的，适用民法典第一千二百四十三条的规定。《民法典》第一千二百四十三条规定，未经许可进入高度危险活动区域或者高度危险物存放区域受到损害，管理人能够证明已经采取足够安全措施并尽到充分警示义务的，可以减轻或者不承担责任。

山西省公安厅交通管理局 褚万里

车管

问： 机动车驾驶人信息变化为什么要备案？如何备案？

答： 如实申报信息是驾驶人的法定义务。公安机关只有准确掌握驾驶人信息，才能对驾驶人实行针对性的有效管理和服务。《机动车驾驶证申领和使用规定》（公安部令第162号）第八十一条规定，机动车驾驶人联系电话、联系地址等信息发生变化的，应当在信息变更后三十日内，向驾驶证核发地车辆管理所备案。持有大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶证的驾驶人从业单位等信息发生变化的，应当在信息变更后三十日内，向从业单位所在地车辆管理所备案。第九十八条规定，机动车驾驶人持有大型客车、重型牵引挂车、城市公交车、中型客车、大型货车驾驶证的驾驶人，未按照第八十一条规定申报变更信息的，由公安机关交通管理部门处二十元以上二百元以下罚款。

需要提醒的是，公安交通管理部门会通过手机短信、邮寄信函等方式向驾驶人发送逾期未换证、逾期未体检等短信告知信息、交通安全提示信息和邮寄提醒办理相关业务的通知书、法律文书。为更好地保障自己的权益，请驾驶人及时向车管所变更备案自己的通讯信息变化情况，以更好地接收到公安交通管理部门发送的提示信息和信函。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉

青岛：严格“首接责任制”

为实现高效精准办理群众诉求，山东省青岛市公安局交警支队李沧大队进一步健全民生警务受理工作流程和追责机制，严格落实“首接责任制”，接到诉求后第一时间联系当事人核实具体情况，并安排专人、专职办理“疑难诉求”，认真解决好、答复好群众反映的每一个问题。（文 / 栾心龙）

陕西省西乡县公安局交警大队在廉政教育基地组织开展廉政警示教育活动，进一步筑牢大队民警、辅警拒腐防变思想底线。（图 / 邓小梅）

太仓：助推施工车辆安全行车

江苏省太仓市公安局交警大队邀请全市施工车辆驾驶人亲属代表走进警务中心开展座谈会，通过播放交通事故警示视频、讲解行车安全要点等，架起安全行车提示劝导“亲情桥梁”，引导施工车辆驾驶人时刻绷紧交通安全弦，牢记安全文明行车。（文 / 杨加永）

武宁：强化校车安全监管

为筑牢夏季校车交通安全防线，江西省武宁县公安局交警大队联合校方，落实“日检日查”工作措施，加强校车安全联合监管，督促学校对发现问题进行整改并不定期检查。同时，严查校车超员、超速、人货混装等交通违法行为，确保校车运行安全。（文 / 熊遥 夏业成）

唐山：整治“炸街”摩托车

连日来，河北省唐山市公安局交警支队第九大队在全区范围开展“炸街”摩托车专项整治。民警在重点路段设置检查点，严查摩托车非法改装、炸街飙车、无证驾驶等交通违法行为，并对过往摩托车驾驶人开展交通安全宣传，引导大家增强交通安全意识。（文 / 张勇）

5 月 9 日是全国第 15 个防灾减灾日，安徽省和县公安局交警大队联合白桥派出所走进辖区中心小学开展“防灾减灾”专题安全演练活动。（图 / 王彻）

警队动态
Police News

达拉特旗：排查交通标牌隐患

近日，内蒙古鄂尔多斯市公安局交管支队达拉特旗大队持续开展道路交通安全隐患排查治理工作。民警对重点道路的警示和提示标志、禁令标志标线、人行横道、红绿灯等交通安全设施进行逐一检查，对损坏、倾倒以及被大风刮翻的交通标志标牌进行修缮处理，对缺少标志标牌处进行登记和整改，及时消除安全隐患，创造畅通的道路交通环境。（文 / 邱瑢）

普洱：“警医联动”提升效率

为有效提升高速公路交通事故伤员救治效率，云南省普洱市公安局交警支队景文高速交巡警大队建立“一路多方”协同联动救援交通事故机制，通过加强应急救援建设和交通事故伤救治工作，持续深化“警医联动”、畅通“绿色通道”，持续推进“警医联动”急救体系建设和联合应急演练，有效减少交通事故人员伤亡和财产损失，切实提升群众满意度。（文 / 者茜茜）

天津：启用“警保联动”服务

“五一”假期，天津公安交管部门联合保险公司继续实施“警保联动”服务举措，在高速公路沿线设置交通事故快处服务站。车辆途经天津界内高速公路如发生符合“快处快撤”条件的交通事故，可就近到“警保联动”交通事故快处服务站办理相关手续，服务站还可提供简单车辆维修，避免事故双方当事人报警等待耗时较长。（文 / 焦轩 刘媛）

泉州：开启“准确读秒模式”

近日，福建省泉州市公安交管部门联合百度地图导航推出了一项便民利民举措——“实时灯态上图”，驾驶人可以通过百度地图App 确定导航目的地后，系统自动关联导航沿线的智能路口，开启“准确读秒模式”，真正做到“行程灯态早知道”。此外，借助企业大数据和人工智能的优势，实时计算绿波建议车速，为车主提供“超视距”的绿波通行引导。（文 / 苏丽虹）

贵州省凯里市公安局交警大队开展安全头盔“以旧换新”活动。（图 / 唐光新）

陈红：高速公路上的“铿锵玫瑰”

文图 | 李轶寒

2021 年 9 月 20 日 18 时 40 分许，“叮铃叮铃……”一阵电话铃声响起。“您好，这里是高速交警，请问有什么可以帮助您？”“你好，我是一名货车司机，我的车在成乐高速彭山境内侧翻了，货物撒落在高速路上，请求救助。”当天值班的陈红接到警情后迅速赶往现场，联合交通执法、路产管护队员将被困驾驶人平安解救。而后，她又及时联系施救车辆清理事故现场，帮助驾驶人将货物搬至车上，减少了当事人的经济损失，也尽快恢复了路面畅通。

这一天，对于陈红来说还是个特殊的日子。“祝你生日快乐……”当她处理完事故回到办公室时，同事们热情地为她庆生，眼前温馨的一幕让她动容。像这样在工作岗位上过生日，对她来说已不是第一次。陈红作为四川省公安厅交警总队高速公路四支队七大队协助负责人，自 2006 年参加公安工作以来，长期从事高速公路道路交通安全一线工作，扎根执勤执法、事故处理岗，在平凡的岗位做出了不平凡的业绩，深受领导同事和广大交通参与者赞誉。2023 年 3 月，陈红作为成绩突出女民警受到公安部、全国妇联通报表扬。

干一行爱一行

从警以来，陈红历任高速公安多个基层岗位，她始终秉承着“我的岗位我负责，我的岗位你放心”的工作原则。作为一名事故处理岗位民警，她深知工作来不得半点马虎，严格要求自己学中干、干中学，把时时处处

积累知识作为自己的工作准则，不断提高自身业务能力。针对事故处理中群众矛盾的特殊性，她把做好群众工作作为事故调解的重要基础，坚持换位思考，深化“四调联动”，充分运用好人民调解、行政调解、诉前调解、保险行业调解的事故纠纷调解工作机制，对前来处理事故的每一位群众都能热情接待、耐心解答，讲法理、讲情理，积极化解矛盾，用真情打动每一个当事人。2013 年至今，由陈红主要负责处置的上千起交通事故案件，全部实现行政诉讼零发生。

2017 年，成乐高速启动“四改八”扩容工程，为维护全省道路交通重点项目的实施，陈红作为业务骨干，被上级指令参与交通安全组织方案的制定。她积极作为、调研踏勘，针对全线 10 个收费站、4 个枢纽、38 个跨线吊装点位、上百个监控点位，先后提出 3 个安全实施意见，特别针对眉山金象化工园区地下管道对于成乐高速的燃爆风险，组织草拟了整改意见函，改造项目顺利

实施。成乐高速“四改八”扩容改造后，她又敏锐发现事故预防存在现场定位慢、影响出警效率的问题，便积极建言献策，主动探索“精准定位、即时响应”的二维码报警系统并被上级采纳。该系统投入应用后，辖区实现二次事故零发生，事故预防成果显著。

用诚心献爱心

作为基层一线民警，陈红始终秉持柔性执法、公正处理的原则，坚持做到“沟通多一点、真诚多一点、耐心多一点”。工作中，经常遇到群众打电话来咨询高速公路路况、反映违法异议等情况，她都会耐心回答、温馨提醒。有时也会遇到一些因对法律法规不了解而发泄不满的群众，她总是耐心沟通，逐句解释交通法规，指出违法之处，不卑不亢、有理有据，让群众心服口服，有效化解矛盾。

陈红对于自己的从警选择向来无怨无悔，由于眉山警务室任务繁重、警力不足，虽然是一名女同志，但她干起活来却像个“女汉子”。不论是周末、公休，还是法定假日，她只要接到单位电话便毅然奔赴单位开展工作，从没有一句怨言。在眉山警务室担任副警长期间，她一直扮演着“知心姐姐”的角色，当同事遇到急事时她主动替班，同事生病时她会积极去看望，让警务室成为一个友爱、温馨的集体，她还协助队伍开展教育管理工作，有效强化了队伍的向心力、凝聚力、战斗力。

爱小家顾大家

2020 年，新冠肺炎疫情突发，眉山服务区作为环蓉护城河点位，警务室工作压力大。面对超负荷的工作量，她充分发挥党员带头作用，主动担当、勇于作为，每天长达 15 小时的工作时间里吃喝均在路面。她与同事们密切配合相关部门，在眉山服务区疫情防控检测点对过往车辆进行严格检查。在值守固定执勤点的同时，她每天还带领所在警组的同事开展流动巡逻，护送民生保障运输车、劝返违停车辆与聚集人群……随处可见她忙碌奔波的身影。

> “家里的事情有家里人帮忙操心照料，我若是脱离岗位就会给同事带来麻烦、耽误事情。所以，能克服的问题尽量克服。”

2021 年初，陈红的儿子从成都转学到彭山，母亲因身体不适入院治疗。作为母亲，她要辅导孩子的功课；作为女儿，她要照顾住院的母亲。她以女性特有的坚毅和爱心做到了家庭、工作两不误。2022 年，在党的二十大交通安保期间，她又主动请缨，放弃休假，带领同事们昼夜奋战，全力维护了辖区交通形势稳定。“家里的事情有家里人帮忙操心照料，我若是脱离岗位就会给同事带来麻烦、耽误事情。所以，能克服的问题尽量克服。”她说。

2022 年底，陈红被上级任命为新组建七大队协助负责人。大队组建筹备工作千头万绪、新开通路段准备工作紧锣密鼓，面对时间紧、任务重、条件艰苦的种种难题她毫不退缩，在大队基础建设安排、相关单位工作对接、道路开通前隐患排查、民警辅警交心谈心等场合随处可见她干练的身影。她用她的努力和坚持换来了新路段的顺利开通和新组建大队有条不紊地运行。

郭勇：冰雹雨夜中的“赤脚”守护者

文图 | 孙珍珍 姜飞

在最大风力达到十级、三十年不遇的暴雨冰雹夜中，大树和路灯杆四处倒伏，路段一片汪洋。一个身影站在没过膝盖的雨水中疏导交通，推走被困车辆，光着脚来回奔走——他就是“赤脚哥”郭勇，现任陕西省榆林市公安局交警支队绕城大队教导员。从1996年至今，郭勇把全部精力和满腔热情都倾注到交管事业中，先后荣获“全国特级优秀人民警察”“全国交警系统执法标兵”、全省交警系统“优秀中队长”；荣立个人二等功3次、个人三等功1次；获得全市公安系统首届“十佳民警”、榆林市直机关首届“十大杰出青年”和“榆林市劳动模范”“榆林市优秀共产党员”等荣誉称号；被陕西省公安厅表彰为“汪勇式个人”，成为榆林公安交警系统的一面旗帜。

以身作则 革新勤务

郭勇工作能力出类拔萃，数十年如一日，用智慧和汗水守护着辖区道路的畅通与安全。

在榆林市公安局交警支队二大队任职期间，郭勇管辖的路段是榆林市区最繁华的商业圈，长期以来都是城区最拥堵的路段之一。为了改善交通状况，他拿着笔记本，一头扎进辖区的大街小巷开始调研。一个星期后，一份几十页的整改方案摆在大队长的案前。先后拆除5处不合理的隔离设施，封堵不合理的机动车掉头区，调整红绿灯的配时，新增交通标志标牌，协调当地公交总公司变更不合理的公交

车停靠站点……不到一个月，辖区的交通拥堵情况有了明显好转。

扎根基层一线久了，自然有着丰富的经验，郭勇虽是一名老民警，但并不守旧。2013年，榆林交警全面推广使用执法记录仪，彼时身为中队长的郭勇深知规范执法对于公安交管工作的重要性，在工作中率先垂范，并且要求中队民警在一线执法时也必须佩戴。起初，部分民警还没有充分认识到执法记录仪的作用，2014年的一次执法行动让他们的态度发生了大转弯。那天晚上，一辆黑色的小轿车突然加速冲击检查关卡，中队一名民警在冲卡车辆的左侧，躲闪不及被撞伤，驾驶人逃逸。所幸执勤民警佩戴了执法记录仪，根据拍摄内容，成功将肇事驾驶人抓获。自此，大家意识到新设备的举足轻重，开始重视执法记录仪的规范佩戴。

在科技强警的大背景下，郭勇也能干出自己的特色。在榆林公安交警支队全面推广缉查布控指挥平台工作中，对于如何在密集的车流中精准拦截预警车辆，郭勇有着自己的思考和见解。他开着私家车，在高峰和平峰两个不同时段进行测试与标注，设计了一套“三层拦截、多点布控”的查缉模式，在辖区内编织起一张密不透风的拦截网。这套查缉方法效果极佳，在城区各交警大队得到全面推广。

宽严相济 铁汉柔情

郭勇向来严格执法，铁面无私又让人心悦诚服，“公正、公平、文明、规范”是他的“武器”。可面对特殊群体，他也有着柔情的一面。

在严查“黑出租”的专项整治行动中，郭勇当时所在中队查获了一辆残疾人无证驾驶的“黑出租”。当事人下肢重度残疾，离合和油门都改装在了方向盘附近，安全隐患极大。面对这种严重违法行为，郭勇自然是毫不犹豫地从严处罚，可当他了解到当事人背后的情况，动了“恻隐之心”。郭勇从兜里掏出 300 块钱，交给当事人，让他给孩子买点学习用品，又同他细细算这笔得不偿失的“糊涂账”。这位残疾人深受感动，主动提出要报废车辆，再也不干这个危险的行当。此后，郭勇还积极协调，帮助这位残疾人开了个小店，以维持生计。

在一次酒驾集中整治行动中，郭勇的邻居大哥，也是他的发小，被依法查获了。邻居的母亲找上门，希望能放其一马。他礼貌地请老人家坐下，没有正面拒绝，而是给老人家放起了警示教育片，说道：“阿姨，不是我不念邻居情义，您先看看酒驾到底有多大的危害，就知道我这样做是为了什么。”看完后，邻居大妈握着郭勇的手说：“孩子，你的心大妈明白了，你大哥应该得到这个教训。”

郭勇这种既严厉又富有人情味的执法方式赢得了群众的赞赏。他从警以来，从未发生过一起投诉和复议案件。

不负初心 不辱使命

“奋勇者，怀非常之胆气，担千钧之重担。当先者，虽千万吾往矣，护身后之万千。”近些年，“十四运会”、全国及全市“两会”等重点工作叠加，加之疫情防控，安保维稳任务十分繁重。作为绕城大队教导员和安保工作领导小组主要负责人，郭勇感到责任重大、使命光荣，时刻保持“召之即来、来之能战、战之必胜”的战时状态。

> “不忘从警初心，牢记职责使命，既然选择了这份职业，我就要拼尽全力。”

2021 年 9 月，在执行重大安保任务前，郭勇带领秩序办全体人员深入一线，对照辖区地图逐点、逐路、逐片勘查安保交通路线，认真研究学习视频地图设计技术，制定交通安保方案，清楚标注执勤民、辅警岗点位置 75 个，反复实地勘察论证安保交通线路，修改方案 10 余次，制定了应急疏堵预案和备用路线，以确保万无一失。榆林承办全国“十四运”排球、拳击赛事期间，他结合赛事时间点和“包干到人”的工作方法，科学部署落实道路交通安保工作，净化了辖区道路交通秩序，保障了赛事期间道路交通形势平稳。

“不忘从警初心，牢记职责使命，既然选择了这份职业，我就要拼尽全力。”这是郭勇回顾从警二十余年的感慨，也是他总能圆满完成上级赋予的各项重大任务的原因。在今后的工作中，郭勇会继续防事故、保安全、保畅通，坚持为榆林公安交管事业贡献自己的一份力量。

曹军：站好守护平安的每一班岗

文图 | 刘亚楠

他扎根基层，勤奋踏实，凭借对公安交管工作的满腔热情，忠实地履行警察职责；他心系群众，担当尽责，在平凡的岗位上默默奉献为民解忧，他就是新疆维吾尔自治区吐鲁番市高昌区公安局交通管理大队副大队长曹军。从警15年来，曹军始终战斗在道路交通管理第一线，曾荣立个人三等功，因工作成绩突出，多次被自治区公安厅交警总队评为“先进个人”，2022年被公安部授予“公安机关爱民模范”称号。

社区里的治堵“专家”

“我们家就在第一小学对面，以前上下班时，因为街巷里的乱停车问题，导致拥堵很严重，出行很不方便。现在不一样了，交警在这里规划了停车位，还大力整治了违法停车，乱停车的现象越来越少，街巷里很畅通！”高昌区市民张女士说。

高昌区城区建成面积37.5平方公里，其中老城区10.8平方公里，示范区9.8平方公里，港城区17.9平方公里。老城区人员密集，多分布学校、餐饮、酒店等，部分道路狭窄，停车位较少，停车难、停车乱现象普遍存在。曹军分管的城区交警中队共25人，负责中心城区9条道路以及港城区和示范区部分道路的交通管理工作。对于群众反映强烈的“停车难”、电动自行车乱停乱放等问题，曹军“照单全收”，动真的、碰硬的、来实的，一一整改落实。为解决停车难题，他联合住建、街道等部门，深入辖区老城路、柏孜克里克路、绿洲路

等重点路段开展现场调查，查找问题原因，探讨解决方法，撰写疏堵治乱工作可行性报告，他创新提出“增设施、调单行”“解刚需、求共治”的停车管理方式，将文化西路、莱帕尔路、青年南路、青年北路以及广场南北两侧道路增设300余个停车位，缓解了城区停车压力，受到了市民的广泛好评。

旅客出行的“护航员”

高昌区名胜景点富集，每逢旅游旺季，火焰山、交河故城等景区会吸引大量游客聚集。为缓解景区周边交通压力，曹军创新“区域统筹、限量管控、核心控制、逐级诱导、静态均衡”“错峰限行、适时管制”等一系

列道路交通安全管理技战法，强化分析研判和交通管控。同时，积极推动大队组建“火洲骑警队”，做好景区高峰期交通疏导、路面警情初期处置、交通违法查处、简易交通事故处理、治安联防巡控及交通安全宣传等工作。

“节假日期间，我们早上 8 点上班，晚上送走最后一位游客才下班。”曹军说，“因为很多游客的行程安排得比较紧，常规的先报警后出警模式难以满足游客需求，因此，我们放弃休息时间，周末全员上路执勤，及时解决辖区道路特别是景区周边交通拥堵等问题，实现‘零距离、零时差’出警。”2022 年 1 月 9 日 22 时，正在执勤的曹军遇到一辆发生故障的旅游大巴车停在路边，经询问得知，该车由酒泉前往乌鲁木齐，行驶至该路段时因发动机故障而无法启动，车上 25 名旅客被冻得瑟瑟发抖。见此情景，曹军立即联系辖区高速公路服务区，协调附近宾馆取暖的房间，并出动警车将车上乘客分批转运至宾馆，随后联系拖车公司将该故障车拖至服务区内。看到乘客们喝上了热水，在温暖的房间里等待被转运，曹军这才放下心来。等他回到单位时，手脚早已经冻得麻木没有了知觉……类似的事例还有很多，曹军常说：“当交警就是要服务群众，在路面上，和群众在一起，我感到很快乐。”

> “当交警就是要服务群众，在路面上，和群众在一起，我感到很快乐。”

马路上的“平安卫士”

如果只看曹军的头发，很难相信他今年只有 39 岁，尽管发型很时尚，但大部分已经花白，从事交通管理工作 15 年来，曹军从青丝变“白发”，这与他不畏辛苦，常年奋战在一线，坚持站好每一班岗不无关系。

每年春季，吐鲁番大风、沙尘等恶劣天气频发，在受恶劣天气影响高速公路交通管制期间，国道 G312 线和高昌区城区道路车流量剧增，导致上下班高峰期交通拥堵严重。每到这时，曹军都会带领执勤小组走上路面，维护道路交通秩序，疏导滞留车辆。“大家耐心点，按顺序通过，不要随意超车。”他顶着肆虐的大风、沙尘，一边指挥车辆安全有序通过，一边用喊话器劝导过往驾驶人安全行车，嗓子沙哑了也顾不上喝水，有时在路上一站就是十几个小时，但他从未说过苦。

2023 年 4 月 18 日，高昌区出现大风、沙尘天气，树木倾倒导致道路通行受阻，路面上许多车辆被迫“搁浅”。当天 18 时 40 许，曹军与大队民警在国道 G30 线吐鲁番往大河沿方向 4007KM+400M 处巡逻时，发现一辆轻型货车停在路边，车窗破损，驾驶人无处躲避十分焦急，此时风力已达到 12 级，车辆随时可能被大风刮翻。曹军立即上前询问情况，该驾驶人表示其原本打算去大河沿镇进货，没想到行驶到此处时风力迅猛，车窗又被飞来的碎石打破，他不敢再继续驾驶，只能停车等待救援。曹军和 2 名民警一起从警车上拿出应急备用绳索，顶着肆虐的风沙，将被困车辆捆绑固定在路边坚固的交通提示牌上，防止车辆被吹翻。风力渐小后，他和大队民警驾驶警车开道，将该车辆护送至安全地带。“这里风太大了，还好你们及时赶到了，否则后果不堪设想。”驾驶人对曹军和大队民警连声道谢。此时的曹军，身上的“荧光绿”早已变成了“墙土灰”，他不顾手臂和腿脚在搬运障碍物时被划开的伤口，又继续带领民警、协警坚守路面持续开展救援，忙碌了一夜后，随着风力逐渐消减，路面交通得以恢复。

“当警察是我从小的梦想，做一名普通民警是我一生的追求，只要能为群众办点实事，我就无怨无悔。”曹军用这句话激励着自己，也用行动影响着大队其他同事，他用一点一滴的行动践行着一名共产党人的初心和使命，默默守护着辖区的平安畅通。

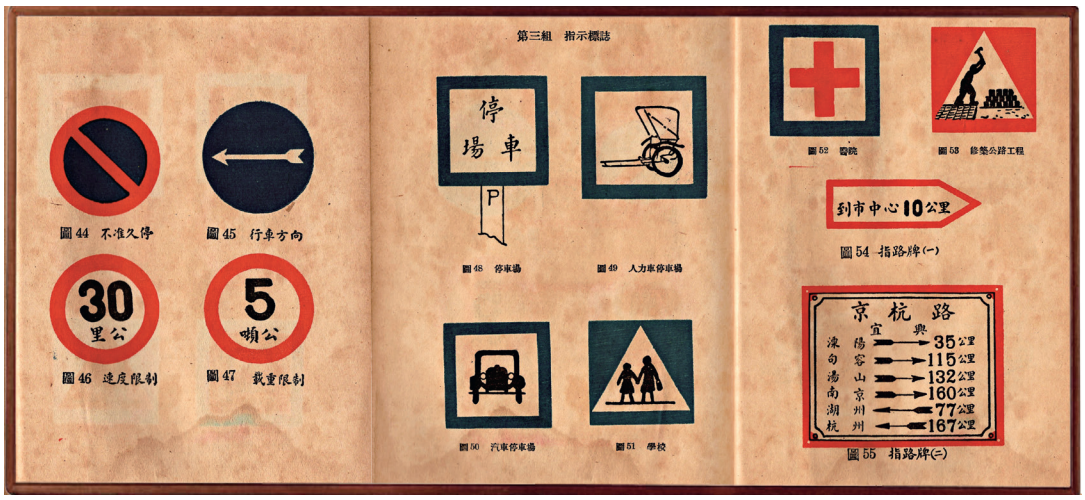
交通秩序管理

——交通标志管理

民国时期的交通标志（中英双文）

民国时期照片上的交通标志石碑

民国时期警察局制发的交通标志牌



民国二十二年的交通标志图

警告标志8种、禁令标志10种、指示标志8种

智能网联汽车要行驶在安全的轨道上

文图 | 本刊记者 谭跃

随着汽车与电子、通信、能源等领域深度融合发展，带有鲜明跨界融合特征的智能网联汽车应运而生，成为全球汽车产业技术变革和转型升级的重要突破口和战略制高点，我国汽车及相关行业企业也积极进行了产品研发验证。目前，我国智能网联汽车究竟发展如何？近日，本刊记者对公安部交通管理科学研究所副所长、研究员俞春俊进行了专访。

本刊记者 请您简要介绍我国智能网联汽车发展现状。

● 俞春俊： 近几年，我国智能网联汽车产业发展迅速，已经进展到测试和示范应用阶段。2018 年 4 月，工业和信息化部、公安部、交通运输部联合发布了《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》，为促进智能网联汽车发展发挥了积极的引导作用。2021 年 7 月，三部委再次联合修订并发布了《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》，进一步推动了我国汽车智能化、网联化技术应用和产业发展。据我们统计，目前全国有 30 个省市发布了智能网联汽车管理细则，累计发放测试号牌 8000 多副，制定地方性法律（含审定）3 个，设立了国家级示范区 17 个、国家车联网先导区 7 个、双智试点城市 16 个。我国的智能网联汽车测试及示范应用正呈现出三个演化趋势：一是由“单车智能自动驾驶”向“网联化自动驾驶”演化；二是由“选定城市道路测试”向“城市道路全域开放测试”演化；三是由“封闭高速环境测试”向“开放高速公路测试”演化。

本刊记者 在推进网联化自动驾驶发展过程中，有哪些瓶颈问题亟待解决？

● 俞春俊： 网联化自动驾驶是人、车、路、云之间的数据交互，包括“缓变量”和“促变量”数据。“缓变量”数据变化量小、实时性低、扰动性弱，比如道路施工的时间周期相对变化不会太大，即使感知上有错误、信息通报有偏差，通过汽车本身的“冗余”感知决策能力也能够有效应对。但是，“促变量”如实时地图、本车突发事件、动态环境感知信息等数据变化量大、实时性高、扰动性强，可以说是瞬息万变，处理不好就易造成交通事故。

“促变量”数据的处理目前还存在以下几方面难点：一是时延，

所有运行车辆从感知到决策到执行都需要时间，车与路、车与云的通讯也有几十到上百毫秒的延迟；二是算力，无论是车辆自身的感知数据还是路侧的协同数据，大量信息的实时处理对处理器性能要求极高；三是可靠性，从我们实际检测来看，还存在误识别和漏识别、定位偏差、数据中断等问题；四是坐标系，实现“聪明的车”和“智慧的路”要求所有的坐标系要统一，包括本车坐标系、高精地图坐标系，以及路侧智能设备坐标系都需要定期校准才能保证坐标系精确一致。

本刊记者 将城市道路全域开放供自动驾驶测试，这对于完善场景学习有多大帮助？

● **俞春俊：** 据统计，目前我国已开放自动驾驶测试道路里程 1.3 万公里，部分城市也提出了测试道路全域开放。但考虑到道路交通设施安全性参差不齐，同质化场景大量堆砌，且部分道路上实现车路通信、车云通信的配套设施相对较少，很难形成全覆盖的闭环服务。因此我们认为，相比测试道路全域开放，更应该优先去解决以下几个运行安全测试的痛点、难点问题。

一是有效场景如何筛选与重构。智能网联汽车运行安全测试随机性较强，考虑到测试车辆时速低（仅有 20~60 公里 / 小时）、运行效率不高的特点，测试过程中实际有助于验证运行安全能力的场景较少，复现难度大，场景的筛选与重构成为难点。二是同类行为评价尺度如何统一。智能网联汽车运行安全测试过程中，测试条件随着时间与空间不断变化；不同测试条件会对车辆的运行能力产生影响，如何提取对测评产生本质影响的因素，过滤干扰因素，统一测试条件与评价标准成为难点。三是合理性的安全阈值评价指标如何界定。智能网联汽车具备精密探测感知的能力，如何结合这一特点，迭代形成更为合理的安全评价指标成为难点。

为了支持开展智能网联汽车运行安全能力检测验证，公安部交通管理科学研究所起草了《智能网联汽车运行安全封闭场地测试场景要素及设置要求》《智能网联汽车运行安全半开放道路测试场景要素及设置要求》《智能网联汽车运行安全公共道路测试场景要素及设置要求》等行业标准，从道路层、交通设施层、交通规则和管控层、照明及天气环境层、交通参与者层、道路智能化层六个要素维度明确了测试内容，通过不同维度的道路要素组合能够形成众多测试场景，保证场景的多样性和测试的安全性。

本刊记者 开放自动驾驶高速公路测试，存在哪些风险？

● **俞春俊：** 现在，有不少地方跟公安交管部门提出了上高速公路测试的想法，但自动驾驶汽车开展高速公路测试存在较大安全隐患。一是自动驾驶 AI 算法对高速公路场景学习不够，高速公路场景与普通道路场景差别较大；二是高速事故形态很有特点，事故伤害性大；三是部分交通参与者规则意识淡漠存在隐患，行人横穿高速公路、车辆突然变道等现象仍时有发生，很可能导致意想不到的交通事故。

近几年，L2 级辅助驾驶汽车高速公路事故频发，紧急制动功能失效也较为普遍，多是因为车辆的感知设备、感知技术还不完全过关。包括：环境端，部分事故环境场景特殊；路侧端，提供支持不够；车辆端，算力响应不够，感知决策有漏洞；车企端，夸大宣传自动驾驶，误导消费者作出错误驾驶行为。

网联化自动驾驶创新应用，应遵循由易到难循序开展。以高速公路测试及示范应用为例，应从虚拟仿真测试，到封闭场地测试，再到有管控的实际普通道路测试，最后到高速公路示范应用，这四步一定要走，贸然上高速公路进行测试，从安全的角度来讲并不可取。

高速公路行车安全注意事项

高速公路是连接城市内外交通的重要纽带和“大动脉”，为人们的出行提供了极大便利，然而，高速公路也是交通事故的高发地段，驾车时要时刻保持警惕。本期为广大驾驶人准备了一份高速公路行车“安全套餐”，一起来看看吧！

对车辆进行全面检查。准备驾车长途旅行前，要对车辆进行全面检查，包括轮胎、刹车系统、空调、油路等。特别要重视对轮胎的检查，如果轮胎在高速行驶中发生爆裂，很可能会危及生命。检查轮胎时，除了要检查胎压，还要查看轮胎侧面有没有外伤、划痕或鼓包的情况，胎面上是否存在钉子等尖锐异物，以及检查轮胎磨损情况。另外，不要忘记检查备用轮胎的胎压。

全程系好安全带。驾车途中要全程系好安全带，不仅驾驶人要系，全车乘员都要系。

按限速要求行驶。十次车祸九次快。超速行驶会导致刹车距离加长，容易引发追尾等严重交通事故。驾车进入高速公路后，要严格按照交通指示牌上的限速要求行驶，不要超速行驶，更不要“龟速”行驶。

切勿疲劳驾驶。在驾车出行前一天，要保证充足睡眠和良好的精神状态，驾车时要科学安排时间，若连续驾驶时间超过 4 小时，必须停车休息 20 分钟以上。长途行车建议由 2 人轮流驾驶，交替休息。

不随意占用应急车道。高速公路全路段禁止停车，在高速公路上违法停车、掉头、逆行极易引发交通事故。应急车道是救援通道，更是生命通道，只有发生车辆故障或事故，继续行驶会严重危及自身和其他车辆安全，或者车上人员突发疾病，需要立即停车抢救或送医治疗等紧急情况，才可以占用应急车道停车。而在应急车道内超车、停车休息、更换驾驶人等都不属于紧急情况，且属于违法行为。

错过出口莫惊慌。即将驶出高速公路时，驾驶人要留意出口指示牌，提前变道。通常情况下，高速公路每相隔十几公里就会有一个出口，因此，即使错过了出口，也不要突然停车、倒车、逆行等，而是要“将错就错”，继续向前行驶，到下一个出口再驶离高速公路，避免因错误操作造成的交通安全风险。

保持安全车距。在高速公路驾车除了要按照限速要求行驶外，在同一行车道内，后车与前车必须保持足够的安全距离。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。如遇有雾、雨、雪、沙尘、冰雹等低能见度气象条件时，应降低车速并增加行车间距。

发生事故牢记“九字诀”。在高速公路驾车途中如发生交通事故或者车辆故障必须要停车时，不要慌张，要牢记“九字诀”——车靠边、人撤离、即报警。第一时间打开危险警示灯，若人员无受伤或受伤较轻且车辆还能移动，要在确保安全的前提下，将车移动至应急车道内，并在车辆后方正确放置三角警示牌，提醒后方来车；车上人员立即撤离到高速护栏外等安全地带，防范二次事故发生。做好以上两点后，立即拨打报警电话求助。

汽车空调滤芯不能洗只能换

很多车主保养爱车时常常会关注空调滤芯是否需要更换。众所周知，空调滤芯是由无纺布制成的，有人可能会问，既然是“布”制成的，那么是不是只要清洗一下就可以反复使用呢？其实不然，大多数的空调滤芯清洗之后都不能再继续使用，否则，不仅过滤效果大打折扣，还可能加剧发动机磨损的风险。

为什么要更换空调滤芯？

空调滤芯就像是汽车的“肺”，当开启空调外循环时，空调滤芯可以阻隔空气中肉眼看不见的细小微粒，比如灰尘、粉尘等，以及各种难闻的异味，保证进入车内的空气是干净的。若滤芯长期不更换，会导致对空气的过滤效果变差，各种粉尘及有害气体就可能进入车内，使汽车零部件堆积大量的灰尘和污垢，导致气流堵塞、出风不顺，影响空调的制冷、制热效果，增加空调耗能。最重要的是，长期吸入粉尘及有害气体，会导致头晕、恶心以及过敏症状，严重的还会诱发呼吸道疾病。因此，为了自身健康，需要定期、及时更换空调滤芯，保证空气的洁净。

空调滤芯的更换频率

一般情况下，对经常使用的车辆，1 年内需要更换 2 次空调滤芯，夏、冬季节各一次；对不常使用的汽车，可以定期检查空调滤芯状态，再根据实际情况决定是否更换。有些车主几年才更换一次空调滤芯，有的甚至不知道空调滤芯需要更换，这都是错误的。需要注意的是，更换空调滤芯的时间还需取决于外部环境，如果在雾霾比较严重的情况下用车，最好是 3 个月更换一次，或者当打开空调时发现有异味，就要及时更换。

不建议清洗空调滤芯

目前市面上的汽车所使用的空调滤芯基本都是干式滤芯，由无纺布制作而成。用水进行清洗只能清理掉最表面的灰尘，不仅无法清洗干净，还会导致无纺布中间的纤维断裂。如果是带有活性炭的滤芯，杂质则会被完全吸附在滤芯里面，

根本无法清理。所以，最好直接更换。另外，被洗过的空调滤芯，强度会减弱，过滤空气的效果会变差，进而影响车内的空气质量。不仅如此，如果滤芯内部水分含量过高，会降低或者破坏纤维之间的结合力，即使晾干了，这种破坏也是不可逆的，过滤效果自然会大打折扣。滤芯过滤效果变差，还会导致灰尘和杂物进入汽车发动机，加速对气缸的磨损，影响汽车寿命。

在此提醒广大车主，要定期对爱车进行检查，特别是在空调使用频率较高的夏、冬季，及时更换有品质保障的汽车空调滤芯，保障健康和安全。

东方时尚 EASTERN PIONEER

躺平

图 | 胡娜

迷信害人

别某因为酒后驾驶机动车被交警依法查处，不但没有自我反省，反而认为是自己运气不好。于是他找了位“大师”算了一卦，“大师”说他院子里的一座偏房太矮，应该再盖高一些，别某就请人重修了房屋，愚昧地认为从此就“时来运转”了。不料，当他再次酒后驾车外出时，又被交警逮了个正着，别某这时才幡然醒悟：“封建迷信真害人啊！”（文 / 商晓雯 滕兆来）

“复仇者”联盟

15 岁的小张因交通违法被教育罚款后不汲取教训，心存侥幸无证驾驶一辆未悬挂号牌的非法改装摩托车，载着两位同龄的朋友深夜到交警中队门口停留，故意加大油门制造噪音挑衅警方，随后驾车逃离。面对挑衅，交警连夜开展调查取证，很快将三人抓获。三人在交警和家长的严厉批评教育下，主动承认了错误，依法缴纳了罚金，并保证不会再犯。（文 / 朱晓波）

“小火车”

图 | 严万海

马路拾遗

路边的野花不要摘

民警开展高速公路巡逻勤务时，发现坡道停有一辆半挂车，车后没有放警示牌，车上也没有驾驶人，而旁边树丛中有两人正在采摘槐花。经询问，原来是驾驶人与妻子听说槐花好吃，而他们没有尝过，于是停车采摘。这对夫妻一边同民警交流，一边抱着“战利品”往半挂车走。民警及时将其劝离，并对驾驶人进行了处罚教育。（文 / 仇文涛 张赟斌）

剪刀手

一驾驶人喝酒后开车前往酒店，途中遇到交警检查。面对询问，该驾驶人称自己没喝多少，说话却前言不搭后语，醉态百出，看到自己高于醉酒驾驶标准的检测数值后，显得异常兴奋。随后，该驾驶人竟然对着交警双手比出了“耶”的手势，估计自己感觉不对，比完以后很快就收了回去。由于醉酒驾驶，该驾驶人将被吊销驾驶证，同时还将被依法追究刑事责任。（文 / 焦轩 孙颖）

虚惊一场

民警巡逻时，见前方车辆均紧急刹车变道，心想难道有什么异常情况？正纳闷时，突然发现前方车道内似乎横躺着一个人。夜色正浓，灯光不明，民警随即上前查看，发现竟是一捆稻草，躺在路面上非常像“人”形。幸好只是虚惊一场。民警赶紧把路面的稻草搬至护栏外面，及时消除了安全隐患。（文 / 董玉娇）

“少女”心

图 | 刘希萍

【清泉石上流】

作者：占德泉
设备：Canon EOS 5D Mark Ⅲ
光圈：F/13
速度：8秒

影像视界

谨慎行车 安全相伴

立夏过后，万物繁茂，景色如画，随着空气湿度和光照强度的升高，大部分地区降雨天气逐渐增多，为行车安全带来一定风险。对驾驶人来说，在雨、雾等恶劣天气下驾车时切记降低车速，同时要保持安全车距，正确使用灯光，保障出行安全。

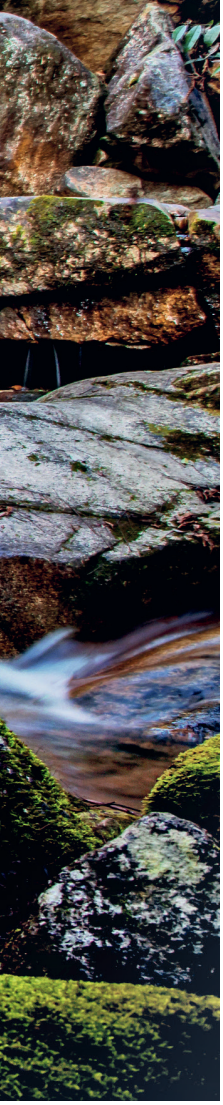
①【闽南印象】

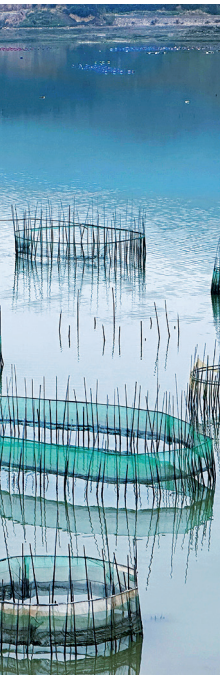
作者：雷春林
设备：Sony Alpha 7
光圈：F/9
速度：1/125秒

②【衍水渔家】

作者：王世宪
设备：Nikon D800
光圈：F/11
速度：1/60秒

① | ②





《城市快速路规划设计理论与实践》

作者：袁胜强
出版社：
同济大学出版社
定价：￥98.00

城市快速路作为城市路网的骨架，是引导城市空间结构拓展、影响交通出行方式转变和缓解交通出行拥堵的关键。本书针对新时期城市快速路建设需求的特点，遵循“统筹规划、指标合理、着眼长远、注重问题、环境友好、节约资源、科学设计、数字技术引领”的原则，总结归纳了我国城市快速路 30 多年来的实践经验，全面、系统地阐述了城市快速路规划设计理论与工程实践。

《道路交通事故赔偿纠纷》

作者：关升英
出版社：
法律出版社
定价：￥69.00

本书结合法律法规、司法解释，对道路交通赔偿各类纠纷审判实践中的重点、疑难、新型问题展开法律适用的论述分析，列举了道路交通事故损害赔偿案件诸多典型案例，对相关法律问题进行了较为深入的梳理与研究，除阐述基本的法学理论之外，更多地侧重于审判实务问题的分析，对案件审理方法与技能进行了有益的探讨。

读书

续写自然与人文的辉煌交响

文 | 郑福汉

《长江文明》
作者：冯天瑜 马志亮 丁援
出版社：中信出版社
定价：￥79.00

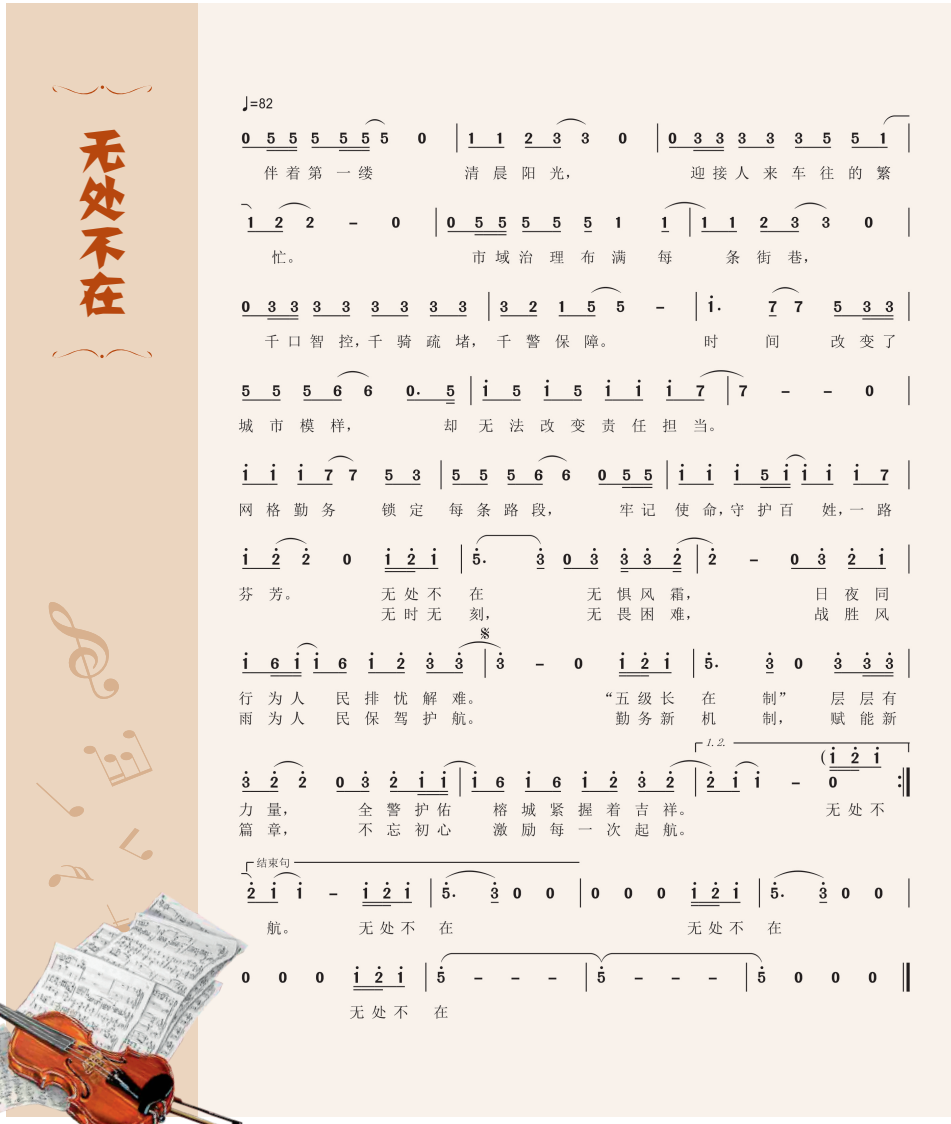
读完由历史学家冯天瑜先生等人撰写的《长江文明》，我最大的感受是既惭愧又庆幸，惭愧自己对于母亲河的了解是如此的匮乏，而庆幸则是幸亏没有错过这本书。书是获得知识提升修养的良师益友，读书是开阔眼界的一场旅行，是与智者倾心的交谈，是一次思想观念的洗礼。阅读《长江文明》，这样的感受格外强烈。

《长江文明》围绕一条长江展开了两条线索的叙述，呈现给读者“两个长江”：自然长江和人文长江。读罢此书，人们会对长江的流域、干流、支流、湖泊等基本风貌更加了解，眼前的自然长江会变得清晰而明了，会由衷感叹自然长江的雄伟壮阔、气象万千。如果说，水是生命赖以生存繁衍的源泉，那么江河就是文明得以衍生繁荣的温床，长江就是这样一条伟大的河流。《长江文明》带给我们最大的惊喜与震撼就是展现了另外一个长江：人文长江。书中将长江文明与世界其他大河文明作对比，揭示长江文明在中华文明演进过程中的地位与作用，不仅养育了这片土地上的生灵，还滋养了这片土地上的文明。

一本好书总能够触发人们对于历史和现实的深沉思考，《长江文明》亦然。歌德说：“读一本好书，就是和许多高尚的人谈话。”好书，启迪人们的智慧，也激发人们的热情。长江造就了从巴山蜀水到江南水乡的千年文脉，是中华民族的代表性符号和中华文明的标志性象征。要真正读懂长江，不光要有深厚的学识，更需要有悲天悯人的情怀。

如何把长江文化保护好、传承好、弘扬好，延续历史文脉，是我们必须回答的课题。正如作者在书中所写：“长江流域人文兴盛，大江东去，浪淘尽，千古风流人物，当下正在创造更加壮阔的现代文明。”放眼浩瀚的长江，回望悠久的历史，作为长江滋养的当代人，我们应当踔厉奋发书写出无愧于长江母亲的崭新诗篇。

近年来，福建省福州市公安局交警支队全力推动城市疏堵保畅“三千工程”和“五级长在制”建设，通过网格化勤务将市域治理的触角延伸至每一条街巷，让交警勤务无处不在、让秒级响应无处不在、让为民服务无处不在。在此背景下，福州交警支队创作歌曲《无处不在》，展现了新时代福州铁骑一往无前的奋斗姿态和昂扬向上的青春力量。（文图/高骏）



扫码听歌

广告

道路交通管理

欢迎订阅 2023年

杂志社订阅

银行转账

开 户 行：中国工商银行北京国家文化与金融合作示范区金街支行

开户名称：《道路交通管理》杂志社

账　　号：0200000709014481554

说　　明：银行转账后，请复印汇票并注明订阅者姓名、地址、邮编、电话和订阅数量及是否要发票，并传真至我社。

邮局订阅

全国各地邮局均可直接订阅本刊，邮发代号：80-594

微信订阅

微信扫描二维码直接订阅本刊

《道路交通管理》杂志征订单

单　位		收件人	
发票抬头		税　号	
地　址		邮　编	
电　话		传　真	
订阅期数	自2023年第____期至2023年第____期	数　量	
订阅价格	单价：15元/册，全年定价180元/份		
总计汇款	（大写）____万____仟____佰____拾____元整　　（小写）¥_____		
汇款方式		是否需要发票	□ 是 □ 否
汇款日期			
请将本联连同汇款凭证复印件一并传真回本刊发行部（此表可自制电子版发到522019929@qq.com）			

联系人：张 睿 010-67152945　18613018888　传真：010-67152943

以上为精选内容

更多内容请扫码订阅杂志！！！