道路交通管理

5期
2024年
总第477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

尚法笃行 共筑安全文明交通

ISSN 1004-504X
05>
9 771004 504245
码上订阅
零售价：15元

良法善治护航道路交通安全

文 | 安轩

2004年5月1日，《中华人民共和国道路交通安全法》正式实施，自此我国道路交通安全工作实现从“有章可循”到“有法可依”。该法实施20年来，有力推动了道路交通安全工作的法治化进程，为维护道路交通秩序、保障人民群众安全、促进社会文明进步作出了重要贡献。

法律可依据。20年来，在道路交通安全法及其实施条例确定的基本法律制度下，公安交通管理部门进一步细化实体性内容、严密程序性规定、完善技术性标准，不断建设和丰富道路交通安全法律体系，切实做到交通治理有法可依。

执法更规范。20年来，公安交通管理部门将执法规范化建设作为交警队伍建设的重要内容，定期开展法治教育和业务培训，不断深化执法公开，自觉接受社会监督，持续推进执法队伍专业化、执法行为标准化、执法管理系统化、执法流程信息化，提升全警执法素质、执法能力和执法公信力。

民生有关切。20年来，公安交通管理部门积极适应经济社会发展新形势、主动顺应人民群众新期待，先后出台了机动车上牌自编自选号码、新车免检、驾驶人考试预约、异地缴纳交通违法罚款等多项便民利民措施，持续释放改革红利。

文明渐养成。20年来，公安交通管理部门始终坚持以全民交通安全普法宣传教育为重点，持续不断地开展交通安全宣传“五进”活动，大力传播“自律、包容、礼让、文明”的现代文明交通理念，122“全国交通安全日”成为文化品牌，全民遵章守法意识不断增强，文明交通良好风尚逐步形成。

展望未来，随着新技术新业态的不断发展，我国道路交通法律体系将在与时俱进中日臻完善。公安交通管理部门将始终坚持严格规范公正文明执法，不断推进道路交通安全治理现代化，为经济社会发展、人民群众生产生活创造良好的道路交通环境。

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》杂志社有限责任公司
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　CN 11-3021/U
国际标准刊号　ISSN 1004-504X
邮发代号　80-594
联系方式
地址　北京东城区崇文门外大街3号新世界中心写字楼B座6层
邮政编码　100062
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

24　63

数说交通　04

本刊特稿

06　三部门联合部署开展道路运输安全生产治本攻坚行动
07　六单位联合部署提升交通气象服务能力

海外资讯　08

专　题

10　尚法笃行　共筑安全文明交通
12　法治护航　安全新篇
16　道路交通安全的法律之盾
20　荣光二十载　助力中国道路发展安全
24　道路交通安全法实施中的热点焦点问题分析

访　谈

28　聚焦风险防控　忠诚履职尽责　奋力提升道路交通安全管理水平
——访江西省公安厅交通管理局政委鄢敏
32　文明交通　守法于行

专家讲堂

34　公路护栏安全性评价方法及案例分析

科技前沿

38 辅助驾驶汽车道路交通事故深度调查要点和方法研究

探　讨

42 构建道路交通动态风险智能防控体系的探索与思考
46 深化“情指行”一体化实战化运行机制建设的实践与思考
50 基于多源数据省市一体高速公路全车型疲劳驾驶监测预警干预模型研究
54 数据要素激活机动车与驾驶人管理新质战斗力的思考与探索
58 杭州萧山国际机场陆侧交通综合治理实践

交管视点

62 春和景明 一路守护

经验交流

66 包头：民意“直通车”跑出为民服务“加速度”
68 泉州：数智赋能 构建交通事故预防新格局
70 荆州：科技赋能让交通治理更精细
72 西安：念好事故视频快处“快、精、深”三字诀

值日警官

74

警队动态

76

交警故事

78 罗永鹏：高速公路上的生命守护者
80 白茹：抽丝剥茧寻真相
82 王华文：“勤”为要 “干”为先

交管史话

84 北京市道路交通管理的发展变迁（五）

交通沙龙

86 谈车论驾
88 马路拾遗

警界风采

90 影像视界
92 读书 · 繁花落地 不负时光
93 歌曲 · 逐光太阳

90

广告索引

封二 深圳市因特迈科技有限公司
封三 深圳市科运科技有限公司
封底 深圳警翼智能科技股份有限公司
31页 本社征订广告
94页 公益广告
95页 征稿启事
96页 公益广告

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。

1万元

商务部、财政部等 7 部门联合印发《汽车以旧换新补贴实施细则》，明确自细则印发之日至 2024 年 12 月 31 日期间，报废国三及以下排放标准燃油乘用车或 2018 年 4 月 30 日前注册登记的新能源乘用车，并购买符合节能要求乘用车新车的个人消费者，可享受一次性定额补贴。对报废上述两类旧车并购买符合条件的新能源乘用车的，补贴 1 万元；对报废国三及以下排放标准燃油乘用车并购买 2.0 升及以下排量燃油乘用车的，补贴 7000 元。

2.1%

交通运输部统计数据显示，今年“五一”假期，全社会跨区域人员流动量 135846.27 万人次，公路跨区域人员流动量 124977 万人次，日均 24995.4 万人次，比 2023 年同期增长 2.1%。其中高速公路及普通国省道非营业性小客车人员出行量 107592 万人次，日均 21518.4 万人次，比 2023 年同期增长 1.4%。

85%

日前，财政部、交通运输部联合印发了《关于支持引导公路水路交通基础设施数字化转型升级的通知》，提出，自今年起，通过 3 年左右时间，支持 30 个左右的示范区域，打造一批线网一体化的示范通道及网络，力争推动 85% 左右的繁忙国家高速公路、25% 左右的繁忙普通国道和 70% 左右的重要国家高等级航道实现数字化转型升级。

2.36万个

据交通运输部公路局相关负责人介绍，交通运输部加快推进公路沿线充电基础设施体系建设，截至目前，累计建成充电桩 2.36 万个。随着服务区充电设施的不断完善，电动汽车车主上高速、跑长途的“补能焦虑”正在逐步缓解。

10条

日前，交通运输部办公厅印发《关于公布 2023 年“十大最美农村路”等名单的通知》，确定河北、内蒙古、辽宁、浙江、山东、湖南、重庆、四川、陕西、新疆等省（区、市）的 10 条农村公路为 2023 年“十大最美农村路”，陕西省汉中市佛坪县两大路（两河口至大坪峪风景区）等 5 条农村公路为 2023 年“我家门口那条路——最具人气的路”。

6.5%

国家统计局发布数据显示，今年 4 月能源价格同比上涨 3.6%，涨幅扩大 2.3 个百分点；扣除能源的工业消费品价格同比上涨 0.4%，涨幅扩大 0.3 个百分点，其中燃油小汽车和新能源小汽车价格同比分别下降了 4.8% 和 6.5%，降幅均有收窄。

182.7万辆

中国汽车工业协会数据显示，新能源汽车产销量保持迅猛增长，4 月分别完成 87 万辆和 85 万辆，同比分别增长 35.9% 和 33.5%，市场占有率达到 36%。此外，4 月，我国汽车出口 50.4 万辆，同比增长 34%，1-4 月，汽车出口共计 182.7 万辆，同比增长 33.4%。

900687万吨

交通运输部最新数据显示，一季度全国公路货运量达 900687 万吨，同比增长 5.1%，公路人员流动量 1547451 万人次，同比增长 9.0%。营业性客运量为 283044 万人次，同比增长 17.2%。

5000公里

5 月 8 日，北京市规划和自然资源委员会公布了《北京市绿道系统专项规划（2023 年—2035 年）》。根据规划，到 2035 年北京将构建起总长度 5000 公里以上的各级绿道网络，连接中心城区、平原地区和山区，让市民尽享开门见绿、抬脚可入的“京华绿道”。

944公里

近日，深圳市交通运输局正式印发《深圳市智能网联汽车道路测试与示范应用第六批开放道路目录》，此次开放道路总计 43 条，道路里程合计约 106.01 公里。截至目前，全市自动驾驶开放道路里程已达到 944 公里。

三部门联合部署开展道路运输安全生产治本攻坚行动

近日，交通运输部、公安部、应急管理部三部门办公厅联合印发《道路运输安全生产治本攻坚三年行动实施方案》（以下简称《实施方案》），对道路运输领域安全生产治本攻坚行动进行安排部署，努力从根本上消除重大事故隐患，加快道路交通运输安全生产监管向事前预防转型。

一是坚持以人为本，持续提升交通参与者安全素养。严格机动车驾驶人培训考试管理，加快建立健全以驾驶人安全驾驶水平为核心的培训考试质量评估体系。加强营运驾驶人针对性安全教育培训，提升驾驶人应急驾驶操作能力。加强安全带使用管理，引导驾乘人员出行中全程佩戴安全带。强化农村交通安全宣传，及时劝导纠正面包车超员、非法营运等违法违规行为。开展交通安全宣讲进机关、进农村、进社区、进企业、进学校、进家庭、进网络，推动提升全民交通安全意识。

图 / 王彻

二是坚持系统观念，有效提升营运车辆本质安全水平。修订相关技术标准，提升新出厂客货车辆安全性能。严格落实道路运输车辆达标车型管理制度，严把车辆进入运输市场关。加强协同协作，严厉打击非法改装、重型货车“百吨王”、常压液体危险货物罐车“大罐小标”等违法违规行为。稳妥有序推进 57 座以上大客车及卧铺客车退出运输市场，有效管控重大安全风险。

三是坚持综合治理，落实落细企业安全生产主体责任。严格推进“两类人员”安全考核，督促落实企业主要负责人及安全生产管理人员等关键岗位人员安全责任。加强企业安全生产标准化建设，及时纠正和避免习惯性违章作业。强化重大隐患动态排查治理，健全企业重大事故隐患自查自纠和整改落实工作机制；加强重大事故隐患排查整改闭环管理，对存在重大事故隐患的企业实施挂牌督办，督促限期整改。

四是坚持多措并举，优化道路运输安全生产环境。推动压实地方党委政府领导责任，落实落细各部门安全监管责任。加快推进修订道路交通安全法、道路运输条例，完善道路运输安全法治环境。深入推进公路安全设施和交通秩序管理精细化提升工作，优化道路交通通行环境。优化完善道路运输安全生产事故调查处理机制，建立健全“尽职照单免责、失职照单问责”工作机制，积极营造共建共治社会环境。

五是坚持协同协作，完善道路运输安全监管长效机制。建立健全涵盖道路运输企业、营运车辆、驾驶人、车辆运行轨迹等信息共享共用机制。充分发挥地方各级治超工作领导小组作用，健全货车超限超载综合治理机制。健全货车疲劳驾驶协同治理机制，严厉打击严重疲劳驾驶行为。强化危险货物道路运输全链条安

全监管。健全以信用为基础的分类分级管理机制，持续提升安全监管效能。

《实施方案》要求，各地要加强组织部署，强化人力、物力和财力保障，加强督导检查，严格追责问效，切实推动治本攻坚行动各项任务举措落地落实，坚决遏制重特大事故，有效降低较大和一般事故，推动道路交通运输安全生产形势持续稳定向好。

六单位联合部署 提升交通气象服务能力

近日，中国气象局、公安部、交通运输部、国家铁路局、国家邮政局和中国国家铁路集团有限公司联合印发通知，部署《“十四五”交通气象保障规划》2024 年重点工作，着力从四个方面发力提升交通气象监测预报预警服务能力。其中，推进恶劣天气高影响路段交通环境提档升级。组织完成新一轮全国高速公路恶劣天气高影响路段核查工作，制作高影响路段浓雾和道路结冰交通气象灾害风险地图，优化提升路段新增 123 条，持续加强恶劣天气交通气象预警处置能力，提升浓雾和道路结冰监测预警服务和部门间信息共享水平，全力保障路网运行更加安全顺畅。全面提升物流气象保障服务能力。依托中欧班列商贸物流气象服务联合体，形成融入式中欧班列商贸物流气象服务模式；通过合作共建、信息共享，持续加强气象预报预警

图 / 孙崇明

产品在中巴经济走廊陆运交通服务中的应用；强化部门沟通协作，加强物流气象业务服务能力和行业应急管理体系建设，面向物流调度、物流运输、快递派送等场景优化服务。

2023 年，六单位重点围绕恶劣天气高影响路段优化提升、长江主航道水运安全、多式联运物流等领域，深化部门合作，持续推进资源信息共享与联合技术攻关，交通气象服务供给水平显著提升，交通气象保障工作取得明显成效。其中，在保障公路安全畅通方面，中国气象局、公安部、交通运输部共同推进 110 条恶劣天气高影响路段优化提升工作，建立完善“一路三方”交通应急联动处置机制，2023 年优化提升路段因恶劣天气导致的交通事故起数同比下降 54%，交通延误时间同比减少 60%，综合评估社会经济收益约 19 亿元。在保障物流运输安全快捷方面，锚定中欧班列商品装卸、运输、存储等全链条加强气象风险评估和指数产品研究，同时持续推进中巴经济走廊交通气象服务体系建设。多地气象还与邮政管理部门联合，通过微信小程序等面向快递员群体提供精细气象服务。

法国公布2023年交通违法罚款数额

《连接法国》网站5月1日刊登记者理查德·亨谢尔的文章，题为《随着交通测速摄像头数量增加，法国交通罚款大幅增长》，全文编译如下：

近日，法国审计法院公布了一份道路安全数据。报告显示，2023年法国的交通违法罚款金额为历年最高值，达到创纪录的20.7亿欧元，比2022年增加了7%。

交通罚款收入的增长源于多个因素，但主要归功于自动测速摄像头数量的增加。在20亿欧元的罚款中，测速摄像头的直接罚款总额达7.47亿欧元，如果包含滞纳金和未缴罚款，数额将超过10亿欧元。另外10亿欧元来自警察罚款，如违法停车、毒驾等。

自2021年以来，法国已经安装了大约4700个测速摄像头。“自动测速摄像头问世以来，法国目前部署的自动测速摄像头比以往任何时候都要多。”报告指出，2022年，测速设备数量是4530台，有96%为可用状态；2023年底，测速设备数量达到4661台，可用比例增加到99%。随着摄像头的更新换代，实际数字可能有一定波动，去年共有240台新装置装配就位，被撤下的大多是老式雷达装置。

法国的上一个交通罚款纪录创立于2017年，其中与超速驾驶相关的罚款为8.2亿欧元。但由于疫情的交通封锁以及部分人群以破坏测速摄像头为乐，这一数额在随后的几年里有所下降。在2018年和2019年，针对测速摄像头的破坏行为分别造成了3300万欧元和3600万欧元的损失，2023年的测速摄像头的损耗成本减少至1960万欧元。

面对测速摄像头数量不断增长，法国代表驾驶人权利的发言人认为，这些摄像头或许在一定程度上承担了过多的交通安全责任，“为了真正的交通改善，政府本应该培养更多的交警，采取更多的管控措施，但政府还是宁愿使用自动测速摄像头，指责驾驶人开得太快。”事实上，尽管测速摄像头的数量和拍摄效果都有所增加，但法国道路上的交通死亡人数在过去十年中一直保持稳定数量，并没有明显下降。

从罚款用途上看，法国的交通罚款中有62%被再投资于道路安全，特别是用于改善道路基础设施、预防事故，其余则用于减少国家债务。报告推测，未来测速摄像头的数量会进一步增加，但政府推动低碳经济等的相关政策（如城市空气污染指标限制、2035年禁止汽油和柴油汽车上路、高铁网络扩张等）可能会导致人们不断减少驾车出行，从而使未来几年交通罚款下降。

泰国宋干节期间交通事故死亡人数攀升

泰国《曼谷邮报》网站4月18日刊登记者苏珀·万查罗恩的文章，题为《宋干节期间道路交通事故致287人死亡》，全文编译如下：

近日，泰国政府公布2024年宋干节一周（4月11日至17日）期间，泰国境内发生了2044起交通事故，造成287人死亡，2060人受伤。在77个府中，北部的清莱发生事故数最多，共82起，死亡17人；帕府受伤人数最多，达80人；7个府没有发生道路死亡事故。超速、酒后驾驶和超车是导致交通事故的主要原因。

去年同期的宋干节一周期间，泰国共发生交通事故2203起，造成264人死亡，2208人受伤。泰国政府强调继续减少交通事故的必要性，以实现2027年道路死亡率降至每10万人12人的全国目标。

宋干节是泰国庆祝新年的重要传统节日，每年节期3天，于4月13-15日举行巡游、泼水等庆祝活动。

美国敦促公众关注儿童车内中暑问题

美国交通部国家公路交通安全管理局（NHTSA）网站5月1日发布一则新闻，题为《敦促公众帮助预防儿童中暑，留步、查看、锁车》，全文编译如下：

NHTSA发起了一项新的安全运动，敦促每位儿童监护人在离开自己的车辆之前检查后座，防止儿童中暑死亡。

根据相关研究，汽车内部通常升温迅速，在短短10分钟内，温度就会上升7℃，这对被锁在车里的儿童来说是致命的。同时，儿童的身体变热速度是成人的3-5倍，因此打开车窗或把车停在阴凉处的作用不大，即便是在15-16℃的凉爽天气，儿童也可能死于炎热。2023年，美国有29名儿童死于车内中暑。

NHTSA提醒公众，人人都可以尽一份力来保护儿童的安全，措施包括：不用车时把车锁上，以防自己的孩子或其他儿童钻入车内；如果行车时车内有儿童，找一个提示物品（如玩具熊）放在醒目处，或者把自己的包、手机放在儿童身边，作为提示；一些新车配备了后座提醒技术，督促父母在离开前检查车辆；如果在路过其他车辆时看到需要帮助的儿童，立即拨打报警电话；等等。

尚法笃行
共筑安全文明交通

策划执行丨本刊编辑部

《中华人民共和国道路交通安全法》自2004年5月1日施行至今，已经走过20个年头，历经2007年、2011年、2021年三次修订，针对交通肇事赔偿、“醉驾入刑”、驾驶资格考试管理等内容不断更新，在全面规范道路交通安全、指导道路交通治理活动、推进法治社会建设方面发挥了重要作用。

法润平安，文明相伴。20年来，我国逐步形成了以道路交通安全法及其实施条例为统领，地方性法规和部门规章为主体，国家和行业技术标准为补充的道路交通安全法律体系，在整体上实现了有法可依，全民的交通法治意识、规则意识、安全意识、文明意识普遍增强。

20年来，全国公安交通管理部门紧紧围绕严格规范公正文明执法的目标要求，严格遵循“有法必依、执法必严、违法必究”原则，不断推进道路交通安全治理规范化、现代化，执法水平和服务质量不断提高，全国道路交通安全形势持续稳定向好。

法治护航 安全新篇

2004 年 5 月 1 日，《中华人民共和国道路交通安全法》正式实施。它肯定了自 1986 年以来逐步形成的道路交通管理体制，并首次以国家立法的形式，为道路交通安全管理体制制定了系统明确的规范。这一法律的出台，不仅彰显了我国在道路交通管理领域的法治化进程，更实现了以往多部单项道路交通管理法规的有机整合与协调统一，为构建更为科学、规范、高效的道路交通安全管理体系奠定了坚实基础。

20 年来，在法治化的轨道上，我国各级政府和公安交管部门坚持以法治思维引领道路交通安全工作，不断完善道路交通安全法律体系，强化执法力度，我国道路交通安全水平大幅提升，在推动道路交通安全法治化进程、加强事故预防、规范交警执法建设等方面取得了突出成效。

道路交通安全形势持续向好

随着经济社会的快速发展，我国已全面跨入汽车社会，交通出行结构发生根本性变化，汽车出行成为交通常态。道路交通安全法实施的 20 年间，我国道路交通要素快速发展，人员大流动、货物大流通、交通流量大增长，道路交通压力倍增。全国各地公安交管部门按照道路交通安全法要求，不断强化法治思维，依法履行道路交通安全管理职责，严格公正执法，有力推动了道路交通秩序规范，保障了人民群众的生命财产安全。

完善配套法规，修订执法规定，规范交警执法。在道路交通安全法确立现行道路交通安全管理体制的基础上，进一步完善相关配套规定与执法细则，成为落实该法规定的关键所在。当前，全国多地已结合地方实际，相继出台了相应的地方性法规。与此同时，最高人民法院、最高人民检察院、公安部与司法部等亦积极作为，颁布修正了《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》（法释〔2020〕17 号），结合 2011 年醉驾入刑以来所发生的新形势新变化，制定出台了《关于办理醉酒危险驾驶刑事案件的意见》（高检发办字〔2023〕187 号），进一步统一执法司法标准。此外，在车辆及驾驶人管理、违法行为及交通事故处理、交警执法规范化等方面，均先后出台了一系列规章、规范性文件及技术

标准，不仅有效规范了执法行为，更确保了道路交通安全法的各项规定能够得以有效落实，维护道路交通的安全与秩序。

强化事故预防机制，重特大道路交通事故得到有效治理。道路交通安全法不仅关注事后处罚，更强调事前预防。20 年以来，全国各地公安交管部门积极会同其他有关部门，全方位治理道路交通安全隐患，从“人、车、路”各类交通要素入手，加强源头监管和源头治理，扎实推进道路交通事故预防“减量控大”工作，全力防范化解道路交通安全风险，预防和减少道路交通事故发生，打造更安全、更畅通的交通环境。从驾驶人考试培训、车辆生产检验，到道路隐患治理、企业安全检查，形成了一套立体化的事故预防网络。根据公安部与国家统计局发布的数据，自 2004 年至 2023 年，全国机动车保有量从 1.07 亿辆增长到 4.35 亿辆，其中汽车从 2742 万辆增长到 3.36 亿辆；而同期道路交通事故万车死亡人数则从 9.25 人降至 1.38 人，降幅显著。这一成效的取得来之不易，离不开对道路交通安全法的深入实施和各级公安交管部门依法履职、各其他有关部门配合强化管理的共同努力。

严格公正执法与持续性专项整治相结合，坚持人民至上、生命至上。道路交通安全法实施以来，全国范围内的多次专项整治行动均在法律框架内有序展开，针对道路交通管理的重点和突出违法行为，常态化开展交通秩序的综合整治工作，从严查处酒驾醉驾、“三超一疲劳”等突出交通违法行为，强化“一盔一带”，持续开展“两客一危一货”重点车辆隐患治理等，严管路面通行秩序，持续保持对各类道路交通违法行为零容忍的高压态势，有效遏制了违法行为的发生，为构建安全、有序、和谐的道路交通环境提供了强有力的法治保障。

道路交通管理步入智能化新时代

道路交通安全法实施 20 年以来，我国道路交通管理积极融入科技元素，实现了从传统人工管理向智能科技化管理的跨越，有效提升了管理效能和服务水平。

首先，非现场执法成为常态。道路交通安全法（2004 年）在第一百一十四条对非现场执法先行作出创制性规定，其后又有《道路交通安全违法行为处理程序规定》等部门规章、《公安部关于规范使用道路交通技术监控设备的通知》、（公通字〔2007〕54 号）《公安部关于根据交通技术监控记录资料处理交通违法行为的指导意见》（公交管〔2013〕93 号）、《非现场查处道路交通安全违法行为操作规程（试行）》（公交管〔2020〕73 号）等规范性文件及技术标准规范出台，初步形成了交警非现场执法的规范体系。当前，非现场执法被广泛运用于治理超速、违法停车、闯红灯、压实线、违反限行、不系安全带、不按规定变更车道、路肩行驶等道路交通违法行为，且应用范围不断扩大。

相较于传统的交警执法模式，非现场执法的优势体现在：第一，比起警力资源，设备监控的成本低廉；第二，比起传统的拦车处理，

不影响道路正常交通，也不会造成因执法操作可能引发的安全隐患，能显著提升整体道路的通行效率；第三，借助科技手段实现对道路交通的全天候、全方位监控，能够有效填补人力执法在时间和空间覆盖上的局限，确保监管的连续性与常态化，尤其对于稍纵即逝的动态交通违法行为能够实时捕捉并记录，执法效率更高；第四，能够确保对违法行为处理的平等性和公正性，一旦违法数据录入系统，其更改或删除必须遵循严格的预设程序，能够有效防止诸如私下销单、权钱交易等不良风气的滋生。

交警非现场执法规范的主要经验和核心元素被 2021 年修订的《中华人民共和国行政处罚法》第四十一条所吸纳，并在此基础上予以发展，提出了不低于传统程序的权利保护标准。该规定不仅适用于交警非现场执法，也为互联网、大数据、人工智能等技术手段在行政执法中的广泛运用预留了可观的法律发展空间。

其次，大数据、云计算、人工智能等前沿信息技术深度应用于道路交通管理。党的十九大报告中首次明确提出建设“交通强国”的国家战略，党的二十大报告中强调加快建设交通强国，其中智慧交通的建设已然成为重点发展领域。

智慧交通作为现代信息技术与交通运输深度融合的产物，通过集成大数据、云计算、物联网、人工智能、5G 通信等先进技术，实现了对交通系统的实时监测、精准分析、智能决策与协同管理，从多个维度显著增强了道路安全性能，对提升道路交通安全发挥了至关重要的作用。例如，上海市公安交管部门近年来持续在智慧公安框架下推进智慧交通建设，根据城市运行“一网统管”建设要求和智慧公安建设部署，全面推进上海城运系统公安道路交通管理子系统建设，用“智慧交通大脑”实时感知和综合测算人、车、路等交通要素，动态分配路权，智能诱导交通，指导警力及时综合调整。北京、西安等地已广泛应用智能信号控制系统，通过实时调整信号灯配时，实现“绿波带”通行，车辆在主干道上能够以适宜车速连续通过多个绿灯，不仅提升了道路通行效率，也减少了因车辆频繁启停而引发的追尾等事故。此外，移动互联网技术的应用，使得公安交管部门能够通过手机 App、微信公众号等平台，实时发布交通信息、安全提示、执法动态，引导公众合理选择出行路线，增强安全意识。同时，公众也可以通过这些平台举报交通违法行为，参与交通治理，形成警民共建、共治、共享的新型交通管理模式。

无人驾驶时代的法律引导与安全保障

道路交通安全法实施的这 20 年，不仅是道路交通发展的黄金时期，更是法治护航下交通安全新篇章的开启阶段。随着科技的飞速发展，道路交通领域正在经历前所未有的变革，其中自动驾驶汽车作为新质生产力发展的典型代表，已逐步走向现实道路，深刻改变着人们的出行方式和道路交通管理体系。近两年，我国深圳、上海市浦东新

区、无锡等地相继出台了自动驾驶的地方性法规，通过地方立法先行先试，积累自动驾驶立法经验；10余个城市允许全无人商业化试点运营，50余个省市区出台测试示范实施细则，有力支持和推动了智能汽车产业发展。面对这一趋势，道路交通安全法作为规范道路交通行为、保障道路交通安全的基础性法律，必须与时俱进，积极回应时代挑战，继续充分展现其科技性和时代性，特别是在无人驾驶的问题上更应有所作为，为其安全、合法运行提供坚实的法律支撑。

传统上，机动车由驾驶人控制。道路交通安全法以驾驶人的驾驶资格、注意义务、法律责任为规制重点，对于能够人为干预的自动驾驶车辆，现有法律规范基本适用。但对于完全由人工智能控制的无人驾驶，已在一些方面突破了既定的法律框架。无人驾驶汽车广泛运用于现实的交通环境之中，与辅助自动驾驶车辆、传统机动车、非机动车和行人之间发生错综复杂的交通关系，必将增加道路交通环境的复杂性。技术的发展需要法律的规范与引导，世界各国在竞相角逐自动驾驶技术发展先机的同时，都特别注意通过立法手段保障自动驾驶安全。对此，道路交通安全法可以其独特的规范视角，如不过多规定具体的刑事责任、民事责任以及相应程序，而是从车辆准入与管理、驾驶人管理、通行规则、交通事故责任认定与现场处理等方面，处理与自动驾驶发生的关系。无人驾驶需要一个全新的立法框架，但仅为个别增补，包括准入条件、交通事故与违法处理、保险、数据访问和保护、网络安全等。其他多数规范，如通行规则、标志标线等仍然依托在道路交通安全法之中。在价值层面上，依然关注行驶安全，与此同时，需要平衡鼓励自动驾驶技术创新、行业发展与规制技术风险之间的关系，更注重网络安全与隐私保护。

回首道路交通安全法实施的20年，见证了我国道路交通安全法治化、智能化的深刻变革，见证了严格公正执法在事故预防方面取得的突出成效，见证了科技手段在提升管理效能上的巨大潜力，更见证了我国在无人驾驶时代法律引导与安全保障方面的前瞻布局。道路交通安全法以其与时俱进的精神、科学严谨的制度设计，为我国道路交通事业的繁荣发展提供了强大的法治支撑。在新的历史起点上，我们要继续深化道路交通安全法治化进程，不断完善道路交通安全法律法规体系，加强执法规范化建设，推动道路交通安全管理工作再上新台阶。同时，进一步加强科技支撑和信息化建设，提高道路交通安全管理的智能化水平；加强社会共治和公众参与，形成全社会共同关注、共同参与道路交通安全工作的良好氛围。未来，期待在道路交通安全法的有力指引下，我国道路交通安全事业能够继续乘风破浪，向着更高效、更安全、更智能的目标迈进，为构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系贡献力量。（文 / 清华大学法学院 余凌云、董佳乐 图 / 赵雅丹、孙崇明）

道路交通安全的法律之盾

《中华人民共和国道路交通安全法》实施以来的20年，是我国机动化快速发展的20年，是交通环境日新月异的20年，也是道路交通安全管理逐步规范化的20年。20年中，这部道路交通领域的“基本法”，以先进的立法理念和技术，构筑起道路交通安全之盾，很好地处理了交通管理者与参与者、机动车与非机动车和行人之间的关系，平衡着安全与畅通、效率和公平、道德和情感等多重价值，促进了车轮上经济与社会的高质量发展。

一、立法理念技术先进，体系科学完备

道路交通安全法秉持“人民至上、生命至上”的理念，全面规范了道路交通活动中交通参与人的权利义务关系，为群众出行和车辆行驶确立了基本准则，也为执法机关依法管理提供了明确法律依据。

（一）法律的出台和修改，契合了道路交通领域不断变化的立法需求

本世纪初，我国道路交通网络快速发展，机动车保有量和驾驶人数量急剧增加，道路拥堵、事故多发、违章数量激增等问题凸显，给道路通行和事故防范带来很大压力。为回应道路交通安全畅通的现实需要，十届全国人大常委会第五次会议通过了道路交通安全法，并自2004年5月1日起正式实施。

一部好的法律，在保持稳定性的同时，还必须应时代之需而发展。道路交通安全法迄今共经历三次修改。2007年的修改明确非机动车驾驶人、行人一方负全责的，机动车一方承担不超过10%的赔偿责任，这样的修改及时叫停了当时一些地方的“撞了白撞”立法，进一步落实了“生命权高于路权”原则，也规避了“行人违法司机买单”的极端倾向，同时保证了法律的公平威严和道义上的分担扶助。2011年的修改关注危险驾驶问题，加大了对酒驾、醉驾的处罚力度，与《刑法修正案（八）》“危险驾驶罪”形成对接，让“酒驾”禁令更深入人心。2021年的修订顺应了机动车驾驶培训的社会化、市场化发展趋势，将驾驶培训学校、驾驶培训班的监管方式由“资格管理”改为“备案管理”，监管重心由事前审批转移至事后监督。总体来看，历次修改虽幅度不大，但均能切中要害，主动

回应社会期待和群众关切。从另一个侧面来看，该法实施20年仅有三次较小幅度的修改，也足见最初立法的包容性和稳定性。

（二）以人民为中心，将维护人民群众的生命安全放在首位

道路交通安全法内容丰富、体系完整，涉及机动车驾驶人、行人、交管部门等多类主体，协调人、车、道路交通设施等多种要素。这些复杂关系的背后呈现出一条清晰的主线——“以人民为中心”，这也正是道路交通安全法的精神内核。

道路交通安全法在总则第一条中明确了两方面的立法目的：一是从保护道路交通参与人的角度，提出保护人身安全，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益；二是从维护道路交通秩序的角度，提出预防和减少交通事故，提高通行效率。面对以上两种基本价值取向，立法在进行价值衡量时，总是以保护人民人身安全为优先级，这种价值次序安排有多处具体体现。比如，发生交通事故，造成人身伤害的，车辆驾驶人、交通警察以及医疗机构都负有第一时间抢救和组织抢救受伤人员的义务；实行机动车第三者责任强制保险制度，强化了人身伤害的救济保障；等等。此外，统一道路通行条件和规则，实施机动车安全技术检验制度，推行机动车驾驶证累计记分制度，重罚酒驾、醉驾的严重交通违法行为等，旨在建立并维护道路交通秩序，尽可能减少交通事故隐患，从根本上还是以保护人身安全为依归。

（三）规范管理与强化服务并重，彰显先进的道路交通执法理念

道路交通安全法聚焦道路交通主管部门执法能力建设，辩证看待“管理”与“服务”的关系，一方面规范和约束管理权力的行使，另一方面致力于提升服务意识和水平，契合行政执法体制改革主题，也是管理型政府向服务型政府转变的必然要求。

1988年国务院曾发布《中华人民共和国道路交通管理条例》，作为当时道路交通领域的执法依据，其名称及内容均强调执法的“管理”属性。至2003年《中华人民共和国道路交通安全法》酝酿出台时，在命名上摒弃单一的管理思维，转而呈现“道路交通安全”的根本宗旨，在内容上总则部分即旗帜鲜明地指出道路交通执法既是“管理”，也是“服务”，彰显出道路交通执法理念的“升级”。基于此，道路交通安全法的具体制度设计，也更加侧重规范管理流程，强化服务意识。其一，在全国范围内确立统一规则，消除各地规则冲突、标准不一的混乱现象，如统一机动车登记所需材料和审批时限，统一机动车检验费用收取标准等。其二，针对道路交通主管部门设立必要的禁止性规范和义务性规范，约束其管理权力的行使，如不得要求机动车到指定的场所进行维修和保养，妥善保管被扣留的车辆，因采取不正确的方法拖车造成机动车损坏的依法承担补偿责任等。其三，注重减少不必要审批环节、取消不合理收费，为公民提供更为便捷、高效和优质的服务，如符合标准的新车予以免检，拖走违法停放的机动车不得收费等。其四，积极介入并推动交通事故纠纷得到公正解决，如公安机关交通管理部门应当根据交通事故调查情况，及时制作交通事故认定书，作为处理交通事故的证据。

（四）合理分配用路权利，创造安全畅通的交通环境

用路权利，简单说就是人们使用道路的权利。分配用路权利，实际上是规划和建立道路通行秩序的过程，道路交通安全法中“道路通行条件”和“道路通行规定”两章对此做出了细致合理的安排。其一，为保护通行能力“特殊”的行人，法律对道路交通设施作了特别规定。如学校、幼儿园、医院、养老院门前的道路没有行人过街设施

的，应当施划人行横道线、设置提示标志。其二，法律确定了道路通行的先后顺序。如机动车和行人的“相遇”，由于二者的通行速度、可采取的保护措施、抗碰撞能力等具有较大差距，行人处于明显劣势，故机动车遇行人应让行。其三，特定情况下，用路权利需让位于公共利益。如警车、消防车、救护车、工程救险车执行紧急任务时，享有道路优先通行权，其他车辆和行人应当让行；再如，遇有自然灾害、恶劣气象条件或者大型群众性活动、大范围施工等情形的，公安机关交通管理部门根据实际需要，可以进行交通管制。“让行”与“管制”固然强制其他机动车、非机动车、行人让渡通行自由，使其暂时失去部分用路权利，但却是为了维护整体道路安全秩序，保障道路交通安全，让交通参与者更好地享有用路权利，体现出公益优先的大局观。

（五）交通事故处理尊重当事人意愿，兼顾效率与公平

我国交通事故处理具有明显的“公”“私”结合性质。道路交通安全法规定，发生交通事故后，当事人应第一时间报警，由公安机关交通管理部门到场组织恢复交通、收集证据，调查事故事实、成因，确定当事人的责任后出具交通事故认定书，并可以居中调解事故损害赔偿争议。公安机关交通管理部门作为公权力机关，在交通事故处理的过程中发挥主导作用，“前端控事实证据”，确保材料收集客观真实；“中端划责任界限”，为事故处理定基调；“后端促矛盾化解”，推动事故纠纷案结事了。与此同时，在有关当事人权益处分的事项上，交通事故处理充分尊重当事人意愿。首先，若交通事故未造成人身伤亡，且事实及成因无争议的，当事人可以即行撤离现场，恢复交通，自行协商处理损害赔偿事宜，公权力不再介入，也就是“私了”，这种处理方式高效快速，能够节省当事人的时间成本，节约交警执勤资源，最大程度减少事故负面影响。其次，若当事人对事故损害赔偿存在争议，既可以请求公安机关交通管理部门调解，也可以直接向人民法院提起民事诉讼，争议解决方式由当事人自主选择。最后，若当事人经调解未达成协议或者调解书生效后不履行的，仍可以提起民事诉讼，将司法救济作为公正解决交通事故纠纷的兜底渠道。从整体上看，交通事故的实体和程序处理规定，在公权力适当介入并引导的基础上，尊重当事人对自身权益的处分结果，是公权力和私权利妥善结合，兼顾效率与公正的最佳选择，符合社会主义核心价值观。

二、执法管理服务有力，治理成效显著

道路交通安全法出台后，配套规定渐次完善。以道路交通安全法为龙头，以道路交通安全法实施条例等行政法规和部门规章为主体，以地方性法规规章、技术标准与工作规范为补充的道路交通安全管理法律制度体系已经形成，并收获了诸多治理成效，为道路交通安全形势的持续向好提供了坚实支撑。

（一）交通事故指数稳步走低，通行更安全

交通事故指数是衡量一个国家道路交通安全水平的重要指标。《中国统计年鉴》数据显示，2003 年，道路交通安全法尚未实施时，我国全年发生道路交通事故 667507 起，死亡 104372 人，受伤 494174 人，直接财产损失 336915 万元。而到 2022 年，全年发生道路交通事故 256409 起，死亡 60676 人，受伤 263621 人，直接财产损失 123926 万元。两组数据的对比表明，道路交通安全法实施前后，交通事故四项指数均实现了“断崖式”下降。纵观近 20 年交通事故指数变化，前十年各项指数均呈连年下降趋势，且降幅明显；后十年各项指数下降幅度趋缓，个别指数偶有反弹上升，但总体稳定在较低水平。

与交通事故指数的下降趋势

相反的是，道路交通安全法实施的20年，我国道路交通网络规模不断扩张，汽车保有量和出行量连年上升。“汽车社会”迅猛发展，交通事故指数却能够“走低”并“维稳”，反映出道路交通安全治理能力和治理水平的扎实提升。这得益于道路交通安全法实施过程中，道路交通主管部门定期开展交通安全风险排查整治，加强道路交通安全设施的建设与维护，不断完善交通事故应急救援机制，严查严打各类交通违法行为，大力推进交通安全宣传工作……通过多管齐下、综合治理，共同筑牢交通事故防范工程，构建起预防和减少交通事故的长效机制。

（二）交管服务水平不断提高，交通更便利

近年来，各级公安机关交通管理部门积极推进公安交管改革，简政放权、优化服务，持续深化“互联网+”在交管服务领域的运用。代表性举措包括：推动车检改革，落实私家车6年免检、新车免检、预约检车、跨省异地检车等服务；推动驾考改革，实现小汽车自学直考、线上自主约考、异地考证补换证等；放宽残疾人驾车条件、老年人体检年龄要求，简化报考程序，降低报考门槛，使改革红利惠及更多驾考人；深化“警保联动”，推动交通事故快处快赔改革，提高事故处置赔付效率；探索更新执法设备，如将无人机应用于道路拥堵巡查、事故快处快撤、交通违法查处，以便针对性采取措施，科学调度警力，快速恢复正常通行秩序。互联网赋能交管服务，一批批惠民利企措施落地见效，推动道路交通管理和服务提质增效，更好地服务群众出行。

（三）公众交通安全素养稳步提升，出行更文明

保障道路交通安全、有序、畅通，根本上还是要增强公民的交通安全意识，提高文明出行素养。培育文明素养是“慢功”，无法立竿见影，但若以道路交通安全法实施20年的跨度来观察，我国公民的交通安全意识和文明出行素养都有了显著提升。比如，在过去，“车让人”只是躺在法条的文字，实践中往往也止步于“礼让行人”的提倡性标语，而近年来，各地开始由点及面地开展“车让人，人守规”的专项治理行动，对“车不让人”的行为作出扣分和罚款的处罚，倒逼机动车驾驶人自觉做到礼让行人，“行人先行”已在潜移默化中成为人们普遍遵循的行车习惯。再有，自道路交通安全法“升级”酒驾醉驾处罚后，“开车不喝酒，喝酒不开车”逐渐成为社会共识，饮酒后需要出行的会自觉联系代驾。此外，严查开车接打电话、不系安全带等不安全驾驶行为，整治电动自行车不上牌、骑行不佩戴安全头盔，也沿用同一思路，机动车、非机动车上路行驶的规范性有了明显改善。依托道路交通安全法，以强制力为后盾实施的交通执法行为，持之以恒日积月累，终使“他律”逐步转变为“自律”，文明出行深入人心。（文 / 中国社会科学院法学研究所 李霞 图 / 孙崇明）

荣光二十载 助力中国道路发展安全

《中华人民共和国道路交通安全法》自2004年5月1日生效实施以来，至今已有20年时间。在千千万万关心中国道路交通安全的人眼里，道路交通安全法并不仅仅是一部普通的法律，也是我国道路发展历史的见证，更是中华民族伟大复兴之路的一个缩影。

一、筚路蓝缕五千年

与辉煌灿烂的中华民族一样，我国的道路发展也有着悠久丰富的历史脉络。最早的道路是由人践踏而形成的小径，如《释名》中所言："道，蹈也，路，露也，人所践蹈而露见也"。相传中华民族的始祖黄帝，因看见蓬草随风吹转而发明了车轮，以"横木为轩，直木为辕"制造出车辆，对交通运输作出了伟大贡献，故被尊称为"轩辕氏"，车行道路也随之出现。商王朝时期的人们已经懂得夯土筑路，并利用石灰稳定土壤，商朝殷墟的发掘中出现了碎陶片和砾石铺筑的路面，以及大型的木桥。

时至秦朝，始皇帝在全国各地修建驰道。标准化的道路修建并非出于宣扬文治武功的心血来潮，而是构筑大一统多民族国家的神思妙想。所谓"书同文，车同轨"，中华民族的文明血脉正是建立在四通八达的道路网络之上的。这也不难解释，为何中国人如此执着于以道路为代表的基础设施建设——道路的修建并不仅仅意味着交通的便利发达，更意味着一个国家的繁荣昌盛，一个民族的血脉相连。

历史一再证明了这一观点。东周时期，单子见陈国"道路若塞，野场若弃，泽不陂障，川无舟梁"，便知"国必亡"，后果然应验；唐王朝能够疏浚大运河时，构筑了中国古代小农社会的巅峰，运河阻塞废弃，表明其统治走向穷途末路；明王朝在全盛时期能够维持四通八达的驿站网路，当驿站裁撤，明王朝也土崩瓦解。时至近代，当公路断绝，铁轨闭塞时，中华大地便是军阀混战、民不聊生，而当中国终于有能力自主规划全国路网时，也便是人民迎来解放的时刻。

在中国共产党人建立新中国时，彼时的中国尚是一个积贫积弱的国家，从道路设施方面可见一斑。1949年，全国的公路里程数不过10万公里，在西藏、新疆、云南、广西等边疆地区则几乎没有公路。然而仅仅20年后，这一数字便增加了500%以上，更是修建了如青藏公路、川藏公路、京原公路

等一大批在当时看来成本极高、难度极大的道路项目。这些项目的建成有力地密切了区域交流，强化了国家统一，巩固了国防安全，促进了经济发展。改革开放后，“要想富，先修路”更是成了中国经济建设方针的名片。至2023年底，我国公路里程数已是建国初期的50多倍，在这极为惊人的数字中，也蕴含着中国腾飞的秘诀。

二、大路椎轮二十载

要维护道路安全，就必须有完善的法治。要有法治，就必须实现有法可依、有法必依、执法必严、违法必究。道路交通安全法就是在我国综合道路里程飞速增长、各类矛盾随之涌现的背景下诞生的。2003年10月28日，第十届全国人民代表大会常务委员会第五次会议正式通过了道路交通安全法，这是当时的中国共产党人对时代考卷的具体回答之一。道路交通安全法的出台是我国法治建设的具体表现，对维护道路交通秩序，保障人民生命财产安全，提高经济建设效率有着关键意义。

（一）道交法制定的法治意义

实现法治的第一步，是构建基本的权力——责任体系框架。道路交通安全法出台之初便完成了这一任务，其第五条规定：“国务院公安部门负责全国道路交通安全管理工作。县级以上地方各级人民政府公安机关交通管理部门负责本行政区域内的道路交通安全管理工作。”这在大方向上确立了权责体系。在各章细则中，道路交通安全法对于具体的权力运转部门也做了详细的规定，例如第十条引入了特定的机动车产品主管部门；第十三条引入了机动车安全技术检验机构；第十九条明确了特定的机动车驾驶证的颁发部门。在这一框架下，各部门能够实现科学分工，相互紧密协作。经过道路交通安全法的构建，一套稳定、成熟的道路交通安全执法部门架构得以正式确立。

此外，道路交通安全法也实现了“刀口”向内，致力于“把权力关进制度的笼子里”。法律有意识地限制了各执法机关的执法权力，以期确保各执法机关的权力处在正确、合法、科学的轨道之上。道路交通安全法的各项规定表明，立法者有意识地贯彻了行政法的各项基本立法原则。

道路交通安全法符合程序正当的基本原则。行政公开的基本原则可以被进一步细分为行政公开原则、行政参与原则和行政回避原则，这些原则在道路交通安全法中均有所体现。例如道路交通安全法第七十三条规定：“公安机关交通管理部门应当根据交通事故现场勘验、检查、调查情况和有关的检验、鉴定结论，及时制作交通事故认定书，作为处理交通事故的证据。交通事故认定书应当载明交通事故的基本事实、成因和当事人的责任，并送达当事人。”这是行政公开原则的具体落实。行政公开实现了公民的知情权，满足公民对信息的需要，有利于公民对行政事务的参与，增强公民对行政机关的信赖，使权力在阳光下运行，有效加强了对行政机关的监督，遏制了行政腐败。又如第八十三条规定：“交通警察调查处理道路交通安全违法行为和交通事故，有下列情形之一的，应当回避：（一）是本案的当事人或者当事人的近亲属；（二）本人或者其近亲属与本案有利害关系；（三）与本案当事人有其他关系，可能影响案件的公正处理。”这是行政回避原则的典型表现。行政回避是中国古代政治智慧的经典创造，也是现代法治原则的必备要求，通过合理、正当的回避制度，能够有效压缩行政腐败的存在空间。

道路交通安全法符合合理行政的基本原则。合理行政原则的内涵可以被进一步解释为公平公正对待原则、考虑相关因素原则和比例原则，这些原则的典型反映即为道路交通安全法的“法律责任”一章。

该章使用了32个条文，对所有违反道路交通安全法的行为的法律责任进行了详细规定，在实现对所有违法行为的普遍制裁的同时，又对不同种类、不同情形、不同性质的违法行为进行有区别的针对性打击，使违法人在接受其应受的制裁时，不至于罚不当罪，可谓天网恢恢，疏而不漏。

道路交通安全法符合高效便民的基本原则。高效便民的原则意味着行政机关应当遵守法定时限，积极履行法定职责，提高办事效率，同时便利当事人。例如第十三条第一款规定："对登记后上道路行驶的机动车，应当依照法律、行政法规的规定，根据车辆用途、载客载货数量、使用年限等不同情况，定期进行安全技术检验。对提供机动车行驶证和机动车第三者责任强制保险单的，机动车安全技术检验机构应当予以检验，任何单位不得附加其他条件。"可见，道路交通安全法为有关机关处理相应行政事务、执行行政权力设立了一系列具体条款，以在保证法律得到执行的同时，最大限度地满足人民群众利益、便利人民群众生活。这些条文真切反映了执政者立法为民、执法为公的法律理念。

总的来说，2003年道路交通安全法的制定是我国法治建设历程的一个缩影。其中的各项条文表明执政者把维护人民的根本利益作为出发点和落脚点，注重统筹法律不同方面的不同要求，坚持缺哪里就补哪里、需要什么就立什么、需要几条就制定几条，力争实现能用、好用、管用，使得行政立法由"管民"向"便民、利民、惠民"转变。

（二）道交法沿革的时代特征

道路交通安全法在2004年生效后，先后历经了三次重要修改。为了解决道路交通安全在时代发展中出现的各项新问题，立法者在保证既有法律框架不发生重大变化的同时，针对性地提出了新举措。

1. 2007年后端改革：交通事故的归责转向

2007年道路交通安全法的第一次修正集中在对交通事故责任的转向上。可以明确看出，在2004年道路交通安全法生效时，立法者对于交通事故责任的分配上遵循了明显的偏重原则，即在机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故时，将责任偏重地分配给机动车一方。事实上，如果纵观世界道路交通安全法的发展历史，也能够明显地得到这种结果。从最初的立法原理来看，这一立法安排是适当的，因为在公共道路这一空间中，各项主体的行为能力并不完全一致——更大、更快的机动车相比于更小、更慢的非机动车与行人，其抗风险能力和潜在加害能力显然更大。

2007年的修正并没有背离这一基本原则，其行文也与2004年的行文大体一致，但明显加重了非机动车与行人在交通事故中承担的责任。原因一是随着道路交通的日益发达，由非机动车与行人导致的交通事故数量开始日益增长，并不断走入人们的视野；二是"自负风险"的侵权法原理也开始渗透入行政法，并为广大人民群众所逐渐接受。因此，立法者因势利导，对责任偏重做出了适当调整。如果我们将机动车与非机动车、行人放在责任的天平上，那么总的来看，天平仍然是向着机动车一方倾斜的，毕竟机动车在交通出行中所具备的优势地位仍然是不可比拟的，但是此次修正使得天平比以往趋向平衡了。

这一立法安排很好地遏制了由非机动车与行人引发的交通事故，回应了群众的普遍呼声，满足了社会的立法需要，更加科学地分配了交通出行中各项行为主体的责任，使得道路交通安全更进一步。

2. 2011年中端改革：安全驾驶的追责趋严

醉酒驾驶问题一度是困扰我国道路交通安全发展的重大问题。在2004年，醉酒驾驶与饮酒驾驶尚同属于行政处罚的范畴，当时，机

动车保有量并不足以使酒驾成为一个广泛性的社会问题。然而其后短短7年，我国大陆地区的机动车保有量已由不足5000万辆骤增至1.06亿辆，并且增长速度仍然在不断加快，一些过去不能完全预见的问题也随之出现。尤其是出现若干起因醉酒驾驶而导致的重大恶性交通事故后，对于醉酒驾驶严格控制的呼声水涨船高。

为了回应这一呼声，立法者加大了对酒驾和醉驾行为的打击力度。除了强化对酒驾与醉驾的行政处罚外，尤其引人注目的是将醉驾行为纳入刑事打击范畴。此举一度在学界引起颇多争议，但随着相关条文的顺利实施，争论尘埃落定，“开车不饮酒，饮酒不开车”已经成为我国社会的普遍共识。

除去对酒驾行为的治理外，2011年道路交通安全法的第二次修正还强化了对伪造、编造机动车登记证书、号牌、行驶证、检验合格标志、保险标志等证明的打击力度。其内在逻辑与打击酒驾问题一致——随着我国机动车保有量的快速增长，相关违法行为也随着市场的繁荣而得到刺激，因此执政者必须拿出更大的决心与更有力的手段，与此类违法行为进行坚决斗争。

总的来看，面对一系列新出现的时代问题，2011年的道路交通安全法改革合理地使用了立法工具，针砭时弊，补缺罅漏，进一步织严了道路交通安全的保障网。

3. 2021年的前端改革：驾驶培训的监管变化

2021年，顺应新时代中国特色社会主义的发展要求，道路交通安全法开启了进一步的改革。这次修正主要聚焦于驾驶培训的监管，其目的在于进一步强化行政领域的自我监管，做到有腐必反、有贪必肃。驾驶培训活动看似普通，但却切切实实关系到人民群众的生活。加强对驾驶培训活动的监督，是打击腐败、实现依法治国的必须举措。

综上，道路交通安全法的历次修改，虽然内容各不相同，但无不顺应时代发展要求，回应时代问题，凸显道路交通安全法与时俱进的立法精神，加强了对公民生命财产安全的保护，为实现人民群众美好生活提供了有力保障，充分体现了我们党和国家增进人民福祉、维护最广大人民根本利益的不变初心。

三、路漫漫其修远兮

道路交通安全法出台实施20年以来，成果斐然。在道路交通安全法的保障护航下，过去10年，我国公路网越织越密，2023年，全国公路总里程达544.1万公里，其中高速公路18.4万公里，普通国道已经完全覆盖县级及以上行政区和常年开通的边境口岸。其中乡村公路的发展尤为迅猛，全国具备条件的乡镇和建制村全部通硬化路，10年来，新改建农村公路250万公里，截至2023年底，全国农村公路总里程已达460万公里，全国具备条件的乡镇和建制村已全部通客车。公路网络的发展，大大促进了我国的经济发展，并为区域经济平衡发展、区域经济要素密集流通提供了前所未有的良好条件。同时，在驾驶人数量、机动车保有量、道路里程持续增长的情况下，全国道路交通安全形势持续平稳向好。我国道路交通事故总量稳中有降，重特大事故持续下降，至2023年底，全国较大交通事故数同比下降17.6%，重特大交通事故数同比下降75%。这表明，道路交通安全法的实施是完全成功的。

毫无疑问，正如我国的发展之路一样，我国的道路发展之路也不会有尽头。可以预见的是，道路交通安全法将继续与时俱进，不断适应新的时代发展要求，保障人民群众生命财产安全，促进经济繁荣昌盛，为中华民族伟大复兴之路的安全、顺畅、开阔做出自己的独特贡献。（文 / 中国社会科学院大学 张初霞 图 / 刘浩军）

道路交通安全法实施中的热点焦点问题分析

自 2004 年 5 月 1 日实施至今，《中华人民共和国道路交通安全法》历经 20 年的实践，在维护交通秩序，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益方面充分发挥了顶层设计的重要作用。当然，在具体领域，道路交通安全法实施中也遇到了各种各样的实践问题，这也为其未来发展完善提出了现实要求。

一、道路交通安全法应反映社会伦理的变迁

法律制度是社会制度之一，在社会变迁过程中，法律制度必然随之转型。道路交通安全法实施的 20 年来，我国经济社会高速发展，道路建设、车辆保有情况以及人们的出行习惯、安全意识等客观因素不断为法律制度及执法提出新要求。道路交通安全法与人民群众人身、财产权利关系高度密切，应当及时回应经济社会发展关切。

（一）人行横道礼让行人规定

为规制作为道路上相对强势的机动车一方的通行行为，保障行人合法利益，道路交通安全法第四十七条第一款规定：“机动车行经人行横道时，应当减速行驶；遇行人正在通过人行横道，应当停车让行。”自 2004 年以来道路交通安全法经过多次修改，“斑马线礼让行人”的规定始终未变。

这一法律规定在“贝汇丰诉海宁市公安局交通警察大队道路交通管理行政处罚案”中得到了影响较大的司法适用和条文阐释，2017 年最高人民法院将该案确定为指导案例 90 号发布，进一步明确法律规定内涵。最高人民法院指出，“礼让行人是文明安全驾驶的基本要求。机动车驾驶人驾驶车辆行经人行横道，遇行人正在人行横道通行或者停留时，应当主动停车让行，除非行人明确示意机动车先通过。公安交通管理机关对不礼让行人的机动车驾驶人依法作出行政处罚的，人民法院应予支持。”

立法、执法、司法对于斑马线礼让行人相关规定的坚持，体现了道路交通安全立法以维护道路交通秩序，预防和减少交通事故，保护人身安全，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益，提高通行效率的立法目的和价值取向，反映了立法、司法以及行政机关对于通行安全与通行效率的利益权衡。但现行规定也存在着一定问

题，受到了理论与实践质疑。

道路交通安全法第四十七条第一款虽然规定了应当“礼让行人”适用的情况为“遇行人正在通过”，但没有明确“正在通过”的具体指向。在实践中法院以“连续行为”理论诠释斑马线上的“停步”也属“正在通行”的说法，受到学者质疑。为了防止类似法律解释问题，应当将此条款的规定进一步明确。

另外，“礼让行人”的规定并未将行人合法通行设定为通行优先权的前提条件，而是规定只要“遇行人正在通过人行横道”，就应当停车让行，这一规定客观上造成了行人滥用权利的风险。为了防止行人滥用权利，进一步提高效率、平衡路权，应当在第四十七条第一款中，对行人“合法”通过斑马线作进一步的强调。

（二）强制使用儿童安全座椅

道路交通事故是未成年人意外伤害与死亡的主要原因之一。世界卫生组织在全球道路交通安全报告中指出，正确使用安全座椅可将儿童发生交通事故后的死亡可能性降低60%以上，但国内仍有许多家庭存在安全座椅“不配备”“配而不用”“用而有误”的现象。

目前世界上已有90多个国家和地区出台了要求强制使用儿童安全座椅的法律法规，其中瑞典、英国、德国等国家的使用率已经超过了90%，这些国家在立法后儿童乘车事故的伤害比例大幅下降。2021年6月1日新修订的《中华人民共和国未成年人保护法》正式实施，其第十八条规定：“采取配备儿童安全座椅、教育未成年人遵守交通规则等措施，防止未成年人受到交通事故的伤害。”这是“儿童安全座椅”首次被写进全国性立法。法律规定能够在相当程度上提高公民对于安装使用儿童安全座椅的重视，但未成年人保护法中未规定相应的法律责任，也因此缺乏强力的保障手段。这实际上为道路交通安全法提出了要求。

在未来的修订中，道路交通安全法应当综合考虑全国范围内的道路交通情况以及未成年人交通事故客观情况，完善对机动车规范安装、使用儿童安全座椅的相关规定，具体而言，既可以从“机动车、非机动车”一节入手，将规范安装、使用儿童安全座椅作为机动车相关安全技术标准予以考虑；也可以从“机动车通行规定”一节入手，如在第五十一条“机动车行驶时，驾驶人、乘坐人员应当按规定使用安全带，摩托车驾驶人及乘坐人员应当按规定戴安全头盔。”中加入儿童乘坐的情况下应当规范安装、使用符合标准的儿童安全座椅相应规定。

二、道路交通安全法应反映科技进步的影响

科学技术的飞速发展与应用，既给人类社会带来变革与进步，也会带来矛盾与挑战，对每个人的生活都产生着巨大影响。法律作为上层建筑势必要反映科学技术进步，以促进科学技术健康长远发展。

（一）自动驾驶汽车的引导与规制

近年来，随着自动驾驶汽车测试验证和上路通行活动，涉及自动驾驶汽车的交通事故时有发生，其安全性及事故责任认定等问题引起了社会广泛担忧。在此背景下，道路交通安全法既要鼓励、引导，为自动驾驶汽车行业指明发展方向，也要加强规制，完善自动驾驶规则体系，明确各方主体权利义务，预判、排查自动驾驶新技术安全隐患，促进技术、行业进一步健康发展。

目前立法对于自动驾驶汽车的规制多为以地方立法对自动驾驶汽车的道路测试与示范应用、车辆与道路安全技术、网络安全条件进行规定，而其中对于自动驾驶汽车的道路通行规则以及事故责任认定均缺乏细化规则，如2022年8月1日开始施行的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》中，对于交通事故处理的规定为“由公安机关交通管理部门依法对驾驶人进行处

理”，而道路交通安全法对此并未提供具体依据。另外，目前的自动驾驶汽车实践多为在示范区内的封闭测试或运行，相关立法对其规制也多局限于对相应区域内的专门规制，而自动驾驶技术进一步的实践与发展需要道路交通安全法给出普遍适用的规范。

因此，在自动驾驶技术快速发展、逐步应用之际，道路交通安全法需要针对自动驾驶汽车进行全方位的专门规制，完善专门的机动车准入标准、道路通行规则，以及事故责任认定、追责等机制。具体而言，结合自动驾驶决定权的占比等技术特点，可以采取目前理论界与实务界均较为主流的分类观点，参考美国、德国等域外立法，针对不同阶段的自动驾驶、无人驾驶，采取分类规制的方式明确其准入标准、道路通行规则的规定；在事故责任认定方面，应当明确多元责任主体，建立车辆管理人、驾驶人、安全员、企业等多元责任主体的追责标准，为自动驾驶技术在实践应用中的进一步发展提供法律基础。

（二）非现场执法

道路交通安全法第七条规定：“对道路交通安全管理工作，应当加强科学研究，推广、使用先进的管理方法、技术、设备。”这体现了立法对科学技术应用的积极态度。第一百一十四条规定：“公安机关交通管理部门根据交通技术监控记录资料，可以对违法的机动车所有人或者管理人依法予以处罚。对能够确定驾驶人的，可以依照本法的规定依法予以处罚。”这便是道路交通安全执法领域非现场执法实践的法律依据。非现场执法有效弥补了道路交通安全执法领域警力不足的问题，延伸了道路交通安全管理执法工作的时间与空间，但同时也带来了一系列质疑与实践问题，引发学界与社会的广泛关注。

首先，法律规定需进一步明确。虽然道路交通安全法第七条及第一百一十四条为道路交通安全执法实践中非现场执法提供了基本的法律依据，但就非现场执法的具体程序并未作出明确、详细的规定；另外，随着科技进步与实践发展，非现场执法与自动化行政的重合度逐渐增高，而自动化行政的法律依据并不明确。道路交通安全法的未来修订中，应当综合考虑科学技术进步与执法实践，完善有关非现场执法及自动化行政的法律依据。

其次，实际执法效果受影响。第一百一十四条的规定中，公安机关交通管理部门根据交通技术监控记录资料进行执法，而在非现场执法实践中，电子技术监控设备实际难以100%辨认违法行为发生时机动车的驾驶人，在以事实为依据的要求下，仅能推定机动车所有人或管理人的责任，难以执行相应扣减分措施，执法实际效果受到影响。道路交通安全法的未来发展中，应当结合实际提高对实践中应用的电子技术监控设备标准的要求，同时对机动车所有人或管理人的责任进行科学分配，“倒逼”其主动防止违法行为发生。

最后，造成相对人程序性权利的减损。相对人拥有知情权、申辩权等程序性权利，而在非现场执法实践中，执法者与相对人“全程未接触”之际，执法就已经完成，即便有所谓的线上查询功能、短信通知服务，非现场执法尤其是自动化执法对于相对人知情权、申辩权等程序性权利的保障都不可谓完善。因此，道路交通安全法应当强化非现场执法应用场景下执法主体的告知义务，通过线上告知、短信告知相结合的方式，并保留申辩通道，以充分保障道路交通安全执法领域行政相对人的程序性权利。

三、道路交通安全法应与其他立法动态协同

道路交通安全领域涉及行政、民事、刑事等多种法律关系，道路交通安全工作应遵循各部门多项立

法的规定，道路交通安全法也应当与其他联系密切的行政处罚法、民法典、刑法、警察法等法律的立法、修订等动态及时联动，共同维护公民、法人及其他组织合法利益，共筑法治社会。其中，行政处罚法是与道路交通安全法联系最为密切的立法之一，2021 年修订的行政处罚法修改的内容较多，部分内容对公安交管部门执法产生了较大影响。

在道路交通安全法的执法实践中，目前最为突出的问题之一是关于“双警”执法规定的贯彻难题。行政处罚法第四十二条“行政处罚应当由具有行政执法资格的执法人员实施。执法人员不得少于两人，法律另有规定的除外。”对行政处罚的执法作了严格规定。而在道路交通安全领域，行政处罚执法任务繁重，存在较严重的警力不足问题，同时结合道路交通安全领域行政处罚本身及其所针对违法行为的特征，《道路交通安全违法行为处理程序规定》第四十四条做出了“适用简易程序处罚的，可以由一名交通警察作出……”的规定。

由于《道路交通安全违法行为处理程序规定》的位阶问题，在行政处罚法修订后，双人执法的要求成为对于道路交通安全执法的一般性要求。同时，近年来实践中由于双人执法难以贯彻导致的行政处罚

执法行为程序违法而致使公安机关败诉的实务案例不断出现，急需道路交通安全法对相关程序规定进一步完善，为执法工作提供法律保障。

在行政处罚法修订后，也产生了一系列行政处罚种类认定的疑问。例如注销驾驶证、交通违法记分、注销最高准驾车型资格等措施是否属于行政处罚，在执法、司法实践中存在疑问，在理论界也存在着争论，需要道路交通安全法及相关法律解释进行明确。

另外，行政处罚法引入行政处罚裁量基准概念，为道路交通安全领域的非现场执法尤其是自动执法丰富了法律依据，提供了合法技术手段。自动化执法受到的疑问之一便是对裁量权的限制是否不当，道路交通安全法可以通过制定行政处罚裁量基准的方式，为自动化执法提供行政处罚执法指南，以裁量基准对自动化执法的合法性和合理性进行补强。

四、结语

道路交通安全法实施的 20 年间，我国道路交通安全工作取得了明显成效，在机动车保有量逐年上升，道路交通客观情况愈发复杂的背景下，道路交通安全态势稳定向好。在具体领域，道路交通安全法实施中也遇到了人行横道礼让行人规定受质疑及儿童座椅强制使用规定、自动驾驶汽车、非现场执法等相关规定需进一步完善等实践问题与时代发展需求。在未来的实践中，道路交通安全法应当继续反映社会变迁、科技进步，同时与其他部门法保持动态协同，继续为全国道路交通安全管理工作提供坚实、完善的法治基础。（文 / 北京交通大学法学院 李巍涛、吕德轩 图 / 交轩）

聚焦风险防控 忠诚履职尽责 奋力提升道路交通安全管理水平

——访江西省公安厅交通管理局政委鄢敏

文 | 本刊记者 谭跃 通讯员 王宇 图 | 江西交警提供

鄢敏政委带领党员民警庄严宣誓

江西作为内陆省份，交通连接南北、承东启西、通江达海，是连接“长三角”和“珠三角”的主要过境通道。近年来，江西公安交通管理部门始终坚持以深化交通事故预防“减量控大”和“三个一律”道路交通安全风险隐患排查治理专项行动为重点，以深化改革创新为动力，以健全完善协同共治为抓手，统筹推进预防事故保安全、规范执法护稳定、便民利企促发展、从严治警强队伍，全省道路交通安全形势稳定向好、交管工作现代化全面起势。

本刊记者：在开展道路交通安全风险隐患排查治理过程中，江西公安交管部门采取了哪些有力举措？

鄢敏：今年，江西省公安厅党委在习近平新时代中国特色社会主义思想科学指引下，立足江西公安工作实际提出了“13156”工作思路。“13156”中的“3”即持续深化“三大专项行动”，其中就包括深化道路交通安全风险隐患排查治理专项行动，这既是江西公安交管部门必须担当的责任之重，也是难得的作为之机。

全省公安交管部门聚焦“走在前、勇争先、善作为”目标定位，按照“在隐患排查上下功夫、在问题整治上下功夫、在督导检查上下功夫、在宣传引导上下功夫”的总要求，以公安交管工作现代化为主线，以深化交通事故预防“减量控大”工作为重点，持续深化“三个一律”道路交通安全风险隐患排查治理专项行动，努力实现“两见底”“四确保”“一下降”工作目标，以新安全格局保障新发展格局，以高水平安全保障高质量发展。重点抓好“四个推进”：

一是推进部门协同综合治理。建立健全道安委综合协调、联络员定期会商、工作函提醒、预警研判通报，以及道路交通安全风险分级管控、联防联治联宣等六项机制，深入推进县域交通安全风险评估和四色预警

制度，不断深化拓展综合治理成果。二是推进风险隐患源头治理。在落实“三个一律”措施基础上，进一步延伸拓展风险隐患排查治理的广度、深度和精度，组织对“两类人”“三类车”“四类企”“五类路”进行集中攻坚，确保治理取得实效。三是推进重点违法精准治理。聚焦“情指行”一体化运行机制，落实“三个必须”路面勤务措施，深化重点隐患车辆精准查缉，开展农村地区流动执法，深入实施国省道主干线错时联勤，加强区域警务协作和高地联勤，保持严管严查高压态势。四是推进数智支撑创新治理。重点是实现“四个应用”，即优化“人车企”闭环治理信息系统应用、分类建模赋能实战应用、强化视频巡查智能应用、深化“四员”业务系统应用，推广应用高速公路数据档案和风险画像，试点应用私家车交通安全风险画像，强化精准宣传、精准提示，有效提升精细管控、精准打防能力。

本刊记者：面对经济社会发展的新形势和人民群众的新需求，江西公安交管部门如何进一步提升服务发展能力？

鄢敏：江西公安交管部门将坚持围绕中心、服务大局，统筹推进道路交通管理便民利企各项措施落地见效，更好保障新发展格局和高质量发展。

拓展二手车交易信息查询和对外出口。去年，江西在全国首创二手车交易信息查询平台，在便利群众查询二手车基本信息、促进二手车商品化流通、推动大宗商品消费市场回暖等方面发挥了重要作用。今年，将进一步加强与保险机构的沟通协作，拓展车辆大额理赔信息查询，推动车辆交易流转更加公开、透明、放心。同时，结合新车免查验便利措施，便利省内二手车出口企业申请车辆注册登记和出口注销登记免予查验，实现“一站通办”“异地快办”，促进二手车商品化交易流通。

扩大轻微交通事故视频快处试点范围。去年开展的轻微交通事故视频快处试点取得良好成效，平均处置时长缩短近一半。今年争取在去年试点基础上，在全省所有设区市主城区推广轻微交通事故视频快处，进一步扩大改革惠及面。

优化电动自行车登记服务。提供电动自行车线上扫码“放心购”核查服务，保障群众购买的电动自行车均能符合国家标准、具备上牌条件。全面推行电动自行车“三码合一”登记，实现车辆、人员、电池信息关联，强化电动自行车安全溯源监管。大力推广“带牌销售”模式，方便群众购车即完成上牌登记。

推动“高效办成一件事”落地生效。在全省互联网政务平台上建设“新车登记一件事”，实现群众线上

购买车辆购置税、车辆交强险，通过流程归并和数据共享等方式，免填表、免复印，一站式办结新车登记上牌。建设“车检一件事”创新模式，以提供车检预约、随到随检服务为主线，融合车辆交通违法查询处理、检验机构查询导航、检验费用公示、交强险查询购买等线上线下服务，实现车检流程优化、材料简化、价格透明，为企业和群众提供便捷的车检服务。

本刊记者：健全完善“情指行”一体化运行机制，是加快形成和提升新质公安战斗力的关键举措。江西公安交管部门如何结合警种特点，积极构建“专业+机制+大数据”新型警务运行模式？

鄢敏：江西公安交管部门按照“情指行”一体化运行机制要求，全力推进“专业 + 机制 + 大数据”新型警务运行模式，强化数据分析研判和实战应用，进一步提升精准预警、精细管控、精确打击能力，为道路交通安全管理工作提供强力支撑。

江西交管局成立数据研判信息化应用专班，根据“平战结合”原则，构建“常态、应急、安保、专项”等不同情形下的专班运转模式，强化道路交通安全风险隐患精准研判，建立健全工作提示单和数据复盘工作机制，牵引全省专班一体化指挥和联动作战。主动对接部级平台大数据赋能，开展集成指挥平台省际协作共享，强化公路动态风险预警，深化重点隐患车辆精准查缉，健全完善“研判、布控、查缉”精准执法管控机制。巩固深化多警种合成作战模式，推动“飙车炸街”“两牌一证”等违法犯罪打击治理常态化。建立完善“部门合成作战、视频巡查作战、宣传同步作战、导航协同联动”四项工作机制，强化重大应急模式下指挥调度“一体化、扁平化、精准化”运作，着力提高应急处置效能。

本刊记者：健全完善执法权力运行机制，是公安机关推进全面从严管党治警、打造过硬公安铁军的必由之路。江西公安交管部门怎样加强执法监督管理？

鄢敏：江西公安交管部门始终坚持问题导向，聚焦交管队伍潜在风险，紧盯执法办案重点环节，着力构建执法权力运行全流程、全要素监督管理体系，确保执法权力始终在法治轨道上规范运行。

首先，建立健全全省公安交警队伍风险隐患排查研判制度，创新建立车驾管考试员（安全员）、查验员、检验审核员、窗口办事员（值日警官）“四员”全息闭环管理机制，全面排查、清理队伍管理中的死角盲区，及时纠治苗头性、倾向性、隐蔽性问题。其次，依托公安交通管理综合监管系统、大数据办案平台等系统功能，构建现场执法处罚、一般程序案件办理等全业务流程监管体系，健全完善交警系统交通技术监控设备审批、管理、预警、熔断机制，固化执法质量评查机制，及时督促整改短板不足，提高执法办案质量。最后，按照“严管严查、多纠多劝、少罚慎扣”原则，聚焦选择性执法、过度执法等突出问题，持续落实深化改进执法“六项重点工作”，动态调整“三项清单”，此外新增 3 类交通违法行为适用“首违警告”，7 类交通违法行为适用“轻微免罚”，努力实现执法的法律效果和社会效果有机统一。

广告

欢迎订阅

2024

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》杂志社有限责任公司

账　　号：0200000709014481554

邮发代号：80-594

扫码微信订阅

文明交通 守法于行

文 | 本刊记者 李佳芯 图 | 被采访者提供

我国道路交通状况复杂，推进交通安全治理现代化，营造文明的交通环境，需要有“良法”可依。当前，以《中华人民共和国道路交通安全法》为主体的道路交通安全法律体系日趋完善，法律的指引、教育作用被充分发挥，文明交通新风尚逐渐形成。文明交通不仅能反映出一个城市的文明程度，更能折射出交通参与者的文明素养和对法律的恪守与践行。在道路交通安全法实施 20 周年之际，本刊记者专访了中国政法大学法学院副教授胡斌。

本刊记者 道路交通安全法自施行至今已20年，您最大的感触是什么？它将如何与文明交通建设与时俱进？

● **胡斌：**道路安全、驾驶规范的理念已经深入人心。这是我最大的感触。法律的生命在于实施。道路交通安全法是一部社会关注度高、事关人民群众切身利益的重要法律，经过 20 年的实施，其核心规则已经成为民众的基本行为规范，民众的道路交通安全意识显著提升。从实践来看，作为道路交通安全领域的基本法和最高法，道路交通安全法在提升我国道路交通安全、维护交通管理秩序方面，发挥了至关重要的作用。数据显示，20 年来，我国机动车驾驶人数量、机动车保有量、公路通车里程均大幅增长，与此同时，全国道路交通事故起数、死亡人数均大幅下降，全国道路交通安全形势趋于平稳。成绩的背后是道路交通安全法的有力支撑，以及各级公安交通管理部门的艰苦奋斗。

文明交通，既需要交通道德，更有赖于法律的保驾护航。法律以强制性、权威性和明确性为文明交通提供刚性约束和指引。从立法角度促进文明交通的关键是法律应当与时俱进，回应现实的需要，与社会发展相适应。文明交通建设与时代脉搏同频共振，科技的进步和文明的发展，公众法治意识的提高，以及如网约车、自动驾驶等新交通业态不断涌现，对现行法律提出了新的挑战和要求。一方面，道路交通安全法在规范传统道路交通行为，对违法、不文明交通行为形成有效约束的同时，应注重对新兴交通业态、新交通技术的监管；另一方面，道路交通安全法应当关注路权合理分配、监管数字化等问题。此外，人工智能

将在道路交通执法中得到更充分的运用，如何防止人工智能技术的异化，实现维护道路交通安全文明与公众权益保障的平衡，是道路交通安全立法与研究关注的重点。

本刊记者 执法是保证法律实施的重要环节。当前，公安交通管理部门应从哪些方面着手提升执法能力，实现良好法律效果与社会效果的统一？

胡斌：执法是个系统工程，公安交通管理部门执法具有案件量大、涉及面广、非现场执法与现场执法并存等特点。严格规范高效公正文明的执法是维护公众合法权益，提升道路交通安全、文明水平的关键。公安交通管理部门应从以下方面着手提升执法能力：第一，树立和严格落实“执法为民”“依法执法”的理念，以科学的理念引导规范高效的行动。第二，优化道路交通领域的执法规则，为执法提供更加科学的规则和约束。特别是完善道路交通领域的各类裁量基准，防止“小过重罚”“畸轻畸重”情况的出现。如针对轻微交通违法行为，多地公安交通管理部门推出多项柔性化、人性化执法举措，给予当事人一定的容错时间，避免简单地“一抓了之”“一罚了之”，让交通管理有法度又不失温度。第三，全方位提升执法人员法律意识和执法水平。执法的关键在人，因而应当加强对执法人员的培训考核，并将依法行政作为执法人员的底线要求。第四，科学审慎引入技术性监管。技术监管手段可以提高监管效能，辅助执法人员更好的执法。但技术监管手段的引入要科学适当，并且运用技术性监管手段时应当注重对公众合法权益的维护。第五，加强执法监督和保障。执法监督体现内部的法制审核、上级机关的层级监督和外部的媒体监督、司法监督等。执法保障方面，应当为执法人员提供充分的执法保障，保证执法效能。

本刊记者 文明出行一小步，社会文明一大步。对于进一步深化全民文明交通理念，增强全民安全守法出行意识，您有哪些建议？

胡斌：全民文明交通理念的深化、安全守法出行意识的提升，有赖于各方共同努力，齐抓共管。首先，通过严格执法、严厉打击各类交通违法行为，对违法违规行为进行约束，督促交通参与者认识到道路交通安全、文明的重要性，并转化为实际行动。其次，加强普法宣传教育。政府部门、学校和社会团体等通过各种方式和渠道，开展文明交通宣传教育，大力传播“自律、包容、礼让、文明”的现代文明交通理念，不断推进文明交通宣传进机关、进企业、进学校、进社区、进农村、进家庭，向交通参与者普及交通安全法规知识，倡导安全文明出行。再次，运用新技术加强对交通行为的引导和约束。以共享单车为例，为了治理乱停乱放共享单车的问题，共享单车企业和当地政府合作，设立电子围栏系统，确保使用者停在指定地点，从而有效治理了共享单车乱停乱放的问题。最后，加强对文明守法行为的奖励。从制度经济学角度，对行为的引导可以分为制约和激励两个层面，严格执法、严厉打击是制约，但激励同样不可或缺。各级政府及有关部门可采取一定的措施，激励认真遵守交通法规、文明出行的交通参与者。

此外，外在的规则只有内化为交通参与者认识上的自觉和高度的认同，才能有效转化为文明的行动。各项措施的制定与落地都应以此为判断标准，使交通参与者以践行文明交通理念、遵守交通法规为荣、为乐，摒弃交通陋习，共树交通文明。

辅助驾驶汽车道路交通事故深度调查要点和方法研究

文图 | 支野 周文辉 张政平

【导读】

随着5G通讯、人工智能、车路协同等技术加速演进，智能网联汽车产业呈现高速发展势头，市场渗透率不断提高，在提升群众舒适便捷出行体验的同时，也带来关于安全性的讨论，尤其是发生交通事故后，主体责任的界定一直是社会关注的焦点和难点。本文针对辅助驾驶汽车交通事故深度调查的3个难点，从ADAS、汽车生产商、驾驶人3个主体11个方面提出调查要点及主要调查方法，可为公安交管部门开展辅助驾驶汽车事故深度调查提供帮助。

【关键词】

智能网联；辅助驾驶；交通事故；深度调查

【基金项目】

国家重点研发计划项目“道路交通事故数字化深度调查技术”（2023YFC3009700）

近年来，我国智能网联汽车产业发展取得积极成效，规模快速提升，但随之而来的辅助驾驶汽车事故频发，安全问题逐渐凸显。部分头部品牌相继发生多起涉及辅助驾驶汽车的道路交通事故，引发了公众对辅助驾驶系统安全性的广泛讨论和质疑。与传统汽车相比，辅助驾驶汽车增加了主动安全感知、决策和执行系统，在辅助驾驶系统开启情况下与驾驶人共同执行动态驾驶任务（人机共驾模式），一旦发生交通事故，如果不能有效开展致因调查分析，准确判定不同主体责任，就极易出现驾驶人与汽车生产商、系统开发企业相互推诿，导致“责任鸿沟”和“责任缺场”问题。

一、辅助驾驶汽车定义及系统功能分类

本文中辅助驾驶汽车是指搭载了先进驾驶辅助系统（ADAS）的汽车。根据《道路车辆先进驾驶辅助系统（ADAS）术语及定义》（GB/T 39263—2020）定义，ADAS是指利用安装在车辆上的传感、通信、决策及执行等装置，实时监测驾驶员、车辆及其行驶环境，并通过信息和/或运动控制等方式辅助驾驶员执行驾驶任务或主动避免/减轻碰撞危害的各类系统的总称。对照《汽车驾驶自动化分级》（GB/T 40429—2021）定义，基于驾驶自动化系统能够执行动态驾驶任务的程度，根据在执行动态驾驶任务中的角色分配以及有无设计运行范围限制等因素，辅助驾驶汽车驾驶自动化等级不超过L2级（含）。

ADAS主要功能可分为信息辅助类（或预警类）和控制辅助类（或操纵类）。信息辅助类功能是指ADAS通过车载感知系统，实时监测人车路环信息，当识别出危险事件时，通过视觉、听觉或触觉等人机

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

构建道路交通动态风险智能防控体系的探索与思考

文图 | 蒋建湘 蔡政科 王辉当

在道路交通大发展、新业态新风险持续变化衍生的大背景下，交通大流量、恶劣天气、危险驾驶、意外事件等瞬变性动态交通风险难防难控，道路交通管理工作面临严峻挑战，如何有效提高动态风险精准感知、智能预警、落地防控能力，实现动态风险发现在前端、化解在萌芽，推动道路交通安全治理模式向事前预防转型，是摆在公安交管部门面前的现实难题。本文从湖南省道路交通安全管理实际出发，探讨如何依托公安交管科技信息手段构建智能防控体系，为全力化解交通动态风险提供新的思路。

一、湖南省交通安全动态风险智能防控体系建设

近年来，湖南省公安厅交警总队依托“道安监管云”大数据平台，围绕“交通管理更智能、交通出行更安全、道路通行更顺畅”的核心目标，创新打造了“两中心、四平台”（即道路交通安全数据资源中心、道路交通安全监管云计算中心，大数据应用平台、综合防控平台、视频联网监控平台、综合接入业务协同平台），在事故风险防控、交通顽疾整治、突出违法打击、交通指挥疏导等领域发挥了关键支撑作用，为智能化防控动态风险打下坚实基础。

（一）强化前端感知“哨兵”，监测网络日益完备。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。2018 年以来，湖南省路面基础监控设备大幅增加，缉查布控卡口从 4276 套增加至 15568 套，视频监控设备从 33814 套增加至 44833 套，执法取证设备从 6737 套增加至 21848 套。全省高速公路 1218 个龙门架、454 个收费站过车数据和 22.3 万路“雪亮工程”视频、1.57 万个缉查布控卡口、2.16 万套执法取证设备数据全项接入“道安监管云”平台，实现了“设备数量向密集型转变、覆盖路段向全区域转变、科技含量向高精尖转变”的跨越式进步。

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

深化“情指行”一体化实战化运行机制建设的实践与思考

文图 | 于国海 梁晨 刘卓尔

完善“情指行”一体化实战化运行机制，构建起职能科学、事权清晰、指挥顺畅、运行高效的组织体系，是公安部党委着眼加快构建适应新发展阶段现代警务体系作出的一项重大决策部署，也是推动公安工作高质量发展的现实需要。面对不断变化的道路交通安全新形势、新任务，近年来，黑龙江交警积极探索“情指行”一体化实战化运行机制，围绕勤务模式转型升级和警务机制建设改革，创新打造了“情报全面研判、指挥精准顺畅、勤务快速处置、联动运转高效、宣传引导有效、督导闭环运行”的一体化运行机制，实现了警务工作的高效运转和实战能力的持续提升。本文以黑龙江交警为例，就深化“情指行”一体化实战化运行机制建设作粗浅分析。

一、黑龙江交警“情指行”一体化实战化运行架构

（一）以情报引领为基，强化警务融合数据共享。坚持“数据赋能”理念，通过各类电子信息感知采集设备，全面采集交通设施、车辆信息、违法行为、交通流量等反映人、车、路、环境的各类交通信息；融合全域交通流动态数据，汇入外部单位、互联网服务运营商等提供的跨部门、跨行业信息，构建全息感知动静态信息网络，将情报信息全量收集、汇总建库、支撑实战。通过交警牵头，网安、治安、科信、技侦、情指、宣传等警种参与的情报会商专班，建立常态下“日、周、月”和重大事项每日“一调度、两巡查、一研判、一报告”工作机制，对一般信息常态研判，每日通报及时预警；对重点难点突出问题专题研判，系统分析查找规律；对上级下发的线索指令跟踪研判，第一时间落地核查，研究制定有效措施，实现交通态势和风险隐患“可视、可测、可控”。通过指令分级、系统提醒、全局通报、挂钩考评等方式推动信息线索核查反馈落实、信息研判成果落地，突出流程规范、结果反馈，确保研判成果转化为现实战力，全面推动

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

基于多源数据省市一体高速公路全车型疲劳驾驶监测预警干预模型研究

文图 | 崔维国 谢书栋

疲劳驾驶会影响驾驶人的反应速度、注意力和判断能力，据统计，我国每年因疲劳驾驶直接引发的道路交通事故占全国交通事故总量的21%，疲劳驾驶事故死亡率高达83%。可见，疲劳驾驶是造成群死群伤交通事故的重要因素之一。本文以山东省为例，从多源数据汇聚分析、分级分类模型构建、模型数据处理判定流程、干预措施和结果处理四个方面对省市一体高速公路全车型疲劳驾驶监测预警展开研究，建立了2个大类、4个等级的8个模型，对多源数据碰撞进行分析，以实现准确识别高速公路全车型的疲劳驾驶行为，供参考。

一、疲劳驾驶行为检测方法的相关研究

徐松等在《疲劳驾驶检测技术研究综述》一文中提出，疲劳驾驶的检测方法包括自我评价、反馈应答、面部视频专家分析法的主观评价和基于生理信息、操控行为、行车状态、机器视觉、多源信息融合的客观度量方法。法比奥等在《基于机器学习技术的驾驶员分心实时检测系统》中对疲劳驾驶行为的检测方法进行了详细介绍，其中，基于生理信息的检测是使用生理传感器实时监测驾驶人的生理状态，如心率监测器、脑电图仪等；基于行车状态的检测信息包括车辆变道、方向盘转动幅度以及车辆的动态信息；基于机器学习的检测是通过摄像头监测驾驶人的面部表情、眼睛状态，提取出与疲劳相关的特征，如眼睛闭合时间、眨眼频率等。黄淑兵等在《基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法研究》中提出一种基于卡口行车轨迹的疲劳驾驶车辆分析算法，从全国机动车行驶轨迹库中抽取目标车辆的历史通行轨迹记录，经计算提取经常疲劳驾驶线路集合以及疲劳驾驶违法行为的高发点位。牛毅等在《基于数据挖掘的高速公路货车交通事故影响因素关联分析研究》中针对高速公路的货车交通事故数据，利用社会网络分析法、Apriori关联算法和可视化分析等技术对发生时间、事故形态、事故地点（桩号）和事故原因等因素深层次分析。崔晋皓等在《基于人眼特征的疲劳驾驶状态检测方法》中提出了一种基于人眼特征的驾驶疲劳状态检测方法，借助实时眨眼检测算法及数据分类方法分析了眼部特征，通过实车试验采集了多种驾驶疲劳状态检测的常用指标，并对比分析了各指标与驾驶人疲劳程度的相关性。张博熠等在《基于眼嘴状态识别网络的疲劳驾驶检测》中提出了一种结合多特征融合与状态识别网络的疲劳驾驶检测方法，识别眼嘴状态，并对双眼开合状态和嘴部是否哈欠进行识别。

综上所述，目前国内外对疲劳驾驶的客观监测方法主要分为三种：第一种需要驾驶人佩戴设备测量其

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

数据要素激活机动车与驾驶人管理新质战斗力的思考与探索

文图 | 蒲津 李雅君

机动车和驾驶人管理是城市治理的重要一环，如何适应社会进程的发展，将先进的理念与技术运用到机动车和驾驶人管理工作中，是公安交通管理部门面临的一项重要课题，数据要素的应用为解决管理问题提供了有力支撑。本文以数据为要素激活机动车及驾驶人管理新质战斗力为理念，展望了以科技创新为主导、以新型实战为支撑、以推进新质战斗力生成的前景目标，提出了推进车驾管大数据新生态建设与应用“一 + 二 + 三 + 四”总体思路，即坚持以深化改革为主线，抓好“一个体系”建设；聚焦保障安全和服务发展“两个目标”；做强全感知、大监督、服务高质量发展“三个平台”；推进车管规范化、数字化、社会化、法治化“四化建设”的思考与探索。

一、现状分析

（一）面临时代发展大趋势。《“数据要素 X”三年行动计划（2024—2026 年）》瞄定释放数据要素价值的探索。“十四五”规划、《数字交通发展规划纲要》等均明确提出要建设数字政府、数字交通。公安部、科技部联合印发通知，部署推进科技兴警三年行动计划（2023—2025 年），将建设数字化、网联化、智能化的智慧公安提升到战略部署高度。天津市公安局深化改革成立大数据中心，构建天津公安大数据应用新生态。深刻把握数字化管理的“时”与“势”，是全面提升车管服务能力的必经之路。

（二）面临政务服务新期待。截至 2023 年底，天津市机动车保有量为 429.5 万辆，机动车驾驶人数量达 550.6 万人。全市 600 万“交管 12123”App 注册用户、6 个车管所、300 余家社会化服务网点，车管服务辐射至全市域，庞大的数字走向奠定了数字化新形势，车驾管业务办理的好不好、快不快、规范不规范直接影响政务服务水平，群众关注度非常高。必须激活数据要素，着力解决群众最关心、反映最突出的问题，积极回应群众关切。

（三）面临数字监管新挑战。一方面，非法中介内外勾结、窗口业务办理不规范等问题一直是车管工作的重点和难点。同时，科技的不断进步对执法规范化提出了新要求，对运用数据要素开展业务监督管理提出了新课题。另一方面，加强安全保障是确保有序运转的前提，如何在个人信息的保护与数据确权管理方面，更好地发挥管理效能提出了新挑战。

二、主要实践

（一）扎实开展系统建设，全力推进车驾管信息化建设。天津市公安交通管理局车辆管理所（以下简称天津车管所）完成 52 项车驾管业务整合，改善了

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

杭州萧山国际机场陆侧交通综合治理实践

文图 | 马希来 周政

机场交通系统可分为空侧和陆侧两部分，机场建设或改造时，往往更关注“空侧”部分，而对于“陆侧”关注不够。以杭州萧山国际机场（以下简称杭州机场）为例，三期施工结束后，其陆侧交通在共建机制、设施布局、组织流线及高效集散等方面存在不足。本文从杭州机场陆侧交通现状出发，分析交通组织及综合治理方面存在的主要矛盾、问题及原因，结合国内大型枢纽交通治理先进案例，探索建设由机场交通管理委员会（以下简称交委会）统一协调管理、机场多元主体共同参与、全面加强交通网格和重点车辆管理、不断完善智慧机场交通建设的机场陆侧交通综合治理体系，实现机场区域共建共治共享，供参考。

一、机场陆侧交通现状

杭州机场位于浙江省杭州市东部，距市中心27km，与沪杭甬、杭金衢高速公路相连，与乍嘉苏、苏嘉杭高速公路相通，是浙江省第一空中门户。地铁1号线、7号线、19号线直接接入机场交通中心，可实现站内换乘。随着交通需求快速增长，2023年旅客吞吐量已经迈入4000万级，日均车流量已突破10万辆次。

（一）交通运输结构。机场陆侧交通方式主要由私家车、出租车及网约车、大巴车、地铁等组成，其中地铁占比最高，约34%。2023年进入杭州机场的车辆类型比例如图1所示。

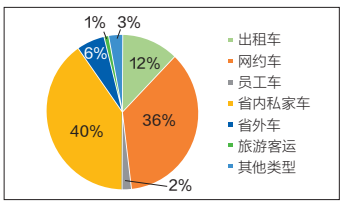


图1 2023年进入机场车辆类型比例图

（二）停车场。杭州机场对社会车辆开放交通中心停车库、P3停车楼、网约车蓄车场、出租车蓄车场，可容纳5789辆私家车、1450辆网约车、1490辆出租车，如图2所示。

（三）高架桥出发层平台。杭州机场在高架桥出发层平台采取限时停车送客的管理方式，限制送客车

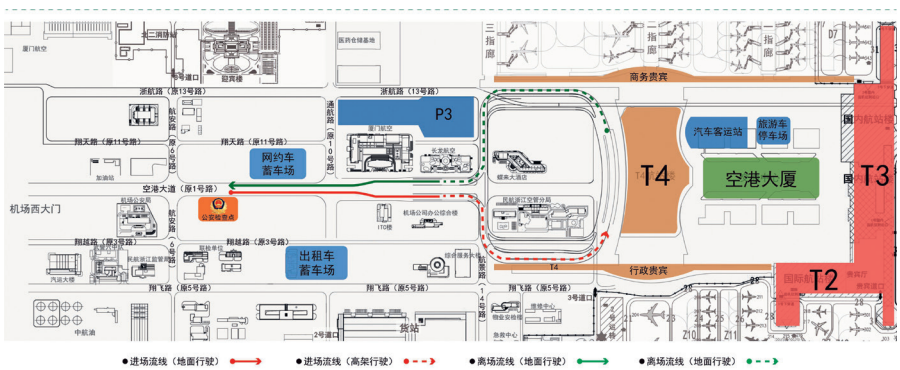


图2 杭州机场交通组织流线布局

未完，完整内容请扫码订阅杂志！

春和景明 一路守护

编者按：为防范化解春季公路交通安全风险隐患，营造良好的道路出行环境，3月14日公安部交通管理局召开全国视频会，部署开展春季公路交通安全专项整治行动。行动以来，全国各地公安交通管理部门深入分析春季务农出行集中、客货运输繁忙、踏春郊游增多等交通出行特点，聚焦“两客一危一货”、6座以上小客车及农村地区三轮车等重点车辆，科学安排勤务，严查重点违法，筑牢交通安全防线。本期刊发福建、重庆、新疆公安交管部门深入开展春季公路交通安全专项整治行动工作经验，供参考。

福建 开展“两客一面”专项整治行动

为纵深推进春季公路交通安全专项整治行动（以下简称春季行动）走深走实，福建省公安厅交警总队部署开展为期3个月的“两客一面”专项整治行动，深入开展交通安全隐患排查、路面执法管控、宣传警示教育各项工作，全面压降涉“两客一面”交通事故。

结合“守护八闽·坚盾行动”，福建公安交管部门全面排查辖区公路客运、旅游客运企业及其客运车辆、驾驶人安全风险。结合客运企业交通安全风险评价结果，实时感知安全隐患，依托安全生产工作机制，督促客运企业及时整改。推动交通运输部门督促客运企业落实好

安全生产专项经费保障，推动车辆技防设备升级改造和老旧车型更新，确保客运车辆技术性能良好。

福建公安交管部门联合交通运输部门督促客运企业建立健全客运企业车辆及驾驶人安全管理机制，全面加强驾驶人职业道德和交通安全危机处置技能教育，实时掌握驾驶人的适驾情况，严防驾驶人“带病”出车。依托客运车辆动态监控及车内视频，及时发现并消除驾驶人疲劳驾驶、分心驾驶、不按规定路线行驶、超员载客、乘员不系安全带等安全隐患。推动压实客运企业安全管理责任，落实好客运车辆进站检查、出站验放制度，严防车辆安全机件不合格、驾驶人配备不合规、车辆超员、乘员不系安全带等问题发生。

针对面包车交通安全隐患，福建公安交管部门充分依托各级道安办，压实乡、村两级安全管理责任，组织村居干部、驻村辅警、交通安全劝导员等力量，开展面包车“三见三查三知两同步”交通安全综合治理。通过见面包车所有人（安全管理人员）、驾驶人、车辆，全面核查机动车登记、检验、改装情况，知晓车辆所有人或驾驶人联系电话、车辆用途、安全风险，同步开展不酒驾、不超员、不超速、不改装、不疲劳驾驶、不载客营运、不人货混装的“七不”主题宣传教育，同步消除车辆未检验、脱保险、非法改装、安全带缺损等车辆源头安全隐患。动员集中用工企业、产业园区加强务农务工车辆安全管理，严防非法违规面包车进出。发动交通安全劝导力量，针对车辆用途排查结果和出行规律，在重点时段、重要路段开展交通安全劝导，严防“隐患车”“问题车”上路行驶。

为切实加强“两客一面”执法管控，福建公安交管部门深入分析“两客一面”车辆出行规律，全面加强一早一晚等重点时段，以及高速公路收费站或服务区、城乡结合部、农村乡镇主要出入口等重点路段的勤务部署，将“两客一面”车辆作为路面勤务的必查

对象，强化执法检查，依法查处超员超速、疲劳驾驶、非法改装、不系安全带、人货混装等交通违法行为。充分运用信息化手段，重点做好“两客一面”车辆交通安全风险画像，动态感知交通安全风险；结合面包车“三见三查三知两同步”工作，对逾期未检验、逾期未报废、不按规定时间路线行驶，涉嫌非法营运以及发现存在风险隐患的集中接送务工务农人员、参与红白喜事运输的“两客一面”车辆，引导一线执勤执法警力精准拦截检查。

行动期间，福建公安交管部门还充分发挥机动车登记服务站、面包车销售企业、机动车安全技术检验机构、公路收费站、高速公路服务区、客运场站等社会行业和窗口宣传阵地作用，积极营造全社会参与的浓厚氛围。广泛宣传安全生产有奖举报制度，发动群众及时举报“两客一面”重大安全隐患。实时掌握“两客一面”车辆驾驶人、管理人信息，结合车辆出行规律、流量、天气等情况，通过交通安全微信群、短信、语音电话等方式，精准开展交通安全宣传提示。依托道安办等平台，全面加强旅行社、道路施工养护作业等单位交通安全宣传，压实安全生产主体责任；针对农村务农集中出行、民俗文化活动的交通规律特点，全面加强农村交通安全宣传劝导。（文图 / 福建交警）

重庆 持续加力 推进春季行动见实效

自春季行动开展以来，重庆市公安局交巡警总队认真贯彻落实有关部署要求，加强科学研判，精心组织推进，持续推动春季行动各项措施落实落细，切实维护道路交通安全形势持续平稳。行动以来，全市亡人事故起数、死亡人数同比双下降，未发生一次死亡3人以上较大事故。

重庆交巡警总队积极争取党委政府重视支持，市委、市政府主要领导先后3次就抓好道路交通安全工作作出批示，并深入基层一线检查道路交通安全工作。市公安局主要领导就抓好春季行动作出批示指示，常务副局长多次专题研究部署，总队成立主要领导任组长的工作专班，先后6次召开推进会，在春季行动规定动作基础上，制定实施《坚决防范重特大道路交通事故十条硬措施》《强化大中型客车安全监管十四条措施》等强化措施，纵深推进春季行动。

为确保道路交通安全，重庆交巡警总队持续推动风险隐患清剿工作，加快推进公路安全隐患突出路口路段治理，全市部级、省级、区县级“96+270+428”处公路隐患点全部“一图展示”并“一点一策”制定治理计划。以市道安办名义推动将9200处急弯陡坡、临水临崖隐患纳入2024年度全市道路安全隐患治理计划，目前已完成治理3111处，治理工作有序推进。会同交通运输等部门排查涉路隐患点段276处，逐一落实隐患治理、临时防护和道路管制措施。会同交通运输部门加强全市468家重点运输企业（场站）源头管理，约谈曝光问题突出企业53家。

春季行动期间，重庆交巡警总队坚持打防结合，聚焦G319、G348、G212等全市16条重点国省道和高速公路，紧盯“两客一危一货”及农村地区三轮车、网约车等11类重点车型，波次开展集中统一行动、部门联合执法行动等各项整治14次，交通违法行为查处量同比上升6.8%。其中普通公路现场查处重点违法行为同比上升38.9%。同时，总队在交通安全宣教提示上持续加力，集中统一行动期间，组织开展主题宣传活动254场，进企业、进单位宣传580次，全面营造浓厚整治氛围。组织媒体随警作战，宣传严管整治措施和行动战果146次，强化警示震慑作用。针对春耕务农出行、客货运输繁忙、踏青郊游增多、春困易疲劳等特点，向“客货校危网”等重点车辆驾驶人推送针对性安全宣传提示151次，发布“两公布一提示”信息192条。

此外，针对网约车，重庆交巡警总队推动市安委会下发《进一步加强网络预约出租车行业道路运输安全管理九条硬措施》，明确党委政府和交通运输、公安、应急、经信等部门监管职责，压实车辆所属公司、网约车平台和车辆所有人“三方责任”，重拳整治超员载客、疲劳驾驶等违法行为。针对旅游包车，联合文旅、交通运输部门在全市旅游行业建立“五不租”制度（不租用未取得相应客运经营许可的经营者车辆、未持有效道路运输证的车辆、未安装卫星定位装置的车辆、未投保承运人责任险的车辆、未签订包车合同的车辆）。针对非法营运，联合市交通行政执法总队对在渝高频通行的外省牌照大客车进行数据统计和轨迹分析，强化针对性拦查。（文/重庆交巡警）

新疆 聚焦突出问题 开展集中整治

按照春季行动部署要求，新疆维吾尔自治区公安厅交警总队研究制定“一总四分”行动方案，以春季行动为载体，聚焦旅游客运安全、隧道交通安全、涉路施工安全、外籍车辆安全四个方面突出问题，扎实开展针对性治理，全力确保春季道路交通安全形势稳定。

针对春季群众踏青出行需求增多的实际，新疆维吾尔自治区公安厅联合交通运输厅、文旅厅印发了《关于全力做好旅游客运安全监管工作的通知》，围绕安全生产主体责任、行业监管责任、部门协同配合、联勤联动机制制定13项具体措施。公安、交通运输、文旅部门建立旅游客运联合执法机制，组建联合执法队伍，常态化驻守在进出旅游景区（点）客运场站周围、公路收费站区、高速公路服务区等场所，加强客运车辆检查，聚焦节假日、旅游旺季期间旅游景区（点）主要通道，从严查处各类违法违规行为。公安厅、交通运输厅、文旅厅和兵团相关部门联合下发《新疆维吾尔自治区旅游客运包车合同示范文本》，明确将车辆安全技术性能、运输车辆动态监控、驾驶人违法行为、乘客使用安全带等重要内容纳入合同约束，进一步推动旅游客运安全全链条监管。

新疆交警总队深刻汲取“3·19”呼北高速西家塔隧道重大事故教训，对全区68处公路隧道重点排查隧道洞口横断面变化的过渡、诱导、警示、防撞设施设置；隧道前后指示、警告、禁令等标志标牌设置；隧道内紧急停车带处视线诱导、路面标志标线、路面抗滑性、洞内灯光照明、轮廓标、视频监控等设施设置。将排查出的风险隐患通报交通运输等部门，组织商定整改建议，联合制定可行性强、事故预防针对性强的治理措施，确保隧道标志标线齐全清晰，行车视线充足，在事故多发点段、车流量大、单洞长超过500米的隧道设置交通技术监控设备。推动在隧道内安装视频监控设备，实时监控隧道内流量变化、交通违法、突发事件等。结合道路隧道及周边道路近三年交通事故、交通流量情况，加强重点巡逻，强化执法教育，严查隧道路段超速、不按规定车道行驶等车辆违法行为。

针对公路基建项目陆续开工的实际，新疆交警总队组织开展施工路段交通安全隐患专项排查治理工作。对照25个国省干线改扩建项目、58个公路养护工程及2700余公里实施路段，建立施工路段信息台账，动态跟踪掌握进度。联合交通运输部门对施工手续、安全防护、交通组织方案和交通导改方案进行全面排查，推动压实施工单位、建管单位、监管单位主体责任。对施工路段特别是未中断交通的施工作业道路，加大对社会车辆、工程运输车辆交通安全执法检查力度，严查影响通行秩序和安全的违法行为，同时动态巡查施工区域交通安全防护措施，及时督促消除隐患。

随着中国（新疆）自由贸易试验区建设和跨境游政策实施，新疆入境外籍车辆日益增多。为加强管理，新疆交警总队指导各地特别是口岸所在地组建专业执法队伍，配备精通外语的执勤执法辅助人员和必要翻译设备，增强查纠外籍车辆违法的执法能力。精准研判分析外籍车辆、驾驶人通行规律，通过定点查纠和流动巡逻相结合的方式，强化路检路查，督促消除安全隐患。对查获的外籍车辆违法情况定期抄告属地交通运输、国际道路运输部门，加强源头准入管理。（文 / 新疆交警）

包头：民意“直通车”跑出为民服务“加速度”

文 | 曹红光 郑丽颖　图 | 邢剑飞

“一呼即应、接诉即办！交通拥堵、事故处理、信号灯配时、车驾管业务、交通违法处理、民辅警违法违纪等，市民遇到的所有涉及交通管理领域的问题均可通过热线反映……”2024 年 4 月 10 日，包头交管“966122”便民服务热线正式启用，这标志着包头交警深入践行和发展新时代“枫桥经验”，着力打造为民服务品牌，实现“民有所呼、我有所应”的警民“即时双向”互动工作又向前迈出一大步。

针对公安交管监督渠道多头负责、多部门办理交叉等问题，2023 年 4 月 10 日，内蒙古包头市公安局交通管理支队专门组建成立“民意中心”，主要职责是通过 12345 政务服务便民热线、新媒体平台等方式受理群众诉求，经过一年多的工作运行，2.2 万条有效热线回复、办结率均达 100%。如今民意中心和“966122”热线电话已经成为包头交警集纳社情民意、化解矛盾纠纷、打击交通违法犯罪行为、解决群众急难愁盼问题的“直通车”。

包头交管支队民意中心

即时响应 诉求办得快

“以最快的速度听诉求、纾民忧、访民情，接诉即办是我们工作的根本宗旨。”包头交管支队民意中心负责人吴洋介绍说，“不论群众来电、来信时间和形式，我们都会第一时间回应、第一时间办理。”为此，包头交管支队出台《民意诉求限时回复办理规定》，建立了“支队—大队—中队”三级工作专班即时响应机制，由指挥中心、纪委政工、秩序管理、事故预防、科技管理、交通设施、督察法制、交通安全宣传和 8 个基层大队、27 个中队等多部门参与，民意中心对群众来电、来信情况及办理情况开展日常研判分析，形成每日、每周、每月情况通报，内容直指民意诉求热点、各单位信息处办存在问题，让各相关单位办件时、质、效“同台亮相、一目了然”。

包头交管支队持续完善《舆情处办工作闭环管理规定》《舆情处办工作追责问责办法》《舆情处办工作考核细则》等一系列规章制度，建立起“平台支撑、专班统筹、制度保障、调度管控、督办考核”的闭环管理运行机制。支队所属各基层单位选拔百余名具有群众工作经验的民警、辅警组成“枫桥式群众服务队”，协助做好群众问题答复和矛盾纠纷化解等工作，由民意中心统

筹，实时监测来件情况，紧盯办件进度，直到问题解决。仅2024年第一季度，民意中心共收到12345政务服务便民热线、支队长信箱、24小时警局、黄河云等各类平台舆情信息3475件，办结率达100%。

党委主抓 责任压得实

包头交管支队党委将民意诉求办理情况作为支队长办公会固定专题，定期听取汇报，群众反映诉求由支队长直接抓、直接管、直接盯。同时，由分管支队长每周召开民意诉求办理协调会议，对本周热点、难点问题及重点民意工作进行集中协调办理，各部门、基层大队主要领导对“重点来件”全程跟踪盯办、研究解决方案。

3月8日，一份督办单放在了包头市公安局交管支队支队长李志宇的办公桌上——“民意中心接到包头市网络群众工作中心交办群众赵某来件，反映包头市青山区清源路路面违法停车以及路牙石上停车不规范，影响他人交通安全的问题……此件已纳入支队长督办，请您亲自组织核查。”收到督办单的当天，李志宇详细了解情况后组织相关部门沟通解决路径，并批示尽快落办，办理结果来信人表示满意。吴洋介绍，此项工作充分发挥了各部门“一把手”作用，要求接诉后一律由主责单位“一把手”组织办理，办结时一律由主责单位“一把手”审批反馈。对一时难以解决的来件，主办单位“一把手”挂账督办、限时解决。以电话、短信方式告知当事人“责任民警、责任领导、主要领导”姓名和电话，方便群众随时咨询诉求和案件办理进展，以问题为导向，倒逼主办单位主体责任真正落到实处。

数据赋能 回应更高效

2024年1月29日，包头交管支队融合12345政务服务便民热线、支队长热线、包头24小时警局等18个诉求平台基础数据，研发并上线运行“民意诉求综合应用平台”，将群众诉求人数设为浅蓝、深蓝、橙色、红色四个响应级别，通过精准比对警情、案情，按照行业类型、投诉来源、各单位办理情况、热点问题等完成数据碰撞分析，形成具有决策性的业务数据，实现了交管民生痛点及时掌握、突出问题及时应对、演变趋势提前预判，提升了诉求办理的专业化、精准化水平，为快速响应、解决群众诉求提供了强有力的技术支撑，为推动“接诉即办”向“主动治理、未诉先办”作出有益探索和尝试。

3月23日－29日，民意中心相继接到10余位群众反映：夜间居民区附近有摩托车炸街、大货车通行等情况，噪音污染严重影响夜间休息，希望交管部门严加治理。接诉后民意中心立即派单，民警第一时间与群众取得联系深入了解情况，并安排执勤民警加强夜间巡逻整治。与此同时，民意中心发布《信息专报》，提醒近期改装电动车、摩托车飙车炸街、闯禁行等交通违法行为有所抬头，影响市民休息和出行，存在安全隐患。当月底，包头交警联合多部门在中心城区开展了非法改、拼装机动车以及“炸街摩托”“飙车”等违法行为整治专项行动。这是包头交管支队民意中心对类似事件反映的共性问题进行梳理排查，“举一反三”解决突出交通违法行为的一个鲜活案例。

泉州：数智赋能 构建交通事故预防新格局

文图 | 刘海耀

近年来，福建省泉州市公安局交警支队以构建“专业 + 机制 + 大数据”新型警务运行模式为牵引，着力开辟交通管理新领域新赛道，高水平防事故、促畅通、优服务，护航世遗之城“长红”发展。2023 年，泉州市道路交通事故死亡人数同比下降 1.44%，一次死亡 2 人交通事故同比下降 60%，一次死亡 3 人及以上较大交通事故“零发生”。

泉州交警汇聚多元数据赋能交通治理

精准切割事故密集板块

立足闽南“山、海、城”相连的区域特点，泉州交警支队聚焦全市交通出行规律和事故违法特点，针对各类交通安全隐患，靶向发起“春雷”“夜鹰”“香农”等专项行动，强力切割农村地区、夏季时节、岁末年初等交通事故密集板块。

针对泉州农村地区事故体量占比大、交通管理力量较为薄弱等特点，支队开展为期 3 个月的“春雷”行动，累计完成农村地区“三小工程”及“科技 + 设施”等隐患整治项目 606 处，全市农村交通事故死亡人数同比下降 18.42%。精准分析春播春种、采茶植树、绿化养护等活动用工出行特点，支队启动“曙光”研判机制，查处超员、违法载人等违法行为 3855 起，涉及违法人员 1898 人，有效预防群死群伤事故。

闽南人热情好客，“酒文化”较为盛行，支队针对性加强夜间巡逻管控力量，开展为期 4 个月的夏季交通安全整治“夜鹰”行动，累计查处酒驾醉驾行为 6575 起。日落黄昏时段由东向西行驶车辆易受光线影响，存在交通安全隐患，支队选取了 181 条重要道路开展“东至补光 · 亮灯行动”，全市 18:00 至 20:00 时发生道路交通事故起数和死亡人数同比分别下降 34.91% 和 46.34%。

传统交通安全管理任务指标的下达存在不够细化量化的难题。为此，泉州交警支队借鉴通信传输领域的“香农定理”中关于信息传输容量与带宽和信噪比之间的变化关系原理，创新推出隐患治理任务分配、违法整治得分测算“方程式”，并开展为期 4 个月的交通安全“香农”行动，指导各地交管部门精准防控风险隐患。期间，全市交通事故起数同比下降 15.65%。

合力筑牢交通安全基底

道路安全隐患治理工作千头万绪，方方面面要协调好。泉州交警支队根据道路交通安全隐患治理工作参与方“分布式”特点，运用区块链“去中心化”思维，构建“四抓四化”事故预防矩阵。始终抓牢隐患整治“牛鼻子”、抓实综合治理“节骨眼”、抓准实战需求“主脉搏”、抓细工作链条“落脚点”，清单化、系统化、信息化、责任化提升道路交通安全水平。

支队依托安办、平安办、道安办等平台，完善道路隐患常态排查治理机制，制定任务、问题、责任“三张清单”，逐项对账销号，2023 年提前 3 个月完成 64 处省市“为民办实事”项目道路隐患整治，全面完成自主摸排的 725 处事故多发等隐患路段整治工作。持续加大酒驾醉驾整治力度，对醉驾缓刑人员执行“道安劝导令”，追责超时营业娱乐场所等。目前，已在全市 2541 个行政村（居委会）、743 所学校（教学点）全覆盖设立交通安全宣传栏，完成涉酒场所禁酒驾氛围营造 4527 处，与酒驾醉驾违法记录驾驶人“面对面”宣传 1.9 万余人次。

为打通左右、内外数据壁垒，支队以公安部门大数据分析为基础，融合交通、城管、气象等部门 8 类 15 项基础数据，深化警政企合作，共享交通、旅游、外卖、住宿等信息，加强数据比对碰撞、集成研判；对接农业、城管、数字办等部门，健全常态化信息互通机制；联合交通、应急等部门探索建立道路数据档案和“精准画像”，加强对重点道路运输企业风险评价监管，强力整治无动态监管等“四无企业”35 家。另外，为指导基层明晰治理责任，支队通过市道安办出台了《泉州市县、乡、村三级道路交通安全综合整治工作职责规定（试行）》等文件，压实属地、部门、企业交通安全责任。2023 年推动应急、交通部门查处道路运输企业违反《中华人民共和国安全生产法》行为案件 165 起，同比上升 52.7%。

数据赋能一线交管实战

为更好地服务群众出行，泉州交警支队全面开展网络安全和技术攻关，将全市超 1000 个灯控数据与地图导航平台共享，成为福建省首个“灯态上图”全覆盖城市。在地图导航平台上对 5 个县（市、区）的 16 个无交通信号灯路口增加“数字鸣笛”“数字闪光”提示，排查标注“三急一速”隐患路段（急加速、急刹车、急并道、易加速），提醒驾驶人提前减速、谨慎驾驶。

针对“警务通”终端仅民警可以使用的局限，支队基于地图导航软件开发“地图中台”小程序，挖掘全量参与主体、简单勾选采集和准确坐标定位等功能，构建交通勤务、交通事故、道路隐患、安全宣传等轨迹地图，实现基础信息同网采集、服务管理同格运行、问题隐患同步治理，将交管末梢延伸到基层所队辅警及“两站两员”等群防群治力量。同时，联动泉州大数据分中心，实体化运作支队多维全域作战中心，集成“融、感、聚、追”四大战术，即融合互联网、政府部门、公安内部三大数据渠道，运用实时预警、回溯比对两个感知模型，聚力组建市、县两级专班落地拦截处罚，追查未成年人无证驾驶汽车违法行为的源头责任。自 2023 年 9 月作战中心运行以来，共查处未成年人无证驾驶汽车 334 起，未成年人驾车肇事死亡事故“零发生”。

泉州交警支队坚持向科技要警力、向大数据要战斗力，创建“盲区”红绿灯预警系统，通过“雷视一体化监测 + 路口可视化预警”技术应用，有效预防大型车辆起步及转弯盲区事故多发问题。自主研发的“炸街车”快速识别系统、“车码联侦”超员载客预警模型、“基于融合大数据交通事故多维预警应用”模型等，全面赋能一线交管实战并取得了良好成效。

荆州：科技赋能让交通治理更精细

文图 | 尤君 别道军

近年来，湖北省荆州市经济发展迅速，机动车保有量和驾驶人数量大幅增长，交通供给与需求矛盾越来越突出。荆州市公安局交通管理局坚持以问题为导向，下足“绣花”功夫，在做好交通组织优化的基础上，不断向科技要警力、要战斗力，积极推动道路交通管理由粗放型向精细化转变。

远程监控重点道路交通状况

在科技底座上强保障

为切实提升道路通行效率和群众出行体验，荆州交管局先后对城区 20 余个路口进行渠化优化，并逐步推进 10 余处片区交通组织精细化改造，取得了较好的成效。“交通组织优化改造对于缓堵保畅来说非常重要，但这个工作不能天天做，日常管理更多的还是要靠科技信息化的应用。”荆州交管局有关负责人表示。近两年来，荆州交管局紧紧抓住市政府推进“数字荆州”战略的契机，全面深化智慧交通建设，以此为载体，推动交通安全高质量发展。

在硬件方面，按照公安部大数据标准体系要求，荆州交管局搭建全面安全可控的数据中心，完成全量交通数据“统一处理、统一存储、统一分析、统一应用”。目前，已汇聚公安网 40+ 类、视频专网 20+ 类、互联网 20+ 类共计 120 亿条数据。针对原先建设的视频监控、信号控制等设备使用期限、型号、品牌不统一的情况，对其经纬度、设备方向、类型、可视范围等进行重新采集和录入，并赋予新的功能，延长其使用寿命，先后对 7763 路视频监控设备进行了点位治理，对 510 台信号机实施了联网改造。

在软件方面，荆州交管局着眼于城市道路、国省道和“两客一危”车辆安全隐患场景，深化 AI 技术分析应用，多维度精确提醒。针对非机动车及行人闯红灯、三轮车违法载人、道路积水、高风险工程车等 18 类重点风险因素，优化监测算法，加强感知研判，为实施现场提醒、违法曝光、精准宣教等提供数据支撑。同时，延伸湖北“云哨”平台到荆州城市和国省道路场景，已接入 30 类驾驶安全风险分析模型，并不断构建模型预警防控矩阵。

接入“云哨”以来，已主动预警提示车辆16万次，其中预警疲劳驾驶3.1万起、重点车辆入省未报备2400起，地管高速公路事故同比下降23%、亡人事故“零发生”。

在拥堵治理上展智慧

“以前，交通拥堵只能靠民警巡逻发现，排堵治堵时偶尔还会遇到‘按下葫芦起来瓢’的情况。如今，利用科技信息化手段，通过打造拥堵治理业务闭环，有效提升了疏堵效果，提高了交通运行效率”。荆州交管局有关负责人介绍。

据悉，荆州交管局依托全域感知控制能力和大数据技术，把已有的拥堵治理业务流程固化，打造了“寻堵—判堵—诊堵—治堵—评堵”业务闭环。具体而言，寻堵，即利用卡口过车数据等多源数据识别交通拥堵；判堵，通过多维指标分析交通拥堵特征；诊堵，从信号控制和交通组织2个方向、14个维度诊断拥堵成因；治堵，采用交通组织优化、交通秩序管控、调整信号配时等进行治理；评堵，依照多元评价体系仿真评估治堵成效。

针对城市不同区域所承担的功能和交通特征的差异，荆州交管局在治堵工作中将主城区划分为8个片区，实行“一区一策略”。比如，中心片区学校、办公、住宅集中，交通需求较大，道路通行能力有限，供需严重不匹配，交管局就侧重在信号配时、打通微循环方面进行精细化治理，平峰期间提升荆沙大道、江津路、北京路、红门路、塔桥路等主干道车速，高峰期间缓解主干道重要点位拥堵。同时，交管局还针对中心城区的主要交叉口和主要干道实行“一路一实践”，对123个重点路口、13条核心道路开展调研，为每个路口、每条道路制定治理策略。自实施“一区一策略，一路一实践”以来，荆州市中心城区高峰期服务水平为E、F级的拥堵路口数由35个降为5个，13条核心道路高峰期平均车速由25km/h提高到35km/h，8个核心片区早晚高峰拥堵指数由1.9下降至1.6，整个城市的交通状况得到明显改善。

在警务管理上提效能

今年“五一”假期前，荆州交管局发布出行安全提示，“预计4月30日下午、5月1日上午、5月5日下午长江大桥桥北收费站路段出城车流量较大，主要交通压力集中在北京西路、太岳路，请广大市民尽量避开，错峰出行。”针对节假日首末通行集中带来的交通压力，荆州交管局基于管控和疏导方案，专门设计了交通流感知系统，加强对重点桥梁、互通路段、核心景点、商圈等的高效监测。

为把有限的警力资源最大限度地发挥出来，荆州交管局强化“情指行”一体化的实践运用，通过一张图整合并展示市中心城区320名警力、540个路口信号机、1130个卡口、67块诱导屏、7000多路视频以及每日约110条警情，构建了常态指挥、大流量管控、特勤保障、大型活动安保四个作战模式，提升警务效能。

常态指挥模式主要针对日常的事故、违法、拥堵进行处置，确保警情30秒内发现、1分钟核实、1分钟派警、5分钟警员达到现场。大流量管控模式主要针对风雨天气交通高峰、节假日首末日集中出行、恶劣天气交通管制，通过设定的交通流计算指标，信号机与诱导屏自动联动，异常流量视频复核时间从2至5分钟缩短到30秒以内。在特勤保障和大型活动安保模式下，视频监控、警员部署、信号控制更科学地汇集管理，让指挥中心拥有“上帝视角”，指挥调度更加精准高效。

“借助科技信息化手段，警务效能得到充分释放，实现了警力配置更科学、资源协调更高效、警情处置更精准，对交通管理起到了‘倍增器’的作用。”荆州交管局有关负责人表示。

西安：念好事故视频快处“快、精、深”三字诀

文 | 黄伟　图 | 孙崇明

“您好，请问您在什么位置，发生了什么事故？”“您好，请把手机摄像头对准车身，在注意安全情况下，绕车一周，拍摄事故现场视频。”陕西省西安市公安局交警支队轻微交通事故视频快处中心，24 名民警和 33 名辅警正忙碌地工作着……自 2023 年 9 月以来，为了减少群众在现场停留时间、缓解交通拥堵、降低二次事故概率，西安交警支队全面推广轻微交通事故视频快处机制，念好“快、精、深”三字诀，实现“视频快处零等待、掌上办结零跑腿、服务群众零距离”。视频快处服务上线以来，共处理轻微交通事故 10 万余起，单日最高处理交通事故 705 起，视频快处数量占轻微事故处理总量 92% 左右，极大解放了警力、便利了群众。

民警指导群众应用交通事故视频快处

快：警务改革中的“交警速度”

在项目部署阶段，西安交警支队以最快速度与北京、天津等已开通视频快处城市的交管部门对接，掌握视频快处的具体做法和基本路径，并赴无锡、郑州等地实地考察学习。为保质保量完成工作，支队迅速成立推进视频快处工作领导小组，制定了详实的工作方案，以 8 天时间为限倒计时推进，逐条制定任务分解表，先后召开 5 次工作推进会，督促任务落实；抽调 57 名民、辅警成立视频快处中心，负责视频接警、信息采集和远程定责，并及时确保工作场所、电脑、高清摄像头、网络运行、专用数字证书等软硬件设施保障。在最短时间内，立足西安“棋盘式”路网实际，取长补短、反复推演，形成了具有西安特色的视频快处工作办法和模式。

工作模式确立后，支队开始快速推动视频快处应用。锚定“精品工程、高效工程、样板工程”目标，创新工作思路，采取“边试点、边推广、边应用、边调优”视频快处推广模式，在莲湖区、浐灞国际港等区域先行推广运行，同时采取跟踪监测方式，对出现的问题及时调整思路和措施。“视频快处”理念迅速深入警心民心，成为市民轻微交通事故处置第一选择。

“这也太方便了！”近日，支队视频快处中心对一起轻微事故用

时 30 分钟就完成了定责和理赔，当事人翟某对“西安速度”连连称赞。截至目前，西安市道路拥堵指数下降 4.1%，群众从“只跑一次路”到“一次都不跑”，对交管工作满意度提升至 94.71%。

精：一心为民中的“交警温度”

西安交警支队着力通过“一键通”精确办理，让群众顺心、舒心完成诉求。当前，群众可以通过“交管 12123”App、122 报警短信提示链接和“西安交警”微信公众号 3 个渠道进行报警。在落实轻微交通事故视频快处工作基础上，支队要求 122 报警中心和事故视频快处中心工作人员对非视频快处范畴的群众报警求助，“一键式”转相关部门落实，实现“只打一个电话解决问题”。

为加强视频快处效能，支队大力打造“一站办”精细管理，建立“1 中心 4 组 40 席”管理模式，设置“接警、定责、理赔、管理”4 组职能岗，“一链式”完成“报警接警、视频采集、自动核查、线上定责、线上理赔”等闭环管理工作，有效化解以往事故处理流程多、手续繁、时间长等弊端，真正实现了“一键式接入、一中心办理、一条龙服务、一次性办结”。

同时，支队大力开展精准宣教，不断拓宽引流渠道。执勤民警、路面巡查铁骑、指挥中心根据各自分工，在遇事故警情时加强视频快处服务线上引导、提示。依托融媒体平台矩阵式掀起宣传攻势，利用西安交警“双微一抖”平台，发布图文、视频、情景短剧等宣传品 48 件，阅读量突破 4000 万人次，帮助群众熟悉掌握视频快处，网友纷纷表示：“很不错！”“谢谢你们，加快了事故处理速度。”支队还利用交通安全宣教“五大学堂”，在各服务窗口、马路十字、驾考场地等发放宣传彩页，并将轻微交通事故视频快处操作应用纳入驾考内容，确保新增驾驶人尽早知晓，让“一屏知事故、一键快办理、一次不用跑”理念深入人心。

深：自我改革中的“交警力度”

面对各种事故处理难点，西安交警支队多措并举，深度突破解决顽瘴痼疾。首先，加强对视频快处中心接警岗、定责岗、路面执勤民警、铁骑、指挥中心人员、保险理赔人员等群体的培训，确保能够熟练指导事故当事人使用“互联网在线快处系统”，特别是路面勤务岗位民警要能够熟练使用该系统开展轻微事故快处工作，现已累计培训 2600 余人次。其次，制定、出台涉及视频接警规范、操作流程、远程定责指导意见等文件，从源头处置、环节管理、质效问责等实现视频快处机制化、规范化。再次，编发专刊，每日对当天视频快处情况进行点评总结，分析问题并制定针对性措施，全力提升轻微事故处理水平。

深度挖潜是回应民情民意的重要一环。支队把视频快处作为市公安局“眼睛向下关注群众三感”“人往下走和群众打成一片”“资源下沉为群众提供优质便利服务”的“三下”工程收集社情民意的渠道，把视频快处中显现的交通事故多发点段与日常交通事故隐患排查工作有机结合，一并分析治理，形成了事故多发点段“热力图”和易发生交通事故点段“雷达图”，针对排查出 1347 个道路安全隐患点和 3847 个问题，完成 3307 个隐患问题综合治理，治理率达 97% 以上。

此外，支队开展深度治理，全力保障出行安全。紧盯交通事故背后的道路交通安全问题，深化落实市交安委“1+5+8”综合治理机制，共摸排点位 1.7 万余处，发现问题 7375 处，会同有关部门消除了安全隐患 7373 处，整体治理率 99.97%。积极开展城市交通精细化治理，累计治理拥堵点段 117 处和“八类隐患”1.5 万余处，区域通行效率进一步提升，受到了市民的广泛认可。

秩序

问： 在有的道路上设置的如下图的标志是什么意思？

答： 此标志为非机动车推行指示标志，表示该道路仅供非机动车推行，不准骑行，设在天桥、地下通道等禁止骑行的路段入口处。

《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第七十条规定，驾驶自行车、电动自行车、三轮车在路段上横过机动车道，应当下车推行，有人行横道或者行人过街设施的，应当从人行横道或者行人过街设施通过；没有人行横道、没有行人过街设施或者不便使用行人过街设施的，在确认安全后直行通过。因非机动车道被占用无法在本车道内行驶的非机动车，可以在受阻的路段借用相邻的机动车道行驶，并在驶过被占用路段后迅速驶回非机动车道。机动车遇此情况应当减速让行。

另外，在天桥或地下通道下坡段，特别是下坡弯道处，非机动车驾驶人骑行下冲极易发生交通事故。为防止非机动车骑行速度过快而发生交通事故，非机动车骑车人应下车推行。管理部门在人行横道两端，或在路段下坡起点处设置此标志，提示非机动车驾驶人下车推行，保障自身通行安全。

公安部道路交通安全研究中心　王建强

事故

问： 驾驶机动车发生导致人员伤亡的事故，驾驶人或相关人员可能会构成什么罪？

答： 发生在道路上，且肇事人对事故的发生没有法律上的主观故意，这属于通常的道路交通事故，驾驶人构成交通肇事罪。但是，如果有以下情形，驾驶人或相关人员可能就涉及到其他罪名。

一、醉酒驾驶发生交通事故的，特别是在肇事后继续驾车冲撞，造成重大伤亡，说明行为人主观上对持续发生的危害结果持放任态度，具有危害公共安全的故意。对此类醉酒驾车造成重大伤亡的，应依法以以危险方法危害公共安全罪追究刑事责任。

二、肇事车辆属于营运机动车，造成重大人员伤亡的，除驾驶人涉嫌构成交通肇事罪外，其所属公司、客运站点、货运场站的安全责任人和具体安全管理人员以及该车的实际车主，若存在不认真履行安全管理主体责任、放任驾驶人交通违法等行为的，则可能涉嫌构成重大责任事故罪。

三、事故不是发生在《中华人民共和国道路交通安全法》定义的“道路”范围内，如禁止社会车辆进入的居民小区、单位院内等，这类事故不属于道路交通事故，不构成交通肇事罪。对肇事驾驶人按照过失致人死亡罪追究刑事责任。另外，若事故发在封闭的厂区、场站等施工作业区内，且车辆正在从事生产作业活动的，对肇事驾

驶人按照重大责任事故罪追究刑事责任。

四、利用交通工具，针对特定对象目标，故意驾车碰撞他人（或车辆），导致他人伤亡的，构成故意伤害（杀人）罪；故意驾车冲撞、碾压不特定人群，造成多人伤亡的，构成故意杀人罪、以危险方法危害公共安全罪等多个罪名。

五、其他涉及的相关罪名：危险物品肇事罪（危险化学品运输从业人员在运输危险化学品过程中，违反有关法律、法规以及操作规程）；生产、销售不符合安全标准的产品罪（机动车及零配件生产企业生产、销售不符合国家安全标准的机动车及零配件）；伪造、变造、买卖国家机关公文、证件、印章罪（检验、检测机构违反规定，在不实际对机动车、运输液态危险化学品的罐体进行检验、检测的情况下，出具虚假检验报告）等。

四川省公安厅交警总队 唐剑军

车 管

问： 个人身份证明的种类或者身份证上的姓名、出生日期、身份证号码等信息有变动，机动车驾驶证上的信息也需要更改吗？

答： 需要更改。根据《机动车驾驶证申领和使用规定》（公安部令第162号）第六十六条规定：有下列情形之一的，机动车驾驶人应当在三十日内到机动车驾驶证核发地或者核发地以外的车辆管理所申请换证：（一）在车辆管理所管辖区域内，机动车驾驶证记载的机动车驾驶人信息发生变化的；（二）机动车驾驶证损毁无法辨认的。申请时应当确认申请信息，并提交机动车驾驶人的身份证明；属于第一款第一项的，还应当提交机动车驾驶证；属于身份证明号码变更的，还应当提交相关变更证明。在此提示：因入伍、退役、更换护照、身份证号码变更等原因造成机动车驾驶人身份证明的种类、号码等信息发生变化的，如变更的信息涉及姓名、出生日期与机动车驾驶证不一致的，需要在机动车驾驶证核发地车管所办理变更。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉

石嘴山：打造“三零企业”

今年以来，宁夏石嘴山市公安局交警分局河滨大队以“三零企业”创建为抓手，即打造“零违法、零酒驾、零事故”企业，督促企业落实每日“三查一询”和车辆日常巡检等各项安全制度，形成警企共建、管理共治、成果共享的交通安全管理新格局。（文 / 张晓龙）

安徽省庐江县公安局交通管理大队在主城区重点路段设立查缉点，严查酒驾醉驾、涉牌涉证、违法载人等交通违法行为，守护群众安全出行。（图 / 罗君）

玉山：严厉打击“飙车炸街”

近期，江西省玉山县公安局交警大队持续开展“飙车炸街”集中打击整治行动。大队根据后台监控数据及群众反映线索，分析研判“炸街车”活动规律，在飙车多发路段、时段设置集中打击整治点，重拳整治“飙车炸街”违法犯罪行为，净化道路交通环境。（文 / 颜喜胜 钱红）

托里：普及防灾避险知识

今年 5 月 12 日是我国第 16 个全国防灾减灾日，新疆托里县公安局交警大队联合多部门开展主题宣传活动，向群众普及恶劣天气行车安全及车辆故障时应急处置、避险等常识与技能，并现场解答群众咨询的问题，增强群众安全意识和防灾避险能力。（文 / 于娜娜）

天津：为快递员“送”安全

为提升快递员交通安全守法意识，天津市公安交通管理局河西支队东风里大队深入辖区快递站点为快递员“派送”交通安全知识，提醒快递员出车前做好车况检查，注意防范开门杀，避免分心驾驶，自觉遵守交通法规，时刻把“安全”牢记于心中。（文 / 孙颖）

浙江省浦江县公安局交警大队民警走进辖区枇杷种植基地向果农普及交通安全知识，提醒果农在采摘、销售枇杷途中勿忘交通安全。（图 / 杨晓东）

警队动态
Police News

安多：护航进藏车辆安全

为预防因高原反应导致的道路交通事故，西藏自治区安多县公安局交警大队结合辖区道路实际，制定了恶劣天气道路交通安全管理工作预案，并开展高反缺氧危险驾驶机动车专项整治行动，对过往车辆驾驶人进行血氧饱和度检测，对检测异常的驾驶人进行劝导或送医救治。同时，大队联合检查站加强国道进藏车辆安全提示工作，确保进藏车辆安全。（文 / 安多交警）

曲靖：加强夜间交通安全管理

为消除夜间动态交通安全风险隐患，云南省曲靖市公安局交警支队整合各交警大（中）队、巡特警、派出所等警力组建“夜鹰小队”，结合夜间交通违法、交通事故、交通流量等规律特点，紧盯风险隐患重点区域、路段，强化夜间路面秩序管理，全力推动实现警力配置更合理、勤务运转更科学、违法查处更精准、秩序管控更高效。（文 / 郭倩）

西和：保障校园交通安全

近日，甘肃省西和县公安局交警大队立足辖区实际，扎实开展校园周边交通安全隐患治理工作，全面排查校园周边道路交通状况、安全隐患及设施设置等情况，建立隐患排查台账并及时上报予以整改；集中整治车辆乱停乱放、违法载人等违法行为；设立“专人护学岗”，常态化走进校园开展交通安全宣传活动，保障广大师生出行安全。（文 / 文建芹）

沁水：排查客运车辆安全隐患

近日，山西省沁水县公安局交警大队深入辖区客运企业及客运场站开展大型客运车交通安全隐患排查整治行动，重点检查驾驶人身体状况、车辆安全性能及车内监控定位装置等，并督促企业落实主体责任。同时，加强大型客车交通违法查处与安全警示教育，以案说法、以案促改，全力防范化解客运车重特大道路交通事故风险。（文 / 樊娅丽）

山东省枣庄市公安局市中分局交警大队走进辖区幼儿园宣传交通安全知识，增强幼儿们的交通安全意识与自我防护能力。（图 / 王帅）

罗永鹏：高速公路上的生命守护者

文图 | 范运红

今年 36 岁的罗永鹏，自 2011 年 1 月参加公安工作以来，先后在新疆维吾尔自治区公安厅交警总队高等级公路交警支队达坂城大队、卡子湾大队、执法办案管理中心工作，现任高支队法制科副科长。从警以来，罗永鹏从来不说苦、不讲难，努力钻研，迅速成长为公安交警战线上的业务骨干。先后荣立个人三等功3次，获评优秀公务员 8 次，荣获“全疆优秀人民警察”“新疆好交警”等称号。2023 年 4 月，被公安部、中华全国总工会评为“全国公安机关成绩突出个人”。

心中装着群众

从警至今，罗永鹏一直从事交通管理工作，他始终做到廉洁自律、秉公执法、用心服务，处理的交通事故案件从未受到群众投诉和复议。罗永鹏说：“群众再小的事也是大事，要尽量把满意交给群众。”

2018 年 8 月，在 G30 连霍高速 3512 公里处，一名脑出血患者急需送医抢救，罗永鹏接警后迅速赶往现场并用警车带道，为患者赢得了宝贵的救治时间。事后患者家属带着锦旗来到达坂城大队，握着罗永鹏的手哽咽地说：“真的感谢你，如果再晚一会估计就救不过来了……”

2020 年 3 月 9 日，罗永鹏和队友巡逻至卡子湾大队辖区 G7 京新高速 2839 公里处，发现一辆阜康往乌鲁木齐方向行驶的重型半挂牵引车的车头与车尾连接处火光闪闪，但驾驶人并未察觉。罗永鹏立即喊话让

其靠边停车，驾驶人下车后一脸迷茫，当发现车辆着火后，慌得手足无措。罗永鹏及时通知消防部门并从车内拿出灭火器进行灭火，经过 2 小时的奋力扑救，火终于灭了。驾驶人陈某说：“车上拉了价值 5 万多元的货物，如果没有及时发现，后果不堪设想。”

2021 年 3 月 21 日，G30 连霍高速 3553 公里处突发扬尘天气致几十辆大货车滞留，还发生了多车相撞的交通事故，其中一起三车连环碰撞的事故导致中间车辆驾驶人当场死亡。时任高支队执法办案管理中心负责人的罗永鹏在办理案件时了解到，这是从宁夏来新疆打工的一家人，死者是家里唯一的经济来源，上有年迈的母亲，下有上学的孩子……“我就尽我所能，加班加点对案件进行办理，积极与保险公司沟通协调，希望能尽快让家属拿到应有的赔偿。”罗永鹏说。

深耕业务创新

2022 年 6 月，罗永鹏调任高支队法制科副科长，

面对工作岗位的变换，他拿出了“干一事就要成一事”的劲头，从零开始熟悉法制业务领域的工作，将所有的精力用在熟悉和学习法律业务上。随着理论知识的完善，他对业务工作的开展有了很多新的思路和想法，如积极推动高支队与检察院、法院、司法局、保险公司及律所等多家单位协作，与水磨沟区人民检察院共同启用“警检监督协作双平台”，诉前介入监督指导办理案件，有效避免案件退侦退办的情况；推动成立水磨沟区调解委员会驻高等级公路支队执法办案管理中心调解室，将当事人调解成果提前固定，解决受害群众担心的肇事方反悔、推脱等问题。

> “群众再小的事也是大事，要尽量把满意交给群众。”

针对轻微违法行为案件，罗永鹏带领团队创新了“24+N”制度，在高支队内设置驻队检查室和速裁法庭，从侦查、起诉、审判到执行的全流程，基本能在 24 小时内完结。2023 年 3 月侦办的一起危险驾驶案件仅用时 13 小时就全部办结，这也是新疆首个 1 日内办结的醉驾案件。针对发生道路交通事故时出现大额费用难以筹集，直接影响伤者救治的情况，2023 年 9 月，罗永鹏通过与银保监会、医院、保险公司等单位积极沟通协调，在高支队设立了“道路交通事故社会救助基金服务网点”，让交通事故受害人可通过道路交通事故社会救助基金获得及时抢救，创建了救助交通事故伤员生命的“绿色通道”。

在落实法制工作中，罗永鹏以其出色的办案能力及丰富的执法经验，被新疆交警总队任命为 2023 年度全区公安交警系统执法规范化建设培训班讲师，负责培训事故处理和执法办案中心建设两方面内容。

培训过程中，他用通俗易懂的故事、有趣的形式吸引了众多学员们的关注，获得了一致好评。

践行奉献担当

2022 年 1 月，罗永鹏的两个孩子因肺炎感染导致高烧不退住院。那段时间因工作繁忙，他一直在单位加班，家人怕影响他工作并未告知孩子生病住院的事。当他完成工作回家时孩子已住院一个多星期了。得知消息的罗永鹏心中五味杂陈，赶往医院的途中，他心急如焚。不料，因雪天路滑罗永鹏不慎摔倒，致右胳膊粉碎性骨折。出院后，医嘱需要休养三个月，但他只休养了不到一个月，石膏还没拆就复岗继续工作了。

每每想起这些，罗永鹏总是满怀愧疚。他的爱人曾说：“谈恋爱时我就知道他是一名人民警察，身上的责任比普通人更多、更重，陪伴我的时间也会更少。”他的母亲说：“当他第一次穿上那身警服，我就知道他从此不再只是我的儿子，也是人民的儿子”。对此，罗永鹏时常为自己能够拥有理解与支持自己的家人而感到庆幸。他明白这份工作不可缺少的正是坚守和责任，因为“舍小家”的守护，才有了无数家庭的美满幸福，工作中每清理一辆违停车辆、每救援一辆故障车辆、每处理一起交通事故，在他看来都是对每一个生命的尊重，对每一个家庭的守护。

“我所做的其实就是每一位高速交警日常所做的，平凡而又普通，没有什么惊心动魄的壮举，也没有声名远扬的事迹，我只是热爱这份工作，珍惜交警这份荣誉，想为公安交通管理事业奉献终身。”罗永鹏坚定地说。

白茹：抽丝剥茧寻真相

文图 | 杨光明

“公安执法人、鉴定人是公平、正义的坚定捍卫者，如果我们丢掉了秉公执法的原则，群众就会对我们的党和政府失去信任和期盼。”现任海南省海口市公安局交警支队事故处理大队警务技术二级主管、副主任法医师白茹经常这样讲。工作 19 年以来，她以强烈的责任心和使命感全身心投入事故一线，兢兢业业任劳任怨，主动担当默默奉献，先后荣立个人三等功 1 次，荣获嘉奖 3 次、先进个人 4 次、优秀公务员 3 次。2023 年 3 月，被公安部、全国妇联评为“全国公安机关成绩突出女民警”。

专业精湛 寻求事故真相

交通事故处理往往多是男民警涉及的领域，作为海南省交通事故处理队伍中唯一的一位女法医，白茹每天奔波于交通事故现场与停尸间。“她为人正直热情，而且敬业负责、业务精湛、能力突出。交通事故的现场一般都是十分惨烈的，不少男民警都不敢看，但白茹却淡定如常，甚至有时只身一人在停尸间忙碌至深夜，真是佩服！”谈起白茹，海口市交警支队的民警们一脸钦佩之情。

“越是困难越要迎难而上，越是疑难案件越要拨开重重迷雾揭开真相。”白茹坚定地说。2022 年 7 月 8 日，在海南省人民医院对面的城中村路段发生一起疑似交通事故案件，一名老人受伤，经送医抢救无效死亡。白茹凭借专业知识及工作经验，经对尸体进行检验，鉴定尸体的损伤不符合交通事故的情形，再加上其他证据，认定为高坠伤，最终确定老人是跳楼自杀身亡，破解了案件的死亡之谜。同年 8 月 26 日，在长流镇博抚村发生一起疑似交通事故死亡肇事逃逸案件，白茹经过现场勘查及尸表检验，认为其损伤不符合交通事故致死特征，通过对尸体进行解剖检验，认定死者不是因交通事故致死，而是高坠死亡，用精湛的法检技术一步步揭开事故真相。

尽心尽责 坚持工作原则

交通事故的惨烈程度非常震撼，死者家属和亲人看到后心里往往无法承受，悲痛欲绝。白茹每次在交通事故现场进行尸检时，时刻做到尊重死者，轻拿轻放，及时安抚死者家属情绪。2022 年 2 月 14 日，当事

人孙某驾驶电动自行车与重型货车发生碰撞，孙某受伤送医救治无效身亡，死者家属到达现场后情绪失控，与肇事司机发生冲突。白茹发现后及时耐心地做家属的情绪安抚工作，最终化解了一起因交通事故引发的斗殴事件。白茹作为一名法医，深知交通事故造成的后果，所以她经常利用各种时机和场合宣传交通安全法律法规，积极当好一名交通安全“宣传员”。

> “越是困难越要迎难而上，越是疑难案件越要拨开重重迷雾揭开真相。”

白茹知道每起交通事故处理侦破都需要她提供科学依据，因此她每次尸检都要求自己必须做到一丝不苟，坚持事实真相。2011 年 1 月 1 日晚，海口市滨河路发生一起重大交通事故，造成摩托车驾驶人当场死亡。死者家属私下找到白茹说情，“要多少钱都可以，只希望你能帮个忙！”表示只要不进行酒精测试就一定重谢，但被白茹严厉拒绝了。在金钱引诱无效后，死者家属又对白茹进行威胁恐吓。白茹严厉斥责后，依然像往常一样认真进行检验工作。说情、送礼、利诱、威逼等之类的事，白茹在办案中时常能遇到，但她把秉公执法作为自己工作的铁律，坚持做到“常在河边走，就是不湿鞋。”这一年，白茹被评为海口市公安局首届“十佳女民警”，不仅赢得了同事们的认可与钦佩，也得到了死者家属们的信任与赞扬。

坚定选择 舍小家为大家

法医检验工作是一个相对小众的职业，常人难以想象其中的艰难和枯燥，作为一名女法医，其中的辛酸也不足与外人道。“不是在检验尸体，就是在去检验尸体的路上。”白茹是这样介绍法医这个职业特点的。有人问她：“如此辛苦又充满恐惧的工作，你是如何坚持下来的？”白茹肯定地答道：“法医是神圣的。既然选择了，无论如何都要走下去！”然而，选择这个特殊的职业也让白茹牺牲了很多。当家庭与工作发生冲突时，她毅然选择“舍小家，为大家”。

“家人的包容、理解和支持就是我坚实的后盾，是我工作的强大动力。”白茹说。2011 年 1 月 18 日晚，因重感冒，浑身无力的她早早便卧床休息了，但迷糊中听见手机突然响起……当晚海口市绕城高速公路、长堤路段、海瑞桥竟连续发生 3 起道路交通事故，共造成 4 死 2 伤。白茹得知消息后第一时间赶往事故现场，从现场返回后她又独自前往琼山医院、187 医院及海口市人民医院太平间对 4 名死者进行检验，一直忙活到凌晨 4 点才结束。当她回到家中时天已经蒙蒙亮。“那天她还带着病，我当时真不想让她去，但是又知道她的岗位离不开她。”回想起当时，白茹的妈妈潸然泪下。

白茹的丈夫也是一名警察，“有时候她半夜去停尸间尸检，我实在放心不下，也会陪着。”白茹的丈夫说，“去年一个风雨交加的夜晚，白茹要去殡仪馆做尸检，当时不放心就陪同前往，听着寂静走廊里的脚步声和雷声伴着雨声打在瓦片上的声音，会不禁打起寒战，白茹察觉后反而来安抚我。看到她工作时心无杂念坚定的神态、从容不迫的动作，作为家属，我感到很骄傲，也就更加理解和支持她了。”作为双警家庭肯定要比一般家庭承受和付出得更多……

只要接到出警的指令，白茹都会第一时间响应，从不讲任何理由和客观条件，以饱满的精神状态立即投入工作中。从警以来，她先后出交通事故现场并参加事故勘验 2000 余次，检验、解剖尸体 2500 余具，出具尸体检验报告 2500 余份，送检微量物证进行 DNA 检验均比对成功，实现了零差错、零投诉，为交通肇事逃逸案件的侦破提供了强有力的证据支撑。

王华文：“勤”为要 “干”为先

文图 | 孙思达

“晴天一身灰，雨天一身泥，夏日汗如水，冬天衣结冰”是他的日常真实写照；二十年如一日的坚守，是他在平凡岗位上的最美誓言……他就是河南省濮阳市公安局交警支队华龙区大队副大队长王华文。2004年从警至今，王华文屡获殊荣，先后被授予“全国五一劳动奖章”“全国优秀人民警察”“全国公安机关标兵个人”等20多项荣誉称号，荣立个人三等功6次，受嘉奖3次。

扎根岗位 护学助力平安

自穿上警服那天起，王华文就没有“岗上岗下”的概念。他总是第一个上岗，最后一个下班，曾徒步走遍辖区12条主干道和26条次干道，走访了24所中小学校以及60余家企事业单位，将辖区各个路段交通流量及交通安全设施设置情况全部记于心间。

多年的交通管理工作让王华文意识到，只有从提高广大交通参与者的交通安全意识入手，才能从根本上预防和减少道路交通事故的发生。他坚持“管理与宣传互动，以宣传促整治”的工作模式，开展点对点的宣传教育活动，深入市中小学校及客货运企业上交通安全课200多次，发放宣传资料6万余份，受教育人数达9万余人次，取得了良好的宣传效果。同时，他开展辖区校车排查工作100余次，排查隐患点段90多处，身体力行守护着辖区交通安全。

“小朋友，过马路一定要小心！”一大早，王华文

和同事们就在护学岗忙碌起来。近年来，王华文不仅在本职岗位上兢兢业业，也不断将为群众服务的内涵持续延伸，在中小学校持续开展建立护学岗和校园交通安全教育基地有关工作，优化校园周边交通秩序，他们每天风雨无阻地为孩子们安全护航的身影，已成为一道亮丽的风景。以市子路小学为例，其与市一中、一实小仅一路之隔，往常每到上下学期间，所在交叉口几乎是“寸步难行”。在王华文和同事们的指挥下，这里的交通情况改善了不少，学生家长衷心夸赞：“每天来学校接送孩子都能看到交警同志，不管刮风下雨、严寒酷暑，他们都在学校门口执勤，点赞！”市子路小学的老师也表示：“长期的护学岗工作消除了校园周边潜在的安全隐患，为学生营造了一个良好的学习生活环境，也给学生们一种无形的交通安全教育。”

无惧风雨 撑起责任担当

随着城市框架的扩大，人民群众对交通需求不断

增长，交警担当的工作任务更是日益繁重。华龙区大队所在的辖区是濮阳市委、市政府所在地，行政机关集中，中小学校较多，集贸市场、超市较多，人员密集，交通流量大，管理难度大。面对各种工作任务，王华文迎难而上、事必躬亲。

> “我胸中自有‘一杆秤’，掂得起责任的轻重。”

2023 年 8 月，濮阳市出现极端天气，局部强降水达 322 毫米，属建市以来城区最大降水。受强降雨影响，城区发生多处内涝现象，全市上下迅速响应，防范次生灾害的发生。在京开大道与石化路交叉口向南，有一座通往濮阳县的高架桥，桥下涵洞是下穿车辆、非机动车及行人的必经之路。17 日凌晨，狂风暴雨中，王华文带领民警赶往高架桥下，由于积水严重，已经有几辆机动车陷在涵洞内无法动弹，几十辆车受阻无法通行。他立即拉起警戒线，深一脚浅一脚向前移动，艰难地走到受淹车辆前，查看车辆受淹和人员受伤情况，在确定无人受伤后，便以最快速度开始对受阻车辆和人员进行分流。终于，经过连续奋斗，拥堵车辆和行人全部有序通行，而他在没过大腿深的积水里一站就是好几个小时，双膝酸软。

泥巴裹满裤腿，汗水湿透衣背，熬得红肿的眼，磨出血痕的手……王华文在全力疏导交通、救助群众以外，还积极和城市管理、市应急管理等部门人员一起，抓紧时机，加强排水、清淤，最大限度减少特大暴雨造成的损失。事实上，这绝非王华文遇到的唯一紧急情况，这些年，无论是面对突降暴雪，还是车辆着火，他都无惧危险、迅速反应。

严格执法 守候群众无忧

严格查处交通违法是每一位交警义不容辞的责任，特别是对醉驾、酒驾、无证驾驶、假牌、套牌等重点违法行为，王华文始终坚持纠正与教育相结合，真正做到发现一起，查处一起。长时间以来，他克服警力、装备上的重重困难，科学调配警力，不断创新工作方式和方法，坚持法律效果和社会效果的有机统一。在他和同事的努力下，截至目前，华龙区大队事故中队共处理交通事故 1.6 万多起，成功侦破重大交通肇事逃逸案件 80 多起，查处涉牌涉证违法 3000 多起，劝返重污染车辆 1200 多辆，有效地净化了道路交通环境，维护了法律的尊严。

“为警有权更有责，处事就须勤与廉。”作为一名交警，王华文一直秉承着秉公执法、服务为民、公正文明的理念，他说：“我胸中自有‘一杆秤’，掂得起责任的轻重。”为了保证城市交通安全，他对那些违反交通规则的驾驶人毫不手软，绝不以权谋私，被驾驶人称为“铁面交警”。态度虽然刚正不阿，方法却温暖人心，王华文在执法时常常用细致耐心的问候和解释，拉近与被处罚者之间的距离，化解他们的抵触情绪，坚持把事故实例、换位体验与教育相结合，让接受处罚者心悦诚服并主动学习。“处罚只是一种手段，让违法者认识到违法的危害、不再犯错才是最重要的。”

王华文的严格源于关爱群众，这种关爱不仅体现在执法中，也体现在“分外事”上和细微处。一次，王华文在执勤时遇到一名男孩突然晕倒在地不省人事，他果断拨打 120 急救电话，协助赶来的医护人员将男孩送到附近的医院急救，并垫付了抢救费用。直到家长赶到，男孩苏醒，王华文才悄然离开了医院。经医生评估，男孩当时已是严重中毒状态，如果不是抢救及时，则性命难保。后来，孩子父母多次找到交警支队想要感谢王华文，他都没有接受，毕竟群众平安就是他最大的心愿。

北京市道路交通管理的发展变迁（五）

——21世纪初

进入 2000 年，北京城市交通进入快速发展阶段，给道路交通管理工作带来极大压力。面对日益加剧的车路矛盾，北京市交管局坚持“科学管理、严格执法、高效服务”的工作理念，全面提升道路交通管控效能，护航城市经济快速发展，保障市民群众出行顺畅。

2004年5月1日，《中华人民共和国道路交通安全法》实施，标志着我国道路交通安全事业全面走向法治时代。同年，北京市制定《北京市实施<中华人民共和国道路交通安全法>办法》

2006年《红绿灯——路况直播》开播

2008年，北京公安交管部门施划了总长286公里的奥林匹克专用车道

交警到学校讲交通安全课

设置胡同绕行路线，改善道路“微循环”

西单路口启用立交平座，缓解交通拥堵

通过显示屏、手机、网站、电视、广播、移动电视等多种媒介，不间断发布路况信息，提供全方位、立体式的交通信息服务

利用遍布全市的交通监测设备，实现了对道路交通的流量数据采集、实时路况监控和交通意外事件的自动发现，为交通指挥控制、公众服务和管理决策提供支持

防御性驾驶方法应用及水平自测

什么是防御性驾驶?

“防御性驾驶”的概念起源于20世纪50年代的美国，最早由美国的哈罗德·史密斯提出，并持续流行于英、美、德等国家，在我国的最初叫法是“预见性驾驶”，后来逐渐被“防御性驾驶”一词取代。防御性驾驶的核心理念是“预防”，即驾驶人在任何时候都要提前观察、保持警觉，准确分析并判断道路和其他车辆的情况，做出合理反应、正确操作，从而化解行车中的风险，远离交通事故。

防御性驾驶的基本安全原则

原则一：保持足够视距，观察周围环境。驾驶人应保持“15秒提前观察量”，即行车过程中，前视距离应保持15秒的路程，这样不仅可以及时发现潜在危险，也有助于平顺操控车辆。驾驶人要时刻关注周围环境，包括对车辆前方、两侧和后方情况进行有效观察，保持视野开阔，留意全方位不断变化的各种细节等，建议每5-8秒观察一次后视镜。

原则二：持续移动视线，留出缓冲空间。保持视线持续移动（至少每2秒移动一次），通过频繁的扫视观察车辆前后方及两侧交通情况，获得开阔的视野，从而获取周围交通环境的信息。驾驶人应当时刻保持警觉，通过全面观察，根据道路环境的变化随时调整行车状态，使自己的车辆与周围车辆留有一定的间距，保证足够采取安全措施的缓冲空间。

原则三：有效使用信号，合理控制车速。行车中不仅要仔细观察周围环境变化，还要利用灯光、喇叭、手势等多种方法向外界发出信号，让他人尽早发现自己并了解自己的行驶意图。同时，要根据自身接受能力和处理路况信息的能力，选择合适的行车速度。

原则四：平和礼让行车，避免分心驾驶。驾驶人在自身遵规守法的同时，需要对他人的不良表现保持平和心态——多一些宽容，少一些对抗情绪，“有理让三分”，尽量避免冲突，做到安全礼让行车。安全驾驶的要点不仅在于手和脚的灵活操纵，更在于眼和脑对危险情况的综合处理，正确的决策对于安全驾驶至关重要，因此，一心不可二用，要避免被负面情绪所干扰，造成分心驾驶，影响反应速度。

典型的防御性驾驶场景示例

场景一：下图中，与停靠的公交车会车，你应该预测到公交车尾部可能会出现危险情况。

观看视频

场景二：下图中，前方绿灯刚亮，但右侧车道的车辆并未起步，你应该预测到斑马线上可能还有行人正在通过。

观看视频

防御性驾驶水平自测

了解防御性驾驶的概念后，你可以通过下面的测试问卷及测试结果分析，对自己的驾驶水平进行评估。

测试问卷

序号	问卷题目	符合	不符合
1	你会做出交通违法行为，但都是因为时间紧迫导致的，你本人并没有故意违法	□	□
2	你认为驾驶技术好的驾驶人没必要系安全带	□	□
3	你在驾驶汽车时，会使用手机免提功能来保证接听电话时的安全	□	□
4	你在驾驶汽车时，有时会将视线离开路面，去照看车内的孩子或者宠物	□	□
5	当你在不熟悉的路段驾驶时，有时会一边开车一边查阅电子地图或导航仪	□	□
6	为了与周围车辆的速度保持一致，你可能会选择超速行驶	□	□
7	一旦你决定了出行计划，天气和路况均不会让你改变计划	□	□
8	当你在驾驶过程中感到饥肠辘辘时，可能会一边开车一边吃东西来以补充体力	□	□
9	驾车时，你喜欢欣赏沿途的风景	□	□
10	你有时会因时间不方便而推迟维修车辆	□	□
11	当其他驾驶人驾车速度缓慢时，你可能会感到烦躁甚至恼怒	□	□
12	你在少量饮酒后依然可以安全驾驶	□	□
13	你认为在驾驶汽车时服用药物是安全的	□	□
14	在你驾车途中，如果车上有乘客在讲话，你会试图与乘客进行眼神的交流，表示正在聆听	□	□
15	如果其他驾驶人做出让你生气的事情，你会试图还击	□	□
16	你有时会紧跟前车，直至它离开本条车道	□	□
17	你擅长多任务处理，可以在驾驶汽车时发信息或邮件，且依然保证行车安全	□	□
18	如果有需要，你会在行驶过程中调节收音机音量和空调挡位	□	□
19	你会让乘客自己决定是否系安全带，不做主动干预	□	□
20	当你在行驶中出现疲倦或感觉到困意时，通常不会停车休息	□	□
21	如果后方没有来车，你在转向或者变更车道时可能不使用转向灯	□	□
22	出于时间紧迫，你可能会在驾驶时梳头、剃须或者化妆	□	□
23	你的鲁莽驾驶行为是由其他驾驶人的鲁莽行为引起的	□	□
24	你认为车座非常柔软、感觉不到任何颠簸的车辆是最适合驾驶的车辆	□	□
	总计		

测试结果分析

结果	驾驶人类型	分析
21~24个“不符合”	防御型驾驶人	能够始终控制好情绪，对于驾驶中的各种危险保持高度警惕，能够全面关注驾驶环境中的变化，并且认为保护自己、乘客和其他交通参与者是一种义务
17~20个“不符合”	安全型驾驶人	受到过良好的安全驾驶培训，驾驶技术相对娴熟，能够遵守法律法规的规定，可以为了人身安全进行安全驾驶
14~16个“不符合”	一般型驾驶人	能够遵守交通法律法规，一般不会主动做出危险驾驶行为，但有时也会为了省时、省钱而冒险
少于14个“不符合”	危险型驾驶人	有极大潜在概率发生交通违法并导致交通事故，有诸多不良驾驶习惯，常常置自己、乘客和其他交通参与者于危险之中

（文/人民交通出版社股份有限公司安驾中心）

安全驾驶
从这里开始

满目疮“鱼” 图 | 杨圣开

蒙混失败

凌晨时分，交警在检测点发现一辆白色小客车行驶缓慢、行迹异常，似乎不敢向这边靠近，于是立即前去检查。交谈中，客车驾驶人口中带有浓重的酒气，辩称自己这是刚吃了金嗓子喉宝，属于药味儿，结果当场被检测出饮酒后驾驶，该驾驶人只得老实承认。不仅如此，调查还发现该驾驶人属于“二次酒驾”，“罪”加一等。（文 / 刘希萍）

显眼包

阳光下，马路上，一道炫目金光从小车上射来，晃晕了一众“老司机”……近日，网友反馈，路上惊现一辆贴着锅盖般实习标志的小车，因标志太大、反光强烈而影响后车驾驶。接到反馈后，交警立即与该车驾驶人取得联系，要求其按照汽车实习标志规范尺寸整改，并就安全驾驶细节进行了叮嘱。作为新驾驶人，再激动也不能这样“夺人眼球”！（文 / 刘跃陆）

绚丽背影 图 | 邱志云

马路拾遗

花花石头迷人眼

交警巡逻时发现高速公路紧急避险车道上停着一辆轿车，赶忙上前查看，发现车内空无一人。不一会儿，从避险车道顶端跑来了三名男子，每人手里捧着一堆石头。三人解释称，停车本来是为了上厕所，看见周围全是漂亮石头，就决定捡一些回家放到鱼缸里。这简直是罔顾安全！民警将车辆引导至安全地带后，对驾驶人进行了批评并依法处罚。（文 / 杜林润）

岁月不饶人

一名正在驾驶摩托车的男子看见前方的执勤民警，突然把车停在路中央，扭头就往对向车道跑，准备翻越交通护栏。民警见状断定其“有问题”，迅速上前，没承想该男子连着两次都没翻过护栏，就在其第三次企图爬过去时被擒获。场面十分尴尬，该男子感叹：“这几年锻炼太少，胖了，不然一下子就过去了！”。经查，该男子没有摩托车驾驶资格。（文 / 陈建宏）

“天降”轮胎

近日，高速公路上竟然冒出一个飞快滚动的轮胎，交警正惊奇这“放飞自我”的轮胎从何而来，后方一辆卡车给出了答案。救援力量迅速赶来后，交警初步判断这起事故源于车辆未维护到位导致的轮轴断裂，不仅轮胎“跑”了，断轴还贴着路面摩擦了数百米，导致现场浓烟滚滚，车身损毁严重，幸好人员无碍。可见，出行前务必确认车辆“健康”。（文 / 许锦灿 范鑫委）

行囊满满

图 | 刘英

影像视界

出游旺季 安全驾驶

劳动的号子响彻神州，挥洒的汗水润透山田。灿阳下，春夏更替之景悦然铺开。近期，出行需求旺盛，气温升高、雨水增多，出行者应提前关注沿途天气和道路情况，如遇拥堵或雨雾，保持平和心态，切勿危险驾驶。

①【茶山繁花】

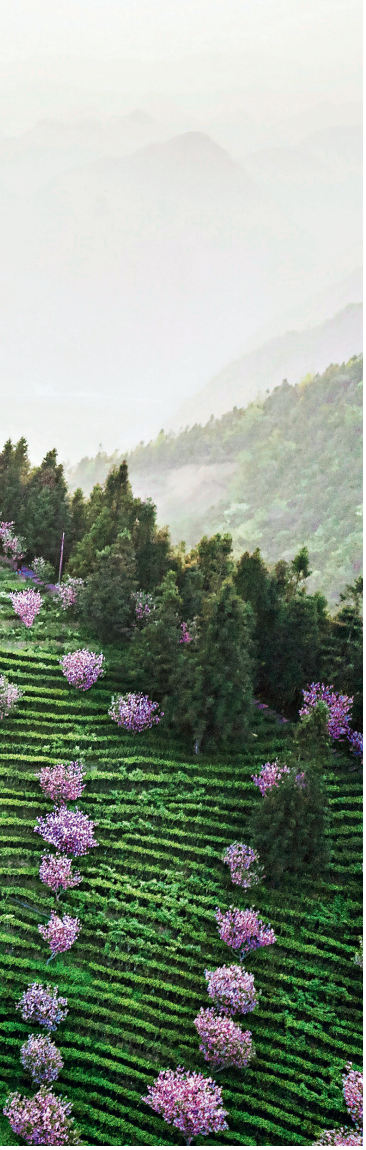
作者：黄华军
设备：DJI FC3411
光圈：F/2.8
速度：1/400秒

②【独峒长梯】

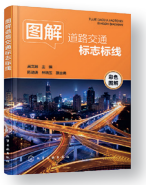
作者：石猛雷
设备：Hasselblad L2D-20c
光圈：F/2.8
速度：1/30秒

③【风之息】

作者：刘军
设备：Canon EOS 5D Mark III
光圈：F/2.8
速度：1/6400秒



《图解道路交通标志标线》



作者：吴文琳
出版社：化学工业出版社
定价：￥42.00

本书根据《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）和《道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线》（GB 5768.3—2022）编写，以图解的形式展示了交通标志标线的精准含义，帮助道路交通参与者根据不同的交通情况，正确、灵活地识别与运用交通标志标线，有序、规范、安全通行。

《权力与预测》

作者：[美]阿杰伊·阿格拉沃尔 等
出版社：中信出版社
定价：￥69.00

本书深入研究了分析中的关键一环——决策。作者认为决策的两个关键要素是预测和判断，当前，人工智能的兴起正在将预测功能从人类转移到机器上。决策赋予权力，当人工智能预测被发挥到极致时，各行各业就会发生转变，而这种转变也会带来一场颠覆。书中围绕人工智能预测，讲述了人类应如何认识和应对这种颠覆性变革，以及如何变危机为机遇。

读书

繁花落地 不负时光

文 | 陈天航

满树花开，沏茶品书。午后沐浴暖阳，我捧起季老先生的散文随笔《时间从来不语，却回答了所有问题》，他用最朴素的话语讲述着人间事理，传递着他的人生观和价值观。

“自古及今，海内海外，一个百分百完满的人生是没有的。所以我说，不完满才是人生。”季老先生的表达朴实、真切而从容，透露着七十年智慧与阅历的沉淀。人生总是不完满，总会留有残缺，总不能事事如意。也许珍贵的从来不是所谓的完满，而是不遗余力、精益求精的过程，生活中、职场上，任何任务都要严谨、耐心地去完成，脚踏实地把每一步做好，哪怕结果有所缺憾，但求问心无愧。

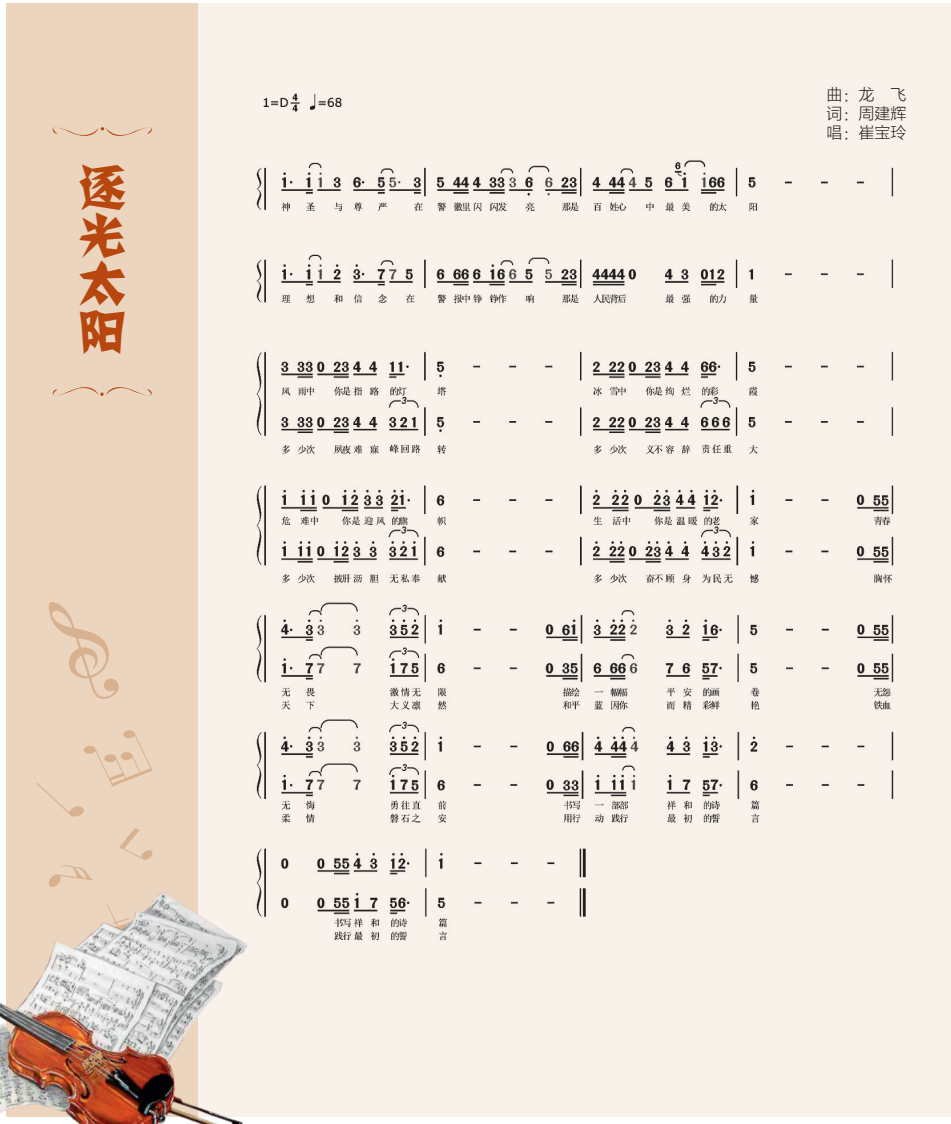
季老先生的文字既简单又深刻，内心既有趣又细腻，灵魂既真实又豁达，他以坦然、淡定的心态接纳时间的流逝，透过生命的现象思考人生的意义，保持对人间真情的热爱去传递温暖。面对生活和工作的繁忙，我们可能会偶然乏味，觉得“日子不过如此”。其实不然，人生的每个阶段都有着不同的经历，每个时期我们所拥有的一切都是独一无二的。好坏皆为风景，要学会接受不同的自己，将时间花在有价值的地方，在成长中不断提高自身能力与修养，顺境时一往无前，坎坷时勇往直前。

《时间从来不语，却回答了所有问题》
作　者：季羡林
出版社：百花洲文艺出版社
定　价：￥55.00

令我触动最深的，便是一句“时间从来不语，却回答了所有问题；岁月从来不言，却见证了所有真心！”回首望去，那些看似没有答案的问题，时间已给出了答案；看似没有得到回应的话语，岁月也给予了证明。前方的路或许迷茫，或许黑暗，只要有坚定的目标不迷失方向，始终坚持在自己的领域探索钻研，待繁星落城时，生活便有了明光。

满树繁花，落地栖息，读完合上书的那一刻，心灵充满洗涤后的舒适。后来，每次遇见落花铺满路，我都会驻足欣赏片刻，惊讶于生命的美丽，也深感人间值得，定不负时光。

青春无畏激情无限,描绘一幅幅平安的画卷;无怨无悔勇往直前,书写一部部祥和的诗篇……《逐光太阳》一曲由陕西铜川交警倾情制作、演唱,以民歌的形式,唱响了公安交警日常工作的艰辛与付出,诠释了人民警察为人民的铮铮誓言。以反映公安交警服务社会、保障交通参与者安全出行为主题拍摄的同名MV,也受到了群众的深深喜爱和广泛赞誉。(文图/石磊)



扫码听歌

广告

征稿启事

《道路交通管理》杂志是由中华人民共和国公安部主管、中国道路交通安全协会主办、面向全国公开发行的道路交通管理专业刊物。多年来，杂志紧紧围绕公安交通管理中心工作，传播现代道路交通管理理念，交流道路交通管理先进经验，宣传道路交通法规，普及道路交通安全知识，介绍道路交通科技成果，探索和研究具有中国特色的道路交通管理理论体系。本刊就重点栏目公开征集稿件，要求如下：

1 科技前沿

主要介绍道路交通管理领域近3年国家及省部级基金或重大科研项目的阶段性研究进展和成果。理论必须经过实验、实例、仿真等验证。要求内容真实、数据准确、表述规范。字数3000-6000字。

2 探讨

科研院校、公安交通管理部门、交通安全产品企业等对道路交通安全问题的梳理分析、研究思考和深度交流，并提出可行性解决建议或方案。文章须逻辑清晰，观点明确。字数4000-5000字，可配表格、示意图等。

3 经验交流

各地公安交通管理部门的亮点工作经验介绍。文章要有一定的借鉴意义，字数2500字左右；配图1-3张，JPG格式，图片不小于2MB。

4 交警故事

交警系统个人或集体先进事迹报道，突出故事性、可读性，内容真实，积极向上，展示交警队伍良好形象。字数2500字左右；配图1-3张，JPG格式，图片不小于2MB。

道路交通管理

投稿邮箱：dljtgl122@126.com　dljtgl120@126.com

联系电话：010-67152932　010-67152946