

T/CTS

中国道路交通安全协会团体标准

T/CTS XXXX—2023

公路突发交通事件分类分级规范

classification and grading of road traffic incident

(征求意见稿)

XXXX - XX - XX 发布

XXXX - XX - XX 实施

中国道路交通安全协会 发布

目 次

前 言	II
1 范围	3
2 规范性引用文件	3
3 术语和定义	3
4 公路突发交通事件类别与等级	4
5 公路突发交通事件分级	5

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国道路交通安全协会团体标准化委员会提出并归口。

本文件起草单位：公安部道路交通安全研究中心、内蒙古自治区公安厅交通管理局、招商新智科技有限公司、北京百度网讯科技有限公司、高德软件有限公司、腾讯大地通途（北京）科技有限公司、北京四维图新科技股份有限公司。

本文件主要起草人：徐炳欧、孙广林、齐晨、董萌、刘国鹏、郑金子、代磊磊、柴绍夫、苗志强、吴大勇、王天赐、苏毅、刘帅斌、李翘楚、浦家超。

本文件为首次发布。

公路突发交通事件分类分级规范

1 范围

本文件规定了公路突发交通事件类别及交通影响分级、指标计算方法。

本文件适用于交通管理、道路运营等部门监测、预警、处置公路突发交通事件。

2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/T 2260 中华人民共和国行政区划代码

GB/T 2312 信息交换用汉字编码字符集 基本集

GA 17.1 道路类型代码

QX/T 111-2010 高速公路交通气象条件等级

JTG 5210-2018 公路技术状况评定标准

《道路交通事故处理办法》

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1 交通事故事件 Traffic accident incidents

因交通事故，需要交警、医疗、应急救援等部门到现场进行处置的情形。

3.2 交通拥堵事件 Traffic congestion incidents

因交通拥堵，需要相关管理部门协调指挥调度、部门联动疏导交通的情形。

3.3 恶劣天气事件 Adverse weather incidents

因恶劣天气，可能影响道路交通安全或道路通行能力的情形。

3.4 占路施工事件 Road occupation construction incidents

因临时或计划性占路施工，在公路主线、匝道等区域占用道路开展施工作业，并可能影响道路交通安全或道路通行能力的事件。

3.5 遗撒物事件 Scattered objects incidents

因路面存在遗撒物，可能影响交通运行安全的情形。

3.6 区域流量饱和事件 Traffic saturation incidents

进入特定区域的交通流量超过该区域路网通行能力的情形。

3.7 区域流量失衡事件 Traffic imbalance incidents

在特定区域内，同方向道路车流量差距明显的情形。

3.8 道路灾害事件 Road disaster incidents

因道路损毁、塌陷影响道路交通安全或通行的情形。

4 公路突发交通事件类别与等级

4.1 公路突发交通事件类别

公路突发交通事件分类及编码见表1。

表1 公路突发交通事件分类及编码表

事件类型	序号
交通事故事件	1
交通拥堵事件	2
恶劣天气事件	3
占路施工事件	4
遗撒物事件	5
区域流量饱和事件	6
区域流量失衡事件	7
道路灾害事件	8

4.2 公路突发交通事件影响等级

事件影响等级按照四级进行划分。每类交通事件分为四级、三级、二级、一级，分别代表一般、较严重、严重和特别严重。公路突发交通事件影响等级编码见表2。

表2 公路突发交通事件影响等级编码表

事件影响等级	描述
四级	影响一般
三级	影响较严重
二级	影响严重
一级	影响特别严重

5 公路突发交通事件分级

5.1 交通事故事件分级

交通事故事件分级见表3。

表 3 交通事故事件分级表

事件等级	描述
四级	单方或双方事故；或存在事故车辆及物品占道现象，造成道路交通通行能力下降。
三级	单方或双方事故；或存在事故车辆及物品占道现象，占道 15 分钟以上，缓行滞留车辆排队超过 500 米，造成道路交通通行能力下降。
二级	单方或两车以上多方事故；或存在事故车辆及物品占道达到 2 道或以上，占道 30 分钟以上；或缓行滞留车辆排队超过 2 公里，造成道路交通通行能力严重下降。
一级	单方或两车以上多方事故；或存在事故车辆及物品占道达到 2 道或以上，占道 2 小时以上；或造成滞留车辆排队超过 8 公里，造成道路交通通行能力严重下降，或单方向道路交通完全阻断。

5.2 交通拥堵事件影响分级

交通拥堵事件分级见表4-5。

表 4 高速公路交通拥堵事件分级表

事件等级	描述
四级	车辆平均车速大于等于 60 公里/时且小于 90 公里/小时。
三级	车辆拥堵长度达 2 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速大于等于 40 公里/小时且小于 60 公里/小时。
二级	车辆拥堵长度达 2 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速大于等于 20 公里/小时且小于 40 公里/小时
一级	车辆拥堵长度达 2 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速小于 20 公里/小时。

表 5 城市道路交通拥堵事件分级表

事件等级	描述
四级	车辆平均车速大于等于 40 公里/时且小于 60 公里/小时。
三级	车辆拥堵长度达 1 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速大于等于 20 公里/小时且小于 40 公里/小时。
二级	车辆拥堵长度达 1 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速大于等于 10 公里/小时且小于 20 公里/小时
一级	车辆拥堵长度达 1 公里，且预测大流量、突发事件等情况下平均车速小于 10 公里/小时。

5.3 恶劣天气事件分级

依据《高速公路交通气象条件等级（QX/T 111-2010）》标准，当同时出现两种及两种以上恶劣天气时，交通影响等级划分原则如下：

原则一：两种恶劣天气同时出现，以其中较高的等级作为恶劣天气交通综合影响等级；

原则二：三种或三种以上恶劣天气同时出现，在其中最高交通影响等级基础上提高一个量级，划定为恶劣天气交通综合影响等级。

恶劣天气事件分级见表6。

表 6 恶劣天气事件分级表

事件等级	描述
四级	<p>当遇如下高影响天气之一，已经或将对公路交通安全和通行能力造成一定影响，可能导致干线公路交通发生车辆拥堵，通行能力显著下降，或者交通安全隐患增加，交通事故明显增多：</p> <p>（1）24小时内可能受大风影响，平均风力可达6级以上，或者阵风7级以上；或者已经受大风影响，平均风力为6~7级，或者阵风7~8级并可能持续；</p> <p>（2）12小时内降雨量将达50mm以上，或者已达50mm以上且降雨可能持续；</p> <p>（3）12小时内降雪量将达4mm以上，或者已达4mm以上且降雪持续可能对交通或者农牧业有影响；</p> <p>（4）大雾、高温、冰雹等其他会对公路的交通安全和通行能力造成影</p>

事件等级	描述
	响的高影响天气。
三级	<p>当遇如下高影响天气之一，已经或将对公路交通安全和通行能力造成较大影响，可能导致干线公路交通运行受阻，出现车辆积压、人员滞留，或者通行条件恶劣，极易造成恶性交通事故：</p> <p>（1）24小时内可能或者已经受热带气旋影响，平均风力达8级以上，或者阵风10级以上并可能持续或者12小时内可能受大风影响，平均风力可达8级以上，或者阵风9级以上；或者已经受大风影响，平均风力为8~9级，或者阵风9~10级并可能持续；</p> <p>（2）6小时内降雨量将达50mm以上，或者已达50mm以上且降雨可能持续；</p> <p>（3）12小时内降雪量将达6mm以上，或者已达6mm以上且降雪持续，可能对交通或者农牧业有影响；</p> <p>（4）12小时内可能出现能见度低于500m的浓雾，或者已经出现能见度低于500m的浓雾并将持续；</p> <p>（5）连续三天日最高气温将在35℃以上；</p> <p>（6）当路表温度低于0℃，出现降水，12小时内可能出现道路结冰。</p>
二级	<p>当遇如下高影响天气之一，已经或将对公路交通安全和通行能力造成严重影响，可能导致干线公路交通运行中断，大量车辆积压、人员滞留或重要物资停运：</p> <p>（1）12小时内可能或者已经受热带气旋影响，平均风力达10级以上，或者阵风12级以上并可能持续或者6小时内可能受大风影响，平均风力可达10级以上，或者阵风11级以上；或者已经受大风影响，平均风力为10~11级，或者阵风11~12级并可能持续；</p> <p>（2）3小时内降雨量将达50mm以上，或者已达50mm以上且降雨可能持续；</p> <p>（3）6小时内降雪量将达10mm以上，或者已达10mm以上且降雪持续，可能或者已经对交通或者农牧业有较大影响；</p>

事件等级	描述
	<p>(4) 6小时内可能出现能见度低于200m的强浓雾，或者已经出现能见度低于200m的强浓雾并将持续；</p> <p>(5) 24小时内最高气温将升至37℃以上；</p> <p>(6) 当路表温度低于0℃，出现降水，6小时内可能出现道路结冰。</p>
一级	<p>当遇如下高影响天气之一，已经或将对公路交通安全和通行能力造成特别严重影响，可能导致公路交通瘫痪，长时间大量车辆积压、人员滞留或重要物资停运，通行能力严重影响周边区域：</p> <p>(1) 6小时内可能或者已经受热带气旋影响，平均风力达12级以上，或者阵风达14级以上并可能持续或者6小时内可能受大风影响，平均风力可达12级以上，或者阵风13级以上；或者已经受大风影响，平均风力为12级以上，或者阵风13级以上并可能持续；</p> <p>(2) 3小时内降雨量将达100mm以上，或者已达100mm以上且降雨可能持续，可能或者已经对交通或者农牧业有较大影响；</p> <p>(3) 6小时内降雪量将达15mm以上，或者已达15mm以上且降雪持续，可能或者已经对交通或者农牧业有较大影响；</p> <p>(4) 2小时内可能出现能见度低于50m的特强浓雾，或者已经出现能见度低于50m的特强浓雾并将持续；</p> <p>(5) 24小时内最高气温将升至40℃以上；</p> <p>(6) 当路表温度低于0℃，出现降水，2小时内可能出现或者已经出现道路结冰。</p>

5.4 占路施工事件分级

占路施工事件分级见表7。

表 7 占路施工事件分级表

事件等级	描述
四级	单向4车道（含高速公路应急车道）以上道路，其中1条道路占路施工。
三级	单向4车道（含高速公路应急车道）以上道路，其中2条道路占路施

事件等级	描述
	工；或单向 3 车道（含高速公路应急车道）道路，其中 1 条道路占路施工。
二级	单向 4 车道（含高速公路应急车道）以上道路，其中 3 条道路占路施工；或单向 3 车道（含高速公路应急车道）道路，其中 2 条道路占路施工；或单向 2 车道道路，其中 1 条道路占路施工。
一级	占路施工造成交通阻断，单向所有道路无法通行。

5.5 遗撒物事件与分级

遗撒物事件分级见表8。

表 8 遗撒物事件分级表

事件等级	描述
四级	非高速公路道路存在路面遗撒物占道导致途径车辆需避让现象。
三级	高速公路存在路面遗撒物占道导致途径车辆需避让现象；或其他类型道路路面遗撒物占道达到 2 道或以上，占道 30 分钟以上。
二级	高速公路存在路面遗撒物占道达到 2 道或以上，占道 30 分钟以上；或其他类型道路路面遗撒物占道达到 2 道或以上，占道 2 小时以上。
一级	高速公路存在路面遗撒物占道达到 2 道或以上，占道 2 小时以上。

5.6 流量饱和事件分级

1、区域路网通行能力计算

对区域路网交通流量与交通运行环境进行实时监测，动态计算区域路网流量饱和度。路网流量饱和度计算指标由进出管控区域的交通流量（V）与区域路网各通行路线实际通行能力（C）两个参数确定。其中，区域路网各通行路线通行能力受恶劣天气、交通事故、异常拥堵等事件影响，并按照修正系数*f*进行动态修正。区域通行能力计算由进入区域的道路通行能力组成。

道路实际通行能力计算：

$$C_i = \text{道路理论通行能力} * \text{修正系数} f$$

区域实际通行能力计算：

$$C = \sum_i^n C_i$$

修正系数 f 取值见表9。

表9 理论通行能力修正系数取值范围

理论通行能力修正系数 f 取值参考矩阵												
事件等级（限速区间）	f1: 车道（事件）影响系数					f2: 环境影响系数			f3: 限速影响系数			
	路面事件（两车道、三车道）					恶劣天气			限速修正			
	1/2	2/2	1/3	2/3	3/3	雨	雪	雾	隧道	上坡	弯道	匝道
一级（0-40）	0.3	0	0.5	0.2	0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
二级（40-60）	0.3	0	0.5	0.2	0	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
三级（60-80）	0.3	0	0.5	0.2	0	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
四级（80-120）	0.3	0	0.5	0.2	0	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8

2、区域路网饱和度计算

区域路网流量饱和度（ F ）由区域路网流量与当前区域路网通行能力确定。

（1）基于路网流量数据的路网容量的饱和度计算

区域路网流量饱和度计算：

$$F = \frac{V}{C}$$

其中，

$$V = \sum_i^n V_i$$

V 代表进出监测区域的交通流量， V_i 代表进出监测区域某一路段的交通流量。

（2）基于路况数据的路网容量的饱和度计算

以导航地图提供的路况数据拥堵里程作为基础数据进行路网饱和度计算。

假设路网总里程 $S(z)$ ，拥堵里程 $S(d)$ ，则按照拥堵里程测算的路网饱和度 F ：

$$F = \frac{S(d)}{S(z)}$$

依照以上流量饱和度（ F ）计算结果，流量饱和事件分级见表 10。

表 10 流量饱和事件分级表

事件等级	描述
四级	$F < 0.4$
三级	$0.4 \leq F < 0.6$
二级	$0.6 \leq F < 0.8$
一级	$F \geq 0.8$

因公路等级、时间维度、环境条件等各不相同，引入通用修正系数，各地可根据实际情况修正路网流量饱和度，本标准给出一种修正方式如下：

(1) 道路等级修正系数（ α ），

高速公路/主干路： $\alpha=1.00$ （基准值），次干路、支路等道路可参照修正。

(2) 时间维度修正系数（ β ）

平峰时段： $\beta=1.0$ （基准值），高峰时段、夜间时段可参照修正。

(3) 环境条件修正系数（ γ ）

正常天气： $\gamma=1$ （基准值），雨雪雾天气、事故、施工等突发事件可参照修正。

修正后流量饱和度阈值（ F' ） = 基准流量饱和度阈值（ F ） $\times \alpha \times \beta \times \gamma$

5.7 流量失衡事件分级

基于流量数据计算流量失衡系数，动态计算并监测区域内各条道路的饱和度 F ，对区域内时间和距离邻近的道路或路段，计算两两的流量失衡系数。流量失衡系数计算：

$$E = \frac{F_i}{F_j}$$

依照以上流量失衡系数（ E ）计算结果，流量失衡事件分级见下表 9：

流量失衡事件分级见表 11。

表 11 流量失衡事件分级表

事件等级	描述
四级	$E \geq 0.8$
三级	$0.6 \leq E < 0.8$
二级	$0.4 \leq E < 0.6$
一级	$E < 0.4$

注：可参照 5.6 流量饱和事件对流量失衡系数进行修正。

5.8 路面灾害类事件分级

路面灾害类事件分级见表12。

表 12 路面灾害类事件分级表

事件等级	描述
四级	路面沉陷深度在 10-25 mm 之间，正常行车无明显感觉。
三级	路面沉陷深度大于 25 mm，正常行车有明显感觉。
二级	道路旁边的陡坡或坑道、隧道的顶部有坍塌现象，或路面沉陷造成车辆通行严重颠簸，但仍保留有单向至少1条道路通行。
一级	路面沉陷或塌方造成道路交通完全阻断。

团体标准
《公路突发交通事件分类分级规范》
(征求意见稿)

编制说明

标准起草组

2025年3月

团体标准《公路突发交通事件分类分级规范》 (征求意见稿)编制说明

一、项目必要性及目的

当前公路交通事件分级分类缺乏统一标准，气象部门、公安部门、交通部门、水利部门、地震部门、各导航地图、物流等单位对交通事件的判别、分级分类的定义标准不一致，导致交通事件的报送和共享信息口径不一致，数据资源无法统一利用，处置措施无标准明确的分级分类支撑，无法达到交通处置和管控的预期效果。需要在事件研判、分类、分级等方面确定统一标准，实现口径一致的事件信息报送和共享，同时管理部门可反馈事件处置结果，事件报送和共享方可对处置效果进行评估与监督。

为规范各方交通事件信息报送和共享工作，明确高速公路交通事件分类分级标准，提升交通事件信息报送及事件处置效率，确保道路交通应急响应及时、高效，同时考虑适当简化交通事件分级分类标准以适应社会公众及第三方企业等非交通安全领域专业人士及主体报送需要，制定公路突发交通事件分类分级规范。

二、标准编制工作简况

1、任务来源

按照部局下达的省际区域路网流量均衡管控专题任务要求，开展区域路网突发交通事件分类分级技术研究，编写公路突发交通事件分类分级规范，申请团体标准。

2、工作过程

本标准在起草过程中根据各阶段标准任务的工作要求，进行实际调研，并召开多次研讨会，通过对标准内容的多次修改和完善，形成标准文本草案，主要编制过程包括以下几个阶段：

1、补充性调研阶段（2024年6月~2024年9月）

(1) 对我国公路突发交通事件现状进行补充性调研，深入调研突发交通事件分级指标、划分标准，调研各地针对突发交通事件的管控流程及启动的应急机制等相关措施；

(2) 提炼调研成果，形成关键条文，组织专家研讨。

2、标准草案阶段（2024年10月~2025年2月）

2024年10月23日，工作组召开了工作组讨论会，邀请了中国道路交通安全协会、中国人民公安大学、北京工业大学、交通运输部路网监测与应急处置中心、山西省公安厅交通管理局秩序处等单位5位专家对标准草案研提了8条意见。

工作组充分吸收立项评审会的专家意见，将团体标准名称由《公路突发交通事件分类分级技术指南》修改为《公路突发交通事件分类分级规范》，并去除突发交通事件信息结构部分内容，使得标准重点更加清晰。经项目组充分研讨、优化标准内容后，形成标准征求意见稿。

3、征求意见阶段（2025年3月~2025年4月）

(1) 完成标准相关内容编制和修订，形成“征求意见稿”及条文说明；

(2) 向有关单位和专家征求意见，并召开征求意见稿讨论会；

(3) 形成征求意见表、征求意见汇总处理表和会议纪要，并上报协会。

4、送审稿阶段（2025年4月~2025年5月）

- (1) 对“征求意见稿”修改后，形成“送审稿”及条文说明；
- (2) 形成送审报告、编制说明；
- (3) 召开审查会议；
- (4) 形成审查意见汇总处理表和会议纪要，并上报。

5、审议稿阶段（2025年5月~2025年6月）

- (1) 修改“送审稿”，形成“审议稿”及条文说明；
- (2) 形成审议稿上报，待审批。

3、主要起草单位及起草人所做的工作

主要参加单位	成员	主要工作
公安部道路交通安全研究中心	徐炳欧、孙广林、齐晨、董萌、刘国鹏、郑金子	负责标准编制组织工作，提供技术依据材料、标准大纲编写、标准编制技术路线设计，标准正文等工作
内蒙古自治区公安厅交通管理局	代磊磊、柴绍夫	负责标准编制技术路线研究设计工作，实战调研、基层交警需求收集等工作
招商新智科技有限公司	苗志强、吴大勇	负责标准正文及编制说明草案起草、标准格式文本审查等工作
北京百度网讯科技有限公司	王天赐	负责标准正文及编制说明草案起草、资料查询等工作
高德软件有限公司	苏毅、刘帅斌	负责标准正文及编制说明草案起草、资料查询等工作
腾讯大地通途（北京）科技有限公司	李翘楚	负责标准正文及编制说明草案起草、资料查询等工作
北京四维图新科技股份有限公司	浦家超	负责标准正文及编制说明草案起草、资料查询等工作

三、标准编制原则

1、保证适用，保持先进。本团体标准的制定，充分考虑当前公路突发交通事件日益突出，以及突发交通事件发生时的协同管控、处置流程及应急预警等问题。

2、规范合理，严格要求。标准的编制严格遵守 GB / T 1.1-2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的要求及相关法规的要求进行。突发交通事件的术语和定义、配置要求、技术要求及检验方法应符合在国际、国家关于道路交通风险监测和防控的相关政策要求。

3、行业协作，标准协同。强化跨领域、跨部门标准合作，充分体现专业性、技术性，坚持实地调研、专家研讨、集体商定；注重与其它交通管控类标准的统一性和协调性。

4、**可扩充性**。本标准的内容并非一成不变，将随着社会经济条件的发展和相关国际标准、国家标准、行业标准的不断完善而进行充实和更新。

四、主要内容

1、术语和定义

给出了公路突发交通事件相关术语定义，包括“交通事故事件”、“交通拥堵事件”、“恶劣天气事件”、“占路施工事件”、“遗撒物事件”、“流量饱和事件”、“流量失衡事件”、“路面灾害类事件”等术语和定义。

2. 公路突发交通事件类别与等级研究

按照公路突发交通事件类别不同，将公路突发交通事件分为以下8类：交通事故，交通拥堵，恶劣天气，占路施工，遗撒物，流量饱和，流量失衡，路面灾害类事件，并针对每类突发交通事件类型，提出了事件编码。

按照事件影响等级不同，将公路突发交通事件分为四级、三级、二级、一级，分别代表一般、较严重、严重和特别严重，并针对每类突发交通事件影响等级，提出了影响等级编码。

3. 突发交通事件影响等级划分

通过调查研究、查阅资料、实地调研，根据突发交通事件内容及影响范围，针对交通事故，交通拥堵，恶劣天气，占路施工，遗撒物，流量饱和，流量失衡，路面灾害类事件，开展各类突发交通事件信息结构及影响等级分类分级研究。

按照事件影响等级从特别严重到一般，将上述8类交通事故事件分为四级、三级、二级、一级。

五、标准中涉及专利的情况

本标准可能涉及相关专利，本文件的发布机构不承担识别这些专利的责任。

六、预期达到的社会效益、对产业发展的作用的情况

面向社会进一步明确公路突发交通事件类别、分级分类的定义标准、数据信息结构，统一事件上报及共享标准，实现口径一致的信息上报和面向社会数据共享，提升数据采集准确性、事件等级划分科学性、事件内容合理性，进一步提升面向社会服务能力，满足公众安全出行需求。

面向产业进从源头上明确公路突发交通事件采集标准，规范事件影响等级划分标准，为行业部门和公司企业多源数据融合汇聚、综合处置、分析研判提供基础条件，有效提升跨跨部门、跨区域、跨行业的突发交通事件协同管控能力。

七、在标准体系中的位置，与现行相关法律、法规、规章及相关标准，特别是强制性标准的协调性

关于本标准与现有标准的具体情况如下：

国家标准：

《道路交通事故处理办法》明确了根据人身伤亡和财产损失的程度和数额，交通事故可以划分为轻微事故、一般事故、重大事故和特大事故，具体标准由公安部制定。这一规定为公路交通事件的分类分级提供了法律基础。

行业标准：

《公路运营领域重大事故隐患判定标准》由交通运输部办公厅发布，明确了公路运营领域重大事故隐患的判定标准，包括在役公路桥梁、在役公路隧道、在役公路重点路段等方面的重大事故隐患判定。该标准主要关注事故隐患的判定，为公路交通事件的分类分级提供了参考。

本标与现行法律、法规、规章和政策以及有关基础和相关标准不矛盾。

八、与国际、国外对比情况

1、国外情况

对于道路交通突发事件的分类,美国交通运输研究委员会国家公路合作研究项目(NCHRP)《州交通运输部门突发事件应急响应规划指南》在其出版的附录 L《突发事件应急管理及大范围应急响应功能白皮书》中,将各类突发事件分为:较小的交通事件、较大的交通事件、自然灾害、恐怖袭击事件、有害物事件、灾难性事件、以及有计划的特殊事件,并对每类突发事件涉及的应急处置机构及其职能有较为详尽的描述。

国内情况

我国的一些法律规范对道路交通突发事件的分类也作了相应的规定。根据不同的标准,道路交通突发事件既可分为原生型道路交通突发事件和衍生型道路交通突发事件,又可分为公路交通突发事件和城市道路交通突发事件。

针对突发交通事件安全影响,我国从国家层面到行业管理部门,形成了“一法两规定”的交通应急管理体系,同时配合地方政府及职能部门制定和实施的交通应急管理措施,经过多年的交通应急管理实践,取得了良好的交通事故防控效果。其中,“一法”是指《中华人民共和国突发事件应对法》,“一规定”是《高速公路交通应急管理程序规定》,“二规定”是《交通运输突发事件应急管理规定》。

《中华人民共和国突发事件应对法》规定道路交通突发事件通常按照社会危害程度、影响范围等因素,自然灾害、事故灾难、公共卫生事件分为四级:Ⅰ级(特别重大)、Ⅱ级(重大)、Ⅲ级(较大)和Ⅳ级(一般)。

2011年9月,交通运输部发布了《交通运输突发事件应急管理规定》(交通运输部,[2011]9号),为交通运输部门开展控制、减轻和消除交通运输突发事件引起的危害提供了法律依据。

国家标准计划《道路交通信息采集道路交通安全提示预警信息集》将交通事件分为交通事故、占据路施工、交通管制、事故多发点段、恶劣天气高影响点段、交通安全隐患点段等类别,主要适用于高速公路、国省县道公路、城市快速路、城市一般道路,并定义了每类交通事件的数据结构。

九、重大分歧意见的处理经过和依据

本标准未产生重大分歧意见。

十、标准性质的建议说明

自愿采用。

十一、贯彻标准的要求和措施建议

为贯彻标准的要求，提出以下几点建议：

1、根据本标准的制定和申报要求，本标准归口部门为中国道路交通安全协会，组织对标准审查，为标准顺利实施打下良好基础；

2、组织多层次、多渠道的宣贯工作，特别是公安交管部门、气象交通等行业部门、百度、高德等导航地图公司，有关行业企业等人员就本标准进行宣贯，切实提高标准的知晓度，规范公路交通事件分级分类标准。

十二、废止现行相关标准的建议

无。

十三、其他应予说明的事项

无。