

道路交通

管理

05期

2025年

总第489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

统筹谋划 精准施策 推进城市停车治理现代化

共享停车 共享停车 共享停车 共享停车

ISSN 1004-504X

码上订阅



9 771004 504252



零售价：15元

同心协力 共建和谐停车环境

文 | 刘金广

随着我国城市化、机动化进程的加快推进，机动车保有量逐年攀升，城市停车供需矛盾愈发突出，停车难、停车乱等问题日益凸显，给人民群众的工作和生活带来诸多不便。今年4月30日，习近平总书记在主持召开部分省市区“十五五”时期经济社会发展座谈会时提出，谋划“十五五”时期经济社会发展，要不忘初心，把造福人民作为根本价值取向，坚持在发展中保障和改善民生，着力解决群众急难愁盼问题。这为“十五五”时期加强我国城市停车治理提供了根本遵循。

造成目前城市停车问题的原因有多个方面：一是停车设施供给不足。受早期城市规划相对滞后等历史因素影响，城市停车设施规划建设标准偏低，老旧居住区基本停车需求难以保障。二是停车供给与需求不匹配。近年来各地逐步加大停车供给力度，但由于城市核心区土地条件受限，新增停车设施通常设置在城市外围，停车供需之间存在错位。三是停车设施利用率相对不高。由于缺乏对停车设施供需状况的有效监测与调控，部分区域停车设施存在时段性闲置，未能满足该时段实际停车需求。四是停车设施周转率偏低。部分城市在停车管理机制、价格杠杆调控、组织管理等方面存在不足，导致社会公共停车设施被同一车辆长时间占用，一定程度上加剧了停车供需矛盾。另外，城市停车问题还与公共交通系统发展水平、交通参与者用车意识、规范停车宣传教育等方面息息相关。

“十五五”时期加强我国城市停车治理意义重大。城市停车涉及停车设施规划、建设、运营、管理等多个环节，是一项复杂的系统工程，应在“进一步加强停车设施有效供给、严格开展城市建设项目交通影响评价、积极利用新技术新方法盘活城市停车设施资源、多措并举提高停车设施周转利用效率、精细化开展城市停车组织管理、久久为功提升交通参与者文明交通意识”等多个方面通盘考量、综合施策、精准发力，通过全社会协同共治、多部门齐抓共管，共同营造安全、有序、绿色、舒适的城市停车环境。

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 北京盛通印刷股份有限公司

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 北京市东城区崇文门外大街3号
新世界中心写字楼B座14层

邮政编码 100062

广告发行部 (010) 67152945

传真 (010) 67152945

编辑部 (010) 67152946

(010) 67152932

投稿邮箱 dljtg122@126.com

dljtg120@126.com



扫码关注微信公众号



14 64

数说交通

04

本刊特稿

- 06 第十五届交博会在武汉举办
- 07 2025道路交通安全创新与合作大会成功举办
- 09 中国道路交通安全协会召开第五届第十次理事会

海外资讯

10

专题

- 12 统筹谋划 精准施策 推进城市停车治理现代化
- 14 部门联动协同共治 纾解城市停车难题
- 18 长沙：多维探索静态交通精细化治理
- 20 成都：打造华西医院交通拥堵治理新方案
- 22 宁波：“一校一策”创新校园接送停车管理图谱
- 24 关于加快推进城市共享停车的策略思考

访谈

- 28 开辟“AI+交通管理”创新应用路径
——访福建省泉州市公安局党委委员、交警支队支队长李健康
- 32 探寻城市停车难题“更优解”

专家讲堂

- 34 内蒙古农村公路交通安全风险主动防控对策思考

科技前沿

38 国内外道路交通事故应急救援救治现状与对策分析

探讨

42 盐城市主城区停车难问题的治理路径探索
46 杭州市富阳区停车治理创新策略分析
50 浅析山西省涉老年人道路交通事故特点及对策建议
54 秦皇岛北戴河区域聚集性拥堵精准防控与快速疏导策略研究
58 省市一体化疲劳驾驶行为监测预警及处置干预系统研究

交管视点

62 筑牢风险防控屏障 守护春日出行安全

经验交流

66 湖北：科技赋能绘就美好出行图景
68 上海：打造高速公路交通管理“奉贤样本”
70 温州：靶向清患 强化外地货车精准管控
72 德州：精细治理助力城市交通安全畅行

值日警官

74

警队动态

76

交警故事

78 李磊：保持精彩 在我的舞台
80 李贵忠：热血丹心映警徽
82 探访群众满意率99.6%背后的科技与坚守
——记四川省南充市公安局交警支队指挥中心

交管史话

84 武汉市道路管理的发展变迁（五）
——交通标线篇

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·人是为活着本身而活着
93 歌曲·在路上



91

广告索引

封二 中国道路交通安全协会
封三 深圳市因特迈科技有限公司
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 征稿启事
95页 公益广告
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。

173.9亿人次

交通运输部数据显示，今年一季度，我国完成营业性货运量 130.6 亿吨，同比增长 4.9%，其中，公路货运量完成 94.9 亿吨，同比增长 5.4%；完成跨区域人员流动量 173.9 亿人次，同比增长 4.0%，其中，公路人员流动量完成 160.7 亿人次，同比增长 3.9%。

10万公里

据交通运输部消息，今年将实施好新一轮农村公路提升行动，2025 年计划新建农村公路 10 万公里，新增通三级及以上等级公路乡镇 250 个，新增通硬化路较大人口规模自然村（组）1.2 万个，实施农村公路危旧桥改造 3000 座。

2.4万辆

据国家能源局消息，2024 年，我国氢能全年生产消费规模超 3650 万吨，位列世界第一位。国内燃料电池汽车示范应用稳步推进，各地建成加氢站超 540 座，推广燃料电池汽车约 2.4 万辆；京津冀、上海、广东、郑州、河北五个区域累计推广燃料电池汽车超过 1.5 万辆。

102.6万辆

海关总署数据显示，2025 年 1-3 月，中国出口到“一带一路”沿线国家汽车商品累计金额达到 321.3 亿美元，同比增长 11.7%。其中，出口汽车整车 102.6 万辆，同比增长 20.1%；出口新能源汽车 29.9 万辆，同比增长 51.2%。

146594万人次

交通运输部数据显示，今年劳动节假期期间（5 月 1 日至 5 日），全社会跨区域人员流动量 146594 万人次，日均 29319 万人次，同比增长 7.9%。

322.5万份

商务部数据显示，截至5月11日，2025年汽车以旧换新补贴申请量达322.5万份，其中汽车报废更新103.5万份，置换更新219万份。自2024年汽车以旧换新政策实施以来，累计补贴申请量已突破1000万份。

1017.5万辆

中国汽车工业协会数据显示，今年1至4月份，我国汽车产销量历史上首次双双突破1000万辆，分别完成1017.5万辆和1006万辆，同比分别增长12.9%和10.8%。其中，新能源汽车产销量分别完成442.9万辆和430万辆，同比分别增长48.3%和46.2%。

2万个

据北京市交通委员会消息，为更好满足无车家庭用车需求，在定向增发4万个新能源小客车指标的基础上，再次增发2万个新能源小客车指标。

1.24亿千瓦时

今年劳动节假期期间（5月1日至5日），国家电网智慧车联网平台充电量超1.24亿千瓦时，同比增长超20%。其中，高速公路充电量超3771万千瓦时，同比增长超29%；5月1日单日充电服务次数超119万次，创历史新高。

98%

据交通运输部消息，全国高速公路服务区中已有98%建成充电停车位，共6527个服务区配备了3.5万个充电桩和5.1万个充电停车位。





第十五届交博会 在武汉举办

2025年4月23日至25日，由中国道路交通安全协会主办的第十五届中国国际道路交通安全产品博览会（以下简称交博会）在武汉国际博览中心举办。本届交博会以“新科技新交通 新业态新发展”为主题，集中展示智能网联、车路云协同、AI大模型、智慧车驾管、智能交通检测、交通数据采集及信号控制、交通安全防控、交通违法取证、车辆驾驶人管理、警用装备等多个领域的产品设备。来自全球道路安全伙伴关系组织、国际道路评估计划组织、公安部交通管理局、公安部道路交通安全研究中心、国家道路交通安全产品质量监督检验中心、全国各地交警总队、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。

交博会影响力再创新高。本届交博会展览面积达3.8万平方米，规划1760余个展位，吸引300余家参展单位，展出3000余件展品，参观人数达5万人次。



华为、百度、易华录、海信、海康威视、大华股份、三联、多伦、万集、莱斯、通产、千方、鼎桥、佳都、星际、春风动力、钱江、杰瑞等众多行业知名企业齐聚江城，纷纷带来前沿技术和创新产品，为展会注入了强劲的科技与创新动力，同时也显著提升了展会的国际化水平，有力推动了国内外道路交通安全行业的深度交流与合作。

设置特色展区展示前沿技术。本届交博会设置智慧交管展区、交管数字化展区、交管科技创新展区三大主题区，全方位覆盖道路交通安全领域的前沿技术与创新应用。智慧交管展区展示了智能交通信号灯、交通流量监测系统智慧交通管理方面的设施设备。交管数字化展区展出了交通数据采集、传输和分析的最新技术产品，涵盖高精度传感器、5G通信模块、云计算平台等产品设备。交管科技创新展区汇聚了车路协同、边缘计算、量子通信等前沿技术产品，以及交管数字大模型系统等。

多项权威发布推动行业创新升级。交博会开幕式现场，《道路交通安全产品装备推荐目录（2025版）》和《智能网联汽车安全员现状报告（2025）》正式发布。《道路交通安全产品装备推荐目录（2025版）》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，涵盖交通安全设施、智能交通管理、交通警察用装备、交通违法取证、车辆驾驶人管理、综合信息平台、工程服务等七类产品设备，有助于打通供需对接渠道，推进新技术、新装备在道路交通管理中的广泛应用，助力道路交通安全治理体系和治理能力现代化。《智能网联汽车安全员现状报告（2025）》介绍智能网联汽车安全员的概 念、类型，梳理典型国家安全员管理制度，分析国内安全员管理和发展现状，并提出下一步工作建议。报告为行业提供了详实的数据支持，也为未来政策制定和行业规范发展提供了重要参考。

新品发布彰显科技活力。本届交博会现场举办多场新品发布活动，聚焦毫米波雷达、AI 信控、非接触执法、国产化系统及动态称重等前沿科技，为行业新产品、新技术提供展示平台。通过新品发布，推动新兴产品的应用推广，加强行业新技术的创新转化，不断提升道路交通安全管理水平，为交通安全行业发展注入新活力。

多维立体报道全景展现交博会盛况。本届交博会新闻中心进一步提升服务功能，完善了各项配套设施，为参会媒体提供了专业办公场地及便利服务。搭建交博会融媒体宣传平台，满足 AI 辅助宣传撰稿、舆情把控、数据分析等需求，协助全国各地的参会媒体高效率报道宣传。推出 8 小时“云逛展”系列直播，涵盖“直击开幕式”“十五届交博会荣耀同行”“交博会两大文本解读”“云探馆 ing”等多个主题，实时展现交博会动态。通过线上线下多维联动，全景立体化报道现场盛况，满足群众多渠道逛展需求。

交博会自 2004 年启幕以来，已走过二十余载春秋，始终坚持“科技强警、服务群众”的理念，积极发挥平台纽带作用，增进国际交流合作，推动道路交通安全行业高质量发展。

2025 道路交通安全 创新与合作大会成功举办

以“慧聚荆楚 路畅人安”为主题的 2025 道路交通安全创新与合作大会（以下简称大会）于 4 月 22 日在武汉国际会议中心成功举办。本次大会由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，来自世界卫生组织、公安交通管理部门、科研机构、高等院校、相关企业等 2000 余位代表参会。15 位专家学者立足道路交通安全行业未来与发展，围绕车路云一体化建设、全球道路安全实践、自动驾驶技术发展、数智赋能公安交管等主题发表演讲。

清华大学车辆与运载学院教授、博士生导师李克强深入探讨了车路云一体化建设过程中遇到的关键共性问题，并结合实践案例提出了切实可行的对策，为我国新能源汽车与车联网技术在实际应用中的安全保障提供了宝贵思路。

全球道路安全伙伴关系组织（GRSP）全球项目总监布瑞塔·朗（Britta Lang）作题为《合作共赢：来自全球道路安全伙伴关系的能力建设案例》的演讲，重点阐述了通过国际合作和培训计划实现道路安全能



力提升的重要性与可行性。

湖北省公安厅交通管理总队党委书记、总队长谢勇介绍了湖北公安交警坚持科技兴警战略，积极深化“情指行”一体化改革，通过打造智慧交管“中枢引擎”，成功推动安全防控实现“数智”转型。

国际道路评估计划组织（iRAP）代理首席执行官（CEO）和全球项目总监格雷格·史密斯（Greg Smith）重点介绍了人工智能、机器学习及大数据相关的新技术、新装备在道路交通安全评估领域新的突破应用，为我国交通安全从业者了解国外道路交通安全评估工作拓展了新的视野。

在人工智能大模型席卷各行各业的时代背景下，公安部第三研究所所长罗善忠介绍了公安专业大模型的发展，分享了赋能道路交通管理的应用场景，并提出实施路径和解决方案。

公安部道路交通安全研究中心副主任、研究员戴帅分享了城市路网承载能力方面的研究成果，解答了城市路网的承载能力到底有多大，是不是路上的车越多就越拥堵，拥堵是如何产生和消散的等重点问题。

北京万集科技股份有限公司董事长翟军从智慧管控、隧道安全管控、车路云一体化三个方面，分享了公司在数字化赋能城市交通治理领域的深度探索与创新实践。

武汉理工大学教授、湖北文理学院党委书记吴超仲剖析了智能车辆对现有城市交通管理的影响，对安全监管技术进行了解读，并为推动智能车辆规模化应用提出具有前瞻性的对策和建议。

陕西省公安厅交通管理局局长马步理介绍了陕西公安交警积极探索大数据在交通安全防控工作中的深度应用，全力推动警务现代化升级，为交通安全治理高质量发展注入强大动力，也为各地公安交管部门提供了宝贵的经验。

如何确保自动驾驶系统在优化效率的同时实现安全可靠地运行，是业界关注的焦点和亟待解决的关键课题，美团公司副总裁、自动车配送部总经理夏华夏结合工作经历，从技术、规则、基建三个方面，对如何做好自动驾驶的安全运行作了分享。

黑龙江省公安厅高速公路交通管理局副局长于国海在演讲中深入探讨交管舆情分析的重要意义和方法流程，对提升交通管理工作的针对性、有效性和公众满意度提供了有效路径。

北京航空航天大学教授、博士生导师鲁光泉作《智能驾驶接管安全问题解析与思考》主题演讲，介绍了智驾接管问题的起源、L2级和L3级的区别，分享接管过程安全性评价分析研究成果，有助于社会各界深入了解智能驾驶安全问题。

武汉市公安局交警支队警务技术二级主任、科技处副处长张建华回顾了公安交管科技信息化发展历程，从建体系、筑基础、整数据、搭平台、配机制、强运用六个方面介绍了武汉交警探索“专业+机制+大数据”新模式在交通管理中的实现路径。

清华大学交通工程与地球空间信息研究所所长、教授、博士生导师李瑞敏在演讲中回顾了交通信号控制的发展历史，指出当前存在的问题，从扎实做好基础工作、技术创新提高效能、完善流程专业管理三个方面，对建设一流的信号控制系统提出务实的建议。

金华市公安局交警支队警务技术一级主管、秩序指挥中心副主任吴一昊介绍了金华交警通过对信号灯态、电警卡口、路侧感知设备等多元数据进行收集，对分心驾驶特征进行提取，建立模型管控分心驾驶行为的工作经验，具有借鉴意义。

会上，还举行了2025道路交通安全创新与合作大会优秀论文颁奖仪式，表彰在道路交通安全领域具有创新性和实践价值的优秀研究成果。

中国道路交通安全协会 召开第五届第十次理事会

4月23日，中国道路交通安全协会在武汉举办第十五届交博会期间召开第五届第十次理事会会议。本次理事会主要是传达学习中央社会工作部有关文件精神，回顾总结协会2024年主要工作，研究提出协会2025年工作意见，交流探讨推动协会发展及服务高质量发展的重要工作举措。会议由秘书长苑雷主持，湖北省公安厅交通管理总队总队长谢勇致辞，会长王长君讲话，副会长孙正良、闫文辉，监事长王军利及理事代表等近80人参加会议。

会长王长君在讲话中指出，协会要紧紧围绕党中央关于全面深化改革的战略部署，进一步增强主动作为、勇于担当的责任感和使命感，持续在凝智聚力、服务优良、品牌引领及内部管理创新上下功夫：一是要提高政治站位，凝聚发展共识。坚决贯彻落实党中央关于行业协会商会工作的各项部署和习近平总书记关于本行业本领域重要指示批示精神，将2025年经济社会发展的重大任务贯彻到行业领域及协会自身，切实找准大局大势与协会工作的结合点、切入点、发力点，在如何充分发挥科技创新对交通安全的支撑保障作用，如何积极推动协同创新全力构建道路交通安全共治共享新格局，如何发挥好协会行业自律作用在推进中国式现代化新征程上贡献自身力量等方面做实做细。二是深化业务拓展，明晰发展思路。要创新业务范围，在组建分支机构、开展团体标准制定、做好行业调研、加强行业自律等方面加大力度；要充实专



家智库，同步实施专家服务提升行动；要推进品牌项目，做大做优产学研政合作平台，办好交博会、创新与合作大会等在行业内有较大影响力的品牌活动，组织好关键新技术新产品的研讨交流；要突出公益宣传，抓好“道路交通安全行”系列公益宣传活动开展及农村交通安全宣传教育基地援建。三是坚持依法依规，规范建设发展。强调换届不仅是协会发展进程中的一件大事，更是推动协会规范运行、健康发展的关键举措，要严格遵循《社会团体登记管理条例》和协会《章程》，确保程序合法、流程规范、结果有效；要加强组织领导，按照要求成立换届工作领导小组，同时要强化协同配合，秘书处要牵头抓总，并请会员单位协作支持，确保圆满完成换届工作。

本次理事会审议通过了《协会2024年工作报告和2025年工作计划》《协会2024年财务决算和2025年财务预算报告》，决定吸收黑龙江省公安厅高速公路交通管理局等46家单位为协会会员单位，同意江苏省道路交通安全协会等4家单位申请调整理事代表、监事代表。

在此次理事会上同时启动协会换届选举工作。审议通过换届工作领导小组提案，研究讨论换届工作方案和总体部署。下一步，协会将坚持政治引领、坚持依法依规、坚持服务为本，规范有序推进换届工作全面开展。



英国或更新机动车驾驶人视力监管机制

英国卫报网站4月17日刊发记者纳迪姆·巴德沙的文章，题为《调查发现，英国机动车驾驶人视力监管机制“无效且不安全”》，全文编译如下：

在英国英格兰北部，机动车驾驶人视力下降已导致了数起致命交通事故。联合死因调查显示，英国现行的驾驶人视力监管体系存在严重漏洞。兰开夏郡高级验尸官已经向英国交通部长提交了调查报告，呼吁采取相关行动，防止因驾驶人视力不佳导致的交通事故发生。

2021年11月30日，两名老年人在过马路时，遭68岁驾驶人格林·琼斯撞击身亡。法庭文件显示，驾驶人琼斯多年来明知自己视力不达标，却持续向英国交通部下属驾驶与车辆许可局（DVLA）隐瞒实情，最终被判处7年4个月监禁，在量刑听证会上其甚至做出了“看不清方向盘”的自述。2022年3月17日，一名80岁的行

人被81岁驾驶人尼尔·彭伯顿撞击致死。调查发现，驾驶人彭伯顿长期患有眼疾，多次被医生明确告知禁止驾车，却仍在更新驾驶证时隐瞒病情，

获刑2年8个月。2023年7月11日，一名75岁的行人遭72岁货车驾驶人弗农·劳撞击身亡。驾驶人劳在事发前一个月被确诊双眼白内障，却向验光师谎称自己不会开车。法庭证据显示，劳数年前就自知视力问题，但同样未向DVLA申报，最终被判4年监禁。

高级验尸官在法庭公布调查结论时强调：“这几起案件的共同特征是，肇事者视力远低于法定驾驶标准。”他指出，令人担忧的是，英国是欧洲唯一一个在驾驶证颁发过程中不做任何视力检查的国家，仅要求驾驶人在70岁前自主申报视力状况，这种制度设计使其成



为“欧洲监管最宽松的国家”。

报告特别批评DVLA的监管失职：“现行的‘确保’驾驶人符合法定视力标准的制度是无效的、不安全的，也是不满足社会需要的，事故中的死者证明了这一点。在这些案件中，DVLA持续向明显不符合视力标准的驾驶人发放驾驶证。”

英国交通部发言人回应将认真考虑报告内容，同时强调：“国民医疗服务体系建议成年人每两年进行视力检查，现行法律也明确规定驾驶人有义务主动申报影响驾驶的视力问题。”“我们致力于改善道路安全，并继续探索实现这一目标的方法。”



美国公布2024年估算道路交通事故死亡人数

2025年4月8日，美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）网站发布新闻，题为《美国公布2024年估算道路交通事故死亡人数》，全文编译如下：

根据初步预估数据，美国全年道路死亡人数为39,345人，较2023年的40,901人下降3.8%，自2020年以来首次回落至四万人以下。这标志着美国道路交通

事故死亡人数自2022年第二季度开始的季度性下降趋势持续至2024年第四季度，实现连续11个季度递减。

在2024年，车辆行驶里程同比增长1%，死亡率降至1.20人/亿车英里，为2019年以来最低水平，但仍高于疫情前七年1.13人/亿车英里的平均值。35个州及波多黎各死亡率下降，14

个州及哥伦比亚特区呈上升趋势，1个州维持不变。

NHTSA专家指出：“死亡人数从高峰持续回落令人鼓舞，但相较于十年前及同类发达国家，美国交通事故死亡率仍处于高位。”他强调，将通过加大超速、酒驾、分心驾驶及未系安全带等违法行为的执法力度，持续推进道路安全治理。

肯尼亚公布2025年第一季度道路交通事故死亡人数

联合国官方网站4月30日刊发文章，题为《道路安全危机：肯尼亚的挑战与全球行动》，全文编译如下：

根据肯尼亚国家运输安全局（NTSA）统计，该国每年约有3000人死于道路交通事故。2025年第一季度（1月1日至3月31日）已有1139人丧生，2024年同期数据为1166人。其

中，行人伤亡最为严重，达420人，其次是摩托车驾驶人（301人）。有189名车辆乘客死亡，其中后座乘客130名。

联合国指出，道路交通事故使发展中国家每年损失约3%的GDP，必须采取针对性措施应对这一危机。肯尼亚积极应对日益增长的交通事故数，国民议会于2023年提出《肯尼亚

道路（修订）法案》（2024），要求道路建设中必须设置标准化的非机动车道。

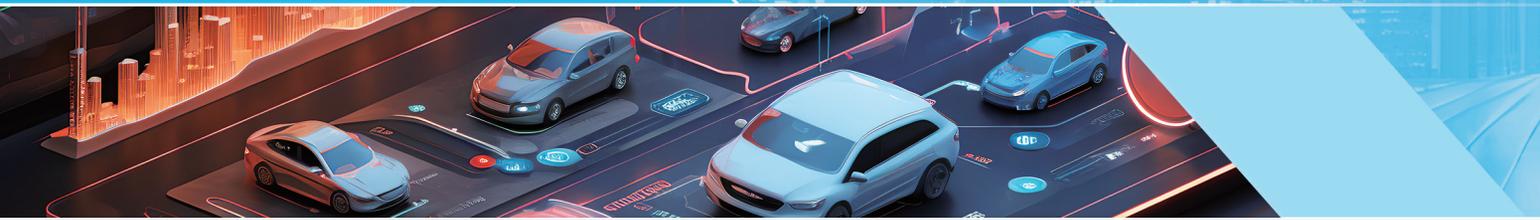
联合国相关专家表示，步行和骑自行车本应是最普遍且最安全的出行方式，但当前全球仅0.2%的道路设有专用自行车道，约90%的道路不符合行人安全标准，导致弱势道路使用者面临严重风险。



统筹谋划 精准施策

推进城市停车治理现代化

策划执行 | 本刊编辑部





随着经济社会迅猛发展，我国快速步入汽车社会，与汽车的迅猛增长相比，城市停车设施建设、停车管理机制明显滞后，停车供需矛盾突出，停车难成为城市化进程中的“通病”。“停车难”“停车乱”不仅扰乱交通秩序，加剧交通拥堵，给人民群众日常出行带来诸多不便，而且增加了环境压力，给城市形象带来负面影响。

城市停车管理是一项复杂的系统工程，涉及停车设施规划与建设、秩序管理、收费监督、资源优化等多个方面，需要多部门立足自身职能，密切协同配合，共同构建高效、有序的城市停车管理体系。本期专题聚焦城市停车难题，分析问题产生的原因，分享部分地方公安交通管理部门在城市静态交通精细化治理、校园接送停车管理、医院周边交通治理等方面的工作经验，探讨如何加快推进城市共享停车，共同探索城市停车治理现代化的新路径，以更好地满足市民便捷、高效的停车需求。

部门联动协同共治 纾解城市停车难题

停车是交通出行的重要环节，可以说“一次出行终于停车，也始于停车”。进入新时代，汽车快速发展、迅速普及，人民群众停车需求更加旺盛，但停车供给不足，各类城市不同程度地出现了停车难问题，影响了人民群众的出行体验和交通品质。习近平总书记高度重视停车难问题，在2015年中央城市工作会议上指出，停车难等“城市病”突出，要加大治理力度。国家发展改革委、住房和城乡建设部、公安部等部门结合职责任务，制定系列政策文件，指导地方缓解城市停车难问题。几年来，经过相关地区、部门和单位的共同努力，在城市汽车持续快速增长的背景下，城市停车难恶化势头得到遏制、未再加剧，但停车难问题依然存在、尚未根治，既影响人民群众对交通出行、城市管理的满意度，也影响城市形象、治理水平，仍然是广大人民群众关心的“急难愁盼”问题。公安部交通管理局青年理论学习小组将城市停车难作为关键小事进行重点攻关，组织开展专题调研，围



绕城市停车难的表现形式、产生原因、实践做法进行多次研讨，并在此基础上提出综合治理、协同治理的对策建议。

停车难，难在哪儿？

停车难主要表现为停车不便、没有停车位，部分区域在停车需求高峰时段经常发生“一位难求”、无处停车问题。随着经济社会发展和城镇化进程推进，我国汽车保有量持续高速增长。截至2024年底，全国汽车保有量达3.53亿辆，与10年前（1.54亿辆）、20年前（3589万辆）相比，分别增

长1.3倍、8.8倍，近10年年均增加近2000万辆。在城市早期停车设施建设较少、基础薄弱的情况下，停车设施新增数量又远低于汽车保有量增速，导致停车设施供给不能满足停车需求，这是停车难的根本原因。

从发展历程看，随着机动化的快速发展，世界各国均经历过停车难问题。美国自19世纪就开始出现停车难问题，20世纪60年代的日本由于路内随意停车造成严重拥堵，70年代的新加坡、韩国也曾先后发生停车难问题。从政策形势看，本世纪以来，我国始终将汽车产业



长沙：多维探索静态交通精细化治理

截至 2024 年底，湖南省长沙市机动车保有量突破 405 万辆，停车供需矛盾日益凸显。面对机动车保有量激增带来的停车治理难题，长沙市公安局交警支队以“供需协同、智慧赋能、共治共享”为核心思路，在路内泊位动态优化、差异化收费机制、资源供给创新、政企协同治理、科技执法升级等方面不断探索实践，构建起覆盖“规划 - 供给 - 调控 - 执法”全链条的停车管理体系，为城市停车难题提供了可复制的“长沙范式”。

从“静”到“动” 优化泊位供给

路内停车泊位是缓解城市中心区域停车难题，改善交通秩序的基础保障。为实现泊位资源与交通需求的精准匹配，长沙交警支队建立了“标准引领 - 需求感知 - 科学评估 - 动态调整”的全周期管理机制。通过制定分级分类设置标准、划定禁止区域清单、规范施工验收流程，筑牢标准化管理基础；依托“互联网地图”、自建电警卡口等构建全域感知网络，融合多源数据精准捕捉停车需求热力图，及时感知



路内停车对动态交通的影响；建立包含通行效率、泊位周转率等指标的评估体系，由区政府、公安交管部门、静态交通投资运营有限公司（以下简称静交投公司）三方按季度实行泊位动态监测；针对评估结果和实际需求动态调整路内停车位的设置，并畅通市民反馈渠道，通过 12345 热线等渠道收集建议 1.3 万条，调整泊位布局 1200 余个。机制实施以来，全市路内泊位日均周转率提升 12%，停车投诉量下降 15%，实现停车位资源从“粗放供给”到“精准配置”的转型升级。

为破解医院、商圈等部分区域停车资源供需在时间和空间上存在

显著不平衡的“潮汐困境”，长沙交警支队创新“资源置换 + 错时共享”模式，协调市政府高位推进，促成湘雅医院与富兴金融中心达成车位资源置换。富兴金融中心将地下车库负 4 层的 1100 个车位定向租赁给湘雅医护人员，医院将 1100 个职工车位提供给患者使用，同步改造闲置地块新增 200 个车位，并新增 1300 个共享车位，有效缓解了就医患者停车难题。

精准施策 调节停车需求

差异化收费杠杆机制通过价格调节，优化停车资源配置，是缓解城市停车难问题的有效手段。长沙

交警支队构建了“核心高价、外围低价，白天高价、夜间低价，路内高价、路外低价，休闲娱乐高价、居住就医低价”的多维收费体系，引导停车需求时空均衡。核心商圈（如五一广场）首小时收费8元，外围支路夜间免费时长延长至12小时（20:00-次日8:00）；针对特殊场景实施精准优惠，便民就医路段免费停放时间延长至45分钟，146所中小学路段设置上下学时段（7:30-8:30、16:00-17:30）30分钟免费泊位；在重要节假日全天免费停放、双休日减半收费，新能源车辆减半收费。通过价格杠杆，核心商圈停车资源利用率、道路通行效率及夜间免费时段泊位使用率均得到明显提升。

橘子洲景区是长沙市“山水洲城”特色景观的视觉核心，也是游客最喜爱的热门打卡点之一。在长沙全周期停车位管理机制中，橘子洲景区作为典型应用场景，通过“车位感知+弹性调整”实现精准停车预约。景区依托“岳麓山·橘子洲旅游区”微信公众号搭建停车预约系统，系统实时监测车位状态，提供车位剩余情况，游客在平台选择预约时段，输入车牌号完成车位预约登记。系统通过地磁传感器与AI摄像头联动，自动识别车辆入场与离场时间，生成停车时长数据并同

步至缴费平台。实行预约停车以来，橘子洲景区交通量下降60%，橘子洲大桥通行效率提升12.5%。

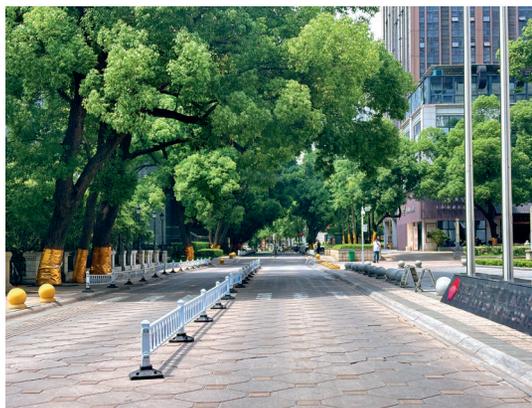
智慧赋能 打造共治格局

为有效整合停车资源、优化停车管理、提升用户体验，解决停车难、停车慢等问题，2022年8月，“长沙易停车”平台上线，深度整合移动端App、小程序及公众号等多维入口，实现“车位查询-智能导航-无感支付”全流程服务闭环，同步接入“我的长沙”政务服务平台。截至目前，“长沙易停车”累计注册用户239万，累计注册停车场8499家、停车位310.02万个，通过整合接入平台的停车场及运营管理泊位信息，帮助车主快速定位空闲车位。目前，平台正在推进“潮汐停车”功能，通过盘活存量泊位资源、实现供需精准匹配，从而有效缓解重点区域停车秩序乱象。

针对违法停车行为，长沙交警支队坚持精准打击与柔性管理并重，一方面，依托科技装备，构建“鹰眼铁骑+电子警察+拖车”立体执法网络，对严重影响通行的双排停、中间停、路口停、人行横道停等十类违停行为开展靶向治

理。2024年“鹰眼”系统抓拍重点违停超8万起，铁骑巡逻效率提升3倍；对多次违停车辆实施大数据追踪，雨花区某车辆22次违停被强制拖移，形成强力震慑。另一方面，推行“首违警告”政策，在不影响道路交通的夜间、凌晨时段仅提醒不处罚，在学校、市场、医院、老旧小区等停车供需矛盾大的区域周边道路违停管控以劝导为主，指引车主前往周边停车位有序停放。

此外，长沙交警支队通过与街道社区、企业安保、小区物业联动，针对支路背街小巷违停，制定“群众提需求、交警拿方案、属地抓落实”的工作机制，科学设置隔离护栏、隔离墩、智能升降柱等物理隔离设施，构建“空间隔离+行为引导”的违停防控体系，从源头减少车辆乱停乱放。2024年，全市累计新增各类隔离设施500余处，核心区域违法停车发生率下降15%。（文图/长沙交警）



成都：打造华西医院交通拥堵治理新方案

华西医院是我国西部疑难危急重症诊疗中心，其华西坝院区位于成都市一环内核心位置，周边业态丰富，人口密集。华西医院单日门诊及急诊总量近2万人次，每日就医、送医的交通需求大，引发了电信路、公行道等周边道路常态化拥堵。华西医院片区内部总体采用由南向北的单向交通组织模式（电信路—国学巷一线），其中电信路（公行道—国学巷段）是车辆合流路段，

拥堵最为严重，为该片区的瓶颈路段（以下统一用瓶颈段指代该路段）。华西医院门诊出入口位于瓶颈段以北，急诊出入口位于瓶颈段以南。片区范围内，最主要的两个停车场为华西医院停车场和华西公行道停车场，其中，华西医院停车场入口位于瓶颈段以南，出口位于瓶颈段以北，华西公行道停车场出入口均位于瓶颈段以南。为提升道路通行效率，满足群众出行需求，成都交警结合路网结构、车行及人



华西医院片区基本交通情况

行出入口分布情况，针对医院周边就医、停车相关的交通问题，重新对车行及人行流线分区进行组织，有效改善医院周边交通秩序，交通拥堵得到大幅缓解。

找准交通拥堵症结

成都交警对华西医院周边道路存在的人车混行突出、停车供需矛盾突出、非机动车无序停放、交通流线集中等问题进行了详细梳理。华西医院门诊、急诊出入口附近

车辆随意临停上下客现象普遍，严重影响主干道通行效率。行人通行需求集中，行人、医护、病患等每日横穿道路需求大，人车冲突问题严重，流动商贩占道经营加剧拥堵。

医院内部停车场对外开放车位数为700个，全天周转率为3.43，高峰时段排队车辆延伸至电信路最左侧车道。停车诱导效果不佳，大量外地就医车辆无法有效掌握周边停车场分布情况与剩余车位信息，需在人工指引下前往华西公行道停车场。部分车辆因排队等候时间过长，

向公行道停车场转移时，需跨多条车道变道，车流交织影响通行效率。同时，共享单车、外卖车辆等非机动车停放数量大，侵占沿线道路的非机动车道和人行道，加剧了机非混行、人车混行现象。共享单车全天订单量超7000车次，但共享单车企业转运调度力度不足，每日转运频次仅为2至3次，造成大量共享单车在医院周边道路积压，交通安全隐患大。另外，到达及离开医院的车流在电信路

合流，并集中汇流到瓶颈段，送医即停即走需求、过境交通需求与停车需求在电信路（无名巷一公行道段）叠加，交通流线集中形成了交通瓶颈。

对症实施优化方案

为精细掌握医院周边交通运行情况，成都交警对车行交通、慢行交通相关的各类交通数据进行收集整理，用于支撑交通优化方案制定。通过数据分析，可知电信路为核心拥堵路段，瓶颈段以南的公行道、电信南街等为主要拥堵路段，瓶颈段以北的夔门后街、国学巷等则较为通畅。

在机动化出行方式中，网约车、出租车的占比达 58%，这类车辆采用即停即走方式接送乘客无需停车，根据订单数据分析，上午 9 点前以到达医院为主，9 点至下午 4 点间离开和到达量趋于平稳，下午 4 点后以离开华西片区为主，成都交警将其与私家车驶入和驶离片区的流线进行分离。

医院南北两片区交通压力不均衡，医院门诊、急诊及停车场出入口位置分散分布于南北两片区。成都交警依据是否具备停车条件和出入口分布情况，对相关道路功能重新划片分区，形成“门诊+即停即走”功能的交通北区和“急诊+停

车”功能的交通南区，在空间上实现车流分离，将交通压力在拥堵路段与畅通路段进行平衡及再分配。调整后，医院北区行车方向发生改变，就医人员从右侧车门下车后与门诊出入口位于同侧，无需穿越道路，减少人车冲突的同时提升了道路通行效率。

瓶颈段慢行过街量较大，电信路沿线行人过街量较大，尤其是电信路与夔门后街交叉口，高峰过街总量超 3000 人次/小时。为保障慢行交通路权，成都交警在实施车行功能分区后，将瓶颈段调整为限时步行街（公交车和区间车不受限），专用于保障慢行。对于急诊出入口附近转移病患需求较大，通过增设信号灯以保障路口的交通安全秩序。为确保功能分区后的交通秩序，成都交警在临近门诊、急诊出入口处，施划专用上客区及下客区，并积极协调各导航平台，按群众就医需求引导其前往对应分区。

同时，协调网约车平台，引导车辆前往指定下客区下客，接单后需前往指定上客区上客。

为配合交通分区方案实施，成都交警积极对接协调市城管委、共享单车投放公司，进一步加强流动摊贩管理，加大共享单车转运力度。对片区内相关道路交通渠化、交通组织方案等进行配套优化，如开放浆洗街向夔门后街左转，小天竺街局部从单向通行恢复为双向通行等。同时，加快推进华西医院停车场、片区内路内泊位智能升级，完善停车诱导系统。

方案实施后，交通南区的电信路、公行道等道路拥堵情况明显缓解，交通北区送医时间减少 10 ~ 20 分钟。总体上看，华西医院片区拥堵指数由 3.28 下降至 2.44，降幅达 25.6%，早高峰拥堵时长缩短约 30 分钟，整体送医时间大幅缩短，交通拥堵改善效果良好。（文图 / 张栋）

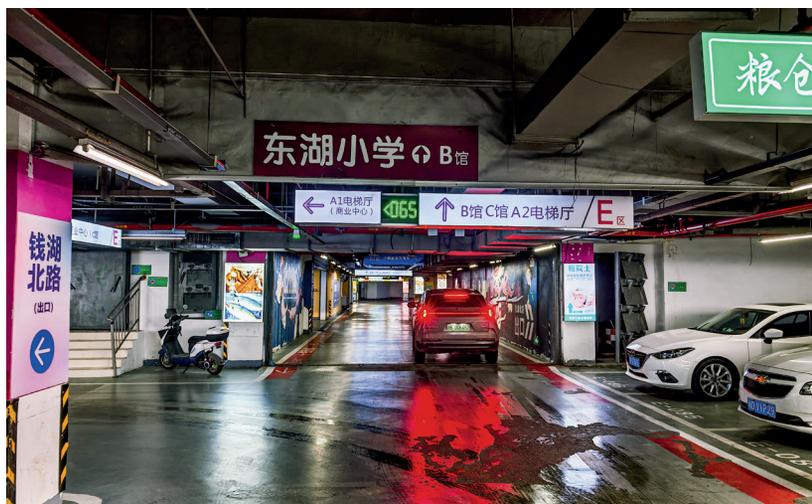


宁波：“一校一策”创新校园接送停车管理图谱

学校上下学时段接送停车难问题日益凸显，已成为城市交通治理的短板和民生痛点。浙江省宁波市公安局交通管理支队以公安部《学生交通安全提升行动计划（2023-2026）》等政策规划为指引，联合教育、住建、城管等多部门及宁波工程学院，积极探索学校接送停车管理创新路径，构筑了“深研诊断—靶向施策—多元共治—立体宣导—动态评估”的全链条治理闭环，坚持一校一策、靶向治理，在供给侧结构性改革，在需求侧精准化调控，在治理侧数字化赋能，有效破解了学校接送停车难题，切实保障学生出行安全。

立体分流 重构接送空间格局

多数规划建设较早的学校普遍缺少对接送交通的系统谋划，导致后续治理存在困难。为彻底规避这一问题，宁波市在新建学校中全面推广地下接送系统，通过科学规划地下停车场与专用接送通道，实现人车分流，有效缓解了校园周边交通拥堵。截至2024年底，宁波已有近60所学校建设了地下接送系



统。针对接送需求大、私家车比例高的学校，同步推动建设智慧停车接送系统，集成车牌识别、人脸识别等技术手段，通过家校互通应用，实现接送车辆的快速进出和与家长学生精准对接，放学期间平均接送时长一般可控制在5分钟以内。

宁波德培小学打造了宁波首个“两管四区”地下智慧接送系统，将地下停车场划分为机动车停车区、非机动车停车区、家长等候区、学生等候区等四个功能分区，通过电子信息屏实时推送放学班级信息，提高家长和学生对接效率，打造了人非分流、安全舒适的高效接送模式。在夜间和节假

日，学校地库闲置车位还通过错峰共享方式供周边居民使用，提高了车位利用率。

鄞州实验中学沧海路校区现有学生2400余人，私家车接送比例高达40%，学校通过打造立体“慧眼”接送系统，运用钉钉签到、人脸识别、信息提示屏等技术手段，实现了家长和孩子精准定位对接，即到即接，平均接送时间仅4~5分钟，有效提升了接送效率。同时，该系统还具备智能调度功能，能够根据放学批次分段设置家长车辆准入时间，进一步分散接送车流。

近年来，家长接送潮从低龄段不断向高龄段扩展，私家车接送比

例逐年提升，远超学校周边停车设施承担能力，构建校内接送通道，内外分离缓解校门前压力也是有效手段。蓝青学校为私立学校，学生1770余人，私家车接送比例高达92%。在规划前期，交警等多部门联合学校设计校内安全通道，利用校园内部通道让接送车辆入校排队，形成校园交通组织“内循环”，并将家长“护苗队”转移至校内，通过智能化安全管控措施保障校内安全。上学时，接送车辆单向通行，学生在教学楼前落客区下车，即停即走。放学时，接送车辆先统一停放在校门前的地面停车场，学生排队步行出校门，上车后接送车辆统一走学校东侧外环线，从学校北门驶出。通过将“通勤流”和“接送流”进行分离，可以有效减少接送交通对外部道路影响，也更好地保障学生出入安全。

时空协同 创新停车管理机制

放学时段，家长提前到校停车并离车等候，或学生寻车困难，都是常见的停车资源利用低效现象。目前，宁波全市已有近30所学校与周边地块实现停车共享，通过资源共享缓解接送停车难题。鄞州区东湖小学紧邻钱湖路、嵩江路等交通要道，上下学时段交通拥堵严重。东湖小学与宝龙广场仅一墙之隔，

为此学校增开了西门连接宝龙广场内部道路和地下停车场，利用宝龙广场内部空间合理规划“学生下车处”“家长等候处”等区域并设置引导标识，打造共享接送系统，通过错时共享停车，充分盘活宝龙广场闲置停车资源，大大缓解了停车问题，保障学生安全。

鄞州中学也采取了类似措施，通过“临时停车带+电子抓拍”双管齐下的措施，明确接送车辆只能在学生上下学期间的接送时段内、停车带范围内靠边单排停放，实现接送车辆停车供需矛盾的平衡，维护了道路交通秩序。

此外，宁波交警推行限时停车智能管控，通过电子监管挖掘道路潜能。例如，春晓中学周边停车资源不足，宁波交警协同教育部门试点“限时车位+电子监管”智慧停车方式，在沧海路划出39个限时停车位，允许家长在学生上下学期间限时停放10分钟，超时将被电子警察抓拍。同时，交警和学校实现信息共享机制，利用校讯通应用向家长和学生分别精准推送学生出校门时间和家长车辆停放位置，实现家长与学生精准双向对接，放学期间接学生平均时间从45分钟缩至8分钟左右，为大量无配建停车资源的老城区学校周边交通拥堵治理提供了可复制的样板。

便利学子 营造友好出行生态

绿色出行塑造更好出行环境，宁波公交集团自2020年起推出“学知专线”，推动学校接送交通出行绿色转型变革，联合交警、学校等单位，深入摸排需求，科学设置公交线路、班次和站点，保障学生出行安全与便捷。截至2024年底，已开通107条“学知专线”，覆盖40余所中小学校，日均运送学生近7000人次，得到了多方认可。宁波公交集团定制公交业务线上服务平台“阿拉巴士”于2024年初上线，目前注册用户数已突破8.7万，日活跃人数0.4万，通过多渠道宣传，引导群众在“阿拉巴士”平台进行“学知专线”线路招募，提升线路制定效率。

为打造儿童友好的慢行环境，宁波大力推动“最美上学路”建设，践行“友好服务”与“文化与文明相融合”理念，构造一校一景，因地制宜美化校门口路面铺装，提升绿化带景观，建设风雨连廊，规划家长接送区域，改善附属设施，不断改善学校周边慢行交通环境，构建了文明实践阵地，提升学生上下学的安全性和便利性，成为宁波建设儿童友好城市的一张金名片。当前，仅鄞州区就已建成58条“最美上学路”。（文图 / 谢利明 许菲菲 张水潮）

关于加快推进城市共享停车的策略思考

我国经历了世界上规模最大、速度最快的城镇化与机动化进程，汽车快速进入市民家庭。据统计分析，近5年来，机动车保有量增长约33.0%，而城市停车泊位数量仅增加约6.1%，停车位缺口至少8000万个，停车供需矛盾愈发突出。调查研究表明，当前我国城市停车泊位有效利用率普遍偏低，泊位闲置率高达51.3%，如果城市泊位利用率提高30%以上，将极大缓解停车难问题。因此，在城市停车泊位数量短期内难以快速增加的情况下，提升既有泊位资源利用效率是有效缓解城市停车难的重要举措，作为提升泊位利用率的主要手段，有必要对共享停车开展系统性研究。本文在剖析我国共享停车现状的基础上，借鉴总结国内外经验做法，研究提出加快推进城市共享停车的策略建议。

一、共享停车存在的问题分析

共享停车即共同分享停车设施，是指在不增加停车设施的情况下，利用停车高峰错开且距离相近



重庆市铜梁区图书馆共享停车位

的不同类型停车场，错时提供停车服务，以达到对有限停车资源最大化利用的目的。目前，国内部分城市已积极探索共享停车模式，但是从全国范围看，城市共享停车在理念共识、机制保障、策略方法等方面还存在一些共性问题。

（一）社会共识尚未形成，理念有待进一步强化。当前城市停车管理部门、泊位供给方、泊位使用方普遍对共享停车存在不同程度的认识误区。一是管理部门存在畏难情绪。共享停车涉及政策反复调整、程序优化、协调组织等多个方面，

任何环节出现问题都会使工作难以有效实施，进而导致部分城市停车管理部门在推进共享停车时积极性不高。二是泊位供给方共享停车整体收益不足。具有共享停车条件的机关企事业单位、商业停车场和住宅小区等泊位供给方，担心共享停车影响车位的正常使用流转，同时外来车辆会增加管理成本，存在安全隐患，对共享收益能否抵消投入尚存未知。三是泊位使用方未感受到共享停车带来的便利。从各地推广共享停车情况看，部分城市居民工作单位或住所距离共享泊位较

远,停放到共享泊位需要较长时间,难以接受共享模式。

(二)制度体系尚未完善,机制有待进一步深化。当前,城市管理部门在推进共享停车过程中缺乏科学合理且操作性强的工作机制体系。一是缺乏有效运行机制。部分城市出台的共享停车政策在实施过程中,暴露出共享主体不明确、职责分工模糊、共享准入流程不顺、缺乏停车行为约束等问题,导致管理缺失、责任推诿等情况出现。二是缺乏完善监管机制。部分城市存在未按规定时间使用泊位、收费定价不合理、泊位被违规占用等问题,导致实际运行中监管不到位,共享停车难以维系。三是缺乏科学约束激励机制。部分城市泊位供给方由于共享工作的低收益而不愿增加管理成本,缺乏科学的政策激励或经济奖励措施,导致共享停车推广受阻。

(三)实现路径尚未清晰,方法有待进一步细化。当前,共享停车实施方法相对单一,实现路径尚未清晰。一是共享信息渠道未打通。居民共享停车需要下载多款App,推送信息独立,搜索难度大,造成停车体验感较差,闲置的共享泊位资源难以与群众停车需求有效匹配,停车信息孤岛效应明显。二是泊位错时使用时间设计不合理。

受停车场管理模式、开放条件、收费情况及产权情况等差异影响,泊位开放共享时间无统一标准,与实际停车需求不匹配。三是共享泊位收费标准尚未统一。部分城市共享停车无明确收费模式,有免费停车、按月计费、按时间段计费、固定费率等方式,并且其收费价格通常为协商确定,一定程度影响了泊位使用者的共享便利体验。四是共享操作流程亟待进一步完善。部分车主习惯于传统的停车方式,对共享服务模式缺乏关注,难以接受共享停车。

二、国内外实施共享停车的经验启示

近年来,我国北京、上海、西安等城市积极探索共享停车应用,在工作机制、措施方法等方面积累了实践经验;国外通过强化顶层设计、创新科技应用等持续完善共享停车政策方法,为加快推进我国城市共享停车应用提供了借鉴思路。

(一)我国城市共享停车实践理念共识是实现共享停车的前提条件。以西安市为例,通过下发系列政策文件强化共享停车理念,逐渐形成共享停车社会共识。一是加强制度设计。西安市先后出台了《关于推进停车资源有偿错时共享的指导意见》《推进停车资源有偿

错时共享的实施意见》《西安市机动车停车条例》等系列政策文件,建立了错时共享、有偿使用的共享停车机制,明确了停车资源共享原则、实施路径和保障机制。二是强化组织协调。西安市公安交管部门充分考虑城市功能、密度分区、停车需求、道路交通承载力等因素,主动协调泊位供给方调用闲置车位,截至2023年底,西安中心城区累计新增错时共享停车场325处,可提供10.8万余个共享泊位。三是务实需求调研。西安市万年社区对辖区内10余个小区开展深度调研摸排,积极走访社区居民,了解群众实际停车需求,建立起需求导向下的共享停车模式,有效规范了共享停车制度设计,凝聚了各方共识。

工作机制是实现共享停车的重要基础。北京、上海等城市探索建立了相对完善的共享停车运行、监管与激励机制,有效盘活既有停车资源,提高了停车设施使用效率。一是共享运行机制。上海市发布《关于促进上海市停车资源共享利用的指导意见》,通过明确职责分工、厘清协调制度、细化实施措施等,确保共享停车模式行稳致远。比如,要求各区建立共享停车协调制度,制定共享停车协议与管理规范,确定住宅小区、医院、学校等区域为共享停车实施范围,规定了

详细、清晰的共享停车实施方案。二是监管机制。北京市发布《错时停车位租赁合同》示范文本，规定了共享停车供需双方权利义务，并提出对未按合同约定相关行为的监管措施。比如，要求将共享停车设施位置、共享车位数量、供需双方信息、共享许可时段、收费价格等相关数据录入北京市停车综合管理服务系统，借助互联网手段加强对共享停车监督管理。三是激励约束机制。以北京市为例，由市住房城

乡建设部门对提供共享停车设施表现突出的单位予以表扬，在单位服务质量评价中给予加分；由市财政、交通等部门制定财政激励政策，通过运营补贴等方式调动共享停车各方积极性。

信息化技术是实现共享停车的重要保障。上海、西安强化数字化管理赋能，提升共享泊位信息精确性。一是建设共享停车统一信息平台。上海市通过建设市级停车信息

系统，对全市经营性公共停车场（库）和收费道路停车场实行统一联网监管，同步上线“上海停车”App，基本建成全市停车信息联网化、停车收费电子化、分析决策科学化的公共停车信息化体系，为全市共享停车提供了信息技术支撑。二是停车诱导技术助力共享停车平台提质增效。西安市在市级智慧停车平台上重点强化停车诱导技术应用，上线的“西安泊车”App可为市民提供共享停车信息及停车诱导服务，升级了共享泊位信息发布、查询和预约等功能，有效提升了共享泊位使用效率。

（二）国外城市共享停车实践

完善政策机制体系，为共享停车夯实根基。国外部分城市通过制定共享停车政策、细化实施流程等，推动共享停车有效实施。一是强化顶层设计。美国《土地法修正案》中规定了停车泊位共享时间及位置地段，为共享停车工作提供政策法律支撑。美国佛罗里达州颁布了《共享停车条例》，旨在减少过多冗余和未充分利用的停车空间，最大限度提升泊位利用率。日本埼玉市颁布了《智慧城市建设》等政策文件，鼓励通过共享停车提升泊位利用率，引入社会企业进入共享停车领域，停车场经营者与私人泊位拥有者可通过停车服务公司将泊位在闲置时段按小时出租有偿共享，方便公众停车。二是明确共享停车细则。美国弗吉尼亚州要求申请共享停车场前需向当地城市规划局提交行政许可申请，包括明确的停车场用途、停车场占用面积、停车设施位置及共享车位数量等，同时规定共享车位与住宅的距离不超过1000英尺（约为304.8米），其收费标准根据时间段不同按照相应比例进行折扣。

科技赋能共享停车，有效提升泊位利用率。国外部分城市通过强化技术手段应用，打通共享停车实施流程。一是建立智慧化统一信息平台。引入智慧停车诱导技术，通



过精准引导车流，有效提升泊位利用率。日本将停车诱导系统与车载导航系统协同融合，对所有停车场基本实现了全覆盖，构建了全面、高效的实时停车信息共享平台，通过加强驾驶人用户与停车场之间的实时交互，缩短寻找泊位的时间，既提高了泊位周转率，又提升了泊位共享效率。二是规划标准引领泊位共享量化设计。美国马里兰州要求共享车位供给方，需经美国城市土地学会提出的共享停车模型研判分析，通过模型运算量化分析共享需求及共享泊位条件，确保共享泊位发挥实际作用。

三、加快推进我国城市共享停车的策略建议

结合我国停车管理实际，积极借鉴国内外共享停车实践经验，建议各地从理念、机制、方法等方面综合施策，切实加快推进城市共享停车实战应用，提升城市停车资源利用率，有效缓解城市停车难问题。

（一）强化理念共识，夯实共享停车基础。一是制定出台地方性共享停车政策细则。借鉴北京、上海、西安等地做法，制定出台地方性共享停车法规或指导意见，从原则、目标、策略、方法、监管、激励、保障等方面为推进共享停车提供政策依据或制度支撑，增强地方

管理部门信心。二是推动地方政府相关部门带头营造共享停车良好氛围。城市停车管理部门应积极与地方政府机关、企事业单位等沟通协调，在保障泊位使用安全、切实便利群众停车的前提下，推动单位内部车位分批次、分阶段向社会共享开放，及时总结运营经验，广泛凝聚社会共识。三是面向全社会积极开展共享停车宣传教育。通过开设基层协商议制、线上线下融合宣传等方式，明确共享停车的基本原则和关键要求，打消泊位供给方和使用方的顾虑。加大典型案例宣传力度，引导停车供需双方积极对接，有效实施共享。

（二）完善工作机制，保障共享停车实施。一是进一步完善工作机制。借鉴上海市“区政府统筹实施、所在街镇属地落实、其他相关部门共同参与”的共享停车工作机制，进一步明确任务分工、实施节点，从停车设施规划、建设和需求管控等多方面综合施策，保障共享停车工作有序、稳妥、高效开展。二是进一步完善监督管理机制。针对供给方，建议地方管理部门建立工作考核机制，制定有效监管手段，定期对落实不到位的单位进行通报惩戒；针对使用方，通过共享停车平台对车辆和驾驶人进行实名登记，建立用户诚信机制，制定规

范使用共享泊位的奖惩办法。三是进一步完善激励机制。借鉴北京、上海模式，通过创优评优等激励方式，鼓励各类停车场全天开放或通过停车服务平台等方式共享，根据实际运营情况分配泊位补贴，合理规划停车收益，推动共享停车管理方、供给方、使用方形成共享停车服务共同体。

（三）创新策略方法，规范共享停车流程。一是强化科技信息手段应用。鼓励有条件的城市建立全市共享停车信息统一平台，实现全市范围停车信息互联互通，消除停车信息孤岛效应，并深化停车诱导技术应用，为共享停车提供有力信息支撑。二是建立地方共享停车技术规范。针对共享泊位数量需求、共享泊位距离、泊位错时使用时间段、泊位收费模式等涉及共享停车的关键问题，建议各地结合本地停车实际，研究制定共享停车量化技术标准，为科学推进共享停车提供技术参考。三是细化共享停车实施方案。充分考虑泊位规划、使用、监管等环节，进一步完善地方共享停车全流程配套措施，制定公开合理的共享停车操作方法及实施细则。简化共享停车操作流程，为使用者提供实际便利。（文 / 公安部道路交通安全研究中心 侯志贤 刘金广 褚昭明 王亚朝）

开辟“AI+交通管理”创新应用路径

——访福建省泉州市公安局党委委员、交警支队支队长李健康

文 | 本刊记者 谭跃 通讯员 王东源 陈鑫 图 | 泉州交警支队提供



福建省泉州市地处我国东南沿海，民营经济发达，是全国18个改革开放典型地区之一，也是全国27个GDP万亿城市之一。随着经济社会快速发展和城市化进程不断加快，泉州市各类道路交通要素体量不断增长，给道路交通管理工作带来严峻挑战。泉州市公安局交警支队提前谋划、率先布局，创新开辟人工智能在公安交管领域“垂直式、轻量化、低耗能”应用路径，助力提升道路交通现代化治理能力和水平。近日，本刊记者专访了福建省泉州市公安局党委委员、交警支队支队长李健康。

本刊记者：请结合泉州市道路交通管理工作，简要介绍支队探索人工智能技术应用路径的发展历程。

李健康：截至2025年4月底，泉州市机动车保有量、驾驶人数量分别突破360万辆、370万人，均占福建省1/4左右；全市公路通车总里程超过2万公里，位居全省第一。2023年，泉州市较大交通事故“零发生”，交通事故预防“减量控大”工作成绩排名福建省第一，受到公安部交通管理局通报表扬，获得“机动车、驾驶人均超300万，全年未发生一次死亡3人以上道路交通事故、无突出负面舆情”的评价。2024年，全市

交通事故死亡人数继续下降，连续5年实现下降。今年以来，全市道路交通事故死亡人数同比下降17.69%。

虽然近年来泉州市道路交通安全形势持续平稳向好，但面对以约占全省交警1/7的警力，承担全省1/4体量交通管理任务的挑战，加上交通违法精准预警查处效能不高、农村地区交通安全监管力量薄弱、城市交通秩序管理不够精细、简易交通事故快处效率不高等短板问题，泉州交警支队紧跟“人工智能+”行动，把交通管理瓶颈问题解决方案聚焦在人工智能应用上。

早在2023年11月，支队就成立了人工智能应用兴趣小组，2024年1月正式成立通用人工智能办公室，

并提出“博观而约取、厚积而薄发”的工作理念，紧抓大模型开源窗口期，从实践中筛选各类大模型对文本、图像、视频等不同模态的优势功能。从一年多的实践来看，“小而精”的模型将人工智能的重点发展方向从广泛覆盖的“横向通吃”引向深入钻研的“纵向做精”，因此支队提出人工智能在公安交管领域“垂直式、轻量化、低耗能”的应用路径。所谓“垂直式”就是应用开源大模型的功能，针对细分场景定制人工智能解决方案；“轻量化”即应用混合精度量化技术微调模型，优化模型的内存使用和推理速度，缩减模型体量；“低耗能”即降低算力资源消耗，使人工智能技术在低算力设备或者低成本环境中高效运行。

在刚刚结束的第十五届中国国际道路交通安全产品博览会上，泉州交警支队以“AI赋能 智启新程”为主题参展，重点展示了人工智能技术与传统交通管理业务深度融合的应用成果，吸引了众多来自全国各地公安交管部门、行业企业、参展单位、科研机构代表前来深入交流。

本刊记者：泉州交警支队在推动人工智能与公安交管工作深度融合的过程中，遇到了哪些挑战？又是如何应对的？

李健康：在推动人工智能垂直应用过程中，泉州交警支队尝试过很多探索，也遇到了不少挑战。比如面对算力资源成本的制约，支队主动摒弃“算力竞赛”思维，采用知识蒸馏、模型剪枝技术，聚焦应用视觉、文本模态，剥离冗余数据维度，创新提出“警力跟着警情走，算力跟着勤务走，算法跟着场景走”的作战理念。一方面，积极探索优化算法，通过算法蒸馏等技术手段降低模型对算力的需求，在一些模型训练中，尽量向算法输入高质量、小样本的数据，

在保证模型准确性的前提下，减少对算力的依赖；另一方面，立足各辖区交通违法特点，差异化提出不同业务场景需求，精准配置和调整算力，市、县两级交管部门各自部署违法打击模型，既全域打击货车违法载人、面包车超员等严重交通违法，又统筹县域之间、相邻程度，分阵地、分场景打击其他细类违法行为，提高模型的适用性和精准度，有效盘活整合和精准调用算力资源。

人工智能应用的另一个挑战是数据安全和隐私保护问题。为此，支队制定了严格的数据管理制度，对数据的采集、存储、使用和共享等环节进行全流程监管。在存储环节，采用加密技术和私有化部署对数据进行存储，防止数据泄露；在使用和共享环节，严格审批流程，对涉及公民隐私的数据进行脱敏处理，确保数据使用的合规性。同时，不断加强对民辅警的数据安全教育管理，持续提升全警数据安全意识。

本刊记者：目前，泉州交警支队将人工智能技术应用到了哪些业务场景？未来有什么规划和展望？

李健康：泉州交警充分发挥公安交管专业数据集的优势，已在交通违法精准查处、农村派出所管交通、城市交通秩序管理、交管“放管服”改革、交通事故处理及驾驶人考试等多个公安交管细分领域开展人工智能垂直应用。

在交通违法精准查处领域，将传统大数据分析 with 多模态技术有效结合并调优，成功突破传统大模型算力成本门槛，实现从海量视图数据中精准高效挖掘线索的功能，工作效率大幅提升，实战成效显著。支队自主研发的“慧瞳识界”交通大数据分析融合多模态图像解析应用荣获第四届全国公安交管大数据建模比武决赛一等奖。



在农村派出所管交通领域，支队立足实战需求，推出“警域交安卫士”智能助手，拓展事故类型判别、隐患智能预警、执法流程规范、事故数据分析4项勤务辅助功能，再辅以移动警务终端H5交互界面，要点式指引派出所民警做好交通事故先期处置、交通基础数据摸排、交通安全宣传等“主防”业务，帮助提升农村地区交通管理工作质效。

在城市交通秩序管理领域，基于视觉识别技术研发了“路口妈妈”交通安全AI语音提醒机器人，动态识别骑行电动自行车未佩戴头盔、闯红灯、逆向行驶等8类显见性违规行为及恶劣天气行车环境，再通过前端感知设备联动智能语音链路，实现秒级响应、即时提示。

在交管“放管服”改革领域，支队搭建了集成车驾管业务指引、群众高频咨询问题解答、公安交管法律法规等海量知识的数据库，接入人机语音交互、智能检索、“数字人”等功能模块，打造24小时定制化智能车驾管业务问答机器人。目前，支队还在开展智能查验机器人等研发工作，将最大限度便利群众办理交管业务。

在交通事故处理领域，支队推出了简易交通事故快处定责实战应用，以46本法律法规和部门规章，5万余份事故处理认定文书，以及行政复议回复文档常见问题等内容为数据集，利用专业的知识微调小参数

语言模型，解决模型数据脱敏、网络壁垒、适应小算力部署等问题，实现对简易交通事故现场关键要素梳理，为事故责任认定提供法律依据，智能引导群众进行协商协议，减少事故现场滞留时间。

在科目二机动车驾驶人考试领域，支队研发融合人脸识别、高精度定位、ADAS高级辅助驾驶、AR增强现实、物联网等新技术的智能驾驶教学系统，辅以差分GPS厘米级定位系统、主动刹车控制系统、超声波雷达监测系统和智能电源管理系统等，帮助提升科目二驾驶培训考试过程中人车交互体验。

在科目三机动车驾驶人考试领域，支队通过深度学习、强化学习等训练，全面提升环境感知、辅助决策、控制执行能力，前瞻性将主动安全、远程驾驶、自动泊车等技术应用于科目三考试，实现重点敏感岗位的具身智能机器人替代，再辅以车路系统基础设施建设，强化“端到端”AI增强型控制，打造应对复杂道路环境的科目三智慧驾考及辅助安全员新质解决方案。

人工智能应用是时代的必答题，而不是选择题，人工智能赋能公安交管业务是一项值得深耕的工作。下一步，泉州交警支队将始终秉持“以人为本、智能向善”的工作理念，坚定“全数据支援、多模态支持、精算力支撑”的发展思路，发动全警运用AI思维、AI习惯、AI工具，持续深化人工智能在公安交管领域“垂直式、轻量化、低耗能”应用，聚焦细分数据集标注与清洗、算法微调与优化、算力部署与拓展、场景选择与运维安全4个攻坚方向，同步做好专门机构、专职人员、专业设备、专属算力等各方面保障，深入开展多模态数据融合、多模型单任务共识、置信度预训练等工作，固化“先完成再完美”“先成品再精品”的创新流程，孵化落地更多“人工智能+交通管理”智能应用，为新时代智慧交通治理提供轻量化转型的范式路径。

欢迎订阅

2025

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





探寻城市 停车难题“更优解”

文 | 本刊记者 李佳芯 图 | 由受访者提供

随着我国城镇化、机动化的推进，机动车保有量持续攀升，据统计，2024年全国有96个城市汽车保有量超过100万辆。与此同时，“停车难、乱停车”问题日益突出，给城市交通管理带来挑战。停车问题不仅关系城市交通的“活力指数”，也牵涉广大群众的“幸福指数”。探索治理城市停车难题，缓解城市停车矛盾，实现停车治理与城市交通协调发展，成为当前各大城市面对的一项重要课题。近日，本刊记者专访了国家发展和改革委员会综合运输研究所城市交通中心主任程世东。

本刊
记者

近年来，各地积极治理停车难题，虽然停车位有所增加，为什么仍“一位难求”？如何破局？

●程世东：从总体上看，停车位仍“一位难求”归结于停车位的增长数量、速度远低于小汽车拥有和使用增长的数量、速度，主要以大城市的中心城区为代表，特别是老旧小区，停车难尤为突出。近些年，停车位数量增长主要是在新城区房地产配建停车位，以及部分单位利用自有土地建设供职工日常通勤、医院就医等出行停车位。大城市中心城区小汽车购买力较强、增长速度较快，但因其土地资源紧张、老旧小区缺乏组织协调等，停车设施的增长远远低于小汽车的增长速度，致使“停车难”问题不但未有改观而且持续加剧。破解这一难题，可以从需求管理、利用存量、

建设增量等方面入手。

需求管理是指不全面满足所有停车需求，特别是大城市通勤出行停车位，通过控制数量、价格手段有限满足。停车需求管理能够引导小汽车的合理拥有与使用，也是大城市治理交通拥堵的重要手段。利用存量是指把既有的停车位利用好。当前虽停车难，但仍有部分停车位利用率不高，有的地方道路上车辆停的满且乱，而路外公共停车场、地下停车场的车位闲置较多。这需要加大执法、整治违法停车的同时推动共享停车。目前，共享停车主要依靠行政手段，未来应通过鼓励停车位开放经营、自主定价等市场化、信息化手段实现。建设增量就是新建停车位，重点在居住区特别是老旧小区，让车辆夜间有合法合规的停车位。老旧小区停车建设除了解决土地、资金等问题，更重要的是要有明确的协调主体、成本分摊和利益分享机

制解决组织协调问题，可充分利用城市更新的契机，将其纳入老旧小区更新一并推进。

本刊
记者

“乱停车导致停车难，停车难导致乱停车。”您怎么看待？

●程世东：停车难，没有合法合规的地方停车，就会带来乱停车，如线外停车、路口停车、快车道停放以及占用消防通道、盲道、应急车道等现象，不仅有损城市文明形象，降低道路通行率，更会增加交通事故的发生率。然而，停车难并非乱停车的理由，解决乱停车的唯一方法是循序渐进加强停车管理，整治违法停车，逐步实现必要的停车规范有序。

严格执法是解决停车难的基本前提。若乱停车普遍存在，需求管理、共享停车、新建停车位便都不可能实现。尽管近些年我国停车设施建设的外部环境条件已有很大改善，但市场化、产业化的营商环境尚未到位。再加上大多数城市停车执法不到位，刚性需求没有真正转化为市场需求，停车设施投资回报率低、周期长，社会资本虽高度关注但参与度不高，便不会投资建设、增加供给。

整治“乱停车”要从源头进行治理，需要相关部门深入调研，找到问题的“根源”所在，把停车需求、供给搞清楚，有针对性地精准执法、综合施策。例如，在当前合法合规停车位不足的情况下，整治违法停车由白天、主干道、办公商务区周边的出行停车位，逐步向夜间、次干路支路、居住区推进。建立健全执法联动机制，强化路内停车管理，常态化整治各种圈占公共停车位及违法停车行为，提高公共停车位使用周转率。坚持共管共治，加强宣传，采取“劝导为主，处罚为辅”处理方式，引导驾驶人文明停车、规范停车，逐步构建“有位、有序、共建、共享”的停车格局。

本刊
记者

对于推进发展智慧停车，提升城市停车智慧化管理水平，您有何建议？

●程世东：作为城市交通管理的重要部分，智慧停车是当前各大城市缓解城市停车难、停车乱问题的有效手段，特别是以路内停车电子收费为基础的城市级智慧停车。加快发展智慧停车已成为打造智慧交通、建设智慧城市的重要课题。在这一过程中，我认为需注意以下三个方面：

一是建立城市级智慧停车平台应注意分清政府和市场的边界。城市级智慧停车平台按功能分为面向政府行业管理的平台和面向公众的停车诱导与共享平台，两者有相关性，但性质、建设运营的实施主体与机制应有所不同。政府行业管理平台应由政府主导建立并运维，公众停车诱导与共享平台应由企业主导建立运维。

二是动态实时数据的接入共享应以商业合作为基础。通过互利共赢的市场机制实现。在数据要求、接入方面，上述两个平台差别也很大。政府行业管理平台主要需要静态停车数据，保持定期更新即可；公众停车诱导与共享平台需要精准的实时数据。该平台企业与城市各停车运营企业之间要建立商业合作关系，通过利益共享机制实现数据的实时对接，并注意保护停车运营企业的商业秘密，而不是通过行政手段强制其系统连接、数据接入。

三是在建立智慧停车平台后，要注重挖掘分析数据价值。当下，很多城市建立了路内停车电子收费平台，应加大分析路内停车位利用率、停车时长分布等数据，为开展停车综合治理提供支撑。对于长期利用率较低的停车位，可以考虑取消，还路于行；对于利用率很高、总是饱和的路段，可以考虑提高停车收费价格以保障随时停车；区分不同时长停车需要，通过限时长路内停车管理，优化路内临时停车。

国内外道路交通事故应急救援救治现状与对策分析

文 | 张煜笛 支野

【导读】

随着我国道路交通的快速发展，交通事故也随之增多，给人民群众的生命财产安全带来严重威胁。建立健全交通事故应急救援救治体系，是降低事故伤亡率、保障人民生命安全的重要保障。本文梳理了国内外道路交通事故应急救援救治的现状，分析我国在交通事故伤员应急救援救治工作存在的主要问题，并从完善救援网络、建立信息共享体系、设立救治“绿色通道”、普及急救知识、研究一键报警系统等多个方面提出对策。

【关键词】

交通事故；应急救援；伤员救治；信息共享

【基金项目】

中央级公益性科研院所基本科研业务费专项资金项目（编号：102111250410000000001250201）

近年来，随着我国经济发展逐渐向好，道路交通也迎来了大发展，公路总里程逐步拓展，货物流、客运流交织叠加。面对日趋复杂的交通安全形势，全国公安交通管理部门坚持安全第一、预防为主，坚持专项治理与依法治理、源头治理、系统治理、综合治理相结合，深入开展道路交通事故预防工作，确保了全国道路交通安全形势的总体平稳。相较于2014年，十年间我国道路交通事故万车死亡率下降37.8%，较大道路交通事故下降45.6%，重特大道路交通事故从13起降至1起。但我们也必须清醒地认识到，当前的交通安全形势仍旧严峻，人、车、路等交通要素仍将持续快速增长，也势必会导致突发事故起数及伤员数量不断增多。本文介绍国外交通事故救援救治经验做法，并基于我国救援救治工作特点及问题，提出对策建议。

一、国际交通事故救援救治现状

联合国《全球道路安全十年行动计划》（Decade of Action for Road Safety 2021-2030）报告中提出到2030年全球交通事故伤亡人数减半的愿景，其中较为重要的举措就是提升交通事故伤员救援救治能力，如提高救治机构覆盖范围、扩大事故伤员资金救助范围、鼓励社会救援救治能力协同参与等，以降低交通事故伤员死亡率、致残率。《联合国可持续发展目标》（SDGs, Sustainable Development Goals）中虽然没有专门针对交通事故伤员转运救治的独立评估机制，但通过多个项目和框架，间接评估并推动各国在交通事故伤员转运救治方面的能力建设。

世界卫生组织的《全球道路安全状况报告》（Global Status





盐城市主城区停车难问题的治理路径探索

文图 | 夏咸健 薛彦

随着经济社会快速发展，汽车已驶入千家万户，由此带来的停车泊位缺口扩大、停放秩序管理失范等问题相互交织，不仅加剧城市交通微循环梗阻，更制约城市空间资源集约化利用，成为掣肘城市品质提升的突出短板。本文聚焦江苏省盐城市主城区，深入剖析停车难痼疾的形成机理，探索构建系统性解决方案，为破解城市静态交通困局提供实践参考。

一、创新举措与治理突破

2018年，盐城市政府成立停车综合治理办公室，由公安交管部门牵头启动停车治理改革。通过打破行政壁垒，创新“智慧+法治”管理模式，持续推进资源调配科学化、停车行为规范化、收费人性化、服务智能化四大工程，在空间规划、制度创新、数字治理领域取得突破。

(一) 立体调控供需，构建动态平衡。创新“供给侧精准滴灌+需求侧靶向调节”机制，统筹城区镇域梯度、公私领域边界、路内外资源配比、机动车与非机动车设施布局，推动停车管理向精准调控转型。一是增量提质做“加法”。加密核心商圈停车网格，建设14座智能立体车库，增加2500余个“阳光泊位”；利用老旧小区边角地建设“潮汐停车场”，释放5000余个“时空车位”；施划2万余个智慧路内泊位，织就“5分钟停车圈”。二是存量优化做“减法”。清除2000余个梗阻性泊位；打造“轨道+公交+慢



行”三网融合体系，公交线网密度+28%；开发错时共享平台，激活1.2万个“沉睡车位”；实施“四梯度”差别收费，削减15%停车需求。三是变量激活做“乘法”。政企协同开放288个机关大院共2.1万“暖心车位”，提供免费停车35万车次；卫健系统创新“院外租赁+院内置换”模式，腾挪2000余个“生命通道泊位”，获市民“停车不再兜圈”好评。

(二) 靶向攻坚顽疾，重塑管理格局。以专项整治推进主城区停车治理，联动多部门开展“大巡查、大执法、大清拖”立体整治。一是重点整治违停乱象。清理侵占消防通道泊位，打击私设地锁行为，采用“电子警察+网格巡查+全民拍”模式，日均查处违停超千起。二是打造标杆工程。10条主干道“一路一策”改造实现智慧诱导全覆盖，建设智能停车体验馆，创新商圈“潮汐车位+立体车库”模式，创建“微循环”



杭州市富阳区停车治理创新策略分析

文图 | 杨聪美 蔡金彪

随着城市化进程加快，机动车保有量快速增长，停车难问题已成为制约城市高质量发展的关键瓶颈。浙江省杭州市富阳区作为典型的快速城市化新城区，人口集聚与机动车保有量激增，面临严峻的停车供需矛盾。本文以富阳城区为研究对象，深入剖析城市停车问题，从增量供给、存量优化、强化管理、智慧赋能等方面提出治理策略，以期在城市停车可持续发展提供参考。

一、停车现状问题分析

(一) 私家车保有量大，车位供给不足。据统计，富阳城区私家车保有量约12.3万辆，平均每户家庭1.64辆。城区现有停车位合计9.4万个，按照机动车保有量与停车位比例1:1.1计算，停车位缺口约4.1万个。

根据调研数据，超过52%的家庭拥有2辆及以上小汽车，仅有24%的家庭拥有2个以上车位，超过59%的调查者认为所在小区停车位比较紧张。如图1、图2所示。

(二) 停车需求时空分布不均衡。富阳城区多数老旧小区车位配建不足，夜间时段(19:00-次日7:00)停车需求集中，停车位紧张，51.4%的居民反映夜间比白天停车更难，33.4%的车辆需停放在小区外，导致路内违停现象普遍。另外，妇保医院、银泰商圈、永兴学校等节点作为城市功能的核心区域，停车需求集中、车位供给不足，区域停车矛盾尤为突出，停车缺口占比超60%。如图3、图4所示。

(三) 共享停车使用不广泛，存量资源盘活共享困难。2020年起，富阳建设了错时共享停车系统，市

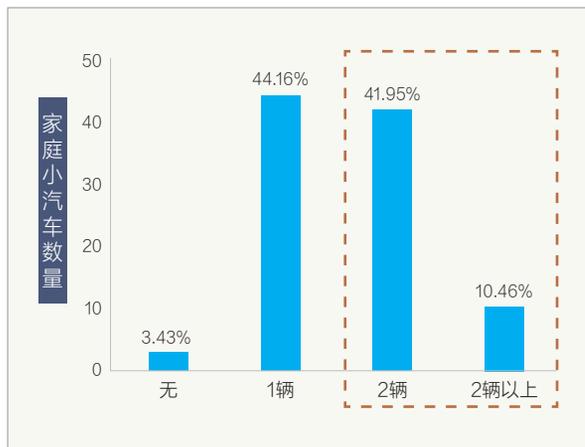


图1 富阳城区家庭小汽车保有量图

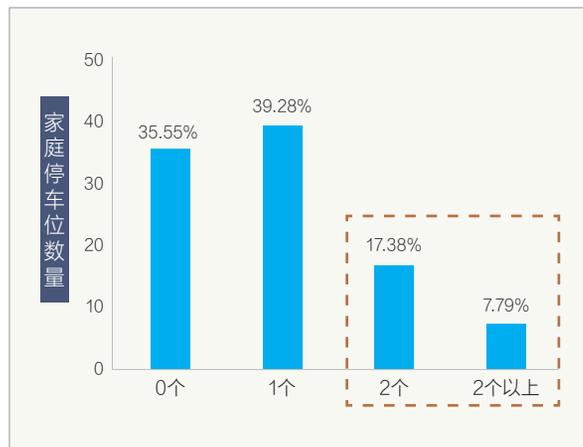


图2 富阳城区家庭停车位数量图



浅析山西省涉老年人道路交通事故特点及对策建议

文图 | 褚万里 张春明 张毅超

伴随着我国人口结构快速进入老龄化阶段，60岁及以上老年人在交通参与者中所占比例逐年快速上升，涉及老年人道路交通事故数量也呈逐年上升趋势。近三年（2022—2024年），山西省60岁及以上机动车驾驶人数量年均增长23.95%，涉及老年人道路交通事故起数占全省道路交通事故总数的34.12%，造成的死亡人数占全省道路交通事故总死亡人数的45.61%，因交通事故造成的老年人死亡人数年均增长达22.41%，老年人交通安全问题日益突出。本文结合近三年山西省内涉老年人道路交通事故情况，浅析涉老年人道路交通事故的特点与存在的安全隐患，并提出涉老年人交通事故预防的相关对策建议。



一、涉老年人道路交通事故特点

（一）涉老年人交通事故致死率较高。老年人受自身机体老化等因素影响，相较其他年龄段人群，更容易在交通事故中受到重伤或死亡。从近三年山西省各年龄段人员交通事故死伤人数统计情况看，随着年龄的增长，交通事故死亡人数和致死率均同步上升。其中，61至70岁老年人交通事故致死率为20.12%，70岁以上老年人交通事故致死率为24.82%，分别超出全省平均致死率6%和10%，且老年人交通事故致

死率呈逐年上升趋势，2024年老年人交通事故致死率较2022年上升了近4%。

（二）老年人肇事在涉老年人交通事故中占比较高。从事故情况看，老年人不仅是交通事故的受害者，有不少也是交通事故的肇事者。近三年，山西省老年人肇事交通事故起数占全部涉老年人交通事故起数的31.41%，老年人肇事交通事故造成的死亡人数占全部涉老年人交通事故死亡人数的26.93%。从肇事原因看，未按规定让行是主要的违法行为，占老年人肇事事故总起数的26.97%，无证驾驶、违反交通信号、逆向行驶等违法行为导致的交通事故较多，分别占老年人肇事事故总起数的15.23%、12.98%和9.31%。例如，2024年，在阳泉市某地，岳某（68岁）驾驶小型客车沿道





秦皇岛北戴河区域聚集性拥堵精准防控与快速疏导策略研究

文图 | 孙文哲 张务实 张帆

河北省秦皇岛市北戴河区在旅游高峰期期间，交通态势呈现出周期性强、高平峰差别明显、峰值流量大的特征，且处于交通量持续增长、高饱和演变趋势的阶段。2024年旅游季进出车总量达735万辆次，同比提升14.2%；北戴河区车辆总数峰值12.61万辆、实时在途量峰值0.64万辆，分别达到最大承载量的93.3%、89.9%。但针对节假日旅游季流量聚集、车辆陡增、区内持续拥堵等交通问题，传统管控方式主要依赖指挥人员个人经验进行控流，缺少系统性的治理手段。如何在现有交通基础设施条件下，对路网的交通流入流出进行有效调控，以维持路网交通总量不超过其最大承载能力，实现路网交通供需平衡，是当前缓解路网交通拥堵的关键。本文以控制总量、均衡调节为控制理念，构建基于大数据的区域聚集性拥堵事件预警管控模型，实现交通流量的有效调控与供需平衡，提升了路网运行效率与公众出行体验，供参考。

一、研究现状及难点

目前，区域聚集性交通拥堵控制策略的研究多数以被动控制为主，对控制策略启动时机的研究较少，并且生成控制策略时没有考虑到不同拥堵程度下区域的控制目标不同，缺少一套完整的城市交通拥堵控制方法体系。

指挥人员对区域交通拥堵的治理大多依赖人工经验，面临的难点主要有：一是对拥堵成因掌握不清晰，区域聚集性拥堵事件发生后，全凭个人经验指挥，试错周期长、成本高，且常见的“一刀切”式外围控流会导致拥堵转移，影响区内外出行体验。二是对区域的承载能力缺乏研判摸底，对未来交通态势缺乏准确预测，无法主动干预。车流已快速聚集到拥堵区域时，才开始采取管控措施，无法快速缓堵。三是在拥堵事件发生前，指挥人员提前制定的控流预案多参考上一年或上一节假日交通状态，实际车流到达规律和历史交通状态不一致，靠人工临时干预区域内外多个拥堵路口难度大，费时费力且效果无法保障。

二、模型构建

基于以上研究背景及难点，本文构建了基于大数据的区域聚集性拥堵事件预警管控模型，以控制总量（源头引导）、均衡调节（调控流量）为控制理念，区内自适应（提升通行能力）、外围控流（延缓交通流集聚）为控制方法，探索区域交通拥堵治理从被动处置向主动防控转变。即事前基于溯源分析和路网承载分析，动态识别区域拥堵形成和疏散时空规律，智能推荐管控等级、调控策略和方案；事中基于短时预测和实时溯源，自动推荐更贴近于拥堵变化的策略方案，



省市一体化疲劳驾驶行为监测预警及处置干预系统研究

文图 | 赵景春 云廷进 胡颖

疲劳驾驶是造成交通事故群死群伤的重要因素，但无法通过传统的断面式取证对其进行有效管理，亟需依托新技术进行针对性治理。本文立足提升疲劳驾驶违法管控效率，使用定位报警数据、ETC 报警数据、卡口报警数据等数据，通过对多源数据进行汇聚融合、清洗治理、算法训练和模型固化，实现涉嫌疲劳驾驶车辆实时位置感知、时空轨迹预测、精准报警推送和定向干预提示，及时中断违法行为，减少疲劳驾驶安全隐患，在实践中能够大幅提升治理效率。

一、疲劳驾驶重点违法管理现状及挑战

据统计，我国每年因疲劳驾驶直接引发的道路交通事故约 10 万起，占全国交通事故总量的 21%，平均造成 9 万余人死亡或重伤，疲劳驾驶事故死亡率达 83%，是造成群死群伤交通事故的重要因素，对疲劳驾驶行为进行重点监管势在必行。在疲劳驾驶查处中，应注重：一是多级预警业务闭环的必要性。需要建立总队到支队的两级预警机制，形成疲劳驾驶预警从推送、布控、处置、反馈的业务闭环。二是诱导发布及时提醒的必要性。支队接收疲劳驾驶预警信息后，可根据位置信息，在行驶路线进行疲劳驾驶预警信息发布，诱导驾驶人及时进入服务区休息，同时通过“云哨”等手段进行及时提醒，预防事故发生。三是查缉布控

现场执法的必要性。支队收到预警信息后，通过位置研判，可在执法站进行黑名单布控，并可通过现有警务头条等应用展示疲劳驾驶违法数据，进行现场执法。四是研判分析源头治理的必要性。根据货车疲劳驾驶违法历史数据并结合卫星定位轨迹信息，进行数据统计分析，研判疲劳驾驶货车常用路径、所属违法企业等规律分析，辅助源头治理。

疲劳驾驶是动态累积过程，存在取证难、认定难、查处难问题，因此无法通过单个时空断面确认违法事实，无法对疲劳驾驶行为进行及时有效的提示诱导。另外，受限于警力资源及疲劳驾驶车辆轨迹的不确定性，民警只能依托执法站进行大海捞针式查处，效率较低。

济南市是山东省省会，交通路网发达，通车里程达 18425.4 公里，其中高速公路 890 公里，城市快速路、国道及农村公路交织成网，公交线路与轨道交通运营线路持续增长，交通流量巨大。在以往对于疲劳驾驶的日常管控中发现，一是监测预警与实际执法存在偏差，预警信息与出站记录一致性低，大部分车辆以过境为主，处罚执行难度高；二是城市道路交叉密集、车辆行驶路径分散，难以精准判定车辆是否连续驾驶超 4 小时，预警拦截效率受限；三是数据分析研判技术存在瓶颈，跨部门数据融合应用仍需深化。





筑牢风险防控屏障 守护春日出行安全

编者按：按照公安部交通管理局有关部署要求，全国各地公安交通管理部门组织开展春季道路交通安全专项整治行动，聚焦春季务工出行集中、客货运繁忙、踏春郊游增多等交通出行特点，强化分析研判，优化勤务部署，紧抓路面管控关键环节，重拳治理易扰乱秩序、易肇事肇祸的交通违法行为，有效消除一批人、车、路、企交通安全隐患，全力维护春季道路交通安全形势稳定，为群众平安出行创造良好道路交通环境。本期刊发广东、山东济南、四川自贡等地公安交管部门开展春季道路交通安全专项整治工作经验，供参考。

广东 严查面包车违法载人行为

为切实维护道路交通安全，及时消除面包车违法载人等风险，广东省公安厅部署全省公安机关开展为期2个月的面包车违法载人专项整治行动，强化警种联合、部门联勤、区域联动，最大限度打破数据壁垒，形成“警种牵引，上下联动”工作合力，有效消除一批面包车违法肇事风险。

广东交警总队加强分析研判，明确违法载人高发面包车型、通行路段、风险时段。大通、全顺、江淮、五菱等车型具有“大车少座”、易改装加座、防护性能差等特点，一旦发生交通事故，易造成群死群伤。涉面包车事故主要发生在沈海、京港澳、二广、长深、汕昆、广昆、兰海、许广等8条主干高速公路，以及G107、G321、G324等连接湖南、广西等外省的3条国道。为规避检查，非法营运面包车往往在夜间车辆流量少、执法管控薄弱时段通行，20时至次日凌晨6时、20时至24时尤为突出，该时段驾驶人视线差，且伴随疲劳驾驶，极易引发交通事故。

整治行动期间，广东交警总队每日凌晨0时至3时对全省执勤站点进行视频检查，每日汇总行动战果、典型案例，每周召开视频调度会进行点评通报。共设置“三类”查处点350个，其中“一类”查处点实行“10+2”小时查缉勤务，即每日20时至次日凌晨6时落实10个小时硬性勤务，其他时段落实不少于2个小时弹性勤务；“二类”查处点实行“8+N”小时查缉勤务，即每天定点连续查缉8个小时，其他时段采取“小快灵”机动战术精准查缉；“三类”查处点根据当地建筑工地、农（渔）业生产用工务农时间特点灵活启动查缉勤务。制定面包车违法载人专项整治行动现场查处工作指引，指导各地从现场执法管理、分级分



类处罚等方面入手，用好用足法律手段，依法打击面包车超员载客、疲劳驾驶等违法行为。

为强化部门联动，凝聚整治合力，广东省公安厅联合省交通运输厅组织开展道路交通安全整治联合执法行动，公安交管、交通执法部门实行联合指挥、联合执法、联合调查、联合扣车、联合处罚、联合宣传、联合督导“七个联合”工作模式，确保行动取得实效。同时，省道安办组织公安、交通运输、文游、教育等部门联合开展道路交通安全协同治理，强化“两客一校一面”等重点车辆全链条治理监管。

广东交警总队坚持每日一案例、每周一发布，持续营造严管宣传声势。组织主要媒体深入广州、清远等执法一线随警作战，实时报道行动实况。交警新媒体矩阵持续推送典型案例近120个，阅读量达2452万余次，通过以案说法，讲危害、明法理，争取群众对执法行动的理解和支持，呼吁广大群众自觉抵制乘坐超员和非法营运车辆，助力实现行动法律效果、社会效果、舆论效果有机统一。（文图/广东交警）

济南 开展高速公路交通安全整治行动

为进一步做好春季高速公路交通管理工作，坚决防范重大交通事故，山东省济南市公安局高速公路交警支队紧盯事故预防“减量控大”目标，持续加大路面管控力度，扎实推进春季高速公路交通安全专项整治行动，全力维护高速公路交通安全形势稳定。

济南高速交警支队坚持“一盘棋”统筹，由支队领导牵头，成立专项整治小组，制定行动方案，明确任务目标，细化责任清单，实行“日调度、周研判、月总结”的推进机制。召开动员部署会议，进一步强化民辅警责任意识，及时调整工作侧重，优化勤务安排，在严格落实“1315”驻勤机制基础上，依托辖区各服务区、收费站设置临时执法站点，强化路检路查。加强与交通运输、气象、路管单位的联勤联动，建立“春防”协作机制，形成跨部门的共同合力。

为切实提升交通安全隐患治理质效，济南高速交警支队充分发挥“一路多方”优势，持续开展道路交通安全隐患大排查大整治行动，积极协调高速公路经营管理单位、项目建设单位，督促落实主体责任，加大交通安全设施投入，切实消除影响驾驶人行车安全因素。认真分析近三年事故数据，从安全设施、车辆问题、人员问题、管理措施等维度，分析辖区高速公路交通事故成因，并针对团雾多发、事故多发、急弯陡坡、临水临崖等路段进行再摸底、再排查，对检查中发现的隐患和问题，积极向辖区交安办报告，并向高速公路运营部门提出隐患整改建议，立行清除整改。

整治行动期间，济南高速交警支队各大队依托交警执法站、服务区等执法阵地，严查重点违法行为，通过“网上+网下”巡逻巡检，扩大执勤执法覆盖面。以整治疲劳驾驶、不按规定车道行驶、违法占用



应急车道行驶等重点违法为牵引，带动严查不系安全带、超员等交通违法行为，形成高压严管态势。加强勤务联动，加强与周边高速交警支队、辖区各大队之间协同配合，提高路面见警率、管事率，严防失控漏管。同时，借鉴国省道错时勤务管理经验，在京台高速济南段、青银高速唐王段至德州段试点开展错时勤务，统一勤务部署，按时启动沿线执法阵地，强化全线巡逻管控，并依托集成指挥平台，对重点车辆、重点违法行为进行集中整治，确保辖区道路管控不留盲区、不留死角。

济南高速交警支队充分发挥各类传统媒体、新媒体矩阵作用，全方位宣传整治行动，同步开展春季驾车安全提示、交通安全警示、交通出行引导服务等宣传活动，普及交通安全知识，教育群众知危险，会避险。加大典型事故案例警示曝光力度，开展“身边人身边事”交通安全案例警示行动，起到处罚一个、教育一片的警示效果，形成长效震慑，有效提高辖区广大交通参与者的交通安全意识和遵规守法的自觉性。（文图 / 济南高速交警）

自贡 靶向施策 护航出游安全

春季以来，外出踏青、赏花、观景成为广大市民生活的放松休闲之选。为全力营造一个安全、有序的道路出游环境，四川省自贡市公安局交警支队提前谋划，靶向施策，合力攻坚，纵深推进春季景区周边道路交通安保工作提质增效。

自贡交警支队积极会同市城管执法局、市应急管理局等职能部门实地走访自流井尖山、贡井区艾叶镇、大安区伍家村、沿滩区永安镇等山区景点，结合以往高峰时段市民出行的规律和特点，重点摸排周边交通组织、停车规划、交安设施、标志标牌等内容，做到“应安尽安、应设尽设、应改尽改”，做实做细事故预防前端综合治理工作。召集相关业务科室、属地交警大队、中队责任人召开交通安保专题部署会，制定交通保障工作方案，分层分级明确目标，细化任务，压紧压实工作职责。撬动各区县道安办资源，依托农村派出所、警保合作站、“两站两员”等力量，协同联动，齐抓共管。积极联合路政、养护等部门提前深入景区周边重点路段逐一开展人、车、路的风险预判和隐患排查。实时掌握景区预约客流数，停车场需求数，摸排梳理一批道路交通事故易发、多发的关键点段，提前做好现场应急处置预案。

针对研判预测和监测预警发现的堵点、乱点，自贡交警支队根据景区道路人流、车流通行实际情况，采取“远端分流+近端疏导”“守点巡线+点线结合”的流动勤务模式，实时优化调整交通组织，一旦出现路口、路段拥堵，快速反应，通过设置潮汐车道、调整车道通行方向、设置单向通行、限时通行等交通管制措施减少人车冲突，提高道路通行能力。同时，支队复盘以往人流、车流较大的景区周边交通事故易发、



多发的规律和特点，结合辖区实际，成立执法小分队，深入国省干道、城市主干道、农村公路、城乡接合部等重点区域开展集中专项整治行动，切实提升路面见警率和管事率，努力形成高压震慑。

此外，自贡交警支队利用微信公众号、微博、广播等平台，提前发布春季出游天气变化、交通实时路况、景区周边停车泊位数、临时交通管制措施等出行信息。通过高德、百度地图实时更新拥堵路段数据变化趋势，积极引导市民合理规划出行时间与路线。结合“美丽乡村行”“知危险会避险”“被看见才安全”等主题宣传，组织警力分时分段深入景区周边及景区内部农家乐、酒店住宿、商圈等地举办交通安全知识讲座，发放宣传资料，向广大市民普及春季出游交通安全常识，提醒广大游客坚决不饮酒驾车、不疲劳驾驶、不超员超载驾驶等，自觉遵守道路交通安全法律法规。纵深推进“五大曝光”行动，利用路面LED屏、社会公益显示屏每周定期曝光一批疲劳驾驶、超速行驶、超员超载、不礼让行人等显性交通违法，积极引导广大驾驶人安全文明出行。（文图/自贡交警）

湖北: 科技赋能绘就美好出行图景

文图 | 湖北交警

近年来,湖北省公安厅交通管理总队以建立完善“专业+机制+大数据”新型警务运行模式为引领,大力推进“情指行”一体化改革,通过强化大数据、云计算、人工智能等新技术应用,不断健全完善合成作战体系,实现全省道路交通安全提质、通行提效、服务提能。全省重特大事故连续6年“零发生”,道路交通安全形势平稳向好。

进阶扩容 建强中枢全局统筹

湖北交管总队以“情指行”一体化运行机制为牵引,组建合成作战专班,打造湖北公安交管的情报室、指挥所、行动队,打通业务梗阻,营造督办合力,实现闭环运转。贯通省市县三级交警350M通信和4G/5G移动图传组网,汇入交通、气象、应急、企业等行业数据,动态研判“人、车、路、企”等安全风险,实现全省交通管理态势“一屏纵览”、省市县交警指挥中心“一体联动”、应急指挥调度“一呼百应”。深化公安交管4大平台本地



化部署和协同应用,整合智能交通治安防控平台、“云哨”作战平台等自建系统及“碎片化”程序,升级打造湖北公安交管“情指行”一体化合成作战平台,集成17类功能应用及人工智能等前沿技术,引入“全面研、精准交、高效办、跟进督、圆满结”闭环管理系统,实现对海量多源数据的建模分析、决策转化和闭环运用。

同时,湖北交管总队持续推进高速公路“三道防线”、恶劣天气高影响路段、主干国道省和农村地区等重要点位监控建设,接入行业视频监控及ETC卡口,累

计共享过车数据40亿辆次。制发《无人机系统建设及应用推广指导意见》《警用无人机应用管理工作规范》,常态化举办“无人机+智慧交管”培训班,200余名新晋“飞手”投入各地实战。试点应用无人驾驶智能网联巡逻车,开展重点部位全天候巡航,进一步延伸了立体感知触角。

数字升级 织密风险防控网络

为推动交通安全治理模式向事前预防转型,湖北交管总队深入推进风险防控体系数字化升级,以情报指挥中心为“龙头”,构建情报

研判会商机制，联合相关职能部门、业务警种、社会力量的数据复用、情报供给和专业支撑，开展日常态势周期研判、重要节点专项研判、突出风险即时研判，闭环处置线索 1.1 万余条。对亡人、重大财损等 6 类事故逐起溯源，推动风险防控由“经验驱动”“人为管理”向“数据驱动”“平台督办”转变。深耕“两客一危”等重点车辆监管，搭建危险货物道路运输交通安全协同监管服务平台，联合交通运输部门常态开展“通行许可一网审、线路监管一图清、路面核处一键查”等工作，定期对辖区企业开展“风险体检”“动态评级”，累计整治隐患 3.1 万起。构建完善县域道路安全风险评估体系，通过动、静态数据抽取计算和专家论证，为全省 103 个县市区精准“画像”，督促各地加强针对性交通安全管理。

此外，湖北交管总队深化“云哨”应用开发和技战法创新，针对“两高五重”风险（高频、高危，重点车辆、时段、区域、事件、违法）打造 51 类大数据研判模型，强化在途风险预警干预，2024 年推送预警信息 1716 万条，有力提升了精准查缉效能。

数智协同 提升秩序管控能力

为营造安全有序的出行环境，

不断提升群众出行的幸福感满意度，湖北交管总队与百度、高德、腾讯等地图运营商紧密合作，做大资源应用池，深化交通数据分析研判，制作省域、市域、县域交通流量和事故热力图，辅助优化勤务部署和管控策略，实现警力前置、科学布防、动中备勤、以动制动，带动警务效能、管控质效同步提升。同时，大力推广智能人行横道、绿波连续放行、红波梯级截流、逆向借道渠化、二次递进放行、掉头预先剥离、排阵交替通行、畅通右转车道、灯线精准配对等十余项精细化管控举措，全息路口、智慧潮汐车道、智慧可变车道、智慧停车系统等智能场景应用不断拓展。

湖北交管总队还深度探索“无人机+”“快骑+”新型警务，打造了湖北交管“快骑+飞鹰”直属战队，开辟“空地一体”巡航线路 74 条，在重要节点、大型活动、专项安保中发挥了重要作用。2024 年极端低温冰冻天气期间，总队上线隐患、堵点一键直报程序，快速定位、准确流转、闭环处置隐患 1177 处，切实提升工作的“数智化”成色，助力圆满打赢抗冰除雪硬仗。

主动创新 持续优化服务供给

为不断提升政务服务水平，湖北交管总队坚持以人民为中心，创

新推出交管执法评价系统“执法评道”，以群众满不满意为根本评判标准，在服务大厅、业务窗口、驾考考场、执法文书“主动亮码”，邀约群众提意见，刀刃向内找问题，坚决整改促提升，累计收到群众评价意见 325 万条，采纳群众建议 96 条，整改执法问题、完善工作流程、优化道路设施等 260 余个。“执法评道”获评湖北省 2024 年度“走好网上群众路线”典型案例。总队还在 17 个市州大力部署“自助车管所”网点 250 余个，投放 8 类车驾管自助终端 600 余套，年均“自助办”75 万笔，极大缩减了群众的办事成本。

此外，湖北交管总队立足“大宣传”工作格局，主动强化民意汇集、热点捕捉、创意策划、内容产出等“AI 人机协同”应用，联动职能部门、媒体平台开展多样化宣教活动。“湖北交警”微信公众号多次荣获全省最具影响力政务新媒体，抖音话题年度播放量突破 40 亿，累计 7 周登顶全国政法系统抖音影响力榜单。同时，总队积极打造“AI+ 大数据”新型交管宣传矩阵，大力推广文明交通“自助学习舱”等集“柔性执法、普法教育、便民服务”于一体的创新载体，以喜闻乐见的形式引导群众参与到交通安全学习中来。

上海: 打造高速公路交通管理“奉贤样本”

文图 | 张夕 宋振伟

物品散落在高速公路路面，它能及时发现并处置；有人误闯入高速公路，不用肉眼实时监控就能知晓；车辆“龟速”前行、非法占用紧急车道，它能立马锁定发出警报……近年来，上海市公安局交通管理总队紧紧围绕高速公路通行特点，利用无人机灵活性强、广域视角和快速的数据处理能力，探索“智慧高速”交通安全治理新路径，为高速公路交通管理综合应用提供可复制的“奉贤样本”。

“龙鱼”巡航 准确捕捉异常情况

“G1503K78 与 K80 路段，发现高速公路有物品掉落。”上午 5 时 03 分，在上海市公安局奉贤公安分局交通管理支队智慧交通管理中心，一条无人机预警信息从智慧交通指挥舱内跳出，值班民警看到后，当即发出处置信息，前方高速民警迅速赶到指定地点查看，原来是一块面积较大的纸板箱掉落在了三号车道。从发现预警到处置完毕，用时约 15 分钟，



高速交警利用无人机对高速公路开展巡查

大幅提升了处置效率。这一切都要归功于上海公安系统的首架固定翼警用无人机“龙鱼”。

“和一般的多旋翼无人机不同，固定翼无人机‘龙鱼’的机翼臂展长达 2.3 米，在满电满负载情况下，续航里程可达 120 公里，单次飞行时间 2 小时左右，非常适用于高速公路巡航。”奉贤交管支队智慧交通管理中心副主任江奚梁介绍。不仅如此，相比高速公路的定点监控设备，固定翼无人机能够作为动态补充，更为立体、精细地捕捉到各种平面探头无法发现的“小”问题。

此外，在分析了前几年高速公路交通情况后，奉贤交警为“龙鱼”搭建了易造成多车事故的高速公路散落物预警、易造成亡人事故的行人非机动车闯高速预警和易造成区域拥堵的机动车低速行驶预警，“龙鱼”预警后会实时推送至智慧交管中心，由民警进行二次研判确认风险等级后指挥一线民警及路政养护部门开展处置。目前，“龙鱼”单日巡航 160 余公里，实现 G1503、S3、S4 等重点路段每日 4 架次覆盖。2025 年初，S4 沪金高速发生多车追尾，无人机秒抵达现场回传全景

影像,指挥中心同步完成事故判定、救援调度,处置时间压缩40%。今年“五一”假期期间,“龙鱼”精准预警散落物、行人闯禁等隐患8起,处置响应时间缩短60%。

“战队”作战 地空联动提升效能

“龙鱼”虽是高速公路巡航的核心力量,但却不是全部,交通问题的高效处置还依赖一支配合默契的“战队”,即通过“固定翼+多旋翼”无人机配合作战,奉贤交管支队建立了“高、中、低”三位一体的交通管理处置机制。

“龙鱼”的飞行高度在180米以上,优点自然是高空俯瞰视野宽广,但它无法悬停只能盘旋,与地面处置的互动性相对较低。“我们主要用它来实现各类隐患的发现预警,即‘高空预警’;一旦发现事故、抛锚等突发事件,则同步调用多旋翼无人机飞赴现场,到场后通过喊话方式引导车辆撤离,即‘中空响应’;同时,指令民警前往处置,即‘地面处置’。”奉贤交管支队高速大队大队长方伟华介绍。目前,“贤城铁翼”战队已初具规模,在全区部署了18个智能无人机机场,培育出108名专业飞手,实现全区13个街镇全覆盖。每周多达350余架次的无人机开展常态化巡航,穿梭于40余条重点航线,与“龙鱼”

守望相助及时处置各类突发情况。自今年以来,支队累计应用无人机协助处置高速公路交通事故80余起、抛锚110余起,撤离平均用时仅20分钟,比传统方式缩短20%。

“原先,我们都要等驾驶人拨打报警电话后才能知晓高速公路的突发情况。如今,随着无人机的投入使用,叠加AI赋能,这些突发情况从事后变为了事前主动发现,更好地消除了高速公路安全隐患。”江奚梁说。无人机能够在违法高发的高速公路点段进行悬停,对违规占用高速硬路肩、车辆违规实线变道、分心驾驶等违法行为进行证据固定,随后由高速警力在收费出口、服务区等安全区域对车辆拦截后进行处罚,有效弥补了高速公路交通违法的监管盲区。对于不具备现场安全拦截条件的,则可以通过点对点致电或发送短信的方式通知当事人后续至交管支队接受处罚。

“眼脑”配合 精准施策提质增效

如果把无人机比作“锐利的眼睛”,那么,高效的智能感知系统就是交通管理“智慧的大脑”。上海公安交管总队持续推进上海城运系统道路交通管理“易的PASS”系统提质升级,通过感知人车信息,利用系统多维度的数据分析研判,为解决各类交通问题提供科技

支撑。无人机作为感知端的有力补充,其采集的动态数据为系统的分析研判与决策提供了科学依据,助力道路的综合管理。

占地面积仅为奉贤区15%的南桥镇,却有着奉贤区65%以上的机动车保有量,每天早晚高峰交通拥堵严重。为提升道路通行效率,缓解交通拥堵,奉贤交管支队利用无人机实时反馈道路拥堵情况,同时结合“易的PASS”系统对道路通行情况进行研判分析,找准交通拥堵症结,先后优化南桥镇12条主干道信号灯配时6套。望园路解放路、航南公路南桥路等路口单向流量短时激增现象突出,支队通过调整信号灯配比,同步实行直行、转弯同时放行策略,减少滞留车辆,有效提高道路通行效率20%以上,拥堵指数明显下降。

除了助力道路通行效率提升,“眼睛”与“大脑”的配合也在隐患清除中凸显效能。今年以来,通过建模前后图片比对识别桥梁、临水路段隐患5处,效率提升显著;施工监管时,固定翼无人机每日巡检G1503绕城高速多处点位,发现违规问题7起,整改率100%;在恶劣天气过后,无人机集群能及时监测易积水路段,回传数据支撑路面引导工作,喊话劝离危险区域车辆,有效避免次生灾害。

温州：靶向清患 强化外地货车精准管控

文 | 周海渊 项杨 徐民 图 | 陈笑

随着城市物流需求激增，高频进入浙江省温州市的外地号牌货车数量持续攀升，超载、非法改装、疲劳驾驶等问题日益凸显，外地货车“底数难清、监管缺位、事故多发”成为困扰城市交通治理的共性难题。2023年，浙江省道路交通专委会印发《高频入浙货车“清患”专项整治行动工作方案》，温州市公安局交通管理局积极响应，结合实际，推出“数据穿透、全链协同、智能闭环”智控体系，推动管理效能跨越式提升，实现入温货车“全链条可溯、全周期可控、全流程可管”。两年来，入温外地货车交通事故数同比下降20.8%。

数据穿透 破解底数不清难题

针对外地货车“海量数据难筛选、动态轨迹难锁定”的痛点，温州公安交警依托大数据建模技术，整合卫星定位、卡口过车、货运平台等动态数据源，创新运用“活跃度+周期研判”双轨分析模型，依托工程车智控经验，升级打造“温



交警检查外地货车

州重点车辆智控系统”，精准锁定长期在温行驶的外地货车。

根据车辆在温州出现频次、滞留时间、卡口过车次数等关键指标，温州公安交警构建动态模型，计算车辆30日内入温频次，剔除仅过境高速的“无效数据”。入温20次以上的，判定为高频入温外地货车，并根据车辆“活跃度”，每日动态更新高频车辆数据，建立“一车一档”电子档案。目前，系统累计判定高频入温外地货车1.6万辆，实现从“海量数据盲筛”到“精准目标锁定”的转变。

同时，通过模型分析研判，将

停留次数超15次且单次超8小时的，判定为“常驻”车辆；停留超2小时的，判定为“落地”车辆，关联装卸货点，并结合定位数据与路网信息，将车辆高频停留区域确定为源头管理单位，由属地交警大队排查“常驻”“落地”车辆，纳入智控中心协同监管，压实主体责任。

对于高频车辆，模型继续每天分析车辆近30天“活跃度”，将近段时间未入温的标注为“静默期”，高频出行的确定为“活跃期”，以此研判车辆的活跃周期和规律，进行分级管控，开展针对性管理。

全链协同 形成多方共治闭环

对于外地货车治理，温州公安交警突破“单打独斗”传统模式，构建“政府主导、协会搭台、企业主责、司机参与”的协同治理生态，对系统内的外地货车进行精准监管和安全宣教，创新监管机制，实现“人、车、企”风险闭环管控。

为强化驾驶人交通安全意识，温州交警紧盯驾驶人上岗、出车节点，开发“云司机”App，推行“人车绑定、码上学习、扫码出车、微信预警”监管。驾驶人进行“每日一学”并通过测试获取绿码后可运营，红码违规出车将触发预警，并由行业实施停运惩罚。目前，已累计28万人次完成学习，推送预警2.3万条，拦截红码出车行为1.2万次，驾驶人学习参与率达92%。

为打击超速驾驶，温州公安交警动态监测车辆行驶速度，排查出常开快车、安全隐患大的对象，对平均车速60公里/时以上的车辆针对性开展源头整顿，超速违法环比下降54%。实时监测卫星定位移动数据叠加分析路网数据，认定为疲劳驾驶的，对车辆进行精准定位预警查处打击，向驾驶人实时推送预警并强制停驶。2023年以来，疲劳驾驶引发的交通事故“零发生”。

同时，温州公安交警通过定位数据分析行经频繁的线路、右转

弯、左转弯频繁的路口，基于车辆行驶中的大数据，智能生成“外地货车热力图”，以此指导交警勤务工作，在外地货车频繁行经的时间、线路有针对性地投放警力、改善设施，在事故高发路段增设警示牌156处，优化信号灯配时47个路口，部署夜间联勤警力3200人次，外地货车右转弯事故同比下降58%。“过去外地货车像‘影子车’，现在每一辆都看得见、管得住。”民警的介绍体现了“数据反哺”的实效。

创新举措 实现数智精准管控

“现在开车不敢有丝毫侥幸，系统比‘电子眼’更聪明！”一名驾驶人感慨。智控系统上线后，外地货车驾驶人安全守法意识显著提升，主动参与安全培训人次增长3倍，投诉率下降82%，群众对货运交通秩序的满意度达96.5%。

针对外地货车“顽疾”，温州公安交警推出数字化管控场景，形成“研判—预警—打击—教育”全链条治理闭环。2023年，温州市发生多起涉外地重型货车安装爆闪灯、遮挡号牌、严重超载、组队连续闯红灯、超速行驶等严重违法。温州公安交警依据仅有的11辆车定位轨迹，结合相关数据建立“百吨王”研判模型，推导形成证据链，同年5月，一举打击了涉案团伙3

个，扣留“百吨王”105辆，13名涉案人员均以危险作业罪被判刑。2023年以来，查扣非法改装、“百吨王”等严重违法货车7498辆。

车载卫星定位数据是货车管理的重要依据，为防范驾驶人为了逃避监管而破坏车辆定位，温州公安交警将车辆定位接入智控平台，实时监管在线数据，对3日不在线车辆与卡口数据碰撞比对，联合执法打击并责令恢复定位。措施取得显著成效，目前，外地货车日均在线定位率达95%以上。

此外，温州公安交警采用“四色评价”全面管控风险隐患，将预警数据输送到源头管理责任单位，由责任单位开展教育、整顿和警示，对严重交通违法行为形成有效震慑，对屡教不改的做好行刑衔接，并对企业及车辆进行分类分级管控处置。“红色”由多部门联合将其纳入重点监管名单，并落实走访约谈、教育培训等措施；“橙色”由温州市货运行业协会予以教育整顿、停运整改等处罚；“黄色”由协会监督指导、企业自行整改；“绿色”给予进企宣教、办理电子通行证（允许货车在限行时间内沿指定线路上路）等优惠，鼓励企业自管自治。目前，已预警和约谈风险企业772家，上门集中培训470余场，停运整改高风险货车5.2万辆次。

德州：精细治理助力城市交通安全畅行

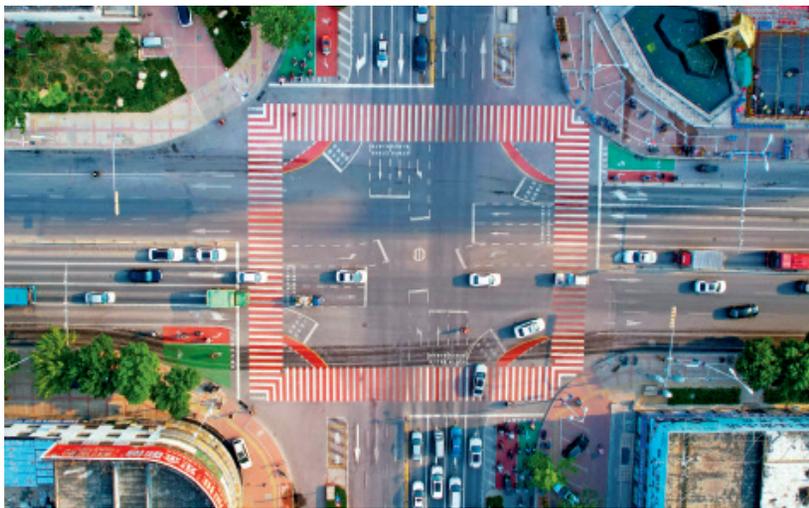
文图 | 衡晓晴

德州市位于山东省西北部，冀鲁交界处，素有“九达天衢”“神京门户”之称，是全国重要的交通枢纽。随着经济社会快速发展，德州市机动车保有量与过境车流量激增，人车路之间的矛盾愈发突出。近年来，德州市公安局交警支队秉持“以人民为中心”的理念，聚焦道路交通管理中的堵点难题，落实一系列精细化治理举措，全力推动道路交通品质迈向新台阶。

深化交通堵点“微改造”

德州交警支队把“治堵疏堵”列为全市公安交通管理工作的重中之重，成立由主要负责人挂帅的道路精细治理工作领导小组，从全局着眼，统筹规划，灵活运用车道瘦身、借道通行、限时单行、慢行一体、可变车道等多种小微改造方式，精细化改造商圈、校圈等重点区域交通堵点51处，优化调整路口88处，有效缓解交通拥堵，提升通行效率。

东风西路与商贸大道交叉口汇聚货物集散市场、交通枢纽、休闲



优化改造后的新河路与湖滨大道交叉口

广场等多类功能区，是京沪铁路东西通行要道，交通流量大、拥堵严重。针对路窄车多、车道混乱、灯控不佳等问题，支队采取“一扩、二借、三优”举措，“扩”即增加东向西直行车道，区分不同转向车道；“借”是高峰时引导机动车西向东借辅道通行，并做好标识；“优”为优化信号灯配时，合理分配车辆通行时间。优化后，路口通行效率显著提升，拥堵问题明显改善。

为有效解决物流园区交通拥堵问题，支队组织开展了“惠企保畅”

工程，并推动纳入市政府“一把手”优化营商环境项目，为物流园区、商品集散地制定“一企一策”整改方案，治理重点区域及主干道堵点20处，优化建设交通组织精品平交路口25处，开辟两条24小时货运保供通道，放宽货车通行限制，延长城市核心区域货车通行时间，运输效率提高了40%。

同时，支队将快速通行“绿波网”建设视为提升城市通行效率的关键举措，投资建设“智行德州·慧通天衢”智慧交管项目，充分利用

各类数据，深入分析主要道路的通行条件、流量特点及变化趋势，制定了5套不同时段的交叉口信号配时方案。将路段内所有交叉口作为一个整体研究，综合考量其关联性，以停车次数、行程时间为评价指标，合理设置绿灯启动时段、相位相序等，建成15条全长107.19km的绿波带，涵盖185个路口，城市通行效率提升了11.8%。在此基础上，综合相邻、平行绿波带周期、流量、时间段等数据，通过交通信号协调及配时设计工具，对各信号交叉口进行优化调整，经过比较、计算和分析，精心打造了主城区“十横五纵”绿波带路网结构，使整体停车次数较优化前下降了48.7%。

护航校园交通“平安路”

上下学时段，校园周边停车难、交通拥堵等问题突出。德州交警支队积极推动“护航校园交通安全”纳入市委、市政府民生实事重点项目，联合多部门成立领导小组定期调度通报，形成“党政主导、公安牵头、部门协同、社会参与”的工作格局。

支队秉持“向空间要管理、向精细要安全”的理念，按照增加接送空间、分类划分区域及保障学生安全、道路畅通“一增一分两保障”工作思路，以及“五区一岗一通道”

交通组织优化标准，通过拆移并举、精细分区、区域优化等措施，科学规划设置学生集散区、家长等候区、非机动车停放区、机动车临时停放区、出入口禁停区及护学岗、护学通道，打造“平安畅通校园”124所，硬化、拓展学生接送空间5.9万平方米，完善交通标志标线2440处，增设护学通道隔离栏1.7万米、减速带1764条，校园周边交通安全防护水平明显提升。

同时，支队联合交通、教育等部门，开通76条定制公交、校车路线，合理设置学校周边公交站点，打造公交微循环。建立“校家警”护学机制，854名交通民辅警与1368所校园建立常态联动，招募“义务交警”334名，采取“拉车门”护学方式保障学生安全入校。联合城管等部门清理占道经营问题6700余处，全力维护校园周边道路的安全畅通。

创新交通管理“新模式”

德州交警支队牢固树立“交警战场在路上”的工作理念，创新构建“智慧岗亭+中队主防”模式，在重点区域建设公安交警智慧岗亭，接入智能监控系统，建立“高空瞭望+重点点位”巡查机制，落实交通态势、勤务、事故、秩序、设施、隐患“六必巡”，实现交通

要素“一屏展示”，视频巡查“全域覆盖”，轻微交通事故处理时间平均缩短30%。

为推动道路交通安全宣传工作走深走实，支队创新“4+N”面对面精准宣教模式，在派出所、劝导站、驾校、医院及其他群众易聚集处，设置警示教育阵地1700余个，宣传覆盖1000余万人次；建立亡人、重伤、多伤、大额损失“四类”重点交通事故“督办+验收+核销”闭环管理机制，加快推进事故隐患整改、重点违法治理及全民警示教育，确保“发生一起事故、歼灭一类隐患、警示一片群众”；联合卫生健康、宣传等部门创新开展“老年体检+警示教育”“工伤预防+交通宣讲”“党校培训+专题课程”等特色宣传模式，整合市县乡村四级大喇叭1.15万个，推动交通安全宣传全覆盖。

为确保执法证据的效力与合法性，支队创新应用“远程执法”系统，远近结合、一点多联，实现全市32个远程执法室投诉、信访案件“零发生”。同时，研发应用涉案车辆监督管理平台，通过“一车多端”、信息共享，实现涉案车辆入场可循、出场可知、保管可溯，停车费用、群众投诉分别同比下降了23.72%、98%，执法公信力大幅提升。

秩序



问：下图的两个标志有什么区别？



图1



图2

答：图1是注意牲畜标志，图2是注意野生动物标志。

《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》(GB 5768.2—2022)规定，注意牲畜标志用以提醒车辆驾驶人谨慎驾驶，注意牲畜。标志上的动物图形可用该地区最常出现的、可能发生碰撞的牲畜表示。设在经过放牧区、畜牧场等的公路上，经常有牲畜横穿、出入的地点前适当位置。

注意野生动物标志用以提醒车辆驾驶人谨慎驾驶，注意野生动物。标志上的动物图形可用该地区最常出现的、可能发生碰撞的野生动物表示。设在经过野生动物保护区的公路上，经常有野生动物横穿、出入的地点前适当位置。

这两个标志看似含义相似，但其最大的区别是标志的动物图形和设置的位置不同。注意牲畜标志上的动物图形一般是人工饲养的常见的动物，如猪、牛、羊等，所以其设置地点是人员、车辆较多的地方。而注意野生动物标志上的动物图形是比较少见的生活在偏僻山区、沙漠戈壁等山区的野生动物，平时人们不会经常遇到，所以，其设置地点是较为偏僻地

区的公路沿线，且经过观察经常有野生动物横穿、出入的地点前适当位置。

公安部道路交通安全研究中心 王建强

事故



问：某日上午，王某驾驶小轿车从公司大门驶出左转弯进入某条路时，张某正好驾驶电动自行车行驶至此，因紧急避让摔倒，造成张某特重型颅脑损伤、颅骨多发骨折等严重伤害及车辆损坏的道路交通事故。事后张某要求王某进行赔偿，王某表示自己没有碰到张某，认为张某是自行摔倒的，拒绝赔付。请问，王某是否应承担相应的责任？

答：《中华人民共和国道路交通安全法》第一百一十九条规定，“交通事故”是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件。也就是说，交通事故不以是否“接触”为构成要件，只要行为人的交通行为对事故的发生起作用，就应当作为交通事故的当事方承担相应的事故责任。在本次事故中，张某骑电动自行车的摔倒与王某驾驶机动车左转进入道路时未注意观察及避让有直接关系，因此，王某应当承担相应的事故责任，至于具体责任划分，还要结合当时的实际情况（如双方的车速及视距、电

动自行车倒地位置、张某的操作处置等)分析双方的行为在事故中的作用大小,综合考量后确定各方的事故责任。

《中华人民共和国道路交通安全法》第七十六条规定,机动车发生交通事故造成人身伤亡、财产损失的,由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿;不足的部分,按照下列规定承担赔偿责任:(一)机动车之间发生交通事故的,由有过错的一方承担赔偿责任;双方都有过错的,按照各自过错的比例分担责任。(二)机动车与非机动车驾驶人、行人之间发生交通事故,非机动车驾驶人、行人没有过错的,由机动车一方承担赔偿责任;有证据证明非机动车驾驶人、行人有过错的,根据过错程度适当减轻机动车一方的赔偿责任;机动车一方没有过错的,承担不超过百分之十的赔偿责任。交通事故的损失是由非机动车驾驶人、行人故意碰撞机动车造成的,机动车一方不承担赔偿责任。根据上述规定,王某及其机动车投保的保险公司应当承担与事故责任相当的民事责任。

四川省公安厅交通管理总队 唐剑军



车管

问：《机动车驾驶证申领和使用规定》修订后,前期持有A、B类驾驶证,年满60周岁后已办理降级的,可以申请恢复吗?

答：可以。对于曾持有A1、A2、A3、B1、B2、M、N、P等8类准驾车型驾驶证的驾驶人,属于以下情形的,支持免试恢复原准驾车型驾驶资格:1.年满60周岁已办理超龄换证业务的;2.57周岁以上因年龄原因已办理自愿降级业务的;3.年满60周岁只持有轮式专用机械车、无轨电车、有轨电车准驾车型被注销驾驶证的。可在未满63周岁前申请恢复原准驾车型,且驾驶证不存在被吊销、注销、撤销以及记满12分等情形,经系统核准通过的,无需体检、免于参加考试,自动恢复原准驾车型驾驶资格并重新制作驾驶证,恢复的驾驶资格截止日期不得超过准驾申请年龄条件上限。对于年龄已满62周岁的,可合并办理延长原准驾车型驾驶资格期限。若驾驶证状态异常,如驾驶证因违法未处理、逾期未审验等原因被限制,需先处理完毕方可申请恢复。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉



曲靖：开启智慧交通治理之路

近年来，云南省曲靖市公安局麒麟分局交通管理大队坚持网格化布警、数字化赋能、精细化治理、社会化共治的总体思路，创新构建城市交通综合治理体系，提升道路交通安全管理水平，较三年前，麒麟区拥堵指数下降5%，主要道路平均车速提升10%，主次干道规范停车率提升至95%以上。（文/杨荣选）



山东省枣庄市公安局薛城分局交警大队开展道路交通安全夏季集中整治行动，在重点路段严查酒驾等违法行为，营造良好的出行环境。（图/周琪浩）

永济：关爱老年人交通安全

为提升老年人交通安全意识与安全防范能力，山西省永济市公安局交管大队联合社区开展关爱老年人交通安全守护行动，民警结合典型案例向老年人剖析横穿马路、三轮车违法载人等安全隐患，针对性提出安全出行建议，为老年人出行撑起“安全伞”。（文/马庚 王萌）

宁德：为骑手送“安全套餐”

福建省宁德市公安局交警支队深入辖区外卖行业开展交通安全宣传活动，民警结合辖区典型事故案例，强化“一盔一带”重要性，张贴主题海报提醒骑手们注意交通安全，检查外卖车辆刹车等安全隐患，张贴反光标识提高车辆夜间辨识度，降低交通事故风险。（文/王炜）

靖边：治理违法停车

为规范停车秩序，陕西省靖边县公安局交警大队在医院、学校、商圈等易拥堵路段持续开展违停治理工作，加大巡逻力度，及时发现并制止违法停车行为。同时，集中警力对违停现象严重的区域进行重点打击，有效减少道路交通拥堵，提升群众出行体验。（文/罗腾艳）



贵州省丹寨县公安局交警大队走进辖区幼儿园开展“知危险会避险”交通安全宣传活动，让孩子们在寓教于乐中增长交通安全知识。（图/陆德华）

抚州: 严查车辆“非法营运”

为严厉打击非法营运违法行为,江西省抚州市公安局交警支队开展非法营运精准查缉行动,结合非法营运“固定线路、昼伏夜出、副驾驶不固定”等规律,通过“科技布控+路面巡查”执法模式,加大重点时段路段检查力度,依托预警监控平台研判嫌疑车辆运行轨迹,结合路面执法力量实施动态拦截,形成“分析研判—预警推送—精准查缉”闭环管理模式。(文/范秀婵)

长春: 建立警民互动长效机制

为丰富交通参与者座谈会形式,吉林省长春市公安局交通管理支队以“走遍长春 你我同行”为主题,建立“把群众请进来,让交警走出去”长效机制,抽调宣传、秩序、规划、科技、指挥调度等部门业务骨干与交通参与者代表共同体验出行感受,对公园、景区、商圈等重点区域进行实地走访,解决群众实际出行问题,积极回应群众需求。(文/康杰)

常德: 开展“两车”整治行动

湖南省常德市公安局交警支队自今年1月起开展为期6个月的摩托车、电动车专项整治行动,紧盯学校、医院、国省道等重点路口路段以及“一老一小”、快递员等重点人群,采取“固定卡点+流动卡点”“教育+处罚”执法方式,严查不戴头盔、违法载人、闯红灯、逆行等交通违法行为,实现头盔佩戴率与守法率“双升”、事故率“一降”的目标。(文/牟建平)

永清: 强化事故预防显成效

河北省交通管理总队高速七支队永清大队以交通事故预防“减量控大”工作为牵引,统筹推进路面秩序管控、隐患综合治理、科技应用赋能、交通安全宣传等各项工作,实现了自2023年5月以来连续23个月未发生一般程序事故,未造成一人死亡,2024年简易事故同比减少21%,轻微伤人数减少47%,有效化解了道路风险隐患,确保辖区道路安全畅通。(文/宋战国)



近日,安徽省和县受降雨天气影响,交通压力大,和县公安局交警大队加大勤务部署,疏导交通、除隐患,守护群众出行平安。(图/王彻)

李磊：保持精彩 在我的舞台

文图 | 孟瑜

很多人不解，李磊如何在几年间从一个“门外汉”变成了独当一面的专业人才。在如潮的赞许面前，李磊一直保持着谦虚内敛，也总结着这些年取得成绩的经验：或许是因为，实在不想辜负人生这场演出，他不停地学，不停地练，不停地走，就像那年，他走遍了辖区内的每条胡同，对每条胡同的长度、宽度和机动车通行情况都如数家珍。李磊，现任北京市公安局公安交通管理局交通秩序管理支队交通优化管理中队中队长，自参加公安工作以来，先后荣立个人二等功1次、三等功6次，获评“全国公安机关成绩突出个人”“北京市交通行业先进个人”“首都生态文明建设先进个人”“北京市公安局优秀共产党员”等荣誉称号。

不停地走 走到舞台中央

2009年李磊从北京警察学院毕业，刚入警时被分配到北京交管局西城支队西单大队从事一线执勤执法工作。起初，这个沉默寡言的年轻人并没有引起大家的注意，但时间一长，大家发现他总在问、总在学。路面上，他跟师傅学指挥疏导、事故处理、执法流程，回到队里，他又沉在内勤那里学勤务方案制定，学交通组织画图。“他身上总有那么一股韧劲，不弄明白就不算完的拧劲儿。”这是队领导和同事们对他的一致评价。

一段时间后，队里接到任务，要对金融街地区开展交通组织优化。李磊被安排协助内勤完成优化前的基础调研工作，这需要对金融街地区逐条道路进行现



场踏勘，对交通设施进行逐个排查，形成详细的交通基础台账，早出晚归，不容有错，是个苦差事。两周后，晒得黝黑的李磊带回了精确的数字、清晰的条目、精细的表格，谁看了都连连称赞。“我知道他一定会干好，但没想到完成得这么出色，用八个字形容——情理之中，意料之外。”当时的队领导记忆犹新地说。

2011年底，李磊被调到西城支队秩序管理大队，正式踏入交通组织优化的大门。秉持着“笃志前行，虽远必达”的信念，李磊从“零基础”开始，把道路交通组织优化、道路交通标志和标线规范、城市道路交叉口设计规程、CAD制图这些陌生的业务知识日复一日学下来，年复一年再精进。大家通常会称交通秩序优化民警为“马路医生”，负责给有疑难杂症的路口路段问诊、看病、开药方，李磊认同这个说法，但他更愿意把职场和人生比作一个舞台。“人生的这场演出要保持精彩，需有恪守遵循的规则和灵活变通的技能。”

李磊说。在西城支队秩序管理大队工作的6年间，李磊负责的道路交通设施考核工作在全局各支队排名第一，负责的交通组织优化工作也是名列前茅。

华彩乐章 必有声声回响

2017年，李磊迎来了职业生涯的重要转折——从西城支队借调至交通秩序管理支队交通优化管理中队，负责全市道路交通组织优化工作。平日里总爱把工作比作舞台剧的他，此刻正站在聚光灯下，演绎着职业生涯中最精彩的篇章。

“当时我们谁也没想到，这个看起来文质彬彬的小伙子，能在全市交通优化这个大舞台上绽放如此耀眼的光芒。”时任支队领导回忆道。确实，在随后的日子里，李磊用行动证明了自己的实力。面对党的二十大、建党百年、冬奥会等重大活动保障任务，他带领团队连续奋战，对70余处交通组织进行精细调整，研究制定了货车、危化品车等重点车辆通行政策和奥运专用道等保障政策。那些日子里，李磊办公室的灯常常亮到深夜，同事们都说：“李磊不是在研究方案，就是在去现场的路上。”

在交通优化工作中，李磊完成了从“马路医生”到“城市交通设计师”的蜕变。他指导各区年均优化路口路段300余处、开展区域综合治理20个片区、推动实施疏堵改造项目30余项。朝阳门桥的“微创手术”、中关村软件园的“智慧改造”、丰益桥下的“空间魔术”，这些精品案例背后，是他对每个细节的精准把控。“交通优化就像下棋，既要着眼全局，又要精算每一步。”李磊常常这样告诫年轻同事。

随着工作的变动，李磊的工作方式也在转变。他努力提升自己的眼界、思维、站位，不断加强沟通协调能

力，主动对接市交通委、市规自委多个部门，积极参与货车通行管理政策制定等，共同推进道路优化调整。工作中的那份韧性与热爱让他在首都交通优化的舞台上绽放光彩，也让他在2021年顺利晋升为中队长。

高潮迭起 共奏队伍荣光

担任中队长后，李磊的工作职责不再局限于单项领域的突破，而是要发挥更多系统牵动作用，带动全局秩序优化不断前行，在全市交通组织优化、通行政策研究、交通综合治理各项任务中统一思想，齐头并进。

组建交通组织优化人才队伍、定期组织集中研讨、研究优化改造方案……要做的事太多，但每天的时间太少，他需要调整工作重心分配，一半放在工作推进上，另一半则是队伍的培养上。“做好交通秩序优化，需要具备五项素质能力：持续的学习、扎实的调研、严谨的逻辑、精细的谋划、合理的创新。褚小者难以怀大，绁短者不可汲深，每一项，都是恒久的课题。”李磊说。

10处路口优化案例获评全国精品案例，复兴门桥等点位通行效率平均提升21.7%，排查整改4630所学校交通隐患问题7760项，梳理15项山区弯道交通安全设施设置指导意见，治理全市隐患点位85处，研究制定“右转必停”交通组织设施设置标准，并在全市300余个路口实施……在李磊的带领下，团队交出了一份亮眼的成绩单，彰显了团队的专业度和战斗力。

2024年，李磊被推荐为公安部交通管理“高级人才”，这对于李磊来说是莫大的认可和激励，是对自己前半场演出最好的回馈。但，这场演出终究不是一场独角戏，他憧憬着这场演出在谢幕时，他和他的战友们能够集体站在舞台上，联手向观众鞠躬致意，同时心中对自己说：“挺好，已尽了全力。”

“人生的这场演出要保持精彩，需有恪守遵循的规则和灵活变通的技能。”

李贵忠：热血丹心映警徽

文 | 内蒙古交警 图 | 王永明

2025年4月28日，庆祝中华全国总工会成立100周年暨全国劳动模范和先进工作者表彰大会在京隆重举行。当先进工作者、内蒙古呼和浩特市公安局交通管理支队副支队长“李贵忠”的名字回荡在人民大会堂时，这位身着警礼服来自北方的内蒙古汉子，肩章上的银星在灯光下折射出29年从警生涯的璀璨光影。

守卫北疆平安经纬

中等身材，消瘦但干练，这是许多人对李贵忠的第一印象。他的头部左侧有一道十分显眼的疤痕，这要回溯到2002年7月4日，他还在玉泉公安分局西菜园派出所工作时的一次抓捕行动。那天的夜如同浸透墨汁的帷幕，笼罩着沉睡的青城，时任副所长的李贵忠正率队巡逻，警用手电的光束穿梭。突然，凄厉的呼救声刺破夜空——三名持械歹徒正在实施抢劫。电光石火间，李贵忠冲出暴喝：“住手！我是警察！”然而穷凶极恶的歹徒抄起石块疯狂反扑，碗口大的石块裹挟着劲风直击李贵忠的太阳穴。鲜血顿时染红了李贵忠的警服，模糊的视线中，他仍以惊人的毅力死死扭住歹徒不放，直至同事们冲上来制服歹徒，他才一头栽倒在地上。三天三夜抢救，两次病危通知，这位铁血硬汉最终战胜了死神，代价是颅骨置换30平方厘米钛钢板。尚未完全愈合的伤口仍在隐隐作痛，他就已重返岗位，妻子红了眼眶：“他一心要返岗，我是又生气又心疼，可我也是警察，知道这身警服对他来说



意味着什么。”自此，23厘米长的伤疤深深刻在了李贵忠的左额，也化作镌刻在青城百姓心头的平安符。

之后，李贵忠提任派出所教导员、所长，2018年又担任了玉泉区公安分局副局长。万家团圆的中秋夜，他化身“货车司机”潜伏在边境潮湿闷热的集装箱里，汗水浸透了伪装服；三个月的昼夜鏖战，梳理合同诈骗案上亿元的资金迷局，终于拨开重重迷雾找到了关键证据……不论在什么队伍、什么岗位，带头冲锋、不畏艰险是他不变的作风。

重塑为民服务标杆

2021年，呼市公安局交管支队车管所正在经历凤凰涅槃般的蜕变，李贵忠就是在这样的关口调任了车管所所长，他勇于担当、主动破局，对机构臃肿、流程繁琐、群众办事不便的问题进行了大刀阔斧的改革。

当时，支队车管所分为车管所和驾考中心两个单

位，两个业务厅共 32 个窗口。在上级的领导下，李贵忠对两个单位进行功能整合、人员分流和流程规范。整合后的车管所，两个业务厅合并，开设 16 个窗口实行“一窗通办”，另一个大厅被改建成了档案室，解决了车辆档案存放的大难题；科级所领导人数大幅削减，过半股室合并，民辅警从 223 人减少到 98 人，余下的警力分流到四个市区大队，72 项车管业务全部下放到各大队车管分所和政务中心，在社会服务站增设老百姓高频事项业务，同时注重科技力量，引入智能终端 27 台、推行“网上预审”

数字化服务，这样形成全市 56 个办理车驾管业务网点，真正实现了车驾管业务“就近办、便捷办”和“一站式办理”，极大方便了群众。同时，李贵忠制定的多种职责、制度、行为规范，也大幅提高了工作效率，队伍精神风貌焕然一新。如今，在业务追溯系统的电子屏前，每个流程都纤毫毕现；在群众监督的留言簿上，三年来保持着零有效投诉的纪录，这座曾经的“问题车管所”早已成为改革样板，98.7% 的满意度见证了这场刀刃向内的改革风暴，群众由衷感慨：“‘黄牛’不见了，服务态度更好了，窗口业务办得更快了！”

除了日常业务，作为车管所所长的李贵忠还要面对各式各样的考验和难题。那时，一些社会机构违法违规办理业务被查处后，负责人就背着包来向李贵忠行贿，都被李贵忠严词拒绝了。有一次，一名负责人被拒绝后，恼羞成怒大喊：“掉了脑袋也不过是碗口大的疤，大不了不干了！”随后摔门而去。这家社会机构被李贵忠依规停止采信三个月，此后再也没有违规办理过业务。还有一家社会机构连续三次违规，被李贵忠彻底停止了委托权限，这样的决策是呼市车管所历史上的首次，在社会机构内造成极大轰动。

在车管所工作的三年间，李贵忠为群众解决违规

车辆的年检问题、机动车不知情被注销等遗留问题近万件。2025 年初，李贵忠提任呼市交管支队副支队长。他的为民之心不变，而目光更加广阔，大力推进便民助企、护航发展举措，特别是为了推出“免检考证”，他多次带领车管所、宣传大队的民警赴呼市卫健委和教育局招生办、内蒙古教育考试院仔细沟通，出台了

应届高考学子可凭高考体检合格证明，在当年 9 月 1 日前免体检报考驾驶证的新规。这项创新措施的出台，每年为呼市考生家庭省下 200 万元。

“
警服在身，我永远是党和人民的忠诚卫士！”

铁血男儿柔情担当

荣誉墙上，曾经获得的两枚个人一等功勋章、“全国特级优秀人民警察”的奖章交相辉映，却照不亮李贵忠深夜在病房里为家人操劳的身影。前些年，全国两会安保期间，母亲病危的消息让他在角落里红了眼眶。他向着北方深深三鞠躬，将孝心化作守护首都平安的执着坚守。而当妻子确诊恶性肿瘤的噩耗传来时，这个面对枪口都不曾退缩的汉子，只能通过千里之外的电话，将愧疚融进誓言，在完成重要工作任务后才匆匆赶回妻子的身边。陪同妻子与癌症抗争的 40 个日夜里，李贵忠创造了生命的奇迹，白天是病床前细心喂药的丈夫，深夜是研判案情的警官，8 次往返京蒙的航班记录里写满了忧虑与赤诚。而当妻子术后苍白的脸上绽放笑容，当群众送来的锦旗悬挂，所有付出都化作了岁月静好的诠释。

29 年从警路，李贵忠用热血在敕勒川大地书写着忠诚答卷。那些惊心动魄的抓捕瞬间、润物无声的服务时刻、舍小家为大家的艰难抉择，最终都凝结成警徽上的光芒。“警服在身，我永远是党和人民的忠诚卫士！”他的声音，回荡在阴山脚下，激荡在黄河之滨，奏响了新时代的壮美乐章。

探访群众满意率99.6%背后的科技与坚守 ——记四川省南充市公安局交警支队指挥中心

文图 | 李轶寒

在美丽的嘉陵江畔，四川省南充市公安局交警支队指挥中心自2008年成立以来，始终以卓越的表现守护着城市的交通脉搏。这支由32名警员组成的队伍中，女性警员有24名，占比75%，她们以巾帼不让须眉的姿态在交警情处置、信息研判指挥、应急调度保障的任务上绽放着耀眼的光彩。她们凭借女性特有的细致与坚韧，深化“情指行”实战指挥体系，助力全市交通事故连续4年下降，交通拥堵指数显著改善。

温情热线暖民心

在指挥中心调度大厅里，数十块屏幕组成的智慧大屏实时展示全市交通动态，9名女警在屏幕前忙碌，她们是交通态势分析师，更是群众危急时刻的云端守护者。交管12123语音服务热线是她们向千家万户传递安心和希望的桥梁。

3月里一个阳光明媚的清晨，指挥调度组组长张艳正专注工作，12123语音热线突然响起急促的铃声，电话那头男子声音焦虑又慌乱，“我妻子羊水破了即将临盆，我们被早高峰车流堵住了……”张艳先稳住男子情绪，仔细询问被困位置、车辆特征等信息，同时在智慧调度系统锁定车辆方位。她凭借对市区路网的熟悉和智能导航系统辅助，迅速规划出“生命通道”，一边向沿途路口执勤民警下达指令开辟绿色通道，一边实时告知男子行车路线。最终仅用20分钟，求助车辆



便顺利抵达医院，母子平安。

这次救援只是指挥中心日常工作的一个缩影。指挥中心年均受理群众后台业务咨询近6万件，其中全省首个女警组成的交管12123语音热线服务中心承担约3万件，处理群众意见建议1万余件。指挥中心女警们用多种信息化手段协助群众办理线上交管业务，运营新媒体平台发布交通信息，市民热线满意率达99.6%，在全省交警系统排名第一。

智慧研判显神威

2024年12月17日下午，指挥中心接到了一条来自陕西省的警情协作请求，称一辆在当地被盗的机动车，其活动的轨迹信息显示已流入南充市境内，该嫌疑车辆3天内更换了4次假号牌，每次出现都不超过20分钟。接到这一重要警情后，指挥中心女警邓静迅速投入紧张的研判工作中。她坐在研判席前，审视

着屏幕上传来的海量数据，依托多平台交叉比对，对被盗车辆特征及可疑轨迹逐一进行分析。研判工作复杂而繁琐，但邓静凭借扎实的业务功底和女性特有的细致耐心，从纷繁复杂的信息中抽丝剥茧，逐步勾勒出被盗车辆的活动轨迹。经过数小时奋战，邓静成功锁定了被盗车辆的精确位置，并推测出嫌疑车辆将从嘉陵收费站下高速。随即，她快速指挥辖区交警大队布置拦截，路面警力根据邓静提供的精准情报，成功将车辆拦截。车辆失而复得，失主激动不已，定制了一面写有“神警雄风，破案神速”的锦旗送到支队，以表达对南充交警高效工作与专业能力的感激与认可。

指挥中心不仅仅是一个交通指挥枢纽，更是集数据研判、风险防控和智能化应用为一体的科技创新平台。指挥中心依托“情指行”一体化机制，融合“1+7+N”风险防控工作专班，对全维度交通安全数据进行实时分析。针对涉牌涉证、酒驾醉驾、疲劳驾驶等交通违法行为，以及有吸毒史、酒驾史的高风险驾驶人和逾期未检验、假牌套牌等高风险车辆，女警们年均能够研判分析出相关违法线索800余条，并实时指令路面执勤警力进行精准拦截与查处，坚决把各类可能引发交通事故的肇事肇祸违法行为消灭在萌芽状态。她们自主创新并总结提炼的“4X碰撞筛选法”技战法，即围绕“人、车”两个关键要素，综合应用各类大数据资源，从“型、形、行、信”四个维度进行碰撞筛选，精准锁定嫌疑违法事实和行踪，实施分类施策、精准查缉，推动机动车涉牌涉证违法行为精确打击落实到位。该技战法在四川省公安机关举办的基层技术革新比武竞赛中荣获三等奖。

风雨坚守铸忠诚

多年来，无论是节假日交通安保，还是重大活动保障，抑或是恶劣天气和突发事件，都能看到指挥中心的女警们忙碌的身影。

2024年7月3日至10日，南充遭遇持续强降雨天气，

“那几天值班的同事几乎连轴转，有人喊哑了嗓子，有人熬红了双眼，但没人喊累叫苦。大家只有一个信念，就是保障市民安全、道路畅通。”

城市交通面临严峻挑战。指挥中心女警们主动请缨，她们24小时紧盯监控大屏，警觉捕捉各渠道警情信息。凭借经验和专业判断，她们发布红色预警指令1次、黄色预警指令4次。通过视频巡查，及时发现32处积水过深路段、4处水位暴涨桥梁、5处道路塌方险情等，指令相关单位及时处置，并连夜制作发布了主城区易积水路段绕行提示图。同时，积极与市政排水等部门沟通协调，疏通121处堵塞排水管网。暴雨期间，指挥中心接听的113起市民求助电话，无一遗漏得到妥善处置，女警们用耐心解答和有效处置，应对了这场罕见暴雨险情。接线岗组长陈紫威回忆那段日子，满是对同事的敬佩与心疼。她说：“那几天值班的同事几乎连轴转，有人喊哑了嗓子，有人熬红了双眼，但没人喊累叫苦。大家只有一个信念，就是保障市民安全、道路畅通。”

这支以女性为主体的队伍凭借顽强意志和无私奉献屡创佳绩，曾连续三届荣膺“全国青年文明号”，荣获“全国公安机关成绩突出青年集体”等多项国家级荣誉，荣立集体二等功，近三年17人次获省市级表彰，4人成长为省市级研判查缉骨干专家，2人入选省、市公安系统文秘调研人才库。她们还积极履行社会责任，慰问定点帮扶村群众，参与公益活动，组织警营开放日和交通安全宣讲……战绩数不胜数。在今年3月荣获“全国巾帼文明岗”称号的她们，将继续书写着属于女性警官的别样芳华。



武汉市道路交通管理的发展变迁(五)

——交通标线篇

文图 | 焦艳 何永亮

“后城”，原是硚口至一元路的城墙，1907年湖广总督张之洞将城墙拆除，沿墙基修建了上起硚口、下至江汉路的“后城马路”。后来，“后城马路”改名为“中山路”。武汉解放后，这条马路改名为“中山大道”。而它，也见证了这座城市的道路交通发展。



武汉近代第一条马路——“后城马路”



1931年中山路(今汉口中山大道)的木质交通标线



20世纪70年代的人行横道线



2004年停车标线施划现场



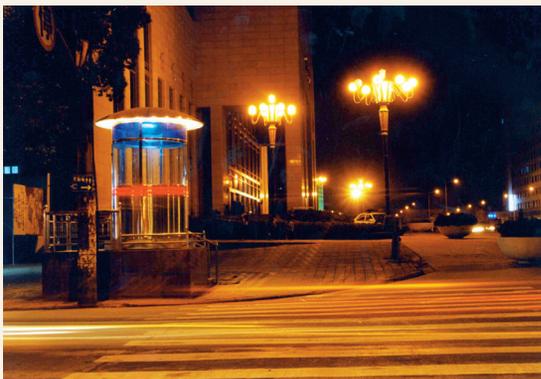
2019年路面标线施工车辆

20世纪80、90年代的标线施划

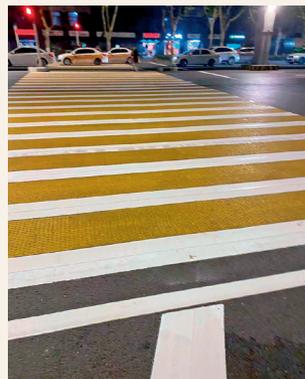


标线施工现场检验

近年来，武汉市公安交管部门在充分调研的基础上，综合材料、技术、效果等多方面考量，将面板主动发光新型材料应用于种类繁多的交通标志牌，更加清晰醒目，特别是夜间，视觉辨识度进一步提升。



20世纪90年代交通标线夜间视效



新型交通标线夜间视效

告别城市停车烦恼

随着私家车保有量的快速增长，停车难的问题日益突出。在部分停车位不充裕的城市中停车，不仅要花费大量时间寻找车位，更常见的情况是，当找到车位时，却发现狭窄拥挤的空间让停车入位困难重重。如何快速安全地停好车，成为不少驾驶人的必修课。本期就为大家介绍城市停车的注意事项及实用技巧，希望能帮助大家告别停车烦恼。

合法合规停放

关注停车标志。禁止在黄色禁停标线、禁停标志附近停车；停车时避免占用残疾人专用车位、应急车道或非机动车道。

查看顺向停放要求。我国许多城市规定车辆必须顺方向停放（车头与道路行驶方向一致），否则可能面临罚款处罚。

特殊区域禁停。消防通道、人行道、公交站台、路口30米内以及学校、医院出入口等

区域，均属于禁止停车的特殊区域。

遵循临时停车规则。临时停靠时需开启双闪灯，驾驶人不得离车。部分城市对临时停车限时3—5分钟，超过规定时间可能先收到提醒，若继续停放则可能被记录处罚。

正确选择停车场

优先正规场所。建议选择配备监控的室内停车场或正规路边车位，避免将车辆停放在偏僻无管理的区域，以降低车辆被盗或受损风险。

对照停车车辆尺寸限制。进入地下停车场或立体停车场前，务必留意限高、限重标志，确认车辆符合相关要求后再驶入，切勿贸然进入。

勿占私人车位。占用私人车位可能导致车辆被锁或被拖走。若

确实需要临时停车，需在车内明显位置留下联系方式，以便车位主人及时联系。

守护财物与车辆安全

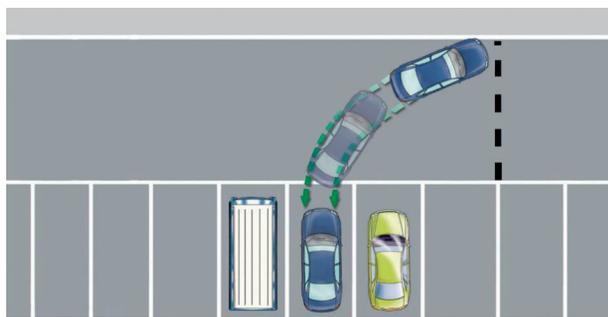
车内勿留贵重物品。停车后，应随身携带钱包、电子产品等贵重物品，避免将其暴露在车内，以防引发砸窗盗窃风险。

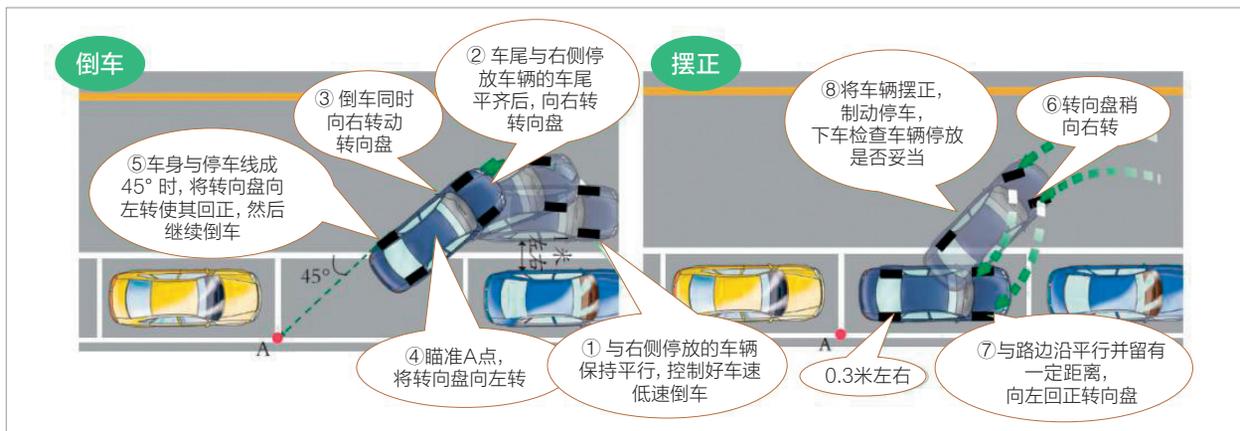
锁车后检查确认。锁车后，建议通过手动拉车门的方式确认车辆已锁闭，防止因电子干扰器导致锁车失败，保障车辆安全。

合理设置记录仪。停车时尽量选择靠近监控设备的车位，若车辆具备停车监控模式，可开启该功能，但需注意长期停放可能导致蓄电池电量耗尽。

停车技巧

“L”型倒车入位停车。这是在实际驾驶活动中，垂直式停车场内常用的停车方式。停车步骤为：确定目标车位，将车辆与车位的横向距离控制在1.5米左右，调整车辆位置，





使驾驶人座位正对着相邻车位的正前方，打满方向并缓慢倒车，过程中保持低速行驶，以便及时处理突发情况。

侧方位停车。这种方式常用于路边平行式停车位，令不少新手感到头疼。停车步骤为：将车辆与右侧停放车辆保持平行，低速倒车；当车尾与右侧车辆车尾平齐时，向右转方向盘；车身与停车线成45°角时，向左回正方向盘，继续倒车；稍向右转方向盘，使车身与路边沿平行并留有适当间距，最后向左回正方向盘，制动停车后下车检查停放是否妥当。

临时停车。需要在路边短时间停车时，车辆应紧靠道路右侧，机动车驾驶人不得离车，在上下人员或装卸物品后需立即驶离。特别注意，车辆停稳前不得开车门或上下人员，开关车门时不得妨碍其他车辆和行人通行。在机场、火车站等特殊区域，为保障道路畅通有序，交管部门会对临时停车限时，需在规定时间内驶离，以免受处罚。

在城市不同场景下，可参考表1停车策略。

应急与风险规避

车辆被堵处理。如果自己的车

辆被其他停放车辆堵住进出通道，上车前先观察车辆前后空间，在有安全挪车距离的情况下，可寻求他人在车外指挥，倒车时尽量放慢车速，随时准备停车。在不具备挪车条件的情况下，若对方车主留有电话，可直接联系车主；若没有留电话，可拨打122、使用“交管12123”App的一键挪车功能，或联系停车场管理方协助解决。

恶劣天气停车。在暴风雨等恶劣天气下，停车时需避开周围有枯树枯枝、头顶有简易建筑物或广告牌的区域，尽量选择正规停车场。若遇到路面变形情况，应及时挪车，避免车辆因路面沉陷而受到损伤。（文/人民交通出版社股份有限公司安驾中心）

表1 城市停车策略

场景	推荐方法
老旧小区	提前联系物业登记临时车位，或停靠周边收费停车场（夜间费用更低）
商圈拥堵路段	使用“代客泊车”服务或停远端停车场换乘共享单车抵达目的地
医院急诊停车	优先让乘客下车，驾驶员绕行寻找车位，或使用临时停靠区（需留人值守）
新能源汽车充电	通过充电App锁定充电车位，避免燃油车占位纠纷

安全驾驶
从这里开始

堆积如山 图 | 陈良



“仗义”大哥

一天下午，交警执勤时对一辆白色小汽车驾驶人王某进行呼气式酒精检测，结果为62mg/100ml，王某属于饮酒后驾驶机动车。经询问得知，王某当天中午与朋友吃饭时喝了酒，下午其朋友准备驾车返回家中，但由于不熟悉乡村路况走错了方向。了解情况后的王某明明知道酒后不能驾车，但还是开上了自己的车，准备带领朋友找回正确道路，不承想这“仗义”的行为变成了违法。（文 / 高青）

动感摩托

交警在路面执勤时，听到一阵震耳欲聋的DJ音乐伴随着发动机的轰鸣声，交警立即锁定声音来源——一辆二轮摩托车。经查，该车核载2人，实载3人，且均未佩戴安全头盔。据了解，该车驾乘人员之所以打扮夸张、穿着个性，且播放DJ音乐音量过大，均是为了吸引眼球，宣传生意。交警依法对该驾驶人进行了处罚，并对两名乘客予以批评教育。骑行摩托车，切勿为了“酷炫”而以身试法！（文 / 刘冉）

遮遮掩掩

民警在路面见到一辆行驶的大货车号牌似有异常，于是示意其靠边停车。车辆停稳后，只见一只白色手套紧紧地套在号牌尾部。原来，货车驾驶人为了躲避被抓拍违法，就用绳子一端连接手套，并将手套套在号牌上，另一端则牵引进驾驶室内。发现有民警时，该驾驶人曾试图拉扯绳子把手套拽下来，却没能成功，被当场查获。民警责令其将号牌恢复原样，并依法对其进行处罚。（文 / 王嘉薪）

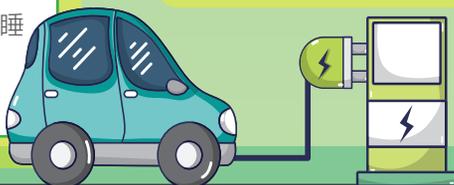
马路拾遗

“沉睡”的老公

近日，交警接到群众报警，一名女子哭着说自己不小心把老公丢在了高速公路上。确定女子和其老公最后相见的位置后，交警立即赶赴现场，最终在隧道出口护栏外找到了男子。该男子称，自己驾车太久感到疲惫，准备换成妻子来开，结果自己还没上车，妻子就一脚油门冲出去了，自己的手机还留在车上，联系不上其他人。随后，交警接上该男子去与女子汇合，女子尴尬地表示，一直以为老公在后座睡着了。（文 / 杜柏鑫）

蒙“面”上路

图 | 刘英



低头酿祸

近日，吴某在高速公路上驾驶货车，行至收费站匝道合流处时，分心倒热水，却被烫到了手，不慎将水杯掉落到座椅下方，他不但没有安全停车，反而用手去捡拾。这一低头，导致车辆直接撞上了前方的水泥墩，五块各重400多斤的水泥墩瞬间弹开，所幸周边没有其他车辆，才没有酿成更严重的后果。民警很快到达现场进行事故处理，对吴某进行了批评教育，认定吴某负事故全部责任，并依法对其进行了处罚。（文 / 杨圣开）

挡箭牌

图 | 占德泉





【芳菲】

作者：孙崇明

设备：Sony ILCE-1

光圈：F/4

速度：1/500秒



【绿意盎然】

作者：孙文来
设备：Hasselblad L2D-20c
光圈：F/11
速度：1/120秒



【觅】

作者：占德泉
设备：Canon EOS 5D Mark II
光圈：F/8
速度：1/120秒

影像 视界

春末夏初 平稳驾驶

花繁叶茂，草木盎然。近期暮春入夏，气温升高，驾车出行防路怒，耕种、农忙时节，出行牢记安全第一，驾驶货车、农用三轮车请勿违法载人。

《机动车驾驶教练员（五级）》



编著：交通运输部
职业资格中心
出版社：人民交通
出版社
定价：¥58.00

本书根据《机动车驾驶教练员国家职业技能标准》，结合我国机动车驾驶员培训行业技能型人才发展需要和工作实际编写而成，以机动车驾驶教练员职业活动为导向，以其职业能力为核心，注重基础职业能力培养，具有较强的针对性和可操作性。书中内容涉及职业道德、理论知识教学、场地驾驶教学、道路驾驶教学四章，共二十节，内容专业性强，图文并茂，便于培训与自学。

《全民交通安全普法手册》



编著：
法律出版社法规中心
出版社：
法律出版社
定价：¥ 39.00

本书收录了《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》《校车安全管理条例》《机动车驾驶证申领和使用规定》等多个与道路交通安全相关的法律文件，并配有指导案例、典型案例和实用图表，以便读者学习道路交通安全相关知识，增强交通法治意识。

读书

人是为活着本身而活着

文 | 季宏林

读完余华的小说《活着》，我对“活着”的意义又多了一层理解。

作者的创作灵感源于一首美国民歌《老黑奴》——那位老黑奴历经一生苦难，家人皆先他而去，他却依然对世界友好相待，没有一句抱怨的话。《活着》中的主人公福贵，从风光一时的地主家阔少爷，败落成穷困潦倒的佃户，亲手埋葬父母，目送妻儿离世，历经沧桑苦难，却未被多舛的命运击垮，而是在一个个相濡以沫的亲人离去中，体悟出生命的坚韧与宝贵，感受到活着的坦然与厚重。

正如书中所言：“人是为活着本身而活着的，而不是为了活着之外的任何事物所活着。”在这趟生命旅程中，即便遭遇重重苦难，也无法阻挡人与命运的抗争，更不能成为舍弃生命的理由。世界上每个人都活在爱与被爱中，生活也因此变得丰富多彩、充满温情——每个人活着，并非完全为自己，亦为身边的亲人而活。即便有一天亲人离去，我们仍需坚强前行。正如家珍临终时安详地枕着米缸，凤霞生产时染红了被单，苦根喉咙里噎住最后一颗豆子……福贵在



《活着》

作者：余华
出版社：北京十月文艺出版社
定价：¥ 45.00

送别每个亲人时，也将他们对生命的眷恋深埋心田，生长出继续前行的勇气。这些浸透泪水的离别，最终都化作滋养生命的养分，唯有如此，生命的长河才会奔腾不息。

所以，我们要善待自己，善待他人，善待这个世界，善待生活。活着的意义本就在于好好生活：每个人都有属于自己的生活，而生活是属于每个人的独特感受，无关他人看法。只要我们觉得自己的生活是幸福美好的，那么它便是幸福美好的，与外界的评判毫不相干。

在物质条件改善的当下阅读《活着》，得以重新丈量生命的维度。当我们不再纠结活着的意义，而是认真度日，或许才真正触摸到了余华的哲学：人是为活着本身而活着的，活着就是幸福美好的一件事。

“延安交警很普通也很不同，早晚高峰里哨声一声又一声；延安交警很不同也很普通，警灯闪烁里走过了一程又一程……”陕西省延安市公安局交警支队原创歌曲《在路上》，描绘了交警平凡的日常工作与不凡的精神风貌。宝塔山下，诉赤诚初心；延河水畔，谱路上青春。（文/温丽）

在路上

1=C₄² ♩=80

作曲：高星

作词：温丽、王杰

(9) 3̣ - | 2̣ - | 0 6̣ [♯]4 5̣ [♯]4 | 3̣ 3̣ 3̣ [♯]4 |

当 清 晨 的 第 一 缕 阳

(13) 2̣ 2̣ 2̣ | [♯]1̣ 2̣ [♯]1̣ 1̣ 6̣ | [♯]1̣ 2̣ 0 6̣ 6̣ | 2̣ 2̣ 2̣ 0 2̣ 2̣ |

光， 穿 过 宝 塔 山 光 芒 万 丈， 我 是 荧 光 绿， 穿 梭

(17) 3̣ 0 0 | 5̣ [♯]4 2̣ 3̣ | 0 6̣ [♯]4 5̣ | [♯]4 3̣ 3̣ [♯]4 |

在 车 来 车 往， 当 奔 波 忙 碌 的 身

(21) 2̣ 2̣ 2̣ | 7̣ 6̣ 6̣ 6̣ [♯]1̣ [♯]1̣ | 3̣ 2̣ 2̣ 0 6̣ 6̣ | 2̣ 2̣ 2̣ 0 2̣ 2̣ |

影 随 着 延 河 水 蜿 蜒 流 淌， 我 是 圣 地 蓝 往 来

(25) 3̣ 0 0 | 5̣ [♯]4 2̣ 3̣ | [♯]4 5̣ [♯]4 | 3̣ - |

于 宽 街 小 巷， 一 年 四 季，

(29) 0 2 2 | 3 2 2 | 2 2 3 | 3 2 2 |

日 升 又 日 落， 风 雨 雪 雨

(33) 0 3 3 2 | [♯]4 3̣ | 0 [♯]4 [♯]4 | 6̣ 7̣ 6̣ 6̣ 2̣ [♯]1̣ |

菁 春 莫 蹉 跎， 沐 光 前 行， 警 灯

(37) 2̣ 2̣ 2̣ 2̣ | 6̣ 7̣ 6̣ | 2 2 3 | 3 2 2 3 2 |

照 亮 夜 的 黑 暗 守 护 平 安 梦 想

(41) 3 3 2 | 3 [♯]4 | 2 - | 2 - |

在 平 凡 里 发 芽

(45) 2̣ 2̣ | 2̣ 3̣ 2̣ [♯]4 | [♯]4 - | 5̣ [♯]4 2̣ 7̣ 7̣ |

我 们 仍 在 路 上 道 阻 且 长

(49) 2̣ 7̣ 2̣ 2̣ | 7̣ 2̣ 7̣ 2̣ 7̣ | 3̣ 2̣ 0 3̣ [♯]4 | 3̣ - |

宝 塔 山 下， 步 履 不 停， 有 力 铿 锵

(53) 2̣ 2̣ | 2̣ 3̣ 2̣ [♯]4 | [♯]4 - | 5̣ [♯]4 2̣ 7̣ 7̣ |

我 们 仍 在 路 上 使 命 必 达

(57) 2̣ 7̣ 2̣ 2̣ | 7̣ 2̣ 7̣ 2̣ 7̣ | [♯]4 0 0 | 3̣ [♯]4 |

延 河 水 畔 星 光 相 伴， 灯 火 辉 煌

(61) 2̣ - | 2̣ - |

煌



扫码听歌

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，传播现代道路交通安全管理理念，交流道路交通安全管理经验，宣传道路交通安全法规，普及道路交通安全知识，介绍道路交通安全科技成果，探索和研究具有中国特色的道路交通安全管理理论体系。本刊就重点栏目公开征集稿件，要求如下：

1

科技前沿

主要介绍道路交通安全领域近三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。

探讨

科研院所、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。

2

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。

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。

4