

道路交通

管理

06期

2025年

总第490期

中华人民共和国公安部主管

中国道路交通安全协会主办

本期专题

科技引领 创新道路交通事故处理模式



ISSN 1004-504X

码上订阅



06>



9 771004 504252

零售价: 15元



第十六届中国国际道路交通安全产品博览会

The 16th China International Road Traffic Security Products Expo

**2026年
再续精彩**

联系我们

电话: 010-67153032

传真: 010-67152962

网址: www.ctse.cn



科技助力交通事故处理提质增效

文 | 陈发城

工作任务重、现场风险高、调查取证难、文书繁琐等曾经是交通事故处理工作的真实写照。如今，科技的澎湃浪潮正以前所未有的力度重塑交通事故处理格局，为高效、精准、有温度的处置注入强大动能。

科技赋能模式之变，引领事故处置范式迁移。智能装备实时汇聚多源现场数据，AI引擎瞬间构建高精度三维模型，动态还原事故全貌。数据成为责任判定的核心支撑，精准解析轨迹，显著降低民警在现场勘查、取证分析及责任认定环节的工作负荷。这不仅革新了工具，更实现了处置模式从经验主导向数据驱动的深刻转型。

科技赋能高效之路，打通快速响应的时空经脉。无人机化身空中尖兵，在重大事故路段快速侦察，全局态势实时回传，指挥调度如臂使指，应急处置响应时间大幅压缩，通行效率显著提升。远程可视化处理平台广泛应用，民警云端定责、群众指尖上传，轻微事故现场得以快速清零，道路血脉畅通无阻。时空壁垒正在被科技不断突破。

科技赋能人文之暖，架设警民互信的智慧心桥。大语言模型等智能技术，正悄然成为消弭隔阂的连心桥。它能智能解析报警信息，辅助生成规范文书，更以清晰易懂的语言，向当事人耐心解释法规流程与定责依据，有效缓解焦虑，提升执法公信力。科技之力，最终在促进事故处理公正公开，提高群众体验满意度中彰显价值。

科技正以坚实步伐，推动交通事故处置模式从经验主导向数据驱动、从人力密集向智能高效、从程序完结向群众满意深刻转变。让我们持续深化交通事故处理科技应用，不断拓展技术覆盖深度与广度，切实提升处置效能与群众满意度！

（作者单位：中国人民公安大学）

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 潘乃瑞

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



16 76

数说交通

04

本刊特稿

- 06 全国公安交通管理工作会议召开
- 06 公安交警13个单位获评“全国文明单位”称号
- 07 2025年全国交通安全大篷车“美丽乡村行”巡回宣传活动在北京启程

海外资讯

08

专题

- 10 科技引领 创新道路交通事故处理模式
- 12 深化科技赋能 推进事故处理改革走深走实
- 14 北京：“快清快处”事故远程处理模式再升级
- 16 苏州：“空地一体”推进交通事故快处精准高效
- 18 东莞：探索事故现场快勘快撤新模式
- 20 浅谈将DeepSeek运用于道路交通事故处理工作的探索

访谈

- 24 畅通城市“血脉” 增进民生福祉
——访河北省衡水市公安局交警支队支队长董华清
- 28 致力打造一个没有高风险道路的世界

专家讲堂

- 30 基于多源数据融合的高速公路交通安全风险评价与主动防控对策研究

科技前沿

- 34 雷达与视频跨模态融合技术在道路交通管理中的应用研究

探讨

- 38 基于AI技术增透车窗图像的研究
42 汽车智能驾驶分级分类及技术发展路径
46 智能网联汽车测试开放道路安全评估体系构建与应用研究
50 事故深度调查中发现的交通安全问题分析
54 浅谈分心驾驶筛选管控系统建模与应用
58 货物运输车辆道路交通事故原因及对策探析

交管视点

- 62 强化重点车辆管理构建交通安全屏障

经验交流

- 66 杭州：筑牢快递企业交通安全源头防线
68 郑州：用科技让城市脉搏更有温度
70 宁德：多维宣教攻坚“拆伞除篷”
72 聊城：“三聚三优”提升交通事故处理质效

值日警官

74

警队动态

76

交警故事

- 78 坚守公平正义 践行执法为民
——记吉林省辽源市公安局交警支队事故处理大队
80 巾帼女警绽芳华 倾心护校筑平安
——记湖南省常德市津市市公安局交警大队女警护学岗
82 时春霞：骑摩托的“绣花匠”

交管史话

- 84 武汉市道路交通管理的发展变迁（六）
——校园交通安全宣传篇

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·美食中的人生况味
93 歌曲·为你护航



90

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
27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。

124款

近日，工业和信息化部、国家发展改革委、农业农村部、商务部、国家能源局组织开展 2025 年新能源汽车下乡活动。此次入围的车型首次突破百款，达到 124 款，从微型车到豪华车全面覆盖，满足消费者多样化需求。

31.7%

国家统计局数据显示，5 月份全国规模以上工业增加值同比增长 5.8%，环比增长 0.61%。分产品看，3D 打印设备、工业机器人、新能源汽车产品产量同比分别增长 40.0%、35.5%、31.7%。1-5 月份，全国规模以上工业增加值同比增长 6.3%。

1000个以上

日前，交通运输部联合中华全国总工会印发《关于开展高速公路服务区“司机之家”标准化规范化提升行动的通知》提出，到今年 9 月底，对现有“司机之家”进行改造提升，到 2026 年 4 月底，全国累计新增、改造标准化规范化高速公路服务区“司机之家”1000 个以上。

77.6%

交通运输部消息，目前我国交通基础设施已建风、光等清洁能源装机容量超过 89 万千瓦，累计建成充电桩 3.5 万个，充电停车位约 5.1 万个，新能源城市公交车占比达到 77.6%。

5.35万公里

近日，交通运输部发布《2024 年交通运输行业发展统计公报》显示，2024 年全年完成交通固定资产投资 37893 亿元，公路里程增加 5.35 万公里。

3513.7亿元

海关总署数据显示，今年前5个月，我国出口机电产品6.4万亿元，同比增长9.3%，占我国出口总值的60%。其中，汽车3513.7亿元，同比增长6.6%。出口电动汽车同比增长19%。

10条

近日，交通运输部办公厅印发《关于公布2024年“十大最美农村路”等名单的通知》，公布了河北省沧州市大运河堤顶路等10条农村公路为2024年“十大最美农村路”，内蒙古自治区呼和浩特市清水河县冯家塔至老牛湾公路等3条农村公路为2024年“我家门口那条路——最具人气的路”。

193.2万辆

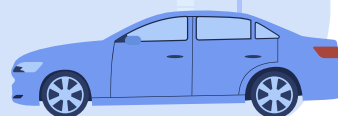
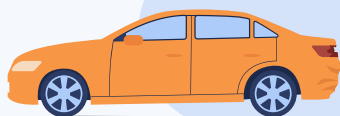
中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会数据显示，5月全国乘用车市场零售193.2万辆，同比增长13.3%。今年以来累计零售881.1万辆，同比增长9.1%。

10%

近日，北京市地方标准《停车场（库）运营服务规范》公开征求意见。根据征求意见稿，具备电源条件的既有公共停车场、P+R停车场应按照不低于10%的比例配建公用充电设施。

500公里

交通运输部数据显示，我国公路水路交通基础设施数字化转型升级示范区域，目前已完成超过500公里公路干线通道智慧扩容。





全国公安交通管理工作会议召开

全国公安交通管理工作会议5月23日在广东东莞召开。会议强调，要坚决贯彻落实习近平总书记重要指示精神和党中央决策部署，以建立完善“专业+机制+大数据”新型警务运行模式为牵引，以深化交通事故预防“减量控大”为重点，以推进道路交管服务改革创新为动力，以锻造过硬公安交管铁军为保证，推动新时代公安交管工作高质量发展。会议要求，要全力防范化解道路交通安全风险，持续深化隐患排查治理，严查严控突出违法行为，加快创新事故处理模式，大力加强社会协同共治，推动交通安全系统施治、综合治理。要深入实施公安机关新质战斗力提升工程，在专业能力上有新提升、机制建设上有新成效、大数据应用上有新突破，使公安交管工作更具高科技、高效能、高质量特征。要研究出台更多让群众和企业可感可及的政策措施，深化便民利企改革，推进城市交通精细治理，促进新业态安全规范发展，精准有力服务经济社会高质量发展。要认真开展深入贯彻中央八项规定精神学习教育，严格规范公正文明执法，持之以恒正风肃纪反腐，始终坚持严管厚爱结合，有力有效加强执法管理和队伍建设。



图/黄华军

公安交警13个单位获评“全国文明城市”称号

为充分展示新时代精神文明建设丰硕成果，激发各地区各部门参与精神文明创建的积极性、主动性、创造性，5月23日，中央宣传思想文化工作领导小组分别对第七届全国文明城市、文明城区、县级文明城市、文明村镇、文明单位，第三届全国文明家庭、文明校园，第九届全国道德模范、全国道德模范提名奖作出授予决定。

其中，公安交警13个单位被授予第七届“全国文明城市”称号。

荣获第七届“全国文明城市”称号的公安交警名单

1. 天津市公安局交通警察总队和平交警支队
2. 河北省衡水市公安局交通警察支队
3. 辽宁省凤城市公安局交通警察大队
4. 辽宁省辽阳市公安局交警支队白塔大队
5. 吉林省辽源市公安局交通警察支队事故处理大队
6. 江苏省南京市公安局交通管理局
7. 福建省公安厅交警总队龙岩高速公路支队
8. 江西省新余市公安局交通警察支队
9. 广东省广州市公安局交警支队交警警卫大队
10. 重庆市公安局万盛经济技术开发区分局交通巡逻警察支队
11. 云南省公安厅交通管理总队
12. 陕西省宝鸡市公安局交通警察支队
13. 青海省大通县公安局交通管理大队

2025年全国交通安全大篷车 “美丽乡村行”巡回宣传活动 在北京启程

由 中央宣传部文明创建局、公安部交通管理局、农业农村部农村社会事业促进司联合主办的2025年全国交通安全大篷车“美丽乡村行”巡回宣传活动（以下简称“大篷车”）5月21日在首都北京启动。北京是中国干线公路象征性起点“中国公路0公里”标志所在地，同时“京杭大运河河北起点标志碑”也树立在通州区，今年的大篷车活动选择在北京通州开启，也意味着今年的大篷车活动重新出发、焕新出发，将安全出行、文明出行的种子从首都散播到全国。

从2021年开始，交通安全大篷车已经行驶了四个年头，开进了21个省份，2025年“大篷车”将在原有的基础上，扩容节目业态，升级改造内容，将进一步推动文明交通理念在美丽乡村落地生根，助力推动乡村全面振兴。

在本次大篷车活动中，由中国道路交通安全协会



公益支持的“农村交通安全宣传基地”，系统打造了交通安全常识学习区、交通安全亲子阅读区、交通安全风险识别区、交通安全互动体验区。围绕“体验教育”核心，遵循“贴近农村实际，注重群众参与”的原则，提供接地气、实用价值高的道路交通安全教育体验设备，助力传播交通安全知识，以提升当地村民交通安全意识，减少交通事故发生。通过实际行动助力乡村振兴新发展，倾心守护农村群众的出行安全。活动现场，巡回式主题宣讲、沉浸式互动体验、展演式交通安全文化宣传等主题活动，让群众切身感受到交通安全知识的重要性并且提升自身的安全意识和自我保护能力。

2025年全国交通安全大篷车的车轮已经启动，今年还将陆续走进甘肃、江西、广西等地，让交通安全文化深植美丽乡村，助力乡村振兴新发展，焕发乡村文明新气象，倾心守护农村群众的出行安全。





印度德里公布1—5月交通事故死亡人数

《印度新闻竞技场》网站6月17日刊登一篇文章，题为《德里道路杀手：2025年以来有577人丧生》，全文编译如下：

与去年同期相比，印度德里2025年前5个月的致命道路交通事故数量有所下降，但该市道路交通死亡人数仍然极高，每天有近4人丧生。

根据德里警方的数据，今年1月至5月，共发生2235起交通事故，造成577人死亡。尽管与2024年同期报告的2322起事故、652人死亡相比，数字略有下降，但德里在此方面仍面临重大挑战。道路交通事故中受伤的总人数从2024年前5个月的2106人增加到了今年的2187人。

3月是今年死亡人数最多的月份，共发生137起亡人事故，139人死亡。4月是今年受伤人数最多的月份，发生91起亡人事故，476人受伤，表明高冲击力碰撞事故的数量有所

增加。今年5月共发生458起事故，其中100起亡人事故，造成107人死亡，去年同期数据为447起事故，其中125起亡人事故，导致127人死亡。虽然今年前5个月的亡人事故数量比去年同期下降了13.5%，从643起下降到了556起，但受伤人数却有所增加，这表明非致命事故的性质和严重程度可能发生了变化。

导致较少人身伤害的轻微事故在今年略有上升，从2024年的1634起增长至1654起，而无人身伤害的事故数量减少了一半，2024年报告了45起该类案件，今年的数字为25起。

在过去四年中，德里警方对94%以上的亡人道路交通事故案件提交了详细事故报告，有助于简化受害者家属的赔偿程序。在2021年1月1日至2025年4月30日期间，该市记录了6341起亡人交通事故，其中6004起案件提交了详细事

故报告，合规率为94.7%。

在印度，详细事故报告是道路交通事故案所需要的重要文件，因为它是交通事故索赔仲裁处（MACT）评估事故情况、确定责任和处理经济赔偿的主要文件。该报告中包括事故所有相关的证据——证人证词、技术检查报告和医疗文件，以便更快速、更公平地支付赔偿。过去，这些报告的延迟往往意味着受害者家属要等待数月甚至数年才能得到赔偿救济。及时的详细事故报告推动源自2016年印度最高法院的一项指令，这项指令促成了“快速详细事故报告”的建立，旨在确保对于符合条件的致命意外案件，在10天内给出赔偿，条件为：事故由鲁莽或疏忽驾驶造成，驾驶人持有效的驾驶证，车辆有保险，商用车具备有效的许可证和驾驶人健康证书，并且没有酒后驾驶或未成年驾驶等违法行为。



美国摩托车驾驶人死亡率上升

美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）网站5月5日刊登一则新闻，题为《消费者警告：NHTSA敦促驾驶人在摩托车死亡率上升的情况下共用道路》，全文编译如下：

近日，美国NHTSA敦促出行者通过安全骑行、安全驾车来帮助防止摩托车驾驶人的死亡。

在美国，摩托车驾驶人的交通事故死亡率不断上升，2023年

的交通事故中，摩托车驾驶人死亡率较乘用车上的驾乘人员高出近28倍。每行驶1亿英里，摩托车事故死亡人数为31.39人，乘用车驾乘人员死亡数为1.13人。

2023年，有6335名摩托车驾驶人在交通事故中丧生，占所有交通事故死亡人数的15%，比2022年增加了1.3%。摩托车驾驶人受伤人数为8.26万人，同比下降了0.2%。在15至20

岁的人群中，摩托车驾驶人死亡人数增加了44%，从2022年的350人增加到505人。

酒后驾驶在摩托车驾驶人死亡成因中仍占据重要比例，但下降了6%。骑车时佩戴符合标准的安全头盔对于预防摩托车驾驶人死亡尤为重要，2023年，在没有制定佩戴安全头盔法律的州，死亡摩托车驾驶人中有51%没有戴头盔。

英国致行人死亡的自行车骑行者可能被判终身监禁

英国《卫报》网站4月24日刊登记者考兰·马吉的文章，题为《英格兰和威尔士的新法规定，致行人死亡的自行车骑行者可能被判终身监禁》，全文编译如下：

根据有关法案的新修正案，在英国英格兰和威尔士，以危

险方式骑车撞死行人的自行车骑行者可能面临终身监禁。现有法律中，自行车骑行者的危险或鲁莽骑行通常最高判处两年监禁，这一立法可追溯至19世纪60年代。

英国交通部表示，根据修正案，危险骑车致人死亡的罪

行将与机动车驾驶法保持一致。危险骑行是完全不可接受的，政府正在提议对危险骑行行为制定新的罪行和处罚措施，更新已有160多年历史的立法，确保肆意妄为的极少数人受到法律的严惩。目前，该修正内容已被提上议程。



专题 | SPECIAL TOPIC



科技引领 创新道路交通事故处理模式

策划执行 | 本刊编辑部



交通事故处理是道路交通安全治理的重要环节，其专业性与规范性直接关系到公众生命财产安全，科学高效的事故处理不仅是保证现场通行的基础，更是排查安全隐患、预防更严重伤害的关键。对于公安交通管理部门而言，掌握新技术、配置新设备是提升执法效能的必然要求，精细化调查、系统总结事故规律是推动交通安全治理现代化的重要路径。近年来，在科技赋能下，道路交通事故处置模式持续优化升级，为群众带来了更好的出行便利与权益保障。本期专题介绍先进技术在事故处理场景的运用及成效、推进事故处理改革走深走实的路径，刊发北京、苏州、东莞公安交管部门依托科技力量创新事故处理模式的工作经验，并探索大语言模型在事故处理工作中的应用。

深化科技赋能 推进事故处理改革走深走实

当前，科技深度赋能道路交通事故处理领域，显著提升事故处理的效率与精准性，为事故原因的公正认定、过程的科学分析和后续的整改预防提供了强有力支撑。面对我国庞大的道路交通体系，深刻认识科技变革的赋能作用，积极推动技术与制度的协同改革，已成为提升事故处理效能、保障公平正义、增强群众获得感的必然选择与关键路径。

科技力量广泛应用于多场景事故处理

近年来，以数字化技术为主的各类先进技术逐渐向事故处理领域渗透，各地探索应用后取得了一定的成效。目前事故处理领域应用的先进技术和装备主要有无人机、摄影测量、三维扫描、车载电子数据提取分析、地理信息系统（GIS）等。

现场勘查从人工测量迈向多维数字化重构。无人机凭借其机动性优势，尤其适用于山区、临崖等危险场景或大场景，通过高清摄像头多角度拍摄事故全景，实时回传画

面至后台系统，进而通过智能算法生成三维现场模型或现场图，支持事故场景要素标注和相应几何尺寸测量，实现了事故现场的空中勘查，整个过程可在 10 分钟内完成。摄影测量技术使用简单，效率较高，只需要若干张照片就可生成支撑后续相关分析的事故场景或特定要素的精细化三维模型或现场图。它利用相机拍摄的二维图像，通过空间几何变换计算物体的三维坐标，实现精准识别被测物体的形状、尺寸和空间关系，在处理痕迹、碰撞损伤、散落物等方面具有独特优势。而三维激光扫描可在 15 分钟内完成事故现场扫描，生成厘米级精度的点云模型，全面、客观地数字化记录车辆、散落物、道路设施、痕迹损伤等关键要素的位置与形态信息，实现事故现场的数字化再现，便于后续的测量、分析等工作开展。

事故分析需要深度的数据挖掘。随着汽车电动化、智能化进程加快，以汽车事件数据记录系统（EDR）、行驶记录仪、电动汽车远程服务车载终端（T-BOX）为代

表的各种车载数据记录系统在汽车中快速普及，记录和存储了事发前速度、驾驶人操作、辅助驾驶系统使用等关键数据，提取和分析车载电子数据，成为还原事故过程、分析事故致因的有效手段。通过 GIS 系统，可以提前或事后查看事发点位道路拓扑、道路线型、车道和标志标线等情况，并测量道路相关要素参数。随着地图技术的演进，特别是智能网联汽车所依赖的高精度地图的进一步发展，GIS 系统在事故处理工作中将日益广泛应用。

技术的普及也极大优化了事故处理的整体流程。目前广泛装备的行车视频记录仪、遍布路网的监控等视频设备，能够直观、准确反映事故过程，在事故调查分析中发挥了重要作用；视频通话等技术的普及应用，也极大优化了事故处理流程，缩短了事故处理时间。

先进技术有效提升事故处理工作水平

现场调查是事故处理最基础、工作量最大的环节，合理应用相关

新技术，可助力事故调查的安全、公正、高效、规范开展，也能为事故预防工作提供更全面、精准的证据支撑。

高效取证，减少二次事故风险。研究显示，主干道路上事故现场每多存续1分钟，引发的二次事故几率就增加2.8%。应用新技术，可以快速收集信息和固定证据，助力实现现场的快处快撤，有效降低二次事故风险。

精准取证，助力公平调查事故。新技术的应用，能够对现场物证、要素位置、痕迹等的形状、位置关系等信息作图像化、数字化采集，或者是直接提取车辆记录的行车电子数据，与传统测量获取的证据相比，上述数据准确度更高，且数据间可以有效交叉验证，能够有效提升事故调查的科学性、公平性。

全面取证，提升事故预防水平。新技术不仅助力调查取证向数字化转型，还能获取到很多传统手段难以得到的信息，有的还能够实现事故现场的数字孪生，在助力事故过程、致因精准分析的同时，也能为科学预防事故提供有力证据支撑。

另外，新技术和装备可实现调查信息的自动化获取和保存，且证据的数字化和标准化程度更高，取证将变得更为规范、快捷，对调查人员的经验依赖减少，有利于减少

调查取证工作量，优化调查流程和调查人员队伍配置，也有利于后续的致因分析、事故责任确定，以及调查全流程的规范有效管理等工作。

持续深化事故处理改革

深刻认识科技对事故处理的赋能作用。我国车辆、交通参与者、道路等交通要素总量居于世界首位，道路通行强度大，需要处理的事故总量也大。提升事故处理的科学化水平，是公安交管领域当前和今后一段时期内的首要任务。新技术的应用，是提升公安机关新质战斗力的重要举措，可助力高效、公平、规范处理事故，进而有效预防二次事故、保护事故各方合法权益、提升交通安全精准治理水平，让交通参与者和事故处理人员有更多获得感。

围绕新技术应用推进事故处理改革转型。现场勘查是事故调查最核心的工作，引入新科技手段后，势必会重塑现场调查流程和工作机制，比如引入某项新调查手段后，会促进快处快撤机制的建立；调查手段和结果的数字化，还会引领事故处理工作全链条的数字化转型，近年来大力推广的“事故视频快处”，就充分证明了这一点。新技术应用是“专业”，事故处理组织优化是“机制”，二者有机协同、

双轮驱动，才能真正取得事故处理改革成效。

以制度变革保障事故处理改革走深走实。科技手段在事故处理中的应用，是一个持续渐进、不断走向广泛和深入的过程，应尊重地方首创精神，鼓励探索和试点应用。要及时做好相关规定的立改废释工作，为改革探索提供制度保障，同时固化创新性成果。如为使新设备采集、固定的新型证据有效融入现有调查制度体系，应及时制修订相关标准规范，规范证据的合法性、客观性和关联性；又如，对于事实清楚，能够获取到清晰视频证据的一般事故，可以简化对其他类证据的采集时限、内容等方面的要求，确保新技术赋能现场快处快撤真正落地。总之，通过将自下而上的新技术应用探索和自上而下的制度保障有机结合，促进理论和实践不断良性互动，进而推动事故处理改革持续走深走实。

新科技的应用，是提升事故处理效能的有效手段，也是应对未来道路交通系统数字化、智能化、网联化发展趋势的必然选择。在科技引领下，推进事故处理全链条、体系性的数字化转型，才能确保事故处理改革落地见效，持续提升人民群众获得感和满意度。（文 / 公安部道路交通安全研究中心 周文辉）

北京：“快清快处”事故远程处理模式再升级

“现场没有人员受伤吧？”“请把镜头往右移动，对准车灯位置”“可以先把车挪到旁边车位”座席专员头戴耳麦、紧盯电脑屏幕，接警声此起彼伏，实时更新处理交通事故。这是北京市公安局公安交通管理局交通事故远程处理中心的日常。近年来，北京公安交管部门用心用力解决群众急难愁盼问题，对于“大事故”从可防可控的预防方向发力，针对“小事故”易引发“大拥堵”的社会治理新痛点，依托“专业+机制+大数据”现代警务运行体系，于2020年成立了交通事故远程处理中心，打造交通事故从报警到定责、从理赔到结案全程“网上办”的互联网远程处理模式，实现“接警即处警”，构建了高效、便捷、公正的交通事故处理体系。2025年，北京公安交管部门交通事故远程处理机制再次提档升级，截至5月底已处理轻微交通事故24.8万起，实现平均“1分钟接警，4分钟挪车，一刻钟完成”，有效缓解事故致堵情况，降低市民日常出行和城市交通运行成本。



时空拓展 全面办理

道路交通事故不仅危害人民群众的生命财产安全，还是影响城市交通运行的重要因素。为减少影响道路通行，北京公安交管部门不断拓展远程处理适用范围和应用场景，在广泛调研基层业务需求的基础上，结合交通出行政策调整、法律支撑，对不同时段警情发生区域道路环境、警力分布、事故因素等方面精准分析，延长远程处理工作开通时段。自2024年起，在确保安全的前提下，将常规运行时间由之前的早7时至晚7时调整为早6时30分至晚8时，早高峰提前介入、晚高峰延时增容，为市区主要路网

削峰缓堵再助力。现在，远程事故处理平均3.8分钟即可实现将车辆挪离现场，事故占路时间比民警赶到现场进行挪移的时间减少60%，缓解事故车辆后方排队效果明显。特别是针对易出现早高峰提前、晚高峰推后的情况，时间延展后，可以更好地满足机动车出行总量大、学校和办公场所多的区域，高峰期间事故快速处理的需求，大幅缓解出行高峰事故致堵状况。

远程处理事故的类型也在逐步拓展，从机动车轻微车损事故等情形相对简单的财产损失事故，到涉及非机动车、人员轻微受伤事故，北京公安交管部门结合周末、节假

日通行特点，将节假日发生在高速公路易引发后车排队等事故类型纳入远程处理范围，从发生地点、交通工具分类等方面扩大了对常见事故类型的覆盖面。在时间与范围的双重拓展后，全市事故远程处理比例提升了近7%。

创新智理 一键连通

当前，北京交通事故远程处理“响应快、挪车快、处理快”，这得益于完整的处理流程、专业化的队伍，以及北京公安交管局自主开发升级的“远程事故处理3.0版”系统。事故当事人报警后，符合远程事故处理标准的轻微交通事故警情会直接进入远程系统，并智能选择最快响应席位。专席人员接警后会第一时间通过电话与报警人联系，并同步发送程序链接短信至报警人手机，报警人点击链接即可“一键进入”事故处理微信小程序，与民警和保险专员建立视频连线，无需下载任何App，群众（特别是中老年人群体）使用更加便捷。视频连接后，当事人把摄像头对准事故现场，专席人员就可以视频截图取证核查，在线定责后直接将电子文书推送到当事人手机短信中。

值得一提的是，系统创新上线多方视频通话，实现当事人与远程民警、保险专员视频“群聊”，隔

空“面对面”交流，同框参与事故处理全过程，多维度答疑解惑，提高案件处理效率。对于当事人使用电子驾驶证、行驶证，未携带交强险保单等情况，系统支持快速核查，减少群众等待时间。

今年前5个月，北京交警远程处理中心日均处理能力达到1600余起，相比2024年再度提升近15%，群众报警后平均等待时长仅为0.84分钟，远程事故处理平均用时压减至15分钟，情节简单的事故10分钟以内即处置完成。

理赔一体 暖心惠民

为提升理赔效率，交通事故远程处理完毕后，案件将被推送到保险理赔专席，保险专员第一时间跟进，直接在事故远程处理大厅同步开展在线定损理赔。北京公安交管局事故远程处理中心采用“交管+保险”集中办公模式，对于符合快速理赔条件的事故，从处理到理赔实现全流程无缝衔接，在确保安全的前提下实现与保险部门的数据共享，无需当事人提供责任认定书、现场照片等证据材料

即可完成理赔，让群众避免往返跑路来回奔波，实现了轻微交通事故从处理到定损理赔全流程闭环、“一站式”办结。

当前，已有5家保险公司入驻远程处理中心，覆盖北京车险市场份额90%以上。通过远程处理的小额车损和轻微人伤事故，平均理赔结案周期缩短近三天，最快24小时内即完成赔付，群众回访满意度达99.92%。

“我本来以为等交警来，再处理乱七八糟的，这一下午就耽误了，没想到通过线上解决效率这么高。之后我带着事故认定书和肇事方保险公司给的出险号，去4S店修车就完事了。”“除了感叹远程指导下场景确实方便外，也感叹现在警务系统的数字化能力，从用户体验角度讲是非常好的。”一位北京市民在自己的车辆被追尾后，完整体验了事故远程处理流程，并在网络上发文夸赞。（文/龙昊 图/何建良）



苏州：“空地一体”推进交通事故快处精准高效

截至2024年底，江苏省苏州市汽车保有量突破563万辆，位居全国第四、全省第一。随着城市立体交通网络的快速发展，苏州市公安局交通管理局通过无人机技术打造“空地一体”智慧治理体系，通过配备智能识别、实时图像传输等功能的警用无人机，依靠路面交警巡查的传统模式逐步演变为“人机配合、精准管控”的现代化管理模式。这些在道路上来回巡逻的“空中交警”，实时掌控全域交通流信息，极大地提升了执勤警力事故处理等日常警务的响应速度与效率，变“望尘莫及”为“瞬息即达”。目前，苏州已在辖区高速公路、城市快速路部署智能化警用无人机站点，依托交管智能交通平台实现云端作业，实现重点区域监控无死角，多维度数据支撑让交通态势研判与应急决策从“经验驱动”转向“数据驱动”，有效减少“小事故大拥堵”现象。

云端操作 快处快撤

2025年5月1日，正值“五一”假期第一天，苏州中环快速路的日



车流量超过5.1万辆次，远超设计流量，车多行缓。正当时，中环西线某处两车追尾导致一车道拥堵，这一幕被一架配备高清镜头与热成像技术的警用无人机捕捉。“我是中环大队交警，事故现场已拍照取证，请双方迅速驶离……”警用无人机悬停于7米左右的安全高度，在60秒内完成了事故现场的全方面、多角度勘查取证，并通过高空喊话引导驾驶人和事故车辆有序撤离。从无人机出发到勘察完毕，轻微事故处置耗时8分钟，有效缓解交通拥堵，避免二次事故的发生。

苏州中环快速路是苏州市的钢铁脉络，每一次交通事故都如同一

次栓塞。传统处理模式耗时较长，拥堵的涟漪层层扩散。而警用无人机这双灵动的“空中之眼”，以其独特的视角和迅捷的速度成为破局关键。

苏州中环高架的中环西线、中环北线、中环东线三线共长约66公里，中环北线路段大多为隧道且靠近高铁线路，中环西线、东线均处城市城乡接合处且空域安全程度较好。苏州市公安局交通管理局中环快速路交警大队根据实际情况，合理布设警用无人机起降点。一旦收到警情，警务飞手可以立即指令警用无人机出动。正常情况下，警用无人机以每分钟600米左右

的速度沿直线飞行，距离目标车辆 200 米左右即可识别，在路段中间设置起降点，15 分钟内即可抵达路段最远端。

相比传统路面人工处置手段，警用无人机勘查交通事故现场响应速度快。警务飞手可操控警用无人机自周边迅速起飞，使用激光测距、热成像、三维建模等技术手段，立即实现道路交通事故的勘查，还能现场记录证人的影像资料，并且让警务人员远离危险源进行空中操作。由于无人机的视力佳、视野大，可以清晰地勾勒出事故形态、车辆位置、散落物分布，甚至捕捉到地面勘查员难以察觉的细微刹车痕或油渍。处置轻微事故平均耗时仅 5 至 8 分钟，较传统模式提速 3 倍。在重要节假日，警用无人机的快速出动更使其成为事故处理的“绝佳帮手”。在天气晴朗的情况下，在有电力支持的执勤岗亭旁设置起降点，配合智能充电，可覆盖半径 20 公里区域，理论上可 24 小时全天候作业，实现“守护不停歇”。

预警护航 疏堵增效

运用警用无人机执行事故处理任务操作简便、快捷，且保证警务人员的人身安全，使其远离危险源远程操作。它不仅是眼尖的“侦查

兵”，也是警惕的“哨兵”。在事故发生后，警用无人机对安全防护手段进行强化，警务飞手或是视频监测系统侦测到车辆变道异常、车速异常或有潜在风险，立刻通过高音喇叭发出预警，并立即通知周边警务人员、交通参与人预先做好防范，共同筑起一道无形的安全屏障。

在交通流量监测中，警用无人机的优势在于持续监控能力强、覆盖范围广等方面。针对事故发生后的交通流量瓶颈节点，苏州交警通过发布预警的警用无人机以鸟瞰视角完整记录各方向车流量分布，精准研判路况，结合导航 App 机动车大数据轨迹及历史信息，为驾驶人共享交通流量情况，帮助其及时调整路线。巡逻无人机在中环西线与吴中大道交接处上游发现事故，路段车流不畅，苏州交警立即通过导航 App 发布信息，告知前方拥堵，并在上流区域的子胥立交、苏福快速路建立响应点，为用户推送变更导航线路，减少拥堵等待时长。发布拥堵信息后，中环西线与吴中大道交接处流量明显减少，子胥立交、苏福快速路流量大幅增加，成效斐然。

技术支撑 专业锤炼

为保障警用无人机技术效能最大化，苏州交警着力构建坚实支撑

体系，计划建立飞手阶梯式培训机制。初级以基础操控、基础法规为内容，要求获取民航局 CAAC 执照；中级以事故建模、夜间侦查为内容，要求小组作战，积极配合交警执勤执法需要；高级以指挥编队作战为内容，有意识地完善警用无人机系统矩阵作业等课题。同时，也在探讨建立训练飞行维护系统。以基地化运作方式为基础，培养飞手的创新能力，研究警用无人机的改装、改进，研究动力系统增程（有效增加电池能量密度）、提高感知和响应事件能力（以计算机视觉技术融合红外、激光等传感器，感知交通事件并积极作出记录等响应动作）、数字孪生应用（警用无人机采集数据实时生成数字事故现场）、自动驾驶协同（通过导航 App 向智能网联机动车直传避让指令）、声波矩阵定位（试验声呐警用无人机探测隧道内事故）等课题，通过建立健全标准化执勤执法模式，确保技战术转化为实战效能。当警用无人机的旋翼划破苏州中环夜色，它不再仅仅是冰冷的机器，而是洞察事故真相的“锐眼”，也是加速城市交通脉搏恢复的“强心剂”。它用俯瞰的视角，书写着速度与秩序的新篇章，以数据的丝线，织牢了安全与效率的防护网。（文图 / 许立 钱凯）

东莞：探索事故现场快勘快撤新模式

道路交通事故现场勘查是公安交通管理部门处理交通事故的必要环节，但由于事故现场通常具有状况复杂、车流不息、取证点位分散、处置时间紧迫等特点，给证据的快速有效采集带来一定难度。为提升道路交通事故现场勘查效率，降低事故引发的交通拥堵和二次事故风险，根据公安部交通管理局工作部署，广东省东莞市公安局交警支队自2024年10月起开展一般程序道路交通事故现场快勘快撤试点工作，通过构建新型警务模式、优化事故勘查流程、引入AI技术设备和强化团队建设，实现了一般程序交通事故警力快速到达、勘查与撤场，有效提高了道路交通管理质效。

创新勘查流程 内外协同作战

2025年2月20日10时20分许，东莞南城桃源北路公交站路段发生一起交通事故，一辆小型客车与一辆自行车发生碰撞，致自行车骑行人员受重伤。东莞交警支队指挥中心接到报警后，调度就近铁骑前往处置。铁骑民警到达现场后，询



问伤者情况，做好现场安全防护，了解事故经过，对当事人相关证件进行核查。同时，为避免事故现场画面引发过往群众不适，民警使用随车携带的围挡装备对现场快速围蔽。待120救护车到达后，一名铁骑民警护送救护车前往医院，一名铁骑民警使用手机对事故现场进行绕场一周的视频拍摄，将现场血迹、自行车倒地位置、倒地划痕，以及小客车停放位置、刹车痕、车内的档位、驻车、灯光等逐一进行记录，并将拍摄视频上传到事故处理后台，随后便指挥事故车辆转移到安全位置。后台依据拍摄视频智能生成事故现场图和实景图，发送

至事故民警，完成证据交接。铁骑队员从接警到现场处置完毕，仅用10分钟。以上是东莞交警试点事故快勘快撤新技术后，事故现场勘查工作中发生的明显变化。

过去，在一般程序伤亡道路交通事故现场勘查中，事故民警到达现场后需手动测量数据、绘制现场图及拍摄照片，耗时较长，易导致交通拥堵和二次事故，引发不良舆情风险。试点事故快勘快撤后，指挥中心接警后，迅速查找现场事发视频、车辆及驾驶人资料，并调度就近民警前往处置。铁骑到达事故现场，迅速开展防护、协助进行伤员救治，用智能或警务通手机对交

通事故现场进行环绕视频拍摄，完整采集车辆、痕迹、血迹、散落物、道路环境等全要素数据，并上传至云端。视频上传完成，民警就可以清理现场，恢复交通。

铁骑民警将拍摄的视频通过App上传到事故处理后台，系统自动抽帧，在视频中提取现场概貌、方位照、细目照等现勘照片快速渲染，5分钟内即可生成清晰、可测量的1:1还原事故现场的三维模型。此三维模型可以随时复盘查看，支持事后直接在模型上进行补充勘测。同时，基于专业级三维建模和模型测量技术，系统能够对模型场景内关键要素进行智能识别，如车辆位置、道路标线等，并根据定义的基准点和基准线，自动测量各项数据。将测量

结果导入现有的现场图、现场实景图的行业标准模板中，就能完成两图输出，支持即时打印。

东莞交警支队相关负责人表示：“新技术的引入，使得内外联动更加高效，满足了事故快勘快撤的要求，大幅提升了工作效率。”

重新定义铁骑 积极拓展职能

近年来，随着城市化进程的加快和道路交通压力的不断增大，铁骑力量在城市交通管理中扮演着越来越重要的角色。东莞铁骑自2018年参与执勤执法工作以来，凭借“小、快、灵”的特点，在巡逻管控、应对突发情况等方面发挥了重要作用。目前，队伍已发展到2060人，其中民警铁骑396人、辅警1664人。2024年10月，为主动适应新

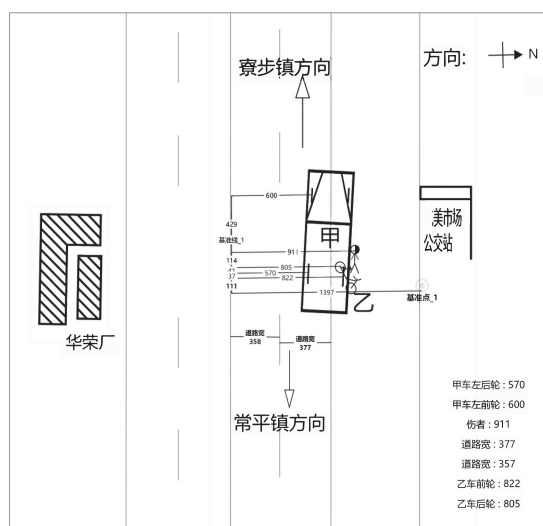
时代公安交通管理工作新形势、新要求，东莞铁骑队伍肩负起交通事故现场快勘快撤的处置工作。

全市铁骑统一配备300cc以上的大排量摩托车，并安装车载北斗系统，满足精准定位上图要求。指挥中心接到交通事故警情后，能够在“一张图”上调度就近铁骑前往处置。

每名铁骑随车配备围挡、便携式锥形筒、警戒线等装备，到达现场后迅速组织现场防护、围挡，开展前期事故现场勘查工作。

为确保新流程顺畅执行和新技术有效应用，东莞交警支队精心制作了《“五大赋能”跑出事故现场勘查“加速度”》《一般程序道路交通事故适用快勘快撤操作范例》等教学视频材料，安排送教上门，对37个大队事故处理民警及2060名铁骑开展全覆盖、精准化培训与考核，通过考核者方能上岗。民警铁骑全部具备初级以上事故处理资格，能够按规定完成或辅助事故民警完成事故前期勘验和证据采集工作。此外，支队还从东莞市公安局各镇街分局优选200名精英铁骑作为后备教官，进行集中培训、实操和考核，为新团队的快速上手筑牢基础。

自试点运用新技术系统开展事故快勘快撤工作以来，东莞交警支队已成功采集并上传6000多条事故视频，生成事故现场三维模型4000多个，通过快勘快撤方式处理交通事故800余起，且无一复议。事故现场勘查时长从原来的60分钟大幅缩短至10分钟，显著缓解了因事故导致的交通拥堵，降低了二次事故发生风险，试点工作取得明显成效。（文图 / 东莞交警支队）



利用新技术生成的事故现场图示

浅谈将DeepSeek运用于道路交通事故处理工作的探索

随着道路交通事故多发且类型复杂化，当事人维权意识增强与维权渠道、方法多样导致争议增多，交通事故证据收集与责任认定大多依赖人工经验，以及基层警力、经验有限，缺乏系统化可复制的工作机制等导致交通事故处理工作效率低，传统交通事故处理面临诸多新的挑战，因此，构建智慧型交通事故处理模式显得尤为迫切。本文提出以 DeepSeek 为核心引擎，通过事故案件的结构化转化构建专业知识库，通过“业务数据化—数据智能化—智能业务化”闭环，实现勘查辅助、责任透明、经验传承三大突破，依托数据标准统一与专业知识库建设，助推交通事故处理从经验驱动向数据驱动的智慧交管新生态转变。

一、创建标准化的“结构化文本数据”

在信息时代，数据被誉为“新石油”。然而，对于道路交通事故



处理工作而言，将若干事故案例转化为具有指导意义的案例，汇集并提炼众多交警脑海中繁杂不同的成功做法、经验教训及内心反思等，并从中提炼出具有借鉴价值的“新石油”，无疑是一个较大的挑战。DeepSeek 所采用的大数据分析技术为此提供了更广阔的视野，将多样化的事故形态转化为统一格式的文本数据，即“结构化文本数据”，主要分为以下四部分。

（一）事故调查，即事故现场勘查及撤除现场后的调查工作。如何完成事故调查题目下的“结构化

文本数据”？以一起事故为例，可采用坐标轴方法对已结案事故中的现场图进行格式化整理，将事故发生过程中车辆、人员的各种运动方向统一转化成以一个坐标轴方向为基准的运动方向（如交叉路口事故可将进入路口前的停止线与道路中心线的交叉点作为原点、路段事故可将现场中某一车辆停止位置的道路宽度与道路中心线的交叉点作为原点），从而便于更全面地归纳事故类型与形态。随后，对案件中的其他勘查材料进行查阅，总结出该起事故在现场图绘制、现场照相

及勘查笔录制作中的重点和注意事项。还可将询问笔录中事故发生经过的内容,按照事故发生的时间顺序——接近发现阶段、险情出现瞬间点、采取措施阶段、碰撞接触瞬间点、停止阶段、停止后履行义务阶段等情况进行重新排序整理,使得询问笔录更加条理化。再是对询问中的不当提问、缺失内容进行点评,然后重新列出询问笔录提纲提示。操作过程若由一位熟悉事故处理业务的交警来执行此项工作,所需时间一般不超过一小时。

(二)成因分析,即在事故发生时序各个阶段的事实清楚、认定事实事实的证据确实充分的基础上,对事故发生的形成原因进行细化分析。以一起事故为例,在描述事故经过后,仍需按照事故发生的时序,组织和审查认定各个阶段事实事实的证据链,点评取证成功之处并指出收集证据不足或不扎实的部分。随后对当事人在各个阶段行为是否存在过错及过程的严重程度,确定适用何种交通违法行为,最终作出综合分析结论意见,重新撰写事故成因分析报告。这样做也是为后来查阅者提供经得住推敲的事故成因分析报告,熟练的人员在一小时之内即可完成。

(三)办案启示,主要涉及在案件处理过程中遇到的难点和争

议、可供借鉴的经验总结、案件结束后办案人员的反思与感悟、应对当事人提问的策略以及网络上热议的评论等,形成一系列碎片化的启示和感悟性短文。内容包括对个案中的难点、争议点及其解决策略进行系统梳理,并对案件中的关键证据、物证特征进行详细阐述,总结侦破逃逸事故的亮点和办案经验。以及整合办案人员的思考、办案过程中的困惑以及不同意见,逐步积累智慧、聚沙成塔,形成知识的积累。还能够收集网络上热议案件的特色评论,以丰富“交警语言”。

(四)预防措施,即事故预防的想法建议。基层交警在处理交通事故案件过程中,凭借其丰富的实践经验,常能即兴发挥,激发出实用、简便且高效的事故预防策略思路。然而,由于缺乏一个便捷、高效的存储机制,加之繁重的工作任务和时间的流逝,这些突发灵感很容易被冲淡或遗忘。建立一个可以及时记录与存储的“记忆机制”显得尤为重要,以便在需要时被迅速提取出来,为事故预防工作提供切实可行的建议。在建立“结构化文本数据”工作中,可以促使交警在处理事故时能够从人、车、路、环境及管理上主动发现细微之处的隐患问题,思考问题出现的原因并提出改进意见,更能够为培养本地的

“土专家”“小能手”提供土壤和发挥空间。

在将多样化的事故案卷内容转换为结构化文本数据后,便构建了自身的数据样本和多种模型。这种“数据与特定业务相结合”的方法,使得 DeepSeek 能够深入理解具体的事故处理业务,更方便使用者从专业知识库中提炼出所需的“精华”。

二、将复杂的事故处理工作“化繁为简”

每一起交通事故中都蕴含着各自的规律特点以及交警的个人能力——证据查找方法、办案经验、处理问题技巧、实用的预防建议等信息。然而,在传统的案件办理中,由于个人能力的局限性,尤其是遇到疑难复杂案件时,使得处理事故的交警在收集证据材料时、左思右想组织证据链条中、辗转反侧思考事故责任归属上的案件办理过程中,耗费了大量的时间和精力,甚至有的付出未能达到预期效果。

实现将形态各异的交通事故材料转化为结构化文本数据的标准化专业知识库后,可以充分利用 DeepSeek 的自然语言处理技术,及时根据需求提供精准文本信息、提供各种事故现场的勘查重点提示和一般提示、列出针对该事故的询问内容提纲、收集其他证据材料的



方法、成因分析等各方面的工作支持。例如，在某地发生两车相撞的交通事故后，交警到达现场后，仅需将现场的最基本情况（包括路段路口形状、道路宽度、车道数量、车辆与人员位置尺寸等）传至后台（后台指需要室内岗位有专人协助，因目前在现场进行坐标设定存在难度）。后台人员将这些数据转换为坐标格式，并运用 DeepSeek 算法迅速检索出与事故道路形态及碰撞模式高度相似的结构化文本数据，即时生成与该起事故特征相匹配的现场勘查方法和取证关键点的提示文本。交警收到提示后能够有针对性地查找接触点，按照提示步骤进行绘图、拍照及勘查笔录的收集证据等工作。此外，后台还能快速给出询问笔录的提纲文本。整个过程的完成时间不超过 5 分钟。

在后续的调查阶段，后台在接

收到初次询问记录后，能够迅速地分析初次询问记录不足之处、被询问人回答问题特点，然后提供第二次询问的详细提纲。在完成询问、必要的鉴定和其他调查工作后，通过应用 DeepSeek 的文本挖掘技术，从大量的结构化事故文本数据中提取关键信息，精确地描绘出事故发生的经过，并生成详尽的成因分析报告，供交警参考使用。这种“技术与业务”相结合的方法把复杂的工作变得更为简单，显著提升了交警的工作效率，为道路交通事故处理工作注入了新的活力。

三、让事故责任确定工作不再“神秘”

在交通事故处理程序中，事故责任认定工作尤为关键。近年来，从信访数据反映的情况来看，信访者的主要诉求集中在事实不清

和责任划分不公上。

深入分析问题根源，一是在于现场勘查时缺乏明确重点，因证据收集不全导致无法准确还原事故发生经过；二是证据公开未能实质性地发挥作用，没有运用证据说话甚至不会运用证据说话，对事故发生过程说不清道不明，无法给出合乎情理的解釋，从而引发信访人的不信任；三是不重视事故成因分析，没有步步为营地按照事故发生的时序将每一个阶段的事故形成原因讲清楚，有的甚至机械地套用某些做法或案例来确定责任，作出的解释未能够打消当事人的疑问，难以获得认同。

前述内容指出，DeepSeek 技术能够协助交警进行有针对性的现场勘查和证据收集，为事故还原提供坚实基础。专业知识库能够生成高质量的询问提纲，使事故经过和细节更为明晰，良好的询问效果能够促使当事人在心理层面认识到自身在事故中的过错行为。在实践中，高质量的询问亦可作为对被询问人在责任认定前的“吹风交谈”，使其对责任认定结果走向有一定的心理预期和思想缓冲。专业知识库能够提供详尽的事故成因分析意见初稿，从双方接近和发现阶段、险情出现瞬间点、采取措施的阶段、碰撞接触瞬间、停止阶段及停止后义

务履行阶段情况,以及其他非运动状态违法行为对事故发生是否存在影响等方面作出有理有据、环环相扣的分析,从而辅助交警“用证据说话”。

更重要的是,在面对当事人提出问题和质疑时,交警可以辅助当事人登录 DeepSeek 交警专业知识库,输入事故的基本情况和关键数据,以获取事故成因的分析结果,也能够检索到与之高度相似案例的具体成因分析结果。让当事人通过对比事故过程和形态,查看同类事故成因分析结论的做法,是一种公开透明的操作方式,能够消除责任认定结论的“神秘性”,最大程度上促使当事人接受事故认定结果,从而有效降低复核和信访。

四、以“机器学习”促进“人工学习”

为确保事故处理与预防工作的人才培养,高素质的交警研究人才的参与不可或缺。将事故案卷材料转化为结构化文本数据的过程,也是一种简便有效用来培养事故处理高素质人才的手段。

(一)转化过程是一个复盘学习和自我提升的过程。例如,在现场图进行标准化重新定位时,能够发现现场图中一些成功做法,同时也能发现勘查数据的缺失、不当的

定位点选择以及测量尺寸的误差、缺失等问题。重新审视照片等勘查材料时,能够吸收好的做法和材料中的长处,也会发现从自己办理的案件中找不到自己想要的“东西”。重新进行标准化的成因分析,也是一个重新思考、深度学习的过程。

(二)转化过程实质上是对交通事故案件中重要证据深化记忆,特别是对痕迹特征深化记忆的过程。例如,在侦破一起逃逸事故中,办案交警根据目击者描述,用了近一年时间围绕小型车开展侦查却无果。笔者发现该起逃逸事故现场图中标记的人员位置和其身后的地面痕迹长度与另外一起案件中半挂车致行人死亡事故现场图中标记的人员位置以及印迹长度几乎相同,再查阅事故现场照片,发现该事故死者损伤特点与另外案件中半挂车致行人死亡中死者损伤特点高度近似,当即得出了逃逸嫌疑车辆车型为半挂货车的结论。然后在不到半小时内,就从事发路段附近的监控中发现了逃逸嫌疑车的踪迹。这一侦破过程体现了交警对痕迹特征具有深刻记忆后的结果,所以对案件进行格式转化的过程,也是一个巩固和深化交警实战经验的过程。

(三)转化过程是一个系统思考和反思学习的过程。例如,交警

按事故发生时序重新整理询问笔录时,有助于发现询问中对关键情节、细节的含糊不清和询问遗漏,也可以发现被询问人的矛盾之处,从而提高自身的辨别能力。交警还可以及时记录自己办理案件中的所思所想、多维度感悟,以此来培养勤于思考、善于总结积累的习惯,通过日积月累、潜移默化地充实自我。

(四)转化过程不仅可以丰富知识储备,也能够促进知识的共享与共同进步,让“机器学习”带动交警更好、更高效、更科学地学习,从而不断提升自身的专业能力和深度思考能力,这有助于巩固和提升业务素质及工作能力,为“专业+机制+大数据”的融合贡献交警专业力量。

综上所述,将事故案卷材料转化为结构化文本数据,即进行标准化处理并建立专业知识库的工作,就是重新审视已经完结的案件并将其加工为正确的、典型的且具有指导意义的事故案例文本,能够收集众多交通事故处理者的智慧,汇集事故处理中的丰富经验做法,将“想法、思想”从脑海中提取出来变成文字,转化为成文的经验总结,为交警处理交通事故提供精神食粮,助力交通事故处理工作长远发展。(文图/山西省公安厅交通管理总队郭爱民、郭鹏、尚长晟)

畅通城市“血脉” 增进民生福祉

——访河北省衡水市公安局交警支队支队长董华清

文 | 本刊记者 李佳芯 通讯员 邱旭 图 | 衡水交警支队提供



衡水市位于河北省东南部，地处华北平原腹地。近年来，衡水市始终将城市基础路网建设放在重要位置，从拉开城市框架、打通交通“主动脉”，再到畅通道路“微循环”等多个维度发力，不断提升道路品质，让城市的“血脉”更加畅通，持续为增进民生福祉添砖加瓦。这背后离不开衡水交警的努力与付出。今年5月，衡水市公安局交警支队被授予第七届“全国文明单位”称号。近日，本刊记者专访了衡水市公安局交警支队支队长董华清。

本刊记者：面对衡水市道路交通安全形势面临的多重风险和挑战，衡水交警如何强化源头隐患治理，筑牢重特大事故防线？

董华清：衡水市道路交通安全形势的挑战来自道路基础设施的历史欠账、重点车辆及驾驶人的风险隐患以及警力不足问题的多维度交织。国省干线公路“穿村过镇”现象突出，形成密集平面交叉口现状，人车混行严重；农村道路基础薄弱，存在路面狭窄、视距不良等问题。衡水作为区域物流节点，过境及本地中重型货车流量庞大，超限超载、疲劳驾

驶等交通违法行为一定程度威胁群众出行安全；电动自行车基数巨大，闯红灯、逆行、不按规定车道行驶等交通违法行为频发。警力资源与任务需求矛盾突出，节假日期间景区、大型商圈周边道路面临瞬时超大流量冲击，疏堵保畅和事故预防压力剧增。

确保“两客一危一货”车辆的安全，是防范道路重特大事故的关键所在。衡水交警全面加强“两客一危一货”重点企业源头监管工作，联合交通运输、市场监管等部门全面排查辖区重点客货运输企业交通安全风险，落实管控措施，一体化压实部门监管

责任和企业主体责任。2024 年，通过高频检查道路运输企业、下发《一般隐患整改通知书》、约谈相关企业，不断消除源头隐患。加强部门协作，联合文化旅游、交通运输等部门对旅游客车不系安全带开展联合检查。截至目前，实现全市“两客一危一校”车辆检验率、报废率均达 100%，交通违法 10 起以上未处理重型货运车辆动态清零。同时，加大对易肇事肇祸的面包车的管控力度，对全市面包车及驾驶人开展“一车不落、一人不落”的“建档立卡”工作，以面对面的形式逐车逐人开展安全检查及交通安全宣传工作，并于节假日、春耕秋收等时间节点发送精准交通安全提示短信，切实强化源头治理，提高面包车驾驶人交通安全意识。

本刊记者：在为民营营造便捷通畅、安全舒适的出行环境方面，衡水交警有哪些实践经验？

董华清：衡水交警把提升文明优质服务水平作为重中之重，落实到服务群众便民利民的各个环节。交通出行是重要的民生问题，是群众最关心关注的民生大事。为了提升群众出行体验，衡水交警不断加大警力和技术投入，以加强主城区高峰时段视频巡查，科学调配交通信号配时为抓手，缓解通行压力，实现全天拥堵延时指数、高峰期拥堵延时指数双下降及平均车速的提升。打造环城绿波，分流主城区通行车流；建设智能红绿灯试点路口，提升前端信号智能化控制，大幅度减少绿灯空放；借助视频巡查系统，对全市节假日、学校放假开学等道路情况提前研判，科学指挥调度，及时处理交通流量大或警情事件，防止发生长距离拥堵或重大事故。在保障学生出行安全方面，衡水交警开展校园周边交通秩序工程，组织开展“两座谈一踏查”专题调研，充分

了解家长、学校、校园周边居民等各个群体诉求，制定“一校一策一施工图”的改造提升方案。通过设置即停即走临时停车位，增设交通安全基础设施，有效保障学生上下学交通安全和道路通行能力。同时，衡水交警深化公安交管“放管服”改革，在落实 8 项公安交管便民利企改革新措施的基础上，进一步简化手续、优化流程、融合数据，最大限度方便群众办事。其中，摩托车登记“一证通办”、优化驾驶证重新申领考试科目等系列措施的落实，广受好评。此外，成立轻微交通事故线上视频快处中心，全面推动轻微交通事故线上视频快处快赔工作。截至目前，视频快处使用率达 90.12%。视频快处的应用大大缩短了事故处理时间，提高了工作效率，得到了群众的广泛认可。

为了畅通民意表达，回应群众呼声，衡水交警组织建立民意直办中心，将 12345 市长热线、阳光理政、问政理政等各类民意渠道进行全量汇聚，实现民意信息的统一受理、派发。通过召开“面对面”民意畅谈会、开展回头看工作、集中开展回访工作，压缩办事环节，实现“直办”思路，解决问题“空转”，有效提高工作效率，及时解决群众急难愁盼的道路交通问题。通过日复一日收集群众的“微建议”“微需求”，不断开展“微整改”“微优化”，水滴石穿促成整体公安交管工作的“大进步”。





本刊记者：文明交通是一座城市形象的名片。衡水交警如何让文明出行记于心践于行？

董华清：让每位交通参与者将安全、文明的出行理念根植于心，并转化为日常的自觉行动，是我们孜孜以求的目标。衡水交警以警企共建、宣传阵地建设和创新执法为支点，撬动文明交通格局的深层变革。

衡水交警在市政府、市公安局支持下，推动发布了《在全市开展机动车礼让行人工作》等文明出行各类文件通知，并向全市企事业单位发出《文明出行倡议书》，警企携手共建，形成社会合力。同时，全体民辅警分包“五进”任务，通过加入业主群、与社会企业签订共建承诺书、与学生家长签订文明出行承诺书等，开展“进小区、进单位、进企业、进医院、进学校”宣传活动，实现了文明出行理念在全市范围内落地生根。

为了让交通安全宣传与群众生活同频共振，衡水交警不断深化交通安全宣传阵地建设，开设报纸专栏集中曝光各类典型交通违法、交通事故案例，通过抖音、微信公众号推送安全出行常识与法规图解，在村委会、村庄进出口、乡村学校建设“一栏一标语”，在商场、车站等人员密集处开展“亮屏行动”，将交通安全提示融入群众各个生活场景。

一线执法是促成文明出行的“最后一公里”，也是决定工作成效的“重要一公里”。衡水交警探索创新刚

柔并济、情理法交融的执法模式，提升执法效果。对行人不走人行横道、非机动车越线停车等常见违法，违法者可选择在微信朋友圈发布自身违法行为及安全承诺，或现场参与志愿劝导。在衡水交警微信公众号及抖音账号设立“曝光台”，定期公布典型机动车不礼让行人、开车打手机等违法行为。

本刊记者：为了让交通安全、文明在农村地区“落地生花”，衡水交警下了哪些功夫？

董华清：农村与城镇如同交通文明的车之两轮、鸟之双翼，其中一个存在短板，必然影响城市文明的高度。衡水交警以“美丽乡村行”大宣传为牵引，每月开展巡回宣传进学校、村村响起大喇叭、进集市庙会宣传、进村民广场宣传、新闻宣传、制作宣传资料、加强社会联动共7项交通安全文明宣讲。根据时令节点，以一月一主题、一月一重点的方式开展涵盖男女老幼各个群体的月度主题宣传活动。同时，针对农村地区各类交通违法频发情况，衡水交警始终保持对各类交通违法行为的常态化打击治理，紧盯重点隐患车辆、客货运输、“一盔一带”、农村“双违”、酒驾醉驾等交通安全风险隐患，全力查违法、控源头，净化农村地区道路交通环境。

为了提升农村道路管控能力，衡水交警以体系建设为抓手，积极筹建公路防控指挥中心，建立贴近实战的“情、指、勤、督”一体化公路防控指挥体系，实现对全市7条国道、18条省道的全范围实时监测、分析研判、督导指挥。同时，升级国省道圈层防控网，选取106国道等5条重点道路共10处临省界、市界路段重点建设智能卡口，统一配备卡口抓拍单元，采用新国家标准环保补光灯，做到车道全覆盖，全面提升公路立体防控和精准打击能力，进一步保障农村地区交通安全。

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





致力打造一个没有高风险道路的世界

文 | 本刊记者 谭跃 翻译 | 潘乃瑞

道路交通安全问题是一个全球性议题。国际道路评估组织 (International Road Assessment Programme, iRAP) 在全球道路安全领域发挥着重要作用, 他们通过为各国道路评定星级等级, 精准识别安全隐患, 进而制定针对性强、切实可行的道路安全方案, 在推动全球道路安全评估标准化、改进道路基础设施安全水平等方面成果卓著。在 2025 道路交通安全创新与合作大会上, 本刊记者对国际道路评估组织 (iRAP) 代理首席执行官和全球项目总监格雷格·史密斯 (Greg Smith) 先生进行了专访。

本刊
记者

请简要介绍iRAP, 其道路星级评定的标准和核心考量因素是什么?

● **格雷格·史密斯**: iRAP 是一个注册的慈善机构, 与包括联合国、世界卫生组织、各国政府、开发银行、行业组织和研究机构在内的合作伙伴携手, 提供基于证据的工具、培训和支持, 致力于提升道路安全。目前, 免费的 iRAP 星级评定方法已在 130 多个国家应用, 为车辆驾乘人员、摩托车驾驶人、自行车骑行者和行人提供了一套用于衡量道路基础设施本质安全性的客观标准, 其中, 一星级道路最不安全, 五星级道路最安全。目前, iRAP 正支持合作伙伴实现联合国《全球道路安全行动十年计划》的目标 3 和目标 4, 即打造更安全的道路基础设施, 确保所有新建道路符合对所有道路使用者获得安全的技术标准, 或至少达到 3 星级甚至更

高标准 (目标 3); 力争到 2030 年, 使 75% 以上出行发生在 3 星级及以上的道路 (目标 4)。

iRAP 的方法和工具适用于任何国家, 可支持道路全生命周期 (包括规划、设计、施工、运营和维护) 的基础设施安全管理。星级评定的核心考量因素包括: 1. 道路使用者的类型。分别为车辆驾乘人员、摩托车驾驶人、自行车骑行者、行人提供独立的安全评级。2. 道路属性。将超过 50 种已知影响安全的道路属性纳入考量, 如车道宽度、路侧危险物、中央隔离栏、交叉口设计、人行道等。3. 碰撞风险因素。能够反映基于道路设计的事故发生的可能性及其严重程度。4. 数据收集与编码。使用现场调查或视频数据, 依据 iRAP 全球通用规范进行编码。5. 成本效益分析。iRAP 的安全道路投资计划 (SRIPs) 利用星级评定及死亡和重伤估算的数据, 找出最具成本效益的道路升级方案。

本刊
记者

在人工智能飞速发展的背景下，iRAP如何借助科技力量提升道路评级质效？

● **格雷格·史密斯**：iRAP 的创新框架由一个全球技术委员会监督，该委员会成员来自世界领先的道路安全组织和研究机构。2021 年初，超过 30 名机器学习工程师、领域专家和科研团队通力合作，致力于构建人工智能解决方案，通过绘制道路碰撞风险图来提高道路安全性，从而打造无高风险道路的世界。

iRAP 的 AiRAP 计划正在帮助改善全球现有和新兴数据源的获取和应用，包括利用人工智能、机器学习、激光雷达、远程信息处理及其他数据源，来提升全球道路安全及星级评定的效率和水平。AiRAP 的核心是运用自动化、可重复和可扩展的方法，快速智能采集道路安全数据，支持面向所有道路使用者的道路安全评估、碰撞风险地图绘制及投资优先级排序。

目前，AiRAP 正在澳大利亚、美国、越南、肯尼亚和埃塞俄比亚等多个国家的一系列研究和创新项目中试点和推广。例如，在越南，利用大数据和人工智能绘制了三个城市 1000 所学校周边的行人风险地图，并开发了一款面向青少年的应用程序，将青少年的声音传递给政府，推动道路安全改善。项目通过大数据筛查确定了 106 所风险最高的学校，并采用“学校星级评定”方法进行评估，给出星级评定并制定安全改善方案。目前，98 所学校已完成了道路安全升级。在澳大利亚，AiRAP 项目为西澳大利亚州、新南威尔士州和昆士兰州的州级道路网络绘制了道路属性数据，证明了用于激光雷达数据的特征提取技术和机器学习的有效性。区域道路安全观察站（RRSOs）低收入和中等收入国家道路安全数据收集项目在肯尼亚和埃塞俄比亚试点，尝试利用卫星数据等多源数据，绘制全国 75% 出行发生的地点图，并试验了对速度、流量及其

他道路物理特征的检测，以衡量和监测道路安全关键绩效指标。

本刊
记者

iRAP 与中国展开了哪些合作项目？在提升中国道路安全性的过程中，关键着力点是什么？

● **格雷格·史密斯**：中国道路评估项目（ChinaRAP）是 iRAP 与交通运输部公路科学研究院的合作项目。该项目始于 2008 年，最初由 iRAP 支持进行试点研究，随后在世界银行全球道路安全基金的支持下，形成了更大规模的合作。如今，ChinaRAP 由交通运输部公路科学研究院完全主导，利用中国道路风险评估系统，已在全国范围内评估了超过 30 万公里的道路。评估结果为国家层面的大型项目如公路安全生命防护工程提供了决策依据，支撑了数十亿美元的道路安全投资。

交通运输部公路科学研究院是 iRAP 全球 11 个卓越中心之一，参与指导全球道路基础设施安全标准和工具的制定。iRAP 正在与其共同努力，将中国和世界上最好的技术创新应用到中国的道路网络中，以挽救生命、减少严重伤害。当前，双方合作的重点包括：在公路安全生命防护工程第三阶段中，更广泛地应用安全系统方法；支持落实国务院安委会印发的《全国安全生产治本攻坚三年行动方案（2024—2026 年）》，该方案涵盖优先制定安全生产标准、加强风险检查和高危行业工人提供安全培训等内容；增强中国道路基础设施韧性，提高气候适应能力。

我们致力于建立一个没有高风险道路的世界。但我想强调的是，道路安全不仅是一个交通问题，它还关乎人们的健康、就业和经济等多个方面，是整个社会发展所面临的共同挑战。道路交通安全需要每个人都肩负起责任，携起手来共同努力创造。

雷达与视频跨模态融合技术在道路交通管理中的应用研究

文图 | 彭怀亮 孔晨晨 胡伟超 张鹤

【导读】

在道路交通信号控制系统中，雷视车检器凭借更大检测范围、更全面的感知数据等优势，正逐步取代传统地磁线圈成为主流感知设备。但在实际应用中，也暴露出雷视车检器在某些特定场景下对低速目标检测不准确、雷视融合匹配错误等问题。本文重点从提升融合前雷达数据的质量和加强雷视跨模态融合技术应用两个方面，提出优化方案，并通过实际场景测试验证了方案的有效性，有助于进一步推动交通信控系统的智能化升级。

【关键词】

交通信号控制；雷视融合；低速目标检测；

【基金项目】

国家重点研发计划“自主式道路交通安全保障服务平台开发及示范应用”（编号：2023YFB4302705）

当前，随着道路管理工作向数字化、智能化转型发展，城市道路交叉口的信号控制技术得到了持续升级。基于雷视车检器采集的路口交通流量、车辆轨迹等数据，信控系统已实现按需动态放行，显著提升了绿灯利用效率。但与此同时，雷视车检器在对静止目标的检测能力和恶劣工况下检测性能等方面，也逐渐暴露出一些不足。为此，本文基于对断面流量和动态排队长度指标的评估分析，针对性提出优化对策，以期增强雷视车检器在不同场景下的泛化能力，进一步提升整个交通信控系统的智能化水平。

一、现状分析

行驶车辆与设备的距离是判断车道排队长度的关键依据，受相机透视效应和镜头畸变影响，通过视频检测目标的像素位移并不能准确反映其真实物理位置，通过雷达感知位置是最为准确的方式。然而，基于实际项目测试发现，道路交叉口场景具有目标密度高、遮挡频繁、运动方向复杂等特点，导致雷达对静止或低速目标感知效果差。由于场景中的杂波通常源自静止目标，为消除这些杂波，程序设计时会去除具有零多普勒速度的信号，这一做法的弊端在于雷达无法输出回波中的静止目标信息。在道路交叉口场景中，雷达需对静止或低速行驶车辆依然输出轨迹信息，但该功



图1 目标静止后引发的雷达误检示例





基于AI技术增透车窗图像的研究

文图 | 赵国辉 蔡岗 缪新顿 任毅龙

根据现行公共安全行业标准《道路车辆智能监测记录系统通用技术条件》(GA/T 497—2016)、《闯红灯自动记录系统通用技术条件》(GA/T 496—2014)和《道路交通安全违法行为图像取证技术规范》(GA/T 832—2014),智能交通监控设备需记录驾驶人面部图像,用于判定驾驶人的道路交通安全违法行为。然而,车窗贴太阳膜的现象导致交通监控抓拍图像中车窗位置出现明显的彩虹纹(如图1所示),呈现出能见度严重不足、对比度低、色彩失真和彩虹纹遮挡等不同程度的退化,严重影响车内人脸的辨识和违法行为的获取。因此,研究有效的车窗彩虹纹抑制与图像复原技术对车窗进行增透,对于提升智能交通监管与实用性具有重要现实意义。

一、传统彩虹纹去除及车窗增透方案

(一) 基于偏振片旋转的技术方案

偏振片是一种选择性地通过特定方向偏振光的光学元件。根据马吕斯定律,通过偏振片的光强与其相对于入射光的偏振方向角度有关。当偏振片旋转时,通过它的光偏振方向也随之改变。利用这一特性,可以通过旋转偏振片使车窗相同位置出现与原有颜色互补的颜色,进而通过叠加这些互补颜色来消除彩虹纹。然而,该方法在实际应用中存在一些局限性。一是偏振片的旋转精度对结果有重要影响,需要确保其能够精确旋转到指定角度;二是多张图像的采集和叠加需



图1 车窗彩虹纹现象

要精确对齐,否则会导致偏差;三是环境光强度和方向的变化可能影响偏振效果。因此,该方法通常需要在控制环境中进行操作,在真实抓拍场景下的应用较为困难。

(二) 基于多图像融合的技术方案

在交通卡口单目相机场景中,可以通过不同曝光环境抓拍的数据来去除彩虹纹。具体方法包括:纯环境光条件下获得的视频流数据(称为非闪光图像),其车窗图像上存在明显的反射;通过硬件打断抓拍,并引入额外的气体爆闪补光灯打到车窗内(称为闪光图像),由于额外的补光使得车窗内较为清晰可见,反射不强;利用闪光图像和非闪光图像之间的差异性计算得到去反射图像。这种方法虽然理论上可行,但实际操作中需要对两幅图像进行实时配准,配准算法复杂且存在失败的可能性,不利于产品的实际应用和推广。





汽车智能驾驶分级分类及技术发展路径

文 | 陆文杰 王敏 郑羽强 吴云强

智能网联汽车及其道路运行安全问题一直是社会关注的热点。截至2024年底,全国已有超过50个城市开展了智能网联汽车的道路测试与示范工作,累计发放自动驾驶测试号牌约1.6万张,开放测试道路总里程达到3.2万公里。随着公共测试道路开放范围的持续扩大,以及上路智能网联汽车数量的不断增加,相关安全隐患事件也呈现高发态势。具备智能驾驶功能的车辆既是自主式道路交通系统的重要组成部分,也对当前的交通安全管理提出了新的挑战。本文主要分析智能驾驶车辆分级,研究辅助驾驶和高等级自动驾驶的定义区别和技术发展路径,归纳辅助驾驶和高等级自动驾驶的应用情况。

一、智能驾驶分级分类

目前,国内外对汽车智能驾驶的分级标准已较为统一,普遍依据车辆的自动化程度进行划分。在国际方面,美国汽车工程师协会(SAE)制定的SAE J3016《标准道路机动车驾驶自动化系统分类与定义》,以及美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)的分级体系,均将汽车智能驾驶技术划分为L0至L5共六个等级。在国内方面,国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429—2021)也采用了类似的分级方式,将汽车智能驾驶划分为0级至5级,旨在统一我国汽车智能驾驶功能的分类标准,推动汽车智能驾驶产业发展,并为相关法规和管理政策的制定奠定基础。

从公安交通管理部门的角度来看,汽车智能驾驶分级体系的核心分界点在于2级至3级之间。依据该分界线,驾驶自动化水平可划分为两个主要阶段:0级至2级为辅助驾驶阶段,3级至5级为高等级自动驾驶阶段。以国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429—2021)为例,当前我国汽车智能驾驶共分为六个级别,包括应急辅助(0级驾驶自动化)、部分驾驶辅助(1级驾驶自动化)、组合驾驶辅助(2级驾驶自动化)、有条件自动驾驶(3级驾驶自动化)、高度自动驾驶(4级驾驶自动化)、完全自动驾驶(5级驾驶自动化)。其中,0级至2级的系统虽可在一定程度上承担车辆横向和纵向控制任务,但仍需驾驶人持续负责动态驾驶任务,系统仅作为辅助工具使用。而3级至5级的系统则具备在设定场景中自主完成全部动态驾驶任务的能力,包括持续的路径控制、目标检测与响应等,其实质上掌握了车辆控制权。

二、辅助驾驶技术

(一) 定义

辅助驾驶与自动驾驶是智能网联汽车领域的基础性问题之一,同时也是智能网联汽车在发生交通事故或交通违法行为后引发广泛社会关注的焦点议题。目前,关于辅助驾驶的定义方式主要有两种。一是宏观层面的定义:以国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429—2021)为代表,从自动化程度角度出发,将





智能网联汽车测试开放道路安全评估体系构建与应用研究

文图 | 姜勇钢 刘凯 朱新宇 李润东

开放道路测试作为验证智能网联汽车在真实交通环境中性能表现的核心环节,对于全面评估车辆感知、决策、控制等系统功能具有不可替代的作用。但开放道路测试面临着复杂多变的交通流、动态的交通参与者行为及多样化的道路基础设施等不确定因素,如何科学、合理地选取与评估测试道路,成为制约智能网联汽车技术快速发展与产业化落地的重要问题。本文基于湖南省长沙市第五期智能网联汽车测试开放道路评估需求,提出测试开放道路网的选取思路及原则,构建智能网联测试开放道路安全评估体系,并通过实际案例验证评估体系的可行性和有效性,供交流参考。

一、智能网联汽车测试开放道路网络选取思路及原则

智能网联汽车测试开放道路网络的选取是一项系统工程,需综合考量道路类型、交通流量时空分布、道路几何结构、交通违法态势、事故风险等级等多维度因素,选线遵循交通安全、通勤优先、场景丰富、互联互通四项原则。通过运用科学的选线方法和优化布局策略,构建覆盖城市道路、高速公路、乡村道路等不同场景,包含高峰、平峰、低峰等不同交通流量状态的测试道路网络,确保智能网联汽车在多样化场景下的测试需求得到充分满足,同时有效降低测试过

程中的潜在安全风险,提高测试效率与数据质量。

二、测试开放道路安全评估指标体系

基于智能网联汽车测试道路选线需满足安全、连续、高效等核心目标,结合智能网联汽车感知、决策、控制等技术发展特征,本文从通行空间安全性、通行空间连贯性、通行空间复杂性三个维度切入,深入剖析交通运行、路网结构、道路类型、管理设施、交通环境等方面的关键影响因素,系统选取20项评估指标,构建了智能网联汽车测试开放道路安全评估模型,具体指标体系如图1所示。

(一)通行空间安全性指标。1.交通事故。根据交通事故的严重程度进行分类,包括多发严重交通事故、常发严重交通事故、受伤交通事故和简易交通事故等。2.交通违法。根据交通违法行为的严重程度进行分类,包括多发机动车重大违法、多发机动车一般违法、多发非机动车违法和多发行人违法等。3.潮汐异常。评估道路是否存在潮汐异常流量现象及其影响程度。潮汐异常流量可能导致交通拥堵和行驶不顺畅,增加道路复杂性。4.平均拥堵指数。评估道路的平均拥堵指数及其分布情况。拥堵指数可以反映道路的交通流畅度和复杂性水平。

(二)通行空间连贯性指标。1.异形交叉口数量。



事故深度调查中发现的交通安全问题分析

文图 | 唐剑军

道路交通事故的发生，除直接原因中的各方事故责任人过错行为外，在人、车、路、环境和管理等多方面的间接因素也对事故起到不同的影响作用。为有效预防道路交通事故，不仅要认真分析每起事故发生的直接原因，还需结合道路交通事故特征对其发生的深层次原因以及道路交通安全相关因素开展延伸调查，进一步查找安全隐患、管理漏洞及薄弱环节，提出针对性的意见和建议，推动相关部门、行业、企业整改问题和追究责任。道路交通事故预防是一个长期性、系统性的工作，需要全社会齐抓共管、综合施策，只有从根源上找出事故潜在的、规律性的问题，并想办法从更高、更深层面去解决这些问题，消除道路交通安全隐患，补齐管理短板漏洞，才能有效提升事故预防的效率和水平。笔者从四川省近几年来对几十起较大道路交通事故的深度调查中，梳理出当前道路交通存在的安全隐患及主要问题，供参考。

一、道路本质安全问题

虽然各级政府这些年来都在加大对道路隐患治理的投入，但由于整个路网基础条件差，隐患量大，各地财政资金有限，在确保道路本质安全上还存在不同程度的差距，特别是对于低等级公路和乡村道路的隐患治理进度不理想。四川省道路通车里程全国第一，其中四级及等外公路达 35.7 万公里，占总里程 85%。从近三年的亡人事故看，道路存在隐患的 1251 起，

死亡 1317 人，其中的较大事故有 38 起事发路段不同程度存在道路隐患，占比近 50%。

（一）路侧防护设施缺失或不符合要求。一是按照公路工程技术标准要求应当设置路侧护栏而未设置，这类情况在县、乡道路上较多，特别是一些老旧公路，在最初的设计建设环节未将路侧防护设置纳入工程建设，后期由于地方资金紧张，也未安排补齐，导致隐患长期存在。二是有些道路的路侧护栏虽然在公路工程技术标准中未要求必须设置，但随着经济的发展，路段的通行流量增加、车型增多，加之受道路所处的地理环境影响，客观上存在车辆驶出路外后坠崖、坠水的风险。三是大量村道及农村通组、通户公路，主要由村民集资自建，后由村组、乡镇或地方交通部门拨款对道路进行硬化或扩建，在整个过程中未考虑路侧护栏问题。在这类道路上容易引发车辆翻坠事故。四是一些老旧国省道和高速公路的路侧或中央隔离设施达不到安全防护的要求，旧标准的防护要求通常是按公路通行的二轴货车为标准，但现在路上



图1 某地省道事故路段临崖一侧无路侧护栏，发生车辆翻坠事故







货物运输车辆道路交通事故原因及对策探析

文图 | 补宇 江成 黄思兴 张磊

近年来,随着社会经济的不断发展,物流运输需求日益增大,货运车辆交通参与度也随之增加,加部分货运车辆驾驶人、车主为追求经济利益,普遍存在非法改装、超载超限、“多拉快跑”“大吨小标”等违法违规行,进一步加大了交通安全风险和事故危害程度。从交通事故分析情况看,货运车辆一直是交通事故特别是亡人事故的高发易发车型,本文结合成都市货物运输车辆事故情况及管理现状,以提升货物运输本质安全为着力点,分析货运车辆事故高发原因,研究提出预防货运车辆发生道路交通事故的意见和建议。

一、成都市货运车辆事故情况

(一) 涉货运车辆亡人事故高位运行且易发较大事故。2020年至2024年,成都市涉及货运车辆亡人交通事故起数、死亡人数、受伤人数分别占亡人交通事故总起数、死亡总人数、受伤总人数的29%、29.4%、29.3%。其中,一次死亡2人交通事故占全市的44.2%;较大道路交通事故件数、死亡人数分别占全市的42.9%、46.8%。从年度分布趋势看,五年来得益于交通安全管理水平提升,货车事故整体呈下降趋势,但死亡人数占比尤其是一次死亡2人以上事故占比仍处于高位。货车道路交通安全风险不容忽视,加强货车道路交通安全已刻不容缓。

(二) 货运车辆万车死亡率持续偏高。据统计,



2024年成都市涉及货运车辆万车死亡率为小型客车万车死亡率的9倍,其中重型、中型和轻型货车的万车死亡率分别为18倍、8.9倍、5.2倍,特别是渣土车的万车死亡率甚至高达60.4倍,明显高于其他车辆(如大型客车的万车死亡率为小型客车万车死亡率的4.8倍),数据显示重型货车尤其是渣土车道路交通安全风险非常高。

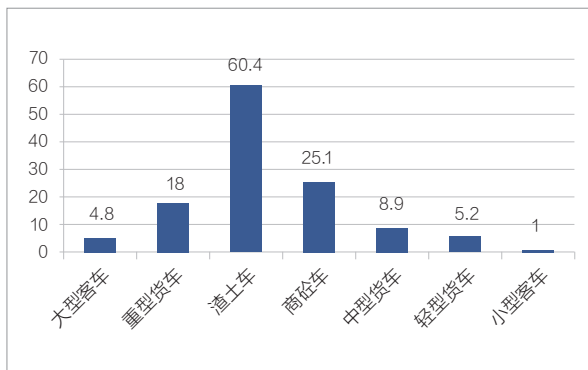


图1 车辆万车死亡率比例示意图





强化重点车辆管理 构建交通安全屏障

编者按：随着经济社会活力持续释放，交通运输行业亦迎来快速发展，路上忙碌的客货运车辆成为道路交通管理工作面临的突出挑战。为防范化解道路交通安全风险，预防和减少道路交通事故，全国公安交通管理部门纷纷采取有力措施，不断强化重点车辆管理，全力维护道路交通安全形势稳定。本期聚焦贵州、河北沧州、云南玉溪等地交管实践，分别从“非法营运”车辆打击、货运车辆“百吨王”治理、农村面包车安全管理三个方面，展现其重点车辆管理工作的思路与成效，供参考。

贵州 精准打击“非法营运”车辆

贵州公安交管部门紧盯“非法营运”肇事肇祸风险,密切协同交通运输部门,创新实施“省际过滤、数据智控、全域封堵”措施,守牢“起始关、环黔关、省内关”三道防线,严防涉及“非法营运”车辆群死群伤事故。今年以来,全省涉及“非法营运”车辆的交通事故起数、死亡人数同比分别下降18.1%和18.7%。

贵州公安交管部门深化协同治理,联合云桂川渝湘粤建立“六同”(同步调度、同享信息、同治隐患、同惩违法、同守道路、同护安全)协作机制,构建联防联控体系。成立省交通运输厅、公安厅分管领导为组长的领导小组,建立省、市、县三级“交通+公安+N”联动执法机制,联合部署打击整治跨省跨区域道路运输“非法营运”集中统一行动,制定《打击“非法营运”相关部分法律法规检索指引》《关于应用系统平台对涉“非法营运”车辆进行研判查处的通知》《关于成立全省打击整治跨省跨区域道路运输“非法营运”集中统一行动指导组的通知》等规范性文件,创建“三统三联”战法(统一证据指引、统一移交清单、统一处置闭环,情报联判、勤务联动、案件联办),规范证据收集、现场处置、移交程序、暂扣车辆、转运措施、行政处罚、信息反馈等13项工作流程。同时,完善科技封控网络,完成高速公路638个收费站及27个省际、9个市际通道封控建设,构建“无人机+移动布控”立体巡查体系,实现违法车辆“触网预警—精准推送—即时管控”闭环处置。

为提升“非法营运”车辆精准打击效能,贵州公安交管部门强化数据赋能,联合粤桂浙湘等劳务输入大省摸排贵州籍务工人员集中区域、通行规律,



分析研判往返车辆路线、停驶区域、出行规律等特征,研判涉嫌“非法营运”车辆264辆。主动对接网安部门,通过关键字多维建模分析等方法,研判“非法营运”人员或车辆线索596条,深挖违法犯罪网络25个。依托公安交通集成指挥平台研判涉嫌“非法营运”线索,并结合高速公路ETC过车数据碰撞分析,提高研判准确率。在27个省际卡口设立智能查缉区,预警拦截查处率提升45%。

贵阳、遵义、毕节等地因地制宜制定跨省“非法营运”团伙专案行动方案,侦办跨省“非法营运”刑事案件159起,查处改装车辆207辆。建立“黑名单”数据库,累计布控高危车辆531辆。今年以来,贵州公安交管部门坚持开展夜查行动,精准打击“夕发朝至”入省、跨省“非法营运”行为,先后侦破系列偷逃税费、盗窃、危险驾驶、妨害公务等衍生违法犯罪案件45起。联合交通运输部门约谈网约车平台企业,压实主体责任,从严查处脱离平台违规接单网约车。联合人社部门开通务工专线126条,日均疏运3.2万人次。开展“拒乘黑车”宣传580场次,重点企业宣传覆盖率达100%。(文图/贵州交警)

沧州 重拳整治货运车辆“百吨王”

河北省沧州市公安局交警支队认真贯彻落实交通运输部与公安部联合印发的《关于组织开展“百吨王”货车专项治理工作的通知》要求，主动联合交通运输部门，以“零容忍”态度、“高频率”强度、“全覆盖”力度，持续重拳治理货车严重超载违法行为，严防交通安全风险、严防道路交通事故，全力营造安全有序的道路交通环境。今年以来，全市累计查处货车超载违法行为1797起，其中“百吨王”210起。

沧州市公安局将治理货车“百吨王”违法作为“一把手”工程，强化组织部署，高位推动实施。与交通运输局联合印发《全市“百吨王”货车专项治理百日攻坚行动实施方案》，成立工作领导小组，明确任务分工。定期召开专题会议开展联合会商研判，完善联合执法机制，复盘总结违法特点，交流打击整治经验做法，检视查摆难点、盲点问题短板，及时调整思路办法，确保工作走深走实。

沧州交警支队强化对货车历史违法记录、电子警察和卡口数据、货运场站、施工点位分布图等研判分析，绘制全市货车超载行驶重点线路图和时间表，特别是全力摸清“百吨王”在中午和夜间警力薄弱时段出没的规律，为查处工作提供针对性指南。对于重点路段，支队组织临近交警大队集中警力执法，并在平峰和夜间突出时段围绕货车通行集中路口设置临时卡点，开展突击整治，增强打击治理的范围和灵活性。同时，整合全市公安检查站、交警执法站、治超站（点）和治安卡口等力量，加强严密监控，发现疑似超载车辆第一时间预警，第一时间响应，第一时间拦截，最大限度发挥打击合力。6月10日，支队通过轨迹分析发现海兴县某停车场内停放着多辆疑似“百吨王”，迅速

抽调力量，联合当地治安、交通等部门进行突击查处，一举查获“百吨王”16辆，消除了重大安全隐患。

为强化路网联控，保持严管高压态势，沧州交警支队依托全市17个治超站点，联合交通运输局“逢五”开展统一行动，交警24小时进驻公路超限检测站，实施全天候严管。各交警大队每天组织不少于3支流动执法小分队，采取“定点治超+流动治超”方式，以“百吨王”多发的夜间至凌晨为重点时段，以货运场站、码头等货物运输集中的区域为重点对象，突出重点路段、重点区域、重点车型强化执法检查。为提升整治成效和行动精确性，支队和交通运输部门还不定期抽调任务区域以外的警力和交通执法人员，采取不打招呼的方式组织异地用警。6月4日晚21时至5日凌晨3时，两部门联合组织异地执法打击超限超载违法，当晚共查获货车超限超载违法14起，其中“百吨王”货车5辆。

自整治行动开展以来，沧州交警支队坚持“管超载，先管源头”的工作理念，以运输企业、装载场站为重点，会同交通运输部门对运输企业落实安全制度、履行动态监控责任等情况进行监督检查，共约谈高风险运输企业422次，下达《隐患整改通知书》488份。对查处的“百吨王”货车，全部录入集成指挥平台，第一时间推送至一线执勤民警，部署精准拦查，并溯源倒查装载源头、运输企业，定期抄告交通运输部门，现已吊销驾驶人从业资格8件，吊销货运道路运输证3件，停运企业1家，处罚货运源头单位21家，处罚“百吨王”安全生产重大事故隐患21家，推动涉及“百吨王”的行业、企业率先整改，不断完善货物装载重点源头单位管理机制。（文/沧州交警）

玉溪 推动农村面包车交通安全管理常态化

为有效减少和遏制农村面包车道路交通事故发生，筑牢农村道路交通安全防线，云南省玉溪市公安局交警支队立足辖区交通形势变化，分析面包车交通事故规律、特点，精心研判、周密部署，制定针对性实施方案，持续抓好农村面包车交通安全管理工作，努力营造安全、畅通、有序的出行环境。

玉溪交警支队聚焦监管合力，紧盯隐患治理，联合交通运输局、农业农村局、工信局等有关部门，深入辖区道路开展隐患排查工作，更新完善交通标志、标线等基础设施，在事故多发路段增设警示牌、提示牌，提醒过往车辆注意安全，对排查出的安全隐患及时通报相关部门，推动整改治理。不能立即整改的，采取临时措施控制风险。依托执勤岗对过往面包车开展动态巡查，细致核查车辆现状、用途、车况等信息，掌握详细、真实、有效的农村面包车数据，不断完善基础台账，对隐患车辆责令限期整改，后期追踪查看，坚决杜绝无牌无证、“病车”“黑车”等问题面包车上路。针对逾期未检验、未报废、非法营运及存在多起交通违法未处理的农村面包车，通过电话告知、上门催告、发送短信等方式，督促车辆所有人及时办理检验、报废、转入，及时处理交通违法，切实消除潜在安全隐患。

为抓牢路面管控，玉溪交警支队合理调配警力，紧盯清晨、中午、夜间、周末等时间段，在乡村路口、乡镇公路重点路段和重点交叉口，采取定点执勤及流动巡逻相结合的勤务方式，加大巡逻密度，不断扩大管控覆盖面，切实提高农村道路的见警率。充分发挥农村地区“两站两员”人熟、地熟的特点，严把出村口、出镇口等主要关口，提醒注意交通安全，及时劝导、纠正交通违法行为。开展农村面包车交通违法整



治，严查农村面包车超员、超速、疲劳驾驶、无证驾驶、违法载人、酒驾醉驾、不系安全带等交通违法行为。在交通违法行为较多、事故多发的农村重点路段，实行面包车逢车必查、见违必纠，保持高压态势，从严从重处罚，强化震慑效力，有效消除人为因素的安全隐患，减少涉农事故的发生。

整治行动中，玉溪交警支队坚持处罚与教育相结合，向驾驶人和乘客开展面对面安全教育，通过以案说法，分析讲解超员、超速、违法载客的 harm 和可能发生的严重后果，强化群众遵规守法、平安出行的意识。充分利用群众赶集日的时机，深入集市开展宣传工作，通过发放宣传资料、张贴宣传海报、悬挂宣传标语等方式，向群众宣传面包车交通安全知识，教育群众自觉抵制乘坐超员载客、违法载货面包车，提高广大农村群众的交通安全意识。利用“两微一端一抖一快”等媒体平台，及时曝光农村面包车严重交通违法行为及典型交通事故案例，以此警醒广大交通参与者，防微杜渐，警钟长鸣，切实做到文明驾驶，安全行车。（文图 / 玉溪交警）

杭州：筑牢快递企业交通安全源头防线

文图 | 任浩

为进一步提升快递从业人员的交通安全意识，有效预防和减少道路交通事故，浙江省杭州市公安局交警支队结合辖区快递行业运营模式和近几年亡人事故特征，坚持“专业+机制+大数据”理念，持续深化“三条路径、一个机制”交通安全防控模式，聚焦快递运输人员安全教育，会同行业主管部门，赋能企业强化交通安全管理，助力行业交通安全提升。2024年，全市涉及快递道路交通事故死亡5人，连续3年呈下降趋势，其中，涉及快递三轮车亡人交通事故连续13个月“零”发生。

聚焦总部企业 统筹协调发力

为全面掌握快递行业交通运输相关情况，杭州交警支队从企业架构、合作模式、运输路线、涉及场所四个维度进行了深入调研。按照组织架构不同层级，快递企业可分为总部企业、分支机构、末端网点。对此，杭州交警支队坚持以品牌带动总部企业，以总部推动分支末端



民警走访调研快递企业

加强交通安全宣教工作。

杭州交警支队联动邮政管理部门，建立全市层面邮政快递行业交通安全源头管理工作机制，夯实人车底数基础信息，推动交通安全宣教，做好车辆隐患排查，开展重大交通事故警情溯源，落实落细工作职责。在日常上门检查中，融入交通安全管理要求，建立公安交管、邮政管理部门联合走访机制，探索违法、事故和人、车基础信息互通机制，提醒企业做好生产经营单位安全生产主体责任。对于重大道路交通事故警

情，可能造成重伤死亡的，由公安交管部门第一时间发起24小时即时响应，同步通知市、区两级邮政管理部门，由快递总部企业5分钟内响应，并指派管理人员赶赴现场配合调查并协助伤员救治。

聚焦数智赋能 强化服务保障

杭州交警支队坚持数据先行，通过交警专业能力，帮助企业提升交通安全宣教质量。根据快递品牌自营、加盟2种不同模式，在“警察叔叔”App“智安通”模块升级开发快递企业专用架构，实现不同

企业内部片区、分支、网格等不同组织架构的管理,方便企业落实责任。截至目前,已对全市40个品牌、217家总部企业建立120个片区(网格),覆盖3627个分支、末端。同时,结合历年交通事故,根据快递运输不同交通工具,支队分别制作了包含11个知识点的货车视频和8个知识点的三轮车视频,由快递企业提醒、督促快递运输驾驶人观看学习,提升安全驾驶技能。目前,宣教视频已覆盖约1.6万三轮车驾驶人和近8万货车驾驶人。

为便利快递货车通行,杭州交警支队基于实时路网,融合人、车、路、企、环境五要素,在“货运导航”服务模块植入大路优先、少右转弯等安全策略,实现快递货车驾驶人一键申请、秒级审核、智能导航、全省通办,大大减少了企业运输成本。2024年,“货运导航”服务货车3330万次,涉及货车驾驶人8.3万人次、企业3.9万家。

聚焦主责主防 推进源头宣教

快递中转站一般为规模较大的物流中心,负责大批量包裹的分拣、转运和临时存储,服务范围较广。对此,杭州交警支队抓住中转站干线、支线交汇特点,推动全市21个中转站对进出货车、驾驶人以及分拣工和场地保安、保洁人员,根

据其出行交通工具选择观看交通安全宣教视频。针对快递末端网点,由属地交警中队上门指导,引导网点负责人运用“智安通”实施在线管理,即时、全量掌握站点三轮车快递员信息,利用晨会、岗训时间,提醒快递员观看宣教视频,站长同步检查车辆合法合规使用情况。

2024年11月18日,国家邮政局印发《邮政企业、快递企业生产安全重大事故隐患判定标准》。杭州交警支队安排警力主动上门对快递场站内车道设置、人车流线、停车位规划、警示标志、防护设备等开展专业指导,规范场地内部行车秩序,减少交通安全通行隐患。

聚焦问题发现 保持沟通闭环

为有效实现源头管理工作每日闭环,杭州交警支队会同快递企业、邮政管理部门建立了“线上为主、线下补充”,以解决问题为导向的对接沟通机制。按照支队、大队、中队层级,分别建立三级“在线责任防”,及时发布以安全提醒、事故警示、出行服务、政策答疑、即时响应为主的交通讯息。截至目前,杭州市已累计建立快递行

业“在线责任防”231个,涵盖所有快递企业、中转站及分支、末端。建立责任防控体系后,交警可以每天在线通报快递驾驶人或从业人员交通事故及违法情况,相关快递企业第一时间接收,开展核查反馈,落实24小时闭环。“我们和交管部门建立线上工作群,平台主要负责人、安全负责人、骑手小哥和属地交警都在群里,一旦有紧急情况或者工作通知,都能一键群发,非常方便、高效。”一位快递企业负责人感慨道。

此外,为深化快递行业的交通安全管理,提高从业人员的道路交通安全意识,杭州交警支队还以邮政管理部门行业安全例会为契机,充分参与其中,通报快递行业交通安全情况,分析亡人交通事故暴露出的问题,解决日常管理痛点,交流企业好的做法,督促企业严格落实主体责任,有效防范和遏制道路交通事故发生,确保行业的安全稳定发展。



郑州：用科技让城市脉搏更有温度

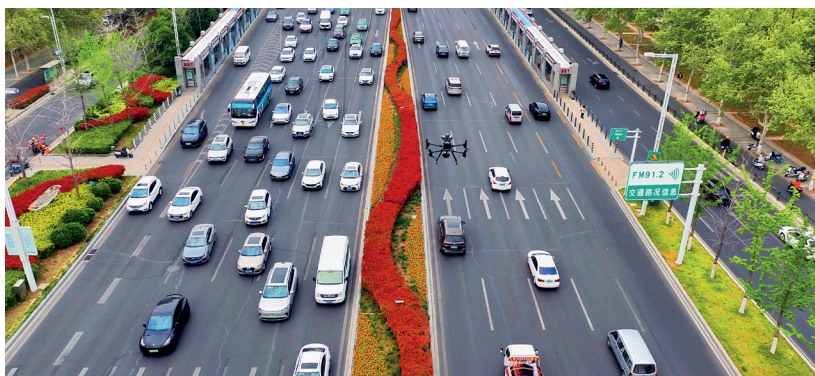
文图 | 窦立勇 李继华 刘军

随着城市化进程加快，在郑州这座历史与现代交融的新一线城市中，机动车保有量已达 558 万辆，并以每周 1.3 万辆左右的基数持续增长；建成区道路通车里程已延展至 3400 公里，传统交通管理模式已难以应对日益复杂的交通挑战。如何让群众不仅感受到出行的便捷与高效，更能体会到尊重和温暖？

近年来，河南省郑州市公安交通管理局积极探索、破题出新，依托 13 个子系统，建设郑州城市大脑，用数据为城市画像，以科技之力，撬动郑州智慧交管大引擎，铺就温暖美好的出行之路。

创新：当传统治理遇上科技革命

走进郑州公安交管局指挥中心，会看到一块巨型屏幕——城市“数字心电图”：像心跳一样不断闪烁，车流量实时监测图谱如血管般流淌延伸，重点车辆行驶轨迹清晰可辨。“全覆盖”的数字化监控设备为“数字心电图”的启动提供了基础支撑，大数据、人工智能、物



无人机在道路上空守护

联网等先进技术的同步引入，完成了郑州道路交通从碎片化管理到“城市交通大脑”的整合升级。

2025 年春节前夕，郑州“空中交警”正式上岗。利用警用无人机在重点路口进行二维、三维建模，完成初步流量采集，结合 DeepSeek 等大模型优化信号配时试点，实时对全市交通状态进行监测分析，根据交通流量变化对信号配时进行动态调整，为智慧交通大脑注入新“硬核”，在全市形成“绿波带”151 条。以连通郑州、开封双城的郑开大道桑林路至中山路段为例，双向“绿波”配合缓进快出的通行原则，让高峰时段西向东

方向通行时长由 17 分钟降为 7 分钟，减少 63.1%，东向西方向通行时长由 20 分钟降为 12 分钟，减少 43.3%。全面织就的绿波通道，让群众在高峰出行也能纵享丝滑，主城区早晚高峰平均拥堵指数较 2019 年下降 13.3%，交通运行健康指数在全国 II 类城市中成绩优异。

攻坚：从治堵到治本的科技亮剑

智慧交通不是简单的技术堆砌，而是管理模式的整体重构。曾几何时，渣土车、重型货车等大型车辆遮挡号牌、闯禁行、逆行、超速现象反复发生，屡禁不止的违法行为让广大市民深恶痛绝，针对类

似的诸多治理难题，郑州公安交管局果断科技亮剑。

在升级电子防控体系的基础上，郑州公安交管局将公交车等社会车辆的行车监控接入系统，通过AI技术自动识别车辆型号、号牌，弥补固定监控盲区，依托高精地图线路规划，对多种违法车辆实施精准缉查布控，2024年，通过缉查布控查处各类违法行为5913起。为发动社会群众开展全民共治，郑州公安交管局自主研发推出“交通违法行为随手拍”有奖举报模块，一周时间3.5万市民成为“云交警”，收集举报违法信息3350条。同时，从源头治理上完成道路安全风险隐患分类管理、分级管控和分色预警，像天气预报一样给事故高发路段“贴标签”，实时推送给行进车辆。警用无人机在高架桥、快速路等重点区域不间断视频巡检，对降低通行效率，扰乱交通秩序的交通违法行为进行“空中打击”，让“空中鹰眼”辅助“最快双腿”。

“四位一体”的科技利剑，让隐患排查整治更加精细，重点车辆管理更加规范。2024年，郑州实现了全年较大以上道路交通事故和突出负面舆情“零发生”的重大历史突破。

温度：科技背后的人性之光

每天清晨，城市早高峰来临前，

“郑州智慧交通大脑”就已悄然开启了高速运转模式。从“走得动”到“走得好”，从“行得通”到“行得暖”，公安交管科技赋能的红利持续释放。“多车串联掉头”和“可变车道”为道路通行提速；斑马线前机动车阶梯式停止线，增加了机动车安全视角，消除“鬼探头”隐患，让行人过街更有安全保障；夜间会发光的“危险右转区”，标识大型车辆右转“内轮差”，引导行人、非机动车避开危险区域；轻微道路交通事故视频快处减少交通拥堵和二次事故风险，打造“群众便捷、助力畅通”交警新品牌；普通程序远程处理系统，实现了远程发起申请、远程生成处罚决定的便捷流程，打通为民服务的“最后一米”。

真正的智慧城市，不仅要有“大脑”，更要有“心跳”。2025年4月13日晚，郑州公安交管局指挥中心接到市民宁先生紧急求助：“妻子即将分娩，需立即赶往医院！”指挥中心迅速响应，郑州公安交管局交警六支队夜巡大队接到指令后，迅速赶往指定位置与求助车辆会合，迅速开启警笛、警灯，一路喊话开道。

指挥中心通过事件响应开启信号灯优化控制，在车流中开辟出一条“绿色通道”，仅用12分钟就将孕妇安全护送至郑大二附院。当新生儿的第一声啼哭响起时，科技不再是冰冷的工具，而是托举生命的温暖手掌。

孩童高烧晕厥，孕妇分娩，工人断指受伤，老人心梗……无论是在送医途中还是救援路上，时间就是生命。面对各种突发情况，为保障急重症患者、伤员得到及时、专业、有效救治，2024年底郑州公安交管局牵头启动“生命至上，护助平安”警医联盟联动机制，总能在关键时刻以雷霆速度与无限温情，为危重病患者、伤者开辟出一条条生命通道。这样的“速度温情”时常在郑州街头上演，今年以来，全市共处置危难求助交通护助警情320余起，其中，急救护导急重病患、伤员、孕妇等警情260余起。而持续优化的道路交通，也在为急救助力，让希望在城市中传递。



宁德：多维宣教攻坚“拆伞除篷”

文图 | 王伟

“快看！这个电动自行车装了篷子，转弯时直接失控，太吓人了！”在宁德市实验小学门口，一辆交通普法宣传车正循环播放事故警示视频，吸引了众多接送学生的家长驻足观看。为有效消除道路交通安全隐患，自今年5月起，福建省宁德市公安局交警支队围绕“拆伞除篷”专项行动，打出一系列宣传“组合拳”，全力营造安全有序的道路交通环境。



交警拆除电动车加装的遮阳篷

地空联动 织密重点区域宣传网

针对人流车流密集区域，宁德交警支队创新采用“宣传车+无人机”地空联动模式开展立体化宣传。两辆交通普法宣传车每日穿梭于中心城区主干道和中小学门口，通过播放事故案例警示视频，让二三轮车主和家长直观感受违规加装遮阳篷的危害。截至目前，宣传车已走进12所中小学开展宣传。

与此同时，“交所联勤”模式持续发力。在繁华的商圈，无人机腾空而起，循环播放着交通安

全提示：“电动车加装遮阳篷安全隐患大，请及时拆除……”清晰的喊话声吸引了往来市民的关注。支队联合城南、洋中派出所，在德润商业街、金蛇头村、菜市场等10余处重点场所，利用无人机开展低空喊话宣传，让交通安全知识从地面延伸到空中，实现宣传无死角。

福鼎交警大队的“马路课堂”为交通安全宣传注入新活力。福鼎交警通过观看视频、现场宣讲和交通安全知识测试等环节，结合日常

执勤工作，对骑乘摩托车、电动自行车未按规定佩戴安全头盔、加装遮阳雨篷等交通违法行为进行劝导和纠正。此外，霞浦骑警中队依托网格化管理模式，全面推进骑警勤务实战应用。在校园交通安全方面，安排骑警常态化值守，在学生上下学高峰时段开展交通疏导、隐患排查及应急处置工作。骑警中队还承担福宁大道、府前路路段的日常巡逻、交通违法查处及道路安全保卫等任务，有效维护城区重点路段交通秩序。

关注“老小” 打造沉浸式普法场景

“同学们，现在我们来模拟一下加装遮阳篷的电动自行车发生碰撞的情景。”在宁德市第一中学的操场上，一场别开生面的交通安全宣传活动正在进行。随着碰撞模拟演示，围观的学生们发出阵阵惊呼。随后，宁德交警支队还开展了“大课堂”交安讲座，并设置互动问答环节，学生们踊跃参与。“原来遮阳篷会影响车辆平衡，以后我一定提醒家人遵守交通规则。”一位学生说道。自5月以来，全市已开展75场次校园交通安全宣传，覆盖18所事故多发学校。

对于老年群体，支队依托长者食堂开展“1630”普法宣传活动，民警结合真实案例，向老人们讲解加装遮阳篷的危害，并通过方言快板、互动游戏等形式，让交通安全知识入脑入心。“这样的宣传有意思，我们听得懂，也记得住！”一位老人笑着说。目前，全市已开展48场长者食堂普法活动。

围绕“一老一小”交通安全需求，支队创新构建多维宣教体系，在银发守护行动中，打造“阵地+活动+服务”三位一体宣传模式，通过深耕长者食堂普法阵地、构建全场景普法矩阵、在服务中渗透安全理念，全方位提升老年群体安全出行意识。在青苗护航计划中，创

新采用“节点联动、多方协同、沉浸体验”模式，实现全龄段覆盖。通过精准分层宣教体系、跨部门协同宣教联盟、双阵地沉浸式教学等举措，立体培育少小群体安全素养。

立体普法 构建立体化宣传矩阵

“老板，我要买一辆电动车。”“好的，不过我得先给您讲讲，加装遮阳篷的危害可不小……”在市区一家电动车销售网点，车行老板正一边给顾客介绍车辆，一边发放交通安全宣传资料。宁德交警支队联合市场监管、城管等部门开展联合检查普法，督促车行落实“售车必宣规”主体责任。目前，全市已有33家车行将交通安全宣传纳入销售流程。

在农村地区，公安交管部门结合“七进”和美丽乡村行活动，开展“农村三轮车巡回义诊”，通过制作下发事故警示视频、曝光展板等，在村口张贴海报、在集市摆放展板、用喇叭循环广播，并组织工作人员入户宣传，用身边的事故案

例警示群众。寿宁公安夜校也把交通安全知识送到了群众“家门口”。3月11日，寿宁公安夜校在南阳福兴新村开启2025学年第一课，特别加入了森林警察力量，带来森林

防火知识和警示案例，详细讲解了安全驾驶注意事项、特殊路段应对技巧和常见违法行为危害，并给出三轮车安全行车口诀，通过有奖问答和趣味游戏互动，让群众在轻松氛围中学习交通安全知识。

同时，支队积极拓展线上宣传阵地，古田交警大队打造的“行德通”文明交通评价管理系统，正是其中的创新典范。今年以来，古田县道路交通事故四项指数同比全面下降，一般程序立案道路交通事故起数、死亡人数、受伤人数、经济损失同比分别下降了16.33%、30%、26.59%、62.8%。此外，支队通过“指尖普法”，让交通安全知识实现全域延伸、精准触达，全市交警加入2000多个网格微信群，定期推送二三轮车辆违规加装遮阳伞、飙车炸街和酒醉驾等典型案例，以案释法，进一步提升群众交通安全意识。“现在打开微信群，经常能看到交警推送的交通事故案例，时刻提醒我们要注意出行安全。”市民陈女士说道。



聊城：“三聚三优”提升交通事故处理质效

文图 | 刘思

2025年以来，山东省聊城市公安局交巡警支队秉承“交警在路上”工作理念，聚焦“警情处置、规范执法、矛盾化解”三个关键环节，优化“协作配合、闭环监管、部门联动”工作机制，全面提升事故处理工作质效。

加强部门协作 高效处置警情

5月29日早高峰时段，在东昌路与花园路交叉口，屈某超车时与同向行驶的石某车辆发生剐蹭，支队事故远程快处中心接警后立即启动“云处理”，连线过程中民警实时调取路口监控回放，精准锁定责任方并随即出具认定书，全程仅用时5分钟便将此次事故处理完毕。“这效率太快了，必须点赞！”双方当事人对事故处理结果纷纷表示认可。

为进一步完善快处快赔机制，聊城交巡警支队联合聊城银保监分局印发《关于建立完善警保联动机制提升道路交通安全风险防控水平的通知》，在快处中心设置接警、



事故远程快处中心

指挥、查询、定责、技术支持、数据对接和研判分析等7个岗位，形成“指挥中心、事故快处中心、路面执勤警力、辖区事故科”无缝衔接的事故快处工作模式，交通事故警情30分钟内处置率达96%。

聊城交巡警支队严格落实交通事故警情“一警双派”“一警双处”要求，在向辖区事故科指派事故警情时，向辖区中队、派出所同时派警，确保事故现场处置警力充足、执法主体合法。指挥中心对每起“一警双派”警情，跟进核查处警单位到场时间、现场处置等情况，督察大队每周对接处警工作进行暗访检

查，对发现的问题在支队例会通报，跟进督促整改。同时，支队建立了由指挥中心牵头，交管、事故、公共关系和督察等部门一体联动的警情处置机制，指挥中心负责指挥调度交通事故警情现场保护工作，事故发生地派出所、中队、事故科按照“情指行”一体化作战机制要求，坚持“谁先到谁保护”原则，根据实际情况迅速封控、隔离、驱散无关人员，及时做好事故现场保护。

强化闭环监管 促进执法规范

聊城交巡警支队坚持问题导向，建立事故异常数据排查治理机

制,对事故信息录入情况进行定期核查,避免出现异常数据。完善案件隐患分析督查机制,对复核案件多、执法投诉多的大队进行通报,实地督导分析原因、制定措施、督导整改。每季度组织一次案卷评查,将评查结果纳入月考核,对发现的问题及时核查整改效果。支队与督察、信访、公共关系等单位建立案件处理隐患信息互通机制,形成发现、分析和解决问题的闭环工作模式,定期召开执法问题分析会,分析研判事故处理工作中的短板弱项,并研究制定整改措施。同时,建立复核案件事前访评机制,在复核受理环节,收集整理当事人对事故处理工作的意见建议,及时向相关办案单位下发执法风险预警通报,督促办案单位采取针对性的执法风险防控措施,及时消除执法风险隐患,从源头上减少因事故处理引发的投诉信访。

为深化执法规范化建设,支队强化机制联建,完善支队、大队上下联动的“2+N”执法监督机制,常态化开展执法监督。在支队层面,实行“周通报、月预警、月例会”监督模式,每周一对交通事故警情处置、轻微交通事故快处、交通事故矛盾纠纷化解和信访苗头案件排查等11项重点工作进行调度,在工作群通报进展情况,每月对重点

工作进行核查,发现问题及时预警提示。每月下旬组织召开全市事故处理工作例会,对事故处理重点工作推进、案件办理和执法风险隐患整改等重点工作进行调度,查缺补漏。在大队层面,实行“日清、周查、月结”监督模式,对处理的案件从接处警、闭环系统分流到结案归档等16项内容进行核查,采取周例会形式对相关重点工作进行安排调度。每月对接处警、闭环系统警情分流、交通事故深度调查、信访苗头案件排查等16项内容进行核查,将执法监督机制落实情况报支队。

构建联动机制 防范矛盾风险

为全面推进交通事故矛盾纠纷化解,聊城交巡警支队成立交通事故矛盾纠纷化解工作领导小组,明确工作机制及职责分工,每周调度矛盾纠纷化解情况,形成上下联动、步调统一的矛盾纠纷化解体系。主动与法院、司法行政等部门沟通对接,在各大队设立了交通事故巡回法庭、调解中心,形成相互配合、相互衔接的矛盾纠纷化解格局。同时,为确保交通事故纠纷化解更加公正、透明、规范,支队通过宣传栏、微信公众号等平台宣传交通事故矛盾纠纷化解的法律法规和赔偿标准,让事故当事人充分了解矛盾

纠纷化解流程。积极引导当事人诉前先行调解,达成调解协议的可直接申请司法确认,当场领取法律文书,申请保险理赔。

2023年3月13日晚,阳谷县李台镇发生一起致人死亡交通事故,驾驶人李某与横穿马路的行人张某相撞,致张某死亡。经交管部门认定,李某负全责。事故处理中,民警引入“一体化”调解机制,为双方提供免费法律咨询和调解服务,司法局驻事故科工作人员向双方详细讲解赔偿标准,努力调解消除双方赔偿分歧。经多轮协商,双方于5月6日达成协议,签署了《赔偿协议书》。该案充分展现了交通事故纠纷多元化解机制的高效性。今年以来,累计调解案件4330余起,有效解决了调解难、诉讼难、理赔难等问题。

另外,支队加强与镇、村的协调联动,定期汇总分析研判各大队交通事故矛盾纠纷、信访案件等数据资料,及时做好预防预警工作。对排查发现的可能引起矛盾升级激化、引发极端案事件等的矛盾纠纷及时预警,主动报告党委,通报相关部门,积极疏导防范化解,避免矛盾升级。将交通事故矛盾纠纷化解和风险防范情况纳入对各县(市、区)平安指数考核,压实属地主体责任,进一步提升风险防范水平。

秩序



问：下图标志表示什么意思？



图1



图2

答：图1是傍山险路标志。国家标准《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）规定，此标志用以提醒车辆驾驶人谨慎驾驶，注意路侧危险。使用时应根据傍山险路的不同朝向选择图形，设在傍山险路路段前的适当位置。在山区道路行车时，有时会遇到道路一侧是山体、一侧是深沟或山涧的情况，当视线不良或车辆行驶速度控制不当时，有可能导致车辆驶出道路坠入路旁山沟。因此，在这种危险路段前适当位置，交通管理部门设置傍山险路标志，提醒驾驶人注意控制行车速度，小心谨慎驾驶车辆，以避免危险发生。

图2是堤坝路标志。国家标准《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）规定，此标志用以提醒车辆驾驶人谨慎驾驶，注意路侧危险。使用时应根据水库、湖泊等位于堤坝路的不同位置选择图形，设在沿水库、湖泊、河流等堤坝道路前适当位置。当车辆在水

库或江河边的堤坝路上行车时，道路沿水库或江河一侧是比路面低的水面，当视线不良或车辆行驶速度控制不当时，有可能导致车辆驶出道路坠入路旁水中。因此，在这种危险路段前适当位置，交通管理部门设置堤坝路标志，提醒驾驶人注意控制行车速度，小心谨慎驾驶车辆，以避免危险发生。

公安部道路交通安全研究中心 王建强

事故



问：某日，王某驾驶一辆小型客车（核载7人，实载6人）行经某乡村路段时，跨越道路中心单黄实线，与对向吴某驾驶的小型越野车（车速57km/h）发生碰撞，造成小型客车乘客吕某死亡，其他人员不同程度受伤的道路交通事故。经现场勘查，事发路段设有急弯警告标志，但该路段并未达到急弯规定标准。在认定该事故时，存在两种不同意见：一种意见认为，应以道路交通标志设置为准，吴某在设有急弯警告标志路段超速行驶，与事故扩大后果有因果关系，应负次要责任。另一种意见认为，应以道路实际状况为准，吴某不负事故责任。请问，该事故认定以哪种意见较为妥当？

答：该道路交通事故在责任认定时有不同

意见，其根源在于道路交通标志未按照《道路交通标志和标线 第二部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）的标准设置，导致对驾驶人通行权利的不当限制。针对交通标志与道路客观实际不符这一矛盾，建议按以下思路分析事故责任：若该事故路段的弯道半径和停车视距均远大于《道路交通标志和标线 第二部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）中的规定值（如表1所示），则在事故认定时不宜采用该急弯标志。若该路段虽未达到急弯规定标准，但其弯道半径和停车视距与《道路交通标志和标线 第二部分：道路交通标志》（GB 5768.2—2022）中的规定值（如表1所示）接近，且急弯标志的设置位置、样式等均符合设置要求，再结合分析事发时的车速超过急弯路限速的严重程度，可以给予定责。

表1 平曲线和停车视距值

设计速度 km/h	20	30	40
平曲线半径 m	20	40	65
停车 m	20	30	40

四川省公安厅交通管理总队 唐剑军



问：我的小型载客汽车换装不同样式的保险杠，需要到车辆管理所申请变更备案吗？

答：需要。根据《机动车登记规定》（公

安部令第164号）第二十三条第一款第七项和第二十四条第一款第六项的规定，小型、微型载客汽车在不改变车身主体结构且保证安全的情况下换装不同式样的保险杠，机动车所有人应当在信息或者事项变更后三十日内，向登记地车辆管理所申请变更备案。如果车辆不在登记地，可以向车辆所在地车辆管理所提出申请。

依据《机动车查验工作规程》（GA 801—2019）附录A第7项，《机动车运行安全技术条件》（GB 7258—2017）第8.1.3项和第11.1.4项的相关规定，变更后小型载客汽车不应改变车辆长度宽度，不应构成车外凸出物，不应改变原车的前部照明和信号装置。此外，在换装保险杠时，不能改变原车设置的外部（包括前部和后部）照明和信号装置。

北京市公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉



抚州: 严查二三轮电动车违法

针对辖区摩托车、电动车加装遮阳伞, 骑乘人员不佩戴安全头盔等突出问题, 江西省抚州市东乡区公安局交警大队加大警力部署, 在国道沿线、城区人车流集中的重点路口路段设置检查点, 严查二三轮电动车违法行为, 同时加强交通安全宣传警示教育, 提醒群众安全文明出行。(文 / 范秀婵 张建志)



安徽省芜湖市公安局交警支队举办首届交警路面管理能力实操比武活动, 检验队伍交通指挥、排堵保畅、违法查缉等实战业务能力。
(图 / 陈效宝)

玉林: “交所合一” 淬火练技能

为纵深推进“交所合一”警务机制, 广西玉林市公安局交警支队直属一大队联合辖区派出所围绕简易事故处理、路面违法查处、车管业务办理等开展交管业务培训, 通过理论与实践相结合的方式, 进一步提升“交所合一”警务效能。(文 / 陈金茂)

包头: 政企联动共创文明交通

内蒙古包头市公安局交通管理部门联合工会等7部门及30家公益企业成立“文明交通驾驶人联盟”, 通过“星级驾驶人”评定、“全民科目一”等活动, 推动文明交通建设由“部门共治”向“全民群治”转变, 构建文明交通你我共创的良好格局。(文 / 陈雨菲 郑丽颖)

延安: 严查酒驾护出行安全

针对夏季酒驾醉驾高发态势, 陕西省延安市公安局交警支队打破辖区限制, 采用异地交叉执法模式, 在餐饮娱乐集中区等路段严查酒驾醉驾违法行为, 做到“逢疑必查、逢违必究”, 并同步开展交通安全宣传教育, 提高群众“喝酒不开车, 开车不喝酒”的自觉性。(文 / 温丽)



辽宁省营口市公安局交通管理支队宣教大队组织幼儿园小朋友们走进交通安全主题公园、智慧警务服务站等开展进警营参观学习, 增强交通安全意识。
(图 / 姚禹彤)

河北: 服务保障“三夏”生产

为保障“三夏”生产安全,河北省公安厅交通管理局发布“八项措施”,即设立24小时服务电话对机收车辆受阻问题接诉即办、在高速公路路口设置服务站提供指引、加强警力巡逻保障高效通行、对有组织机收编队实施警车带道接力护送、公布事故多发点及拥堵路段、严查“三超一疲劳”等交通违法、部门协同排查道路隐患、及时发布恶劣天气预警等。(文/董文正)

扬州: 建设校园“共享头盔驿站”

为筑牢学生安全出行防线,江苏省扬州市公安局交警支队联合教育部门推动“一生一盔”安全出行习惯养成,联动公益企业推广建设校园“共享头盔驿站”,在学校配备头盔储物柜,便利学生取用。依托警用无人机巡航提醒、视频抓拍等掌握各校佩戴情况,压实安全管理责任,通过制作课件、奖励典型、“小交警”喊话等深化宣传,提升中小学生头盔佩戴率。(文/周凯)

南平: 创新高速公路治理机制

为破解高速公路“横向部门信息壁垒、纵向源头管控不足”管理难题,福建省公安厅交警总队南平高速公路支队全力打造高速公路沿线“一件事”全链条综合治理工作机制,明确建立以县(市、区)、乡(镇)、街道、村(社区)三级及14个政府有关职能部门履行综合治理责任,7家交通管理部门(企业)履行联合管理责任,构建大交通安全管理新格局。(文/陈宇)

巴州: 筑牢货运安全防线

近日,新疆巴州公安局交警支队走进运输企业开展交通安全宣传,重点排查车辆制动、轮胎等是否存在隐患问题,通过警示约谈压实企业主体责任,严格车辆动态监管,加强驾驶人资质审查,杜绝“带病车”“问题人”上路。线上线下联动宣传,依托微信群推送安全知识、恶劣天气预警等,打造“指尖课堂”,实现精准教育覆盖,从源头降低交通安全风险。(文/吴建军)



连日来,浙江省浦江县公安局交警大队紧盯重点路段,严查非法改装、飙车炸街车辆,为中考考生营造良好的备考环境。(图/杨晓东)

坚守公平正义 践行执法为民

——记吉林省辽源市公安局交警支队事故处理大队

文图 | 杨惠

有一群人，无论晨昏还是雨雪，只要报警电话铃声响起，他们便会第一时间赶到现场；他们不是白衣天使，却要经常和伤者打交道；他们不是法官，却要为了争议双方主持公道；他们就是群众既熟悉又陌生的交通事故处理民警。吉林省辽源市公安局交警支队事故处理大队成立于1997年，现有民警24人。多年来，他们牢固树立执法为民理念，切实让群众真正感受到公平正义就在身边，让新时代“枫桥经验”落地生根。大队先后获评“全国优秀公安基层单位”“全国公安机关爱民模范集体”等荣誉称号，2025年5月，荣获第七届“全国文明单位”称号。

为当事双方撑起“公平伞”

2021年8月12日9时10分，张某驾驶一辆小型轿车在行驶过程中与从右侧支路驶入的自行车相撞，致骑自行车的老人田某死亡。案件发生后，死者家属坚称肇事者逃逸要求高额赔偿，但肇事者坚称已私下和解。面对双方激烈争执，大队民警经过反复的研讨案件脉络、现场勘查、走访群众、分析监控视频等，案件线索逐渐清晰。原来，张某驾驶机动车与田某相撞后，田某当时并无明显外伤，也没有危及生命的迹象，于是二人并未报警，私下自行协商解决，张某赔偿500元后便离开了。而后不久，田某因迟发性颅内出血晕倒在地，送医救治无效，不幸身亡。面对悲痛欲绝的



家属，民警一方面通过一系列确凿的证据向家属说明真相，一方面积极协调保险公司与肇事者处理赔偿事宜。在民警的调处下，双方从恶语相向变为握手言和，矛盾纠纷得到妥善化解。

近三年来，大队共接处警3.8万余起，从勘查现场的第一缕晨光到调解室的最后一盏夜灯，从事故双方的剑拔弩张到调解室的一纸协议，从事故认定书的严谨字句到赔偿协议的温情落款……大队民警时刻用脚步丈量着公平与正义。“作为事故处理交警，我们要在每一起事故处理中秉持公正原则，让群众真正感受到法律的公平正义，用实际行动维护公安机关的公信力。”大队负责人表示。

为事故处理跑出“加速度”

2022年3月的一个早高峰，车流如织，两辆车在行驶过程中发生刮碰事故，两位车主怒气冲冲地跳下

车相互指责，“你会不会开车啊？”“明明是你驾驶技术不精！”……争执间双方推搡起来。正在这时，警笛声由远及近，事故处理大队民警赶到现场后耐心劝慰，“两位先消消气，刮掉的车漆能补，气坏了身子可不值当。”待双方情绪平复后，民警立即启动“快处快赔”程序，拍照、取证、录入系统，一气呵成，全程不到15分钟。“没想到现在处理事故这么方便。”“多亏警官及时调解，不然我们真要耽误一上午。”晨光中，两位当事人握手言和的背影，成为早高峰里一道温暖的风景线。

如今，在辽源市区的各大医院急诊科与保险公司理赔部，事故处理大队民警已然成了这里的“常客”。近年来，大队不断健全完善“警医保”合作长效机制，建立“绿色通道”联络机制，最大限度简化急救流程，为群众提供便捷优质的救助服务。

为建立公开公正、高效快捷、案结事了、群众满意的交通事故快速处理新机制，辽源市公安局将“行政调解、人民调解、仲裁调解、巡回法庭、检察联络、保险理赔、公估定损、法律援助、司法鉴定、法律专家服务”集中到交通事故快速处理中心联合办公，着力构建交通事故处理“十位一体”工作机制，让事故当事人在最短时间内“只进一个门，事项全办结”。机制实行以来，93.8%的简易交通事故得到快速调解处理，深受当事人的欢迎和信任。依托“十位一体”工作模式，大队立足新发展新需求，精耕细作，持续打通“堵点”、扫清“痛点”，强力打造为民、便民、利民服务品牌。

为破案攻坚打出“组合拳”

“喂，交警队吗？路边躺了个人，流了好多血……”2024年6月5日22时，辽源交警指挥中心报警电话急

促响起，一名群众焦急地报案称，一辆两轮电动车被撞，驾驶人摔倒在地，昏迷不醒。接警后，值班民警火速前往事故现场，只见现场有一辆两轮电动车和远处一辆撞到石墩子的机动车，受伤人员已被送往医院，肇事者踪影全无。民警在现场勘查取证后，赶往医院进行调查取证。在抢救室外，一名神色慌张的女士自称是肇事司机，“我真不知道撞到了人……”经验丰富的

民警敏锐地捕捉到她在描述事故发生的具体细节时，面部肌肉会不自然的轻微抽搐，且肢体语言僵硬，根据多年办案经验，民警怀疑这个“自首者”很可能在代人顶包。

鉴于案件的复杂性和严重性，事故大队迅速制定方案，启动“黄金72小时”侦破机制，兵分两路开展调查，一组负责调取事故现场周边所有监控资料，开展视频侦查；另一组则重返现场勘查，并走访周边群众收集线索。办案民警争分夺秒地梳理每一处细节，经过视频比对、技术分析、现场调查等，最终确定肇事车辆驾驶人为男性。在铁一般的证据面前，该女士坦白了真相，“车不是我开的，人也不是我撞的，是我男友……”根据女子提供线索，肇事者终落法网，这起逃逸案件成功告破。

打击交通肇事、侦破逃逸案件是事故交警面临的严峻挑战。面对各种交通肇事逃逸案件，大队结合多年工作经验，总结了事故处理“三字工作法”——细、快、察。细，即现场勘查要仔细，不忽略任何一个细小物证；快，即现场勘查与取证工作同步开展，第一时间固定、提取犯罪证据；察，即利用“科技+脚板”力量，及时、全面调取现场视频监控，利用视频线索展开有效追踪，提高交通肇事逃逸案件侦破率的同时，有效保障了受害人的合法权益。

“
作为事故处理交警，我们要在每一
起事故处理中秉持公正原则，让群
众真正感受到法律的公平正义，用
实际行动维护公安机关的公信力。
”

巾帼女警绽芳华 倾心护校筑平安

——记湖南省常德市津市市公安局交警大队女警护学岗

文图 | 宋丹阳

妈妈，是世界上平凡而又伟大的职业；警察，是英勇无畏的代名词。那么，当二者结合，会迸发出怎样的力量与光芒？在湖南省常德市津市市公安局交警大队，有这样一支由8名女警和8名女性警务辅助人员组成的特殊队伍——女警护学岗。自2011年成立以来，护学岗成员虽时有轮换，但坚守的初心从未改变，“不服输、不怕苦、不松懈、不放心”的“四不”精神早已烙印在每一位成员的心底。多年来，她们挥洒青春和汗水，筑牢孩子们求学之路的平安防线，书写了一段段动人篇章，也收获了众多的肯定与褒奖，先后荣获“湖南省文明交通优秀护学岗”“湖南省文明交通标兵护学岗”“全国巾帼文明岗”等荣誉称号。

智慧战堵的“铿锵玫瑰”

津市市第二小学，是本地的明星学校。然而，它坐落于老旧城区、道路狭窄的万寿路上，周边商铺林立，人流密集。每逢上下学高峰，学生、家长和车辆云集，极易造成拥堵，安全隐患突出。

面对这块难啃的“硬骨头”，一群身兼大队机关或窗口工作的警花们挺身而出，扛起了护学的重担。“我们深知，仅凭热情远远不够，专业能力才是硬道理。”一名女警说。她们把“不服输”刻在脑海，积极克服勤务短板，主动破除工作壁垒，虚心向经验丰富的外勤男警请教，坚持“一日一小结，一周一分享”，不断



提升自身专业素养。

为消除学校周边道路交通安全风险隐患，女警们主动出击，联合市教育局和学校开展“三方会诊”，通过走访周边群众，耐心倾听师生、家长心声，广纳建言，探索出行之有效的解决方案：醒目的禁令标志标线、闪烁的警示黄灯相继设立；争取周边商铺支持，成功施划了60多个停车泊位，规范停车秩序；智能监控系统如“天眼”般架起，实时监控路况……她们用智慧与行动，在老旧的“堵城”中，为孩子们开辟出一条平安通道。

“以前，学校门口车多人多，总担心孩子安全。”家长李先生深有感触，“现在有了女警护学，交通秩序好了，我们也放心多了。”据统计，自护学岗设立以来，学校周边交通事故发生率下降80%，车辆乱停乱放现象减少90%。

勇挑重任的“双岗巾帼”

护学，是女警们在完成本职工作外主动扛起的额外重任，这一扛就是十多年。无论严寒酷暑，从晨曦微露到华灯初上，她们风雨无阻，从未缺席。

2021年末，一场突如其来的大雪让津市市银装素裹，也给交通出行带来了极大困扰。

担心孩子们上学安全，女警们早早地自发集结赶赴护学岗，她们或在积雪中指挥车辆，或帮助家长推车，或引导孩子们安全过马路……直到目送最后一名孩子安全入校，引导家长最后

一辆车安全驶离。她们的脸颊被冻得通红，额头沁满细密的汗珠，但她们却笑着说：“看着孩子们开心上学，道路畅通有序，就是对我们最好的慰藉。”

除去护学时间，女警们各自有自己的工作岗位。“一份完整规范的案卷，不仅是对事故处理过程的记录，更是维护法律公正的重要依据。”法制中队女警尹婧一边一丝不苟地审阅案卷，一边认真登记整理，有时为了一个关键数据，她要反复核实好几遍。在路面执法现场，安宣股的谢朝霞同样是“硬核担当”。今年6月以来，她积极参与大队开展的非机动车违法专项整治行动，以刚柔并济的执法方式查处、劝导违法当事人，收获众多好评。

浇灌爱心的“交警妈妈”

守护校园安全，女警们心中始终绷紧一根弦，“不松懈”是她们刻在心底的信条。她们深知主动预防胜于被动应对，于是不断创新工作方法，搭建“警校家”联动共建共享平台，让学校、家庭、警方形成合力；创建道路交通安全宣传指导实践平台，让交通安全知识深入人心。“妈妈，我今天知道了‘鬼探头’的危险！”小学生摇着手绘交通标志兴奋地说。女警们借助“开

学第一课”、主题班会、国旗下讲话等契机，走进校园开展形式多样的交通安全宣教、文明交通知识竞赛等活动，提升师生们的交通安全防范能力，让“教育一个孩子，带动一个家庭，辐射整个社会”的效果日益凸显，赢得师生和家长的一致好评。

随着时间的推移，护学岗的女警们陆续当了妈妈，身份的转变让那份“不放心”变得更加具体而深沉。为了应对可能发生的突发状况，她们在岗亭常备雨伞、医药急救物品，甚至集体到医院

学习急救知识，力求万无一失。常年的护学坚守，也让她们敏锐地发现了学校里的特殊群体——“留守儿童”，因常年缺失父母陪伴，孩子们性格敏感怯懦，学习和生活上或多或少存在一些困难。护学岗岗长张佳丽带领队员多次走进学校摸排留守儿童，自掏腰包为孩子们购买文具、衣服、鞋子等学习与生活用品。女警杨雁凌更是发动自家女儿，经常让女儿邀请同学周末到家里玩耍、学习……孩子们那一声声真挚的“交警妈妈”，是对这份超越职责母爱的最好回响。

心有繁花，一路芳华。十四载春华秋实，十四载风雨兼程。如今，津市二小门前那条曾经混乱拥堵的道路早已焕然一新，女警们依旧栉风沐雨坚守在护学岗位上，惟愿用爱照亮孩子们的平安上学路。

“
看着孩子们开心上学，道路
畅通有序，就是对我们最好
的慰藉。
”



时春霞：骑摩托的“绣花匠”

文图 | 深圳交警

“交警铁骑服看起来很酷，但是穿着它执勤并没有那么英姿飒爽。深圳的夏天很热很长，汗总是干了一身又一身，摩托车的座垫有些时候都能烫熟鸡蛋，双腿被发动机烤得通红；台风天推车，雨水淹过小腿，鞋子里灌满了泥沙，走起路来‘咯吱咯吱’响……”5月26日，广东省深圳市公安局交通警察局机动训练大队一中队教导员时春霞作为公安系统先进典型代表，身着亮眼的“荧光绿”，在参加国务院新闻办举行的“新征程上的奋斗者”中外记者见面会上，讲述她作为首支交警女子铁骑队首位队长的日常。

“拉风”背后是艰辛

从警的初衷很简单。时春霞是在父亲的建议下填报的中国人民公安大学，“当时法学专业在新疆只招一人，真的没想到这个人就是我。”她笑着说，“是命运选择了我当警察。”大学毕业后，时春霞通过公务员考试，加入深圳市公安局交警支队，从事内勤工作。在内勤岗位时，她便是出了名的敬业，因为在深圳大运会期间连续奋战100多天，被同事们起了个“钢铁霞”的外号。2016年，深圳交警率先推出驾驶大功率摩托车武装巡逻的铁骑勤务，并成立全国交警首支女子铁骑队。时春霞听到这个消息后立刻报名参加。

回想起刚投入训练时的不适应，时春霞有些不好意思。由于没有掌握技术要领，她驾驶的摩托车经常熄火，每天摔得身上都是淤青。为快速掌握驾车技能，



时春霞用“笨办法”弥补——别人练1个小时，她练4个小时；别人周末休息，她自我加压练习。回忆中，由于长时间发力，转动油门，每天训练结束后手已经抖得连筷子都拿不了。掌握驾驶要领后，为了磨练驾驶技术，时春霞每天驾驶百余公里，逐步提高自己在高速公路、盘山路、市政道路、修路路段、拥堵路段的驾驶技巧。除了苦练驾驶，她还向前辈请教，逐步掌握交通疏导、事故处理、警情处置等方面工作的方法和技能。最终，历经3个月的全封闭式“魔鬼训练”后，时春霞不仅成为合格的“骑士”，还当上了队长。

科技赋能急先锋

近年来，深圳机动车保有量、非机动车保有量、机动车驾驶人数量呈现逐年增长趋势。面对复杂的路面形势，时春霞和同事们立足深圳科技资源优势，主动担当、先行先试，建立完善“专业+机制+大数据”

新型警务运行模式，提升公安机关新质战斗力。

“高水平的安全需要依靠提升新质战斗力来支撑，新质战斗力不是说比谁的装备更酷炫，而是要让科技长出温度。”时春霞说，女子铁骑队作为“骑摩托的绣花匠”，就是要用数据穿针，拿科技引线，把平安绣进这座城市的每道纹理。她们把科技当眼睛，拿数据当地图。比如去年深中通道开通前，大伙儿都特别担心拥堵，提前三个月用大数据算流量、用无人机拍路网，提前研判拥堵节点，在系统里预演了上百遍。等到通车那天，铁骑按照预演的点位

“
新质战斗力不是说比谁的装备更酷炫，而是要让科技长出温度。
”

精准疏导，车流量虽然很大，但是交通顺畅有序。夜幕降临，时春霞和队友也不敢松懈。大货车事故多，她们就跟月亮抢时间，提前用AI数据模型研判

高危路段和点位，每天晚上9点到凌晨5点开展精准巡检。“坚持下来，深圳全市交通事故死亡人数已经连续20年下降，成功挽救了数千个家庭。用老百姓的话说，这就是最大的‘德政工程’啊！”她介绍道。

无论是现实还是网络上，大家常常会被铁骑紧急护送就医的视频感动，也会为交警铁骑不顾个人安危高速行驶、团队默契配合点赞。在时春霞看来，这争分夺秒的背后靠的是“三股劲”：科技的巧劲——指挥中心用大数据实时规划出最优路线，天眼系统和无人机巡航提前对重要节点进行研判，沿线的警力做好全线交通疏导，信号灯路口远程调控“绿波带”，为铁骑开拓了一条快速通道。2024年，时春霞和队友成功救助了一名心梗患者，用时13分钟穿越了12公里的晚高峰城市道路，成功争取了黄金救治时间。团队的拼劲——接到急救指令，沿线周边所有铁骑30秒内同步响应，团队做好战术配合，有人开道护航、有人疏导车流、有人封控车道，就像紧密的齿轮咬合一样，每

快一秒靠的都是团队拼出来的。以及初心的韧劲——人民至上、生命至上，人民公安为人民是警察的铮铮誓言，也是刻在每一名交警铁骑血脉里的基因。守护百姓安危，就得跑得赢时间、豁得出自己、守得住初心、担得起使命。

双向奔赴绘平安

今年是时春霞从事交警铁骑工作第10年。当铁骑无疑是存在危险的，每天，她和队友们穿着10多斤重的装备，驾驶着500多斤的大排量摩托车在道路上巡逻执勤。她们在狭窄的车流缝隙里穿梭，在视线模糊的暴雨中执勤，在巡逻盘查时遭遇暴徒，在开辟生命绿色通道的路上疾驰，每一次都是极大的挑战。好在，她的辛苦付出并不是“有去无回”。

2024年中秋节的晚上，时春霞在结束巡逻任务返回途中，发现高速公路应急车道有辆车爆胎。为了避免二次事故，她拖着疲惫的身体，咬紧牙关帮驾驶人换好了轮胎。驾驶人激动地拉着她的手说，“大晚上的，太感谢了！没想到女铁骑本事这么大！”那一刻，时春霞浑身又充满了力量。还有一次，时春霞收到过一个大学生给她寄来的明信片。这名大学生是在网上看到她的事迹，觉得很感动，衷心祝愿道：“您工作挺辛苦的，要注意身体，愿您被生活温柔以待。”当时春霞看到明信片时，深深感受到了被群众认可的幸福。

这也正是时春霞干铁骑一干就是10年的动力和信念，她深知闪烁的警灯对老百姓来说，是迷茫无助时的信心和期待。“如果我们退一步，危险就逼近老百姓一步，如果我们多扛一些，老百姓就多一分安稳。”从警至今，时春霞荣获全国公安系统二级英雄模范、全国优秀人民警察、全国“最美基层民警”等荣誉，荣立个人三等功2次、嘉奖1次。



武汉市道路交通管理的发展变迁(六)

——校园交通安全宣传篇

文图 | 焦艳

从“红灯停，绿灯行”的儿歌传唱，到“各行其道才安全”的动漫教学；从粉笔画上的交通标志，到“交警课堂”上精彩有趣的互动游戏……校园交通安全宣传的模式不断在变，武汉交警对孩子们“爱”的承诺却从未改变。



1958年4月，武汉市江岸区交通中队二小队在管段内1333号院子里建立起“儿童安全站”，孩子们在民警的带领下，一边玩耍一边学习交通安全知识



20世纪80年代，六渡桥小学的“小小安全宣传员”



1988年，民警给孩子们讲交通安全课



1989年，武汉市道路交通管理法规报告团的小朋友以巡回演讲的方式，向小伙伴们宣传交通安全知识



1990年汉阳区的街头，准备“上岗执勤”小交警们激动万分



2003年，武汉市“红绿灯”主题辩论赛



2018年起，“家校警”中小校园周边交通管理模式，让“家、校、警”结合更加紧密，校园交通安全教育品牌不断涌现



武汉少年警队成员展示所学的交通指挥手势



“慧说交通”交通安全小课堂



“文明交通 畅行武汉”交通安全高校行

隧道行车风险提示与安全防范指南

隧道是现代交通网络的重要纽带，能够跨越地理屏障，显著缩短行车距离，提升通行效率，是社会运转不可或缺的通道。然而，隧道的封闭环境也使其成为潜在的高风险区域。一旦发生事故，空间受限、疏散困难、排烟不易、救援复杂等问题会显著放大危害。微光之下，任何疏忽——超速、疲劳、分神、车距不足或违规变道，都可能引发严重后果，不仅威胁驾乘人员生命安全，还易导致连环事故、阻碍交通动脉。因此，深刻认识隧道安全驾驶的重要性，时刻绷紧安全弦，严格遵守交通规则，是每一位驾驶人的必修课与生命保障。珍视隧道带来的便利，更要以万分的谨慎守护每一次平安通行。

隧道行车存在的风险

隧道入口高度固定，对通行的车辆有限高要求。有的隧道内部光线暗淡，行车环境相对较差，由于地理位置原因，隧道内部路面经常出现积水潮湿，威胁行车安全，易



图 / 陈效宝

发生剐蹭、相撞等事故，而超速行驶是最大的“杀手”，因此，隧道也对行车速度进行了限制。一般来讲，隧道入口前都会有限高、限速及隧道开灯标志。

隧道内的行车环境属于半封闭状态，具有空间狭小、能见度低、疏导救援难度大的特点，一旦发生交通事故，救援难度非常大，且容易引起二次事故甚至是引发连环事故。由于空间狭小，没有路肩和应急车道，在隧道内行车应避免变更车道和超车，尽量保持低速匀速行驶。需要注意的是，隧道口存在一定的视野盲区，出隧道前要谨慎驾驶，观察隧道口是否有行人或非机

动车横穿马路；提前防范，小心应对隧道口横风或路面结冰的情况，特别是在隧道与桥梁连接路段。如果隧道入口附近有因故障或事故停驶的车辆，且未做好安全警示处置措施，对刚驶入的车辆来说是极大的威胁。

在驾驶人心理因素上，有些驾驶人在进入隧道后会感到不舒服，并产生与隧道内壁“相撞”的感觉；有些驾驶人看到两侧墙壁飞快地向后移去，甚至会产生恐惧感。这些都大大增加了驾驶人的心理负担，在恐惧状态下，驾驶人可能向左或向右打转向盘，很容易与两侧墙壁或并行的车辆相撞，造成事故。

危化品车辆通行的注意事项

机动车载运爆炸物品、易燃易爆化学物品以及剧毒、放射性等危险物品，应当经公安机关批准后，按指定的时间、路线、速度行驶，悬挂警示标志并采取必要的安全措施。未经批准的，不得进入隧道行驶。危险货物运输车辆驾驶人一定要了解当地对隧道通行的规定，对于禁止危险货物运输车辆通行的隧道，驾驶人要提前绕行。

如果隧道为车流量较大、行人较多的隧道或者混合使用的隧道，危险货物运输车辆应尽量选择其他路线，避免通过该类隧道；无法避免时，应选择人、车流量较小的时段通过。

通过单、双向隧道的驾驶方法

山区隧道有单向行驶隧道和双向行驶隧道。较短的隧道可从入口看到出口，而较长的隧道或路途有弯的弯道则从入口无法看到出口。有的隧道在入口处设有信号灯，只有当绿色信号灯亮时，车辆才可驶入。雨天驶入、驶出隧道时，由于明暗反差大和雨水造成的水帘影响，视线变差，应降低车速行驶。注意观察隧道内的行人和非机动车的动态，在隧道内禁止停车、倒车和超车。

通过仅供单车通行的窄隧道时，应提前减速，开启前照灯，观察有无对向来车，确认安全后方可通过。如遇有信号灯控制的隧道时，应严格遵守红灯停车、绿灯通行的规则。通过无信号灯的单车道隧道时，在接近隧道口时，应仔细观察，如发现对向有已驶入的来车时，应在隧道口外靠右主动停车让行，避免在隧道内“顶牛”。

驶入双向通行的隧道时，应开启近光灯，靠右行驶，注意对向来车。会车时，加大横向距离低速安全会车，不可开启远光灯。同时，在隧道内尽量避免使用喇叭。在双向通行的隧道内会车时，要提防对向车辆远光灯的影响。当受到对向持续远光灯照射时，驾驶人容易因眩目而无法判断道路情况，引发交通事故。因此各位驾驶人驶入隧道时，首先自己要关闭远光灯，开启近光灯，如果有对方来车使用远光灯的情形，要交替使用远近光灯提示对向驾驶人，减速并及时调整视线，避开远光灯的直接照射。

通过长隧道的驾驶方法

在进入长隧道、特长隧道和隧道群行驶前，应寻找合适的位置停车以进行短暂的休息，避免在隧道内疲劳驾驶、分心驾驶，并且要再

次检查车辆，确保万无一失后，再驾车通过。

较长的隧道里大多有直接通向地面的安全出口，其位置一般在隧道出入口处和隧道内部均有标识。驾驶人在进入长隧道前，应注意提前观察安全通道标志。一般来讲，安全疏散通道平坦、路线简洁无交叉，有事故照明与排烟设备，假如隧道内失火或发生其他意外，应按照标志进入通向地面的安全出口。

此外，当人由黑暗环境突然进入非常明亮的环境或由光亮的地方突然进入黑暗的地方，眼睛会有短暂的“失明”现象，然后视力逐渐恢复，这个过程分别就是明适应、暗适应。眼睛的明暗适应依个人情况有所不同，一般从数秒到1分钟不等，但明适应比暗适应经历的时间短。驾驶人要充分认识明暗适应的生理特点，善于利用车辆灯光改善这种适应过程，同时注意控制车速，避免发生危险。戴墨镜驾驶时，进隧道前要摘掉墨镜。驶出隧道后，在明适应过程中切勿盲目加速。（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

双节棍

图 | 占德泉



绕红灯

一日下午，一辆重型半挂牵引车行驶至路口时，直行信号灯正好变红，半挂车却没有丝毫减速，驾驶人反而向左拐进左侧路口并随即右打方向，意图汇入绿灯左转车流，掩盖闯红灯的违法事实。该车驾驶人自以为这招高明，殊不知这一切被开展视频巡查的民警尽收眼底。民警当即通知路面巡逻警力，将该车辆查获。被拦停后的驾驶人还狡辩称自己并没有直接闯红灯。（文 / 陈文雯 杨宏）

海鲜“局”

近日，一名女子将车停靠在路边时，一辆外地车牌的货车突然停到其前方。货车驾驶人称自己刚蹭到女子的车，想要“私了”，虽然没钱赔，但车上有冰冻海鲜，可以便宜卖给她当作赔偿。见货车驾驶人言辞恳切，海鲜价格诱人，女子便支付数百元买下了大量海鲜，回家后才发现，这些海鲜早已变质。意识到上当的女子立刻报警，交警核查发现两车根本未发生剐蹭。该案件已按相关规定处理。（文 / 京芳宜）

只因多看了一眼

近日，王某驾驶轻型多用途货车行驶至交叉口处，在转弯过程中突然看到一个熟人，就盯着仔细看了一秒钟，导致车辆方向跑偏，撞到了在路口等信号灯的摩托车，造成摩托车驾驶人受伤、两车受损。此次事故因王某分心驾驶所致，其负该事故全部责任，他不禁感慨，自己开车十几年没发生事故，就一秒钟的功夫，记录全“清零”了！驾驶人在开车时必须思想集中，不做与驾驶无关的事情。（文 / 李红幸）



四副面孔



近日，交警在对辖区大货车违法行为进行研判过程中，发现有四辆悬挂着不同号牌的重型半挂牵引车在外观和细节上非常相似。民警通过视频追踪、车身比对，判定该车涉嫌“套牌”，利用无人机高空排查等确认车辆位置，将该车查扣。当时，该车车上满满当当，超载 51%，车内还放着其他三副号牌，该驾驶人对自己“套牌”的违法行为供认不讳。该车驾驶人因车辆号牌和载重等多重问题，依法受到严惩。（文 / 尚思奇）



密不透风

图 | 吉安交警



藏身未果



近日，民警在路口开展违法整治时，一辆三轮摩托车在整治点位的不远处迅速拐入路侧岔道。民警察觉异常，立即驾车跟随，在庄稼地里发现了该车。该车驾驶人醉醺醺地躺在三轮车厢里，试图撒泼耍赖逃避酒精检测，但面对民警的耐心劝说，很快“清醒”过来，配合检查。该驾驶人称，自己喝了白酒，本以为驾车进了庄稼地里能逃脱，不成想地里坑坑洼洼，根本无法正常前行。经检测，其属于醉酒后驾驶机动车。（文 / 王嘉薪）



以身入“池”

图 | 钟金平





【造化神工】

作者：夏旭

设备：Canon EOS 5D Mark III

光圈：F/9.5

速度：1/125秒

影像 视界

【西塘山水】▶

作者：石猛雷

设备：DJI Mavic 3 Pro

光圈：F/5.6

速度：1/50秒

盛夏出行 平稳驾驶

绿意、流水与清风，绘出盛夏之景。近期，气温飙升，驾车出行勿心浮气躁，晴雨天变化快，注意降速、控距、亮尾。





【荷间蛙影】

作者：占德泉

设备：Canon EOS 5D Mark II

光圈：F/3.2

速度：1/125秒

《技术变革与交通发展》



作者：王庆云 毛保华
出版社：人民交通出版社股份有限公司
定价：¥ 88.00

本书从战略视角研究论述了科技、交通与经济协同发展的机理，研究提出了新时期我国交通运输行业抓住技术发展机遇，推进交通强国建设的基本思路与路径。全书研究技术及其发展，回顾三次技术革命影响，总结技术变革带来的经济机遇；从多视角研究技术对交通运输业的影响，分析其对经济与交通系统的作用；探讨当前交通运输领域的技术变革及改变；调研美、欧、日等交通运输行业趋势，提出我国需关注的技术要素和发展方向。

《汽车国际化蓝皮：中国汽车国际化发展报告（2025）》



作者：中国汽车技术研究中心有限公司
出版社：社会科学文献出版社
定价：¥ 188.00

近年来，中国汽车产业在国际进程中成绩卓著，令人瞩目。从出口规模来看，过去数年呈现爆发式增长态势。当前，汽车产业链供应链深度调整，中国汽车产业国际化发展面临的机遇与挑战并存。本书总结 2024 年中国汽车产业国际化情况，系统评价中国汽车企业的国际竞争力，梳理分析主要跨国企业的发展历程和成功经验。

读书

美食中的人生况味

文 | 汪恒

“黄州好猪肉，价贱如泥土。贵者不肯吃，贫者不解煮，早晨起来打两碗，饱得自家君莫管。”《此生有味：苏东坡美食地图》是一部记述苏东坡美食人生的作品，作者循着苏东坡为官、游历足迹，通过苏东坡在 30 多地所遇、所尝的 70 余种食物，勾勒出一条“苏式”路线，呈现其以食物疗愈身心、拒绝内耗的人生哲学。

故事从眉山开始。“山川随出产，贫富称小大。置盘巨鲤横，发笼双兔卧。”家乡的鲤鱼和兔肉，承载着苏东坡童年的欢乐与家庭的温暖。“贫者愧不能，微犒出春磨。官居故人少，里巷佳节过。”一道普通的春磨（年糕），成为故乡味道的象征，无论漂泊到何处，这份美食记忆始终如影随形，为他的人生奠定了温暖的底色。在杭州，苏东坡经历仕途不顺，理想与现实的落差巨大，可当地美食给予了他莫大的安慰，让他对这座城市产生了强烈的归属感。苏东坡不仅享受美食，还参与美食创作，被贬黄州时，因当地猪肉便宜，他便写下一道炖猪肉方子，简单烹饪方法经岁月流转，演变成闻名的佳肴——东坡肉。这道



《此生有味：苏东坡美食地图》

作者：林卫辉
出版社：广西师范大学出版社
定价：¥ 69.00

菜不仅是美食传承，更体现苏东坡随遇而安、苦中作乐的人生态度。在惠州，即使身处偏远之地他品尝着荔枝，发出“日啖荔枝三百颗，不辞长作岭南人”的感慨。被贬海南，面对艰苦的环境和匮乏的物资，他甚至吃起了蛤蟆，还能从中发现乐趣，这份超然令人震撼——“每戒过子慎勿说，恐北方君子闻之，争欲为东坡所为，求谪海南，分我此美也。”

人生如梦，一樽还酹江月。我们看到了苏东坡对美食的热爱，更看到他以美食为媒介，与生活和解、与世界对话的人生哲学——从食物中汲取力量，保持热爱。在我们被焦虑、疲惫充斥内心时，不妨像苏东坡一样，在一粥一饭、一菜一汤中感受生活的美好，以乐观豁达的心态面对挑战，于烟火气中找到属于自己的清欢。

歌曲以河北保定交警的日常工作为创作蓝本,从晨曦微露的上岗,到夜幕深沉中的坚守,用朗朗上口的旋律抒发了公安交警坚守岗位,守护群众平安出行的理想信念,用音乐的独特魅力,展现了交警护航群众平安出行的努力与坚守,展现了新时代交警对党忠诚、服务人民的高尚品质。

为你护航

1 = D $\frac{4}{4}$
♩ = 68

张山林 词
张山林 曲

6̣. 5̣. 6̣. 3̣ 2̣ 2̣ 0 1̣ 2̣ | 3̣ 5̣ 2̣ 1̣ 2̣ 6̣ - | 2̣ 2̣ 1̣ 2̣ 3̣ - | 6̣ 5̣ 5̣ 3̣ 6̣ 5̣ - |

清晨的 太阳 看到 人们的 匆忙 我的 警徽 阳光下 闪闪发亮
夜晚的 月亮 闻到 万家飘 香 我的 指挥棒 星光下 莹莹光芒

3̣ 2̣ 1̣ 2̣ 6̣ - | 3̣ 2̣ 1̣ 3̣ 5̣ 1̣ 2̣ 2̣ | 5̣ 6̣ 1̣ 2̣ 2̣ 3̣ 5̣ | 6̣ 5̣ 3̣ 2̣ 1̣ 6̣ 1̣ - |

我 不 知 道 盛夏的 温度 多少 我 知 道 前进 的方向 为你通畅
我 不 知 道 寒冬的 风 有多 大 我 知 道 回家 的方向 为你点亮

1̣ 1̣ 1̣ 3̣ 5̣ 6̣. 5̣ 5̣ | 6̣ 6̣ 5̣ 1̣ 2̣ 3̣ 5̣ 5̣ | 1̣ 1̣ 1̣ 3̣ 5̣ 6̣. 5̣ 5̣ | 6̣ 6̣ 5̣ 1̣ 2̣ 3̣ 2̣ 2̣ |

我 愿 用 我的 肩 膀 给你 安全 的 力量 我 愿 用 我的 坚 强 给你 安全 的 护航
我 愿 用 我的 肩 膀 给你 安全 的 力量 我 愿 用 我的 坚 强 给你 安全 的 护航

3̣ 3̣ 2̣ 1̣ 6̣ - | 3̣ 5̣ 5̣ 1̣ 2̣ - | 3̣ 5̣ 5̣ 6̣ 1̣ - | 1̣ - - - :||

我 们 一 起 让 家 更 暖 让 爱 更 长
我 们 一 起 让 家 更 暖 让 爱 更 长

1̣ 1̣ 7̣ 1̣ 1̣ 1̣ 1̣ 2̣ 1̣ 1̣ | 1̣ 1̣ 2̣ 1̣ 1̣ 1̣ 7̣ 1̣ 1̣ | 1̣ 1̣ 7̣ 1̣ 1̣ 1̣ 7̣ 1̣ | 2̣ 2̣ 1̣. 2̣ 3̣ - |

平凡的路 有你更短 平凡的路 有爱才长 平凡的路 也会 光芒万 丈

转 1 = $\frac{4}{4}$

1̣ 1̣ 1̣ 3̣ 5̣ 6̣. 5̣ 5̣ | 6̣ 6̣ 5̣ 1̣ 2̣ 3̣ 5̣ 5̣ | 1̣ 1̣ 1̣ 3̣ 5̣ 6̣. 5̣ 5̣ | 6̣ 6̣ 5̣ 1̣ 2̣ 3̣ 2̣ 2̣ |

我 愿 用 我的 肩 膀 给你 安全 的 力量 我 愿 用 我的 坚 强 给你 安全 的 护航

3̣ 3̣ 2̣ 1̣ 6̣ - | 3̣ 5̣ 5̣ 1̣ 2̣ - | 3̣ 5̣ 5̣ 6̣ 1̣ - | 1̣ - - - :||

我 们 一 起 让 家 更 暖 让 爱 更 长



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。

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