

道路交通

管理

09期

2025年

中华人民共和国公安部主管

中国道路交通安全协会主办

总第493期

本期专题

规范·安全·畅行 加强城市电动自行车管理



ISSN 1004-504X 码上订阅
9 771004 504252 09


零售价：15元



已被全国多个部门选用



AlcoZero Z5 岗前酒精检测仪

公职人员工作日禁酒的好帮手



人脸识别



指纹识别



7.0英寸显示屏



UV消毒

酒驾血样管理系统

防范酒驾查处执法风险

符合两高两部最新要求



便携式血样保存箱



血样保存柜

开创更美好的骑行时代

文 | 杨新苗

目前,全国电动自行车保有量约3.8亿辆,其中超标车辆数量庞大,安全隐患不容忽视。减少电动自行车相关事故数量,减轻伤害程度,已成为交通管理领域的重要课题。

根据《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024),电动自行车分为电驱动和电助力两种类型。轻量化的电助力自行车回归了非机动车属性,虽还不为广大消费者所知,但已开启了解决电驱动型电动自行车交通安全问题的新时代。推动电动自行车轻量化发展,可从源头上降低安全风险。

由于大量涉电动自行车致死事故源于颅脑损伤,因此,让数亿电驱动型电动自行车骑行者佩戴安全头盔是当务之急,也是立竿见影的措施。这无疑需要公安交管部门加强监督,真正将新标准转化为实际出行中的安全防线。

根治电动自行车违法乱象、减少交通事故,还需通过地方立法予以支撑。各地应借助新标准提供的分类工具,在法律中明确各车型的佩戴头盔形式等要求。立法过程中,需统筹个体出行便利与群体骑行安全,既保障电动自行车的民生实用功能,也明确违法成本,为交通管理者提供执法依据。

当然,无论是新标准的落地,还是非机动车管理条例的更新,都是“立法”环节的完善,而精细化管理、安全教育和法规宣传也需协同推进。各城市交通管理者应因地制宜创新管理策略,继续从车辆使用、头盔佩戴、号牌管理等方面,给出不同的做法——城市进步,从来没有统一模板。

更完善的标准、更根本的立法,加上交通管理者的持续努力,相信在“十五五”期间,电动自行车事故及伤亡数字将显著下降。未来,随着管理体系的健全,更多城市可借此建设步行与自行车友好环境,释放消费市场新潜力,守护交通参与者安全,迎接更美好的骑行时代。(作者单位:清华大学交通研究所)



06 87

04

数说交通

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 北京逸铭盛世文化传播有限公司
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 北京新华印刷有限公司
国内统一刊号 CN 11-3021/U
国际标准刊号 ISSN 1004-504X
邮发代号 80-594
联系方式
地址 北京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

本刊特稿

06 全国公安交管部门开展新学期交通安全宣教工作
06 《农村公路条例》正式施行
07 《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024)正式实施

08

海外资讯

专 题

10 规范·安全·畅行 加强城市电动自行车管理
12 破解“骑”难杂症 优化城市电动自行车通行秩序
16 上海:为快递外卖配送系上“安全扣”
18 石家庄:“数”治引领 提升隐患发现打击效能
20 广州:多措并举 推动电动自行车综合治理升级
22 电动自行车执法管控闭环模式研究

访 谈

26 创新实干 擘画交通治理新图景
——访江西省新余市公安局交通管理支队政委于坤
30 电动自行车:安全为基 便利随行

专家讲堂

32 重点营运车辆运行风险动态监测与主动干预策略研究

科技前沿

36 面向交通拥堵治理的交通管理信息化建设研究

探 讨

- 40 智能网联汽车交通事故调查现状及存在问题研究
- 44 驾驶员分心监测技术与标准现状研究
- 48 杭州警用无人机在交通管理领域的应用探索与思考
- 52 关于大型群众性活动交通出行实时精准诱导模型的研究
- 56 DeepSeek赋能交警警务实战培训的创新路径探索研究
- 60 关于缓解老城区十字交叉口交通拥堵的思考
——以延安为例

交管视点

64 聚焦风险精准施策 筑牢交通安全防线

经验交流

- 68 安徽：把好事故预防关 织就阡陌平安网
- 70 长沙：警援联动 城市交通拖车救援大提速
- 72 金华：破解高速公路次生事故防控难题
- 74 荆州：科技赋能电动自行车精准治理

值日警官

76

警队动态

78

交警故事

- 80 周亭竹：驻守国门的“多面警花”
- 82 于细微处见担当 在平凡中守平安
——记安徽省合肥市公安局交通管理支队蜀山大队
- 84 赣南红土地上的靓丽“警”色
——记江西省赣州市公安局交管支队赣县大队车辆管理科

交管史话

- 86 珠海市道路交通管理的发展变迁（三）
——路面执勤篇

交通沙龙

- 88 谈车论驾
- 90 马路拾遗

警界风采

- 92 影像视界
- 94 读书·以记忆之刃 破沉默之壁
- 95 歌曲·一往如初



92

广告索引

- 封二 深圳市因特迈科技有限公司
- 封三 中国道路交通安全协会
- 封底 深圳警翼智能科技股份有限公司
- 15页 公益广告
- 29页 本社征订广告
- 63页 公益广告
- 96页 征稿启事

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。

3倍

据国务院新闻办公室新闻发布会消息，目前，我国纯电动乘用车整车平均续驶里程接近 500 公里，动力电池单体成本降低 30%、寿命提升 40%、充电速率提升 3 倍。

3230 万辆

近日，工业和信息化部、公安部、财政部、交通运输部、商务部等八部门联合印发《汽车行业稳增长工作方案（2025—2026 年）》，提出 2025 年力争实现全年汽车销量 3230 万辆左右，同比增长约 3%，其中新能源汽车销量 1550 万辆左右，同比增长约 20%。

5.1 万公里

交通运输部数据显示，今年前 7 个月，全国农村公路完成固定资产投资 2062.4 亿元，新改建农村公路 5.1 万公里，实施农村公路安全生命防护工程 3.3 万公里。

51.5 亿人次

日前，交通运输部发布今年 7 月交通运输经济运行情况。7 月，我国完成营业性货运量 49.7 亿吨、完成跨区域人员流动量 57.1 亿人次。其中，完成公路货运量 37.0 亿吨、完成公路人员流动量 51.5 亿人次，同比分别增长 3.3%、1.8%。

830 万份

商务部数据显示，今年以来，截至 9 月 10 日，汽车以旧换新申请量达 830 万份。

3.72亿辆

81.7%

国家税务总局数据显示，在大规模设备更新和消费品以旧换新政策带动下，2024年4月至2025年7月，全国新能源车销量同比增长81.7%，增长势头迅猛。

据国家金融监督管理总局消息，经审计的各保险公司交强险汇总数据显示，2024年，各经营交强险业务的保险公司共承保机动车3.72亿辆，交强险保费收入2710.6亿元。

6052.3亿元

海关总署数据显示，今年前8个月，我国出口机电产品10.6万亿元，同比增长9.2%。其中，汽车出口6052.3亿元，同比增长11.9%。

95项

市场监管总局数据显示，“十四五”以来，我国围绕集成电路、新材料、新能源汽车、机器人、航空航天装备等重点行业，共发布相关国家标准4000余项。其中，新能源汽车领域发布国家标准95项，为增强汽车产业链上下游协同，提高生产效率降低生产成本发挥了重要作用。

23秒

今年以来，截至8月15日12时，拱北海关累计验放经横琴口岸进出境车辆超200万辆次，同比增长45.7%。海关等粤澳五家查验单位在口岸车道共同执法，跨境车辆实现“一次排队、一次采集、一次放行”，目前海关环节平均验放时间已缩短至23秒。





全国公安交管部门开展新学期交通安全宣教工作

学 生交通安全备受社会关注，做好未成年人交通安全意识养成教育事关亿万家庭幸福。2025年秋季开学，为贯彻落实公安部办公厅、教育部办公厅《学生交通安全提升行动计划（2023—2026）》，全国公安交管部门会同教育部门部署开展新学期学生交通安全宣传教育工作。

情景仿真、案例解析、趣味游戏、沉浸体验……形式多样的宣传活动持续推动交通安全进屏幕、进课堂、进家庭，带动新闻媒体、网络平台、社会公益力量不断丰富交通安全知识体系，为全社会开展交通安全宣传教育提供支撑。



图 / 陈效宝

针对儿童、少年等不同年龄阶段出行方式特征，结合开学季交通安全工作部署，全国各地公安交管部门联合新媒体平台开展交通安全主题课全国直播联动。聚焦当下交通安全形势与常见风险防范知识点，公安部交通管理局联合教育部基础教育司组织设计了一系列交通安全卡通海报，在中小学校中广泛使用。

同时，为推动“小手拉大手”共上一堂交通安全



图 / 刘冉

开学课，公安部交通管理局、教育部基础教育司、中央广播电视台总台体育青少节目中心联合录制了“知危险会避险”2025年秋季开学交通安全主题课，并针对少年儿童不同学龄段认知特点和安全风险，进行了分龄化设计。面向学龄前儿童和小学生低年级群体，重点讲解路口、小区门口、公路口等高风险场景的安全风险识别。面向小学生高年级和中学生，则通过汽车安全试验系统介绍安全骑行、法律规范等应知应会内容，旨在进一步强化中学生群体的安全责任意识与避险自护技能。

公安部交管局提示广大家长，家校警携手做好孩子的交通安全知识科普，共同守护平安上学路。特别要关注在小区出入口、道路路口和公路沿线等场景下的安全风险，也要注意日常培养孩子“知危险、会避险”的自我保护能力，帮助养成安全文明的出行习惯。

《农村公路条例》正式施行

自

2025年9月15日起，《农村公路条例》（以下简称《条例》）正式施行。

《条例》旨在推动农村公路高质量发展，适应推进乡村全面振兴、加快农业农村现代化需要。《条例》共28条，主要规定了以下内容：

一是明确发展导向。规定农村公路发展应当贯彻党和国家路线方针政策、决策部署，与统筹新型城镇化和乡村全面振兴的有关要求相适应，坚持政府主导、统筹规划、因地制宜，坚持建设、管理、养护、运营并重，逐步完善全域覆盖、普惠共享、安全适用、便捷高效的农村交通基础设施网络。

二是压实责任主体。明确县级政府对本行政区域内农村公路发展承担主体责任，国务院交通运输等有关部门、设区的市级以上地方政府及其有关部门加强指导监督。

三是提升路网质量。明确农村公路建设以提升路网质量为重点，与国道、省道建设衔接协调，促进城乡交通运输一体化；新建农村公路应符合公路技术等级要求，现有不符合最低技术等级要求的应当进行升级改造。

四是加强管理养护。明确村道建筑控制区划定和管理、超限运输治理、重型载货汽车通行、路域环境综合整治等要求；规定建立健全农村公路管理养护责任制，明确农村公路养护的组织实施主体，鼓励、引导专业公路养护作业单位参与农村公路养护。

五是强化安全保障。要求开展农村公路日常巡查和安全隐患排查治理，加强农村公路应急保障和防灾抗灾能力建设，开展道路交通安全法律法规和爱路护路宣传教育。

六是促进融合发展。规定地方各级政府采取措施，推进农村公路与沿线配套设施、产业园区、旅游景区等一体化建设，促进农村客运、货运物流、邮政快递融合发展，提升农村公路服务畅通城乡经济循环的能力。

《电动自行车安全技术规范》 (GB 17761—2024) 正式实施

由工业和信息化部会同公安部等部门修订的《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024)于2025年9月1日起正式实施。该标准调整完善涉及限速、降低自燃等多方面标准规定。

新标准的主要变化在于：强化了非金属材料防火阻燃要求；明确了电动自行车使用塑料的总质量不应超过整车质量的5.5%；增加了电动机低速运行转矩等要求；完善了电池组、控制器、限速器的防篡改要求；提升了制动性能要求；将使用铅酸蓄电池的电动自行车整车质量上限由55公斤提升到63公斤；新增了企业质量保证能力和产品一致性要求；要求电动自行车具备北斗定位、通信与动态安全监测功能；不再强制要求所有车型均安装脚踏骑行装置；明确了电动自行车鼓励安装后视镜；要求生产企业明确电动自行车的建议使用年限，并在铭牌、产品合格证上进行标注。

2025年9月1日以后，所有新生产的电动自行车都必须符合新标准要求。在销售方面，新标准则额外给予2025年8月31日及之前按照旧标准生产的车辆3个月的销售过渡期，允许销售至2025年11月30日；2025年12月1日之后，所有销售的电动自行车产品均必须符合新标准规定。消费者已经购买的不符合新标准的车辆不会被强制淘汰，可由各地政府根据当地实际情况，借助以旧换新等政策加速更新换代。



韩国驾驶安全评分系统有效降低交通事故率

美国《道路与轨道》网站8月18日刊登记者埃米特·怀特的文章《韩国“真实世界”驾驶游戏有效降低交通事故率》，全文编译如下：

汽车保险是一个常见话题，而韩国一家“国民级”智慧出行企业（主要提供导航服务、交通信息查询）却将保费与驾驶习惯赋予社交性，将驾驶水平转化为社交媒体内容。该企业通过旗下手机App追踪其用户驾车时的加速、刹车、转弯状态以及是否超速，生成驾驶安全评分。这套模式与美国相关企业提供的自选模式类似，通过提供保费折扣来激励用户。创新之处在于，在美国，此类驾驶安全评分被私有化且严格保密，而在韩国，驾驶安全评分在相关平台内完全公开，成为一种社会化指标。

根据评分系统，保持安全车距、轻柔操控车辆等，是提升评分的部分指标，用户可实时查看

自己的驾驶习惯在韩国的排行。参与此类基于驾驶行为的保险计划属自愿行为，但众多韩国市民已将满分评分视为一种荣誉。“上个月拿到100分时，我就像晒奖牌一样发到了网上。”仁川一名上班族表示，“这让我在无人监督时，也更注意驾驶规范。”

驾驶安全评分系统的原理在于，测算模型将高分驾驶人与低分驾驶人的事故率进行比较，并结合行驶里程进行调整。这种新型社交功能并非仅为娱乐。该企业称，其使命是提升韩国全国的驾驶安全，数据可以予以佐证：这项自2016年推出的驾驶评分计划已吸引1900万驾驶人注册，其中已有约1010万人获得了保费折扣，预防了数万起交通事故。

韩国的年度事故率在过去10年间大幅下降，从2014年的223552起降至2023年的198296起。这一数字不仅与这种基于驾驶行为的保险模式引入相关，也与韩国大量智能测速摄像头部署

以及学校区域严格限速有关。即便如此，韩国官方仍肯定私营企业的创新贡献。韩国交通安全官员表示，执法力度提升和技术进步是道路安全改善的主要驱动力，但企业的模式带来了新变革，其对良好行为进行了大规模的奖励，这是政府项目难以做到的。

随着基于驾驶行为的保险模式普及，道路交通安全日益受到关注。韩国一名交通安全研究人员指出：“当一家企业通过该模式提供保险折扣时，其他企业往往会推出类似计划以保持竞争力。”这一现象在美国同样存在，在一家企业开始该模式后，多数保险计划都开始提供类似的保费折扣。

当然，任何系统都存在漏洞。有首尔市民承认会在交通拥堵时关闭手机网络，以免影响评分，此外，GPS导航有时会出现误差，特别是在人口密集的城区。企业官方则提醒驾驶人不要随意停止行驶记录。



爱尔兰政府发布道路安全战略的第二阶段行动计划

爱尔兰政府网 8 月 11 日发布一则新闻，题为《政府发布〈2021—2030 年政府道路安全战略〉第二阶段行动计划》，全文编译如下：

2021 年 12 月，爱尔兰道路安全领域全国性框架文件《2021—2030 年政府道路安全战略》正式启动。该战略分三个阶段实施，核心目标是在 2021—

2030 年期间，将爱尔兰道路死亡和重伤人数减少 50%，并努力在 2050 年实现“零愿景”，即尽可能接近道路上无死亡或重伤的目标。近日，爱尔兰政府发布第二阶段行动计划，实施周期为 2025 年至 2027 年。

第二阶段行动计划重点推进 12 项主要行动，包括投资安全、可持续的交通系统，逐

步推行更安全的默认限速，完善数据共享机制，实施基于摄像头的执法措施及其他技术革新，建立健全驾驶人全生命周期一体化道路安全教育计划等。这些行动有望产生真正具有变革性的影响，需要所有道路安全合作伙伴开展跨领域协作。此外，还有 77 项配套行动作为补充。

美国2025年上半年交通事故死亡人数下降

美国国家公路交通安全管理局 (NHTSA) 网站 9 月 16 日发布一则新闻，题为《NHTSA 报告称 2025 年上半年美国交通事故死亡人数大幅下降》，全文编译如下：

据初步估计，2025 年上半年美国机动车交通事故死亡人数同比下降 8.2%。2025 年 1 月

至 6 月期间，美国有 17140 人在机动车事故中丧生，低于 2024 年同期的 18680 人。

NHTSA 发言人表示，即便存在进步，这些数字仍然过高，应继续致力于进一步减少交通事故死亡人数。

2025 年上半年，美国境内车辆行驶里程增加了 121 亿英

里，死亡人数有所下降，每 1 亿英里车辆行驶里程的死亡率降至 1.06，较去年同期的 1.16 下降了 8.6%，这是美国 2014 年以来年中死亡率的最低水平。

此外，预计 38 个州、哥伦比亚特区以及波多黎各的交通事故死亡人数减少，11 个州会增加，一个州保持不变。



规范·安全·畅行 加强城市电动自行车管理

策划执行 | 本刊编辑部



电动自行车穿梭于大街小巷，是再平常不过的城市剪影。

近年来，电动自行车以便捷、经济的特点，成为群众日常出行的重要选择，在短途通勤、接送学生、快递外卖配送等方面应用尤其广泛。然而，随着其保有量的迅猛增长，涉及电动自行车的各类交通问题也日益凸显。目前，国家及地方政府已陆续出台一系列政策法规，完善电动自行车技术规范与管理办法。在市场不断变化、技术不断进步的同时，公安交管部门对城市电动自行车的管理也在持续革新。本期专题聚焦城市电动自行车治理新举措，分析当前电动自行车通行秩序现状、风险并提出建议，刊发上海、石家庄、广州等公安交管部门加强电动自行车管理的工作经验，并探讨电动自行车执法管控闭环模式应用，供参考。

破解“骑”难杂症 优化城市电动自行车通行秩序

电动自行车通行秩序管理关乎城市居民最基本的安全需要、最普遍的秩序期盼，但电动自行车问题具有特殊性、复杂性，其通行秩序管理一直是城市交通治理的难题痛点。

从车辆本身看，超标电动自行车存量规模庞大、非法改装车问题突出，从源头影响了通行安全；从通行环境看，城市非机动车道不连续、非机动车交通设施存在明显短板，电动自行车路权未得到清晰界定；从骑行行为看，电动自行车闯红灯、逆行、超速等交通违法普遍多发，机动车与非机动车、行人与非机动车通行冲突严重，特别是即时配送车辆的通行秩序备受关注和争议。在电动自行车安全隐患全链条整治工作的深入推进下，公安交管部门从源头生产销售到末端路面交通组织、执法管理，正在从多个环节推动解决问题、形成治理合力，为优化城市电动自行车通行秩序创造了有利条件。

骑行需求呈现多元态势

不同类型城市的电动自行车发展定位不同。受城市形态、地域特征、出行习惯等影响，不同类型城市中，电动自行车承担的交通功能不尽相同。部分小城市和县城，城市规模小、居民出行距离短，电动自行车出行分担率极高，是城市居民主要出行方式，如江苏新沂，电动自行车出行分担率高达 49.3%，远高于私人汽车的 26%、公共交通的 3.8%。部分大中城市，电动自行车骑行需求有较大差异，如广西南宁，电动自行车出行分担率达 34%，而福建厦门电动自行车出行分担率在 19% 左右。部分超大、特大城市，电动自行车则承担通勤或接驳衔接功能。此外，即时配送车辆交通量也在快速增长集聚，如上海，电动自行车保有量超过 1100 万辆，即时配送车辆在道路上电动自行车流中的占比在 25% 左右，且行驶速度普遍要比私人电动自行车高出 10%。综合来看，不同城市面

临的电动自行车通行管理难题存在差异，需因地制宜研究管理策略。

电动自行车骑行需求爆发式、多元化增长。电动自行车作为便捷灵活、省力省时的交通工具，使用人群非常广泛，从学生到老年人、从接送小孩的家长到通勤族、从外来务工人员到观光游客，骑行量大、频次高。同时，在城市老龄化持续加深的背景下，电动自行车老年群体数量也在快速增长。截至 2024 年底，我国已有 149 个城市进入了深度老龄化阶段。老年骑行群体规模日渐庞大，老年人接送小孩上下学、买菜购物等骑行需求非常旺盛并持续扩大。面向分类群体的精准施策刻不容缓。

电动自行车突出违法行为亟待高效、精细治理。自 2016 年以来，因电动自行车肇事导致的交通事故占比已近乎持续 10 年攀升，同时，电动自行车交通事故死亡率居高不下，电动自行车已然成为城市道路交通安全的一类突出风险。特别是

城市道路上电动自行车闯红灯、逆行、超速等突出违法行为频发，加之道路非机动车交通设施存在短板、混行交通冲突集聚等因素叠加影响，电动自行车通行安全风险就更为突出，亟需结合电动自行车突出违法行为的时空分布特征，开展具有针对性的精准化治理。

突出违法行为存在时空集聚特征

电动自行车交通事故不应被看作“意外”，而应是可预防、可避免的事件。电动自行车闯红灯、逆行、超速等突出交通违法行为不仅是交通事故的重要成因，也是城市居民感受最为强烈的问题，严重影响道路通行安全和秩序。为强化电动自行车事故预防、剖析突出违法行为风险特征，以华南片区某重点城市为例，基于近5年城市道路上发生的1800多起电动自行车交通伤亡事故进行数据分析，发现如下特点：

在道路结构本身存在问题时，电动自行车突出违法行为的安全风险上升。在电动自行车闯红灯导致的交通伤亡事故中，接近63.9%的事故发生在城市主次干道沿线的信号灯控制交叉口。超过35%的电动自行车闯红灯交通事故发生在斜角十字型或丁字型、多路交叉等特殊形态的交叉口。特殊形态交叉口交通流线最为复杂，机非、人车通行

冲突最为集中，安全视距不足、视野受遮挡等问题较普遍。电动自行车骑行者闯红灯后，发生的事故有90%以上为碰撞运行车辆，事故严重程度较高。如图1所示。

电动自行车逆行、超速导致的交通伤亡事故中，接近40%的事故发生在城市次干路和支路路段，其中，公交停靠站点、道路出入口周边道路的电动自行车交通事故风险突出。公交停靠、车辆进出等与电动自行车通行存在较多的交织冲突，电动自行车在这类道路情形下如果出现逆行、超速等违法行为，风险就会产生放大效应。如图2所示。

不同突出违法行为的安全风险在时间分布上存在明显差异。电动自行车闯红灯、超速导致的交通事故在日间平峰时段发生的频次较高。相对高峰时段，平峰时段交叉口流量低、车辆通行速度快，电动自行车出现闯红灯、超速等突出违法行为时，交通安全风险加大。中午11:00~11:30、13:00~13:30是电动自行车闯

红灯交通事故发生频次较高、导致伤亡人数最多的时段；下午15:00~15:30是电动自行车超速导致交通事故伤亡人数最多的时段。此外，电动自行车逆行导致的交通事故在晚高峰、夜间时段发生的频次较高。在道路照明条件相对较差的情况下，驾驶人、骑行者视线受影响，电动自行车出现逆行违法行为时，发生交通事故的风险更大，特别需关注晚高峰18:00~22:00，电动自行车逆行导致的交通事故发生频次高。

多渠道发力优化通行秩序

电动自行车通行秩序治理的重要方面是闯红灯、逆行、超速等突出违法行为整治。从直观上看，电

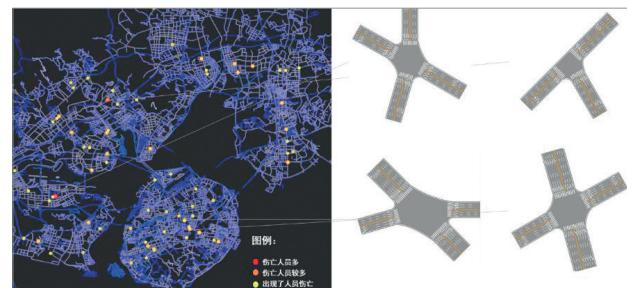


图1 电动自行车闯红灯交通伤亡事故发生地点及交叉口形态示例



图2 电动自行车逆行、超速交通伤亡事故发生地点及路段示例



动自行车突出违法行为与骑行者规则意识、交通执法管理情况直接相关；但从深层看，道路设施环境也是影响电动自行车突出违法行为的关键因素。假若道路设施齐全、交通组织规范，电动自行车路权明确，骑行者的骑行行为就能在道路通行环境中进行规范，突出违法行为、交通事故的发生概率就会大大降低；反之，假若道路设施缺失、不规范，骑行者无法得到有效的设施指引，通行秩序就愈加混乱，道路交通事故风险就越高。因此，改善和优化电动自行车通行秩序，需从交通组织及交通设施设置、执法管理两方面强化，形成治理联动、协同效应。

规范非机动车交通组织及交通设施设置。对于交叉口，特别是主次干道沿线交叉口，应规范设置非机动车进口道和停止线，加强电动自行车“停车不越线”治理，减少电动自行车与右转机动车、与行人的通行冲突，改善交叉口进口道通行秩序；应规范设置非机动车信号灯，明确电动自行车通行时序和时间，特别是左转一次过街的交叉口，应推进设置非机动车左转信号灯，减少与直行、转向机动车的交织冲突；在交叉口内，推进规范设置非机动车过街横道，特别是在特殊形态的交叉口，结合行人通行流线，

明确和优化非机动车通行空间和通行路径，减少与机动车流线交织。对于路段，将非机动车道规范设置向次干路、支路推进，灵活设计非机动车道布设形式，合理选用机非隔离设施，保障非机动车通行空间连续、不被阻断。特别需加强学校、医院周边及公交站点附近道路的非机动车交通组织，规范设置非机动车交通标志，规范施划车行道边缘线和非机动车优先路面标记，落实机非隔离、人车分流措施，有条件的地方鼓励探索电动自行车道设置，推进非机动车快慢分离。

加强重要点位、重要时段的突出违法行为治理。发挥大数据赋能路面执法管理效应。通过数据分析甄别电动自行车闯红灯、逆行、超速等突出违法行为风险集聚的交叉口和路段。针对重点交叉口、路段，结合突出违法行为的风险时空分布规律，针对性制定治理策略。特别是在流量大、秩序乱、事故多的交叉口，在重点时段加强路面执法管控，增派警力和协管员、志愿者维护通行秩序；在平峰时段加强违法告知和警示，推进规范设置非机动车闯红灯抓拍设备。针对学校、医院等重点区域，在上下学、就医高峰时段，以电动自行车逆行、超速等突出违法行为为重点，加强现场违法查纠和警示教育。

加强规范配送电动自行车通行秩序。即时配送行业的骑手行为不仅仅是交通行为，更是在平台组织下的生产经营活动。在配送电动自行车通行秩序管理方面，需重视发挥行业管理、平台管理作用，由强化末端路面执法管理向加强源头平台监管深度推进，督促平台企业从算法规则、考评制度方面强化落实交通安全主体责任。如优化恶劣天气、道路封控、节假日爆单等特殊场景配送规则，在配送可行路径集合中剔除不适宜电动自行车通行的路线，全面推广“骑手可自行设置接单上限”“设置预计送达时间段”“骑手差评从罚款改扣分”“差评超时扣款改扣分”等措施，保障骑手通行安全。

电动自行车通行秩序管理是电动自行车安全隐患全链条整治工作中的一环，应与电动自行车生产销售、车辆登记、停车充电等环节协同推进治理，最大化发挥综合治理效应。公安交管部门在城市道路上同步加强电动自行车闯红灯、逆行、超速等突出违法行为整治，规范电动自行车的骑行使用，可促进电动自行车、城市道路、骑行者行为本质安全水平的一体化提升。（文图/公安部道路交通安全研究中心 赵琳娜、戴帅、刘金广，福建省厦门市公安局交警支队 林宏铭）

知危险 会避险

2025年秋季开学交通安全主题课

地下车库出口

出口

出入平安

幸福家园

地下车库入口



骑行年龄有红线 戴盔出发才安全





上海：为快递外卖配送系上“安全扣”

快递外卖行业交通安全治理，既是城市交通精细管理的“试金石”，也是新业态健康发展的“护航器”。今年以来，上海公安交管部门紧扣非机动车乱骑行专项整治主线，聚焦交通安全隐患突出的快递外卖骑手，坚持“严格执法+数据支撑+共建共治”多维发力，探索出一条政府主导、企业主责、骑手自律、社会协同的治理路径，推动行业交通安全治理从“末端纠违”向“全链共治”延伸。今年以来，全市涉快递外卖电动自行车交通事故亡人数同比下降四成，为新业态健康发展和市民便捷生活保驾护航。

严格执法 全时段覆盖

针对快递外卖骑手闯红灯、逆行、不在非机动车道内行驶等突出违法行为，上海公安交管部门采取强化日常执法与专项行动相结合的方式深入推进整治。交管部门一方面依托一线警力，在全市范围内对各类易致祸非机动车违法行为“见违必纠”，提升执法覆盖面；另一方面主动收集非机动车违法高发、



群众集中反映的点位、时段等线索，通过集中整治的方式加强执法震慑。浦东新区小陆家嘴环岛附近，由于周边写字楼、商圈集中，中午用餐时段快递外卖电动自行车闯禁、逆行等违法现象多发，浦东交警针对性加强该时段警力配置开展“小切口”整治，相关路段交通秩序明显好转。

在强化现场严查严管的同时，科技赋能为非机动车管理注入新动能。为使快递外卖行业电动自行车“RFID专用号牌”更好地发挥作用，上海公安交管部门研发可实时捕获车辆行驶轨迹的系统，精准记录闯红灯、逆行、违反禁令标志等违法行为；同步运用视频巡逻、无人机

应用，强化对非机动车违法行为的发现，科学调配警力开展严格追查；针对警力不在现场的情况，综合运用各类图像技术、区间测速等，实现对非机动车违法行为的精准识别和记录，通过依法追查开展后续执法教育，进一步打消违法人员的侥幸心理，提升守法出行社会共识。

数据支撑 全链条溯源

面对快递外卖行业骑手群体规模大、流动性强的管理难点，今年以来，上海公安交管部门打破数据壁垒，建设了“快递外卖行业非机动车交通安全管理信息系统”，将全市快递外卖骑手、车辆、企业及相关交通违法、事故等数据全量汇

聚至该系统，并进行逻辑关联和模型开发，为精准治理提供了“数字引擎”。“系统不仅能提供宏观的数据，还能对企业、站点、骑手的交通安全情况进行精准‘画像’。”上海市公安局交通管理总队勤务支队副支队长岑伟龙介绍，系统平台通过关联分析交通违法、事故数量、专用号牌使用、违法处理时效等数据，可自动生成“高风险企业”“违法高发站点”“问题骑手”等清单，让源头管理从“撒网式”向“点穴式”转变。

目前，该系统建设有数据分析、风险分析、预警分析等功能模块，依据从业骑手专用号牌使用情况、交通违法及事故处理情况、交通安全培训教育落实情况等数据指标，可自动识别企业及站点的主体责任落实漏洞，对骑手、站点、企业进行安全等级动态评定。

依托数据支撑，上海公安交管部门紧盯“企业—站点—骑手”三个层级建立了相应的执法管理机制。其中，对于“高风险企业”及“违法高发站点”采取限时督改、源头查处有效结合的梯次管理策略，拧紧责任链，不断压实其交通安全主体责任。今年以来，已累计查处未依法履行交通安全管理义务的站点800家次、企业13家次。对于骑手个人，则通过“安全码”进行标记，

推动企业将优质配送资源及配送奖励向交通安全表现突出的“绿色码”骑手倾斜，将屡教不改的“红色码”骑手列入行业“禁限名单”，责令其所属平台企业“停单”，直至骑手处理完交通违法、整改好未使用“专用号牌”等问题后方可派单。

共建共治 全主体协同

快递外卖行业交通安全治理是涉及“人、车、路、企、平台”的系统工程。为保障快递、外卖平台企业及骑手的合法权益，促进行业健康发展，今年以来，上海市公安局交管总队会同上海市道路交通安全协会在充分征求全市各平台企业意见的基础上，对2021年推出的《上海市同城配送专业委员会成员单位自律公约》(以下简称《公约》)进行了修订，并推动全市22家平台企业全部完成《公约》签订，实现企业履行交通安全管理义务从“被动落实”向“主动履责”的实质转变。

针对群众关心的骑手因赶单而违法的情形，《公约》明确规定：配送站点的业务考核与安全等级关联挂钩，企业对站点的业务考核等级不得高于安全等级。此规定促使企业优化配送时

限算法和配送路线规划，为骑手安全守法骑行夯实基础。

在上海公安交管部门、行业主管部门、行业协会的共同推进下，不少企业和站点积极推出新措施提升安全等级。“叮咚买菜”优化智能调度算法，将安全指标在考核中的占比提升到了45%，对连续两月安全等级不达标的站点实行负责人问责制；“饿了么”推出新的算法模型，聚焦取消超时扣款、确保骑手休息时长、延长配送时间、合理规划配送路线等方面强化骑手权益保障；“美团”建立“安全分”管理体系，将骑手安全配送里程与其收入及权益挂钩，激励骑手主动遵守交通法规……多种举措的落实，不仅提升了骑手安全意识，更推动行业从“拼速度”向“重安全”转型。数据显示，相关企业整改后骑手违法率明显下降，顺丰等企业交通事故数同比下降45%，实现了安全与效益的双赢。(文图/张夕)





石家庄：“数”治引领 提升隐患发现打击效能

骑乘电动自行车不按规定车道行驶、非法改装、超速、逆行等造成事故频发，严重威胁道路交通安全。为了保障市民出行安全，河北省石家庄市公安局交通管理局持续组织开展电动自行车交通违法整治行动，依托自建平台全面汇聚分析联网电动自行车感知数据，发挥视频射频技术优势提高电动自行车交通违法行为发现能力，构建“数据研判布控—情报引导勤务—智能预警查处—源头溯源”的闭环工作机制，变近端堵截为远端预警，变被动处置为主动预防，不断完善“专业+机制+大数据”新型警务运行模式。截至目前，全市涉电动自行车有责交通事故同比下降21%，查处假套牌、注销后继续上路等涉牌电动自行车违法同比下降19%，拼装、加装、改装电动自行车违法较去年同比下降20%，有效净化了道路交通环境。

数据建模 主动发现隐患

针对电动自行车路面监管过程中难以发现的重点违法、隐性违法，石家庄交管局积极强化大数据应



用，有效利用电动自行车登记备案基础信息、视频射频过车数据、盗抢数据、违法数据，建立电动自行车行驶分类管控模型。针对涉牌类隐患，依据电动自行车视频射频不一致数据，发现电动自行车遮挡、污损号牌行为；依据电动自行车有视频无射频数据，发现电动自行车假牌行为；依据电动自行车单位时间不同时空出现的相同号牌，发现电动自行车套牌行为；依据电动自行车登记备案、过车、违法信息，发现电动自行车注销后仍继续上路、盗抢车辆、重点人员违法未处理情形。针对涉车类隐患，以超速为切口，发挥射频技术优势，通过设置区间测速或定点测速方式，计

算车辆经过断面时的车速，实现主动发现电动自行车超速行为。

目前，石家庄市区共有电动自行车200万辆，大量涉及电动自行车的民情民意信息汇集到公安交管部门，这为优化管理措施提供了重要基础。今年以来，石家庄交管局民意智感中心通过“交管12123”App、12345热线等14种线下民意和抖音、快手等20类网上民情收集渠道受理电动自行车案件3241件，包括咨询投诉类921件、上牌类560件、违法处理类258件、交通事故类75件、变更类45件、号牌丢失注销类491件、车辆改装线索345件。所有受理案件由民意智感中心通过“网上枫桥”平台第

第一时间汇集、第一时间交办、第一时间处置、第一时间反馈处置结果。

石家庄交管局车管所结合路面查控车辆数据，通过电动自行车登记备案系统，组织人员定期对“带牌销售”网点新车上牌进行比对，通过购车发票、车辆合格证等备案数据，研判“带牌销售”网点疑似违规为新购车辆进行改装的线索，并下发辖区交警大队，与市场监管部门开展联合检查。

优化勤务 精准打击违法

为强化对电动自行车违法的精准治理，石家庄交管局深化数据研判分析，生成电动自行车通行频度流量、交通违法态势报告，分析交通秩序乱点、事故黑点，分析辖区各大队交通违法高发路口、事故高发点位、时段，根据“梯次、科学、精准”用警要求，按照精准时段、精准区域、精准人群动态调整路面勤务，指导辖区大队开展精细化治理。自整治行动开展以来，路口违法率由原来的 50% 降至 20%。

针对电动自行车违法隐蔽性高、不易发现和固定证据等情况，石家庄交管局依托电动自行车综合管理服务平台，通过固定式、移动式外场感知设备，对途经电动自行车进行大数据模型分析，主动预警假牌、套牌、盗抢、未登记、超速

改装等 8 类违法车辆，并向路面执勤民警推送涉车涉牌电动自行车违法信息。执勤民警接收推送的预警信息后，对车辆实施拦截，通过手持感知设备扫描车辆号牌进行现场核验，并记录车辆品牌、型号等信息，对超速改装等涉及源头追处的情形，由辖区大队记录到部门联合检查必检项目中。

通过“技术设备+路面执法”的方式，2025 年以来，石家庄交管局共查扣无牌电动自行车 6000 余起、拼改装车辆 803 起，扣留涉牌违法二轮电动车 2385 辆。其中，以数据模型主动发现车速大于 50km/h 的车辆 1100 余起，民警现场拦截核验 932 辆，查处拼改装超速电动自行车 313 起。

追根溯源 封堵事故源头

为进一步消除电动自行车安全隐患，提升源头治理效能，石家庄交管局坚持路面发现溯源，联合市场监管部门常态化定期开展“带牌销售”网点

的检查工作，重点对路面查控中发现问题较多的车辆品牌、型号进行检查核对。今年以来，共

开展联合检查 168 次，检查门店 1340 家，撤销违规带牌销售网点资格 9 家，收回电动自行车违规上牌 253 副。

针对涉电动自行车有责交通事故，石家庄交管局落实溯源调查协作机制，对每起事故进行综合剖析，从人、车、牌、企业角度对案件问题线索溯源追查，对非法改装超速的电动自行车深挖问题线索，及时通报相关部门，协同开展打击整治，形成工作合力。2025 年以来，共开展溯源案件 45 起，调查人员 60 余人、维修销售门店 19 家。

此外，石家庄交管局坚持民意举报投诉溯源，在依托民意智感中心受理群众反映的电动自行车线索基础上，今年累计核实溯源举报投诉类信息 1200 余条，收回非法获取号牌、套牌、假牌 350 副，撤销带牌销售网点资格 8 家，实现路面问题向上溯及，推动电动自行车销售、使用环节的联动监管、规范管理。

（文 / 张敬军 陈忠伟 图 / 辛世方）



广州：多措并举 推动电动自行车综合治理升级

2025年以来，在广州市委、市政府的领导下，广东省广州市公安局交通管理支队依托市道安办，统筹各相关职能部门、各区，推出多项治理举措，加大违法整治力度，深化源头治理，完善交通设施。经过一系列管理举措，广州电动自行车治理已逐步构建起“执法严管、源头管控、设施完善”的综合体系，城市交通秩序显著提升，出行环境更加安全、有序，市民满意度不断提升。

完善执法治理体系

自2024年12月30日广州正式实施电动自行车新规以来，广州交警对无牌上路、非法改装等交通违法行为做出刚性约束，坚持“宣传+整治”并重，聚焦群众关注的电动自行车重点违法行为，强化巡逻管控，加大执法力度。今年以来，针对电动自行车涉牌违法、醉驾、非法改装、闯桥隧等重点交通违法行为，查处数大幅上升，有效遏制违法乱象，净化道路出行环境。科技赋能进一步强化执法效能，当前，广州市内已启用411套RFID



号牌自动识别设备（今年新增116套），重点对逆行、闯红灯等违法行为进行自动抓拍。在解放大桥北往南上桥位置，自电子抓拍取证设备安装后，该点位交通违法率下降77%，治理效果显著。

除了严格查处重点违法行为外，广州交警聚焦重点区域，开展专项整治。对于地铁口、主干道和外卖站点等三类非机动车停放密集区域，广州交警联合多部门在全市地铁站口周边开展交通环境联合整治，对骑行至地铁口周边并停放的无牌、假牌电动自行车依法取证并扣留。经过一段时间的整治，重点地铁口悬挂号牌电动自行车占比从

约65%提升至90%以上。随着行动走深，整治范围由地铁站口拓展至主干道周边区域，广州交警对骑行至上述区域并停放的无牌、假牌电动自行车依法取证后扣留，并联合相关部门加强对外卖站点的检查和执法，对骑行至外卖站点并停放的无牌、假牌电动自行车依法取证后进行查处。

7月底以来，针对部分当事人多起违法拒不处理、企图逃避处罚的情况，为了消除治理盲区，广州交警联合多警种、多部门开展了多起违法未处理上门查处专项行动，共查处2406辆涉多起违法未处理的电动自行车，并依法

扣留车辆。

今年9月1日,《广州市专用号牌电动自行车管理办法》《广州市电动自行车登记办法》正式实施,对即时配送,邮政、快递、报刊投递等7类民生服务行业单位的电动自行车核发专用号牌。这一举措有助于强化对不同类别民生服务行业单位的监管力度,推动政府各职能部门协同参与电动自行车管理,规范车辆登记使用、约束各类交通违法行为、降低事故发生率,进一步提升电动自行车综合治理水平,形成“齐抓共管、共建共治”的新格局。

优化溯源管理手段

为阻断利益链路,从源头上遏制违法乱象,自全市开展十五运会和特奥运会道路交通安全“百日行动”以来,广州交警牵头各相关警种、公安分局在天河、增城、花都、番禺区,并前往外省市连续开展抓捕行动,会同当地警方铲除生产作坊、窝点多个,查获一批假牌假证、作案工具、账本等证据材料。会同各区公安分局、市场监督管理局对涉非法改装的电动自行车销售、维修店铺开展集中查处,依法处置相关人员,查扣非法改装、不符合国家标准的电动自行车379辆。通过开展“制售买用”假牌专案第一次

集中收网,涉非法改装店铺与涉共享单车源头打击,电动自行车交通事故“三必查”(安全教育情况必查,加装、改装情况必查,交通安全设施情况必查)等行动,累计刑事拘留、行政拘留、行政处罚共1700余人,查处非法改装店铺388家,以强有力手段维护辖区道路安全。

重点路段“飙车炸街”违法行为极大影响群众生活质量,对此,广州交警持续开展严厉整治。今年以来,查处电动自行车“飙车炸街”案件5713起与寻衅滋事、扰乱公共场所秩序等相关治安案件108起,采取刑事、行政拘留人数同比均大幅上升。通过微信公众号违法举报渠道接收市民有效举报近500起,均已完成查处,成功给街道“一键静音”,推动形成全民参与、共同治理的良好氛围。

推进基础设施建设

在强化路面执法、源头治理的同时,广州交警聚焦非机动车通行需求,保障电动自行车“有路可走”。截至目前,广州非机动车道里程已达2966公里,并设置了“机非共享车道”66条,累计长度45.3公里,非机动车占用机动车道行驶的比例由61.1%降至5.1%。“共享车道在未新增道路资源的前提下,有效规

范了电动自行车通行秩序,盘活道路资源。”广州市公安局交通管理支队秩序设施大队许警官介绍,“机非共享车道”比普通非机动车道更宽,电动自行车更愿驶入,机动车驶入时也会主动降速,双方协调通行,还能有效避免违停——机动车一旦在此违停,将导致后方车辆无法通行,这也倒逼机动车车主守法守规。

同时,广州交警不断完善配套设施,推进交通组织微改造。今年以来,广州交警在273个路口建设或改造非机动车信号灯,新增和完善非机动车过街通道410处,同比上升273.3%。推动广州大道天河北路口、广州大道广园东路口等路口改造渠化岛,开通专用非机动车过街通道,并设置非机动车驻足等待区,为电动自行车提供更加便利、安全的出行条件。曾经,金沙洲大桥因电动自行车交通违法行为高发备受关注;现在,大部分电动自行车车主能通过接驳坡道顺畅上桥,进入金沙洲大桥出城方向的专用非机动车道,现场秩序井然。对于江南大道一同福东路交叉口多种车流、人流混杂的情况,广州交警联合相关单位在该交叉口打造“后绕式公交车站”,通过车道划分,有效减少混行抢道现象。(文图/钟慧)

电动自行车执法管控闭环模式研究

近年来，随着我国城市化进程加速和绿色出行理念普及，电动自行车保有量持续增长，成为人们短途出行的主要交通工具，但同时引发的闯红灯、逆行、占用机动车道等交通违法行为屡见不鲜，尤其是外卖骑手群体因追求配送效率导致的严重违法现象占比较高，而老年人因缺乏系统的交通安全培训引发的轻微事故也呈现上升趋势，涉电动自行车交通事故多发等安全问题日益突出，不仅威胁公共安全，也严重影响了城市的整体文明形象。传统依靠人海战术的执法方式已难以满足形势变化需求，若粗放地对违法当事人进行集中处罚，极易引发警民冲突和社会舆情。各地公安交通管理部门陆续探索利用智能交通监控设备开展电动自行车交通违法整治工作，但同时也暴露出交通违法图像审核人员不足、违法处理窗口工作压力大等问题。为提高公安交管执法管理效能，本文提出了层层递进式的执法管控闭环模式，并配套设计了包含交通违法行为精准发现、大数据筛选分流等技术，

搭建了电动自行车安全隐患主动治理平台，并通过开展试点验证应用成效，为各地电动自行车交通违法整治管理思路构建和科技信息化建设提供参考。

一、管控闭环模式

在开展电动自行车交通违法行为整治工作前期，应通过多种媒体渠道向全社会宣传相关交通安全知识及管理措施，让社会理解并接受相关治理举措。当前，路面上电动自行车骑行乱象频发，与警力资源配置不足的矛盾较为突出。因此，在开展系列违法整治行动初期，公安交管部门应按照“骑行隐患发现提醒”原则，对当事人开展短信提醒及线上安全宣教工作，以减少整体社会面的交通违法总量。经过一段时间的广泛宣传后，公安交管部门结合现有的违法图像审核和违法处理窗口

工作能力，适度开展交通违法处罚工作，降低屡教不改人群的数量。然后，集中有限警力对少数多次违法未处理的群体开展路面查缉。最后，聚焦严重违法群体，发动社会力量开展群防群治。具体包括6项措施，总体形成“借助科技手段逐层减少违法人数，有限警力聚焦少数重点人群”的“倒三角”层层递进式执法管控闭环模式，如图1所示。

(一) 点对点短信提醒。针对被监控设备发现的首次(或偶发)违法行为的人群，通过公众号、App、短信等多种方式对其违法行为进行提醒纠正，当事人无需到窗口接受处理。大部分接受短信提醒的交通违法行为人会改正自身不规范的驾驶行为，尤其是对接受过驾驶培训

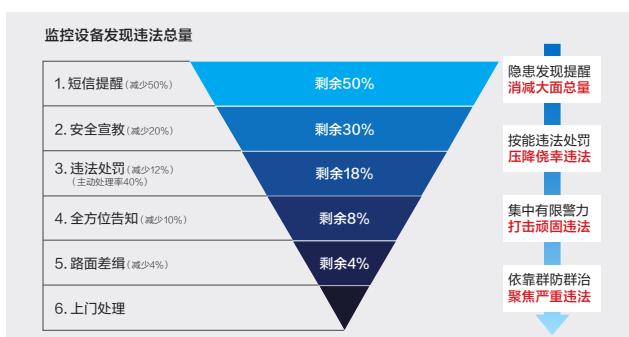


图1 层层递进式管控闭环模式

的人群会起到很好的警示作用。

（二）交通安全宣教。按照“人性关怀、柔性执法”原则，针对经过短信提醒后再次被监控设备发现有违法行为的人群，提供个性化的线上、线下交通安全警示教育，以达到“以教促改”的效果，同时可有效降低路面执法过程中发生警民矛盾冲突的概率。

（三）违法处罚。针对经过一定次数的交通安全警示教育后，仍被监控设备发现有违法行为的屡教不改群体，公安交管部门应依据相关法律法规对其开展“非现场转现场处罚”处理。当事人来到处理窗口，工作人员核验通知短信以及当事人的身份信息后，向对方展示电动自行车违法图片，让当事人核实、确认违法信息是否属实，听取当事人的申辩，依据实际情况遵循宽严相济原则作出相应处罚决定。

（四）全方位告知。针对收到违法处理告知短信后未主动到指定地点接受处罚的当事人，公安交管部门可通过人工或 AI 电话、语音等多种途径进行精准告知提醒，或通过社区物业工作群进行曝光提醒。

（五）路面查缉。针对接到违法处理电话通知后仍未主动到指定地点接受处罚且累计违法记录较多的当事人，路面执勤民警可对其进行路面拦截，并引导其到指定地点

接受安全教育和相应处罚，实现违法处罚闭环，同时起到“惩处一人、教育一群、影响一片”的社会效果。

（六）上门处理。对于累计违法超过一定次数，经短信提示后仍不接受处理的群体，可由大队 / 中队民警、网格员以及“两站两员”上门或到当事人的工作单位进行“面对面”集中劝导，构建一套多部门协同共治、社区基层群防群治、相关企业自律自治的治理模式。

二、技术支撑

为支撑实现层层递进式执法管控模式，需借助先进的物联感知技术，提升路面电动自行车违法发现能力。本文综合运用大数据、人工智能技术，研发电动自行车安全隐患主动治理平台，以提升电动自行车违法整治能力。

（一）违法行为发现

1. 面临的问题

各地公安交管部门在探索利用科技信息化手段开展电动自行车交通违法行为查处时，逐步暴露出来了一些问题：一是采用车辆安装金属号牌并配合路侧纯视频图像采集技术，金属号牌易出现伪造、变造、套用、卷边等情况，同时受早晚高峰团簇式出行、恶劣天气、夜间等环境因素影响，识别准确率较低。二是采用对骑行人进行人脸识别的

方案，识别效果受骑行人佩戴安全头盔、口罩等行为影响较大，主要用于未按要求佩戴安全头盔行为的识别。三是利用现有路面治安、机动车智能监控设备进行路面数据采集，结合后台视频 AI 分析技术，受原有设备图像分辨率、安装高度、角度、场景等因素影响，车辆号牌及通行行为识别难度大，需要耗费大量 GPU 服务器算力和网络传输带宽资源，单路视频分析成本高，且后期图像处理、审核投入大。

2. 技术方法

为破解以上电动自行车交通违法行为智能发现过程中身份识别不准的问题，分别为人、车赋予数字身份，提升违法行为的发现准确率。一是赋予准确数字身份。在电动自行车办理注册登记时，为车辆安装内嵌 RFID 安全芯片、外印防伪加密二维码的数字号牌，防止号牌被伪造变造；为电动自行车所有人签发包含电动自行车、所有人、交通安全风险码等关键要素的电子备案凭证，支撑开展电动自行车交通安全风险分级分类管理。二是违法行为精准发现。在路侧视频识别设备中升级电动自行车数字身份识别功能，提升路面通行电动自行车的号牌识别准确率，降低违法图像人工审核工作量。同时，在原有视频设备识别占用机动车道、闯红灯、逆



向行驶、未佩戴安全头盔等违法行为基础上,能够准确识别伪造变造、套用、遮挡号牌等涉牌违法行为。为减轻地方建设成本,设计路侧固定式、移动式、便携式等不同形态的视频射频一体化识别设备,倡导“在重点路口、重点方向少量建设固定式设备,鼓励使用移动式设备”的建设部署原则。

(二) 打造主动治理平台

基于高并发消息队列、流式计算、关系型数据库、分布式数据库、内存数据库等技术构建数据底座,按照标准接口统一汇聚前端监控设备发现的电动自行车交通违法线索数据,关联登记数据,构建形成交管业务主题库、专题库。以业务应用需求为切入点,研发去重筛选分流、短信提醒、安全宣教、非现场转现场处罚、全方位告知、路面查缉等电动自行车交通安全隐患主动治理微应用,支撑公安交管部门开展电动自行车交通违法闭环整治。具体功能如图2所示。

1. 去重筛选分流

利用视频射频一体化识别设备发现的交通违法行为记录量极大,为支撑公安交管部门开展层层递进式执法管控模式,需按照交通违法行为类型、频次,对不同车辆的交通违法记录进行筛选分配、去重校对、分拣分流操作。

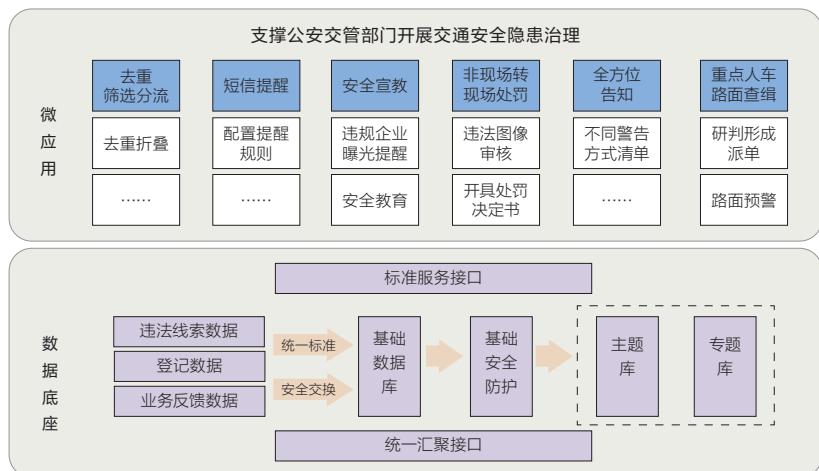


图2 功能框架

(1) 筛选分配。平台汇聚全量交通违法行为记录,按照辖区各交管大队每日交通违法图像审核能力,对目标电动自行车历史违法记录进行研判分析,筛选形成待审核标记有违法行为记录的电动自行车清单,分配至各交管大队。

(2) 去重校对。对于待审核目标电动自行车清单中,存在同一车同一天发生多次同一类型违法行为的情形,进行折叠去重。如同一车同一天在不同路口被监控设备监测记录到未按规定佩戴安全头盔行为,折叠形成一条违法行为记录。

(3) 分拣分流。针对审核有效交通违法记录,利用交通安全积分模型,按照偶发、频发、屡教不改等不同等级进行分拣,分别分流至对应系统平台进行短信提醒、线上教育学习、违法处罚、路面拦截、上门劝导等处理。

2. 线上精准宣教

(1) 提供“在家学”服务。有交通违法行为记录的当事人在接到交通安全教育提示短信后,可随时在手机端通过政务App、公众号等完成与自身交通违法行为对应的交通安全学习任务,如图3所示。

(2) 提供“现场学”服务。当路面执勤民警、辅警发现电动自行车交通违法行为时,将当事人引导至路侧安全位置,根据当事人的违法行为类型、频次,在警用移动终端上出示“学习码”,当事人可通过微信扫码,在自己手机上完成相关学习任务。

3. 违法行为处罚

依据相关法律法规及公安部有关电动自行车执法管理工作的相关要求,结合各地电动自行车交通安全管理工作实际,可通过公安交通集成指挥平台开展违法图像审核校核

验，通过公安交通管理综合应用平台查询该电动自行车的违法未处理记录、进行实人认证、选择违法处理、打印处罚决定书等操作，对当事人实施“非现场转现场处罚”。

4. 全方位告知

针对普通居民、快递外卖从业人员等不同对象，按照其一定时期内的违法频次、历史罚款不缴纳或



图3 交通安全教育学习App

经多次教育仍不改正等进行标签化处理，研判形成电话告知、路口警示、媒体曝光、企业通报等违法告知途径矩阵清单。对于首次出现违法未处理的群众，公安交管部门可通过电话告知当事人交通违法事实并通知其到所在区域指定地点接受处理。电话告知后仍未主动接受处理的，公安交管部门将交通违法信息推送至路口大屏、定向语音柱或社区广播设备、社区物业管理微信群等，对违法行为当事人进行警示提醒。对积累多次未处理且拒不接受现场处罚或逾期不接受处理的违法行为当事人，开展上门教育处罚，并将交通违法名单在公安交管部门的官方网站进行曝光警示。在转让登记、变更登记、补换领号牌、注销登记等登记业务办理过程中，若发现电动自行车存在未处理的非现场取证记录，可予以提示，提醒电动自行车所有人接受违法处理。

5. 路面违法查缉

利用大数据技术，对电动自行车过车及交通违法数据进行分析，研判出重点多次违法未处理人员出行轨迹信息，形成某个大队某个勤务路口的路面查缉清单，将查缉清单派发至各交管大队。大队工作人员将名单导入路面移动劝导设备，移动劝导设备与路面民警随身携带的智能移动终端联动预警。当路

口移动劝导设备识别到布控黑名单中的目标电动自行车经过时，通过声光电等方式提示路面民警进行拦截。执勤民警将违法电动自行车拦停后，可利用移动警务终端现场核实电动自行车登记信息及历史违法行为信息，并展示相关历史违法记录及图片信息，经违法行为当事人现场确认后进行处罚。

三、试点应用成效

为支撑各地公安交管部门按照公安部文件要求，利用智能交通监控设备开展电动自行车交通违法发现试点工作，将上述管理模式及部分信息系统在已推行电动自行车数字化号牌的城市进行了测试应用。通过试点测试发现，当事人通过短信警示后，二次违法率降低约50%；当事人通过交通安全教育学习后，再次违法率降低约20%；“非现场发现转现场处罚”模式下，接到违法处理通知短信的人群中有近40%的交通违法当事人会按照通知要求主动到指定地点接受违法处罚。通过以上执法模式，能够快速压降路面电动自行车交通违法数量，降低了路面执勤民警的执法压力，有效控制了社会舆情发生，极大改善了路面通行秩序。（文图/公安部道路交通安全研究中心 李志林、刘东波、王军华）

创新实干 擘画交通治理新图景

——访江西省新余市公安局交通管理支队政委于坤

文 | 本刊记者 谭跃 通讯员 简斌 李翠 图 | 新余交警提供



近年来，江西省新余市公安局交通管理支队始终坚持以人民为中心，统筹高质量发展和高水平安全，深化道路交通安全风险防控，不断提升道路交通安全治理能力现代化，有力确保了全市道路交通安全形势持续稳中向好。近4年全市亡人事故呈连续下降态势，2024年一般事故降幅全省第一，近两年万车死亡率处于全省低位。支队先后荣获“全国文明单位”“全国优秀公安基层单位”“全国三八红旗集体”等荣誉。近日，本刊记者专访了新余市公安局交管支队政委于坤。

本刊记者：支队如何推动协同共治，扩大道路交通安全管理“同心圆”半径？

于坤：支队紧抓新余市党委、政府高度重视道路交通安全工作的有利契机，积极推动交管工作上升为党委、政府民生工程，协同治理重点、难点问题，“两车”（摩托车、电动自行车）综合治理、停车秩序管理等工作成效得到省、市主要领导批示肯定。

支队充分发挥市安委会道路交通安全专业委员会牵头抓总作用，建立健全工作机制、模板、流程38项，指导县（区）道安委、乡镇（街道）道安办参照完善

工作体系、运行机制，构建“市、县（区）、乡（镇）”三级同频治理体系。自2024年起，每两个月组织一次各成员单位参与的“交账式”会议，以任务、责任、时效、成效“四单合一”方式推动132项任务落地见效。构建完善重点问题提级治理、常态问题分类治理、突出问题挂牌治理的闭环模式，2024年全市治理道路隐患数量同比增长21%，在全省率先完成部级隐患治理任务。

针对辖区摩托车和电动自行车数量大、事故多的情况，支队提请市政府召开全市“两车”综合治理动员部署会，集结4个县区、16个职能部门压实溯源管控、

行业管理、属地管理责任；将驾驶、乘坐电动自行车佩戴安全头盔纳入《新余市文明行为促进条例》，解决管理无法可依难题；协同建立校园“两车”“身份证”电子化机制，实行“交警查违学校管、班级教育家长改”分级教育处置模式，并在全市推广“一次提醒、两次教育、三次处罚”治理模式。经过治理，全市涉“两车”道路交通事故起数、死亡人数持续下降，城区“两车”头盔佩戴率由不足50%上升至98%以上，多次在全国、全省视频抽查中排名前列。

今年，在巩固“两车”综合治理成效基础上，支队提请市委政法委牵头推进三轮机动车、四轮低速电动车综合治理，在全市设立宣教整治点16个，三轮机动车上牌量、驾驶证考试业务同比分别上升87.89%、25.87%，相关车辆不按规定车道行驶、闯红灯、违法载人等易肇事肇祸违法行为查处数量明显上升，涉三、四轮车一般事故起数、受伤人数同比分别下降23.68%、27.38%。

近年来，随着经济发展、居民生活水平提升，新余市私家车数量猛增，使得“停车难”成为城市管理中面临的“民生难点”。对此，支队坚持民意导向，紧扣“重点商圈、重点小区、重点学校（医院）、重点路段”等“停车难”现象突出地区（地段），扎实推进“盘活存量、新挖增量、智慧停车”等一系列破解城市“停车难”的小妙招、大举措、组合拳。截至目前，全市已免费向社会开放中心城区机关企事业单位内部停车场83个、停车泊位4545个，推动新建停车场17个，新增停车泊位近4000余个，在主城区51条主干道新增、翻新机动车停车泊位1.7万余个，施划非机动车停车线42万米。同时，以“提示在前、管理在后”方式加大违停整治力度，协同处置占用公共车位“僵尸车”120余辆；依托“双微一抖”发布停车法律法规知识近50篇、教育短视频上百个、集中曝光违停车辆

上千余辆，全市“停车难”现象得到有效缓解，实现了经济社会效益双赢。

本刊记者：支队如何加强科技信息化建设，支撑公安交管事业高质量发展？

于坤：支队坚持以科技赋能破解“交通要素增长、防控力有不及”难题，奋力推动道路交通安全治理模式向事前预防转型，公安交管科技创新应用相关经验在全省推广。运用“云哨”系统拨打语音提示电话，搭建AI智能劝导系统，将路口现场执法效率、交通守法率分别提升至90%、95%以上。共享天网点位2000余处，升级改造电警设备25处，新建高空鹰眼21处，以及礼让行人、货车抓拍、逆行抓拍等电子监控点位28个，并整合数据建立“两车”违法抓拍、货车闯红灯、驾驶人防冲撞等模型，实现“违法捕捉、在线研判、精准打击”闭环管理，因闯红灯违法导致的货车交通事故数量同比下降37.5%，“两车”涉颅脑损伤致死率同比下降46.2%，上述数据建模获得2024年江西省“天工杯”交警系统大数据建模比武竞赛一等奖1个、三等奖2个。支队连续两年荣获新余市“天工杯”公安大数据建模科技比武大赛一等奖。

在推进道路交通缓堵保畅方面，支队依托前端数据实时感知路况，调整16个复杂路口交通流量，优化



153个路口交通信号灯配时，新增8条绿波路段，全市道路交通拥堵指数持续下行。同时，支队坚持急群众所急、为群众解难，通过远程调控信号灯、开展急速护航等方式响应群众就医、救急、救助方面紧急诉求，今年以来已累计开展紧急救援170余次，获得市民一致赞誉。

作为江西省第一批交通事故视频快处试点单位，支队在全省率先完成线上后台调试、前台试用、人员培训、网络宣传等工作，每月快处事故占比最高达55.98%，处理用时平均下降82.8%，实现“民、警、企”三方共赢，引发全省同行实地交流学习。

本刊记者：支队在打造过硬队伍上有哪些具体举措，取得了什么成效？

于坤：队伍建设是公安交管事业持续发展的“根”与“魂”，支队围绕“党建铸魂、教育提能、严管筑堤、规范打底、暖警惠警”，系统推进队伍建设，全力打造交警铁军。

支队坚持党建引领，建档“书记领航”项目14个，培育支部品牌8个，3个支部获评“四强”党支部，“锋领创先”品牌获上级推介。依托政治轮训、微信学堂、交警网校等落实“三学联动”机制，通过红色走读、



实地教学、座谈研讨等丰富学习形式，持续强化全警理想信念，不断激发队伍活力，1个支部获评全省党建带队建示范单位，2名民警获评“新时代赣鄱先锋”。

以实战实训为导向，支队构建“多元培育+以赛促战”体系，年均组织业务培训20余次，“杨通训练营”“李翠工作室”“跃华说车管”等品牌多元发展，5人登上江西警察学院讲台，1项课题入选警校合作项目。此外，支队鼓励民警参与高水平赛事，学习交流行业先进技术创新经验，先后收获全国公安基层技术革新评选优秀奖、全省科普大赛优秀奖等荣誉，3名民警获评全省“青年岗位能手”“基层技术革新能手”和“天工杯”工匠，队伍专业能力得到显著提升。

支队坚持把纪律挺在前面，推进“铁纪卫士”创建，组织开展警属学纪、廉政教育、作风整顿、岗位轮换等活动，更新180余份廉政档案。推出党纪学习教育“一对一”帮教、岗位廉政谈话、“三早”预警机制、约谈等举措，常态化对重点工作、工作纪律、勤务部署等进行督察通报，倒逼工作主动，有效绷紧纪律约束。

为持续提升执法规范化水平，支队构建全链条监管闭环，依托队管、涉案财物、案件办理等系统平台，压实系统监管、集中整治、审批把关、样板指引、提示通报、考核约谈等执法监督环节。持续强化执法培训与日常提示，年均发布执法提示、执法通报60余期，年度执法考评位居全市执法警种第一，2名民警获评全市首席法律咨询专家，1名民警被聘为全省道路交通事故处理专家。

此外，支队做实从优待警举措，通过改造健身场地、优化警营环境、组织文联（俱乐部）活动、开展节点警家团建、开办警娃暑期托管班等，切实解决民辅警工作生活中的实际困难。同时，常态化开展走访慰问、表扬通报、推优树优工作，精心组织荣升荣退仪式，让警营充满温度，不断增强队伍归属感与向心力。

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





电动自行车： 安全为基 便利随行

文 | 本刊记者 李佳芯 图 | 由受访者提供

现如今，电动自行车成为人们日常短途出行的重要交通工具，数据显示，我国平均每4人就拥有一辆电动自行车。然而，便利出行背后隐藏的安全问题愈发凸显。如何让电动自行车安全出行？2025年9月1日，由工业和信息化部等五部门联合修订的强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2024，以下简称新标准)正式实施，直指安全隐患和交通事故风险。为普及新标准的重要内容，本刊记者专访了新标准主要起草人——中国电子技术标准化研究院安全技术研究中心高级工程师刘云柱。

本刊
记者

新标准对电动自行车的技术规范要求有哪些完善？有何重要意义？

● **刘云柱**：新标准在修订过程中，广泛征求了广大消费者、生产销售企业、行业协会、检测认证机构、有关行政主管部门等方面的意见建议并加以认真吸收采纳，从而在各相关方的关切和诉求之间尽可能取得了协调和平衡。在经过70余次调研、160余次技术研讨、220余次实验验证、5.3万条意见建议的处理、近13万份问卷调查的基础上，形成了2024版电动自行车新标准。

和《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2018，以下简称旧标准)相比，新标准要求在安全方面更加严格，在使用方面更加便利。与2024年11月1日开始实施的电动自行车相关的另外三项强制性国家标准及修改单相互衔接，从源头提升了电动自行车产品安全质量

总体水平。新标准对电动自行车的技术规范要求有诸多完善，如提高防火阻燃能力、限制塑料占比、优化电机要求、加强防篡改、提升制动性能、提高铅酸车型重量上限、加强企业质量保证能力、新增动态安全监测、不强制安装脚踏骑行装置、鼓励安装后视镜与转向灯等。这些修改和完善能够有效降低火灾事故隐患和危害，减少交通事故风险，防范非法改装，提升车辆整体安全性能，更好地满足消费者日常使用需求。

本刊
记者

在减少电动自行车交通事故风险方面，新标准有哪些关键的改进之处？

● **刘云柱**：《中华人民共和国道路交通安全法》第五十七条规定，非机动车应当在非机动车道内行驶；在没有非机动车道的道路上，应当靠车行道的右侧行

驶。第五十八条规定，电动自行车在非机动车道内行驶时，最高时速不得超过十五公里。为减少交通伤亡事故，电动自行车的最高设计车速不宜过高，因此，新标准维持旧标准中有关最高设计车速25km/h的要求。目前，许多使用中的电动自行车最高车速超出了标准的规定，主要原因是这些车辆的电动机在动力性能方面有较多的余量，给非法篡改最高车速留下了空间。为确保交通安全，新标准中增加了电动机空载反电动势以及电感值差异系数等指标要求，从而确保电动机在输入电压达到最大时车速也无法超过25km/h。加严电动自行车制动性能，在湿态下车辆制动距离缩短了近一倍。比如，单后闸制动距离由过去的19米缩短到现在的10米，双闸制动距离由9米缩短到5米，这样有利于减少超速等引发的交通事故和减轻对人员的伤害程度，有力保障人民群众生命财产安全。

后视镜可以帮助骑行者观察后方的车辆和行人情况，减少视觉盲区；转向灯可以使其他交通参与者提前了解骑行者下一步操作。为了进一步提高骑行安全，新标准鼓励电动自行车安装后视镜和转向灯。

本刊
记者

为有效防范电动自行车非法改装，新标准有哪些要求？

● **刘云柱**：针对当前很多电动自行车产品最高车速、蓄电池类型和输出电压等技术参数易被篡改、导致交通事故和火灾事故多发的问题，新标准分别从电池组、控制器、限速器三个方面提出防篡改要求。其中，电池组防篡改要求电动自行车不应预留扩展车载电池的接口或线路，并且应具有充电和放电互认协同功能，确保电池组与充电器匹配后方可充电、与整车匹配后方可骑行；控制器防篡改要求不应通过剪线、跳线等方式修改控制器功能，不应兼容多种输入电压模式，

具有过压锁定功能，限流装置不应留后门，且不应通过解码器、物联网技术等进行改装等；限速器防篡改要求限速器无论是单独的模块，还是集成在控制器内部，均不应具备修改限速值功能。此外，还增加了资料性附录，给出了6大类常见的防篡改检查方法示例，为产品防篡改设计及检测抽查提供指导和依据。

新标准通过完善防篡改技术指标和检测方法，增加互认协同功能，落实“一车一池一充一码”，从技术上大幅提高非法改装门槛，有利于逐步减少乃至杜绝改装行为，从而降低事故风险，减少事故发生。

本刊
记者

在强化安全管理的同时，为了方便电动自行车出行，新标准有哪些考量？

● **刘云柱**：新标准将使用铅酸蓄电池的电动自行车整车重量上限由55kg提升到63kg。这是考虑到近年来消费者出行半径扩大、充电不够便利等因素做出的调整，这“8kg”如果用于安装铅酸电池，将额外增加约20公里续航里程，有助于满足消费者增加续航里程、减少充电频次的需求。同时，考虑到电动自行车必要的载重能力和骑行中可能存在的短时爬坡等实际需要，新标准允许电动机短暂地输出较高扭矩，确保电动自行车能够更好应对短距离爬坡等特殊工况，满足消费者使用需求。

此外，旧标准规定，电动自行车必须具有脚踏骑行功能。但在实际使用过程中，大多数消费者不仅不使用该功能，反而主动将脚踏板拆除。为此，新标准中仅要求采用电助力模式的电动自行车具有脚踏骑行功能，对电驱动电动自行车不作强制要求，从而有助于生产企业根据车型自主决定是否设计和安装脚踏骑行装置，不仅节约了生产成本，而且给消费者提供更多的车型选择，提升了产品的实用性。

面向交通拥堵治理的交通管理信息化建设研究

文图 | 王明 封春房 韩龙 赵杨洋

【导读】

为了更好地依托科技信息化来缓解城市交通拥堵，本文针对目前交通管理信息化建设过程中存在的不足，提出通过“智慧监测”“智慧指挥”“智慧信控”三项内容建设，推动交通拥堵分析预警能力、交通拥堵高效处置能力、路网交通流智能调控能力的提升，从而助力城市交通拥堵问题缓解，为面向交通拥堵治理的公安交通管理信息化建设提供参考。

【关键词】

拥堵治理；交通管理；信息化建设

【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“城市快速路典型交通拥堵点段主动管控策略研究”
(编号: 2025081103)

随着城市化进程的加速，城市交通拥堵问题已成为“城市病”的突出表现形式之一。在国家政策层面，2019年国务院印发的《交通强国建设纲要》明确指出，要加强城市交通拥堵综合治理，到2035年基本建成交通强国并实现城市交通拥堵基本缓解。作为道路交通的末端管理者，各地公安交通管理部门积极响应，采取了疏堵点、保畅通等一系列举措，在缓解城市交通拥堵方面取得了一定成效，但距离“拥堵基本缓解”的目标仍存在明显差距。在科技信息化快速发展的背景下，为推进城市道路交通管理现代化，营造安全有序的道路交通环境，让群众享受高品质出行，急需针对交通拥堵问题开展公安交通管理信息化支撑研究。

一、信息化建设实施路径和重点内容

交通管理科技信息化建设需要紧密围绕常发性与突发性交通拥堵两个环节。对于常发性的交通拥堵，可基于常态化交通流量分析研判，找出拥堵路段、挖掘拥堵原因，提出信号优化、交通渠化、交通组织等意见建议，针对性开展交通拥堵综合治理，并定期开展交通拥堵治理前后交通流分析，评估措施有效性。对于突发性交通拥堵，采取多种监测手段能够在第一时间发现交通事件，并快速进行影响分析和指挥调度，再通过信号控制、交通诱导、路面警员疏导等措施，快速缓解拥堵，恢复道路常态。交通拥堵处置工作流程如图1所示。

目前，各地在用的信息化系统主要聚焦于车驾管业务及事故预防、违法处理、警情处置等方面。相比之下，涉及交通拥堵管控的系统数量较少，尚未形成完善的体系，在面对复杂的交通拥堵问题时，难以真正



智能网联汽车交通事故调查现状及存在问题研究

文图 | 严永 李平凡 魏然 张政平

近年来，我国围绕智能网联汽车领域出台了一系列政策标准，智能网联汽车产业得到高速发展，搭载自动驾驶技术的智能网联汽车在各大城市相继试点运行。我国采取地方先行先试的模式，目前已逐步开放公路（高速公路）测试、无人化（远程）测试、无人驾驶（远程）测试、载人载物示范运营，包括北京、上海、深圳等城市已发布相关的道路测试与示范应用管理法规，随之带来的交通安全问题逐渐凸显。本文旨在分析当前智能网联汽车交通事故的调查现状，探讨事故原因、调查方法、处理流程以及面临的挑战。

一、政策法规与标准规范现状

在智能网联汽车产业推进过程中，我国始终把安全问题放在重要位置，针对性发布了一系列法规政策和标准规范，重点围绕智能网联汽车准入和示范试点，制定政策指引，而专门针对智能网联汽车事故调查的制度和方法仍需优化与改进。

（一）国家层面的法规政策分析

工信部联合多部委先后印发多个智能网联汽车有关通知，其中《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》对示范应用申请条件及事故处理机制作出了明确规定。《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》及配套实施指南，首次在

国家层面为L3、L4级自动驾驶汽车准入和上路提供法规依据，并强调企业需配合公安交管部门进行事故调查。《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》进一步推动网联云控基础设施建设及智能网联汽车应用试点落地，要求提升道路交通安全保障能力，健全安全管理制度和事故研判机制。

（二）相关标准规范现状分析

我国在智能网联汽车领域正加速构建全面、系统的标准规范体系，以推动技术安全发展、保障道路安全及促进商业化进程。

从现行的汽车驾驶自动化分级标准来看，《汽车驾驶自动化分级》（GB/T 40429—2021）将汽车驾驶自动化划分为0至5级，共6个等级，依次对应应急辅助、部分驾驶辅助、组合驾驶辅助、有条件自动驾驶、高度自动驾驶、完全自动驾驶。在事故处理中，该标准有助于明确车辆在不同自动化等级下的责任归属，是事故责任认定过程中重要的参考依据。从现行的智能网联汽车自动驾驶相关软件系统标准来看，相关的主要标准有《汽车整车信息安全技术要求》（GB 44495—2024）、《汽车软件升级通用技术要求》（GB 44496—2024）和《智能网联汽车自动驾驶数据记录系统》（GB 44497—2024）。其中，《智能网联汽车自动驾驶数据记录系统》（GB 44497—2024）明确了自





驾驶员分心监测技术与标准现状研究

文图 | 王选 王豪斌 周维

事故统计资料表明，在人、车、路、环境构成的道路交通系统中，人的因素是导致交通事故发生的最主要原因。随着智能网联汽车技术不断发展，各类车机交互功能越来越丰富，驾驶员的分心驾驶风险随之提升，其注意力监测系统研究受到广泛关注。本文介绍驾驶员注意力监测系统的技术发展历程，以及目前主流的驾驶员分心监测方法，并比对国内外驾驶员分心监测相关标准研究现状，以期助力驾驶员分心监测系统的推广应用，更好地保障车辆运行及道路交通安全。

一、驾驶员分心监测方法介绍

目前，市场上主流的驾驶员监测系统根据监测内容可分为间接式监测和直接式监测两类。间接式监测方法不直接测量驾驶员的生物特征，主要通过驾驶员

的驾驶时长、驾驶里程、道路交通环境单调度等客观变量并结合系统预先设定的人类昼夜规律等模型，间接计算出驾驶员的分心程度，如图1所示。系统输入信息包括方向盘角速度、车速、车道偏离状态和车辆行驶时长等主要参数，以及安全带状态（判断驾驶员是否重新上车）、车门开关、点火状态等次要参数。系统根据上述客观参数结合分心模型算法综合测算得到该驾驶员当前的分心状态等级，超过安全限值即发出报警。由于该方法测量参数较少，无法对驾驶员进行直接监管，导致监控能力不足。

直接式监测方法主要通过布置在座舱内的高精度摄像头对驾驶员进行直接监控，捕捉驾驶员的生物特征信息，以此对驾驶员分心状态进行分析，如图2所示。不同车企对于摄像头的布置存在技术差异，目前较为主流的布置方式在车辆A柱、仪表盘附近、内后视镜

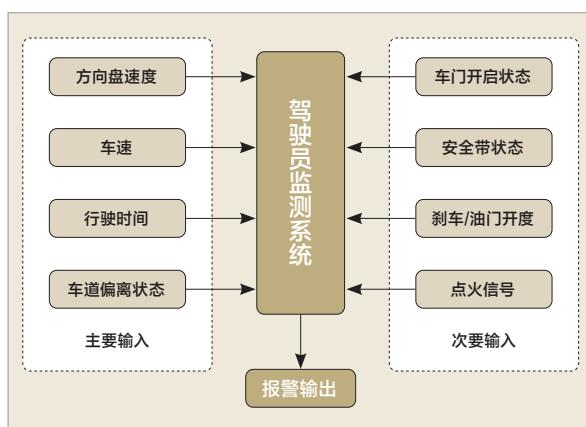


图1 间接式监测方法示意

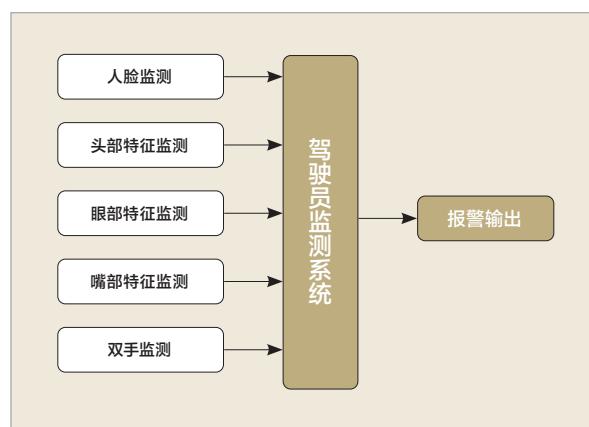


图2 直接式监测方法示意





杭州警用无人机在交通管理领域的应用探索与思考

文图 | 虞学册 徐令妍 胡浩辰 蒋丽霞

近年来,以无人机产业为主的低空经济蓬勃发展,无人机凭借其多功能、机动性、智能化等优点,正日益广泛应用于警务实战,推动城市治理特别是交通治理从“经验驱动”向“数据驱动”,从“单点突破”向“全域协同”转变。浙江省杭州市素有“山水之城”的美称,路网呈现多层次、立体化、密度大的特点,对交通管理提出了更高要求,特别是随着城市化进程的加速推进,全市机动车和非机动车保有量连续多年大幅增长,以视频巡查和路面警力值守为主的传统管理模式受到时空边界限制,难以在警力无明显增长的情况下满足大体量、精细化的管控需求,研究推进警用无人机在交通管理领域的实践应用具有重要意义。

一、杭州交警警用无人机实践应用

2019年12月,杭州交警以现代警务机制改革和快速反应勤务机制改革为载体,启用警用无人机参与交通管理工作,并按照“先行先试、边试边探索”原则,积极探索拓展警用无人机实践应用,实现交通管理由“平面管控”向“立体智治”跃迁。尤其是近一年多来,杭州交警从空间、时间、场景三个维度出发,不断拓展警用无人机实践应用的广度和深度,尤其在事故快处、护校安园等实战场景中发挥重要作用。

(一) 立足空间维度,探索构建立体化治理范式



1. 守住“点”。在学校、医院、商圈、场馆、工地等重点部位,因地制宜布设“无人机+警力”勤务模式,实现感知范围更广阔、响应动作更快速、治理手段更多样。以护校安园为例,在警用无人机的加持下,不仅实现了实时、全面感知,更打出了“安全宣教+违法纠正+定点警示”的“组合拳”。

2. 管住“线”。在精准分析、二次研判的基础上,将交通事故、拥堵高发路段和交通警情高发点位进行串联,设置警用无人机航线,在重点时段对线路进行自动巡检,实时回传图像数据,算法主动识别拥堵、事故、隐患、求助等路面突发情况,有针对性地开展喊话提醒和安全预警,并视情通知路面警力赶赴现场处置。今年上半年,累计运用警用无人机检测交通异常情况6300余起,全市298条固定巡检航线沿线交通事故警情同比下降28.3%。





关于大型群众性活动交通出行 实时精准诱导模型的研究

文图 | 邱彤洲 尤晋闽 范力戎

近年来，“演艺经济”“会展经济”已成为各大城市经济活动的新热点，群众参与热情高涨，交通出行需求骤增，给城市道路交通管理工作带来新的考验。为进一步做好演唱会、展会等大型群众性活动交通安全保障工作，福建省福州市公安局交通管理局（以下简称福州交警）从票务数据入手，应用福州公安大数据“智能魔方”建模平台，研究开发“大型群众性活动交通出行实时精准诱导模型”，将观众的身份信息与车辆登记信息、卡口基础数据、卡口过车数据、“榕城一卡通”登记信息、公共交通工具搭乘数据等进行关联分析，精细化研判每一位观众的交通出行方式，并联合活动主办方、交通运输等有关部门采取加强停车场疏导、增加公交地铁班次、提前调配网约车等针对性的管理与服务措施，确保活动期间的交通顺畅。本文以某演唱会为例，探究如何基于多维度数据分析构建实时精准诱导模型，做好大型群众性活动交通出行安全保障工作，供参考。

一、建模思路

（一）总体设计

海峡奥林匹克体育中心体育场是福州市举办演唱会的主要场馆，紧邻城区交通主干道南二环快速路，由于演唱会进场时间与晚高峰重叠，如果交通保障工

作不到位，势必造成严重的交通拥堵问题。通过对以往大型群众性活动交通管理工作进行分析，主要存在三个痛点：一是出行方式难摸清。研判分析观众出行方式缺乏可靠的数据来源，仅依靠基础的交通流检测数据、公共交通数据无法区分观演交通需求和过境交通需求。二是交通保障凭经验。交通保障工作缺少数据支撑，全凭经验部署，无法满足实时变化的交通需求，人力、运力调配总是慢一步。三是交通引导不精准。以往，向公众发布交通出行提示是将不同出行方式的指引汇总在一条信息里，篇幅过长，群众接受度低，引导效果差。

为了解决以上痛点，依托建模技术挖掘出每一名观众的交通出行方式、出行时间是一个较为快速、有效的解决方案，以此可进一步制定较为可靠的交通安保方案，并针对观众不同的交通出行方式，从行车路线、停车指引、拥堵提示、绕行建议、网约车上下客点、公交线路、专线接驳等方面推送个性化提示信息，为群众提供最详尽的交通指引服务。

2024年5月中旬，某明星演唱会在海峡奥体中心体育场举行，创下福州有史以来观演总人数最多、连场场次最多的纪录，共吸引歌迷近25万人次。福州交警将演唱会票务数据与警务数据、公共交通数据进行碰撞，在活动开始前对观众的出行轨迹进行实时分





DeepSeek赋能交警警务实战培训的创新路径探索研究

文图 | 张伟

随着信息化、智能化时代的到来，人工智能（以下简称AI）技术已融入了公安交管工作的各个环节。交警警务实战培训作为提升道路交通安全管理执法效能和保障公共安全的关键环节，面临着机遇与挑战。当前，虽然以DeepSeek为代表的大模型在众多领域掀起了部署应用热潮，然而，在交管实战培训方面的实际应用率偏低，面临操作知识匮乏、应用效果存疑、技术成本壁垒以及数据安全顾虑等多重挑战。本文以DeepSeek通用大语言模型为例，分析其在警务实战培训中的应用现状与问题，并提出“角色与任务法”作为应对之策，通过明确角色设定与精准任务描述，引导输出更契合实战需求的培训内容，为推动警务实战培训的智能化、高效化转型提供可操作的实践参考。

一、DeepSeek在警务实战培训中的应用现状与问题

（一）应用现状

对2025年内蒙古自治区全区公安机关警务实战暨红蓝对抗演练轮训班进行问卷调查，91.3%的受访教官表示在日常培训中尚未使用DeepSeek等AI工具。在已经开始尝试引入的教官中，仅有约8%的教官在日常教学中大量运用其来制作各类培训材料。

（二）面临的问题

1. 缺乏操作知识。许多警务实战培训人员，包括

资深教官，对DeepSeek的功能、操作方法以及在培训中的具体应用场景了解甚少，这使得他们在实际应用时感到无所适从，难以主动开展应用工作。

2. 对效果的怀疑。众多教官对DeepSeek输出内容的准确性与适用性持谨慎态度，担忧其可能存在事实性错误（如虚构案例等）或与实际执法情境脱节。

3. 技术与成本障碍。因警务机构内部文件的涉密性要求，往往需要在本地部署专项系统，这就需要一定的技术支持和资金投入，增加了成本负担。

4. 数据安全与隐私问题。警务实战培训涉及大量敏感信息，如内部规章制度、工作流程等。在使用DeepSeek的过程中，这些信息可能会被上传至云端或第三方平台，存在数据泄露和隐私被侵犯的风险。

5. 传统模式的惯性。长期以来，教官们习惯了课堂讲授、案例分析、模拟演练的传统培训方式，教官与学员已形成较高依赖惯性。让DeepSeek“挤”进培训体系，就意味着要突破长期形成教学思维和实践习惯，其阻力不仅来自操作层面的适应难度，更源于对传统经验可靠性的心理依赖。

二、角色与任务法的内涵及理念应用

（一）核心内涵

角色与任务法的核心逻辑可以提炼为一个简洁而精





关于缓解老城区十字交叉口交通拥堵的思考 ——以延安为例

文图 | 王腾未 牛俊皓 王杰

随着城市的不断演变，车辆保有量增长，群众出行需求攀升，交通拥堵点段逐渐涌现。近年来，陕西省延安市公安局交通管理支队紧盯群众反映强烈的交通问题，持续开展拥堵路段“CT式问诊”精准治理，全力破解城市交通拥堵难题。本文以延安老城区尹家沟路与长青路十字交叉口、尹家沟路与双拥大道十字交叉口为例，介绍通过改善次支路微循环的构思、措施与拥堵缓解效果，并进行思考总结，提供可复制样板。

一、交叉口问题分析

尹家沟路与长青路十字交叉口、尹家沟路与双拥大道十字交叉口位于延安市宝塔区城东,见图1、图2。

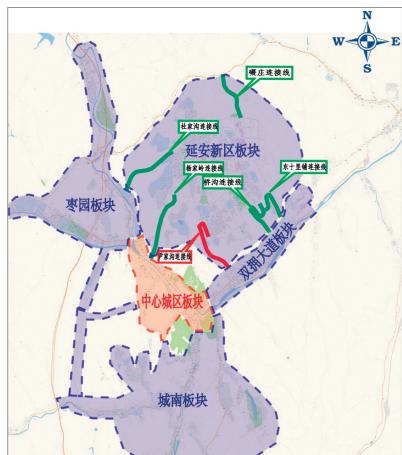


图1 延安主城区版块

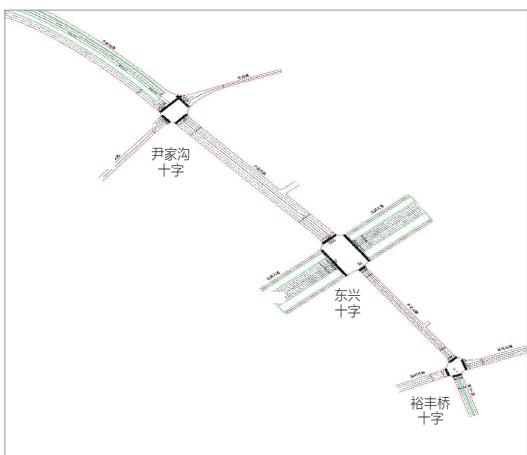


图2 十字交叉口分布

受连接道路功能特性及周边商业、住宅、医院的影响，两交叉口均呈现“潮汐式车流特性明显、流量过饱和、渠化车道数少、慢行交通不合理”等特征。在无法通过工程类项目提升通行效率的条件下，需充分利用现有道路时空资源提高通行效率，达到“由点到面，由面到区”的缓解拥堵效果。

(一) 尹家沟路流量大, 潮汐特征明显

南北向尹家沟路是连接延安新区与老城区的重要通道，为双向六车道。作为新老城区连接线流量最大的道路，早晚高峰期交通流处于过饱和状态，高峰平均车流量约 3500 辆 / 小时，其中晚高峰由北向南车辆积压严重，且晚高峰期间由南向北行驶车辆相对

较少，潮汐式车流分界明显，道路通行能力尚有优化潜力。

（二）平面交叉路口 导致通行能力不足

东西向双拥大道、长青路分别是区内通勤的主、次干道。双拥大道主路宽30米，双向八车道，辅路宽8米，单向一车道，该路与尹家





图/王彻

聚焦风险精准施策 筑牢交通安全防线

编者按:为有效防范化解夏季道路交通安全突出风险,切实保障人民群众生命财产安全,全国各地公安交通管理部门深入贯彻落实公安部交通管理部署要求,以交通事故预防“减量控大”工作为抓手,加强研究谋划,周密组织推进,结合辖区实际,因地制宜组织开展“飙车炸街”、酒醉驾、面包车非法营运、隐患精准查缉等专项整治行动,努力营造安全、顺畅的道路交通秩序。同时,针对今年夏天降水偏多的实际,各地交管部门积极完善雨季交通安全管理应急预案,加强路面巡逻管控及重点路段的排查整治,做好各项应急准备工作,全力防范汛期交通事故风险隐患。本期刊发河北、山东、贵州公安交管部门相关工作经验,供参考。

河北 持续筑牢高速公路管控防线

为保障辖区高速公路交通安全和行车顺畅，河北省公安厅交通管理总队以事故预防“减量控大”为抓手，持续聚焦路面突出交通安全隐患，坚持不懈抓好酒醉驾整治、面包车治理、精准查缉“三项行动”，常态化保持重点违法严管、严查、严防高压态势，全力营造安全顺畅的高速公路通行环境。

为确保酒醉驾整治、面包车治理、精准查缉三项专项整治有序推进、取得实效，河北省公安厅交管总队专题组织研究，加强统筹部署，高速工作专班成立专项整治领导小组，强化数据分析，针对近年酒醉驾、面包车等重点违法和涉酒、涉面包车交通事故规律特点，制定专项整治工作方案，为开展行动夯实基础。各支队班子成员按照职责分工，分片包干，定期组织机关干部、民警下沉基层一线，实行联合编组模式，从严查处重点违法行为。同时，建立“日梳理、周提示、月点评”工作机制，并成立工作督导组，不定期深入一线开展检查指导，层层传导压力，紧盯暴露出的风险隐患，坚持问题导向、治理导向、预防导向，狠抓责任落实。

河北高速交警坚持精准施策攻坚，在酒醉驾专项整治方面，研判酒醉驾违法行为高发点位，选择重点站口、服务区，加强与地方交警的协作配合，在13时至15时、20时至24时等高发时段开展重点筛查。各支队、大队加强与属地卫生健康、公安局、检察院、法院等部门沟通协调，召开专题座谈会，建立醉驾案件快侦快办工作制度，对符合快速办理的醉驾案件，统一执法理念和办案标准，畅通违法取证、案件移交渠道，严格办案时限要求，提升醉驾案件办理质效。在“面包车”专项整治方面，针对潮汐出行明显、车

辆品牌固定、行驶轨迹规律等拼车包车嫌疑行为展开深入排查分析，梳理高频通行高速公路的面包车和一个月内规律通行某些地域的面包车信息，将研判结果下发各支队、大队，指导警务部署，收缩预警范围，提升拦处效率。在精准查缉专项整治方面，以推动道路交通安全治理模式向事前预防转型为引领，依托全省高速公路交通安全防控体系，开展精准查缉和交通违法分析研判实战比武，紧盯公安部交管局、省交管总队布控的重点风险隐患车辆，建立精准查缉作战专班，明确布控类型、预警信息、值守模式、反馈规范等相关要求，分区域、分时段开展精准查缉，推动管控处置提速。

为强化宣传警示，抓实源头防范，河北高速交警依托高速公路收费站、服务区等执法阵地，对通行高速公路的面包车、七座以上客车等重点车辆进行检查登记，落实“五必查”措施。使用重点车辆交通安全管理信息系统开展排查治理，累计排查重点车辆4.7万辆。严查超员、非法营运、酒驾醉驾、疲劳驾驶、无证驾驶等违法行为，从源头减少隐患，推动管控效能优化，做实风险前置治理。同时，依托广播电台、新媒体平台和高速公路收费站、服务区等执法阵地，大力宣传酒醉驾、面包车超员、非法营运等违法行为的危害和后果，通过媒体曝光酒醉驾等严重交通违法和事故案例，扩大警示覆盖面。此外，针对高频通行高速公路的面包车、七座以上客车等重点车辆驾驶人，深化“线上推送+路面诱导”信息发布模式，采取面对面警示教育、微信群、电话、“云哨”系统等方式，精准推送安全提示，提升驾驶人安全意识，提高源头防范管理效能。（文 / 河北交警）



山东 重拳整治“飙车炸街”违法

追逐超速、“炸街”行驶、非法改装、闯红灯……

入夏以来，少数非法改装机动车“飙车炸街”、违法行驶，严重危害交通秩序和公共安全。为保障道路交通安全有序，山东省公安厅交通管理总队深入开展打击整治“飙车炸街”专项工作，集中优势警力，强化“研、打、源”全链条综合治理，持续加大打击力度，纵深推动专项治理落地落实。

山东省公安厅交管总队综合近三年来警情投诉量、路面违法行为、涉及交通事故情况、网络舆情热度及群众热线反映问题，选取济南、青岛、淄博等10市作为专项治理重点区域，并将每月10日、25日确定为集中整治行动日，严打严查“飙车炸街”。建立每周调度、每月通报工作机制，调度全省整体面治理特别是10市集中整治情况，强化措施落地。

为精准研判“飙车炸街”警情信息，山东省公安厅情指中心加大协调指挥力度，汇聚多渠道信息数据，整合交管、情报指挥、治安、刑侦、网安、技侦等部门信息，建立大数据分析数据模型，下发2022年以来全省“飙车炸街”警情分析报告，绘制高发区域热力图，汇聚整理近三年来5.53万条“飙车炸街”警情信息，梳理城市主干道、快速路、休闲广场及居民小区周边24处高发区域，逐项分析研判，指导各地精准打击治理。在此基础上，公安交管部门联合网安、技侦等部门，从车辆行驶昼伏夜出、涉牌涉证、多次违法、交通事故等关联维度，形成“飙车炸街”违法清单23.6万余条，指导一线民警精准打击查处。并建立“飙车炸街”线索核查机制，由网安部门发现短视频“飙车炸街”线索，推送交管部门。交管部门收到线索后24小时内落地核实，对涉嫌“飙车炸街”人员

见面约谈，对相关违法行为进行处罚。

行动中，公安交管部门与治安、刑警、特警、派出所等警种密切联动，在集中打击查处未成年人驾驶非法改装、“飙车炸街”违法同时，一并严查酒驾醉驾、涉牌涉证等交通违法行为，带动提升执法效能。强化重点时段路段管控，根据警情和“12345”热线群众诉求信息梳理确定“飙车炸街”重点路段，加大重点时段网上网下巡逻频次，及时预警发现摩托车等规模性聚集行为。

公安交管部门坚持源头把控，溯源倒查抓整治，与市场监管、交通运输部门建立联席会议制度，定期就联合查处非法改装违法企业的问题进行座谈交流，协同加强车辆检验机构和修理、改装企业监督管理，健全溯源管控联合工作模式。对路面查缉涉嫌非法改装的车辆，及时向交通运输、市场监管等部门通报涉嫌非法改装店（厂）线索，推动依法严厉处罚违法企业，挤压非法改装市场空间。

为广泛宣传“飙车炸街”的危害性，增强群众交通安全意识和自我防护能力，公安交管部门注重现场教育，对现场查处人员进行面对面安全宣传教育，同时让广大群众引以为戒，实现“发现一起、查处一起、教育一片”的效果。开展系统引导，对未成年在校学生参与“飙车炸街”现象，从“警、校、家”方面入手，由公安交管部门联合学校、家长开展联合劝诫，加强对青少年学生教育引导，增强安全意识、守法意识。加强媒体宣传报道，充分利用媒体平台，曝光“飙车炸街”违法行为的典型案例，切实增强社会舆论监督，引导广大群众自觉抵制追逐竞驶、“炸街”行驶、非法改装等违法行为。（文/山东交警）

贵州 全力确保汛期交通安全

入汛以来，贵州多地遭遇连续强降雨天气，给道路交通安全带来严峻考验。全省公安交管部门闻“汛”而动、全警动员、全力以赴投入到道路交通防汛护安保畅工作中，坚决守牢群众出行安全。

贵州省公安厅高度重视汛期安全，厅党委会专题研究部署汛期安全防范措施。省公安厅交通管理总队多次召开“情指行”一体化运行机制调度会，对交管部门汛期道路护安保畅，参与防汛抢险救灾工作进行专项部署；各级公安交管部门领导身先士卒，靠前指挥，确保各项防汛工作措施落到实处。总队与省防汛抗旱指挥部、交通、应急、气象等部门联动会商，共享汛情、警情、灾情，总队情指中心每两小时专项调度受强降雨影响严重的县（区），收集汇总路况信息，发布调度指令，压实属地防汛护安保畅责任。

在贵州省公安厅情指中心统筹组织下，交管总队制定了《自然灾害等重大警情应急处置交通安全保障工作方案》子预案，并研究制定《情指中心应急指挥调度操作指南》《现场指挥员指挥调度和现场民辅警执勤履职操作指南》，确保在应对各类突发情况时有条不紊、高效处置。在汛期到来之前，总队组织开展3次场景式模拟实战演练、4次自然灾害应急处置桌面推演，演练规模覆盖全省多个地区，涉及多部门协同作战。各市州高速交警会同辖区“一路三方”开展实战应急演练11次，强化应急物资装备储备与前置工作，确保一旦发生险情，能够第一时间投入使用。各地交管部门会同相关部门对辖区临水临崖、桥梁、隧道，易积水、塌方、滑坡路段进行滚动式、拉网式排查，积极落实管制分流措施。“6.24”厦蓉高速猴子河特大桥险情发生前，高速公路“一路三方”对隐患路段进行重点巡查，



提前采取管制措施，避免了车辆坠桥及人员伤亡事件发生。

贵州省公安厅交管总队深化预警预防，前置管控措施，持续推进跨部门、跨行业、跨警种数据共享共融，整合天网、雪亮、平安黔哨及交通部门视频资源35.4万路，针对桥梁、隧道等重点路段建立视频矩阵，提高巡查的频次和密度，不具备通行条件的高速公路第一时间联动协同相关部门采取管制措施，对高速公路收费站采取临时关闭措施最多时涉及6个市州107个收费站。同时，加强宣传提示，联合各主流媒体及公安交管官方媒体发布“雨情”出行服务信息，多平台浏览量约1.33亿人次；通过“交管12123”平台、短信、地图导航和高速公路可变情报板等发布暴雨预警、路况信息、绕行提醒和出行注意事项3.5万余条，覆盖群众约650万人次。总队共派出19个帮扶组下沉防汛风险较高的县市区及高速公路进行帮扶，抽调5名省城市交通管理专家组成员协助榕江县做好灾后城市道路交通秩序恢复工作，紧急调派相邻市县移动式道路交通信号灯增援榕江，为灾后清淤工作完成后的生产生活恢复提供交通组织保障。（文图/贵州交警）

安徽：把好事故预防关 织就阡陌平安网

文 | 朱亮 王志涵 图 | 王彻

今年以来，安徽省公安厅交通管理总队坚持因地制宜、分类施策、综合治理，依托省公安厅每季度警务运行质态讲评机制，建立优化总队“日盯办亡人事故、周调度问题短板、月研判安全态势”工作体系，不断提升县域道路交通安全风险摸排、态势评估的全面性、科学性、准确性，紧紧扭住县域农村地区事故预防这一“牛鼻子”，切实提升农村地区交通安全治理能力。截至目前，全省农村地区亡人交通事故与去年同期相比下降7.8%。

精准评估交通安全风险

安徽省公安厅交管总队以省道路交通安全联席会议名义会同省委“平安办”建立全省县域道路交通安全风险分级评估机制，制定《安徽省县域道路交通安全风险分级评估及督办整治工作实施办法（试行）》，每季度对全省104个县（区）道路交通安全形势进行分级评估，按照重大风险、较大风险、中风险、一般风险和低风险5个等级进行划



交警走进农村宣讲交通安全知识

分，根据风险等级给予红牌、黄牌、蓝牌、绿牌警告。每季度会同省委政法委赴高风险县（区）实地开展指导帮带，向县（区）党政负责人通报本地交通安全风险，研究分析查找问题短板，指导帮带事故预防工作。同时，针对亡人事故增长较快且预计亡人过百的县（区），动态发布预警通报，精准指导提升工作。

另外，总队对2024年全省普通国省道交通事故情况进行专题分析，梳理事故典型特征、研判突出

风险、查找原因短板、研提预防对策。目前，正会同公安部道路交通安全研究中心开展“重点区域交通安全风险分级评价体系”项目研究，针对全省重点县（区）所处环境、地域特征、交通要素及人口规模等，从“人—车—路—企—管”维度研究构建区域交通安全风险分级评价指标体系，编制安徽省重点区域交通安全风险分级评价办法，进一步指导区域交通安全风险研判、风险溯源及安全监管等工作。

全量排查交通风险隐患

针对农村地区道路交通安全突出问题，安徽省公安厅交管总队聚焦事故多发、风险突出的重点村庄、重点路段，研究制定了《推进农村地区道路交通安全分级分类管理“千个村庄整治 万条路段治理”实施方案》，成立“千村万路治理”工作小组，推深做实道路隐患排查、路面执法管控、安全宣传劝导等工作。在依托公安交通管理综合应用平台梳理出的全省 81 个重点村庄、519 条重点路段的基础上，综合各地市地域分布、农村公路里程、交通事故情况等因素，确定各地市纳入重点治理的村庄和路段，指导各地研究确定当地重点治理的村庄和路段清单，确保全量排查、清单管理、建账销号、闭环治理。

为有效防范化解道路交通安全风险，消除事故隐患，总队建立完善隐患排查治理机制，指导各地公安交管部门按照“一点一策”要求，会同交通运输、属地政府等部门，对纳入重点治理的村庄和路段进行全面排查，对排查出的问题隐患建立工作台账，明确责任单位、治理时间和路线图，因地制宜、分类施策，推动治理工作落地落实，并定期评估治理成效，针对短板不足，及时优化调整治理措施。今年以来，共排查确定 1727 处公路交通安全

隐患路段，并提请以省安委会办公室名义对重点道路隐患实行省、市、县三级政府督办治理。

靶向治理交通违法行为

为严厉打击交通违法行为，安徽省各地公安交管部门聚焦农村地区重点村庄、重点路段、重点违法，创新勤务模式推进多元治理，坚持问题导向推进重点盯防，不断深化公路交通安全防控体系建设，针对疲劳驾驶、非法营运、超员超载、酒驾醉驾等易肇事肇祸的违法行为，加强自主研判分析及精准布控。同时，动态分析通报各地“事故—违法匹配度”，依托集成指挥平台“一张图”，将勤务向重点村庄和道路倾斜，科学设置临时执勤点，针对性组织酒醉驾整治大兵团聚点作战全省统一行动，利用移动警务终端开展“小快灵”精准查缉，及时消除安全隐患。

在此基础上，安徽省各地公安交管部门以重点村庄的电动二、三、四轮车及面包车、农机车等为目标，深入研判务农务工出行特点，结合重点违法行为、事故多发时段路段，建立流动执法机制，强化针对性警力部署，紧盯“一早一晚”，加大对重点车辆的执法管控力度，严管严查“农村两违”、无证驾驶、酒驾醉驾、逆行等突出交通违法行为。

立体宣传筑牢安全防线

为提升交通安全宣传质效，安徽省各地公安交管部门积极推动重点村庄交通安全宣传阵地建设，围绕“一老一小”、务工人员等重点群体加强交通安全分类宣传提示，依托各类媒体平台加大典型交通违法和交通事故案例警示曝光力度，持续优化“美丽乡村行”品牌，将交通安全宣传与本地文化、民俗特色相融合，扩大宣传覆盖面，进一步增强群众交通安全意识。同时，协同“两站两员”等社会共治力量，加强交通违法行为宣传劝导。

此外，安徽省各地公安交管部门创新开展精准宣教，每月汇总分析各地区交通违法情况，对严重交通违法多发的村镇和个人进行警示曝光，对违法行为人较多的村镇组织开展多频次、持续性宣传，通过短信提示、“云哨”提醒、先警示后处罚等措施提升警示震慑效果。每月定期下发高风险运输企业名单，组织辖区交警上门开展“送法进企”宣传活动，采取交警夜校、警企座谈会、实景教学等模式，加强道路交通领域安全生产事故典型案例和责任追究曝光宣传。今年以来，全省共开展“美丽乡村行”巡回宣传活动 1200 余场次、“送法进企”精准宣教 2700 余场次，发布短信提示超 1000 万条。

长沙: 警援联动 城市交通拖车救援大提速

文图 | 刘勇兵 刘义波

城市脉搏随车流奔涌,一辆抛锚车或一处事故现场,往往成为扼住城市交通的“血栓”。数据显示,湖南省长沙市机动车保有量已突破420万辆,城区日均活跃车流量突破170万辆次。因车辆故障或事故导致的占道事件,平均每延迟10分钟撤离,排队拥堵长度将延长至少750米。为有效缓解城市交通拥堵,长沙市公安局交通管理支队以创新思维、智能手段破解传统拖车救援困局,通过“专业+机制+大数据”多轮驱动,将拖车救援锻造成高效畅通的“城市清道夫”,以小切口措施撬动城市交通治理大成效。

直面传统模式“三重枷锁”

传统拖车救援服务,犹如戴着沉重镣铐的舞者。资源匮乏是一大“硬伤”,传统城区施救站大都偏居城郊,平均每站仅配备3辆救援车,无法满足日均近百起的救援需求,从城郊站点赶赴中心城区救援点,平均耗时近20分钟,“远水



民警指挥调度拖车救援

难解近渴”。同时,调度僵化,救援流程深陷“电话漩涡”。从路面交警发现警情到上报分控中心、联系指定施救站,再到站内派车,信息需经4道人工传递,程序较为繁琐,且车辆精准位置、故障车辆类型等关键信息在层层传递中可能模糊失真。此外,各大队辖区施救站工作范围固定,资源不能跨区域流动。如天心区商圈集中,救援车辆常年超负荷运转,而湘江新区夜间需求较少时,救援车辆却在站内闲置,这种资源错配,导致整体救援

效能比较低下。

对此,长沙交管支队以问题为导向,打出“专业+机制+大数据”组合拳。2025年起,支队通过招标引入两家专业拖车企业,以“服务外包+效能考核”模式承接城区全域拖拽业务,借助市场化运营优势快速扩充运力,从改革前全市18辆救援车迅速扩展到78辆。施救企业常态化组织开展救援培训,所有员工均具备专业救援技能。每辆救援车规范配备统一的救援工具,操作便捷简单,同时,车辆、人员

待命值守位置相对固定，熟悉路况、熟练救援操作，大幅提升现场处置效率。

构建智慧应急救援新生态

长沙交管支队主动创新机制，布建应急救援新网络。78辆救援车化身“城市流动急救站”，依托大数据分析历史事故热力图、高峰流量分布，在全市科学设置106个网格动态值守点，覆盖全市所有主干道、过江通道及高架快速路出入口，实现任一区域3公里半径内有待命车辆，日均累计值守时长达1000小时，是改革前的3.2倍。企业6名专业调度员24小时进驻交警指挥中心联合值班。警企数据系统直连，警情信息“零时差”同步至企业调度终端，实现“接警即派单、派单即响应”的无缝衔接。

同时，长沙交管支队联合企业，通过数据赋能重塑应急救援流程。研发拖车服务App平台，集成GPS定位、智能算法、物联网等核心技术。当一线警力或视频巡查发现警情，可通过拖车服务App“一键下单”，系统自动抓取事故位置、车型、现场照片等多项关键信息。基于实时路况和拖车位置，平台以毫秒级速度计算最优路径，智能匹配最近救援车辆。平台采取点对点信息流动，无关人员无

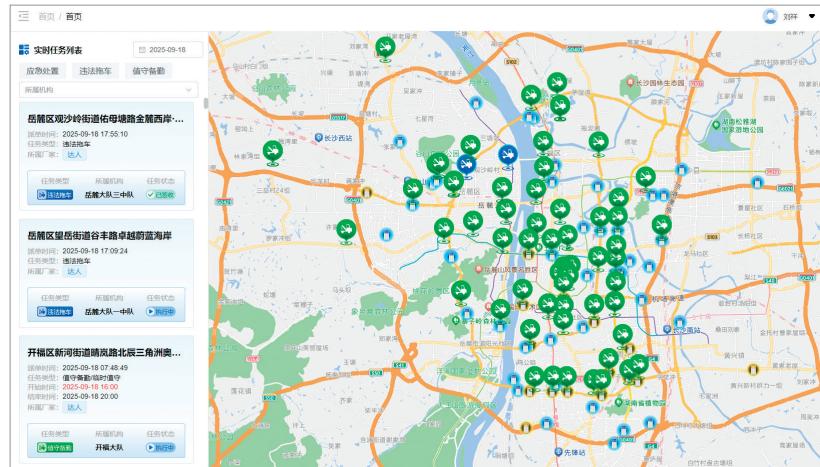
法获取被救援车辆信息，信息高度保密，杜绝警务信息外流。平台还构建了全市统一的“拖车—人员—停车场”资源池，指挥中心可实时查看所有车辆状态，当某区域发生多起事故时，系统自动打破辖区限制，跨区调配周边待命车辆支援，通过动态资源池全局优化，资源利用率大幅提升。

主动求变释放显著效益

在长沙交管支队的推进下，当前拖车服务做到“五个一”，即一图全局展示，拖车资源、救援流程汇聚到一张图，实现全程可视化；一网联动指挥，拖车服务App平台与122、120、119平台联动，实现调度精准化；一键精准派警，接警后可一键下单自动匹配最近拖车，减少中间环节，实现派单高效化；一单闭环结算，平台内置标准

化程序，从接单、到达、拖移至指定停车场，电子签收确认，全程可视可控，电子台账自动生成，大幅减少人工核对成本，实现结算数字化；一车多能处置，救援车配备标准化设备，适用对各类型车的施救，同时还随车配备急救箱，以备紧急情况下的临时救助，实现处置集成化。

拖车服务改善后，日均处理量从改革前不足47起跃升至103起，平均处置时间从20分钟压缩至13分钟，降幅达35%；最快处置时间为4分37秒。同时，7月份长沙市高峰拥堵指数同比下降2.86%，122拥堵警情报警量同比下降19.9%。此外，新模式每年可减少因交通延误导致的燃油消耗780吨，相当于减排二氧化碳2488吨。基层警务调查显示，拖车服务满意度评分从68分升至93分。



拖车服务平台

金华：破解高速公路次生事故防控难题

文 | 舒婷鸿 图 | 姜豪

浙江省金华市作为国家级综合交通枢纽和全国快递物流重要集散基地，2024年全市快递业务量达171.9亿件，连续五年成为快递业务量最大的城市，其中约六成快递通过高速公路转运，市域高速公路交通安全也随之迎来了严峻挑战。近年来，金华市公安局交通管理支队以事故防控“减量控大”为目标，聚焦高速公路异常事件“快发现、快干预、快到达、快处置、快恢复”五个维度，创新提出“主动发现率、有效干预率、快速到场率”三大核心量化指标，细化制定“五快三率”警情管理效能评价体系，探索破解高速公路次生事故防控难题。

“早一秒”发现 全过程警情感知

金华交管支队坚持以数字化改革为牵引，深入推进“共治警务”建设，从搭建数字管控综合决策平台入手，构建“双融合、双提升”警企合作机制，迭代建设“一路多方”协同处置平台，在多跨共享、流程再造和警企协同上全面突破，



设置在高速公路上的车道“路图”安全诱导系统

实现感知设备全量关联，异常事件全域捕捉。

一方面，支队联合高速公路业主单位持续开展路面基础感知能力提升工程，新增视频监控，推动异常事件自动检测接入率从48.4%提升至79%；大力实施照明显亮化工程，并创新试点“黑光夜视”监控，抑制车辆强光干扰，夜间清晰视野范围提升50%以上。另一方面，与高速公路业主单位形成“管控有序、合作共赢”的动态联动，对道路运行状况实行实时监测、车流来源监测、流量预测、拥堵预警，逐步实

现“经验粗放式管控”向“数字化精准管控”转变、“独立管理”向“联动闭环”管理转变。在此基础上，支队通过大数据技术深度融合管理需求，通过一张图展示特定区域的路网态势、异常情况、力量配置，建立相应指标，强化数据感知，提升服务响应效率和应急管控能力。

为强化主动发现效能，支队改进“全线接力式”视频巡查模式，结合警情分布量，划立视频巡查分区，编组前端视频监控，实现重点路段重点巡、重点时段加密巡、整体态势轮动巡。同时，联动业主

单位在大队数字警务室组建视频巡查、指挥调度专班，进一步释放基层实战效能，占道类异常事件主动发现率从 69.1% 提升至 89.6%。

“先一步”干预 全周期安全引导

“我的车发生故障抛锚了，现在停在第二车道上动不了！”9月3日下午，在杭金衢高速公路金华段，驾驶人李先生焦急报警道。在接警员的引导下，李先生提供了“报警坐标”精准定位，方便救援人员就近前往处置。与此同时，距离李先生最近的车道指示灯已由绿色直行标志变成了黄闪右转标志，后方车辆纷纷根据指示提前变了道。

这样的高效干预得益于金华交管支队创新打造的车道“路图”安全诱导系统，该系统主要由定向喇叭、可变情报板车道级指示灯、超远距离激光警示灯、无人机、导航云端等干预预警设备组成，能在施救人员赶到现场处置前提示后方车辆变更车道。同时，警情信息与导航平台互通共联，发生异常事件后，通过后台一键启动，即可对近端车流实施车道级精准干预，对远端车流进行路况诱导，使干预时效由“分钟级”向“秒级”跃升，覆盖路段次生事故数下降 42.9%。

“最快的干预就是驾乘人员下意识地自我防护。”支队相关负责

人介绍，为缩短驾乘人员寻找车内警告标志时间，支队在全市高速公路布设应急警示锥 7000 余处，群众主动使用率达 65% 以上，经引导后使用率达 100%。同时，在全域护栏设置 4 万余张“报警坐标”辅助定位标识，将定位精度提升至十米级，使接警定位时间从 67 秒缩短至 40 秒以内，为接警员安全引导争取了更多黄金时间。而在接警过程中，支队严格落实“三重告知”安全警示机制，即接警员迅速落实“车进硬路肩、人撤护栏外、远离停车点”的“安全首告”，视频员同步跟进人车撤离情况，对未撤离当事人实施二次告知；对应撤未撤、不听指挥人员开展第三次警示教育告知，并固定证据落实处罚。

“快一拍”施救 全链条跟踪处置

占道警情发生后的 5 分钟内，如果不能及时进行干预、撤离，极易发生次生事故，金华交管支队利用无人机“3 分钟飞控圈”在重点路段及时段实施自动巡航覆盖，高效识别违法停车、交通事故等动态风险，使巡查效率较传统模式提升 2 倍以上，平均撤离时间缩短 50% 以上。同时，整合路面警车、联勤车辆，建立“小区间定点布警”模式，联合开展重点路段、时段梯度巡逻，使整体车巡管事效率提升 13.3%。

为确保指挥调度“过程可视”，人员快速赶赴现场处置警情，支队将联勤车辆定位信息接入“一路多方”协同处置平台，通过力量部署可视化和警情指令电子派单，交通事件信息处置流程从“人工中转”向“自动流转”转变，实现应急力量统一调度，派警出警同频响应。大队值班人员通过视频跟踪系统对处置过程进行全程监督，遇有影响大、处置难、施救时间较长的警情第一时间介入指挥，构建“路面赶速度，后台盯进度”的合成作战体系。运行以来，占道异常事件到场平均用时同比缩短 0.5 分钟，5 分钟内到场率从 57.6% 提升至 87.3%。

为确保清障救援工作安全规范有序，支队督促业主单位加强巡查施救队伍考核培训，严格落实占道警情“先靠边再施救”处置原则，优先引导车辆人员撤离至安全区域，缩短主线施救时间。同时，建立集约化施救模式，实行一站式救援服务，及时调度消防、急救力量以及特种清障车辆开展集群作业，避免造成时间延误。另外，支队还会不定期与业主单位协商施救装备升级改善等事宜，加强清障施救设备车辆的维护保养，确保随时处于完好状态，使现场处置平均用时同比缩短 6 至 7 分钟，有力保障了高速公路的交通安全和畅通。

荆州：科技赋能电动自行车精准治理

文图 | 陈继扬

近年来，电动自行车因经济、便捷等特点受到青睐，逐渐成为交通出行的重要工具。在湖北省荆州市，电动自行车早已深度融入居民日常出行体系。据统计，荆州市电动自行车保有量达 46.23 万辆，平均每 5 名市民即有 1 人拥有一辆电动自行车，其出行占比超 60%。庞大的保有量与高频使用场景叠加，使电动自行车交通安全风险日益凸显。自 2021 年起，荆州市公安局交通管理局（以下简称荆州交警）启动科技化治理路径探索，于 2024 年正式上线“电动自行车交通管理系统”，通过“智能预警 + 精准处置”模式，有效破解长期以来的管理瓶颈。截至 2024 年底，该系统累计发送违法提醒短信 5 万余条，助力现场劝导 35 万次，与治理之前相比，主城区电动自行车亡人事故同比下降 21.43%，头盔佩戴率从 59% 跃升至 86%，治理成效显著。

智能抓拍 实时预警交通违法

6 月早高峰的一天，荆州交警



民警根据预警提示进行劝导纠违

一大队民警收到“电动自行车交通管理系统”推送的预警：市民张先生在屈原路路口骑电动自行车闯红灯，且这是他本月第 3 次违法。民警立即在前方路口等候，拦下张先生后，出示了系统抓拍的违法照片和历史记录。“之前以为闯个红灯没人管，没想到系统都记着呢”，张先生坦言。

电动自行车违法具有随机性、分散性特点，传统人工巡查难以实现全时段、全路段覆盖。为切实增强电动自行车违法查处的覆盖面，荆州交警组建研发专班，从“人工

抓拍 + 口头提醒”起步，逐步推进设备迭代与算法优化，最终建成覆盖全市 120 个信号控制路口的“电动自行车智能抓拍系统”。该系统可自动识别闯红灯、不按规定车道行驶、未正确佩戴安全头盔、逆向行驶等违法行为，通过人脸识别与车牌识别技术精准锁定违法主体信息，并实时推送预警。针对未安装固定设备的路段，执勤民警可通过“现场违法劝导”App 手动记录，填补管控盲区。

在早晚高峰时段，系统还可对学校、商圈等重点区域强化监测，

若发现家长骑电动自行车搭载儿童未佩戴头盔等高危行为，除自动抓拍存档外，还会触发路口语音播报提醒，推动管理模式从“事后处罚”向“事前预防”转变，真正实现“违法即时发现、风险即时提醒”。

分级贴标 增强教育整改实效

随着智能抓拍系统的全面运行，部分市民对违法预警重视不足、整改意识薄弱等问题逐渐显现。2024年3月，荆州交警借鉴信用管理理念，创新推出“电动自行车安全信用体系”，通过“分级贴标、精准教育”提升治理针对性。

市民通过“荆州交警”微信公众号绑定电动自行车后，系统依据其近一年违法记录、事故情况，自动评定金、银、铜、铁四个安全等级：金级为无违法、无事故的“模范骑手”，可获专属安全勋章；铁级为累计违法3次以上的“高风险骑手”，除接收短信预警外，民警还将上门宣教。

针对不同等级骑手的风险特征，系统推送定制化教育内容：对频繁未佩戴头盔的群体，重点推送安全头盔防护原理科普视频；对多次闯红灯的群体，定向发送路口交通事故典型案例图文资料。截至2024年底，全市已有28万市民完成系统绑定，其中11万余人通过

学习提升安全等级，二次违法率从35%降至19%。

警民联动 激活协同治理效能

电动自行车管理是系统性社会工程，需突破“单一行政管控”模式。荆州交警将“电动自行车交通管理系统”与警民互动机制深度融合，推动市民从“被动接受管理”向“主动参与治理”转变。

在系统小程序中，荆州交警专门设置了“我要建言”模块，7×24小时接收市民反馈。针对市民提出的“某路段缺少非机动车道”“夜间违法抓拍效果不佳”等建议，荆州交警联合城管、技术研发等部门快速响应：对非机动车道缺失问题，半个月内完成规划施划；对夜间抓拍优化需求，一周内完成设备夜视功能升级。截至目前，该模块已接收市民留言4.2万条，90%以上诉求均落地解决。

同时，荆州交警创新开展“安全积分”活动。市民参与交通安全知识学习，以及举报电动自行车逆行、超员载人等违法行为，均可累积积分兑换安全头盔、车辆锁具等实用物品。活动上线半年，参与市

民达5万人，累计接收违法举报线索3000余条。针对外卖骑手群体，荆州交警与美团、饿了么等平台建立联动机制，将骑手安全等级与订单分配、奖惩机制挂钩，以市场化手段倒逼安全习惯养成。

“电动自行车交通管理系统”的深度应用，推动荆州交通治理理念从“依赖警力排查漏洞”向“依托科技精准找问题”，从“以处罚为主要手段”向“教育为主、处罚为辅”的双重转变。如今，执勤民警将工作重心转向隐患排查与安全宣教，通过进社区开展“老年人电动自行车安全骑行”讲座、进校园举办“交通安全知识课堂”等活动，不断拉近警民距离。2024年，荆州市电动自行车亡人事故下降21.43%，现场处罚数量较前两年平均水平下降45%，而电动自行车守法率提升28%，实现了“执法有力度、服务有温度”的治理目标。



劝导纠违信息采集



秩 序



问：上下学时，学校门前车辆较多，交通复杂。能否在学校门前多建人行天桥或地下通道，保障学生和家长的过街安全？

答：在学校门前设置人行天桥或地下通道，让有过街需求的学生和家长通过天桥或地道通行，是保障行人过街安全的一项重要措施。但考虑到老人、儿童过街的便利性，同时结合过街行人流量、道路车辆通行流量以及建设工程的可行性和经济性，学校门前设置人行天桥或地下通道需要满足一定的条件。国家标准《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T 51439—2021）第6.1.2条规定，除快速路外的其他各类城市道路应优先采用平面过街方式。学校、幼儿园、医院、养老院以及其他重点区域原则上以平面过街为主，布设立体过街设施时宜设置电梯，满足无障碍通行的要求。我国公共安全行业标准《中小学与幼儿园校园周边道路交通设施设置规范》（GA/T 1215—2014）第5.3.2条规定，符合下列条件之一的，校园周边道路应设置人行天桥、地道或机动车下穿立交设施：a) 横穿道路的高峰小时人流量超过5000per/h且双向高峰小时交通量大于1200pcu/h；b) 横穿城市快速路；c) 校园周边道路发生过因学生过街而导致交通事故死亡事故。

由于城市道路建设与学校选址不是同一时期等历史原因，部分城市学校大门紧邻城市道路，在上学、放学时段，学生集中进出、家长聚集，导致行人流量骤增，需要过街的学生和家长也在短时

内急增。大量出入校门、集中过街的学生和家长，不但会对学校门前道路交通的正常通行造成较大影响，而且其自身的出行安全隐患大大增加。为维护学校门前道路交通秩序，保障通行车辆和过街学生家长的安全，多年来，在没有达到建设人行天桥或地下通道标准的学校门前，公安交通管理部门积极探索，通过采取设置机动车限速标志标线、隔离设施、护学通道、交警护学岗、家长接送学生临时停车位等有针对性的管理措施，以保障车辆、行人有序通行，确保学校门前道路安全畅通。

公安部道路交通安全研究中心 王建强

事 故



问：外卖骑手小王在一次送餐途中，未注意到靠在路边行走的孩子（4岁），因为车速过快且判断失误，刮擦到孩子，致其倒地受伤。请问，小王负事故的全部责任吗？

答：小王驾驶电动自行车在送餐途中，车速过快，在超越路边行走的孩子时，未正确估计判断车辆与行人之间的安全横向间距，与行人发生刮擦，造成致人受伤的交通事故。虽然《中华人民共和国道路交通安全法》规定学龄前儿童在道路上通行，应当由其监护人、监护人委托的人或者对其负有管理、保护职责的人带领，但在本次事故中，孩

子本身是靠路边行走，其行为与事故发生无关。因此，在该事故中，小王应承担事故全部责任。

此外，电动自行车有严格的安全技术规范标准，有的外卖骑手为了提高行驶速度，擅自改装或购买改装过的电动自行车，这既是违法，同时也带来较大的安全隐患。2025年9月1日起，电动自行车新版强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》（GB 17761—2024）正式实施，外卖企业或外卖骑手在新购电动自行车时一定要选择符合安全技术标准的车辆。为了自己和他人的安全，一定要遵守交通法规，安全出行。

四川省公安厅交管总队 唐剑军

书、行驶证的，原机动车登记证书、行驶证作废，不得继续使用。第八十六条规定，机动车所有人可以委托代理人代理申请各项机动车登记和业务，但共同所有人变更、申请补领机动车登记证书、机动车灭失注销的除外；对机动车所有人因死亡、出境、重病、伤残或者不可抗力等原因不能到场的，可以凭相关证明委托代理人代理申请，或者由继承人申请。代理人申请机动车登记和业务时，应当提交代理人的身份证明和机动车所有人的委托书。如果车辆登记所有人是您本人，建议您可以通过“交管12123”App申请补领（注：“交管12123”App账号的注册地需与车辆号牌登记地保持一致），也可以委托他人向车辆登记地的车辆管理所申请补领。

北京市公安局公安交通管理局车辆管理所 沈宇辉



问：我的车辆号牌是异地的，机动车行驶证丢失了可以向当地交管部门申请补领吗？

答：不可以。《机动车登记规定》（公安部令第164号）第五十二条规定，机动车登记证书、行驶证灭失、丢失或者损毁的，机动车所有人应当向登记地车辆管理所申请补领、换领。申请时，机动车所有人应当确认申请信息并提交身份证明。车辆管理所应当审查提交的证明、凭证，收回损毁的登记证书、行驶证，自受理之日起一日内补发、换发登记证书、行驶证。补领、换领机动车登记证





海南: 筑牢台风走廊平安线

海南有“台风走廊”之称，是强台风的高频过境区。为提高抵御台风灾害能力，海南省公安厅交通管理局依托实时气象数据与路网监测信息，24小时动态调度交通管制点位，同步联动公路部门开展桥梁、涵洞、边坡等隐患点排查，及时消除道路隐患，保障群众生命财产安全和出行平安。(文 / 邢君怡)



2025年开学季，河北省秦皇岛市公安局交管支队以“情景化实训”方式向学生们讲解防范大型车辆盲区、“开门杀”等安全注意事项，提升学生自身安全防护能力。(图 / 刘亮)

重庆: 重拳整治摩托车飙车炸街

为进一步规范摩托车行停秩序，重庆市公安局交管部门在全市开展“飙车炸街”集中整治行动，紧盯群众报警投诉多、交通违法乱象高发的洪崖洞、南滨路等重点路段，严查摩托车非法改装、超速等违法行为，严防因“飙车炫技”导致的交通事故，营造安全有序的骑行环境。(文 / 吴俊锴)

西乡: 保障汛期交通安全畅通

9月11日，陕西省西乡县遭遇强降雨天气，国省道及山区道路水淹、落石等险情严重影响群众出行安全，西乡县公安局交管大队闻汛而动，组织全县17个中队全面开展各主要道路巡查管控和隐患排查，通过多点布控、协同处置，在暴雨中筑起一道坚实的交通安全屏障。(文 / 李巍)

宜春: 集中整治货车违法

自9月16日起，江西省宜春市公安局交管支队启动为期两个月的货车重点违法集中整治行动，精准布控警力，严查货车“三超一疲劳”、涉牌涉证等违法行为。同时，与交通运输等部门开展联合执法，排查车辆隐患、约谈隐患企业，严把货车交通安全源头关。(文 / 京芳宜)



9月5日，北京市公安局公安交通管理局昌平交通支队联合区文明办、区教委走进马池口中心小学，开展交通安全进校园暨开学第一课宣传活动，护航新学期校园交通安全。(图 / 王嘉薪)

烟台：“三向发力”治理酒驾

9月9日是全国拒绝酒驾日。山东省烟台市公安局交管支队坚持“溯源+整治+宣传”三向发力，将酒驾醉驾纳入强制溯源重点违法，实现路面查处溯源采集全覆盖，落实“发一追二查三”机制，按照发生一起涉酒事故，追查饮酒地点和共同饮酒人，在事故地点连续三天开展酒驾醉驾查处行动。同时，深化警示教育，联合餐饮协会落实劝阻责任，全面营造禁酒驾氛围。(文/李娜)

宁夏：推出电动自行车管理新规

宁夏公安厅交管总队制定《推进落实〈宁夏回族自治区电动自行车管理条例〉九项措施》，贯通路面管控、源头治理、溯源追责等方面，建立电动自行车智能化管理平台，依托电子警察等设备实时解析数据，严查电动自行车违法，开展路口路段精细治理，减少机非混行和路口冲突。同时，联合市场监管等部门加强销售企业监督管理，抓实电动自行车源头管理。(文/马军保)

普洱：开展清障救援安全培训

为提高清障救援驾驶人专业技能水平和安全防控意识，云南省普洱市公安局交管支队高速四大队组织辖区清障企业驾驶人开展高速公路拖车施救安全培训。培训围绕法律法规、应急处置、车辆检查及安全意识四个方面开展，通过法规讲解、案例警示及现场模拟等，重点强化酒驾防范、行车安全检查、新能源车救援规范及安全防护设置等实操技能。(文/罗安冉)

龙州：守护边境交通安全

广西龙州县地处中越边境，农村道路里程长，群众安全意识薄弱，涉“摩电”交通事故多发。为破解农村地区“宣传进不去、群众听不懂”难题，龙州县公安局交管大队推出“家门口课堂+双语宣讲（壮语、普通话）+精准宣教+小手拉大手”模式，“见缝插针”宣讲交通安全知识。今年以来，共开展宣讲活动105场，覆盖60余个边境村屯，全县亡人事故同比下降18.18%。(文/谭荣飞)



江苏省苏州市公安局交管支队举办公安交管铁骑业务技能比武竞赛活动，检验队伍理论知识、驾驶技能、违法查处、应急处突等实战业务能力。(图/许立)



周亭竹：驻守国门的“多面警花”

文图 | 黄韵竹

“我不跟你说，把你们‘大堂经理’叫来，这事我必须得跟她讲……”早上8点刚过，首都机场公安局交警支队的对外大厅里，电话里夹杂焦急的咨询声打破了平静。群众口中的“大堂经理”，正是支队执法站站长周亭竹。她扎根交管窗口11年，从最初的证件办理岗到如今的统筹管理岗，岗位在变，但她对工作的执着与对群众的赤诚从未改变。凭借这份坚守，她先后获评“全国公安机关成绩突出女民警”“首都机场公安局最美基层民警”等荣誉。荣誉的背后，是她对每项业务的精益求精，是她为群众排忧解难的真情付出，更是她作为“大堂经理”带领团队守护执法规范和服务质量的责任担当。

苦练本领的“业务能手”

“我自己得先把业务吃透，才能带领大家把群众的事办明白、办扎实。”周亭竹说。首都机场作为全国客流量最大的航空枢纽之一，日均车流超10万辆次，交管业务繁杂且特殊，仅靠传统经验远远不够。为守好这道交通防线，周亭竹把业余时间都用在了“充电”上，凭着一股韧性，从“业务新手”成长为“行业尖兵”。

2018年，首都机场航站楼前违法停车、接送机车辆排队拥堵问题成了旅客投诉的“重灾区”。早高峰7点到9点，T3航站楼前平均每分钟有20辆车上客；晚高峰18点到20点，网约车占道等待现象严重……周亭竹与队员们蹲点调研，并将数据一一记下后上报



支队领导，“限时停车管理措施”应运而生，措施实施后，航站楼前的拥堵率下降了60%，旅客通行时间平均缩短了15分钟。

“买分卖分”违法乱象困扰着多地交管部门，首都机场作为交通枢纽，此类风险更是突出。2021年，周亭竹协同指挥中心开展专项治理工作，下班后她留在办公室分析数据，从海量违法记录中梳理规律——哪些车辆频繁处理异地违法？哪些驾驶证短期内扣分次数异常？她一点点抠细节、找关联，协同团队构建了“分虫”积分预警打击治理模型，精准识别“买分卖分”可疑人员和车辆，为打击此类违法行为提供了科技支撑。

守住公平的“审核标杆”

非现场违法录入也是周亭竹负责的业务内容，每天要回传上万条监控数据，每条数据都关系着群众的

切身利益。周亭竹始终把“零差错”作为目标，为团队立起了“审核标杆”。

周亭竹结合首都机场实际交通状况，整理出“闯红灯判定要点”“未按规定使用安全带界定”等20余项审核细则。这些细则，都是她从无数次审核实践中总结出来的，让每一位录入员都能精准界定违法情形。

有群众来电反映，车辆在红灯亮起前越过停止线后并没有继续通行，停在了路口。周亭竹立即调取监控核实：“这种情况属于‘越线停车’，不是‘闯红灯’。”

为避免误会，周亭竹主动联系车主详细解释了判定依据。车主感激道：“周警官太细心了，谢谢您为我澄清！”

在周亭竹的带动下，非现场违法录入团队审核准确率保持在99.9%以上，累计拦截误拍、错拍信息万余条，守住了执法公平的第一道防线。同事们都说：“有周站长在，我们审核时心里有底，她能帮我们把好最后一道关。”

严守底线的“办证行家”

首都机场通行证办理业务是支队的重要工作之一，货车、班车等通行证直接关系着机场道路的通行安全。周亭竹在通行证办理岗位上坚持绝不疏漏任何一个环节、绝不忽略任何一处细节、绝不存留任何一点侥幸的“三个绝不”原则。她结合工作实际，制定了单位申请—审批备案—交通违法查询—车辆安全状况核录—核发证件“五步法”，每个流程环环相扣，既确保了审核的严谨性，又提高了办理效率。

有一次，一家运输公司申请办理10辆货车的通行证，周亭竹在查询车辆违法记录时，发现其中2辆货车有未处理的超载违法行为。她立刻联系公司负责人，明确告知：“必须先处理完超载违法，才能办理通行证。

超载车辆在机场道路行驶，一旦发生事故，后果不堪设想，这不仅是对你们公司负责，更是对所有旅客和群众负责。”周亭竹用严谨与负责，为机场道路筑起了一道坚实的安全屏障。

群众身边的“暖心使者”

“‘大堂经理’不仅要把业务办好，更要把群众的事放在心上。”这是周亭竹对自己的要求。她常说：“执法如山，服务似水，我们多些耐心，群众就少点焦虑。”

多年来，周亭竹积极投身“我为群众办实事”实践活动，推动各项便民措施落地。她发现，4S店办理临牌业务时多次往返

大厅，有时业务量大，长时间占用公共窗口，给其他群众带来不便，于是“车驾管对公业务窗口”应运而生；针对旅客“赶航班没时间换证”难题，她推动落实航站楼内“驾驶证一站式换证”，实现“体检、拍照、换证”在一个房间内完成，证件最快10分钟可到手。

一次，十几名外籍旅客因航班延误，赶到大厅办理临时驾驶许可业务时已过下班时间。看着旅客焦急的样子，周亭竹笑着说：“您放心，我们不会让您白跑一趟的。”她重新打开系统，耐心为旅客办理完业务。“真是太感谢您了。”面对旅客的连连道谢，周亭竹说：“不用客气，祝大家在中国旅途愉快。”

周亭竹始终像一颗“螺丝钉”，牢牢钉在岗位上服务着过往的中外旅客，她没有惊天动地的壮举，却在每一次审核、服务中，诠释着基层交警的忠诚与担当；她没有轰轰烈烈的事迹，却用一件件看似平凡的小事，温暖着每位前来办事的群众。她用匠心打磨业务，用温情服务群众，让警徽在平凡的岗位上熠熠生辉，让“公安蓝”成为首都机场最温暖的底色。

“
执法如山，服务似水，我们多些
耐心，群众就少点焦虑。
”



于细微处见担当 在平凡中守平安

——记安徽省合肥市公安局交通管理支队蜀山大队

文图 | 戴陈轶

安徽省合肥市公安局交通管理支队蜀山大队辖区位于合肥市区西南部，是合肥市四个中心城区之一，也是西部城市组团核心城区和门户城区。大队现有民警 99 人，辅警 307 人，承担着辖区 221 平方公里、110.4 万常住人口、800 余公里道路的交通管理工作任务。近年来，蜀山大队牢记使命，奋勇担当，交出了一份新时代护航辖区经济社会高质量发展的优秀答卷，先后荣获“全国公安机关成绩突出交警大队”“全国优秀公安基层单位”等称号，记集体二等功 1 次。

守护城市的烟火气息

蜀山区是全市、全省乃至全国重要科创基地，面对人、车流量增长现状，如何调和不同交通参与者的出行需求，是蜀山大队要面对、思考的重要课题。大队全力构建主动、高效、预防型警务，建立了“工作日、双休日、节假日”三种勤务模式，强化交通高峰疏导和路面事故“快发现、快撤离、快处置”，最大限度地排堵保畅，先后治理 50 处交通乱点，用心用情妥善解决涉及道路交通的操心事、揪心事、烦心事 3000 余件。

“又来走访啦陈警官，进来坐坐吧？”“陈警官，上次的事情添麻烦了，请你吃我家炸串啊！”……走在合肥市知名的官亭路小吃街上，民警陈辉见证了三里庵从混乱到有序的蜕变。这一切都要从三里庵商圈



乱点治理说起。2021 年前，这里日均人流量达 5 万人次，附近车流大，长期的交通秩序混乱让群众和商家有很大意见。大队创新思路，通过“五个一”（即一牌：警民联系公示牌，一警：网格化交警，一群：交管服务微信群，一会：警民恳谈会，一线：大队民意热线），采用“三解”（解决、解释、解气）工作法，将民警“推送”到群众身旁。每天一上班，陈辉就守在路段上，组织共享单车分片停放，拉着商户一起让出车道，协调街道、商企等进行道路提升改造。附近商户纷纷支持这项工作，互相监督，一旦谁不守规矩，微信群里的“陈裁判”随叫随到。大家都知道陈警官有句口头禅：“埋怨我两句都行，但你必须把车挪走，把摊位挪进去！”现如今，商圈周边的人气、烟火气更旺了，秩序好了起来，群众的评价也高了起来。

“挪”出一条生命通道

蜀山区分布着 28 家各类医疗机构，其中三甲以上医院 4 家，且多家大型医院紧邻城市主干道。在交通高峰时段，道路拥堵问题曾是一大难题，坐落于城市主干道长江路与梅山路交叉口附近的安徽中医药大学第一附属医院就是典型代表。

该医院日均门诊就医量 7000 多人次，然而院内只有 478 个车位苦苦支撑，需要就近落客的私家车、网约车、出租车均从医院正门口挤过。对患者来说，车塞得动弹不得，不少人专门从外地赶来，耗在无尽的等待里，焦躁情绪不断蔓延。医护人员也很无奈，院内数千名职工，抢不到车位只能在周围兜兜转转找，通勤时间也都耗在这上面。而且，无序的拥堵还很有可能挤占救护车的紧急路线。

空间不足是极大难点，新建车库无法实现。通过走访，蜀山大队民警们捕捉到一个反差：医院这边车辆排队望不到头，而步行 5 分钟距离的国购广场停车场里，工作时段却空着一大片。于是，一个想法冒了出来：不能建新的，那就用好现有的，让医生的车停到商场去，把医院宝贵的车位腾给患者。说干就干，蜀山大队联合该处物业推出了“商圈 + 医院”的社会共享停车模式。同时，在医院门诊入口设置醒目的提示牌，优化院内车辆绕行路线，并设置了网约车、出租车的专用上下客区域。现在，工作时间，国购广场开放 350 个闲置车位供医院医护人员使用，医院内部为患者腾挪出更多的停车空间，就医体验大幅改善。

共享停车模式启用后，该医院周边两大路口通行效率直接提升 25%，并在其他医院推广。同时，大队将模式转化，推进“写字楼 + 小区”错峰停车模式，让每一个车位“日出而作、日落不息”。

“埋怨我两句都行，但你必须把车挪走，把摊位挪进去！”

点亮万千束安全之光

从清晨到日暮，辖区道路处处都有蜀山大队守护的身影。不久前，龙河路一处电线脱落拦断了繁忙的车道。正值早高峰，辅警陈文明立即爬上警车车顶，徒手托举起脱落的电线，在车流中撑起了一条平安路，一直坚持到抢修单位赶到现场处置。长时间僵直用力让陈文明的双手不停颤抖，他却笑着说：“路通了就

好！”队伍中一个个像陈文明一样的“平凡英雄”，总是温暖地默默付出。

“这地方果然出事了……”一天，辖区一处居民小区附近发生了行人随意横穿马路引起的交通事故，一位市民的话引起事故处理民警孔涛的注意。孔涛发现在发生事故地的附近，马路隔离花坛中的绿植已经被人为破坏了，无法起到隔离作用，存在极大风险。大队立即通过区道交联席会议平台通报相关单位整改。很快，该路段中央隔离带绿植重新被修剪，并加装了绿化隔离护栏，两侧还树立了醒目的“请勿横穿”提示牌，这里再也没有发生过类似事故。

为进一步加强辖区道路安全，蜀山大队还强化警情综合研判，建立数据研判模型，实现警力跟着警情走、勤务围绕事故转；建立中小学生交通安全教育基地；把“1912”商圈打造成为全省首个零酒驾街区，把龙河路社区打造成为全市首个零酒驾社区；根据城市、农村居民出行特点，结合真实事故案例，制作推出交通安全云课堂系列视频……综合施策下，事故预防“减量控大”成效明显，辖区道路交通亡人事故连续五年下降，且大队建成后未发生一起死亡 3 人以上事故。此外，大队结合工作实际，积极动员辖区新就业群体、志愿者、保安等力量组建“交通维序义警队”，协助大队最大限度防事故、守秩序，为辖区交通安全“加码”。



赣南红土地上的靓丽“警”色

——记江西省赣州市公安局交管支队赣县大队车辆管理科

文图 | 刁武

清晨，江西省赣州市公安局交管支队赣县大队的车管业务大厅还未正式开门，门口已站着几位等候办事的群众。玻璃门后，一群身着制服的女警们正有条不紊地整理台账、调试设备，脸上带着温和的笑意——这是大队车辆管理科的日常。这支31人组成的队伍中，女性占比达74%，她们以柔肩担重任，用专业破难题，凭温情暖民心，连续三届获评“全国优秀县级车辆管理所”，2024年获评“全国巾帼文明岗”称号。

让服务跑在群众需求前

“叮！您的换证预约已确认，3月3日上午9点请至8号窗口办理，需携带身份证原件。”3月2日傍晚，梅林镇居民李女士收到预约短信时，忍不住感叹：“现在办车管业务太省心了，不用请假排队，手机上点一点就搞定了。”她口中的“省心”，源于车管科推出的智能导办小程序。

此前，车管科女警们在日常工作中发现，不少群众因不熟悉办事流程、不清楚所需材料，常常往返跑好几次。“年轻人会用手机查，但老年人还是容易摸不着头绪。”负责小程序研发的女警谢梦瑶说。为解决这一痛点，她们连续一个月利用下班时间梳理业务清单，从机动车注册到驾驶证补换，将18类高频业务的流程、材料等逐一录入系统，加入预约排队、进度查询、VR



地图等功能，使业务办理时间从40分钟缩短至15分钟。

小程序上线后，女警们深入社区、二手车市场等地推广，手把手指导老年人操作。此外，女警们还主动承接全市数字化号牌登记试点，攻坚组女警更是连续一周加班调试设备，反复测试系统对接、号牌打印流程，成功发放了全市首块电动自行车数字化号牌，让辖区群众率先体验科技便利。

把便利送到群众家门口

“以前考摩托车驾驶证要往城区跑3趟，如今在家门口就能考，太方便了！”沙地镇螺田村村民张女士拿着新驾驶证欣喜道。2023年起，车管科组建由女警组成的“流动车管服务队”，定期深入偏远乡村开展“送考下乡”“送检下乡”，真正实现“车管业务家门口办”。每次出发前，女警们都会提前对接乡镇交警中队，

通过村广播通知群众。到达后，有人负责登记信息，有人负责查验车辆，有人负责组织考试，分工明确又默契。

6月的一天，服务队到辖区最偏远的白鹭乡开展服务，当天突降暴雨，山路泥泞难行，运输车陷在半路。女警们没有退缩，立刻跳入雨中

推车，泥浆溅满了制服和裤管，却没人抱怨一句。到达白鹭乡后，她们顾不上躲雨，立刻搭起临时查验棚，为村民办理摩托车年检、驾驶证补换等业务。直至最后一位村民拿到新驾驶证，她们才收拾设备返程。

除了服务群众，她们还主动为企业“减负”。2024年上半年，一家物流企业集中采购了240辆新能源货车需办理注册登记。若按常规流程，耗时至少半个月，极有可能错过地方补贴申请时限。车管科获悉后立即开通“企业绿色通道”，派出4名女警连续3天上门服务，一次性办结全部手续。“没想到交警能上门服务，帮我们节省了大量时间和人力！”企业负责人专程送来锦旗感谢。

以专业守护公平底线

“灯光检测合格，轮胎花纹深度达标，车架号无篡改痕迹，可以通过查验。”车管科女警谢志平在2024年赣州市车辆查验综合业务技能竞赛中，以满分成绩夺得小型货车查验组冠军。这份荣誉的背后，是车管科女警们日复一日的苦练。为提升业务能力，她们建立了“周学月考”制度——每周三晚集中学习最新的车管政策、查验标准，并定期组织考试检验学习成果。遇到疑难业务，大家常围坐一起讨论，从“如何识别伪造的行驶证”到“怎样快速排查改装车辆”，每个细节都不放过。

在维护业务公平上，她们更是毫不手软。针对群众反映强烈的“非法中介”问题，车管科联合区市监

局、城管局开展专项整治，在大厅门口设立举报箱、公布监督电话，对“考试包过”“年检包过”的虚假广告逐一清除。今年4月，有群众举报在考场周边有人冒充“代办员”骗取钱财，女警们立即展开调查，通过调取监控和走访群众，最终锁定了3名“非法中介”，配合相关部门依法处理，并将处理结果公示，有效净化了窗口环境。

用细节传递为民温度

“姑娘，你帮我看看，这表该咋填啊？”72岁的刘大爷拄着拐杖来到车管大厅，想办理驾驶证期满换证。负责“敬老专窗”的辅警陈磊上前将老人带到休息区坐下，“大爷别急，我帮您。”她俯身逐字念读表格内容，耐心指导老人填写，全程陪同办理各项业务，不到20分钟就将新驾驶证交到了老人手中。“真是太感谢你了，比闺女还贴心！”老人握着陈磊的手说道。

在车管科，这样的温情细节随处可见。大厅里设立的便民区，配备了图书角、饮水机、医药箱，方便前来办事的群众；“方言窗口”安排通晓客家话的女警值班，消除沟通障碍；提供“延时服务”更是常态，女警们常加班到办完最后一笔业务才下班。6月的一个周五，市民王先生下班后匆忙赶来办理车辆过户，此时已过下班时间。正在整理台账的女警们看到他焦急的神情，主动留下加班，顺利帮王先生办理完全部手续。“耽误你们下班了，真不好意思！”王先生愧疚地说，女警们笑着回应：“只要能帮您办好业务，我们不辛苦。”

“我们没有惊天动地的壮举，只有日复一日地坚守。”车管科负责人曾传椿说。如今，这群女警依然每天穿梭在车管大厅和乡村道路上，用专业与温情守护着群众的出行便利，让“全国巾帼文明岗”的旗帜在赣南红土地上愈发鲜艳。

“
我们没有惊天动地的壮举，只
有日复一日地坚守。
”



珠海市道路交通管理的发展变迁（三）

——路面执勤篇

文 | 周林萱 图 | 珠海交警提供

从 20 世纪 80 年代的晨光中走来，珠海交警以脚步丈量街巷，用身影勾勒城市的平安图腾。岁月更迭，制服上的肩章见证时代的变迁，哨声与手势融入智慧交通系统，巡逻摩托升级为科技铁骑。无论

是烈日炙烤还是暴雨倾盆，无论科技如何迭代，珠海交警为民服务的初心始终不曾改变。他们用坚守诠释忠诚，以创新回应时代，让平安的经纬与车水马龙交织成珠海最温暖的城市底色。



20世纪80年代的珠海交警



1983年，珠海市公安局交通队第一任指导员吴国松在凤凰桥头执勤



1993年3月，交通民警参加中国珠海汽车埠际赛交通安全保卫工作



1995年，交通民警在岗台交接班



1999年澳门回归期间交警执勤



2018年中秋节, 珠海交警在情侣路巡逻



2019年10月, 港珠澳大桥开通一周年之际, 珠海交警在港珠澳大桥口岸执勤



2025年8月, 珠海交警利用无人机开展“打尖插队”整治行动



电动自行车安全骑行全指引

电动自行车以其便捷、高效、灵活、环保的特点，已成为群众出行的重要选择，然而与之相关的交通事故也时有发生。其中，绝大多数事故都源于骑行者安全意识薄弱和操作不规范。安全骑行，不仅是对自己的生命负责，也是对社会负责的体现。本文将为读者全面解析如何安全地驾驭电动自行车。

出行前的准备

“工欲善其事，必先利其器”。安全骑行始于出行前的细致检查，这是预防事故的第一道防线。

▲ 做好车辆状况检查

轮胎气压：检查胎压是否充足。胎压不足会增加骑行阻力，增加耗电，更易导致扎胎和轮毂变形；胎压过足则会降低抓地力。用手按压或借助胎压计确认，标准气压通常在轮胎侧面有标注。

刹车系统：捏下前后刹车手柄，感受制动力是否灵敏、回弹是否顺畅。检查刹车片磨损情况，如磨损至警戒线须立即更换。碟刹车辆注意是否有异响或漏油迹象。

灯光系统：确保前照灯、尾灯、刹车灯、转向灯全部正常工作。灯光不仅是夜间照明的工具，更是全时段提醒他人、表明自己驾驶意图的重要信号装置。

车辆电量：出发前查看车辆电量，确保剩余电量足以覆盖往返行程，并留有余量。避免在电量耗尽时被迫推行。

▲ 穿戴安全装备

安全头盔：这是最重要的保命装备，必须选择符合国家安全标准（3C认证）的头盔，并正确佩戴。选择适合自己头围尺寸的头盔，并且要戴正，不倾斜，扣紧下巴束带，确保剧烈晃动时头盔不会松脱。

手套：不仅能防滑、减震，提升操控舒适性，还能在意外摔倒时有效保护手掌免受擦伤。

反光衣或醒目衣物：尤其在夜间、黄昏、雨雾天气，穿着颜色鲜艳或带有反光条的衣物，能极大提高自身可见性。

▲ 注意装载与平衡

货物应均匀放置在踏板或后货架上，并捆绑牢固。避免悬挂在车

把上，以免影响转向操控。如果需要背包，双肩背包比单肩包更利于保持身体平衡。

骑行中的安全守则

“眼观六路，耳听八方”。上路后，需要时刻保持高度的专注和防御性驾驶意识。

▲ 遵守交通规则是底线原则

各行其道：务必在非机动车道内行驶。在没有非机动车道的道路上，应当靠行车道的右侧行驶。

不闯红灯：无论路口有无车辆和行人，都必须严格遵守交通信号灯指示。不要抢灯头和灯尾，否则更容易发生交通冲突。

控制车速：市区道路骑行速度建议控制在20~25公里/小时。在路口、人行横道、小区出入口、公交站等视线受阻的区域，必须提前减速备刹车。

禁止逆行：逆行是极其危险的行为，会让正常行驶的车辆和行人措手不及，容易发生碰撞。

礼让行人：行人在人行横道上拥有优先路权，必须停车让行。

▲ 掌握防御性驾驶技巧

保持安全距离：骑行时，与前车、侧方车辆保持至少1.5米的安全距离。在雨天、下坡时需加倍车距。

注意视觉盲区：切勿在大型车辆（如客车、公交车、货车）右侧长时间并行，更不要从其前方抢行。这些车辆的视觉盲区巨大。

“路口慢，探头看”：经过任何路口，哪怕是绿灯直行，也要减速观察，防范有车辆或行人突然冲出。

避免“开门杀”：骑行经过路边停放的车辆时，至少保持一扇车门的距离（约1.5米），以防车内人员突然开门。

谨慎超车：超车时，应从左侧超越，并提前鸣喇叭或闪灯示意，确认前车和后方车辆知晓超车意图后再进行超越。

避免突然转向、急刹车：骑行时如需转向或停车，应提前观察后视镜，打开转向灯，缓慢向左或右贴靠。突然转向、刹车会造成后车避让不及。

不在人行道骑行：人行道是行人步行的区域，如需进入人行道，请推行而非骑行。

▲ 冷静应对特殊路况

雨天骑行：路面湿滑，刹车距离倍增。应提前减速，避免急刹。尽量避开路面积水，以防车辆部件进水短路或水中有暗坑。骑行时，

穿雨衣，不要打伞，保证双手能自由操控。

夜间骑行：必须开启车灯，车速应比白天更低。对不熟悉的路段要格外小心，注意观察路面是否有坑洼、障碍物。

大风天气：逆风骑行耗电且费力，顺风骑行车速不易控制。大风天气骑车应握紧车把，注意防风保暖，并提防侧风造成车辆跑偏。

复杂路况：遇到砂石、泥泞、铁路道口、减速带时，应提前减速，切忌在通过时猛打方向或急刹车。

安全意识的深层修炼

“摒弃侥幸，敬畏规则”。许多危险源于内心的侥幸心理和不良习惯。

▲ 骑行中禁止危险行为

禁止酒后骑行：酒精会严重削弱人的反应能力、判断力和平衡感，酒后骑电动自行车同样属于危险驾驶行为。

禁止骑行时使用手机：分心驾驶是导致事故的主要原因之一。如需接打电话或查看导航，应停靠到安全区域再进行。

禁止改装车辆：严禁私自改装控制器、解除速度限制、更换大功率电池等。这些改装会破坏车辆原有的电路，极易引发火灾和交通事故。

禁止违规充电：不在楼道、室

内、安全出口等处为电池充电，不“飞线”充电，不将电瓶带入室内，不使用不匹配的充电器。应在指定充电区域规范充电。

车辆的定期维护

“持久的安全，源于精心的呵护”。车辆的良好状态是安全的基础。

▲ 定期保养必不可少

每月/每季度检查：前往专业维修点进行全面检查，包括刹车系统紧固与调试、轮胎磨损程度、所有灯光系统、轴承松紧度、链条（如有）润滑和松紧度等。

每年/每行驶一定里程检查：对刹车油（碟刹）、减震系统等进行深度保养和更换。

▲ 电池保养也有注意事项

遵循“浅充浅放”原则，避免电量完全耗尽再充电，也无需每次都充到100%。长期不用时，应将电池电量保持在50%~80%存放。使用原装充电器，避免过充，充电器变绿灯后及时拔掉。

记住，最快的速度不是超速，而是安全抵达。（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**



倚栏而望

图 | 李红幸



捡盆要紧



高速交警在视频巡查时，发现应急车道突然出现一个塑料脸盆。正在高速交警联系养护人员前往清理的过程中，意外发生了。一辆白色小车缓缓在行车道停下，副驾驶乘客下车跑向侧后方的应急车道，匆匆捡起脸盆，刚坐回车里，正后方一辆大货车驶来。因避让不及，大货车直接追尾尚未启动的小车，导致小车内一名乘客受伤。对于这场事故，交警依法对双方进行了处罚。(文 / 水心胜)



“吹”出铁证



近日，交警在执勤中拦下了一位涉嫌酒后驾驶的驾驶人老李。当民警询问老李喝了多少酒时，老李充满自信地说道：“跟你们说实话吧，我平时喝一斤白酒都没事的，今天朋友聚会推不掉，就只喝了一瓶啤酒，现在一点感觉也没有，测不出来的！”随后，老李接受酒精含量测试，结果第一次吹气，数值就达到了酒后驾驶的标准，令他目瞪口呆。目前，老李受到了应有的处罚。(文 / 唐凯)



不叫大事儿



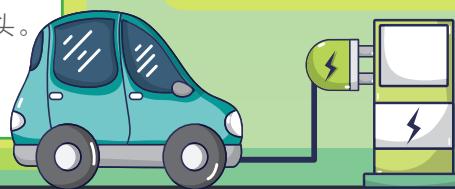
交警根据系统预警提示发现，一名驾驶人在“失驾”期间仍违法驾车。交警随即展开布控，没多久便成功将车辆拦下。经核查，该车驾驶人因违法行为已被依法注销机动车驾驶证，确实不具备驾驶资格。面对交警，该驾驶人表示当天是带家人外出，竟然底气十足地说：“我就是开个车，不是什么大事儿，也没人知道我没证。”按照相关法律规定，交警对其交通违法行为进行了处罚。(文 / 孙颖)

马路拾遗

转圈圈

近日，交警视频巡查中“锁定”了一辆在高速公路上“转圈圈”的面包车。只见该面包车在行驶途中慢慢减速停下，随后掉头逆行，在行驶了几十米后又停下，再次掉头。经询问得知，该车驾驶人叶师傅凌晨3点便起床前往目的地送货，因不关注路况信息，不知该方向匝道在道路施工，发现匝道封闭后，便脑子一热直接掉头，走了片刻又反应过来逆行更到不了目的地，于是“迷途知返”，进行了二次掉头。

(文/许锦灿 林丹妮)



自建牢笼

图 | 刘英



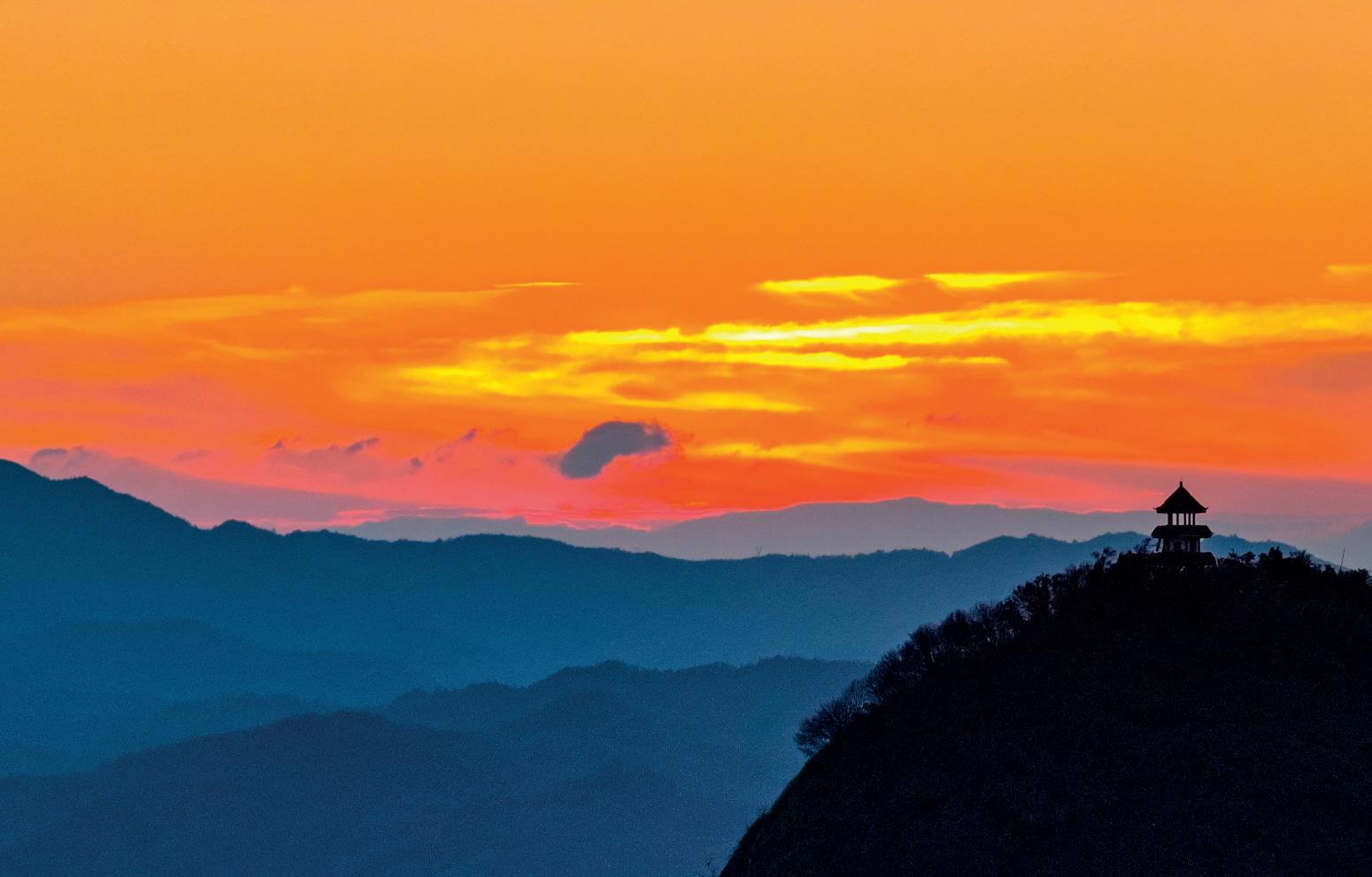
写“大”字

图 | 占德泉



差点“药”命

近日，民警接到群众报警称，两辆小车因变道发生剐蹭事故。民警赶到现场后发现，变道的白色小车副驾驶座和后座被塞得满满当当，全是塑料袋装的药材，遮挡了车内后视镜，驾驶人无法在变道时观察到后方来车情况，这才导致事故发生。对于自己人货混装的违法行为，白色小车驾驶人胡某表示，只考虑到药材重量轻，没想到会影响驾驶。民警依法对驾驶人胡某进行了处罚，并要求胡某对混装货物进行转运。(文/陈文雯 吕啸)



天朗气清 专心驾驶

告别了夏日的喧嚣与热烈，秋季的底色是宁静与澄明。近期出行，关注天气变化，提前规划行程，驾车谨防“秋乏”，保持注意力集中。

【湖光乐章】▶

作者：夏旭
设备：Canon EOS 5D Mark III
光圈：F/5.6
速度：1/200秒





【霞中山色】

作者: 石猛雷
设备: DJI FC4382
光圈: F/2.8
速度: 1/240秒

影像 视界



【青山绿水映新村】

作者: 占德泉
设备: Hasselblad L2D-20c
光圈: F/2.8
速度: 1/1000秒



《我国交通运输标准国际化发展与实践》



作者：吴忠广

出版社：

人民交通出版社

定价：¥80.00

本书总结梳理了近年来交通运输标准国际化工作取得的主要进展，介绍了主要国际标准化组织及发达国家标准化管理现状及发展战略，分析了行业标准国际化典型案例，对标准国际化水平综合评价开展有益探索。同时，结合交通运输标准国际化发展基础和形势要求，提出了标准国际化发展总体目标，并进一步细化对策建议，从政策制度、标准制定、海外应用、交流合作等方面明晰发展路径。

《透视城市智能交通系统》



作者：刘颖琦

出版社：北京交通大学出版社

定价：¥49.00

本书在对城市智能交通产业进行调研的基础上，完成了对产业现状的文献分析，开展中国智慧交通产业竞争力的研究，并使用社会网络对智能交通产业发展趋势进行详细分析。在此基础上，本书构建了城市智能交通产业生态体系，并对商业模式和应用场景进行进一步研究，以无人物流为例详细分析了智能交通的应用场景，通过案例研究形成可复制推广经验。

读书

以记忆之刃 破沉默之壁

文 | 朱忠义

在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 80 周年的历史性时刻，捧读张纯如的《南京大屠杀》，心灵受到前所未有的震撼。这不仅是一次阅读，更是一场与历史真相的直面，一次与勇者灵魂的对话。张纯如以生命为火把，照亮了被西方世界刻意遗忘的历史角落。

张纯如的选择令人深思。她本可安享优越家境带来的平静生活，却毅然踏上一条布满荆棘的道路。当她发现西方世界对南京大屠杀的集体失忆时，没有选择沉默，而是以笔为矛，向历史的黑洞发起冲锋。这种选择背后，是一种超越个人安危的使命担当，证明了历史真相需要有人守护，人类的良知需要有人唤醒。

《南京大屠杀》一书的价值不仅在于史料翔实，更在于它打破了西方的话语垄断。张纯如通过西方人士的一手资料，以西方能够理解的语言和逻辑，揭示了南京大屠杀的残酷真相。这种“以子之矛，攻子之盾”的叙事策略，使该书成为打入西方舆论场的一枚楔子，迫使世界直面被遮蔽的历史。然而，守护记忆的道路布满荆棘，



《南京大屠杀》

作 者：[美]张纯如

出版社：中信出版社

定 价：¥49.00

张纯如收到的威胁与恐吓，她的抑郁与最终自杀，无不揭示出历史修正主义势力的猖獗。她的遭遇提醒我们，历史记忆的斗争从未停止，真相需要勇敢者用生命去捍卫。

历史长河奔流不息，但有些记忆必须凝固成永恒的警示。今天，张纯如的精神更具时代意义。当世界面临新的挑战，我们更需要张纯如那样的勇气与坚持。铭记历史不是延续仇恨，而是防止悲剧重演；勿忘国耻不是沉溺过去，而是为了走向未来。张纯如用生命点燃的记忆之火，不应随时间熄灭。每当我们翻开这本书，看到那些血腥而真实的记录，就接过了传递历史火炬的使命。这或许是对张纯如最好的纪念——不仅阅读她的文字，更继承她的精神，在自己的岗位上，用自己的力量守护真相，捍卫良知。



由江西省抚州市公安局交管支队原创制作的歌曲《一往如初》，在歌词中，通过描写交警顶风冒雪指挥交通的身影，护学岗上温柔的叮咛，事故现场奔跑的脚步，将交警的日常工作逐一展现；在旋律中，把警笛声化作节奏动机，把红蓝警灯的色彩融进和弦，用音乐构建了一条穿越抚州大街小巷的动人之路。这首歌不仅是职业赞歌，更是一封写给抚州的情书，每个音符都承载着对平安的热望，以及对平凡英雄的致敬。（文/辛平）

一往如初

1=F $\frac{4}{4}$

词：辛平
曲：苏彤山

(01 35 644 | 01 41 766 | 5. 43. 4 | 2 - -) 543 |

奋力行

| 1 - 01 35 | 66 64 | 55 054 | 35 432 - | 35 512 | 543 |

走守 走守 一条更通畅的路 就让幸福多一条 平安的坦途驻足四朝

1 - 01 35 | 66 4 | 5 054 | 35 432 - | 32 32 | 11 35 |

季阳 任时光交替往复 用心陪伴每一个清晨和日暮这忠诚

64 46 1 | 66 | 765 31 35 | 64 46 1 | 66 | 16 61 71 35 |

点点滴滴浸润 沚河之水这誓言声声阵阵回荡 军峰山深处这信念

64 46 1 | 66 | 765 31 35 | 64 46 1 | 66 | 61 67 - |

时时刻刻萦绕 在我心头这奋斗岁岁年年常青 永不落幕

0 0 56 1 | 1 - - (543) : | 5 6 7 - | 1 - - - |

一往如初 风雨坚 一往如初



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、中国道路交通事故安全协会主办、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，并提出可行性解决建议或方案。文章须逻辑清晰，观点明确。字数4000-5000字，可配表格、示意图等。

2

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



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



经公安部、商务部批准,由中国道路交通安全协会主办的第十六届中国国际道路交通安全产品博览会定于2026年4月在江苏省南京市举办,期待相会!

联系我们

电话: 010-67153032

传真: 010-67152962

网址: www.ctse.cn



执法记录仪 就看警翼 服务记录仪 就选法翼



警翼品牌代言人
国家一级演员

邵峰

