

言究论道

道路交通安全管理研究文章

及各地经验汇编 2018

公安部道路交通安全研究中心 编



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

道论究言

道路交通安全管理研究文章

及各地经验汇编

2018



公安部道路交通安全研究中心 编



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书汇编了“交通言究社”微信平台的专业文章，分为“城市交通管理篇”“道路通行管理篇”“道路安全管理篇”“车辆安全管理篇”“事故调查与安全防护篇”和“各地经验篇”共六篇，由不同领域的专家深入浅出地介绍了交通管理、交通安全等方面的专业知识。

本书主要供从事交通管理工作的专业人员，以及从事交通安全研究的专业技术人员参考，也可供交通安全相关行业从业者及管理参考。

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通安全管理研究文章及各地经验汇编 . 2018 /
公安部道路交通安全研究中心编 . — 北京 : 人民交通出版社股份有限公司 , 2019.3

ISBN 978-7-114-15390-7

I . ①道… II . ①公… III . ①公路运输—交通运输管理—安全管理—中国—文集 IV . ① U491-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 050852 号

Daolu Jiaotong Anquan Guanli Yanjiu Wenzhang ji Gedi Jingyan Huibian 2018

书 名：道路交通安全管理研究文章及各地经验汇编2018

著 者：公安部道路交通安全研究中心

责任编辑：刘 洋 李 佳 董 倩 何 亮

责任校对：张 贺

责任印制：张 凯

出版发行：人民交通出版社股份有限公司

地 址：(100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址：<http://www.ccpres.com.cn>

销售电话：(010) 59757973

总 经 销：人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销：各地新华书店

印 刷：北京鑫正大印刷有限公司

开 本：787 × 1092 1/16

印 张：34.75

字 数：757千

版 次：2019年3月 第1版

印 次：2019年3月 第1次印刷

书 号：ISBN 978-7-114-15390-7

定 价：158.00元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

编 委 会

主 任：尚 炜 李晓东

主 编：刘 艳 乔 靖

编 委：丛浩哲 刘 林 高海燕 李 君

解亚宁 焦海超 邵 东 赵晓轩

赵文松 张 骞 苗青青 田亚宁

顾 问：郭 敏 梁康之 官 阳 邝子宪

徐耀赐 朱西产 吕英志 戴 帅

黄金晶 周文辉 刘 君 周志强

前 言

时光荏苒，又是一年草木蔓发。公安部道路交通安全研究中心官方微信号“交通言究社”在大家的陪伴、关心与鼓励下走过了新的一年。

这一年，全国公安交管部门坚持问题导向，突出风险防控，全面统筹推进安全畅通、改革服务、队伍建设工作，全力以赴护安全、保畅通、促改革。当前，机动车、驾驶人、公路通车里程持续快速增加，人民群众美好出行需求日益增长，交通安全形势复杂，交通安保任务艰巨繁重，公安部副部长杜航伟强调，要准确把握形势，保持定力、增强信心，把交管工作推向新的发展阶段。

面对“车多路少、事多警少”的现状，各地紧抓交通强国、数字强国战略机遇，纷纷打造“最强大脑”“最优算法”“最亮双眼”，推进交通治理现代化。面对“堵点”“痛点”“难点”，各地抓重点、补短板、强弱项，一方面降大减量，守护人民生命红线，奋力开创交通事故预防工作新局面；另一方面高招、实招频出，提升城市交通治堵成效。以人民期盼为念，为人民利益而战，根据中央和国务院深入推进审批服务便民化需求，全国公安交管部门全面贯彻落实公安交管“放管服”改革，推行交管服务“马上办、网上办、就近办、一次办”，着力构建适应新时代新要求的交管服务体系，不断提升老百姓的满意度和获得感。

躬逢改革开放四十周年，在公安交管改革不断深化的洪流之中，“交通言究社”不断见证公安交管工作的探索、开创、臻善，也以对生命、对专业敬畏的态度投入洪流，贡献涓滴。

这一年，“交通言究社”继续秉承“言要敢言、善言，集百家之言；究要专业、严谨、独到，言之有物”的理念，一步一个脚印，不断创新，搭建学践相长的平台，推动学界业界紧密联合；搭建沟通方法的平台，推

动各地先进经验交流；搭建凝聚共识的平台，推动形成交通安全共识。无论是关注城市交通文明畅通提升行动计划，推广研究成果，还是放眼乡村振兴战略，聚焦农村创新交通管理；无论是聚焦公安交管“放管服”改革，推广各地经验，还是打造大型系列公开课，凝聚基础共识；无论是搭建专业平台，推广国内外先进经验做法，还是壮大专家学者队伍，充分发挥国内外专家的智囊作用，一路走来，交通言究社推出的一系列有观点、有态度、有思想的文章，得到了广大读者朋友的肯定和支持。

这一年，“交通言究社”顺应大势，深耕内容，继续“言究”论道，探讨实务，力求做到更扎实、更专业、更有用。本书是2018年以来的经典作品集萃，去伪存真，去粗取精，期待能给阅读者以思考，给从业者以启示，给同行者以信心。回顾过去，我们收获满满，展望未来，我们雄心勃勃。谨以此书献给所有关注、关心中国道路交通安全事业的伙伴，让我们一起为未来道路交通安全发展作出贡献。

公安部道路交通安全研究中心
2019年3月

目 录

第一篇 城市交通管理篇 / I

从“畅通工程”到“文明畅通提升行动计划” ——走向交通管理科学化现代化的时代轨迹	3
如何提升城市交通管理科学化和智能化水平	9
智能交通技术应聚焦实战应用,避免被概念虚化和技术左右	15
新时期文明交通应从“面向车”向“面向人”转变	21
城市“交通大脑”非万能,脱离实际只能是“水中月、镜中花”	25
关于“交通大脑”的三个“为什么”	32
城市“交通大脑”对道路交通控制技术的支撑意义	36
大城市为什么会堵?大城市交通拥堵治理对策	44
治理城市交通拥堵的核心是什么?如何通过交通控制手段缓解拥堵	50
用专业和审慎的态度看待拥堵排名	56
交通需求管理有何意义?国外有哪些可供借鉴的交通需求管理经验	58
如何以公共交通为导向引导城市交通结构优化	67
应用公交优先信号控制系统,实施“公交优先”战略	73
如何科学设置行人清空信号,破解行人“过街难”问题	80
如何通过信号控制解决交叉口转弯车辆与行人冲突	86
“僵尸车”的危害及治理对策	92
电动自行车交通事故有何特征?如何提升电动自行车安全性	98
以共享单车为代表的城市自行车交通出行新特征	105

第二篇 道路通行管理篇 / II 5

路权分配需要考虑哪些因素	117
美国路权的定义及分配原则	126

道路限速不规范, 驾驶人莫名被罚分该如何解决	131
速度越低越安全? 怎样进行合理的限速管理	135
如何在大雾等低能见度天气下对高速公路进行科学限速管理	143
美国如何进行道路限速管理	147
在美国如何设定限制速度	150
交通控制的关键及设置控制设施的原则	157
警示设施设备应该正确使用颜色	162
美国如何规定交通控制设施的颜色、形状	166
影响危化品运输路线安全的因素	170
危化品运输路线安全风险评估及规划管理建议	174
下凹式立交桥积水如何消除, 应当如何提醒驾驶人	178
国外应对不利天气对道路交通影响的经验	187
美国恶劣天气道路交通安全管理策略——政策与研究篇	190
美国恶劣天气道路交通安全管理策略——清除冰雪作业篇	193
美国恶劣天气道路交通安全管理策略——科技应用篇	198

第三篇 道路安全管理篇 / 203

如何让道路越来越安全	205
如何让道路使用者少犯错	212
我国现有道路分类存在的四大问题	219
关于改善农村公路交通安全的一些思考	225
路侧安全设计要为驾驶人的无心之失提供容错空间	231
路侧存在哪些危险因素, 如何进行相应安全设计	236
从重庆万州公交坠桥事件看如何提升桥梁护栏安全性	245
双车道公路哪些路段不宜超车, 如何优化改造	250
普通公路平交口安全问题突出, 如何通过渠化设计提高安全性	255
“宽马路”上设置人行横道很危险, 国外有哪些经验可借鉴	265
避免高速公路桥梁分隔带间隙坠亡事故的对策	273
改善国内隧道交通安全, 国外这些研究成果可借鉴	276

第四篇 车辆安全管理篇 / 293

我国机动车安全技术检验制度发展回顾	285
-------------------	-----

取消七座以下私家车年检可行吗	286
如何改进、完善七座以下私家车年检制度	290
机动车查验工作中常见疑难问题解决方法	294
国外如何进行机动车检验	296
“老年代步车”乱象治理对策及建议	299
自动驾驶汽车撞人致死事故带来的启示	303
公交车内外摆门哪种更安全	305
农村面包车违规使用车窗玻璃遮阳膜管理对策	309
国外对于汽车车窗玻璃遮阳膜的规定	314

第五篇 事故调查与安全防护篇 / 317

交通事故深度调查不在于打击企业，而是构建交通安全命运共同体	319
只有将“以人为本”的理念转变为行动，才能真正提升交通安全水平	323
以客观冷静、求真务实的态度进行专业讨论是交通安全发展的基石	330
分析事故原因不是为追责，而是为了悲剧不再重演	332
道路原因调查和隐患排查治理不容忽视	335
兰海高速公路事故并非偶然，历次整治为何不起作用	341
由兰海高速公路事故反思如何防范长下坡公路事故	344
美国交通工程师如何在“骂声”中成长	348
交通事故重建有哪些新技术，对事故调查有哪些作用	351
无人机及3D扫描在交通事故现场勘查与重建中的应用	357
事故调查揭开真相：一起普通碰撞事故为何演变为12死37伤的惨剧	362
车辆撞树气囊未展开，是否存在质量问题？事故鉴定还原真相	368
如何提升事故现场防护安全性，防范二次事故	372
常用事故现场安全防护警示设备特点及研发使用建议	377
保障警察执法安全 美国执法安全防护理念值得借鉴	384

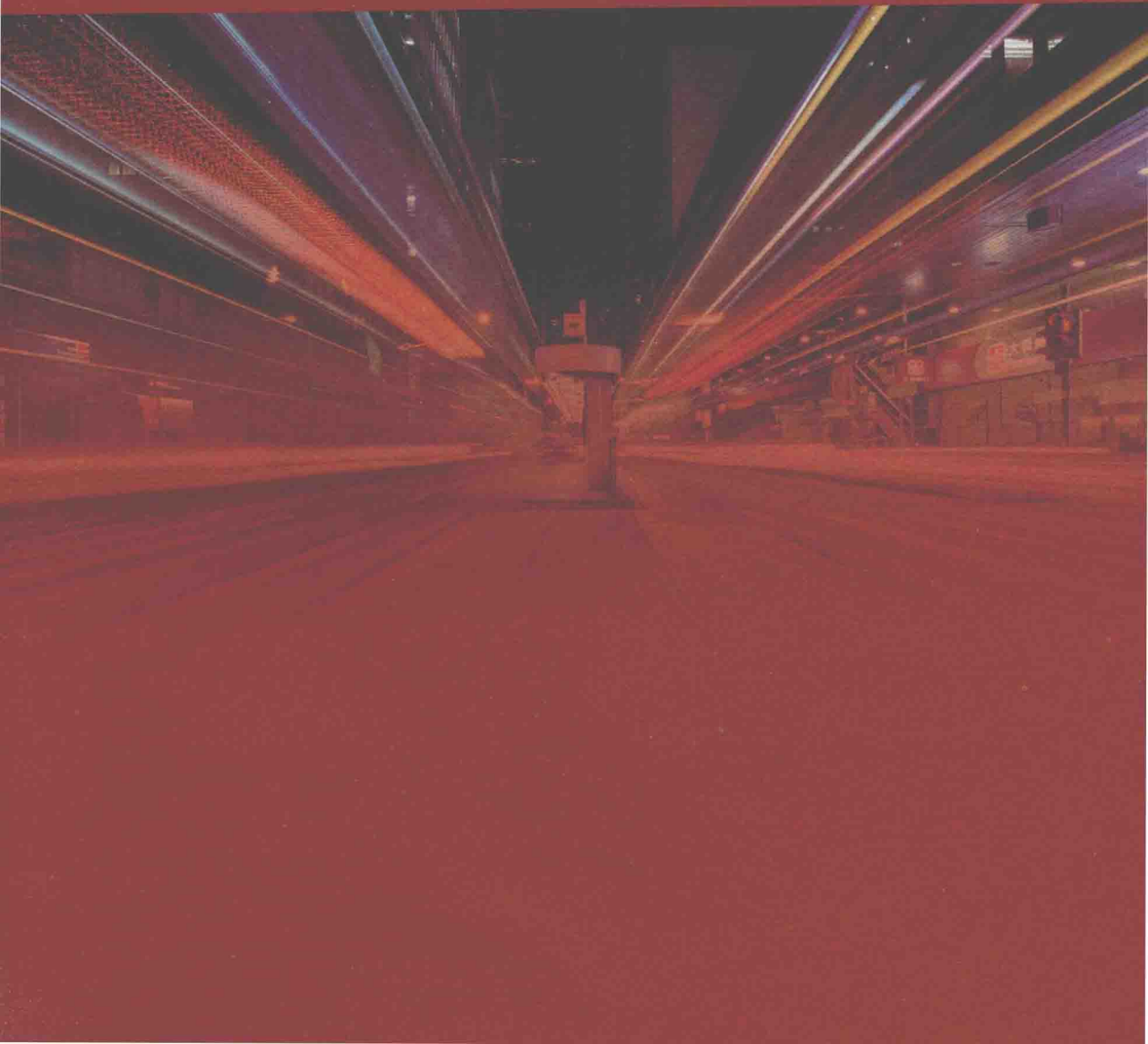
第六篇 各地经验篇 / 395

第1章 决策者谈	397
陈玉峰：新形势下道路交通安全工作的探索与实践	397
叶建昆：以科技应用为突破口，驱动农村道路交通安全治理能力现代化	403

王巧全：实施系统化治理 全力维护城乡道路交通安全	408
李军龙：借鉴香港交通需求管理经验，探索破解长沙交通治理难题	415
孔万锋：以“四化”为抓手，提升城市道路交通管理精细化水平	421
李文胜：构建智慧交通应用场景，打造高效能道路交通治理体系	430
钟劲军：如何创新运用新技术进行重点车辆、驾驶人安全管理	435
第2章 城市交通管理	441
北京：积极探索优化城市道路交通组织	441
上海：交通违法大整治，电子警察原来还能这样用	463
杭州：探索城市交通治理新模式 城市数据大脑治堵新实践	469
长沙：问题导向，信息引领，打造城市交通治理新模式	477
第3章 深化放管服改革	481
山西：早谋划早部署 实现罚款缴纳、车驾管业务缴费支付电子化	481
江苏：设立“一号窗口”提升执法服务质量	485
浙江：“警医邮”便民服务助推“最多跑一次”改革	489
宁波：创新机动车查验工作方法	492
宜昌：立足山区特点推进便民实效，“放管服”创造新气象	496
自贡：打造“驻不移车”登记服务模式，高效实现“一站办”	501
第4章 高速公路管理	505
山西：创新管理，综合施策，高速公路隧道安全风险防控经验	505
江苏：高速公路大流量日趋常态化，如何应对管理挑战	511
山东：全力提升高速公路交通安全防范治理能力	516
第5章 农村交通管理	525
四川：创新农村交管综合治理，筑牢道路交通事故预防主阵地	525
贵州：建立农村道路监管云平台，避免事故预防工作措施“层层衰减”	528
宜昌：大力实施道路“路长制”，破解农村交通管理难题	530
任丘：探索农村交通安全管理新模式，打通服务群众“最后一公里”	533
第6章 其他	538
四川：服务长江经济带发展新举措	538
长沙：优化勤务模式，精准打击毒驾	542

第一篇 >>>

城市交通管理篇





从“畅通工程”到“文明畅通提升行动计划” ——走向交通管理科学化现代化的时代轨迹

陆化普 “城市道路交通文明畅通提升行动计划”专家组组长
清华大学交通研究所所长

导语

我国城市道路交通管理经过了从“畅通工程”到“文明畅通提升行动计划”的发展历程，取得了一定成效，也面临新的问题。城市道路交通管理发展历程给新时期交通管理什么启示？如何更好地推进“文明畅通提升行动计划”？

一、城市道路交通管理的发展从“畅通工程”到“文明畅通提升行动计划”

改革开放以来，伴随我国社会经济的持续快速发展，城镇化、机动化呈现出急速发展态势（图1）。1995年前后，我国开始进入城镇化、机动化快速发展阶段，城市道路交通供求关系在个别点上出现紧张，城市交通拥堵初露端倪。2000年，全国共有机动车6000万辆，其中私人小汽车达到300万辆，我国开始进入机动化高速发展阶段，公安部、原建设部（现住房和城乡建设部）联合启动全国城市道路交通管理“畅通工程”，主动应对即将到来的快速城镇化和机动化浪潮，城市道路交通管理进入了新时期。

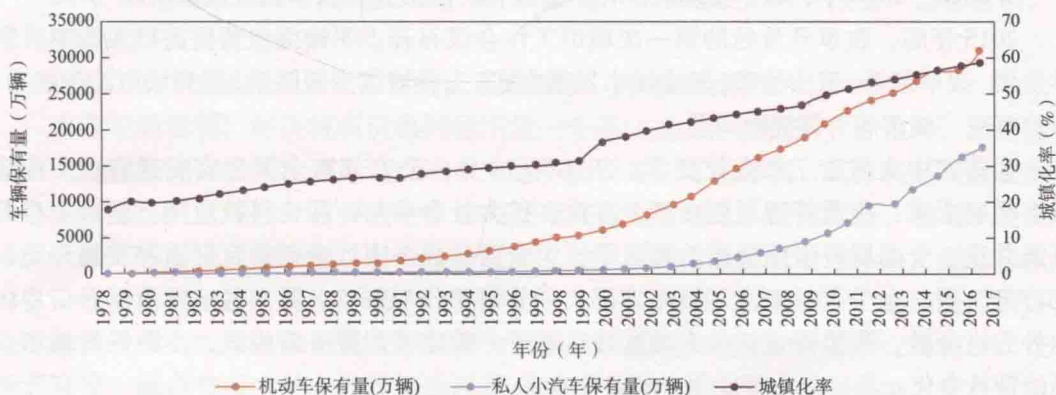


图1 1978—2017年我国城镇化率、机动化发展变化曲线

“畅通工程”开展以来，城市道路交通管理的发展历程包括以下4个阶段。

1. 2000—2005年：城市交通基础设施扩建扩张阶段

这一阶段，交通拥堵初露端倪，基本存在于超大城市、特大城市的部分时段和路段，道路基础设施和交通工程设施存在巨大缺口和欠账，全国人均道路面积不及发达国家的1/3。因此，该阶段的核心任务是指导城市进行交通基础设施的科学建设和交通工程设施的完善。该阶段城市道路发展迅速，人均道路面积明显增加，从2000年的6.13m²/人提升到2005年的10.92m²/人。

2. 2006—2010年：城市交通规划设计精细化阶段

这一阶段，城市拥堵时空范围扩大，较多城市开始出现拥堵，2009年53个特大城市（当时标准为市区非农业人口超过100万的城市）中一半以上出现了较为严重的交通拥堵，拥堵时间由高峰向全天扩散的趋势明显。由于交通基础设施已有长足发展，该阶段开始重点探讨如何通过精细化的规划和管理提高交通基础设施的有效利用率，进一步强化规划对道路基础设施建设的科学引领，着手探索实施精细化交通工程，起步推进智能化交通管理等对策。

3. 2011—2015年：城市交通结构调整优化阶段

这一阶段，城市交通拥堵的广度和深度更大，从2010年到2015年，千人小汽车保有量增长了1.5倍，而同期的城市道路面积率只增长了6%。同时，随着交通基础设施和精细化交通工程的发展，人们对调整交通结构的重要意义的认识更加深刻，调整交通结构的工作具备更好的条件。全国开展了大力度推进公交优先对策和建设安全、连续、温馨的步行与自行车通行空间的探索与实践，城市公交专用道由2010年的3726km增加到2015年的8569km，增长了1.3倍；城市轨道交通里程由2010年的1471km增加到2015年的3069km，增长了1.1倍；步行与自行车出行环境明显改善，2015年设市城市全部编制了步行、自行车专项规划，绿色交通优先、以人为本的发展思路得到了强有力的落实。

4. 2016—2018年：城市交通科学化、智能化、法治化、人本化发展新阶段

2015年底，改革开放后的第一次城市工作会议召开，明确提出要坚持以人为本、科学发展、改革创新、依法治市，转变城市发展方式，完善城市治理体系，提高城市治理能力，着力解决“城市病”等突出问题。

为落实中央城市工作会议要求，2016年11月，公安部在全国公安交通管理工作会议上明确要求：交通管理要创新理念方法，扩大社会参与，深化科技应用，坚持安全与畅通并重，全面提升道路交通治理水平，为全面建成小康社会创造良好道路交通环境。2017年4月，公安部召开全国城市道路交通管理工作现场会，要求各地注重学习借鉴国内外先进经验，积极探索城市交通管理新路子，构建现代警务新模式，不断提升城市交通治理社会化、法治化、智能化、专业化水平。

2017年8月，公安部、中央文明办、住房和城乡建设部、交通运输部决定进一步创新城市道路交通管理，从2017年起至2020年，在全国组织实施“城市道路交通文明畅通提升行动计划”，提出依法治理提升工程、交通组织提升工程、交通建设优化工程、交通结构优化工程、交通文明提升工程等五大工程，系统治理、综合治理的全新理念方

式逐步确立。

不同阶段城市交通管理面临的主要矛盾和阶段特征见表1。

不同阶段城市交通管理面临的主要矛盾和阶段特征

表1

不同时期	2000—2005年	2006—2010年	2011—2015年	2016年以后
城镇化率	2000年: 36.22% 2005年: 43%	2010年: 49.68%	2015年: 56.1%	2017年: 58.52%
机动化水平(机动车数量/私人小汽车数量)	2000年: 6000万辆/300万辆; 2005年: 1.3亿辆/1624万辆	2010年: 2.07亿辆/4912万辆	2015年: 2.79亿辆/1.24亿辆	2018年6月: 3.19亿辆/1.8亿辆、持续保持快速增长态势
拥堵特征	个别城市、个别点段拥堵, 基础设施缺口大	个别城市拥堵范围扩大、较多城市开始出现拥堵	大城市走向全面拥堵, 路网整体表现脆弱	各类城市均进入不同程度的交通拥堵, 面临各种交通问题
发展阶段特征	城市交通基础设施扩张阶段	城市交通规划设计精细化阶段	大力度发展绿色交通, 进一步优化交通结构阶段	进入科学化、智能化、法治化、人本化发展新阶段
管理指导思想	满足经济发展(效率优先)	提高设施利用效率(注重安全)	绿色交通主导(调整交通结构)	满足多样化需求(提高智能化水平, 提供精准服务)
核心任务	交通基础设施科学建设和交通工程设施的完善为主(侧重设施供给对策)	精细化的规划设计、通过管理提高设施利用率、落实公交优先对策(精细化供给对策)	优先发展公共交通、绿色出行、抑制汽车交通(供需并重对策)	开始借助于智能交通提高绿色化、智能化、法制化水平
代表性对策	加大供给 交通执法管理	强化规划、加强道路基础设施优化、精细化交通工程设计、开始推进智能化交通管理	大力度落实绿色交通优先对策、不断提高交通管理的智能化水平、加强交通需求管理	推进交通管理“法治化、社会化、绿色化、智能化、一体化”发展

二、城市道路交通管理发展的启示

回顾18年来我国城市道路交通管理工作的整个发展过程, 既有经验, 也有教训, 为未来城市道路交通管理带来一些启示。

1. 解决城市交通问题首先需要建立系统思维, 实施综合治理

实践经验证明, 解决城市交通问题不是一个部门或几个部门的业务范畴, 而是需要城市人民政府综合协同治理。当前城市交通基础设施、管理体制、运行机制和配套制度设计基本都已建立运行, 需要进一步解决城市交通发展理念、法规标准、规划、公交、停车设施等相对滞后等问题, 主要任务是建立健全城市交通综合治理体系, 推动形成协同共治管理格局, 提升城市交通现代治理能力水平。因此, 破解城市交通问题应始终坚持以系统科学为指导, 以交通工程原理为依据, 以基础设施优化、工程设施完善、交通组织科学、绿色交通主导、管理智能高效、交通行为规范、法规标准保障为重点方向, 既要破除“交通拥堵不可战胜论”, 也要谨防“单一对策万能论”。

2. 破解城市交通问题的第一关键是持续调整和优化交通结构

针对日益增加的交通需求, 持续增加供给已经难以解决城市交通问题, 必须把重点放在系统调整优化交通结构上。当前城市交通面临着几大结构性问题, 包括: 城市空间

结构与用地形态不合理带来的出行需求过旺过长，公共交通不发达导致的交通出行结构仍以小汽车出行为主要出行方式，城市道路网规划建设不合理导致的次支路网比例偏低，区域微循环和分流难以组织，以及道路通行空间分配及标志标线施划设置过于倾向于保障汽车通行而导致步行、自行车等绿色交通方式难以持续。因此，进一步优化交通结构应从以下几个环节开展：调整城市结构、推进混合土地使用，促进职住均衡，从源头管理交通需求，减少交通需求总量和出行距离；调整交通结构，减少小汽车出行总量，促进公共交通、步行、自行车等绿色交通为主导的综合交通发展；调整路网结构，消除交通瓶颈，提高道路网络整体通行能力和通行效率；调整路权结构，道路空间向绿色交通倾斜，优先步行、自行车和公共交通。

3. 保持城市交通健康平稳发展的重要原则是夯实管理基础

无论城市发展到什么阶段，交通设施、交通管理的基础性工作决定了城市交通科学发展的深度与厚度，也是智能交通系统发挥作用的基本前提。尽管十多年来“畅通工程”的重要组成部分就是在打基础，但我国很多城市依然存在交通标志标线、信号灯等设施设置不科学、不合理甚至错误或应设未设等情况，交叉口渠化设计覆盖率还不全面，路段分流合流组织、开口设计问题较多。这些问题直接削弱甚至抵消了一系列综合对策的实施效果。因此，要围绕公安部开展的城市道路交通信号灯配时智能化和交通标志标线标准化工作部署要求，进一步夯实底层基础水平，确保城市交通治理的基础完备扎实，每个城市路面上的标志标线、信号灯规范合理，交叉口渠化科学醒目，路段通行安全可靠。

4. 提高城市交通运行管控效率的重要手段是进一步深度强化科技应用

信息化和智能化是有效破解城市交通问题的重要手段，也是城市交通管理的重要发展方向。当前，信息技术与出行动态交汇融合感知，互联网快速普及，交通数据爆发增长、海量聚集的特点，对深度精准掌握交通运行规律提供了新的方法和途径，也改变着人们的交通行为和出行方式。

经过十多年的发展，城市交通管理建立了科技信息应用的基本框架和系统，形成了通过视频卡口及多源数据掌控路网通行态势、堵点乱点分布、研判指标状态的基本功能，但总体上，通过智能交通手段对交通运行态势开展快速反应和提前干预的实效性不强，对交通出行者的科学诱导服务覆盖面不全。因此，通过加强科技信息化手段和智能化水平重点提升信号灯智能控制协调水平、提升路面诱导的动静态供需平衡优化水平、提升路面全面感知与态势研判水平、提升路面勤务指挥调度管控水平，是未来城市交通管理中科技信息化发展的重要方向。

5. 保障城市交通治理效果的核心因素是全面实施依法治理

交通管理的本质是执法，执法的基本任务和职责就是确保交通出行者依法享有的通行权利不受侵害。通过严格执法来整治交通秩序混乱状态，通过秩序改善提高通行效率、削减动态致堵因素是确保城市交通安全顺畅的全链条保障。客观来讲，我国交通出行者的法治意识、安全意识、文明意识还不高，零增长的执法警力与爆发式增长的交通参与者之间的矛盾短期内又无法解决。因此，当前城市交通违法行为还处于多发高发期，必

须通过精准有效的严管严治，减少和消除影响城市交通运行安全畅通的交通违法行为，形成尊法礼让、文明畅通的出行环境，从而确保整个城市交通系统的高效运转。

三、“文明畅通提升行动计划”时期城市道路交通管理的新任务

新时期，“文明畅通提升行动计划”赋予了城市道路交通管理新使命、新任务，即通过交通秩序整顿、交通组织优化、交通基础建设、交通出行结构等方面的系统提升，形成有序、畅通、安全、绿色、文明的城市道路交通环境。

1. 依法治理提升任务

(1) 通过立法破解交通管理难题。

通过法律的手段推动地方立法，解决当前普遍存在的交通顽症难题，如超标电动自行车和低速电动车管理难、停车设施配建不足等，监管引导解决互联网租赁自行车、网络预约出租汽车新业态和新问题，及时修订完善道路交通管理相关法规、规章，解决本地交通突出问题。

(2) 建立健全部门联动综合执法体系。

健全城市综合执法体系，开展联合执法，疏通道路通行空间，全面清理停车设施挪用问题，净化道路交通环境。同时，进一步明确停车管理机构，理清部门管理职责，制定城市停车管理法规，健全停车管理体制机制。

(3) 保持城市交通秩序严管态势。

严厉打击闯红灯、套牌假牌、酒驾、醉驾、毒驾等严重交通违法行为，严查违法停车、违法变道、未按规定让行以及非机动车逆行、行人闯红灯等重点交通违法行为，严管电动自行车、低速电动车、工程运输车通行秩序，进一步推进交通管理勤务机制改革，推行警情主导警务的指挥体系，提高路面管控效率和执法效能。

2. 交通组织提升任务

(1) 优化城市道路交通设计。

对城市交通堵点、乱点和安全隐患点逐一研究整改治理，科学优化城市核心区及学校、医院、商贸区等重点区域、拥堵点段的交通组织，通过单向交通、可变车道、潮汐车道、合乘车道等技术措施缓解早晚高峰主干路及重要点段的交通拥堵；进一步优化交叉口渠化设计和交通信号控制，提升交叉口通行效率，并减少施工对道路交通的影响。

(2) 持续推进交通信号设施规范化建设。

推进城市道路交通信号灯配时智能化和交通标志标线标准化工作，提高道路交通信号设施的规范化和精细化水平；科学系统设置城市交通指路系统，确保指路标志设置层次清晰，引入社会技术力量推动交通管理设施设计、建设、运行、维护、优化改进的专业化。

(3) 构建精准高效的智能交通管理体系。

加快推进城市智能交通管理系统建设，运用大数据、物联网、云计算等现代信息技术，加强交通状态感知、高清视频监控、信号控制、交通诱导等基础系统建设，实现道路状况自动感知、交通态势自动研判、信号控制自动调整、交通违法行为自动监测、路况信息自动发布。