

# 蓝山县交警大队风险管控评估报告

随着社会经济建设快速发展，道路里程、机动车保有量和交通流量迅猛增长，人、车、路等交通要素更趋复杂，道路交通安全形势日趋严峻，对各类道路交通风险进行实时监测、及时评估、尽早处置，成为控制交通风险、压降道路事故的关键举措，逐渐成为当前道路交通管理急需面对、需要解决的重要课题。现结合蓝山县道路交通管理实际，尝试对该问题做出如下浅显分析，以供交管同行参考和专家批评指正。

## 一、当前道路交通安全面临的主要问题和原因分析

(一) 交通事故基本情况：2012年1月至2016年9月底止，交警大队接处警交通事故 7409 起，因事故死亡 212 人，受伤 3535 人，经济损失 4880 元。其中，发生一般以上交通事故 1568 起，致死 158 人，致伤 2333 人，直接经济损失 1721.12 万元，2014 年比 2013 年四项指数同比分别 -4.81%、0.00%、-0.45%、+16.97%；2015 年比 2014 年四项指数同比分别 -0.58%、-0.40%、+0.45%、-20.57%。总体来看，5 年以来，交通事故四项指数大多保持稳中微降，但事故总数仍处于高位状态，轻微事故共发生 54631 起，处于多发、高发状态。

## (二) 发生事故特点分析：

不严，导致监管漏洞多，违法成本低，部分突出隐患和高危风险长期存在，长效治理瓶颈难以破除，严重制约我市交通安全管理水平提质增效。其次是保障支撑不足，安全投入与社会经济发展、安全形势变化不同步、不成正比，人员、装备、经费、政策等保障不到位。乡镇、农村公路交管警力普遍覆盖不足。第三是责任落实不力、压力传递不畅，生产经营单位不落实安全主体责任，主管部门失职、渎职以及不依法履职，导致重大隐患整改不到位，是引发道路事故的重要原因。

二是源头监管措施落实缺位。监管对象、运行流程等脱离监管、难以监管、监管不力，是引发各类交通事故的重要诱因。部分道路交通新、改、扩建工程，缺少事前交通影响评价和事后竣工审核验收，导致建成后交通组织不合理，交通标志、标线、防护栏、信号灯、监控设施等安全设施未同步建设到位，存在先天性交通隐患，如城区淮金路、韩侯大道等建成后均引发过重大交通事故。部分客货运输、危化品运输等重点运输企业日常监控责任、违章驾驶责任追究制度落实不到位，交通违法多、违规运行问题多，长期带病运营，极易引发交通事故。

三是基础安全设施建设滞后。由于财政经费投入不足，城乡交通安全设施建设总体呈现“旧账未还、新账又添”的困境，严重制约全县道路安全管理服务水平提升。城区老旧道路交通信号灯、监控设施建设历史欠账多，开发区、工业园区

在以往工作实践中，我们主要围绕交通管理重点对象、突出风险和源头隐患等方面开展风险评估和监测预警，主要做法及成效有以下几方面：

一是深化动态风险分析评估。建立、健全道路交通违法和事故分析研判机制，通过交管大平台，每月、每季和年终定期对全县交通违法和道路事故开展梳理统计和分析研判，采取同比、环比的方式，结合节日性、季节性、气候性特点，认真分析突出违法、危重事故风险源和发生指针，制定针对性治理方案，同时，同步调整交通勤务，引导警力向违法多发时段、事故多发路段重点投放，着力减少交通风险，有效遏制重特大交通事故发生。该项机制启动3年来，在交通流量大幅攀升的情况下，全县事故死亡人数下降0.40%，成绩得来不易。

二是强化恶劣天气应急处置。针对雨、雾、冰、雪等恶劣性天气以及重污染天气，近年来，我们推动在市政府、市局、支队以及各大队等不同层级，陆续建立了一套完备的应急处置体系。根据道路等级、气象条件以及可能发生的危害程度，分别制定了应急预案，并与气象、路政以及道路经营管理单位联动，建立了成熟的路况、气象监测体系，根据实时监测预报，启动应急预案，采取分级预警、分级响应以及分级处置等应急措施，有效保障了恶劣天气平稳度过。近3

往人车顺利绕行，建成后项目安全投入使用。

典型案例：2014年，蓝山县政府投资36.5亿元，在四个城区建设一条长20.07公里的现代有轨电车，沿线经过33个交叉路口和16个人行道口。为最大程度减少项目交通风险，设计阶段，市公安部门积极参与交通影响评价，提出安全设施和交通组织建设建议17条，建设过程中，精心指导现场交通安保工作，安排2.3万余人次警力参与分流管制，贴身服务，驻点保障，建成后，邀请省内外专家来淮，实地调研、综合评估可能存在的风险，并提出12条专家会办意见，报请市政府整改，同时制定应急保障方案。电车从建设阶段到目前投入运营，全线未发生一起重大交通事故，得到市委市政府及广大市民充分肯定。

### 三、交通安全风险预测预警和应急处置组织分工和协同机制

我们主要根据交通风险大小和等级高低，建立相应的组织体系，并明确职责分工。

一是分级成立领导小组。根据交通风险预警等级不同，分别在不同行政层级成立领导小组。一般交通风险，在交警支队成立应急预案领导小组；重大交通风险，提请成立以市局领导为组长，各相关警种部门参与的应急预案领导小组；特大交通风险，则提请市政府领导亲自挂帅，统筹指挥各相关部门参与应急处置。

安思危、未雨绸缪的工作思路，提前预警危险，充分评估风险，超前做出部署，尽早应对处置，是运筹帷幄、决胜千里的重要法宝。对此，我们建议从以下方面着手开展工作：

一是完善交通风险评估体系。提请党委政府主导，依托安委会、道路交通联席会议，建立“政府牵头、部门联动、广泛参与、综合统筹、科学施治”的交通风险评估体系。将高危隐患和重大风险纳入政府主导、多部门参与的评估、监测范畴，通过多角度评估、全方位施治，有效化解各类重大风险隐患。推动将人、车、路等各要素以及各类道路主体、交通行为纳入交通风险评估，通过各个流程、全面覆盖、全程监管、抓早抓小，最大限度消除各个交通死角、管理盲区风险隐患。

二是提升交通风险评估水平。充分利用互联网、大数据技术，整合交管综合平台、“六合一”平台、智能交通指挥中心、综合情报研判中心等平台资源，加大交通流量监测、路况监控、气象预报、交通信息发布等前端设备建设投入，建立集动态交通监测、道路隐患排查、交通风险评估、应急预案生成及信息数据录入、防控指令下达于一体的风险评估处置综合平台，通过实时研判，动态监测，科学评估，分类处置，高效化解各类交通风险。联系规划设计、交通工程、事故处置、应急救援等方面专家，组建交通风险评估专家库，为高危风险、疑难隐患、重大事故评估处置提供技术支撑。

警种、跨部门、跨区域、跨路网的联动处置应急网络，除加强公安警种部门内部联动外，发动安监、消防、交通、市政、环保、气象、卫生以及社会清障救援机构参与，建立热线联络机制，加大应急预警处置演练，全力提高重大事故现场处置、秩序维护、破拆救援、医疗急救以及次生灾害扑救能力，最大限度减少人民群众生命财产损失。

二〇一六年十二月