# 对创新推进竹山“智慧交通”建设运用的理性思考

“智慧交通”是现代交通安全管理模式发展的必然趋势，是提升公安交警核心战斗力的重要途径。近年来，为适应新形势下公安交通管理需求，满足新时代人民群众对出行安全的新期盼，十堰市竹山县公安局交警大队立足辖区实际，积极主动作为，坚持以警务实战创新为动力，以智慧交通建设为抓手，依托“互联网+”、大数据思维等，注重总体谋划，强化综合保障，深化智能应用，破解瓶颈难题，基本实现了执法管理服务从“传统到现代”、从“人工到智能”的转型升级，为防控交通事故、规范行车秩序、助力案件侦破、提升服务质效发挥了巨大促进作用。下面，笔者结合工作实践，就如何进一步创新推进我县“智慧交通”建设运用谈点个人拙见。

一、竹山“智慧交通”建设运用现状

十堰市竹山县地处鄂西北边缘，辖17个乡镇47万人，总通车里程4600余公里，拥有机动7.8万余台车辆8.9万余名驾驶人。近年来，随着经济社会快速高质量发展，人车路之间的矛盾逐渐加剧，交通秩序维护和事故防控压力日渐增大，实施科技强警战略，向科技要警力，以智能保畅安成为“焦点”。对此，在县委县政府的重视支持下，交警部门坚持建用并举，深化应用，先后投资1000余万元建设了集指令发布、交通组织、勤务管理、电子纠违、信息研判、查缉布控、执法监督、网络服务等功能于一体，并在事故预防、应急处突、执法规范、服务群众等领域拓展应用的智慧交通系统，有力提升了警务效能和服务水平，实现了智能管理交通安全质的飞跃。

(一)监控设施实现局部覆盖。聘请湖北晨智系统工程有限责任公司结合竹山实际对“智慧交通工程”建设进行了总体规划，整体工程分三期进行，其中首期工程先行投资800万元，重点建设城区及G346、G242两条国道及新建的281省道(竹十路)等重点区域。首期工程主要包括69套违停抓拍系统(涉及城关、宝丰、麻家渡、溢水等乡镇，对机动车不礼让行人、违法停车等交通违法实施自动抓拍)，7个监控制高点(均在城区范围)、7套单点加区间测速(其中G346国道5套、S281省道2套)、1套机动车不礼让行人抓拍(城关镇纵横大道圣心桥北桥头)。同时对原建10套红绿灯及32套违停抓拍设施进行了维修改造，对监控指挥调度中心机房进行了扩建升级，基本实现了城区主干道、国省道沿线重要集镇智能交通高清化、数字化管理，指挥调度、事故处警、勤务组织、信息采集、区域联动得以大幅提速。

(二)交通信号实现智能调控。城区(人民路加油站路口、北大街路口，纵横大道圣水桥路口、庸都大桥路口、经纬大道国际酒店路口、恒升小学入口)及国省道沿线集镇(宝丰、麻家渡、溢水、得胜、秦古、擂鼓等)等所有路口信号灯全部实现智能联网控制。在大队监控指挥中心即可进行远程调整时间参数和放行方案，实现了重大交通警卫活动“绿波带”控制和视频检测自动感应放行，为导控交通流量、助力交通安保提供了有力支撑。

(三)肇事犯罪实现精准打击。利用东西南北四个进出城及G346、G242、S229、S281等4条国省道县际交通治安卡口监测系统，全天候记录过往车辆的动态录像和数字照片，并进行信息存储和号牌自动识别对比，确保违法犯罪嫌疑车辆第一时间报警拦截。与公安“雪亮”工程、乡镇村组微视频联网共享，对交通肇事逃逸案件第一时间开展信息研判、轨迹分析，全面提高破案效率。近3年来全县5起致人死亡交通肇事逃逸案件均通过智能交通系统及时得以成功侦破。

(四)缉查布控实现实时拦截。新建迁建5处(目前已启用3处)缉查布控卡口，由各勤务中队按辖区分块负责，联动联勤，实行全天候24小时网络巡查管控机制，通过对车牌、人脸精准识别和系统自动比对，对无牌、假牌、套牌、遮挡号牌、肇事逃逸、逾期未年检车辆及涉嫌重大违法车辆、被盗抢等涉案车辆进行精准查纠。该系统运行以来，通过线上线下紧密配合、人机联动快速响应，先后拦截查处各类违法或涉案车辆及其驾驶人2500余台(人)次。

(五)轻微事故实现快处快赔。建立交通事故12123快处快赔平台，对车能动、人未伤、车损在5000元以内的轻微财损交通事故，由交通事故当事人或现场勘查民警通过手机客户端将相关照片、资料传输至事故快处平台即可实现快速处理，快速理赔，搭建起了事故处理网上“直通桥”。今年8月警保联动机制建立运行后，对轻微交通事故还可通过“12123”事故快处、移动协赔系统理赔，利用集审平台实现小额事故快处快赔到位，做到即时案结事了，不留后患。

(六)“一长两员”实现动态联网。按照“大交管”机制推进要求，在全县17个乡镇建起了34个标准化农村道路劝导站，选聘了68名劝导员(一站二员)及34名“乡级路长”，将所有劝导站监控管理信息全部接入大队智慧交通监控平台，同时开通了农村道路交通安全管理信息系统手机APP，通过在线模式下达指令、开展视频巡查督导，劝导站及乡级路长及时将工作动态上传平台系统，实现了道路交通信息共享、“一长两员”绩效据实考核，有效破解了长期以来农村道路管理死角多、盲区多及“一长两员”工作绩效无法考核问题。目前，全县农村道路交通事故“四项指数”已连续三年保持稳中有降，无一次死亡3人(含)以上事故发生。

二、“智慧交通”当前存在的主要“短板”

尽管竹山“智慧交通”的创新应用成效已经凸显，但对标新时代交通安全管理面临的新形势、新要求，笔者认为，在思路理念、体制机制、方法手段、基础设施、实战运用等方面还存在诸多短板和不足，亟待“补齐”改进。

(一)系统前瞻谋划不够周全。“智慧交通”是新一轮警务机制和勤务模式改革与发展的潮流，是建设现代化交通安全管理模式的必由之路。因受资金投入、专业技术等因素影响，现有思想观念还停留对交通违法行为的发现、新兴技术的初步应用上，尚缺乏顶层设计、系统谋划、长远规划，“大整合、高共享、深应用”机制还未全面建立，全警主动研究、积极探索、广泛应用的氛围远未形成。

(二)基础设施建设不够完善。“智慧交通”建设涉及系列高新技术，科技含量高，资金投入大。受人才、技术、资金等客观条件制约，全县视频监控、智能终端等前端感知设备分布密度不足，城区部分区域(如明清大道、北大街、潘口新区、国际绿松石城、通济沟及邓坪工业园区等)、国省主干道路(如346国道东线、242国道南线、229省道全段、南北东乡镇集镇等)交通科技设施数量少、覆盖率较低，急待实现全覆盖。尤其是农村道路除建有劝导站点路段外，其余路段、路口基本为空白，缺口很大。且可视化、智能化指挥体系尚不完备，系统安全保障软硬件建设不到位，安全等级低。

(三)数据共享采集不够充分。目前大队交通监控大数据中心还未建成，公安内部、政府机构以及各类社会信息的采集应用机制还不够健全完善，各职能部门(如交通运输、应急管理)之间“数据壁垒”现象突出，数据标准不统一、共享应用不深入等问题未得到有效解决。对民警利用执法记录仪采集、“一长两员”上传的海量数据的存储、疏理及应用有待加力深化。

(四)实战应用整合不够到位。实战应用中，多平台间自动分析、关联匹配不够，对各类数据缺乏深度分析应用，大数据全面支撑预测预警、服务民生、打防管控能力需要进一步提升。视频巡控、信息审核等主要依靠人工完成，工作量大，警力不足。同时，自主研发能力不强，维护运用水平不高，警企合作、联动整合机制有待加强完善。

(五)人才经费保障不够给力。“智慧交通”建设涉及现代科技众多领域知识，专业性很强，需要雄厚的人才储备和巨额资金保障。目前基层公安交警部门严重缺乏懂技术、懂应用的专业科技人才(如竹山交警大队目前仅有一名略懂智能交通运用的协警，主要依托专业企业建设维护指导)，规划设计、系统研发、整体建设、维护保障都远远滞后于发展形势和应用需求，致功能与实战应用脱节，大大削弱了新兴技术助力公安交管工作的效能。同时资金争取难度大、落实慢，致建设规划无法按照预定计划落地，设施维护无足够资金保障，智慧交通建设和应用支撑缺乏后劲。

三、强化“智慧交通”建设运用的几点思考

“智慧交通”建设运用是新时代创新交通安全管理的必然要求，是有效解决警力不足矛盾、提升公安交警战斗力的重要途径。笔者认为，要把构建智能交通体系作为建设现代交通警务机制的切入点和突破口，紧紧抓住理念、建设、保障和应用等要素，从加强统筹谋划、加快平台建设、深化实战应用、提高综合保障等方面狠下功夫，努力构建快速高效的常态实战管理防控机制，着力实现“勤务更科学、指挥更高效、管控更给力、服务更便捷”之奋斗目标。

(一)聚力站位提升，注重在强化学习培训上下功夫。“智慧交通”的本质在于以大数据、云计算、物联网、互联网等信息技术融合发展为支撑，以开发、共享、实时、互动、精准、高效的建设运行机制为引领，高效推动警务活动与信息化的深度融合，以优化警务流程、创新勤务模式、提升执法能力、提高服务效能。对此，在智慧交通建设运用中，务必坚持“以人民为中心”的发展理念，着力践行满足群众新时代的新需求、保障人民生命财产安全之宗旨，进一步提高思想站位，凝聚全警共识，坚持改革强警、科技兴警，紧紧瞄准现代科技发展前沿，依托大数据、云计算、人工智能等，通过理论培训、专家讲座、相互交流、个人自学等多种途径，引导全警开展大学习、大培训、大研讨、大应用，努力构建敢于探索、敢于实践、敢于担当、敢于突破的建设运用格局，为全面深化警务信息化建设打实坚实基础。

(二)聚力融合共享，注重在前瞻统筹谋划上下功夫。“智慧交通”建设是一项涉及面广、技术含量高、业务流程复杂的系统工程，必须以“前瞻性”高度从整体上进行统筹谋划。在设计理念上，要顺应大数据时代潮流，把数据应用作为推动警务变革的重要驱动，将“用数据说话、用数据决策、用数据管理、用数据创新”理念贯穿于建设应用全过程，促进警务效能的全面提升。在发展方向上，要准确把握辖区交通安全管理实际，瞄准长远发展目标，突出智能化、集成化、移动化、便民化，采取分步实施、分批推进、边建边用、边用边完善举措，统筹社会信息采集，统一数据交换标准，推动相关数据与公安数据资源的深度共享，实现与上级公安机关、相关职能部门相互融合、共同促进。如加强与交通、教育等部门的信息互通，对“两客一危一校”等重点车辆GPS监控信息一律联网接入交通监控中心，实行24小时动态监管，以推动企业安全管理主体责任落实落地。在工作重点上，要借力专业科技公司，统筹谋划技术层、应用层、主体层建设，着力构建“纵向贯通、横向集成、互联互通、高度共享”的警务信息应用平台，以最大限度地增强“智慧交通”的系统性、整体性、协同性。

(三)聚力改革创新，注重在服务实战应用上下功夫。一要加快网络设施建设更新步伐。要紧紧抓住当前正在进行的“雪亮工程”建设契机，充分利用政府投入、自行筹款等多渠道加大智能交通投入，全面强化视频监控布点、硬件设施改造、视频联网整合、运行维护管理、系统优化升级等，不断完善道路监控网络。即在用好管好首期智慧交通工程设施设备的基础上，要积极争取资金加快二期、三期工程建设推进步伐，力争在三至五年内实现城区目前“空白”区域及全县国省主干道、重点集镇和农村道路主要路口等监控设施“全覆盖”，同时对原有设施设备、监控平台同步进行升级完善。二要加快警务信息实战应用步伐。要认真研判全县交通违法、路网布局、车辆人流、事故发生等特点，以全要素的系统谋划为统领，以高效能的快速处置为目标，针对事故处理、拥堵疏导、应急救援、反恐处突、违法查缉、安全防护等重点，建立大数据实战应用平台，不断完善各类应急预案，通过经常性开展线上线下联动演练，努力实现警务实战反应快、打得准、效果好目标。三要加快服务群众高效便捷步伐。要以深入推进公安交管30项“放管服”改革措施为动力，加大“互联网+公安交管服务”模块研发力度，全面提升网上服务功能，进一步精简办事程序，缩短办理时限，使“一次办、马上办;网上办、掌上办;就近办、便捷办”真正落到实处，努力使公安交管服务更精准、更便利、更贴心，让“数据多跑路，群众少跑腿”成为现实。

(四)聚力保障支撑，注重在不断健全完善机制上下功夫。一要加强责任机制落实。要把“智慧交通”建设作为提升交通安全管理能力及交警队伍核心战斗力的重要举措，将其作为“一把手”工程置于推进整体工作的突出位置，扛责上肩，不打折扣。要按照统一规划、分步实施、持续推进、建用并重的原则，不断强化协调督导，确保稳步推进见效。二要加强专业人才培养。要立足长远发展，紧紧围绕人才培养、评价、使用、激励、保障等关键环节，通过招警、选聘、调入、培训等途径，切实加强公安交警科技人才队伍建设，建立适应时代发展需要的自有专业人才体系，为推进公安交警科技发展提供坚实的人才保障。三要加强经费保障。要积极争取党委政府、上级公安机关及相关部门的大力支持，将“智慧交通”建设经费纳入财政支持保障范围，提前谋划，定期研究，主动汇报，积极沟通，加快推进不同阶段重点项目建设步伐，努力通过智慧交通的高效建设运用不断提升新时代人民群众安全出行的获得感、幸福感。

作者: 徐家定

中国警察网2020-3-31