

交通事故“减量控大”的工作重点应转向农村

樊志强

武汉市公安局东西湖区交通大队 湖北武汉 430040

摘要：“减量控大”是近几年道路交通安全管理工作的热门话题，其目的是进一步树立以人民为中心的发展理念，预防交通事故、减少国家和人民生命财产损失。文章分析了“减量控大”工作中存在认识不足、研究深度不够、预防措施不力等问题，从农村交通参与者结构、农村车辆结构和农村道路条件出发，提出了“减量控大”工作重点应转向农村的见解。进而提出了因地制宜、对症下药，逐一对农村道路进行排查，补齐交通安全设施短板等“五个逐一”的措施。

关键词：交通事故；减量控大；农村

2020 年 4 月公安部召开道路交通事故预防“减量控大”工作部署会议，要求各地认清形势，增强危机感、紧迫感，聚焦交警主责主业，把以人民为中心的发展思想体现在交通管理各项工作中，始终把人民群众生命安全放在第一位。同年 8 月公安部交通管理局召开全国事故预防“减量控大”视频推进会，通报了前期工作情况，分析了存在的问题和面临的形势，对事故预防“减量控大”工作进行再动员再部署。会议要求，各地要认真研判本地交通安全形势，查找突出风险和薄弱环节，围绕“减量控大”总目标，采取切实有力措施，确保交通安全形势稳定。

回顾“减量控大”工作五年多的历程，各级交通管理部门在党委和政府统一领导下，采取了诸多措施，如公安部“六大提升工程”和《深化农村交通安全固本强基攻坚行动十项重点任务方案》等，收到了明显的效果。但是，从深度、广度和效果来看，还不尽人意，存在着一些短板和不足。因此，作者从一个基层交通民警的角度，通过观察分析，提出了如下观点，旨在为交通管理工作尽微薄之力。

1 “减量控大”工作中存在的不足

1.1 认识依然存在不足

所谓“减量控大”，就是要想方设法减少交通事故、减少人员伤亡、减少财产损失的数量，控制重特大事故的发生。“减量控大”的工作思路和部署是不容置疑的，对于改善交通秩序，确保交通安全必将产生深刻的影响。但是，在实践工作中还存在思想认识不足的问题，主要表现在：

（1）个别地方党委政府领导的认识深度有待进一步提高。可能是党委政府的工作重心不同，也可能是交通管理部

门的领导向党委政府请示汇报不够，导致有些地方的交通管理工作还没有真正得到党委政府应有的重视，在美丽乡村建设中，从规划到建设维护，工作措施一般化，投入不够。

（2）部分交通管理职能部门领导的认识不足。由于交通管理工作量大、面广、头绪多。因此，一些地方交通管理部门的领导对“减量控大”的认识不足，存在着常规化、形式化的倾向，认为农村现在人车不多，不是工作重点，治理的力度不大，以至于成效不明显。

（3）有些部门的协作意识不强。交通管理工作是一个庞大的系统工程，需要多部门的协作配合方能凑效。虽然国务院多次发布部门协同联动整治攻坚方案，也多次组织大规模的联合整治活动，但往往在制度上难于形成机制，工作上难于形成常态，只能是热一阵。

1.2 研究深度不够

（1）对新时期交通特性研究深度不够。近几年来，在公安部的统一部署下，各级公安交通管理部门对新时期道路交通特性开展了一些研究，但在研究中存在三多三少的倾向。一是对城市交通特性的研究较多，对农村交通特性的研究较少。城市交通关系到集中人群的出行安全与畅通问题，固然重要，但一般情况下发生重特大交通事故的概率较小。而农村，居住人员分散，各方面交通条件较差，发生重特大交通事故的概率相对较大，应该对其交通特性开展广泛深入的研究；二是对动态交通特性的研究较多，对静态交通特性的研究较少。现代交通理论把交通分为动态交通和静态交通，道路建设是为解决动态交通问题，而静态交通是要靠停车场（站）来解决。也可以理解为动态交通是解决“行”的

问题,静态交通是解决“停”的问题,而在有些地方对公共交通工具乘客上下车的停车、货运车辆装卸货物的停车、小客车和自行车等在交通出行中的停车等问题研究的较少,至于对农村静态交通问题的研究就更少了。三是对人的交通特性研究较多,对物的交通特性研究较少。众所周知,道路交通是由人、车、路和环境等要素构成的,虽然在这些因素中人是第一位的,但其他要素中均涉及到物,而在实际工作中对车辆性能、交安设施、道路结构和环境研究的不够。因此,必须对道路交通中的“物”进行广泛深入研究。

(2)对交通事故特点规律研究深度不够。目前,对交通事故的特点规律研究主要侧重于两个方面,一是通过交通事故的数量统计分析原因,如:违法、车辆、道路、环境和气候等方面的特点规律;二是对重特大交通进行深度调查,为责任倒查服务。但是,相当一些地方至今没有对区域内的危险路段进行系统排查,尤其是对农村道路很少开展排查,有的开展排查,但范围不是很大,有一定的局限性,没有真正把握乡村道路交通事故的特点规律。

(3)对未来交通发展趋势研究深度不够。对未来交通发展趋势的研究是一个很大的命题,但也是一个不可避免的问题。比如:电动自行车目前已经遍及我国广大城乡、电动汽车也成为部分农村人的首选、再就是无人驾驶车辆如何在乡村道路上行驶等问题,都是亟待研究的问题。只有从理论上、制度上超前研究,才不至于等问题出现后再亡羊补牢。

1.3 预防措施不力

2020年公安部在部署“减量控大”工作时,提出了实施交通安全隐患治理、城市交通安全水平、公路交通安全防控能力、全民交通安全文明意识、交通事故救援救治效率、部门协同联动整治攻坚等“六大提升工程”。时至今日,在有些地方并没有形成良好的工作机制,具体的、长远的、填补空白性的措施不多,很多只停留在标语口号、路检路查、加大处罚力度等方面。当然,采取上述措施也是必要的,但仅仅只有上述措施是不能从根本上解决问题的。因此,收效不大。比如:杭州市2023年发生交通事故2280起,2024年发生交通事故2450起,上升7.46%;2023年因交通事故死亡327人,2024年因交通事故死亡330人,上升0.92%;2023年因交通事故受伤1800人,2024年因交通事故受伤1901人,上升5.09%;2023年因交通事故财产损失1415万元,2024年因交通事故财产损失1081万元,下降23.58%。

2 “减量控大”的工作重点转向农村的理由

近二十多年来,随着《中华人民共和国道路交通安全法》的颁布实施,我国的道路交通设施及其管理发生了质的变化和提高。尤其是城市交通,从规划、建设到管理等方面已经形成了良好的机制,可以说已经步入了良性循环的轨道。但是综观全局,目前农村交通还存在着明显的不足,也就是说,农村交通构成的诸要素与城市相比还存在很大差距。所以,交通事故频发,损失严重。例如,成都市农村公路近五年发生交通事故数占比16.8%,一次死亡2人事故占比为24.4%,近三年发生的较大事故中有一半发生在农村道路,如果用万车事故率和十万人事故率统计,其事故率是较高的。因此,要在进一步做好城市交通管理的同时,加大对农村交通安全的投入和管理,工作重点形成农村包围城市之势。其理由如下:

2.1 农村交通参与者结构分析

据第七次全国人口普查所悉,中国现在14.13亿人口,城镇常住人口达到9.14亿,常住人口的城镇化率为64.72%,全国人户分离人口5.04亿,其中流动人口3.85亿。也就是说,目前我国在乡村居住的人口仍有约5亿人,而这些人基本上是60岁以上的老年人和初中以下的学生及儿童,是典型的交通弱势群体,大部分人没有受过系统的交通安全教育,缺乏道路安全意识。农村道路人烟稀少,除节假日之外,车辆不多,部分驾驶人抱有侥幸心理,普遍存在不系安全带、酒驾、占道行驶、超速超载、疲劳驾驶、驾摩托车不戴头盔等违法行为。

2.2 农村车辆结构分析

一是农村车辆大幅增长。近几年来,农民享受国家政策红利,导致车辆数大幅增长,每个家庭基本上购有小汽车、二轮和三轮摩托车;二是车辆档次低,受经济条件和安全意识的影响,大多数农民购买的是价格相对便宜、效能低下的机动车或二手车、报废车,车况较差,无牌无证居多。人员出行主要是二轮、三轮摩托车、电动自行车和校车。上述车辆中二轮、三轮摩托车是发生交通事故概率较高的车型,校车又是发生重特大事故的车型之一。据统计,农村50%的交通事故涉及低速车辆和摩托车,这些事故中涉及老年人的又约占50%。

2.3 农村道路条件分析

根据资料显示,全国农村公路总里程达到460万公里,

占全国公路总里程的 85% 以上, 且农村公路管理面临线长面广的挑战。全国农村道路发生交通事故平原占 61%、山区占 23%, 丘陵占 16%。从发生事故的路段类型上看, 全国农村普通路段发生交通事故占比为 85%, 交叉口事故占比为 15%, 如图 1 所示。

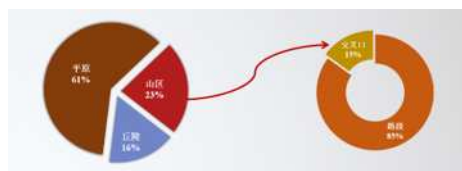


图 1 农村公路交通事故分布

农村地形多为山、河、湖, 在恶劣天气影响下易造成山体滑坡、洪涝、泥石流和冰雪灾害等, 对道路交通造成极大影响, 甚至危及交通安全, 如图 2 所示。



图 2 农村地形及公路特点

除天气因素影响外, 农村道路大部路宽只有 5 米, 平交路口比较狭窄, 路口房屋、树木等物品易遮挡驾驶人视线, 造成视野变窄并出现观察盲区, 提供给驾驶人的反应时间短, 加之车辆速度过快, 制动距离延长, 极易发生交通事故, 如图 3 所示。



图 3 农村公路视线不良

同时, 交通安全设施不完善也是引发交通事故的重要原因。乡村陡坡、泥泞道路较多, 十字路口信号灯少、交通标志不全, 且部分地段交通监管薄弱, 傍山险路等危险路段缺少突面镜、减速带和安全护栏, 易引发道路交通事故, 如图 4 所示。



图 4 农村公路交安设施不全

3 强化农村交通管理, 实现“减量控大”

为了真正实现“减量控大”的总目标, 必须进一步加强农村交通安全管理。2025 年中央一号文件对做好今年及今后一个时期“三农”工作做了全面部署, 要求健全农村应急管理组织体系, 强化农村道路交通、燃气、消防、自建房等领域安全风险源头管控和排查整治。因此, 必须进一步落实公安部交通管理局关于《深化农村交通安全固本强基攻坚行动十项重点任务方案》, 针对农村交通安全工作存在的短板弱项, 采用靶向式和精准化方法, 因地制宜、对症下药, 重点抓好以下工作:

3.1 逐一对农村道路进行排查, 补齐交通安全设施短板

2025 年中央一号文件要求, “实施好新一轮农村公路提升行动, 开展农村公路及桥梁隧道风险隐患排查和整治, 持续推动“四好农村路”高质量发展。”为实现“减量控大”, 必须持续推进防护工程行动。对农村公路急弯、陡坡、长下坡、临水临崖等线形或视距不良路段路侧增设防护栏、防护墙等必要的安全防护设施; 对穿村过镇主干路增设中央隔离栏及照明设施; 在商铺或民居密集、行人和非机动车流量较大的路段路侧增设隔离栏; 对农村线形突变路段或有隐蔽路口的路段, 增设安全提示设施。同时, 针对穿村过镇路段超速行驶、违法会车超车、逆行等违法突出路段, 增设非现场执法设备。据湖北交警公布, 湖北省生命防护工程共完成近 7 万公里, 占“455”工程总任务的 80%。2024 年 1-8 月,

道路运输业事故减少了 36.5%，死亡人数减少了 31.8%。这些数据表明，加强农村地区道路交通安全设施建设，对预防和减少农村地区道路交通事故是可以收到立杆见影效果的。

3.2 逐一对农村车辆进行排查，加大对车辆的管控力度

为达到“减量控大”之目的，必须强化车辆的源头治理。对农村车辆进行逐一排查，弄清农村各种车辆底数，对无牌无证车辆，不符合安全技术条件的车辆，要予以坚决强制报废；对校车或面包车要经常开展路检路查，确保车辆安全运行；对农用机械，相关部门要切实加强管理，上道路行驶的农用机械，公安交通管理部门必须随时监控。

3.3 逐户对农村人员开展交通安全教育，提高其交通安全意识

农村“一老一小”及进城务工人员是交通安全的重点人群，要针对这些人群开展交通安全精准教育。在党委政府的统一领导下，利用网格化管理体系，在交通管理专业人员的指导下，逐户上门对农村留守人员开展面对面的、有针对性的交通安全教育。这样坚持三五年，农村人员的交通安全意识必将出现质的提升。

3.4 对农村车辆驾驶人逐人见面，开展安全文明教育

对农村车辆驾驶人的教育，可采取多种形式：一是在路检路查中，通过发现和纠正交通违法进行当面教育；二是以村组为单位，利用休息时间，以座谈会的形式进行面对面的教育；三是对面包车和校车等重点驾驶人，要定期开展再教育。从而提高农村驾驶人的安全文明意识和车辆驾驶技术。

3.5 逐事开展深入调查，弄清事故原因

对发生在农村道路上一次死亡 1 人以上或者多人受伤的交通事故，要逐一开展调查，从人、车、路、环境和管理等方面进行深层次调查，找准直接原因和间接原因，按照三不放过的原则，既要交通违法当事人进行处罚，又要对相关管理部门的人员进行责任追究，同时，对存在的问题进行

认真整改。只有这样，才能真正起到以儆效尤、举一反三的作用。

总之，交通事故“减量控大”既是当前非常紧迫的任务，又是关乎民生的长期任务。各级党委政府，尤其是交通管理部门，要站在对人民、对事业、对自己负责的思想高度，以推进美丽乡村建设为契机，以如履薄冰、如剑高悬的危机感和紧迫感，强势推进各项措施，提升安全风险的主动应对能力，统筹抓好交通安全与畅通，真正实现交通事故数量减少，重特大交通事故得到控制的目标。

参考文献：

- [1] 孙广林. 农村穿村过镇路段与平交路口交通事故防控对策 [OL]. 文章发表日期 2023-12-13. 引用日期 2025-03-05.
- [2] 彭小萍等. 湖北省农村道路交通事故死亡人数同比大幅下降 [OL]. 文章发表日期 2018-12. 引用日期 2025-03-05.
- [3] 邵克. 公安部部署交通事故预防“减量控大”工作 [OL]. 文章发表日期 2020-04-16. 引用日期 2025-03-05.
- [4] 田玉国. 全力实现“减量控大”道路交通事故预防工作目标 [OL]. 文章发表日期 2020-03-25. 引用日期 2025-03-05.
- [5] 杭州市公安局. 2024 年道路交通事故情况 [OL]. 文章发表日期 2025-01-26. 引用日期 2025-03-05.
- [6] 成都交警. 安全隐患大调查，别让农村公路成交通安全“盲区” [OL]. 文章发表日期 2024-12-21. 引用日期 2025-03-05.

作者简介：樊志强（1971—），男，湖北罗田县人，学历大学，工作单位：武汉公安局东西湖交通大队，职称：警务技术四级，研究方向：交通设施设置，通讯地址：武汉市东西湖区新桥一路 2 号。