

# 道路交通安全“十三五”规划

为贯彻落实党中央、国务院关于加强道路交通安全工作的一系列重大决策部署，根据《道路交通安全法》《中共中央国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见》《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》《国民经济与社会发展第十三个五年（2016-2020年）规划纲要》《安全生产“十三五”规划》等，并参考相关部委“十三五”期间的相关政策和规划，制定本规划。

## 一、道路交通安全现状与趋势

### （一）道路交通发展情况。

“十二五”期间，我国国民经济稳步发展，道路交通事业发展迅速。2015年，全国GDP达到67.7万亿元，常住人口城镇化率达到56.1%，机动车保有量达到2.79亿辆，驾驶人数量达到3.27亿人，电动自行车突破2亿辆，公路通车里程达到457.7万公里（其中高速公路里程达到12.35万公里），城市道路里程达到36.5万公里。与2010年相比，全国GDP增长65.5%，常住人口城镇化率上升6.2个百分点，机动车保有量、驾驶人数量、公路里程、高速公路里程、城市道路里程分别增长34.6%、53.7%、14.0%、66.6%和24.1%；公路货运量和货物周转量分别增长36.1%和40.6%。

## （二）道路交通安全工作举措。

“十二五”期间，党中央、国务院高度重视道路交通安全工作，主要职能部门注重法治引领、标本兼治、综合治理，进一步夯实了道路交通安全基础，道路交通安全形势总体平稳，重特大道路交通事故明显减少。

### 1.进一步完善道路交通安全政策和相关法律法规。

“十二五”期间，全国人大常委会修订了《道路交通安全法》《安全生产法》《刑法修正案（八）》和《刑法修正案（九）》，将醉酒驾驶、客运车辆和校车严重超员、严重超速、非法运输危险化学品等严重道路交通违法行为纳入刑法规范范围，大大增强了法律的震慑力。国务院颁布实施了《校车安全管理条例》《公路安全保护条例》，修改了《危险化学品安全管理条例》，进一步健全了道路交通安全法律法规体系；制定出台了《关于加强道路交通安全工作的意见》（国发〔2012〕30号），加强道路交通安全的顶层设计和总体部署；国务院办公厅部署实施公路安全生命防护工程，大力整治公路交通安全隐患。国务院安委会办公室发布了《道路交通安全“十二五”规划》，在国家层面第一次对道路交通安全工作进行专项规划。

### 2.加强道路交通运输企业安全管理。

“十二五”期间，交通运输部、公安部、国家安全监管总局联合开展了为期三年的“道路客运安全年”活动，夯实道路客运安全基础，努力构筑安全监管的长效机制；2015年三部委又部署开展“道路运输平安年”活动，将危险货物道路运输纳入活动重点。为加强道路运输企业安全管理，交通运输部、公

安部、国家安全监管总局联合制定实施了《道路旅客运输企业安全管理规范（试行）》，组织“两客一危”重点营运车辆安装使用具有行驶记录功能的卫星定位装置，并联合出台了《道路运输车辆动态监督管理办法》；交通运输部修订了《道路旅客运输及客运站管理规定》《道路货物运输及站场管理规定》《道路危险货物运输管理规定》。为预防长途客运车辆重特大道路交通事故，暂停审批 800 公里以上长途客运线路、规定长途客运车辆凌晨 2 点到 5 点必须停车休息或者实行接驳运输。为深化安全生产体制改革、提高安全生产风险防控能力，交通运输部部署开展了交通运输行业安全生产风险管理试点工作，推动安全管理工作重点由被动式堵漏洞向主动式预防控制转变。

### 3.强化机动车安全源头管理。

“十二五”期间，修订了《机动车登记规定》（公安部令第 124 号），制定了《道路运输车辆技术管理规定》（交通运输部令 2016 年第 1 号），制修订了《专用校车安全技术条件》（GB 24407）、《机动车运行安全技术条件》（GB 7258）等技术标准，提高了机动车安全运行条件要求。商务部、国家发展改革委、公安部、环境保护部联合发布《机动车强制报废标准规定》（商务部、国家发展改革委、公安部、环境保护部令 2012 年第 12 号），加强车辆强制报废管理。多部委联合部署，强制停止卧铺客车生产和注册登记、强制对液体危险货物罐车安装使用紧急切断装置、提高小微型面包车技术标准要求。公安部部署开展“营转非”大客车排查清理，加强“营转非”大客车日常安全管理。

### 4.改善道路安全通行条件。

“十二五”期间，全国共改造干线公路 26.4 万公里，实施公路安全生命防护工程 32.8 万公里，改造危桥 1.7 万座、151 万延米，国省道新增危桥处置率达到 100%，四类、五类桥梁总数和比重逐年下降。公安机关交通管理部门积极开展道路安全隐患路段和事故多发路段排查，联合相关部门开展治理。公路安全水平、通行能力显著提高，公路设施和服务软环境得到较大改善。

#### 5.加大机动车驾驶人管理力度。

“十二五”期间，公安部修订了《机动车驾驶证申领和使用规定》，提高大中型客货车驾驶人考试标准和要求，加大对重点交通违法行为记分管理力度，因超速行驶、酒后驾驶、违反交通信号等重点违法行为导致的交通事故明显减少。交通运输部、教育部、公安部等部委联合部署开展道路运输从业人员素质提升工程，进一步加强客货运驾驶人安全管理。国家安全监管总局、交通运输部、公安部联合部署开展道路客运行业驾驶人安全承诺和安全教育工作，强化客运驾驶人安全意识和职业责任感；交通运输部、教育部、公安部、人力资源社会保障部联合部署开展大客车驾驶人职业教育试点工作，探索建立大客车驾驶人职业教育培养体系，提升大客车驾驶人整体素质。

#### 6.提高道路交通安全动态管理执法与监测水平。

“十二五”期间，公安机关交通管理部门在全国主干公路大力推进公路安全防控体系和机动车缉查布控系统建设应用。自建和共享公路交通视频监控设备 10 万多个，联网接入缉查布控卡口设备 2 万多个，主干公路特别是高速公路交通安全管控

能力明显提升。交通运输部加强路网监测，实现对国家公路网40%的重点路段、特大桥梁、特长隧道运行状况和运行环境的动态监测。

#### 7.广泛开展道路交通安全宣传教育。

“十二五”期间，中央文明办、公安部、交通运输部等部门联合部署实施“文明交通行动计划”，以增强全民文明交通素质为重点，积极倡导、大力传播“自律、包容、礼让、文明”的现代文明交通理念。将每年12月2日设立为“全国交通安全日”，开展道路交通安全宣传教育活动，司法部将道路交通安全法律法规作为“六五”普法的重要内容，广泛开展了法律进机关、进乡村、进社区、进学校、进企业、进单位的“法律六进”主题活动，在全社会营造了共同关注、共同参与道路交通安全的浓厚氛围。倡导通过互联网、微博、微信、APP客户端等新渠道开展道路交通安全宣传教育，大力推动建设互动体验式道路交通安全宣传教育主题基地，努力提升交通参与者安全意识和文明素质。

#### 8.增加道路交通安全科技投入。

“十二五”期间，积极开展道路交通安全应用技术研究，组织实施了国家道路交通安全科技行动计划，取得一系列重大科研成果，研发的系列装备得到广泛应用。引入国外先进的公路安全管理理念，创建了符合我国公路交通特点的公路安全设计和评价技术体系以及公路安全保障技术体系。

### （三）道路交通事故现状。

#### 1.道路交通事故总体呈下降趋势，较大及以上事故降幅明

显。

“十二五”期间，全国共发生造成人员伤亡的道路交通事故 99.8 万起，导致 29.7 万人死亡、108.7 万人受伤，平均每年发生 20 万起，造成 5.9 万人死亡、21.7 万人受伤。与“十一五”期间相比，事故起数、死亡人数、受伤人数分别下降 30.2%、21.2%和 33.9%。虽然“十二五”期间事故死亡人数逐年下降，但降幅在逐步收窄，2014 年、2015 年降幅分别为 0.03%和 0.86%。2015 年，全国道路交通事故万车死亡率为 2.1，比 2010 年下降 1.1。

“十二五”期间，发生较大及以上道路交通事故 4641 起，比“十一五”期间下降 33.3%；2015 年发生 770 起，比 2010 年下降 38.1%。其中，发生重特大道路交通事故 93 起，比“十一五”期间下降 38.4%；2015 年发生 12 起，比 2010 年下降 64.7%。但是，特别重大道路交通事故呈现波动态势，发生 6 起，比“十一五”期间增加 3 起。

2.生产经营性车辆事故占比逐年减少，私用车肇事事故占比逐年增加。

“十二五”期间，平均每年发生涉及生产经营性车辆（负事故责任，下同）的事故 59970 起，造成 26389 人死亡、62298 人受伤，事故起数、死亡人数、受伤人数分别占同期全国道路交通事故总数的 30.1%、44.4%和 28.6%，比“十一五”期间分别减少 8.2、6.2 和 9.0 个百分点。“十二五”期间，涉及生产经营性车辆事故起数、死亡人数占当年全国事故的比例由 2010 年的 36.0%和 49.6%，逐年下降至 2015 年的 26.3%和 41.6%。客

运车辆事故起数、死亡人数由 2010 年的 8.8%和 8.9%逐年下降至 2015 年的 5.4%和 5.3%，货运车辆事故起数和死亡人数由 2010 年的 22.6%和 36.5%波动下降至 2015 年的 19.6%和 34.4%。

“十二五”期间，私用车肇事事故起数和死亡人数，占事故总数的比例分别由 2010 年的 56.2%和 47.7%逐年增长至 2015 年的 66.6%和 56.9%，占比分别上升了 10.4 和 9.2 个百分点。2015 年每 3 起事故中，就有 2 起为私用车肇事。

“十二五”期间，涉及电动自行车的事故起数和死亡人数，占事故总数的比例分别由 2010 年的 12.6%和 8.1%逐年增长至 2015 年的 21.3%和 13.7%，占比分别上升了 8.7 和 5.6 个百分点，2015 年每 5 起事故中，就有 1 起涉及电动自行车。

### 3.高速公路、农村道路事故占比上升。

“十二五”期间，高速公路交通事故起数和死亡人数分别占事故总数的 4.4%和 10.0%，比“十一五”期间的占比分别上升 0.4 和 1.7 个百分点。

“十二五”期间，农村道路（县乡村公路）交通事故死亡人数占公路事故死亡总数的比重由 2010 年的 32.3%逐年增长至 2015 年的 37.2%；农村道路上共发生 31 起重大以上事故，占全国同期重大以上道路交通事故总数的 33.3%，比“十一五”期间的占比（23.4%）上升 9.9 个百分点。

“十二五”期间，城市道路交通事故起数和死亡人数分别占事故总数的 37.2%和 24.3%，比“十一五”期间的占比分别上升 2.2 和 2.8 个百分点。其中，一般城市道路的死亡人数占事故死亡总数的比重由 2010 年的 18.1%逐年上升至 2015 年的 22.9%，

上升了 4.8 个百分点。

#### （四）面临形势与主要问题。

##### 1. 面临形势。

“十三五”期间，我国将实现全面建成小康社会宏伟目标，预计到 2020 年，全国 GDP 将超过 90 万亿元人民币，人均 GDP 将突破 1 万美元，常住人口城镇化率将达到 60%；汽车保有量将由“十二五”末的 1.72 亿辆增至 2.5 亿辆，汽车保有量超过 100 万辆的城市将由 31 个增至 100 个，驾驶人将由 3.27 亿人增至 4.2 亿人；高速公路里程将由 12.35 万公里增至 15 万公里。机动车、驾驶人及道路物流等仍将处于高速增长期，交通事故预防工作压力增大。同时，城市交通拥堵、出行难等问题可能会加剧，对道路交通安全工作提出更高的要求、带来更加严峻的挑战。

##### 2. 主要问题。

（1）在道路交通安全管理体制机制方面，政府主导、多部门共同参与的道路交通事故预防体系基本形成，但道路交通安全责任体系尚需进一步细化健全，安全监管、公安、交通运输、农业、工业和信息化、质检、教育、卫生、气象等部门间协作机制需要进一步完善。

（2）在交通参与者方面，道路交通安全宣传教育社会化格局初步形成，但系统化的道路交通安全宣传教育仍然缺失，广大交通参与者安全意识、文明交通理念明显滞后于机动化发展进程。驾驶人培训考试重驾驶技能、轻安全意识的现象尚未根本扭转，不利于新驾驶人养成良好驾驶习惯，对驾驶人特别是



职业驾驶人的持续性教育与培训效果不显著。

(3)在车辆安全性方面,车辆生产、销售源头管理不到位,对违规生产企业的行业监管缺少配套法律法规支撑,缺乏有效监管手段;生产一致性管理需进一步加强,部门间信息交流机制及方式需完善。危险货物运输车、大型客车安全技术性能有待进一步强化,重型载货汽车、小微型面包车等车型安全技术水平较低,电动自行车、低速电动车发展缺乏规范和引导,车辆安全辅助驾驶技术尚未得到广泛应用。与新能源汽车、智能网联汽车、自动驾驶汽车等车型发展相适应的道路交通安全政策亟需研究和出台。

(4)在道路安全性方面,道路规划、设计、建设、运营全过程的安全监管有待进一步加强。道路交通安全设施欠账较多,道路交通安全设施与道路建设主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度需进一步落实。农村公路建设标准较低,行车安全条件依然较差,特别是隧道、危桥、高风险路段、灾害易发路段等改造任务艰巨。部分地方对公路安全生命防护工程配套投入不足,路网风险评估未全面普及,对高风险路段评估和提升工程的要求理解和执行不到位。

(5)在道路交通安全管理执法方面,道路交通安全法律法规体系尚需进一步完善,部分法律、法规、规章不能适应当前道路交通安全形势发展变化及执法实践需要。在非法违规车辆生产和销售、道路运输企业安全生产、客货运车辆运营等方面存在监管责权不明确、职责交叉、力度不足等问题。道路交通安全执法针对性有待提高,严重违法行为常态治理机制尚不完

善，执法管理的科技应用水平有待加强。

(6) 在应急管理与救援急救方面，道路交通应急管理机制不完善，跨地区、跨部门、跨行业的应急管理联动体制尚未健全，应急救援社会化机制尚未建立。应急资源配置不合理，应急救援和急救技术装备落后，应急处置人员专业知识水平不高，针对交通事故伤员的专业急救效率低、水平低，道路交通事故致死率高、死伤比高。因事故现场处理不及时、安全防护不足等原因导致的二次事故多发。

(7) 在科技支撑方面，道路交通安全基础理论、关键技术、先进装备研发不足，产学研用结合不够，科研成果转化程度低，不能满足道路交通安全管理实战需求。部门间数据壁垒、信息“孤岛”依然存在，现有海量数据未充分整合、挖掘、应用。道路交通事故深度调查分析未形成规范化机制，调查成果转化应用不足。

## 二、指导思想与规划目标

### (一) 指导思想。

以党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神为指导，认真贯彻落实习近平总书记、李克强总理等中央领导同志关于安全生产、道路交通安全的系列重要指示批示精神，牢固树立“以人为本、安全发展”的理念，围绕防事故、保安全的目标，以问题为导向，以改革为动力，以信息为引领，以科技为支撑，坚持“预防为先、综合治理、齐抓共管、社会共治、科技支撑、法治保障”的原则，运用法治思维和法治方式，建安全路、造安全车、培养安全交通参与者、培育交通安全文

化，加强科技研发和应用，提升主动防控能力，使道路交通更安全，更好地适应全面建成小康社会的发展要求。

## （二）规划目标。

到 2020 年，道路交通安全工作机制和法律法规体系更加健全，道路交通安全基础设施和车辆安全性明显改善，交通安全执法管理效能明显提升，以信息共享为基础的部门协作机制基本形成，交通参与者交通违法率明显减少，交通事故得到有效防范并呈现有规律的稳定状态，重特大道路交通事故稳中有降。与 2015 年相比，营运车辆万车死亡率下降 6%，道路交通事故万车死亡率下降 4% 以上，较大及以上道路交通事故起数下降 8% 以上。

## 三、主要任务

### （一）完善道路交通安全责任体系。

1. 进一步强化地方党委、政府和部门责任。深入贯彻落实《中共中央 国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见》，进一步加强地方各级党委、政府对道路交通安全工作的领导，推动道路交通安全与经济社会协调发展，着重发挥地方党委、政府在编制及实施区域道路交通安全管理规划、缓解交通拥堵、保障道路交通安全、治理隐患、宣传教育、应急救援管理、事故调查追责、社会化服务等方面的主导作用。建立健全农村道路交通安全责任体系，落实乡镇政府安全监管主体责任，建设乡镇政府主导的农村道路交通安全工作机制，开展文明交通安全乡村创建活动，扩大农村道路交通安全管理覆盖面。依据《国务院办公厅印发贯彻落实国务院关于加强道路交通安全工作意

见重点分工方案的通知》(国办函〔2012〕211号),进一步厘清相关职能部门的职责定位,落实各部门管理责任,完善部门协作管理体系,加强部门间的沟通、协调与配合,进一步形成合力。完善校车交通安全管理、道路交通突发事件应急救援、车辆非法改装监管等重点领域的安全监管体制,进一步明确安全监管部门。

2.加强企业安全主体责任。严格实行企业全员安全生产责任制,明确各岗位的责任人员、责任范围和考核标准,加强对企业主要负责人和安全生产管理人员的安全生产责任制落实情况的考核。完善企业从业人员安全生产教育培训制度。推进道路运输企业安全生产标准化,开展企业安全风险分级管控和安全隐患排查治理体系建设。进一步健全道路运输企业交通安全等级评估制度,加快道路运输企业安全生产诚信体系建设应用。依托国家社会信用信息共享交换平台,推动将道路运输企业,道路设计、建设、监理、经营企业,车辆生产、改装、维修、检验、报废回收企业,危险品生产、储存、销售、运输企业的违法违规信息进行共享交换,并通过国家企业信用信息公示系统进行公示,健全企业交通安全诚信记录,并完善信用评价机制,强化失信惩戒和守信激励,促进落实安全生产主体责任。建立道路交通安全相关企业退出制度,落实道路运输重特大安全生产责任事故发生单位主要负责人职业禁入制度。大力强化企业社会责任,引导、推动相关企业积极参与道路交通安全治理。

3.推动道路交通安全社会共治。充分发挥保险、救援、医疗、

清障等行业自身重要作用，落实道路交通安全社会责任。倡导道路交通安全行业协（学）会等机构和社会组织积极开展道路交通安全宣传、教育培训、风险评估等相关工作。鼓励科研机构、高等院校等积极发挥自身优势，开展道路交通安全基础理论和应用技术研究，为道路交通安全工作提供科技支撑。

### 专栏 1 完善道路交通安全责任体系 规划重点

**道路运输安全生产领域：** 进一步加强道路运输企业安全生产评估工作，推进企业安全生产标准化，开展企业安全风险分级管控和安全隐患排查治理体系建设；加快道路运输企业安全生产诚信体系建设应用，建立交通安全企业退出制度，落实道路运输生产安全重大事故重大责任人员职业禁入制度。

**道路交通公共安全领域：** 强化地方各级政府领导责任和各相关部门监管责任，落实乡镇政府安全监管主体责任；强化机动车生产企业、销售企业、车辆改装企业等道路交通安全相关企业责任落实，加快相关企业的诚信体系建设应用，建立交通安全相关企业退出制度，培养企业社会责任。

## （二）提升交通参与者交通安全素质。

1.健全交通安全宣传教育体系。制定覆盖学龄前教育、义务教育、高中阶段教育、高等教育、成人教育、老年人教育全年龄段的道路交通安全公共教育计划。将道路交通安全法治教育纳入国民教育体系，在学龄前、义务教育阶段普及道路交通安全教育。强化道路运输企业从业人员教育培训，重点加强一线从业人员和道路交通安全相关关键岗位人员的教育培训。整合社会资源，落实教育、宣传等部门履行道路交通安全宣传教育的法定职责，充分调动新闻媒体、保险企业、车辆生产企业、社会公益机构等积极性，形成道路交通安全宣传教育和监督社

会化格局。

2.持续深入开展交通安全宣传教育。深入推进文明交通创建活动，把道路交通安全法律法规作为“七五”普法的重要内容，广泛开展交通安全宣传教育进农村、进社区、进企业、进学校、进家庭活动，推行“互联网+”交通安全宣传教育。继续深入开展“安全带—生命带”宣传教育活动，进一步提高客运车辆乘客的安全带使用率。创新交通安全宣传教育技术，进一步研发情景模拟、互动体验式的新型宣教装备，加强对重点驾驶人、中小學生、城市外来务工者、游客、农村群众等交通行为特征研究，制定实施针对重点群体的交通安全宣传教育计划和方案。

3.提升驾驶人交通安全意识和驾驶技能。全面落实驾驶培训考试制度改革各项措施，改进驾驶人培训教育模式，强化驾驶人安全意识和良好驾驶习惯养成。全面推行大型客货车驾驶人职业教育，严格营运车辆驾驶人从业资格考试及日常管理，在驾驶培训考试中增加应急处置与急救实训，提升职业驾驶人整体素质。加强对持证驾驶人的再教育和常态化培训，针对营运驾驶人，建立由运输企业为主体、基于驾驶行为分析的交通安全再教育和再培训机制；对一般驾驶人，建立社会化的交通安全宣传教育系统；改进教育方式和内容，提升对记满12分驾驶人、营运驾驶人审验教育的教育效果。

4.建立道路交通参与者交通安全信用体系。完善驾驶人信用信息管理，将严重交通违法、责任事故等信息纳入个人不良征信记录，通过全国信用信息共享平台对外提供共享服务。依托国家社会信用体系建设成果，各有关部门联合开展失信惩戒和

守信激励工作，研究推动将交通参与者信用等级与保险费率、市场准入、职业准入、贷款消费等行为挂钩。建立交通安全信用公告制度。

### 专栏2 提升交通参与者交通安全素质 规划重点

**道路运输安全生产领域：** 强化道路运输企业从业人员教育培训；强化客货运职业驾驶人从业能力和素质培训，严格营运车辆驾驶人从业资格考试及日常管理；建立客货运驾驶人职业教育体系；将驾驶人信用信息与职业准入等挂钩。

**道路交通公共安全领域：** 将道路交通安全法治教育纳入国民教育体系；健全交通安全宣传教育体系，广泛开展交通安全宣传教育；改革驾驶培训考试制度，改进驾驶人教育培训模式；建立道路交通参与者交通安全信用体系。

### （三）提升车辆安全性。

1.加强机动车本质安全管理。优化机动车产品结构，完善升级机动车特别是危险货物运输车、载货汽车、大型客车、新能源汽车等安全技术及配置标准，推广普及先进的主被动安全技术，加快营运车辆安全辅助驾驶技术的应用，严格按照相关标准规定要求，推动‘两客一危’车辆安装防碰撞系统和车身电子稳定系统，加快推进货运车辆安装限载装置，大力推广厢式化、标准化货车。严格机动车生产企业和机动车产品公告管理，加强机动车产品生产一致性和市场准入监管，推动车辆生产立法，加大对违规生产企业的处罚力度，严厉打击非法改装、拼装行为。完善车辆缺陷及事故伤害信息共享机制，拓展车辆缺陷信息采集及反馈渠道，加大缺陷产品召回力度。

2.加强机动车动态安全监管。从机动车生产、改装、销售、登记、检验、报废回收等环节加强全过程安全监管。严格新车

登记注册审核把关，健全违规生产车辆预警、信息交换机制，为车辆安全源头监管提供信息支撑。加强机动车检验、维修行业监管，督促检验、维修机构严格落实相关标准，切实保障在用车安全性能。加强新能源汽车运行安全监测体系建设，探索建立与新能源汽车技术特点相适应的在用车安全管理模式。全面落实《道路运输车辆动态监督管理办法》（交通运输部、公安部、国家安全监管总局令 2014 年第 5 号，交通运输部令 2016 年第 55 号修改），不断提升道路运输车辆动态监管能力和水平。深入推进货车非法改装和超限超载车辆治理工作，加大对车辆运输车、低平板半挂汽车列车、货车非法改装行为、违法超限超载运输行为的整治力度，规范客车行李舱货物装载种类范围及核载质量。探索建立在用车辆安全性评估机制，引导消费者选购安全性能好的车辆。开展智能网联汽车、自动驾驶汽车等新车型的技术标准研究，为该类车辆的运行测试等提供依据。开展双挂汽车列车应用技术研究，组织开展示范应用，为修改完善相关法规标准提供依据。

3.强化电动自行车安全监管。修订电动自行车强制性国家标准，加强对电动自行车生产、销售的监管力度，加强电动自行车行业管理和政策引导，合理制定在用超标电动自行车的处置政策措施，逐步解决在用超标电动车问题，提升电动自行车整体安全水平。

4.加强低速电动车源头管理。按照“升级一批、规范一批、淘汰一批”的原则，加大对低速电动车产品生产、销售的监管力度，取缔关停非法生产企业，遏制违规生产低速电动车泛滥



势头，严格加强低速电动车道路通行监管，逐步置换和淘汰在用低速电动车。

### 专栏3 提高车辆安全性 规划重点

**道路运输安全生产领域：**提高客货运输车辆安全技术及配置标准；严格大中型客货车、校车、危险货物运输车等重点车辆的检验、维修，加大对大中型客、货车缺陷产品召回力度；深入推进车辆运输车、货车非法改装和超限超载治理。

**道路交通安全公共领域：**严格机动车生产企业和机动车产品公告管理，加强机动车产品销售监管，严格新车登记注册审核把关，加强机动车检验监管，落实和健全缺陷汽车产品召回制度，开展在用车辆安全性评价；修订电动自行车国家标准，强化电动自行车的安全监管；加大对低速电动车产品生产、销售的监管力度，从源头上遏制违规生产的低速电动车泛滥势头。

#### （四）提升道路安全性。

1.强化道路安全标准规范的贯彻实施。在道路规划、设计、建设、运营等环节强化全过程、全链条安全理念，严格执行道路交通安全设施与道路建设主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度。加大道路基础设施交通安全性研究投入力度，优化相关标准规范。加强道路与铁路、河道、码头联接交叉路段特别是公铁立交、跨航道桥梁安全防护标准规范的落实。

2.全面推行道路安全性评价。对公路新建、改扩建项目，全面推广安全性评价。对运营阶段公路，逐步推广应用路网风险评估，精准发现其中的高风险路段并进行安全性评价，科学、系统地分析和诊断路段主要风险因素，及时进行针对性处置。

3.持续深入实施公路安全生命防护工程。落实地方政府主体责任，高效配置安全改善资金，完善农村公路安全设施设置。

加强农村公路临水临崖、急弯陡坡等重点路段整治，基本完成乡道及以上行政等级公路高风险路段治理。积极推广应用因地制宜、经济适用的道路交通安全新技术、新设施、新装置。

4.提高城市道路安全设施建设配置水平。优化城市交通设施，加强城市快速路、隧道、桥梁、交叉口等重点路段及秩序混乱、事故多发路段的安全设施建设。加强城市交通基础设施建设，优化城市路网和交通组织，建设级配合理的城市路网系统，提升城市道路承载能力。严格落实停车配建标准，加大路外公共停车设施建设力度，积极推动地下停车场以及立体停车设施建设。加强步行和自行车道系统建设，改善步行和自行车出行条件。规范城郊结合部道路交通安全设施设置与管理，提升重点区域道路安全性。

#### 专栏 4 提升道路安全性 规划重点

**道路运输安全生产领域：**加强公路特别是开行客运班线和校车路线的安全风险评估，强化高风险路段警示提醒。

**道路交通公共安全领域：**开展重点路段道路安全隐患排查、治理，落实新建、改建、扩建公路建设项目安全设施“三同时”制度。深入实施公路安全生命防护工程，重点提升农村地区公路安全通行条件，建立并实施道路安全性评价，提高城市道路安全设施建设配置水平。

#### （五）提升道路交通安全管理执法能力。

1.完善道路交通安全法律法规。对施行 5 年以上的道路交通安全法律法规开展执行效果评估，研究修订《道路交通安全法》《公路法》《道路交通安全法实施条例》《道路运输条例》《机动车交通事故责任强制保险条例》《校车交通安全管理条例》等，

研究将“毒驾”“无证驾驶营运车辆”“车辆超限超载违法运输行为”等严重交通违法行为纳入刑法规范范围，健全完善道路交通安全法律法规体系。研究针对智能网联、自动驾驶等新车型的道路交通安全管理措施，通过立法程序上升为法律规范。

2.提升交通安全监管效能。强化对非法经营道路客运、非法运输危险货物、非法从事旅游包车校车业务、违法生产或销售不符合安全性能要求车辆、非法改装车辆等行为的安全监管。推行道路交通安全联合监管，整合道路交通安全管理力量和资源，建立跨部门、跨区域的协同管理、联勤联动机制。健全和完善联合治理车辆超限超载工作的长效机制。

3.加大道路交通安全执法力度。建立严重交通违法行为常态治理机制，以公路客运车辆、旅游包车、危险货物运输车等车辆为重点，严厉打击和整治车辆超速、不按规定线路行驶、超载超员等严重交通违法违规行为。针对超标电动自行车、低速电动车组织开展专项整治行动，引导驾驶人遵守交通法规。加强道路交通安全执法，加大对累次违法行为的处罚力度，严厉打击危险驾驶违法犯罪。加强行政执法与刑事司法的衔接，严格依法追究较大以上道路交通事故相关责任单位和责任人员的法律责任。

4.提高道路交通安全执法能力。深化全国主干公路网公路交通安全防控体系建设应用，全面推广农村道路交通安全管理信息系统，强化科技装备和信息化技术在道路交通执法中的应用，提高道路交通安全管控能力和精准查缉能力。

## 专栏5 提升道路交通安全管理执法能力 规划重点

**道路运输安全生产领域：**严厉打击校车、客运车辆、危化品运输车危险驾驶违法犯罪行为；强化对非法经营道路客运、非法运输危险货物、非法从事校车业务等行为的执法力度。

**道路交通安全公共领域：**制修订道路交通安全管理相关的法律、法规和部门规章；加强道路交通安全管理执法，严厉依法打击危险驾驶违法犯罪；强化道路交通安全管理协同执法。

### （六）提升道路交通应急管理救援能力。

1.完善道路交通应急处置指挥联动机制。建立健全重大突发事件现场应急处置跨区域、跨部门、跨行业联动机制，提升应急处置专业化和精细化水平。加强应急救援基础信息库建设，建立交通事故与医疗数据互通共享机制、应急救援基础数据普查及动态采集报送机制。修订《公路交通突发事件应急预案》，形成更为完善的国家、省、市、县四级道路交通应急预案体系，强化恶劣天气、重大事故、危险货物道路运输事故、地质灾害等典型突发事件应急救援演练。

2.加大道路交通应急管理投入。加快道路交通应急装备物资储备点建设，完善国家、省、市三级道路交通应急装备物资储备体系，构建跨地区、跨部门、跨行业的应急物资配置调度系统。加大对常发性雾区和团雾多发路段的雾况监测、雾区警示诱导、安全防护等相关装备的投入。加强道路交通事故应急处置新型装备研发和推广应用，提升应急处置效率。

3.加强道路交通事故处理能力建设。进一步推广交通事故现场勘查先进技术，强化交通事故现场勘查、安全防护等装备技术应用。加强交通事故检验鉴定机构建设和管理，规范交通事故检验鉴定工作。研究制定新能源汽车应急救援及消防处置等

工作指南，加强新能源车辆的应急处置管理。综合运用移动互联网、快处快赔中心和事故协理员队伍等多种模式，大力推行道路交通事故快处快赔工作，不断提高知晓率、普及率。

4.加大道路交通事故救援能力建设。组建专业化应急处置救援队伍，加快应急管理、救援指挥专业人才培养，提高救援人员的应急处置能力。提高医疗急救服务的联动效率，培育市场化、专业化应急救援组织，鼓励公益组织、保险行业等力量参与道路交通应急处置与救援，引导发展空中救援模式，逐步建立应急救援队伍社会化体系。建立应急准备能力评估、应急处置评估、交通伤救治等专家技术咨询制度，完善应急救援和医疗救治信息库。修订完善社会救助基金制度，扩大救助基金适用范围，简化救助基金使用程序，拓宽救助基金来源渠道，规范社会救助基金的管理运作模式。

#### 专栏6 提升道路交通重大事件应急管理能力 规划重点

**道路运输安全生产领域：**强化救援人员技能培训，将危险品应急处置、交通伤急救等纳入基础培训内容。

**道路交通公共安全领域：**完善事故现场应急处置联动机制和统一指挥机制，强化应急救援保障；加大应急管理投入，建立应急救援队伍社会化体系；改进完善道路交通事故社会救助基金制度；加强道路交通事故处理能力建设。

#### （七）提升道路交通安全科技支撑能力。

1.加强道路交通安全基础理论与技术研究。开展道路交通事故预防基础理论研究，重点围绕驾驶行为机理与干预、车辆主被动安全技术、新能源车辆安全技术、自动驾驶车辆安全技术、道路安全评估及改善、交通事故致因分析及损失测算、道路交

通安全综合评估等方面开展理论和技术的创新研究，形成适合我国国情的交通事故综合预防理论及技术体系。加快建设道路交通安全国家重点实验室，设立并实施道路交通安全国家重点研发计划。

2.加强道路交通安全研究成果转化和资源共享。制定出台道路交通安全科技成果转化和产业化指导政策，鼓励交通安全科研成果转化和社会化应用。构建大数据环境下道路交通安全研究共享机制与应用平台，联合科研院所、高等院校、企业等多方力量实施道路交通安全技术创新引导工程，形成一批产学研用战略联盟。

3.加强道路交通安全大数据应用。共享全国道路交通安全事故数据库，全面加强道路交通安全事故研判分析，组织开展专项研究，提出针对性、系统性的解决措施。大力推进跨部门、跨地区的信息资源共享共用，建立交通安全风险隐患动态研判预测系统，健全国家、省、市、县四级交通安全常态化分析研判机制，应用大数据、云计算等技术，实现面向不同地区、不同类型道路交通安全及运行态势的分析研判和集成应用，建立完善交通大数据信息安全保障体系，为数据的大范围应用提供基础。

4.加强道路交通事故深度调查和数据采集应用。加强和改进道路交通事故信息采集，优化信息采集项目，推进事故现场采集技术创新，建立公安、交通运输、气象等部门和车辆生产企业等多机构参与的事故成因分析机制，推行较大以上道路交通事故深度调查，建立并落实道路交通事故深度调查结果的通报

反馈、督促整改、缺陷改进制度，及时修订完善事故调查发现存在缺陷和漏洞的标准规范。

### 专栏7 提升道路交通安全科技支撑能力 规划重点

**道路运输安全生产领域：**加强营运车辆危险驾驶行为辨识及干预、重特大事故防控理论和技术研究；大力推进跨部门、跨地区的营运车辆管理数据资源共享共用。

**道路交通公共安全领域：**加强驾驶行为机理与干预、车辆主被动安全技术、道路因素对交通安全风险影响、交通事故综合致因分析等方面的理论与技术研究；加强道路安全研究信息互通资源共享；强化交通安全大数据应用。建设道路交通安全国家重点实验室，推动交通安全科研成果转化和社会化应用。

## 四、重大工程

### （一）道路交通安全文化建设工程。

1.建设道路交通安全文化公园和道路交通安全宣传教育基地。在全国建设一批集学习、培训、体验式教育为一体的道路交通安全文化主题公园、宣传教育基地。超大城市、特大城市、大城市应力争建立儿童道路交通公园。至2020年，至少建成10个道路交通安全文化主题公园，100家营运驾驶员安全教育典型示范企业，400个地市级综合型道路交通安全宣传教育基地。

2.建设国家级道路交通安全文化传播机构。建设国家级道路交通安全宣传教育系列作品制作中心，发动社会力量制作传播道路交通安全文化作品。在主流媒体开办道路交通安全专题栏目，结合道路交通安全重点工作、热点问题，制作适合栏目播出的外包节目和特别节目。依托互联网，建成道路交通安全宣教作品的播放与下载平台；加强微博、微信和手机客户端等新

媒体传播渠道建设，形成新媒体宣传教育阵地；搭建道路交通安全宣传教育资源和文化产品共享平台。到 2020 年，建成国家级道路交通安全文化传播中心并投入使用。

3.开展大型客货车驾驶人职业教育。各地根据实际情况选择具备资质的职业技术学院、高级技工学校开展大型客货车驾驶人职业教育。合理制定人才培养方案，构建系统的大型客货车驾驶专业课程体系，突出驾驶人职业道德教育、安全责任意识养成，强化大型客货车驾驶实践技能锤炼。建立相应的政策、组织和资金保障体系，确保大型客货车驾驶人职业教育工作顺利开展。到 2018 年，在全国全面推广大型客货车驾驶人职业教育。

## （二）重点车辆安全性提升工程。

1.提升大型客货运车辆安全性。完善大型客货运车辆安全技术标准体系，制定道路客运车辆安全技术条件标准，提升营运客车本质安全性能，加大客货运车辆生产监管及缺陷产品召回力度。推进“两客一危”车辆强制安装智能视频监控报警、防碰撞和整车安全运行监管技术装备。

2.建设全国重点车辆交通安全管控体系。综合应用汽车电子标识、北斗卫星定位终端、公路缉查布控系统，构建全国重点营运车辆动态安全管控体系，对公路客运、旅游客运车辆等重点车辆实现高精度、高可靠、全程化的实时监测和动态管控，实现重点车辆安全监管信息的跨部门、跨行业共享和交换。到 2020 年，建成并完善全国重点营运车辆动态安全管控体系，颁布实施重点车辆安装汽车电子标识的相关标准，国道主干线



公路卡口联网率达到 100%。

3. 提升危险货物道路运输安全水平。完善危险货物道路运输法规标准体系，制定出台《危险货物道路运输安全管理办法》和《危险货物道路运输规则》系列标准，强化危险货物道路运输托运、充装、运输、道路通行及应急救援全过程安全管理，规范危险货物分类、包装、托运、装卸、运输操作。运用物联网、互联网等新技术，搭建全国统一的危险货物道路运输安全监管系统。全面推广危险货物道路运输电子运单制度。开展危险货物道路运输电子押运试点，利用信息化手段加强危险货物运输过程安全管理。到 2020 年，建成危险货物道路运输安全监管系统，运用信息化手段，实施“联网联控、精准监管、专业监管、协同监管”的格局基本形成，为实现危险货物全生命周期信息化安全管理和信息共享奠定基础。

### （三）重点道路设施安全提升工程。

1. 全面实施公路安全生命防护工程。按照《公路安全生命防护工程实施技术指南》，形成公路路段评估、工程设计与实施的公路安全提升常态化机制，按轻重缓急实施高风险路段综合治理。治理完成后，要按程序组织工程验收，确保实现治理目标。到 2017 年，完成急弯陡坡、临水临崖等重点路段约 6.5 万公里农村公路高风险路段治理；到 2020 年，基本完成乡道及以上行政等级公路高风险路段治理。

2. 规范建设农村公路交通安全设施。新建、改扩建农村公路，按有关要求确保安全设施投资足额到位并同步建成，确保新建农村公路不增加高风险路段。

3.提升高速公路路网监测设施覆盖率。继续加强路网及道路沿线气象等监测设施建设维护，到2020年，实现高速公路运行实时监测覆盖率东、中部地区达到100%，西部地区重点路段达到100%。

#### （四）道路交通安全主动防控体系构建工程。

1.实施道路交通安全风险分级管控。建立健全包含重点车辆及驾驶人、“两客一危”运输企业的部、省、市三级道路交通安全风险管控平台，按照“分区域、分级别、网格化”的原则，对重点车辆及其驾驶人实行动态风险管理和重大安全风险动态预警。到2020年，部、省、市三级道路交通安全风险管控平台全面建成。

2.深化国家主干公路交通安全防控体系建设。以国家主干公路网为重点，建成比较完备的全国公路交通安全防控体系，实现道路交通安全风险管控能力和公路交通管理执法效能提升。强化风险防控体系的实战应用，实施相配套的勤务机制，提高管控效能。到2018年，全国主干公路交通安全防控体系建成率达到100%，到2020年，全国主干公路交通安全防控体系应用率达到100%。

#### （五）高速公路交通应急管理能力提升工程。

1.推动实施重大事件现场应急救援与远程协助。建立区域路网应急救援资源信息库，构建应急资源配置调度系统，实现应急指挥联动体系与应急资源信息的整合；研究建设国家交通突发事件应急救援综合指挥平台和应急通信保障系统，提升应急救援机构与事故现场的远程通信指挥保障能力。搭建道路交通

事故紧急救援综合信息平台，实现应急管控方案的快速生成与决策优化、应急资源远程指挥调度、大范围交通综合管控。到2020年，力争建成部省联网、资源共享的应急指挥平台。

2.建设国家级道路交通突发事件应急救援综合实训演练场所。依托现有条件，建成道路交通突发事件应急救援综合实训演练场馆，推广应用新型应急救援技术与装备，增强应急处置救援实战能力。开展重特大道路交通事故情景构建，建设应急演练情景库，实施以基层为重点的实战化应急演练活动。到2020年，建成国家级道路交通突发事件应急救援综合实训演练场所。

3.建设高速公路交通事故应急救援体系。以国家高速公路网为重点，开展交通事故应急救援体系建设，强化现场自救、伤员运送、急救联动三个关键环节，提高交通参与者特别是驾驶人的现场急救能力。努力提高医疗急救服务效率，在有条件的地区推行直升飞机救援，构建立体救援体系。到2020年，在10条国家高速公路建成交通事故应急救援体系，并开展示范应用。

#### （六）道路交通安全科技应用与数据共享工程。

1.建设国家智能交通综合测试基地。建设基础健全、功能完善、设施先进的智能网联汽车运行安全测试平台、智能交通管理技术综合测试平台和道路交通安全管理技术培训基地，配套完善基础设施保障环境，实现道路交通安全管理技术、产品的综合测试和验证示范，为道路交通安全管理技术人员科技专业化建设提供保障。到2018年，完成智能网联汽车运行安全和智能交通管理技术综合测试基地建设，到2020年，完成集基础素质培训、实战能力实训为一体的道路交通安全管理实训平台建设。

2.机动车电子标识区域综合示范应用。推广安装机动车电子标识，大范围建设路面识读基站，研发区域机动车电子标识信息联网管理系统，实现高速行驶车辆的信息动态采集和信息准确识别，提升道路交通安全管理精细化水平。到 2018 年，完成 1 项市级机动车电子标识示范应用，到 2020 年，完成 1 项城市群区域机动车电子标识区域综合示范应用建设。

3.建设跨部门、跨行业的数据共享及服务平台。编制道路交通安全管理数据共享目录，建立统一的数据标准格式、数据交换格式、实现统一的数据交换接口及其调用方法，推进跨部门、跨行业、跨地区的信息资源共享共用。相关部门构建信息资源服务平台，依托政府数据统一共享交换平台，向其他相关部门、行业开放共享数据，提供信息交换服务。加强道路交通安全大数据的分析研判应用，实现对信息的分析处理和挖掘研判功能，满足有关部门的道路交通安全分析需求。建立道路交通安全大数据信息共享及安全保障体系，建立健全信息安全管理措施，全力保障信息共享的安全可靠。依据《政务信息资源共享管理暂行办法》（国发〔2016〕51号），到 2018 年，编制完成交通安全管理数据共享信息的目录、数据共享和交换的标准规范；到 2019 年，搭建完成数据共享平台，实现跨部门、跨行业的数据信息共享；到 2020 年，开展数据共享平台的示范应用。

## **五、保障措施**

### **（一）加强组织领导。**

各地区、各有关部门要按照职责分工，制定规划实施方案，逐级分解落实规划的主要任务和目标指标，明确责任主体，确

定工作时序和重点，出台配套政策措施，加快实施规划重点工程。地方各级人民政府要加强对规划实施工作的领导，建立高效、协调、规范的规划实施组织机制，协调解决规划实施中跨部门、跨区域的重点、难点问题。参照本规划依法制定本地区道路交通安全规划，把道路交通安全纳入经济社会发展和安全生产工作目标考核，严肃查处失职渎职行为，对重特大道路交通事故责任追究实行“一票否决”。

### （二）保障经费投入。

各地区要加大资金投入，拓宽经费筹集渠道，将道路安全设施和道路交通管理设施建设需求纳入本地区经济社会“十三五”发展规划予以保障。并根据本地区的实际情况，加强道路交通重大事件应急管理工作的经费投入，确保本地区的道路交通重大事件应急管理工作顺利开展。

### （三）加强队伍建设。

各地区要加强道路交通安全监管队伍建设，相关职能部门结合工作实际制定所属行业领域的规范化执法工作细则，进一步规范执法主体、执法行为、执法程序和执法标准等。进一步完善道路交通监管队伍保障机制，保障监管队伍力量配备与道路里程、机动车同步增长，改善一线监管人员执勤执法条件，加强职业病防治工作。加强对科技执法装备的研发和推广，加强对科技执法装备操作使用的培训，开展重点岗位资质培训和特种技能培训，提升监管队伍素质。

### （四）强化效果评估。

县级以上地方各级人民政府要建立规划实施的目标考核和

激励约束制度，制定实施考核办法及评价指标体系，加强对规划实施进展情况的跟踪分析。国务院安全生产委员会办公室将在 2018 年、2020 年底组织开展本规划实施情况考核评估。2018 年中期评估后，根据评估结果，及时调整、优化规划目标、措施。考核评估结果向国务院报告，并以适当方式向社会公布。