# 高速公路二次交通事故分析策略

来源：网络 作者：水墨画意 更新时间：2025-02-27

*第一篇：高速公路二次交通事故分析策略文章标题：高速公路二次交通事故分析策略近年来，高速公路屡屡发生重特大二次交通事故，严重危害人民群众生命财产安全，给道路交通安全管理工作带来很大压力。2024年5月，在京珠高速公路181KM发生的一起二次...*

**第一篇：高速公路二次交通事故分析策略**

文章标题：高速公路二次交通事故分析策略

近年来，高速公路屡屡发生重特大二次交通事故，严重危害人民群众生命财产安全，给道路交通安全管理工作带来很大压力。2025年5月，在京珠高速公路181KM发生的一起二次交通事故，当场造成了10车相撞连环追尾。预防高速公路二次交通事故，是高速公路道路交通安全管理工作的重要一环，任重而道远。现

就高速公路二次交通事故的原因和对策谈谈几点看法，错漏之处敬请批评指正。

一、诱发高速公路二次交通事故的原因分析

高速公路二次交通事故，是指发生交通事故后，交通事故现场的人员、车辆、抛洒物与过往车辆发生碰撞导致再次发生事故。分析近年京珠高速多宗二次事故，发现高速公路二次交通事故原因主要有四类：一是初次交通事故方原因造成的；二是初次事故处理方原因造成的；三是途经初次事故现场方原因造成的，四是上述2个或2个以上方面原因共同造成的。

（一）初次交通事故方的原因。初次交通事故人员包括肇事司机、车主和乘客。

1、肇事司机、车主失当行为表现：一是未随车携带雪糕筒或其他危险警告标志，事故发生后未能按规定设置危险警告标志；虽然携带警告标志，但事故发生后没及时按规定设置危险警告标志；事故发生后未启用机动车危险警告灯，事故现场缺乏应有的警告作用，影响来方车辆的行车安全。二是驾驶员、车主未能意识发生二次交通事故的可能性和危险性，事故发生后急于检查车辆损失、修理故障，没及时采取必要的躲避措施，让自己以及乘客随车留在超车道、主车道上，在高速公路上逗留、行走，没留意高速行驶的来方车辆，在无意中置身于极容易被撞击的危险位置。三是当事人为争取个人的最大利益，忙于“扯皮”争吵推脱责任，一些单方简单事故、双方轻微事故，在减少占用道路资源不影响事故处理的情况下，以“保护现场”为由“赖”在原地，全然不顾占用大量道路资源，长时间严重影响正常交通秩序，给道路交通安全带来隐患。

2、乘客失当行为表现：事故发生后，有的乘客交通安全意识低，在好奇心理、焦急心理和逆反心理的影响下，在高速公路上围观事故现场，随意在高速公路上逗留行走，未及时转移到高速公路护栏外的安全位置，或转移到安全位置后又偷偷返回事故现场周围，置身于随时可能被来方车辆撞击的危险位置，给正常交通秩序造成进一步破坏，诱发二次交通事故。

（二）交通事故处理人员方的原因。交通事故处理人员主要包括交警、路政、交通拯救、医疗、消防、殡葬等职能部门的工作人员。

1、交通民警失当行为表现：一是民警到达事故现场的速度缓慢，事故现场迟迟未得到有效维护，初次交通事故有关人员、车辆、物体长时间严重地干扰来方车辆通行安全。二是维护事故现场措施不力，没按规定设置雪糕筒、警告牌等交通事故现场的警告标志，没做好途经事故现场的车辆分流，没及时将群众转移到高速公路护栏以外的安全地方，让群众长时间停留于高速公路上的危险位置上。三是事故现场处理工作缓慢，事故现场物体迟迟得不到彻底清理，致使初次事故现场长时间占用道路资源，干扰来方车辆正常通行。四是民警思想麻痹大意，缺乏发生二次交通事故危机感，专注于事故现场勘查忽视安全防范，在无意之中诱发二次交通事故的发生。

2、救护医生、拯救队员等其他事故现场处置人员失当行为表现：一是高速公路虽是国民经济建设大动脉，但一些部门负责人过多侧重于考虑经营的经济效益，居于利益原因对高速公路交通安全工作不够重视，人员装备投入不足，参与高速公路交通事故处理工作的积极性与实际需要不相称，处置速度缓慢，作业不够规范高效，延误初次交通事故的处置速度。二是相关单位工作人员交通安全意识淡薄，自我保护措施不足，在参与初次交通事故处理中置身于危险路段上，在无意中增占新的道路资源，增加安全隐患。

（三）途经初次交通事故现场驾驶员方的原因。

驾驶员驾驶机动车途经初次交通事故现场时，因躲避不及与初次交通事故现场的有关人员、车辆、物体发生碰撞肇事。实践证明，驾驶员驾车躲避不及主要是由于其操作不当原因引起的，常见表现如下：一是驾驶员超速驾驶，因机械惯性原因造成躲避不及。二是驾驶员疲劳驾驶，因反应迟缓、操作不及时造成躲避不及。三是驾驶员驾车时使用手提电话、听高声音响、看车载VCD、与乘客谈话、思考影响安全驾驶的其他问题，因精神不集中造成躲避不及。四是车辆超载、机件有故障，驾驶员操控车辆难度大，因操控车辆时间长于正常时间造成躲避不及。五是驾驶员侥幸心过重，缺乏应有的交通安全预见性，因疏忽大意行车造成躲避不及。

二、预防高速公路二次交通事故的对策思考

针对高速公路的交通特点和二次交通事故的原因分析，笔者认为预防高速公路二次交通事故主要对策有如下几种：

（一）民警应当树立预防二次交通事故比处理初次交通事故更重要的意识，克服麻痹大意思想，提高警惕。

初次交

通事故发生后，事故造成的人员伤亡、财产损失已成为不以人的意志为转移的客观事实，而人的意志有可能预防发生二次交通事故，避免出现新的人员伤亡、财产损失。高速公路车速快，交通繁忙，驾驶员疲劳驾驶、超速驾驶比较常见，哪怕是1宗小事故、1个小路障，如果发现不及时处理不得当，就极易引发比初次交通事故损害更严重的二次交通事故。但长期以来，一些民

警对高速公路二次交通事故的易发性和危险性认识不足，存有麻痹大意思想，不重视预防二次交通事故，并因此而付出深重的代价，有的民警还为此献出宝贵的生命。血的教训警示我们，高速公路发生二次交通事故可能性大，损害效果异常严重，交通民警尤其是高速公路交通民警应当牢固树立预防二次交通事故比处理初次交通事故更加重要的意识。各级领导特别是大队、中队领导要以对民警高度负责的精神，从关心爱护民警出发，经常进行警示教育，提高民警的安全防范意识，克服麻痹大意思想和侥幸心理。

（二）理顺交通事故接报警工作，对辖区路段实行全天候24小时巡逻执勤和电子监控，提高发现事故现场速度。

发现问题是处理问题的前提，要及时处理初次交通事故，消除初次交通事故所带来的安全隐患，首先要及时发现初次交通事故。发现事故现场方法有两种，一是被动等待，通过110、122和值班、办公电话接受事故报警发现；二是主动发现，通过民警巡逻执勤和电子监控系统检查发现。公安交警部门、高速公路经营管理部门接警人员在接到交通事故报警时，必须第一时间准确了解事故地点、形态、占据车道位置、车辆大小及损坏情况，以便指挥人员发出及时准确的处置指令，避免因错误指令而延误处警现象的发生。高速交警部门应实行全路段全天候24小时巡逻执勤，坚持交叉、错时、错向巡逻，主动检查发现交通事故现场，及时查处车辆发生故障、交通事故后未设置警告标志等交通违法行为，随时接受上级关于前往附近路段处警的任务。高速公路公司建有比较完善的全路段电子监控系统，实行全天候24小时监控，高速公路交警部门应与公路公司部门要密切配合，通过利用该监控系统，及时发现道路上车辆损坏、交通事故、交通阻塞等情况，实现资源共享。另外，交警部门在落实勤务签到、领导查勤基础上，给巡逻执勤车辆安装GPS监控系统，对一线勤务工作进行更有效的实时监督，提升勤务管理水平，保证落实勤务。

（三）配齐配足执勤装备，规范事故现场处理安全措施，建立健全勤务安全检查机制。

从高速公路交通管理需要出发，为各中队配齐执勤执法和事故现场处理所需的反光背心、反光警告标志、雪糕筒、照明灯具和自身防护等装备。高速公路容易发生发生二次交通事故，对民警自身安全构成很大威胁。为此，事故处理民警必须在做好安全防护措施后再进行现场处理，事故现场必须有人负责外围交通维护，现场处置人员要重点防范刚到达事故现场和撤除事故现场这两个易麻痹大意时段的安全防护工作，不要因工作急忙而生乱，也不要因完成任务而随意。大队甚至中队需要制定严格的警务监督制度，每天检查民警及车辆的安全装备，把民警路面执勤执法和事故现场处理的安全防范措施、落实情况作为一项经常性检查内容，督促落实事故处理工作规范，强化民警的安全防范意识，让民警养成注意安全防护的良好习惯。

（四）把事故处理权限下放巡逻中队民警，解决过分依赖专职事故处理民警处理事故问题，增加事故处理人手，提高事故处理速度。

交通民警从单位到事故现场往往相隔数十公里，而且不时在不同地段于相同、相近时间发生交通事故，专职事故处理民警仅在赶赴现场上就耗费大量时间，有时也忙不过来。而高速公路初次交通事故处理时间越长，发生二次交通事故的可能性就越大，缩短初次交通事故的处理时间是预防二次交通事故的关键。高速公路实行全天候24小时民警交叉、错时、错向巡逻执勤，无论是在巡逻中发现事故现场，还是接报后赶赴事故现场，处警速度总比在单位待命的专职事故处理民警快得多，警力也相对充足。高速公路上所发生的交通事故以轻微居多，事故责任也相对明显，巡逻中队民警经培训，配备相应警用装备后，完全有条件胜任大多数事故的处理工作。由此可见，把事故处理权限下放给巡逻中队民警是可行的，是提高初次事故处理速度，预防二次交通事故的客观需要。

（五）快速彻底清理初次交通事故现场，尽快终止初次交通事故占用道路资源，恢复正常道路交通秩序。

交警部门接到事故报警后，应第一时间通知事故现场附近巡逻民警前往处警，并视情况需要通知拯救、路政、救护、消防、殡葬等部门派员赶赴事故现场，联合开展事故现场拯救、清障等工作。民警到达现场后，须立即启动车辆危险灯、警灯，在事故来车方向后方规定距离摆设明显的警告标志，设置雪糕筒渠化分流车辆，并加强应急车道管理，严禁无关车辆在应急车道上行驶、停放，确保救援车辆能够及时赶赴现场，同时迅速把相关人员转移到高速公路防护以外的安全地带。对于无人伤亡事故以及轻微事故的，积极鼓励事故当事人进行快速协商，在事故当事人自愿的基础上进行当场调解，出具当场调解协议书，及时撤除事故现场恢复交通。除高速公路交警部门外，高速公路交通事故处理力量还包括故障车辆拯救队、路政大队、医院、消防、殡葬等部门，快速彻底清理事故现场消除路障安全隐患，很多时候有待相关部门的共同努力。交警部门一方面通过主动与之沟通协调，另一方面通过上级、政府运用行政手段，从多个方面施加影响，争取相关部门对高速公路交通安全管理工作的支持和理解，规范安全高效作业程序，积极配合高速公路交警部门快速彻底清理事故现场。

（六）充分发挥高速公路交通安全宣传工作优势条件，广泛开展交通安全宣传教育活动，不断提高群众预防二次交通事故的安全意识。

高速公路交通安全宣传工作有“一线”、“多点”、“面广”三大优势条件，“一线”为高速公路交通干线，“多点”为高速公路多个服务区，“面广”为高速公路交警部门服务对象十分广泛。高速公路实行的是封闭式管理，有固定的出入口通道，进入高速公路的人员或多或少会受到公路上景物影响。服务区作为高速公路公司服务群众独一无二平台，提供加油、用餐、厕所、休息等方面服务，是使用高速公路驾驶员、乘客集中光顾的场所。高速公路交警部门辖区虽为固定的高速公路路段，但凡是使用高速公路者均是其服务对象，范围极其广泛。高速公路交警部门可以充分发挥这些优势条件大做文章，有针对地开展交通安全宣传教育活动，大力提高群众预防二次交通事故的安全意识。一是在服务区设置交通安全宣传点，面向群众悬挂宣传标语，展示交通安全宣传图片，民警摆摊派发宣传单张、讲解交通安全知识，让进入服务区的每一位群众都受到交通安全教育。二是在高速公路入口悬挂“高速交警提醒您：车辆发生故障或交通事故后必须设置警告标志”等宣传标语，高速公路入口发卡员向进入高速公路的驾驶员提醒交通安全，高速公路电子版和执勤车\*动播放交通安全宣传警句，最大程度为路过高速公路的群众宣传交通安全知识。三是通过“走出去请进来”的方法，向频繁使用高速公路的大型客运、货运单位管理人员、驾驶员和高速公路沿线村庄群众进行高速公路交通安全专题宣传教育，通过支队车管所驾驶员培训业务、宣教科对外宣传职能和社会媒介，向社会群众广泛宣传高速公路交通安全知识。

《高速公路二次交通事故分析策略》来源于feisuxs，欢迎阅读高速公路二次交通事故分析策略。

**第二篇：高速公路道路交通事故分析预测**

高速公路道路交通事故分析预测

随着道路交通事业的发展，高速公路交通事故也在不断增加，对人类的生命和财产安全构成了极大的威胁。我国目前的道路交通安全状况相对于世界水平要差得多，高速公路道路交通事故所造成的损失非常高。因此，改善交通安全状况、预防和减少高速公路交通事故具有重大的现实意义。

高速公路交通事故往往造成人员伤亡，车辆损毁、道路堵塞等严重后果，为探索高速公路道路交通事故发生的规律，分析现有道路交通条件下未来高速公路交通事故的发展趋势，以便及早采取措施进行预防，减少事故发生次数及损失程度，必须进行高速公路交通事故预测。另外，高速公路道路交通事故分析预测是道路交通安全规划，决策及高速公路交通工程项目效益评价中的一个关键性问题，分析预测正确与否直接关系到高速公路交通设施的建设，高速公路交通管理政策的制定和高速公路交通建设资金的投资分配，具有重要的现实意义。

为了解决此问题，现利用已收集到的A省高速公路交通事故数据（见附件）、建立针对该省具体情况的数学模型，预测该省未来的交通事故情况，解决下面几个问题：

1、目前国内外用于统计道路交通事故状况的四项绝对指标为交通事故次数、死亡人数、受伤人数以及直接经济损失，这四项统计指标既是认识交通事故的起点，又是构造其它交通事故统计指标的基础，基本涵盖了道路交通事故所造成各种损害的主要方面，因此选用这四项指标，试探讨以聚类分析作为理论基础的高速公路公路交通事故统计分析方法，然后从附件中所给A省高速公路交通事故四项指标的历史统计数据出发，对该省公路交通事故进行聚类分析研究，以期该省获得该省高速公路交通事故基于四项指标的时间、空间分布规律。

2、高速公路交通事故预测是高速公路安全评价、规划及决策的基础，国内外关于道路交通事故的预测有多种方法，鉴于高速公路交通事故具有复杂性、随机性和灰色性的基本特征，对高速公路公路交通事故预测时选用时间序列分析，灰色分析、神经网络等分析方法。根据高速公路交通事故的分布规律，构建高速公路交通事故发生次数、死亡人数、受伤人数、直接经济损失的预测模型。以A省公路交通事故的历史统计数据为基础，就模型精度等级的划分和预测的准确性作进一步的分析，探讨建立组合模型或提高预测准确性的其它解决方案，最后对A省公路交通事故未来五年的发展趋势做出科学预测，为高速公路交通安全管理部门提前预防和控制交通事故提供决策依据。

数据见附件

**第三篇：高速公路交通事故分析与反思**

关于高速公路交通事故的一点思考

交通事故是一个世界性的公害，对于高速公路，相较于其它公路，具有线型指标高、路面质量好、全封闭、无行人和慢车干扰、交通安全设施齐全等特点。故其事故率往往比一般公路低。但因为车速比一般公路快，车辆动能比一般公路大，一旦出交通事故，其破坏力也往往较一般公路大，甚至是比较惨烈的，下面以某高速公路2025各次事故统计作一样本，谈谈本人一点粗浅的分析，请老师多多批评指正。

本高速公路全长为81.5KM,其路面高程从起点的1500左右降至终点的500左右，存在局部路段的长大下坡。

2025，本路共发生事故69次，受伤67人，死亡20人，按类型划分具体如下：

一、侧翻交通事故：共发生17次，占事故总次数的24.6%；受伤11人，占受伤总人数的16.4%；死亡5人，占死亡总人数的25%。

二、追尾交通事故：共发生24次，占事故总次数的34.8%；受伤38人，占受伤总人数的56.7%；死亡11人，占死亡总人数的55%。

三、擦挂交通事故：共发生5次，占事故总次数的7.2%；受伤1人，占受伤总人数的1.5%；死亡0人，占死亡总人数的0%。

四、刹车失灵车辆冲入避险车道交通事故：共发生1次，占事故总次数的1.4%；受伤2人，占受伤总人数的2.99%；死亡1人，占死亡总人数的5%。

五、单纯撞护栏交通事故：共发生5次，占事故总次数的7.2%；受伤1人，占受伤总人数的1.5%；死亡0人，占死亡总人数的0%。

六、单纯撞行人交通事故：共发生2次，占事故总次数的2.9%；受伤1人，占受伤总人数的1.5%；死亡1人，占死亡总人数的5%。

七、车辆自燃交通事故：共发生5次，占事故总次数的7.2%；受伤0人，占受伤总人数的0%；死亡0人，占死亡总人数的0%。

八、行人被撞后导致3车追尾交通事故：共发生1次，占事故总次数的1.4%；受伤5人，占受伤总人数的7.5%；死亡1人，占死亡总人数的5%。

九、其它类型交通事故：共发生2次，占事故总次数的2.9%；受伤7人，占受伤总人数的10.4%；死亡1人，占死亡总人数的5%。

综上所述，在2025本高速公路所发生交通事故，追尾事故所导致的伤亡比例是最大的，其事故发生次数也是最多的。其次是侧翻，但其死亡率不高；其它七种类型的交通事故伤亡率均不高。要降低本高速路事故率及伤亡率，首先应从教育驾驶人员保持足够跟车距离等方式下手，以减少追尾事故的发生。

重庆高速公路股份有限公司养护部李一鹏

二0一二年三月九日

**第四篇：高速公路交通事故调查报告**

兰海高速都南路段“3•11”较大道路交通事故

2025年3月11日5时35分，四川南充汽车运输（集团）有限公司一辆车牌号为川R28217的大客车搭载53人从四川南充开往深圳龙岗，途径广西南宁境内兰海高速公路都南路段1955㎞﹢200m处时发生侧翻，当场造成车上乘员4人死亡，39人受伤的较大道路交通事故，直接经济损失334万元。

根据《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国道路交通安全法》、《生产安全事故报告和调查处理条例》（国务院令第493号）、《广西壮族自治区实施〈生产安全事故报告和调查处理条例〉办法》（自治区人民政府令第50号）和《南宁市人民政府关于明确生产安全事故调查工作有关问题的通知》（南府发〔2025〕79号）的有关规定，市人民政府成立了兰海高速公路都南段“3·11”较大道路交通事故调查组，依法开展了事故调查工作，并实地赴四川南充南部县调查取证，查明了事故发生的经过和原因，确定了事故性质，分清了事故责任，提出了处理建议和防范措施。现将调查情况报告如下：

一、事故单位、车辆、驾驶人及道路基本情况

（一）事故单位基本情况

四川南充汽车运输（集团）有限公司（以下简称南运集团公司），成立于2025年5月。地址：四川省南充市人民南路49号，企业法人营业执照注册号：51\*\*\*47(1-1)，法定代表人：王希平，公司类型：有限责任公司，经营范围：班车客运，班车客运（超长），高速客运，旅游客运，出租客运，普通货物运输等。《道路运输经营许可证》（川交运管许可省字510000000060号）有效期至2025年5月2日。

四川南充汽车运输（集团）有限公司南部分公司（以下简称南部分公司）为南运集团公司的二级单位，地址：四川省南充市南部县南隆镇东风路1号，营业执照注册号：51\*\*\*09(1-1)，负责人柴俊跃，经营范围：普通货运，班车客运（超长）等。《道路运输经营许可证》（川交运管许可省字510000000060-16号）有效期至2025年8月30日。

（二）事故车辆基本情况

川R28217号大型普通客车（以下简称川R28217号大客车）车型为金旅牌XML6127J13，发动机号：1608H02188，车辆识别代码：LL3BCDL88A02522，使用性质：公路客运，核定载人数：53人，车辆所有人：南部分公司。机动车行驶证初次登记日期：2025年11月04日，车辆检验有效期至2025年11月。持《中华人民共和国道路运输证》（川交运管南字00359966号），经营范围：省际班车客运，有效期至2025年5月2日。持《道路客运班线经营许可证》（川客运班许字19462号），班线起讫站名为南部汽车客运站至龙岗汽车站，主要途经地为：国道212（南部-南充）、南充绕城高速、G75（南充-重庆-遵义-贵阳）、G60（贵阳-凯里-怀化-邵阳-湘潭）、G4（湘潭-郴州-广州）、G15（广州-龙岗）。南部分公司川R28217号大客车配备有三名驾驶员，分别为冯中洋、李林和邱勇（川R28217号大客车车主之 一）。

2025年春运期间因南方大范围出现冰冻、雨雪天气，京珠高速车流量大，湖南和广东高速公路交警要求车辆分流进入广州。川东北地区发往广东境内的客运车辆均改道从广西进入广东省，此次短时间临时变更途径地，南部分公司未向行业主管部门进行书面报告。

（三）驾驶人基本情况

冯中洋，男，33岁，南部分公司川R28217号大客车驾驶员，住址：四川省南部县双峰乡曹家窝村7组16号，身份证号码：\*\*\*315，机动车驾驶证准驾车型：A1、A2，道路旅客运输驾驶员从业资格证件号：51\*\*\*001856，有效期至2025年9月22日。

（四）道路基本状况及天气情况

事故发生路段位于广西南宁境内兰海高速公路都南路段上行线（G75）1955㎞﹢200m处，现场全长12144㎝。该路段从都安往南宁方向为下坡，右弯，坡度为3，弯道半径为7060㎝。道路为全封闭全立交高速公路，上下行线之间以金属隔离栏作为物理分隔，隔离栏内有树木。单向两股车道，从左至右分别宽370㎝、380㎝，行车道右侧有应急车道，宽346㎝，应急车道右侧为排水沟，宽58㎝，排水沟右侧为山体。该路段限速80㎞／h。当天天气为小雨。

二、事故发生经过及救援情况

2025年3月10日11时，由冯中洋驾驶员川R28217号大客车载客从四川省南充市南部县南部汽车客运站开往广东省深圳市龙岗汽 车站，随车驾驶员还有李林和邱勇。川R28217号大客车驶出南部汽车客运站后，邱勇就擅自下车离岗。3月10日16时37分川R28217号大客车进入集团公司设在贵州松坎超长客运中途服务站进行车辆检查，车辆停留时间为40分钟，出站时改由驾驶员李林驾驶。3月11日0时10分川R28217号大客车进入集团公司设在广西六寨超长客运中途服务站进行车辆检查，车辆停留时间为35分钟，出站时改由驾驶员冯中洋驾驶。3月11日5时40分左右，当冯中洋驾驶川R28217号大客车在广西境内沿兰海高速公路由都安往南宁方向行驶至1955㎞＋200m处时，因在雨天路滑的情况下车速过快，遇情况时未能按照操作规范确保安全驾驶，致使车辆驶出道路右侧撞击道路右侧山坡，之后车辆失控侧翻于右侧道路，造成车上乘员李中全、陈琼玉、李柏桦、白先琴4人当场死亡，周青梅、卢行、童正杰等39人不同程度受伤，车辆损坏。

事故发生后，市政府领导及公安、安监、交通、卫生等有关部门领导及工作人员立即赶往事故现场开展事故救援及善后处理工作。

三、检测检验及鉴定情况

(一)肇事车辆检验鉴定情况

经南宁狮山机动车检验有限公司对川R28217号大客车进行检验，检测结论为：该车转向系、行驶系、电源及照明主要性能、车身及附件主要性能均合格；制动系不合格。

（二）事故车辆的车速检验情况

由南部分公司提供的GPS监控记录报告显示：事故发生前，川 R28217号大客车速度为96㎞／h。

（三）驾驶人静脉血液乙醇定性定量检验情况

经南宁市金盾道路司法鉴定所对川R28217号大客车驾驶员冯中洋的静脉血液进行乙醇定性定量检验，检验结果为：冯中洋的静脉血液乙醇浓度为 4.0mg/100ml。

四、事故造成的人员伤亡及经济损失情况

（一）人员伤亡情况

1、李中全，男，1978年2月12日出生，住址：四川省南充市顺庆区双桥镇新场垭村9组，身份证号：\*\*\*517，川R28217号大客车乘员，在事故中因颅脑损伤而死亡。

2、陈琼玉，女，1956年8月12日出生，住址：四川省南充市顺庆区双桥镇新场垭村9组，身份证号：\*\*\*524，川R28217号大客车乘员，在事故中因颅脑损伤、躯干部损伤而死亡。

3、李柏桦，女，1990年8月24日出生，住址：四川省南部县南隆镇女坟村4组27号，身份证号：51\*\*\*40325，川R28217号大客车乘员，在事故中因颅脑损伤而死亡。

4、白先琴，女，1971年8月12日出生，住址：四川省阆中市金城乡麒麟村4组25号，身份证号：\*\*\*208，川R28217号大客车乘员，在事故中因颅脑损伤而死亡。

5、事故造成周青梅、李小梅等39人不同程度受伤。

（二）事故经济损失

事故造成直接经济损失334万元。

五、事故发生的原因和事故性质

（一）事故原因

1、直接原因

冯中洋驾驶川R28217号大客车在雨天路滑的情况下未能按照操作规范确保安全驾驶，致使车辆驶出道路右侧撞击道路右侧山坡，之后车辆失控侧翻于右侧道路。

2、间接原因

（1）冯中洋违反公司安全管理规定，超时驾驶。川R28217号大客于3月10日11时从南部汽车客运站出发，至3月11日5时35分事故发生时，车辆累计运行时间为17小时。其中，冯中洋累计驾车时间为9小时50分钟，违反了驾驶员在24小时内实际驾驶时间累计不得超过8个小时的规定。

（2）邱勇违反公司安全管理规定，擅自下车离岗。作为川R28217号大客车当班驾驶员，3月10日，当川R28217号大客车载客驶出南部汽车客运站后，擅自下车离岗，致使川R28217号大客车驾驶员由三人当班轮流驾驶变为两人当班轮流驾驶，造成当班驾驶员超时驾车。

（3）南运集团公司安全生产管理不到位。对贵州松坎和广西六寨超长客运中途服务站的安全管理不到位，工作人员未认真检查川R28217号大客车当班驾驶员配备和在岗情况，在当班驾驶员邱勇不在岗的情况下仍然在《超长客运中途服务站证照检查记录簿》上签字给予车辆放行；对驾驶员安全管理不到位，对驾驶员邱勇擅自下车离 岗和冯中洋超时驾驶的事故隐患未能及时发现和消除。

（二）事故性质

这是一起企业安全生产管理不到位，驾驶人未能按照操作规范安全驾驶而导致的较大道路交通安全责任事故。

五、事故责任认定及处理建议

（一）冯中洋，男，33岁，南部分公司川R28217号大客车驾驶人，违反公司安全管理规定，超时驾驶，在雨天路滑的情况下未能按照操作规范安全驾驶川R28217号大客车，其行为违反了《中华人民共和国道路交通安全法》第二十二条的规定，对事故的发生负主要责任，建议由司法机关依法处理。

（二）邱勇，男，50岁，南部分公司川R28217号大客车驾驶员，违反公司安全管理规定，擅自下车离岗，致使川R28217号大客车驾驶员由三人当班轮流驾驶变为两人当班轮流驾驶，造成当班驾驶员超时驾车。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（三）荀勇，男，36岁，南运集团公司贵州松坎超长客运中途服务站工作人员，履行安全生产管理职责不到位，未能认真检查川R28217号大客车当班驾驶员配备和在岗情况，在川R28217号大客车当班驾驶员邱勇不在岗的情况下，仍然在《超长客运中途服务站证照检查记录簿》上签字给予车辆放行。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（四）谢佰福，男，57岁，南运集团公司广西六寨超长客运中 途服务站工作人员，履行安全生产管理职责不到位，未认真检查川R28217号大客车当班驾驶员配备和在岗情况；在川R28217号大客车当班驾驶员邱勇不在岗的情况下，仍然在《超长客运中途服务站证照检查记录簿》上签字给予车辆放行。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（五）柴俊跃，男，52岁，南部分公司经理，履行安全生产管理职责不到位，对川R28217号大客车当班驾驶员邱勇擅自离岗、冯中洋超时驾车等事故隐患没有及时发现和消除。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（六）郭松，男，57岁，南运集团公司安全处处长，履行安全生产管理职责不到位，对贵州松坎和广西六寨的超长客运中途服务站的安全检查不到位，对工作人员在川R28217号大客车当班驾驶员邱勇擅自离岗和当班驾驶员配备不足的情况下仍然签字给予车辆放行的事故隐患没有及时发现和消除。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（七）郑永强，男，47岁，南运集团公司副总经理，分管公司安全生产工作，履行安全生产管理职责不到位，对超长客运中途服务站的安全管理督促、检查不到位，对超长客运中途服务站存在的事故隐患没有及时发现和消除。对事故发生负有责任，建议由南运集团公司依照企业有关规定进行处理。

（八）王希平，男，57岁，南运集团公司法定代表人、总经理，负责公司安全生产全面工作，履行安全生产管理职责不到位，督促、检查本公司的安全生产工作不到位，对超长客运中途服务站存在的事故隐患没有及时发现和消除。对事故发生负有责任，建议由南宁市安全生产监督管理局依法进行处理。

六、防范措施及整改建议

（一）南运集团公司要认真吸取事故教训，进一步落实安全生产主体责任，加强对超长客运中途服务站的监督管理，督促从业人员认真执行公司的安全生产管理制度，落实岗位安全责任制。加强对下属分公司安全管理的督促和检查；强化对承包车主和驾驶员的安全法规和职业道德教育培训，增强他们的安全意识和提高遵纪守法的自觉性；认真开展安全隐患排查治理工作，杜绝类似事故的发生。

（二）建议四川南充汽车运输（集团）有限公司所在地人民政府督促有关部门加强对四川南充汽车运输（集团）有限公司的安全检查，督促企业举一反三，认真落实安全隐患排查治理工作，防范类似事故的发生。

（三）公安交警部门要加大路面监控和巡查力度，及时发现和纠正违法行为，对交通违法行为始终保持严管态势。

（四）公路管理部门要对事故发生的原因进行一次剖析，对事故路段要采取必要的防范措施，提高事故的预防能力。

**第五篇：高速公路疲劳驾驶交通事故的控制分析**

高速公路疲劳驾驶交通事故的控制分析

摘 要近年来，中国高速公路建设的发展日新月异,但随之而来的还有高速公路交通事故的高增长率。其中，疲劳驾驶问题更是由于发生率高和危害性强成为高速公路上最大的隐形杀手。本文结合高速公路具体的行车特点，重点论述高速公路疲劳驾驶的危害、成因及控制分析。以期通过对该问题的提出与展开，引发的更多的社会关注，降低疲劳驾驶造成的严重损害。

关键词 高速公路；疲劳驾驶；控制

一、疲劳驾车的危害性

疲劳驾驶表现是：柔韧性和行动的协调性降低，对突发的状况不能做出迅速的反应。在这种情况下极易出现打瞌睡的现象，从而使得驾驶员无法掌握车辆线路的正常运行。具体有以下几点：

1、注意力下降

不能迅速对外界的变化做出反应，视野狭窄，不能长时间的集中注意力，甚至注意力分散，对环境变化的敏感性降低，不能灵活的辩认交通标志，经常丢失重要的交通信息。极易造成重大的交通事故和人生伤亡。

2、知觉失恒

由于意识模糊导致对周围事物不能做出正确的反应，注意的分配和转移发生困难，行动缓慢，以致产生判断失误。

3、反应迟钝

动作的协调性差，往往身体无法做成与大脑的指令相一致的动作，无法正确的对汽车进行操作，使得车辆失去控制，偏离预定路线。其中，制动和转向是比较突出的两个方面。如驾驶员本来打算向右转向，但是由于疲劳驾驶，反应时间过长，身体难以完成向右打方向盘的动作，使得车辆无法转向或是转向不及时，撞向路边。

4、感情冲动

疲劳驾驶也会对驾驶人心理产生不好的影响。驾驶人情绪波动极大，极易为一点小事而脾气暴躁，从而失去应有的理智与判断力。不能客观的分析路况，对道路状况作出错误的判断。往往表现在为超捷径而冒然走危险路段，或者是不顾

前方车辆而强行超车，会车时不让出必要的安全侧向间距离。

5、视力假象

由于长时间的疲劳驾车，驾驶人有时会感到身体不适。极易产生眼胀、头晕、重影、眼花，驾驶人在这种情况下通常无法辨识交通标志，从而做出错误的行车反应。同时，由于注意力涣散，驾驶员还容易无法分清路人和一般道路设施，发生追尾和撞车事故。更为严重的是，驾驶人过度疲劳到一定程度而不知不觉进入梦乡，试想一辆无人驾驶的汽车，发生惨案的几率可想而知。待猛醒过来，往往事故已发生。可见，疲劳驾驶车辆对行车安全构成了多么严重的威胁。驾驶疲劳是脑力、体力同时参与的技术性疲劳。由于驾驶人动作反复、连续,且重复的次数太多,使其生理、心理上发生某种变化,出现驾驶机能低落的现象,主要表现为注意力不集中,极易入睡,视野范围变小,错过重要道路信息,反应缓慢,驾驶操作不正确,以至发生追尾，开出公路等交通事故。因此,疲劳驾驶严重影响行车安全,是造成交通事故的重大隐患。

三、驾驶疲劳的成因

1、道路原因

我国高速公路的建设有着喜人的成绩，高速公路以其便利的交通条件，优越的道路状况,赢得了驾驶员们的偏爱，使其成为驾驶员最喜欢的出行方式之一。高速公路驾车的优点显而易见。普通公路上交通拥挤，道路环境极为复杂。驾驶员在这种道路上无法畅快的通行，要随时注意公路上出现的种种状况。高速公路由于其配备了较完备的交通服务设施，驾驶员可以体会到舒畅的驾车体验，不用像在普通公路上的时刻警惕。而且因为全封闭双向隔离各种干扰少,路况又相对较好,完善的指路标志是驾驶员的行车路线清晰明朗,眼界四通八达,时间耗费尽可能的缩短,从根本上避免堵车现象的发生,这一切使得驾驶成为一件轻而易举的事情。然而，在这种良好的交通状况下，容易使人放松警惕，松弛的生理与心理状态使得车祸发生在一瞬之间。另外部分高速公路服务设施并不健全，各种路标还处于缺失状态,可变信息情报板数量不够,供驾驶员休息的地区相应的设施也没有跟上，使得驾驶员在疲惫的时候无法得到应有的休息，这些都在一定程度上导致了疲劳驾驶的发生。加上高速公路地段多半人迹罕至，千篇一律的景象更容易导致疲劳的产生。

2、时间原因

由于各种原因，夜间成为了很多货车司机的出车时间。夜间行车需要丰富的行车经验，驾驶员由于道路黑暗，视野范围过窄,非常容易产生驾驶疲劳；同时, 由于人的睡眠受人体生理节律的影响,如果睡眠的时间不当或睡眠质量不高,也会引起疲劳。在凌晨和下午是一天中觉醒水平最低的时段,因此,2:00～6:00、11:00～13:00、15:00～16:00是疲劳事故高发时段,这3个时间段与正常睡眠的人想打瞌睡的时间几乎一致。在夜间行车人体极易困乏思睡,且对周边事态判断反应能力下降,被认为是为交通事故高发期。医学研究表明,意外死亡的高峰时间是凌晨2-4时,这段时间内的人警觉性和行动都较为迟缓。实践证明,0-5时是人的身体最为疲乏的时段，手脚不听使唤，无法有效的对外界变化做出反应,最易发生疲劳驾驶。

3、驾驶员自身原因

驾驶员的自身因素多种多样，大致可以分为以下三个方面：生活上的因素、驾驶过程中的因素以及驾驶员自身条件因素。产生疲劳的生活因素有睡眠时间难以保证、睡眠质量下降、出车前大量的体力消耗导致体力不支等等；驾驶过程中的因素有车内环境较差（座位舒适度差、车内温度高、湿度大等等）、路况条件有限（即行驶的线路及时间限制）等等；驾驶员自身条件因素有驾龄短，身体状况不适合长时间驾驶、无长期从事夜班的工作经验。驾驶人性别、年龄、驾驶经验等的不同同样也会导致不同程度的疲劳现象。一般来说,女性比男性更容易感到疲劳;年轻人因为驾驶经验不足容易感到疲劳,但身体素质好也容易消除疲劳;老年人虽然疲劳症状不明显,但消除能力弱。

三、高速公路交通运输中疲劳驾驶的预防对策

1、以宣传为先导，提高全社会预防疲劳驾驶意识

首先我们应提高全社会对疲劳驾驶这一课题的宣传力度。应当通过各种宣传途径，让大家都知道疲劳驾驶对个人及国家产生的严重危害。当然，宣传也要讲究方式方法,这就需要相关部门密切配合，通力合作，以使我们的宣传活动在最广泛的地区展开。管理职能部门可以负责收集疲劳驾驶的危害案例,宣传部门可通过各种宣传手段使预防疲劳驾驶的观念深入人心。另外,我们的宣传应在每个驾驶员家里的适当位置免费张贴主题深刻，引人入胜的交通运输安全宣传资料,可以有效的利用村委会、居委会这些机构，做到定期检查,确保驾驶员长期受到应有的警示。

2、建立驾驶员年训制度

车辆参加年检是为了保障安全和统一管理,而年训也是为了提高驾驶员的行车安全，预防事故发生。年检由车辆管理部门负责,年训可考虑由当地派出所或居委会、村委会等基层组织负责。年训的内容可以确定为安全教育,一般应选择影响大，有深刻教育意义的典型交通事故案例,供驾驶员反复阅读，以达到警示的作用。年训采取盖章的考核办法，每名驾驶员应持有交通管理部门发放的年训手册由相关部门盖章。为了避免年训流于形式,交通安全管理部门应该严格执法，通过例行检查等方式对驾驶员达到监管的目的，也可以考虑对知晓年训内容的驾驶员进行适当的处罚。

3、使用疲劳预警装置

防止驾驶人疲劳或瞌睡的预警装置的研制以引起了世界各国的广泛关注。早在20世纪90年代, 疲劳驾驶检测方法还停留在基于各种物理传感器的研究与开发上。21世纪以来, 疲劳驾驶预警系统有了极大的进步。计算机技术和集成电路制造技术的应用,使得该系统在及时性、实用性、安全性和可操作性等方面有了大幅的改善和提高。心跳速度检测仪、头部位置检测仪、车道偏离报警系统、转向盘监测系统、驾驶人警示系统等是现在比较成功的预警系统。疲劳预警装置的合理利用,对及时发现驾驶员的疲劳行为和消除事故隐患，具有重大的积极作用。

参考文献

1] BARTLETT F C.A note on early signs of skill fatigue[R].London:MRC Flying Personnel Research Committee,1948.[2] BROWN I D.Driving fatigue[J].Endeavour,1982,6(2):83-90.[3] 舒红宇.汽车驾驶员疲劳研究[D].重庆:重庆大学,1998.SHU Hong-yu.An investigation on the fatigue of automobile driver[D].Chongqing:Chongqing University,1998.(in Chinese).[4]张雷.建筑施工项目成本控制研究[J].合肥工业大学,2025-05-01.[5]张俐:关于施工企业工程项目成本控制的思考[J]．新疆电力,2025.2

[6]刘升福:工程项目成本控制的原则及途径[J]．建设机械技术与管理,2025.19

[7]于国灿:浅谈工程项目成本控制[J].财务与会计,2025年7月

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！