# 高速公路道路交通事故分析预测范文合集

来源：网络 作者：清风徐来 更新时间：2025-06-22

*第一篇：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...*

**第一篇：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

**第二篇：道路交通事故原因分析**

道路交通事故原因分析

我国道路交通事故，主要在于交通事故发生的原因是多元化和复杂化的。道路交通事故的影响因素基本上可归结为人的因素、车辆因素和道路及其他因素。下面就从几个方面对发生道路交通事故的原因进行分析，从而得出形成交通事故特点的原因。

(一)人的因素

交通是人类生存的四大根本需求之一，在道路交通事故中人的因素起着决定性作用，许多交通事故都是由于人的原因造成的，所以说交通事故没有人的参与就谈不到交通事故。人是道路交通安全的主体，包括所有使用道路者，如机动车驾驶员、乘车人、骑自行车人、行人等。道路交通事故的发生，其中有的是因机动车驾驶员的疏忽大意、违章行驶、操作失误；有的是因行人、非机动车驾驶员不遵守交通规则所致。随着社会的发展，交通活动的频繁，人与车、车与车之间的交通冲突机会增加，另外，由于人们受生活环境、作业环境、社会环境以及人的心理素质、生理条件的制约，交通事故发生基率自然增加。同时，人们的传统交通观念、出行习惯虽有所改变，但在短期内难以有较大的转变，人们交通意识转变速度与道路交通的发展、机动化水平的提高以及交通管理的要求不协调，也成为困扰交通安全的主要因素。最为突出的就是机动车驾驶员引发的事故，直接影响到我国的道路交通安全。

(1)从驾驶员方面分析。由于机动车驾驶员数量以及增长速度过高，使得安全驾驶技术水平总体不高，部分驾驶员缺乏职业道德，交通违法行为严重，是发生交通事故的重要原因。驾驶员在行车过程中注意力分散、疲劳过度、休息不充分、睡眠不足、酒后驾车、身体健

康状况欠佳等潜在的心理、生理性原因，造成反应迟缓而酿成交通事故。引发交通事故及造成损失的驾驶员主要违规行为包括疏忽大意、超速行驶、措施不当、违规超车、不按规定让行这5个因素。其中疏忽大意、措施不当与驾驶员的驾驶技能、观察外界事物能力及心理素质等有关，而超速行驶、违法超车、不按规定让行则主要是驾驶员主观上不遵守交通法规或过失造成的，驾驶员驾驶技术生疏，情绪不稳定，也会引发交通事故。

(2)从骑自行车人分析。不走非机动车道，抢占机动车道；路口、路段抢行猛拐；对来往车辆观察不够或骑车追逐嬉戏等均可造成交通事故的发生。

(3)从行人分析。不走人行横道、地下通道、天桥；翻越护栏、横穿和斜穿路口；任意横穿机动车道，翻越中间隔离带；对突然行进的车辆反应迟缓、不知所措；不遵守道路交通信号及各种标志等，从而导致交通事故。

(二)车辆因素

车辆是现代道路交通中的主要元素，影响汽车安全行驶的主要因素是转向、制动、行驶和电气四个部分。机动车在长期使用过程中处于各种各样的环境，如道路气候、使用强度等的不同，汽车技术状况参数将以不同规律和不同强度发生变化，或性能参数劣化，导致机动车的性能不佳、机件失灵或零部件损坏，最终成为造成道路交通事故的直接因素。

(三)道路因素

道路是交通运输的基础设施，是影响道路交通安全的重要因素之

一。道路建设逐步加大，公路里程增加，高等级公路增加幅度明显，交通客货用量增加，道路结构和交通条件日益改善，为道路交通安全

改善打下了基础。但是，在我国尤其是城市道路交通构成不合理，交通流中车型复杂，人车混行、机非混行问题严重；部分地方公共交通不发达，服务水平低，安全性差；自行车交通比率大，骑车者水平不一，个性不同，非机动车与机动车和行人争道抢行；这些无疑恶化着我国城市的交通安全状况。

(四)经济因素

我国属于发展中国家，面积大、人口多，国家经济水平并不发达，东西部经济发展极其不平衡，经济的增长给交通安全带来了许多负面的影响。由于经济的快速发展，刺激交通需求的增长，交通需求与供给矛盾加剧，给我国的交通设施带来巨大压力，快速的经济增长也影响了局部地区的交通安全。另外，随着经济的好转，农村的生产力水平亦不断提高，能够田间作业，使农用运输车发展迅速，以成为农民的主要交通工具，但由于农民本来文化及法律意识就不足，多种有意无意的行为，也是导致道路交通事故原因之一。

**第三篇：道路交通事故情况分析及对策**

道路交通事故情况分析及对策

以来，我县公安道路交通管理部门按照国务院总体要求和部署，相继开展了城区交通秩序整治、超限超载治理、排查事故多发点、清理马路市场和违章占道、道路行车秩序整治等各类专项整治活动，进一步完善道路交通管理机制，严密道路交通安全防控体系，促进和加强长效管理机制建设，有效遏制了全县道路交通事故的发生，道路交通事故情况分析及对策。，全县共发生道路交通事故33起，死亡27人，受伤30人，直接经济损失13.423万元，与2025年相比，事故发生起数持平，死亡人数上升145%，受伤人数下降30％，经济损失下降57%。

一、全县道路交通事故主要特点：

（一）从发生事故的道路类型分析，国道线发生事故5起，占总数的15％，其中造成5人死亡，4人受伤，直接经济损失2.33万元；省道线发生事故6起，占总数的18％，其中造成2人死亡，7人受伤，直接经济损失2.6万元；县乡道路发生事故15起，占总数的45％，其中死亡14人，伤11人，直接经济损失3.6万元；乡镇内道路发生事故7起，占总数的21%，其中造成6人死亡，8人受伤，直接经济损失4.893万元。

（二）从发生事故的日期分析，每月的17日事故发生最多，占总数的15％，每月1日发生事故占总数的12％，每月的5日、7日、21日、24日发生事故占总数的6％。每星期五事故发生最多，全年11起，占总数的33％，星期一最少，全年2起，占总数的6％。

（三）从发生事故时的天气分析，晴天事故发生最多，共发20起，占总数的61％，雨天发生事故占总数的15％，阴天和学天发生事故各占总数的12％。

（四）从发生事故的年龄段分析，21——25岁年龄段发生事故最多，为12起，占总数的36％；45岁以上发生事故8起，占总数的24％；26——30岁发生事故4起，占总数的12％；31——35岁发生事故5起，占总数的15％；36——40岁发生事故1起，占总数的3％；41——45岁发生事故3起，占总数的9％。

（五）从交通方式分析，大客车发生事故1起，占总数的3％；大型货车发生事故4起，占总数的12％；小型客车发生事故12起，占总数的36％；小型货车发生事故5起，占总数的15％；农用三轮、拖拉机、摩托车发生事故11起，占总数的34％。

二、交通事故发生的主要原因

一是部分机动车驾驶人交通法规和交通安全意识淡薄，在行车中盲目自信或心存侥幸。部分个体驾驶员把经济利益放在第一位，为挣钱驾驶老旧破车、病车上路，缺少定期维护和保养，超负荷运转，疲劳驾驶，超载超速行驶，强超强会，违法占道行驶，不按规定让行，违法变更车道等现象是机动车发生事故的主要隐患。

二是小型汽车数量增多，短驾龄驾驶人员增加，是造成小型汽车事故多发的重要原因。从统计数据中可看出21——25岁年龄段的驾驶员为事故高发年龄段，该部分驾驶员缺少驾驶经验，导致各类事故的发生。随着社会经济的发展，人们的生活水平不断提高，我县私人汽车的社会保有量在迅速增加，随之而来的就是大量的短驾龄人员的上路行车，加之当前一些驾校培训水平不高，对驾驶员的培训也只是注重驾驶技术的培训，根本没有进行必要的安全教育，造成很多新驾驶员的安全意识淡薄，为道路交通事故的发生带来了隐患，工作汇报《道路交通事故情况分析及对策》。

三是周未车辆人员外出频繁，交通安全意识淡薄，造成事故在周未时多发。另某些乡镇的赶集日也是事故高发日期。

四是机动三轮、农用车辆、摩托车无证驾驶、无牌上路、违章载人的现象突出，很多农民驾驶员驾驶技术生疏，不了解交通法规和安全常识就驾车上路，行车中对交通情况观察不够，预见性差，遇有情况时又不能采取得力措施，是造成农用车辆发生事故，甚至于发生群死群伤事故的重要原因。

五是道路基础设施建设与快速发展的交通运输事业的发展不相适应。主要是公路和城镇道路上及新建公路上安全设施不齐全，道路通行能力差，部分路段存在一定的安全缺陷，发生交通事故的隐患多。

三、预防道路交通事故的对策

（一）加大宣传力度，深化“五进”工作,提高全民的交通安全意识。一是充分利用新闻媒体强大的宣传效应，在抚松电视台有线频道和无线频道黄金时段，插播“关爱生命、安全出行——全国道路交通事故典型案例警示录”；二是制作 “关爱生命、安全出行”为主题的宣传图板，由宣教人员在车站、广场、学校、厂企、村庄巡回展出；三是因地制宜，利用各个中小学校学生课外活动时间，积极引导广大中小学生走出校园，踊跃参加道路交通安全各类社会实践活动；四是在抚松大街、香江路上增设醒目的安全标语，以寓教于乐的形式，让出行车辆和过往群众感知交通安全。

（二）认真调查研究，加强协调配合力度。认真对全县发生的交通事故的路段进行分析排查，找出事故多发点、段及道路上的安全隐患，增设交通警示标志，规范标志标线。公安交警、公路、交通、工商等部门加强配合，共同制定预防和减少交通事故的对策，对道路安全实施标本兼治，并抓好落实。

（三）严格落实责任制，强化路面交通管理。积极推进公路巡警勤务制度改革，加大交通违章查纠力度。在积极推进公路巡警勤务制度改革的同时，继续落实路段承包责任制，实行跨区联勤制度和民警管段、管片责任制等警务机制改革，提高路面管控能力和民警管事率，建立科学、高效、文明的交通勤务机制。

（四）继续加大“三超”和“三无”车辆的治理、力度。近两年来，我县农用运输车、拖拉机、尤其是二轮摩托车保有量迅速增长，对我县道路交通安全的威胁越来越大。加大对“三超”、“三无”车辆的治理力度，始终保持严管重罚的高压态势，是扭转“三超”、“三无”车辆交通事故率高发的一项有效措施。

（五）抓住事故发生的突出特点，采取针对性的管理措施。一是要加强对农民、个体户和21——40岁驾驶员的安全教育，强化对这部分人的管理；二是合理调整勤务部署，加强对重点路段的管理，提高巡逻密度，减少事故的发生；三是合理安排管理时间，加强对重点日期、重点时段的管理，减少事故多发时段的交通事故。

（六）加大对马路市场和事故黑点的整治力度。交警、公路、交通、工商和有关乡镇密切配合，限期对马路市场和事故多发点段进行整治，消除事故隐患。

（七）继续加大对驾驶人员的安全教育培训工作。积极探索驾驶员安全教育新路子，加强对新驾驶的安全教育和培训，对考核不合格的驾驶人员，不许发放驾驶证，绝不放一个不合格驾驶员上路。

**第四篇：道路交通事故原因分析**

道路交通事故原因分析

事故是人类的大敌，道路交通事故亦是如此，道路交通事故能使 车辆遭到损坏,人员受到伤亡，因此企业须下大力气把道路交通安全工 作抓好。发生道路交通事故的原因是多方面的，专家对近几百起交通事故 的原因进行分析，结果发现造成交通事故的原因主要有以下几方面： 司机因素、车辆因素、管理因素、环境方面的因素。

一、属于司机因素方面造成的道路交通事故的原因有： ⑴情绪不好；⑵睡眠不足；⑶驾驶时精神不集中；⑷强行超车； ⑸开车闲谈；⑹开车饮食或吸烟；⑺开赌气车；⑻开快车；⑼开车办 私事；（10）酒后开车；(11)驾驶技术不佳；(12)非司机开车；(13)疲 劳驾驶；(14)判断错误；(15)误操作。

二、属于车辆因素方面造成道路交通事故的原因有： ⑴、灯光不好 ⑵制动不灵 ⑶方向失控等等。

三、属于管理因素方面造成道路交通事故的原因有： ⑴派车办私事；⑵派病车上路；⑶派非司机开车；⑷规章制度不 严；⑸安全教育不落实；⑹安全事项交代不清楚。

四、属于环境因素方面造成道路交通事故的原因有： ⑴气候不良；⑵路面不好；⑶山区险道；⑷闹市区人多；⑸行人 违章；⑹遇有违章车。在上述造成道路交通事故的四大因素中，司机因素是最主要的因 素，也是起决定性作用的因素，其次是车辆因素，居第二位。司机和 车辆这两个因素是密切相关不可分割的。因为车是由人驾驶的，如果

司机的安全素质高，就能够及时发现和处理车辆故障，车辆存在的不 安全因素，是司机存在的不安全因素的具体反映。管理因素也是关键的因素，对安全行车起着重要的作用，组织管 理部门重视车辆交通安全工作，则车辆安全就会改观、情况良好。环境因素也是不可忽视的因素，这个因素中的不安全问题也和司 机有关，因为行车环境存在的不安全问题，要靠司机发现和预防，如 果司机的安全思想牢固，驾驶技术熟练，即使遇有恶劣的自然环境，也能保证行车安全。附件：预防道路交通事故的对策

附件：

预防道路交通事故的对策

因素 原 因 情绪不好 睡眠不足 精神不集中 强行超车 开车闲谈 开车饮食吸烟 司 开赌气车 开快车 机 开车办私事 因 酒后开车 预 不好不准开车。不准开车，司机途中开车犯困，应停车休息。司机开车时精神必须集中，思想不得溜号 超车要注意路面、环境和被超车的动态，要按 规矩超车，不许强超车。开车时司机严禁与乘车人聊天。开车时不得吃东西，饮食或吸烟，如确实需要 应停车。要高姿态，你赌气，我沉住气，以礼待人，本 人不应先赌气。按交通规则行

车，做中速行车，安全礼让，不 得开快车。有事用车要经领导批准，以防心慌赶路而发生 事故。饮酒后严禁开车。开车中途吃饭时，司机不准 喝酒。虚心学习，提高驾驶技术。做到操作熟练，反 映灵敏，应变能力强，处理情况果断及时。连续驾车不得超过４小时，中午要停车休息。长途运输要有两名司机轮流驾驶。行车中遇有情况危及安全时，应下车查看，做 到一慢、二看、三通过，不得强行和冒险。防 对 策 管理人员应及时掌握司机思想动态，司机情绪

让非司机开车 人离车锁。不准将车交给非司机驾驶。素 驾驶技术不佳 疲劳驾驶 判断错误

误操作 灯光不好 制动不良 方向失控 派车办私事

要熟悉车情，遇事沉着，驾驶他人车辆时要先 熟悉车情，做到心中有数。每天出车前要检查灯光，存在故障要及时修好，夜间行车必须灯光良好，无灯光禁止行驶。经常检查，保持制动完好有效，每天出车前必 须先试制动。每天出车前要检查一下方向，防止松动失灵。秉公办事，周密思考，不派车拉私活办私事。加强法制观念，去掉侥幸心理，自觉做到遵章 守纪，不派非司机开车。要建立健全各种交通安全规章制度，用制度办 事，用制度管人。要经常地对司机进行安全教育，坚持每周一的 安全活动会，严格学习纪律和考勤。具体实际思想、情绪和精神状态派车。意事项。恶劣天气不准出车，行车途中遇到恶劣天气应 停车避让。下车检查，低速慢行，不得强行通过。环顾四周，低速慢行，必要时要有人下车照看。要注意来往行人动向，有随时停车的思想准备。要注意观察来往车辆的动态，有随时停车的思 想准备。

派带病车出车 严禁派带病上路，车有问题必须修好后再开车。管 派非司机开车 规章制度不严 理 安全教育不够

不了解司机思 要掌握每个司机的安全思想动态，根据司机的 因 想动态 不清 素 气候不良 路面不好 闹市区人多 行人违章 遇有违章车 安全事项交代 派车时必须向司机交代清楚出车任务和安全注

**第五篇：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。

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！