

国务院安委会办公室关于印发 《“十四五”全国道路交通安全规划》的通知

安委办〔2022〕8号

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团安全生产委员会，国务院安委会各成员单位：

现将《“十四五”全国道路交通安全规划》印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院安委会办公室

2022年7月21日

“十四五”全国道路交通安全规划

为贯彻落实党中央、国务院关于加强道路交通安全工作的系列重大决策部署，根据《国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》《“十四五”国家安全生产规划》等，制定本规划。

一、道路交通安全现状与趋势

（一）发展现状。

“十三五”期间，我国经济社会健康平稳运行，道路交通运输事业持续快速发展。“十三五”末，全国机动车保有量 3.7 亿辆，机动车驾驶人 4.6 亿人，公路通车里程 519.8 万公里，其中高速公路 16.1 万公里，农村公路 438.2 万公里，城市道路里程 49.3 万公里，与“十二五”末相比，全国机动车保有量、机动车驾驶人分别增长 33.5%、39.3%，公路通车里程、高速公路里程、农村公路里程、城市道路里程分别增长 13.6%、30.3%、10.1%和 35%，具备条件的乡镇和建制村 100%通硬化路和客车。随着家庭小汽车普及和高速铁路、民航运输快速发展，“十三五”末^①公路客运量和旅客周转量分别比“十二五”末减少 19.6%和 17.6%。同时，公路货运量逐年增长，公路货运量、货物周转量分别增长 9.1%和 2.9%。截至 2020 年末，全国每千人汽车保有量 214 辆，70 个城市的汽车保有量超过 100 万辆。

习近平总书记高度重视安全生产工作，先后作出一系列重要论述和重要指示，反复强调安全是发展的前提，发展是安全的保障，要统筹发展和安全，坚持人民至上、生命至上，把保护人民生命安全摆在首位。党中央、国务院作出一系列重大决策部署，健全完善安全生产责任制体系，全面推进道路安全生产工作。国务院安全生产委员会加强对包括道路交通安全在内的安全生产工作的指导协调，部署实施道路运输安全专项整治三年行动，着力破解当前突出问题，不断提升本质安全水平。

各地区各部门齐抓共管，进一步健全和完善道路交通安全法律法规、部门规章和技术标准；改革创新机动车驾驶人培训考试

^① 2020 年受新冠疫情防控影响，全国营业性公路客运量同比下降 47.0%，营业性货运量同比下降 0.3%，此处采用 2019 年数据。

制度，进一步强化驾驶人和机动车交通安全源头管理；深入推进治超联合执法常态化制度化工作，全面实施高速公路入口治超，高速公路货车超限超载得到有效遏制；深入实施公路安全生命防护工程、农村平交路口“千灯万带”示范工程等，道路安全隐患治理进一步深化；广泛实施“城市道路交通文明畅通提升行动计划”，开展“122 全国交通安全日”和交通安全社会面宣传，促进公众交通安全文明意识进一步提升；在全国范围实施道路交通安全“四场攻坚战”“五大行动”和“六大提升工程”，大力推进全国主干公路交通安全防控体系建设，交通安全科技应用水平逐步提高，交通安全执法管理效能进一步提升。“十三五”期间，全国道路交通安全形势保持总体平稳，与“十二五”期间相比，较大事故、重大事故、特别重大事故分别下降 35%、69%和 50%。2020 年全国道路交通事故万车死亡率较 2015 年下降 20%。

（二）面临形势。

“十四五”时期处于“两个一百年”奋斗目标的历史交汇点，迈入高质量发展新阶段，人、车、路等道路交通要素仍将持续快速增长。预计到 2025 年，我国机动车保有量、驾驶人数量、公路通车里程将超过 4.6 亿辆、5.5 亿人和 550 万公里。同时，交通要素增长重心由大城市向中小城市、城镇转移，乡村振兴、城乡一体化带来的农村交通出行变化，老龄化社会引发的老年人安全出行问题，车路协同、自动驾驶、共享出行等新技术新业态的快速涌现带来的交通流量、出行方式变化，人民群众对美好交通出行的向往和追求等，都对道路交通安全工作提出更高要求。

我国制度优势显著，经济长期向好，社会大局稳定，道路交通安全多部门协同共治的格局基本形成，人民群众的交通安全意

识正在逐步提升，新技术新发展不断赋能交通管理领域，为道路交通安全治理工作提供了多方面优势和条件。但必须清醒认识到，我国道路交通安全整体形势依然不容乐观，道路交通安全工作基础仍然比较薄弱，存在不少短板弱项，地区和领域发展不平衡不充分问题仍然突出，农村交通安全问题凸显。公众交通安全意识有待进一步提升，交通违法行为仍较为普遍，货车和低速电动车等违法违规生产改装问题依然存在，道路通行条件总体不平衡，交通安全设施设置水平有待提升，道路交通相关行业企业安全主体责任落实不到位问题依然突出，企业重效益轻安全问题长期存在。涉及交通安全的一些深层次、根源性问题尚未化解，道路交通安全法律法规体系有待进一步完善，新变化、新业态带来的新风险不断涌现，传统问题和新型矛盾交织叠加，道路交通安全工作面临诸多新形势、新任务、新挑战。总体来说，“十四五”期间我国道路交通安全工作仍将处于爬坡过坎、突破瓶颈的关键时期。

二、指导思想与目标

（一）指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实习近平总书记关于安全生产的重要指示精神，坚持人民至上、生命至上，紧紧围绕减少事故、保护生命，着力完善制度机制、健全责任体系、加强法治建设、强化基础保障，切实提高现代交通治理能力和道路交通整体安全水平，努力从根本上消除道路交通安全隐患，解决制约道路交通安全的深层次、根源性、瓶颈性突出问题，全力防范化解道路交通重大安全风险，减少道路交通事故死亡总量，防控较大道路交通事故，遏制重特大道路交通事故

故，切实保障人民群众生命财产安全。

（二）基本原则。

健全机制，协同治理。坚持系统思维，构建更为严密的交通安全责任体系和更加系统的现代交通治理体系。强化党政领导责任、部门监管责任、企业主体责任，加强部门协作、社会协同，全力打造共建、共治、共享的道路交通安全社会治理格局。

夯实基础，源头治理。坚持问题导向，聚焦基础性、源头性、系统性问题，下大力气补短板、堵漏洞、强弱项，提升道路交通各要素的本质安全水平。树立事前预防、主动防控思想，针对突出问题追本溯源，防范化解源头风险，努力从根本上消除事故隐患、从根本上解决问题。

改革创新，依法治理。坚持深化改革，加快体制创新、机制创新、制度创新，将安全发展理念贯穿于道路交通各要素、各环节，推动道路交通安全与经济社会协调发展。善于运用法治思维解决问题，推进科学立法、严格执法、全民守法，培育全社会交通安全法治文化。

科技赋能，智慧治理。坚持科技驱动，以支撑实战为牵引，探索研发新技术新方法，巩固深化先进装备应用，让科技为交通安全赋能。推动新兴科技与交通安全工作深度融合，运用前沿技术助力交通安全管理理念、管理手段、管理模式创新，提升交通安全治理现代化、信息化、智慧化水平。

（三）规划目标。

道路交通现代治理迈上新台阶。道路交通安全管理机制进一步完善，部门合力进一步加强，企业主体责任进一步压实，社会参与度进一步提高，道路交通现代治理体系进一步健全。

道路交通治理能力达到新水平。法治思维、系统观念不断融入道路交通安全治理，大数据、人工智能、5G等新技术充分应用于道路交通安全管理工作，交通秩序明显改善，风险防控、执法管控与应急救援等能力明显提升。

道路交通本质安全实现新提升。公路和城市道路安全设施更加规范完善，道路通行环境更友好、更安全。机动车产品安全技术标准更加严格，生产一致性、主被动安全性明显提高，智能辅助安全保障技术广泛应用。

道路交通安全文明意识得到新提高。公众的交通安全意识、守法意识、规则意识显著增强，全民道路交通安全宣传教育体系进一步建立完善，与我国机动化程度相匹配的全社会“汽车文明”基本形成。

道路交通事故预防取得新成效。在机动车、驾驶人、公路通车里程和公路运输量大幅增长的环境下，道路交通事故死亡人数稳中有降，较大道路交通事故有效压降，重特大道路交通事故有效遏制，道路交通安全形势总体稳定向好。

专栏 1 “十四五”道路交通安全主要指标		
序号	指标名称	预期值
1	道路交通事故万车死亡率	“十四五”期间相较于“十三五”末年年均下降 3%左右
2	较大道路交通事故起数	“十四五”期间相较于“十三五”末年年均下降 4%左右
3	重特大道路交通事故起数	“十四五”期间年均控制在 4 起左右

4	国省干线交通安全设施技术状况优良率	2025 年达到 85%
5	电动自行车和摩托车头盔佩戴率	2025 年摩托车骑乘人员头盔佩戴率达 90%，电动自行车骑行人员佩戴率达到 80%
6	汽车安全带佩戴率	2025 年前排达到 95%，后排达到 70%

三、健全道路交通安全现代治理体系

（一）健全道路交通安全责任体系。

建立健全各级道路交通安全工作协调机制，坚持党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责，落实党政领导干部道路交通安全责任制，推行道路交通死亡事故党政领导到场制度。加大道路交通安全在“平安中国”、安全生产、乡村振兴、文明城市等考核中的权重，建立量级匹配的考核制度，真正形成责任全覆盖、管理全方位、过程全监管的道路交通安全综合治理格局。建立道路交通安全部门协作责任制，明确监管责任，细化责任清单，完善监管链条，真正形成监管合力。建立健全道路交通安全隐患排查治理体系，健全全链条、可追溯的管理机制。

（二）依法压实道路交通相关单位安全主体责任。

推动层层压实道路交通相关企事业单位和社会团体的安全管理、安全投入、产品质量、教育培训等主体责任和社会责任，强化车辆生产改装、车辆检验检测、驾驶人培训、道路建设养护、道路运输、货物装卸企业、客货运场站、物流园区等相关企业单位主要负责人、实际控制人的第一责任人法定责任。加强货运源头单位、货物装卸企业、客货运场站、物流园区等单位交通安全管理，明确并落实管理方责任。强化道路运输安全隐患排查治理和风险分级管控，加强道路运输车辆动态监控，落实企业动态监控主体责任，及时纠正处理相关违法违规行。建立健全道路交

通新模式、新业态法规制度与监管体系，落实网约车、共享汽车、互联网道路货运、外卖快递等平台企业安全主体责任。

（三）完善城乡交通安全协同治理机制。

进一步强化超大城市、特大城市等规模城市的交通安全精细化风险治理协作机制。推动道路交通安全基层社会化治理，与基层社会治理体系有机融合，将交通安全管理和服务延伸到社区和单位。建立健全职责明晰、分工合作、跟踪督查、常态考核的乡镇交通安全工作机制，进一步落实乡镇政府交通安全监管责任。全面实施、规范运行农村公路“路长制”，并融合农村交通安全管理资源，通过“两站两员”、“农村公路专管员”、“乡村农机两员”、警保邮合作加强农村管理力量。推动农村客运高质量发展，强化农忙时节、集中返乡返岗等重点时段农民群众出行服务保障。强化中小学校车安全保障，通过发展专用校车、定制公交等方式，标本兼治解决“黑校车”问题。

（四）建立健全道路交通安全信用体系。

加快推进道路交通安全信用体系建设，加强信用法规制度和技术标准建设，按照分级分类管理的原则，推进信用数据共享公开，推动信用评价、联合奖惩和信用修复，加大对失信交通运输企业及其主要负责人的教育、检查力度，依法依规开展失信惩戒。探索构建道路交通安全信用评价指标、评价方法和分级标准，研究信用信息共享和信用惩戒及修复程序，通过行政与市场手段，推动采取保险费率浮动、行业监管、市场准入等措施实施，实现守信激励和失信惩戒。

专栏 2 道路交通安全责任体系建设提升工程

1. 建立道路交通安全“党政同责，一岗双责”机制：将道路交通安全工作纳入本地区经济社会发展总体规划，同部署、同推进、同考核。将道路交通安全工作纳入本地政府工作重要议事日程，将道路交通安全工作专项资金纳入年度财政预算。发生亡人道路交通事故，党政领导亲赴现场，组织指挥抢救，协调有关单位做好善后处理、事故调查和隐患整改工作。

2. 建立与道路交通安全量级匹配的考核制度：提高道路交通安全在“平安中国”、安全生产、乡村振兴、文明城市等考核中所占的权重比例和分值，建立与道路交通安全事故量级匹配的考核制度。

3. 建立道路交通安全行业第一责任人法定责任制度：建立健全车辆生产改装、车辆检验检测、驾驶人培训、道路建设养护、道路运输等企业单位主要负责人、实际控制人的第一责任人法定责任制度。第一责任人应组织制定本单位道路交通安全规章制度和操作规程。保证本单位道路交通安全投入的有效实施。督促、检查本单位的道路交通安全相关工作，及时消除交通事故隐患。组织制定并实施本单位的道路交通事故应急救援预案。

四、提高道路交通安全依法治理能力

（一）完善道路交通安全法律规范体系。

全面贯彻依法治理要求，推动加快修订《道路交通安全法》《道路交通安全法实施条例》等，研究制修订配套规范和技术标准。研究制定机动车辆生产法律法规，强化车辆安全源头监管。完善道路交通安全设施标准和制度，制修订道路安全设施设计、施工、安全性评价等技术标准。加强统筹规划，推进交通安全管理、安全生产、交通运输等领域法律规范、技术标准之间良好衔接。鼓励充分行使地方立法权，完善地方法规规章，细化执法标准，解决非机动车管理等交通安全突出问题。

（二）提升执法管理水平与执法效能。

健全完善执法能力提升体系，加强法治人才培养，深化执法教育训练，强化领导干部、实战单位常态化学法用法，全面提升运用法治思维和法治方式解决热点难点问题能力。健全完善执法管理体系，固化执法管理机制，实现对源头管理、路面执法、交通事故处理等环节的全方位、全流程、全要素监管。加强路面执法力度，规范交通秩序，减少严重交通违法行为。健全完善执

法效能评价体系，从制度、机制、措施、效果等方面科学设置交通安全工作考核指标，全面、科学、客观地评价工作成效。推进执法公开，主动接受群众监督，提升执法公信力，最大程度实现执法的社会效果。健全完善执法保障体系，强化执法权益保障，强化执勤执法安全防护。

（三）提升重点违法违规行为治理能力。

建立严重交通违法行为动态研判、常态治理机制，依法严查“三超一疲劳”等易扰乱交通秩序、易肇事肇祸的严重违法行为，严厉打击机动车假牌假证违法行为。强化农村地区交通安全执法，依法严查面包车超员、酒驾醉驾、轻型货车、三轮车、拖拉机违法载人等违法行为。稳步开展超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作。坚持和优化治超综合执法常态化制度化工作机制，推动公安交管和交通运输部门治超信息共享和业务协同，提高联合执法效能。充分发挥高速公路出入口、省界视频监控、重点营运车辆联网联控系统等信息化手段作用，加强长距离跨省大件运输监督管理。完善危险货物道路运输安全防控体系建设，加强部门协同配合和信息共享，形成全链条监管执法合力。充分利用道路运输车辆动态运行数据，加强执法监管和处罚。认真贯彻《民法典》《刑法》《行政处罚法》《安全生产法》《道路交通安全法》等法律法规，用足用好行政、民事、刑事法律手段，加强行刑衔接，严格依法追究相关人员和单位的法律责任，研究推动将货车严重违法超限超载纳入刑法规范范围。强化科技支撑，加强大数据、人工智能、5G 等技术在执法办案工作中的深度应用，推动新技术智能辅助执法。

专栏3 道路交通安全执法管控效能提升工程

1. 公路交通安全防控体系深化工程：进一步织密道路交通安全监测防控网，依标准联网接入各类道路交通监控设备。进一步深化主干公路防控体系建设，打造高速公路“三道防线”，重点推进高速公路主要出口和服务区、国省道市际、重点县际执法站建设。推广应用机动车查控分级分类标准，推进车辆布控联网联控，提高设备利用率和防控覆盖范围，突出重点车辆、重点违法，实现精准预警、靶向查控。到2023年，高速公路、普通国省道的防控体系应用率分别达到50%、45%；到2025年，高速公路、普通国省道的应用率分别达到95%、80%。

2. 新型执法管控装备示范应用工程：创新应用新技术研发可穿戴式、便携式执法管控装备等新型装备。以隧道、桥梁、长下坡、匝道等重点路段为突破点，加强视频视觉技术应用，推进路侧智能交通管控设施建设，实现交通违法和交通事件的自动发现、警示提醒。创新沉浸式、互动式、情景式的执法培训模式，推动应用VR、AR等先进技术手段开展实战演练，进一步提升执法人员素质能力，到2023年，实现在45%以上的地市应用；到2025年，力争在80%以上的地市应用。

五、打造安全有序的道路通行环境

（一）全面提升农村公路安全性。

推动“四好农村路”高质量发展，加强农村公路建设质量管理，严格落实新改建农村公路的交通安全设施“三同时”制度。推动压实县乡两级政府责任，完善符合农村公路特点的管养体制和管养体系。建立健全高风险路段排查机制，继续深化农村公路安全生命防护工程建设，加大农村公路危旧桥梁改造力度，重点推进农村公路临水临崖、急弯陡坡路段路侧安全防护设施设置，完善农村客运线路沿线县乡公路的安全设施，同时满足消防救援车辆通行需要，切实提升农村公路工程质量和安全保障水平。

（二）加快推进普通国省道重点路段安全提升。

巩固提升干线公路重点路段安全隐患治理效果，推动瓶颈路段升级改造。持续推动双向四车道以上的大流量公路，根据对向碰撞事故数量及公路功能、交通流量、设计速度等，按照相关标准规范要求逐步推进中央隔离设施设置。农村平交路口实施警告标志、道路标线、减速带、警示桩、交通信号灯（含闪光警告信

号灯)“五必上”,具备条件的平交路口实施支路进主路“坡改平”工程。坠车交通事故多发的路侧险要路段实施警告标志、减速设施、路侧护栏“三必上”。优化穿村过镇路段交通组织和安全设施设置,引导不同性质交通流分道行驶,保障非机动车和行人通行空间。切实推动路侧“小开口”、“绿植视距遮挡”等难点问题整改。针对事故多发路段、交通安全风险突出路段、新提级为国省道行政等级的道路,实施道路安全设施提档升级。深入推动马路市场等各类违规占用道路资源问题的清理整顿工作。推动在超限检测站前设置货车检测车道和交通标志,安装电子抓拍系统,强化超限超载违法行为的发现能力,引导超限超载车辆进站接受检测,消除超限超载违法行为。

(三) 强化高速公路重点路段安全保障。

针对高速公路碰撞中央分隔带护栏事故多发、运营期交通运行状况变化较大、大型车辆交通量增长较快等重点路段,结合交通事故数据及原因分析,科学评估中央分隔带护栏与现状交通运行、防护需求适应情况。中央分隔带护栏适应性不足、确需升级改造的,结合高速公路改扩建、养护工程,分类、分批、分期推进提质升级工作。优化提升互通立交及出入口等交通组织复杂路段的指路标志信息指引、标线渠化诱导。针对长大桥隧、连续长陡下坡、团雾多发、施工作业区路段、危险货物运输车辆通行等高风险路段,加强交通安全警示信息发布和安全诱导服务,强化分类分级动态通行管控。推动落实施工路段交通安全提示、预警、防护设施标准化、规范化。建立高速公路服务区车辆饱和度预警机制,防止服务区车辆溢出,影响主线通行安全。推动高速公路基础设施规划、设计、建设、养护、运管与服务等数字化,强化

高速公路交通感知网络同步建设和部门间共享共用。

（四）精细化提升城市道路通行安全性。

建立健全城市道路隐患协同治理机制，加强住房城乡建设、公安交管、综合执法、交通运输、园林绿化等部门的协调配合，鼓励街道、居委会等基层组织参与交通安全治理和联合整治。加强交通安全设施全周期管理，在城市道路规划、建设、使用、改造等阶段，同步设置完善警示、隔离、防撞等设施，持续开展在用交通标志、标线和信号灯的规范性、合理性排查整改。公路变更为城市道路的，及时按照城市道路标准设置完善交通设施。在易发交通事故的路口、路段应用智能化的声、光、电警示装置和交通技术监控设备保障通行安全。加强对城市慢行交通系统的安全管理，着力保障慢行交通安全，努力压降非机动车和行人事故，改善人行道、非机动车道通行条件，因地制宜设置行人过街设施、大型车辆右转安全警示区等。加强重点区域综合治理，优化商业集中区、景区景点、学校、医院、客运场站、大型居住区等周边交通组织，结合城市更新行动，对支路小巷、社区道路开展稳静化改造。探索通过城市智慧基础设施建设、人行道净化和自行车专用道建设、车路协同技术等，提升道路安全性。

（五）健全道路安全性评价体系与评价制度。

推进道路交通事故数据跨部门共享，持续开展交通事故多发点段和严重安全隐患分析研判工作，健全完善通报挂牌机制，推动道路交通安全隐患排查治理水平不断提升。完善公安等多部门参加的公路工程竣工验收工作机制。探索实施道路设施、驾驶行为、车辆和天气等多源数据融合的道路安全风险评估方法，推动道路安全性评价体系 and 评价制度创新，不断提升主动、系统、精

准防控道路安全风险隐患的能力和水平。对抗倾覆稳定性不足的独柱桥梁及时采取加固等措施，按要求做好工程验收和实施效果跟踪评估。

专栏 4 道路交通环境安全性提升工程

1. “四好农村路”示范创建工程：深入推进“四好农村路”高质量发展，加强农村客运车辆安全运营管理，分类有序创建一批经验突出、模式成熟的“四好农村路”全国示范县，引领推动农村公路交通安全水平明显提升。到 2023 年，县、乡级农村公路管理养护责任落实率达到 100%；到 2025 年，优良中等路率达 85%以上，全国农村公路等级公路比例平均达到 95%以上。

2. 普通国省道交通设施隐患排查治理工程：深入开展普通国省道交通设施隐患排查治理。定期排查、优化并完善交通标志标线、防护栏(墙)等安全设施。推动双向四车道以上大流量公路按照相关标准规范要求增设中央隔离设施，坠车交通事故多发的路侧险要路段实施“三必上”、交通事故多发的平交路口实施“五必上”改造。综合治理穿村过镇路段，加大交叉口和路段渠化组织力度，明确通行路权，减少混合交通冲突风险。

3. 高速公路安全防护设施提升工程：全面开展高速公路安全防护设施升级。对碰撞中央分隔带护栏事故多发、运营期交通运行状况变化较大、大型车辆交通量增长较快等重点路段，中央分隔带护栏经评估确需升级改造的，结合高速公路改扩建、养护工程，分类、分批、分期推进提质升级工作。完善长隧道、特长隧道的照明、通风、报警、救援设施，增设视频监控、违法抓拍、烟雾报警等设备，推行隧管站建设。到 2023 年，20 个以上省份建立高速公路交通安全隐患动态排查治理机制；到 2025 年，所有省份建立高速公路交通安全隐患动态排查治理机制。

六、强化车辆本质安全和运行安全

(一) 推动落实车辆生产销售企业安全主体责任。

严格道路机动车辆生产企业和产品准入管理，完善违规车辆生产企业和产品退出机制。进一步细化完善国产机动车生产企业及产品管理规定，提升企业生产一致性保证能力，健全车辆生产一致性检查制度，加大检查频率，保证车辆生产一致性。优化完善跨部门协作机制，强化获证后监管及守诺核查，压实生产企业主体责任。深化资源要素共享，实现认证、商检等信息共享，提高进口车辆产品的合规性。依法依规做好生产、销售车辆所载车联网卡的实名登记工作。建立实施车辆违规信息、安全隐患信息

发现、通报、整改、反馈制度，强化机动车检验、登记、使用等环节发现的违规非标车辆信息的跨部门共享，在车辆注册登记、市场准入、检验检测等环节加大查处力度，优化在用车交通事故调查和信息收集，主动发现车辆产品安全缺陷。强化违规车辆、安全隐患车辆的行政监管，充分运用司法手段，严肃追责问责违规生产销售企业，推动消费者协会等公益组织对车辆安全质量等问题开展公益诉讼，倒逼车辆生产销售企业落实安全主体责任。

（二）进一步提升重点车辆安全性能。

强化标准引领，修订机动车运行安全国家标准，研究制定经营性机动车运营安全国家标准，推进客货运车辆辅助安全、主被动安全标准升级。提升载客汽车安全要求，提升客运车辆阻燃性能水平，提高客运车辆安全逃生要求；提升车高大于或等于1850mm的小微型普通客车、面包车安全性能，减少非法改装和超载空间；实行公路客运、旅游客运车辆全环节、全链条安全管理，鼓励地方政府实施在用大中型客车安全性提升行动，依法推动不符合车辆安全技术条件要求、达到报废标准的卧铺客车、57座以上大客车等退出市场，推动客运车辆安装乘员不系安全带报警装置。提升载货汽车安全要求，推动重型货车严格按照相关标准装备车道偏离预警系统和车辆前向碰撞预警系统，严格自卸半挂车、平板式清障车等违规情形较多车型的安全技术规范，提升轻型货车被动安全性能，制定实施载货车辆货物装载与栓固国家标准，提高常压液体危险货物罐式车辆罐体防撞、防漏性能，推动低平板挂车退出散货运输市场，推动在用重型货车安装右侧盲区消除预警装置等安全装置。提高客货运车辆主被动安全装置装备率，推广应用智能视频监控报警技术，重型货车全面普及缓速

器等安全装置，加强中置轴挂车列车、双挂汽车列车等新型汽车列车车型运行安全研究，探索驾驶行为动态监测装置等辅助安全装置应用，研究在“两客一危”、货车等重点车型安装应用酒精锁。提升新能源汽车安全要求，构建新能源汽车运行安全性检验技术及装备体系，强化新能源汽车运行安全性检验和监管，严格规范远程升级要求，保障车辆行驶安全性。

（三）开展违规车辆专项治理。

加强车辆生产、销售、登记检验和使用等环节的一致性监督检查和动态监管，联合开展车辆超载超限运输、非法改装专项整治行动，依法严肃追究相关违法违规企业和人员法律责任。建立健全货车、挂车非法改装长效治理机制，强化危险货物运输车辆、自卸货车、半挂车、轻型载货汽车、混凝土搅拌运输车生产改装监管，严厉打击重型货车“百吨王”、轻型货车“大吨小标”、常压液体危险货物罐车“大罐小标”及倒卖合格证等违法违规行为，依法严查严处违规生产问题严重的车辆生产企业，并撤销相关产品的强制性产品认证书。加强电动自行车强制性产品认证管理，杜绝不符合标准的电动自行车进入市场；引导电动自行车带保险、带头盔销售；完成超标电动自行车存量清理淘汰，加强对电动自行车的安全管理，严格查处电动自行车非法改装，防止超标问题反弹。持续开展变型拖拉机专项整治，完成存量变型拖拉机清零。严密场内作业车辆等非道路车辆管理制度，严管生产、销售、使用违规低速电动车、电动三轮车违规行为，明确违规低速电动车退出时间表。推动车辆违法违规生产销售联合监督检查机制，严肃查处和追责违法违规企业，依法依规综合采取责令暂停生产、销售问题车辆、暂停车辆产品合格证电子信息上传等措

施，实现严重违规车辆产品全部收回整改，推进大中型客货车缺陷产品召回。实施挂牌整改制度，对车辆违规生产、使用问题突出的地区和企业进行挂牌督办、限期整改。

（四）建立健全新技术新业态安全监管体系。

进一步健全完善智能网联汽车^②标准体系，提升智能网联汽车产品检验检测能力。开展智能网联汽车运行安全特性研究，以及融入现有道路交通系统的法律法规、技术标准适应性研究，研究自动驾驶、车路协同下的安全监管体系，构建智能网联汽车运行安全性检验技术及标准体系，保障上公共道路测试及示范应用车辆的运行安全。探索开展智能网联汽车准入和上路通行管理措施。研发智能网联汽车道路交通违法违规行取证装备，制定智能网联汽车、新能源汽车安全事故调查分析标准。构建智能网联汽车产品准入、运行安全性检验技术及标准体系，保障公共道路测试、示范应用等车辆的运行安全。实现智能网联汽车的可信身份认证和运行安全监测评估、事故后追溯，支持汽车准入管理。完善新能源汽车国家监测与管理平台功能。

专栏 5 重点车辆安全性提升工程

1. 客货运车辆安全性提升工程：提高客货运车辆自动紧急制动、车道保持、轮胎爆胎应急防护等主被动安全装置的装备率，全面普及重型货车缓速器等安全装置。加强车辆生产、销售和使用等环节一致性监督检查和动态监管，联合开展车辆非法改装专项整治行动，依法严肃追究相关违法违规企业和人员法律责任。到 2023 年，新出厂的大型客车自动紧急制动系统、轮胎爆胎应急防护装置装备率达到 100%，新出厂的重型货车自动紧急制动系统装备率达到 50%；到 2025 年，大型客车自动紧急制动系统装备率、轮胎爆胎应急防护装置装备率分别达到 40%、60%，重型货车自动紧急制动系统装备率达到 20%。

2. 新能源汽车安全技术检验提升工程：研制适用于新能源汽车运行安全性检验的系列装备，制订新能源汽车运行安全性检验技术标准，实现线下快速、自动检验。到 2023 年，新能源汽车运行安全性检验和监管体系框架基本形成；到 2025

^② 智能网联汽车是指通过搭载先进传感器等装置，运用人工智能等新技术的新一代汽车。智能网联汽车通常又称为自动驾驶汽车、智能汽车等。

专栏 5 重点车辆安全性提升工程

年，实现新能源汽车运行安全性检验和监管体系在 3 个省份 6 个地市的示范应用。

3. 智能网联汽车运行安全测评与监管工程：构建封闭场地测试、半开放道路测试、公共道路测试的完整测试环境，完善国家智能交通综合测评基地的测评能力，建成面向运行安全的国家级智能网联汽车检验检测中心。研发全国统一的智能网联汽车运行数据监管体系，强化运行过程监管，提升智能网联汽车运行安全性。研发智能网联汽车道路交通违法违规行为取证装备，制定智能网联汽车安全事故调查分析标准。到 2023 年，完成全国统一的智能网联汽车运行监管体系建设；到 2025 年，建成面向运行安全的国家级智能网联汽车检验检测中心。

七、提升道路交通参与者安全文明素质

（一）建立健全社会化宣传教育体系。

建立健全党委政府主导、多部门联动协作的交通安全宣传教育工作机制，落实政府、部门、企事业单位履行交通安全宣传教育职责义务。完善交通安全精准宣教内容和标准体系，全面强化规则意识培育和法治教育，常态化开展交通安全宣传主题活动，持续增强“122 全国交通安全日”的品牌影响力。强化新媒体、短视频等新型大众媒介传播渠道运用和宣传引导能力建设，制定交通安全融媒体相关标准规范，建设交通安全融媒体创新示范中心，全面提升交通安全信息传播能力。充分吸纳社会力量，建立专兼职相结合的交通安全宣传教育队伍。建立社会力量参与交通安全公益事业运行机制，推动媒体、企业、单位、学校、社区开展交通安全宣传教育，打造道路交通安全宣传教育社会化格局。

（二）着力提升驾驶人交通安全意识。

完善驾驶培训监管机制，强化驾驶培训机构落实教学基础设施设备、培训学时内容等要求，保证驾驶培训质量。健全完善驾驶培训教学体系，推动理论培训方式创新应用，强化驾驶人安全知识、规则意识、风险辨识能力培养。加强驾驶培训过程监管，强化驾驶培训与考试的信息共享。加强驾驶考试过程监管，建立

以新驾驶人安全驾驶水平为核心的考试质量评估体系，实行严重交通事故驾驶人考试发证责任倒查。优化驾驶人考试内容与方法，完善面向规则意识培育的驾驶人考试机制，探索 VR、人工智能等新技术在驾驶考试管理中的应用。主动适应人口老龄化、车辆智能化等社会发展需求，丰富车辆新技术、驾驶新要求等考核内容。健全完善职业驾驶人教育培训体系，提升重点驾驶人安全管理水平。建立交通安全信息综合服务平台，提供驾驶人全生命周期、全分类群体、全出行场景的交通安全知识服务。

（三）重点加强农村交通安全宣传教育。

结合乡村振兴战略和文明示范村创建工作，创新农村安全文明交通共治模式，积极应用农村广播系统（大喇叭）、市县电视节目及微信群等渠道，创新利用便民综合服务中心、农村电商服务站等场所，做强农村交通安全宣传阵地，抓好农村“一老一小”交通安全宣传教育。聚焦农村地区轻型货车、三轮车、拖拉机违法载人、面包车超员、无牌无证等易发多发违法行为，开展精准化宣传，强化农村地区常用交通工具、典型出行场景、主要生产生活的安全驾驶和出行学习教育。持续深化警保合作“两站两员”建设，完善配套保障、激励和监管措施，加强劝导员、安全员业务培训，提升宣传劝导及教育引导水平。

（四）全面落实全民交通安全宣传教育。

系统性开展全民交通安全宣传教育，创新应用情景体验、媒体融合等新手段、新途径、新技术，有效引导公众树立交通规则意识。建设功能齐全的交通安全宣教基地和交通安全主题公园，提升宣传教育的体验感和实用性。持续深化“一盔一带”安全守护行动，提升驾乘人员安全意识和防护水平。强化电动自行车销

售点、登记上牌点等阵地宣传，提升电动自行车安全骑乘水平。充分发挥幼儿园、学校“主阵地”作用，创新体验式、活动式、交互式等教育方式，完善教育内容、优化教学方法，打造校园交通安全教育基地。加强企业源头宣传教育，明确用工单位交通安全教育责任，推动社区建立城镇新居民交通安全常态化宣传教育机制。加强对老年人出行安全的普及教育，积极应对人口老龄化对交通安全的影响。

（五）大力推进交通安全文化建设及传播。

培育和践行符合社会主义核心价值观的交通安全文化，推进交通安全文化传播，将交通安全文化融入社区文化、村镇文化、企业文化、校园文化，提升公众交通安全文明素养。充分发挥文化的社会治理作用，在城市乡村、各行各业、线上线下大力宣传推广文明交通文化，建设交通安全物质文化、制度文化、行为文化、观念文化，通过潜移默化、浸润人心、久久为功的宣传教育和传播引导，实现“他律”变为“自律”，建立中国特色的交通安全文化范式和准则。持续深化“零酒驾”单位创建等活动，推动全社会共同抵制严重交通违法行为。

专栏 6 全民交通安全规则意识提升工程

1. 交通安全宣传教育实践平台建设工程：推动各级政府与驾驶培训企业、学校、社区、村镇等单位建立交通安全教育联盟体系，推进地市、区县建设具有授课讲解、情景模拟、互动体验等方式功能的交通安全宣传教育实践基地。提质升级已建宣传教育基地，培育完善一批集学习、培训、教育、实践、服务为一体的交通安全宣传教育实践平台。到 2023 年，60%的地市、40%的区县建立交通安全宣传教育实践基地，至少建成 10 个交通安全宣传教育实践平台；到 2025 年，90%的地市、80%的区县建立交通安全宣传教育实践基地，至少建成 20 个交通安全宣传教育实践平台。

2. 全民交通安全宣传教育融媒体平台建设工程：建设全民交通安全宣传教育融媒体中心，制定融媒体建设相关标准规范，推动信息内容、技术应用、平台终端、管理手段共融互通，提高交通安全宣传教育内容资源共享水平，形成交通安全宣传教育信息化服务体系。到 2023 年，至少建成 5 个省级和 20 个市级全民交通安

专栏 6 全民交通安全规则意识提升工程

全宣传教育融媒体中心；到 2025 年，至少建成 10 个省级和 50 个市级全民交通安全宣传教育融媒体中心。

3. 全国交通安全信息综合服务平台建设工程：研发全国交通安全信息综合服务平台，涵盖机动车驾驶人培训学习、模拟考试、安全出行知识等服务，为群众提供规范、全面、精准的交通信息服务指引，为全体交通参与者了解规则、学习规则、掌握规则提供权威平台环境。到 2023 年，实现部分功能模块试点应用；到 2025 年，全面推广应用。

八、完善道路交通应急处置和救援急救机制

（一）提升监测预警和应急处置专业化水平。

健全完善道路交通应急管理和救援标准体系，建立道路交通应急资源库，打通各部门风险监测、感知、识别、预警信息链路，实现跨部门信息数据实时共享传递和交通应急管理一张图。健全道路交通突发警情信息报送处置体系，加强事故、灾害等突发警情信息监测分析，提升危险货物运输车辆事故处置救援专业化水平。开展危险化学品安全信息码与电子运单融合试点，制定完善危险货物道路运输事故应急救援装备标准，研发专用防护救援装备，完善不同品类的危险货物道路运输事故预案措施。提升公路车辆救援规范化水平。加强突发事件下应急物资道路运输保障体系建设。完善更新各类应急预案并加强演练，加强应急装备物资储备。依托实战训练基地加强对道路交通应急指挥、物资调配、疏导管制、事故处置、舆情引导等预案实景或虚拟场景的演练训练，提升应急条件下的风险识别与处置、防护等技能。

（二）完善道路交通应急救援机制。

健全完善道路交通应急救援机制，明确公安交管、交通运输、卫生健康、应急管理、消防救援、气象、生态环境、发展改革、市场监管等部门和机构的职责任务。完善跨区域、跨部门、跨行

业道路交通应急救援指挥联动机制，深化“一路多方”交通应急联动，细化道路交通应急救援工作程序，提高应急救援救治效能。建立风险监测预警、风险影响评估、快速指挥联动、路面区域管控、应急现场处置、伤亡人员救援、信息传递发布等环节的全链条全周期长效联动。培育专业化、市场化应急救援组织，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。

（三）提升道路交通事故伤员的快速救援救治能力。

完善统一高效的道路交通事故社会救助基金运行管理体系，优化救助基金筹集，扩大救助基金垫付范围，强化高效便民服务，全面落实应缴尽缴、应助尽助、应付尽付。建立并完善警-路-医-消联动交通事故应急响应模式，提升院前医疗急救能力和“黄金1小时”的救治力度。积极推行事故危重伤员“就近结合就优”送治原则，依托医疗基础条件较好、创伤急救能力较强的医疗机构，建立完善危重伤员救治网络，建立伤员救治信息通报反馈机制，强化救治进展跟踪和救治质量评价，提升抢救成功率。强化应急车道管理，严厉打击整治违法占用应急车道行为，确保救护、救援车辆顺利通行。严格执行交通事故现场安全防护要求。鼓励推广直升机参与抢救急重伤员，积极推广锥筒自动布设回收装置、事故现场远程预警机器人、一体化闯入报警设备等新技术新装备。

专栏 7 道路交通应急救援急救能力提升工程

1. 道路交通应急指挥系统建设工程：整合道路交通信息、救援装备信息、视频卡口信息与道路、医疗、消防、气象数据资源链路，建立跨地区、跨行业、多部门信息共享共用机制，实现应急管控方案的快速生成与决策优化，形成数据一图预警、预案一键生成、资源一网调配、信息一秒推送的应急管理全域智能信息化指挥调度新格局。到 2023 年，在全国不少于 10 个省份开展试点。到 2025 年，在全国全面推广实施。

专栏 7 道路交通应急救援急救能力提升工程

2. 道路交通事故救援救治网点建设工程：依托警-路-医-消联动机制，选择条件较好、通行量大的高速公路及国省道，对沿线道路交通事故应急救援资源进行摸排评估，优化应急救援资源配置。在道路交通事故易发多发路段附近增加急救中心或急救站，对有条件的高速公路路段建设主线救援驿站或消防救援站，推进警-路-医-消救援车辆“同出、同救”。依托医疗基础条件较好、创伤急救能力较强的医疗机构，建立完善交通事故危重伤员救治网络和分配机制。到 2023 年，在全国不少于 5 个省市建立道路交通事故急救中心。到 2025 年，建成不少于 10 条道路交通事故应急救援救治示范公路，道路交通应急救援人员到达现场时间平均缩短 50%。

九、深化道路交通安全科技创新应用

（一）强化协同创新和基础研究。

健全产、学、研、用深度融合的协同创新机制，形成行业需求引领、有效分工协作、科技创新支撑的新格局。深化道路交通全要素协同管控理论及技术研究，建构满足道路交通安全高质量发展的国家技术标准体系，做好交通安全科技顶层设计。汇聚各类创新成果，促进道路交通安全科技成果在交通安全治理中的应用推广。健全道路交通事故深度调查技术支撑体系，建设全国道路交通事故深度调查分析系统，建立道路交通事故深度调查专业队伍，推动在全国范围内建设道路交通事故调查分析实验室。推动部门层面共享涉及辅助驾驶、自动驾驶相关事故数据。

（二）推动交通安全科技深化应用。

推动农村交通安全科技应用创新，深化交通违法发现查处、交通安全隐患排查、公路交通安全防控体系在农村地区的全面应用。深化道路交通网联联控技术应用，推进城市交通精细组织，加快部署蜂窝车联网（C-V2X），推动交通设施网联化改造，加强交通信号网联联控，强化交通出行诱导服务。研发推广机动车和非机动车电子标识等技术，构建车辆数字身份注册认证体系，推

动可信数字身份在车联网、自动驾驶技术等方面的应用。

(三) 开展新业态新问题前瞻性研究探索。

推动设立道路交通安全防控与综合治理重点研发计划，推进图像智能识别、北斗高精定位、5G+AI、边缘计算等新技术在交通安全治理中的应用，针对新业态新问题开展前瞻性研究探索。研究智能网联汽车运行管理、通行规则、事故责任认定等政策法规与安全保障技术，加快研究制定相关标准规划，制定自动驾驶运行安全测试技术体系，强化测试过程监管，促进自动驾驶新业态安全、健康发展。研究车路协同应用技术架构体系，开展路侧设施数字化智能化改造、车路协同示范应用。研究全面城镇化、快速机动化、人口老龄化等社会经济条件变化在道路交通领域衍生的系列安全问题，探索针对性解决方案。

专栏 8 道路交通安全科技支撑提升工程

1. 道路交通事故深度调查分析平台建设工程：到 2023 年，完成全国道路交通事故深度调查分析系统研发及推广，完成不少于 10 个道路交通事故调查分析实验室建设，在不少于 10 个省（区、市）建立道路交通事故深度调查专业队伍。到 2025 年，每个省（区、市）完成不少于 1 个道路交通事故调查分析实验室建设，至少建立一支道路交通事故深度调查专业队伍。

2. 实施道路交通安全防控与综合治理重点研发计划：研究复杂行车环境全息感知与安全隐患精准识别、新能源汽车交通事故鉴定分析等关键技术，构建交通安全风险“综合评估与提前预警、快速反应与即时干预”的事前预防技术体系，提升交通事故“深度调查与精准溯因，高速救援和有效救治”的事后处置技术能力。研究道路交通行为立体管控与全链取证、交通安全全要素协同监管、新业态下的交通安全执法服务等关键技术，建立交通安全智慧管控技术装备体系。研究交通安全类脑计算、数据挖掘等应用技术，开展智能网联汽车运行安全技术研究，实现智能网联汽车全流程安全管理。2023 年前完成国家重点研发计划立项工作。到 2025 年，完成研发成果的试点应用，并取得初步效果。

十、保障措施

（一）加强组织领导。

省、市、县级人民政府有关部门要依据本规划依法制定、报批本级道路交通安全规划，建立全国道路交通安全规划体系。各地区各有关部门要积极制定规划实施方案，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，逐级分解落实规划任务和目标指标，细化落实任务分工和进度安排。各地区要加强对规划实施工作的领导，健全道路交通安全工作领导协调机制，推动解决工作过程中涉及到的重点、难点问题，加强规划实施监督，确保各项任务全面完成。

（二）加强队伍保障。

各地区要进一步完善道路交通安全监管队伍保障机制，建立岗位人员配备标准，保障监管队伍力量配备与道路通车里程、机动车保有量同步增长，改善一线监管人员执勤执法条件。加强道路交通安全监管队伍建设，加快专业化人才培养，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，结合工作实际制定所属行业领域的规范化执法工作细则。推动岗位人员装备配备标准化建设，加强科技执法装备操作使用培训。

（三）加强经费支持。

各地区各有关部门要拓宽经费筹集渠道，将道路交通安全设施建设和道路建设养护需求纳入本地区经济社会“十四五”发展规划，加大资金保障力度，明确资金支持方向。要引导汽车制造、道路建设、道路运输、保险等相关行业企业以及社会各界力量积极参与道路交通安全设施建设。

（四）加强考核评估。

国务院安全生产委员会办公室将本规划实施情况考核评估纳入《“十四五”国家安全生产规划》考核评估体系，全面评估体制机制、经费投入、人员保障、装备保障、工作成效等方面工作落实情况，在2023年、2025年底分别进行中期评估和终期考核。各地区要建立规划实施的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监管，并根据中期考核评估情况，分析规划实施面临的问题挑战，科学调整后期规划重点任务。