

云南省公安厅

云公建议函〔2019〕4号

对云南省十三届人大二次会议 第0021号建议的答复

周晓铭代表：

您提出的《关于对高速公路限速标志设置的几点建议》（第0021号），已交我们研究办理，副省长、省公安厅厅长任军号同志作出专门批示：“此建议去年就提出，要深入摸排，加强与交通部门沟通，彻底解决问题”。省公安厅交警总队召开会议专题研究建议提案办理工作，及时与您进行协商，并联合交通部门组成调研组对G56杭瑞高速公路大理永平至德宏瑞丽路段开展联合实地调研，召开现场讨论会，同时形成调研报告，现将办理情况答复如下：

您通过调研及实地查看后，建议中对杭瑞高速大理至瑞丽段限速设置存在的问题查找的非常准确。限速管理问题长期以来不

仅群众反映强烈，也给公安交通管理部门执法管理造成一些困扰。针对您的建议，4月15日至19日，省公安厅交警总队对杭瑞高速大理至瑞丽段组织了一次联合实地调研，召开了现场讨论会和座谈会，对整改工作提出了意见建议。同时，省公安厅期望能以此次人大建议办理工作为契机推动省交通运输厅和省公安厅的合作，不断规范全省高速公路限速设定和限速标志设置管理工作。

一、限速标志的设置

我国目前尚无一套全面、权威的公路限速指南或规范，具体限速值确定方法缺乏统一的技术标准。长期以来，公路限速广泛采取法定限速和工程技术限速两类方法。其中，法定限速是依据《中华人民共和国道路交通安全法》及《实施条例》确定最大行驶速度，工程技术限速主要以道路技术等级和设计车速作为交通标志限速值，也称为“标志限速”。公路上设置的限速标志、标线标明的速度，具体的限速值由交通运输部门根据公路的设计速度以及公路的功能类型、几何线形特性、运行交通流量、路侧环境等多种因素综合确定。没有限速标志的路段和特殊时段、天气限速，机动车驾驶人应当遵守《道路交通安全法》及《实施条例》规定的限速。

二、公安机关开展的工作

由于我国公路限速标志建设和管护由交通部门承担，限速标志设置安全隐患排查与执法由公安交管部门负责，标志设置和社

会公信力维护分属不同部门，当依据建设标准设置的限速标志与交通运行安全管理要求不相符时，由于缺乏标志设置安全标准或法理依据，限速值变更或设置优化意见不统一，优化时效性也得不到保障。

高速公路路段限速值设置不科学、限速过低、断崖式限速，造成高速公路不高速等问题，长期以来群众反映强烈。省政府和省公安厅领导高度重视此项工作，多次作出批示，交警部门坚持问题导向，突出民生民意，多次组织专题研究。2018年4月省公安厅下发了《关于排查全省公路测速设备有关工作的紧急通知》和《云南省清理规范公路测速设备实施方案》，对全省测速设备开展排查清理，同时对原管理规定进行修改完善，10月重新制定下发了《云南省公安机关交通管理部门测速取证设备设置使用管理规定（试行）》，进一步明确了适用于测速的道路技术等级和设置条件，防止乱设、乱用测速设备；明确了公路限速的最低测速值，城市快速路、高速公路应当不小于70公里/小时，其他公路应当不小于60公里/小时；明确测速提示标志标牌的规范要求、限速值调整规范要求、测速取证设备审核、审批、公示程序等。

各州、市公安局交警部门依照新制定的《云南省公安机关交通管理部门测速取证设备设置使用管理规定（试行）》，对测速取证设备进行规范和整改。11月底至12月初，省公安厅交警总队成立6个工作组，采取实地查勘和台账检查方式，对全省测速设

备规范和整改工作开展了检查验收。

三、下步工作打算

严格规范公正文明是公安机关执法的生命线，依法规范查处机动车超速交通违法行为，是保障道路交通有序、安全、畅通的重要措施，对提高公安交通管理部门的执法公信力，保护人民群众的切身利益具有重要意义。下一步工作中，省公安厅将以此为契机，结合自身职能，进一步改进和规范工作。

（一）加强同交通运输和公路经营管理部门的协调配合，推动完善限速管理机制，针对高速公路限速值与社会需求有矛盾、有冲突、群众反映强烈的路段，在保证交通安全的前提下，按照规定要求，积极会同有关单位、部门和专家进行调研、论证和评审。

（二）转变工作作风，落实教育与处罚并重的执法理念，坚决杜绝“以罚代管”“只罚不管”等问题，进一步提升执法形象和公信力。特别要加强限速标志设置、排查及测速设备选用、设置、维护，科学安排勤务，完善管理措施，综合施策、多措并举，加强重点路段的交通安全管理，积极预防道路交通事故的发生。

（三）畅通社情民意，畅通举报渠道，主动接受监督，受理群众各类咨询、投诉、建议，及时整理反馈，不断改进工作，争取社会各界和人民群众对公安交警部门严格管理、严格执法的理解和支持。

衷心感谢您对全省公安工作的关注和监督，希望您一如既往地提出宝贵意见和建议，为我们不断加强和改进工作提供支持帮助，更好地回应人民群众对公安工作的新期待和新要求。

附件：关于高速公路限速标志设置人大建议的调研报告



(联系人及电话：刘 琴 65025198 13888987397)

附件

关于高速公路限速标志设置人大建议的 调研报告

按照省厅关于人大建议和政协提案的交办要求特别是本建议要落实好“四个一”的要求，经交警总队4月13日行政办公会议专题研究，4月15日至19日，由秩序处杨劲松副处长、法制处韦璐副处长、事故处李远祥、科技处史跃龙等4人组成的专题调研组，就省人大十三届二次会议保山代表团周晓铭代表提出的“关于对高速公路限速标志设置的几点建议”，实地对G56杭瑞高速公路大理永平至德宏瑞丽路段进行了调研。期间，调研组邀请人大代表（说明：周晓铭代表是保山市检察院负责人，日常工作较忙。调研组到达保山后就及时与周晓铭代表指定的联系人取得联系，告知了相关事宜。在随后实地联合调研中，周晓铭代表委托保山市检察院第七检察室主任杨才国同志，参加了实地调研和讨论活动）、省交投集团保山管理处、保山市公安局交警支队和保龙高速公路交巡警大队相关负责人，对其中的保山隆阳至保山龙陵段（含龙陵至瑞丽部分路段）进行了实地联合调研，并在龙陵黄草坝交警执法站召开了现场讨论会。调研组调研结束返回昆明途中，还实地走访了大理市公安局交警部门、省交投集团大理管理处，并与相关负责人进行了座谈。形成如下调研报告。

一、道路限速问题

(一) 限速过低问题。实地调研发现，G56 杭瑞高速公路大理永平至德宏瑞丽，其中的大理永平至保山龙陵段，大车和小车的限速较低，且变换较大。保山龙陵至德宏瑞丽段，大车和小车的限速值均较高，变换不大。

1. 大理永平至保山隆阳段：这段高速，除保山隆阳坝区平直路段限速较高外（小车限速 120km/h，大车限速 80km/h），其余路段，小车视路况不同有不同的限速，其中，衔接保山隆阳坝区与山区的路段限速 100km/h，山区路段限速 90km/h、弯道路段限速 70km/h。大车限速以 60km/h 为主。

2. 保山隆阳至保山龙陵段：这段高速，除保山隆阳坝区平直路段限速较高外（小车限速 120km/h，大车限速 80km/h），其余路段，小车视路况不同有不同的限速，其中，衔接保山隆阳坝区与山区视线好的路段限速以 100km/h 为主，少部分限速 110km/h，弯道、长下坡、特大桥路段限速 80km/h；大车以限速 60km/h 为主，部分上坡直路段限速 80km/h。沿途的隧道路段，不管大车还是小车，限速都是 60km/h。

总体来看，该路段上行线限速（至保山方向）比下行线限速（至瑞丽方向）高。

3. 保山龙陵至德宏瑞丽段：这段高速，小车限速以 100km/h 为主，平直路段限速为 120km/h。大车限速 80km/h。沿途的隧道路段，不管大车还是小车，限速都是 80km/h。

(二) 限速设置变换频繁问题。实地调研发现：G56 杭瑞高速公路大理永平至德宏瑞丽，其中的大理永平至保山龙陵段，限速设置变换较为频繁。如保山隆阳至大理永平段，在保山隆阳坝区与山区过渡的路段，坝区路段末端设置了小车限速 120km/h、大车限速 80km/h 的标志牌，坝区路段刚结束进入山区，设置了小车限速 100km/h、大车限速 60km/h 的标志牌，这两组限速标志牌间隔距离不超过 1 公里。再比如保山隆阳至保山龙陵的大官市隧道前方的一个弯道路段，进弯前设置了小车限速 80km/h、大车限速 60km/h 的两块标志牌，转弯后不到 200 米的隧道口，又设置了统一限速 60km/h 的一块标志牌。类似的问题其他路段也存在，这里就不一一列举。限速变换频繁，易导致驾驶人措手不及，不能有效控制车速。另外，这段高速的长上坡路段，大车限速都是 60km/h，沿线设置了多块限速 60km/h 的标志牌，存在同一路段同样限速值的标志牌设置密度过大。而保山龙陵至德宏瑞丽段，限速标志牌设置的密度就比较人性化，也比较醒目，很方便驾驶人识别。在隧道或者隧道群路段限速标志牌设置方面，保山龙陵至德宏瑞丽段设置比较科学，单个隧道的限速标志牌设置在隧道口前方 100 米以外显眼位置，隧道群在第一个隧道口前方 100 米外显眼位置设置一块限速标志牌，其余的 2 号、3 号等隧道就不再重复设置限速标志牌，这与大理永平至保山龙陵段有明显不同。大理永平至保山龙陵的隧道路段，限速标志牌都是设置在隧道口前，且不管是单个隧道还是隧道群，每一个隧道

口都设置了限速标志牌，这样一来，一是限速标志牌贴近隧道口，驾驶人反应时间有限，无法在进入隧道前把车速降下来，只得以较高的车速进入隧道，存在较大安全风险。另外，如果驾驶人在隧道口前看到限速标志牌后，采取紧急制动，还容易导致追尾事故发生。二是相同限速的路段，如隧道群路段，同样限速值的标志牌存在重复设置现象，设置密度较大。

（三）上坡路段限速过低问题。主要是指上坡路段大车限速过低。实地调研发现：大理永平至保山隆阳段，大车上坡路段限速 60km/h，大车限速过低的现象比较突出。保山隆阳至保山龙陵的上坡路段，大车限速以 60km/h 为主，少部分路段限速 80km/h，大车上坡车速较慢的现象也较常见。而保山龙陵至德宏瑞丽段，不管是上坡路段，还是隧道路段，大车的限速都是 80km/h，通行情况就明显不同。调研组在驾车实地通过这些路段时，大车特别是重型货车上坡的速度都比较慢，加之限速（60km/h）较低，容易形成货车上坡排队现象，对上坡路段的通行效率影响较大。

（四）客运车辆和载货汽车限速相同不科学问题。实地调研发现：公路管理部门对 G56 杭瑞高速公路大理永平至保山龙陵段，采用小车、大车两类车型来实施限速。保山龙陵至德宏瑞丽段，采用小车、大客车和货车三种车型来分别实施限速，但在限速值方面，小车限速高一点，大客车和货车的限速是一样的。

二、测速执法问题

（一）管辖。G56 杭瑞高速大理永平至德宏瑞丽段，按照属地管理原则，分别由大理州公安局大保高速公路交巡警大队、保山市公安局保龙高速公路交巡警一大队和二大队、德宏州公安局交警支队芒市高速公路交巡警大队和瑞丽高速公路交巡警大队等 5 个高速公路交巡警大队分别管辖。

（二）测速执法。到目前为止，G56 杭瑞高速公路大理永平至德宏瑞丽段，双向共设有区间测速执法 7 套，分别是大理州公安局交警支队大保高速公路交巡警大队辖区 1 套（上行线），保山市公安局保龙高速公路交巡警一大队辖区 1 套（上行线），德宏州公安局交警支队芒市高速公路交巡警大队辖区 3 套（下行线），瑞丽高速公路交巡警大队辖区 2 套（上行线）。

这 7 套区间测速设备均设置在违法超速行为多发，交通事故频发的路段，都是 2018 年厅交警总队在全省规范和优化高速公路测速设备专项工作的基础上，经辖区高速公路交巡警大队逐级上报，最终经厅交警总队按照《云南省公安机关交通管理部门测速取证设别使用管理规定（试行）》的相关要求，实地逐一验收合格，并批准设置使用的，不存在乱测速、乱罚款问题。

三、现场讨论和走访情况

4 月 19 日下午 2 时，调研组邀请人大代表周晓铭同志委托的代表杨才国同志、省交投保山管理处安全科科长柏华和工作人员杨轩，以及保山市公安局交警支队副支队长谢滨云、秩序管理大队副大队长付枢昌、保龙高速公路交巡警大队大队长郭应勇、副

大队长王楠等，对保山隆阳至保山龙陵（含保山龙陵至德宏瑞丽部分路段）进行了实地联合调研，并在保山龙陵黄草坝交警执法站召开了现场讨论会。会上，杨才国同志介绍了人大代表的建议。调研组通报了调研中发现的问题。省交投保山管理处安全科科长柏华就限速情况进行了说明：大理永平至保山隆阳段（大保高速）和保山隆阳至龙陵段（保龙高速）分别是2002年9月和2008年4月建成通车的，沿线山高坡陡，跨越澜沧江、怒江，翻越高黎贡山，沿线地形非常复杂，公路建设难度比较大，坡多、坡长（最长的连续长下坡路段接近40公里），弯道、隧道和桥梁相连，道路通行环境比较复杂，因此，为了确保通行安全，在道路设计上，采取限速的路段就比较多，也比较复杂。而保山龙陵至德宏瑞丽段（龙瑞高速）是2015年12月才建成通车的，在公路设计、建设等方面，都晚于前两段高速公路，因此，无论是设计理念、施工能力等各方面都要比前两段有很大进步，同时保山龙陵至德宏瑞丽段（龙瑞高速）是G56杭瑞高速公路的末端，车流量也比前两段要少，因此，限速就高一点。调整公路限速是一项比较复杂的工作，需要报上级同意，并要在广泛实地踏勘、实验、专家论证的基础上才行。对于隧道前方限速标志牌临近隧道口，提前量不够，以及上坡路段同样限速值的限速标志牌密度太大等情况，管理处将认真组织实地踏勘，按照相关的规范和标准，进行必要的调整。保山市公安局交警支队副支队长谢滨云表示，将进一步加强与辖区高速公路管理处的协作和配合，严

格依法履职，规范开展测速执法，加强上坡路段货车通行秩序管理，切实维护良好通行环境，不断提高通行效率。最后，杨才国同志表示，现场讨论会开得很好，相关各方高度重视人大代表建议，都结合各自职能职责发表了意见，特别是省公安厅交警总队专门组织调研组及时开展实地调研，充分反映了省公安厅交警总队重视民意、担当负责的精神。回去后将及时向周晓铭代表详细报告实地调研和现场讨论的情况，同时，也希望相关各方进一步认真履职，努力为广大人民群众安全顺畅出行，创造一个更加美好的道路通行环境。

4月18日下午，调研组一行在返回昆明的途中，走访了大理州公安局交警支队大保高速公路交巡警大队、楚大高速公路交巡警大队，并与大理州公安局交警支队副支队长汤宇晴、大保高速公路交巡警大队长段彦兵、楚大高速公路交巡警大队大队长黄志军等，就人大代表的建议进行了座谈。大理州公安局交警支队副支队长汤宇晴表示，要高度重视人大代表提出的建议，严格依法依规开展测速执法，进一步加强高速公路上坡路段货车通行秩序管理，严查长时间低速占用左侧快速车道和右侧超车等违法行为，不断提高通行效率。同时，要进一步加强与高速公路管理单位的协作配合，努力维护良好的通行环境。

4月19日上午，调研组一行和大理州公安局交警支队副支队长汤宇晴、大保高速公路交巡警大队长段彦兵、楚大高速公路交巡警大队大队长黄志军，走访了省交投大理管理处，并与管理

处处长段文正、副处长郑丽华，就人大代表建议进行了讨论。调研组向大理管理处领导交换了调研中发现的问题，提出了意见和建议。大理管理处处长段文正表示，G56 杭瑞高速大理永平至澜沧江大桥路段是 2002 年 9 月建成通车的，沿线地形比较复杂，公路建设难度大，全路段呈现出坡多、坡长、弯多、隧道多、桥梁多，平直路段较少的特点，为确保通行安全，限速较低。要调整限速，不是一件简单的事，需要报上级批准，邀请公路设计专家，以及人大代表、政协委员、公安交警和社会群众参与才行。就辖区隧道限速标志牌靠近隧道口，提前量不足，以及上坡路段同样限速值的限速标志牌设置密度较大等问题，管理处将及时组织实地踏勘，按照相关的规范和标准，进行必要的调整。

四、工作建议

云南省是一个以公路交通为主的省份，高速公路是全省公路路网结构中的主骨架、大动脉，影响着全省经济社会的发展和广大人民群众出行，高速公路限速和测速执法这两项关联度十分紧密的工作，正成为社会各界和广大人民群众关心关注的热点问题。2018 年省“两会”期间，董礼书等政协委员就提出了《关于合理设置我省高速公路限速点和提高限速标准》的提案，今年省“两会”期间，周晓铭代表又提出了《关于对高速公路限速标志设置的几点建议》，进一步反映出社会各界和广大人民群众关心、关注高速公路限速和测速执法工作的热度在上升。这两项工作，按照职能职责划分，高速公路限速是高速公路设计、建设的

一项重要内容，交通运输部门是责任主体。高速公路测速执法是世界通行的、主动预防交通事故的重要手段，公安机关交通管理部门是责任主体。这两项工作分属不同的职能部门，但又密不可分。较为合理的限速既能提高通行效率，又能有效预防道路交通事故，同时还能实现有效的道路交通安全管理。

云南省自 1996 年第一条高速公路（昆嵩高速公路）建成通车以来，经过 22 年的努力，到 2018 年底，全省高速公路通车里程已达到了 5198 公里，预计未来几年全省高速公路通车里程将达到 10000 公里。在这 22 年的时间里，设计理念在不断进步，施工技术、工程装备在快速发展，因此，近几年建成通车的高速公路通行环境明显优于早期建成通车的高速公路。同时，在这 22 年的时间里，汽车安全技术也得到了迅猛发展，驾驶人的文明素质和安全意识也在不断提高。这种新旧之间的差异，就是产生矛盾的根源。要平衡新旧差异，较为妥善地解决好当前面临的矛盾，积极回应人民群众的新期待，就需要建立一种符合云南实际，既兼顾新旧，又提高通行效率，保障安全的新机制。为此，建议推动建立省交通运输厅、省公安厅两厅合作机制，成立由道路设计、交通工程、交通安全等方面的专家、学者组成的“专家组”，组织开展高速公路限速调研，妥善处理好安全与畅通的关系，制定符合云南实际的高速公路限速设定与限速标志设置办法和措施，以科学的态度、积极的行动，不断规范全省高速公路限速值设定和限速标志设置管理工作。

抄送：省人大常委会选举联络工作委员会、省政府办公厅。

云南省公安厅警令部

2019年5月16日印

