# 基层交通指挥中心建设存在的问题及对策建议思考

来源：网络 作者：翠竹清韵 更新时间：2024-09-17

*基层交通指挥中心建设存在的问题及对策建议思考公安交通指挥中心作为一个指挥调度的枢纽部门，是集视频监控、缉查布控、交通违法分拣、指挥调度、交通信号控制等多项功能于一体的智能化交通管理中心。随着公安交通管理工作的稳步推进，指挥中心对于提高交通管...*

基层交通指挥中心建设存在的问题及

对策建议思考

公安交通指挥中心作为一个指挥调度的枢纽部门，是集视频监控、缉查布控、交通违法分拣、指挥调度、交通信号控制等多项功能于一体的智能化交通管理中心。随着公安交通管理工作的稳步推进，指挥中心对于提高交通管理工作科技化、智能化、现代化水平发挥着愈来愈重要的作用，要创建文明和谐的交通环境，就必须紧跟时代步伐，大力实施科技强警战略，推进公安交通指挥中心建设。现笔者结合工作实践经验，就如何加强指挥中心建设，浅谈几点意见。

一、XX分指挥中心现状及功能

就XX大队而言，辖区现有X余处电子警察抓拍系统、X余个违停球抓拍系统、X余个缉查布控智能卡口系统、视频巡检点位X余处，大队X分指挥中心依托交通管理综合服务平台第一时间掌握辖区路面交通状况，做好交通违法抓拍取证、分拣录入等系列工作，同时遇有重大交通事故逃逸案件、交通拥堵、大型活动等突发性警情事时，协助一线执勤民警破获交通逃逸案件、科学调度辖区警力开展路面指挥疏导工作。

(一)指挥调度：指挥调度将无线通讯和视频调度相结合，及时接收梳理支队指挥中心指令，在上传下达、调动警力方面发挥着积极有效的作用。

大队给所有中队执勤民警统一配发手持对讲机，通过视频巡检系统发现路面警情，掌握实时路况，再通过对实时讲系统将处置结果全面告知路面执勤民警，及时处置各类突发事件，提高快速反应和协同作战能力，有效开展统一行动。在此基础上，大队主动作为，转变思路，积极研究如何将被动指挥调度变为主动指挥调度，由原来的定时点名，变为不定时抽点，随时掌握路面民警、辅警及各路查点的工作状态，以便更好的开展路面执勤工作。

(二)视频巡检：视频监控系统是交通指挥系统的一个重要组成部分，它是交通指挥中心的“千里眼”，通过监控系统指挥人员能够清楚地观察到各路口实时的交通状况，对消除路面交通违法行为、防止交通拥堵、预防和减少交通事故发挥着重要作用。

尤其是重要节假日和重大活动，车流人流大容易发生拥堵，通过视频巡检，可以实时了解、掌握辖区主要路口的交通流量情况，将拥堵情况通知路面民警，及时疏导交通。

(三)电子抓拍：大队XX分指挥中心指定专人通过智能综合交通管控平台对机动车闯红灯、不按道行驶、逆向行驶、机动车违法停车、斑马线前不礼让行人等违法行为的手动抓拍，或有效发挥电子抓拍系统的智能作用，自动对违法行为进行电子抓拍取证，再由专人进行审核后，分拣录入系统，极大的震慑了机动车交通违法现象。

二、基层交通指挥中心建设存在的普遍问题

指挥中心的建设与运行，对道路交通信息采集、处理、监控与指挥实现高效的控制与管理起着重要的作用。但是，基层大队指挥中心普遍存在建设起步较晚、设备落后、人才匮乏的问题，难以满足现有交通管理需求。

（一）交通违法现象日渐突出。

近年来，假牌（套牌）假证、交通肇事逃逸等违法犯罪行为呈上升势头，交通管理科技在防范和打击公路违法犯罪活动方面的作用显得越来越突出，在交通要道和重要路段设立智能交通卡口布控系统可以提高路面监管能力，通过车牌自动识别比对系统，实现通行车辆抓拍录像、车牌识别、查辑布控等功能，但是卡口设备通常会有网络延时，预警功能也不成熟，时断时续，路面民警会出现跑空的情况。

（二）缺少专业性技术人才。

基层交通指挥中心是整个大队的中枢神经系统，掌握着单位最先进的科技设备和后台指挥管理系统。随着全省大数据、大指挥体系建设的不断推进，交警科技系统用人理念，要积极引进和培养专业人才，急需以下两类人才：一是知晓全局统筹各方面的专业指挥调度人才；二是熟悉交警集成指挥平台，懂得系统运行与维护的专业技术人才。

（三）系统稳定性有待改善。

目前，全市所有基层大队XX分指挥中心都还在不断完善之中，办公场所建设、技术设备引进、中心运行机制、系统建设与维护等，都是各个大队亟待解决的问题。例如，XX大队目前的指挥中心面积约200余平方米，有交换机3台、智能交通综合管控平台电脑4台、公安网电脑9台，均存在软硬件配置低、系统不稳定等问题，要更好的满足辖区道路交通管理智能化的需求，必须在提升技术设备性能、加强基础设施建设、引进专业技术人才等方面下功夫。

三、完善交通指挥中心建设的对策及建议

当前，道路交通管理新形势、新特点和新要求迫使大队交通管理工作要加快向信息化、智能化、专业化和精细化等方向转变，做强做大XX分指挥中心是提升全区道路交通管理工作效率和效果的必由之路。

（一）提高系统稳定性。

基层大队交通指挥中心建设不能搞“大而全”，应根据道路交通情况实际出发突出“精而准”，要和基层中队经常交流沟通强化指挥调度功能，全面掌握路面监控情况和实时预警，坐镇指挥，协助领导调度并处理应急情况，在一定程度上消除道路交通管理时间和空间上的“盲点”。针对平台不稳、数据延时、时断时续等问题，应在现有基础上整合优化平台，提高数据质量健全运行机制，不断完善平台技术，保证系统的通畅运行，精简不必要的流程，提高工作效率。同时规范日常工作，加强与上级部门沟通对接，第一时间给予对维护系统的技术支持，解决系统配置、预警数据延迟等后台问题。

（二）不断引进科技人才。

指挥中心工作涉及科技含量大、技术要求高，系统组成和功能复杂，不仅需要高素质的日常业务人员，也需要专业的系统技术人才，这在基层交管部门普遍匮乏，为确保工作质量，适应工作趋势，可以通过三大途径引进人才：一是通过选拔机制，从外部引进紧缺人才，有效弥补内部技术人才匮乏的问题；二是适时组织专业技术过硬、表现突出的民辅警到交通指挥中心建设较为完善的地区及单位进行观摩、培训，通过专业的学习培训，提高民警、辅警的专业技术水平；三是及时搜寻在网络管理、数据应用等方面能力突出的个人，通过人事调动，将合适的人员充实到指挥中心。

（三）科学制定建设规划。

要积极借鉴学习发达地区的先进经验，切实制定科学合理的建设规划。发达地区的成功实践，为我们提供了学习考察的去向，通过学习发达地区交警指挥中心的机构设置、制度建设、运行机制等，有利于我们尽快建立一个合理运作规范的指挥体系。我们必须审时度势，以“依靠科技进步，振兴交通管理工作”这一战略思想为发展方向，加大科技经费的投入，大力实施科技强警战略，争取成熟集道路交通视频监控、缉查布控、信号机控制、交通违法记录、指挥调度等一体的现代化交通指挥中心，让交通指挥中心成为道路交通信息汇集的大平台，成为领导指挥决策的“耳目”，为消除路面交通违法行为和预防道路交通事故奠定良好的基础，为辖区交通管理事业的蓬勃发展助力。

（四）加强指挥调度中枢建设。

一是积极争取政府支持，加大科技投入，不断加强大队指挥室基础设施建设，定期更换设备，推动数据转换速度，健全指挥调度体系。二是完善“警情处置、防控指导、分析研判，指令下达”情指一体的扁平化警务指挥系统，依托智能交通综合服务平台调度就近巡逻车、执勤民警快速赶赴现场，实现以快制胜，精确打击，缩短警情流转时间，提升快速反应能力。三是修订完善《重大交通事故突发警情处置工作预案》、《处置交通拥堵突发警情工作预案》等应急处突预案，进一步明确各单位的职责任务和处置要求，围绕快速反应的工作需要，制定实施警情处置工作规范，明确指挥中心民警对各类警情的先期指挥调度程序和权限，健全接处警工作规范及路长负责、勤务报备、警情回访、动态督导等规章制度，建立标准化指挥调度流程，提升指挥调度的规范化水平。四是采取视频巡查方式，对各单位日常勤务部署、快速反应能力进行监督检查，及时发现并督促整改工作中存在的问题，确保路面防控和指挥指令执行“不打折”。

（五）不断优化勤务机制。

一是优化“分析研判”机制。由值班民警对接报的重大敏感警情、稳情、舆情、社情信息及时进行扎口处理，实施指令下达、汇报请示，跟进处置、限期反馈，做到情况上传下达“快”、跟进掌握“全”。同时，严格落实定期研判制度，每周研判路面交通形势，节日、安保等敏感时段实行每日一研判。二是优化“情指联动”机制。建立信息收集、整理、分析、研判、处理等一体化运行机制，保持与支队及各中队“点对点”紧密联系，视“情”科学调度路面警力予以处置。对于重特大警情，及时上报支队，并严格按照支队研判结果及领导批示下达处置指令。三是优化“视频巡检”机制。视频巡检岗位对辖区各主次干道进行实时监控，及时发现交通事故及道路拥堵警情，指挥协调警力快速跟进处置，实现可视化、扁平化、点对点的应急指挥，切实提高警务指挥调度效能。四是优化“考核培训”机制。制定《指挥中心值班备勤工作规范》，明确指挥中心每日值班民警为警情调度第一责任人，负责指导接警人员规范接警和及时下达处警指令，督促处警单位及时反馈处警情况并做好记录存档备查；健全完善《工作绩效考核细则》，明确指挥调度考核内容和标准，实行分层级、分岗位考核，每月评选优秀班组、优秀接警员、优秀巡检员，对工作不负责任、处置不力的单位及个人，严肃追究有关责任，切实做到奖励到位、激励到人，责任到位、问责到人，有力推动了实战指挥工作的顺利开展；采取“走出去、请进来”的方式，通过岗位练兵、比武竞赛等形式，培养指挥调度的尖子型人才，发挥传帮带和引领示范作用。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找