

# 株洲市交通管理信息资源整合分析

马育春

(株洲市公安局交通警察支队 科技所, 湖南 株洲 412000)

**摘要:**根据株洲市道路交通管理信息资源整合现状来看,全面整合交通管理信息资源势在必行,交通管理信息资源整合包括超前谋划,精确定位交通管理信息资源整合工作发展方向,实现信息共享,加强考核,强化调度等。

近年来,随着道路交通管理社会化进程加速,我省公安交通管理信息化建设不断推进,为推动社会管理创新工作注入了强大动力。特别是我市通过创建国家交通管理模范城市,道路交通智能化管理水平不断提高,管理效能和服务水平得到大幅提升。随着社会经济的发展,我市机动车和驾驶人呈高速增长态势,群众对公安交警部门服务质量要求越来越高,交通管理和服务的半径越来越小,信息系统应用的覆盖范围越来越广,系统运行负荷急剧增长。作为一名在一线科技实战部门工作的民警,越来越深刻地感受到全面整合我市信息资源的必要性,本文试就全面整合交通管理信息资源谈点粗浅的认识。

## 一 全面整合交通管理信息资源的必要性

(一)信息系统自身升级的客观要求。我们在用的机动车登记、驾驶证管理、交通违法处理、交通事故处理、交警队信息平台、剧毒化学品运输管理等六大系统,主要存在以下问题:核心设备老化严重,系统故障频发;数据和应用软件分散,系统维护和升级工作量大;数据传输层级多,数据更新不及时;数据库和应用系统分布在各支队,业务管理不规范,总队监管难以到位;交通管理各个业务系统关联程度差,部门工作协调配合难以到位;各地软硬件设备重复投资,资金使用效率低。以上技术层面问题的解决必然要求各类信息资源整合升级。

(二)科技水平发展不断突破的必然产物。交

通管理基础数据越来越齐全,几乎涉及到交通管理的各项业务领域,数据的更新率也越来越高,在基础数据库建设到一定规模后,各业务口的交通管理基础数据通过怎样的整合才能实现交通管理水平的提升,是摆在交通管理者面前一个必然要解决的重要课题。

(三)交通管理工作持续发展的必然要求。道路交通管理工作社会化、信息化、立体化、服务化的发展趋势日益明显。如果交通管理基础数据独立存在,各类信息资源如果还不进行整合,没有相互制约的作用,也没有相互关联的优势,那么对交通管理业务工作的支撑力度不大。一线实战部门拿着这些独立的信息不能为业务工作的开展提供更多的支持,也不能发挥科技设施对交通管理的智能化作用,必将对交通管理工作向预防型、智能型、综合型方向发展形成制约。

## 二 株洲市道路交通管理信息资源整合现状

(一)交通管理信息基础数据采集不完全。株洲市智能交通管理系统已在交通管理各业务工作中应用了多个信息管理平台,但存在轻视交通管理基础数据信息采集、更新工作的现象,从而导致基础信息不全,信息资源整合基础工作浮于表面。如株洲市道路条件基础数据、道路交通设施基础数据、道路地下管线基础数据、道路周边环境基础数据等等,都存在采集信息单一、不及时、不全,甚至缺失的问题,整体采集率低。从整体发展而言,这

收稿日期: 2011-06-09

作者简介: 马育春(1964-),女,湖南株洲市人,株洲市公安局交通警察支队科技所非现场执法室主任,计算机安全监察高级工程师。

样极不利于全面信息资源整合工作的开展。

(二)对信息资源整合工作的重要性认识不够。我市各机关单位、各行政管理部门、各行业单位都各行其事,根据各部门的需要建立各自的信息资源,互不通气、相互保密,造成信息资源建立过程和获取过程的人力和财力浪费。从一个城市整体的角度而言,部门间信息资源的重复建设是一种严重的人、财、物的资源浪费行为,不利于城市整体管理水平的提高。比如,我们在建立自己的GIS地理信息系统、交通设施管理系统等的过程中就遇到很多无法获取基本信息资源的情况,大大延误了我们开发系统的时间,浪费了很多人力、物力和财力。

(三)交通管理信息资源整合需求不明确。交通管理信息资源整合的目的是为交通管理业务工作提供支持、方便和智能化,要达到这个目的一个关键环节是各交通管理业务工作者能根据自己多年的工作实践提出较为详尽的功能需求。但目前没有一个完备的交通管理信息资源整合工作需求书,开发人员、信息资源整合人员很难做出一个符合交通管理业务需求的综合信息应用平台,因此一个应用系统开发出来投入运行后,总是感到有些不尽如人意的地方,或使用不方便,或不能完全达到工作需求,或智能化程度与预期有距离。

(四)参与交通管理信息资源整合工作人员素质参差不齐。交通管理信息资源整合工作是一项庞大的系统工程,需要大量的基层工作人员参与,尤其在基础信息采集阶段和系统平台测试阶段。由于工作人员素质参差不齐,在信息采集阶段就导致了基础数据采集质量参差不齐、数据采集项发展不均衡、数据采集延误情况严重,从而影响了全面整合信息资源的工作进度和质量。如:各基层大队对辖区内道路条件基础数据采集工作、驾驶员基本信息数据采集工作等就存在数据采集质量参差不齐、数据采集项发展不均衡等情况。

(五)交通管理信息资源整合工作可持续发展性差。目前各业务信息系统整体规划设计有待加强,信息系统应用中的“条和块”矛盾、核心软件安全性和扩充软件应用需求之间的矛盾普遍存在,导致修修补补太多太频繁,推倒重来的情况太多。在信息资源整合方面,由于缺乏必要的规划设计,致使交警业务系统与警务信息综合平台的应用衔接

不顺畅。在实际建设和应用过程中,为满足应用需求,就开发使用了很多外挂系统、扩充软件,但随之而来的是信息安全性得不到保障。上述可持续发展性差的交通管理信息资源整合工作实例,向广大交通管理工作提了个醒,尽快改变现有可持续发展性差的交通管理信息资源整合状况是当务之急。

### 三 对交通管理信息资源整合工作的有益尝试

(一)做好三个结合,精确定位交通管理信息资源整合工作发展方向。一是做好当前与长远的结合,把握好交通管理信息资源整合发展方向。株洲市道路交通管理信息资源整合工作发展水平一直保持较高速的运转水平,基本保持了与城市发展相适应的发展态势。从1995年建成株洲市道路交通监控系统到2009年改扩建工程完成,形成了目前更高科技水平的智能交通管理系统,引进了更高水平、更新技术、更扩应用范围的科技设备、技术和整合内容,使株洲市道路交通管理信息资源整合发展方向始终与城市发展相适应。以上发展成果的取得,与交通管理信息化规划工作起步早、运行好是分不开的。虽然在规划的制定和实施过程中存在着不少问题,有当前和长远的结合点不准确的问题,也有技术融合方向性有偏差的问题,但在实施过程中能不断进行调整,因此,基本把握住了交通管理信息资源整合工作发展的方向。如始终把计算机综合信息管理放在规划中较为重要的发展位置,始终把信息数据的安全保障放在较为突出的发展位置。二是做好技术与交通管理实战需求的结合,把握好实用性的发展方向。随着经济的发展和技术的进步,道路交通管理工作也要随之发展变化,才能适应不断发展变化的道路交通需求。一项技术应用到交通管理实际工作中,一定要考虑其实用性,比如:操作性是否简单、友好,交通管理活动过程的规范性是否能得到提高,减轻劳动强度能力是否增强,等等。株洲在2009年建成的智能交通管理系统中的移动警务系统,就是充分做好了技术与交通管理实战需求的结合,把握好实用性发展方向的实例。移动警务系统的应用有效提高了交通管理活动过程的规范性和时效性,实现了一线执法数据与后台数据库的即时采集及后台信息数据与一线执法活动的零距离互获。三是做好人、财、物的

结合,把握好交通管理信息化工作发展的科学规划。一个好的交通管理科技规划,一定要把握好人、财、物三方面因素的结合。一是当前和未来一段时期内人的因素发展情况,包括科技人员和全体应用人员素质的发展;二是财力因素发展变化,规划中的内容,在实施过程中是否有财力保证;三是物的因素发展变化情况,规划中的内容是否有成熟技术和先进技术的保证。株洲在制定2011年交通管理信息化工作发展规划过程中,首先在考虑现有设备、系统的已有功能挖掘上下功夫的同时,大力延伸功能拓展应用最成熟的技术作保证,用最小的投资力度实现最大限度提高株洲市交通管理科技软实力的目标;其次注重培训平台的运用和实战载体的实践相结合,科技专干素质的提高和全员科技应用素质提高相结合,达到株洲市交通管理科技软实力切实提高的目的。

(二)实现三种共享,全面整合交通管理信息资源。面向实战,着重应用,发挥科技在现实工作中的促进作用是交通管理科技的最终目标。落实到交通管理信息资源的利用实践中,我们目前率先在全省试点推行的公安交通管理综合应用平台,就是以现有公安交通管理信息系统为基础,融合机动车登记、驾驶证管理、交通违法处理、交通事故处理、交警队信息平台、剧毒化学品运输管理等六大系统,建成基于省交警总队平台的交通管理信息资源的整合平台。这一集“人、车、路,执法办案,办公勤务,应用服务”为一体的交通管理综合应用平台,全面服务于基层公安交通管理部门的执法活动,加大交通违法取证设备在路面执法中的应用,积极提倡使用科技装备对交通违法行为进行查处,以提升基层民警的执法能力和管理水平。加大电子监控技术在全市道路交通安全管理中的应用,完善全市所有国、省道主要卡口的电子监控网络,做好视频流信息和图片信息的整合在交通管理、治安防范、侦破案件等领域的应用,使其在治超速、查逃逸、打盗抢、破案件等方面发挥更大作用,实现跨警种信息资源的整合利用,向公安科技工作一盘棋方向靠近。积极配合全市治安大防控和社会治安监控系统建设,加大省际、市际和关键路口卡口系统的建设,逐步实现车辆轨迹回放和分析功能,实现与治安打、防、控系统的信息共享和交换。

目前我们一是通过大力推进交通管理内部业务信息全面共享,实现交通管理信息资源内部的全面整合;二是倡导多警种间的初步信息共享,实现行业内信息资源的初步整合;三是探索警用信息与社会它行业的信息共享,迈开全社会信息资源整合的步伐。三个共享的推进,使株洲地区交通管理信息资源全面整合,服务于交警、服务于公安、服务于社会的信息资源蓬勃发展态势已全面展开。

(三)采取三项措施,切实保障信息资源整合工作目标到位。信息资源整合是一项庞大的系统工程,对内涉及到道路交通管理全项基础数据,对外涉及到城市管理的多项基础数据,数据的采集、实时更新及根据需求的再现、组合、统计、分析甚至智能化都不是一件简单易行的容易事情,必须有精心的组织和规划、巧妙而可行的方法、强有力的推动措施和执行力。我们在建设公安交通管理综合应用平台的过程中,通过三项措施切实保障了信息资源整合工作目标的到位。一是加大通报、培训、考核力度,确保信息资源整合工作的有效推进。通过培训保证参与信息化资源整合工作的全体人员明了自己的工作范围、掌握工作方法、明确工作责任;通过定期通报掌握彼此间工作进展程度、工作质量差异、工作问题所在;通过考核扬优惩劣,增强执行力。二是落实三项政策,全力保障信息资源整合工作整体水平。落实各基层单位的科技人员配备政策,在各县(市)基层大队设置科技机构,在城区大队明确分管科技工作的大队领导,并配置一名专职科技专干,在各职能科室、所明确一名兼职科技干事,从机构设置和人员配备上确保信息资源整合的整体工作水平;落实在科技岗位工作的民警享受职权上的优惠政策,如在职务晋升方面,有职称又在科技岗位上工作的民警均享受晋职优惠政策;落实提拔政策,确保在科技岗位默默奉献的科技人员有晋升领导职务的优先权政策。三是实行周技术工作例会制度,把握信息资源整合推进工作的全局性方向。从2009年株洲市智能交通管理系统建设工作以来,科技部门一直坚持周技术工作例会制度,把一周来科技工作遇到的问题、获取的信息、推进中的技术瓶颈等等,在例会上进行交流、探索。例会内容期期有变化,期期有深化,通过这种智慧的融合、升华形式,科技工作思路明晰、方法进步、执

行力提高。

(四)重点工作提前谋划,保持交通管理信息资源整合工作的可持续发展。为确保信息资源整合工作的可持续性发展,我们提前谋划以下重要工作:一是将交通管理信息资源整合工作纳入全局(公安局)和全市信息资源整合的战略层面,做到全市一盘棋;二是保持一支较为稳定、具有一定规模的信息资源整合工作队伍;三是制定较为倾斜的信息资源整合工作运行机制;四是加大对基础信息资源采集工作的力度;五是强化信息资源整合工作中内外协调、部门协调的保障手段;六是出台具有活力、利于创新发展的政策性保障措施;七是部门内整合、多警种整合、社会化整合全面规划、分步实施。

#### 四 对交通管理信息资源整合工作的延伸思考

(一)尽快在公安内部实现全面信息资源整合。目前公安内部根据公安业务工作需要,各警种都建立信息资源库建立和充分利用信息资源,但警种间的信息资源没有形成整合利用,这实际上是一种资源的极大浪费,同时对公安业务工作的开展是一种极大的制约。例如,在2010年下半年,民警在路面执勤中对一名驾驶人通过移动警务通进行档案对比,在与全国逃犯信息库进行自动比对的过程中,发现该驾驶人是一名在逃逃犯,执勤民警立即将该驾驶人带回大队进行拘留处理,结果在后续工作进行中才发现该逃犯信息已经被撤销,该民警进行比对的全国逃犯信息库不是实时更新的,差一点就造成了行政执法过错。由此,我们迫切地感受到公安内部信息资源的全面整合势在必行,迫在眉睫。实现的途径可以从已建成的人口信息库、在逃逃犯信息库、有前科的人口信息库、道路视频/图像信息库、车辆信息库、驾驶人信息库等基本信息的整合利用入手,形成一个便于各警种不同用途的信息利用综合平台,通过这一平台可以展开多警种协同办

案、跨警种协调作战等多种新型警务办案机制,提高办案效率,增大打击犯罪的声势,增强社会治安防范能力。

(二)在全社会层面实现全面信息资源整合。目前在全社会信息资源整合方面共享度很低,造成了政府行政管理部门管理能力有限、管理水平在不太高的平台上徘徊,服务社会的能力也在低水平上徘徊,这与社会信息资源的独立性和非共享性有着直接的关系。在全社会信息资源没有整合时,各行政管理部门只知道本部门的信息数据,这些信息没有与其他部门的相关信息进行整合,这本身就失去了信息整合后所发挥的对社会的管理性、预警性等功能。例如,城管部门在自己建立的基础地理信息系统上很清楚一条道路上哪里有消防栓、哪里有下水道井盖,而国土部门在自己的基础地理信息系统上很清楚一条地下的地质水文情况,交警部门在自己的基础地理信息系统上则更清楚一条道路的交通管理设施情况。那么这些部门的地理信息资源整合后,就能够很方便的通过信息整合平台了解到一条道路上的地下地质情况、排水管道情况、交通管理设施情况、公交车站点情况等等,根据这些综合的道路情况可以更加方便地对社会进行管理和服 务,更加科学合理地决策和实施管理举措。

交通管理信息资源整合的发展远景是:内在综合信息应用平台上能实现按需展现任一道路上的基本条件、周边建筑设施情况、交通管理设施情况、地下相关情况等等,按需分析、实时变更、智能综合、形成预案等等;多警种整合范畴则达到相互间信息的有条件共享;全社会化整合范畴按需实现有条件的准实时共享。这样,使交通管理信息资源整合为交通管理所用、为社会治安稳定所用、为社会化服务所用。

责任编辑:李珂