

影响道路通行能力,易造成事故、引发路怒 成都交警解读处罚“龟速开车”行为

打电话、看手机、分心驾驶……日常驾车,很多人都知道超速违法,却忽略了“开太慢”的龟速行为同样也要受处罚。

近期,成都交警公布了一起“龟速行驶”典型案例:在一条主道上,一辆汽车在200米内先后被18辆车超越。民警在视频回溯时,发现该车驾驶员存在边开车边刷手机的行为,遂依法对其进行了处罚。

据了解,自2025年4月开始,成都交警上线了一套智慧系统,专门治理“龟速车”,一旦车辆被超车次数过多,且车速排名靠后,系统便会自动锁定,并通过多种方式提醒驾驶员,同时还能核查驾驶员是否存在接打手机等行为。

9月15日,成都市公安局交通管理局情报指挥大队民警张淳接受记者采访,对当前如何发现和治理“龟速车”进行了解读。

如何认定“龟速车”?

“龟速行驶”指的是超低速行驶,一般包含两种情形——车辆违反最低限速规定,即车辆行驶速度低于道路或车道最低限速值。如在高速公路上行驶时,车速低于最低限速每小时60公里,或者在多车道高速公路左侧快速车道行驶时,低于该车最低限速规定。还有一种是车辆行驶速度与车流速度不匹配,也就是车辆行驶速度远低于当前通行条件下车流的正常行驶速度。

张淳介绍,上述被处罚车辆在主道上车速较慢,在200米的路段里被18台车超越,在这种情况下,交警把这台车定义为“龟速”行驶车辆。

“这属于车辆与车流速度不匹配的情况。”张淳介绍,这辆“龟速车”被发现后,智慧平台通过路面LED诱导屏提醒驾驶员需要提升至安全车速。之后,民警在视频回溯时,发现该车驾驶员存在边开车边刷手机的行为,遂



▲ 成都一司机驾车“龟速行驶”200米被超18次。图据央视新闻

依法对其进行了处罚。

如何发现“龟速车”?

据介绍,成都公安交管部门使用的“龟速车”治理系统,依托智慧交通平台,研发出多套AI分析模型,同时整合高速公路ETC、卫星定位与视频感知数据,能精准刻画车辆行驶状态。一旦车辆被超车次数过多,且车速排名靠后,系统便会自动锁定,并通过多种方式提醒驾驶员。

同时,利用道路感知设备,可核查慢速车辆驾驶员是否存在拨打接听手持电话、客运车辆违规载货等交通违法行为。一旦查实,相关信息将推送至属地公安交管分局,驾驶员将被依法处罚。

看手机、接听电话都容易造成“龟速行驶”,那如何细化治理?张淳告诉记者,总体来说,成都交警采用的是一个分级治理措施,在发现龟速行驶以后,第一时间是进行实时提醒,比如说在快速路前方有LED诱导屏,就会利用LED诱导屏第一时间显示出车牌,提醒驾驶员提升至安全车速。同时,民警也



LED诱导屏实时提醒司机车速偏低,需提升至安全车速。成都交警供图

会对驾驶人进行人脸识别,来找到驾驶人信息,识别以后会对驾驶人精准发送提示短信,这个也是实时的。

第三类就是通过就近的一些视频监控点位,来看车辆的驾驶人有没有存在接打电话以及一些分心驾驶的行为,“如果发现存在打电话、双手离开方向盘的话,就属于交通违法行为,我们会直接进行处罚。”其中处罚分两种,第一种是传唤到交警分局接受调查,第二种是直接通过电子警察抓拍。

治理效果如何?

张淳介绍,自去年4月“龟速车”治

理系统试运行以来,成都公安交管部门已累计发布LED精准提示3.1万余次,监测路段“龟速车”数量同比下降约20%,道路通行能力有所提升。目前,该系统已在城区所有快速路及绕城高速完成部署。

“这样的效果,总体来说是递进式的。”张淳说,一开始可能大家觉得“龟速行驶”没有人管,驾驶员可能也没有意识到自己行为的问题。而自从2025年起,成都交警收集了大概有一两百公里快速路上“龟速行驶”的车辆,检测发现数量还是比较多的。到了今年9月,对比发现在同样的快速路段,“龟速”行为已经下降了30%至40%。

“龟速车”有哪些危害?

影响道路通行能力。超低速行驶的车辆会挤压后方车辆的正常行驶空间,导致后车或后方多辆车减速,进而影响道路通行能力,导致车辆平均行程时间增加。据公安部道路交通安全研究中心数据显示,当车辆行驶速度每降低10千米/小时,道路通行能力下降约15%。

引发交通事故。超低速行驶的车辆与车流存在较大的速度差,会导致其他车辆为了避让,而频繁减速变道甚至超车,容易引发交通事故。

据统计,车辆行驶速度与车流平均行驶速度差值越大,发生事故的概率越高。车辆在行驶过程中,速度差达到32千米/小时,事故发生的概率要比0速度差时约提升16倍。

此外,超低速行驶车辆造成的团状拥堵,也是造成交通事故的重要原因,团状拥堵区域的交通事故概率约是普通路段的3至5倍。

诱发路怒行为。超低速行驶车辆造成的交通拥堵,还容易引起其他驾驶人的路怒行为。数据显示,由于拥堵造成的路怒事件占比约12%,仅次于加塞抢道。

华西都市报-封面新闻记者 宋潇 杨博

2026年国家网络安全宣传周

中国工程院院士黄殿中: 建“仿真工厂”,让AI在真实业务中暴露问题

9月15日,2026年国家网络安全宣传周成都系列活动启动,今年活动主题为“AI向善、安全有道”。中国工程院院士、中国信息安全测评中心专家委员会副主任黄殿中出席启动仪式并作主旨演讲。他表示,2026年AI智能体已从“辅助问答”走向“自主感知、自主研判、自主决策、自主执行”,但传统靠人示范、实景试错的培养方式样本少,应建设“高保真仿真智能体工厂,把可靠智能体送进真实业务”。

在人工智能大量运用的今天,围绕大家关心的“智能体会不会自己乱来”“如何防止人工智能越界”等问题,记者对黄殿中进行了专访。

智能体越会干活越怕“越界”

黄殿中表示,过去软件出问题多是漏洞、配置错误;现在的智能体被赋予任务后,会自己拆步骤、调工具、发指令,甚至持续自我迭代。最该警惕的不是它“不够聪明”,而是自主权限扩张后



黄殿中院士 主办方供图

的边界逃逸,没有人工约束时,它可能扩大行动范围、修改自身策略、绕开安全规则。比如智能体自我迭代时自主扩权、改自身策略、绕开预设约束,在政务、运维、客服等场景可能造成越权或泄露,这类问题常规功能测试很难发现,只有在诱导、对抗、长流程自治中才暴露。

他特别提到“自己进化自己”这一步,智能体能力越强、调用工具越多,幻觉、越权、失控风险会同步放大。解决办法不是不用智能体,而是把边界先定死——行为边界、权限边界、决策边界、攻防边界、伦理边界全部变成可测评指标,先仿真训练、再测评考核、后真实落地,不通过不上线。

为什么要建“仿真工厂”?

既然要学真实业务,为什么不直接在系统里练?黄殿中解释,网络攻防和空间智能都“试错不起”。传统人工示教靠人做一遍、机器学一遍,真实场景

异常少、极限风险少,智能体只能学常规操作;真生产环境又不允许它随便打攻防、进行物理碰撞。仿真工厂就是用数字孪生把常规业务、异常故障、极限攻防、未知风险都重建出来,让智能体零风险、无限次试错。

黄殿中介绍,“仿真工厂”和现在流行的“网络靶场”“数字风洞”不一样,靶场、风洞偏单点攻防复现和单轮测试,像实验室;仿真工厂是“场景生成—自主训练—对抗演练—标准测评—能力输出”的流水线。机器人直接在地上撞,成本高且危险;放在虚拟工厂里练千万次碰撞、抛接、极端环境,再把成熟模型拿到现实做少量对齐,成本和风险都大幅下降。

此外,他还认为,智能体迭代快,测评不能只靠人,“要以AI测AI”,用对抗智能体自动出攻击样例、自动跑长流程,但最终伦理和一些不可接受风险仍由人把关,形成人机协同。

华西都市报-封面新闻记者 陈彦霏