

内部资料 注意保存

首都建设系列讲座

中共北京市委宣传部
北京市科学技术协会

把首都建
成現

代社会主义文明

城市

王若水
一九八四年
二月二日

前 言

现代科学技术和现代化管理是提高经济效益的决定性因素，是使我国经济走向新的成长阶段的主要支柱。为了使得首都建设的各条战线能够更好地转移到依靠科学技术进步的轨道上来，将各个领域的科技现状、政策措施和发展展望介绍给广大干部是一件很有意义的事情。为此，在党的十三大以后，北京市科协同市委宣传部组织了《首都建设系列讲座》，担任讲座的都是市科协所属各学会、协会、研究会的理事长、副理事长，是专家和学术带头人，他们同时又是在北京地区各部门肩负科技领导工作。因此，他们的报告卓论宏议，言近旨远，不仅是学术理论的交流探讨，也是科技战略的规划构思。感谢他们在冗忙之余尽心竭力，宣讲撰文，作出了贡献。

《首都建设系列讲座》每月一讲，在北京市委会议室举行。举办以来，受到了各方面的关注。许多老专家、老同志、区县局领导干部和科技人员会聚一堂，聆听讲座，颇感有益。这是一批科技市情报告，有助于各部门的干部扩大视野，更好地参与科学决策，指导工作实践。根据同志们的要求，现在将第一批十三讲的文稿汇编成册出版，以饕各条建设战线的广大读者。字里行间如有不妥之处，还请读者不吝指正。

王 兆 熊

1989年1月11日

目 录

- 第一讲：铁路在首都建设中的地位和作用……………国 林（1）
- 第二讲：关于首都卫生事业的建设问题……………孙衍庆（9）
- 第三讲：北京道路交通的现状和展望……………程 毅（18）
- 第四讲：改善首都环境质量迫在眉睫……………江小珂（33）
- 第五讲：标准化与计量在建设四化中的重要作用
……………李学方（44）
- 第六讲：关于首都能源发展战略问题……………徐寿波（58）
- 第七讲：北京电力工业建设与展望……………张绍贤（80）
- 第八讲：民间建筑与古城风貌的保护……………刘小石（105）
- 第九讲：关于城市消防……………高 克（109）
- 第十讲：首都电信的发展与战略……………郑维民（131）
- 第十一讲：邮政为首都两个文明建设服务……………刘平源（137）
- 第十二讲：地质工作在首都城乡建设中的作用……………廖希圣（147）
- 第十三讲：关于食品工业发展的设想……………张学元（157）

第一讲 铁路在首都 建设中的地位与作用

北京是我们社会主义祖国的首都，是世界著名的文明古都和现代文化城市，也是重要的综合产业城市。它的战略地位以及政治、文化等诸多功能是不言而喻的。就交通而言，北京处于全国综合运输网络的中心，是全国客流、货流和信息流集散的重要枢纽。铁路，作为首都城市设施的重要组成部分，在首都的发展建设中发挥着日益重要的作用。

一、首都铁路的概况

位于首都的北京铁路，是沟通东北、西北、华东、中南铁路的交通咽喉，是晋煤外运的主要通道。北京铁路局担负着北京、天津、河北、山西两市、两省的客货运输和关内外旅客中转，货物列车改编任务。

北京铁路局管辖铁路干线17条，支线46条，营业里程5884公里，线路延展长度14328公里。路局下设北京、天津、石家庄、太原、大同、临汾6个分局，设有车站680个，配属机车2159台，客车3091辆，拥有固定资产146亿元，职工总数35万人。

北京铁路局管辖线路跨及两省、两市。经济吸引区范围内，人口超过1亿，占全国1/10，工农业总产值占全国1/8左右；矿产资源丰富，工业生产比较发达，有大同、阳泉、西山、开滦、峰峰等21个国家统配煤矿，产量约占全国1/3；有首都、太原、天津、唐山等6个钢铁公司，钢产量占全国1/6；有29个电厂，发电量占全国1/6，有华北、大港两个油田，原油产量占全国1/8；有燕山、天津、石家庄三大炼油厂，原油加工量占全国1/10。吸引

区范围内还有六大水泥厂、两大港口,水泥产量、港口吞吐量,以及粮食、食盐产量,均在全国占有重要比重。

北京铁路局范围内自1881年唐(山)~胥(各庄)铁路建成以来,铁路建设已有107年历史。解放前各条铁路除(北)京~张(家口)铁路为我国自建外,其余铁路均为帝国主义为掠夺我国资源财富所建。线路标准和质量低下,设备简陋、支离破碎。

解放后,铁路回到人民手中,北京铁路局建成了技术装备比较先进、物质基础较为雄厚的铁路局。1987年,全局完成货运量32959万吨,为1953年建局初期的9倍;客运量完成15128万人,为建局初期的3.9倍;换算周转量完成240821百万吨公里,为建局初期的11.2倍;晋煤外运量完成11690.6万吨,为建局初期的26.1倍;运输收入完成518106万元,为建局初期的13.4倍。现在,北京铁路局每天在各条铁路线上开行的客车达256列、货物列车4490列,其所担负的运输任务,客运量占全国铁路的1/7,货运量占1/4,煤炭发送量占1/3,换算周转量和运输收入均占1/5。北京铁路局在首都建设及整个国民经济建设中,发挥着愈来愈重要的作用。

二、关于首都铁路客运交通问题的探讨

北京是我们伟大祖国的首都,是全国政治文化中心,也是全国铁路网的中心。就铁路来说,是京广、京沪、京沈、京包、京原、京通、京秦、丰沙八条干线的交汇点。形成了八条干线向四面八方辐射的环状枢纽系统。全国除台湾、西藏两个省区外,其余省市区每天都有旅客列车到达北京。铁路成了首都同各地联系和交往的纽带,首都铁路客运交通状况及其发展,则成为首都以至全国人民瞩目和关注的问题。为了说明这个问题,我想从解放初期以来到现在北京铁路的演变,北京客运现状的剖析,改善北京铁路客运交通问题的设想和建议这三个方面来加以阐述。

首先，讲一讲从解放初期到现在北京铁路的演变。解放初期，引入北京的铁路有四条干线：京沈、京沪、京汉、京包；和两条支线：京门（头沟）、京通（县）。这六条干支线都是互相连接的。在京沈与京汉两线间，有前门东站至前门西站，丰台站至芦沟桥站、广安门站至西便门站三条联络线；在京沈与京包两线间，有丰台站经广安门站至西直门站以及西直门站经环城支线至东便门站，与再至前门东站的二条联络线；在京汉与京包两线间有西便门站至广安门站，以及广安门站至丰台站和芦沟桥站至丰台站的两条联络线。京门、京通两条支线则在西直门站和东便门站与三条干线相连接。

在前门地区，京沈线设有东站，京汉线设有西站，东西两站间虽隔有前门大街，但有一条联络线连接，在必要时可以开放使用。京沈与京包两线的联运旅客，快车在前门东站、慢车在丰台站换车。京门、京通两支线旅客则分别在西直门站和东便门站或前门东站换乘干线列车。在当时，北京地区旅客可各选就近的车站购票上车，前往各地，比较便利。

解放后，北京市经济发展很快，人口激增，机动车辆增加，由于市区铁路道口多，铁路对市区交通起着严重干扰和妨碍作用，市区的一些铁路被拆除。第一步，先是关闭了当时只办货运、不办客运的前门西站，同时将京汉线自芦沟桥站起经过西便门站至前门西站的14公里长的干线，连同西便门站至广安门站的京汉与京包两线的联络线一起拆除，原铁路占地全部交北京市使用。这就使京汉全线通车后，及武汉长江大桥建成后京广线列车，随后建成的西南、西北各线列车全部挤给前门东站承担。

第二步，拆除了京包线的环城支线中广安门至西直门间7公里联络线及京门支线自西直门站至五路站，把西直门站改为一个尽头式车站，这样，京包、包兰及通往蒙古的集（宁）二（连）线的快慢列车，一律经由丰沙线至前门东站和永定门站到发。

上述措施使得京沈、京沪、京广、京包四条干线的旅客列车便一律集中到丰台站经由同一条线路分别按慢车在永定门站、快车在前门站到发。但原有到发线、列车整备及旅客站舍都不敷使用，而且由于列车到发频繁，使崇文门大街交通经常受阻、拥塞，1958年中央决定在东便门附近另建北京车站。当时还确定，日后在西便门外莲花池附近修建北京西站，北京站与北京西站之间，修建地下直径线连接。1959年北京站建成后，余下计划至今未能付诸实施。

自1959年北京站建成后，北京已逐渐成为8条干线汇集点，逐步修建了东南环线、东北环线和西北环线，以市中心30公里为半径，形成了环状枢纽，基本适应了货物运输及货车车流集结疏解的需要。回顾北京解放初期到现在38年的变迁，总的看有了很大变化和发展。但从客运特别是近郊铁路客运角度看，客站减少了，深入市中心一些铁路拆除了，对发展北京市近郊铁路旅客运输是不利的。

其次，剖析一下北京市旅客交通运输现状。提起北京市的运输现状，不少同志都会不约而同地说“乘车难”。的确，首都居民“乘车难”的现状，已危及城市正常功能的发挥。尤其是城市与郊区间，上下班职工在途时间过长，更直接影响职工生活和劳动生产率。目前，北京市完成的公交客运量约占全国20个特大城市公交客运量总和的1/5，约占全国227个城市公交客运量总和的13%。近年来，在市区至郊区的几条主要线路上，高峰小时客流量超过万人的就有郎家园~通县、德胜门~昌平、动物园~颐和园、永定门~黄村等四条线路，高峰小时发车间隔不到1分钟，形成“汽车列车”的方式运行。即便如此，许多通勤职工往返途中往往滞留4、5个小时之多。

造成这种状况的原因是多方面的。其中主要的是北京市缺少近郊大容量客运工具，铁路市郊客运比重微乎其微。根据1982年

资料统计，北京市各种客运工具完成年客运量比重是：公共汽、电车占96.5%，地铁占2.7%，出租汽车占0.3%，铁路占0.5%。与国外大城市比较，铁路占城市客运量比重，东京为56.2%，伦敦为40%，巴黎为17.4%，莫斯科为16%。

我想在这里把北京铁路市郊客运情况作一介绍，以便从中分析一下，作为大容量交通工具的铁路，为什么在北京市郊客运的比重这么小。北京铁路枢纽共有3个客运站：北京站、北京南站、北京北站，三个站共始发到达旅客列车118对，其中北京站79对，内有市郊列车5对；北京南站28对，内有市郊列车2对；北京北站11对，内有市郊列车4对。三个站市郊列车共11对，占北京地区到发列车总数的9.3%。市郊列车，包括普通列车完成的单程向外发送的市郊旅客每天约3万人，远远不能适应需要。

北京铁路增加市郊客运量，受着铁路运输能力的制约。

第一，客站能力不足。北京站有到发线11条，接发列车能力一天83对，目前已达到79对，能力利用率95.2%；客车库有22条客车存车线，只能容纳52列车底入库整备，其余列车只能在站停放，或立即折返，或短途套跑，以缓和站线能力的紧张；北京站有四条平行进路，平均每隔3分钟左右就有一个列车或车底、机车经过。永定门站是五十年代建设北京站时过渡用的临时客站，车站各项设备均是因临时过渡而建，质量低而简陋，现有到发线5条，整备线7条，但现有28对列车始发，能力利用已经饱和，从候车室到到发线等各项运输设备均不适应运量增长需要。北京北站是詹天佑修建京张铁路时留下的老站，各项生产、服务设施极为简陋，又无候车大厅和旅客广场。站内现有到发线3条，没有客车整备场地，除接发货车外，只能接发12对客车。目前已经接发11对客车，能力利用已经饱和。

第二，进入北京的铁路区间通过能力不足。我国铁路是客货混用，没有专用的客运线路。北京铁路枢纽担负着繁重的货运任

务，处于晋煤外运主要通道。由于国家下达的晋煤外运任务逐年以1500~2000万吨的幅度递增，引入北京枢纽的几条主要干线，象京包、丰沙、京山线单方向货流密度达到6000~8000万吨，这在世界各国铁路，也是最高的。但也正是在这些方向上，客流量也很大，呈逐年上升趋势，客货运输争嘴在这几条主要干线表现得最为明显。一些区间如北京~天津间、北京~保定间，旅客列车占用的区间通过能力几乎达到50%。特别是由全国四面八方经京广、京沪、京沈、京原、京包、丰沙方向来的始发到达的一百多个旅客列车，都要经过丰台~永定门间三条咽喉要道进京，列车进路按计划已经排满，一百多个列车，有一个晚点，就要造成一系列列车晚点，打乱运输秩序。国外大城市铁路枢纽不仅引入干线数量多，而且每个方向的进路也多。例如莫斯科枢纽引入干线10条，其中7条为4线引入，3条为5~6线引入，虽然也是客货共用线路，但市郊列车所需能力得到保证。这是北京远远不能与之相比的。

第三，北京市郊运输网络没有形成，铁路、公共汽车、地铁各成体系，互不衔接，不仅换乘点衔接不紧密，而且月票各有一套，乘客不能方便换乘，买了汽车月票就不能再报地铁、铁路近郊月票。

最后，对改善北京市郊旅客运输提出几点设想和建议。

随着我国四化建设、经济体制改革的进展，在城市人口增长、人民生活水平提高的同时，城市规模和设施以及城市活动都会发生较大的变化。这些变化必然对当前严重的城市客运紧张状况增加新的压力。比如，大城市周围卫星城镇的建设与发展，大城市远、近郊住宅区的建设与发展，生活水平的提高将带来每个家庭消费水平提高和出行次数的增加，今后举办亚运会、奥运会等国际大型比赛等等形成的单方向客流高峰等，对所有可能影响客流变化的因素，在综合地考虑城市发展规划的时候，必须同时

规划城市交通问题，以保持现代城市应有的活力。我们建设现代化城市及相应的交通运输系统，必须认真研究经济发达国家，以及在这方面比我们先行一步的发展中国的成功经验，避免他们的曲折，逐步建成具有中国特色的现代城市的交通运输系统，其中包括近郊铁路系统。基于这样的认识，我有以下建议：

1. 制定首都的交通发展战略，这个战略应当是近期和远期结合，发展公共交通与发展近郊铁路结合。近期，要搞好首都周围铁路建设的规划，积极发展市郊铁路和轻轨铁路（即快速有轨电车），使之逐步成为首都公共交通的主要方式；远期，发展地铁、独轨铁路及市郊铁路的客运综合有轨交通系统。

2. 建立权威的首都交通运输规划和实施系统。目前首都交通运输条条分割，铁路归铁道部所有，而铁道部门主要精力在全国路网建设及完成铁路作为国民经济大动脉所要承担的长途客货运输任务，无暇或无力顾及首都近郊的铁路建设；地铁和公共电汽车为北京市公交公司负责，地铁和公共电汽车也互不衔接和协调。鉴于首都城市交通是一个庞大的系统工程，投资巨大，所以必须有一个权威的组织规划和实施的机构，来筹措资金，组织协调，逐步实施。

3. 政府对城市交通系统应予积极支持和扶植。城市交通直接关系到城市居民通勤、通学的难易，在途旅行时间和条件，而且对劳动生产率将产生直接的影响，因此政府对首都城市交通系统的建设发展应予以足够重视，加强对这项系统工程的领导，在财政上应给予补贴和支持。特别是对建设资金的筹措，应采取国家、企业、地方政府共同集资的办法来加以解决。

4. 量力而行，脚踏实地，进行首都交通系统建设。“七五”期间，要立即组织实现北京南站和北京北站的改造，使北京南站的客车到发能力由30对增加到45对，北京北站的客车到发能力由12对增加到30对。对这两个站的改造，铁路系统已经列入计

划，需要市政府支持和有关部门大力配合实现。完成丰台～永定门间铁路第四线的建设，扩大进入首都铁路咽喉的能力。修建北京北站（西直门）至南口间的铁路复线，增开市郊列车，发展市郊铁路运输。“七五”末期开始至“八五”期内，国家应安排北京西站建设，西站铁路由京广线长辛店站双线引入，增加引入首都铁路数量，同时建设周总理生前审定的北京站至北京西站间地下直通线，形成北京铁路枢纽客站的两主——北京站、北京西站，四辅——北京南站、北京北站、北京东站、五路这样北京市郊客运能力将有较大的增强。在地铁建设方面，北京市有一支富有经验的地铁设计、施工队伍，地铁在我国营业里程是最长的，应当根据财力，逐年安排投资，逐年修建，在这方面，可以说不怕慢，就怕站。地铁在环线的基础上，应当向环外辐射、环内成网的方面发展，并与今后建设的市郊铁路连接贯通，形成郊外地面、市内地下，轨距和动力制式统一，列车可以自由过轨，这样一个方便自如的城市铁路交通体系。在铁路、地铁、公共电汽车换乘站，包括将来新建北京西站广场，应考虑在同一地点建设立体交叉，既节约城市用地，又加强了各种交通方式的衔接，方便居民换乘。

北京铁路局局长

北京市科协副主席 国林

高级工程师

第二讲 关于首都卫生事业的建设问题

——回顾与发展的探讨——

卫生保健事业的建设是一个非常复杂的问题，并且伴随着现代医学的发展、生态环境的变化、社会经济的增长、人民生活水平的提高，还有政治体制、社会结构和各个领域政策的变化，致使这个问题愈加复杂。卫生保健事业从宏观上看，它是一个社会系统工程，并且纵横交错，相互促进与制约，我对此没有研究，很难全面讨论，只就其中的几个问题，提出一些不成熟的意见，供参考，一共谈十个问题。

一、解放三十多年来北京卫生保健事业发展的经验与问题

1949年北京解放，宣布中华人民共和国的成立并定都北京后，在当时的历史条件下，中央对首都的建设提出的基本方针是变消费性城市为生产性城市，建设成全国的政治、文化、经济中心，并且成为现代化工业基地。在卫生保健事业的建设方面中央提出“面向工农兵，预防为主，团结中西医，卫生工作与群众运动相结合”的四大方针。尽管在不同时期，用语有所改变，但基本内容都是一致的。这些方针对于加快城市发展，发挥政治文化中心的功能，为完成全国社会主义工业化、现代化奠基阶段的基本任务，起到了重要作用。与此同时，伴随北京城市的发展，北京市卫生保健事业作为一个历史阶段来看，有了很大发展，大大改变了北京城的卫生面貌，取得了巨大成绩。全市的医疗卫生保健机构增加了七十多倍（1949年全市只有卫生医疗机构61个），病床增长了15倍，卫生技术人员增长了二十多倍。建立起卫生防病系统、检疫系统。经过三十多年的努力，基本控制了各种急性

传染病的蔓延与泛滥。加上北京经济的发展与随之而来的人民生活条件与水平的改善，危害严重的慢性传染病如结核、黑热病等的发病率大大下降，产妇及新生儿死亡率显著下降。北京市的平均期望寿命由36岁提高到72岁。由于实行了公费医疗与公费劳保制，人民皆大欢喜。

当然，研究这一段历史也可以发现，卫生保健事业的发展速度总是与社会经济发展相一致的，五十年代北京的卫生保健事业出现了一个建设高潮，现在的预防医疗保健基础就是那时奠定的。到了六十年代、七十年代卫生保健事业几乎处于停滞状态，恰恰在这个时期我们的社会经济发展也处于缓慢以至停滞状态。到了八十年代，由于社会经济又出现了很好的发展形势，预防保健医疗卫生建设也相应地出现一个高潮，这是三十八年来的第二个高潮。这次经济发展与五十年代比较是在更高一个层次上的发展，所以，医疗卫生保健事业的发展高潮的规模、水平与深度都是五十年代不能比拟的，实践又一次证明了建立和社会主义生产关系相适应的物质基础是保证社会主义社会各领域、各部门发展的命脉这一马克思主义的基本原理，它代表了生产力的发展水平，表明了人对自然的控制程度。所以，没有社会经济的发展，卫生保健事业的发展也成为空想。卫生保健事业的发展与社会经济的发展是相适应的，不可能超越。

其次，北京的城市化带来的产业及人口的大规模“向心”聚集，而且是快速度的聚集与增加，超过了医疗卫生保健事业发展的速度与能力。人们应获得的卫生保健的利益范围与程度被人口的快速增加抵消，造成防病保健能力低下、看病难、住院难、分娩难等一系列社会问题十分突出，这种情况一直持续到八十年代中叶才开始稍有缓和。

再次，实行完全由国家负担的公费医疗制与劳保制，超越了社会经济发展水平与国家经济负担的能力。低价或无偿服务，降

低医疗保健收费，反过来又障碍着我们的卫生医疗保健事业的发展，这一点人人都很清楚，它违反社会历史发展的规律，违反马列主义生产关系一定要适应生产力发展的规律的基本原则，更与社会主义初级阶段的发展相悖。不但如此，由于我们还缺乏现代化城市建设和管理的经验，这就形成了预防保健卫生事业各个领域之间的发展的不平衡，不配套，机构分布的不合理，即医学研究、防病保健、人才开发与培养、人才中的各领域之间的比例等关系的失调。因此，今后的任务是搞好综合平衡，其根本任务是根据马克思主义的基本原理，从本国的实际情况出发，对卫生医疗保健事业中的不平衡现象加以调整，使之出现新的平衡，才能确定出获得最佳经济效益的比例关系。

当然，还有许多其他方面的问题，但主要的是这几条。研究这些问题可以作为我们今后卫生保健事业建设发展与改革的参考。

二、首都特殊地位对卫生事业建设的要求

北京作为当代社会主义中国的首都与世界著名的文明古都和现代文化名城，以及现代综合产业城市，它就必然是全国的政治中心、文化中心，必然成为当代中国的物质文明与精神文明最主要的窗口，成为国际和国内在政治、经济、文化科学技术等方面相互连结、交流的桥梁与纽带。

从物质文明与精神文明这个角度看，预防保健医疗卫生事业具有双重性，她既是物质文明也是精神文明。说她是物质文明就是指她的自然科学性与技术性，说她是精神文明就是指其社会作用性和服务性。作为我们社会主义首都北京的预防保健医疗卫生事业的建设，就必须考虑到这两个方面。这就要求大力开展医学科学有关各个领域的理论研究与新技术（尤其是尖端技术）的开发与研究，在发展高度技术的基础上使预防保健医疗卫生事业不断发展和不断完善，来保证最大限度地满足整个社会日益增长的物

质和文化的需要,力争在不太长的时期内,使北京的医疗技术不仅在国内领先,而且必须在国际上也能处乎先进行列,这样才能更好地发挥其社会作用性和服务性,保证人人健康,不断提高社会健康水平,保护生产力,促进社会经济的发展。

预防保健医疗卫生事业的自然科学性与技术性,社会作用性和服务性的双重性之间的关系是辩证的,既矛盾又统一。片面强调她的物质性是错误的,因为科学技术不仅本身是生产力,其最终目的必须是为生产建设、经济建设服务,直接间接地促进社会经济的发展,提高劳动生产率。但要看到只有在发挥其社会作用性与服务性的前提下,预防保健医疗卫生事业才有可能达到预期目的。但是,过分强调社会作用性与服务性也是片面的。这个道理很清楚,人们掌握与运用医学科学技术的深浅与多寡决定着服务质量的高低与优劣。在建设中只有照顾到这两个方面,才能在展示首都风貌、首都精神,在展示北京是当代中国物质文明与精神文明的最主要窗口中发挥我们医疗卫生部门的作用,担负起国内和国际间的医学科学领域的相互联结、交流的桥梁作用和模范作用。

三、卫生事业的建设要以“全社会”、“多方位”为立足点放在首都发展规划中进行综合研究与解决。

提出这个问题是出于现代医学发展的必然,因社会的发展已经很清楚地表明,预防、医疗与保健决不仅仅是医疗卫生部门的事,仅靠卫生部门不可能解决这样一个复杂的社会问题。一些急性传染病的预防与消灭例如霍乱、痢疾、肝炎就涉及到食品的经营与管理。性病、爱滋病的预防更非卫生部门自己所能解决的,如果社会问题不解决,仅靠医学防治,那是防不胜防、治不胜治的。因为性病的预防与社会制度和精神文明程度有着不可分割的关系。癌症的预防涉及到化学因素是与工业化发展程度密切相关的。人口素质又与遗传相关,这与社会上的婚配关系、传统习俗

有直接的影响。以上这些都不是卫生部门或医学本身所能解决的,还有环境污染、垃圾处理、公害等等这都不是卫生部门本身所能包罗的。世界卫生组织提出到2000年人人享受基本医疗服务的倡议,它的含义包括卫生概念的扩大,因为卫生保健必须在社会中进行,离不开社会条件,离不开文化修养、居住条件以及饮水卫生等,这些当然也不是卫生部门所能办到的,这又涉及到城市建设及教育部门的问题。因此,首都应首先把预防保健卫生事业的建设放在全社会的地位,进行“多方位”的考虑,从各个侧面,各个层次上综合规划,同步建设才能加快预防保健卫生事业的发展,在较短的时间内取得预期效果,改变首都卫生面貌,提高首都人民的健康水平,减少疾病,保护劳动生产力。

四、预防概念的变化与医院模式的转变

“预防为主”在字面上是无变化的,但预防的含义却随着社会的发展在深度和广度各方面都产生了巨大变化,上面谈及的预防与文化水平、住房条件及生活条件有着密切的关系,这当然是防病概念的发展与扩大。另外,疾病谱与致死病因谱已经发生了变化,在一些发达国家发病与致死的主要原因,已不是旧日的急性传染病以及其它生物性致病因素,而是生体因素如心脏病、脑血管病、肿瘤以及精神性疾病等。尽管在我国某些急慢性传染病在一个相当时间内还须要花很大力量建立建全预疫系统,加强计划免疫等措施,但也必须看到从疾病谱及死亡谱方面看,心脏病、高血压、脑血管病、肿瘤已居第一、二位了,在城市是如此,在农村也是如此。根据北京农村的调查,致死病因中第一位是心脏病(包括肺心病,占24.6%),其次是脑血管病(占15.3%),第三位是肿瘤(占15%)。因此,从现在起我们必须为转变防病重点准备条件,逐渐转移到心脑血管疾病与肿瘤的预防方面来。这是当前首都卫生保健事业建设的一个重要方面,这是历史的必然趋势,