

中小學生

JIAOTONGANQUANJIAOYUDUBEN

交通安全教育 读本

王光德 张文成 主编



中国人民公安大学出版社

中小學生

交通安全教育讀本

主 編 王光德 張文成

中國人民公安大學出版社

· 北 京 ·

图书在版编目(CIP)数据

中小学生交通安全教育读本/王光德、张文成主编. 北京: 中国人民公安大学出版社, 2003. 03

ISBN - 81087 - 253 - 2

I. 中... II. ①王... ②张... III. 交通安全教育 - 中小学 - 课外读物
IV. X951 - 49

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 017259 号

中小学生交通安全教育读本
ZHONGXIAO XUESHENG JIAOTONG ANQUAN
JIAOYU DUBEN
王光德 张文成 主编

出版发行: 中国人民公安大学出版社
地 址: 北京市西城区木樨地南里
邮政编码: 100038
经 销: 新华书店
印 刷: 北京公大印刷厂

版 次: 2003 年 4 月第 1 版
印 次: 2003 年 4 月第 1 次
印 张: 9.625
开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16
字 数: 133 千字
印 数: 0001 - 3000 册

ISBN 7 - 81087 - 253 - 2/G·021
定 价: 13.50 元

本社图书出现印装质量问题, 由发行部负责调换
联系电话: (010) 83905728
版权所有 翻印必究
E-mail: cpep@public.bta.net.cn

一个老交通民警的忠告

(代序)

在当今世界上,只要一提起坐飞机,很多人就会想到空难。特别是2001年美国“9·11”事件发生不久,紧接着又是曼哈顿的客机坠毁。转过年来仅半年多的时间,在韩国、我国的大连市和台湾省又先后发生了几起空难,这在我国造成了巨大震动,许多人将乘坐飞机视为冒险。总之,人们把坐飞机与在地面上坐车、骑车和走路相比,总觉得前者最危险,后者较安全。在这里,我想让同学们知道,事实正好相反,在当今的几种交通工具中,空运交通要比道路交通安全得多,世界上最危险的是道路交通。同学们可能有点不相信,有点想不通,但下面的数字可以说明这个问题。目前全世界每年空难死亡人数有一千多,而死于道路交通事故的人数却多达五六十万,空难死亡人数不足道路交通事故死亡人数的2‰,就是以一人百公里行程的平均死亡率来比较,航空也只占2%,水运占3%,铁路占2%,而道路交通则要占93%。不比不知道,一比吓一跳,什么危险,什么安全,一比就清楚了。为什么人们的认识会与事实截然相反呢?这是因为每架客机失事牵涉面较大,损失也很集中,新闻媒体又乐于捕捉这种具有轰动效应的事件,只要掉下一架飞机,很快就会传遍全球。但道路交通事故发生在地面上,而且无时无刻不在发生,除了那些群死群伤的特大事故有少量报道外,绝大多数事故是没有报道的,即使有也多是当地电视台和个别报刊。加上所受损失,所造成的悲痛大部分由当事人家庭、亲友及当地政府承担了,故引不起什么轰动。久而久之,人们总认为自己运气不一定就那么糟,即使遇到了危险,自以为还可以逃避,什么交通法规,什么管理设施,总觉得用不着那么认真,只要不被警察看见,自己变通变通也没有什么。结果是,在我国一百多万公里的道路上,每一分钟就要发生一起车祸,每两分钟就有一人重伤或残废,每5分钟就有一人死于车祸。所有这些交通惨祸,都是参与交通的人因违反交通法规和过失造成的。

目前,提高国民的交通素质是降低道路交通事故的根本途径,这在许多交通

发达国家已是十分成功的经验。他们的方法是开展全民交通安全教育运动，强调从娃娃抓起，从中小学生抓起，将交通安全知识内容纳入中小学课程之中。从 20 世纪 50 年代到 70 年代，经过二十多年的不断努力，其国民交通素质大大提高，交通事故也开始减少，到 20 世纪 70 年代出现了稳中有降的大好局面。我国是道路交通发展中国家，情况和欧、美、日五六十年代差不多，国民交通素质与高速发展的现代交通极不适应。因此，要降低我国交通事故的增长幅度，当务之急是提高全民的交通素质。

根据国内外的成功经验，我们中小学校的同学们是交通素质教育重点中的重点。因为你们是我国道路交通参与者中最年轻、最容易受到伤害的一代，同时也是最应受到保护的一代。

为了帮助同学们提高自己的交通素质，中国人民公安大学出版社出版了《小学生交通安全教育读本》一书。本书共分两篇，第一篇为知识篇，主要介绍一些有关道路交通的基本知识和发展情况，讲解一些道路交通现象特别是交通事故现象的一般规律、形成机制和基本原理；第二篇为教育篇，主要是应用相关知识去认识和理解在交通活动中该做什么、不该做什么，以及怎样去积极主动地防止或避免交通事故的发生。希望这本书对同学们有所帮助。

同学们，生命是可贵的，自己的生命和他人的生命同样是可贵的，而且生命只有一次，一旦弄丢了就再也找不回来了，千万不能因一时的疏忽，图一时的方便或痛快而成千古恨。希望同学们能在较短的时间内提高自己的交通素质，在交通活动中做安全的主人。要眼观六路耳听八方，危险出现要会洞察先机，防患于未然，掌握交通安全的主动权。

同学们，希望你们在交通实践中多学习，多体验，多观察，多思考，多总结，多提高。祝愿大家鹏程万里，一生平安。

一位老交通民警

2003 年孟春

目 录

一个老交通民警的忠告(代序)	(1)
----------------	-----

知 识 篇

一、交通与交通安全	(3)
(一)交通浅说	(3)
1. 什么是交通	(3)
2. 交通与人类文明的关系	(3)
(二)我国交通发展概况	(6)
1. 我国是最早进入车辆时代的国家之一	(6)
2. 我国马车时代的发展与辉煌	(7)
3. 我国的汽车时代	(8)
(三)汽车时代的交通公害	(9)
1. 什么叫交通公害	(9)
2. 车祸与交通战争	(10)
3. 交通战争在中国	(12)
4. 青少年是交通战争的主要受害者之一	(13)
(四)交通安全	(14)
1. 四大目标与安全第一	(14)
2. 四大要素与交通安全	(15)

3. 交通安全与三大支柱	(15)
4. 人是交通安全的第一要素	(16)
二、我国交通的“特殊阶段”和“特殊阶段”的交通结构特点	(18)
(一)我国道路交通的“特殊阶段”	(18)
(二)“特殊阶段”的交通结构特点	(18)
1. 典型的混合交通	(18)
2. 难以彻底消除的混合交通	(19)
(三)“特殊阶段”的“四大要素”状况	(20)
1. 交通参与者——人的状况	(20)
2. 交通工具——车辆的状况	(22)
3. 道路与环境状况	(24)
(四)四大要素的交通特性	(25)
1. 人的交通特性	(25)
2. 车辆的交通特性	(27)
3. 道路的交通特性	(33)
4. 环境的交通特性	(36)
(五)四大要素的统一与协调	(38)
1. 四大要素的统一	(38)
2. 四大要素的协调	(38)
三、天候季节与交通安全	(42)
(一)我国的天候与季节特点	(42)
1. 我国的幅员、地理位置与天候季节	(42)
2. 我国地形特点与天候季节	(42)
(二)季节与相应天候对交通安全的影响	(43)
1. 春季天候对交通的影响	(43)
2. 夏季天候对交通的影响	(44)
3. 秋季天候对交通的影响	(45)

4. 冬季天候对交通的影响	(45)
四、交通信号与安全管理设施	(49)
(一)交通信号	(49)
1. 交通指挥棒信号	(49)
2. 手势信号	(51)
3. 指挥灯信号	(53)
4. 车道灯信号	(53)
5. 人行横道灯信号	(54)
(二)交通标志标线	(55)
1. 交通标志	(55)
2. 交通标线	(57)
3. 其他交通安全设施	(58)
(三)汽车的灯光	(58)
1. 前大灯	(59)
2. 转向灯	(59)
3. 刹车灯	(59)
4. 示宽灯	(60)
5. 防雾灯	(60)
6. 特种车辆专用灯	(60)

教育篇

一、中小学生的交通素质与道德修养	(63)
(一)行车走路中的道德修养	(63)
1. 什么是道德与道德修养	(63)
2. 交通参与者的道德品质	(64)

3. 中小學生怎樣提高自己的交通道德修養	(66)
4. 注重自身人格傾向的優化	(71)
(二)不斷提高自身的道路交通素質	(76)
1. 現代交通所需要的交通素質	(76)
2. 深刻理解和牢牢記住交通法規規定	(76)
3. 高度重視交通違章的危險和危害	(78)
4. 為提高全民交通素質做表率	(80)

二、怎樣在行車走路中保證安全

(一)步行中的交通安全

1. 行人要走人行道	(82)
2. 要按规定橫穿馬路	(83)
3. 馬路上不是“撒歡兒”和撒“野”的地方	(86)
4. 不要小看小黃帽和路隊制	(91)

(二)乘車過程中的交通安全

1. 要注意候車秩序與交通安全	(93)
2. 要注意乘車秩序與交通安全	(94)
3. 關於攜帶危險品問題	(96)
4. 有兩種車可坐不得	(97)
5. 關於怎樣招呼出租汽車問題	(102)

(三)騎車過程中的幾項規定

1. 未滿 12 周歲的小同學不要在道路上騎自行車	(104)
2. 關於騎車拐弯的規定	(104)
3. 自行車超車時應遵守的規定	(105)
4. 需要下車推行的有關規定	(105)
5. 關於禁止雙手離把、攀扶車輛和騎車持物的規定	(106)
6. 關於不准牽引與被牽引的規定	(107)
7. 關於不准扶肩并行,互相追逐和曲折競駛的規定	(107)

8. 关于骑车带人的规定	(108)
(四) 中小学生骑自行车的心理特点	(109)
1. 畏惧心理	(109)
2. 求快超近心理	(110)
3. 逆反心理	(110)
4. 心不在焉	(110)
5. 好奇贪玩	(111)
6. 争强好胜,表现欲强	(111)
三、争做交通安全小卫士	(113)
(一) 维护交通秩序,创造良好交通环境	(113)
1. 模范遵守各种交通法规	(113)
2. 积极参与交通安全宣传	(114)
3. 保护好各种交通安全和管理设施	(115)
(二) 积极协助交通事故现场处置	(117)
(三) 提高警惕,为交通肇事逃逸案件的侦破作出贡献	(119)
主要参考文献	(143)

知识篇



一、交通与交通安全

(一) 交通浅说

1. 什么是交通

什么是交通呢?很早以前人们给它下了一个简单的定义——“人和物从一点向另一点的移动”。这个定义似乎太过笼统,它会将不属交通范畴的人和物的移动也包含在内,如人从山上滚下来、风吹落叶过沟坎等。因此,交通的定义,首先应体现人的交通意愿和人的作用,其次要限制在一定的路线上,即交通是指人和物根据人的交通需求,沿一定的路线或途径,由一点向另一点的移动。这是广义上交通的含义。广义上的交通除道路交通、空运交通、水运交通和铁路运输外,还应包括管道运输和索道运输等交通形式。另外,应包括在大交通之内的还有邮电事业,它主要负责信息和邮件的传输。本书所指交通是狭义上的交通,即仅指道路上的交通。

2. 交通与人类文明的关系

大约在三百多万年前,从人类因气候变冷而由树上下到地面,改巢居为穴居时起,我们的祖先就开始了在地面上的求生活动。地面活动使人类学会了直立行走,手与脚开始有了明显的分工。人的双脚成了自生自带的“行走工具”。为了行走的安全和效率,逐渐有了途径的选择,久而久之,那些便于通过和较为安全的途径就被踩踏成了路,人类在真正意义上的交通活动就是在这种情况下产生的。以步行为惟一交通形式的道路交通,一直延续了数百万年,这种原始的交通形式虽然让我们的祖先从树上下到地面并且站住了脚,但由于出行半径即日能往返的最大距离太小等条件的限制,人类活动局限在十分狭小的范围内,而且还要与洪水、猛兽和瘟疫抗争,能够幸存和繁衍下来不至灭绝已是不易,要想长足进步实在没有能力。因此,在这几百万年中,人类虽然手脚完全分工,懂得了取火和用火,能制造一些简单的渔猎工具,人的大脑也聪明了许多,但仍然处于比较原始的低水平。人类文明在漫长的岁月里发展非常缓慢,这在很大程度上是由于交通的原始和落后



造成的。直到距今只有一万多年的新石器时代,人类制造和使用工具的能力有所提高,农业生产对交通运输提出了较高的要求,人们才开始对运输工具的研究和制造下起了功夫。就在距今六七千年前,人类从长期运输实践中逐渐懂得了滚动技术和轮、轴的制作与运用后,道路交通才结束了惟一的步行时代而进入了车辆时代。

由于车辆的出现,对道路的宽度、坚实程度和平整度以及连续性的要求提高,那些自然形成的步行小道已不能适应行车需要,于是道路的修筑和道路网的建设应运而生。反过来,道路条件的改善又促进了车辆的改进,车体加大,承重量提高,而且推挽动力也由人力改换为兽力。由于车辆技术的进步,车速大大提高,人类出行半径及活动范围加大,地区间联系加强,促使人类社会发生了一系列重大变革。

车辆的进步,加上早已出现的舟船的大型化和风帆的使用,促进了生产的发展,而且使人类有了与肆虐人类千百万年的洪水抗争的能力。我国四千年前大禹治水的成功,很大程度得益于车船的运输能力。洪水治住了,人类的活动范围伸展到了平原地区和江河湖海的水边,从此他们才真正成了大地的主人。

自从舟车问世之后,人类文明就像装上了飞轮和风帆,不但生产力迅速提高,对大自然的改造也越来越深刻、广泛。在短短的几千年里,从原始社会跨入奴隶制社会、封建制社会、资本主义社会和社会主义社会,人类的进步是此前几百万年的进步所无法比拟的。特别是18世纪机器和蒸汽机的发明和应用,引起了欧洲的工业革命;19世纪到20世纪,电能和内燃机的问世和推广应用,使车辆的运行由人力和兽力牵引改换为由内燃机为动力源的机械牵引,不但大大提高了车辆的运载能力,而且实现了车辆运行的高速化、远程化。由此,道路交通在19世纪末即进行了第二次大革命,进入了汽车时代。不仅如此,几乎是在同一时期,水运的轮机化使海面上出现了远洋巨轮,铁路线上奔驰着长长的列车,甚至在空中也出现了各种飞行器,交通运输不但实现了高速化、远程化,而且实现了立体化、洲际化。人类文明的进步就像插上了双翅,装上了火箭,可以用“日新月异”来形容。就在道路交通进入汽车时代以来的一百多年中,人类文明的进步和各方面取得的成果,远远超过了此前几千年的总和。所有这些,如果没有交通的革命,是绝对做不



到的。正如马克思所说的：“交通的意义在于，它是在社会生产过程中的首要条件，工农业生产方法的革命，必定要求作为生产过程的首要条件——交通的革命。”马克思还说：“交通是生产、流通和消费的媒介，它使社会再生产过程得以通畅循环成为可能。”并且说：“大量生产——大量贩卖——大量消费方式的确立，如果没有有效的交通体系的存在，是不可能实现的。”

交通的革命，主要体现在交通工具的发展方面，正如马克思所说：“……交通工具的发展，不仅使商品在空间运动的速度加快，而且商品流通的空间距离，也会从时间方面缩短。”由此可见，交通工具的发展和改善，对人类文明和各国经济发展有着多么重要的意义。

有人问，自进入汽车时代以来，交通为全世界创造了多少财富，这确实很难计算。但交通价值是整个商品价值的重要组成部分是毋庸置疑的。以美国的算法为例，他们平均每消耗或创造1美元的价值，就有20美分是交通运输吸收或创造的。以此为据，全世界在这一百多年来里有多少价值是由交通创造的，同学们不妨自己去估算估算吧。

总而言之，如果没有产生于数百万年前的道路交通及其发展进步，人类文明就不可能有今日的进步与辉煌。

小知识



世界上第一部蒸汽汽车的试制者

世界上第一部蒸汽汽车的试制是在18世纪60年代进行的。试制者是法国路易十四的炮兵大尉尼可拉斯·约瑟夫·丘尼约和古诺二人。他们为了解决大炮的牵引工具而共同研制了这种蒸气大炮牵引车。1769年首制的一号车未能成功，紧接着于1771年又试制了二号线，成功了。这种车能坐4人，时速约为9.5公里，它是世界上使用最早的蒸汽汽车。



(二)我国交通发展概况

1. 我国是最早进入车辆时代的国家之一

如前所述,人类经过了漫长的几百万年才由步行交通时代进入车辆时代。那么,到底是什么时候人类才发明了车辆呢?这个问题早在20世纪30年代前就在世界范围内引起了一场热烈的讨论。在国外,一些专家学者根据欧洲的文明发展情况推测,可能在三千年到四千年前就出现了车辆。但这只是推测,因为他们一无文字记载,二无文物考证。这个问题由中国专家提供了有力的证据,他们在距今三千五百年前的殷商甲骨文中找到了“车”和“辇”两个象形文字(如图)。



从这两个字的结构中可以看出当时的车、辇已经十分完备了,车上有篷称之为轩;有车厢,厢底称之为轻;车身有辕,有轮有轴。车轮有正圆形的轮盘,车轮中心有可穿插车轴的毂,轮毂与车轮外沿之间有轮辐连接,而且轮外车轴两端还有防止掉轮的插销称为范。总之,现代车辆的主要结构部分,在当时的象形文字中基本都有了原形。这说明马车早已出现并普及到全国了。再往前推到四千年前的夏禹时代,据记载,夏朝就设有专管车辆的官职,官名为车正,一个叫奚仲的人就担任过这一职务,并且对车辆的改良制造有一定贡献,因此有“奚仲造车之说”。再往前推到五千年前的黄帝时代,黄帝的称号为“轩辕”,说明黄帝时代正是大力普及车辆的时代。黄帝发明指南车,是指古时黄帝与蚩尤作战时,蚩尤善用大雾天与黄帝周旋,黄帝虽然兵多将广,但在大雾中难辨方向,作战十分不便。于是将巨大磁铁矿石放到双轮车上,车身就指出了南北方向,结果一战成功。这说明黄帝时代已经将车辆使用推广了,而且有了以牛为牵引力的畜力车,因为有一个叫亥善的人就是专为黄帝赶牛车的。根据当时的条件和文明发展的速度,最简单的车辆和轮、轴的应用,还可向前推上一千多年甚至更早。因此说,我国是进入车辆时



代最早的国家之一。

2. 我国马车时代的发展与辉煌

据考证,四千多年以前我国就有城邑存在了。一个城市如果没有强大运输力量的支持,是不能维持下去的。车辆的发展也因城市的需要而加快了步伐,以马车为主的远程运输也发展起来了。特别是夏朝之后的分封制度,诸侯以封地为据建立都城与军队,成了事实上的一个个独立王国。当时的作战方式以车战为主,各诸侯国的强弱就以战车的拥有量来衡量,故有“千乘之国”或“万乘之国”之说。因此,当时无论是战争时期的进退还是平时期的交往和通商的需要,无论在车辆制造还是在道路建设方面都大大地向前跃进了一步,从秦朝留下的青铜车马模型可看出,当时的马车有多么精美、多么完备。同时,在整个中原形成了完整的道路网,特别是在秦统一中国之后,不但以“车同轨”的法律解决了车辆外廓尺寸混乱问题,而且以长安为中心向全国辐射修建了7条快速道路,使全国的道路网更加稠密,更加有效。秦始皇嬴政在位虽然只有37年,但在道路建设上确实功不可没。《汉书·小雅》对秦时快速道路(称“秦直道”也称“驰道”)的描述是:“国道如砥,其直如矢,厚筑其外,隐以金锥,三丈而树,树以青松。”意思就是当时的驰道又宽又长,站在路中央顺路望去,宽大的道路就像一根通天巨柱直立眼前,直通天际;道路的路基高出地面(约6尺)并用金锥夯实;路边每隔三丈有一棵护路青松。而且,每隔3至5里设一“邮”或“亭”,每隔50至100里设立一个“驿站”。这样的道路和现代的高速公路有许多相似的地方。难怪国内外许多专家都认为高速公路起源于中国的秦朝。这是对秦直道的描述。对当时道路网的描述则是:“……东穷燕齐,南极吴楚,江湖之上、频海之观毕致……”就是说,当时的道路网,东边可到沿海各地,南边直达两广海边,无论是在江上还是湖上,都可以看到通达岸边的道路。完善的道路交通网络,将中华大地紧紧地联系在一起,为中华的一统和后世的繁荣,打下了坚实的基础。汉承秦制,在秦汉时代,我国实现了空前的统一和繁荣。有人说在两千年前,世界上出现过两个“超级大国”,一个是欧洲的罗马帝国,另一个就是东方的中华帝国。这两个“超级大国”的共同特点就是道路交通十分发达。

