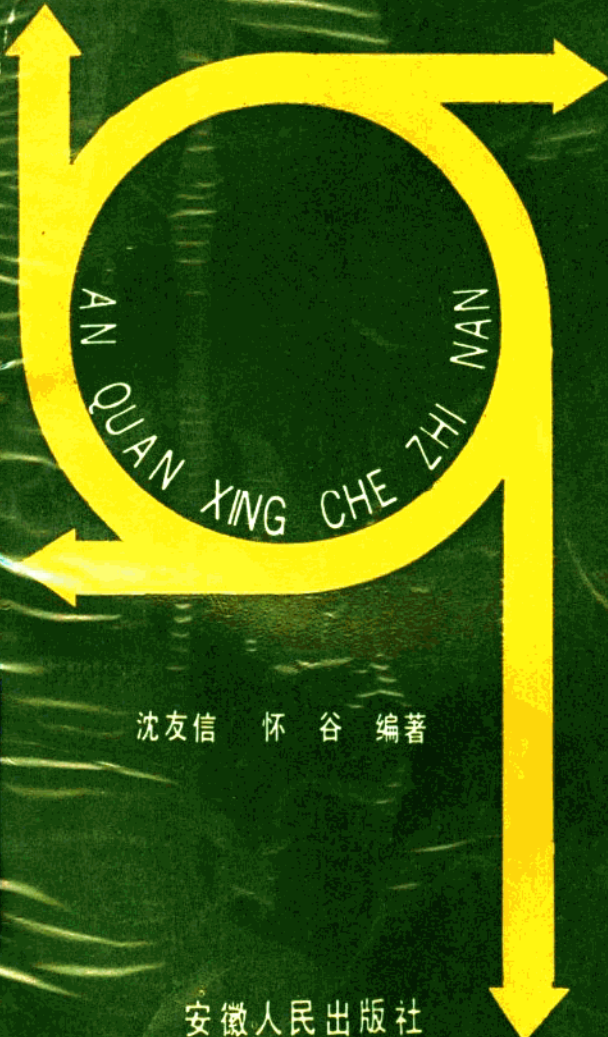


安全行車指南



AN
QUAN XING CHE ZHI NAN

沈友信 怀谷 编著

安徽人民出版社

目 录

道路交通管理发展概貌

一、逐步建立完善道路交通法规	1
二、车辆及驾驶员的管理	4
三、交通秩序的整顿和管理	7
四、交通管理技术的应用和发展	11
五、交通事故情况及发展趋势	13
六、交通民警队伍的建设	17

驾驶员之窗

一、加强驾驶员的职业道德修养	20
二、驾驶员常用的文明礼貌语言	23
三、新驾驶证的种类和使用规定	27
四、对机动车驾驶员准驾车类的有关规定	28
五、交通标志和标线	30
六、机动车在各类道路上的通行权和先行权	32
七、教练员对学习驾驶员违章肇事的责任	37
八、驾驶员疲劳的原因及预防措施	38
九、饮酒、吸烟、服药对安全行车的影响	42
十、音乐、电视与安全行车的关系	45
十一、驾驶员的情绪健康与安全行车	46

十二、驾驶员的饮食调剂与安全行车·····	48
十三、安全顾问——“人体生物钟”·····	49
十四、驾驶姿势与健康·····	50
十五、驾驶员的视力、视野与视觉·····	51

安全行车指南

一、汽车的构造及使用·····	54
二、汽车故障的诊断及急救方法·····	55
三、安全行车“四禁”、“十不开”、“五不超”·····	60
四、怎样在雨雾中安全行车·····	61
五、夏季安全行车“十防”·····	63
六、怎样在夜间安全行车·····	66
七、怎样在冰雪道路上安全行车·····	68
八、怎样在交叉路口安全行车·····	69
九、怎样在恶劣路面和复杂地段安全行车·····	72
十、怎样正确把握行车中的快与慢·····	75
十一、怎样预防与自行车碰撞事故·····	78
十二、行车中应注意掌握的十种行人动态·····	80
十三、汽车载客装货应注意的安全事项·····	82
十四、汽车带挂行驶应注意的安全事项·····	83
十五、自卸汽车的安全驾驶·····	85
十六、高速公路上的安全驾驶·····	88
十七、让车、会车、超车应遵守的规定·····	91
十八、机动车停放应注意的事项·····	92
十九、严禁带上车的危险品及车辆装载的规定·····	93
二十、汽车火灾的预防和应急措施·····	94

二十一、怎样预防车辆发生冲突	97
二十二、汽车涉水和上下渡船应注意的事项	98
二十三、车辆发生故障需要被牵引时应注意的事项	100
二十四、机动车掉头和倒车应注意的事项	101
二十五、机动车滑行应注意的事项	102

车辆保险常识

一、保险的基本职能和种类	104
二、车辆损失保险	106
三、“第三者责任保险”	111
四、怎样填写“投保单”和被保险人的义务	114
五、保险批改手续的申请办理	117
六、被保险人的索赔权益及其手续	117

交通安全管理

一、交通民警的职业道德规范	119
二、关于纠正交通违章的艺术	121
三、关于对违反交通管理行为的处罚	124
四、对违反交通管理案件的行政诉讼	129

交通事故处理

一、对交通肇事伤者的急救办法	135
二、勘查交通事故现场的基本要求	137
三、处理交通事故中的证明活动	140
四、对交通肇事的讯问方法	143

五、怎样处理违法交通事故	148
六、交通肇事罪的认定和处理	151

交通事故案例

一、他是“不直接杀人”的杀人犯	157
二、这起交通肇事应定何罪	158
三、谁应承担转卖保险车辆后的赔偿责任	161
四、喜事“变”成了丧事	163
五、连日运转少休息，两车相撞酿悲剧	164
六、水淹路段冒险过，七名乘客溺水亡	165
七、应检车辆未检审，致死致伤各二人	166
八、病车冲上人行道，候车乘客遭祸殃	166
九、副镇长无证开车，驾驶员同受处罚	167
十、在这起车祸的背后	167
十一、车保两年未出事，脱保五天祸降临	168
十二、喝七两酒，送八条命	169

道路交通法规

一、中华人民共和国道路交通管理条例	171
二、安徽省道路交通管理实施办法	194
三、交通管理处罚程序规定	203
四、交通警察执勤规则(试行)	206

后记	209
----------	-----

· 道路交通管理发展概貌

* * *

公路交通运输，是国家经济的动脉，处于社会主义现代化建设的先行地位。道路交通管理，就是依照国家的交通法规，对城乡车辆驾驶人员、行人和道路实施统一管理，组织、指挥车辆和行人各行其道，有秩序地通行，以切实保障道路交通的安全与畅通。

40年来，随着我国交通运输事业的发展，公安交通管理部门在组织建设、业务建设和现代化管理等方面都有很大的发展。特别是1986年10月，国务院决定全国城乡道路交通由公安机关统一管理后，建立了统一的管理机构，深入持久地开展交通安全宣传，大力整顿城乡交通秩序，落实了各种形式的交通安全责任制，充分运用现代化科学技术手段，坚持依法管理，从严管理，综合治理，进一步提高了交通管理水平，为维护城乡交通秩序，保障社会主义现代化建设的顺利进行，发挥了重要作用。

一、逐步建立完善道路交通法规

道路交通法规，在法律体系上属于国家行政法，是交通管理的法律依据。新中国的道路交通管理工作，是在半封建半殖民地的旧城市基础上开始起步的。当时百废待兴，百业

待举，党和人民政府十分重视人民的交通安全工作，迅速建立起新的交通秩序，为国家的经济恢复工作创造了良好的交通条件。1950年3月，中央人民政府政务院批准并公布了《汽车管理暂行办法》，规定了车辆登记、检验、核发牌照、驾驶员考试等，这是我国建国后的第一部交通管理法规。1951年5月，中央人民政府公安部颁布和实施《城市陆上交通管理暂行规则》，统一了交通指挥管理，规定了各种车辆靠右行驶，汽车载物的高度、宽度和长度，非机动车夜晚行驶必须燃灯等，并有“牲畜”和“道路”两章的规定，初步建立和巩固了新的交通秩序。

1954年4月召开的城市交通管理工作会议，明确提出了城市交通管理工作方针是“为社会主义建设服务”，任务是“依靠广大人民群众，结合各方面的力量，认真贯彻执行城市陆上交通管理规划，改进交通指挥和交通设施，加强车辆管理，进一步开展对驾驶人员及广大群众的经常的深入的宣传教育工作，大力防止和减少交通事故，为便利交通运输，保障交通安全，创造更有利的条件”。根据会议精神，各地公安交通管理部门，以大城市和工业城市为重点，大力开展了车辆管理、驾驶员考核和交通宣传教育等业务工作建设。

1955年8月，在总结经验的基础上，公安部报请国务院批准颁布了《城市交通规则》。鉴于当时我国已进入大规模的经济建设时期，城市人口和交通运输任务大量增长，作为交通工具的牲畜已相对减少，因此，规则去掉了“道路和牲畜”两章，增加了“机动车驾驶员”、“交通指挥信号”等章节，在全国范围内开展了以交通指挥棒代替交通指挥手势为主要内容的交通改革，在驾驶员中试行了《机动车驾驶员

安全组织规程》和《汽车驾驶员升等办法》等管理制度。

1958年，在国民经济建设大发展的新形势下，汽车货运量急剧增长与运力严重不足的矛盾十分突出，有些地区冲破了1955年交通规则的一些规定，出现了车辆带“病”行驶、“多拉快跑”、“汽车实行列车化”等，严重违反科学规律的非正常状况，规章制度被冲垮，交通事故大幅度上升，为此，公安部会同有关部门于1959年7月公布了《城市交通规则补充规定》，明确了车辆装载不准超过规定的重量，小型汽车时速不得超过60公里（比1955年规则多10公里），还规定，“客运汽车只准拖挂一辆”，并针对自行车发展较多的情况，规定“自行车在转弯时，要伸手示意”等。

当时，事故多、秩序乱的现象，在公路上也有同样反映，因此，1960年2月和8月，经国务院批准，由交通部分别公布了《机动车管理办法》和《公路交通规则》，废止了1950年公布的《汽车管理暂行办法》，适应了当时工农业生产发展的需要。

在“文化大革命”中，由于林彪、江青反革命集团的干扰破坏，造成了全国性的大动乱，交通管理的规章制度被废弃，交通秩序混乱，交通事故上升。尽管1972年公安部、交通部公布了《城市和公路交通管理规则》（试行），可是在那种严重动乱的年代，很难真正实行。

1976年10月，粉碎江青反革命集团以后，特别是党的十一届三中全会以来，随着社会主义现代化建设的开展和对外开放、对内搞活经济政策的贯彻实施，交通管理任务更加繁重，必须适应时代的要求。1979年和1980年，公安部先后在广州、大连召开了城市交通管理座谈会。进入80年代后，全国

许多城市，以北京制定的《道路交通管理暂行规则》和《道路交通管理暂行处罚规则》两个法规为先导，尔后天津、武汉、上海、广州、哈尔滨等城市，都制定了地方性新的交通法规，这对维护当地交通秩序与安全，都起了重要作用。

1984年，国务院批准转发了公安部《关于加强和改革城市交通管理工作的请示报告》，要求“各部门、各地区还要切实加强对城市交通管理工作的领导，实行综合治理、全面规划、统筹兼顾”，“争取在不太长的时间内改变落后面貌，开创城市交通管理工作的新局面。”为此国务院于1986年10月决定改革道路交通管理体制，全国城乡道路的交通管理，由过去公安、交通、农机等多头管理，改由公安部门统一管理。

1988年3月9日，国务院批准公布了《中华人民共和国道路交通管理条例》，这是我国新时期加强道路交通管理的基本法规，也是我国道路交通法规史上的一部比较全面系统的法规。此后，公安部会同有关部门相继制定了一批配套的法规和标准。据初步统计，1986年至1989年底，公开发布的行政法规8个，以通知、批复、会议纪要等文件形式印发的、有法规性质的规定62个。三年来，制定的交通法规，超过了1979年以前30年交通法规数量的总和，改变了我国交通管理在许多方面无法可依、无章可循的局面。

二、车辆及驾驶员的管理

对车辆和驾驶员进行安全监督管理，是保证安全行车，提高运输效率，维护社会治安秩序的一项基础工作。40年来，

对车辆、驾驶员的管理，逐步实行了一套行之有效的管理制度和办法，积累了较丰富的管理经验。

(一)实行车辆牌证和登记、检验制度

车辆牌证是车辆行驶的标志和凭证；而对车辆的检验，是使车辆经常符合规定的安全技术要求，提高车辆完好率，保证行车安全的一项有效办法。这是从50年代开始建立的一项管理制度。1955年颁布的《城市交通规则》规定，车辆必须接受车辆检验机关的检验，领取牌照并安装在指定的位置，方准行驶。如车辆发生过户转籍、停驶、复驶、更新、报废等情况时，必须向发证机关办理变动登记手续，换领新的牌照或在行车证上签注，才能继续有效。车辆检验可分为初次检验、年度检验和临时检验。初次检验，是车辆申领牌证的检验，依照规定审核车辆生产合格证明、注册商标和有关技术资料，按照安全技术标准对车辆进行车身丈量 and 逐项检验，不合格的不发给牌证。年度检验，是对已领牌证的车辆，每年进行一次总检验，促使有关单位坚持维修保养和经常性的自检制度，提高车辆技术完好状况，未经检验或检验不合格的不准行驶。临时检验，是对申领临时牌证，要求复驶，或遭受破坏后修复，以及管理机关认为有必要进行的检验。从30多年的管理实践来看，这项管理制度卓有成效。

80年代以来，随着车辆的大量增加和管理任务的日益繁重，在车辆检验制度、方法和设备方面不断进行了改革，目前全国已装备了200条车辆安全性能自动检测线，并开始运用微机管理档案和进行数据处理。

(二)坚持对驾驶员考核教育和驾驶证制度

1955年颁发的《城市交通规则》规定，“机动车驾驶员

必须经过车辆管理机关考核发给驾驶执照，方准行驶。”长期以来，各级公安交通管理部门按照《机动车管理办法》以及有关规定加强了制度化管理：凡机动车驾驶学校或训练班等培训驾驶员的工作都要接受车辆管理机关的监督检查；申请学习驾驶机动车人员，事先要经医院检查，证明身体、视力、听力、辨色力正常，体质健康，并由车辆管理机关测试交通规则合格，发给学习驾驶证以后，在教练员的指导下，按照规定的学习时间和要求进行驾驶学习。

30多年来，驾驶员的培训工作，主要是由车属单位采取“师傅带徒弟”、“以运代训”的方法进行的。80年代以来，公安交通管理部门会同有关单位，逐步创办了一批汽车驾驶学校或驾驶员培训中心，改革了驾驶员培训工作。

对机动车驾驶员的考试，分为学科和术科两类。学科考试，包括交通规则、车辆机械常识和安全行车知识等方面的内容；术科考试分场内驾驶和道路驾驶两个方面。考试合格后还有一年时间的实习期，期满后经鉴定合格后才能成为正式驾驶员。1985年公安部发布了《城市机动车驾驶员考试暂行办法》和《交通法规及安全驾驶常识考试大纲》、《机械常识考试大纲》以及场内驾驶、道路驾驶考试成绩评定标准等规定；1989年2月1日公安部发布了《机动车驾驶员培训学校的管理办法》，从而进一步促使驾驶员培训工作向正规化方向发展，为社会培养合格的驾驶员。为了整顿驾驶员队伍，增强驾驶员的安全、法制观念，车辆管理机关还坚持每年对驾驶员进行一次审验。凡经审核合格的在驾驶证上予以签注盖章。对少数经常违章肇事、驾驶作风恶劣等审验不合格的驾驶员收回驾驶证，按有关规定处理。实践证明，这是对驾

驶员进行考核教育的一项重要办法。

(三)开展经常性的安全管理教育

1954年召开的城市交通管理工作会议，强调指出：“依靠各单位的行政领导，把驾驶员组织起来，经常地对他们进行教育和实行车辆自检的办法是成功的。”30多年来，公安交通管理部门十分重视和推广了这一成功经验。经过不断总结，又逐步有了新的发展。主要是依靠有关单位，把驾驶员组成安全小组，或对车少单位和个体运输户，按照所在地区组成联合安全小组，建立与健全安全学习或安全检查制度。设置专人负责，实行安全责任制。

三、交通秩序的整顿和管理

城市交通秩序，是反映城市面貌和精神文明建设的重要标志之一。搞好交通秩序管理，保障交通安全畅通，是交通管理部门的一项基本任务。40年来，特别是党的十一届三中全会以来，公安交通管理部门坚持严格管理与科学管理，紧密依靠人民群众，在交通秩序管理方面做了大量工作。

(一)科学组织疏导交通流量，提高现存道路通行能力

1951年颁布的《城市陆上交通管理暂行规则》规定，“车辆行驶，快车须走快车道，慢车须走慢车道，快慢车道不分明，须靠右侧通行”。为了实行车辆分道行驶，公安部门于1956年对车行道中心线、车道分界线和人行横道线交通标线作了具体规定。各大城市逐步实行了机动车与非机动车、大小型机动车分道行驶，对维护交通秩序起了重要作用。

1979年在广州召开的城市交通管理座谈会上进一步明确

了“交通分流，各行其道”的原则。近几年来，各大中城市根据道路和交通流量的不同情况，采取施划交通标线，增设机动车道和左右拐弯导向车道，开辟单向行驶车道，修建人行天桥和地下过街道，设置物体隔离设施，以及实行职工错开上下班时间和夜间运输制度，限制卡车、拖拉机白天进入市区等各种方法，从空间和时间上实行交通分流，调整和疏导交通流量。为了适应交通管理现代化的要求，自1979年以来，交通信号控制系统，由点控、线控到面控逐步建立和发展起来，在合理使用道路、疏导交通、提高车速、减少停车率等方面发挥了重要作用。

（二）加强交通安全宣传，提高群众遵守交通秩序的自觉性

加强交通宣传，提高群众遵守交通秩序的自觉性，是维护城市交通秩序的一项根本措施。1953年9月，第二次全国民警治安工作会议决议指出：“应大力开展交通安全宣传工作，通过各种形式和各种组织，教育与动员广大居民和驾驶人员自觉遵守交通规则，积极协助政府维护交通秩序。”30多年来，公安交通管理部门十分重视交通宣传教育工作，把它作为一项经常性的重要任务列入议事日程。特别是在每次公布交通规则时，都要集中一定时间，动员社会各方面力量，进行广泛深入的宣传教育工作。主要是依靠宣传、教育、文化等有关部门，充分运用报纸、广播、电视、电影、文艺等形式进行宣传。同时，各级公安交通管理部门也积极组织文艺演出队、交通法规讲演团，组织放电影、幻灯片，举办交通图片展览，编印交通安全画册、宣传资料，设立交通安全橱窗，召开事故现场会等，利用各种形式广为宣传，取得了良

好的社会效果。

80年代以来，交通安全宣传工作无论在内容、形式上都有新的发展。到1986年底，公安部和地方交通管理部门创办了《中国交通安全报》、《红绿灯下》、《道路交通管理》等40多种报刊。有许多城市还采取举办交通法规讲座、交通安全知识竞赛、交通法规咨询等形式，以及利用报刊、广播、电视开辟“交通安全宣传”专栏节目，向人民群众广泛传播普及交通安全知识，不少城市还拍摄录制了一批宣传交通安全的电影、电视、录相片。从1986年4月起，由公安部和地方公安机关分别召开交通事故新闻发布会，通过报纸、电台、电视台公布交通事故情况，通报公布一些有教育意义的重大特大交通事故案例，增强了交通管理工作的透明度，推动了社会各方面都来重视和支持交通安全工作。

（三）发动和组织群众维护交通秩序

发动组织群众维护交通秩序，是城市交通管理的一项基础工作。从50年代开始，各地就在人民政府领导下，由主管交通的市长挂帅，各有关单位负责人参加，组成交通安全委员会，定期开会研究情况，制定措施，由各单位分头发动和组织群众贯彻落实。在交通安全委员会领导下，每年都要开展几次群众性的整顿交通秩序的活动，依靠各单位、各地区做好对职工群众的交通安全宣传工作，并组织工人纠察队、民兵和驾驶人员上街执勤，维护交通秩序。

80年代以来，发动、组织群众维护交通秩序的工作有了新的发展。许多城市把改善交通秩序同社会主义精神文明建设结合起来，并作为建设“文明城市，文明单位”的重要内容之一。有的还开展了警民共建文明路、文明街活动。北京、

西安等大城市还把遵守交通秩序、保障交通安全列入厂规和乡规民约。并在主要干道沿线，把机关、工厂、商店、街道等单位组织起来，实行“门前三包”（包卫生，包绿化，包秩序）责任制，有的还通过教育部门，把交通安全列入中小学教育计划。1988年3月，《道路交通管理条例》颁布后，各地集中半年至一年时间，广泛深入地开展交通安全宣传，大力整顿城市交通秩序，提高了全民遵守交通法规的意识，使城市交通秩序有了明显好转。

（四）依法严格监督管理

长期以来，各级交通管理部门依法严格履行监督管理的职能，通过宣传教育和各项行政管理措施，不断提高各单位和人民群众遵守交通规则自觉性和同交通违章、事故作斗争的积极性，维护交通秩序与安全。对于违反交通管理的行为，多年来一直坚持教育与处罚相结合的原则，对一般情节轻微的违章行为，主要是当场纠正，给予批评教育或通知所在单位予以教育处理；对那些违章情节较重或不听劝阻的，分别情况予以警告罚款、行政拘留的处罚；对于违反交通规则造成交通事故的，一律由公安交通管理部门根据以责论处、依法处理的原则，在认真勘查、查明事故原因，分清责任后，根据事故情节、危害后果和肇事人所负责任分别情况予以处理。其中情节轻微，尚未构成犯罪的，给予行政处罚和经济制裁；情节严重触犯刑律的，根据法律程序，报请司法部门依法追究刑事责任。

1988年7月，在《道路交通管理条例》颁布后，公安部又颁布了《交通管理处罚程序》，贯彻实施一年多来，人民群众遵守交通法规的意识以及各地公安交通管理部门依法管

理的水平有了明显提高。多年来在公路上打场晒粮、摆摊经商、违章建筑等严重妨碍交通安全和道路畅通的老大难问题，基本得到解决。许多地方一度出现的站卡林立，乱扣滥罚现象得到制止。主干线公路交通严重阻塞现象也得到缓解，平均车速有了提高。

经过努力，使多年来交通事故大幅度直线上升的势头得到遏制，事故上升比例回落。1989年比1988年交通事故死、伤和经济损失分别下降6.53%、7.98%、6.80%。

四、交通管理技术的应用和发展

交通管理技术，是应用现代化的科学技术手段，研究管理城乡交通、保证交通安全、提高交通道路的利用率和车辆运行效益的一项综合技术。建国后的相当一段时间，城市交通管理的设施和装备十分落后，交通管理技术发展缓慢。交通指挥主要靠手势和指挥棒，车辆检测和违章检查主要靠眼看、耳听、手摸。交通通讯指挥，只在少数大城市装有少量的有线电话。60年代以后，在全国大中城市初步建立起了各项管理业务和管理机构，逐步建立和发展了一批交通指挥信号灯，但完全是由交通民警在岗亭里使用手工操作。

80年代以来，城市交通管理工作进入了全面建设和改革时期。随着国家经济建设的迅速发展和城市人口、车辆的增加，城乡交通现代化管理越来越迫切。1982年，经国务院批准，组建了公安部交通管理技术研究所，担负城乡交通管理法规、交通管理设施和技术器材的研究工作。同时，许多大城市也建立了地方性交通管理技术研究所(室)，积极开展了

交通流理论、合理使用现有道路、交通事故分析技术装备等方面的研究。经过近几年的努力，先后研制、生产出交通信号灯、通讯和标志、标线、车辆检测、事故勘查和交通管理专用车辆、报警器材等多方面的设备。不少产品，如信号灯具、反光标志、长型警灯、饮酒检测器和测速雷达等产品，在性能和质量上已接近或者达到国外同类产品的标准。

(一)采用单个交叉路口的现代化控制技术

长期以来，我们的交通信号管制路口，大都采用人工控制或定周期控制。定周期自动控制的交叉路口，由于没有采用绿信比优化技术，经常出现“绿灯方向无车过，红灯方向有车等”的不合理现象，影响了道路的运行能力和车速。近年来，在有关科研单位配合下，城市的交通灯管路口，在80年代采用和推广电子和现代控制技术，开发和推广了城市交通控制技术和高速公路监控技术。全国大中城市主要交叉路口实现了单个路口的自动信号控制，在交通量较小的交通又路口，采用了感应控制，比原来的定周期控制，停车率平均减少18%，提高了路口通行能力。

(二)逐步推广“线控”技术

“线控”技术是对一连串交叉路口的交通信号的协调控制。采用“线控”，使机动车在路口停车率明显下降，平均车速有所提高，一些大城市和特大城市主要交叉路口实现了“线控制”和“区域交通控制”，并逐步建立交通管制系统，保证了主干道的安全畅通。北京、上海、深圳等城市，还采用电子计算机和对主干道进行协调控制，效果更为明显。

(三)研究和推广交通监测技术

近几年来，北京、上海、广州等城市，引进国外先进设