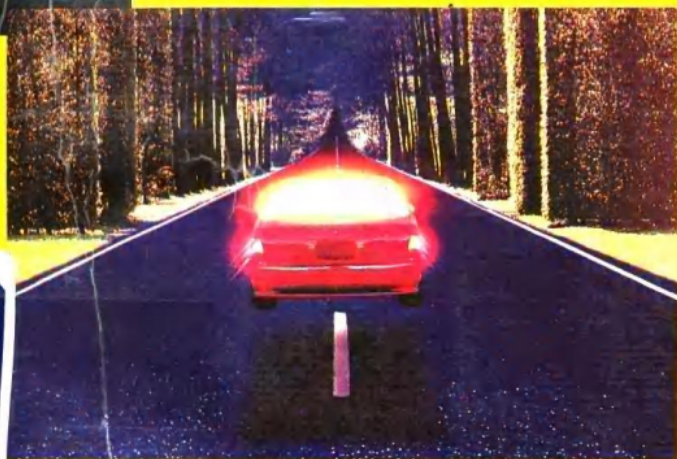


中国道路交通 和交通管理

王建勇 著



警官教育出版社

213516

8

中国道路交通 和交通管理

王建勇 著

警官教育出版社

4\7.182 D

(京)新登字 167 号

中国道路交通和交通管理

王建勇 著

*

警官教育出版社

北京西城木樨地北里2号

邮政编码 100038

*

河北省抚宁县印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

850×1168毫米 32开 15.75印张 400千字

1995年5月第1版 1995年5月第1次印刷 印数1—5000册

ISBN7—81027—605—0/D·259 定价:18.00元

前 言

在邓小平同志建设有中国特色的社会主义理论的指导下,早在1982年,我国就制定了2000年经济发展的战略目标,即实现国民生产总值比1980年翻两番,人民生活达到小康水平。为了实现这个宏伟目标,党和政府按照“一个中心,两个基本点”的基本路线,制定、出台了一系列方针、政策,我国改革开放的步伐不断加快,经济迅速发展,人民生活明显改善。1992年召开的党的第十四次全国代表大会,根据邓小平同志南巡重要谈话精神,作出了建立社会主义市场经济的重大决策。

目前,我国正处~~由计划经济向市场经济体制转变~~的过渡时期,在这个过程中,社会结构~~和经济结构~~、产业结构和产品结构正在发生前所未有的深刻变化,与之密切相关的运输需求也正随之变化,迫切要求提供更迅速、更可靠、更灵活、更安全的交通运输服务。

在经济建设中,~~优先发展~~发展~~交通~~运输,是市场经济高度发展的客观要求,并且已为各工业发达国家的成功经验所证明,是一个普遍的经济规律。这是因为,交通运输是国民经济中一个重要的环节,它把社会生产、分配、交换与消费有机地联系起来,是保证社会经济活动得以正常进行和发展的前提条件。实践证明,任何地区的经济发展,都必须以安全、高效的运输联系为前提,即建设运输道路和相关的基础设施,并对整个交通运输体系进行科学、严格的管理。只有具备了高效率的交通运输体系,才能进行地区开发和把国民经济各个基地联接起来,才能使一个国家的国民经济加入洲际和全球范围的商品交换和信息交流。

一个国家的交通运输体系,是由铁路、道路、水路、航空、管道等运输方式构成的。每种交通运输方式各有其独特的功能与作用。道路交通以其自身所具有的机动、灵活、方便,能够实现门到门的直达服务的特点,为其他交通运输方式所无法代替,能够较充分地满足经济、社会发展对运输的多种需求。随着改革开放的不断深入,我国的城乡经济迅速发展,工业布局趋向合理,工业由沿海或大城市逐渐向内地和乡镇扩散;在发展大规模、大批量生产企业的同时,分散的、小规模的企业特别是乡镇企业正在迅速、大量发展;产品由长大重厚型向短小轻薄型转变。与此同时,随着工业化、城市化的发展和劳动力市场的发育、完善,人口也在向城市、城市周围迁移;人民生活水平的提高、收入的增加,更刺激了人们参加各种社会活动和旅游的欲望,人员流动愈来愈频繁。所有这些,都要求国家大力发展道路交通运输事业,使之与社会发展相适应。

中华人民共和国成立以来,特别是实行改革开放政策以来,我国道路交通迅速发展,到1992年底,全国公路网总里程已达到105万公里,城市道路里程达到9万余公里,分别是1949年的13倍和9倍;公路客运量和旅客周转量达到73亿人和3192亿人公里,分别是1949年的406倍和401倍;公路货运量和货物周转量达到78亿吨和3755亿吨公里,分别是1949年的98倍和461倍。民用汽车拥有量1993年达到817万辆,是1949年的160倍;汽车工业从无到有,已形成年产100万辆的生产能力。但是,与发达国家比较,我国道路交通状况及其管理水平都还很落后,即便与中等发达国家和一些发展中国家相比,也还有不少差距。主要表现在:一是道路网里程数量少,质量差,混合交通严重,通行能力严重不足,交通拥挤阻塞,运输效率低,行路难、行车难、乘车难的问题普遍存在。二是机动车数量少,特别是各种运输用机动车结构不合理,汽车所占比重不高,车辆技术性能落后,燃料消耗大,浪费、污染严重;汽车工业产品结构不合理,性能不够先进,缺乏竞争力。三

是交通和运输管理手段落后,管理方法不科学,法制不健全,运输市场和交通秩序混乱,专业运输企业经济效益差,服务质量不高。四是交通运输过程中安全问题未引起各部门的重视,道路交通安全形势日益严峻,重大交通伤亡事故频频发生,死亡人数逐年增加,经济损失大幅度上升,国家和社会付出了巨大的代价。

要发展自己、提高自己,必须先了解自己、认识自己。中国是世界上最大的发展中国家,有12亿人口。要使我国的道路交通运输事业能够更快的发展,赶上世界先进水平,满足人民群众日益增长的交通需求,有必要让广大人民群众了解我国道路交通的现状,存在的困难及其发展前景,从而关心并积极支持、参与道路交通建设。为此,笔者根据几年来积累的资料,经过分析、综合、整理,去粗取精,去伪存真,编成此书,奉献给读者,力图使读者能够完整、系统地了解我国道路交通的情况。由于水平所限,书中不足之处,敬请读者批评指正。

本书主要参考资料有:《中国统计年鉴》、《中国交通年鉴》、《中国汽车年鉴》及国务院和有关部门发布的法规、规章、文件。

作 者

1994年12月于北京

目 录

前言	(1)
第一章 道路	(1)
第一节 公路	(1)
一、公路概述	(1)
二、公路的发展	(7)
三、公路技术状况	(11)
四、公路网地区分布	(20)
五、国家干线公路网现状	(29)
六、公路桥梁和渡口	(41)
七、高速公路	(44)
八、公路发展的未来	(47)
九、中外公路比较	(63)
第二节 城市道路	(74)
一、城市道路概述	(74)
二、城市道路分类	(75)
三、城市道路网	(75)
四、城市道路的发展	(76)
五、城市道路现状	(78)
六、部分城市道路网规划和现状	(82)
七、城市道路发展目标和序列	(88)
第二章 道路运输	(91)
第一节 公路运输	(91)
一、公路运输量的发展	(91)

二、公路运输在交通运输体系中的地位·····	(99)
三、公路旅客运输量地区分布·····	(110)
四、公路货物运输量地区分布·····	(118)
五、公路交通状况·····	(126)
六、公路运输发展趋势·····	(131)
七、中外公路运输比较·····	(135)
第二节 城市公共交通·····	(143)
一、城市公共交通的发展和现状·····	(143)
二、城市公共交通面临的主要问题·····	(154)
三、城市公共交通发展目标和序列·····	(157)
第三章 车辆 ·····	(163)
第一节 车辆概述·····	(163)
第二节 汽车·····	(166)
一、汽车拥有量的发展·····	(166)
二、汽车拥有量构成·····	(169)
三、汽车拥有量地区分布·····	(177)
四、汽车工业概况·····	(185)
五、汽车发展预测·····	(191)
六、中外汽车拥有量和汽车产量比较·····	(195)
第三节 摩托车·····	(202)
一、摩托车的发展·····	(202)
二、摩托车地区分布·····	(205)
三、私人摩托车拥有量及地区分布·····	(209)
第四节 拖拉机和和其他机动车·····	(212)
一、拖拉机拥有量及发展·····	(212)
二、拖拉机地区分布·····	(213)
三、私人拖拉机的发展和地区分布·····	(217)
四、其他机动车的发展和地区分布·····	(220)

第五节 非机动车·····	(225)
一、自行车拥有量及发展·····	(226)
二、自行车地区分布·····	(227)
第四章 交通事故·····	(230)
第一节 交通事故概述·····	(230)
第二节 交通事故的历史发展·····	(232)
第三节 交通事故构成·····	(238)
一、分类构成·····	(238)
二、时间构成·····	(240)
三、交通方式构成·····	(243)
四、部门(单位)构成·····	(245)
五、死亡事故原因构成·····	(247)
六、死亡事故地点、天气构成·····	(251)
七、死亡人员职业、年龄构成·····	(253)
第四节 交通事故地区分布·····	(255)
第五节 中外交通事故比较·····	(265)
第五章 交通管理和交通法规·····	(270)
第一节 交通管理和交通法规概述·····	(270)
一、交通管理和交通法规的性质及其作用·····	(270)
二、交通管理和交通法规的分类·····	(271)
第二节 公路建设、养护和管理·····	(273)
一、公路建设、养护和管理的主管机关·····	(273)
二、公路网规划及编制·····	(275)
三、公路建设和程序·····	(277)
四、公路建设经费·····	(281)
五、公路养护·····	(283)
六、公路绿化·····	(292)
七、公路通行费的收取·····	(294)

八、路政管理	(295)
九、法律责任	(297)
第三节 城市道路建设、养护和管理	(299)
一、城市道路建设、养护和管理的主管机关	(299)
二、城市道路建设的基本原则	(299)
三、城市道路建设资金	(300)
四、城市道路设计和施工	(301)
五、城市道路养护维修	(302)
六、路政管理	(303)
七、城市道路照明设施	(304)
八、法律责任	(305)
第四节 公路运输管理	(306)
一、公路运输主管机关	(306)
二、营业性运输的开业和停业	(308)
三、公路旅客运输管理	(309)
四、公路货物运输管理	(311)
五、公路运输价格管理	(319)
六、汽车维修行业管理	(321)
七、公路运输管理费的征收和使用	(322)
八、法律责任	(323)
第五节 城市公共交通管理	(325)
一、城市公共交通主管机关	(325)
二、城市公共交通管理的基本原则	(326)
三、城市公共交通保障政策	(328)
四、城市公共交通运营管理	(330)
五、城市公共交通车辆乘坐管理	(332)
六、出租汽车管理	(333)
七、法律责任	(334)

第六节 交通秩序管理·····	(335)
一、交通秩序管理的概念和主管机关 ·····	(335)
二、交通秩序管理的原则 ·····	(336)
三、交通调查与交通组织 ·····	(339)
四、交通指挥和交通控制 ·····	(339)
五、平面交叉路口的管理和交通渠化 ·····	(340)
六、停车场(库)的建设和占道管理 ·····	(341)
七、大型活动和紧急状态下的交通管理 ·····	(342)
八、纠正和处罚交通违章 ·····	(343)
第七节 车辆管理·····	(344)
一、车辆管理的概念和车辆管理机关 ·····	(344)
二、机动车注册登记 ·····	(345)
三、机动车号牌与行驶证 ·····	(348)
四、机动车安全技术检验 ·····	(356)
五、非机动车管理 ·····	(374)
第八节 机动车驾驶员管理·····	(375)
一、我国机动车驾驶员及管理现状 ·····	(375)
二、驾驶员培训监督 ·····	(378)
三、驾驶员考核 ·····	(384)
四、核发机动车驾驶证 ·····	(391)
五、驾驶员定期审验 ·····	(396)
六、实习驾驶员制度 ·····	(397)
第九节 交通事故处理·····	(397)
一、公安司法机关处理交通事故的职责分工 ·····	(398)
二、处理交通事故的原则 ·····	(398)
三、处理交通事故的程序 ·····	(399)
四、特大交通事故的处理 ·····	(402)
附:现行有关法规和规范性文件 ·····	(404)

中华人民共和国城市规划法(节录).....	(404)
中华人民共和国公路管理条例.....	(406)
中华人民共和国道路交通管理条例.....	(412)
公路运输管理暂行条例.....	(432)
机动车管理办法.....	(440)
国务院关于加强城市建设工作的通知(节录).....	(448)
国务院办公厅转发建设部、公安部关于加强城市道路 与交通管理工作报告的通知.....	(451)
国务院批转城乡建设环境保护部关于改革城市公共 交通工作报告的通知.....	(454)
国务院关于改革道路交通管理体制的通知.....	(459)
国务院关于制止在公路上乱设站卡乱罚款乱收费的 通知.....	(461)
汽车工业产业政策.....	(464)
道路交通事故处理办法.....	(475)
特别重大事故调查程序暂行规定.....	(485)

第一章 道 路

道路,其汉语的含义是地面上供人或车马通行的部分,包括陆路和水路两部分。通常所称道路,均指陆路而不包括水路,此时道路是指通行各种车辆和行人的工程设施。法律意义上的道路,也是指陆路,如1988年国务院发布的《中华人民共和国道路交通管理条例》,所称道路亦陆路。按照这个条例规定,道路是指公路、城市街道和胡同(里巷),以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方。概括起来,目前我国的道路分为公路和城市道路两大部分。分述如后。

第一节 公 路

一、公路概述

(一)公路的概念

公路,是指联结各城镇、乡村和工矿基地之间主要供汽车行驶的郊外道路。法律意义上的公路,是指在中华人民共和国境内,按照国家规定的《公路工程技术标准》修建,并经公路主管部门验收认定的城间、城乡间、乡间可供汽车行驶的公共道路。(参见《中华人民共和国公路管理条例》及实施细则)按照这个概念,公路必须具备下述要件:

第一,公路是城市与城市之间、城市与乡村之间、乡村与乡村之间的道路,其作用是把它们联结起来。城市包括:直辖市、省辖市、县级市、县和镇。

第二,公路必须按照《公路工程技术标准》修建,并经公路主管部门验收认定。该技术标准由中华人民共和国交通部制定。公路主管部门分为中央主管部门和地方主管部门。中央主管部门即交通部;地方主管部门包括:省、自治区、直辖市交通厅、局,地区、省辖市、县级市和县交通局。除国家重点工程外,公路验收认定由地方公路主管部门组织实施。

第三,公路必须可供汽车行驶。如果一条道路的宽度和路基强度不能满足汽车轮距的需要或者不能承受汽车载质量的压力,而仅能满足其他机动车和非机动车的需求,则不被认为是公路。

第四,公路必须向社会开放,允许车辆、行人自由通行。不管公路的建设者是谁,利用者必须是全民,人人有利用公路通行的权利。

(二)公路的类别

公路从不同的角度可以有不同的分类。现行分类方法有两种:行政分类和技术分类。

1、行政分类

行政分类是指根据公路在国民经济、社会生活、国防建设以及国际交往中的地位,为管理的需要而进行的分类,共分五个等级:

(1)国家干线公路,简称国道。是指具有全国性政治、经济意义的主要干线公路,包括重要的国际公路,国防公路,联结首都与各省、自治区首府和直辖市的公路,联结各大经济中心、港站枢纽、商品生产基地和战略要地的公路。

(2)省、自治区、直辖市干线公路,简称省道。是指具有全省、自治区、直辖市政治、经济意义,联结省内中心城市和主要经济区的公路,以及不属于国道的省际间的重要公路。

(3)县公路,简称县道。是指具有全县(旗、县级市)政治、经济意义,联结县城和县内主要乡(镇)、主要商品生产和集散地的公路,以及不属于国道、省道的县际间的公路。

(4)乡公路,简称乡道。是指主要为乡(镇)内部经济、文化、行政服务的公路,以及不属于县道以上公路的乡与乡之间及乡与外部联络的公路。

(5)专用公路。是指专供或主要供厂矿、林区、油田、农场、旅游区、军事要地等与外部联络的公路。

2、技术分类

技术分类是指根据公路工程质量要求、交通量及其使用任务、性质进行的分类,共五个等级。

(1)高速公路。一般能适应的年平均昼夜汽车交通量为 25000 辆以上,具有特别重要的政治、经济意义,专供汽车分道高速行驶并全部控制出入的公路。

(2)一级公路。一般能适应的年平均汽车交通量为 5000~25000 辆,连接重要政治、经济中心,通往重点工矿区,可供汽车分道行驶并部分控制出入、部分立体交叉的公路。

(3)二级公路。一般能适应按各种车辆折合成载重汽车的年平均昼夜交通量为 2000~5000 辆,连接政治、经济中心或大工矿区等地的干线公路,或运输任务繁忙的城郊公路。

(4)三级公路。一般能适应按各种车辆折合成载重汽车的年平均昼夜交通量为 2000 辆以下,沟通县及县以上城市的一般干线公路。

(5)四级公路。一般能适应按各种车辆折合成载重汽车的年平均昼夜交通量为 200 辆以下,为沟通县、社、队等支线公路。

各级公路主要技术指标见 4~6 页

公路行政分类的五个等级与技术分类的五个等级并没有对应关系,或者说国道并不等于其技术标准就一定高,县道和乡道的技术标准一定就低;也不等于一条道路都是一个标准。修建何种标准的道路,取决于一个国家的国力,也取决于地方经济的实力,还取决于政府对公路交通重视的程度。

续表

公路等级		高速公路		一		二		三		四	
竖曲线	地形	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘
	凸形	11000	3000	6500	1400	3000	450	1400	250	450	100
	一般最小半径(米)	17000	4500	10000	2000	4500	700	2000	400	700	200
	凹形	4000	2000	3000	1000	2000	450	1000	250	450	100
	一般最小半径(米)	6000	3000	4500	1500	3000	700	1500	400	700	200
竖曲线最小长度(米)		100	70	85	50	70	35	50	25	35	20
路基设计洪水频率		1/100		1/100		1/50		1/25		按具体情况确定	
计算行车速度(公里/小时)						30		25		20	
回头曲线						30		20		15	
缓和曲线最小长度(米)						30		25		20	
超高横坡度(%)						6		6		6	
双车道路面加宽值(米)						2.5		2.5		3	
最大纵坡(%)						3		3.5		4	

各级公路主要技术指标

公路等级		高速公路		一		二		三		四	
地 形		平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘
年平均昼夜汽车交通量(辆)		大于 25000		5000~25000		2000~5000		2000 以下		200 以下	
计算行车速度(公里/小时)		120	80	100	60	80	40	60	30	40	20
行车道宽度(米)		2×7.5	2×7	2×7.5	2×7	9	7	7	6	3.5	3.5
路肩宽度(米)		≥2.5 (1.75)	≥1.75 (1.25)	≥2.25 (1.25)	≥1.00 (0.75)	1.50 或 2.50	0.75	0.75	0.75	0.5 或 1.5	0.5 或 1.5
路基宽度(米)	一般值	26	23	23	19	12	8.5	8.5	7.5	6.5	6.5
	变化值	22.5	20	20	18	15	—	—	—	7.0	4.5
停车视距(米)		210	110	160	75	110	40	75	30	40	20
平 曲 线	极限最小半径(米)	650	250	400	125	250	60	125	30	60	15
	一般最小半径(米)	1000	400	700	200	400	100	200	65	100	30
	不设超高最小半径(米)	5500	2500	4000	1500	2500	600	1500	350	600	150
缓和曲线长度(米)		100	70	85	50	70	35	50	25	35	20
最大纵坡(%)		3	5	4	6	5	7	6	8	6	9
合成坡度最大值(%)		10	10.5	10	10.5	10.5	11.0	10.5	11.0	11.0	11.0