

交通安全实用大全
Jiaotong'anquan Shiyong Daquan
胡光荣 主编

辽宁人民出版社出版、发行
(沈阳市南京街6段1里2号)
沈阳新华印刷厂印刷

字数: 350,000 开本: 787×1092 1/32 印张: 17 插页: 15

印数: 1—120,000

1988年11月第1版

1988年11月第1次印刷

责任编辑: 王志华

版式设计: 赵耀今

封面设计: 李国盛

责任校对: 周兆铮

ISBN 7-205-00797-6/U·3

定价: 7.30元

交通安全实用大全编委会

(按姓氏笔画排列)

王喜云	王新民	白景富	刘世英	杜显忠
杜殿武	陈永才	陈凤翥	周 赤	单荣范
范鹏绪	胡光荣	赵 荣	常作新	阎锡成
阎德明	韩 鹏	鲁 波		

交通安全实用大全编写组

主 编 胡光荣

副主编 韩 鹏 王吉松 李屹丹 阎锡成

撰稿者 (按姓氏笔画排列)

王吉松	刘景天	曲丰荣	李屹丹
李曙光	周殿才	柏 枫	胡光荣
柴宝生	温世友	颜 风	

治理交通环境
建设文明城市

孙维东
一九八一年十一月二日

国务院总理李鹏同志在全国 交通安全工作会议上的讲话

(一九八八年六月七日)

同志们：

全国交通安全工作会议今天就要结束了，这是一次十分重要的会议。会议开始时，邹家华同志作了报告。报告充分论述了交通运输在国民经济发展中的战略地位和交通运输安全的重要性，全面分析了当前交通安全状况不好的原因，有针对性地提出了扭转安全运输被动局面的措施。我完全同意。希望大家回去以后，研究具体措施，抓紧贯彻落实。

这几天，几个部门的领导同志和基层单位的负责同志作了大会发言，代表们分组进行了认真的讨论，我也召开了两次小范围的座谈会，大家提出了一些问题和很好的建议。现在，我根据大家讨论的情况，讲几点意见。

一、要充分肯定交通运输部门几年来的成绩。

几年来，交通运输部门认真执行改革开放方针，为国民经济的发展作出了很大贡献，这一点应当充分地加以肯定。

不能因为当前交通安全状况不好，今年以来接连发生重大恶性事故，就对交通运输取得的成绩产生怀疑，甚至加以否定。由于当前交通事故严重，各交通战线上的领导干部和广大职工感到有压力，这是可以理解的。但是，不应当灰溜溜的，应该鼓起勇气，认真总结经验，吸取教训，变压力为动力，振奋精神，尽快扭转交通安全状况不好的被动局面，把交通运输搞上去，为改革开放，为四化建设作出更大的贡献。

铁路实行全行业经济承包责任制（即大包干），调动了全路职工的主动性、积极性、创造性，依靠全路经营的积累和挖掘潜力，加快了铁路的改造和建设。应当肯定，铁路大包干的方向是正确的，成效也是显著的。两年来，铁路换算周转量平均每年增加855亿吨公里，比“六五”期间高出29%。1987年客运量达11.1亿人次，货运量达13.7亿吨，基建投资和机车车辆购置费达到183.3亿元，比大包干前增长24.1%。新线、复线、电气化建设总里程平均每年1380公里，比1984、1985两年平均每年高出18%。特别是在加快晋煤外运通路的建设和改造方面成绩更为突出。总之，大包干的业绩也应该加以充分肯定。

根据国务院的决定，各省市已基本完成公路交通管理体制改革工作。各级公安部门相继组建了公路交通安全机构并开展了工作，在地方政府的领导和交通等部门的支持下，坚持贯彻“安全第一、预防为主”的方针，以防事故、保畅通为目标，动员社会各方面力量，对城乡道路交通秩序集中进

行了整顿，广泛深入地宣传交通法规，清理违章占道，取得了良好的效果。一些地区主要公路干线交通严重阻塞的状况有所缓解，有些路段的车速有所提高；有的地区在各种车辆、流量激增的情况下，交通事故开始减少；同时协助交通管理部门比较好地完成了征收养路费的任务。实践证明，由公安部门管理道路交通具有权威性，效果是好的，这项改革应当坚持，不能动摇。随着公路建设等级的提高，路面拓宽，公路通过能力本来应该大幅度地增加，但是如果道路管理政出多门，没有科学的、权威的指挥管理，那么效益也是不可能发挥的。

交通部门通过改革、实行政企分开、转变职能、推行承包责任制以后，面貌发生了比较深刻的变化。一是改变了单一的公有制形式，集体、个体和联户运输发展迅速，打破了独家经营的格局，开始形成多家经营、互相竞争、互为补充的局面。二是港口下放，经过这几年努力，除个别港口因为国家进行宏观控制的需要，仍由中央直接管理外，其余港口已全部下放完毕，这对加强港口各部门之间的协调，港口扩建改造，增加运输能力和缓解压港压船现象起了很好作用。三是改变了单纯依靠国家投资建设的做法，开拓了多方集资办交通的路子，交通基础设施的建设速度大为加快。四是道路堵塞，港口压船、压货现象有所缓解。

去年以来，民航系统开始了管理体制的改革，已将原来的成都、上海、北京三个管理局实行政企分开，并将航空公司与机场分设。改革试点基本是顺利的，是有成绩的，按新体

制运转也是正常的。

以上成绩是交通运输战线广大干部、职工和公安干警，认真贯彻改革开放方针，坚决执行国家的政策规定，克服种种困难，艰苦努力的结果。我们这支队伍是一支好队伍，他们的辛勤劳动应当受到全国人民的尊重、理解和支持。要认真总结和宣传他们的先进经验，大力表彰他们的好人好事。

二、对当前交通事故严重的状况要有足够的认识。

在充分肯定成绩的同时，我们也应看到，当前交通运输事故十分严重，主要表现在恶性事故有上升的趋势，特别是接连发生重大恶性事故，这是建国以来没有过的。今年以来，铁路共发生四件特别严重的重大事故，民航系统发生一起特别严重事故。这些事故造成旅客重大伤亡，在国内外造成极为不良的影响。公路交通事故也很频繁，1—4月，道路共发生交通事故8万多起，死亡1万5千人。虽然事故总数比去年有所下降，但是其中重大恶性事故，呈上升趋势。

以上这些群死群伤的特大恶性事故，影响恶劣，后遗症大，善后工作复杂，不仅造成惨重的人身伤亡和巨大的经济损失，更为严重的是造成人们心理紧张，缺乏行车安全感，甚至在一定程度上影响了社会安定。总之，搞好交通运输安全确实到了刻不容缓的地步。各级领导一定要充分重视这个问题，把交通运输安全作为一件大事来抓，并且要尽快扭转这种被动局面。

三、各交通运输部门要根据自己的实际情况，制定搞好

安全运输的措施。一

要扭转当前交通安全不好的状况，切实搞好运输安全，光治标不行，必须要治本。治本要从两个方面入手，一方面，国家、地方和企业要增加必要的投入，弥补欠帐，增添设备，采用新技术，扩大运输能力，提高现代化水平，以适应不断发展的社会经济生活对运输的需求。投入是重要的，也是必不可少的。但是，增加投入只能根据国家和地方现有财力、物力条件，逐步地进行。而且投入的效果，也要经过相当时间才能发挥出来。另一方面，我认为是更为重要、更为现实的是，各级领导，包括政府和交通运输部门企业的领导，要在加强领导，严格各项管理，做好精神文明建设和职业道德的教育工作，抓紧职工培训工作，提高职工素质等方面去下功夫。也就是说，只要大家都眼睛向内，严字当头，切实搞好内部管理，特别是解决好纪律涣散和违章违纪问题，就能够刹住当前事故频繁发生的状况，使安全情况能有较大的改善。

下面我就大家提出的一些具体问题讲一些意见。

1. 关于铁路问题。

一是铁路大包干应当肯定，要继续搞下去，但是必须深化和完善。铁路是高度集中的企业，是国家的大动脉，具有半军事化的特点。这个“高大半”还要强调，承包制应当适应这一特点的要求。铁路局和铁路分局可以实行全面承包，既包运输任务，又包运输收入和上缴积累，基层站段则应采取综合指标管理和考核的办法，不应提倡把站段所得和职工

个人收入直接挂钩的办法。这样才有利于全路的统一调度指挥。在这里我要特别强调一下，铁路一定要保证国家计划内重点物资的运输，因为这是关系到国民经济的全局问题，全路上下对此要有一个统一的认识，绝不能因为小单位利益、局部利益影响国家利益、整体利益。

二是铁路运价不合理的问题要逐步加以解决。全国铁路的统一运价是1955年制定的，实行的是低运价政策，运价水平比1936年旧中国铁路运价还要低。三十多年来，铁路运价基本没有调整。1987年每吨公里货运收入不到2分钱，旅客运价每人公里（硬座）为1分7厘5，群众反映：“一个鸡蛋坐一站，一只烧鸡逛北京。”铁路运价确实太低，很不合理。应当合理调整运价，增加铁路积累，加速铁路改造。但是，价格问题影响很大，是当前深化改革的一大课题，党中央极为重视，政治局最近专门开会进行了研究，下决心要解决这个问题，已组织专门班子通盘研究，拟订方案。整个价格调整应当有计划、有步骤、有纪律地进行，要考虑社会承受能力。铁路运价不合理的问题如何解决，要等总的盘子定下来之后，才能作具体安排。当前可从实际情况出发，采取一些临时措施。季节差价、区段差价今年可以先搞起来，比如旅游旺季、繁忙区段可以适当上浮，淡季、边远区段也可适当下浮。但要明确规定，不能各行其是，要经过认真研究，提出方案报批后执行。同时，学生探亲往返票价不变。

三是大修折旧率要提高。经费由铁路大包干所得中解决。新增大修折旧基金重点用于加强线路、桥隧、机车、车

辆、通讯、信号等主要运输设备的大修和路基、桥隧的病害整治。不允许将大修折旧基金挪用于基本建设，宁可少修一点新线、新站，也要保持现有线路的健康运转。当前，首先要保证伤损钢轨的更换。据了解，全路正线超期使用的钢轨有一万二千公里，其中急需更换的约有一万公里。铁道部要制定具体计划，争取四年左右基本解决干线伤损钢轨问题。解决钢轨资源不足的问题，一是铁道部进口一点，二是冶金部努力增产一些，请冶金部拟定重轨增产措施，并组织落实。

四是改革劳动和工资制度，适当增加重点工种主要职务职工的收入。铁路运输职工有200多万人，吃大锅饭，普遍过多地提高待遇是不可能的。铁路运价调整后，可适当提高吨公里的工资含量，用这些钱来解决关键岗位上的主要职务职工的较高报酬问题，以提高铁路的吸引力。主要工种职工可以实行固定工制，但必须要严格考核，真正做到符合要求，胜任工作。其他工人要实行合同工制。民航、水运系统的关键岗位主要职务职工的工资，也可按照这一精神进行改革。

2. 关于道路交通管理问题。

我们已肯定道路交通交给公安部门管理好的效果。事实证明，这样做的结果普遍减少了扯皮，加强了法制观念，促使道路通畅，车速加快，运力提高。江苏省道路有1300多个堵塞点，公安部门接管后，现已排除90%。清除、取缔各种路障十万多处，现在公路干线基本恢复畅通。河南省清除

300多个堵塞点后，车速从40公里提高到50公里。这等于增加了1/4的路面，不需要投资，社会效益很大。但是，改革交接过程中，难免发生一些工作上的矛盾，有些关系尚未理顺，不能因此而否定这一改革。我们希望各省市、各部门特别是交通部门要大力支持公安部门的工作。有的公安部门警力不足、经费不足，道路上的交通标志、标线不全、安全设施少，缺乏必要的交通通讯工具、检测设备，难以对路面实行科学的、有效的控制。应当考虑适当增加养路费划拨给公安部门的比例。另外，现有450多万辆拖拉机搞运输，安全性能差，事故多。拖拉机上路，也要按照民用汽车管理办法，由公安部门统一管起来。

要解决好道路混合行车问题。我国目前的公路运输均为混合交通结构。机动车（包括客货汽车、拖拉机）、农用机械、非机动车（包括骡马车、人力车、自行车等）在同一个车道内混合行驶，低速车严重影响高速车通行，严重降低了道路的服务等级，并造成众多的交通冲突点，也是公路交通事故多的重要原因。目前许多国道、省道正在计划改建为二级公路，有的同志建议，可利用这个机会适当解决混合行驶问题。有条件展宽到14米的路面，设计标准应改为三块板结构，非机动车行驶路面适当降低标准。这样改进后，道路行车安全性能可大大改进，工程总投资可能还会有所降低。这个建议是否可行，请交通部门认真研究。

3. 关于水运问题。

水运安全这两年有好转。但是，乡镇船舶失管失控仍然

十分严重，事故不断发生。各地要推广四川省的经验，以责任书的形式，将乡镇船舶的管理责任落实到县、乡政府。要制定管理条例，对船舶是否合格要进行检验，人员超载问题要坚决控制和制止。随着航运的发展，交通部门要注意大江大河撞船问题，采取措施加以解决。

4. 民航运价目前可进行季节性浮动。

目前正值旅游旺季，某些繁忙航空航线上出现买票难的问题，可以考虑对外来旅客票价一律看待，统一起来，但是，必须优先保证他们购票。对国家机关执行公务的人员的购票也要保证。不同季节和不同航线票价有一定的浮动，今年也可以先在繁忙的航线上试行。但必须在国家物价部门统一规定下进行，不能各行其是。当然单纯依靠票价不能解决买票难的问题，还必须采取其他综合措施，大力提高航运能力。

5. 进行政治副职的试点。

当前纪律涣散、违章违纪严重，主要原因之一是有些单位放松了思想政治工作。要解决这个问题，除了要改进工作方法之外，加强对思想政治工作的领导也是重要的一个方面。按照企业法的规定，交通运输企业的行政首长对企业的所有工作，包括思想工作负有全面领导的责任。有的同志建议，为了不削弱思想政治工作，又能使生产和思想工作更紧密地结合，是否允许设立政治副职。对此希望铁路、航空等部门可先试点，取得经验后再予以推广。

四、必须树立大交通观念，充分发挥各种运输工具的作用

系。

目前我国的运输结构很不合理，一方面铁路严重超负荷，另一方面公路还有潜力，水路运力还有闲置，特别是一万多公里沿海航道基本没利用起来。比如，东北去华东的木材，1979年经大连港海运每月10万吨，以后逐年下降，到1987年每月只有5万吨。而经铁路去华东的则逐年上升，从1979年每月15万吨，上升到1987年的39万吨。辽宁到广东的钢材，可以全部由水路承担；川江下水的磷矿石，水上运输每年可承担40万吨；西江水运可承担从贵州经广西到广东的煤炭等等。但现在都没有充分加以利用。要解决铁路、水路、公路分流问题，主要应从运价入手。要运用价值规律，推动运输结构的合理调整，迫使煤炭、矿石、木材等大宗货物下江、下海、上公路。还要采取信贷、税收等经济杠杆，一方面促进现有各种运力的合理分流，另一方面促进新增运力的合理布局，逐步建立起结构合理的综合运输体系。这项工作综合部门要抓紧规划和安排。各交通运输部门要从整体利益出发，大力支持。

五、地方政府要建立严格的安全责任制。

保证交通运输安全，地方政府负有义不容辞的责任。一方面要支持和配合交通运输部门的工作，抓好本地区的交通运输安全工作，另一方面要搞好交通治安。现在交通治安情况不好，有些地方问题还相当严重，无票强行上车，在车上作案行凶，严重干扰交通运输和安全行车，地方政府应责成公安部门和有关部门互相配合尽快扭转这种局面。为此，各

地方政府必须加强领导，建立严格的安全责任制。地方政府除了要按照家华同志报告的要求，做好有关工作外，我在这里再强调一点，就是要解决在道路上乱设卡、滥罚款的混乱现象。当前这个问题十分严重，而且越演越烈，屡禁不止。目前许多地方的工商、财税、城管、环保、农机、煤炭、烟草专卖、林业、卫生防疫等部门，甚至一些乡镇级单位、治安联防、村民组织，也都自行在城乡道路上拦车检查、收费、处罚，导致关卡林立，交通梗阻，不仅败坏社会风气，危及交通安全，给运输经营者在经济上造成损害，而且严重影响了生产和流通的发展。这一问题已引起社会上强烈反响和公愤，地方政府要根据国务院的有关规定抓紧解决。要重申“除公安机关外，其他部门不准在道路上设置检查站拦截、检查车辆。各地方政府应明确规定，有关部门确需上路检查时，可派人参加公安机关的检查站进行工作。没有公安检查站的地区，有关部门如需要设置检查站时，必须经公安机关批准”。对现在各种检查站，要进行清理整顿，重新统筹规划检查站的布局，把乱设关卡的混乱现象限期加以纠正。

六、加强交通安全法制建设。

要从根本上搞好交通运输安全，必须把它纳入法制建设轨道。当前要着重抓好三方面的工作：一是要抓紧制定有关保证交通安全的法规，做到有法可依。我们已经有了这方面的法规，但很不完备，需要尽快健全起来。这件事请交通、公安与有关部门共同研究提出方案。各地方政府也要在自己的职权范围内建立和完善保证交通安全的条例规定。二是要

严格执法，做到有法必依，执法必严，违法必究。现在执法不严，甚至违法不纠的情况还很严重。扭转这种局面只靠交通部门不行，各级政府和公安司法部门要共同配合，敢于“碰硬”，才能创造严于执法的环境。三是提高广大人民群众的法制观念，广泛开展交通安全法规的宣传，使群众知法、懂法、守法。

七、正确处理客观条件和主观努力的关系。

这是个很重要的问题，认识问题不解决好，要想从根本上搞好交通运输安全是不可能的。有的同志对于搞好交通安全有畏难情绪，认为自己安全第一、预防为主的思想一天也没放松过，整天提心吊胆，象坐在火山口一样，但是事故还是出，交通事故难以避免。有的同志强调客观原因多，把注意力集中在向上伸手，认为发生事故的主要原因是设备陈旧落后，超负荷运输严重。这种认识是不全面的、不正确的。应当说，发生交通事故的原因是多方面的，设备陈旧落后，运力不足的确是一个重要因素，应该加以解决。但是，当前交通安全不好的主要原因是内部管理不严、队伍素质不高的问题，今年接连发生的重大恶性事故，绝大部分不是因为设备落后、运力不足造成的，而是纪律松弛、违章违纪的责任事故。多年来，各交通运输部门涌现出一大批安全先进单位，与发生重大事故的单位相比，他们的运输任务也不轻，他们的设备也并不特别先进，关键是抓好了内部管理。就拿同一个单位来说，内部管理抓得好不好也大不一样。比如，北京铁路局临汾分局，1980年以前行车安全情况一直不好，自

目 录

国务院总理李鹏同志在全国交通安全
工作会议上的讲话（一九八八年六月七日）

第一章 总 论

1.1 交通.....	1
1.2 城市道路交通.....	1
1.3 城市道路的类型.....	2
1.4 货运交通.....	2
1.5 我国工厂企业单位的货运交通.....	3
1.6 客运交通.....	4
1.7 自行车交通.....	5
1.8 步行交通.....	5
1.9 城市道路的基本特征.....	6

1.10 交通管理	7
1.11 交通管理的性质	8
1.12 交通管理的任务	8
1.13 交通管理机关的职能	10
1.14 交通管理的范围	10
1.15 交通管理的基本原则	12
1.16 交通管理的基本要求	13
1.17 综合治理城市道路交通	14
1.18 中国古代道路交通管理	16
1.19 中国近代道路交通管理体制	17
1.20 新中国城市道路交通管理	17
1.21 城市道路交通科学管理	19
1.22 城市道路交通管理学	19
1.23 交通工程学	20
1.24 交通安全与物质文明建设的关系	20
1.25 交通安全与精神文明建设的关 系	21
1.26 交通安全宣传教育	21
1.27 国外交通安全宣传教育	22
1.28 交通安全宣传教育的地位与 作用	22
1.29 交通安全宣传教育的基本要 求	23
1.30 交通安全宣传教育的基本内 容	24
1.31 交通安全宣传教育的主要形 式	25
1.32 单位和个人参与交通的义务 和权利	25
1.33 道路交通法规	28