

第一章

学习目标

通过本章的学习，了解高速公路交通安全管理的概念、安全管理的性质和特点，掌握高速公路交通安全的内容、范围，熟悉国内外交通安全管理体制以及国外经验对我国道路交通管理体制改革的启示。了解高速公路交通安全管理作为一种专业化的行政管理，除具有普通行政管理的一般规律外，还具有广泛性、全时性、复杂性、先进性等特点。了解我国现行交通安全管理体制下安全管理工作的类别与分工，树立交通安全管理体制发展趋势是实现系统化管理的观点。

高速公路的蓬勃发展是综合国力提高的结果，也是社会现代化发展的象征。由于高速公路具有交通流量大、交通设施完善、运行舒适等优点，所以目前许多国家都在大力发展高速公路交通事业。但交通事故的频发给高速公路的安全高效运营带来了不良影响，因此，在发展高速公路的同时，做好交通安全管理工作具有非常重要的实际意义。

交通安全管理是高速公路管理的主要内容之一。自从我国发展高速公路以来，由于缺乏经验，各地多将普通公路交通安全管理的模式照搬到高速公路上去，旧的管理方法在很多地方不适应高速公路的运行特性，带来了许多弊端。因此，结合我国高速公路的具体情况及其特点，尽快建立一套适合我国国情的高速公路交通安全管理体系及管理模式，也就显得十分必要。

第一节 高速公路交通安全管理的概念、性质和特点

一、高速公路交通安全管理的概念

高速公路交通安全管理是指政府通过制订和实施相关的政策、法律法规 规范高速公路上的交通行为 维护高速公路的交通秩序 保障高速公路的交通安全和畅通的行政执法管理活动的总称。

国内外大量的实践已经证明，只有科学地应用高速公路一系列现代化的管理手段 集中、统一、高效地进行交通安全管理 才能充分发挥高速公路快速、方便、舒适、安全、经济的特点。只有认识到高速公路行车速度快、通行能力大、设施完善 因而建立一套不同于一般公路的法律法规体系 成立集中、统一、高效的管理机构 进行现代化的交通安全管理 才能体现高速公路的特色 充分发挥高速公路作为现代化交通设施的巨大潜力 为国民经济的发展创造良好的运输环境。

二、高速公路交通安全管理的性质与特点

高速公路交通安全管理是一项系统工程 涉及到人、车、路、管理等各个方面。通过对上述各方面进行有效的安全管理 创造良好的交通条件 通过各种有效措施和手段 确保高速公路的行车安全 最大限度地减少或避免人员伤亡和财产损失。

（一）交通安全管理的性质

高速公路交通安全管理既有行政管理的性质，又有技术管理的性质。

1. 高速公路交通安全管理是一种专业化的行政管理

行政管理是管理的一种 它是指国家根据宪法和有关法律 通过行政机关对国家事务进行管理的组织活动，是国家行政权的运用和实施。高速公路交通安全管理是一种专业化的行政管理 它以人、车、路、环境为管理对象 以实现高速公路安全、畅通为目标 研究高速公路交通安全管理活动规律 探求有效地提高管理效率的途径、方法 从而建立科学的高速公路交通安全管理体系，提高管理效能。

2. 高速公路交通安全管理是一种科技含量高的技术管理

高速公路交通安全管理的技术管理性质 包含两层涵义：一是对与交通

安全相关的技术性因素的管理，如驾驶员培训质量的检查、车辆的技术检验、道路安全设施的技术监督与检查等；二是指高速公路交通安全管理具有技术密集型管理的特点，以监控、通信等系统为代表的信息跟踪系统体现了高速公路交通安全管理的智能化方向，它们是适应高速公路管理特点而产生的，同时，也是高速公路交通安全管理区别于普通公路安全管理的关键之一。

（二）交通安全管理的特点

高速公路交通安全管理作为一种专业化的行政管理，除具有普通行政管理的一般规律外，还具有广泛性、全时性、复杂性、先进性等特点。

1. 广泛性

衣食住行是人类最基本的生活内容，“行”即交通。人类的生产和生活离不开交通，因此高速公路交通安全管理涉及千家万户，与人民群众有着密切联系。另外，高速公路影响面广，与工业、农业、邮电、通信、商业、环保等部门有着千丝万缕的联系。总之，高速公路交通安全管理具有广泛性。

2. 全时性

高速公路作为一个全封闭的系统，除特殊情况外，实行昼夜开放连续运营，因此，管理机关必须对高速公路实施全天候、全方位的交通安全管理，以便及时排除各种隐患，确保高速公路安全、高效地营运。

3. 复杂性

高速公路交通安全管理的复杂性主要表现在：一是高速公路交通安全管理涉及法律、法规、管理体制等诸多方面，它们之间相辅相成，存在着调整—适应—不适应—调整的动态协调过程；二是高速公路安全管理内容广泛，涉及面广，公安、交通等部门在工作职责上有交叉，各部门的法规和政策又不配套，因此，各部门之间也存在着复杂的协调、平衡和配合等问题。

4. 先进性

高速公路作为一种先进运输生产力，对安全管理提出了更高的要求。只有在先进的理论指导下，综合运用法规、现代管理科学以及先进的工程技术等一系列手段，协调系统内各管理要素的关系，使系统达到整体最优，才能适应新的运输生产力发展要求。

高速公路安全管理工作重点主要体现在：

- (1)认真执行与交通安全有关的法律法规、规范和标准；
- (2)坚持“安全第一，预防为主”的方针，按照“企业负责、行业管理、国家监察、群众监督、劳动者遵章守纪”的原则，建立“管生产必须管安全，谁主管

谁负责”的安全生产管理责任制；

(3)采取科学有效的手段，制订切实可行的措施，把交通事故消灭在萌芽状态；

(4)确保旅客和货物的人身与财产安全，最大限度地为社会提供安全、及时、经济、方便、舒适的运输服务。在当前 特别要注意克服重生产、轻安全 重经营、轻管理 重经济效益、轻思想教育的“三重三轻”思想 真正把“安全第一，预防为主”的方针落实到高速公路交通安全管理的各个环节。

三、高速公路交通安全管理的内容、范围

我国的高速公路建设是从 20 世纪 80 年代开始的，1997 年以后 高速公路建设进入了大发展时期，截止到 2003 年底 我国已建成近 30000km 高速公路 总里程数居世界第二位。随着高速公路的不断建成和投入运营 如何管好、用好高速公路成为十分迫切的问题。于是高速公路管理研究与应用就应运而生了 其主要内容之一就是高速公路安全管理。由于缺乏经验 各地将普通公路的交通管理模式照搬到高速公路的管理上，但高速公路的交通模式不同于普通公路 速度高、交通量大等各种因素使高速公路管理出现很多新问题。在高速公路管理上 发达国家有良好的管理经验 使得其交通事故率一直很低。发达国家交通顺畅通达 井然有序 不仅是依靠严格的交通法规，更重要的是依靠科学的交通管理。发达国家的交通安全设施完善，重视驾驶员素质的培养 重视交通安全宣传教育和法规建设。因此 借鉴国外先进的管理经验 结合我国高速公路的特点 建立适应我国高速公路的安全管理模式 是一个亟待解决的问题。

(一) 高速公路安全管理的内容

高速公路是全封闭、多车道、具有中央分隔带、全立体交叉、集中管理、控制出入、多种安全服务设施配套齐全的高标准汽车专用公路。高速公路具有行驶速度快 通行能力大等特点，一旦发生事故 其严重性增大 高速公路事故的死亡率是一般公路的两倍。我国高速公路交通事故发生起数和死亡人数较多 这主要是由于我国的高速公路起步晚 驾驶员对高速公路不熟悉、不适应 也和高速公路管理水平落后有关。我国正处于高速公路建设迅猛发展时期，高速公路发生重大事故，其政治影响和经济损失都十分严重，所以，研究高速公路安全管理具有重要意义。

高速公路安全管理涉及面广 内容很多 主要包括以下几个方面：

1. 交通安全教育

即充分利用各种宣传媒体，普及交通安全常识和高速公路使用知识，这是预防交通事故的有效措施。

2. 法规建设

使得高速公路交通安全能够做到“有法可依 有章可循”这就需要不断完善交通法规 并在执法中严格要求 使违章、违法人员得到应有的惩罚 从中吸取教训，以免发生更大的事故。

3. 车辆监管

对车辆进行注册登记并定期检查，核发牌照及行车执照。

4. 驾驶员管理

核发及审验机动车驾驶证。

5. 道路及其安全设施的验收与管理

当道路竣工之后对道路进行验收，对安全设施进行维护和管理，制止和处理各种侵占、破坏公路、公路用地及公路设施的行为 以消除安全隐患 维护高速公路安全秩序 包括纠正交通违章、处理交通事故、道路治安管理、交通污染管理。

高速公路交通安全管理内容框架如图 1-1 所示。

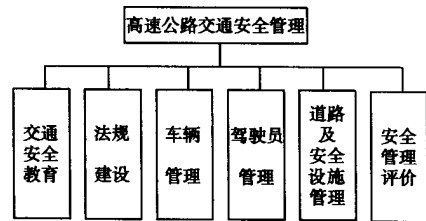


图 1-1 高速公路安全管理内容框架

(二 安全管理体系)

高速公路交通安全是一个由人、车、路、管理组成的体系 这四个因素相互协调、相互作用 任何因素出现安全隐患问题，都将影响到高速公路交通安全。其中人的因素至关重要，高速公路上的事故由人为因素引起的占 95%。汽车在行驶过程中的制动性能、转向操纵性能等对交通安全也有很大影响。高速公路本身的构造、安全设施也是影响交通安全的因素。交通管理对保障高速公路交通安全具有重要作用。本书将从以下四个方面进行讨论：

1. 人的因素

由于高速公路全封闭、全立交、路况良好 驾驶员在行驶过程中不需采用很多措施 容易导致其警惕性降低，一旦遇到问题 反应不及时 就会发生交通事故。导致交通事故发生的原因主要是驾驶员缺少高速公路行驶经验 缺乏高速公路交通常识 驾驶员长时间疲劳驾驶 以及驾驶员的交通安

全法规意识薄弱。例如 无证驾驶、酒后开车、超速行驶、违章超车及违章装载、车辆间距过近等。在雨雾天气及路面结冰或雨后积水时 更容易发生交通事故。此外，乘车人在高速公路上随意上下车以及擅自在高速公路上穿行都是引发交通事故的原因。

应对驾驶员加强教育和管理 提高驾驶员的素质 针对高速公路的行驶特点，对驾驶员进行安全教育，让驾驶员懂得高速公路行驶中的注意事项。对违章的驾驶员进行教育处理 使之从中吸取教训。驾驶员在行驶前应注意制定合理的行车计划 不要疲劳驾驶 不要超速行驶 对车辆要进行必要的检查 应按要求使用安全带。此外 要加强对全社会的安全法规教育 使人们了解高速公路与一般公路的区别，加强高速公路安全附属设施的管理及维护，杜绝乘车人在高速公路上随意上下车及行人穿越高速公路现象的发生。

2. 车的因素

在高速公路上行驶的汽车车速高 所以要求车况良好 发动机、轮胎、制动系统都应该在行驶前进行维护和检查。轮胎爆裂是我国高速公路发生交通事故的最普遍原因之一，占车辆引起交通事故的 19% 其他的原因包括发动机故障、发动机过热、电气故障、燃料用尽等。车辆在高速公路上行驶时 要注意车速限制 还要注意应与其他车辆保持一定距离 车速过高或过低都是十分危险的 不要超载 不要偏载 否则易发生交通事故。

应使车辆保持良好的技术状况 严禁超速行驶 注意保持车距 严禁超载。对超速、超载的车辆进行必要的处罚 并结合安全教育 使其认识到问题的严重性和危害性。

3. 路的因素

路的因素主要指高速公路的线形设计和道路结构。其中线形设计与交通事故关系较大 如道路的曲率半径过小、直线距离过长、视距过小、纵坡过大、平纵线形不协调等。此外 路面的强度稳定性、平整度和抗滑性也是影响高速公路安全行驶的原因。由于高速公路车速高的特点，路面上的一个小石粒或路面结构小的破损都可能导导致大的交通事故，故高速公路的养护非常重要。

我国的高速公路设计是根据汽车的计算行驶速度来决定线形标准的，但是在高速公路上，许多汽车都是以大于计算行驶速度的速度行驶的，所以，公路的设计应以一定超前的行驶速度为标准来计算各种线形指标。这样做 虽然工程造价提高了 但交通事故却会下降 而且随着汽车工业的不断发展 这样也适应汽车性能不断提高的要求。此外 在道路设计时 选用

合适的线形标准，注意道路的平纵线形配合，道路的路面设计及施工应符合国家规范要求，且在道路投入运营后，注意养护与维修，在线形不好的事故多发地带要设立醒目的标志提醒驾驶员注意。

4. 管理的因素

高速公路管理在我国还没有统一的模式。由于“一路两制”即公安交管部门和交通部门职责不清，使得管理出现不协调问题。此外，管理的硬件设施落后，科学化管理水平低，也是影响高速公路安全的因素。高速公路安全管理部门应对高速公路提供有效的管理，为人们提供安全、舒适、通畅、迅捷的行车环境，从而减少交通事故，保证行车安全。

高速公路安全管理要素分布图见图 1-2 所示。

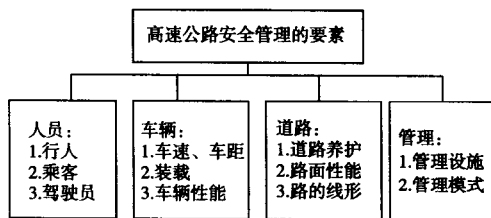


图 1-2 高速公路安全管理要素分布图

我国现阶段正进行大规模的道路建设，落后的交通管理系统制约了高速公路的使用效果。应研究智能运输系统，将先进的检测、通信、计算机技术综合应用于道路交通运输系统中，使车辆和道路的功能智能化，提高运输效率、保障交通安全、改善行车条件、减少行车污染。

针对高速公路安全管理，如何提高高速公路交通安全管理的科学化，协调好人、车、路及管理部门的关系，建立一套符合中国高速公路交通安全的管理体系和管理模式，为人民群众提供更安全的公路交通，是交通安全管理科学中的一个重要课题。

第二节 国内外交通安全管理体制

一、国外高速公路交通安全管理体制

为实现高速公路交通安全管理的总体目标，发达国家依法建立了公路部门、警察部门和其他有关部门分工合作的交通安全管理体制。虽然这种多部门参与的体制中，各国的模式并不完全一致，部门的职责和权力划分也

不整齐划一，但就多数国家而言，其高速公路交通安全管理具有以下特点：

1. 高速公路交通安全管理在公路交通部门的统一协调下进行

公路交通部门在交通安全管理中处于主导地位，发挥着主导作用，主要表现在：

(1) 公路交通部门负责拟订交通安全管理的政策、标准和法规，并承担着大部分交通安全管理职责。如制订并推行交通安全计划，管理驾驶员培训，发照和车辆检验，统计分析交通事故等。而交通警察的主要职责是配合公路交通部门加强安全管理，处理交通事故，维持交通秩序。表 1-1 列举了一些发达国家公路交通管理职能分工的情况，从中可以看出，公路交通部门在交通安全管理中发挥着主导作用。

部分发达国家高速公路交通安全管理职能分工情况简表表 1-1

国家		美国	加拿大	英国	德国	法国	意大利	日本
交通管理职能								
制定交通法规		T	T	T	T	T	T	T/P
驾驶员	驾驶培训	T	T	T	T	T	T	P
	发放执照	T	T	T	T	T	T	P
车辆	车辆检验	T	T	T	T	T	T	T
	发放牌照	T	T	T	T	T	T	T
交通标志标线	设置	T	T	T	T	T	T	T
	监督执行	P	P	P	P	P	P	T/P
交通信号	设置	T	T	T	T	T	T	T/P
	监督执行	P	P	P	P	P	P	P
交通事故	事故处理	P	P	P	P	P	P	P
	事故分析	T	T	T	T/P	T	T	T
维护、改造公路设计		T	T	T	T	T	T	T
安全教育		T/P	P	P	T/P	P	T/P	T/P

注：T——交通部门 P——警察部门。

资料 交通部科研课题《高速公路管理体制研究》总报告，P46。

(2) 在管理机构的设置上，一般都采取在公路交通部门设立交通安全管理机构的办法，负责交通安全管理。如美国联邦运输部设有联邦公路交通安全管理局。有些国家采用公路部门与警察部门联合负责的方式。如英国高速公路交通安全管理，由运输部的道路部门和警察部门共同执行。德国各州高速公路局下设的管理事务所与交通警察合作，处理高速公路上发生

的紧急事件。美国 20 多个州还建立了公路巡逻队。有些国家则将部分职能交由高速公路所在地的公安部门执行，如日本、法国等。日本高速公路的交通安全管理由道路公团和公安部门分工合作进行，一旦发生交通事故 还有消防、医疗、汽车联合会及民间救援组织等参加处理。道路公团还设疏通管理队从事路上巡逻。法国在交通部门负责交通安全管理的前提下，由国防部下属的宪兵管理地方治安和道路交通，内务部下属的警察管理城市治安和道路交通。

大多数国家管理高速公路交通安全的公路部门与公安部门是各自归属其上级单位的，但也有共同归属一个管理部门的。如美国有些州高速公路巡逻队就属州运输厅领导。

(3)从公路交通部门与公安部门在高速公路管理业务的主次关系上看，以公路交通部门为主导、有关部门参与的统一协调的交通安全管理体制是各国的普遍形式。有些国家交通警察受公路交通部门聘用，双方签订协议；有些国家则建立由公路交通部门、公安部门及其他有关部门共同保障交通安全的合作机制，交通警察接受公路交通部门的统一调度。

从各国高速公路交通安全管理的实践来看，以公路交通部门为主导、各部门参与的交通安全管理体制 对合理配置资源、提高管理效率、增强对紧急事件的快速反应能力起到了良好的效果。

2. 交通安全管理体制的发展趋势是实现系统化管理

在交通服务需求不断提高、交通管理信息化程度不断加深的形势下 交通安全管理各部门之间的相互协调越来越重要。为进一步提高高速公路的运行效率和服务质量，更好地满足道路使用者的要求，发达国家正在研究和实施更加系统化的高速公路交通安全管理体制。其主要特征是，在不同职能部门之间建立紧密的合作关系，并寻求不同部门在更高级交通安全管理系统中的相互融合。如 20 世纪 70 至 80 年代 美国的一些州（如德克萨斯和佛罗里达），成立了由高速公路有关部门共同参加的高速公路交通管理工作组 工作组的目标是通过改善不同机构和部门之间的交流、协调与合作 利用各单位现有的优势和资金 为道路使用者提供更好的服务 对以高速公路为主体的运输通道的交通实施更有效的管理。实践证明，这种不同部门的协作和相互配合，可以从技术上更好地满足高速公路交通安全管理的时间紧迫性和环境适应性的要求 并有利于各方面人力、物力和财力的综合优化。它反映了当前高速公路交通安全管理体制的发展趋势，即增强交通安全管理的整体性和系统性，从而全面提高工作效率和高速公路的服务

水平。

以上是部分发达国家在高速公路交通安全管理实践中积累的一些宝贵经验，这些经验对我国建立现代化高速公路交通安全管理体制具有一定的借鉴意义。

3. 国外经验对我国道路交通管理体制改革的启示

与美、英、德等国的道路交通管理现状相比，我国在许多方面还存在着差距。造成这种落后局面的原因，一方面是因为我国经济发展水平、科技实力、政府依法行政水平和管理能力的落后，但更深层的原因则是体制方面的问题。目前，道路交通管理体制上的弊端是制约道路交通管理水平乃至国家运输事业发展的一个极为关键的因素。因此，国外先进的管理实践和改革经验对我国的道路交通管理体制改革的启示。

(1)应在重新确立道路交通安全主管部门的基础上，明确交通部门和公安部门在道路交通管理体制上的职责分工问题。

(2)应切实理顺交通系统内部的管理体制问题，转变政府职能，加强依法行政。目前，交通系统内部的管理体制存在着诸多问题，在运输方式上“重水路轻陆路”在公路上“重建设轻管理”在行政管理上“重业务轻法律”等。理顺交通系统内部的管理体制，是进行道路交通管理体制改革的的一个重要前提因素。

(3)建立统一的高速公路管理模式，应考虑高速公路管理主要由中央政府负责。

由于我国的高速公路建设资金主要以外商和企业投资为主，现行管理模式主要是以省级政府为主。随着公路建设事业的发展，这种模式不利于将来国家高速公路和主干线公路网的运输能力的有效发挥。因此，应借鉴国外的管理经验，从网络布局规划、公路建设养护、交通基础设施的设置、到收费管理方法、公路运营办法、交通控制手段、交通安全执法等各个方面，建立起全国统一的标准。在现行的道路交通体制没有进行改革的情况下，高速公路体制改革应是一个突破口。

二、我国交通安全管理体制

1986年10月以前，我国的交通安全工作曾形成了公安部和交通部两家分头管理的格局。1983年以前，公安部所属的交通管理机关管辖着全国39个城市的交通安全工作，到1983年以后，扩大为105个城市，其中主要是省会城市和—些开放城市；而交通部所属的交通监理机关则管辖着除上述城

市以外的其他城市和广大乡村公路的交通安全工作。1986年10月7日国务院下达了国发[1986]94号文件《国务院关于改革道路交通管理体制的通知》，通知规定全国城乡道路交通安全工作划归公安部统一管理。1986年12月31日，经国务院批准，公安部正式设立了交通管理局，统一管理全国的道路交通安全工作。公安部交通管理局下设车辆管理处，指导全国的车辆管理工作。为了便于开展工作，公安部交通管理局机关还设置了办公室、科学技术处、装备训练处、秩序管理处和直属的道路交通管理研究所等相应机构。各省、自治区公安厅也相继组建了交通管理局（处）或交通警察总队，下设车辆管理所。各地、市公安局（处）设有交通警察支队，设有车辆管理所，负责开展具体的车辆管理工作。

我国现行的交通安全管理体制规定了公安部代表国家统一管理全国城乡道路的道路交通安全工作，我们把它称之为社会（国家）交通安全管理；但是作为交通运输行业主管部门的交通部对全国交通运输行业的交通安全工作仍然负有指导、教育、宣传、管理、监督、服务等责任。这就出现了行业交通安全管理。作为交通运输企业对自己所经营车辆的运行安全情况、对驾驶、维修人员的遵章守法情况和技术、管理人员的安全技术管理规章制度执行情况等都要经常进行检查、评比、总结，以指导运输企业内部的安全管理工作，这就出现了运输企业交通安全管理。行业和企业交通安全管理都属于交通部系统的安全管理，故又称为内部交通安全管理。

以下对三种不同的交通安全管理工作分别加以论述。

（一）社会国家交通安全管理

1. 定义

国家权力机关依据国家颁布的法律法规、规范和标准，采取科学的措施和强制的手段，对道路、车辆及行人等所有交通参与者的综合管理。

2. 目的

更好地发挥各种运输工具的效能，提高道路的通行能力，确保人民生命财产安全，促进社会主义文明建设。

根据《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》高速公路、城市快速路的道路交通安全管理工作，省、自治区、直辖市人民政府公安机关交通管理部门可以指定设区的市人民政府公安机关交通管理部门或者相当于同级的公安机关交通管理部门承担。

（二）行业交通安全管理

1. 定义

行业主管部门及各级管理机构 and 人员，通过学习宣传、贯彻执行国家颁布的交通安全管理工作方针、政策、法律法规，制定行业的交通安全规范、标准、制度，对全行业 and 企业的交通安全管理工作进行监督、指导、管理、服务。

2. 目的

提高全行业 and 企业从业人员的安全意识，最大限度地减少交通事故，确保旅客 and 货物的运输安全，提高全行业 and 企业的经济效益 and 社会效益。

（三）运输企业交通安全管理

1. 定义

企业各级安全管理机构和人员，通过学习宣传、贯彻执行国家颁布的交通安全管理工作方针、政策、法规及行业制定的规范、标准、制度，制订紧密结合企业实际的 安全管理标准、制度和实施具体安全管理工作的技术组织措施，切实做好企业的交通安全管理工作。

2. 目的

最大限度地减少交通事故，确保旅客 and 货物的运输安全，增强企业全员的安全生产、文明服务意识，提高企业的社会信誉 and 经济效益。

从以上社会（国家）、行业、企业交通安全管理的定义 and 目的就可明确看出各自的不同管理范围，其分工也就不言而喻了。社会（国家）交通安全管理的范围最大，包括全国城乡整个交通，它管理的对象是全国城乡道路、车辆及行人等所有交通参与者，其管理性质属于强制性的。行业交通安全管理的范围比社会（国家）交通安全管理范围小，只包括全国交通运输行业，它管理的对象主要是全交通运输行业的从业人员、营运车辆，不包括行人 and 社会车辆。而企业交通安全管理的范围最小，仅包括企业内部，它管理的对象只限于本企业内部的人员 and 车辆。后两种安全管理的性质主要是宣传、教育及规范、标准和制度的内容。

小 结

本章主要阐述了高速公路交通安全管理的概念、高速公路交通安全管

理的性质与特点。高速公路交通安全管理既有行政管理的性质，又有技术管理的性质。高速公路交通安全管理作为一种专业化的行政管理，除具有普通行政管理的一般规律外，还具有广泛性、全时性、复杂性、先进性等特点。说明了高速公路交通安全管理的内容、范围、国内外交通安全管理体制。阐明了国外经验对我国道路交通管理体制改革的启示以及我国现行交通安全管理体制下安全管理工作的类别与分工、交通安全管理体制的发展趋势是实现系统化管理。

思考题

1. 什么是高速公路交通安全管理？
2. 高速公路交通安全管理的内容包括哪些？
3. 简述国内外高速公路交通安全管理体制。
4. 国外交通安全管理经验对我国道路交通管理体制改革的启示？

第二章

学习目标

了解高速公路交通的特征及其影响因素是我国道路交通事故研究的一项全局性的工作，也是高速公路安全管理工作的基本内容，我国在这方面与发达国家还有较大差距。通过本章的学习，了解到国内外交通事故的特点，以及我国高速公路交通事故的特征，熟悉造成高速公路交通事故的主要影响因素，即人、车、路和环境的影响。掌握高等级公路交通事故及成因的一些规律，以便有针对性地加以治理。

道路的安全与否取决于人、车、路、环境和管理等道路交通综合系统的各个环节能否连续地协调工作。所以说，交通事故可以反映出道路交通系统中各个环节是否协调。研究道路交通事故分布的特点是交通管理工作的重要组成部分。它通过对客观反映事故情况的数据资料进行分析，作出科学推理、判断，把包含在数据中的规律揭示出来，为宏观和微观管理、决策提供可靠的依据，以达到预防和减少交通事故的目的。同时对交通法规制订、城市建设规划和道路建设等方面都有其重要的参考价值。

第一节 国内外交通事故的特点

一、我国交通事故的特征

我国自 1978 年改革开放以来，每年 GNP 的增长率约在 8% 以上。与此

同时 机动车数量不断快速增长 相比之下 交通安全却相对滞后 交通事故及伤亡人数呈不断上升趋势。图 2-1 所示为 1990~2001 年间我国交通事故的变化图。由此图可以看出,近 10 余年来我国交通事故死亡人数不断上升 自 2001 年起已突破 10 万人大关,道路交通安全形势日趋严峻。

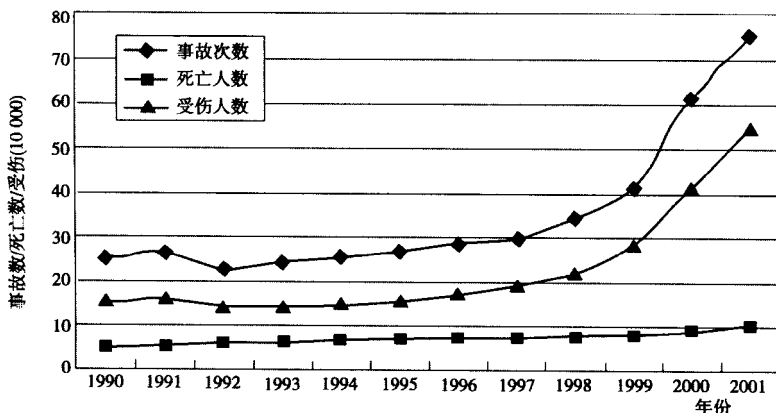


图 2-1 1990~2001 年我国交通事故死亡人数的变化

2001 年 全国道路交通事故共 75.5 万起,因道路交通事故致死人数为 10.6 万人 受伤人数为 54.6 万人 直接经济损失 30.9 亿元 均属 20 多年来的最高纪录。分别比 2000 年增加 22.4%、12.9%、30.5% 和 15.7%。万车死亡率略有下降 由 2000 年的 15.6 下降为 2001 年的 15.5),10 万人口死亡率明显上升 由 2000 年的 7.27 增至 2001 年的 8.51)。

通过对 20 多年的交通事故的数据资料的简要分析,我国的交通事故有以下特征:

1. 交通事故的道路分布

一是我国目前高速公路交通事故死亡率呈明显上升趋势。原因是我国高速公路建设的历史仅十多年 因此 无论是驾驶员和车辆的适应性 还是高速公路的规划设计和管理水平都有一个逐步提高的过程 因此目前我国高速公路上的事故表现得异常严重。如京石高速公路通车 9 个月间共发生交通事故 799 起 事故率为 120 起/亿车公里 京塘高速公路 1993 年事故率为 90 起/亿车公里。据 1997 年公安部统计:全国高速公路发生交通事故 9035 起 死亡 1182 人 伤 3190 人 每百公里事故死亡率是普通公路的 5 倍,平均每千米发生事故 1.89 起 死亡 0.25 人 伤 0.67 人 而一般公路每千米发生的事故数仅为 0.24 起 高速公路是一般道路的近 8 倍。表 2-1 是高速

公路与普通公路交通事故情况比较。

二是高速公路事故增长迅速，事故数及致死率远较发达国家为高。2001年 道路事故数和死伤数较 2000年的平均上升幅度分别为 12.9%和 30.5%，而高速公路的事故数和死伤人数却分别增长了 45.6%和 54.9%。1997~2001年高速公路上发生的事故数远远超过其占总里程数的百分比。

我国高速公路与普通公路交通事故比较表 2-1

	事故数 (起)	死亡 (人)	受伤 (人)	公路里程 (km)
高速公路	9035	1182	3190	4771
普通公路	290965	72679	186938	1221734
全部公路	300000	73861	190128	1226505
	事故率 (起/km)	死亡率 (起/km)	受伤率 (起/km)	公路里程 (km)
高速公路	1.894	0.248	0.669	4771
普通公路	0.238	0.059	0.153	1221734
全部公路	0.244	0.060	0.155	1226505

另外 就具体道路而言 交通事故多发生在如下路段 无交通控制或仅有标志标线控制的道路 平直道路 混合交通道路。急弯陡坡路段事故虽然不多 但其中损失后果较严重的群死群伤事故比重较大 (见图 2-2)。

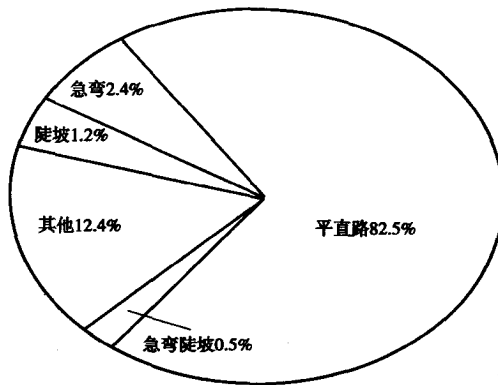


图 2-2 2002年交通事故道路分布

2. 驾驶员责任事故违章情况分布

道路交通事故中，由于驾驶员原因造成的交通事故占比例很大。据 1988 ~ 1992 年全国道路交通死亡事故情况统计分析，由于驾驶员的过错造成死亡人数约占全部死亡人数的 60% 以上，加上无证驾驶的约达到 70%。从造成事故的违章行为危害来看，由大到小排列是：超速行驶、违章操作、违章超车、逆道行驶、违章装载、酒后驾车。每年非驾驶员开车肇事约占驾驶员人员肇事的 10% (见图 2-3)。

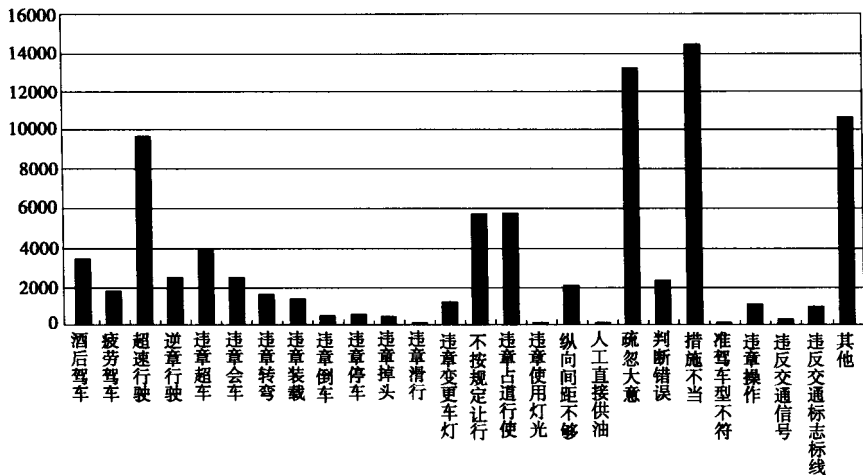


图 2-3 2002 年驾驶员责任事故违章情况

近几年驾驶员责任事故有明显上升趋势，机动车驾驶员仍是肇事的主体。1995 年发生事故 271 843 起，死亡 71 494 人，伤 159 608 人，造成经济损失 15.23 亿元。其中由于驾驶员原因的机动车事故占 82.5%，经济损失达 13.85 亿元。

2001 年中，分别占全年事故数和死伤数的 93.4% 和 88.1%。值得注意的是：非驾驶员驾车肇事的比例很高，占全年事故和死伤数的 20.4% 和 31.6%。与 2000 年的情况相似，后者分别占总数的 20.5% 和 35.4%。说明这一严重违章的现象仍未能得到有效的控制。

其中，摩托车肇事比例较高。小型客车所占比例，2001 年与上一年相近，分别占事故数和死伤数的 37.9% 和 21.0%，而上一年分别为 37.1% 和 19.9%；摩托车肇事所占的比例较高，分别占事故数和死伤数的 15.4% 和 18.9%，与上一年大体相近，上一年分别占 13.0% 和 18.3%。

另一突出的问题是农用运输车事故仍有增长，全年农用车事故数及死