



我国的公路交通事业(中)

王拥军 编著

目 录

公路隧道和渡口的建设.....	1
新中国的公路养护事业.....	14
公路养护工作概况.....	14
公路日常养护、维修和改善.....	22
水毁预防和修复.....	26
公路绿化工作概况.....	30
养路费的征收和使用.....	33
加强公路运输工作，切实方便人民群众.....	39
公路运输管理体制的沿革.....	39
私营运输业的社会主义改造.....	45
交通监理工作.....	53
新中国汽车货物运输的基本情况.....	60
汽车货运概况.....	60
工矿基地建设的货物运输.....	72
重点物资运输和抢险救灾运输.....	78
支农运输工作.....	88
零担货物运输和特殊货物运输.....	93
集装箱运输和零担货物运输.....	108
“世界屋脊”上的汽车运输.....	118
新中国汽车旅客运输基本情况.....	122
汽车客运概况.....	122
农村客运班车的兴起与发展.....	129
公路旅游客运的发展.....	136
加强春节客运工作，保证旅客安全到达目的地.....	139
公路、铁路客运分流工作的开展.....	142
客运车站的建设.....	146

尽可能地客运服务工作.....	149
非公路交通部门的公路运输	155

公路隧道和渡口的建设

公路隧道的建设

新中国成立初期，公路隧道寥寥无几。主要原因是公路等级低，对公路线型标准要求不高，在山区翻越山岭路段，大多采用展线，甚至采用急弯、陡坡展线，以明挖方式通过。这虽延长了公路里程，使车辆运行时间有所增加，但因交通量小，车速要求不高，影响并不显著；而明挖方式比隧道工程造价低，无需复杂技术和设备，施工进展较快，能早日通车，故一般都不修建隧道，只是在悬崖陡壁难以绕越之处，才考虑修建它。据统计，在五十年代的前八年，北京、四川、山西、河南、湖南、江西、辽宁、青海、广西 9 个省、自治区、直辖市的公路交通部门共修建公路隧道 30 座，总长 2530 米。

五十年代末，山区农田基本建设兴起，推动了一些地区公路隧道的建设。其中具有典型意义的，是位于太行山区的河南省辉县。辉县三面环山，90%以上的地区岗峦起伏，沟壑纵横，山高土薄，气候干燥，广大群众一直处于“路难、水难、生活难”的境地。六十年代初，辉县开展了大规模农田基本建设，结合水利灌溉、发电和辟山造田，提出以“三通”（路通、水通、电通）为特征的渠路配套建设规划。“三通”的关键在路通。因此，把公路建设列为首位。山区群众掌握石工技术的比较多。辉县人民政府充分运用了 this 优势，提出了“能打洞、不爬山，能走直、不绕弯，能架桥、不下滩”的筑路设想，组织专业队伍常年干；农闲时，动员民工建勤干。

一九六五年八月，辉县组建了筑路凿洞专业工程队，命名为“愚公移山工程队”(简称“愚公队”)，作为山区公路建设的尖兵。在愚公队队长石宝庆率领下，他们首战告捷。在打通全长 254 米的石岭洞后，立即在一九六六年九月转入建设长达 810 米的愚公洞，并在洞内一侧开凿宽深各 1 米的引水暗渠，经过两年多的不懈努力，一九六九年四月，山区公路隧道——愚公洞建成通车。“愚公队”修路凿洞的事迹为山区人民树立了榜样。一九六九年还是“出门就爬山，路无三尺宽”的柏石头乡，自从组成筑路凿洞专业队以后，奋战 7 个春秋，修通公路 92 公里，农村简易公路 300 公里，建设公路隧道 4 座，全长 820 米，终于改变了全乡的公路交通面貌。辉县乡村公路上的郭亮隧道长 1100 米，基本上是由只有 72 户、330 口人的沙窑乡郭亮村群众自己修建的。郭亮村位于海拔 1200 米高的牛角山上，上、下山的唯一通道盘旋于绝壁之上，宽不足 1 米，还有一个“天梯”，长达 430 级台阶。一九七二年，郭亮村组织专业队苦战七年，打通了这条“绝壁走廊”，并建成隧道两端公路 7.5 公里。从此，汽车开上了牛角山，郭亮人告别了“天梯”。到一九七九年，在辉县的干线公路、县乡公路以及农村简易公路上，新建公路隧道达 40 座之多，总长 1 万多米。在这 40 座公路隧道中，“愚公队”就完成了 13 座，总长 7500 米。其中著名的全长 1760 米的胜利隧道，为河南省之最。据一九八七年河南省公路交通部门统计，在全省干线公路及县乡公路上共有隧道 74 座，总长 19253 米，约占全国公路隧道总长的 23%。

北京市为了缓和路线纵坡，减少弯道，使公路路线顺畅，行车舒适安全，在山区公路上开凿了 32 座隧道，

总长 4359 米。其中，新中国成立后修建的有 28 座，技术标准较高，工程质量也好。弹琴峡隧道座落在八达岭旅游公路上，其建筑颇具匠心，洞门拱顶镶有汉白玉浮雕龙头，洞身拱顶为双曲拱混凝土结构，两壁侧墙用混凝土衬砌，蘑菇石镶面，整个隧道造型别致，古朴大方，为旅游公路增添了一处景观。

福建省福（州）马（尾）一级公路上的双洞式鼓山隧道，一九八五年二月动工，一九八六年十一月竣工。鼓山隧道宽 9 米、高 7 米、长 1569 米，洞壁全用混凝土衬砌。洞内设施包括：日光灯照明，吸音，防潮，防火装置，闭路电视监视系统和雷达测速系统。洞内行车时速可达 60 公里。两洞之间，每隔 100 米设人行或通行汽车的横行通道。施工单位为驻闽工程兵部队。这是中国第一座设施先进的现代化公路隧道。此外，双线公路隧道还有一九八七年落成的广东省深圳特区梧桐山隧道，长 2314 米。它的建成，大大缩短了沙头角至大亚湾的公路运输里程。

在新疆维吾尔自治区独山子到库车的公路上，有 2 座位于高海拔的公路隧道：一座是铁力买提达坂隧道，海拔 3200 米；另一座是哈希勒根达坂隧道，座落在雪线以上，海拔 3400 米，为中国公路隧道海拔高度之最。哈希勒根达坂隧道全长 340 米，宽 7 米。这里的自然条件十分恶劣，山上积雪终年厚达 5 米以上，最低气温为零下 35 摄氏度，空气稀薄，地质情况也很复杂，“冰夹石”遇热融化，经常碎落塌方，施工极为困难。基建工程兵部队不畏艰险，忘我拼搏，终于在高寒山区凿通了一道道冰雪达坂，把昔日的交通禁区，变成贯通南北的通衢。

在山区公路技术改造中，采用隧道改善道路营运条

件，既可提高通行能力，缩短公路里程，节省用地，还可减少汽车油料、轮胎消耗，节约运输费用。在交通繁忙的 104 国道杭州至温州段上，部分线路技术标准偏低，其中临海至黄岩有一段长仅 10 余公里的线路上，却有 62 处弯道和 17 处回头曲线，且平曲线半径小于 15 米，最大纵坡达 9.2%，内有 4 段路线需要进行改善。浙江省公路交通部门就这段线路的地形、地貌、公路标高、线型等因素综合分析比较认为，如就原有公路改建，不但工程大，投资多，还难以达到技术改造的要求；而在长石岭、杨梅岭、青岭和黄土岭各修 1 座隧道，则可使路线线型顺直，平曲线最小半径也可达 250 米，平均纵坡可降至 1.24—2.42%，最后决定采用修建隧道方案。4 座隧道竣工通车后，经济效益十分显著。仅以长石岭隧道为例，除节省 45 亩用地外，按当时运量运价计算，每年可节约运费 54 万元，汽、柴油 80 万升，还可减少机械、轮胎损耗约 18 万元。隧道投资，半年即可回收。

在乡村公路上，采用民办公助的办法，也修建了不少隧道。河北省依靠地方、依靠群众修筑乡村公路隧道，在全国具有代表性。涉县王金庄乡，地势险恶，交通闭塞。一九六四年修筑了一条经过桃花岭的盘山公路，路窄弯多，坡度陡，绕道远，车祸多。血的教训激发了群众改造旧路，修建隧道，打通桃花岭的决心。他们发扬了解放区人民的光荣传统，群策群力，在一九七九年就把这座全长 910 米（含明洞 100 米）、洞宽 7 米、高 5 米的隧道打通，计开挖土石方 10 万立方米，缩短路线长度 7.5 公里，通车能力几乎增长 1 倍。河北省磁县杨家堂乡处于万山之中，与其相邻的 4 个乡，彼此相距不到 3 公里，从一个乡到另一个乡，竟要绕道 10 多公里。一

九七七年，杨家堂乡采取山、水、田、林、路综合治理的办法，开山凿洞，修建公路。到一九七九年底，打通了全长 356 米的庙岭隧道和全长 250 米的南蛟隧道，初步改善了交通条件。为加速乡村建设，一九八四年，磁县公路交通部门在杨家堂乡一带矿区修筑了环形公路 12 公里，开凿了 2 座隧道，把 4 个乡的 54 个村联成一片，沟通了与涉县的公路交通，促进了山区商品经济发展。此外，象北京市熊儿寨到东长峪线上的全长 420 米的幸福隧道，山东省淄川到峨庄线上全长 550 米的黑峪隧道，浙江省永康县全长 1020 米的鹫岭隧道，以及全长 330 米的河南省卢氏县草沟隧道等等，也都是由国家补助，县乡自筹，群众集资、投劳，自行设计施工开凿而成的。

新中国成立以来，公路交通部门在依靠地方，依靠群众开凿公路隧道的过程中，还采用了一些先进的施工工艺。一九八五年，陕西省公路交通部门在秦岭山区老爷岭垭口修建的全长 1007 米的公路隧道，就是采用“新奥法”施工的。截至一九八七年底，全国公路交通部门管养的公路隧道达 579 座，总长近 9 万米。中国公路隧道建设虽然取得一定进展，但技术水平仍然不高，应有的安全、照明、通风等设施也较为缺乏。所有这些都还有待依靠技术进步去加以克服。

公路渡口的建设

公路渡口是在公路跨越江河、湖泊、港湾、海峡处，因一时无力建桥（或水下隧道），为使汽车连续运行而设置的设施。北方各省、自治区季节性河流多，一般采取汽车涉水过河，或搭设临时便桥维持通车；冬季严寒，江河封冻，则在冰上行车。因此，汽车渡口很少。南方

各省，河多水深，不设渡口，公路无法贯通。湖南、四川、广东、广西、湖北、江西等省、自治区因长江、珠江支流密布，河道纵横，渡口一直是公路工程的重要组成部分。特别是主干流上的渡口和海峡渡口，对保证干线公路运输畅通，起着更为重要的作用。

一、渡口的演变及其现状

新中国成立以后，到一九五七年，全国有公路渡口 375 处，其中机动渡仅占 19.7%。“大跃进”期间，据一九五九年统计，公路里程增长近 1 倍，渡口却增到 1243 处，机动渡的比重则下降到 15.4%。一九六二年，公路交通部门认真执行“调整、巩固、充实、提高”方针，公路里程通过核实有所减少，渡口也核减为 921 处，其中机动渡占 30.4%。此后，随着国民经济的发展，民用汽车逐年增多，养路费收入同步增长，改造危桥、险渡提到议事日程。因此，渡口逐年减少。一九八一年，全国渡口降到 655 处，机动渡占 55.5%。在改革、开放新形势下，干线公路改渡为桥的速度加快。但是，另一方面，在山区新建的县、乡公路上，又增加了一些新的渡口，此消彼长，故渡口数量一直变动不大。到一九八七年底，全国公路渡口共有 659 处，机动渡占 69.6%。这些渡口约 70%在县、乡公路上；另外的 30%则分布在于线公路，机动渡占 87%，其中完全实现干线公路渡口机械化的有广东、湖南、江西、山东、山西、江苏、浙江、安徽、内蒙古、西藏、上海 11 个省、自治区、直辖市。中国公路渡口以南方居多。据一九八七年统计，占首位的是湖南省，共有 110 处，其次为四川，再次为湖北、广西、广东和江西等省、自治区。这 6 个地区的公路渡口数量之和，约占全国公路渡口总数的三分之二；北京、

天津两市没有渡口，其余的三分之一则分布在黑龙江、陕西、河南、宁夏、内蒙古、新疆和上海等 22 个省、自治区、直辖市。

三十八年来，公路渡口面貌发生了很大变化。渡运船舶从木质向钢质化发展；渡运载车量从单车、双车扩大到 20 车；机动渡的比重从近 20% 上升到 70%；人力渡大部分从撑篙摇橹改为横缆牵引；汽车上下渡船从三角跳改为连船跳；渡运时间除洪水、大风外，从不能夜渡达到昼夜渡运；码头引道也从砂石结构改为水泥混凝土结构。一九八七年，全国公路渡口共有渡运船舶 1756 艘，其中自行式机动渡船 346 艘，拖轮 648 艘，非机动渡船 762 艘，基本上适应了公路运输需要。

二、渡口技术状况的改善

渡口技术状况的改善涉及两个方面：一是码头引道的改建与新建。新中国成立初期，码头多为临时性建筑，常因水位涨落而移动跳板，枯水季节船舶不易靠岸，影响安全和渡运效率。一九五四年，交通部颁发《公路工程设计准则》，规定了码头建设标准，使各地改建、新建码头有章可循。此后，一些干线公路渡口逐渐改建为永久性的直线式或锯齿式码头，纵坡、宽度、表面平整度和坚实度均达到标准要求。为适应连船跳和大型渡船的推广，渡运量的增长以及河床、水位的变化，不少码头引道都经过多次改建。湖南省长沙湘江渡口水陆洲西岸码头引道，就先后改建 3 次，才适应了不同时期的渡车需要；常德沅江渡口的码头位置也曾多次迁移、加宽。安徽省芜湖长江渡口，一九五七年始建于裕溪口（北岸）至四合山（南岸），早期设施简陋，河床淤塞严重，枯水季节航道受阻，高水位期间又因码头被淹，渡船难以停

靠，6级以上大风即不能通航。一九七四年，省公路处投资，将渡口移至二坝（北岸）至弋矶山（南岸），按现代化渡口标准新建，铺筑长110米、宽12米、纵坡为10%的水泥混凝土码头引道；随着交通量的不断增长，一九八四年又增建副码头2处，并扩建码头引道，配备14车自航渡船3艘，使渡运能力提高1倍。到一九八七年，除了一些县、乡公路渡口标准偏低外，全国绝大多数干线公路渡口的码头引道，都符合标准要求。

二是渡运船舶的改造与发展。五十年代初期，渡运船舶绝大多数是单车和双车的木质船，一般拖轮多用小马力柴油机。五十年代中后期，开始使用3车或4车钢木结构和钢质渡船，拖轮改用解放牌汽油机。进入六十年代，发展6车、8车钢质渡船，并用40至80马力船用柴油机替换汽油机。十年动乱中，部分省一度推广钢筋水泥船舶，效果不好。中共十一届三中全会以后，钢质中、大型渡船日益增多，一次载车量从8车到20车不等，船用柴油机马力增大到240至600匹，海峡渡船则更大，并向自航式机动渡船发展，普遍采用整块式钢质连船跳板和液压起跳装置，机械化程度有较大提高。江苏省南通至沙洲长江渡口落成于一九八五年。这个渡口采用的渡轮具有较好的性能：

——抗风能力大于7级，主机马力为 4×450 马力及 2×60 马力；

——一次渡运20辆标准汽车，荷载等级为汽—20，拖—100；

——航速每小时不小于15公里，双向航行，双向停靠；

——主体尺寸：长（不包括跳板）70米，宽13.8

米，最大吃水深度为 2.5 米。

南通至沙洲长江渡口装车多，航速快，每个航次可装大小车 30 多辆，渡轮上设有空调、彩电，通讯和导航采用对讲机和雷达，是中国内河上设备先进的渡口之一。

三、渡运管理工作的改进

(一) 管理规章制度的制定。五十年代初期，各省公路局对渡口管理曾各自制订《过渡规则》或《渡口守则》。为加强公路渡口管理，确保安全渡运，一九五五年十一月，交通部颁发《公路渡口管理暂行办法》，对渡口等级、设备、组织管理以及车辆过渡的顺序等，作了原则规定。各省据此制订了实施细则，使公路渡口管理工作步入正轨。“大跃进”期间，规章制度破而不立，管理松弛，事故迭有发生。一九六二年一月，交通部颁发《公路渡口管理办法（草案）》。一九七五年八月，又再次在修订颁发的《公路养护管理暂行规定》中强调：渡口上、下游附近，不准随意挖取砂石、修筑堤坝、流放竹木，重要渡口商请当地军事、公安部门指派专人警卫，维护渡运秩序，保证渡运安全，提高渡运效率。并且重申一九六二年交通部颁发的《公路渡口管理办法（草案）》，要求各地据此制订渡口管理规则。此外，各省制订的规章制度还有：《渡口安全操作规程》、《过渡费征收办法》、《渡口船舶保养、修理与报废办法》和《渡运报表填报办法》等。

(二) 渡口的组织管理。根据统一领导，分级管理的原则，各省、自治区、直辖市公路交通部门根据交通部颁发的有关规定，分别制订辖区公路渡口管理规章制度。具体管理责任，按渡口的大小和重要性，实行总段、养路段分级管理，个别特大渡口也有由省公路局直接领

导的。县、乡公路上的渡口则分别由县交通局公路站或区、乡政府管理，个别的由村自办。厂矿专用公路上的渡口，一般都归专用单位自管。对于渡运繁忙的较大的干线公路渡口，大多设渡口管理所，人员配备视渡口大小、运量繁简、设备多寡而定。一般设2至4个渡班，每班4至8人；日渡车1000至4000辆的渡口，有的设6至8个渡班，以供2船或3船同时渡运。八十年代以来，为加强渡口管理，有的重要渡口设立了公安派出所。湖南省岳阳湘江渡口，经省公安厅、交通厅批准，于一九八五年八月率先成立公安派出所，在当地公安和公路交通部门的双重领导下，对维护渡运秩序，保障渡运安全，发挥了积极作用。

（三）渡口的资金来源。按照“以渡养渡”的原则，渡运车辆和人、畜征收过渡费。此项收入，一般只够维持日常支出，新建渡口则需另行投资。因此，长期以来，公路渡口的建设、维修、管理以及日常渡运开支费用，均列入养路费支出计划之内，征收的过渡费纳入养路费总收入之中。一九六一年，交通部、财政部联合颁发《关于养路费征收和使用暂行规定》，将过渡费与养路费合并，凡已交养路费的车辆，过渡时不另收费。但在一九六三年的补充规定中又重申“以渡养渡”的原则，允许另行收取过渡费。从此，各地公路渡口收费情况颇不一致。安徽、江苏两省的公路渡口实行另收费，湖南省只对免收养路费的车辆征收过渡费，多数省仍然不收过渡费。进入八十年代，情况有了变化，各地公路交通部门以提高经济效益为中心，坚持“以渡养渡”的原则，对过渡费的征收工作普遍有所加强。随着渡运量不断增长，过渡费收入也有所上升，为改造渡口码头、添置大型机

动船舶提供了固定的资金来源。一九八七年，全国公路渡口首次达到收支相抵，略有盈余。但各省之间收支相差十分悬殊，安徽省的公路渡口收入为支出的 4.5 倍，湖南省为 3.4 倍，江西省为 2.3 倍，湖北、江苏两省略有盈余，其它省、自治区、直辖市入不敷出。

(四)渡运的安全和事故。公路渡口兼有航运性质，常年水上作业，洪水、大风、浓雾等自然干扰多，技术性比较复杂，安全责任重大。各地公路交通部门十分重视安全渡运工作，把它作为首要任务来抓，坚持不懈地贯彻执行“安全第一、预防为主”方针，建立、健全规章制度，制订安全操作规程，并对一般预防措施和意外事故的紧急处理都作了详细规定，有效地避免了多起事故的发生。三十多年来，各地相继出现了不少安全无事故的先进渡口。湖南省茶陵县铁甲山渡口改渡为桥之前，在安全渡运和设备保养方面有一套比较完整的制度，曾连续十四年没有发生任何责任事故，还创造了木质渡船十一年无大修、六年无中修的记录，成为湖南省公路交通部门的红旗单位之一。广东省公路渡口严格遵守规章制度，开展建设文明渡口活动，渡运效率提高，码头秩序良好，服务态度改善，一九八七年全省安全渡运 1241 万辆次无重大责任事故。特别是一些大、中型公路渡口推广了广(州)湛(江)线上九江渡口科学管理经验后，码头交通管理大为强化，使人流、车流渠化畅通，缩短了待渡时间，社会效益显著。但是，另一方面，也有少数渡工思想麻痹，或不按操作规程办事，导致发生渡船被洪水冲走、失火、翻沉、碰撞、汽车落水等大小事故。显然，减少事故频率，仍然是不容忽视的紧迫问题。

四、大江大河上的重要渡口

(一) 长江渡口。在五六十年代, 长江上的汽车渡口很少, 一般设施简陋, 渡船小, 渡运能力不大。七十年代以来, 特别是一九七六年以后, 各省对原有的一些渡口, 如江苏省扬州渡, 安徽省芜湖渡、安庆渡, 江西省湖口渡, 湖北省鄂州渡等, 曾多次进行扩建。并新建了南通至沙洲, 镇江至扬州等大型渡口, 大大提高了渡运能力, 便利了大江南北交通。七十年代初, 长江下游的江苏省仅有 1 处比较正规的长江汽车渡口, 即由航运企业管理的江阴至八圩渡口。八十年代初, 江苏省公路交通部门贯彻执行了“以渡养渡”和“以渡建渡”的方针, 渡口发展很快。到一九八五年, 全省有渡口 15 处, 其中跨越长江的就有 5 处。一九七八年, 镇江至扬州渡口通航以后, 两市之间的公路距离, 比绕道南京长江大桥缩短 100 公里。一九八五年, 南通至沙洲渡口投产, 使南通到上海的距离, 比绕行江阴渡减少 130 多公里。江苏省辖区的 5 处长江渡口, 共有钢质机动渡船 27 艘, 1 次装载汽车能力达 257 辆, 渡运时间约半小时左右, 昼夜渡运汽车超过 5000 辆次。八十年代以来, 随着县乡公路的发展, 长江渡口仍在不断增加, 一般都由两岸地方政府协商集资修建。湖南省从一九八五年到一九八七年就新增了 3 处。如华容县与湖北省监利县仅一江之隔, 一九八五年, 两县自筹资金共建新沙洲汽车渡口, 使华容附近各县直达武汉的公路里程, 比绕道石首渡口缩短 134 公里, 比绕道岳阳减少 68 公里, 对搞活湘北、鄂南地区经济具有重要意义。

(二) 黄河渡口。七十年代以前, 黄河上的渡口较多; 七十年代以后, 绝大多数已经改建为桥。如山东省的滨州、济南、平阴、垦利, 河南省的郑州、洛阳, 山

西、陕西两省之间的禹门口、军渡、保德，内蒙古自治区的喇嘛湾、包头、磴口，宁夏回族自治区的石嘴山、仁存、中宁等。到一九八七年，黄河上下新建桥梁 40 多座，基本上消灭了渡口。

（三）珠江下游渡口。珠江三角洲河流纵横，渡口众多。一九七九年，广东省实行改革、开放以来，干线公路交通量迅猛增长，导致渡口拥挤，虽经大力加强渡运设施，待渡现象仍然十分严重。为改善公路交通面貌，广东省公路交通部门通过多渠道筹集资金，大大加快了改渡为桥的进程。到一九八七年，在十大干线公路上，仅有渡口 3 处，即广（州）湛（江）线上的九江渡，湛江海湾的外海渡以及广（州）汕（头）线上的汕头海湾渡。其它公路线上的 49 处较小渡口，也都全部实现了机动化。

公路渡口一般起着暂代桥梁（或水下隧道）的作用，常为过渡性设施。一方面原有渡口逐步为新建桥梁所取代，另一方面随着县乡公路的发展，新的渡口同时在不断增加。经验表明，干线公路和重要县道上的渡口，每日渡运量超过 500 辆次的，均宜改渡为桥；但在通过水深流急的宽阔江河、海湾或海峡，建设桥梁需要巨额资金，且技术上难度较大，因此有必要开辟新的大型渡口。为发展公路交通，加强渡口的技术改造，扩大渡运能力，改进渡口管理，仍然是公路部门的重点工作之一。

新中国的公路养护事业

公路养护工作概况

新中国成立后的前八年，在政务院《关于一九五五年公路工作的决定》指引下，公路养护工作在多方面取得重大进展。

一是全国公路养护体系基本形成。一九五一年一月，交通部公路总局成立，设养路处主管全国公路养护事宜。并按专线设立过几个国道养护机构，但时隔不久，大多于一九五一年下放到省。此后，干线公路养护统归地方管理。

继一九五一年十二月和一九五四年七月交通部召开全国养路会议之后，遵循“通车必养，有路必护”的方针，大多数省都建立了省、专区、县3级公路管理机构，省设公路管理局(处)，按专区设公路总段或公路管理处，按县设养路段(工区，站)，承担国道、省道和主要县道的管理、养护任务。

道班是公路养护的基层组织，交通部在一九五一年颁发的《公路养护暂行办法》中规定了3种模式：

——凡高级路面(水泥、沥青)、碎石路面及主要军事经济路线，都实行道班制养护，每班8至12人。

——凡人烟稀少或边远特殊地区的重要路线，采用流动道班制；养护工作繁重的，得用机械养护。

——凡交通量较小的一般路线，采用半脱离生产的代表工，组织沿线群众负责养护；或利用农闲，发动群