

第八章 城市交通管理

第一节 管理机构

1908年,成都警务公所在行政科内设交通股,负责“车辆和车夫之取缔事项”,无专职交通警,由守望警兼司其职。

民国初期,成都、重庆等城市的交通管理,由警察厅的行政科负责,守(了)望岗警和夜巡岗警轮流值勤,维持交通秩序。1931年城市车辆改由公安(警察)局和市政府工务处、征收处共同管理,交通安全仍由市公安(警察)局负责。1935~1936年,重庆、成都2市公安、警察局在行政科内设交通股,开始建立专职交通警察,在主要街口设置交通岗,指挥市区交通;同时成立车务管理所,统管车辆的登记、检验、发牌等事项。1938年6月,按照国民政府规定,城市机动车辆管理又移交交通部门,警察机关仍负责城市交通秩序和非机动车辆的管理。

解放后,四川全省城市交通,由公

安和公路交通部门共同管理,以公安部门为主。公安部门负责路面管理与交通指挥,维护城市交通秩序;公路交通部门负责车辆和驾驶员管理。1952年省公安厅在治安行政处内设交通科。1952年9月1日、1954年4月5日,成都、重庆二市公安局先后成立交通警察大队,统一管理指挥全市交通警察。随着城市的发展和车辆的增多,自贡、内江、绵阳、雅安、宜宾、泸州、南充、万县、渡口、西昌、乐山、广元、达县、江油等城市先后成立交通警察队。至1978年,全省有交通警察1186人。1983年,四川省公安厅成立四川省车辆管理所。在此以前,重庆、成都、渡口、万县、乐山5市公安机关已先后承接机动车辆和驾驶员的管理业务。

1987年5月1日,遵照国务院《关于改革道路交通管理体制的通知》,省交通厅将公路交通管理的业务、人员

和经费移交公安机关,省公安厅设立交通警察总队,市地州公安局(处)设立交通警察支队,县(市)公安局设立交通警察队(大队)。从此,全省交通管

理工作统一由各级公安机关负责。1990年,全省有交警支队21个,交警队(大队)205个,交通警察共6951人。

第二节 路面管理

一、交通指挥

民国初期,由治安值班岗警站立马路街心,指挥往来车辆和行人,维护交通秩序。1935~1936,成都、重庆开始由交通警察指挥交通。1937年,成都、重庆在主要街口修建了一批砖砌圆形岗台供交通警察指挥交通。解放后,成都、重庆拆除妨碍车辆通行岗台,对损坏的岗台进行维修,同时新设置一批岗台。60年代,岗台都加装四壁和玻璃窗。为改善了望条件,有的设立高台,增设灯光信号机及座椅;主要路口的岗台安装了电铃,于交通信号变换时使用,以提醒行人和骑车人注意信号的改变。80年代,成都、重庆、自贡、渡口等城市的主要交通岗台普遍安装了电话机;1984年成都、重庆二市的岗警台开始装备无线手持对讲机。至1990年建成包括17个交通警察支队、78个县(市)交通警察队的无线通讯网,基本上能在全省范围内迅速进行交通指挥联络。

交通指挥信号,民国初期未作规定,视具体情况指挥行人、车辆。1926

年,省会警察厅规定:“警察发动警笛,汽车应立即停止”。1927年,成都市开始以手式指挥交通,手式只有停止和通行两种。1935年,开始执行国民政府内政部规定的全国统一的指挥手式(停止手式和放行手式共八种)。同年6月26日起,按国民政府统一规定实行城市道路交通左行制。以后因进口的美制汽车均为右行制式,为节约改装费用,从1946年1月1日起,又将道路交通左行制改为右行制。

1950年后,根据公安部的规定,交通警察指挥手式改为三种:全部停止手式;左右通行,前后停止手式;通行时指挥车辆加速行进手式。1956年将手式指挥改用指挥棒指挥及信号灯指挥。指挥棒指挥有停止信号、直行信号和左转弯信号。信号灯有红、黄、绿三色,红灯为禁止通行,绿灯为直行,黄绿灯同时亮为左转弯。1979年取消黄绿灯左转弯信号。1981年将黄灯信号作为绿灯转为红灯的过渡信号。1980年以来,各市陆续安装了自动信号灯,采用周期自控信号指挥交通。

1988年规定车辆行人遇有灯光信号、交通标志或交通标线与交通警察的指挥不一致时,服从交通警察指挥。

二、交通隔离

1935年,成都市在翻修华兴东街等9条街道时,最早设置中心线及缓行线。中心线当时又称中分线,是来去车辆的分道线。缓行线用于示意车辆在进入街口前,从缓行线起减速行驶。各线宽度为一英寸半,用石灰或白磁片嵌成。以后重庆市亦设置有少量标线,其它城市均未设置。解放后,城市道路交通发展较快,除交通标线的数量增加外,为适应各种不同的功能,交通标线的种类也随之增多。1955年按照公安部规定:中心线、停车线为白色实线,快慢车及大、小型机动车分道线为虚线,人行横道线为菱形线。1981年人行横道线改为斑马式;城市道路标线达13种。

城市交通物体隔离,解放前基本没有设置。解放后,陆续在主要街口设置木质交通护栏,将人行道与车行道隔开,对街口交通畅通起到了很好的作用。以后逐渐将木质护栏换为铁质护栏,在繁华街道设置全程封闭或护栏,在人行横道较长的街口设置“安全岛”。1980年,成都、重庆二市在主要街道设置水泥墩或绿篱实体为快慢车道的隔离,并在一些车辆、行人流量大的繁华地段或路口修建地下人行横道

或人行天桥。1981年,自贡、宜宾、乐山等中等城市亦在市区主要街道设置绿篱、隔离桩,1987年,成都、重庆2市开始修建立交桥,到1990年底,全省城市已修建立交桥5座。各城市主要干道基本实现人车分流,机动车和非机动车各行其道。

三、控制市区交通流量

新中国建立后,城市的车辆和交通流量不断增长,而道路条件的改善跟不上。各城市根据道路和交通流量不同情况,采取多种办法,调整和疏导交通流量,以最大限度发挥现有道路通行能力,减少堵塞,保障交通畅通。1956年重庆市实行解放碑一带节假日禁止机动车辆通行;成都市春熙路禁止机动车通行,规定南、北新街、金华街为板架车单行线。1964年,成都、重庆两市将解放碑和春熙路辟为步行街,同时,白天大货车、拖拉机凭“入城证”入城。1982年以后,大、中城市视交通情况将一些街道开辟为自行车专用道,机动车单向行驶道,一些街道在车辆高峰时只准自行车、轻便摩托车和公共汽车通行;实行职工错时上下班和大货车、拖拉机夜间运输制度。1986年,成都、重庆2市对摩托车实行准购证,限制其数量的增长;扩大人力货运三轮车禁行线路。调整疏导交通流量以缓解道路堵塞,改善交通秩序。

第三节 车辆管理

一、机动车管理

1925年,四川出现汽车后,即开始对机动车进行登记管理,实行车辆挂牌行驶。1926年成都市汽车车牌为铁皮制作,黑底白字,书明警字第XX号,挂于车前、后右方。在车辆行驶时,驾驶员须携带执照、捐据、驾驶证,备巡警查验。1931年将车牌分为公务车、自用车和营业车三种:公务车牌为深蓝底白字;自用车牌为白底红字,营业车牌为白底黑字,均钉于车后方下部显露之处。1926年起,成都、重庆二市对机动车辆每年查验一次,合格者换发车辆执照。

四川解放初,各市军管会接管城市车辆管理工作,陆续颁发城市交通管理的暂行法规,对公私汽车和非机动车进行登记管理。1955年11月20日,重庆市颁发《重庆市交通管理实施细则》,1956年2月1日,成都市颁发《成都市交通规则实施细则》,对机动车辆登记、检验,换发牌照,异动登记和车辆号牌式样等都作了规定。汽车号牌均有红星,分大型车、小型车、机器脚踏车、试车和临时五种,除临时号牌为白色厚纸印制外,其余号牌均用2.5毫米铁皮冲压制造。1960年全省汽车号牌作了改进,分为大型车、小型

车、机器脚踏车、拖拉机、试车、临时六种。车牌编号前二位数“20”为省代号,以一横线隔开,后列五位数字(试车及临时车牌为四位数)为车辆号牌编号,除临时车牌为纸质外,其余均为铁皮冲压制作。1975年,由于机动车辆增加,原车牌编号已不敷用,增加“50”代号,和原“20”代号同时使用。1983年又增加“80”代号,三组代号车辆同时使用。1986年7月1日开始使用新车牌,牌面为上下排结构,上排有“四川”二字,后两个阿拉伯数字表示地区代号,下排五个阿拉伯数字表示车辆编号,比原号牌扩大了容量,号牌类别增加使馆车、外籍车等共10种。新号牌的颜色也进行了调整,大型车为朱红底,白字;小型车、二三轮摩托车为中绿底,白字;轻便摩托车为白底,朱红字;拖拉机、电瓶车为淡黄底,黑字;试车、教练车为蓝底,白字;临时号牌为白底,红字;补牌证为白底,黑字;使馆车、外籍车为黑底,白字。车牌规格为300毫米×165毫米,摩托车、临时号牌、补牌证为220毫米×100毫米。除临时号牌和补证为纸质外,均为金属材料制成。1988年1月1日起开始使用公安专用车辆号牌,分汽车和摩托车两种。汽车号牌为单排结构,前面红

色“GA”表示公安专用车辆,其后两位数码“51”代表四川,右端四位号码系车辆编号。摩托车号牌为上下两排结构,上排前面为“GA”二字母,其后两位数码“51”代表四川,下排五位编码系车辆编号。解放军和武装警察部队另有专用车辆号牌。

1963年四川省人民委员会批准公布的《四川省机动车管理办法实施细则(草案)》规定了车辆技术检验标准,车辆报废技术条件和载重限量,严禁客货混装,货车搭人须有准载证明。1966年,“文化大革命”开始后,车辆年度审验工作一度停止进行。1970年恢复车辆年审制度,并对行车执照进行更换工作。1979年,针对从国外进口的汽车中质量问题,四川省外贸、交通、公安联合制定《关于进口机动车辆检验管理办法》,对进口汽车严格质量检验,以免造成国家不应有的损失。1982年,城市轻便摩托车日趋增多,省公安厅对轻便摩托车技术标准作了规定,并对轻便摩托车进行技术审验,以后每年进行一次审验。1984年,省公安厅制定《改进私人车辆管理的若干规定》,凡办理机动车入户或过户的个体或联户,须持街道办事处证明,向当地公安机关车辆管理部门申请办理,交验车辆有关凭证,经查验凭证和车辆检验合格后,车主向当地保险公司办理第三责任保险,从事客运的还须办理旅客意外伤害保险后,方可换

发车辆号牌。1988年后,统一执行国家标准局颁发的《机动车安全条件》,车辆检验标准日趋完善。

二、非机动车管理

清末,成都即有人力车行驶;后因车笨道狭,城区内一度停止人力车行驶。民国初期,经四川巡警总厅批准,车务总公司在成都推出改良人力车。1926年成都市政公所规定:板车、架车均应送市政公所查验,发给牌照,编列号码,始准在市区内行驶,并规定18岁以下,50岁以上者均不准推拉载重车。1931年,成都市政府工务局举行首次载重车和人力车的总查验。1939年四川省交通委员会规定人力车夫均着号衣以备稽查,号衣由车主自备。1934年,四川省会公安局颁发《取缔自行车暂行规定》,加强对自行车的管理,规定自行车应经省会公安局查验、编号、发给牌照,并钉于护泥板上。

解放后,非机动车辆统一由公安机关管理。各城市对人力车、自行车、马车等非机动车每年登记、检验、核发牌照一次。人力车较多的成都市,原有人力车9027辆,到1985年逐步淘汰。拉车人一部分转为搬运工人,一部分动员回乡生产。

1958年,简化非机动车辆办证手续,将公安部门换发的行车牌照和税务部门换发的税务牌照合并为一个牌照,由税务部门制发。1979年,国家免

征自行车牌照税,自行车牌照和行车证由各市、县公安机关换发,验证工作每年进行一次,迁入和迁出凭公安机关证明。1981年开始,全省非机动车牌照由省公安厅统一编号制发,解决了号牌重复,不便检查和管理的问题。

公安交通管理部门依靠各单位,不断加强对骑自行车职工的安全教育。同时,对自行车行驶实行严格管理,交通法规明确规定,自行车行驶必须保持

车闸、车铃有效和车尾反射器良好;对装载的高度、宽度、长度和行驶中转弯、超车,通过陡坡、横穿车行道等都作了具体规定。在自行车比较集中的地区,如商业繁华地区、文化体育活动场所和职工宿舍楼群等,充分利用广场、空地、小巷,规划、设立自行车停放场所,限定存放范围,并设专人看守,以利于维护自行车停放秩序和社会治安。

第四节 驾驶员管理

1926年,四川省会军事警察厅规定:“驾驶汽车之司机人,经本厅试验,驾驶娴熟,方给驾车证”。1931年,成都市政府规定:“司机生执照一年换领一次。在市区内驾驶汽车,应受岗巡,长警查验”。1935年成都市政府规定,报考驾驶员的条件是:年龄在20岁以上,40岁以下身体健康,耳聪目明者;考试课目是:1、驾驶技能(实地考验);2、驾驶规则;3、机器构造及其功用。考试不及格者非逾一月后,不得再行报考。1937年,成都、重庆警察局对报考驾驶员的条件年龄放宽为18岁以上45岁以下,考试科目为五项:1、体格检验;2、驾驶技术;3、本市交通管理及交通取缔规则;4、本市地理;5、机械构造、功用及修理。

四川解放后,根据交通部、公安部

的规定:报考驾驶员,年龄须在20岁以上,55岁以下,粗通文字;驾驶小型车身高在145公分以上,体重45公斤以上,驾驶大型车身高在155公分以上,体重50公斤以上,具有6个月以上学习驾驶的经验。考试科目:1、体格检查;2、驾驶技术;3、交通规则;4、汽车修理、保养。对驾驶人的考验分为初验、复验和审验3种。1953年,将汽车驾驶员分为职业、普通、学习3类。其中职业驾驶员按技术熟练情况又分为3个等级。驾驶员考验增加升等考验。各类驾驶员报考条件是:1、学习驾驶员:实足年龄在18岁以上,50岁以下,体格健康,粗通文字,并略知机械常识及交通规则的;2、普通驾驶员或三等驾驶员:实足年龄在18岁以上、55岁以下,体格健康,粗通文字,经过汽车

学校或汽车驾驶训练班毕业或在实际工作中学习掌握单独驾驶汽车技术的;3、二等驾驶员:领有三等职业驾驶执照,并有3年以上驾驶经验,安全行驶5万公里以上,或在驾驶工作上有发明创造或有显著成绩的;4、一等驾驶员:领有二等驾驶员执照,并有6年以上驾驶经验,安全行驶10万公里以上,能作到保养车辆、节约燃料和轮胎,能完成生产任务,具有小修技能或驾驶工作上有发明创造,成绩显著的;5、大客车驾驶员:必须领有大型货车或小型车驾驶执照,并有3年以上安全驾驶经验或安全行驶5万公里以上的。1960年,将驾驶执照增加到4类:1、职业驾驶员,取消等级区别;2、非职业驾驶员;3、实习职业驾驶员;4、学习驾驶员。实习职业驾驶员安全驾驶半年以上并有一定经验,可申请换发职业驾驶员执照。

1963年,四川省交通厅、公安厅联合颁发《四川省机动车管理办法实施细则》中,规定报考学习驾驶员年龄限18岁以上,25岁以下。学习驾驶员实习期为6个月,前3个月必须在监护下行驶,满3个月和行驶5千公里以上无违章肇事,经批准可单独驾驶实习。连续安全行驶6个月和1万公里以上,可申请换领职业驾驶执照。城市公共汽车实习驾驶员,在监护下安全行驶6个月和1万公里以上,经批准可单独实习,再连续行驶1万公里以上,方可

申请换领职业驾驶执照;申请增驾大客车的驾驶员,应持有准驾大型汽车纪录的执照,并具备连续5万公里安全行驶经历,经考验合格后,方准增驾大型客车。

1972年,根据公安部、交通部有关规定,驾驶员分为3类:驾驶员、学习驾驶员和实习驾驶员。1976年《四川省城市和公路交通管理规则实施细则》规定:学习驾驶员须年龄在18岁以上,30周岁以下,具有高小以上文化,身高在1.55米以上(手扶拖拉机,机器脚踏车,机动三轮车可以在1.50米以上),视力两眼各为0.7以上(可戴眼镜),无赤绿黄色盲,左右耳距音叉50厘米能辨清声音方向,无精神病,血压、心脏正常,无足以妨碍驾驶机动车的其它疾病或肢体缺陷。学习时间汽车为6个月,方向盘拖拉机为4个月,手扶拖拉机、机器脚踏车为3个月,期满后 方可报考实习驾驶员。报考实习驾驶员经测试交通规则、机械常识、桩考(无条件的可路考)、道路驾驶操作,合格后方可准予实习(手扶拖拉机、二、三轮机器脚踏车考试合格后直接办理正式驾驶证)。实习期为6个月,前3个月为监护期,后3个月为单独实习期,实习期满后,并有2万公里以上安全行驶经历,方可发给驾驶证。驾驶员每年应进行一次审验,未年审者不准继续驾驶车辆。

1986年,开始实行违章记录卡,

加强对机动车驾驶员的管理。违章记录卡一套5张,正面有驾驶员姓名及驾驶证号,驾驶员在一年内被收卡1~2张,进行批评教育,一年内被收卡3张,组织学习后复试交通规则;一年内被收卡4张,组织学习后复试交通规则及安全驾驶常识;一年内5卡被全部收完,组织学习后复试全科后方准驾驶。单独实习驾驶员被收违章记录卡的,每张延长实习期一个月,被收缴5张的,复试全科。1989年,为保证机动车驾驶员培训质量,规定机动车驾驶学员操作驾驶时间:大客车、无轨电车不得少于150个小时,其它汽车不得少于120个小时;二、三轮摩托车不得少于60个小时;大型拖拉机不得少于40个小时。并对办学条件和批准手续,教练员条件也作了规定。同年7月1日全省启用全国统一的新机动车驾驶证,驾驶证分四种:1、《中华人民共和国机动车驾驶证》(简称正式驾驶证),副证作为记录审验、违章、肇事、奖励及增学驾驶车型使用;2、《中华人民共和国机动车实习驾驶证》(简称实习驾驶证),副证作记录违章、肇事等使用;3、《中华人民共和国机动车学习驾驶证》(简称学习驾驶证);4、《中华人民共和国机动车临时驾驶证》(简称临时驾驶证),是临时来华需要在道路上驾驶机动车的外国人,以及香港、澳门和台湾省人员的驾驶证件。交通民警需要暂扣驾驶证明只扣副证,同时

开给“扣留机动车驾驶凭据”以代替副证。

对驾驶员的审验,每年一次,审验时,一般先分批组织驾驶员集中学习,由驾驶员进行自我鉴定,所在单位签署意见,并填写《机动车驾驶员年度审验表》,每项审验合格的,签注“年审合格”,发还执照,机动车驾驶员年审和车辆年检工作同步进行。

公安交通管理部门在严格实行驾驶证制度和驾驶员的审验的同时,不断加强和改进对驾驶员的考核教育工作。50~70年代,对机动车驾驶员的培训,主要是由车属单位采取“师傅代徒弟”、“以运代训”的办法进行。80年代以来,各城市陆续创办了一批汽车驾驶学校或驾驶员培训中心。对学员的毕业考试和发证工作,都在车辆管理机关监督下进行。成都、重庆等市学员的一次考核合格率一般都达到80%以上。

对驾驶员的经常教育管理,从50年代开始,主要是依靠有车单位,把驾驶员组成安全小组,对车少单位和个体运输户,按所在地分片组成联合安全小组建立安全学习和安全检查制度,设置专人负责,实行安全责任制。重庆市,1985年全市驾驶员组成318个安全小组和24个联合小组,由各单位领导负责,并设专职或兼职的交通安全管理员,负责处理本单位发生的交通违章肇事问题,这样,单位有领导

管,交通安全员职责明确,保证了经常性安全活动的开展。长期以来,各城市在有车单位和驾驶员中,还坚持开展了交通安全月、百日安全行车无事故、文明安全车和安全驾驶评比活动,并

实行交通安全奖惩制度,推动了各单位安全管理工作的深入开展,涌现了一大批交通安全先进单位和文明安全驾驶员,受到了各级政府和主管部门的表彰和奖励。

第五节 交通安全宣传和秩序整顿

民国初期,省城整顿城区交通秩序,通过发布告、设标语牌,向居民宣传“行人靠边走”,“人力车夜间须挂灯笼”等。1934年,四川省会公安局整顿市区交通秩序,印制《市街交通图说》,在市区醒目处张贴,规定人力车要“一律装铜铃一个”、“超车先鸣号”、“严禁两车并行”、“转弯时向右转小弯,向左转大弯”。并编写了《拉车歌》,向人力车夫进行安全宣传教育。1937年,四川省交通委员会在成都、重庆两市举办交通安全展览,编印《交通常识》、《区、保长交通安全须知》、《汽车驾驶人须知》、《人力车夫须知》等宣传资料,组织中学生进行街头宣传;各电影院放映交通安全影片,各报刊报导整治交通秩序情况,开展了第一次全省性的交通安全宣传活动。1940年,成都市以禁止在人行道上摆摊设点、在街沿上挂晒衣物为重点,进行了一次交通秩序整顿。

解放初期,四川城市交通秩序比较混乱,各市军事管制委员会努力恢

复城市秩序,颁布了城市交通管理办法,大力整顿交通秩序。成都、重庆、自贡等市在对车辆进行清理登记的基础上,统一规划设置停车场,禁止乱停乱放,对摊贩实行划区设点,集中管理,禁止乱设摊点。同时严肃处理重大交通事故,杀一儆百。1950年3月,中国人民解放军第二野战军后勤部驾驶员伍多云,驾车高速行驶,在重庆市小龙坎压死一小孩,经上级批准对伍判处了死刑。通过这些措施,城市交通秩序很快走向正常。1956年,成都、重庆先后颁发了《交通管理规定》和《交通管理实施细则》,在市交通委员会的统一领导下,组织公安、交通运输、市政工程、文教、基建等职能部门,采取多种形式,广泛开展交通安全宣传;发动街道积极分子和中、小学生协助维护交通秩序,劝导行人走人行道,过街走人行横道;在车辆较多的单位建立机动车安全检查小组和车辆安全检查制度;同时加强对自行车管理,规定自行车走慢车道,夜间行驶须燃车灯。通过

宣传和整顿,市区交通秩序良好。

1958年,成都、重庆、自贡等市发动市民维护交通秩序,依靠群众管理交通。交通民警分段包干,深入机关单位、工厂、企业、学校和居民段,帮助制定遵守交通规则,维护交通秩序的公约。组织“义务交通队”、“交通安全监督岗”、“小警察”,协助交通民警执勤,在路口、车站等地维护交通秩序,收到很好效果。以后,义务交通队逐渐扩展到南充、万县、涪陵等中小城市,成为城市交通管理的一支重要力量,被长期坚持了下来,对维护城市交通秩序作出了重大贡献。仅重庆市1958~1965年,义务交通队先后在城区主要干道出勤49万余人次,在车站出勤47万余人次,停车场出勤28万余人次,先后纠正违章138万余件。“大跃进”中,为减少交通事故,各城市都开展了交通秩序整顿和交通安全竞赛活动。成都市公安局还派出100多名干警分驻运输任务重、事故多的单位,跟车监督,加强交通安全指导。

1959年9月,公安、交通、水产、农垦、农业五部联合发出《关于试行“城市交通规划”的补充规定》。1960年2月,公安部、交通部又联合颁发《机动车管理办法》,统一重新制作了机动车号牌、行车执照、驾驶执照、车辆检验和驾驶员考核标准。按照《办法》和《规定》,各级公安机关认真进行了城市交通秩序的整顿,加强了行车管理及车

辆的安全检查和驾驶员的安全教育。

1974年,省安全生产办公室及省公安局、交通局联合发出《关于开展百日安全行车活动的通知》,各城市普遍进行了交通安全大检查和交通秩序整顿。重点是清除非法占道堆物,取缔影响车辆通行的自由市场,整治公共汽车站秩序。通过整顿,使被“文化大革命”冲击造成的城市交通混乱状况得到了改观,恢复了正常的城市交通秩序。1977年8月,省公安局在重庆市召开全省整顿城市交通秩序经验交流现场会,部署在全省城市进一步进行交通秩序整顿。各市成立了整顿交通秩序的领导班子,协调有关单位统一行动,重点要求骑自行车人必须遵守交通指挥信号,严禁违章搭人,机动车驾驶员要坚持每周半天的安全活动制度,开展评比“红旗车”为主要内容的竞赛活动和要求小学生放学时列队行走,不准乱穿街道等。除全省性的交通安全宣传检查和交通秩序整顿活动外,各城市公安、交通部门坚持了经常性的交通安全宣传和在重大节日加强交通安全检查和交通秩序的整顿。

80年代以来,交通安全宣传工作有新的发展,开展得更加广泛深入和丰富多彩。各城市公安、交通管理部门,依靠宣传、教育、电影、文化等有关部门,充分运用报刊、广播、电视、电影、文艺等形式进行宣传活动。在报纸、电台、电视台上刊播交通安全内容

的新闻比过去大大增多了。同时,公安、交通管理部门也积极编印交通安全宣传资料,在主要街道开设交通安全宣传橱窗或交通安全宣传牌,摄制电视新闻、电视片、电视剧,组织交通法规和安全知识竞赛等,向人民群众广泛传播和普及交通法规和安全知识。成都市和绵阳市交通警察支队创办了《交通安全报》,重庆市交通警察支队创办了《交通安全月刊》。1987年,省公安厅交通警察总队成立时,接办了原交通厅监理局的《四川交通安全报》(原是月刊,1988年改为旬刊)。这些交通安全报刊都公开发行,作为

各单位特别是驾驶员学习的重要资料。1989年4月,省公安厅、交通厅等10单位联合在全省开展交通安全月活动中,四川电视台对活动情况进行系列报导;成都晚报、四川工人报、四川法制报、四川劳动报开辟了专栏;省公安厅交警总队与四川日报社联合举办了“交通安全常识和交通法规知识竞赛活动”,并与省曲艺团组织了交通安全宣传队,演出38场,观众达6万余人(次)。还印发了宣传标语20多万张,宣传画4万多幅。这次交通安全月活动,形式多样,寓教育于娱乐,颇受群众欢迎。

第六节 交通勤务

1935年,重庆市区首先设立由交通警察执勤的12个交通岗,采用“站四休四”(站4小时,休息4小时)的勤务制度。1936年改为9个交通岗,配置交警36名,分为3组,每组负责3个交通岗;勤务时间从晨6时至夜12小时,分6班每班3小时。同年,成都市区设交通岗8处,执勤时间从每天上午8时起,午后10时止,每岗2人,每2时互换一次。1937年,设交通岗9处,有交警39名,勤务制度改为“站四休四”。1941年,省会警察局将交通岗和守望岗改为日夜执勤,每岗4人,巡逻岗每岗2人。

1950年,成都市设有交通岗189个,每岗交警3人,3个岗位配警长1人,交警每人每天站两班岗,每班岗执勤4小时,实行昼夜执勤,星期日不休假。重庆市设有交通岗71个,执勤时间从晨7时至晚11时。交警执勤实行“双岗7人勤务制”(又称“三六制”),即:每两岗配7人,每班岗执勤3小时,每人每天站两班岗,巡逻2小时,7日轮休一天。1951年,成都市也实行“三六制”,取消了深夜执勤。1955年,根据不同的岗位情况,实行一人一岗、二人一岗、五人双岗、六人双岗等多种勤务制度。80年代以来,随着交

流量的增长和交通信号自动控制的逐步实行,各城市不断进行勤务制度改革,把交通民警从岗亭里解放出来,采取点、线、面相结合的执勤方法,合理使用警力,扩大了管理范围,加强了重要路口和地段的交通疏导工作,使一些经常发生交通拥挤堵塞的地点得到了缓解,改善了交通秩序。

多年来,交通民警在执勤中,对违反交通规则的行为,一直坚持教育与惩罚相结合的原则,根据情节轻重,实事求是地依法处理。对于一般轻微的违章行为,主要是当场纠正,给予批评教育,指出违章情节和危害后果,立即放行,或者通知所在单位予以教育处理。对于那些违章较重或不听劝阻的,分别情况给予警告、罚款或行政拘留的处罚。据统计,1989年,全省城市共纠正各种违章行为243万多人次,其中给予批评教育的占60.53%、给予警告的占5.76%、罚款的占33.04%,行政拘留的占0.67%。

各级公安交通管理部门在制定的交通民警执勤规则中,都明确规定了交通民警在执勤时,必须着装整洁,姿态端正,坚守岗位,做到执法必严,违章必究、文明执勤,礼貌待人。1958年,重庆、成都、自贡等市交通警察执勤中推行“纠正违章先敬礼”,开展做

好人好事活动,交通民警中礼貌待人,文明执勤,蔚然成风,扶老携幼,拾金不昧,舍己救人等先进事迹层出不穷,受到广大群众赞扬。重庆市交通民警张仲良,冒着生命危险,在即将发生车祸的刹那间,抢救一小孩脱险,自己身受重伤,群众纷纷前往医院看望慰问,称他为“活着的罗盛教”。

1980年以来,一些城市在交通岗设置“警民联系箱”或“意见箱”,实行交通民警挂牌(胸前佩带警号牌)执勤,设置群众监督电话,开展群众性评选优秀民警活动,以方便群众对交通民警工作的监督,推动了文明执勤活动的深入开展,大大改善了警民关系,促进了工作,涌现出了一批为群众所喜爱的优秀交通民警和张元成、苏蓉贵、曹家贵等英雄模范人物。张元成同志任江油市公安局交警队副队长,1986年路遇车祸,他奋力抢救伤员六名和一辆满载物资的东风牌大货车,为国家挽回损失五万余元,荣记一等功,1988年又获国家“五一”劳动奖章。成都市公安局交通警察支队一大队苏蓉贵同志,1987年8月5日执勤时,面对持枪歹徒的枪口,大义凛然,奋不顾身地扑上,与群众齐心合力,生擒了歹徒,被公安部授予“二级英雄模范”的光荣称号。

第七节 交通事故

新中国建立以来,随着经济的发展,各种车辆、人口和交通流量大幅度增加,而道路建设、法制建设、交通管理以及人们安全意识和习惯跟不上,以致出现了交通事故不断上升的局面。据重庆、成都2市1950~1990年机动车交通事故统计,50年代发生4591起,死亡752人,伤3942人;60年代发生5933起,死亡1589人,伤6522人,次数上升42%,死人上升111.3%,伤

人上升34.7%;70年代发生18442起,死亡2954人,伤17646人,损失折款4713049元,比60年代次数上升132.3%,死人上升85.9%,伤人上升173.7%;80年代发生43427起,死亡7949人,伤32865人,损失折款26708726元,比70年代次数上升136%,死亡上升168.6%,伤人上升86.2%,损失上升5.66倍。

1950~1990年成都、重庆二市交通事故一览表

表1-10

年 度	机 动 车 事 故			
	次数	死人	伤人	损失(元)
1950	338	45	249	
1951	403	61	391	
1952	386	28	285	
1953	634	35	534	
1954	552	65	6430	
1955	316	29	295	
1956	442	54	447	
1957	392	61	298	
1958	303	83	237	
1959	425	132	370	
1960	400	160	373	
1961	390	139	354	
1962	337	105	358	

年 度 目	机 动 车 事 故			
	次数	死人	伤人	损失(元)
1963	300	68	292	/
1964	334	46	265	/
1965	377	63	285	/
1966	577	116	591	/
1967	671	193	713	/
1968	744	276	555	/
1969	969	328	711	/
1970	1334	255	1398	/
1971	1532	256	1234	/
1972	1828	255	1701	1031348
1973	1892	281	1947	400270
1974	1971	284	1896	565393
1975	1695	262	1706	465460
1976	2037	351	2247	525206
1977	2138	318	2052	395190
1978	1813	274	1803	492108
1979	1533	297	1291	365880
1980	2004	376	1765	472194
1981	2015	363	1852	566425
1982	2179	324	1992	461953
1983	2263	353	2193	457514
1984	2694	409	2475	761506
1985	3544	646	2985	1723420
1986	4394	938	3659	2894568
1987	7155	1337	5056	4857390
1988	6439	1247	4552	4675886
1989	5977	1160	3932	4739374
1990	6766	1170	4169	5570670

城市交通事故不断上升,与城市人口、车辆增长及道路发展失调有关。

据重庆市公安局统计分析,交通事故50年代年均310起,60年代年均249起,70年代年均1296起,80年代年均2048起;1950年与1990年比较,城区人口由73万增至412万,增长5.6倍,机动车由2972辆增至101004辆,增长34倍,非机动车也大量增长,而城区道路长度仅增长1.2倍,人均占道面积仅2.17米;据1985年对主要干线两路口、上清寺路口的调查,机动车日交通流量为1950年的32.3倍到55.6倍;虽然扩建了一些主要街道,但还有不少道路狭窄难行,无人行道、车行道之分,人车平均使用道路率很低,事故潜在因素不断增长。

交通事故的直接原因,主要是机动车驾驶人员和骑自行车人忽视交通安全,违反交通规则和疏忽大意造成的。据成都、重庆、自贡、攀枝花4市1988、1989两年交通死亡情况分析:2472起交通事故中,共死亡2659人,其中由驾驶人员引起的1463起,占59.1%,死亡1627人,占61.2%;由

骑自行车人引起的474起,占19.1%,死亡485人,占18.2%(两项合计,次数占78.2%,死亡人数占79.04%),由行人引起的434起,占17.6%,死亡438人,占16.5%;车辆机械故障引起只有103起,占4.2%,死亡109人,占4.1%。

对于违反交通规章造成的交通事故,一律由公安交通管理部门进行勘查调查,在查明事故原因,分清责任之后,根据事故情节、危害后果和肇事人应负责任,分别予以处理:其中情节较轻未构成犯罪,由公安交通管理部门给予行政处罚和经济制裁,触犯刑律构成犯罪的依法追究刑事责任。近几年来,强调执行以责论处,依法处理的原则,初步纠正了以往在处理交通事故中只重视解决民事责任,很少追究肇事者刑事责任的偏向,对交通肇事犯依法判刑的人有所增加。这对于维护交通法规的严肃性,教育人民群众预防和减少交通事故的发生,起到了积极的作用。

附:重特大交通事故记略

1957年10月11日早晨大雾,成都市公共汽车公司驾驶员钱坤,驾驶626号公共汽车未开防雾灯和指示灯快速行驶,行至一心桥与610号公共汽车相撞,冲入3间民房,造成死亡4人,受伤11人的恶性事故。

1959年11月28日,自贡市供销社驾驶员宋家富,酒醉后驾驶汽车从富顺回自贡,经郊区沿滩公社十里坡弯道处,高速行驶,将汽车翻入水田,15人窒息死亡,轻重伤10人。

1972年11月23日上午,重庆市

供电公司汽车队驾驶员石学德,借试车、安装电表的机会,驾驶南京牌20—29298号货车,载上驾驶员张正志、姜利等人,到巴县陈家桥公社仁和大队钓鱼,中、晚餐9人共喝白酒。石不听劝告,当晚吃酒后坚持开车。晚10时左右,行驶到石花大队采石场转弯处,车撞石堆,保险杆撞坏。张再次阻止其不要继续开车,并指出:“不要拿人命来开玩笑”。石反而气势汹汹地说:“你怕死就爬、爬、爬!”又继续开车,并以时速50~60公里的速度行驶,行至陈家桥公社群力大队二队采石场公路转弯处,车翻于公路右侧11米高的岩下,造成死亡3人,轻重伤10人的重大交通事故。

1975年1月12日21时,四川省商业局工程队驾驶员羊龙山,驾驶中南牌货车,由成都市十里店向八里庄行驶,途经二仙桥铁路交叉口,由于疏忽麻痹与火车相撞,汽车被撞毁,羊龙山及两个男孩当场死亡,火车越轨翻了两个车厢,铁轨移位86米(未伤人),其妻闻讯气疯。

1980年11月18日,自贡市公共汽车公司驾驶员陈泽舟,驾驶客车从郊区邓关镇到自流井,因雾大冒险开车,至郊区沿滩公社犀牛口时,客车翻

于公路桥下河沟内,死亡26人,受伤52人,驾驶员亦死亡。

1986年9月18日晚11时,重庆市南岸区汽车运输公司汽车驾驶员许登志,驾驶峨嵋牌50—28260大客车,载运乘客数十人,由巴县姜家区芦沟乡驶往南岸区上新街。19日凌晨2时许,车行至川黔公路9公里(九龙坡区境内)花溪群乐村青岗弯处,许打瞌睡,将车驶出公路左侧翻于35.2米深的溪沟里,当场死亡8人,轻重伤24人,车辆严重毁坏。

1990年2月13日下午2时,攀枝花市公共汽车公司四川50—00698号“黄海”牌大客车,从金江火车站广场起点载乘客70余人开往市区,驾驶员晏华坐在引擎盖上,让其好友吴林忠驾车。车驶出金江火车站广场后,沿途又上乘客20多人。一路上、吴、晏二人不断吹牛谈天。当车行至攀枝花金江公路7公里400米左转弯时,大客车冲出公路右侧边,撞断5棵直径为20~43厘米的凤凰树后,翻于39米下金沙江边乱石堆中,造成当场死亡23人,送医院抢救无效死亡6人(共死亡29人);重伤11人,轻伤49人,失踪2人,直接经济损失6.1万元的特大交通事故。