



21世纪警官高等教育系列教材

新编道路交通 管理学

路 峰 金治富 编著

中国人民公安大学出版社

21 世纪警官高等教育系列教

新编道路交通管理学

路 峰 金治富 编著

中国人民公安大学出版社

·北 京·

图书在版编目 (CIP) 数据

新编道路交通管理学/路峰, 金治富编著. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2002.9

21 世纪警官高等教育系列教材

ISBN 7-81087-091-2

I. 新… II. ①路…②金… III. 公路运输—交通运输管理—高等学校—教材 IV. U491

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2002) 第 073494 号

新编道路交通管理学

XINBIAN DAOLU JIAOTONG GUANLIXUE

路 峰 金治富 编著

出版发行: 中国人民公安大学出版社

地 址: 北京市西城区木樨地南里

邮政编码: 100038

经 销: 新华书店

印 刷: 涿州市先锋印刷厂

版 次: 2002 年 9 月第 1 版

印 次: 2004 年 8 月第 2 次

印 张: 9.875

开 本: 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

字 数: 243 千字

印 数: 1001~2000 册

ISBN 7-81087-091-2/D·084

定 价: 21.00 元

本社图书出现印装质量问题, 由发行部负责调换

联系电话: (010) 83903254

版权所有 翻印必究

E-mail: cpep@public.bta.net.cn

前 言

在如火如荼的高等教育改革中，教学改革是核心，而教学内容和课程体系改革又是难点。作为教学内容改革的组成部分，教材内容的整合与更新的重要性不言而喻。

公安大学本科专业现行公安业务教材基本上是 20 世纪 90 年代初编写的。这些教材在确立公安学科的地位，培养合格人才以及指导公安工作实践等方面曾发挥过重要作用。然而，形势的发展使得这些教材必须修订或重新编写。其一，在 1999 年 6 月召开的第三次全国教育工作会议上，党中央和国务院作出《关于深化教育改革全面推进素质教育的决定》。1999 年 11 月第二次全国公安教育工作会议就深化公安教育改革、全面实施素质教育作出了新的部署。我们的教材建设必须在此基础上重新定位。其二，我校许多课程的教材涉及到法律问题，而目前我国法律体系处于不断完善中，近 10 年来颁布和修订的法律比较多，教材的编写和修订必须与新的法律相一致。其三，由于近些年处于计划经济向市场经济转型时期，社会生活变化迅猛，公安机关面临的斗争形势非常严峻，而我们的理论却跟不上形势发展，有些理论严重滞后公安工作实际，无法指导公安工作实践，必须予以修正。鉴于此，公安大学党委适时作出决定，编写这套“21 世纪警官高等教育系列教材”。

此次教材编写与修订，将贯彻以下指导思想：从注重知识传授向重视能力培养转化；既充分反映当前公安工作和队伍建设的实际，贴近警务实践，又要具有前瞻性、预见性；从实践中来，又高于实践，形成比较科学、完整的体系，做到理论性、科学性与较强的针对性、实用性的统一。

本套教材将注重“高水平”与“适用性”的有机结合，突出编写质量和社会效益。首先，编写工作将以我校在全国公安系统具有影响的学科带头人领衔，约请各级公安部门业务领导、专家和骨干参加，形成实力强大的编写阵容。其次，在教材编写过程中，将注意吸收改革开放以来我国公安理论研究的最新学术成果，关注国际学术发展最新动向，使教材内容站在 21 世纪初的学术前沿。再次，针对本科教学和新时期本科学生的特点，将学术性、新颖性、可读性有机结合起来，注意运用比较生动的案例、简明流畅的语言阐释理论。最后，按照“编审分离”原则，聘请学术造诣高、实践经验丰富的学者、专家审稿，严把教材编写质量关。

我们期望并相信，经过编写者、审稿者、出版者的共同努力，这套 21 世纪公安业务新教材将以其质量和特色，成为新世纪奉献给读者们的精品。

中国人民公安大学
教材编审委员会
2002 年 8 月

编者的话

随着道路交通活动的日益频繁，道路交通管理在我国社会主义现代化建设中处于十分重要的地位。现代道路交通客观上需要科学有效的道路交通管理，以保障交通安全与畅通，充分发挥道路的通行能力和运输效能。

《新编道路交通管理学》遵循“贴近实战，适度超前，突出理论性和系统性”的指导思想，力图在全面反映道路交通管理理论与实践的最新成果的基础上，系统地阐述道路交通管理的基础理论、业务工作及工作方法。其主要内容包括：道路交通管理的基本理论、机动车管理、驾驶员管理、城市道路交通管理、公路交通管理、道路交通安全设施及其运用管理、道路交通事故处理与防治、公安交通勤务以及公安交通管理信息系统等。

本书撰稿人为：路峰（第一、二、三、六、九章）、金治富（第四、五、七、八章）。全书由路峰统稿。

《新编道路交通管理学》为交通运输类专业的大学本科教材，也可作为道路交通管理领域的交通管理人员、科研人员和大专院校师生的参考书。

在本书的撰写过程中，中国人民公安大学交通管理工程系的李兵教授，公安部交通管理局刘剡、石勇先生，给予了大力的支持和悉心的指导。所列的参考文献及引用的其他资料对本书的撰写提供了很大的帮助。在此，一并表示衷心的感谢。

道路交通管理工作涉及诸多的理论和技术问题，限于理论研究水平和缺乏实践经验，书中难免有疏漏和不妥之处，恳切希望批评指正。

编者
2002年8月

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 道路交通	(1)
第二节 道路交通管理	(6)
第三节 道路交通管理学的学科体系	(9)
第二章 机动车管理	(12)
第一节 概述	(12)
第二节 机动车号牌、行驶证和登记证书	(14)
第三节 机动车牌证管理	(21)
第四节 机动车登记	(23)
第五节 机动车技术档案的管理	(32)
第三章 驾驶员管理	(33)
第一节 概述	(33)
第二节 驾驶证件及其管理	(35)
第三节 驾驶员登记	(40)
第四节 驾驶员记分与审验	(43)
第五节 驾驶员考试	(46)
第四章 城市道路交通管理	(50)
第一节 城市道路及其特征	(50)
第二节 城市道路交通管理的原则	(51)
第三节 城市道路网的交通组织与交通需求管理	(54)
第四节 平交路口的交通管理	(60)
第五节 城市干道的交通管理	(73)
第六节 城市快速路的交通管理	(76)
第七节 道路通行权管理	(86)
第五章 公路交通管理	(89)
第一节 一般公路的交通管理	(89)
第二节 山区公路的交通安全管理	(96)
第三节 高速公路交通管理	(96)
第六章 道路交通安全设施及其运用管理	(106)
第一节 道路交通标志	(106)
第二节 道路交通标线	(118)
第三节 物体隔离设施	(127)

第七章 道路交通事故处理与防治	(132)
第一节 概述	(132)
第二节 道路交通事故的现场处理	(133)
第三节 道路交通事故的责任认定	(133)
第四节 道路交通事故的调解与损害赔偿	(134)
第五节 道路交通事故处罚	(135)
第六节 道路交通事故再现	(135)
第七节 道路交通事故防治	(135)
第八章 公安交通勤务	(137)
第一节 概述	(137)
第二节 公安交通勤务的配备	(138)
第三节 交通勤务人员的勤务规范	(139)
第四节 交通勤务方案的制定	(141)
第五节 交通违章的行政处罚	(143)
第九章 公安交通管理信息系统	(146)
第一节 公安交通管理信息系统及其功能	(146)
第二节 公安交通管理信息系统的基本构成和网络结构	(147)
第三节 公安交通管理应用系统	(148)
参考文献	(150)

第一章 绪 论

第一节 道路交通

一、道路交通的涵义

(一) 交通与交通方式

1. 交通的涵义

交通是指人们或人们借助于某种运动方式，完成人或物的空间位置移动的过程。交通是由交通主体（人）、交通工具和交通方式三个基本要素组成的。

2. 交通方式

根据运载工具和运载手段的不同，交通活动可大致分为以下五种基本方式：铁路交通、道路交通、航空交通、航运交通、管道交通。

交通活动中的各种交通方式及其比例关系构成了特定国家或地区的交通结构。它取决于经济水平、地理特点、出行习惯、民族心理等因素，可以反映出一个国家或地区交通系统的总体水平和运行特征。

表 1.1 近年来我国各种交通方式之间的比例关系

年 份	项 目	合 计	铁 路	道 路	水 运	航 空	管 道
1988 年	货运周转量(亿吨公里)	23,825.3	41.46%	13.52%	42.27%	0.02%	2.73%
	客运周转量(亿人公里)	6,209	52.50%	40.72%	3.29%	3.49%	-
1990 年	货运周转量(亿吨公里)	26,207.2	40.53%	12.82%	44.23%	0.03%	2.39%
	客运周转量(亿人公里)	5,628	46.43%	46.55%	2.93%	4.09%	-
1992 年	货运周转量(亿吨公里)	29,217.4	39.62%	12.85%	45.37%	0.05%	2.11%
	客运周转量(亿人公里)	6,949	45.36%	45.95%	2.85%	5.84%	-
1994 年	货运周转量(亿吨公里)	33,261.6	37.45%	13.49%	47.16%	0.06%	1.84%
	客运周转量(亿人公里)	8,592	42.32%	49.12%	2.14%	6.42%	-
1996 年	货运周转量(亿吨公里)	36,453.9	35.58%	13.75%	49.00%	0.07%	1.60%
	客运周转量(亿人公里)	9,143	36.37%	53.69%	1.76%	8.18%	-
1997 年	货运周转量(亿吨公里)	38,212.1	34.27%	13.8%	50.33%	0.08%	1.52%
	客运周转量(亿人公里)	10,019	35.41%	55.3%	1.56%	7.73%	-
1998 年	货运周转量(亿吨公里)	37,839.5	32.54%	14.49%	51.28%	0.09%	1.6%
	客运周转量(亿人公里)	10,559	35.00%	56.28%	1.14%	7.58%	-

表 1.1 给出了我国近年来各种交通方式的货运周转量、客运周转量的统计数据。可以看出,铁路、道路、航空、航运、管道等各有优势,作用互补。各种交通方式的有机结合,构成了现代交通全方位、多方式、立体化的大交通系统。

(二) 道路交通的涵义

道路交通是指人们或人们借助于道路交通工具,在道路上完成人或物的空间位置移动的社会活动过程。

道路交通的主体是人,可独自亦可借助于某种道路交通工具,通过某种运动形式,消耗一定的资源,达到道路交通的目的,即人或物的空间位置移动。

道路交通是一项社会化的活动。道路交通的发展历史表明,社会政治经济的发展在客观上要求大力发展道路交通,而道路交通的发展又极大地促进了社会政治经济的发展。

二、我国的道路交通

(一) 道路

根据《中华人民共和国道路交通管理条例》的规定,道路是指公路、城市街道和胡同(里巷),以及公共广场、公共停车场等供行人通行的地方。我国的道路分为城市道路和公路两大部分。

1. 城市道路

城市道路是指城市规划区内供车辆、行人通行的,具备一定技术条件的道路、桥梁及其附属设施,包括车行道、人行道、广场、停车场、隔离带、立交桥、人行天桥、地下通道、跨河桥、隧道等构筑物 and 已经征用的规划红线范围内的道路建设用地。

根据 GB50220-95《城市道路交通规划设计规范》的规定,按照道路在路网中的地位、交通功能和对沿线建筑物的服务功能等,城市道路分为四类:

(1) 快速路,联系市区主要区域、市区与近郊,用于城市中大运量、长距离、快速交通服务。快速路对向车道之间应设置中央分隔带,上下行至少双车道,其进出口采用全部控制或部分控制,多数路口采用立体交叉处理,设计车速高于 60 公里/小时。

快速路两侧不应设置吸引大量车流、人流的公共建筑物的进出口。两侧一般建筑物的进出口应加以控制。

(2) 主干路,是连接城市各主要分区的干道,承担城市的主要客、货运交通。主干路以交通功能为主,自行车交通量大时,宜采用机动车与非机动车分隔形式,如三幅路或四幅路。

主干路两侧不应设置吸引大量车流、人流的公共建筑物的进出口。

(3) 次干路,配合主干路组成干路网,起联系各部分和集散交通的作用,并兼有服务功能。

(4) 支路,是地区通向干道的道路,只解决地区性交通,不承担过境交通,以服务功能为主。

快速路、主干路、次干路和支路构成了纵横交织的城市道路网。城市干道网的基本结构形式有棋盘格式、放射式、环形放射式、自由式和混合式。

2. 公路

公路是指城市规划区外主要供汽车行驶的道路。

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不同地位,可分为国道(国家干线公路)、省道(省、自治区、直辖市干线公路)、县道、乡道和专用公路五个主要等级。

按照公路的交通量及其使用功能、性质,分为汽车专用公路和一般公路两类五个等级。

(1) 汽车专用公路

①高速公路,年平均昼夜交通量(以小客车为标准车)在25,000辆以上,具有特别重要的政治、经济地位,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,年平均昼夜交通量(以小客车为标准车)在10,000~25,000辆,为连接重要政治、经济中心,通往重点工矿区、港口、机场,专供汽车分道行驶并部分控制出入的公路。

③二级公路,年平均昼夜交通量(以小客车为标准车)在2,000~7,000辆,为连接政治、经济中心或大工矿区、港口、机场等地的专供汽车行驶的公路。

(2) 一般公路

①二级公路,年平均昼夜交通量(以中型载重汽车为标准车)在2,000~5,000辆,为连接政治、经济中心或大工矿区、港口、机场等地的公路。

②三级公路,年平均昼夜交通量(以中型载重汽车为标准车)在2,000辆以下,为沟通县以上城市的公路。

③四级公路,年平均昼夜交通量(以中型载重汽车为标准车)在200辆以下,为沟通县、乡(镇)、村等的公路。

截止到2000年末,我国公路总里程为1,402,698公里。其中,高速公路16,314公里,一级公路20,088公里,二级公路152,672公里,三级公路276,672公里,四级公路750,267公里,等外公路186,685公里。

(二) 车辆与驾驶员

1. 车辆

我国道路上通行的车辆包括机动车和非机动车。按照《中华人民共和国道路交通管理条例》的规定,机动车包括各种汽车、电车、电瓶车、摩托车、拖拉机、轮式专用机械车,非机动车包括自行车、三轮车、人力车、畜力车、残疾人专用车。

车辆的种类,从不同的角度,可划分为不同的类别。按照使用性质划分,可分为军用车辆和民用车辆;按照使用目的划分,可分为营运车辆和非营运车辆;按照车体结构划分,可分为载客汽车和载货汽车;按照车辆的载重(客)量划分,可分为大型汽车和小型汽车等。

截止到2000年末,我国机动车保有量为6,000.4万辆。其中,民用汽车1,609.8万辆(其中包括载客汽车863.6万辆,普通载货汽车690.6万辆,专用载货汽车18.2万辆,其他专用汽车14.9万辆,特种汽车21.9万辆),轮胎式拖拉机297.2万辆,摩托车3,715.6万辆,全挂载货挂车37.8万辆,其他机动车340余万辆。

2. 驾驶员

80年代中期以来,随着经济的高速发展,机动车保有量和驾驶员数量迅速增加,年平均增长率均在15%以上。截止到2000年末,全国机动车驾驶员7,479.2万人,其中汽车驾驶员3,693.3万人。

1984—1998年全国主要道路交通指标的增长情况参见表1.2。

表 1.2 1984—1998 年全国主要道路交通指标的增长情况

道路交通指标	1984 年	1988 年	1994 年	1998 年	年平均增长率 (%)
全国总人口 (万人)	104, 357	111, 026	119, 850	124, 810	1.39
公路货运周转量 (亿吨公里)	1, 536.0	23, 825.3	4, 486.3	37, 839.5	11.65
公路客运周转量 (亿人公里)	1, 336.9	6, 209	4, 220.3	10, 559	12.75
机动车保有量 (万辆)	587.4	1, 190.2	2, 735.6	4, 507.1	16.78
全国道路总里程 (万公里)	92.67	99.96	111.78	127.84	1.89
汽车驾驶员数目 (万人)	348.11	654.49	1, 269.23	2, 849.83	15.04

(三) 我国道路交通的基本类型

1. 客运交通

客运交通可分为公共客运交通、出租客运交通和社会客运交通等几种形式。

(1) 公共客运交通, 主要是指由公共汽车、电车、地铁、轻轨等承担的客运交通, 其突出的特点是客运量大, 站点分布广。优先发展公共交通是解决大中城市客运交通问题的主要途径。

(2) 出租客运交通的特点是方便快捷, 行驶路线灵活, 能满足乘客不同起止点的要求。

(3) 社会客运交通, 是指由社会单位的自备客车所承担的客运交通活动, 其主要任务是供职工上下班乘用和公务出行。

2. 货运交通

货运交通以机动车货运交通为主体, 辅以少量非机动车货运交通。机动车货运交通包括重货运交通和轻货运交通。非机动车货运交通主要是由板车、三轮车、畜力车等承担轻型散货物的运输。

3. 自行车交通

其优点是灵活轻便、经济实惠、无污染、无自然能源消耗。自行车交通是我国城市客运交通的最基本形式之一。

4. 步行交通

这是城市短途交通的基本方式。它与公共交通发达程度及服务水平、城市的路网结构形式、季节天气、自行车拥有量、居民的经济水平等因素有关。

(四) 现阶段我国道路交通存在的问题

1. 道路网、基础设施等建设方面存在一些问题

道路网布局不合理, 交通基础设施差, 道路交通拥堵现象增多, 道路交通基础设施的建设远不能满足道路交通发展的需求, 道路交通规划和交通组织的整体水平不高, 致使交通运行极不稳定, 大中城市普遍面临交通拥堵的严峻局面。据统计, 1994 年、1995 年和 1996 年, 北京市分别平均每天发生交通拥堵 45、33、46 起, 周期性拥堵点、段分别为 36、55、99 处; 天津、福州、青岛和成都的周期性交通拥堵点也分别从 1994 年的 58、35、31 和 45 处上升到 1996 年的 95、51、126 和 68 处。道路交通拥堵已严重影响到人们正常的工作和生活, 成为社会关注的热点问题。

2. 交通工具种类繁多, 混合交通问题日趋突出

道路交通秩序混乱, 成为危害道路交通安全畅通的重大隐患。近年来, 我国机动车保有量年平均增长率均在 15% 以上, 农用运输车、摩托车、助力自行车、简易机动车等迅速增

加, 道路交通工具的构成日趋复杂, 加之路况不佳、交通安全设施不足, 更加剧了道路交通秩序混乱、交通拥堵的局面。

3. 道路交通事故频发, 对人民的生命财产构成严重威胁, 道路交通安全形势极为严峻

从总体上看, 我国的道路交通事故基本上随着经济的发展而逐步上升的。每当国民经济高速发展, 运力与运量比例失调时, 道路交通事故就会大幅度增加。2000年全国公安机关共受理道路交通事故61万余起, 因交通事故死亡9万余人, 受伤41万余人, 直接经济损失26.7亿元。平均每天因交通事故死亡257人, 交通事故死亡人数已超过了国内其他各种生产事故非正常死亡人数的总和。道路交通事故侵害人民生命财产安全, 危及社会的安定和发展。

4. 安全意识和法制观念淡薄

道路交通参与者的交通安全意识和道路交通法制观念淡薄, 交通违章现象十分严重。1996年全国共处理交通违章1.99亿起, 平均每天达54万多起。其中机动车驾驶员超速行驶、超载、违章超车、酒后驾驶等严重违章行为3,900万起, 平均每天11万起。如此众多的交通违章, 严重影响了道路的安全和畅通。1996年因机动车驾驶员超速行驶、疏忽大意、措施不当、越线行驶等违章行为造成交通事故死亡的人数分别占死亡总数的13.7%、7.8%、6.6%和6.1%。

(五) 我国道路交通的基本特征

道路交通是随着社会经济的发展而发展的。道路的发展水平取决于社会经济、技术、文化发展的水平。从目前我国的道路条件、路网状况、交通工具的种类及比重、交通流的稳定程度、交通参与者的交通安全意识和安全技能等方面考察, 我国现阶段道路交通的基本特征是混合交通和平面交叉。

1. 混合交通

这是指不同特性的交通元素都在一个道路横断面上通行的交通状态。混合交通的实质是交通元素之间存在着行驶速度差, 导致交通运行过程中的纵向摩擦, 增大发生交通阻滞和交通事故的可能性。

2. 平面交叉

其具体表现是不同行驶方向的交通元素, 在同一路面平面上汇集并发散, 由此形成了交通冲突点, 造成交通运行过程中的横向摩擦, 无疑也存在着发生交通阻滞和诱发事故的潜在危险。

混合交通和平面交叉造成了交通运行过程中的干扰, 使得道路交通处于低秩序度下的不稳定状态。应遵循交通分离的原则, 对其进行综合治理。

三、道路的特性

(一) 道路的系统性

道路交通活动的形成及其运行呈现出系统的特性。人、车、路诸要素各具特性和功能, 不可互相替代, 在实现人或物的空间位置移动这一基本目标的前提下, 有机地结合起来, 成为了一个整体, 完成任何一个要素都不可能独自完成的功能。道路交通是现代大交通系统的一个重要的组成部分。它是各种交通方式的主体接口网络, 与其他交通方式互相依存、互相作用, 共同影响大交通系统的运行效果。道路交通系统又是社会系统的一个子系统。它与城

市规划、市政建设、环境保护、人口、能源等系统互相依存、互相作用，共同促进着社会经济、文化的发展。

(二) 道路交通的社会性

现代道路交通是社会化大生产的产物，是为适应人类生存和发展而进行社会分工、人际交往、相互协作的客观需求而产生和发展起来的一种社会活动。它贯穿于社会生产、交换、消费和交往的全过程。道路交通参与者遍及社会的方方面面，道路交通影响到社会的各个部门和人民生活的各个方面。

(三) 道路交通的动态性

道路交通还具有动态的特性。一方面，道路交通系统中的人、车、路等构成要素的规模、种类和特性以及各要素之间的作用方式，会因时空的不同而发生相应的变化，道路交通系统的功能也会发生相应的改变。另一方面，交通需求与交通供给之间的矛盾，会由于时间或空间的转移而发生变化，并且这一矛盾还将长期地存在下去。

第二节 道路交通管理

一、道路交通管理的涵义

(一) 道路交通管理的定义

道路交通管理是公安机关交通管理部门根据国家的有关法规、规范和标准，对道路交通事务进行的管理活动的总和。

道路交通管理的主体——公安机关交通管理部门，行使法律所赋予的行政权力，对道路交通事务进行行政干预，通过安全监督和安全管理等方式，确保道路交通安全与畅通。

道路交通管理的对象是通行于全国城乡道路上的车辆和行人，其工作的重点是对道路交通中涉及交通安全的事务进行监督和管理。

道路交通管理的工作内容概括地讲就是依法协调人、车、路等交通要素在道路交通活动中产生的社会关系和自然关系。

所谓社会关系是指交通要素在交通活动中产生的权利、义务关系，如公安机关与社会团体、个人之间的管理与被管理关系，公安机关与其他相关部门之间的协作关系，交通参与者之间的权利义务关系等。所谓自然关系是指人、车、路在交通活动中由自然特性所决定的关系。上述关系需由交通管理部门依照法规、规范、标准等，在法定的范围进行调整，以使之处于协调状态，确保道路交通管理目标的实现。

道路交通管理的目的是维护交通秩序，保证交通安全与畅通。交通秩序是交通安全与畅通的直观表现，保持良好的交通秩序又是交通安全和畅通的基础和保证，而交通安全和畅通是人们进行交通活动的客观要求。交通安全是交通畅通的必要条件，交通畅通又会促进交通安全的实现。

(二) 道路交通管理的组织机构

道路交通管理是国家行政管理的组成部分，公安机关交通管理部门是道路交通管理的主体。为了有效地管理道路交通事务，从中央到地方建立了四级管理机构：

1. 公安部交通管理局

是在公安部的直接领导下，负责组织、指导、协调全国道路交通管理工作的职能机构。

2. 省（区、市）公安交通警察总队

全面负责各自行政管辖范围内的道路交通管理工作。

3. 地（市）公安交通警察支队

是管理各自权限范围内道路交通事务的专门行政机构，它向上级公安交通管理部门和当地公安机关负责。

4. 县（市）公安交通警察大队

是基层道路交通管理机构，接受上级公安交通管理部门的指导和当地公安机关的领导，负责各自辖区内的道路交通管理工作。

为了保证道路交通管理工作的顺利进行，国家赋予公安交通管理部门如下的权力：

1. 行政干预权

公安交通管理部门及其工作人员具有要求公民和法人遵守交通法规的职权。

2. 行政处置权

公安交通管理部门为了维护正常的交通秩序，有权依法对特定的人或事件采取行政处置措施。

3. 行政强制权

对违反交通法规的人，公安交通管理部门有权采取强制措施。

4. 行政处罚权

公安交通管理部门可依法对违反交通法规，但情节轻微，尚不够刑事处罚的行为人，给予行政处罚。

（三）道路交通管理的根本任务和宗旨

道路交通管理的根本任务是维护交通秩序，保证交通安全与畅通。保证良好的交通秩序、交通安全与畅通是人民群众进行交通活动的客观需要，也是公安机关交通管理部门义不容辞的职责。良好的交通秩序是安全和畅通的直观表现，保持良好的交通秩序又是安全、畅通的基础和保证。

道路交通管理的宗旨是为社会主义现代化建设服务，为人民生活和社会安定服务。道路交通管理是国家行政管理的组成部分，属于上层建筑的范畴。这就决定了道路交通管理工作必须满足人民群众的交通需求，为社会主义现代化建设保驾护航。

良好的交通秩序是安定的社会秩序的具体表现。交通秩序的好坏直接关系到社会的安定，而良好的交通秩序也不可能脱离具体的社会环境单独存在。因此，维护社会安定有赖于卓有成效的道路交通管理工作。

二、道路交通管理的职能

所谓职能，是指行政组织应承担的行政职责和法定义务。就管理活动而言，应包括计划、组织、领导、控制和协调等五项基本职能。根据有关法律和政策的规定，从总体上看，道路交通管理的职能如下：

（一）调查与决策

决策是管理的核心，调查是决策的基础。规范、科学地开展调查与决策活动是公安机关

有效地履行交通管理职能的必要保证。当前应做好以下的工作：

1. 建立各种专项调查制度；
2. 强化信息处理、传递功能；
3. 建立完善科学的交通管理决策机制。

(二) 执法与教育

公安交通管理部门是道路交通安全法规的执法者。严格依法管理，是道路交通安全管理的首要职能。有效地开展交通安全宣传教育工作，可普及道路交通安全法规和交通安全常识，增强人民群众的交通过制观念，提高交通安全意识，为顺利开展道路交通安全管理工作创造良好的执法环境。

(三) 组织与监督

组织是人们为了实现道路交通安全管理目标，互相结合，指定职位，明确职责，交流信息，协调行动的过程。道路交通安全管理组织由人员、岗位职务、职责权力和信息四要素构成。道路交通安全管理的组织工作包括队伍建设、勤务管理等内部组织工作和建立群众性交通安全组织，指导监督交通安全活动的开展等外部组织工作。

道路交通安全活动要在公安机关交通管理部门的监督和指导下开展，而公安机关的执法活动也要接受行政监督和社会监督。

(四) 指挥与疏导

指挥与疏导是交通警察的基本职能，其目的是综合运用行政、法律和技术手段，确保各交通元素有机地结合起来，减少内部阻滞，以期获得道路交通系统的最佳运行状态，实现道路交通效能的最大化。

(五) 控制与协调

控制有调节、整顿的涵义，主要表现为对交通参与者的交通行为和交通流的运行状态的调整。实现控制职能，需要有明确的管理目标，全面、准确、及时的信息反馈，还要有切合实际的、综合运用法律、行政、技术手段的控制措施作保证。

协调是旨在促进道路交通系统各个部分协同配合、功能优化的管理活动的总和。其目的是确保道路交通安全管理系统各个部分的步调一致，保持整体平衡，以利于整体优势的发挥。道路交通安全管理的协调工作体现在公安交通管理部门的内部协调及其与外部环境因素的协调上。

道路交通安全管理的职能反映了道路交通安全管理所应具有的职责和功能，是对道路交通安全管理工作的概括。上述五项职能并不是孤立的，它们之间相辅相成，相互补充，形成了统一的整体。

三、道路交通安全管理的工作内容

根据1986年国务院《关于改革道路交通管理体制的通知》的决定，公安交通管理部门负责全国城乡道路交通安全管理事务。道路交通安全管理的主要工作内容如下：

(一) 机动车管理

对机动车辆进行检验、登记、核发并管理车辆牌证。

(二) 驾驶员管理

负责驾驶员的考试、登记、记分、审验等工作。

（三）交通秩序管理

指挥车辆、行人通行，取缔交通违章，负责交通安全设施的设置与管理，对道路设施和停车场的使用进行管理。

（四）交通事故处理

负责交通事故的分类、统计、现场勘查、责任认定和交通事故损害赔偿的调解工作，分析交通事故产生的原因，制定并实施预防交通事故的对策。

（五）交通勤务管理

制定并实施交通勤务方案，进行交通勤务考核。

（六）交通安全宣传教育

向交通参与者进行交通法规和交通安全知识与技能的宣传教育与培训，指导群众性交通安全活动的开展。

（七）交通警察队伍建设

加强廉政建设，强化执法监督机制，建立相应的管理机构和规章制度，以确保交通警察队伍具备相应的政治素质和业务能力。

第三节 道路交通管理学的学科体系

道路交通管理学是研究公安机关依法开展道路交通管理活动及其规律的科学。道路交通管理同其他社会活动一样，都具有其自身的规律，即发展过程中的本质联系和必然趋势。随着道路交通活动的不断发展，道路交通管理的工作范围不断扩大，管理内容日益丰富，人们对道路交通管理客观规律认识的深度和广度也不断增加。所有这一切都为道路交通管理学的发展奠定了基础。

一、道路交通管理学的研究对象和研究目的

道路交通管理学以道路交通及其管理活动的客观规律为研究对象。它将道路交通作为一个开放的、动态的社会系统，借助于管理科学原理和工程技术手段，研究道路交通管理系统的结构、行为和功能，认识并掌握道路交通管理的规律，探索适合于我国国情的科学管理理论、政策和方法，研究实现道路交通管理整体效益最优的技术手段和最佳途径，为道路交通管理实践提供全面的理论指导。

二、道路交通管理学的学科体系

（一）道路交通管理学的理论基础

道路交通管理学是一门综合性的学科，它的研究需要借助于社会科学和自然科学的理论及方法，其基础理论主要有：

1. 法学基础

包括宪法、民法、刑法、行政法、公安行政管理法规等。

2. 现代管理学基础

包括系统论、控制论、信息论、行政管理学、心理学、组织行为学等。

3. 管理数学基础

包括系统工程、运筹学、统计学等。

4. 现代工程技术

包括交通工程学、汽车工程、运输工程、电子工程、计算机及网络技术、通信技术、自动控制技术等。

(二) 道路交通管理学的研究内容

道路交通管理学的研究包括道路交通管理学的基础理论研究和应用技术研究。当前,上述两大研究领域应着重研究的内容如下:

1. 道路交通管理学基础理论

包括道路交通管理法学、道路交通管理组织行为学、道路交通需求管理、城市交通规划与交通组织、交通安全工程等。

2. 道路交通管理学应用技术

包括道路交通管理综合技术、道路交通管理决策技术、城市道路交通优化技术、道路交通指挥与控制技术、道路交通管理信息技术、机动车安全检验技术、交通事故鉴定技术等。

三、道路交通管理学的研究方法

辩证唯物主义和历史唯物主义的认识论和方法论,是道路交通管理学的根本研究方法。结合道路交通管理学的具体特点,其研究方法主要有:

(一) 理论联系实际的研究方法

道路交通管理学是一门应用学科,它直接根植于道路交通管理实践中,是在总结和提炼了丰富的道路交通管理经验的基础上产生和发展的。开展道路交通管理学的研究必须重视实践资料的占有和分析,以及对交通状况和管理活动的调查研究,从中发现问题,分析原因,找出规律。道路交通管理学的研究成果也只有应用于交通管理实践之中,才能检验其真理性,去伪存真,不断地完善和发展。

(二) 系统分析的研究方法

道路交通和道路交通管理活动都具有系统的特点,必须应用系统分析的方法,研究道路交通管理的问题。运用系统的、动态的和普遍联系的观点进行研究,把道路交通管理问题放在特定的系统之中,采用定性分析与定量分析相结合的方法,研究该系统各构成要素的特性及相互之间的关系,准确地把握道路交通系统的结构、功能及其变化规律。

系统分析方法的引入,是在道路交通管理工作中自觉运用唯物辩证法的必然结果,也是道路交通管理实践与研究的客观要求。系统分析的步骤与人们的辩证思维过程是一致的,它为管理活动和理论研究提供了普遍适用的科学方法。应用系统分析的研究方法,可使我们对道路交通和道路交通管理活动进行深刻、全面和量化的认识,有助于防止实践中和理论上的片面性,保证道路交通管理工作建立在科学理论的基础之上。

(三) 借鉴提高的研究方法

借鉴提高的研究方法是指有针对性地学习借鉴其他领域或国外的先进技术和经验,为我所用,促进道路交通管理水平和科学研究水平的提高。

在运用借鉴提高的研究方法时,必须处理好借鉴与提高的关系。借鉴不是目的,而是为了提高。在借鉴先进技术和管理经验时,要立足于提高自身的研究水平和管理水平,要做到