



21世纪公安高等教育系列教材
道 路 交 通 管 理



DAOLU JIAOTONG GUANLI JIAOCHENG

道路交通管理教程

(2013年修订本)

●主编 汤三红 程志凯 胡大鹤

013046920

U491-43
24-3

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理

道路交通管理教程

(2013 年修订本)

主 编 汤三红 程志凯 胡大鹤

副主编 庄 力 卢 玫 郝正君

撰稿人 (以姓氏笔画为序)

方 欢 卢 玫 向海峰

庄 力 汤三红 姚伟红

胡大鹤 郝正君 敖 丽

栗继红 郭忠银 程志凯



中国人民公安大学出版社
· 北 京 ·



北航

C1652600

U491-43
24-3

图书在版编目 (CIP) 数据

道路交通管理教程 / 汤三红, 程志凯, 胡大鹤主编. —3 版 (修订本). —北京: 中国人民公安大学出版社, 2013. 3

(21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理)

ISBN 978 - 7 - 5653 - 1228 - 1

I. 道… II. ①汤… ②程… ③胡… 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 (2013) 第 020104 号

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理

道路交通管理教程

(2013 年修订本)

主 编 汤三红 程志凯 胡大鹤

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: 北京泰锐印刷有限责任公司

版 次: 2005 年 1 月第 1 版

2007 年 8 月第 2 版

2013 年 3 月第 3 版

印 次: 2013 年 3 月第 12 次

印 张: 16.5

开 本: 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

字 数: 404 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 5653 - 1228 - 1

定 价: 47.00 元

网 址: www.cppsups.com.cn www.porclub.com.cn

电子邮箱: zbs@cppsu.com zbs@cppsu.edu.cn

营销中心电话: 010 - 83903254

读者服务部电话 (门市): 010 - 83903257

警官读者俱乐部电话 (网购、邮购): 010 - 83903253

教材分社电话: 010 - 83903259

本社图书出现印装质量问题, 由本社负责退换
版权所有 侵权必究

21 世纪公安高等教育系列教材 · 道路交通管理

编 委 会

主 任 葛余敏

委 员 (以姓氏笔画为序)

王志华 王德章 宁乐然

汤三红 刘建华 李 啸

杜心全 杜晓燕 张新海

范士儒 胡大鹤 袁西安

徐晓慧 陶学榆 程志凯

蔡 果 管满泉

2013 年修订本修订说明

《道路交通管理教程》2005 年 1 月初版，2007 年 8 月进行了修订，出版了第二版。为应对当下日趋严峻和复杂的道路交通安全形势和任务，我国立法机关、国务院、公安部以及相关职能部门，先后对有关道路交通安全方面的法律、法规、部门规章进行了适时修订并出台了《校车安全管理条例》、《道路交通事故社会救助基金管理试行办法》等规范性文件，使道路交通安全法律法规体系更加完善。为加强道路交通安全管理工作，2012 年 3 月 22 日公安部还推出了十七项措施等。因此，有必要对本教程进行再次修订，出版第三版，以增强交通管理专业教学的针对性和实践性。江苏警官学院汤三红教授承担了本次修订任务。

编 者
2013 年 1 月

修订说明

《道路交通管理教程》是供交通管理工程学、治安学等专业使用的专业教材。自 2005 年 1 月出版后，本书得到了公安院校和实战部门的好评。几年来，道路交通管理的理论与实践又取得了长足进步，《机动车交通事故责任强制保险条例》等新法规正式出台、《机动车驾驶证申领和使用规定》等相关规章又作了修改（2007 年 4 月 1 日公安部令第 91 号）。因此，有必要对此进行修订。《道路交通管理教程》修订版保持了第一版原有的理论框架和基本内容。本次修订主要对一些变动较大的章节进行了调整，而其他章节主要增补了思考题和必要的文字修正，同时增加了“道路治安管理”一章作为第十二章，本书第一版中原第十二章改为第十三章，原第十三章改为第十四章，原第十四章改为第十五章。具体修订工作是：胡大鹤（山东警察学院）修订了第一章；郭忠银（山东警察学院）修订了第二章；向海峰（湖北警官学院）修订了第三章第一、二节；庄力（黑龙江公安警官职业学院）修订了第三章第三节、第五章；汤三红（江苏警官学院）修订了第四章、第十一章并撰写了第十二章；方欢（福建公安专科学校）修订了第六章；姚伟红（山西公安专科学校）修订了第七章；卢玫（浙江公安专科学校）修订了第八章、第十五章；程志凯（辽宁公安专科学校）修订了第九章；郝正君（河南公安专科学校）修订了第十章；栗继红（北京警察学院）修订了第十三章；敖丽（辽宁公安专科学校）修订了第十四章。

编 者
2007 年 6 月



目 录

Contents

●第一章 道路交通	1
第一节 交 通	1
第二节 道路交通的定义、特性和分类	3
第三节 道路交通的构成要素	7
第四节 我国道路交通的现状、原因分析及发展态势	11
●第二章 道路交通管理概述	14
第一节 道路交通管理的含义与意义	14
第二节 道路交通管理的组织机构	16
第三节 道路交通管理的历史发展	20
●第三章 道路交通管理的宗旨与任务	26
第一节 道路交通管理的宗旨	26
第二节 道路交通管理的任务	28
第三节 道路交通管理的公正与效率	33
●第四章 道路交通管理的基本原则与主要制度	38
第一节 道路交通管理的基本原则	38
第二节 道路交通管理的主要制度	43
●第五章 道路交通管理的过程、职权与监督	57
第一节 道路交通管理的过程	57
第二节 公安交通管理的职权	60
第三节 道路交通管理的监督	64
●第六章 道路交通管理队伍建设	68
第一节 道路交通管理队伍建设的意义	68
第二节 交通警察素质要求	69
第三节 道路交通警察管理队伍建设主要内容	72
●第七章 道路交通管理法规建设	76
第一节 道路交通法规建设的意义	76
第二节 道路交通法规的渊源与效力	77
第三节 道路交通法规的实施	79
●第八章 车辆与驾驶人管理	81
第一节 车辆与驾驶人管理概述	81



第二节	机动车管理	83
第三节	机动车驾驶人管理	91
第四节	非机动车管理	104
第五节	档案管理与统计分析	105
●第九章	道路交通秩序管理	109
第一节	道路交通秩序管理概述	109
第二节	机动车行驶秩序的管理	112
第三节	行人和乘、候车人的秩序管理	119
第四节	特殊情况下的交通秩序管理	124
●第十章	道路交通安全违法行为处罚	129
第一节	道路交通安全违法行为概述	129
第二节	道路交通安全违法行为处罚的种类和原则	132
第三节	道路交通安全违法行为的处罚幅度	138
第四节	道路交通安全违法行为处罚程序	142
第五节	道路交通安全违法行为处罚的救济	151
●第十一章	道路交通事故处理	159
第一节	道路交通事故概述	159
第二节	当事人对道路交通事故现场的处置	160
第三节	交通警察处理交通事故的简易程序	163
第四节	公安机关交通管理部门处置事故现场的紧急措施	163
第五节	交通事故现场调查	165
第六节	制作道路交通事故认定书	166
第七节	交通事故损害赔偿与争议解决	169
●第十二章	道路治安管理	175
第一节	道路治安管理概述	175
第二节	道路治安防控体系	176
第三节	巡逻盘查	180
第四节	先期处置	188
第五节	出租车行业治安管理	196
●第十三章	高速公路交通管理	201
第一节	高速公路概述	201
第二节	高速公路交通设施	202
第三节	高速公路交通管理与控制	204
第四节	高速公路交通事故	208
第五节	高速公路现代化管理系统	210
第六节	高速公路应急管理	213
●第十四章	道路交通安全宣传教育	217
第一节	道路交通安全宣传教育的含义与意义	217



第二节	道路交通安全宣传教育的特点与要求	219
第三节	道路交通安全宣传教育的基本方法	221
第四节	道路交通安全宣传教育的实施	222
●第十五章	交通管理与现代科技	225
第一节	智能运输系统概述	225
第二节	GPS 与 GIS 技术	228
第三节	交通信息服务系统	234
第四节	自动车辆驾驶系统	238
第五节	自动收费系统	246
●	主要参考文献	251



第一章 道路交通

第一节 交通

一、交通的概念

衣、食、住、行是人类社会人的基本生活内容。“行”是指一般意义上的交通，是人在空间的移动。为了满足人类衣、食、住的要求，还需要“物”在空间的移动，所以从广义上讲，交通是人类为达到人或物空间位置转移的目的，而由人、工具、途径等要素构成的一种社会活动。人流或客流就是人的空间位置变化，货流是一种“物”的流动，即物的空间位置变化。这个空间位置变化，是指从一个地点到另一个地点移动的全过程。交通包括陆地、水上、铁路、空中、管道等若干方面，所以交通运输的方式就有道路、铁路、航空、水运和管道运输。在这个全过程中，人们要求尽可能安全、迅速、连续和经济。

交通的汉语意思是往来通达，交通（traffic）的英文意思除了表示交通、往来的行人车辆、客运（货运）业务、往来等概念以外，还有思想、意见、观念的交流、交往、传达、传输信息，以及电信业务、通信、通话量等意义。在近代，“物”有了它更广义的概念，如“信息”（电信、互联网等）也可成为一种“物”。从科学的分类来讲，往往把通信与交通联系在一起。所以，信息的传递也可以包含在交通的概念中。

运输（transportation）的英文意思有运输、输送、搬运、迁移、运输机关、运输工具、交通业等意义，按照我国和世界上大多数国家的习惯，人和物在道路上的位置移动常常称为交通，其他四种方式则称为运输。所以，我们可以将“运输”理解为一种交通的方式或行业。因而有“大宗货物运输、零担货物运输、铁路运输、公路运输、驳运、筏运、传送带运输、管道运输、运输行业、运输公司”等名词。马克思曾指出，除了采掘工业、农业、加工工业以外，还存在第四个物质生产领域，这个领域在自己的发展中也经历了几个不同的生产阶段：手工业生产阶段、工场手工业生产阶段、机器生产阶段，这就是运输业，不论它是客运或是货运。可见，交通运输业在国民经济中是作为一个独立的生产部门而存在的。它是利用运输工具为实现人和物的空间移动提供服务的行业，这个行业创造的劳动价值，称为运输产品，它是一种“无形产品”。

（一）人是交通的主体

交通活动是因人们的生产、消费、交换、交流的需要而产生的，它从产生那天起就是人类的一种有意识的活动，是人们经常接触的一种社会现象，成为人们日常生活中衣、食、住、行的重要一环。社会的正常运转离不开交通，它的发展随着人类社会的发展而发展。商品经济和社会化大生产的推进，使人们的交通活动越来越频繁，人类主宰着交通活动的命运和频率。



人是交通活动中最重要的因素。其一，交通是人的需要，是为人达到一定目的而服务的；其二，在人、车、路、环境四大交通要素中，车、船、机是由人驾驶的，道路是由人来修建和使用的，车和路只是工具和条件，人是主宰；其三，由于人的直接和间接作用才能形成交通活动的结果。因此，人是交通的主体。

（二）运动是交通的本质

世界上一切物质均处在“时”、“空”的两维空间内，因而在人类社会正常活动中，人和物需要克服“时间”和“空间”上的障碍。“人”克服时间障碍的方式有：等待、集结、拘押（限制某段时间的自由）等；“物”克服时间障碍的方式就是仓库储存。那么，克服人和物空间障碍的方式就是交通运输，它是由“运动”来实现的。因此，运动是交通的最基本特性。

物体（交通工具）的运动又呈现出三个方面的特点。根据物理法则，在同一个时间和空间内不可能有两个物体存在，所以交通会产生“冲突”和“拥堵”，这是发生交通事故的根本原因，也是第一个特点；第二个特点是运动有个速度问题，人们总是希望用尽可能短的时间完成两地间的交通过程；第三个特点是运动必须要付出代价，道路及服务设施、交通工具和消耗的能源组成了交通的经济成本。因此，对交通运输三个特点的最基本要求是：安全、迅速和经济。

（三）途径是交通的基础

因为运动是连续的，所以运动就有轨迹，保证交通整个过程运动轨迹存在的条件我们称为“途径”，它是交通的基础。不同的交通运输形式有不同的途径。航空运输的途径是空中，即飞机的航线；水上交通运输的途径是河流或轮船的航道；铁路交通运输的途径是火车通行的轨道；道路交通的途径是道路，即机动车行驶和人走的陆路；地下途径有地下交通道和地下管道、线路等。总之，各种途径奠定了各种交通活动的物质基础，使各种交通活动得以实现，并安全到达。不同的交通途径，构成了纵横交错的交通网络，决定了交通活动的流向、流量、流速，起到了互相配合、互相弥补的作用，编织了生机勃勃、千变万化的交通景象。

（四）工具是交通的手段

使用工具是人类区别于动物的根本标志，在交通运输方面，交通工具是进行交通活动的主要手段。从人类社会发展来看，人或物位置移动的最基本的原始方式就是步行。随着牲畜的驯化，人们学会利用畜力作为交通工具，使得交通效率极大提高。舟、车的发明使交通发生了深刻的革命。人们在认识自然的同时不断地改造着交通工具，以满足交通安全、快捷和方便的需求，以至于人类社会从马车时代进入蒸汽机时代、汽车时代和今天的现代化交通时代。交通工具的现代化已成为现代文明的标志，成为衡量社会进步、生产力发展的重要物质标准。另外，人类社会的不断进步，也越来越需要更先进的交通工具，需要最经济、最具有发展前途的交通运输方式。因此，交通工具和社会是同步发展的。

二、交通的分类

人类交通活动的最终目的是克服人和物在空间上的障碍，缩短时空距离，扩大人们的活动范围。为达到这一目的，就产生了各种各样的交通运输形式。交通运输分类的方法有多种，交通运输业按运送对象的不同，可分为旅客运输和货物运输；按经营性质的不同，可分为营业性运输和非营业性运输；按服务区域的不同，可分为城市交通和城间交通；按



空间变化形式的不同,可分为点交通(在固定两点之间的交通,如飞机、缆车等)、线交通(在固定线路上的交通,如火车、船只、长短途公共汽车等)、面交通(通达某一区域任何地点之间的交通,如出租汽车、自行车、人力车、畜力车等)。

按照交通途径和交通工具的不同,还可分为空中交通、水上交通、铁路交通、道路交通、地下交通以及管道运输和通信传输。

水上交通是历史最悠久的交通运输方式,古时称为“漕运”,目前在一定条件下也是最经济的交通运输方式,它分为海运和内河航运两种形式,主要承担大宗和散装货物的运输。

铁路运输在20世纪20年代曾在陆地交通运输中居垄断地位,目前在许多国家仍起主导作用,是中、长距离客、货运输的主力,但在发达国家已处于次要地位。道路交通应用最广泛、最方便,与人们的关系最为密切,近年来发展速度最快。

航空、地下交通和管道运输是较年轻的交通运输方式,航空运输建设周期短,经济效益高,速度快,但成本高,适于远距离客运及紧急物资的运输。

地铁和轻轨主要在大城市内使用,具有安全高效、节省空间的特点,但建设费用较高。随着我国城市化发展速度的加快,其应用将更广泛。

管道运输具有投资少、建设周期短、占地少、运量大的优点,适用于流体物资的运输,也可利用水力输送固体货物。

通信传输是特殊物质——信息的传送。特别在21世纪的今天,电子监控、移动通信、互联网等各种通信手段蓬勃兴起,人们可以不出家门就能在网上购物、预订机票和办理各种注册、付账、银行转账等手续。电视监控拓展了人的视力范围,警察可以在办公室内对辖区内多地点进行监督控制,对违章车辆进行处罚,对拥堵路段车辆进行疏导等。这种种方便不仅大大提高了社会运行效率、方便了人民群众,还可以有效地减少道路交通流量,缓解交通压力,减少道路堵塞和交通事故。

第二节 道路交通的定义、特性和分类

一、道路交通的定义

道路交通是人类为达到社会生产、消费、交换、交往过程中人或物空间位置的移动之目的,而由人、车辆、道路等因素,按照逻辑统一要求构成的一个复合动态系统。它是空、水、陆、地下、管道等构成的交通大系统中的一个子系统,是现代大交通中的一个重要组成部分。

与其他交通形式不同,道路交通的显著特征是利用车辆(机动车和非机动车),在道路(公路和城市街道、广场、停车场等)上实现人或物空间位置移动的过程。

二、道路交通的特性

人们在社会生活中对道路交通的利用率最高,主要是与其他交通方式相比,道路交通具有以下特性:

(一) 道路交通是人们最基本的交通方式

自从有了人类历史就出现了道路,凡是有人群居住的地方,可以没有铁路、码头和机场,但必然要有道路。所以,道路交通的历史最早。由于道路网密布各地,四通八达,覆



盖区域大，铁路、水运不能到达的地方，道路上的机动车均可到达，因而道路交通的应用最广泛。随着人们生活水平的提高，对道路交通质量和效率的需求不断增大，加快了道路交通的发展速度。一天没有道路交通，社会就一天无法正常运转。所以说，道路交通是一种与人们的日常社会生活联系最为密切、最基本的交通方式。

（二）机动灵活，及时方便

铁路、航空和水运都具有公共使用特性，为了满足所有使用者的不同需要，交通运输过程就必须有确定的时间（起运时间和到达时间）、地点（起始站点和到达站点），因而，受到一定的限制。由于道路交通具有个体使用特性，所以它不受时间、地点的限制，可以按照使用者的需要，随时灵活运用。

道路交通可以满足上千公里的长距离运行，也可以是几公里甚至几百米的短距离行驶，适用范围广。载货汽车最小载重量不到1吨，最大可以达到上百吨，使用牵引拖带平板车可达2000多吨，对交通运输批量的大小具有很强的适应性。还可以运输一些大件整体货物。对公交、出租等客运交通来说，更能满足人们的出行需求。

道路交通这种机动灵活、及时方便的特性，特别适宜于特殊货物和人员的紧急运输，这一点对救灾、抢险工作和军事行动都具有重要意义。

（三）可实现“门到门”的直达交通以及作为其他交通形式的衔接方式

道路交通可以把人员从居住地门口直接运送到目的地门口，也可以把货物从发货的仓库门口直接运送到卸货地点。这一点，其他交通形式是办不到的。道路交通还可作为其他交通形式的衔接方式。例如，在机场、车站、码头至旅行起始地之间的客运交通，以及机场、车站、码头与商品货物生产地、仓库、消费地点之间的货运交通，都必须由道路交通来担任衔接任务。也可以说，如果没有道路交通，其他类型的交通是不能生存的。

（四）交通工具多样化、私有化及非营运性

为满足人们不同的生活、生产需要，不论是机动车还是非机动车的道路交通工具都呈现出功能独特、种类繁多的现象。不同用途的汽车就有上百种，消防车、救护车、清障车等名目繁多的车辆是社会安全的必要工具。道路车辆已经将生产、生活和交通三大功能融为一体，最大限度地服务于社会。

除了非机动车纯属私有化外，随着汽车进入家庭的飞速发展，汽车私有化比例急剧增加，呈现出广泛的非营运特性。过去开车只是一种职业，所以称开车人为“驾驶员”，现在开车已经成为人们社会生活中的一种基本生存技能，因而，人们将驾驶车辆的人称为“驾驶人”。道路交通表现出更强的人性化。

其他交通形式要修建机场、铁路和码头，要有一整套运作体系，它们是由国家特殊部门经营管理的运输服务行业。其特点是原始投资大，交通工具的驾驶操纵技术难度大，驾驶人员培养时间长。而道路交通的原始投资少，驾驶技术容易掌握，为广大人民群众更易接受和使用。占相当比例的汽车、摩托车和非机动车是人们生活、工作的代步工具，表现为非营运特性。

三、道路交通的负面现象

（一）交通事故伤亡人数多

人们在享用道路交通的方便时，也感受到它的危害。道路交通对人类的第一大危害是交通事故。迄今为止，全世界被汽车夺去生命的已超过3200万人，伤残者难以计数，道路



交通事故由此被称为“和平时代的战争”。自汽车问世以来,全世界死于交通事故的人数已超过 20 世纪死于战争的人数。有资料显示,20 世纪死于战争的人数为 2350 多万人。进入 21 世纪之后,全世界每年死于交通事故者已增至 70 万人之多。在全球范围内,平均每万辆汽车每年死亡 9.7 人。由于占人口优势的发展中国家的汽车总数在增加,全世界每年死于交通事故的总人数也在增加。交通事故,这场“和平时代的战争”还将无情地持续下去。

与其他交通工具相比,汽车是高风险的交通工具。在世界范围内,按“人/亿公里死亡率”计算,交通事故率远高于轮船、火车和民航客机。根据美国 1985 年的统计,汽车事故率是火车的 200 倍,是飞机的 350 倍。因此,我们在日常生活中使用这一最便捷的交通工具时,要充分认识到它的风险性,采取必要的防护措施。

(二) 城市道路拥堵越来越严重

我国大中城市的道路建设,多年来投入一直很大,可以说在全球城市道路建设中是少见的。即使这样,也不能满足人们日益增长的道路交通需求。大中城市的交通拥挤没有得到根本缓解,对大多数市民来说,并没有明显地感受到路多给他们的出行带来什么方便,正好相反,大家最直接的感觉是更堵了。不论是开车还是坐车,不但早晚的高峰期不很明显了,连双休日拥堵现象也有增无减,宽敞的马路在人们最需要它的时候变成了一个大的停车场,带给行路人更多的是烦恼和无奈,日益严重的交通拥堵已成为我国大中城市的最头痛的问题之一。

(三) 道路交通对环境的污染严重

汽车、摩托车、拖拉机等各类道路机动车在运行时,发动机排出大量一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、硫化物、二氧化碳、铅等有害气体,这些气体严重地危害着人们的身体健康。一氧化碳容易造成人体缺氧窒息。碳氢化合物的构成成分中含有一种已被世界公认的强致癌物质,同时,碳氢化合物与氮氧化物容易发生光化学反应,产生一种浅蓝色烟雾。1943 年 5 月,美国洛杉矶曾发生过举世瞩目的光化学烟雾事件。当时,洛杉矶人口和汽车较多,每天消耗大量汽油,由于汽车汽化器效率功能低下,汽油燃烧不充分,致使大量碳氢化合物排入大气内,在阳光的照射下,形成淡蓝色的刺激性烟雾,在市区内流动缓慢,使大气能见度下降。其结果造成大多数居民中毒患病,视力下降、鼻炎、喉炎发病率猛增,65 岁以上老人死亡 400 余人。

汽车尾气中二氧化硫具有强烈的刺激气味,达到一定浓度时易导致“酸雨”的发生,造成土壤和水源酸化,影响农作物和森林的生长。汽车尾气中的二氧化碳过量排放到大气中,产生温室效应,会造成全球气候变暖,带来难以估计的自然灾害。

(四) 交通工具消耗大量的自然资源

以汽车为代表的各类道路机动车的动力来源主要是石油。机动车的大力发展,消耗掉大量的石油能源,从而引起世界范围内的能源危机。据统计,全世界汽车保有量达到 7.4 亿辆,2002 年世界石油的日消耗量已达 6500 万桶(每桶原油约合 0.138 吨)。美国为全球最大石油消费国,日均达 1970 万桶。

根据我国国家统计局的资料统计,20 年后我国乘用车的保有量可能比现在的数量增加几十倍甚至上百倍,我国将成为石油进口量超过 4 亿吨以上的超级石油进口和消费大国,我国石油需求的对外依存度将会超过 75%。石油是不可再生的自然资源,过多开发必将造



成资源匮乏。据估计,目前世界石油蕴藏量已有一半被开采消耗掉,石油输出国组织(OPEC)预测:在2050年前后,地球上的石油将被消耗殆尽。

(五) 道路交通占用大量的土地

为满足汽车特别是轿车的迅速发展,国家要修建大量的道路、停车场和交通服务设施。公路修建占用了大量的土地资源,且多数是良田。拥有2.14亿辆汽车的美国,已经铺设长达630万公里的公路,长度相当于环绕地球赤道157周。美国修建公路和停车场占用的土地已多达1600万公顷,这一面积很快就能达到美国农民种植小麦的2100万公顷耕地。洛杉矶是拥有大量宽敞道路的城市,早在20世纪70年代,那里道路和停车场所占城市土地的比例就已高达60%,据估计,一个城市总面积约1/3被用于修建道路、停车场和交通服务设施。

在我国,道路已经成为仅次于房地产的最大的城市土地占用者,飞快增长的道路需求恰好与城市有限固定的土地供应形成矛盾。假设中国与欧洲和日本一样,每辆汽车占用0.02公顷土地,中国的汽车拥有量达到6.4亿辆,就要占用1300万公顷的土地。其中大部分是耕地。这个面积相当于中国现有稻田面积2300万公顷的一半以上。这些稻田生产了1.35亿吨大米,其中一部分稻田是一年两季。另外,土地减少激发的群体性事件时有发生,已成为影响社会稳定的一个突出的社会问题。

四、道路 交通 的分类

道路交通可以从不同的角度进行分类。根据区域的不同可分为城市交通和公路交通;根据交通工具的不同可分为机动车交通、非机动车交通和步行交通;根据运载对象的不同可分为客运交通、货运交通和客货两用交通等。

(一) 根据区域不同分类

1. 城市交通。城市交通,是指在城市道路上的交通。在城市的社会活动中,为了实现生产、生活、学习、文化娱乐、物资供应和货物流通等不同的目的,人们选择不同的交通方式,进行着大量的经常性的出行活动和繁忙的运输活动。这些活动的整体构成了城市道路交通的内涵。城市道路交通的特点是短时间和短距离交通,并且交通方式呈现出多样性。

2. 公路交通。公路交通是在城市之间广大区域内的交通活动。为了满足中、长距离的客、货运输要求,一般采用机动车作为交通工具。其特点是长时间、长距离运输,客、货运输多属于营业性。但是,随着私人汽车和旅游事业的发展,非营运性质的公路交通所占比例越来越大。公路交通使用的道路以高速公路、国道和省道为主。

(二) 根据道路交通工具不同分类

1. 机动车交通。机动车交通,是指利用机动车作为交通工具的交通活动。机动车,是指以动力装置驱动或者牵引,上道路行驶的供人员乘用或者用于运送物品以及进行工程专项作业的轮式车辆。我国的机动车包括:汽车、挂车、摩托车、轻便摩托车、拖拉机和轮式专用机械车6种类型。机动车交通的特点是速度快、运量大、快捷、方便,在公路货运交通中担负着大部分社会产品和商品流通的运输任务;在客运交通中主要担负中短途旅客运输任务和满足人们旅游外出的需求。在城市客运交通中,机动车交通表现为公共客运交通、出租车交通和个人自用机动车交通三种交通形式。主要满足单位办公、商务活动和居民出行的需要。城市货运交通一般多为零担货物运输,主要满足城市企业产品和社会商品



的流通任务以及居民生活日用品的运输需求。

2. 非机动车交通。非机动车交通,是指利用非机动车作为交通工具的交通活动。非机动车,是指以人力或者畜力驱动,上道路行驶的交通工具,以及虽有动力装置驱动但设计最高时速、空车质量、外形尺寸符合有关国家标准的残疾人机动轮椅车、电动自行车等交通工具。非机动车交通是人们在生活和社会活动中最简单、使用最频繁的一种交通方式,以自行车为主。我国在世界上是自行车最多的国家,自行车已成为我国城乡中的一种主要交通工具。自行车以其方便省力、机动灵活、操作简单、经济实惠、不消耗能源、不造成污染、价格低廉等优点深受人民群众的喜爱。它还可作为锻炼身体的工具,因此在一些西方发达国家出现了提倡自行车交通的运动。

但是,由于自行车在运行时极易受到外界环境的影响,雨、雪天气行驶不便,与机动车发生的交通冲突处于弱者地位,自行车也缺乏有效的防护装置,因此危险性大。通常从道路设计和交通管理上尽可能实行与机动车道分离,增加隔离设施以及降低车速,以保证骑车人的安全。在我国,与非机动车有关的道路交通事故占有相当大的比例。为了减少对非机动车驾驶人的伤害,《道路交通安全法》向社会倡导了“以人为本、保护弱者、关爱生命”的理念,制定了机动车与非机动车发生交通事故后,由机动车一方负无过错责任的归责原则,以此促使机动车驾驶人履行高度注意义务,达到减少交通事故的目的。

另外,城市中大量的机动车占用的交通空间大,而且交通违章多,造成交通压力大,给管理带来困难。

3. 步行交通。步行交通是我国城乡人民最基本的交通方式。不具备私人交通工具或无能力操纵交通工具或不愿乘坐交通工具,以及工作地点与居住地临近或节假日购物、游玩而无须借助交通工具的人,往往采取“安步当车”的交通方式。在一些广场、商业步行街等大城市流动人员较多的区域,不允许机动车进入,市民往往也采用步行交通方式。步行交通主要与行人的出行时间、公共交通发展程度、城市的路网结构形式、季节气候、非机动车的拥有量以及人们的经济水平有关。步行交通也可作为其他交通方式(公交、地铁、轻轨等)的衔接手段。为了实现机动车、非机动车与行人各行其道,在城市中,设有专供行人通行的人行道、人行横道、过街天桥、地下通道,以及供残疾人通行的盲道、轮椅通道等城市设施。为了防止行人与车辆发生交通冲突,城市道路上还设有限制行人的护栏。

第三节 道路交通的构成要素

道路交通是由人、车、路、环境四个要素构成的统一体,其中,人是主体,车是运载工具,路是人、车的载体和交通的基础,环境是交通的必要条件和控制条件。它们相互联系、相互作用,构成完整的道路交通系统。道路交通中出现的诸多问题,归根结底是由人、车、路及交通环境之间的相互关系不协调所产生的交通矛盾造成的。因此,深入研究道路交通构成要素的各自特有的状态和特性,把它们有机地结合起来,协调各要素在道路交通系统内部的关系,最大限度发挥其组合效益,是实现道路交通的安全、畅通的根本保证。

一、道路交通参与者

(一) 道路交通参与者在道路交通活动中的地位

道路交通参与者是从事交通活动的人,包括车辆驾驶人、行人、乘车人以及进行与道



路交通有关活动的自然人，他们在道路交通活动中扮演了重要的角色。

1. 道路交通参与者是道路交通的需求者也是受害者

道路交通是为人类服务的，所以交通参与者首先是交通的需求者。人们为了从事各类社会活动，希望社会提供安全、畅通的交通保障，达到各自出行的目的。为此，《道路交通安全法》在总则中将维护道路交通秩序，预防和减少交通事故，保护人身安全，保护公民、法人和其他组织的财产安全及其他合法权益，提高通行效率作为立法宗旨和立法目的。国家通过立法来保证满足交通参与者的基本需求，政府依法治理交通，创造良好的交通条件，为交通参与者服务。

发生交通堵塞会延误到达目的地的时间，使交通参与者的利益遭受损害。一旦发生交通事故，他们又是遭受人身伤亡的受害者。

2. 交通参与者是造成交通问题的责任者也是被管理者

交通堵塞和交通事故都是由于交通参与者不遵守交通法律、法规的过错行为引发的，所以他们不仅是受害者，还是责任者。为此，政府必须用法律和行政管理的手段来约束交通参与者的行为，所以他们又是被管理者。

交通参与者所扮演的这种特殊的多面性角色，使他们的行为和利益之间出现了一种特殊的关系，即他们自己的交通行为决定了自己的安全命运。同时，他们又不能自觉地约束自己的行为，必须由执法部门对其进行规范和管理。因此，道路交通管理部门对交通参与者的依法管理，实际上是向他们提供一种安全服务。

（二）道路交通参与者的行为对交通安全的影响

交通参与者是道路交通的主体，在协调和控制交通诸要素中占有举足轻重的地位。在交通参与者中，驾驶人有特殊的作用。因为除了行人和自行车交通以外，其他如客、货运输都要驾驶人来完成。驾驶人既要保证将旅客和货物安全、顺利、准时送达目的地，又要保证旅客的安全舒适及货物的完好。在所有涉及机动车的交通冲突中，驾驶人掌握着能否发生事故和事故损害轻重的主动权，任何一次疏忽大意都可能引发一起交通事故。相反，在出现危险情况的瞬间，驾驶人的快速反应和果断处置也会避免一次事故。现代的机动车具有结构复杂、行驶速度快、占用道路的时间长和要求操作技术高的特点，为了保证行车安全，必须准确地驾驶控制车辆，这就要求驾驶人必须具备良好的心理和生理素质、高度的社会责任感、良好的驾驶职业道德和驾驶行为道德以及熟练的驾驶技术。行人和非机动车驾驶人的交通违法行为一般不会对他人的产生较大的伤害，但对自己的安全却起着重要的作用。如果他们不能自觉遵守交通法律、法规，将失去自身安全的保障，遭受交通事故伤害。

（三）对道路交通参与者的要求

道路是人使用的，车辆是人来驾驶的。因此，对道路交通秩序的管理，实际上是对人的管理，是对道路交通参与者行为的约束。由于交通参与者不掌握交通安全行为的科学和规律，无法对自己的行为作出有利于安全的选择。因而，国家必须制定交通法律、法规，用其规范交通参与者的行为，以达到防止事故的目的。根据责、权对等的原则，交通参与者在享受道路交通权利的同时，必须履行遵章守法的职责。对交通参与者的基本要求，是应当具有强烈的社会责任感并自觉遵守交通安全法律、法规。