
道路 交通 管 理 与 控 制

李 淑 庆 编

重 庆 交 通 学 院

一 九 九 三 年 十 月

道路 交通 管 理 与 控 制

李 淑 庆 编

重 庆 交 通 学 院

一 九 九 三 年 十 月

第一篇 绪 论

第一章 绪论 第一章

第一节 道路交通管理与控制的概念 第二章

第二节 道路交通管理与控制的任务与内容 3

第一节 道路交通管理与控制的建立与发展 5

第二篇 道路 交通 管理

第二章 道路 交通 法规 管理

第一节 道路 交通 法规 管理 发展 状况 10

第二节 《中华人民共和国道路交通管理条例》 11

第三章 道路 交通 标号、标志、标线 13

第一节 交通 标号 13

第二节 交通 标志 和 标线 18

第四章 机 动 车 运 行 管 理 30

第一节 车 辆 行 驶 30

第二节 行 驶 速 度 34

第五章 自 行 车 交 通 管 理 42

第一节 自 行 车 交 通 的 发 展 与 现 状 42

第二节 自 行 车 的 有 关 特 性 44

第三节 自 行 车 交 通 管 制 的 基 本 途 径 45

第四节	自行车交通自身改善的途径.....	47
第五节	自行车交通的管理与控制.....	48
第六章	行人交通管理.....	50
第一节	行人交通.....	50
第二节	行人交通管理.....	51
第七章	道路管理.....	52
第一节	城市道路的交通管理措施.....	52
第二节	单向交通与潮流交通.....	57

第三篇 交通控制

第八章	交通控制系统工程基本参数及其调查.....	60
第一节	交通控制系统工程.....	60
第二节	建立交通控制系统的目的.....	62
第三节	信号相位与信号阶段.....	63
第四节	信号配时中的几个主要参数.....	64
第五节	高速公路交通控制调查.....	69
第六节	城市道路交通控制调查.....	73
第九章	城市单点交叉路口的交通控制.....	78
第一节	城市单点交叉路口控制方式及考虑因素.....	78
第二节	城市交叉口交通信号的配时.....	82
第十章	城市干线道路的交通控制.....	91
第一节	城市干线道路交通控制的目的是控制参数.....	91
第二节	城市干线道路交通控制的配时技术.....	93
第三节	城市干线道路交通控制的几个技术问题.....	97
第十一章	城市闭合道路网的交通控制.....	103
第一节	城市闭合道路网络控制的基本概念和方法.....	103

第二节	城市闭合道路网络控制的人工配时技术.....	106
第三节	城市闭合道路网络控制的计算机离线配时技术.	109
第四节	城市闭合道路网络控制的计算机在线配时技术.	117
第十二章	高速公路交通控制.....	124
第一节	入口匝道控制.....	124
第二节	出口匝道控制.....	132
第三节	高速公路主线控制.....	134
第四节	高速公路通道控制.....	137
第十三章	交通控制的硬件系统及其运行机制.....	140
第一节	概述.....	140
第二节	监视系统.....	141
第三节	通信系统.....	144
第四节	检测器.....	147
第五节	路口信号机.....	147

第一篇 绪 论

第一章 绪 论

第一节 道路交通管理与控制的概念

1 定义

道路交通管理与控制是道路工程学的一门分支，由道路交通管理和道路交通控制两部分构成（实际上后者属于前者的范畴，是前者发展的产物）。正如“交通工程学”的定义一样，道路交通管理与控制的定义，至今世界上没有一种统一的提法。本书按照其对象和内容给出如下定义：

道路交通管理：以各种交通法规（在道路上则以设立各种交通标志、标线相告行人和司机）来指挥交通。

道路交通控制：以各种控制软硬设备，如人工、色灯和电子计算机等手段来合理的限制交通、指挥交通。

道路交通管理与控制：简称“交通管制”，运用各种科学手段合理地限制交通、组织交通、指挥交通使之安全、畅通。

2 作用与意义

进入20世纪以来，交通拥挤、道路堵塞，以及因此而引起的环境污染、社会经济损失等交通问题几乎困扰着世界上每一个大城市。改革开放以来，我国经济的发展很快，城市交通需求迅速增长，在许多大城市里普遍出现了上述交通问题，行车难、乘车难、走路难已成为日益严重的社会问题，严重地阻碍我国经济的发展。

解决交通问题的根本途径主要有两条：一是加快交通设施建设；二是加强交通管理。这两方面缺一不可，决不可偏废。

从国内外一些城市出现道路交通问题的情况分析来看，并非这些问题

都是道路长度或道路面积不够所致，实际上与管理不善有很大关系。由于道路交通系统的发展规模与水平受限于社会经济的发展，且城市的发展又导致土地利用功能与运输网的协调及矛盾。同时，道路通行能力的大小取决于现有的交通结构、数量及管理水平。同样的道路交通系统，因管理不善，往往出现不同的通行能力。如1971年伦敦议会的一份报告指出：“……尽管我们花费巨款兴建道路使之改善，但它的交通质量和环境质量却面临日益衰退的局面，……除非采取有效的措施控制交通，否则，新建的道路很快堵塞”。在60年代，日本为配合经济起飞，实施了大规模的道路兴建计划，可是到了70年代初，其交通事故创历史最高记录，25%的道路和40%的时间都发生交通拥塞。美国加州海湾公路仅开放五年便发生交通拥挤；洛杉矶的城市尽管道路交通用地超过三分之一，但曾有三分之一的时间交通拥挤不堪。以上诸例说明单纯的道路建设不仅不能根本解决交通拥塞等交通问题，反而会刺激吸引交通流，加剧交通量的增长，致使新的拥塞和事故产生。因此，必须在兴建道路交通设施的同时，加强道路交通管理，合理地利用现有道路设施，保证人、车的安全，在良好的交通环境下，使现有设施的能力得以充分的发挥。

道路交通管理与控制的作用不仅能挖掘现有道路设施的潜力，提高道路使用效率，协调路少、车多、人多的矛盾，保证车辆安全、迅速、有序地运行，而且被公认为少是花钱多办事的科学技术方法。可以设想，如果没有交通管理与控制，则交通便是一片混乱，交通运输事业和国民经济的发展也会成为一纸空文。

交通管制应具有指导性和协调性。即根据现有的道路网及其设施与出行分布情况，对各种出行加以指导性管理，使整个交通系统从时间、空间分布上尽可能得到协调，以减少干扰和冲突、保证交通安全与畅通，从而充分发挥路网的作用，使道路交通设施适应交通的需求。

交通管制的实施范围与时序可分为三个层次，即长期、中期和短期，如表1-1所示：

表1-1 交通管制实施范围与时序

层次分类	交通需求管理	交通供给管理
长期性	改变城市形式, 改变城市布局, 调换住房, 改变区域布局	改变道路网结构与功能, 增加道路管理, 增设停车场, 修建新的交通体系
中期性	增加机动车税, 限制车辆拥有, 控制车辆进入市中心, 增加汽油税, 大力发展公交和电话通讯	拓宽道路, 扩大停车场, 改造路网的瓶颈地带, 修建立交桥、高架路, 设诱导系统
近期性	错时上下班	设单行道, 禁左转, 设诱导系统、交通广播系统、区域控制

第二节 道路交通管理与控制的任务与内容

道路交通管理与控制的内容很多, 国际上普遍认为可用法规、教育、工程这三方面内容来加以概括。联系到我国交通管理工作几十年的实践, 交通管理与控制的基本任务是:

- 1、通过各种形式, 广泛、深入、经常地向人们宣传交通法规和各种交通安全常识;
- 2、严格执法;
- 3、采用各种形式或手段指挥交通, 安全迅速的疏导人流、车流;
- 4、勘测交通事故现场, 处理交通事故;
- 5、不断完善交通标号、标志和标线以及其它交通管理与控制设施系统;
- 6、加强道路的使用与管理, 与有关部门合作, 不断完善道路桥梁条件;
- 7、检验各种车辆, 考核教育驾驶人员, 发放牌照;
- 8、大力开展交通科学研究工作, 为有关交通法规的制定、颁布与实施提

供科学的依据，不断提高交通管理与控制水平。

具体内容分为：

一、交通管理篇

1、法规管理

道路运输是社会生产活动，其行为必须受到相应的法规约束，因此根据国情，制定、颁布、实施、完善、宣传我国一系列的交通管理法规是一项非常重要而艰巨的任务。

2、交通标号、标志、标线

设立道路交通标号、标志、标线是交通管理工作的重要内容之一。为什么设？设在何处？如何设？必须从交通心理、车辆行驶特性等方面来考虑。

3、机动车、自行车与行人的交通管理

对机动车、自行车和行人的交通管理既包括考核教育驾驶人员发放牌照，检验审查各种车辆，也包括车辆行驶组织管理、行人过街组织管理等内容。

4、道路管理

为了解决城市道路交通问题，一方面要新建道路，完成道路系统的优化布局；另一方面，如何改造现有道路，增加必要的设施，采用比较科学的交通控制和管理手段，提高现有道路的通行能力，以充分利用现有的道路，这就是道路管理的主要工作。

二、交通控制篇

1、交通控制参数及调查

调查是控制工作的开始，并贯穿在整个控制过程中。在调查确定需要进行交通控制后，应对交通控制的有关参数进行收集，实施了控制后还必须进行控制效果的调查与评价。

2、点控

点控即单点交叉路口的交通控制。点控包括单点定周期控制和单点感应控制，它是交通控制理论的基础，目前我国很多城市中的交叉口还采用这种控制方式。

3、线控

线控是对一条干线道路的交通流进行协调控制，也称绿波带。就是指车辆沿该路线行驶时，连续得到一个接着一个的绿灯放行信号，畅通无阻地通过沿途的所有交叉口。这种连续的绿灯是经过一套方法计算，精心协调沿线

的各交叉口的信号配时而实现的。

4、面控

面控是对某一区域(路网)的交通进行协调控制。该技术从本世纪60年代开始研究,随着计算机技术的应用发展而得到迅速的发展。目前世界上很多大城市都采用这种控制技术。我国也有几大城市现已部分采用这种控制方法。

5、高速公路的交通控制

高速公路与一般道路不同。就其设计、建设特点而言,它标准高、投资大,从车辆行驶角度来分析,因交通量大、车速高,它不许车辆随便出入,所以高速公路必须按其特点进行控制管理。

6、交通控制的硬件系统

交通控制的硬件系统是交通控制得以实现的物质基础。对于一个交通工程师来说,考虑、评价、选择交通控制系统硬件系统是应具备的基本素质之一。这些硬件包括感应器、信号机、信号指示、显示系统、计算机、通讯、情报系统、中央控制器、闭路电视等。

第三节 道路交通管理与控制的建立与发展

一、道路交通管理的建立与发展

道路交通管理的建立与发展与道路交通历史的进程有着极为密切的联系。交通管理工作是随着道路和运输工具的发展而兴起的。因此研究道路交通管理的历史,必须结合道路交通历史进程进行分析。道路建设与运输工具的发展大致分为三个时代:步行时代,马车时代,汽车时代。大约在公元2000年前,人类社会基本处于原始社会或奴隶社会时期,生产工具非常简单,生产力极为低下,交通基本上都是步行。从公元前2000年到公元十九世纪末叶,人类经历了原始、奴隶、封建和资本主义等四个历史阶段,生产工具由简单的石器发展到机器,运输工具由人力的背杠或者人力车发展到机兽力车。从十九世纪末叶以来,生产工具由手工操作进化到机械化、自动化,汽车的出现与使用,极大的促进了道路交通事业的发展,提高了运输效率。但随着交通量的增加及各种运输工具的速度悬殊,道路条件就不适应,因而相继出现了拥塞、事故、环境污染的现象,为了克服这些弊端,人们在建设或改建道路的同时,逐渐把交通管理工作提到议事日程,并不断得到加强。

上海是我国道路交通工作的发源地。当从外国引进第一批汽车时,因人们缺乏认识不称汽车,而称为“无马马车”,当局按马车进行管理。但是,

们缺乏认识不称汽车，而称为“无马马车”，当局按马车进行管理。但是，由于汽车零件的故障，驾驶人员操作技术不良，装载不安全，公路技术状况十分低劣，以及人、车、马混行，交通事故时有发生而被称为“市虎”。后来，为行驶方便，防止事故发生，在20世纪20年代，上海首先在马路转弯处设置红绿灯。这是我国道路交通管理史上，用灯光作为指挥交通信号的开始，同时，在上海市内繁华地点设置了交通标志。

1937年抗日战争爆发后，我国沿海各省相继沦陷，国民政府迁都重庆。当时，沿海铁路、水路和道路交通中断，运输业务已转移到大后方的道路上。为适应战时的需要，1939年建立了汽车牌照管理所，归属公路总管理处的领导。这是交通管理工作在中央设立的第一个独立的正式专业机构。但设施简陋，覆盖面不足，地方上仍各行其事。1946年1月1日零点全国改左侧通行为右侧通行后，行车管理有了专门的机构，并公布了一些相应的法规。但由于当时内战爆发，这些法规根本无法得以实施与执行。

1949年新中国成立以后，党和政府非常重视道路交通管理工作，颁布了一系列的法令、法规，进行了广泛的交通法规意识的宣传工作，道路交通管理工作走上了正轨。

目前，我国从上到下，从中央到地方，已建立建全了交通管理机构。从历史上看，我国的交通管理工作分工归交通和公安两大系统管属。建国初期，除了北京、上海等几个大城市由公安部门管理外，其它概由交通部门管理。1983年，公安部门接管了105个城市的交通管理，其余城镇街道及公路仍由交通部门管理。1984年，农机部门也参与了对拖拉机运输的交通管理。1986年10月，国务院改革道路交通管理体制，规定全国城乡道路交通统一由公安机关负责管理。公安部内设置了交通管理局，负责全国城乡道路交通管理的指导，制定全国统一的道路交通管理法规，参与道路建设和交通安全设施的规划，组织协调交通安全科学技术研究。各省、自治区、直辖市设置了公安交通警察总队，负责本省（区、市）的交通管理工作，执行全国统一的道路交通管理法规，草拟和修订地方性交通法规及规章制度，对所属各级公安管理工作的工作和法规执行情况进行检查、督促、指导。各地、市设置了公安交通警察支队，各县设置公安交通警察队，分别负责依法维护地、市、县的交通秩序，指挥疏导交通和处理交通违章、肇事、车辆管理、宣传等日常交通事务。

现在，交通运输已进入了现代化的时代。现代化的交通运输方式，必然要求现代化的交通管理与之适应，才能使现代化的运输工具起到应有的作用。所谓的现代化，应是依据健全而完善的法规，在交通工程学的基本原理指导下，采用先进的技术、设备，对道路、车辆、行人及周围环境进行综合治

理，对道路交通实行科学管理，使道路能得到合理的利用。随着交通工程学的不断发展，科学技术的不断进步，交通管理的技术、设备也不断的更新。这就要求我们交通管理工作不断学、探索、研究，以改变我国目前还相对较为落后的交通管理状况，使之能适应交通运输日益发展的需要。

二、交通控制的建立与发展

早在19世纪，人们就开始研究信号，用信号灯指挥道路上的车辆交通，控制车辆出入的次序。据英国学者F. 韦伯斯特 (F. V. Webster) 和B. 柯布 (B. M. Cobbe) 的著作记载，伦敦的威斯明特 (Westminster) 街口就安装了交通信号灯。这座英国最早的信号灯和现在的三色信号灯有很大的区别。它实际上是一种红绿两色的臂式信号，只是在夜间为了让驾驶员和行人能看清信号颜色，才点燃里边的煤气灯。不幸的是，这座最早的信号灯在安装后不久便毁于煤气爆炸事故。在这以后的半个世纪中，没有再出现第二座类似的信号灯。直到1918年，在纽约街头才出现又一座新的交通信号灯。与伦敦那座妖折的信号灯不同，这是一座手动操纵的三色信号灯。1925年，这类三色信号灯也被用于伦敦的皮克的里街口。次年，英国人在沃尔佛普顿 (Wolverhampton) 安装了第一座自动交通信号灯。

早期使用的信号灯，对于安全地疏导交叉口的车辆起到了良好的作用。然而，随着城市交通的迅速发展，原始的信号灯已经不能胜任越来越复杂的交通控制任务了。交通工程师开始寻找一种能适应多方向车流通行要求的高效能信号控制系统。人们从两个不同的途径去进行这一研究工作。一方面利用已掌握的数学知识，建立模拟交叉口车辆运行状况的数学模型，以期解决信号灯联动协调控制的最优方案设计问题。另一方面利用现代电子技术（包括在信息的传输和集中处理方面的最优技术成就）设计安全可靠并多功能的新型信号机及其它控制设备。

早期使用的自动信号机（控制器）都是按照某种固定不变的周期长度和红绿灯时间比例来控制交通信号的，亦即所谓“固定配时”方式。显然这种配时方式有很大的缺点，它无法适应一日中交通量随时间变化的客观情况。这样势必要降低绿灯时间的利用率，增加车辆在交叉口的不必要延误时间，从而导致路网上车辆的总行程时间和燃料消耗的严重浪费。

后来，交通工程师们终于研制成功一种新的信号机。这种信号机能储存一套不同的信号配时方案，以应付每日不同时段交通需求。这种信号机按事先规定的运行时间表，及时轮换执行不同的配时方案。不言而喻，它比过去那种仅能执行单一固定配时方案的原始信号机前进了一大步，交叉口运行

效率大为提高。但它毕竟是一种初级型式的“单点定周期”控制器，既不可能根据交叉口交通量的随机变化情况实行灵活的随机控制，也不能与相邻交叉口协调运行。根据我国几个大中城市使用这种信号机的实践情况，绿灯时间均有不同程度的浪费，尤其是在交叉口交通饱和度较低时，浪费率高达10~17%。

能否把路网上沿某条主要道路行驶的全部交通信号控制器协调起来，按照统一步调运行，以便使得沿该路线行驶的车辆几乎不受阻地通过所有交叉口呢？经过多年努力研究，一种“子母控制器”信号系统应运而生了。所谓“子母控制器”系统，就是沿一条行驶路线，设置一台主信号机（母控制器）和许多与之串联的从属信号机（子控制器）。主信号机支配和协调各个从属信号机的运行，使沿线交通信号协调成“绿波”，即“线控”系统。北京、上海、天津、沈阳等城市都先后建立了这种“线控”系统。（不过有的城市不是采用“子母控制器”控制方式，而是采用无电缆协调控制方式。）然而沿其它路线（尤其是与线控路线相交的各条路线）行驶的车辆并未受益，甚至受阻程度大大增加。尽管如此，作为一种初级协调控制系统，由于软硬件技术都十分简单，在我国现时的条件下仍有一定的实用价值。

早在30年代初期，美国第一次尝试在交叉口设置自动检测装置，用以检测车辆到达交叉口的情况，并将检测信息传输给信号机。这是世界上最早的感应式信号机。当时采用的检测器还不是自动的，它是靠接受汽车喇叭声来获得车到达信息的。要求车辆到达交叉口前的某一指定位置必须按喇叭，用麦克风将这一声音讯号传给信号机，信号机再根据接受到的这类讯号来控制红绿灯运行。这一被动“感应”方式既不可靠，也使交叉口处的噪声污染陡然增加，从而遭到公众的强烈反对。不久，一种气动传感器取代了这种落后的“声控”装置，并一度风行政美各国，成为一种通用的车辆检测手段，用于“感应式”信号控制系统。60年代以来，电感检测器、地磁检测器、超声波检测器、微波检测器等车辆自动检测装置逐步取代了旧式气动传感器，并广泛用于信号控制系统。到目前为止，我国已有十几个城市采用各种类似车辆检测器自动检测到达情况，建立了“感应式”信号控制系统。实践表明，其通行效率比“单点定周期”控制系统明显提高，车辆停车次数减少6~30%。

车辆感应式控制方式固然有很大的灵活性，能适应交叉口各条进口车道上车辆随机到达的情况，但在实际运用上也有一定局限性。当交叉口各个进口方向交通负荷均接近饱和程度，感应式控制方式便失去了灵便性。因为此时信号机实际上只能按某种固定比例来分配各个方向上的绿灯时间，无异于“单点定周期”控制方式。从本世纪60年代以来，世界各国开始研究

一种范围较大的信号联动协调控制系统。这一研究工作不仅包括电子计算机作为控制系统中枢的应用（软硬件的技术开发），也包括大规模的数据传输系统和各类终端设备的研究。由于近年来微处理技术的进展和各种新型微处理机的问世，不仅出现了以微处理机作为主枢纽的区域控制系统，而且各种终端控制设备（信号机、检测器和交通状况自动记录仪、系统故障监视装置、可变交通标志等等）也开始广泛运用微处理技术，从而使控制系统的功能日臻完善，控制技术也发生飞跃性的变革。与此同时，在软件技术的开发上也出现了可喜的进展。英国学者设计的区域控制系统优化程序TRANSYT（Traffic Network Study Tool）被世界各国广泛采用。继第一个区域控制系统在加拿大的多伦多投入使用之后，70年代初，英国也在西伦敦和格拉斯哥市建成试验性区域交通控制系统。据不完全统计，到80年代初，世界上已有250个城市建立了区域交通控制系统。近年来，为能源危机而苦恼的美国，开始投入很大的力量推广TRANSYT，在几十个城市建立以节油为主要目标的区域控制系统。有的发展中国家（如泰国、菲律宾等）也开始建立城市交通的区域控制系统，取得了明显的经济效果。我国的一些大城市，如北京、上海、南京等已建立起部分区域控制系统。也有些大城市在准备或正在建立城市交通区域控制系统。

从1973年开始，英国运输与道路研究所（TRRL）便开始第二代区域交通控制系统的研究工作，并选取格拉斯哥和考文垂两城市作为试点。与第一代区域控制系统不同，新系统是一种数据反馈自控系统。它所执行的控制方案不象第一代系统那样经脱机运算所得到的固定方案，而是根据路网上当时当地的实际交通情况，利用在线计算机不断调整配时方案的基本参数，以求最佳控制效果，即：使路网上的车辆干扰的程度（延误时间、停车次数等）减至最小。TRRL和三家电器公司共同开发的系统SCOOT（Split, Cycle, Offset, Optimisation, Technique），目前正在英国许多大城市得到应用。与此同时，澳大利亚、日本等国也在研究类似与英国SCOOT的第二代区域控制系统，如SCAT系统（Sydney Co-ordinated Adaptive Traffic System）就是成功的一例。

我国从80年代初就开始了城市交通区域控制系统的研究现已取得了可喜的成就。

近年来，随着我国高等级公路的修建，高速公路监视控制系统的研制与应用发展非常迅速。

第二篇 道路交通管理

第二章 道路交通法规管理

第一节 道路交通法规管理发展状况

法规是人们行为的准则。交通法规是交通参与者，包括驾驶员和行人进行一切交通活动的行为准则。

交通管理法规是随着交通运输的发展而产生并逐步完善的。起初，由于对汽车运输，交通管理缺乏认识，经验不够，在管理上比较混乱，法规比较简单，设备也比较简陋。1901年，我国开始出现汽车，但当时是按马车进行管理的。1903年，开始对自行车发放执照进行管理。20年代末期，开始使用红绿灯及其它交通指挥信号、标志来管理道路交通。1934年，当局内务部才制定了我国近代第一部交通管理法规《陆上交通管理规则》。1950年，经中央人民政府批准，由交通部颁布了《汽车管理暂行办法》及《汽车管理暂行办法实施细则》。其中主要包括行车管理、车辆检验和技术监督及驾驶员考核管理等内容。与过去的一些有关法规相比，其内容比较完善，规定比较合理，比较符合当时的实际。1951年，公安部报请中央人民政府批准颁布了《城市陆上交通管理暂行规则》。为了适应交通运输形势发展的需要，1953年，交通部修订了《汽车管理暂行办法》及其细则，1955年，公安部将《城市陆上交通管理暂行规则》修改为《城市交通规则》。由于该规则不够完善，1959年，交通部和公安部作出了补充规定。随着形势的发展，情况的变化，工作的需要，交通部于1960年将《汽车管理暂行办法》分别修订为《公路交通规则》和《机动车管理办法》。至此，我国的的道路交通法规基本形成。但我国出现了《公路交通规则》和《城市交通规则》，这既不利于生产，又不方便群众，而且容易造成管理上的混乱。1960年交通部修订的交通法规做了些原则规定。当时考虑到我国幅员辽阔，各地情况不完全相同，因此，容许各地根据当地实际情况制定补充规定和实施细则。但是，汽车流动性很大，经常跨区域行驶，由于各地《实施细则》的规定不一致就出现了一些矛盾。1963年，交通部颁布了《汽车驾驶员考核暂行规定》，这对提高驾驶员的技术水平起到了积极的作用。

1972年，交通部、公安部颁布了《城市与公路交通管理规则》（试行）。这个试行规则将《城市交通规则》和《公路交通规则》也及《机动车管理办法》合为一个法则。这对于方便群众，便利运输生产均起到了一定的作用。但是，当时把制定实施细则的权限下放给地方，给跨区运行的驾驶员增加了很大的困难，影响交通运输的发展，同时，交通管理机制有公安、交通、农机等部门，给管理造成混乱，这就迫切需要统一的机制，制定新的全国统一的道路交通管理条例。为此，1986年，国务院把我国的道路交通管理权统归公安部。公安部在经过反复调查，吸取国内外交通管理工作的经验，广泛征求意见，终于制定了建国后我国第一部全国统一的道路交通管理法规：《中华人民共和国道路交通管理条例》，由国务院于1988年3月9日发布，并于同年8月1日起实施。这是新时期我国加强交通管理的一项重要法规。它对于加强我国的法制建设，强化道路交通管理，维护良好的交通秩序，保障交通安全与畅通，促进社会主义精神文明建设，必将发挥重要作用。

第二节 《中华人民共和国道路交通管理条例》简介

一、内容

《中华人民共和国道路交通管理条例》共十章九十三条。主要内容有：第一章 总则，第二章 交通信号、交通标志和交通标线，第三章 车辆，第四章 车辆驾驶员，第五章 车辆装载，第六章 车辆行驶，第七章 行人和乘车人，第八章 道路，第九章 处罚，第十章 附则。

二、性质特征

该条例的指导思想是“为了加强道路交通管理，维护交通秩序，保障交通安全与畅通，以适应社会主义现代化建设的需要。”

该条例在法律上属于国家行政法规，是公安行政法规的重要组成部分。公安行政法规的主要特征是：它调整的对象是公安行政法律关系。公安行政法律关系当事人中必定有一方是公安机关。公安机关作为法律关系中的主体依法拥有先定权，而相对人或利害关系人均不得否认其效力。公安行政法的调整方法可以依法使用强制手段，直至可以限制利害关系人的人身自由；它往往采用指挥命令的方式加以实施，从而使公安机关同被调整对象之间形成一种权力从属关系，使一个参与者相对于另一个参与者时处于必须服从的地

位。如一名驾驶员违章压死了行人。公安机关在查处这一交通事故案时，肇事驾驶员形成了公安行政法律关系。在这一关系中，主体一方公安机关依法拥有查处权，经过调查取证确认驾驶员负主要责任，就可以按有关法规追究驾驶员的法律责任。这一决定不需要驾驶员同意就产生法律效力。这充分体现了国家强制力的严峻。当然，驾驶员也依法具有申诉权。

该条例的性质具有以下四方面：

• **权威性** 本条例是依据宪法制定的，由国务院发布，是我国道路交通管理方面具有最高权威的法律。

• **规范性** 本条例规定了公民在交通关系中的行为规范。每个公民在参加交通活动时，都有遵守《条例》的义务，同时也享有受《条例》保护的权利。

• **社会性** 本条例是调整全社会单位与单位之间，单位与公民之间，公民与公民之间交通关系的准则，对全体社会成员都具有约束力。

• **强制性** 本条例的强制性可以从两方面去理解：一是对违反《条例》的行为实施法律制裁。这是强制力的最直接表现。违反《条例》的法律制裁分三种：行政制裁，即交通管理部门对违反《条例》的人按《治安管理处罚条例》和《道路交通管理条例》的有关规定，给予警告、罚款、吊扣或吊销驾驶证、制安拘留等处罚。刑事制裁，即由司法机关对造成重大交通事故，触犯刑律的人追究刑事责任。民事制裁，即对违反《条例》造成人员伤亡和车辆、财产直接经济损失的人追究经济责任。二是《条例》由国家强制力保证实施。