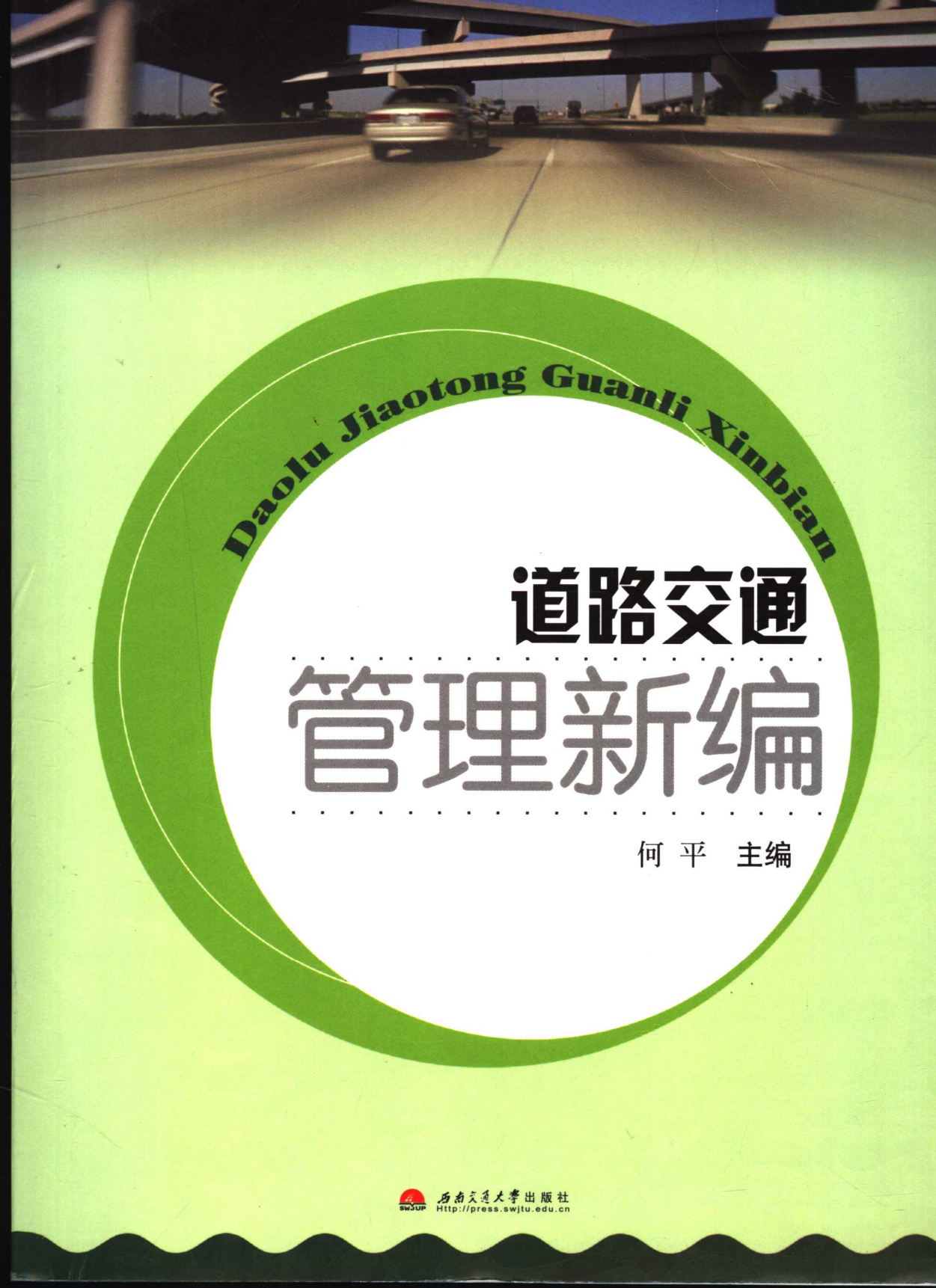




Daolu Jiaotong Guanli Xinbian

道路交通 管理新编

何平 主编



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

道路交通管理新编

何平 主编

西南交通大学出版社

• 成 都 •

图书在版编目 (C I P) 数据

道路交通管理新编 / 何平主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2006.1

ISBN 7-81104-160-X

I. 道... II. 何... III. 公路运输—交通运输管理—法规—中国 IV. D922.14

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 105244 号

道路交通管理新编

何平 主编

*

责任编辑 刘永淑 王 婷 李英明

责任校对 李 梅

封面设计 何东琳设计工作室

西南交通大学出版社出版发行

(成都二环路北一段 111 号 邮政编码: 610031 发行部电话: 028-87600564)

<http://press.swjtu.edu.cn>

E-mail: cbsxx@swjtu.edu.cn

四川森林印务有限责任公司印刷

*

成品尺寸: 170 mm×230 mm 印张: 26.375

字数: 501 千字

2006 年 1 月第 1 版 2006 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 7-81104-160-X/D · 014

定价: 48.00 元

图书如有印装问题 本社负责退换

版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

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的地位越来越重要。现代道路交通需要科学管理、依法管理，以保障道路安全与畅通，充分发挥道路的通行能力和运输效能。

随着《道路交通安全法》及其配套法规的实施，道路交通通行规范和道路交通管理执法依据、管理内容等均发生了巨大的变化。为了适应公安交通管理发展的新形势、新任务及培养公安交通管理专门人才的需要，不断提高公安高等教育的质量，我们组织编写了《道路交通管理新编》教材，供公安高等院校学生以及广大公安民警使用。

《道路交通管理新编》的突出特点是“新”：一是以国家最新的道路交通管理法律、法规和公安部的有关规定为依据；二是吸收了国内外道路交通管理理论与实践的最新成果；三是教材的整体结构具有新颖性、科学性和合理性。在编写过程中，我们参考了大量资料，力求做到观点正确，重点突出，层次鲜明，内容新颖。其主要内容包括：道路交通管理基础理论、道路交通通行规范、机动车驾驶人管理、机动车管理、交通信号与安全设施、交通违法行为处理、交通事故处理、交通安全宣传教育、交通管理科技等。

参加本书编写的人员有：何平（第一章、第十二章）、罗太云（第十一章）、曹建军（第二章、第七章、第九章）、石臣鹏（第四章、第八章、第十章）、欧居尚（第三章、第五章、第六章），全书由何平同志统稿。

本书在编写过程中，参考了大量资料，在此向所有的相关作者表示感谢。

由于编者水平有限、经验不足，书中难免有错误、疏漏和不妥之处，恳请读者批评、指正。

编 者

2005 年 10 月

目 录

第一章 道路交通管理概述	(1)
第一节 道路交通概述	(1)
第二节 道路交通管理	(2)
第三节 我国道路交通管理的发展历程	(13)
第二章 道路交通组织	(18)
第一节 概述	(18)
第二节 交通组织程序	(22)
第三节 交通调查	(23)
第四节 道路网交通组织	(32)
第五节 干线道路交通组织	(38)
第六节 平面交叉路口的交通组织	(41)
第三章 道路交通通行规范	(50)
第一节 道路交通通行的基本原则	(50)
第二节 机动车通行规范	(57)
第三节 非机动车、行人通行规范	(86)
第四章 交通信号和道路交通安全设施	(92)
第一节 概述	(92)
第二节 交通信号灯	(93)
第三节 交通标志	(103)
第四节 交通标线	(110)
第五节 交通警察的指挥	(119)
第六节 道路交通安全设施	(122)
第五章 机动车管理	(128)
第一节 机动车管理概述	(128)
第二节 机动车牌证与标志管理	(135)
第三节 机动车注册登记	(149)

第四节	机动车变更登记	(158)
第五节	机动车转移登记	(168)
第六节	机动车抵押登记	(170)
第七节	机动车强制报废与注销登记	(173)
第六章	机动车驾驶人管理	(178)
第一节	机动车驾驶人管理概述	(178)
第二节	申请机动车驾驶证的基本条件	(181)
第三节	机动车驾驶证	(186)
第四节	初次申领机动车驾驶证的申请与核发	(192)
第五节	增驾机动车驾驶证的申请与核发	(197)
第六节	申请机动车驾驶证的考试内容与评定标准	(200)
第七节	机动车驾驶人的常规管理	(212)
第七章	交通勤务	(220)
第一节	交通勤务概述	(220)
第二节	公路巡逻勤务	(223)
第三节	盘查战术	(227)
第四节	堵截、查缉战术	(239)
第五节	道路突发事件的处置	(242)
第六节	执勤交通警察的规范用语	(251)
第八章	道路交通警卫	(254)
第一节	概述	(254)
第二节	路线交通警卫	(258)
第三节	现场交通警卫	(261)
第四节	驻地交通警卫	(264)
第五节	交通警卫方案	(266)
第六节	紧急情况的处置	(269)
第九章	道路交通违法行为的处理	(274)
第一节	道路交通违法行为概述	(274)
第二节	处罚道路交通违法行为的原则和量罚	(277)
第三节	公安交通管理行政处罚的种类	(282)

第四节	公安交通管理行政强制措施	(290)
第五节	公安机关对道路交通违法行为采用的其他措施	(294)
第六节	公安交通管理行政处罚的处理程序	(297)
第七节	涉外道路交通违法行为的处理	(305)
第八节	道路交通管理的法律救济	(308)
第十章	道路交通安全宣传教育	(319)
第一节	概述	(319)
第二节	道路交通安全宣传教育的内容和形式	(324)
第十一章	道路交通事故处理	(331)
第一节	道路交通事故处理概述	(331)
第二节	道路交通事故处理程序	(336)
第三节	道路交通事故现场处置	(340)
第四节	道路交通事故处理中的调查取证	(349)
第五节	道路交通事故认定	(377)
第六节	道路交通事故中的法律责任	(381)
第七节	道路交通事故道路损害赔偿	(382)
第十二章	现代道路交通管理技术概述	(391)
第一节	交通管理信息系统	(391)
第二节	交通指挥中心	(393)
第三节	交通信号控制技术	(397)
第四节	交通指挥诱导系统	(404)
第五节	自动车辆定位技术和 IC 卡技术	(405)
第六节	智能交通系统 (ITS) 简介	(409)
参考文献		(413)

第一章 道路交通管理概述

第一节 道路交通概述

一、交 通

交通是指人们或人们借助某种交通工具，通过某种运动转移的方式，实现人或物的空间位置移动的过程。

从广义上讲，交通包括运输和邮电两个方面。运输的任务是运送旅客和货物。一般认为，目前有五种主要的现代运输方式：铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输、管道运输。邮电是邮政和电信的合称，邮政的任务是传递信件和包裹，电信的任务是传送语言、符号和图像。

根据目前世界各国的习惯，交通实际上仅包括运输这一个部分的内容。同时，人们习惯把通过自身的体力来实现自身的空间位置变化的这一过程称为“交通”，而把通过交通工具来实现的位置移动过程称为“运输”。除进行理论研究外，一般认为交通与运输区别甚微。

人类社会的发展和人们的日常活动，诸如生产活动、贸易往来、社会交往和信息传递等都离不开交通。一个国家或地区的经济繁荣和科学文化发达等，也必须有相应的交通条件。交通是生产过程在流通领域的继续和进行社会再生产的必要条件，是连接工农业之间、城乡之间、地区之间、企业之间经济活动的纽带，也是联系国内外的桥梁。良好的交通条件以及有效的运输生产活动，能使全部经济活动和人们日常生活正常进行。开采矿山资源、开拓贸易往来、开发经济落后地区，促进社会交往和旅游活动等都要依靠交通。因此，交通是国民经济活动的主要环节之一，在国民经济发展中起先行作用。

二、道路交通

道路交通通常是指人们通过自身或者人们借助于交通工具（车辆），利用道路来实现人或物的空间位置移动的过程。

道路交通是随着人类社会的发展而逐步发展的，由步行、肩挑背负发展到

当今的现代化汽车时代。人类的道路交通发展历程大致经历了步行时代、马车时代和汽车时代三个阶段。

道路交通是沟通乡村间、城乡间、城市间的主要交通网络之一，也是构成城市内部交通网络的必定形式。道路交通的发达与否，是衡量一个城市或一个国家的先进程度的主要依据之一。

在五种主要的现代交通运输方式中，道路交通具有投资少、见效快、机动灵活、运达速度快，并且能深入乡村和工矿企业、实现“门到门”运输等特点，特别适合于短距离的客货运输。道路交通在世界范围内的客运量、货运量和旅客周转量总量中，已居各种运输方式的首位，其重要性越来越突出。

三、道路交通系统

道路交通系统是由人、车、道路及环境等四要素构成的一个复合动态系统。在当前的道路交通系统中，道路是基础，车辆是工具，人是主导，环境是外部条件。人、车、道路和环境之间存在着互相依赖，相互作用的特定的不可分割的联系，其中的任何一个要素的行为或性质对道路交通系统都将发生影响，而这种影响又都要依赖于其他要素的行为和性质。也就是说，每个要素对整体的影响都不再具有独立性，而是与其他一个或几个要素相互联系的。道路交通系统是一个涉及人的行为与自然环境关系的复合系统。系统的状态变量（时间），诸如车辆驾驶人和行人在运动中的心理、生理反应，车辆运行状态及行经的道路与周围的环境等，都随时间的变化而变化，都是时间的函数，因此道路交通系统又是一个动态系统。

在道路交通系统中，只有在各要素相互协调时，系统才能维持平衡，道路交通的畅通和安全才能得到保证。如系统中某一要素出现问题，与其他要素不协调时，系统即失去平衡，导致交通不畅甚至引发道路交通事故。

第二节 道路交通管理

一、道路交通管理的定义

道路交通管理是相关的职能部门为实现道路交通安全、畅通、便捷和低公害、低能耗等目标，依法对构成道路交通系统的人、车辆、道路和交通环境等要素进行有效的组织、协调及控制的活动。

广义上的道路交通管理包括：公路的建设、养护和管理，城市道路的建设、养护和管理，公路运输的管理，城市公共交通运输的管理；道路交通秩序

的管理；机动车辆和非机动车辆的管理；机动车驾驶人员的管理；交通事故的处理。

由公安机关负责的道路交通管理，实质上是道路交通安全管理，主要涉及与公安机关维护交通安全和交通秩序活动直接有关的事项，主要包括车辆登记、发牌、发证和车辆检验、驾驶人考试和管理、道路交通指挥、道路交通秩序维护、处理交通事故、纠正交通违法行为和进行行政处罚、交通安全宣传教育等。而公路的建设、养护和管理，城市道路的建设、养护和管理，公路运输的管理，城市公共交通运输的管理等方面的内容不在公安机关交通管理部门的职责范围内，本书所谈论的道路交通管理是公安机关负责的道路交通管理。

二、道路交通管理的主体

目前，我国道路交通管理的主体是公安机关交通管理部门及其所属的交通警察。从公安机关对全国城乡道路交通全面履行管理职责以来，公安部设交通管理局；省、自治区、直辖市公安厅、局设交通管理局（处），对外称交通警察总队；地、市公安局设交通警察支队；县公安局设交通警察大队或交通警察队；干线公路沿线主要乡镇设县交警队派出的交通警察中队或分队。“统一管理，分级指挥，条块结合，以块为主”的管理体制一直沿用至今。随着高速公路通车里程的逐渐增加，一些省（自治区、直辖市）进行了交通管理体制的探索，有的实行交通警察总队垂直管理，有的划归其他部门管理，对这些有益的探索本书不作介绍。同时，随着社会的发展，交警和巡警业务的合并已成为一种发展趋势，道路交通管理机构在名称上可能会有些变化。在这里，我们仅就我国传统的公安机关交通管理部门的组织结构及其所属交通警察的职责分别进行介绍。

（一）国家道路交通管理的机构及其职责

中华人民共和国公安部交通管理局是我国道路交通管理的领导机关。其主要职责有：

（1）研究和制定道路交通管理的各项方针、政策和原则，并组织贯彻执行。

（2）起草全国性的道路交通管理法律和法规，分别提请全国人民代表大会常务委员会通过或国务院审核批准后颁布实施。

（3）制定和提出全国性的道路交通管理规划、工作要点和计划，以及各时期的工作任务；发布规定、办法、规则、通知、通报等文件；召开会议研究、检查、总结工作，指导全国道路交通管理工作。

（4）统计和综合分析道路交通及其管理信息，掌握道路交通发展动态，

制定相应对策和措施；向党中央、国务院报告工作，反映情况。

(5) 指导全国道路交通管理部门的业务建设和队伍建设，统筹规划和配备装备等。

(二) 省级道路交通管理的机构及其职责

各省、自治区、直辖市公安厅（局）的公安交通警察总队或交通管理局是省级地方道路交通管理的领导机关。其主要职责是：

(1) 根据本地区的实际情况，制定贯彻落实道路交通管理方针、政策和原则的具体措施。

(2) 贯彻执行道路交通管理法规，并结合本地区实际起草地方性交通法规或规章，报请省、自治区、直辖市人民代表大会常务委员会通过或人民政府批准后实施，同时报上级公安机关备案。

(3) 制定本地区道路交通管理规划和工作要点，指导、检查、总结本地区道路交通管理工作。

(4) 统计、综合分析本地区道路交通及其管理信息，向地方党委、政府和上级公安机关报告情况。

(5) 指导、检查本地道路交通管理业务工作和队伍建设。

(三) 地、市级道路交通管理的机构及其职责

各地（州、盟、市）公安局的公安交通警察支队是道路交通管理的具体执行机关。其主要职责是：

(1) 贯彻执行道路交通管理的方针、政策、原则和上级指示、决定等，具体实施道路交通业务管理。

(2) 贯彻执行道路交通法律法规；依法根据本地区实际情况发布通告、规定和具体管理办法；召开由基层科、所、队参加的会议来研究情况，布置、指导和检查基层科、所、队工作。

(3) 制定本地区道路交通管理工作计划，明确各时期工作重点和要求，定期检查、考核、总结工作，向上级报告工作。

(4) 深入细致地调查和掌握管辖区道路交通状况及其规律、特点，以及管理工作存在的问题，采取相应的有力措施及时处理和解决问题，并向上级报告和反映情况。

(5) 采取各种形式，对群众进行交通法规和交通安全知识教育，组织落实道路交通综合治理工作。

(四) 道路交通管理的基层组织及其职责

道路交通管理基层组织是指县（旗、市）公安局或城市公安交通警察支

队下属的公安交通警察大队及科、所、中队等。它们在其行政管辖范围内履行道路交通管理的部分职责，分别具体执行道路交通管理的任务。其主要职责是：

(1) 贯彻执行道路交通管理的方针、政策和原则，依照道路交通管理法规，在自己的业务范围内，具体进行道路交通业务管理。

(2) 组织、协调社会各界积极参与道路交通综合治理，指导群众性维护交通秩序和安全的工作，做好交通法规和交通安全知识的宣传教育工作。

(3) 协助上级和其他警种处理各类突发事件，追缉堵截犯罪分子，维护社会治安秩序。

(4) 开展调查研究，收集、积累道路交通及其管理工作的各种信息，发现新情况，研究对策，解决问题，不断提高道路交通科学管理的水平。

(5) 热情为群众服务，密切警民关系。

(五) 交通警察的职责和权限

1. 交通警察的职责

交通警察是人民警察中以维护道路交通秩序、保障交通安全畅通、保卫国家经济建设和人民生命财产安全为主要职责的警察，也称交通民警，简称“交警”。根据有关法律、法规的规定，交通警察依法履行下列职责：

(1) 指挥疏导交通，维护交通安全和交通秩序。

(2) 管理车辆和驾驶人员。

(3) 预防、查处交通违法行为和交通事故。

(4) 执行交通巡逻、警卫等勤务。

(5) 设置、管理道路交通设施。

(6) 宣传交通法律法规，进行交通安全教育。

(7) 依法处置道路上发生的治安案件。

(8) 协助治安、刑事警察的工作。

(9) 法律、法规规定的其他职责。

2. 交通警察的权限

交通警察的权限，是指交通警察履行职责、行使职权的范围。根据现行法律、法规的规定，交通警察依法行使下列职权：

(1) 指挥疏导车辆和行人安全通行的权力。

(2) 依法管理车辆和驾驶人的权力。

(3) 依法清理违法占道和制止妨碍交通活动的权力。

(4) 依法实施交通限制和交通管制的权力。

(5) 对严重妨害交通安全和交通秩序的精神病人，依法采取保护性约束

措施的权力。

(6) 对道路交通违法行为人和违反治安管理的行为人,依法实行行政强制措施、行政处罚的权力。

(7) 对有交通事故逃逸或其他违法犯罪嫌疑的人员,依法当场盘问、检查的权力。

(8) 遇有法律规定的紧急情况,依法使用武器的权力。

(9) 因履行职责的紧急需要,依法优先乘坐公交工具或遇有阻碍时优先通行的权力。

(10) 法律、法规规定的其他权力。

值得强调的是,道路交通管理工作应当由各地方公安机关的交通管理部门及其所属交通警察负责。交通警察行使道路交通安全管理职权,必须是在自己所辖的行政区域内,不得越区行使。当然,道路交通安全管理是一个动态的过程,道路交通安全管理部门在进行具体管理活动时,需要在辖区外实施部分管理行为,如追赶肇事后逃逸车辆、执行对异地违章车辆的处罚决定等。这些行为实际上是先前的管理行为的继续,仍然属于对自己管辖范围内的事项行使管理权。

强调公安机关交通管理部门应当在自己所辖行政区域内行使职权,是为了分清责任,做到权责明确,各负其责,保证其依法行政。但在实际工作中又不能将此简单理解为“交通警察各管一段”。为了避免出现各自为政、遇事互相推诿等做法,各地公安机关交通管理部门应当在分工合作中保证道路的安全和畅通。

三、道路交通管理的对象

道路交通管理的对象,是构成道路交通系统的诸要素。当人、车辆、道路及交通环境参与了道路交通活动、成为道路交通法律法规所规范的道路交通法律关系的构成因素时,它们就成为了道路交通管理的对象。在此,对道路交通管理的对象分别进行介绍。

(一) 人

凡参与道路交通活动的人以及从事与道路交通活动有关的单位和个人,都是道路交通管理的对象。这里的人包括自然人和法人及其他组织,其中自然人常被称为交通参与者,它包括中国人、外国人和无国籍的人。

具体地说,除了车辆驾驶人、行人和乘车人等直接参与道路交通活动的人员外,与道路交通活动有关的单位和个人,也是道路交通管理的对象。所谓与道路交通活动有关的单位和个人,是指虽然与道路交通活动没有直接联系,但

是其行为或者活动与维护道路交通秩序密切相关的一些单位和个人。根据现行道路交通法律法规的规定,这些单位和个人主要包括:机动车所有人,机动车安全技术检验机构及其工作人员,负责道路及其附属设施的规划、设计、施工、设置、养护的部门及其工作人员,其他可能影响道路交通秩序的单位和个人(如需要临时占用道路从事非交通活动的单位或个人以及因工程建设需要占用、挖掘道路或者影响道路交通秩序的单位或个人)。

另外,还要提及外国人中享有外交特权与豁免权的人。“外交特权”是指特殊的外国人即外交代表和外交官员在所驻国家享有的某些特别权利和优厚待遇。即各个国家按照国际公约、国内法和有关协议,在尊重主权和平等互利的原则下,相互给予驻在本国的外交代表机关、外交代表和临时入境的外交人员以某些特别权利和优惠,包括礼遇、不可侵犯权、通讯自由、免纳关税和捐税、豁免权等。

享有外交特权与豁免权的人包括以下七类:一是外国为各种目的来华的高级官员,包括来华的国家元首,政府首脑,外交部长及进行各种业务接触、谈判和参观的高级官员;二是外国驻华大使馆的外交代表(大使、公使或代办)和使馆的其他外交人员(参赞,随员,大使馆的行政和技术人员,陆海空军武官以及一、二、三等秘书等);三是外交官的家属,包括配偶和未成年子女(不是中国公民的);四是外国驻华领事代表,包括总领事、领事、副领事和其他领馆人员;五是途经或暂时留在我国的各国驻第三国的外交官(但他们来我国如果是出于私人目的,则其法律地位同一般外国人,不享有任何外交特权与豁免权);六是外国来中国参加国际会议或其他典礼活动的代表;七是联合国及国际组织的官员。

外交代表享有的与我们处理道路交通事件关系密切的豁免权包括:一是外交代表的人身不得侵犯。外交代表不受任何方式之逮捕或拘禁。二是外交代表的私人寓所、财产不得侵犯(财产中包括汽车),未经允许不得进入、搜查或扣押。三是外交代表享有管辖豁免权,具体来说是指:①外交代表触犯驻在国的刑法,可通过外交途径处理,不受刑事管辖。②享有部分民事及行政管辖豁免权。与交通事件有关的民事纠纷及行政处罚属豁免之列。不能对外交代表提起有关民事损害赔偿的民事诉讼,但是若外交代表主动提起诉讼,因此引发的反诉必须接受管辖。四是外交代表免于适用我国社会保险办法。五是管辖豁免权可以由派遣国放弃。如派遣国在表示放弃某外交代表的管辖豁免权时,未说明表示放弃执行豁免权的,不得对该外交代表采取强制执行措施。六是外交代表无作证义务。七是外交代表如果是我国公民或者获得在我国永久居留资格的外国人,仅就其执行公务的行为,享有管辖豁免权和人身不受侵犯。

人在道路交通活动中处于主导地位,因此,必须把对行人、乘车人、驾车人的管理,以及对相关人群、团体、单位和管理者的管理,放在道路交通管理活动的核心地位。

(二) 车 辆

“车”指的是陆地上有轮子的运输工具,车辆是各种车的总称。在道路交通中,车辆是指机动车和非机动车。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。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和电动自行车等交通工具。

凡是上道路行驶的车辆,都是道路交通管理的对象,必须依照国家的有关法律、法规及技术标准对其进行管理。如上道路行驶的机动车必须安装机动车号牌,随车携带行驶证,在挡风玻璃上粘贴机动车安全技术检验合格标志,车辆灯光、喇叭等应当齐全有效。对有肇事、盗抢、走私嫌疑的车辆进行检查等。

(三) 道 路

道路是供各种车辆或行人通行的工程设施。按其使用特点,道路可分为公路、城市道路、林区道路、厂矿道路及乡村道路等。第十届全国人民代表大会常务委员会2003年10月28日通过的《道路交通安全法》规定:道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围内但允许社会机动车通行的地方,包括广场、公共停车场等用于公众通行的场所。

1. 公 路

公路是指联结城市或乡村、主要供汽车行驶的具备一定技术条件和设施的道路。

根据其功能和适应的交通量,公路分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路等五个等级。高速公路为专供汽车分向、分车道行驶并应全部控制其出入的多车道公路,它能适应的远景年平均日交通量为25 000~100 000辆。一级公路为供汽车分向、分车道行驶,并可根据需要控制其出入的多车道公路,它能适应的远景年平均日交通量为15 000~55 000辆。二级公路为供汽车行驶的双车道公路,它能适应的远景年平均日交通量为5 000~15 000辆。三级公路为主要供汽车行驶的双车道公路,它能适应的远景年平均日交通量为2 000~6 000辆。四级公路为主要供汽车行驶的双车道或单车道路公路,它能适应的远景年平均日交通量为双车道2 000辆以下、单车道400辆以下。

根据其在公路网中的地位和作用,公路又可分为国道、省道、县道和乡道等四类。国道,也称国家干线公路,是指具有全国性的政治、经济、国防意义的公路。国道是我国公路的骨架,在公路运输中占据主导地位。1981年11月,国家计委、国家经委和交通部联合发出的《关于划定国家干线公路网的通知》中,划定国道干线公路共计70条。国道系统包括国道干线网络系统和国道主干线系统两大部分。我国的国道干线网络采用放射线和方格网的混合结构形式,路网由放射线、南北纵线和东西横线三类组成,北京是路网的中心。放射线由北京分别通往沈阳、哈尔滨、塘沽、福州、珠海、广州、深圳、昆明、拉萨、银川、加格达奇的11条路线和北京外环线组成,全长23 178 km,按顺时针方向统一编号为101~112。放射线公路是北京连接周边城市的干线公路。南北纵线由北向南共有28条,自东往西排列,编号为201~228(其中228线在台湾)。东西横线由东向西共有30条,自北往南排列,编号为301~330。国道主干线系统在国道干线网络中起着主骨架作用,具有“快速、安全、经济、舒适”的特点,是我国公路的主骨架,是发展我国公路交通的关键。国道主干线系统由国道干线网的五条纵线和七条横线组成,简称“五纵七横”。“五纵”是:同江至三亚,北京至福州,北京至深圳,大同至昆明,重庆至湛江;“七横”是:绥芬河至满洲里,丹东至拉萨,青岛至太原,连云港至霍尔果斯,上海至成都,上海至畹町,衡阳至昆明。上述12条主干线规划里程为30 000~35 000 km。

省道也称省干线公路,它是指具有全省性的政治、经济、国防意义的省级干线公路。县道也称县公路,它是指具有全县性的政治、经济意义的县级公路。乡道也称乡公路,主要是指为乡村生产和生活服务的乡级公路。

2. 城市道路

城市道路是指在城市范围内供车辆及行人通行的具备一定技术条件和设施的道路。

按城市道路在道路网中的地位、交通功能以及对沿线建筑物的服务功能,城市道路又可以分为城市快速路、城市主干道、城市次干路和支路等四种类型。快速路应为城市中大量、长距离、快速交通服务。快速路对向车行道之间应设中间分车带,其进出口应采用全控制或部分控制的重要交通干路。主干路为连接城市各主要分区、以交通功能为主的交通干路。次干路是与主干路结合组成道路网、起集散交通作用并兼有服务功能的道路。支路是城市道路中次干路与街坊路的连接线,是以服务功能为主、解决局部地区交通的道路。

3. 广场

广场是面积广阔的场地,尤其指城市中的广阔场地。广场是专供公众集

会、游憩、步行和交通集散的场所。它一般又可以分为中心广场、站前广场、民用航空候机室前广场和交通广场等。

4. 公共停车场

为社会公众存放车辆而设置的免费或收费的停车场地，也称社会停车场。它主要包括两个方面，即大型集散场所的停车场和商业、服务业的停车场。

在这里，我们要强调一点，对于不具有公众通行特点的道路，如封闭的厂区道路和单位内部自己的停车场等，其通行秩序由所在单位负责，交通警察没有义务维持这些区域的交通秩序。

对道路实施交通管理，主要是保障道路的性质、功能与道路交通需求相适应，保证道路路面的科学、有效使用，如禁止、限制或处罚妨碍交通安全和畅通的非交通占道行为，审核道路施工，以及对道路和停车场的规划、建设、使用进行审核，制定交通组织管理方案（计划、设计）。

道路是道路交通的载体，是实现道路交通最基本的物质条件，必须把对道路的管理放在道路交通管理活动的基础地位。

（四）交通环境

凡是对正常道路交通活动有影响的物体及行为环境，都是道路交通管理的对象。交通环境可分为“人”的环境和“物”的环境。对道路交通环境的管理，主要是对影响道路交通的障碍以及空间等与交通活动相关的物体及行为环境进行监督与管理。由于道路交通环境对实现安全、畅通、便捷和低公害、低能耗的道路交通管理目标影响很大，因此，这类管理应当不断强化。

四、道路交通管理的目的

（一）维护道路交通秩序

维护道路交通秩序是交通管理的首要目的。这是由道路交通在国民经济和生活中的地位决定的。道路交通是一个国家国民经济的主动脉，无论是工业生产还是广大人民的日常生活，都必须通过交通才能进行。道路交通直接涉及社会生产、分配、交换、消费各个领域，是城乡之间、工农之间、部门之间、行业之间经济联系的物质基础和纽带。国家的政治、经济活动，城乡物资、文化交流和人员的来往，以及人们的工作、学习和日常生活，都需要通过交通来进行。同时，道路交通又是联系其他交通方式的纽带，有利于实现一次到位的服务。

交通秩序不仅对国民经济的发展有重要意义，而且还是社会主义精神文明建设的窗口。它直接反映出国家的科学文化水平和管理水平，反映出人民的精神面貌、社会风尚和文明程度。特别是随着我国国际交往的不断扩大，对外开