



普通高等教育“十五”国家级规划教材

交通管理与控制

(第二版)

(交通工程专业用)

杨佩昆 吴兵 编著
陆化普 主审



人民交通出版社
China Communications Press

普通高等教育“十五”国家级规划教材

JIAOTONG GUANLI YU KONGZHI

交通管理与控制

(第二版)

(交通工程专业用)

杨佩昆 吴 兵 编著
陆化普 主审

人民交通出版社

内 容 提 要

本书着重于探讨,对现有的道路交通设施,如何科学地采取交通管理与控制的各种交通治理措施来提高其交通效益与交通安全。

全书分为交通管理与交通控制两篇,共十四章,对交通管理的内容、设施、交通控制的原理、技术及设备进行了介绍。

本书是交通工程专业用教材,道路工程专业选修课教材,也可供有关专业的技术人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

交通管理与控制 / 杨佩昆, 吴兵编著. —2 版. —北京: 人民交通出版社, 2003. 2

ISBN 7-114-04564-6

I. 交... II. ①杨...②吴... III. ①公路运输—交通运输管理②公路运输—交通控制 IV. U49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 001615 号

普通高等教育“十五”国家级规划教材

交通管理与控制

(第二版)

(交通工程专业用)

杨佩昆 吴 兵 编著

陆化普 主审

正文设计: 彭小秋 责任校对: 戴瑞萍 责任印制: 杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010-64216602)

各地新华书店经销

北京凯通印刷厂印刷

开本: 787 × 1092 1/16 印张: 14 25 字数: 338 千

1995 年 12 月 第 1 版

2003 年 2 月 第 2 版

2003 年 2 月 第 2 版 第 1 次印刷 总第 6 次印刷

印数: 20001 ~ 26000 册 定价: 25.00 元

ISBN 7-114-04564-6

初版前言

为适应新设立的交通工程专业教学的需要,交通部高等学校道路、桥梁、交通工程专业教材编审委员会在1987年8月上海会议上,决定在委员会中增设交通工程专业教材编审组。

在这次会议上,交通工程专业教材编审组讨论拟定了交通工程专业教学计划初稿。教学计划中把交通管理与控制列为交通工程专业的必修课,同时,公路与城市道路专业修订的教学计划中把交通管理与控制列为选修课。本书为适应两专业的教学需要而编写。

交通工程专业是新设立的专业,“交通管理与控制”也是新列为必修课的课程。所以,根据上海会议决定的程序:先拟订本课程教学大纲讨论稿,向各院校征询意见后,修订成教学大纲试用稿;再根据教学大纲试用稿,拟订教材编写大纲讨论稿,再向各院校征询意见后,修订成教材编写大纲。本书就是根据经反复修订的教材编写大纲而编写的。

本书着重于探讨对现有的道路交通设施,如何科学地采取交通管理与控制的各种交通治理措施来提高其交通效益与交通安全。众所周知,用交通治理措施来改善交通现状,是当前公认的效益显著、投资最省的一种方法,所以为世界各国所广泛采用。本书内容包括交通法规,法规中有关驾驶员、车辆、道路的管理规则,行车管理,步行管理,停车管理,平面交叉口管理,优先通行管理,道路交通标志与标线,交通信号控制基本设施及其设置的依据,单一交叉口交通信号控制,干道交通信号控制,区域交通信号控制系统和高速干道交通控制等。编写中尽力吸收了我国近年来在交通管理与控制方面所取得的成就、经验与科学研究的成果,也介绍了国外近年来在交通管理与控制方面的新成就、新技术和发展趋势。本书内容广泛,讲授时可根据学时的具体情况用精讲、粗讲、自学、省略等方法对书中内容进行精选取舍。

除绪论外,全书共分两篇,十二章。绪论,第一篇第一、三、四章,第二篇第八、九、十、十一章由同济大学杨佩昆编写;第一篇第二、五、六、七章,第二篇第十二章由西安公路学院张树升编写;全书由杨佩昆主编,最后请西安公路学院潘文敏主审。

在拟订本课程教学大纲及本书编写大纲时,吸收了各院校有关同志的许多有益的修改及补充意见;在编写本书的过程中,广泛选取了参考文献中对本书有用的材料,在此,谨向同志们、作者们致以衷心的感谢。

本书除部分章节参考原交通工程专业的选修课《交通管理与控制》的讲义外,大部分内容均系初次编写,限于编写水平,错漏在所难免,恭请读者指正。

编者

1993年9月

再版前言

1993年初至今的近10年期间,我国城市交通与城际公路基础设施的大规模建设使我国交通面貌“一(或二、三)年一小变,三(或四、五)年一大变”。在这近10年的发展中,世界交通科技出现了长足的进步,特别是在应用高新科技成果来缓解交通问题(事故、拥堵、环境污染)方面,使交通管理与控制也产生了许多新方法、新技术。

随着我国交通建设的大发展及世界交通科技的进步,在交通管理观念和技术上也在不断更新和进步。为此,1993年初版的《交通管理与控制》的更新再版已是势在必行了。

本版《交通管理与控制》在初版的基础上,做了较多的更新、增补、改写与删减。

本版全书框架基本上保持初版原貌。组成结构上改动较大的有:新增了“高速公路交通管理”、“交通需求管理”及SCOOT 2.4版以后改进的内容;增加了“智能交通运输系统概论”一章;把初版中“驾驶员信息系统简介”一节改写,并纳入“智能交通运输系统概论”章中;把初版分别在“交通信号控制”章中所写“交通信号控制设备简介”、“区域交通信号控制系统”章中所写“交通信号控制硬件设施简介”和新增的智能交通运输系统所用设备合成一章“交通监控及智能交通运输系统设备简介”。

另外,本版还根据近10年来我国新发布的有关国家标准,对初版中的相关内容进行了修改和增补。如根据国标《道路交通标志和标线》(GB 5768—1999),修改了“道路交通标志和标线”章的内容;根据国标《道路交通信号灯安装规范》(GB 14886—1994)增补了安装信号灯的依据等等。

本版把驾驶员考核改为驾驶员教育管理,还改写了限速及其依据,人行天桥及地道,无控交叉口视距三角形,交叉口控制方式选择,道路交通标志标线,信号灯设置依据,定时信号配时基本方法,饱和流量、延误计算方法,高速干道控制与监测系统简介等内容。

本版删减了实际意义不大的单向交通车道利用效果、无控交叉口冲突数计算、设置信号灯临界流量,接近路口安全车速、次路车辆横穿期望值等内容,简化了车辆检验等内容的叙述。

同时,本版把初版中引用英、美资料所用的英制单位全改为法定计量单位。

本版对初版内容作增删修改之后,总体篇幅略有增加,涉及内容更为广泛。建议在讲授时,宜根据具体学时,用精讲、粗讲、自学、省略等方法,对书中内容有所精选取舍。

本教材由同济大学杨佩昆、吴兵编著,清华大学陆化普主审。

本教材的编写得到了同济大学教材、学术著作出版基金委员会的资助,也被列入同济大学“十五”规划教材。本教材最初由面向21世纪交通版高等学校教材编审委员会组织再版,后经全国高等学校交通工程教学指导分委员会推荐,被列为教育部普通高等教育“十五”国家级规划教材。

交通管理与控制的技术与方法还在不断发展,交通管理条例等规定还会不断更新。本版修改限于编者浅见寡识,错漏仍多,诚请读者指正。

编者

2002年7月

目 录

绪论	1
第一节 本课程的性质与内容	1
第二节 交通管理与控制的目的、原则和方法	1
第三节 交通管理与控制的效果	4
第一篇 交通管理	
第一章 全局性管理与局部性管理	9
第一节 交通法规	9
第二节 驾驶员管理	12
第三节 车辆管理及车辆检验	15
第四节 车辆运行规则	17
第五节 道路管理	19
第六节 高速公路交通管理	20
第七节 交通系统管理与交通需求管理	22
第二章 行车管理	25
第一节 车速管理	25
第二节 车道管理	28
第三节 禁行管理	35
第三章 步行管理	36
第一节 人行横道	36
第二节 人行信号灯	39
第三节 人行天桥及地道	40
第四节 人行过街设施的选用依据	40
第五节 人行过街的附属设施	41
第四章 停车管理	42
第一节 路边存车管理	42
第二节 路外存车管理	43
第三节 临时停车管理	44
第四节 停车管理的实施	44
第五章 平面交叉口管理	45
第一节 交叉口交通管理的原则	45
第二节 全无控制交叉口	46
第三节 主路优先控制交叉口	49

第六章 优先通行管理	52
第一节 公共交通现状、发展政策、经营和管理	52
第二节 公共交通车辆优先通行管理	55
第三节 其他车辆优先通行管理	58
第七章 道路交通标志和标线	61
第一节 道路交通标志	61
第二节 道路交通标线	71

第二篇 交通控制

第八章 交通信号控制概论	79
第一节 交通信号	79
第二节 交通信号灯的设置依据	82
第三节 信号控制类别	87
第九章 单个交叉口交通信号控制	89
第一节 定时信号	89
第二节 交通感应信号	105
第三节 信号灯在环形交叉口上的应用	110
第十章 干线交叉口交通信号协调控制	122
第一节 干线交通信号定时式协调控制	122
第二节 感应式线控系统和计算机线控系统	131
第三节 线控系统的联结方式	133
第四节 选用线控系统的依据	135
第十一章 区域交通信号控制系统	137
第一节 概念与分类	137
第二节 定时式脱机操作系统	141
第三节 自适应式联机操作系统	144
第十二章 高速干道交通控制	153
第一节 交通拥挤及其影响	153
第二节 高速干道的交通控制系统	164
第三节 高速干道交通异常事件监测与通道监控系统简介	173
第十三章 智能交通运输系统概论	177
第一节 智能交通运输系统与交通运输问题	177
第二节 智能交通运输系统主要研究内容	177
第三节 路线导行系统简介	181
第四节 交通异常(突发)事件管理系统简介	185
第五节 交通信息服务系统简介	189
第六节 综合交通管理系统	191
第十四章 交通监控及智能交通运输系统设备简介	194
第一节 传感检测系统	196
第二节 交通信号控制机	202

第三节	信息传输设施	204
第四节	计算机软硬件	207
第五节	信息显示终端设施	208
参考文献		210

绪 论

第一节 本课程的性质与内容

交通管理与控制是交通工程学的主要研究对象之一。其内容涉及交通立法、法律性或行政性的管理措施、工程技术性的管理措施以及信号控制技术等各个方面,也就是实际工作中所谓“交通综合治理”中的各种治理措施。

本课程与其他课程关系密切,但又有所分工。

《交通工程学》无疑是本课程的基础。

《交通调查与分析》是运用本课程的知识科学地治理交通的必备工具。要得到一个效益高、投资低的交通综合治理方案,即使是在局部路段合理地采取一个限制车速的措施,都必须要有充分的交通调查与分析的资料为依据。

本课程的大部分内容是《交通规划》中近期交通规划工作的一部分。近期交通规划实施方案中,除远期规划中所制订的道路交通设施的新建、扩建、改建项目外,大部分属于本课程所探讨的交通综合治理项目。

在交通治理中,某些工程治理措施同道路交通设施的设计关系密切,如步行管理,停放车管理等。特别是交通信号控制的交叉口,根据当前交通信号控制技术的发展,要求平面交叉口设计同交通信号的设计融为一体。

交通管理同“交通安全”是亲密的两兄弟。交通管理的主要目的是为保障交通安全。绝大部分为改善交通状况所采取的交通管理措施,都有改善交通安全的效果。但交通安全有其不同于交通管理的研究对象与内容,如发生交通事故的规律、交通事故的现场勘查与处理等。

本课程并不探讨如何做交通规划与道路交通设施的设计,而是着重于探讨对现有道路交通设施,如何科学地采取交通管理与控制的各种治理措施来提高其交通效益与交通安全。

第二节 交通管理与控制的目的、原则和方法

一、交通管理与控制的概念

“交通管理”是对道路上的行车、停车、行人和道路使用,执行交通法规的“执法管理”,并用交通工程技术措施对交通运行状况进行改善的“交通治理”的一个统称。

交通控制是依靠交警或采用交通信号控制设施,随交通变化特性来指挥车辆和行人的通行。

有的学者把交通管理称为静态管理,而把交通控制称为动态管理,又把静态的交通管理和动态的交通控制统称为交通管制。

交通管理与控制措施,按其是否具有法律意义,在性质上可分为两类:

1. 具有法律意义且必须强制执行的管理措施,是指在交通法规中制订的,为维护交通秩序,保障交通安全所必需的基本交通规则。

2. 用来改善交通状况的工程技术措施,这些措施本身不具有法律意义,但要使这些措施能得以有效实施,还需依靠具有法律意义的管理措施来强制执行,或依靠经济手段来诱导执行。譬如单向交通、公共交通专用道等,都是一些技术措施,并不列入交通法规,不具有法律意义,但在实施时,必须由交通管理部门在这些路上设立具有法律意义的交通标志或标示,才能强制实施,这类技术措施,可称之为交通治理,以有别于交通管理,但目前一般都统称为“交通管理”。

其实,区分“交通执法管理”和“交通治理”,对不同管理部门明确职责是有意义的。譬如,“交通需求管理”,若因此译名中含有“交通管理”四字而也把它统归到“交通管理”中来,那“交通需求管理”的绝大部分内容、措施和方法是交通管理部门难于承担和执行的。本书对两者都分别做了必要的探讨。在泛指时,也尊重习俗,简称为交通管理,但主要探讨的重点是在后者。

二、交通管理与控制的目的

交通管理与控制随车辆与道路交通而生。随着社会及汽车工业的发展,交通管理与控制的目的也在不断变化。初期的交通管理的目的是最基本的交通要求——保障交通安全。随着车辆数量的增加,道路上出现了车辆拥挤、阻塞的现象,因此,在保障交通安全的基础上,还要求交通管理与控制达到疏导交通、保障交通畅通的目的。在采取各种疏导措施之后,车辆还是不断地增长,交通拥挤、阻塞现象日趋严重;由于道路交通工程设施的建设速度总是跟不上车辆的增长速度,现有道路交通设施的交通效率总是有限的,因此,迫使近年来在交通管理与控制上产生了一种新的思路,即通过采用“交通需求管理”的方法,来减少道路上的汽车交通量的需求。

现代交通管理与控制的目的,除保障交通安全、疏导交通、提高现有设施的通车效率的传统目的外,着重于采取各种“交通需求管理”措施来减少道路上的汽车交通量、缓解交通拥挤、保障交通安全与畅通,并降低汽车交通对环境污染的影响。

三、交通管理与控制的原则与方法

交通管理与控制的原则,随其要达到的目的而发展变化。

1. 分离原则

车辆出现之初,为避免车辆与行人以及不同方向的行车发生冲突,就很自然地产生了应该人、车分道和分方向行车的极其朴素的管理原则,这就是分离原则。它是维护交通秩序、保障交通安全的一条基本原则。这条原则不但用在交通管理上,还广泛应用在交通规划、道路设计与交通设施设计上。随着交通量的不断增长,这条原则的内涵也在不断地扩展。初始的分离原则,只是道路平面上的分离,“各行其道”就体现了这种分离原则。在出现了高速度的汽车交通之后,跟着出现了机动车与非机动车分离和快慢车辆分离的要求;交叉口上无法平面分离的交通冲突的发展,导致了在交叉口上行驶方向的分离和通行时间的分离;交通量的发展,又出现了立体交叉的空间分离。

从行驶方向和通行时间的分离又派生出通行权与先行权的概念。通行权的基本含义是指在平面分离上,车辆、行人按规定在其各自的道路上有通行的权利;在时间分离上,车辆、行人按交通信号、标志或交警指挥指定在其通行的时间内有通行的权利。

先行权是指各种车辆或行人在指定平面和时间内共同有通行权的前提下,对车辆、行人在通行先后次序上确定优先通行的权利。它包括两方面的含义:

(1)按平面分离原则,在指定道路上有通行权的车辆和行人当然有先行权,临时因故变换车道,借道通行或进入、穿过者不得妨碍其先行权;

(2)按时间分离原则,在指定平面、时间内,对共同拥有通行权的双方,必须规定一方有先行权。譬如在两相位信号控制的交叉口上,东西方向绿灯时间内,西向东直行车和东向南左转车都有通行权,这时就要规定直行车有先行权,左转车不得妨碍直行车的先行权,以避免冲突。

相应于分离原则的方法有:规定一切车辆靠右侧行驶,方向隔离,车道隔离,用信号灯控制交叉口,无信号灯的交叉口上用停车让行标志或减速让行标志控制,划定人行横道等。

2. 限速原则

高速行驶的汽车出现之后,非机动车与行人的安全受到汽车的严重威胁。一开始,英国就有所谓“红旗法”来限制汽车的行驶速度。在汽车发展初期,“红旗法”虽因遭反对而取消,但以后在交通事故多发的危险路段仍想到用限速来预防交通事故。高速道路出现以后,也有用最高限速与最低限速的规定来保障交通安全的做法。在石油危机年代,也以限速来节约燃油消耗。特别是近年来的研究发现,驾驶员的视觉反应,随车速提高而变得迟钝。统计表明:原联邦德国在石油危机时,车速限制从100km/h降至80km/h,交通死亡事故下降了22%;石油危机后,车速限制恢复到100km/h,交通死亡事故上升了12%。英国车速从105km/h限制至80km/h时,交通受伤事故减少了10%;车速限制从80km/h提高到105km/h时,死亡和重伤事故增加了7%。芬兰、瑞典等国也有类似统计。

相应于这条原则,各国交通法规中都列有按道路条件及恶劣气候条件下限制最高车速的规定。在事故多发地段,多采取限制车速的措施以避免事故的发生。为提高线控制或网络信号控制的效果,往往也规定行驶车速。

3. 疏导原则

随着车辆的增长,道路上的交通量也在不断地增长,道路上的交通拥挤、阻塞及交通事故也随之增加,分离、限速的方法已不能像在通常流量情况下取得较好的效果。因此,在交通管理上出现了新的思路:从着眼于局部扩展到着眼于整个道路系统,在整个道路系统上来疏导交通,以充分发挥原有道路的通车效率。一段时期内出现了很多按疏导原则制订的交通管理措施,如单向交通、变向车道、专用道、过境交通路线、增加交叉口进口道、改善交叉口渠化设计、关键交叉口上禁止左转、禁止任意停车、自行车道系统及步行系统等。还有些社会性措施,如弹性工作时间,分区轮休日等。

4. 节源原则

车辆无限制的增长,到了难以收拾的地步,又需重新寻找交通管理的新思路:从单纯着眼于提高交通“供应”转到着眼于降低交通“需求”。从交通“供求”关系上分析,交通的“供应”总是无法满足交通增长的“需求”。于是产生了釜底抽薪的交通治理新思路、新方法,用“交通需求管理”来降低交通量,即为节源原则。

根据这条原则,出现了一些交通节源的新方法:

(1)转变居民出行方式:发展轨道交通,实施公共交通优先政策与技术,包括公共交通专用车道、公共交通专用道路、公共交通优先信号控制等,以及各式换乘系统,提高公共交通的服务水平,吸引人们少用私车,多用公交车。

(2)发展合乘系统:包括合乘车优先车道,合乘车免收过路费、过桥费、停车费等,鼓励多人

合乘,以减少路上的汽车交通量。

(3)限制私人车辆或其他车种进入交通紧张地区。

(4)停存车管理等。

节源原则的措施涉及交通政策、税收政策、城市规划、交通系统布局等各个方面,这里能探讨的只是在交通治理方面可采用的方法。但必须注意,交通治理上的方法只有配合全局的统筹安排下才能见效。

第三节 交通管理与控制的效果

一、交通问题与交通管理

道路交通是人类生产和生存的要素之一,安全通畅的交通系统是现代文明的结晶。车辆原是方便人们生活的交通工具,但若不加节制地发展,则往往物极必反,成为社会的公害——“交通公害”。危害最重的当然是集散车辆的城市,交通阻塞,事故丛生,“城市交通病”已成为现代城市最棘手的痼疾之一。

我国的城市也不例外,不说特大城市、大城市,就是中等城市的交通也已出现了拥挤阻塞现象,我国的交通事故率居世界前茅。大多数城市都存在下列问题:

(1)交叉口交通混乱,通行能力很低;

(2)任意占用道路的现象十分严重;

(3)在路上任意停存车辆,占用道路或人行道;

(4)在路上任意停车装卸货物,使道路形成“瓶颈”;

(5)行人不走人行道或无人行道可用,任意乱穿道路;

(6)机动车与非机动车混合交通,互相干扰严重,特别是在交叉口上。

世界银行对发展中国家城市交通问题的调查研究报告表明:发展中国家城市中机动车数量远少于发达国家,但交通拥挤现象却要严重很多,解决交通问题成为发展中国家所面临的主要任务之一。发展中国家城市交通拥挤,绝大多数是由于现有道路的使用效率较低所致。由于滥用道路和疏于管理,使许多城市的道路通行能力极大降低。

我国城市交通的现状和存在的问题基本上与上述情况相似。

该研究报告认为:在大多数情况下,对交通管理的综合治理方法能够大大地节省行车时间和运行费用。许多国家起初并不愿意采用交通管理方面的新技术,因为他们认为这些技术更适用于发达国家,而在他们自己的国家中却不大能行得通。他们宁愿采取建设更为显眼但却耗资较大的基础设施。但是,交通管理措施的价值和它们的高回收率,现在已为事实所证明。这些花费不多,却能解决问题的方法,已为人们所接受。

二、交通管理的效果

交通管理措施的效果究竟如何?以下用交通状况同我国相似的邻国为例加以说明。

泰国曼谷面对到处可见和日趋严重的交通阻塞,于1978年,着手实施了一项加强交通管理、提高道路网的使用效率和改善公共交通运行等的综合措施。项目中的一个重要方面,是制订了一项内容广泛的公共交通优先措施,确定了长达145km的公共汽车专用交通线路。调查表明:实行这项措施后,公共汽车和小汽车的运行时间在所有街道上都有所降低。在主要线路

上,公共汽车行驶时间缩短了 28%,小汽车的行驶时间也缩短了 20%。这个项目投资虽不到 150 万美元,但曼谷大量的公共汽车乘客(占居民 60%以上)每天都减少了大量的出行时间。

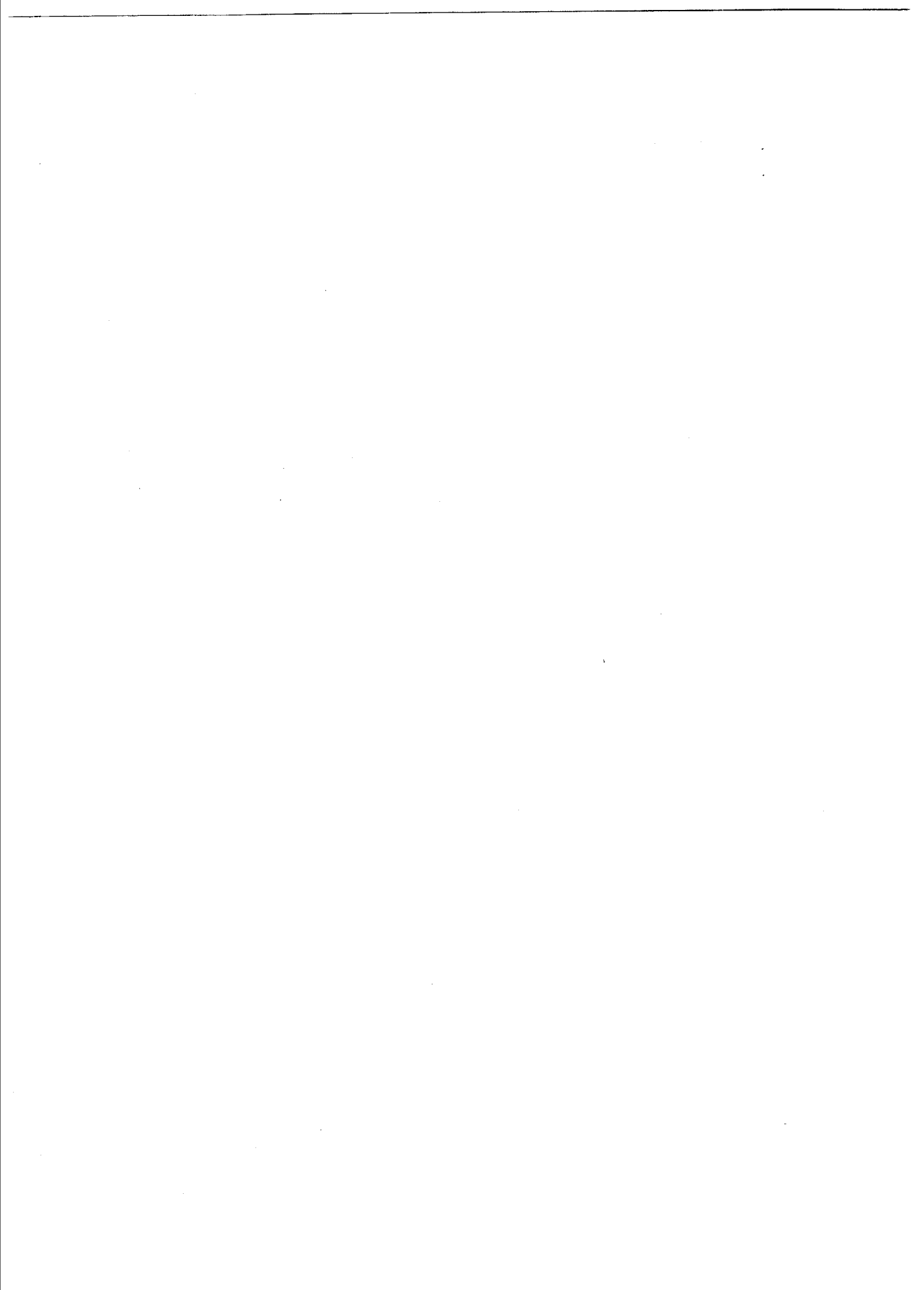
新加坡为了缓解市中心日益尖锐的交通问题,采取了一项在市中心区限制车辆停放的措施。在市中心区周围定出一条界线作为管制区,进入管制区停放的私人汽车需付一笔高额的停放费,而对 4 人以上的合乘车辆免收这笔费用,鼓励使用多人合乘车辆,以减少进入控制区的车数。同时在这个区域的外围提供收费较低的停车场,目的是让车辆停放在管制区外围,然后再换乘区间公共汽车进入市中心。本措施对违章停车还采取严厉的惩处。这个方案投资不多,只须加强管理力量,但其执行结果,却使管制区内的车辆速度提高了 20%,交通事故减少了 25%。这个方案的收益远远超过投资和经常性的管理费用,投资效益相当好,而且便于管理。

其实,在我国北京、上海等城市也已采取了不少交通治理措施,都取得了显著的效益。

北京 1983 年对崇文门、宣武门等七个交叉口展宽进口道,增加进口道的车道条数,通行能力普遍提高了 20%~30%;在西四交叉口的西口,仅调整进口道车道的画线,增加了一条专用左转车道,通行能力就提高了 24%。不但对缓解当时的交通拥挤效果显著,而且,还能容纳新增的交通量。现在采取展宽、渠化交叉口进口道提高交叉口通行能力措施的城市已经很多,都已取得显著的效果。

上海所采取的单向交通及机动车与非机动车专用道路系统等措施,对改善市中心区交通的效果也十分显著。

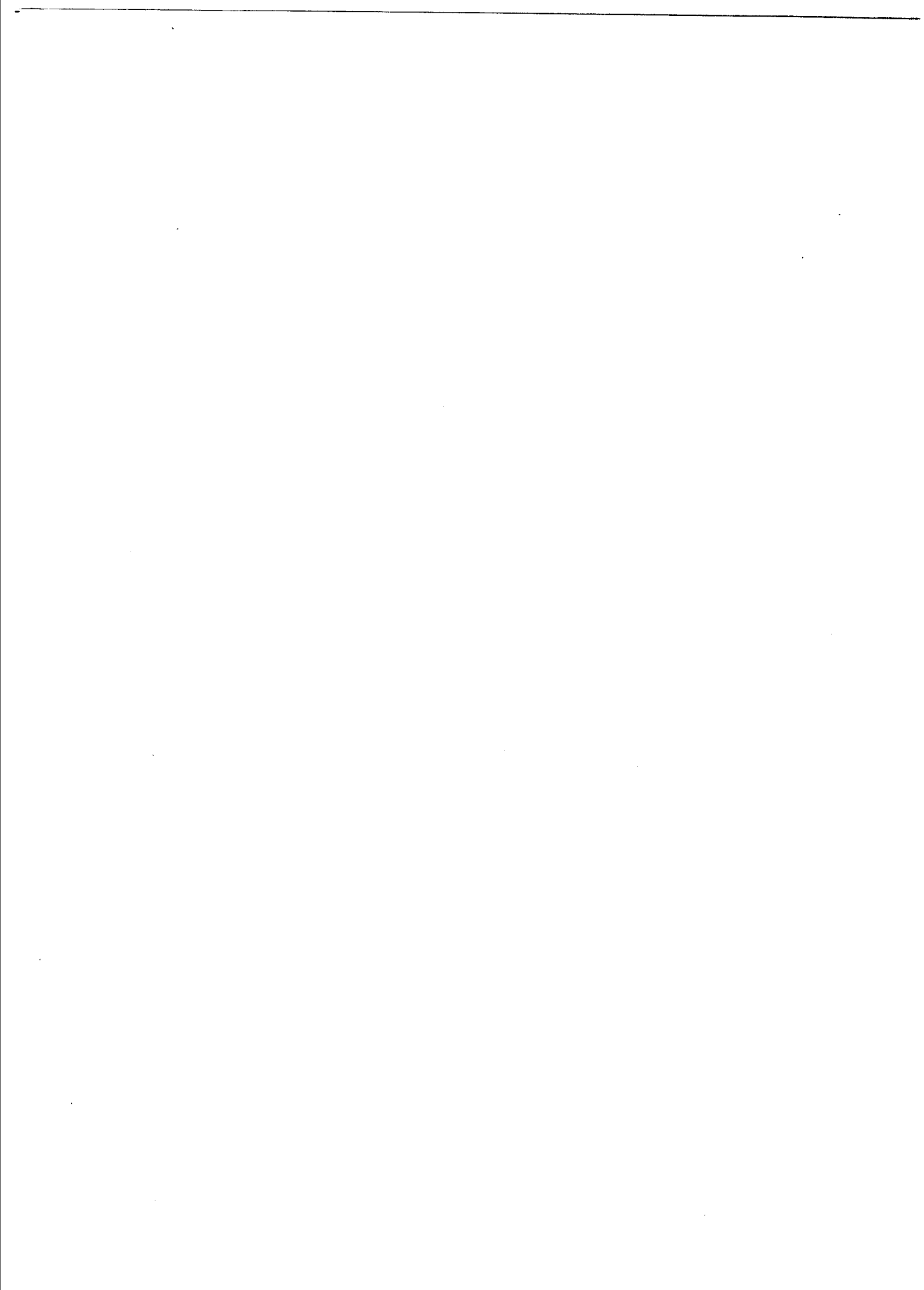
国内、外大量的事实说明加强和改善交通管理是改善交通状况效益显著、投资最省的有力措施。



第一篇

交通管理

JIAOTONG GUANLI



第一章 全局性管理与局部性管理

交通管理的措施、方法较多,各种措施的有效性所涉及的范围广狭不一,涉及的时间长短也不同。

全局性管理指的是在全国或某地区范围内,在较长时间内有效的那些措施。如对驾驶员的管理、对车辆的管理、对道路的管理等,特别是信号、标志、标线等给道路交通使用者传递法定含义的管理设施。对这些管理措施和设施应有一个全国统一执行的规定,以免各地方之间的相互交通因管理方法有差异而产生混乱。

局部性管理指的是仅在局部范围内,在较短时间内有效的一些措施。譬如对市区某一区域,在规定时间内限制某种车辆进入该区,对某一交叉口,在规定时间内禁止车辆左转弯等。这些措施,可根据当地当时的特殊道路交通条件,适应当地当时的交通需要而提出,并不列入交通管理规则,但必须通过具有法律含义的交通标志才能强制实施。

随着国际间交通的发展,交通管制措施有效性的范围已有扩大的趋势。

1968年在维也纳召开了联合国道路交通会议,会议通过了《关于道路交通标志和交通信号协定》,对交通标志和交通信号做了若干统一的规定。

第一节 交通法规

交通法规是道路交通使用者在通行中所必须遵守的法律、法令、规则和条例的统称。交通法律或法令由国家制订并颁布执行;交通规则、条例属于政令,由主管机关根据国家的交通法律、法令制订并颁布执行。

一、交通法规的制订

1. 交通立法的目的

道路上集中了大量的各种大小、类型、不同车速的车辆以及行人,如果都要以各自的愿望行驶,道路上岂不形成横冲直撞的混乱局面,结果势必是到处发生冲突或阻塞。为此,必须制订所有使用者必须共同遵守的基本规则,以维护基本的交通秩序,保障交通安全与交通畅通,同时,在发生冲突事故时,可据此论处事故的责任。

交通立法的正确目的,并非是要把不必要或不合理的限制强加给道路交通的使用者,而是以法律的形式和正确应用法律的权威来保障交通安全、舒适与通畅,以维护道路交通的合法使用者不受其他不正当使用者的伤害或骚扰。

2. 交通法规的层次

对交通法规划分层次是为了适应交通环境和交通特点因地因时而异的需要,使交通法规在全局上既具有统一性,在局部上又有适应性。

交通法规按其有效性的范围,可分为三个层次。

(1) 全国性法规