

第一章 绪 论

道路交通管理是国家交通管理部门为保证道路交通安全、畅通，根据国家有关法规和规定，对道路交通活动中涉及的人员、车辆、工程、设施及环境物体进行行政管理和监督的活动。

第一节 道路交通管理概述

一、道路交通管理的概念

（一）道路的含义和特征。道路交通，是指人类为达到交流目的，人和车辆在道路上发生的空间位置移动的全部活动。可见，无一定目的和不在道路上所发生的人与车辆的空间位置变化，均不宜称其为道路交通。同时，道路交通活动都有其始发地点和终止地点以及它们两者间的运行全部过程，即包括运行正在进行与运行过程的停驻两个环节。解决好道路交通运行全部过程中两个环节的问题，就能实现“畅通工程”和“平安大道”所要追求的目标。

道路交通是由人、车辆、道路和交通环境四项基本要素而构成。人是指车辆驾驶员、行人和乘车人以及在道路上进行与道路交通有关活动的人员，又称为交通参与者；车辆是指机动车和非机动车；道路是指供人与车辆公共通行的地方；交通环境是指交通参与者所处与其所进行的道路交通活动有关的客观环境。按照交通方式，道路交通可分为机动车交通、非机动车交通和步行交通三个基本类型。

在我国，道路交通的最大特点是混合交通，其基本特征有如下四个方面。

首先，交通源点分布不均衡。交通源点即交通源头，它是指交通量较大的交通始点和交通终点，包括吸引大量人流的地点和货物运输的主要集散地点。吸引大量人流的地点，诸如工业区、商业区、住宅区、文化娱乐场所以及车站、码头等；货物运输的主要集散地点，诸如铁路货站、航运装卸码头、工业企业、仓库、建筑工地等。这些客运和货运的集散点，集中吸引交通，形成交通源头。在城市，特别是旧城市中，由于历史上的种种原因，造成交通源点往往布局不尽合理，分布不均衡，甚至过于集中，因而，导致交通拥挤、交通堵塞的现象发生。

其次，交通流不稳定。人们进行道路交通活动的目的不尽相同，因而，导致交通流随时间变化。这表现在：在每年的各个月份、每周的各天、每天各段时间上均不相同，还受到季节、气候等条件的影响；在交通路线方向上，除了按一定路线行驶的公共交通工具以外，其他车辆基本不固定。可见，道路上的交通流量、流向、分布都是不稳定，不断变化，具有随机性。

第三，交通工具复杂。交通运输工具有机动车和非机动车，大客车和小客车，大货车和小货车。各种车辆的几何尺寸、运载量、行驶速度诸方面各不相同。这反映出道路交通具有交通工具复杂的基本特征。

第四，人车相互干扰。道路上各种交通汇集于交叉路口，形成人与车、车与车的相互交汇，相互交织，相互冲突，以至降低行驶速度，造成交通阻塞，甚至可能发生交通事故。这种情形在交通量比较大的交叉路口尤为突出。

（二）道路交通管理的含义和组成。道路交通管理，是指运用法律与法规、安全教育、现代管理科学和工程技术理论与方法，协调和处理道路交通活动中的人、车辆、道路以及交通环境

之间的关系，以达到交通安全、畅通、低公害、低能耗的目的。简而言之，道路交通管理是指对构成道路交通的人、车、路以及交通环境诸要素的统一管理。

道路交通管理是国家行政管理的一个组成部分，又是治安管理一项专门业务。道路交通管理的基本职能是：执行法律、交通法规和有关规定，保护公民的合法权益，保障道路交通和经济建设顺利进行。道路交通管理的基本组成有：车辆与驾驶员管理、道路交通秩序管理、交通违章的查处与预防、交通事故的处理及对策。

1. 道路交通管理者。道路交通管理者是指管理道路交通的主体，即国家授权的行政机关及所属部门。我国的道路交通管理体制与机构自建国以来有不同的情况、变化。1950年2月，中央人民政府《关于航务、公路工作的决定》中规定，中央及大行政区直属城市的交通及车辆由市政府管理，即由所属公安部门主管；军车由军事机关后勤部门主管；其他地区的交通与车辆由公路部门主管，致使我国道路交通管理工作形成多家管理的局面。交通系统交通管理机构的设置情况是：中央交通公路总局机动处内设汽车管理科，主管全国交通工作。地方省交通管理机构有的设在省公路局内，称交通监理科；有的设在省运输公司内，称交通监理股；地市设监理所，交通枢纽设管理站（或检查站）。1966年交通部成立安全监督局，主管水、陆交通安全，陆上交通管理业务由公路总局移交给该局下设的交通监理处管理。1973年交通部长春会议决定，为了健全规章制度和监理机构，规定省级设监理处、地级设监理所、县级设监理站，并于1979年统一着装。公安系统交通管理机构的设置情况是：中华人民共和国公安部设交通处，主管全国城市道路交通；地方各城市公安局下设交通大队（处）或交通队，主管所辖地区的道路交通管理工作。

1983年3月20日《国务院关于公安与交通部门交通管理工

作分工问题的通知》中确定，各省、市、自治区人民政府驻地城市、开放的旅游城市和公安部当时已经负责管理的城市等，共计 105 个城市的包括机动车辆检验、驾驶员考核、核发牌证在内的交通管理工作，以及其他设有交通警察的城市、县镇的交通秩序和事故处理工作，由公安部门负责。1986 年 10 月 7 日国发(1986) 94 号《国务院关于改革道路交通管理体制的通知》规定，全国城乡道路交通由公安机关负责统一管理。至此，交通系统交通管理机构整建制移交给公安机关管理，统一了道路交通管理体制。为了适应这一变化的需要，全国道路交通管理机构的设置：公安部设交通管理局，统管全国道路交通管理工作；地方省级公安厅（局）设交通警察总队（或改称交通管理局）；地市级公安处（局）设交通警察支队；县级公安局设交通警察大队，具体负责道路交通管理工作。1988 年 3 月 9 日国务院发布《中华人民共和国道路交通管理条例》同年 8 月 1 日起实施。这是建国后第一部全国统一的道路交通管理条例，是新时期我国加强道路交通管理的一项重要的法规，对促进社会主义精神文明建设和物质文明建设，起着重要的作用。

2. 道路交通管理目的。道路交通管理是一种目标性管理，其最终实施目标为创造良好的交通环境，保障交通的安全、畅通。任何国家的道路交通管理，都以安全、畅通的管理目标为目的。只有安全、畅通的道路交通秩序，才是体现道路交通管理水平的实践标准。

安全与畅通是矛盾体的两个方面，具有相互关联、相互作用的特征，二者不可偏废。道路的安全、畅通是指道路交通活动无堵塞、无重特大事故、无严重治安和刑事问题，同时人行、车行活动的秩序井然，并能达到国家规定的行驶速度。

3. 道路交通管理对象。道路交通管理对象是指与道路交通活动有关的人、车、路及环境，现代理论称之为道路交通活动的

要素。

在《中华人民共和国道路交通管理条例》中，关于人、车、路及环境的要求是：

“凡在道路上通行的车辆、行人、乘车人以及在道路上进行与交通有关活动的人员都必须遵守本条例。”（第 4 条）

行人、乘车人以及在道路上进行与交通有关活动的人员。在道路交通秩序管理中，对条例所指的人员统称交通参与者，但“在道路上进行与交通有关活动的人员”是指这一类人员在道路上的活动不是出于交通目的，即不是以道路为基础进行人或物的空间位移，而是在道路的某个地段（点）进行挖掘性道路工程或占道经营，停放车辆，堆物作业，搭棚、盖房，进行集市贸易，设置停车场、存车处，在道路面内侧开辟通道，设置台阶、门坎，进行文娱、体育等影响交通秩序，妨碍安全畅通的活动，也要将其纳入交通管理参与者范围，以加强对该种人员及活动的管理。

车辆。车辆的概念，该条例第 3 条规定，“本条例所称的车辆，是指在道路上行驶的下列机动车和非机动车”。

机动车是指各种汽车、电车、电瓶车、摩托车、拖拉机、轮式专用机械车。

非机动车是指自行车、三轮车、人力车、畜力车、残疾人专用车。

机动车是指由动力装置驱动的车辆，计有：

汽车。由内燃机动力驱动，具有四个或四个以上车轮的非轨道无架线的车辆。

有轨电车。以外线供电的方向盘式电动机为动力驱动，设有集电杆行驶在轨道上的车辆。

无轨电车。以外线供电的方向盘式电动机为动力驱动，设有集电杆，装有轮胎式车轮，在集电杆摆度 5 米左右范围内行驶的

车辆。

电瓶车。以自携电瓶供电的方向盘式电动机为动力驱动的车辆。

三轮摩托车。指总重量在 750 千克以下，手把操纵方向的三轮机动车，包括侧三轮和后三轮两种。

二轮摩托车。发动机汽缸容积大于 50 立方厘米，最大设计时速超过 50 公里，变速档次超过两个以上或无变速的二轮机动车。

轻便摩托车。发动机汽缸工作容积小于或等于 50 立方厘米，供单人乘骑，最大设计时速不超过 50 公里的二轮机动车。

拖拉机。是农田作业机械，其中的轮胎式拖拉机准许在道路上拖带挂车作为运输工具使用时，兼按机动车管理。它按发电机功率分：大型拖拉机（发动机功率在 14.7 千瓦以上）小型拖拉机（发动机功率在 14.7 千瓦以下）和手扶拖拉机（用手把操纵转向油门等机构）

轮式专用机械车。装有充气轮胎，设计时速在 20 公里以上，可以在道路上自行行驶的专用机械车，如叉车、装载机、平板车、挖掘机等。

非机动车是指人力或畜力驱动的车辆，计有：

自行车。指用人力脚踏驱动的二轮车，它包括轮径 20 至 28 英寸的各型产品。

三轮车。指人力脚踏驱动的有三个车轮的车辆。

人力车。指用人推或手拉的二轮车或独轮车。

残疾人专用车。指专为肢体残缺丧失正常驾驶其他车辆能力的人单人使用的代步交通工具，包括轮椅式（人力驱动）车和设计时速为 20 公里以下的机动车，仅限残疾人专用。

畜力车。是指用牲畜驾驶驱动的农用运输车辆。

此外，幼婴车和类似的小轮搬运工具，不属于“车辆”。在

道路上使用时按行人对待。

道路。指供各种车辆和行人通行的工程设施。现代道路按其所在位置分为两大类：位于城市建成区范围以外的道路，称为公路；位于城市建成区范围以内的道路，称为城市道路。《中华人民共和国道路交通管理条例》规定的道路是指公路、城市街道和胡同（里弄），以及公共广场、公共停车场等供车辆、行人通行的地方。

道路（除高架专用路外）一般由路面设施、地下设施两个部分组成。路面设施包括车行道、人行道、道路交叉路口、交通广场、道路车辆停放点、交通管理设施（设置在道路上的交通信号控制设备、闭路电视监控设备、道路交通标志、标线、分隔设施以及交通岗台、交通警察值勤亭等）、公共交通工具和其他社会车辆停靠站、绿化带、道路照明设施和架空线的支撑设施、人行过街天桥和立交桥、消防栓、邮筒、垃圾箱和路面排水设施等。地下设施，主要由人行过街地道和各种地下管线，如地下电缆、煤气管道、污水管道、北方的热力管道及综合隧道等组成。

道路作为交通管理对象之一，不是指对设施的管理，而是根据道路为交通所用，必须保证安全、畅通的原则，对交通活动占用道路和非交通活动占用道路进行管理。

交通活动占用道路是交通活动使用道路的正常现象。主要指各种交通行为方式在同一道路平面上占有道路空间的合理部分，一定区域内道路交通量的均衡，交通总量的有效缩减以及对静态交通行为，即机动车与非机动车停车占用道路的科学管理等。

非交通活动占用道路主要指占有道路堆放物品（商品、原材料、建筑材料等），设置商业摊点、集市，搭建工棚等。

环境。通常定义的环境指围绕着地球人类的空间，即其中可以直接、间接影响人类生活和发展的各种自然因素的总体。道路交通中的环境指交通参与者的空间及其周围的自然景观、建筑

设施、气体和音响，也称为交通环境。它包括自然性环境和社会性环境。自然性环境指道路环境和空间环境；社会性环境指驾驶人员和行人的相互关系。

交通环境的交通特征有两方面内容：一是对它的空间特性和景观特性的利用；二是对它的保护，包括对汽车尾气排放和交通噪音的控制与预防。

交通环境所涉及的道路相关设施、道路管理设施和自然条件，对交通参与者有着重要影响，直接关系到交通事故的增减。因此对道路周围及空间设置广告水平和某些特殊路段的道路工程，应当考虑交通参与者的心理因素。

4. 道路交通管理的作用。道路交通管理的有效开展，对于保证生产、运输、贸易、公众生活的顺利进行，有着直接关系。同时，对于保证职工、科研人员、教师、学生从事生产活动、经济活动、技术活动、教育活动，也有着直接关系。因此，道路交通管理在社会经济和社会生活中有着重要的作用。这主要表现在三个方面：

首先，保障社会经济发展。道路交通管理有着保卫和促进社会经济发展的作用。这反映在开展道路交通管理，可强化道路交通的有效进行，从而强化它对于社会经济发展具有动脉和“先行官”的功能。因此，改善和加强道路交通管理，提高管理水平，可保障社会经济的稳步发展。

其次，保障公众生命财产安全。随着人民群众生活水平逐步提高，对道路交通的需求越来越强。这就应该有效开展道路交通管理活动，以保障公众生命财产的安全。否则道路交通的安全畅通得不到保障，就会直接影响到人民群众生活的正常进行，给他们的生命财产带来巨大损失，甚至可能导致严重的社会灾难。因此，必须改善和加强道路交通管理，使得在道路交通快速发展中，有效控制所带来的负面影响，保障社会生活正常进行。

再次，促进国家声誉提高。道路交通管理关系到精神文明建设和维护国家政治声誉。社会的各种活动往往同道路交通密切相关，特别是通过道路交通秩序反映出来，所以，道路交通秩序被称为城市和地区之“橱窗”。因为它直接反映社会的科学文化水平和管理水平，反映社会公众的道德面貌、社会风尚和文明程度。在国际交往中，国际友人、海外华侨来参观访问、旅游观光、贸易活动和探亲访友的越来越多。他们往往通过交通秩序这个“橱窗”来观察和评论社会发展变化，这直接关系到国家的政治声誉。因此，改善和加强道路交通管理，可以促进精神文明建设和维护国家的政治声誉。

二、道路交通管理的特点

道路交通管理和其他管理一样，都具有社会的和自然的双重属性。它的社会属性，反映了一定的社会形态中统治阶级的要求，受到生产关系和经济基础的制约；它的自然属性，反映了社会协作劳动过程本身的要求，是一系列科学方法的总结。与此同时，道路交通管理所协调和处理的关系是多个对象和诸种因素，并且，应视为居于道路交通之上和之中的一种直接管理。因此，道路交通管理还存在着多因属性和科学属性的特点。

1. 道路交通管理的社会属性。道路交通管理的社会属性，是指道路交通活动中不可避免地发生着人与人、人与社会之间的关系，伴随这种关系始终所进行的调整、协调、控制等一系列管理。首先，道路交通是社会经济的组成部分。社会生产和物资交流的进行，需要道路交通提供保证条件，同时，它又促进社会经济的稳步发展。其次，道路交通是社会生活的主要组成部分。人们进行正常生活，都必须毫无例外地参与道路交通。因此，道路交通与每个家庭和每个家庭成员的正常生活有关。

上面所述表明，道路交通贯穿和渗透到社会经济和社会生活

的各方面，任何社会组织和社会成员没有不同道路交通发生着经常性的密切联系。同时，道路交通是人们有计划有目的而进行的一种社会共同劳动，因而，进行过程中不可避免地发生着人与人、人与社会之间的关系。通常，这种错综复杂的关系不是客体相互间可以自发地予以解决的。道路交通管理作为适应道路交通这种共同劳动客观需要的产物，就要采用一定的社会规范和上层建筑的某些职能，把人们组织起来并统一于道路交通共同目标之下，正确协调和处理道路交通活动中所发生的人与人、人与社会之间的关系，保证道路交通有节奏有成效地进行，以达到预期的效果。可见，道路交通管理具有较强的社会属性。

2. 道路交通管理的自然属性。道路交通管理的自然属性，是指对道路交通活动中所发生的人与自然之间关系而进行的调整、协调和控制等一系列管理活动。这是因为，道路交通是物质资料生产的连接纽带，贯穿于过程的从始至终，而它的存在和发展又依赖于物质资料生产来提供不可缺少的物质条件。同时，道路交通有机体及其构成要素“人、车辆、道路、交通环境”都是以一定的物质运动形态存在于自然界。人的主观能动作用直接关联着道路交通体运动形态，而道路交通体运动形态又同车辆、道路、环境、运输对象相互之间发生着密切联系，还受到气候、地貌、秩序诸因素的影响制约。

在道路交通活动中发生的人与自然界之间的错综复杂关系，交通参与者自身往往难以单纯地适应，又不是他们自发地能予以解决的。于是，客观要求开展相应管理活动，组织人们发挥主观能动作用并统一于道路交通的社会性目标之下，正确协调和处理道路交通活动中发生的人与自然的诸种关系，并遵循客观发展规律来进行有计划地改造自然的有关因素，以保障道路交通的正常进行。可见，道路交通管理具有较强的自然属性。

3. 道路交通管理的多因属性。道路交通管理的多因属性，

是指道路交通管理活动中存在着多种影响制约因素的一种管理机制。这是因为，道路交通管理由若干部分组成，各组成部分往往集合多种相关因子所构成。它们各自发挥其功能作用，必然影响制约着其管理整体的基本性能，从而，形成了道路交通管理的多因属性。

道路交通管理多因属性的表现有：(1) 多对象。即道路交通管理有“人、车、路、环境”四个管理对象。(2) 多目标。就内容目标而言，有交通设施发展目标；交通教育目标；管理体制完善目标；管理效益提高目标，包括安全目标、畅通目标、降低公害目标、降低能源消耗目标。(3) 多状态。这主要有：静态道路交通，静态道路交通管理；动态道路交通，动态道路交通管理；宏观道路交通，宏观道路交通管理；微观道路交通，微观道路交通管理。(4) 多手段。这主要有：法律、教育、行政、经济、系统信息控制，科学技术等手段。(5) 多种响应。即道路交通管理必须对道路交通的发展要求作出响应，包括连续性、快速性、及时性和准确性等客观要求作出响应。

4. 道路交通管理的科学属性。道路交通管理和一切社会现象一样，都具有自身的客观发展规律。它以相信在两组或两组以上的事情之间一定能够找到它们之间相互联系的观点为依据。科学的本质特点是，明确基础原理知识可以用科学的方法而使之系统化，任何领域中的科学，都是指在这个领域中根据所发现的普遍真理积累起来的知识的系统阐述。道路交通管理的发展规律是由社会经济发展规律、道路交通管理规律和现代管理发展规律所决定的。对道路交通所进行的调整、协调、控制等一系列管理活动，不仅居于道路交通之中，而且位于道路交通之上。可见，这种管理具有科学性

三、道路交通管理的基本方法

道路交通管理的基本方法是道路交通管理者根据道路交通法规和规定而采取的基本措施和手段，从而达到道路交通管理目的。

（一）道路交通安全法规管理。道路交通安全法规管理方法是指运用现行法规对道路交通参与者进行合法有效的管理活动。它是公安交通管理部门以国家名义贯彻交通法规，实现国家赋予的交通管理职能的专门活动。

我国道路交通安全法规的本质和所反映的人民交通意志决定了它的规范受到广大人民群众的支持和拥护。人民群众关心其规范在具体条件下的正确贯彻，以保障他们的切身利益和长远利益，保证交通事业的发展。公安机关和人民警察是人民的执法者和公仆，应当忠于人民的利益，忠于法规和制度，以事实为依据，以法律为准绳，坚持准确、合法、及时适用法规，不折不扣地依法办事，保证交通法规的严肃性。

道路交通安全法规内容，指国家颁布的《中华人民共和国道路交通安全法条例》和《中华人民共和国刑法》、《中华人民共和国治安管理处罚条例》中有关交通违法、违章处罚的部分以及国家有关部门关于交通事故处理的若干规定。

（二）行政管理方法。行政管理方法是公安行政管理机关在管理过程中，履行交通管理职能，针对特定的、具体的事项实施的单方面的，具有法律效力的各种行政措施的总称，主要包括交通行政命令、交通行政审批、交通行政强制和交通行政处罚等。

1. 交通行政命令。交通行政命令是公安交通管理部门要求在其管辖地区的有关单位、团体和个人的一定行为或不为一定行为的行政措施，主要有：

（1）禁行令。即依法禁止有关当事人做某些行为的命令。如

禁止在通行公交车辆的道路上骑车带学龄前儿童，禁止在某一路段停放车辆等。以法规或公告形式出现的属抽象性禁止。以单独命令形式出现的属具体性禁止。

(2) 执行令。即要求当事人履行法定义务或其他行为的命令。一般形式为指示和通知。前者通常是内部执行，或者通常是要求被管理对象执行。如通知在规定期限换领牌证，在指定时间和地点交纳罚金等。

(3) 公告令。一是表示行政规章的制定与开始生效的时间，二是命令有关当事人执行临时因特殊事由（如在道路上举办体育竞赛）而需要改变交通路段的命令。

2. 交通行政审批。行政审批是指公安交通管理部门在管理活动中对下级机关或其他单位、个人的申请进行审查并决定是否批准的措施，一般分为受理、审查、决定三个步骤。决定的形式一般为认可、确认、许可、拒绝。

3. 交通行政强制。交通行政强制是对于不履行义务的道路交通参与者因不履行交通义务而采取的强制措施。常用的强制措施有：

(1) 约束。约束是针对有可能危及交通安全的人员（如精神病人、醉酒人员）所采取的暂时性的限制人身自由的措施。约束过程中，应加强监护，一旦被约束人的约束条件消除，应立即解除约束。

(2) 强制传唤。强制传唤是对违反交通管理的人，在该书面传唤无正当理由拒不接受的时候，采取的一种强行使之到案的措施。强制的方法应以能将被传唤人带到公安机关为限度，必要时经县（市）级以上负责人批准，对被传唤人使用械具。

(3) 强制执行。强制执行是为了保证处罚裁决的实际执行而采取的强制措施，以维护法律的严肃性和公安机关的权威性。

(4) 暂扣车辆。暂扣车辆是对违章车辆实行暂时扣留的强制

措施。除根据《交通管理处罚补充规定》第 3 条规定的违章行为可以暂扣机动车外，在交通事故处理工作中还可以根据检验和鉴定的需要，暂扣交通事故车辆或嫌疑车辆；当交通事故责任人拒绝预付或暂时无法预付事故中伤者的抢救费用，公安交通管理部门也可以暂扣交通事故责任者的交通事故车辆。暂扣车辆包括对机动车和非机动车的暂扣。

(5) 交通行政处罚。交通行政处罚是指交通管理部门及其人员依照交通法规，对违反交通管理行为所作的具有法律效力的行政制裁。其处罚方式有以下几种：警告、罚款、拘留、吊扣驾驶证、吊销驾驶证。

(三) 道路交通流管理方法。道路交通流是道路路面上移动的人流、车流的统称。道路交通流的管理是公安交通管理部门采取各种方式指挥交通、疏导人流和车流，以达到用最短时间和最经济的手段，实现交通流的移动，确保道路交通连续和畅通，同时，最大限度地减少交通事故。

交通流管理的基本原则有：

1. 交通分离原则。为了保证交通流的安全与畅通，必须对道路上的各种交通形态在空间和时间上进行分离。交通分离包括不同车种（机动车与非机动车）、不同方向、不同速度的车辆的分离和人车分离。交通分离的方法有多种，当前我国多采用划线、建隔离墩、修立体交叉桥和专用道路等空间分离法和以交通信号控制的时间分离法。

2. 交通流量均分原则。城市交通是有规律的，即交通流量的大小有明显的时间性、方向性和区域性。为了科学地使用现有道路，必须对交通流量进行均分。如采用单向交通、禁行交通、禁“左”交通、排除过境交通以及错峰上下班制度。

3. 置“右”原则。以道路实际的几何中心为界，以行进方向定左右，实行“右”侧运行，车道的排列按车速的快慢从道路

中心线或中心部分分隔带起依次向右排列，人行道在最外侧，车辆超越前车时，应从被超车辆的左侧通过。

4. 优先权原则。包括流向优先和交通物体优先。

流向优先。直行车辆优先于转弯车辆；干路上行驶的车辆优先于支路上的车辆；车辆行至无管制交叉路口时，只有在右边无车辆驶入路口时才可优先通行。

交通物体优先。火车和有轨电车通行时优先于其他一切交通物体；机动车在车道上行驶时优先于行人；特种车辆（警车及其护卫的车队、消防车、工程抢险车、救护车、卫生洒水车、运钞车）优先于其他车辆；公交车优先于一般车辆；在人行横道内行走的行人优先于车辆。

交通流管理方法包括：交通安全设施管理、车辆与驾驶人员管理、机动车行驶管理和道路的管理。

（四）系统信息控制方法。系统信息控制科学方法，是研究现代管理科学的有效方法。

1. 系统信息控制方法的特点。系统、信息、控制三门科学方法论是新兴学科，与其他基础科学不同，它的研究对象不是客观世界中的物质结构，也不是物质的运动形态，而是从横向综合的角度来研究运动的规律。

一切物质均具有系统的属性。无论现代管理科学研究的对象多么庞大复杂，情况怎样千变万化，它始终是一个有机的动态系统。所谓系统，就是集合了若干相互依存、相互制约的诸要素，为了实现确定的目标而组成的有机整体。系统具有一定的功能和性质。系统具有一定的边界，同时，它也是一个更大系统的组成部分。系统方法是认识和处理问题的一种方法。

在管理系统内部，诸要素有向心力和离心力的性质。当若干要素组成核心要素系统时，其他要素就成为外层要素。外层要素有多层，它围绕核心要素运动。核心要素在系统中起支配作用，

它决定系统的性质和发展方向。核心要素与外层要素相互依赖、相互作用而推动系统的发展。在此基础上，还有核心要素之间的关系；外层要素之间的关系；系统与子系统之间的关系；系统结构与功能之间的关系；系统与外部环境之间的关系等。这些关系相互作用，促使系统在发展过程中呈现出各种运动状态，即多结构、多层次、多功能的运动状态。

信息表征系统运动状态的有序性。它是物质系统、要素、环境三者之间相互作用的一种特殊形式。信息，不是物质，也不是能量，而它与物质和能量同等重要，并且均有密切联系。这是因为，信息传递必须借助于物质载体，获取信息需要能量，驾驭能量又离不开信息。信息有实在信息，即客观存在的信息；信息有实得信息，即人们在实践中得到的信息。信息通过信道传递、交换、反馈、功能模拟，从而达到控制，实现预定的管理目标。

系统、信息、控制在管理工作中，彼此既互为条件，又互相补充，既互相渗透，又互相促进，紧密相连，形成为系统信息控制科学管理体系。

在管理过程中，管理对象就是一个有机的动态系统，系统运动状态的有序度，通过信息量表现出来。因此，任何管理都必须通过信息系统有效运行来控制人流、物流的发展变化。信息是管理的基础和内容，没有信息就无法管理。控制就是控制信息。控制目的就在于协调系统内部诸要素，逐步形成一个新的结构和新的功能，不断增强管理效应。

系统、信息、控制贯穿管理过程的始终，无时不在，无处不有。在不同系统内，信息、控制的内容和形式各有特点。从其特点出发，研究系统、信息、控制的应用和发展，对于建立现代道路交通管理科学具有重要现实意义。

2. 运用系统信息控制方法的原则。运用系统信息控制科学方法，主要应该体现以下原则。

(1) 整分合原则。整分合原则，是指把握整体，科学分解，组织综合，达到预期管理目标。

第一，设置系统目标。管理目标是一切管理活动的依据。它既是一切管理活动的出发点，又是一切管理活动所指向的终点、要达到的结果。从系统整体出发，确定系统目标，而正确目标的确定应以调查研究为前提，对相关因素进行统筹处理。其正确性还要经实践来检验。

第二，目标分解。根据系统目标的组成结构，系统内部、外部相互关系，科学地分解若干系统，明确各自的具体目标、职责范围，采取有效措施，付诸实施。

第三，目标综合。在合理分工实施的基础上，按照系统整体要求，把若干子系统运行综合起来，组织严密有效的各环节协调，使之符合系统整体的目标要求。

(2) 相对封闭原则。任何系统都属于更大系统的组成部分，任何系统又都处于一定环境之中。因此，研究管理就要采用有效手段，按照各因素的位置和作用，规范系统组成条件，相对独立研究范围，确立一个连续封闭系统。不封闭的管理，就无法体现管理效应。任何管理活动都要采取相应措施，注意可能产生的后果。通常是以原定管理目标为依据，检验执行情况，监督减少偏差，力求达到预期的管理目标。后果与目标往往不完全一致，这就要采取管理对策，加以相对封闭，杜绝偏离目标的后果。任何管理系统都是相对封闭系统，而不是独立存在的系统。在空间上，它要受到系统原理的作用；在时间上，系统运行后果要通过实践检验。

(3) 能级原则。在现代管理中，任何要素都具有一定的能量，而能量有大有小，做功也不同。所谓分级，就是依据能量而建立一定的规范和秩序。现代管理要求建立一个合理的能级构成，于是，管理内容处于相应的能级中而进行有规律的运动。实