



普通高等教育“十五”国家级规划教材

新编道路交通管理学

XINBIAN DAOLU JIAOTONG GUANLIXUE

公安部政治部 编



中国人民公安大学出版社

普通高等教育“十五”国家级规划教材

新编道路交通管理学

公安部政治部 编

中国人民公安大学出版社

·北 京·

图书在版编目 (CIP) 数据

新编道路交通管理学/公安部政治部编. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2009. 1

普通高等教育“十五”国家级规划教材

ISBN 978 - 7 - 81139 - 400 - 9

I. 新… II. 公… 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 (2008) 第 210662 号

新编道路交通管理学

XINBIAN DAOLU JIAOTONG GUANLIXUE

公安部政治部 编

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: 北京兴华昌盛印刷有限公司

版 次: 2009 年 1 月第 1 版

印 次: 2009 年 1 月第 1 次

印 张: 19

开 本: 787 毫米×1092 毫米 1/16

字 数: 335 千字

书 号: ISBN 978 - 7 - 81139 - 400 - 9/D · 341

定 价: 42.00 元

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

电子邮箱: cpep@public.bta.net.cn zbs@cppsu.edu.cn

营销中心电话 (批销): (010) 83903254

警官读者俱乐部电话 (邮购): (010) 83903253

读者服务部电话 (书店): (010) 83903257

教材分社电话: (010) 83903259

公安图书分社电话: (010) 83905672

法律图书分社电话: (010) 83905637

公安文艺分社电话: (010) 83903973

杂志分社电话: (010) 83903239

电子音像分社电话: (010) 83905727

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

普通高等教育“十五”国家级规划教材
编辑委员会

主 任 蔡安季

委 员	李春生	孙建国	张 涛	武冬立
	陈伟明	何 挺	崔之崑	郭铁男
	董福元	杨 钧	柯良栋	王 俭
	王彦吉	王世全	杨 隽	

普通高等教育“十五”国家级规划教材
新编道路交通管理学

编 著 路 峰 金治富

前 言

为了适应新时期公安工作和公安队伍建设改革与发展的需要,全面提高公安高等院校教育教学质量,培养合格的公安专门人才,我们组织开展了“十五”国家级教材规划选题的申报工作,并按照教育部的统一部署,承担了17种教材规划选题的制作任务,组织公安机关、公安院校的专家、教授和业务骨干编写了这套“十五”国家级公安类规划教材。

这套教材以党的十六大精神和“三个代表”重要思想为指导,围绕贯彻落实《中共中央关于进一步加强和改进公安工作的决定》(中发〔2003〕13号)和第二十次全国公安会议精神,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,依据国家法律、法规和公安工作的各项路线、方针、政策,在认真总结新时期公安工作经验及公安高等教育自身发展规律,充分吸收各学科最新理论成果和国外相关领域有益经验的基础上编写而成。教材在内容上针对当前公安工作中出现的新情况、新问题,坚持系统性、科学性和先进性的统一,既注意全面阐述基本原理在公安工作中的应用,又注意及时体现本学科理论研究的前沿动态和公安工作改革的最新情况,具有一定的应用性和前瞻性。教材紧密结合公安高等教育改革与发展的实际,以培养学生警察职业能力为核心,着重阐述了本学科及相关学科的基础理论、基础知识和基本技能,力求对培养和提高学生的专业素质起到积极的推动作用。

这套教材是在全国公安类专业教材编审委员会及公安部政治部的统一领导和组织下分组集体编写而成的。每门教材经编写组精心组织、反复论证和集思广益,并聘请有关专家、学者对教材初稿进行了审阅,整套教材经全国公安类专业教材编审委员会审核定稿。

公安部政治部
二〇〇四年六月

编者的话

《新编道路交通管理学》是在《道路交通安全法》颁布施行后开始撰写工作的。《道路交通安全法》为我国道路交通管理工作提供了新的管理理念。该教材所阐述的理论与思想，充分反映了以《道路交通安全法》为主体的现代交通法律精神以及最近几年我国公安交通管理工作的基本思路。

《新编道路交通管理学》遵循“贴近公安实战、突出理论性和系统性”的原则，基于道路交通管理学学科特点，围绕道路交通管理领域中的主要问题，将工程理论、法学理论、现代技术等有机地结合起来，建立了具有交叉性、实用性的理论体系。本教材构架了全新的道路交通管理理论体系，同时覆盖了公安交通管理领域中的主要业务内容。本教材主要内容包括：道路交通管理基本理论、道路交通秩序管理、交通安全设施及其运用、交通事故处理与预防、机动车及其驾驶人管理、公安交通执法与勤务、道路交通管理信息系统等。

本教材撰稿人：路峰，承担了本教材第一、六、七章的撰写任务；金治富，承担了本教材第二、三、四、五、八、九章的撰写任务。全书由路峰、金治富共同统稿。

《新编道路交通管理学》为本科教材，也可作为道路交通管理领域的交通管理人员、科研人员的参考书。

在本教材编写过程中，得到了公安部交通管理局刘钊、石勇同志的大力支持和悉心指导。本教材参阅并引用了大量文献资料。在此，我们一并表示衷心的感谢。

道路交通管理涉及诸多的理论和技术问题，由于编者理论和实战方面的某些欠缺，书中难免有疏漏或不妥之处，恳请读者批评指正。

编著者

2008年10月

目 录

第一章 绪 论

- 第一节 道路交通 (1)
- 第二节 道路交通管理 (7)
- 第三节 道路交通管理学的学科体系 (13)

第二章 道路交通秩序管理

- 第一节 城市道路交通秩序管理 (16)
- 第二节 一般公路交通秩序管理 (61)
- 第三节 高速公路及城市快速路交通秩序管理 (70)
- 第四节 危险化学品道路运输管理 (93)

第三章 道路交通安全设施及其运用管理

- 第一节 道路交通标志 (99)
- 第二节 道路交通标线 (113)
- 第三节 物体隔离设施 (123)
- 第四节 交通管理装置与系统 (128)
- 第五节 其他交通安全设施 (133)

第四章 道路交通事故处理

- 第一节 道路交通事故处理概述 (136)
- 第二节 道路交通事故现场处理 (137)
- 第三节 道路交通事故调查 (141)
- 第四节 道路交通事故的认定 (146)
- 第五节 交通肇事罪和肇事逃逸人的法律责任 (148)
- 第六节 道路交通事故的损害赔偿及其争议解决方式 (149)
- 第七节 交通事故案卷文书 (152)

第五章 道路交通事故的预防

- 第一节 道路交通安全联席会议制度 (156)
- 第二节 道路交通安全规划 (159)

第三节	道路交通事故统计与分析	(162)
第四节	道路交通安全宣传	(170)
第五节	道路交通安全对策	(175)
第六章 机动车管理		
第一节	机动车管理及其工作制度	(186)
第二节	机动车登记	(189)
第三节	机动车号牌、行驶证和登记证书	(202)
第四节	机动车安全技术检验	(214)
第五节	机动车档案的管理	(223)
第六节	嫌疑车辆调查	(225)
第七章 机动车驾驶人管理		
第一节	机动车驾驶人管理及其工作制度	(227)
第二节	机动车驾驶证及其申领	(228)
第三节	办理机动车驾驶证申领业务	(236)
第四节	办理换证、补证和注销业务	(243)
第五节	机动车驾驶人考试	(249)
第六节	机动车驾驶人的记分与审验	(252)
第七节	机动车驾驶证档案的管理	(257)
第八章 公安交通执法与勤务		
第一节	公安交通执法	(259)
第二节	公安交通勤务	(269)
第九章 公安交通管理信息系统		
第一节	公安交通指挥中心	(280)
第二节	公安交通管理信息系统及其功能	(284)
第三节	公安交通管理信息系统的基本构成和网络结构	(285)
第四节	公安交通管理应用系统	(286)
主要参考书目		(291)

第一章

绪 论

第一节 道路交通

一、道路交通的含义

(一) 交通与交通运输方式

1. 交通的含义。交通是指人们或人们借助于某种运动方式，完成人或物的空间位置移动的过程。交通是由交通主体（人）、交通工具和交通方式三个基本要素组成的。

2. 交通运输方式。根据运载工具和运载手段的不同，交通活动可大致分为铁路交通、道路交通、航空交通、航运交通、管道交通五种基本运输方式。

交通活动中的各种交通运输方式及其比例关系构成了特定国家或地区的交通结构。它取决于经济水平、地理特点、出行习惯、民族心理等因素，可以反映出一个国家或地区交通系统的总体水平和运行特征。

表 1.1 近年来我国各种交通运输方式之间的比例关系

年 份	项 目	合 计	铁 路	道 路	水 运	航 空	管 道
1998 年	旅客周转量(亿人公里)	10636.7	35.48%	55.87%	1.13%	7.52%	-
	货物周转量(亿吨公里)	38089.0	32.98%	14.40%	50.95%	0.09%	1.59%
1999 年	旅客周转量(亿人公里)	11299.8	36.60%	54.86%	0.95%	7.59%	-
	货物周转量(亿吨公里)	40568.0	31.82%	14.11%	52.41%	0.10%	1.55%

续表

年 份	项 目	合 计	铁 路	道 路	水 运	航 空	管 道
2000 年	旅客周转量(亿人公里)	12261.0	36.97%	54.30%	0.82%	7.92%	—
	货物周转量(亿吨公里)	44321.0	31.07%	13.83%	53.55%	0.11%	1.43%
2001 年	旅客周转量(亿人公里)	13155.1	36.24%	54.79%	0.68%	8.30%	—
	货物周转量(亿吨公里)	47710.0	30.80%	13.27%	54.47%	0.09%	1.37%
2002 年	旅客周转量(亿人公里)	14125.7	35.18%	55.26%	0.58%	8.98%	—
	货物周转量(亿吨公里)	50686.0	30.89%	13.38%	54.28%	0.10%	1.35%
2003 年	旅客周转量(亿人公里)	13810.5	34.67%	55.72%	0.46%	9.15%	—
	货物周转量(亿吨公里)	53859.0	32.02%	13.18%	53.32%	0.11%	1.37%
2004 年	旅客周转量(亿人公里)	16324.0	34.99%	53.69%	0.40%	10.92%	—
	货物周转量(亿吨公里)	66698.0	28.92%	11.39%	58.43%	0.11%	1.15%

表 1.2 近年来我国各种交通运输方式的平均运距

年 份	项 目	合 计	铁 路	道 路	水 运	航 空	管 道
1998 年	旅客运输平均运距(公里)	77	406	47	59	1391	—
	货物运输平均运距(公里)	300	763	56	1771	2388	348
1999 年	旅客运输平均运距(公里)	82	413	49	56	1407	—
	货物运输平均运距(公里)	313	768	58	1855	2482	310
2000 年	旅客运输平均运距(公里)	83	431	49	52	1444	—
	货物运输平均运距(公里)	326	767	59	1939	2556	340
2001 年	旅客运输平均运距(公里)	86	453	51	48	1450	—
	货物运输平均运距(公里)	340	757	60	1959	2557	336
2002 年	旅客运输平均运距(公里)	88	471	53	44	1476	—
	货物运输平均运距(公里)	341	760	61	1940	2551	339
2003 年	旅客运输平均运距(公里)	87	492	53	37	1442	—
	货物运输平均运距(公里)	345	780	61	1817	2644	336
2004 年	旅客运输平均运距(公里)	92	511	53	35	1470	—
	货物运输平均运距(公里)	407	775	63	2211	2595	329

表 1.1 和表 1.2 分别给出了近年来我国各种交通运输方式的货物周转量、旅客周转量、旅客运输平均运距、货物运输平均运距的统计数据。

铁路、道路、水运、航空、管道等各有优势,作用互补。各种交通运输方式的有机结合,构成了现代交通全方位、多方式、立体化的大交通系统。

(二) 道路交通的含义

道路交通,是指人们或人们借助于道路交通工具,在道路上完成人或物的空间位置移动的社会活动过程。

道路交通的主体是人,可独自亦可借助于某种道路交通工具,通过某种运动形式,消耗一定的资源,达到道路交通的目的,即人或物的空间位置移动。

道路交通是一项社会化的活动。道路交通的发展历史表明,社会政治、经济的发展在客观上要求大力发展道路交通,而道路交通的发展又极大地促进了社会政治、经济的发展。

二、我国的道路交通

我国历史悠久,道路交通的发展源远流长。改革开放以来,随着国民经济的迅猛发展,我国的道路交通活动也日趋活跃。表 1.3 给出了我国 1990~2004 年道路交通运输发展的有关数据。

表 1.3 中国 1990~2004 年道路交通运输发展情况

年 份	货物周转量 (亿吨公里)	货运量 (亿吨)	旅客周转量 (亿人公里)	客运量 (亿人)	公路里程 (万公里)	人口数量 (万人)	机动车总量 (万辆)
1990 年	3358.1	72.4	2620.3	64.8	102.8	114333	1476.26
1991 年	3428.0	73.4	2871.7	68.3	104.1	115823	1657.66
1992 年	3755.4	78.1	3192.6	73.2	105.7	117171	1945.03
1993 年	4070.5	84.0	3700.7	86.1	108.4	118517	2331.64
1994 年	4486.3	89.5	4220.3	95.4	111.8	119850	2735.60
1995 年	4694.9	94.0	4603.1	104.1	115.7	121121	3179.78
1996 年	5011.2	98.4	4908.8	112.2	118.6	122389	3609.65
1997 年	5271.5	97.7	5541.4	120.5	122.6	123626	4209.32
1998 年	5483.4	97.6	5942.8	125.7	127.9	124761	4507.70
1999 年	5724.3	99.0	6199.2	126.9	135.2	125786	5404.72
2000 年	6129.4	103.9	6657.4	134.7	140.3	126743	6000.00
2001 年	6330.4	105.6	7207.1	140.3	169.8	127627	6851.87
2002 年	6782.5	111.6	7805.8	147.5	176.5	128453	7931.92
2003 年	7099.0	116.0	7696.0	146.4	181.0	129227	9649.96
2004 年	7840.9	124.5	8748.4	162.5	187.1	129988	10783.44
年平均增长率	6.27%	3.98%	9.08%	6.88%	4.47%	0.92%	15.33%

（一）道路

根据《道路交通安全法》第 119 条第 1 项的规定，道路是指公路、城市道路和虽在单位管辖范围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. 城市道路。城市道路，是指城市规划区内供车辆、行人通行的，具备一定技术条件的道路、桥梁及其附属设施，包括车行道、人行道、广场、停车场、隔离带、立交桥、人行天桥、地下通道、跨河桥、隧道等构筑物 and 已经征用的规划红线范围内的道路建设用地。

根据《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220-95）的规定，按照道路在路网中的地位、交通功能和对沿线建筑物等服务功能等，城市道路分为快速路、主干路、次干路、支路四类。

截至 2004 年年底，全国城市道路总长度为 222964km，道路面积为 352954.6 万 m^2 ，道路网密度为 $0.56\text{km}/\text{km}^2$ ，人均道路面积为 10.34m^2 。

2. 公路。公路，是指城市规划区外主要供汽车行驶的道路。

根据公路在国民经济、社会生活、国防建设以及国际交往中的地位的不同，可分为国道（国家干线公路）、省道（省、自治区、直辖市干线公路）、县道、乡道和专用公路五个主要等级。

《公路工程技术标准》（JTG B01-2003）根据公路的功能和适应的交通量，将公路分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级。

截至 2004 年年底，全国公路总里程达到 187.07 万 km。其中，国道 129815km、省道 227871km、县道 479372km、乡道 945180km、专用公路 88424km，分别占公路总里程的 6.9%、12.2%、25.6%、50.5% 和 4.7%。

全国等级公路里程为 15158 万 km，占公路总里程的 81.0%。按公路技术等级分组，各等级公路里程分别为：高速公路 34288km、一级公路 33522km、二级公路 231715km、三级公路 335347km、四级公路 880954km，等外公路 354835km。

全国有铺装路面和简易铺装路面公路里程 8970 万 km，占总里程的 47.9%。按公路路面等级分组，各等级路面里程分别为：有铺装路面 441680km，其中沥青混凝土路面 184555km、水泥混凝土路面 257125km、简易铺装路面 455281km；未铺装路面 973700km。

（二）车辆与驾驶人

1. 车辆。我国道路上通行的车辆包括机动车和非机动车。按照《道路

交通安全法》的有关规定，机动车包括各种汽车、电车、电瓶车，摩托车、拖拉机、轮式专用机械车等；非机动车包括自行车、三轮车、人力车、畜力车、残疾人专用车等。

车辆的种类繁多，从不同的角度，可划分为不同的类别。按照使用性质划分，可分为军用车辆和民用车辆；按照使用目的划分，可划分为营运车辆和非营运车辆；按照车体结构划分，可划分为载客汽车和载货汽车；按照车辆的载重（客）量划分，可划分为大型汽车和小型汽车等。

截至 2005 年年末，全国机动车保有量为 130394525 辆。其中，汽车保有量为 43286938 辆，摩托车保有量为 75564725 辆，挂车保有量为 693248 辆，上道路行驶的拖拉机保有量为 10833663 辆，其他机动车保有量为 15951 辆。

2. 机动车驾驶人。20 世纪 80 年代中期以来，随着经济的高速发展，机动车保有量和驾驶人数量迅速增加，年平均增长率均在 15% 以上。截至 2005 年年末，全国机动车驾驶人保有量为 134086327 人，其中汽车驾驶人为 83997010 人。

（三）我国道路交通的基本类型

1. 客运交通。客运交通可分为公共客运交通、出租客运交通和社会客运交通等几种形式。

（1）公共客运交通。公共客运交通主要是指由公共汽车、电车、地铁等承担的客运交通。其突出的特点是客运量大和站点分布广。优先发展公共交通是解决大中城市客运交通问题的主要途径。

（2）出租客运交通。出租客运交通的特点是方便快捷，行驶路线灵活，能满足乘客不同起止点的要求。

（3）社会客运交通。社会客运交通是指由社会单位的自备客车所承担的客运交通活动，其主要任务是供职工上下班乘用和公务出行。

2. 货运交通。货运交通以机动车货运交通为主体，辅以少量非机动车货运交通。机动车货运交通包括重货运交通和轻货运交通，非机动车货运交通主要是由板车、三轮车、畜力车等承担轻型分散货物的运输。

3. 自行车交通。其优点是灵活轻便、经济实惠、无污染、无自然能源消耗。自行车交通是我国城市客运交通的最基本形式之一。

4. 步行交通。步行交通是城市短途交通的基本方式。它与公共交通发达程度及服务水平、城市的路网结构形式、季节天气、自行车拥有量、居民的经济水平等因素有关。

（四）现阶段我国道路交通存在的问题

1. 道路网布局不合理，交通基础设施差，道路交通拥堵现象增多，道路交通基础设施的建设远不能满足道路交通发展的需求，道路交通规划和交通组织的整体水平不高，致使交通运行极不稳定，大中城市普遍面临交通拥堵的严峻局面。道路交通拥堵已严重影响到人们正常的工作和生活，成为社会关注的热点问题。

2. 交通工具种类繁多，混合交通问题日趋突出。道路交通秩序混乱，成为危害道路交通安全畅通的重大隐患。近年来，我国机动车保有量年平均增长率均在 15% 以上，农用运输车、摩托车、助力自行车、简易机动车等迅速增加，道路交通工具的构成日趋复杂，加之路况不佳、交通安全设施不足，更加剧了道路交通秩序混乱、交通拥堵的局面。

3. 道路交通事故频发，对人民的生命财产构成严重威胁，道路交通安全形势极为严峻。从总体上看，我国的道路交通事故基本上是随着经济的发展而逐步上升的，每当国民经济的高速发展，运力与运量比例失调时，就会导致交通事故的大幅度增加。2005 年，全国共发生道路交通事故 450254 起，造成 98738 人死亡，469911 人受伤，直接财产损失 18.8 亿元，万车死亡率为 7.6，平均每天因交通事故死亡 270 人，交通事故死亡人数已超过了国内其他各种生产事故非正常死亡人数的总和。道路交通事故侵害人民生命财产安全，危及社会的安定和发展。

4. 道路交通参与者的交通安全意识和道路交通法制观念淡薄，交通违章现象十分严重。2005 年，全国公安交通管理部门共处理交通违法行为 2.23 亿起，处罚 1.71 亿人次。日均处理交通违法 61.1 万起，处罚 46.8 万人次。其中，无证驾驶、酒后驾车、超速行驶、违法超车和违法装载严重违法行为 5575 万起。如此众多的交通违章严重影响了道路的安全和畅通。2005 年全国机动车驾驶人交通肇事 417355 起，造成 91062 人死亡，分别占总数的 92.7% 和 92.2%。因非机动车驾驶人、乘车人及行人过错导致交通事故 20090 起，造成 4207 人死亡，分别占总数的 4.5% 和 4.3%。因超速行驶导致 16015 人死亡，疲劳驾驶导致 2566 人死亡，违法超、会车导致 6871 人死亡，违法占道行驶导致 4488 人死亡，超员客车交通事故导致 3039 人死亡。

三、道路交通的特性

(一) 道路交通的系统性

道路交通活动的形成及其运行呈现出系统的特性。人、车、路诸要素，各具特性和功能，不可互相替代。在实现人或物的空间位置移动这一基本目标的前提下，有机地结合了起来，成为一个整体，完成任何一个要素都不可能独自完成的功能。道路交通又是现代大交通系统的一个重要的组成部分。它是各种交通方式的主体接口网络，它与其他交通方式互相依存，互相作用，共同影响大交通系统的运行效果。道路交通系统又是社会系统的一个子系统。它与城市规划、市政建设、环境保护、人口、能源等系统，互相依存，互相作用，共同促进着经济、社会、文化的发展。

(二) 道路交通的社会性

道路交通是社会化大生产的产物，是适应人类生存和发展而进行社会分工、人际交往、相互协作的客观需求所产生和发展起来的一种社会活动。它贯穿于社会生产、交换、消费和交往的全过程。道路交通参与者遍及社会的方方面面，道路交通影响到社会的各个部门和人民生活的各个方面。

(三) 道路交通的动态性

道路交通还具有动态的特性。一方面，道路交通系统中的人、车、路等构成要素的规模、种类和特性以及各要素之间的作用方式，会因时空的不同而发生相应的变化，道路交通系统的功能也会发生相应的改变。另一方面，交通需求与交通供给之间的矛盾，会由于时间或空间的转移而发生变化，并且这一矛盾还将长期地存在下去。

第二节 道路交通管理

一、道路交通管理的含义

(一) 道路交通管理的定义

道路交通管理是公安机关交通管理部门根据国家的有关法律、法规、规范和标准，对道路交通事务所进行的管理活动的总和。

道路交通管理的主体——公安机关交通管理部门，借助于法律所赋予的行政权力，对道路交通事务进行行政干预，通过安全监督和安全管理等方式，确保道路交通安全与畅通。

道路交通管理的对象是通行于全国城乡道路上的车辆和行人，其工作的重点是对道路交通中涉及交通安全的事务进行监督和管理。

道路交通管理的工作内容概括地讲，就是依法协调人、车、路等交通要素在道路交通活动中所产生的社会关系和自然关系。

所谓社会关系，是指交通要素在交通活动中产生的权利、义务关系，如公安机关与社会团体、个人之间的管理与被管理关系、公安机关与其他相关部门之间的协作关系、交通参与者之间的权利、义务关系等。所谓自然关系，是指人、车、路在交通活动中由自然特性所决定的关系。上述关系需由公安交通管理部门依照法规、规范、标准等，在法定的范围进行调整，以使之处于协调状态，确保道路交通管理目标的实现。

道路交通管理的目的是维护良好的道路交通秩序，预防和减少交通事故，保障道路交通畅通。道路交通秩序是道路交通安全与畅通的直观表现，保持良好的道路交通秩序又是道路交通安全和畅通的基础和保证，而道路交通安全和畅通是人们进行交通活动的客观要求。道路交通安全是道路交通畅通的必要条件，道路交通畅通又会促进交通安全的实现。

（二）道路交通管理的组织机构

道路交通管理是国家行政管理的组成部分，公安机关交通管理部门是道路交通管理的主体。为了有效地管理道路交通事务，从中央到地方建立了四级管理机构：

1. 公安部交通管理局，是在公安部的直接领导下，负责组织、指导、协调全国道路交通管理工作的职能机构。
2. 省（区、市）公安交警总队，全面负责各自行政管辖范围内的道路交通管理工作。
3. 地（市）公安交警支队，是管理各自权限范围内道路交通事务的专门行政机构，它向上级公安交通管理部门和当地公安机关负责。
4. 县（市）公安交警大队，是基层道路交通管理机构，接受上级公安交通管理部门的指导和当地公安机关的领导，负责各自辖区内的道路交通管理工作。

为了保证道路交通管理工作的顺利进行，国家赋予公安交通管理部门如下权力：

- （1）行政干预权。行政干预权是指公安交通管理部门及其工作人员具有要求公民和法人遵守交通法律、法规的职权。
- （2）行政处置权。行政处置权是指公安交通管理部门及其工作人员为维护正常的道路交通秩序，有权依法对特定的人或事件采取行政处置措施。