# 关于重庆市道路交通问题的调研报告

来源：网络 作者：莲雾凝露 更新时间：2024-09-09

*第一篇：关于重庆市道路交通问题的调研报告关于重庆市道路交通问题的调研报告12-10-11 作者：刘雨兰编辑：【共建频道】中国人民大学--校方人员城市道路交通的拥堵是世界各国普遍面临的社会问题之一。然而，在西部大开发的浪潮下，重庆市自200...*

**第一篇：关于重庆市道路交通问题的调研报告**

关于重庆市道路交通问题的调研报告

12-10-11 作者：刘雨兰编辑：【共建频道】中国人民大学--校方人员

城市道路交通的拥堵是世界各国普遍面临的社会问题之一。然而，在西部大开发的浪潮下，重庆市自2024年提出“五个重庆”———“宜居重庆”、“畅通重庆”、“森林重庆”、“平安重庆”和“健康重庆”的重大建设战略以来，重庆市的道路交通便出现了极大的改善。近年来，虽然重庆市交通工具数量急剧增长，城市人口数量也不断攀升，但主城区交通拥堵状况正切实缓解，“畅通重庆”的战略目标正在实现，宜居城市建设步伐正在加快。

本次寒假返乡，我就重庆市交通道路问题进行了调研。我主要通过实地察看、查阅相关资料、抽样调查等方式，对主城区交通现状及存在的问题进行了调查和分析。首先，我在五个重要路段分别发放调查问卷各20份，共200份，收回有效问卷192份。对象主要为青年人和中年人，其中包括司机和路人。对问卷进行总结和分析，结果显示基本上都对重庆市的交通状况较满意，并明确表示道路拥堵状况有较大改善。

同时，我们也客观地看到重庆市交通道路问题还存在着待改善和提高之处。通过实地查看体验查阅相关资料，我了解到拥堵主要集中在五大商圈周边上，清寺转盘、两路口、石小路与天马路交叉口是市内交通最拥堵的路段。主城区交通拥堵主要分布在内环以内地区，内环以内主要干道和交叉口的交通拥堵时间主要出现在8：00~9：00、17：45~18：30，拥堵路段及交叉口主要集中分布在解放碑、沙坪坝、杨家坪、观音桥、南坪商圈周边。目前老城区重复的公交线路较

多，高峰时期在车站停靠的公交车排成了长龙，形成“公交列车”，不仅容易造成交通拥堵，也不方便市民乘车。

以沙坪坝区为实例，交通现状存在几个主要问题：

一 是道路网络结构不完善，道路标准密度偏低。核心区内路网密度较低，其中：主干路密度严重低于国标，次干路、支路密度也没有达到规范要求。由于干道之间缺乏必要的道路联系，过境道路单一，形成了“六箭穿心”的道路网格局。现有各交叉口中大多数没有采用渠化措施，主要交叉口采用信号灯控制，通行能力严重不足，交通延误严重，成为主要的堵点。其他区在道路网络、标准、密度上也存在类似问题，节点拥堵现象较严重。

二 是交通配套设施不足，公共交通运行效率不高。没有大容量轨道交通，公交站场、停车港严重不足，公交线路过密，公交车辆行驶缓慢，容易引发交通拥堵。在三峡广场周边的22个公交车站中，有14个车站为路边停靠，8个车站为划线式停靠站。沿路停靠的公交车辆占用了核心区宝贵的道路资源，降低了道路的通行能力，加剧了核心区的交通负担。核心区停车泊位3030个，数量不足，泊位周转率低，管理水平较低，缺乏诱导标志。人行天桥、地道严重不足，人行过街与车流交通矛盾很大，人车混行、人车抢道、乱穿公路等现象屡禁不止，大大降低了道路的通行能力。

三 是交通组织安全性很差，综合管理水平不高。核心区内交通单循环的实施，提高了部分路段的单向通行能力，但也增加了相当多的绕行。在单循环中，由于没有发达的支路系统，致使单循环系统安全性极差。一旦单循环中发生交通

事故或者有车抛锚占道，将造成整个单循环系统瘫痪，使得核心区交通无法正常运转。交通参与者的交通法规意识淡漠，不规范的行为对道路的通畅行驶带来了极大的影响。

通过问卷调查了解群众意向和查阅相关资料，并结合原因的分析后，我对解决重庆市交通拥堵问题总结出以下对策和建议：

一 规划城市交通的路网结构，改善交通设施。尽可能考虑城市功能区的分布，对过于密集的商贸区进行交通影响评析，通过调整规划等措施分流疏导，逐步使城市功能区划趋向合理、科学。调整改造目前的道路结构，尽可能地利用现有道路条件拓展道路通行容量以缓解道路高峰时段的交通压力。对车流进行分流缩短通行时间；增加道路通行能力；新建联接通道，使主要街区形成路网结构，提升城市交通的通达性。加大道路交通设施建设及维护的投资，在明确道路交通设施管理主体的前提下，将交通标志标线、信号灯等交通设施的建设维护列入财政预算，确保道路交通设施的完善、可靠，努力为市民群众安全出行和经济社会发展创造良好的交通环境。

二 对现有停车场位进行整顿优化。尽可能开放部分单位内部停车场供社会使用，允许按规定收取停车费用；鼓励集体和个人办经营性的停车场，并根据情况增设停车场位；交警部门对停车位重新调整，对易发生拥堵的路段削减路旁停车位数量。在重点路段应限制在高峰时段车辆停放，或限制部分车型、部分时段停放；规范摩托车、自行车及其他车辆的停放。同时，整顿取缔占道经营行为及马路市场，最大限度地扩大道路的通行能力。还可通过提高中心区停车收费标准等方式控制流量。

三 不断提升城市交通管理水平。强力优化秩序管理交通组织。在通行时间上划定高峰时段，限制外埠车辆、货运车辆进入重点拥堵路段；科学组织勤务，严查严管高峰时段不按规定路线行驶、强超抢会、随意停车、调头等违法行为，确保通行秩序的规范、通畅。从不同路段的特点出发，适时采取单向通行、禁左、禁行、禁停等措施，减少堵点，增加主干路的通行能力。增加专业交通管理人员。根据实际工作需要，引进交通管理专业人才。争取4至5名从事交通管理专业人才投入到交通管理工作当中，推进交通管理队伍素质的整体提高。在主干道、十字路口等交通节点由交巡警指导维护道路交通秩序，劝阻交通安全违法行为，进行交通安全宣传教育，及时报告路况，接受群众求助。

四 发展公共交通。在问卷调查中超过60%的人选择公共交通出行，公共交通是市民出行的首选。建议政府大力发展公共交通，在道路使用管理上落实百姓优先、公交优先的原则。同时，保证公交线网布局合理，路段停靠衔接、换乘方便，吸引广大市民出行选择公共交通，合理控制摩托车和电动车保有量。建立以政府为主导的“大公交”体系，增加车辆，增加线路，提升服务水平，鼓励市民和公务员乘坐公交车辆，减少私家车出行，提高道路通行效率。

五 增强市民交通意识。加大交通安全宣传教育工作力度，将其纳入城市文明建设和普法教育内容，明确电视、电台、报社、学校、社区等相关部门的宣传责任，综合运用各种宣传手段和措施，营造良好的舆论氛围。促进社会公众参与城市交通的组织和管理，建立社会公众与交管部门间的信息双向传递和交流机制，推进交通管理向信息化、科学化、智能化方向迈进。

通过这次寒假返乡调研，我对重庆市的道路交通问题有了更深入的了解，也体会到了“畅通重庆”的战略目标落到了实处、切实造福了重庆市民。对于所有现代化大都市而言，缓解交通拥堵，提升交通品质都是一项系统工程和长期任务。我相信随着经济社会的发展和“畅通重庆”工程的稳步推进，重庆市的交通品质将得到更大的提升，为重庆市经济社会发展打造更加良好的交通环境。

来源：中国人民大学学生处

**第二篇：重庆市农村土地流转问题调研报告**

重庆市农村土地流转问题调研报告

农村土地规范流转，既是推进农业结构调整、促进农业规模经营的基本途径，也是提高资源配置效率,促进农民增收的重要途径。因此，正确分析当前农村土地流转过程中存在的主要问题，处理好其中的各种主体的利益关系，制定有效推进农村土地流转的政策措施，是重庆市建设城乡统筹综合配套改革试验区的必然要求和重要方面。通过调研，对重庆市农村土地流转的现实状况，有了全面深入的了解。

一、当前重庆市农村土地流转的基本情况

目前，重庆市耕地总面积3078万亩，其中承包耕地面积1995万亩。农民户均耕地面积约3亩，为全国的二分之一左右。农村土地矛盾突出表现为人均耕地少、土地利用率低、产出效益低三个方面。

据农业部2024年初的统计，全国农户家庭承包耕地流转总面积占承包经营耕地的4.57%；同期重庆的农户家庭承包耕地流转总面积113.18万亩，占承包经营耕地的5.67%，高于全国平均水平1.1个百分点，在全国排第10位。截止到2024年底，全市农村土地流转总面积为217.39万亩，占当年农村承包耕地总面积的10.84%，涉及39个区县（不含渝中区）86.35万个农户，占承包耕地农户总数的12.46%。可见，重庆市土地流转的程度在全国是居于前列的。

（一）农村土地流转的基本形式

1.转包。转包是当前重庆市农村土地流转中面积最大、比例最高的一种土地流转形式。全市通过转包形式流转土地总面积108.88万亩，占流转总量的50.33％。

2.转让。转让这种形式的市场化程度较低，多发生在全面取消农业税之前，流转双方基本不考虑市场和价格问题。全市转让流转土地总面积37.94万亩，占流转总量的17.18％。

3.互换。是土地流转初期比较流行的方式。目前全市互换流转土地总面积18.75万亩，占流转总量的8.67％。

4.出租。是目前比较规范、也为各方所普遍接受的一种符合市场化规律的农村土地流转形式。全市出租流转土地总面积43.94万亩，占流转总量的20.31％，仅次于转包。

5.入股。入股是指实行家庭承包方式的承包方之间为发展农业经济，将土地承包经营权作为股权，自愿联合从事农业合作生产经营；其他承包方式的承包方将土地承包经营权量化为股权，入股组成股份公司或者合作社等，从事农业生产经营。这种形式在重庆市尚处于探索和起步阶段，全市流转土地总面积

2.55万亩，仅占流转总量的1.18％。

（二）农村土地流转的基本特点

1.流转进程趋于加快。重庆市农村土地流转的起步始于上世纪80年代中后期，进入本世纪后，流转进程趋于加快。2024年农村土地流转面积为104万亩，2024年达到了217万亩，接近2024年的2倍。为了进一步加快流转进程，一些地区作了不少新探索。

2.流转主体趋于多元。随着农村土地流转进程不断加快，一些社会工商企业、农业产业化龙头企业、农民合作经济组织等也参与了农村土地流转，并逐渐成为农村土地流转的参与主体。

3.流转形式趋于多样。随着流转主体的日趋多元化，流转的形式也出现多样化趋势。由过去以转让和互换为主的流转，逐步转变为多种形式并存的状态。

4.区域差异趋于扩大。由于不同区域的农业资源条件和经济社会水平各不相同，不同区域农村土地流转的规模和形式也各不相同，呈现明显的区域分布不平衡态势。

二、当前重庆市农村土地流转过程中存在的主要问题及成因

概括起来，重庆市农村土地流转存在的主要问题集中表现在土地流转行为不规范、土地流转中政府定位不当、服务机构不健全、流转机制不完善四个方面。但进一步看，重庆市在农村土地流转中存在的问题，实际上反映出当前农村土地流转在观念、利益和制度等三个方面还存在深层次障碍：

首先，农民“两不”和业主“两怕”是影响当前农村土地流转的观念障碍。

农民的“两不”，指的是全面取消农业税后，农民“不占白不占，占了也白占”心理普遍存在，“不愿”交出其土地承包经营权；另一方面，农民将其农村承包土地作为其生活保障的最后一道防线，“不敢”流转或交出土地承包经营权。业主的“两怕”，指的是业主“一怕”农村土地政策不稳，不敢大胆投入；“二怕”农业生产自然和市场双重风险压力大，不敢大规模搞开发。

其次，土地流转的市场需求不足是影响当前农村土地流转的利益驱动障碍。

农村土地流转的目的在于合理配置土地资源，追求经济效益最大化。而过低的农业比较收益以及农业投资存在自然和市场的“双重风险”，使得各种资本对经营农村土地动力不足，造成了土地流转市场需求不足。此外受农村土地及其附着物不能担保和抵押贷款的政策限制，以及农村金融的缺失，又阻碍了农民和业主发展高投入的农业产业。

再次，农村土地集体所有权归属不清是影响当前农村土地流转的制度障碍。

《宪法》第10条规定，农村和城市郊区的土地，除由法律规定属于国家所有的以外，属于集体所有，《土地管理法》第8条和《农业法》第3条重申了这一点。但对“集体所有”的解释，各种法规的界定不一，导致农村集体所有土地产权归属不清。这种情况下，村支两委和社干部在农村土地流转中管理“越位”现象时有发生，使农村土地流转难以真正按效率优先的原则优化组合。

三、关于推进重庆市农村土地流转的政策建议

根据重庆市农村土地承包和流转的现状，提出以下政策思路：

第一，维护农民利益，切实保护耕地。

在城市化的进程中，对多数农民来说，土地既是必需的生产资料，也是重要的社会保障；而推进新农村建设必须确保一定的耕地保有量。因此，必须坚决贯彻落实最严格的耕地保护制度。

第二，多管齐下，大力促进农民承包土地的流转。

一是鼓励农民以多种形式对土地进行流转，前面提到的五种形式以及其他符合法律规定的形式都可以进行。二是积极探索有效的流转办法，成片集中流转承包土地，结合优势特色产业发展实行集中开发。三是鼓励进城农民自愿放弃承包土地。对这些农民，各地可结合实际给予补偿、补助。四是正确引导各类经营主体参与农村土地流转。

第三，通过建立“土地银行”等形式为农民承包地流转提供中介服务。

“土地银行”通过建立土地储备库等形式，将所有农户转出的土地集中起来，吸引社区及社区外的农户和企事业单位进行投资。从各地实践来看，类似中介服务组织还有土地信托服务中心、土地信托服务站、土地流转协会等多种形式。不管采取哪种形式的中介组织，做好这项工作都应注意几点：首先，要合理地评估托管土地的价值；其次，要沟通土地供给主体和需求主体之间的相互联系，确保农民收益最大化；再次，要建立推动土地规范化流转的管理体制；最后，中介组织自身要不断完善，努力提升土地测量、土地评估、合同管理以及法律咨询等方面的业务能力。

第四，开展农村承包土地合作社试点工作。

最近几年，一些地方探索了组建形式不同的土地合作社，从多方面来评价，这项工作都是有益的。2024年7月1日《农民专业合作社法》的正式施行，为农民组建土地合作社提供了较大的法律空间，当然更加明确、具体、规范的法律规定还有待于在以后的实践中加以总结、完善。从政府的角度考虑，开展试点关键是要抓好两项工作：一是搞好基础制度建设。二是加强具体工作指导。

第五，开展农村集体建设用地流转试点工作。

近年来，国土资源部已经在江苏苏州、浙江湖州等地开展了农村集体建设用地流转试点工作。目前重庆市在一些地区已经开展了农村宅基地流转的试点工作，关键前提是要做好发证确权工作，试点探索农村宅基地进入土地交易市场的有效途径。

第六，开展征地制度改革试点工作。

征地制度改革问题不是一个单纯的土地问题，而是与失地农民的社会保障相联系的社会问题。可以考虑从以下几方面着手进行改革试点：一是制定新的补偿办法，让农民享受到土地征收、征用带来的利益升值，合理分配土地收益。二是建立被征地农民基本生活社会保障基金制度，确保征地补偿安置费用足额到位、专款专用。三是实行有针对性的补偿安置和基本生活保障措施，做好不同年龄、不同收入、不同阶层失地农民的社会保障体系衔接工作。四是将被征地农民纳入就业和再就业培训体系，通过多层次、多形式的职业培训，妥善解决失地农民的再就业问题。

第七，开展农村土地产权登记制度试点工作。

从一些发达国家和发展中国家取得的经验看，对土地财产实行登记制度，不仅可以在法律上为所有权人提供更加充分的保障，而且可以以土地资产抵押，为所有权人提供更多的融资手段。建议重庆市探索开展土地登记制度的试点工作，建立一套完整、系统的试点方案，既可争取中央财政的支持，也可以与国际组织合作，寻求贷款融资。开展这项试点最大收益是能够真正“盘活”手中最有价值的土地资产，走向市场，这对于实现城乡统筹发展具有重大意义。

**第三篇：关于重庆市交通拥堵问题的调研报告**

关于兰州市交通拥堵问题的调查报告

城市道路交通的拥堵是世界各国普遍面临的社会问题之一。近年来，兰州市交通工具数量急剧增长，城市人口数量也不断攀升，随着兰州市的不断发展，主城区的交通拥堵问题日趋严重，影响了“畅通兰州”建设，给经济发展和居民生活带来许多负面影响，严重制约了城市的发展。加快宜居城市建设步伐，切实改善主城区交通拥堵状况是现在刻不容缓的任务。

本次实践，我就兰州市交通拥堵问题进行调研。我主要通过实地察看、查阅相关资料、抽样调查等方式，对主城区交通拥堵现状及存在的问题进行了调查和分析。首先，我在五个重要路段分别发放调查问卷各20份，共200份，收回有效问卷198份。对象主要为青年人和中年人，其中包括司机和路人。对问卷进行总结和分析，结果显示基本上都对兰州市的交通状况不满意。抽样调查的对象中有超过20%的人平时选择自驾车出行，超过60%的人选择公交车出行而全部认为公共交通设施还有待完善。超过50%的人支持通过收费来缓解交通拥堵问题。对于经常出行的人平均一周因交通拥堵所花费的时间都超过两个小时。对于造成交通拥堵的原因，及城市规划和道路布局不合理成为必选选项。超过80%的调查对象认为交通管理和制度存在较大问题。

拥堵问题十分严重，交通现状存在几个主要问题：

一 是道路网络结构不完善，道路标准密度偏低。从道路网结构上看，核心区主、次、支路比例为1：6.8：17.5。核心区干道路网密度为1.54公里/平方公里，主干道密度为0.14公里/平方公里，次干道密度为0.97公里/平方公里，支路面积密度为2.48公里/平方公里。大多数道路为四车道，路面狭窄，道路标准较低。根据国家标准，在大中型城市中，每平方公里城区主干道密度应达到1.2公里，次干道密度1.2－1.4公里，支路密度3－4公里。核心区内路网密度较低，其中：主干路密度严重低于国标，次干路、支路密度也没有达到规范要求。现有各交叉口中大多数没有采用渠化措施，主要交叉口采用信号灯控制，通行能力严重不足，交通延误严重，成为主要的堵点。其他区在道路网络、标准、密度上也存在类似问题，节点拥堵现象较严重。

二 是交通配套设施不足，公共交通运行效率低。没有大容量轨道交通，公交站场、停车港严重不足，公交线路过密，公交车辆行驶缓慢，容易引发交通拥堵。人行天桥、地道严重不足，人行过街与车流交通矛盾很大，人车混行、人车抢道、乱穿公路等现象屡禁不止，大大降低了道路的通行能力。

三 是交通组织安全性很差，综合管理水平不高。核心区内交通单循环的实施，提高了部分路段的单向通行能力，但也增加了相当多的绕行。在单循环中，由于没有发达的支路系统，致使单循环系统安全性极差。一旦单循环中发生交通事故或者有车抛锚占道，将造成整个单循环系统瘫痪，使得核心区交通无法正常运转。交通管理现代化水平较低，缺乏现代化的管理设施，在警力严重不足的情况下，交通管理失控面较大。公交等客运车辆自律性差，随处上下、站等情况屡见不鲜。交通参与者的交通法规意识淡漠，不规范的行为对道路的通畅行驶带来了极大的影响。

通过抽样调查、实地查看和查阅资料，对兰州市交通现状进行分析可以将拥堵原因归结为以下几点：

一 交通设施建设相对落后。在问卷调查中100%的人认为这是拥堵原因之一。一是路网结构布局不科学，结功能不完善。纵横之间联结太少，加之联结点多为平交或简易立交，对车辆的分流作用有限。由于历史原因，老城区主干道路网密度较低、路面狭窄，断头路多、交叉口多、瓶颈路多，来往车辆只能集中行驶在城市主次干道上，故车流量过大。二是交通基础设施不完善。交通信号控制匮乏，未安装灯控信号的路口，常常出现车辆争道抢行、秩序混乱，甚至造成交通事故；道路渠化率严重不足，受地理位置限制，道路狭窄，安装有灯控信号的路口，无法施划渠化标线，左转车辆在等待信号放行时，影响其它车辆正常通行；部分干道没有中心隔离设施，道路连接人行道没有设置护栏和人行过街天桥及地下通道，没有建立完善的交通诱导系统和指路标识，不能给出行的市民和驾驶员提供有效的出行帮助和服务，人车混行，人车争道的状况很难改变。三是公交站台设置不合理。有的公交站点过于集中，有的太接近交叉路口。城区有的主干道缺乏公交港湾和非机动车专用道，必然导致公交车“压车”现象，造成事实上的双向双车道，严重影响交通畅通。

二 从目前城市布局看，老城城市格局及社会单位布局制约严重。老城区主干道附近的机关、企事业单位、学校、医院、宾馆、超市、菜场等公共机构过于集中。核心区土地开发强度过高，道路建设速度低于其他用地开发速度，人口增长与道路建设不相协调，单位面积交通出行量过大，使道路难以承载。

三 静态交通组织的忽视和市政规划力的弱化，导致停车场位严重不足。问卷中有72%的人认为这是拥堵原因之一，特别是对于有车族。这既是干道停车挤占通行能力的重要原因，又是造成广大群众出行难、停车难、出行成本大的重要原因。长期以来，更多地重视动态交通的组织，而对于静态交通重视不足。尤其是在规划城市功能区划、道路规划、社区规划等方面尚未建立交通影响综合评价制度，因而对动、静态交通流的合理分配、科学引导远远不

能适应客观发展的要求。一方面，商贸、文化等高密度人群活动场所过于集中，而又没有配套建设满足交通需求的道路设施，致使行车难、停车难难以避免；另一方面，在新建、改扩建的商贸、住宅、街区等在规划审批中对停车场位的法律要求也有把关不严或难以把关的问题。市区道路狭窄，可供建设公共停车场的土地十分有限且大型酒店、商场超市基本是临街而建，大多没有大型专用停车场地。有的虽留有停车场地，但面积太小，只能供少量车辆停放，有的甚至被改为商用。城管部门想方设法增加个临时停车泊位，也仍远远满足不了停车需求。

四 机动车迅猛增加而主干道路通行能力相对不足的剪刀差日趋扩大，形成尖锐冲突。近几年来，随着经济的迅速发展和城市化进程的加快，私用机动车数量急剧增长。车流、人流、物流显著增加，频率加快形成强劲的交通需求，而重庆市还远未具备完全满足的能力和条件。人们的出行率也不断提高，群众参与经济社会活动的增多必然导致交通压力的增大。加之迅速增加的机动车辆和运输物流，形成了势头强劲又持续走高的交通需求。面对这一需求，我们已有的交通供给明显不能满足，又找不到可以迅速适应或缓解交通压力的有效途径，这种与时俱增的供需矛盾是交通拥堵日趋严重又难以迅速排解的根本原因。

五 市民文明意识相对薄弱。近年来，交警部门深入开展交通法规、安全常识等宣传教育活动，积极创建交通安全村、学校和社区，但是部分市民交通安全意识和法制观念仍与现代交通不相适应，无视交通法律法规，人为地影响了道路交通的安全与畅通。

六 交通管理力度也相对不足。兰州市交通民警只占城市总人口比例为1.21‰，远低于公安部提出的7‰指标，十分有限的警力在维持路面交通秩序管理上十分紧张，难以集中力量研究综合管理对策和组织实施措施。虽然交管部门加强了交通安全的宣传和交通秩序的整治，但对闯红灯、随意变道、随意调头、故意遮挡号牌、乱停乱放等严重影响道路安全畅通的交通违法行为的宣传与整治效果不明显，有待进一步加大力度。

通过问卷调查了解群众意向和查阅相关资料，结合原因的分析，对解决兰州市交通拥堵问题总结出以下对策和建议：

一 规划城市交通的路网结构，改善交通设施。尽可能考虑城市功能区的分布，对过于密集的商贸区进行交通影响评析，通过调整规划等措施分流疏导，逐步使城市功能区划趋向合理、科学。调整改造目前的道路结构，尽可能地利用现有道路条件拓展道路通行容量以缓解道路高峰时段的交通压力。对车流进行分流缩短通行时间；增加道路通行能力；新建联接通道，使主要街区形成路网结构，提升城市交通的通达性。加大道路交通设施建设及维护的投资，在明确道路交通设施管理主体的前提下，将交通标志标线、信号灯等交通设施的建设

维护列入财政预算，确保道路交通设施的完善、可靠，努力为市民群众安全出行和经济社会发展创造良好的交通环境。

二 对现有停车场位进行整顿优化。尽可能开放部分单位内部停车场供社会使用，允许按规定收取停车费用；鼓励集体和个人办经营性的停车场，并根据情况增设停车场位；交警部门对停车位重新调整，对易发生拥堵的路段削减路旁停车位数量。在重点路段应限制在高峰时段车辆停放，或限制部分车型、部分时段停放；规范摩托车、自行车及其他车辆的停放。同时，整顿取缔占道经营行为及马路市场，最大限度地扩大道路的通行能力。还可通过提高中心区停车收费标准等方式控制流量。

三 不断提升城市交通管理水平。强力优化秩序管理交通组织。在通行时间上划定高峰时段，限制外埠车辆、货运车辆进入重点拥堵路段；科学组织勤务，严查严管高峰时段不按规定路线行驶、强超抢会、随意停车、调头等违法行为，确保通行秩序的规范、通畅。从不同路段的特点出发，适时采取单向通行、禁左、禁行、禁停等措施，减少堵点，增加主干路的通行能力。增加专业交通管理人员。根据实际工作需要，引进交通管理专业人才。争取4至5名从事交通管理专业人才投入到交通管理工作当中，推进交通管理队伍素质的整体提高。在主干道、十字路口等交通节点由交巡警指导维护道路交通秩序，劝阻交通安全违法行为，进行交通安全宣传教育，及时报告路况，接受群众求助。

四 发展公共交通。在问卷调查中超过60%的人选择公共交通出行，公共交通是市民出行的首选。建议政府大力发展公共交通，在道路使用管理上落实百姓优先、公交优先的原则。同时，保证公交线网布局合理，路段停靠衔接、换乘方便，吸引广大市民出行选择公共交通，合理控制摩托车和电动车保有量。建立以政府为主导的“大公交”体系，增加车辆，增加线路，提升服务水平，鼓励市民和公务员乘坐公交车辆，减少私家车出行，提高道路通行效率。

五 增强市民交通意识。加大交通安全宣传教育工作力度，将其纳入城市文明建设和普法教育内容，明确电视、电台、报社、学校、社区等相关部门的宣传责任，综合运用各种宣传手段和措施，营造良好的舆论氛围。促进社会公众参与城市交通的组织和管理，建立社会公众与交管部门间的信息双向传递和交流机制，推进交通管理向信息化、科学化、智能化方向迈进。

通过这次调查，我对兰州市的交通问题有了更深入的了解，也体会到了解决兰州市交通拥堵问题的迫切性和艰巨性。缓解兰州市交通拥堵，提升交通品质是一项系统工程和长期任务。我相信随着经济社会的发展和“畅通兰州”工程的稳步推进，兰州市的交通品质将得到极大地提升。

关于兰州市交通拥堵问题的调查问卷

尊敬的朋友：

您好！我是三十四中学在校学生，我正在进行一个兰州市交通拥堵问题的调研活动。此问卷目的是研究造成目前城市交通拥堵问题的原因和征求大家对解决交通拥堵问题的意见。您的回答有可能对将来交通拥堵治理对策的制定乃至城市道路交通的顺畅具有重大意义，希望您能抽出宝贵的时间，根据实际情况逐项认真回答每一个问题。

对您的合作，我表示衷心的感谢！您平时的出行方式一般是：

A 自驾车

B 坐公交车

C 坐出租车

D 骑自行

E 其他您每周因交通拥堵所花费的时间是：

A2小时内

B2—5小时

C5—10小时

D10小时以上您有没有因为怕交通拥堵而改变出行计划？如果有，频率高吗？

A 有，很高

B 有，一般

C 有，很低

D 没有您对现在兰州市交通状况满意吗？

A 满意

B 一般

D 不满意您觉得兰州市的公共交通设施怎样？

A 完善

B 有待完善

D 很不完善您觉得兰州市的交通管理和制度存在较大的问题吗？

A 问题较大

B 问题较小

D 没有问题

7您觉得交通拥堵问题的主要原因是（最多可选5项）

A 私家车数量的迅猛增长

B 城市规划和道路布局不合理

C 司机不规范驾驶

D 交通事故频发 市民交通意识薄弱

E 信号灯、信息牌等配套设施建设跟不上道路建设的步伐F 交通违章

G 停车位严重不足您最反感的交通现象有那些（最多可选5项）

A 行人、机动车闯红灯

B 机动车过斑马线不减速让行

C 行人过马路不走斑马线

D 堵车

E 个别公交车抢行到站不停，不报站点

F 占路停车

G 出租车不经乘客同意拼车、绕行

其他（请注明）：您觉得限制私家车数量的措施对交通压力的减轻有帮助吗？

A 有

B 不确定

C 没有您支持通过收费来缓解交通拥堵问题吗？

A 支持

B 无所谓

C 反对您认为解决交通拥堵那些措施比较有效（最多可选5项）

A 错峰上下班

B 科学合理设置单行线

C 开辟公交车专用道

D 交通节点修立交桥

E 拓宽道路

F 设置快速路

G 规范停车管理，减少乱停乱放

其他（请注明）：您对兰州市交通拥堵问题的其他看法和意见：

谢谢您的合作！

**第四篇：贯彻实施《道路交通安全法》情况调研报告**

贯彻实施《道路交通安全法》情况调研报告

根据市人大”x常办函〔xx〕7号”关于印发《〈中华人民共和国道路交通安全法〉执法检查工作方案》的通知精神，我县人大常委会成立了调研组，于X月20日－27日在县人大常委会副主任XXX的带领下，深入部分乡镇及相关职能部门和单位。采用召开座谈会，查阅资料，看现场，走访市、县、乡人大代表和基层干部的方式，对我县贯彻实施《中华人民共和国道路交通安全法》（以下简称《道交法》）情况进行了调研，汇报如下：

一、我县贯彻执行《道交法》情况

我县各级领导及相关职能部门能牢固树立安全发展理念，坚守交通安全红线，坚持源头治理、综合治理和系统治理，扎实推进《道交法》的贯彻实施，在维护交通秩序、预防和减少交通事故、保护人民群众生命、财产安全，提高群众的满意度和幸福感等方面采取了一系列措施并取得明显成效，全县交通安全形势保持平稳态势。

（一）加强组织领导，确保工作顺利推进。

一是成立了以常务副县长为主任、相关部门负责人为成员的”道路交通安全委员会”，全面指导和部署我县《道交法》的贯彻实施。二是出台了相关工作制度，明确了各成员单位的工作职责。三是谋划并建设了我县交通建设现有格局，确保了全县人民交通出行的安全顺畅。

（二）开展宣传教育，全民交通意识不断增强。

交警部门以身边的事件为案例，收集制作了交通安全警示教育片《不该承受的痛》，并搭乘

”送电影下乡”活动，在全县近x个行政村进行了播放；教育部门认真开展了交通安全进学校活动，为每个学校选派了一名法制副校长，为数万名中小学生印制了”中小学生交通安全知识一本通”，在各类学校分发宣传资料x余份，上交通安全课x余节次；司法部门通过”送法进校园、进工厂、进社区、进农村”等活动，大力开展《道交法》的宣传；文体广新局则充分利用电视等新闻媒体，积极开展形式多样的交通安全宣传教育。

（三）密切部门联动，执法取得明显成效。

一是加强了对交通违法违章行为的打击。交警部门通过固定卡点和机动巡逻相结合的方式有效打击了车辆超员超载、机动车超速行驶，无牌、假牌、套牌、遮牌行驶，以及酒驾、毒驾等违法行为；交通运输管理部门和农机部门则通过开展”打非治违”行动，加强了对客运、货运车辆及农用车辆的检查，特别是对农用车辆人货混装，非法载客等行为进行了专项整治；工商行政管理加强与其他相关部门联合执法，严厉打击非法拼装、改装车辆行为。二是加强了对道路的通行保障。公路部门加强了对道路的治理，近年来投入x多万元进行路面、排水沟维修和通道绿化工程，同时，进一步完善全县道路标识、标牌等配套设施的设立；交通运输部门认真履行”三关一监督”职责，从源头严把安全关，严厉打击超载行为，确保旅客出行安全；教育部门则结合交警等部门，做好校园周边重点路段的管控，维护交通秩序。并严格校车管理，严厉打击”黑校车”等非法营运行为；文化旅游部门则重点做好旅游景点区域道路相关标识标志的设置及监管，加大对旅游车辆源头安全排查；城管部门加强了对城区内占道经营和马路集市等行为的管理，确保城区道路的畅通。

近几年来，虽然我县辖内道路里程成倍增长，车辆保有量大幅提升，但由于各部门通力合作，道路交通安全管理成效明显，未发生一起死亡x人以上的重特大交通事故。

二、存在的问题

（一）公民的交通安全意识有待进一步提高。

尽管县政府及相关职能部门和单位，对《道交法》做了大量宣传，但热在城镇，冷在乡村，仍有部分群众对《道交法》等法律法规置若罔闻。车辆乱停乱放，超速、超载、超员、逆向行驶，不打转向灯、不系安全带，农用车载客，摩托无证驾驶，车辆乱行乱摆行为经常发生。特别是行人、非机动车随意横穿马路、闯红灯现象尤为突出，严重影响道路交通安全。

（二）与交通有关的配套设施建设相对滞后。

一是机动车、非机动车分行困难。受当时环境影响，我县县城的主要通行路线官山路、东云路和解放路均未设置非机动车道，特别是解放路、文昌路、官山路等路段，常出现占道经营现象，行人、自行车被迫挤入机动车道行走，容易发生人车挂撞事故，安全隐患极大。二是部分公共建筑、商业街区未按规定配建停车场，县城主要商业街区均存在停车难现象，个别宾馆将建成的停车场擅自改作他用，车辆只能就近停靠在公路边。三是部分路段的标线、标识、标牌不完善，不规范，个别交通信号灯的设置不科学，县城道路两侧随意设置广告牌等现象仍然存在。

（三）执法保障能力有待进一步加强。

公安交警警力不足问题突出，干警总数x人，因病等原因不能出勤上岗的近x人，实际在岗工作人员x人，加上辅警x人，要承担全县交通警务工作，力量远远不足。另外，因辅警待遇较低，一方面难以留的住人，另一方面，难以招到素质较高的人，城管部门也大体如此，影响办案质量和执法水平。

三、几点建议

（一）进一步加大宣传力度，扩大宣传的广度和深度。

在广泛宣传的同时，不留死角，不留盲区。要充分发挥乡、村安全信息员的作用，把交通安全法律法规带回村，带到人。

（二）进一步加强各执法部门的配合协调作用，打造平安交通的良好氛围。

《道交法》的贯彻实施涉及多部门，多单位，各部门单位要相互配合，各尽其责。本着对人民群众的生命财产安全高度负责的态度，不推诿，不争利，对交通安全隐患要做好排查和防范工作，齐抓共管，形成合力，打造平安x。

（三）进一步加大违法违章的查处力度，创造良好的交通秩序环境。

重点打击酒驾、毒驾和以危险方式扰乱、危害公共交通安全、非客运车辆载客运营以及破坏道路和标志标识、标牌的违法行为。同时积极探索对特殊人、车和未成年人飙车行的管理及查处方法，以确保我县交通安全良好环境。

（四）进一步维护和养护好道路，完善好基础设施。

近年来，我县正在实施五个x建设，对我县道路安全畅通提出了更高要求。相关职能部门根据自己的职能、职责做好对人、车、路的建设、管理和监控，确保道路安全畅通。

**第五篇：关于解决兰州市市区道路交通拥堵问题的调研报告**

关于解决兰州市市区道路交通拥堵问题的调研报告

近些年来，我市经济社会快速发展，城市化水平逐步提高，市民生活不断改善，尤其在2024年由温家宝总理提出的通过中央批准的针对甘肃省政治经济发展的“国扶十四条”的推动和引领下，我市经济社会发展又步入了一个更快的轨道，经济在逐渐腾飞，人民的收入和生活水平也就在不断提升，在这一背景下，我市的机动车拥有量出现了大幅增长，尤其私家车的增长速度更是惊人，而纵观兰州市所处地形，两边围山，中间流河，城市就在这河边山旁的狭长地带中发展，道路无法拓宽，车辆却在猛增，城市交通管理难度随之增大。我市交通拥堵问题日益凸显并日趋严重，已成为继大气污染之后又一领导重视、市民关注、百姓街谈巷议的热点难点问题，因此，如何解决我市市区道路交通拥堵已成为刻不容缓的问题。为了解市民对于本市交通的意见，也为了进一步了解本市交通存在的不足，我开展了针对市区居民对于我市市区交通状况意见的调查。

我通过随机调查路人，以了解兰州市市民对于目前兰州市交通状况的看法。再通过采访兰州市交通管理局的相关负责人，了解现在兰州的交通拥堵情况和车辆的增减情况。最后走访兰州城市规划局的相关负责人，了解现在兰州对于解决城市交通拥堵问题的具体的一些措施和方案。

一、调查路人。

新年在中国人的心中占有很高的地位，人人都要穿新衣服，家家都要出来置办年货，购买过年用的东西，因此在春节即将到来的前夕，应该是人们出行的高峰期，人出则车动，而车动就会路堵，所以我利用这一交通压力巨大的特殊时期走访了以西关十字为中心，南关十字，东方红广场等商业中心组成的经济圈内的各道路上的司机和行人。

1、六成的市民（66人）认为目前市区交通状况较差

调查显示，只有0.4%的人对目前我市市区交通状况表示满意，33.6%的人认为一般，而有66%的人认为较差。

2、市区交通存在的三个比较突出的问题

在问及“您认为本市交通最需要改进的地方是什么”时，被调查者集中反映了三个问题：一是交通拥挤，需要适当扩建公路。二是认为非机动车抢占机动车车道的现象比较严重，需要进一步规范交通秩序。三是认为在红绿灯处应加强监控，并且红绿灯的时间也需视情况而合理的调整。

3、城市公交在我们日常生活中占有重要位置

调查统计，78.2%的人常选择的出行方式是公交车，可以看出公交车在我们日常生活中占有重要地位。与此相对应的是在调查人群中，67.3%的人认为本市公交勉强满足需求，21.8%的人认为不能满足，只有10.9%认为完全满足。由此可以看出我市公交建设仍然有很大的发展空间。

公共交通事业是城市的公用事业，是城市流动的“血脉”。兰州市各项建设发展始终离不开一个良好的交通环境和发达的公共交通体系。公共交通是解决现实存在的道路交通拥堵和环境污染问题的最合理、最有效的解决方案。公共交通对市民的吸引力在很大程度上取决于公共交通方式的服务水平，只有完善的公共交

通系统，并提供安全、舒适、便捷的公共交通服务，才能吸引更多市民选择公共交通工具出行，从而实现城市交通的良性运转。

4、对是否取缔载客摩托车的讨论

载客摩托车也是市民常选的一种出行方式，不可否认，它的存在确实给我们带来了一定的方便，但令人诧异的是：本次调查有66.4%的人对载客摩托车的存在表示反对，21.8%的人表示无所谓，仅有9.1%的人对其存在表示支持。这个答案既在意料之外，又在情理之中。载客摩托车闯红灯、行驶在自行车道甚至人行道上、不顾行人安危横冲直撞的情况已让我们见怪不怪。

由于目前兰州市交通拥堵现象异常严重，而摩的也越来越多并被人们更多的开始接受，因此对于这个问题我做了深入的分析和研究：

（一）支持取缔的理由

1、违反交通规则，给交通安全带来隐患；

2、部分三轮车夫素质相对较低，破坏城市形象。

3、随意停摆，有碍城区观瞻；

4、摩的拉帮结派现象明显，容易诱发社会群体冲突事件；

（二）不支持取缔的理由

1、方便，速度快，并且有些地方摩托车能到达而出租车等不能到达；

2、增加就业机会，促进社会和谐（如果取缔可能会引发一些社会问题）。

（三）我对这个问题的态度

我认为可以保留摩的。确实，摩的是给交通安全带来一定隐患，但是摩的作为城市发展特定时期的产物，还是有一定优点的，所以我认为最合理可行的解决办法还是政府加强管理力度，虽然这需要大量的人力物力，但如果整治出效果，那么对于兰州市目前的交通状况的缓解是有帮助的。

5、市民对学校门口的交通安全表示担心

有12.7%的人认为学校门口的交通良好，不担心交通安全；32.7%的人表示有些担心；54.6%的认为校门口车辆太多，且杂乱无章，不遵守交通规则。

当问到“您认为用什么方法能使学校门口的安全变得更加可靠”时，有56.4%的人认为应该“安装监控录像，加大对违章车辆的处罚”。

此次调查结果显示，被调查者希望交通的建设、运行与服务能够更多地体现以人为本的设计理念，创造与自然生态和城市风貌相和谐、与经济增长相适应的交通环境，提供更加舒适、便捷、整洁、安全、实惠的交通服务，满足全社会多样性的交通需求的同时建设一个文明的交通环境。

二、采访兰州市交通管理局

交通管理局负责人向我大致介绍了目前兰州交通的情况。我归结为以下因素：造成我市交通拥堵严重的原因是多方面的，其中包括客观因素与主观因素两类。客观因素在于地理位置，我市城区受河谷型地形限制，形成了东西狭长，南北不阔的带状地形，加上黄河及铁路线的阻隔，致使交通形成了“东西拥挤、南北不畅”的现状。目前，南北向主干道有多条，但东西方向仅有三条主干道，分别为东岗东西路——庆阳路——西津东西路——西固路，南滨河路和北滨河路，而南山路还仅在建设之中。

1、别看路有多条，但城区路网建设仍然滞后。

目前我市市区道路规划总长度为864.73公里，面积26.18平方公里，已建成规划道路335.64公里，面积10.28平方公里，仅占规划总长度的39%，人均道路面积仅6.23平方米，道路用地率仅占7.77%。按国家《城市道路交通规划设计规范》规定，200万人口以上的大城市道路建设用地率应在15%—20%，显然我市道路建设用地严重不足。路少，当然容易堵车。

2、机动车保有量猛增也是交通拥堵的一大“祸首”。

截至2024年的9月9日，全市机动车保有量达到373701辆，机动车保有量从1998年的77584辆到目前的373701辆，12年增长了4.8倍，仅今年前8个月，全市就新增机动车45322辆，平均月增5665辆。急速增长的机动车数量让原本就狭窄的马路“雪上加霜”。

3、作为黄河穿城而过的城市，由于很多车辆都要跨河而行，导致黄河桥附近容易形成交通瓶颈。

目前正在使用的跨河桥梁有5座，分别为雁滩桥、城关桥、小西湖桥、银滩桥、西沙桥，但以城关桥交通压力最大。根据测算，该桥18小时总交通量均在5万标准当量以上，单方向交通高峰小时的最大值接近2500标准当量，极易出现桥面严重拥堵现象并波及其他方向的车辆;而小西湖立交桥由于功能不完备，致使部分车辆因方向原因上不去和下不来，车辆违章现象时有发生，加重了道路交通拥堵。

4、公交线网总体布局不合理，直接导致公共交通利用率不高，这也是交通拥堵的重要成因。

最新调查数据表明，城市居民选择公交出行的比例为28.61%，但我市的公交线网却主要集中在中心城区，外围公交线网较为稀疏。以七里河区的西津东路为例，该路段共25条公交线路，占所有公交线路的22%，而与其同处一区的铁路以南公交线路布设却较少。一方面是公交车集中在某一路段，而在别的路段却很少有公交车经过，市民们只好通过私家车或别的方式通行，二者其实都加剧了道路的负担。

5、非交通占道现象则成为道路拥堵的主观原因。

公共停车场停泊车位不足，导致车辆无处停放，迫使其在路上停泊，从而增加道路交通压力，这以城关区的武都路尤为明显;另外，商业摊点和集市贸易活动蚕食道路、城市建设占道堆放建材、管线铺设无统一规划、道路被重复挖掘……使原已捉襟见肘的道路面积进一步减少，形成无数“瓶颈”路段和拥堵点。

三、针对以上出现的五个因素，要想改善兰州市市区交通状况，采取什么措施就显得尤为重要，因此我又走访了兰州城市规划局。

其负责人表明，目前，兰州城市规划局联合兰州市交通局，兰州市公安局以及一些相关政府部门，已经展开了具体的整治兰州市交通拥堵现象的行动。

1、兰州市公安局从2024年9月18日开始，对兰州市所有机动车以及长期在本市行驶的外地号牌机动车，实施按车牌尾号限行措施，每天限行2个尾号，每车每月限行约6天。这样就大大减少了私家车增长过快上路对交通造成的压

力，增强了人们乘坐公共交通的意识，在进一步促进我市公共交通发展的同时最大限度的缓解了交通拥堵的压力

2、快我市第四版城市总体规划的修编进程，尽快完成城市综合交通规划的专项研究编制工作。成立以市政府领导牵头，相关部门负责人组成的交通委员会，并在此基础上成立兰州市道路交通管理研究所，专门研究本市的交通问题并承担研究全市交通运输和公路发展规划等相关工作。

3、加大投资力度，加快建设步伐，优化路网结构。紧抓国家扶持甘肃发展的机遇，力争在2至3年内使道路建设达到道路规划的60%以上;加强路网骨架建设，加大市区南北向联系道路的建设，加快推进南山公路和北环路的建设，从而解决过境交通对城市交通的干扰问题;加大立交桥、高架桥、跨河桥梁及轨道交通的建设步伐，逐步形成地下、地面、空中三维一体的路网发展新格局;加大城市步行交通系统的规划建设，增设行人过街设施，避免人车抢道，减少交通拥堵的冲突点和交通事故，从而缓解交通拥堵。

4、强化交通管理。面对现有的道路资源，采取科学管理控制措施，加强静态交通管理，可以通过停车收费标准调控交通需求;调整上下班时间，实行“错时上班制”等。

5、公交优先，合理布网，准确选址，构建城乡公交一体化。加强出租车管理，减少事故发生率。进一步提高交通参与者的素质，提高全民安全交通意识。让道路交通安全法律法规进社区、进学校、进企业、进单位，力争大幅减少违章违规现象，提高市民遵守交通规则的自觉性。

6、政策引导私家车合理发展，广泛宣传“绿色出行”。针对我市私家车的迅猛发展，借鉴东部一线城市经验，要积极采取政策引导、合理限制的相关措施;同时采取归还和建立非机动车道等积极有效措施大力跟进，倡导市民绿色出行、低碳出行、健康出行、文明出行。

结束了一天的调查，对于兰州市交通拥堵的种种数据，我感到心情沉重；而听到结局交通拥堵状况的种种措施，我又充满激动和信心，而当我知道2024年11月16日，受国家发改委的委托，中国国际工程咨询公司在兰州召开了《兰州市城市轨道交通建设规划》评估会，邀请到国家发改委、住建部、中咨公司的领导和专家，专门对兰州市城市轨道交通建设规划进行评估，这标志着兰州城市轨道交通项目建设已经进入国家程序的消息时，我无比兴奋，兰州的交通拥堵将会彻底的得到解决，路通了，经济就会跟着更加迅猛的发展，经济发展了，兰州人民的生活水平将又是一次巨大的飞跃，这对于这个城市，对于这个城市的每个人，对于生活在这个城市十几年的我，都是一个巨大的福音，兰州的未来，将会更加美好。

工程造价25班杨桐博

2024年2月10日

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找