# 城区道路交通管理存在问题

来源：网络 作者：雪海孤独 更新时间：2025-02-25

*第一篇：城区道路交通管理存在问题城区道路交通管理存在问题、对策及建议潢川县城区地处312、106国道交汇，城区道路状况复杂，人车流量集中，部分路段交通秩序混乱、交通违法现象突出的状况得不到有效解决，严重滞后了潢川的社会经济发展和人居环境改...*

**第一篇：城区道路交通管理存在问题**

城区道路交通管理存在问题、对策及建议

潢川县城区地处312、106国道交汇，城区道路状况复杂，人车流量集中，部分路段交通秩序混乱、交通违法现象突出的状况得不到有效解决，严重滞后了潢川的社会经济发展和人居环境改善，制约了潢川实现跨越式发展，建设区域性中心城市的步伐。为切实加强城区交通管理工作，为全县人民提供安全、畅通、高效、合谐的出行环境，我县交警部门组织人员对城区道路交通和管理工作情况进行调查，归纳出城区影响道路交通安全畅通存在的主要问题，分析相关原因，并针对有关问题制定工作措施，提出工作意见和建议。

一、城区道路交通秩序存在的主要问题与原因

1、道路条件差，路网功能低，道路非交通占用现象突出，乱点问题难以治理。

其一，道路路况、通行环境差。潢川城区三环路、航空北路、环城路、车站路、弋阳路、迎宾道等主要道路与国道交叉重合，除三环路、弋阳路新修道路外，道路宽窄不齐，路面状况不一，两侧店铺林立，分支路口与机关团体、学校等众多，加之各主要道路、大型建筑、公共场所缺少相应的停车场点，人行道、非机动车道甚至机动车道非交通占用司空见惯，部分路段机动车、非机动车、行人混合交通，交通状况复杂多变。

其二，路网结构不合理。由于老城区改造困难，现有道路和新修道路未形成合理的道路网络结构，城区道路与国道重合路段均地处主要商业区域，本地交通量过大，高峰期极易发生交通拥堵乃至引发交通事故，而非重合路段的宁西大道等路段则路旷人稀。312国道改经三环路后，这一情况得到很大改善，但本地交通流量高度集中于城关北城这一相对狭窄区域，并受商业区道路通行条件制约，主干道路负荷过重，而分支道路非路网结构、不能承担分流任务的矛盾状况仍将长期存在。道路结构与功能的畸形使潢川城关交通管理形势极为艰难。其三，道路非交通占用现象突出。在已实现道路隔离的跃进东路、航空南道等我县城区最为繁华路段，其非机动车道、人行道部分点、段长期被非交通占用，尤其是在机动车道开口处有效通行空间被挤占，造成个别非机动车驾驶人、行人冒险进入机动车道。部分路段非机动车逆行现象严重，如北关路口高峰时段，由航空南道西侧逆行进入路口的非机动车和行人占六成以上。其它道路非交通占用现象也频频发生。

其四，交通秩序乱点难以治理。如北关口这一重要路口，国道、城道交叉，商业区、居民区相对集中，交通高峰期秩序极差。交警大队在此设立岗点，高峰时段并增派警力加强疏导，堵塞现象虽得到缓解，但由于航空北道可通行道路狭窄，人车流量集中，路口除航空南道方向外无人行道和非机动车道隔离，路口不规整，人车混行，交通冲突点增多，造成交通混乱。

2、交通设施不全，缺乏监控手段。

其一，城关跃进东路、航空南道等机动车道隔离相对规范，但非机动车道、人行道通行不畅；迎宾大道、车站路虽经隔离却经常出现混乱状况；其它道路由于道路条件、资金等多种原因暂时难以实现人车分离，给今后道路设施建设带来巨大压力；西关、北关、新桥北等重要路口规划、设施不完备，没有形成渠化，造成交通障碍等问题尚未得到解决。

其二，《道路交通安全法》对交通违法行为采取强制措施等须具备必要证据，我县城区现仅具备指挥疏导设施而缺少必要的监控和固定证据手段，不利于交通管理的现实实施与长远发展。

3、交通参与者法制观念淡薄，交通安全和自我保护意识不高，缺乏守法自觉性。部分机动车驾驶人随意停车占道、不遵守有关通行规定，无证驾驶、酒后驾驶、超员、超速行驶等高危违法也屡有发生，尤其是周末运送学生客车违法行为突出，给交通安全带来极大隐患。部分行人、非机动车驾驶人通行随意性大，对路口灯控信号视若无睹，形成交通信号灯只对机动车有效，而对行人、非机动车无效的尴尬局面。还有一些非机动车驾驶人、行人贪图一

时之便，置自身安全于不顾，进入机动车道随意行驶、行走，乱闯红灯，斜行横穿，并行占道，逆行阻道等，与城市现代文明极不和谐。特别是放学、下班高峰期，群体违法现象更为严重，极易造成交通拥堵。

4、管理工作整体推动不强，效果不佳。作为交通管理主力军的公安交警部门，尽管开展了大量的宣传教育、疏导管理、集中整治等工作，为城区主干道交通安全畅通做出了辛勤努力，但在管理力度、执法水平、队伍素质等方面还存在诸多问题，时紧时松、失控漏管现象依然存在，交通乱点得不到根治，明显交通违法不能及时发现、查处。道路交通管理相关部门协同作战力不强，契合度不高，日常管理跟不上，整治工作一阵风，缺乏有效的监督协调机制。

二、公安交警部门加强城区交通管理对策

公安交警部门作为道路交通秩序主管部门,在城区道路交通管理工作中，着重发挥警力的主观能动作用，突出重点，抓住难点，从提高素质、规范管理、严格执法、增强科学管理水平上下功夫。

1、努力提高交通管理人员政治、思想、业务素质，增强责任，严明奖惩。针对民警、以工代警和交通协管员不同层次，深入开展宗旨教育、法制教育、业务培训和素质教育，展开“改善潢川交通管理面貌，从我做起”的大讨论活动，鼓舞斗志，增强责任，集思广益，深挖潜力，努力调动工作积极性。同时完善岗位工作责任制，加强考评和奖罚措施的落实，开展纪律作风整顿，对工作作风扎实、尽职尽责，完成任务出色的，予以大力表彰，优先重用。对在岗不敬业、不胜任岗位工作的，坚决清除出交警队伍。做到谁的岗位谁负责，自已饭碗自已保。

2、规范管理。城区交警管理应以岗点指挥逐步向疏导与管理相结合转变。现阶段，一方面增强巡逻警力，实行错时上岗，配备数码相机等固定证据装备，不间断对城区主干道路巡逻，发现明显交通违法行为，当场纠正，及时处理。另一方面落实高峰站点、平峰巡线工作制度，现有各交通道口固定岗点执勤人员要在确保完成交通高峰期路口疏导任务基础上，非交通高峰时段负责周边50米范围内无乱停乱放等明显交通违法，在日常工作中充分发挥管理职能，对各类严重交通违章行为要坚持教育与处罚并重的原则，该警告的警告，该罚款的罚款，该拘留的拘留。同时充分发挥交通管理示范路辐射作用，逐步扩大交通管理示范街区范围。针对不同时期交通秩序乱点，组织集中整治行动并重点跟踪管理，务求不再反复。

3、严格、公正、公平执法。在管理工作中，值得注意消除“说情风”这一弊端。“说情风”不除，规范执法无从谈起。交警大队应建立公开处理机制，尝试采取对不同的交通违法行为实行输入违法代码，电脑开具罚单等措施，努力通过公开透明政务方式和技术处理手段减少执法负面因素。

4、增强科学管理水平。在加大宣传投入，用好各种宣传手段，体现人性化管理的基础上，用足、用好各种科技设施，取得最大实效。一方面，充分发挥现有装备作用，用足用好雷达测速等科技装备，同时加大科技投入，可借鉴罗山县做法，采取厂方投资建设，财政担保数年内分期付款等方式，在城区主要道路、路口设置固定或流动电子监控设施、交通违章取证系统等，及时发现交通违法，固定证据，对交通拥堵等交通状况快速反应。另一方面，通过规范执勤行为，推行勤务标准，加强考核考评等方式，以出勤率、畅通率、纠违率等量化工作，增强一线管理人员科学管理能力。对不能正确操作岗位设备，不能完成量化工作目标的，要实行末位淘汰制，强力促进科学管理水平的提高。

三、有关职能部门职责

城市交通管理是一项系统工程，需要政府主导、部门协作，齐抓共管，共同解决人、车、路、道路环境多方因素的协调配合问题，才能达到安全、畅通、高效、合谐的现代交通管理目标。应理顺管理体制，建立综合治理长效机制，针对城市道路占道管理各相关部门职能交

叉问题，明确界定各部门职能职责，提高行政效率，降低管理成本。建议调整充实县道路交通安全委员会，建立定期通报和协调制度，组织协调相关部门密切配合，加强协作，各负其责，各司其职，共同创造区域良好的道路交通安全环境。对乱点路段适时组织开展综合治理整顿。

1、交通部门。清理整顿城市客运市场，维护城市公共交通秩序。对城市人力车加大管理力度，不得增加新的人力三轮，对私自投入营运和套牌的人力三轮车，加大打击的力度，对不按规定行驶和停放的，实行严管重罚。

2、公用事业部门。加强对非机动车道、人行道、停车场点及城市道路附属设施的管理。重点清理城区非交通占用非机动车道、人行道。

3、规划、建设部门。城区道路、市场规划合理布局。新建道路、大型公共设施应规划相应交通设施、停车场点等。加大对城市道路和市政配套设施的投入，确保城区道路交通基础设施完好。严格城区道路施工现场管理，创造良好行车行路环境。

4、工商行政管理部门。加强集贸市场管理，防止占道经营阻塞交通。对公安机关认定不具备安全行车条件的客运单位和个体客运车辆，不得发放营业执照，并协助公安机关做好停业整顿工作。加强对旧机动车交易市场和报废车辆的管理。

5、教育部门。一是督促中小学校完善日常安全管理制度，加强对集体乘车外出活动的安全管理，严禁中小学生在道路上和道路两侧的空闲场地上从事体育活动。二是会同公安部门认真查找学校内部及周边存在的交通安全隐患，及时通报有关部门加以整改。三是督促中小学校配合公安部门实行错时放学制、路队制，分区域接送学生，避开高峰期，确保安全。

四、有关建议

1、合理调控交通总量，改造路网结构，逐步改善城区交通结构。通过加强与完善城市规划和交通布局，促进城市向多中心、多组团结构布局方向发展，完善配套设施。减少中心区不必要的交通发生源和吸引源，使客流、物流分布与流向合理，处理好城市空间与交通设施之间的矛盾。开发利用支干路，将拥挤主干道的车流中的一部分吸引到次干路或支干路上来，实行科学分流，减轻和平衡主要道路交通压力，确保城区交通畅通。现阶段，应调整城区道路布局，尽快贯通除航空南、北道之外纵向主干道路，减轻跃进路东段、航空南道、北道现有行政及繁华商业区交通流压力。并努力打通原已建有的部分支路，实现路网交织，交通分流。

2、完善交通安全及配套设施，提高道路通行能力。现阶段需新增新潢桥南路口交通信号灯、更新北关路口为长臂式交通信号灯，更新建设黄河商场路口交通岗亭，新建新潢桥南交通岗亭。远期应考虑以下几点：一是制定和完善公共建筑物配建停车位标准，充分利用现有道路基础设施，建设高服务水平的路内停车设施。二是城区主要交叉路口，如黄河商场路口、北关路口等，考虑建设立交桥或地下通道，以改变人车混行的现象。三是新增道路前进行交通设施规划，及时增设、更新标志标线，满足交通管理实际需要。在此基础上，交警和有关职能部门管理人员应由“以点带面”的静态管理转为“以面带线”的动态管理，上路动态巡查。

3、结合创卫工程，落实门前“五包”。门前“五包”责任制既可增进群众的城市文明意识，增强维护良好交通秩序的群众基础，也可提高城市交通、卫生管理的效率，是交通秩序和谐畅通的治本之策。这一措施的关键在于日常管理和监督落实机制到位，建议政府召集有关职能部门负责人，每周针对一条道路现场办公，解决实际问题，同时检查评比“门前五包”落实情况，检查评比情况及时通过电视报道，发动群众关注并参与监督，使“门前五包”最终成为自觉行动。

4、倡导文明交通，各级领导带头自律。我县城区主干道随意停车、闯红灯等现象时有发生，在违法车辆中，各行政机关、单位车辆所占比重较大，《大河网》关于《我县无牌特

权车》的报道也反映了我县部分职能部门自身违法，有损政府形象的问题。建议县委、政府借助城市创卫工程，加强对有关单位车辆和驾驶员的内部管理，提出自律措施。交警部门针对这一状况将采取下达《整改建议书》、定期通报、公布违法停车车号、罚款缴纳情况等工作措施予以整改。

5、优先发展公共交通，建立城市交通良好格局。现阶段，主要是加强对非公交机动车出行的管理。一方面进一步严格限制出租车、机动三轮车的增长，对城区出租车、机动三轮车等非公交机动车实行额度控制。另一方面从主干道做起，逐步推行城区范围内禁止人力车、三轮车、畜力车、拖拉机进城措施，以提高城区主要道路利用率。

我县城市公共交通由于投资规模、运营方式、线路等多种原因，未形成良性发展，在城市交通中处于不利地位。城市公共交通是城市交通发展的必然，优先发展城市公共交通是提高交通资源利用效率，缓解交通拥堵、改善城市人居环境、促进城市可持续发展的重要手段。建议政府加大城市公交基础设施建设的投资，鼓励公共交通发展，以廉价、方便、快捷赢得市场。实行城市公共交通特许经营制度，逐步形成多方参与、规模经营、有序竞争的格局，努力形成以公共交通车为主体，出租车为补充的城市公共交通体系，建成区任意两点间公共交通可达时间不超过30分钟，城市公共交通在城市交通总出行中的比重占20％-30%的良好格局。

6、加强宣传教育，提高全民交通安全意识。应大力倡导“大交通”观念，把维护城区优良交通秩序作为发挥我县区位优势，全面推进跨越式发展的重要途径，象抓创卫那样，打好交通牌，形成社会化管理交通的格局。一方面大力推进交通管理社会化进程，实行交通安全责任制。在各级党委、政府的统一领导下，层层签订交通责任状，把交通安全教育纳入精神文明建设的一项重要内容常抓不懈，持之以恒，公安交通管理机关要充分发挥职能作用，加强检查与指导。另一方面，各机关、团体、企事业单位要加强交通安全宣传教育，带头示范，通过开展交通安全社区、交通安全学校、交通安全村建设，引导广大交通参与者向不文明交通行为告别，营造文明行车、文明行路的良好氛围，努力提高全社会的交通安全意识和遵章守纪的自觉性。

**第二篇：城区交通管理现状、存在的问题及对策**

云南是一块多山的红土高原，也是一个多民族聚居的地区，地形复杂，人也复杂，很多地区属少数民族自治地区。由于历史上的原因，经济、文化等各方面的建设与东部沿海地区相比较都处于相对滞后的阶段。近年来，随着我国经济建设的快速发展，人民群众生活水平的提高，对交通方面体现出越来越高的要求。同时，西部大开发也给我省带来了机遇，也带来了对城市交通管理标准的更高要求，要想招商引资，feisuxs为改革开放、发展经济、稳定社会和提高人民生活水平服务，必须彻底解决影响交通环境的突出问题。虽然这几年我省在对城市交通管理方面下了很大的力气，并结合2025年2月26日起在我省开始启动的“畅通工程”，历经两年，狠抓秩序管理，但由于地理位置、政策环境、文化背景等各方面的原因，城市交通秩序还是不尽人意，特别是中小城市交通管理比较落后、不发达，存在着几个亟待解决的问题，下面就瑞丽的实际情况谈谈中小城市交通管理存在的问题及解决的对策。

一、当前我省中小城市交通管理主要存在着以下几个突出问题

1、现有的城市道路面积已不能够适应日趋增加的交通流量。随着改革开放的深入、经济的高速增长，人民群众生活水平不断提高，机动车拥有量快速增长。人们在工作、生活上使用机动车作为交通工具的频率不断增高，生活节奏不断加快，在现有的城市道路面积上，交通流量迅速增加，交通供需矛盾日趋突出，大有捉襟见肘之势。据2025年统计，瑞丽市有人口106710人，而城区道路里程仅有24.2公里，机动车24800辆，非机动车约56000辆，不论是人均占有道路比例还是车辆占有道路的比例都处于相当低的水平。虽然政府部门在道路建设上投资也比较大，但是相对于机动车的增长速度来说，道路增长率还是太低，道路的增长速度远远跟不上车辆增长的速度。随着形势发展，汽车工业产业政策的实施，鼓励私人购车，我国加入世界贸易组织后，机动车高速增长的势头会更猛，交通供需矛盾将会更突出。城市的交通通行能力将处于更加严竣的形势。

2、道路基础设施条件差，交通标志、标线、人行护栏不齐全。我省中小城市的道路建设规模普遍较小，有些路段建设年代较早。虽然近几年增加了一些道路建设的投入，但是没有从根本上解决问题，缺乏长远的考虑，只注重短期效应，将有限的资金随意投入。另外，道路建设大多在原有的路基上搞重复建设，没有作出新的规划，局限在“老路子”上，致使道路网络没有改观，不适应新形势发展的要求。城市道路交通标志、标线、人行护栏不齐全，很多地方只有路，没有交通标志牌、中心隔离设施，人行护栏也少得很。例如瑞丽市到如今城区仅有红绿灯两组，人行护栏也只是在几条主街道上设置，道路标线也不完整。

3、混合交通和非法占道较为严重。在大部分中小城市道路上，没有明确划分车道，混合交通现象比较普遍，机动车、非机动车、行人同时走在同一条车道上是大家司空见惯的事。还有一种混合就是大货车、农用车、拖拉机等机动车辆也入城行驶，在有限的道路面积上，这些混合使交通通行能力和安全率大大下降，容易引发事故。另外，摊商、小贩利用人行道、非机动车道甚至是机动车道摆摊设点，非法营业比较普遍，特别是邻近边贸市场，农贸市场等地方的道路，有的几乎全被摊商侵占，无通行可言，使本来有限的道路面积又被无形中吞噬了一些。据统计，瑞丽市公安交管部门平均每天都要出动警车2辆次，警力10人次，耗时2个小时，用于清理违章占道摆摊工作，但收效还是不尽人意。

4、客运管理把关不严，存在着事故隐患。随着客运市场经营主体的多元化，利益共同主体的多元化，面对各种税费压力，在客源有限的情况下，为了赢利，车主及驾驶员便争抢客源，置交通安全于不顾，铤而走险，超速超载，从而使客运违章屡禁不止，客运事故频频发生。同时，地方公安交警部门对客运车辆的检验和驾驶员的培训、考核、审验及资质审查依然存在着把关不严的现象，少数民警执法素质不高，行为简单，执法不严的现象仍客观存在。另外，客运车辆在城区道路上揽客也是中小城市一个不容忽视的问题，在有限的城市道路面积上，几百辆客运车辆特别是的士出租车循环不断地在道路上穿行、揽客，在不允许停车、倒车的地方频繁的停车上下客人，倒车载客，时常堵塞交通或造成事故。

5、公安交管部门、城建的工作没有连续性。中小城市存在着这么多的违章现象，是不是没有人管？不是，交管、城建等部门都在管，取缔了很多交通违章、非法占道。但是，由于工作上没有连续性，时管时停，导致违章者有机可乘。而我们的管理部门在进行纠处时，只是针对表面现象进行管理，没有从根本上去考虑标本兼治、巩固成果，各部门协调不够一致，力度不大，造成违章现象屡禁不止的局面。

6、群众的交通法规意识淡薄。广大的交通参与者是否遵章守法，直接影响着城市的交通问题。特别是像瑞丽市这样一个文化相对落后的地区，群众的交通法规意识相当淡薄。大部分群众根本不能文明参与交通，随处可见各类交通违章现象：超速行驶、逆向行驶、抢超抢会、超载等，甚至是无证驾驶机动车，无号牌车上路行驶，报废车报而不废等现象也较普遍。据交管数据显示，瑞丽市每天要纠处各类交通违章现象400余起，罚款达3000余元。经济收入增加了，群众手中有了积蓄，纷纷购买汽车、摩托车，这是一件喜事，但是，部分群众只知购车，而不知培训、办证，显然是一只只隐藏在道路上的交通杀手。根据抽样调查，老百姓有85%的认为买了车应挂牌，但仅有55%的人认为要考驾驶证。

二、瑞丽城市交通管理当中存在的问题观其根源是多方面的，有主观方面的原因，也有客观方面的原因。要治理好交通问题是一项复杂而长期的系统工程，需要多种部门配合，狠下

功夫，革命加拼命，进行综合治理，才能彻底解决问题：

1、从实际出发，确定道路网络建设的思路。在今后的道路建设当中，首先要有正确的规划，要有长远考虑，在规划上一次到位，不要只求短期效应，避免重复工程，以致浪费了有限的资金。在道路扩建、改建过程中，要敢于割舍暂时的利益，加大资金投入，增加城市道路面积，提高道路密度，拉开建筑的间隔，对那些不合理的路口、路段，要及时改建、修补，消除违章事故隐患。同时交管部门要进一步加强向党委、政府请示汇报的工作，以取得重视、支持、统一协调，将交通设施建设纳入城市发展总体规划，加大对交通安全设施建设的投入，增设交通信号灯、标志、标线、交通护栏等设施。

2、在现有的道路上挖掘通行能力，改革交通通行方式，调整交通流量和流向。在这方面，有些城市作了一些有益的探索，如瑞丽市在两条比较拥挤的道路上实行单行线管理，取得了明显的效果，通行能力提高了，缓解了城市局部的交通压力，产生了很高的经济效益和社会效益。另外，瑞丽市对几条主要街道实行了农用车、大货车、人力三轮车定时行驶。在道路网络有限的情况下，这些措施不失为提高交通通行能力的有效办法。

3、加强静态交通管理，让交通参与者各就各位。静态交通管理在现今社会显得越来越重要，静态交通管理抓不好，交通通行问题就解决不了。在中小城市，可按距离设置一些临时停车点（的士招呼站），在繁华地段、市场附近建立统一的公共停车，并派专人管理，收取停车费。有条件的可搞一些科技含量更高的设施，如停车收费机等。

4、对于客运车辆的管理要严格把关，不能姑息迁就。客运车辆特别是的士出租车，在城市里的运转频率是最高的，对这部份车辆的管理搞好了，对净化交通秩序能起到重要的作用。首先是对客运驾驶员考核的严格把关，必须各方面条件都符合要求才能准予驾驶客运车辆；其次是对客运经营主体要采取一定的措施，抓好源头、严格管理；最后是加大路面的管理力度，严防死守，严格执法，对客运违章见违必纠，不绚私情，加大处罚力度。

5、强化“严管街”建设。“严管街”是公安部提出的实施“畅通工程”的切入点和突破口，公安交管部门要以江泽民总书记“三个代表”的重要思想为指针，从经济、社会发展全局的高度，进一步提高认识，认真加强组织领导，再鼓干劲，保质保量的建设好“严管街”。通过“严管街”可以体现出对城市交通治理的效果，增强信心，又能起到科学管理、严格执法的示范和辐射作用。教育群众自觉遵守交通法规，从而带动整个城市的交通管理工作。交管部门要积极发挥主力军作用，和有关部门密切配合，搞好开局。“严管街”要做到少而精，划定一条就要管好一条，要达到一等管理水平。同时，要选派一些政治、业务素质较高的民警到“严管街”执勤执法，配备最好的装备，实行有效的控制、管理。feisuxs6、加强宣传教育，提高交通参与者遵守交通法规的意识。交通法规、交通安全知识的宣传是一项经常性、长期性、见效慢的治本工作，是搞好交通管理工作的前提基础。要通过电视、电台、报纸等新闻媒体进行宣传，深入到厂矿、市场、学校等人员比较集中的地方，对典型的交通违章、交通事故要公开曝光，让广大交通参与者引起警示，提高交通参与者遵守交通法规的意识。另外，可借鉴国外一些比较好的做法，从小抓起，培养出新一代的遵章守法的交通参与者，以带动整个社会遵章守法。

**第三篇：试论加强和改进城区道路交通管理**

试论加强和改进城区道路交通管理

近年来，随着邢台市经济持续快速发展，交通基础设施建设步伐不断加快，特别是“三年大变样”工作的强力推进，交通面貌日新月异。在大发展的背景下，如何超前规划、解决好交通问题，构建安全、畅通、和谐的道路交通环境，已成为道路交通管理工作的重要课题，为此，我们对邢台市道路交通问题、现状和发展趋势进行了认真研究，就加强和改进道路交通管理浅谈几点个人意见。

一、道路交通方面存在的不足

1、道路交通供需矛盾日益突出。当前，道路交通需求矛盾突出。一是城区交通条件优势和劣势鲜明，多条道路的增加和拓宽改造，既为城区机动车交通的快速集散提供良好的条件，也吸引了大量的交通车辆；二是中心城区交叉路口多，加上道路施工较多等因素，形成的交通冲突点多，给饱和的交通流带来了许多拥堵隐患；三是城区停车资源紧缺，使停车需求等静态交通矛盾日益凸显。特别是在城区各大超市、商场门前等周边路段的道路交通供需矛盾异常突出。

2、主干道路交通压力大，区域性交通拥堵时有发生。统计表明，在市区。主要道路的高峰小时流量与十年前相比，几乎增加了三至五倍，早晚高峰时间延长，全天交通流量居高不下，主要路口基本都处于饱和或接近饱和的状态，交通呈现出诸多问题，主要表现在：一是交通流量空间分布特点明显，交通主干道不堪重负。因路网结构、出行选择、交通参与者认知度等原因，交通主干道流量居高不下。例如，做为中兴大街、冶金路，交通流量就已经处于饱和状态，一旦遇有交通事故或其他突发事件，极易引发交通拥堵。二是饱和交通流量导致路网脆弱，一个路口的拥阻将迅速蔓延成为周边道路的区域性交通拥阻。如一个路口发生阻塞后，排队车辆将迅速蔓延到周边邻近路口，由一个具体点位的拥阻迅速演变为区域性拥阻，许多交通节点，已由过去高峰时段的短暂拥阻发展为长时间拥阻。三是小汽车发展过快，造成路网不堪重负。目前我市已进入小汽车保有量的快速增长期，路网交通流量趋于饱和，特别是早晚高峰，车辆排队现象严重。从时间分布上看，早晚高峰时段逐渐延长，周六、周日交通流量有所增长。在学校、医院、商业区等交通吸引较大的点位经常发生交通拥阻，中小学上下学时段，由于使用机动车接送学生较多的原因，大部分中小学门前都成为交通拥堵点位。

3、由于经济方面的原因，我市小型车、私家车猛增。目前，私家车已发展成与步行、自行车和公交车并行的出行方式，交通出现了多元化发展的格局。但是，小汽车呈现“高拥有高使用”发展趋势，正处于私家车的高速增长期，呈现出由“低拥有高使用”向“高拥有高使用”发展的趋势，小汽车主要集中在市区，使用频率相当高。再者，助力摩托车、电动自行车出行交通方式比例高。目前，市区主要路口，助力车、电动车高峰小时流量超过3000辆。在混行交通状况下，大量的助力车、电动车在路口与机动车相互干扰，通行效率低，形成慢速交通与快速交通形式并存的出行结构，加大了交通管理和控制的难度。

4、当前影响和困扰交通管理工作的瓶颈和难点问题。

（1）机动车违法停放现象日益突出，成为管理的一大难题。形成的主要原因是停车需求剧增，由此出现了大量的占路停车，客观上使违法停车现象日趋严重。一是停车资源总体供应短缺，供求比例严重失调。二是路内停车点稀缺且分布不合理。路内停车点的规划、设置与动态交通的环境不能达到同步协调，未能够很好的实现“充分利用道路资源缓解\'停车难\'矛盾”。三是重点地段和重点节点停车矛盾突出。如繁华街道、商业街区，停车需求量大幅上升，违法停车问题将愈加凸显。各大医院以及大部分中小学校，在就诊时间、上下学时间也面临着“停车难”现象。

（2）部分群众交通安全意识与现代交通文明的要求仍然差距较大。非机动车乱骑行、行人乱穿马路等交通顽症时有反弹的问题短时期内难有太大改变。近年来，针对非机动车、行人违法现象突出的难题，我们持续加强了一系列的大规模集中宣传整治活动，但仍时有反弹。主要原因是部分群众交通安全和法规意识淡薄的因素，对交通违法行为的危害性认识不足，自觉遵守交通安全法律法规的意识不强，很难做到民警在与不在一个样，因此，相比交通安全法律知识的宣传而言，交通安全意识的培养更为复杂和艰巨。

（3）警力紧张与交通管理工作点多、面广任务繁重的矛盾，使警力长期处于高压和超负荷运作状态的问题难以缓解。我市虽然区域较小，但道路四通八达，由于商业、服务活动高度发达，其道路交通密度极高，尤其是交通高峰期间，需要实施全覆盖的高强度的管理。目前，交通管理的任务日益繁重，交通管理难度不断增加已经是不争的事实，在车辆大幅增长、排堵保畅工作强度更加强化的趋势下，再加上接连不断地组织开展了各类专项斗争和整治行动，以及警卫开道任务多、维稳任务重的特点，工作量与警力数量的明显反差，使交警不得不常年处于超强超负荷的工作状态，如何通过科学用警、自主挖潜来缓解警力瓶颈，是我们努力应对的难题。

（4）执法难度增加给加强交通管理执法工作带来的挑战。在当前社会转型期的特殊时期，交警一线执法直面各类社会矛盾，加之不同老百姓对民警执法、服务工作需求差异性等原因，因此交警容易成为社会群体宣泄不满的焦点。我们必须对各种机遇和挑战增强敏感性，积极审时度势加强预警性的思考和研究，不能反应呆滞、行动缓慢，要用创新的思维方式和工作手段应对新要求新期待，进一步加强对交通问题的观察、思考和研究，提升管理水平。

二、加强和改进道路交通的对策

（一）综合交通规划，合理道路布局。

1、总体规划必须优先考虑综合交通规划。综合交通规划只有和城区规划统筹安排才能解决交通问题。综合交通规划要从总体规划入手，以合理组织道路系统，配置各项道路交通设施为手段来参与城区总体发展。具体措施：一是建立重大建设项目交通影响分析制度，对重大建设项目进行交通影响评价，出具评价报告，由公安机关交通管理部门审查同意，专家委员会负责审核，减少建设项目对交通的负面影响；二是调整教育、行政单位的布局，减少城区的交通吸引，缓解交通压力；三是合理规划商业设施布局，尽量避免将强交通源设置在主干道沿线；四是在新建住宅区时，要充分考虑配套设施的布设，形成集居住、商业、文化、餐饮、娱乐于一体的多功能区，以减少出行总量。

2、道路建设施工要综合考虑交通工程。要在科学规划的指导下，加快城区主、次干道和快速路建设，合理安排停车场和行车道建设；打通堵头和改造“瓶颈”地段，提高支路利用率，改善道路功能结构；提高交通建设总效益。

（二）完善路网系统建设，提供畅通交通。

1、完善路网规划建设，提高道路载体功能。近几年，城区加大了路网建设改造力度，但对城区支、次路网的改造重视不够，造成城市微循环不畅。急需拓宽瓶颈路段，提高路网连通性和整体通行能力。二是在基础设施规划与建设中，增加交通工程设计环节，充分考虑路网交通组织、与周边路网的衔接和通行安全、交通管网、交通安全设施等问题。

2、科学实施交通组织，充分挖掘路网功能。一是解决交通堵点、结点。要对排出的交通结点进行综合和周边道路影响系统分析，有条件的要落实非工程性改进措施。同时，实施机动车专用道，推行可变车道，实施路口禁左，把道路的利用率最大限度地挖掘出来。二是优化管理设施。不断完善指路标志系统，解决交通信息不连续、信息缺失等突出问题，方便交通参与者，重点加强和改进道路路口渠化和指路标志、让行标志、行人横道线设置，提高道路通行能力。

（三）明确交通方式发展政策，优化出行结构。

明确公交优先发展政策，合理引导出行结构。必须确立“以公共交通为主体，小汽车、自行车等个体交通为补充”的科学交通发展战略。实现道路交通资源优化配置与有效利用。一是抓住市区大规模基础设施建设全面启动的有利时机，抓紧制定出台公交发展规划，推动公交快速发展，优化公交线网布局，将公交线路引入支、次道路和居民区，增加公交站点覆盖率，方便群众乘坐，增强公共交通对市民出行的吸引力。二是根据中心城区路网容量，尽快明确小客车发展政策，引导小汽车和中长距离出行的市民由自行车向公共交通转化。同时，在重点中小学示范校开辟校车路线，免费接送学生上下学，减少接送学生的个体车辆造成的交通压力。

（四）加快停车设施建设，缓解城区停车难。

针对停车问题将面临历史欠账与新增车辆带来的双重压力，必须从服务经济发展和提高载体功能的战略高度出发，高度重视停车设施建设和停车管理，强化停车设施建设、综合治理停车问题，推进城区停车健康发展。

（五）加强交通管理设施建设，提升智能化交通管理水平。

信息化、科学化、智能化是道路交通管理工作的发展方向，要坚持“科学化、人性化、系统化”的原则，加大交通安全设施建设改造力度，积极推进智能交通系统建设，提升道路交通现代化管理水平。一是加大交通安全设施调整和规范设置力度，重点加强指路标志系统、人行横道线等人性化设施建设，使交通安全设施成为展示形象的一道亮丽风景。二是建设交通管理信息发布诱导系统，建立完善的交通管理业务系统和交通管理综合信息平台，加快交通信息发布诱导系统建设，为市民出行提供全方位的道路交通信息服务。三是完善红绿灯等电子监控系统，规范车辆运行，增强遵法守法自觉性，保障道路安全畅通。

**第四篇：浅谈当前农村道路交通管理存在的问题及对策**

浅谈当前农村道路交通管理存在的问题及对策

近年来，随着经济社会的快速发展，新农村建设步伐的加快，农村道路得到了较大改善，但同时农村的汽车、农用车、摩托车数量猛增，加之农村道路基础设施还没有得到完善，防护、警示等设施不到位，特别是农村群众的交通安全意识不强，导致农村道路交通安全形势不容乐观，带来了交通事故的安全隐患。为进一步加强和改进农村道路交通安全工作，保护人民群众的生命和财产安全，增强安全感和幸福感，构建和谐社会。结合当前本辖区道路交通安全管理工作现状，就如何有效加强农村地区道路交通安全管理工作浅谈已见。

一、当前农村道路交通安全存在的问题

（一）法制和自我保护意识较差

农村群众文化水平相对较低，而且接受交通安全教育的面比较狭窄，法制意识和自我保护意识都较差，特别是老年人难以在短期内改变固有的思维和行为习惯，随意穿越马路；幼儿更是没有自我保护意识；许多青壮年村民法制意识淡薄，无证驾驶、驾驶无牌车、报废车、超载、加载等违法行为十分突出。而且在公安机关在制止查处违章时群众有时不但不支持配合，反而为违章车辆和驾驶员开脱，指责交警多管闲事，甚至阻碍执法的现象都时有发生。同时还存在乱设摊点、乱停车、占道多等情况。乡村道路条件改善后，沿线部分村民在道路两边摆摊设点，招商做生意。到了收获季节，占用道路打谷晒场，有的单位和个人占用道路存放楼板、沙石、砖块等建筑材料，把道路当作各种物质的集散地、转运场和加工厂。如海姜大道苏陈钢材市场段的非机动车道就成了商家的物资集散地以及茶庵桥段的机动车道就是水果商贩的领地，还有苏陈镇内老通扬路的两侧道路的占用。这些都严重妨碍了道路的畅通。

（二）交通压力不断增大。

近年来，农村驾驶人员和机动车量迅速增加，基础建设也吸引了大量外地车辆和务工人员，加重了农村道路的交通压力；农村中从事非法运营的面包车，驾驶的报废车、无牌无证的摩托车等一直以来都是管理的盲点和难点，尤其是在农村主要道口、农贸集镇上，各种车辆混杂，交通拥挤，交通安全问题非常突出，这些都加剧了农村道路的交通压力，也成为造成交通事故的隐患。

（三）农村路面交通安全隐患突出。

一是农村公路条件、基础设施普遍较差，再加上车辆超载超员平繁，路面损坏的程度大，容易造成路面颠簸甚至有大坑现象，极易引发交通事故。二是农村道路由于缺乏维护经费，基本上是修成后就不维护，任由车辆挤压无人管，道路存在的安全隐患相当严重。在辖区发生的一些交通事故，就是因为路面路况极差，酿成的车祸。

（四）基层交警队伍警力严重不足。

在管理工作中，人是第一要素。而在当前交通管理科技应用水平较低，还无法将交通管理中的大量警力解放出来的条件下，警力不足直接制约着道路交通管理工作的成效。一方面在人车流量不断增加，道路范围不断扩大，民警承受着越来越大的工作压力。另一方面各类频繁的交通安全保卫工作和各项活动增加，在警力布控上，大部份民警连续作战，一线民警承受着越来越大的生理和心理压力，集中时间，集中警力开展日常的交通管理工作就有困难。

（五）人情压力过大管理环境不良。

“人熟、地熟、情况熟”既是农村基层交警中队参与道路交通管理工作的优势，也是障碍。中国人讲究人情世故，所谓“官大不如人熟”，开展驾驶人、机动车台帐登记等工作需要坚实的群众基础，否则可以说是举步维艰。当对熟人的交通违法行为进行处罚时，法制自觉性还不够的老百姓，甚至地方工作人员心理都无法接受，认为民警不通人情，抗拒表现更加剧烈，民警承受压力过大。

二、当前农村道路交通安全存在问题的对策

为进一步规范和推进农村道路交通管理工作，夯实农村地区道路交通管理基础，及时消除交通安全隐患，切实有效预防农村地区道路交通事故的发生，本人就农村道路交通管理工作提出以下几点建议：

（一）加大宣传力度，进一步提高安全意识。

一要加强道路交通安全宣传教育工作，这显得尤为重要。要经常开展道路交通安全宣传教育活动，加大对道路安全工作的宣传和报道，结合“五进”活动的有关要求，以创建交通安全文明村为载体，加大宣传教育的覆盖面。二要强化对农村青壮年的教育。农村中的青壮年往往是农村交通违法行为的主要和主动参与者，他们在较大程度上决定着交通是否安全。要把交通安全法律法规教育和培训纳入农民素质教育工程，通过强化教育，提高村民的法律知识和安全意识，提高村民素质。三要增强弱势群体的自我保护意识。我乡农村中的老年人、幼儿和外来人员是交通安全中的弱势群体，要采取他们易懂、易记、易接受的教育方式进行宣传教育，增加他们的交通常识，提高他们的自我保护能力。

（二）强化政府督导作用，落实道路维护措施。

建议政府增加对乡道、村道的建设投入，特别是尽快加大对现有乡村道路危险路面的加固维修、养护维修工作，对危险路面增设警示标志线；对现有的乡村道路按照地域管辖的原则落实好道路养护责任制，保证乡村道路畅通。乡镇党委、政府和公路管理部门应重视农村道路的修护问题，应实行政府解决与受益群众自护相结合的办法维护好农村道路，政府主要解决工程相对较大的道路维修，同时按照“谁受益谁管理、谁管理谁维护”的原则按村组划定道路维护段，督促村、组进行维护，政府应组织安全部门每季度开展一次对农村道路的检查和督促维修工作。

（三）强化交通安全制度，推进社会管理创新。

充分发挥农村交通协管员的作用，弥补警力上的不足。警力有限，民力无穷。在当前情况下，要弥补警力不足，加强基础管理，必须通过建立农村交通安全协管员、信息员、联络员制度，调动和发挥好群防群治的作用，深入推进农村交通安全社会综合治理。

（四）强化道路交通管控，加大整治力度，进一步提高守法意识。一是强化源头管理。对辖区交通管理基础信息进行采集，同步开展各项交通管理工作。掌握的辖区交通情况包括：辖区人口数，辖区总面积，道路总长度、名称和等级，行政村及自然村数量，各种车辆型号、数量，专业驾驶员人数，分布规律等等，制订详尽的台帐，掌握了这些材料将为创造和谐的执法环境奠定坚定的基础。二是进一步加大对农村道路交通的整治和管理力度，进一步提高村民的守法意识。一要克服畏难情绪。农村道路交通安全工作难度相对较大。我们要克服畏难情绪，改变农村道路交通安全工作管不好、管不了的惯性思维，要善于总结管理和整治经验，攻难克坚，进一步增强做好农村道路交通安全管理工作的信心。二要联合实施专项整治。会同安全生产管理、交通、农机管理、城管等部门，经常性地联合开展各类专项整治工作，对农村中的无证驾驶、驾驶无牌车、报废车、超载等违法行为要严格依法处理，绝不姑息纵容，要让违法者受到应有的教育和惩罚。三要进一步扩大整治成果。要及时将管理整治和处理处罚的情况在一定的范围内进行宣传，从而让更多的村民能从中得到教育和启示，从而增强自觉守法的意识。

（五）强化科技投入力度，维护交通管理秩序。

一是加强对农村道路的巡逻管控覆盖面。加大“科技”投入力度，向科技要警力，改变“人海战术”和靠交警“站马路”来管理交通等陈旧管理模式，将有限资源投入到交通管理科技的设施建设上，逐步改善装备，改进执法手段，提供工作效率效率。二是加强监控设备和违法电子抓拍设备等科技装备投入，积极推广非现场执法，努力做到对交通违法行为查处“以监控为主，以机动巡逻为辅”，尽快落实集镇、学校等重点路段电子监控。

总之，交通管理是一个大的系统工程，需要各方的共同努力，相互配合，进一步转变思想理念，不断开拓创新，最终达到保护群众安全出行的目的。

**第五篇：浅淡当前农村道路交通管理存在的问题及对策**

改革开放以来，随着社会经济的持续稳定发展，人们的生活水平不断的提高，道路交通工具不断的改善，拥有的机动车和驾驶人的数量大幅度快速增长，特别是摩托车、农用车这两种有着快捷、方便、实用、经济等优越性的交通工具，成为广大农村群众运输和出行的首选交通工具，然而，他们的交通违法行为也越来越多，在一定程度上影响了正常的交通秩序，特别是摩

托车行驶秩序混乱，无牌无证驾驶和违法载人等现象十分严峻，成为马路上的第一杀手，在我中队辖区内，90%以上的交通事故都与摩托车有关，给人们的生命财产和安全带来了不可估量的损失，也给社会带来不稳定的因素，本人结合在基层中队工作的实际谈谈对当前农村道路交通管理的几点看法。

一、出现上述现象的主要原因：

（一）客观原因：

1、车辆办理入户手续和每年年审以及驾驶人考试等所需的各种税费较多，买一辆摩托车只需2025－3000元，但入户买购置费就要1000多元，相对于低收入的大多数农民来说是难以承受的，况且各县牌号的摩托车又不能开进市区，造成一部分有能力办理入户的农民认为既然只能在山区跑又不能进入市区，入户有啥用的想法。

2、部分车主抱着能省就省的侥幸心理，不办理车辆入户，只当作自行车来用，有时上上街买东西或载包肥料到田间，平时上路行驶尽量避免被执法部门查获。

3、部分农民的文化水平不高和法制观念不强，交通安全知识少，缺少讲安全的氛围，而对交通法律法规知之不多，或认识肤浅，安全观念陈旧，认为违章不是违法，是小事小错，谈不上违法犯罪。

4、由于地处粤北山区，经济还比较落后，乡村道路客运交通运输工具相对滞后，客运能力明显不足，摩托车农用运输车和拖拉机成了山区农民出行的主要交通工具，因而此类车辆非法载人和非法营运就应运而生。

（二）主要原因：

1、驾驶人员交通安全意识淡薄和机动车存在安全隐患，大多数农民驾驶人员文化水平较低，交通安全常识少，缺少讲安全的氛围，摩托车无牌无证和驾驶人无证驾车现象较多，车辆的机械性能偏差，日常维护保养滞后、制动性能偏差、夜间灯光不全等，只认为加油能开就行，所以开“病”车上路问题十分突出，极易造成交通事故。

2、交通安全宣传不够到位，政府未能充分利用政府的基层组织，大力有效地做好交通安全宣传，一些政府的党政领导甚至对无证驾驶无牌车辆的政府工作人员和村干部包庇纵容，只认为是为了政府的工作，没有考虑到给群众造成什么影响和发生事故以后带来的严重危害，甚至到交警部门作指示，叫不要查扣政府工作人员驾驶的无牌无证车辆，更谈不上做什么思想教育工作了，而交警部门作为管理道路交通的职能单位，尽管做了大量的宣传教育工作，但由于人力、财力、物力等方面的原因，交通安全宣传教育的深度和广度不够，造成农村驾驶人员的交通安全意识不强，遵章守法的自觉性较差，拒绝交警的指挥、检查现象突出，大部份群众都知道执法交警是不准追车的，如果追了发生什么问题要执法交警负责任，导致冲卡、拒检现象常有发生。

3、管理部门警力、财力严重不足，管理实难到位，中队辖段全都是山区公路和农村道路，点多、线长、面广，我们以有限的警力无法对各种交通违法进行大范围的整治，只能在一定的范围内、条件下进行专政整治，无法有效地完全制止各类交通违法行为。

二、主要对策

1、进一步完善各级政府交通安全的工作机制，因山区地域广阔，机动车和驾驶人员的管理难度大，仅靠公安交通部门单兵作战是难以奏效的，应充分发挥预防道路交通事故联席会议制度的作用，将联席会议制度和责任追究落实到镇、村，全面形成齐抓共管、标本兼治、综合治理的道路交通安全工作格局。

2、大力推进交通安全“五进”活动，特别是“进农村”活动，利用镇墟日村民聚集的日子及常到各村委进行交通安全宣传教育，宣传活动的关键是要提高交通参与者安全意识，使他们能自觉遵守交通法规，并且要树立长期作战的思想，坚持不懈，建立好“交通安全村”和“交通安全学校”，从而减少交通违法行为的发生。

3、努力改善执法环境，确保交通执法有序进行。加大路面行车秩序的整治，严厉查处交通违法行为，尽管目前交通部门的警力不足，经费紧缺等原因，仍要结合实际，合理调配有限的警力，加大巡逻监控和路查路检的力度，采取各种方式方法严查各种交通违法行为，要做到发现一起，查处一起，对违法驾驶员坚决依法从重处罚，该拘留的拘留，该罚款的罚款，决不手软，坚决扭转交通安全违法行为屡禁不止的局面，发挥震慑作用，确保道路交通安全畅通，营造良好的社会氛围。

4、进一步加强车辆和驾驶员的源头管理，车辆销售的价格应包入户各种费用，车一经卖出就有车牌号，而购车车主必需拥有驾驶证，不让无牌无证车辆流入社会上路行驶，以此

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！