# 西安市交通拥堵分析及对策探讨[5篇范例]

来源：网络 作者：翠竹清韵 更新时间：2025-03-01

*第一篇：西安市交通拥堵分析及对策探讨西安市交通拥堵分析及对策探讨 伴随汽车价格不断下调, 居民收入不断增加, 据调查, 在未来的两年里, 西安市3万多户居民家庭有购车意向.汽车数量快速增长,人口不断增加, 而城市道路增加缓慢, 人、车、路...*

**第一篇：西安市交通拥堵分析及对策探讨**

西安市交通拥堵分析及对策探讨 伴随汽车价格不断下调, 居民收入不断增加, 据调查, 在未来的两年里, 西安市3万多户居民家庭有购车意向.汽车数量快速增长,人口不断增加, 而城市道路增加缓慢, 人、车、路矛盾加剧.且在路面窄、十字路口多、交通量又大的市中心区, 由于条件限制不可能新增道路, 原有道路也不便拓宽, 路网密度低,停车设施严重缺乏, 把本已不宽也不畅的道路路边车道过多地划做停车场(马路停车场), 人、车、路矛盾更加突出.交通堵塞、行车速度下降, 使本来速度较低的公共汽车更慢, 大量乘客改向乘运行灵活舒适但运行效率低的出租车或骑自行车, 这又加重道路交通负荷.交通已严重制约着城市经济发展.分析其拥堵问题的原因，主要有以下几点：

1、需求与供给失衡

道路设施的增长速度远远跟不上机动车的增长速度, 这是城市交通面临的主要问题.一方面快速到来的机动化趋势与城市开发与发展同步进入高峰期, 面临人口、土地、机动化三方面的沉重压力, 城市土地资源的短缺限制了地面交通的进一步发展.另一方面政府用于城市交通基础设施建设的资金也非常有限.2、现有道路网技术条件差, 瓶颈路段多

(1)道路网密度低, 道路级配不合理, 次干路与支路较为缺乏.(2)道路成环成网率不高, 断头、堵口多, 造成车辆绕行多, 降低了路网的通行能力.(3)车道数、道路宽度不足.等级较高的二环路只有6 个车道, 其他主干道多为4 个车道, 2 个车道的支路所占比例较高.单车道宽度在南北轴的主干路上不足315m , 其他主干道车道宽在310 m 左右.车道数及道路宽度不能满足交通流量要求.(4)与南北、东西轴平行的道路, 大多道路交通条件差, 存在瓶颈路段和瓶颈交叉口, 大量车流流向二轴上, 造成二轴上拥堵严重.(5)有些道路两侧的建设用地布局与道路交通不能很好协调, 影响了道路的功能发挥和道路的通行能力.如南北轴的长安路小寨段, 东西轴的长乐路, 两侧为商厦、批发市场和许多面铺, 主要的交通功能已大大削弱, 交通拥堵最为严重.3、停车设施严重不足, 路外停车场停车泊位数量太少, 马路停车场数量过多, 严重影响了道路交通的畅通.4、交叉口设计与管理有待研究

5、交通管理有待加强

在各种车辆混合行驶、公交车无专用行驶车道的情况下, 根据需要应设港湾式公交车站, 否则到站停靠要占用车行道, 严重影响其他车辆的正常行驶.非机动车与机动车互相占道, 违规超车、随意倒车、乱穿马路、闯红灯等现象屡见不鲜, 许多道路上难以见到整齐运行的车流队伍, 交通运行秩序混乱.这不但给交通事故的发生留下了隐患, 而且也加重了交通拥堵.此外完善路网结构, 合理诱导出行者出行路线, 使车流量合理分配在各条路段上, 是交通管理部门亟待研究解决的问题.6、客运交通结构不尽合理, 公交优势不明显

由于道路堵塞, 又无公交优先权, 公交车车速低, 延误大, 使乘公交车的乘客比例由10 年前的30%下降到现今的20% 左右.优势明显的公共交通方式的能力不能发挥, 而人均出行占路面面积最高的非公交机动车和较高的自行车却受到青睐.如此使城市交通造成恶性循环, 此问题若得不到解决, 未来将会使城市交通陷于瘫痪.7、过境车流干扰城市交通

西安市是公路网中的交通主枢纽, 承担大量的客货运输、换乘、换装、中转、集散任务, 出入口交通和过境车辆迅速增加, 2025 年西安市对外客运量达1 亿人次, 占全省客运量的3519% , 货运量9 765178 t,占全省的3314%.由于枢纽建设不完善, 过境及出入市区的对外车辆未能有效地组织, 大量地穿越市区, 使城市交通问题更趋突出.为了促进城市发展, 保证城市道路的畅通, 满足人们对出行的高质量要求, 对城市交通系统应做好中短期的治理和中、远期的规划.完善道路成网成环率, 减少断头和堵口;提高一些道路的等级完善道路网的级配,平行路段既要有主次干道的合理划分又要有合理的交通量分配, 使每条道路路段和交叉口的交通量控制在服务交通量范围之内.这就需要加快改造瓶颈路段和瓶颈交叉口.完善道路横断面设计, 使道路通行能力适应道路交通量的需求.西安市现状城市地形特征呈方形, 相当多的居民出行距离较近, 常常以自行车为交通工具, 应规划和修建一定数量的自行车专用路.市内有许多道路路面窄, 两侧靠路牙石的车道为自行车道, 交通量大时, 机动车将自行车道完全占据, 自行车在机动车中间穿行, 既降低了通行能力, 又带来了交通事故的隐患.对此可拓宽道路、也可采取将人行道的部分宽度划为自行车道.城市居民的出行结构是多元化的, 但由于不同的出行方式有不同的道路利用效率, 并产生不同的交通影响, 因此各种交通并不是可以无限制发展.公共汽车交通的单位时间客运量大大超过小汽车和自行车的客运量.因此必需大力发展运输效率高的公共交通.一方面需要政府足够重视和支持, 另一方面要对公共交通进行有效地组织与管理, 发挥它在城市客运中的绝对优势, 实施公共交通优先战略.提高公交车运行速度, 准时定点、定线运行, 优化公交线网, 合理确定停靠站点, 尽量减少乘客换乘, 缩短单程运行时间, 以吸引城市客运出行中的大部分乘客.在规划中, 首先要考虑交通能力大、无污染、节约用地和能源的城市轨道交通, 它很适合西安市带状发展的布局结构.高架道路网、城市快速路应在城市立体交通网络系统中占有一定比例, 要综合考虑它们在路网中的密度及各种交通线路的衔接与协调, 提高整个交通网络的运输效率.要以导向型、超前性的思想对它们进行规划, 以此引导激发城市土地开发、产业结构调整等.城市交通是城市社会经济活动的动脉,随着经济的发展、交通需求的迅速增长与交通基础设施缓慢变化的供需不平衡的矛盾日趋尖锐，为综合解决城市交通拥挤、交通事故、环境污染和交通能源问题

不仅要努力规划建设交通负荷小的城市形态，优先发展公共交通形成合理的交通结构而且要通过实现城市交通的科学化、现代化管理使现有交通基础设施得到最有效的利用.

**第二篇：北京市交通拥堵现状分析及对策研究**

北京市交通拥堵现状分析及对策研究

【摘要】交通拥堵在北京市已经由来已久，且交通管理部门也在逐年增加公共交通基础设施资源，不断改善道路环境，逐渐限制小汽车的购买和使用。但是效果并不理想，小汽车使用比例依然居高不下，公共交通使用比例提升并不明显。因此，如何有效缓解和根治北京交通拥堵问题已成为学、政各界高度关注的问题。

本文首先对北京交通拥堵的历史与现状进行了总结分析，概括了北京交通拥堵的特点；其次通过城市规划发展、路网设计及配套设施、供需关系、公共交通体系四个维度对北京交通拥堵的原因进行了深入分析；最后，从宏观、微观的两个视角提出了六条缓解和治理北京交通拥堵的对策建议，希望能为北京交通拥堵问题的缓解和有效治理提供有益的借鉴。

【关键词】北京交通拥堵

城市规划

公共交通体系

供需矛盾

一、引

言

随着城市经济的不断发展，人们生活水平的提高，私人交通工具开始逐渐更新升级和普及，私人交通的发展逐渐给城市到来了一系列的问题，如交通拥挤和交通阻塞、道路交通网平均车速日益下降、交通事故增加、噪声和空气污染的日益严重、能源消耗量逐渐增加、停车场地严重不足。

北京市道路交通拥堵问题已经随着北京市政治、经济的发展，常驻人口的增加，居民生活水平的提高而逐渐的显现出来。交通拥堵情况的恶化已经严重的影响到了居民的生活质量，机动车保有量日益增多，公共交通分担率始终偏低，小汽车出行率的居高不下使得北京市交通拥堵治理面临窘境。北京市在治理城市交通拥堵的过程中也在不断的采取措施，一方面不断的扩大公共道路交通供给，另一方面也在调整大众对私家车的需求，以平衡交通供需矛盾。但北京市交通拥堵程度始终不得明显缓解，那么考虑如何综合小汽车出行成本和各项治理措施来解决交通拥堵是学、政各界高度关注的问题。

二、北京市交通拥堵历史与现状分析

北京市交通拥堵自2025年的一场大雪，使全市居民第一次认识到了交通拥堵给生活带来的不便。随着北京市单中心的城市建设格局和“摊大饼”式的城市扩张建设，主要的商业中心、就业单位、医疗设施以及重要生活活动基础设施均留存在市中心，由于市中心空间利用能力有限，越来越多的住宅区向外逐渐的扩张中建立起来。

2025年奥运会的举行，北京市采取了尾号限行的政策，交通拥挤情况得到了一定的缓解，但是随着小汽车数量的不断增加，限行政策的效果越来越减轻。2025年底交通又进入中度拥堵状态(北京市交通运行分析报告，2025-2025)。因此说，尾号限行政策仅在短期内对交通拥堵有一定的缓解，而由于出行的需求和人们生活水平的提高，一些车主开始购买第二辆私家车以满足在第一辆车限行时的出行需求。

从近五年来看，拥堵程度虽然比奥运会期间有所反弹，但是相比奥运会之前，交通拥堵情况有所改善，特别是受 2025 年北京市缓解交通拥堵综合措施（28 条）的作用，拥堵指数呈下降趋势。这说明北京市采取的交通管理措施，如尾号轮转行驶、车辆限号、增加停车费等被动型交通需求管理措施在一定程度上缓解了拥堵状况，但其效果也并不显著。北京市交通拥堵主要有以下几个特点：

（一）早晚高峰拥堵严重。

北京市交通拥堵的常规拥堵特点与各大城市相同，在交通出行需求较大的时段如上下班两个时段为常规交通拥堵高发的时段。

随着城市不断向外扩张，市中心成为经济活动中心，餐饮、娱乐、商务、医疗等场所均汇聚在市中心地区，而住宅区开始逐渐向北京市郊区分布，因此由城市外环向内环方向在出行早高峰拥挤严重，由内环向外环方向则在晚高峰道路拥挤比较严重。

(二)节假日出行量增加，进出京路段拥堵严重。

随着人们生活水平的提高，节假日人们更多的选择出京旅游，近距离出行选择私家车出行的占多数，因此在节假日来临的前一天晚高峰和第二天出京路段拥挤比较严重，在节假日结束的当天进京路段拥堵情况严重。

(三)主要商业活动中心、中小学周边拥堵严重。

北京市是中国重要的商品集散地，汇集了全球各大时尚品牌，因此也吸引了全国各类人群聚集于此，旅游、交易、商贸等活动的活跃程度较高，主要商业活动中心周边交通拥挤比较严重。另外，根据中国学生求学特点和家长对子女的保护心理，家长开私家车送子女上学情况也比较多，特别是重点中小学，远距离求学学生更多，学校周边拥堵情况更加严重。

(四)占路施工导致拥堵情况更加突出。

北京市近年来一方面在不断以行政手段控制小汽车出行量的同时，也在不断修整道路不合理设计和建筑，不断打通道路微循环系统，因此占路施工情况也在不断进行中，这也导致了交通拥堵情况发生。

(五)交通事故对交通拥堵影响更加突出。

北京市机动车保有量巨大，交通事故发生频率相对机动车保有量少的城市较高。由于北京市道路建设的现有特点，交通事故在出行高峰时段更易发生，由于上下班出行时段人们对正点到达的需求较高，高峰期间车速较慢，导致出行心理焦虑，反而更易引发车辆间摩擦的交通事故，而且在高峰出行时段，道路援救工作更加不易展开，交通拥堵会更加严重。

三、北京市交通拥堵原因分析

北京市为交通现状的改善做出了巨大努力，特别是对交通基础设施投资逐渐增加，但是仍然无法满足增长更加迅速的交通需求。造成北京市交通拥堵现状的原因主要有以下几个方面：

（一）城市空间形态、用地模式与交通系统的矛盾。

城市交通系统与土地利用之间存在着密不可分的联系，两者相互影响，相互制约。一方面城市交通的布局会影响一个城市的土地利用模式；另一方面，一个城市的土地利用和布局将在很大程度上影响一个城市的交通需求的产生(丁成日，2025年9月)。

在过去的几十年里，由于单中心的城市结构和城乡二元结构的空间形态，人口和就业岗位大量的聚集于中心城区，进一步促进了中心城的高强度土地开发。随着中心城区功能不断增强，辐射状的路网结构还没有及时形成，逐渐形成了整个城区同心圆似蔓延开发模式。在城市发展初期，城市机动化发展未能跟上城市的发展，大量的城市功能在中心地带聚集，形成明显的向心式交通流，城市中心用地紧张，住宅价格昂贵，居民不得不选择居住在外城，职住分离模式导致潮汐交通的同时也进一步使居民过度依赖小汽车的使用。反过来，私有交通工具的普及，大规模的城市低密度蔓延情况加剧。

在这种交通模式下，城市功能无法成功转移，卫星城发展缓慢。而随着机动化水平的提高，城市空间沿着城市环状道路向外蔓延式推进，难以形成多中心分团式布局。快速路环线的全线通车，虽然客观上解决了交通问题，但实际上诱导了开发商沿环线进行高密度土地开发。随着北京房地产热潮升温，大量高容积率的建筑分布在环路周围，又产生了交通需求，导致环路拥堵。整个北京市继续以摊大饼的形式扩张，形成恶性循环。

（二）城市路网密度不足，道路设计与配套设施不够健全。北京早期的城市的规划缺乏现代城市发展的理念，更没有考虑到北京这座大都市高速发展过程中不断膨胀的交通需求。早期规划使为数不多的干道承担了太大的压力，而作为“毛细血管”的连接线太少，只要主干道有问题，道路系统很快就会大面积瘫痪。

北京的很多道路设计也存在缺陷，不够人性化、合理化。很多立交桥，最著名的是西直门桥，即便是老司机也常常会找错方向，迷路本身就是增加了交通压力。另外，北京部分道路的配套设施也不完善。一些司机在北京会迷路，除了因为道路本身设置错综复杂的原因，还有一个原因便是道路信息提示牌缺失，或是信息不明确。

（三）交通需求增长速度大于交通供给。

在交通供给方面，“十一五”期间交通投资达到了 2500 亿元，而且城市道路的投资主要用于在原有路网上进行拓宽，很少是线路的增加和长度的增长，交通设施的规模增长仍然低于交通需求的增加。目前北京市交通需求快速增长主要是以下原因造成的：

1.北京市人口不断增长，就业岗位大量增加。

2025 年末北京市登记常住人口（在京居住半年以上人口）2025.6 万人，比上年末增加 56.7 万人。近几年来，人口增长速度加快，人口数量大幅度增加引发大量交通需求必然给交通系统造成巨大压力。

2.机动车保有量大、使用率高。

随着经济持续健康发展，居民生活质量的改善，小汽车的保有量和使用率逐渐增加。虽然已经采取限购政策，机动车保有量增速放缓，但北京市机动车保有量也早已突破了 500 万辆。作为最耗费交通资源的交通方式，小汽车的保有和使用量超出了社会经济承受的范围。对小汽车使用的依赖造成道路资源、停车场的巨大浪费，产生大量交通需求，远远超过了交通的供给。

3.个人出行频次增加。

随着社会经济环境的改善，居民的出行目的已经不仅仅是通勤需要，生活类其它需求逐渐增加，特别是商务活动、文化娱乐和购物等活动逐步增多，居民出行的多元化也给交通带来了巨大压力。

（四）公共交通体系较为滞后。世界上所有大型城市无不是主要靠公共交通尤其是轨道交通来解决城市交通问题。北京市政府虽然一直宣传以发展公共交通为主，大幅增加了财政投入，并采取了一些鼓励政策，然而，其效果似乎并不明显。究其根本原因，在于本来应该“优先”的公共交通体系较为滞后。这在很大程度上是历史原因造成的。北京公共交通体系的完善远远滞后于家庭用车的普及，因而，公共交通体系一旦滞后，就会由于内在的自我强化机制进一步阻碍公共交通体系的快速发展——即便政府开始在公共交通体系建设方面空前加大投入，滞后仍然会持续相当长的时间。

公共交通滞后、私人轿车泛滥与道路拥堵之间存在着典型的恶性循环：公共交通滞后将会迫使那些收入稍高的群体放弃本来最经济与便利的公共交通出行方式，转而乘用最浪费道路资源的交通工具，导致整座城市越是依赖私人轿车出行，越是出现私人轿车的大量购买与大量使用，而且经常出现低效的“单人单车”出行。从而北京交通陷入了低水平陷阱。

四、改善北京市交通拥堵的建议

（一）着眼于城市功能的分散，转变城市规划理念，调整城市规划。

在建设首都经济圈时大力扶植卫星城、转移中心城区职能，加快北京中心城区的部分职能向城郊转移，逐渐使中心城与卫星城之间的地带城市化，最后实现以北京为中心的辐射式的城市连绵带或城市群，这不仅能够促进北京的协调发展，也能促进北京周边地区的健康发展。同时，放弃大规模建设“居住小区”的理念，增加路网密度，同时排除阻力，将原有“大院”和“小区”的部分内部道路向社会开放，增强主干道路间的连接性。

（二）加快建设城市轨道交通。

北京与国际城市东京、纽约、伦敦、新加坡的人口数量、人口密度比例对比来看，北京市轨道交通里程建设还远远不能满足市民对出行的需求。

北京市“十二五”规划中己经计划期间投资6600亿元用于轨道交通建设，计划五年间新建轨道交通660公里。北京市目前轨道交通在早晚出行高峰期间面临诸多问题，站台空间不足，出行高峰期间很多乘客需排队等候，车站内部拥挤不堪，而在出行高峰过后，非繁忙线路运行线路则面临运力资源浪费的情况。因此在新建轨道交通线路和车站时，要充分考虑到高峰出行时乘客拥挤滞留的问题，加大站台空间、容量建设，加长站台长度，增加每趟车次的乘客运送能力，缩短发车间隔。

（三）推进公交微循环建设，增加公交线路数量，提高地面公交资源供给。

北京市公交车数量相对较多，但是线路相对较少，尤其是解决居民出行最后一公里的枝节线路过少。北京市公交电汽车运营路线主要分布在骨干城市道路上，对于低等级城市道路、居民区、交通细枝末节处的可达性较低。因此，应该改变未来地面公交发展的战略，推进微循环公交建设，扩大公共电汽车对于低等级道路，居民区的可达性，提供更多的车门对家门的服务，为公众出行提供更加便捷的服务，这样才能进一步提高公共交通出行率，释放小汽车出行对交通形成的压力。

（四）经济与行政手段并行，加强停车场建设与管理。北京市虽然提高了部分地区的停车费用，但是不能避免一些经济活动区商家利用提供停车优惠或者免费停车的方式来吸引顾客，反而导致停车管理不规范。

在停车场建设上，建议主要有以下几点:1.北京市可以效仿国外一些立体停车场建设和管理模式，引进汽车升降机器设备，纵向增加居民区停车空间利用，减少路面压力。

2.在商业娱乐区域停车场管理上，提高停车费用，采用行政条例规定商家不得擅自提供免费停车服务，减少开车进入交通拥堵高发区域的机会。

3.对违章停车现象采用严厉的行政管理手段，严格惩罚体制。往往经济惩罚并不能对违章停车情况起到明显的治理效果，必要时施加以严厉的行政管理手段才能达到管理目标。

（五）综合提高各类小汽车使用和购买成本。

由于目前北京市公共交通发达和覆盖程度不足以满足从私人小汽车中转移出来的出行需求，因此提高各类小汽车使用和购买成本还尚需时日，但是提高小汽车购买和使用成本将是未来北京市控制交通拥堵的重要手段。在小汽车购买上，可以在摇号购买的基础上对不同排量、不同容量、不同价格档次的小汽车按照逐渐递增的税率收取税费。

目前的摇号购车政策可以限制北京市小汽车的增长速度，但是北京市小汽车数量基数己经很庞大，可提高燃油价格，让未购买私家车的人将考虑由于成本提高的原因而打消购买私家车的念头，已购买私家车的居民减少采用小汽车出行。

（六）适时推出拥堵收费。

北京市交通管理部门应不断探索在高峰出行时段对拥堵情况高发的区域和路段进行拥堵收费的政策。拥堵收费需要建立健全的交通信息管理系统，实时记录进入拥堵区域的汽车信息，并且及时反馈到交通管理中心进行数据处理，北京市目前尚不具备完善的交通信息管理系统，引进系统并不困难，困难的环节在于推行和实施。因此拥堵收费可以与政府的出行鼓励政策相结合，例如，拥堵收费超过一定额度可以获得免费进入该区域的机会；拥堵收费超过一定次数可以抵消尾号限行的机会；拥堵收费费用积累到一定程度可以获得相应百分比的公交卡，鼓励车主采用公交出行方式等。

五、结

语

随着城市化进程的加快，越多越多的人口涌入背景，交通拥堵现象越发严重，已逐渐影响市民的生活质量。事实上，加大交通供给不但无法完全满足交通需求的增加，更会促进新的需求的产生。交通拥堵治理应该将需求与供给量相结合，共谋而动。要从城市布局、土地利用、人口控制、平衡发展等更高层次加以重视并采取有效措施，在公共交通发达程度可以合理承担所有可能产生的交通量时，提高小汽车出行成本的措施才会收到良好的效果，才有希望使北京首都的交通拥堵问题得以缓解和有效治理。

参考文献

[1]北京市2025年交通运行分析报告[M].北京.北京市交通发展研究中心，2025.1.[2]北京市2025年交通运行分析报告[M].北京.北京市交通发展研宂中心，2025.1.[3]北京市2025年交通运行分析报告[M].北京.北京市交通发展研究中心，2025.1.[4]北京市2025年上半年交通运行分析报告[M].北京.北京市交通发展研究中心，2025.7.[5]丁成日.城市空间结构和用地模式对城市交通的影响[J].城市交通，2025 年 9 月第 8 卷第 5 期.[6]陈尚云，杜文.我国大城市用地形态与交通发展模式的研究[J].系统工程，2025，21(3):53-57.[7]薛华培.轨道交通与我国大城市的空间结构优化[J].城市交通，2025，3(4):39-43.[8]张小宁.交通网络拥挤收费原理[M].合肥:合肥工业大学出版社，2025.[9]李朝阳.现代城市道路交通规划[M].上海:上海交通大学出版社，2025.[10]陈勇.经济学视阙下的城市交通拥堵问题分析[J].改革与战略，2025，25(2):61-63.[11]北京市人民政府.北京城市总体规划(2025～2025 年)文本[Z].

**第三篇：交通拥堵经济学分析**

交通拥堵经济学分析

班级：2025工商管理类1班学号：201537011036 姓名：王明锐

城市道路的供给不足严重的制约着城市经济的发展和城市功能的实现，道路使用需求的不断增长导致了这一资源的稀缺性以及道路使用外部性的增加，因此造成了严重的交通拥挤现象，近几年，公共交通现象日益突出；城市交通引发了日趋严重的环境污染、能源浪费和交通事故频繁，从而导致了整个城市交通运输效率下降，城市经济和居民生活受到严重的制约。本文将在公共交通拥堵的原因和解决措施上做出初步的经济学分析。

基本经济理论：供给和需求的关系问题；最低成本和实现最大经济利益；实现最优配置，边际成本以及边际收益相关理论；博弈论；需求的价格弹性、收入弹性和交叉价格弹性等。

分析与结论：交通拥堵现象日益突出，去年拥堵城市排名济南超越北京成为全国最堵的城市，我认为造成济南‘首堵’的一条重要原因就是济南为保护泉水而始终没有发展地铁；对于全国大中城市普遍堵车的原因可以从以下两个方面来说：1.经济学角度:城市道路是公共产品，是既不具有非竞争性也不具有排他性的物品。对于公共交通，每个人可以选择任何时间在任何一条道路上行车，其所支付的只有时间成本。因此，城市道路拥挤是因为人们都想进行公共交通的消费，但却没有支付公共交通的生产成本，更没有维护公共交通这一意识的行为所导致的。从经济学上来说，即为每一个从事经济活动的人所采取的经济行为都是力图用最小的经济成本去获得最大的经济利益。然而过度拥挤产生的巨大的时间成本影响了利益的增长，这使得城市交通更加不可能达到最大的经济效益2.从博弈论角度说，人们都想使自己的利益达到最大化，即均想以最快的速度到达目的地，所以大多数人在出行时都会选择使用私家车，而近几年私家车数量的增加是巨大的，从而使得公共资源供不应求。这就直接导致了道路资源供给有限的情况下需求的无限增长，结果造成交通拥堵现象。

近两年习总书记上台以后，实行的措施是大力发展轨道交通来缓解交通，单单哈尔滨就有好几条地铁线全面开工建设，这是通过增加供给的形式缓解交通拥堵；目前已经采取的还有限号，收费站收费等具体形式；对于缓解交通，还有具体措施比如减少出租车的运行时间，降低出租车空载率这样资源闲置的现象，限制小轿车进入主城区数量，利用需求的价格弹性、收入弹性和交叉价格弹性等理论降低乘坐公交车价格或者直接提供免费交通，规划专门公交车车道来增加人们采取公共交通出行的数量。利用高新科技加强交通信息化智能化建设等等。

然而交通拥堵问题依然严峻，解决这个问题还需要政府和全民的不懈努力。

**第四篇：浅析成都市交通拥堵成因及对策**

浅析成都市交通拥堵成因及对策

课题背景：

近年来，成都的发展的速度和成就有目共睹，其未来发展的潜力和提升空间也是相当巨大的。但是，作为或准备作为一个国际化一流城市，都必须坚持走可持续发展道路，而成都还有一段长路要走，还有很多重大问题亟待解决，城市交通问题拥堵问题就是其中之一。虽然，政府和社会各界都做出了很多努力，但是问题依旧严重。本次课题就重点从成都交通拥堵问题的成因及对策两方面来探讨这个问题。

一、交通拥堵形成的原因

成都市政府对缓解交通拥堵一直非常重视，其在交通建设方面的投入是比较多的，占全市每年GDP的6%，而在全国来看，这一数字是3%。但是，在世界城市化的大潮中，成都作为中国西部发展的首要地区，其城市化加速，规模不断扩大，人口数量迅速增长，人民生活水平的逐渐提高及居住郊区化，使其出行次数与距离不断增加，造成了城市交通流量大幅度提高，城市道路供给与交通需求之间存在严重不平衡，交通拥堵现象依旧严重，甚至较以前有过之而无不及。

1、供不应求——人多、车多、路少

在世界城市化的大潮流中，成都作为中国西部发展的首要地区，其城市化加速，规模不断扩大，人口数量迅速增长，如今成都常住人口达近1400万且人民生活水平的逐渐提高及居住郊区化，使其出行次数与距离不断增加，造成了城市交通需求大幅度提高，城市道路供给与交通需求之间存在严重不平衡，致使交通拥堵现象严重。人口增加和居住郊区化，这些带来交通需求量的剧增，使道路交通设施的供应、管理，还有空间不足的这些矛盾，使城市交通堵塞严重加剧。

90年代中期，随着国家汽车产业政策的颁布，“轿车进入家庭”被确定为国家扶持汽车工业发展的战略安排，国产汽车的生产开始转向小汽车，小汽车的销售价格大幅度下降，小汽车的拥有量逐年增加，且增长速度越来越快直至近乎疯狂，如今，成都机动车辆有三百多万辆。成都市人均生活水平提高，加之社会浮躁，人们存在炫耀心理，拥有私家车已成为很多现代成都人的奋斗目标或成功的标志，私家车数量与日俱增。很多人已经不愿委屈的去挤公交车。在一些恶劣天气下很不容易打车，大多数人选择自己开车或派私家车来接自己。方便、快捷、舒适、已成为现代人们的无上追求。

道路建设的速度始终跟不上机动车增长的速度。成都市道路面积年增长率远远落后于机动车年增长率；再加上占全市面积16%的中心城区承载了全市40%以上的交通负荷。

2、公共交通系统不完善

公交吸引力下降，应有的功能没有得到尽量发挥。随着成都的城市空间不断扩展，市民的出行距离日渐加大，而公共交通却没有及时跟上，公交方式的出行等候时间和运营速度还不够理想，等车难，挤车更难，极其的不够舒适。汽车站、高铁、地铁等公交枢纽站综合配套设施不齐全，不能在一处就满足人们的一般需

求，坐公交时间花销大。因而，更多的市民出行为了方便快捷不得不选择私家车。

3、交通管理技术水平有限

随着城市现代化建设步伐的加快，近年来我市始终处于施工高峰期，特别是交通基础设施建设大面积铺开。施工期间，一方面对社会交通干扰很大，极易引发交通拥堵，另一方面由于路网结构功能处于不稳定状态，给我们的交通组织管理带来较大困难。我们应看到，交通管理体制存在诸多弊病：（1）交通管理条块分割。城市交通规划、建设和管理部门分属于不同的机构。（2）决策系统缺乏权威性，政出多门，形成多头领导引起下级无所适从。（3）缺乏完善的反馈系统。

4、城市道路交通发展缺乏整体的交通发展战略

成都市交通问题集中表现在过度密集的市中心地区，而其深层原因，则是城市交通发展的目标和方向尚不明确，其相应的政策措施也不得力。成都单一中心、环状格局仍未改变，核心区的道路交通基本饱和，对外放射道路长时间保持高负荷运转，高峰小时机动车交通流量均大于道路运营负载能力。从交通组织方面分析一些居民小区布局不够合理。目前，市区一些居民小区过于集中，规模过大，一到交通高峰时段，这些居民小区周边道路交通流特别集中，造成区域性、时段性交通拥堵十分突出。

成都现在的交通问题可以说是从最开始的城市设计规划理念就注定了的。，“摊大饼”的城市发展方式，使得道路建设与人流密集程度并未实现科学的均衡。“从一环、二环一直修到五环，那只是‘绕圈均衡’。成都的交通问题最为突出，是城市规划呈环状放射的摊饼型，道路功能区分不明，道路交岔口的立交化程度低，一遇情况，顿成瓶颈。城市部分结构和道路布局规划的不合理性，多个城市中心高度重合，导致像春熙路等部分道路承载压力过大，浪费了其他许多道路面积资源；道路岔口和交通灯设计不尽科学，严重干扰交通；枢纽站配套设施不完善，交通设施内部布局不尽合理：目前部分枢纽设施如火车北站内的公交、出租及停车等交通设施布局不尽合理，存在人流和车流的直接冲突，造成枢纽站内部客流混乱。

5、市民的素质问题

部分交通参与者缺乏现代交通意识、交通行为不文明交通严重行为影响。一方面，部分机动车驾驶员不按规定行驶、随意变道、不按规定道路行驶或占道停车，部分非机动车驾驶人不遵守信号灯或逆向行驶等另一方面，行人乱闯红灯、横穿马路等违规行为普遍且严重。以及，马路中间时常会出现散发小广告或乞讨者。这些违章行为极易引发交通事故，严重阻碍交通顺畅。

城市交通是一个复杂的综合性问题，其产生和发展的原因涉及诸多方面，既有属于社会的客观原因，又有人为的主观原因；既有制度性因素，也有非制度性的技术因素。目前成都市道路交通状况，反映了城市道路交通面临的主要问题有道路容量严重不足、汽车增长速度过快、公共交通系统不完善、交通管理技术水平低下、城市道路交通发展缺乏整体的交通发展战略、市民素质不足不文明交通等。这些问题从侧面反映了成都城市加速发展的速度，超过了城市基础设施的建设速度，两者节奏失调。

二、对策措施：

针对以上几方面的突出问题，我们建议一下措施：

1、提升交通运营能力，限制机动车数量

通过改造和完善现有路网，以提高道路交通系统容量和运送能力。加快建设快速干道、主要干道、次要干道和支路，让其组成的高效、通畅的城市道路系统，完善立体交通网络，为车辆行驶提供更多的选择，以降低中心区车流压力会，满足不断增长的城市交通需求，促进成都市城镇体系的有序、合理、持续发展。

成都正在进行二环路“双快”（快速路和快速公交）改造，其他的快速路建设也正在有条不紊地推进。以快速路建设为例分析，快速路是城市交通大动脉，吸引了大量车流，要想充分发挥快速路的作用，必须充分考虑匝道的布局，完善流量控制和交通信息发布，同时打通快速路周围的支路，联通交通网络，配套集散性道路，“否则，快速路的进出口匝道就会形成拥堵。”

限制机动车的增长速度，限制机动车的总体数量和在线数量。通过政策控制，增加私有车的消费成本，如对购私家车主进行收税及数量限购，单双周限开私家车；严格控制公务车的拥有和使用；控制城市中心区的汽车交通量，具体通过实施在中心区征收高额停车费、征收核心区道路交通拥挤费等收费等措施。

2、坚持发展“公交优先”，吸引更多的市民乘坐效率高的公共交通工具，以提高公共交通的使用率。加强公共交通系统性建设，完善公共交通配套设施，将成都的交通投入充分利用起来。

3、加强管理系统的统一性和合作，交通体制内分工明确，加强政策的实施和落实。加强整治，规范秩序，是做好疏堵保畅工作的必要措施。完善机制，长效管理，是做好疏堵保畅工作的保障开通更明亮开放的群众监督渠道，加强政府部分和市民的合作及统一性，共同建设城市交通。政府、运营商和老百姓之间，要有一个平衡，政府要引导好，运营商要服务好，老百姓要有满意的出行条件和低收入人群也能承担起的出行消费。

4、改善城市规划、道路交通设计，按照人流密集程度及人们出行的真正需求在重点地段要有重点、精细的安排，如科学设置交通信号灯和道路岔口、准确

划定标线、完善交通设施。疏解过密的市区和中心区，调整产业结构，发挥群体组合城市的功能,将城市的职能分散,以舒缓中心区压力。调控交通发生源和吸引点的空间分布，其中包括：建立多中心，打破单中心格局；就业岗位向城市外围疏解，在地铁、城铁枢纽站附近建设规模较大的综合性生活居住区；在原有中心区严格限制生成和吸引大量交通流的商业建筑扩大规模等。

5、加强交通教育，如加强驾照考核和违章惩罚力度；宣传和鼓励市民文明交通，建设文明交通城市。加强市民和政府协力合作，让市民参与创新而不是单纯由政府制定总体规划。

三、展望：

城市交通设施的建设取得了很大的成绩，但同时还存在不少问题。城市交通拥堵问题是每一个城市发展都会面临的问题，而且往往不能彻底解决。但是，我们可以抓住问题的重点，解决重点难题，逐步吸取经验，积极创新，共同进步建设好我们的城市，极大减轻城市交通拥堵问题。我们身在这座城市，就有权利和义务为了建设更好的城市更好的城市交通尽自己的一份力。我们相信，在政府和全体市民的共同努力下，成都的明天会更美好，成都的交通会更顺畅。

**第五篇：宜宾县城交通拥堵现状分析及对策思考**

宜宾县城交通拥堵现状分析及对策思考

宜宾县政府副县长 郭真明

一、宜宾县交通基本情况

宜宾县位于四川盆地南缘，长江上游，金沙江、岷江下游，幅员面积2940平方公里，辖26个乡镇，535个行政村，总人口103万。近年来，随着向家坝水电站、屏山新县城、向家坝工业园区、滨江路综合开发等各项重大工程建设的不断推进，其投资热点的地理位置日渐凸显，在带来大量商机的同时，人流、物流、车流的不断增加，使原本脆弱的交通环境面临严峻挑战。迄今为止,全县公路总里程为2339公里（其中，省道28公里、城市道路10公里、县乡道2301公里），加上已通车村道9833公里，全县通车道路已达12172公里。

二、宜宾县城交通管理现状

宜宾县县城柏溪镇地处川、滇两省结合部，距市中区10公里、宜宾机场15公里，是通往屏山县、筠连县、高县及云南省水富县等地的交通枢纽。

（一）道路情况。县城总面积为51平方公里，总人口12.5万人左右。其中，城区面积约为3平方公里，近10万人（含流动人口）集中在城区。目前，城区主干道为2公里长、20米宽四车道的翠柏大道，且连接长800M、宽仅13M的桂园路。翠柏大道两侧有多条岔路，长宽不一，多数宽度在7.5M下，由于没有纵向贯通形成路网结构，都是断头路，车辆进出均需原路返回。老城区由12条形成局部网状的道路组成，除长江路、陵园路宽11M左右外，其余道路均宽7M左右，在老城区直线距离不足1000M，有3所大中型学校，80%以上县级单位都集中在老城区。

（二）车辆情况。2025年6月，全县机动车拥有量为74060辆，县城就已经超过10000辆。其中，摩托车6410辆，大型汽车809辆，小型汽车2434辆，且正在以每年20%的速度递增；人力客运三轮车463辆；其它非机动车5000余辆（含电瓶车）。

三、宜宾县城交通主要问题

（一）各种交通工具繁杂多样。交通工具除大小型汽车、两轮、三轮摩托车和电瓶车、自行车外，还有货运人力三轮车、农村运输车、人力板架车、463辆人力客运三轮车（不包括翠屏区西郊和八一二金江村的200多辆）、在城区营运的16辆环城公交车(21路)和57辆1路公交车、18辆23路公交车，所有的车辆都在狭窄的道路上通行，交通经常堵塞。

（二）停车供需矛盾十分突出。县城仅在三角路、桂花路、长江路、啤酒广场、翠柏大道支线等路段施划了15处372个小型车辆的停车泊位，没有规划货运车辆、农用车的停放点，县城停车车位严重不足。大部分新建小区停车泊位不足，泊车车位多又挪作他用，使大量机动车和非机动车乱停乱放。城区没有一处能同时停放30辆以上机动车的大型停车场，在翠柏大道和过境路上的洗车场、加气补胎点、餐饮娱乐店、修车店以及商家上下货物等的车辆、新桥头的农用车、待客的面包车在道路上违规停车的现象比较突出，出租车随意上下旅客、随意调头，公交车停放不靠边。整个城区的停车线仅有2025米，而停车泊位不足400辆。宜宾县曾结合城乡环境综合整治、“五十百千示范工程”全域达标等工作开展了多次专项整治，但由于没有规划修建专门停车场，整治后又出现反弹。

（三）人力三轮引发交通混乱。过去因为县城车流量小，根据市民出行需求，宜宾县90年代批准发展了463辆人力客运三轮车。2025年，由于车流量不断增加，规定城区人力客运三轮车分单双号运行，减少人力客运三轮车上路的数量，道路拥堵现象局部缓解。按过去翠屏区和宜宾县关于人力客运三轮车的约定，以翠柏大道八一二铁路平交道为界，西郊和金江村的人力客三轮车（约200于辆）不能越界行驶，使大量翠屏区西郊和金江村的人力客三轮车在翠柏大道各路口和主要场所门口巡回载客，以柏溪火车站、二二四建设银行门口、啤酒广场、玻璃厂门口等较为突出，且这些车辆已经逐渐将运行范围扩大至县城老城区。目前，县城城区有人力客运三轮车463辆，加上翠屏区西郊、八一二金江村200余辆人力客运三轮车在二二四和翠柏大道以及支线行驶，为了争抢客源、抢速度，不遵守交通法规，占道行驶、乱停乱穿，使本来就拥挤的交通秩序变得更加混乱无序。

（四）交通瓶颈影响整体畅通。育才路口是县城城区道路的主要连接点，所有进出城区的车辆、行人以及通过城区的过境车辆都在这个交通路口交汇。随着滨江小区、柏领佳苑小区、万兴现代城小区、正在建设的滨江路综合开发等众多居住小区的建成使用，大量居民的入住，带来了车流的增多，加大了本来就拥堵的育才路口的交通压力。据统计，每天通过该路口的机动车车流量已经超过3万台次，还不包括大量的电瓶摩托车和自行车、人力客运三轮车。而育才路口先天不足，翠柏大道和过境路、育才路南北段在这里呈畸形的“十”字交接，主道从20米的四车道变为13米的双车道，支线育才路由南段的12米宽变为北段的7米宽，紧挨着育才路口的又是七栋楼路口，长江路、金沙路、桂园路在七栋楼路口呈不规则的交汇，形成了两个不规则的路口相连，而这两个路口又正是城区道路交通的咽喉，机动车与非机动车、行人的冲突点多且相互交错，造成经常性的交通拥堵。目前，该路口已经安装了交通信号灯，学生和行人的过街安全得到了有效保障，交通秩序得以规范，但交通流量仍然没有减少，交通拥堵现象时有发生。育才路口道路不畅，导致县城城区道路交通受阻，形成交通恶性循环。

三、交通拥堵原因分析

（一）车辆流量剧增影响道路畅通。由于县城地处宜宾市区城乡结合部，距市区仅十公里，进出和经过县城的车辆流量数倍于全市其他县。学生上学放学、单位上下班成为每天县城交通的高峰期。据统计，平峰时段的车流量为3200辆／小时（其中小型客车、大客车：1605辆／小时，货车222辆／小时，摩托车和电瓶车864辆／小时，非机动车包括人力三轮车531辆／小时）；高峰时段的车流量为4400辆／小时（其中小型客车、大客车：1770辆／小时，货车198辆／小时，摩托车和电瓶车1590辆／小时，非机动车包括人力三轮车837辆／小时）。这些数字表明，县城城区目前平峰期的交通流量已经饱和。由于县级机关、学校、医院等单位80%都集中在老城区，高峰时段随着各单位职工上下班车辆的增多，特别是小型汽车和非机动车明显增多，造成城区交通压力增大，车辆行驶缓慢甚至造成拥堵。

（二）过境车辆增多加大交通压力。县城城区翠柏大道和桂园路是省道307线的一段，是过境车辆的必经之路，近年来随着过境车辆的增多，导致县城道路的交通拥堵频繁。一是向家坝水电站建设带来大量工程和生活用车，县城成为坝区居民办事、购物及其娱乐消费的首选；二是屏山新县城的建设带动了大量的车辆途径县城柏溪，且还在不断增加；三是云南省水富县、绥江县等地的车辆，在向家坝快速通道建成后，大部分过去从高速公路通行的车辆也改道从向家坝快速通道经柏溪通行，这样不仅时间短，还可以节约高速公路通行费。

（三）上级限运规定使货运车辆陡增。市上对翠柏大道两路桥至高庄桥路段限制货运机动车通行。大量原本从宜宾往返高县、筠连、屏山、云南省水富县等方向的货运机动车，现在都改道经县城从江垇口上宜水高速公路通行，使县城通过的货运车辆陡增，加剧了县城道路的拥堵状况。

（四）路网规划不完善致使交通拥堵。县城道路受历史条件限制，造就了目前很多道路都是小口路、单口路和畸形路。随着县城的不断扩大和繁荣，这些道路形成的不合理的路网结构致使县城交通拥挤堵塞，制约了县城的发展。

（五）道路随意开挖新增拥堵因素。天然气、自来水公司、电力、电信、路政等部门，以“市政工程”的名义，随意开挖县城道路，人为造成新的交通拥堵，对本来就很脆弱的县城交通带来更大压力，群众意见非常大。

（六）法制意识较差违章行为频发。当前，群众交通意识依然比较淡漠，行人和非机动车以及摩托车等随意横穿公路、不遵守交通信号灯指示、乱停乱放等行为突出，特别是高峰时段因为抢道造成的交通事故较多。

（七）执勤警力少交通管理不到位。宜宾县在警力非常紧张的情况下，安排了4名交管民警和25名协警负责维护城区交通秩序。但由于车多、人多，点多、线长，现有警力难以适应工作需要（如育才路口岗位就需要5至6名警力；两个电瓶巡逻车按每班4人安排，共需要8名警力），导致对城区交通秩序管理不能有效到位。

四、交通缓堵保畅对策建议

（一）加大交通管理整治力度。针对城区交通违法行为，集中警力，突出重点，紧紧围绕重点车辆、重点路口、重点路段、重点时段，采取定人、定位、定时、定责的办法，形成“点”上控制与“线”上巡逻有机结合，严格查处城区道路机动车不按规定停放、强行超车、强行会车、逆向行驶、随意调头、驾乘摩托车不戴安全头盔等交通违法行为。对查获的交通违法行为人以及违法车辆的车主进行面对面的交通安全宣传教育，保持时时有人管、时时施高压的态势，进一步规范城区交通秩序。

（二）加快交通基础设施建设。广泛运用交通工程理论和先进管理技术，科学组织交通，使有限的道路得到更科学、更合理、更充分的利用，让道路上所有车辆均能形成有序、顺畅和安全的流动状态，达到提高道路通行能力和行车速度的目的。一是加快卡口系统建设。加大投入，加快安装交通违法监控系统力度，对县城交通秩序进行智能化管理，规范车辆和行人的交通行为，最大限度地提升人、车安全通行能力；二是完善道路交通标识。及时清理、维护、更新破损和不符合国标的标志、标线，使县城交通更加规范化；三是解决交通瓶颈问题。在重点道路路段设置交通红绿灯，交警路面配合检查、引导；在人流集中的地段安装人行道隔离栏和在道路中央安装隔离栏，通过物体隔离的方式强制性地引导行人和车辆各行其道，自觉遵守交通法规。

（三）彻底整治人力客运三轮。大力发展环城公交车，出台鼓励市民乘坐环城公交车的有效措施，逐步缩小人力客运三轮车的运营空间，还市民一个宽敞的大街。完善人力客运三轮车的管理办法，加强现有人力客运三轮车管理，条件成熟时，对现有人力客运三轮车进行收购处置，彻底让人力三轮车退出县城交通舞台。同时，宜宾县与翠屏区协调，使西郊和金江村的200余辆人力客运三轮车，限制在二二四以外和八一二便道行驶，禁止在翠柏大道和县城通行。

（四）短期实行部分车辆管制。短期内在无法修建环线交通的情况下，逐步出台交通分流的限行措施：一是对过境的大型货车限时、限重、限定装载通行，工作日（周一至周五）从7：00至19：00，二二四至江垇口路段禁止货运机动车通行，在普安的冠英、小岸坝、喜捷的玉龙、柏溪二二

四、江垇口等地提前告知，减小城区疏导货车的压力。二是工作日从8：00至19：00，二二四至江垇口路段禁止机动三轮车在县城城区通行。三是工作日从7：30至19：00，从七栋楼至财税街路段禁止人力客运三轮车、电瓶车、自行车等非机动车和摩托车通行。对通过育才路口的人力客运三轮车、电瓶车、自行车等非机动车和摩托车等可以引导从原县稽征所至育才路、大粮站至育才路的两条便道经育才路口通行；从翠柏大道经育才路口的人力客运三轮车、电瓶车、自行车等非机动车和摩托车等可以从财税街北段进入经万兴现代城、兴业公司办公楼下（在建）从地税局宿舍大门左侧通行。总之，对现有车辆进行限时通行、疏导通行，堵疏结合，多形式化解交通管理矛盾，缓解县城交通压力。

（五）构建交通管理长效机制。一是公安、工商、城管、运管等部门通力协作，清理整顿商家店铺占道经营等行为，重点清理道路上摆摊设点、占道堆物等行为，净化路面交通秩序。二是公安交警部门严格依法管理交通，坚持日常管理与专项治理相结合，坚持定点管理和巡逻管控相结合的工作原则，做到见违必纠，执法必严，严厉查处一切交通违法行为。三是加大交通安全宣传力度，宣传、文明办、广电、公安等单位通力协作，组织开展形式多样的交通安全宣传活动，大力提倡文明交通行动计划。对长期不遵守交通法规的车辆在媒体上进行定期曝光，广播新闻电台多播放倡导文明通行的公益广告，以此倡导全社会关心、关注文明交通，进一步增强市民的交通安全和遵章守法意识。

（六）加快县城环线交通建设。目前，投资数十万元对育才路口的交通基础设施建设，已收到明显成效，行人过街安全得到有效保证。但育才路口和七栋楼路口以及翠柏大道的交通拥堵现象尚未从根本上得到改善，机动车和非机动车未得到分流。要切实改变目前育才路口和七栋楼路口交通拥堵的状况，必须加快对县城环线交通的道路建设，使进出和通过县城的车辆形成环线流动，从根本上彻底缓解翠柏大道和育才路口的交通压力，彻底解决育才路口和七栋楼路口交通瓶颈的状况。

（七）尽快修建公共停车场地。由于县城城区道路的限制和机动车的快速发展，县城停车泊位严重不足，停车难的矛盾越来越尖锐，迄今为止县城柏溪没有一个较大型的公共停车场，除部分小型汽车可以临街停靠外，其余车辆特别是货运车辆、农用运输车、下班后的公交车等在县城随意停放到处可见，极大地影响了县城的形象，在县城城区修建大型公共停车场势在必行。

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！