# 县(市)道路交通违章的成因及治理对策

来源：网络 作者：柔情似水 更新时间：2025-04-19

*第一篇：县(市)道路交通违章的成因及治理对策道路交通违章是指人们违反交通管理法规、妨碍交通秩序和影响交通安全的过错行为，是道路交通中的一种常见现象，不仅影响车辆和行人的畅通，降低道路通行能力，而且还会造成危及人民生命财产安全的交通事故，县...*

**第一篇：县(市)道路交通违章的成因及治理对策**

道路交通违章是指人们违反交通管理法规、妨碍交通秩序和影响交通安全的过错行为，是道路交通中的一种常见现象，不仅影响车辆和行人的畅通，降低道路通行能力，而且还会造成危及人民生命财产安全的交通事故，县(市)道路交通违章的成因及治理对策。一个城市交通违章率的高低，可折射出该城市公共秩序的好坏，市民守法意识、公德觉悟的程度和城市的道路交通管理水平，也直接影响到城市品位的高低和投资环境的优劣。本文，笔者结合启东城区道路交通管理谈一点粗浅看法。

一、道路交通违章的显著特点１、道路交通违章具有普遍性，违章人次呈上升趋势。据我市交巡警部门对市区查纠的各类道路交通违章统计，２００１年为１１５３００人次，２００２年为１４４６７０人次，同比上升了２５．５％。２、机动车驾驶员违章集中在车辆乱停乱放、出租车随意调头违章载客、驾乘二轮不戴安全头盔。我市２００２年三项违章统计分别为２０５４０人次，２９３６０人次，５１６４０人次，占违章总数１４．２％、２０．３％、３５．７％。３、非机动车驾驶员、行人和乘车人道路交通违章明显增多。２００１年查纠非机动车驾驶员道路交通违章１５０６０人次，查纠行人和乘车人道路交通违章１０８４０人次。２００２年查纠的违章人次，与２００１年相比，分别上升３３．６％和３５．１％。

二、交通违章高发的主要原因１、人们的法制观念淡薄。现代交通参与者还没有从根本上认识到道路交通违章也是一种违法行为。人们普遍认为违反交通规则，一般不会造成很大危害，所以往往从习惯、方便等方面考虑，心里想的是别人能走、能“抢”、能“争”、能“闯”、能“超”，我为什么不能﹖因而，缺少最起码的自我约束，忽视交通法规的存在。２、现有的道路交通管理法规对一般交通违章的处罚力度偏轻。按现行的交通法规，对违反装载规定、不按规定临时停车、闯红灯、驾乘二轮摩托车未戴头盔等常见违章，法定的罚款只有５元。而违章装载一次所带来的经济收益就可达几十元、几百元、甚至上千元，与区区几元的违章处罚相比，对违章者很难起到警戒教育作用。３、传统的道路交通管理方法效率低，成效差。目前道路交通管理方法仍然延用着传统的面对面接触式管理，先进科学的交通管理设施严重缺乏。一方面，近年来市区的道路长度、各类交通参与者的数量大幅度增加，另一方面市区管理力量和管理设施却得不到补充，致使市区交通管理的失控时间、失控面加大。４、城市规划不够合理。目前我市城区有１８所中小学、幼儿园的大门设在主干道边，在学生放学、上学时段数千学生同时进出大门，造成短时拥挤，道路堵塞，出现违章，危及安全。

三、交通违章频发的负面影响“交通违章是交通事故的温床”。９０％以上的交通事故都是由于道路交通违章造成的。每时每刻都在发生的残疾车载客、自行车闯红灯、抢行，车辆乱停乱放、出租车、小面的随意停车、随意掉头，驾乘二轮不戴安全头盔，行人翻跃交通隔离设施，随意穿行马路等各类交通违章行为，是交通不畅的主要原因。２００２年启东市城区共发生各类交通事故２２９４起，与当年道路交通违章相比，仅为１．６％。但就是这１．６％的交通事故造成的经济损失就达６９．９万元，伤亡６３０多人，给６００多个家庭造成极大的伤害，其中给近百个家庭造成了亲人残废、死亡等不可挽回的损失。法律作为对侵害大多数人合法权益的行为进行制裁的有力武器，交通参与者的合法权益应该受法律保护，调查报告《县(市)道路交通违章的成因及治理对策》。道路交通违章严格地讲就是违法行为，其侵害的客体是社会公共道路交通管理秩序，具有极大的社会危害性，应受到法律的严肃制裁。作为社会主义的法制国家，各行各业都要依法办事，交通行为是人们参与、接触最多的一种法律行为。道路交通违章行为屡禁不止，这无疑降低了法律在人民心目中的地位，从而削弱了法律的严肃性。

四、遏制交通违章，建设平安大道多形式、多渠道地广泛开展遵守交通法规的宣传教育是治理违章的治本措施，所以要利用广播、电视、报纸等新闻媒介广泛开辟宣传阵地，同时，还应采取悬挂横幅、张贴标语、发放宣传资料、举办广场咨询、宣传图板巡展等形式，深入集贸市场、公园、社区开展贴近生活、能为市民喜闻乐见的宣传教育活动，把道路交通管理法规作为市民普法教育的重要内容，从而努力提高全民交通安全知识和遵章守纪的自觉性。道路交通管理作为一项社会性、系统性很强的工作，随着时代的发展，仅靠交巡警部门治理交通违章已很难完成好此项工作。近年来，交巡警部门推出的创建“交通安全社区”、“交通安全学校”，评选“优秀驾驶员”等活动在各地得到了迅速发展，无疑是新形势下将交管工作推向社会的有益尝试。然而，因种种原因，这些活动搞得太少，起不到应有的效果，搞得太多又会流于形式。所以，交巡警部门应主动向各级党委、政府汇报，取得支持，通过建立由政府牵头、全社会共同参与的交通安全社会化管理机制，将交通管理工作纳入社会治安综合治理范畴，纳入单位和个人全年岗位目标责任制内容，纳入文明单位和称职公务员的评比条件和评选标准，真正形成齐抓共管道路交通的良好氛围。在道路交通基础设施建设一时不能彻底改变旧貌时，加大交通管理力度，不失为一条维护交通安全的有效途径。随着交通形势的变化，现有以岗定点管理模式，已滞后于现代交通管理要求，将固定式管理变为流动式管理，实现管点向管线转变，同时加大科技投入，尽快建立现代化交通电子监控指挥中心，采用电子警察和监控摄像等高科技手段查处违章，扩大管理的覆盖面和监控时间，这样才能有效的纠正违章，使交通违章率大幅下降，增强市民自觉遵守交通规则的意识。合理量化民警工作。以路段畅通、违章率低为主要考核目标，建立健全考核约束机制，促使交警要充分运用警告、罚款、暂扣、记分、吊销证照等行政手段，严格执法，增强管理实效。交通设施不仅是提供道路信息，而且还是交通执法的重要依据。交巡警部门要利用旧城改造的有利契机，积极建议党委、政府将改善城区道路交通环境作为旧城改造的重要内容，切实解决过去建管脱节的问题，加大对交通基础设施和管理设施的投入，按照国家标准，规范设置交通标志标线和交通信号灯，加强路口渠化，实行主要路口机非分离，增加车辆通行能力，合理设置停车场，适当增加隔离护栏，规范划定临时停车泊位，避免驾驶员盲目行车，乱停乱放和行人乱穿路口等，充分挖掘城市交通资源，有效降低市区交通违章率，为现代交通参与者提供良好的交通环境。道路交通违章不是孤立的交通问题，看似简单的操作过程问题，实则是思想意识问题酿成的。不论采取何种方式，从何处入手，最根本的是要提高交通参与者的法制观念和交通安全意识，只有交通参与者都能自觉地、认真地、严格地遵守交通法规，才能确保市区道路安全畅通，杜绝道路交通违章和交通事故的发生。

**第二篇：县(市)道路交通违章的成因及治理对策**

道路交通违章是指人们违反交通管理法规、妨碍交通秩序和影响交通安全的过错行为，是道路交通中的一种常见现象，不仅影响车辆和行人的畅通，降低道路通行能力，而且还会造成危及人民生命财产安全的交通事故。一个城市交通违章率的高低，可折射出该城市公共秩序的好坏，市民守法意识、公德觉悟的程度和城市的道路交通管理水平，也直接影响到城市品位的高低和投资环境的优劣。本文，笔者结合启东城区道路交通管理谈一点粗浅看法。

一、道路交通违章的显著特点１、道路交通违章具有普遍性，违章人次呈上升趋势。据我市交巡警部门对市区查纠的各类道路交通违章统计，２００１年为１１５３００人次，２００２年为１４４６７０人次，同比上升了２５．５％。２、机动车驾驶员违章集中在车辆乱停乱放、出租车随意调头违章载客、驾乘二轮不戴安全头盔。我市２００２年三项违章统计分别为２０５４０人次，２９３６０人次，５１６４０人次，占违章总数１４．２％、２０．３％、３５．７％。３、非机动车驾驶员、行人和乘车人道路交通违章明显增多。２００１年查纠非机动车驾驶员道路交通违章１５０６０人次，查纠行人和乘车人道路交通违章１０８４０人次。２００２年查纠的违章人次，与２００１年相比，分别上升３３．６％和３５．１％。

二、交通违章高发的主要原因１、人们的法制观念淡薄。现代交通参与者还没有从根本上认识到道路交通违章也是一种违法行为。人们普遍认为违反交通规则，一般不会造成很大危害，所以往往从习惯、方便等方面考虑，心里想的是别人能走、能“抢”、能“争”、能“闯”、能“超”，我为什么不能﹖因而，缺少最起码的自我约束，忽视交通法规的存在。２、现有的道路交通管理法规对一般交通违章的处罚力度偏轻。按现行的交通法规，对违反装载规定、不按规定临时停车、闯红灯、驾乘二轮摩托车未戴头盔等常见违章，法定的罚款只有５元。而违章装载一次所带来的经济收益就可达几十元、几百元、甚至上千元，与区区几元的违章处罚相比，对违章者很难起到警戒教育作用。３、传统的道路交通管理方法效率低，成效差。目前道路交通管理方法仍然延用着传统的面对面接触式管理，先进科学的交通管理设施严重缺乏。一方面，近年来市区的道路长度、各类交通参与者的数量大幅度增加，另一方面市区管理力量和管理设施却得不到补充，致使市区交通管理的失控时间、失控面加大。４、城市规划不够合理。目前我市城区有１８所中小学、幼儿园的大门设在主干道边，在学生放学、上学时段数千学生同时进出大门，造成短时拥挤，道路堵塞，出现违章，危及安全。

三、交通违章频发的负面影响“交通违章是交通事故的温床”。９０％以上的交通事故都是由于道路交通违章造成的。每时每刻都在发生的残疾车载客、自行车闯红灯、抢行，车辆乱停乱放、出租车、小面的随意停车、随意掉头，驾乘二轮不戴安全头盔，行人翻跃交通隔离设施，随意穿行马路等各类交通违章行为，是交通不畅的主要原因。２００２年启东市城区共发生各类交通事故２２９４起，与当年道路交通违章相比，仅为１．６％。但就是这１．６％的交通事故造成的经济损失就达６９．９万元，伤亡６３０多人，给６００多个家庭造成极大的伤害，其中给近百个家庭造成了亲人残废、死亡等不可挽回的损失。法律作为对侵害大多数人合法权益的行为进行制裁的有力武器，交通参与者的合法权益应该受法律保护。道路交通违章严格地讲就是违法行为，其侵害的客体是社会公共道路交通管理秩序，具有极大的社会危害性，应受到法律的严肃制裁。作为社会主义的法制国家，各行各业都要依法办事，交通行为是人们参与、接触最多的一种法律行为。道路交通违章行为屡禁不止，这无疑降低了法律在人民心目中的地位，从而削弱了法律的严肃性。

四、遏制交通违章，建设平安大道多形式、多渠道地广泛开展遵守交通法规的宣传教育是治理违章的治本措施，所以要利用广播、电视、报纸等新闻媒介广泛开辟宣传阵地，同时，还应采取悬挂横幅、张贴标语、发放宣传资料、举办广场咨询、宣传图板巡展等形式，深入集贸市场、公园、社区开展贴近生活、能为市民喜闻乐见的宣传教育活动，把道路交通管理法规作为市民普法教育的重要内容，从而努力提高全民交通安全知识和遵章守纪的自觉性。道路交通管理作为一项社会性、系统性很强的工作，随着时代的发展，仅靠交巡警部门治理交通违章已很难完成好此项工作。近年来，交巡警部门推出的创建“交通安全社区”、“交通安全学校”，评选“优秀驾驶员”等活动在各地得到了迅速发展，无疑是新形势下将交管工作推向社会的有益尝试。然而，因种种原因，这些活动搞得太少，起不到应有的效果，搞得太多又会流于形式。所以，交巡警部门应主动向各级党委、政府汇报，取得支持，通过建立由政府牵头、全社会共同参与的交通安

**第三篇：沈阳市道路交通拥堵的成因及对策**

摘要：文章结合对沈阳市道路交通拥堵问题的深入研究，剖析了沈阳市目前突出的交通问题，对交通拥堵问题进行了深入剖析，提出了完善快速路系统、修建立体交通设施、拓宽瓶颈路段的若干建议；并对着力解决行车难、停车难、推进道路交通安全科技和设施建设、建立公交快速通道提出了新举措。

关键词：交通拥堵；成因分析；解决对策 沈阳市目前突出的交通问题

沈阳作为东北地区的中心城市，社会经济和城市建设快速发展，机动车高速度增长，城市的道路交通面临的形势十分严峻，在交通管理工作中反映最突出的就是“行不畅”和“停车难”两个方面的问题。

1.1“行不畅”问题逐步显现

由于沈阳市机动车的快速增长，造成中心城区的部分路段和路口逐步显现出交通流量日趋饱和而诱发的交通拥堵，且日益严重，形成了由点到线再向面进行扩散的趋势。目前交通拥堵表现为四个特点：一是交通拥堵地点多集中于中心城区主干道的重要交通路段或路口，如市政府广场、中山广场、文化路立交桥、北二路公铁立交桥等处。二是交通拥堵时间集中在交通高峰时段，尤其是早晚高峰时段较为突出，如北陵大街—北京街—青年大街一线和黄河大街—南京街一线等。三是跨区域交通关键点的交通压力日益增大，如南八马路/胜利大街路口、南五马路/胜利大街路口、黄河大街/泰山路路口、青年大街南段、老道口公铁桥等；四是商业繁华地区或交通乱点地区，原有的问题并未得到有效解决，随着交通流量的增长，交通拥堵问题日益加剧，如沈阳站地区、五爱市场地区等。

1.2“停车难”问题日趋突出

机动车的快速增长也随之带来了“停车难”等静态交通方面的问题，停车难突出表现在四个方面：一是商业繁华地区停车难。在沈阳市的太原街、中街、五爱街、三好街等地区，普遍存在公共停车泊位不足，停车需求与供给矛盾巨大的问题。在上述地区的周边支路、小巷，甚至次干路都存在车辆占道停放问题，许多道路实际上已成为全天的停车场，不但严重影响车辆、行人的正常通行，也造成周边路网的微循环系统不畅。二是公共单位停车难。沈阳市许多政府机关、企事业单位、医院等人流、车辆来往较大的公共性单位因建筑物配建停车场不足或已建成的配建停车场被改建和挪用，直接把停车的负担推向社会，造成社会共同停车资源的紧张，尤其是加剧了路内停车的紧张，影响道路的行车秩序，削减了道路的通行能力。表现比较突出的有市政府行政审批办事大厅、医大一院、盛京医院等单位和地区。三是学校门前停车难。许多中小学因建设年代较早，园区内无停车场规划，或考虑学生安全，禁止车辆入校，造成上、下学时间大量接送学生车辆在校园周边道路停放，形成局部路段的交通瓶颈，如省实验小学、省实验中学、沈阳二中、沈阳市第七中学等。四是住宅小区停车难。沈阳市一些新建的住宅小区因配建停车场不足或停车收费较高，致使居民车辆在小区周边道路占道停放，尤其是夜间占道停车现象特别突出，如现代家园小区、城建东逸花园、万科金色家园等。交通拥堵问题产生的原因

沈阳市交通拥堵问题产生的原因，既有与许多国内大城市相同的共性原因，如道路建设落后于机动车的增长、路网结构先天不足、停车设施严重短缺、交通组织上还存在不科学的地方等，又有其自身的特殊性。我们认为，沈阳市目前道路交通问题产生的原因主要有以下几个方面：

2.1 机动车增长速度远高于道路建设速度

近年来，沈阳市机动车增长速度不断加快，从2025 年保有328131 辆、年净增6306 辆，到2025 年保有680552 辆、年净增49166 辆，再到2025 年前10 个月保有77 万辆、净增9 万辆（10 月新车注册量是2025 年同比的195%），每个工作日净增约550 辆，已呈井喷式增长。

按目前车辆增长率，沈阳市到2025 年机动车总量将接近90 万辆，大大超过沈阳市道路网的车辆承载能力（沈阳市道路网目前车辆承载能力为40 万辆——指在道路上允许同时出行的车辆数，道路网承载能力允许的机动车保有量为70 万辆），而近几年沈阳市建城区的道路建设增长率仅为千分之几。

2.2 路网结构方面存在一定问题

沈阳市路网结构方面存在的问题既有先天不足的，也有后天建设过程中人为造成的，具体分为以下几个方面：一是区域之间交通不畅。由于受沈山、沈吉两条铁路的限制，将沈阳市中心城区分成皇姑、铁西、和平、沈河几大区域，处于区域衔接处的重要交通枢纽路口交通流量长年处于饱和状态。

二是职住分离现象日益严重。近两年，随着沈阳市城市建设的发展及城区规模的扩大，在沈阳市周边形成了铁西新区、皇姑北部、浑南长白、大东东部等新的特大型居住区，而这些居住区的居民的工作就业、商业购物、子女上学等大多还集中在中心城区，因此不但造成沈阳市在早晚高峰时间出现大量的跨区域长距离的交通出行，还造成沈阳市近几年中心城区交通流量的高速增长。三是还有一些交通瓶颈路段。尽管沈阳市近几年对全市主干道的拓宽改造比较到位，但有部分次干路和支路的路段或路口由于历史形成或拆迁不到位，存在许多的交通瓶颈，造成了局部路段或路口的交通拥堵。

2.3 道路建设方面存在一定问题

一是快速路系统建设严重滞后。沈阳市的快速路系统全长仅41km，在沈阳市整体路网中比例极低，远落后于国内外其他同等城市（畅通工程专家提出城市道路中快速路、主干路、次干路、支路的比例应为1∶2∶4∶8，按此标准，沈阳市快速路应达134km），特别是没有贯穿南北的快速路，增加了地面的交通压力。在现有的快速路系统中，一方面未形成有效的网络，不能充分发挥其作用；另一方面，由于南二环路、沈苏快速路在道路改造中形成了平面交叉路口，设置了信号灯，降低了快速路的标准。

二是立交桥功能不够完善。沈阳市立交桥建设比较早，部分立交桥设计的标准较低，已不适应现有的交通流量，交通拥堵时常发生。三是缺少立体行人过街设施。人行过街天桥或地道能够有效地解决交叉路口或路段的交通混乱状况，大大减少由于行人穿越引起的车辆刹车或事故，但由于建造天桥或地道存在费用较高及影响城市景观等负面效果，使得在沈阳市的道路改扩建中并未广泛应用，造成许多路幅达60m的新改造主干道路行人过街困难，机动车撞行人的死亡事故频发。四是新建道路的综合管网考虑不全面。在一些新建和扩建道路中，对煤、水、电和通讯等管网建设一体化没有统一考虑和超前考虑，随着社会的发展，在上述方面的服务需求加大，管网施工形成的拉链路、破损路比较严重。

2.4 大型项目开发建设前没有经过交通影响评价分析

交通影响评价是保证大型项目开发建设不导致开发对象周边交通服务水平下降的重要措施，是避免土地超强开发的规划控制措施。沈阳市现有已经落成和正在开工建设的大型项目，很少有在开工建设前就进行交通影响评价分析的。如果不进行交通影响评价分析，很容易导致大型项目吸引大量车流、人流，势必会对周边道路交通产生不可预见的不利影响。

2.5 交通设施建设落后于道路建设

近几年，市政府加大了交通设施的投资力度，沈阳市的道路交通设施建设有了很大的发展。但由于历史欠账较多，城市交通需求增长过快，交通设施的建设速度仍然不能满足实际需求，尤其是在智能交通的建设方面已严重滞后。

2.6 公交发展不均衡

沈阳市的公交车辆从2025 年起得到了快速的发展，从当时的2100 多辆、70 条线路，以每年增长500～1000 辆的速度，发展至现在的4925 辆、196 条线路，增长了一倍多，对方便市民出行、改变沈阳市的交通结构起到了很大的作用，但公交场站、线路设置却没能同时发展，给交通带来不利影响，具体为：一是公交枢纽站建设严重不足。在沈阳市公交终点和线路比较集中的南站、北站、五爱、中街地区，除北站建有公交枢纽站外，其他地区公交车辆的终点站均占道设置。二是公交场站严重缺乏。沈阳市现有的190 多条公交线路，涉及公交场站将近400 处，其中2/3 的公交线路均无停车场站，3/4 的公交终点站均存在占道停车问题。占道设置公交车辆终点站不但严重影响交通，也存在安全隐患、噪音扰民、影响市容等问题。三是部分道路公交线路过度集中。在沈阳市的许多交通主干道上公交线路过度集中，如中华路达18 条、市府大路达16 条、建设大路达17 条等，在主干路的个别路段上已经形成公交换乘站，大量公交车辆的集中停靠，造成主干路交通瓶颈。

2.7 存在许多交通乱点地区

沈阳市的五爱市场、南塔鞋城、南二小商品市场等已成为辐射东北乃至全国的商品批发中心，因这些市场均建造在沈阳市的中心区域，近年也未进行搬迁，造成这些地区成为集沈阳市重要的交通枢纽、商业中心、物流集散、商品批发、货物存储、居住生活等多职能于一身的复杂城市区域，也成为沈阳市的交通乱点地区。一是在这些地区均存在大量的长客线路和发车站点。因这些地区长客的停车场站建设严重滞后，造成大量的长途客运车辆占用道路发车或待避。同时，许多无审批手续的长途客运车辆在这些地区的街路两侧私设站点的问题也非常突出。长客车辆占道停车不但自身影响道路交通，还吸引了大量的出租车、残疾人车停车候客，小商小贩占道经营。二是存在大量的物流配货公司，占道经营、堆货现象普遍。在这些区域，除了其他商业区存在的大量流动商贩、门市经营性占道外，还存在大量的物流公司经营空车配货业务，全部为无场地占道经营，不但普遍存在堆货占道问题，还吸引了大量的货车占道停车、装卸货物，尤其是大型货车的停车，经常造成车辆通行困难。

2.8 静态交通问题日益突出

随着机动车的高速增长，静态交通矛盾也日益显现，“停车难”问题也成为市民关注的热点。一是全市总的机动车泊位供应明显不足。机动车合理的泊位总数（包括住宅自备车位、单位配建停车位和公共临时停车位）与机动车比例应当为1.2~1.5∶1，若按客货运车辆50 万辆计算，沈阳市共需停车泊位约60 万个，但据统计，沈阳市目前仅有停车泊位10 多万个，明显不足。二是停车场规划建设落后于城市建设。由于缺少中长期停车需求的合理预测、规划布局、保留用地等措施，尤其是在停车需求较大的太原街、中街、北行、五爱等繁华商业区，始终没有规划建设专用的停车场，使上述地区的停车问题始终得不到有计划的解决。三是公共配建停车场存在问题较多。不但审批中配建标准偏低，已不适应当前实际需要，也存在项目实施配建中标准执行不严的问题，缺少一套如消防审批一样的完善程序，去制约开发商必须按相应的标准建设，还有就是使用中缺少有效监督，政府部门对新建大型建筑物的配建停车场使用中出现的挪用、改建等违规行为，缺乏有效的监督，也没有任何约束措施，部分行政管理和审批工作无法可依。四是路内停车缺少有效的统一管理。在沈阳市的路内停车管理中，由于缺少统一的管理部门和完善的管理体系，不但多年来道路公共资源被无偿占用，还存在街道办事处、区车管所或个人擅自划定停车点并进行收费的情况。3 交通拥堵问题的解决对策

3.1 城市规划上注重职住平衡问题

从远期规划上，沈阳市应顺应目前世界潮流的城市发展方向，规划和建设卫星城、副城，将城市功能等向卫星城、副城辐射，合理配置居住与产业发展区域以达到职住平衡，使产业、土地、人力资源、居住、配套等各要素符合社会发展规律的要求，缓解城市发展与居住矛盾，构建和谐社会。

3.2 解决区域之间交通不畅问题

我们建议应继续大力解决因铁道分隔造成的区域间交通不便问题，通过规划新建平行道路，对交通拥堵路段的车辆进行分流，如研究打通和平大街与昆山路之间的交通通道问题，缓解北京街、黄河大街的交通压力；拓宽南八马路、北二马路、松花江街公铁桥，缓解铁西与和平、皇姑与沈河之间交通不畅问题。

3.3 完善快速路系统

从沈阳市中心城区的形态来看，存在南北短、东西长的特点，一环路、二环路呈椭圆形，并不能有效地分流南北方向长距离跨区域的交通出行。因此，建议尽快规划修建沈阳市南北方向的快速路系统，可以首先选择南北二干线，并与五爱隧道相衔接。在今后规划中应加快全市的快速路系统建设，使沈阳市的快速路在总体上形成网络，解决跨区域长距离快速交通问题。

3.4 修建立体交通设施

建议在沈阳市交通枢纽路口修建互通式立交桥或定向式立交桥，解决这些路口交通流量过于饱和问题，并对文化路等已不适应现有交通情况的立交桥进行改造。

3.5 拓宽瓶颈路段

因此建议取消和平大街中段路中心绿化带，全线拓宽至双向8 排机动车道。同时，对于三好街北段（滨河路至文化路）、文艺路、宁波路、南八马路等道路也应尽快进行拓宽改造，拆除三好加油站，解决主干道路中的交通瓶颈问题。

3.6 建设公交场站设施

建议尽快在南站地区、中街地区、五爱地区规划建设大型公交枢纽站；结合公交线网规划，逐步着手解决公交终点站问题；在公交线路过度集中的中华路、中山路、东顺城街、建设大路、市府大路、风雨坛街路段建设港湾式停靠站；结合地铁建设，在地铁站规划中选择合适地点增设公交换乘枢纽站。

3.7 建设立体行人过街设施

在沈阳市许多城市主干路如北陵大街、北京街、黄河大街、南京街、市府大路等的路口，行人流量均已达到或超过了设置行人立体过街设施的标准，并且路段道路宽度达双向8 排机动车道或更宽，因此应从交通安全的角度规划建设行人过街设施。

3.8 继续加大城市交通设施的投入

通过加快交通设施建设，走智能化、科技强警之路，进一步解放警力，提高城市交通管理工作的科技含量。要加大路口、路段电子警察、电视监控、号牌识别系统的建设力度和覆盖范围；要拓展系统信号，特别是自适应信号的完善和新建工作；要进一步完善信息管理系统（MIS）、地理信息系统（GIS）和卫星定位系统（GPS），并扩大在交通管理领域的实际应用；要广泛建立智能交通系统（ITS），可先在停车诱导和行车诱导上下工夫，同时配套完善信息采集和流量采集设备。通过科技手段缓解交通拥堵和警力不足问题。

3.9 建设物流中心，取缔配货经营企业

远期应在沈阳市的三环高速附近，规划建设大型的仓储式物流中心，配合在沈阳市中心区域全面禁止大型货车通行，使沈阳市物流配货公司全部外迁。近期，在这些区域内应取缔无停车场地的配货站，严厉打击堆货占道行为，停止审批新的物流公司。

3.10 加强长途客运车辆管理

建议长途客运线路审批必须结合长客场站建设进行，线路、车辆数量必须考虑场站容量和道路状况，严禁站外停车，并结合地铁建设，将长客场站逐步外迁至二环附近。

3.11 采取错时上下班等行政措施

由政府出台政策规定，采取错时上下班的措施，有效缓解高峰时段的交通拥堵问题，提高道路使用效率。

3.12 控制车辆发展速度

学习上海、新加坡等城市，采取车辆牌照限量发行的措施，提高准入门槛，减缓车辆的增长。同时，可利用该项收费的资金加快沈阳市道路基础设施的建设工作。如按每台新车收取1 万元计算，沈阳市每年发放5 万台新车牌照，就可回收5 亿元的建设资金。

3.13 改变公众出行方式

在规划中应当借鉴北京、广州等城市的理念，通过限制中心城区的过度开发和停车场发展，在一些主要商业繁华地区不建、少建停车场，在外围区域结合地铁建设、公交枢纽规划，建设大型的停车换乘场站，实行“P+R”的停车服务，而引导公众上班、购物等出行时，先开车到有停车泊位的地铁、公交场站，然后换乘地铁、公交前往，可称之为“宏观调控、整合资源”，来削减进入中心城区的交通流量，缓解中心城区的交通拥堵。

3.14 大力发展公共交通

按照交通要解决的首要问题是人的出行，而不是车的出行的理念，通过建设完善、快速、便捷的公交网络，尽快规划“BRT”快速公交系统，逐步引导居民选择公共交通工具，减少中心城区的行车、停车压力。大力推广“公交优先”的出行理念，一方面要加大公共交通的建设力度，鼓励人们使用公共交通工具出行，另一方面提高小汽车在城市中心区范围内的使用成本，引导居民在买车、用车时不仅考虑车辆本身的费用，还要顾及在城市运行、停放等过程中产生的费用，以减少城市交通总量，降低停车需求。4 2025年缓解交通拥堵的工作措施

4.1 推行“网格化管理、实名制定位、扁平化指挥、责任到人”的勤务制度

一是要实行网格化管理模式，即划定中队、警务区、民警的具体管控范围，对民警实行定岗、定线、定区域，并明确任务、明确目标、明确责任，以此形成管控区域网格化、网络化，不留死角。二是在管控区域、路线、岗位上，实行实名制勤务，提高见警率，并有利于勤务的督导与考核。三是实行扁平化指挥，改变现有一级指挥、两级调度的模式，实行支队调度室、勤务指挥部门直接指挥到具体民警，提高工作效率，从而加强交通疏导工作中的快速反应能力。

4.2 着力解决交通乱点、堵点，打开“行不畅”的死结

针对目前沈阳市交通拥堵“多集中于中心城区主干道的重要交通路段或路口、拥堵时间集中在交通高峰时段、跨区域交通关键点、商业繁华地区或交通乱点地区”的特点，2025 年底，我局通过逐区排查并征求意见，确定了交通乱点21 处、交通堵点89 处。2025 年初拟针对这110 处乱点、堵点，邀请各相关部门、交通管理专家，逐个开展交通调研工作，分别进行成因分析，并提出解决方案，力争在2025 年底化乱点、堵点为亮点。同时，强化事故快速处理工作，有效缓解因适用简易程序的事故现场没有及时拆除而造成的人为堵塞。

4.3 深化静态停车规范管理，缓解“停车难”

一是解决出租车停放无序问题，在交通枢纽站、大型商业区等地，研究设立出租车集中待客站，在主干路选择合适点位设置出租车临时停靠站。二是在停车供需矛盾突出的街、巷、路规划路侧停车泊位，并配套设置时间性停车指示标志。通过推广利用支路及小巷解决停车难的成功经验，根据不同道路的基础条件、停车需求，设置时间性的、多样的路侧停车场，解决沈阳市停车难、停车混乱的问题。三是在部分停车场站配套设置齐全的地区，取缔部分占用人行道设置的停车场，还行人通行空间的同时，增设交通停车诱导系统，提高如万达广场、五洲商场等闲置地下停车场的利用效率。四是推动政府、人大有关部门，对沈阳市停车问题先期立法，并成立全市停车管理综合机构。特别要对居民住宅楼、商业区闲置楼盘等停车场利用法律手段促其投入使用。

4.4 继续推进道路交通安全科技和设施建设

一是以市区主干道，国、省级公路，县、乡重要道路和高速公路为重点，按照整体规划、一步到位、信息共享的原则，建议政府以银行贷款等方式，用2025年一年的时间，在全市范围内基本完成道路交通安全六大科技系统建设工作，从而初步实现科技手段智能化。其中包括在市区的主要路口增设1000处电子警察、固定式监控系统500处；在公路、高速公路收费站及公路堵卡站安装179处号牌识别系统；在现有国、省公路、高速公路安装测速仪592台；增设移动式监控系统100套；在市区和郊区新建路口设立交通信号灯200 处；全面提升沈阳市交通管理的科技水平，实现无缝隙、全覆盖的智能化交通管理。二是继续推广道路中心隔离设施建设，选取南京南街、崇山路等双向8车道以上主干路增设中心隔离设施，减少交通冲突，消除横向干扰。三是协调铁西区政府、沈北新区政府、浑南开发区政府等财税独立区加大交通建设投入。加强沟通，研究解决交通设施维护和建设经费在区财政中的立项、使用等问题。

4.5 重新调整货车禁行规定

当前沈阳市货车禁行规定执行的是2025 年《沈阳市公安局关于调整部分道路机动车辆行驶规定的通告》。随着机动车的快速增长和城区规模的不断扩大，一方面沈阳市目前一环路与二环路之间的许多主干道路在早晚高峰时都出现了交通不畅的现象，另一方面早晚高峰时间已经由原来的早7：00—8：00、晚16：30—18：00 延长至早7：00—9：00、晚16：30—18：30，因此，原有早晚高峰时间仅限于一环路及以内地区禁止货车通行的规定明显已不适于现有交通状况。针对这一状况，将研究重新划定货车的禁行时间及范围，并发布管理通告，以达到削减高峰时间交通流量，缓解交通压力的目的。同时，组织对全市货车禁行标志进行规范化调整。

4.6 规范和完善道路交通组织和设施

按照最新的《道路交通标志标线》标准、《城市道路路内停车泊位设置规范》、《人行横道信号灯控制设置规范》，以新渠化和改造的路口、路段为重点，对交通设施设置情况全面性、系统性进行梳理，发现并解决设置不规范、相互矛盾、相互遮挡等问题；进一步完善单行路网的组织和规划；对部分双向6 车道以上的路段，通过设置安全岛，实现行人二次过街；对青年大街等一些全线设置禁左的街路通过重新设置标志标线在部分路口按时段开放左转；协调政府有关部门在市府大路、黄河大街、南京街、正阳街等地点设置人行过街天桥或地下通道。

4.7 建立公交快速通道

经我们对沈阳市总体路网格局和公交线路分布情况的调研，拟向市政府建议，选择南京街—黄河大街一线（白山立交桥至南五马路，含泰山路北陵大街至黄河大街段，共9km）和南五马路—文化路（胜利大街至万柳塘路，共6km）一线，试行推出一横一纵的公交快速通道，实行全线施划公交专用车道，并在道路每个交叉路口的进口车道处设置公交专用导向车道，在早晚高峰时间（7：00—9：00，16：00—19：00）实行公交优先。结合2025 年电子警察建设计划，在这些公交专用导向车道增设电子警察系统，避免其他车辆占用公交专用导向车道。通过公交快速通道的设置，可以解决市民乘坐公共交通快速出行的问题，逐步改变市民出行习惯，减少中心城区的行车、停车压力。同时，公交快速通道也可作为突发事件、工程抢险、紧急救护等情况下的绿色快速通道。5 结论

解决沈阳城市交通拥堵问题，各级党委、政府要提高重视程度，加大交通管理设施建设资金投

入，广大交通参与者要提高交通安全意识、文明出行、自觉遵守交通法，交通管理部门要科学规则，通过制定相应政策法规以及标准规范，以适应新形势下交通管理工作发展要求，确保城市道路安全畅通，促进沈阳经济又好又快发展。

**第四篇：道路交通违章查询**

本文转自长沙交通事故赔偿网

道路交通违章查询

本文转自长沙交通事故赔偿网

交通违章是指机动车、非机动车驾驶人和行人，违反道路交通安全法及交通管理的行为，交通违章查询便是查询这类违章行为的。那么怎样进行交通违章查询呢?

一、交通违章查询的定义：

交通违章查询是指用户通过网络或手机的方式，查询机动车辆违反交通管理的行为。目前，交通违章查询方式有交通支大队终端查询、服务网站查询、电话查询和工具查询四种。

二、机动车违章查询目前有四种方式：

1、到各市各区县交通支大队的办公大厅通过触摸查询终端查询。

2、登陆各市公安局公安交通管理局的对外服务网站：找到车辆违章查询，输入车牌号和车辆发动机号，点击查询即可。

3、拨打声讯电话查询。

4、通过编写手机短信查询违章

三、交通违章查询怎样避免交通违章

1、熟悉交通法规。

2、熟练掌握驾驶车辆，眼睛可以看到的范围更大，不至于手忙脚乱的分散注意力。

3、尽量不要超速，也可以使用导航仪类的安全行车系统做测速提示。

4、经常看看地图，熟悉路线,减少出现绕弯的概率。

5、养成上网查看违章记录的习惯,以免年底车检不过。

**第五篇：习惯性违章的成因与对策**

习惯性违章的成因与对策

习惯性违章,是固守旧有的违背规则的不良作业习惯,包括习惯性违章操作和习惯性违章指挥。它是在一定的心理支配下长期形成的一种行为方式,具有一定的顽固性。少数员工的习惯性违章行为,不仅对安全生产直接构成威胁,而且对周围的员工也带来不良影响,如果不及时制止,很快就会蔓延开来,影响安全生产。因此,习惯性违章是诱发事故的温床,是安全生产的大敌。大力倡导良好的安全生产行为,杜绝习惯性违章是有效防范事故,促进安全生产的必然要求。

一、产生习惯性违章的原因

（一）侥幸心理

伤害事故是一种小概率事件。一次或多次不安全行为不一定会导致伤害,一些职工偶尔习惯性违章没有受到伤害,就认为自己运气好,不会出事故,或者得出了“这种行为不会引起事故”的结论。要想确保事故为零的目标,就必须杜绝违章行为和消除一切事故隐患,从源头上遏制事故。但是在实际中,这一规律却被部分人曲解了,认为一次两次违章没有什么,不一定发生事故,于是对违章行为习以为常,慢慢地就形成了习惯性违章。

（二）蛮干心理

其表现为嫌麻烦,怕费劲,图方便,明知故犯,不遵守安全规程,无视安全管理制度,在不采取任何安全措施或安全措施不全的情况下冒险作业,如高空作业必须佩带安全带,但一些员工图省事,不系安全带。虽然一般情况下侥幸没有出事,但在一定条件下就有可能引发事故。

（三）从众心理

每次违章并不是必定会发生事故,这就给人们造成一种错觉,好像事故是偶然的,违章违纪其实并没有什么危险。特别是一些新参加工作的员工,由于安全教育培训不足,未能掌握基本的安全知识,以致安全意识不强,安全技术素质差,对违章违纪的危害性和危险性认识不足,缺乏安全防护技能,看见别人违章了没有发生事故,也就跟着学,随大流,在特定的范围内也就形成了习惯性违章见惯不怪的不良风气。

（四）无所谓心理

一些员工安全意识差,自我保护意识弱,不执行安全规程,而是凭经验,按习惯操作,对违章行为持无所谓态度,过高看重行为后果的价值,而又过低估计自己失败的可能性,认为一两次违章不会发生事故,久而久之,也就形成了习惯性违章行为。

二、遏制习惯性违章的有效途径

（一）加强宣传教育,增强安全意识

安全教育是对员工进行安全生产的思想教育,包括安全生产的法制教育、道德教育、责任感教育。通过对员工进行安全生产法律法规教育、事故案例教育等,促使员工自觉遵守安全生产的法律法规,做到知法、懂法、守法。通过道德教育,促使员工在工作中逐步养成为他人服务的情感,做到“我不伤害别人”,当别人受到伤害时能及时抢救,尤其是当他人违章时能及时制止,并能及时提醒他人“预防为主”,落实防护措施。通过对员工的安全责任感教育,促使员工充分认识“我”在家庭和社会中的重要性,树立正确的安全价值观,认识到安全不仅是企业生产的需要,最重要的还是自己的安全需要,认识到安全不仅要对企业负责,对社会负责,还要对自己负责,对家庭负责,从而进一步强化安全意识,树立“以人为本,珍惜生命”和“安全第一,预防为主”及“不伤害自己,不伤害别人,不被别人伤害”的安全思想观念,自觉遵章守纪,克服重生产、轻安全的错误思想,克服麻痹思想和侥幸心理,防止和纠正违章行为,形成珍惜生命,倡导安全的浓厚氛围。

（二）强化安全技能培训,提高员工安全素质

职工安全文化素质是企业安全生产的基础,加强对职工队伍的安全技能培训,提高职工的安全素质,是增强职工的安全意识,消除事故隐患,保护职工安全健康的一种有效措施。习惯性违章的一个重要原因就是安全知识缺乏,而知识的贫乏必然带来行动的愚昧。因此,应大力抓好“三级”安全教育、安全生产技术知识培训、“三不伤害”教育、特种作业人员培训、班组安全教育培训和安全员的教育培训,在培训中力求形式多样,内容丰富,增强针对性、实效性,避免泛泛而谈。一方面提高员工现有安全技能,另一方面也引导职工熟悉与自己岗位相关的安全科学知识,使员工做到“我要安全”、“我会安全”。

要大力加强安全文化建设,倡导安全文化,着力营造“人人关心安全,人人重视安全”、“关爱生命,关注安全”的良好氛围,开展形式多样、职工喜闻乐见的安全技能比赛、提合理化建议、职工身边无违章等群众性活动,进行多方位的安全文化渗透,引导职工增强安全意识,提高安全防护技能,自觉纠正和克服违章行为。在企业这个特定的区域中,通过安全文化氛围的熏陶,群体行为的诱导和集体精神的感染,去暗示和驱动员工自觉抵制一切违章蛮干行为发生,把爱岗敬业、遵章守纪、按规程操作视为高尚的道德行为,把违章操作视为丑恶的行为,从而强化员工遵章守纪意识。

（三）严格考核奖惩,提升安全管理水平

要认真落实安全生产责任制,充分发挥企业安全生产的责任主体作用,加强和改进企业安全管理,纠正忽视安全、放松管理的错误倾向,创建本质安全型企业。同时要结合企业实际,制定切实可行的安全生产管理制度、安全操作规程和奖惩制度,通过规章制度来规范员工的行为,这些规章制度是企业内部法定的行为规范,具有外加的强制性,它对及时杜绝习惯性违章、培育遵章守纪的好习惯有着不可替代的作用。要严格管理,严格奖惩,弘扬正气,鞭策落后,对制止违章违纪,避免事故发生和扩大的行为给予重奖;对造成事故的给予重罚,防微杜渐,治小防大,切实保障从业人员的生命安全和健康权益。只有这样,才能有效地制止习惯性违章的形成和蔓延,才能渐渐地培育良好的遵章习惯,才能使“珍爱生命,关注安全”的观念入脑入心,才能有效遏制事故发生,促进安全生产形势稳定好转。

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！