

文化馆建设用地指标

主编单位：中华人民共和国文化部

批准部门：中华人民共和国住房和城乡建设部

中华人民共和国国土资源部

中华人民共和国文化部

施行日期：2008年10月1日

第一章 总则

第一条 为适应我国公益性文化事业发展的要求，贯彻落实“十分珍惜、合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策和《公共文化体育设施条例》，满足人民群众日益增长的文化生活需要，促进文化馆建设项目节约集约用地，制定本指标。

第二条 本指标是编制和审批文化馆项目建议书或可行性研究报告，确定建设用地规模的依据；是编制初步设计文件，核定和审批建设项目用地面积的依据；也是编制城乡规划确定文化馆发展用地的依据。

第三条 本指标适用于文化馆的新建、改建和扩建工程，以及文化馆的规划布局。乡（镇）、街道综合文化站参照执行。

第四条 文化馆项目建设用地，必须贯彻执行国家有关建设和土地管理法律、法规，按照专业化协作和社会化服务的原则，统筹兼顾，精心规划、设计，切实做到科学合理、节约用地。

第五条 文化馆建设用地，除符合本指标规定外，还应符合国家现行有关标准和规范的规定。

第二章 节约和合理用地的基本规定

第六条 文化馆建设，应综合考虑所在城镇的行政建制及其服务人口规模，社会经济发展状况、自然环境条件、地方文化特色以及建设管理方式等特点，合理确定用地规模和服务半径。

第七条 文化馆建设，应纳入城乡公共文化设施统一规划，合理布局、配套建设。

第八条 文化馆的布局，应符合城乡规划和土地利用总体规划，并本着服务市民、方便群众活动的原则合理分布。

第九条 文化馆的选址，应在城镇人口集中、交通便利（大城市和特大城市应满足公交便利）、环境优美、适宜开展群众活动的地区；宜结合城镇广场、公园绿地等公共活动空间综合布置，避免或减少对医院、学校、幼儿园、住宅区等需要安静环境的建筑的影响。

第十条 文化馆的总平面布置，在满足服务功能和公共安全的前提下，应充分利用地上、地下空间。

第十一条 文化馆改建、扩建项目，应充分利用原有场地和设施，减少新增用地；因条件所限无法扩建确需异地新建的，应保留原馆公益性文化设施的使用性质不

变。

第三章 建设用地指标

第一节 分级分类与设置原则

第十二条 文化馆按其行政管理级别分为省(自治区、直辖市)级文化馆、市(地、州、盟)级文化馆和县(旗、市、区)级文化馆3个等级。

省、自治区、直辖市应设置省级文化馆,市(地、州、盟)应设置市级文化馆,县(旗、市、区)应设置县级文化馆。

第十三条 文化馆按其建设规模分为大型馆、中型馆和小型馆3种类型。

建筑面积达到或超过6000m²的为大型馆;

建筑面积达到或超过4000m²但不足6000m²的为中型馆;

建筑面积达到或超过2000m²但不足4000m²的为小型馆;

第十四条 文化馆的设置原则应满足表1的规定。

服务人口不足5万人的地区,不设置独立的文化馆建设用地,鼓励文化馆与其他相关文化设施联合建设。

文化馆的设置原则 表1

类型	设置原则	城镇人口或服务人口(万人)	服务范围或服务半径
大型馆	省会、自治区首府、直辖市和大城市	≥50	市区
中型馆	中等城市	20~50	市区
	市辖区	≥30	3.0~4.0km
小型馆	小城市、县城	5~20	市区或镇区
	市辖区或独立组团	5~30	1.5~2.0km

注:大型馆覆盖的4.0km服务半径内不再设置中型馆;大、中型馆覆盖的2.0km服务半径内不再设置小型馆。

第二节 建设用地控制指标

第十五条 文化馆建设用地包括文化馆建筑用地、室外活动场地、绿化用地、道路和停车场用地。

第十六条 各类文化馆的建设用地面积控制指标应符合表2的规定。

文化馆建设用地控制指标 表2

类型	建筑面积(m ²)	容积率	建筑密度(%)	建设用地总面积(m ²)	建设用地中的室外活动场地(m ²)
大型馆	≥6000	≥1.3	25~40	4500~6500	1200~2000
中型馆	4000~6000	≥1.2	25~40	3500~5000	900~1500
小型馆	2000~4000	≥1.0	25~40	2000~4000	600~1000

第十七条 文化馆停车场地包括自行车停车和机动车停车。

自行车停车应按每百平方米建筑面积2个车位配置。

机动车停车应充分利用地下空间及社会停车设施,地面停车场地面积应控制在建设用地总面积的8%以内。

1、文化馆：是各级人民政府设立的公益性文化事业机构，是国家公共文化设施的组成部分，是公民进行文化艺术活动的重要场所。

文化馆的主要职能：社会宣传教育，公益文化服务，文化艺术普及，非物质文化遗产保护。

文化馆的主要任务：组织群众性文化艺术活动；开展文化艺术知识技能培训；组织业余文艺作品创作；辅导基层文化工作骨干和社会文艺团体；指导下一级文化馆站（室）开展基层文化工作；对民族民间文化暨非物质文化遗产研究保护；开展群众文化理论研究和对外民间文化交流。

2、服务半径：是指市民到达文化馆的最远直线距离。

3、服务人口：是指相应服务范围内的规划总人口，包括城镇户籍人口（非农业人口及农业人口）和居住半年以上的暂住人口。

条文说明

第一章 总则

第一条 本条阐明了文化馆建设用地指标编制的目的。

一、文化馆是我国特有的群众文化事业机构，建国几十年来已逐步建立起完善的组织和管理体系，在我国人民群众文化生活中占有重要地位。

二、为了贯彻国务院《公共文化体育设施条例》、适应我国文化事业发展及构建社会主义和谐社会的需要，为了满足人民群众文化生活水平日益提高的合理需求、保障文化馆建设能够合理规范地利用土地，制定本指标。

三、我国土地资源十分有限，建设文化馆必须贯彻执行“十分珍惜、合理利用土地和切实保护耕地”的基本国策，科学有效、节约集约地利用土地。

第二条 本条明确了文化馆建设用地指标的作用。

《关于印发〈工程项目建设用地指标编制工作暂行办法〉的通知》（[1989]国土[建]字第 169 号）第四条和第五条规定：“建设用地指标是指在平均先进的生产工艺、规划设计、技术经济水平和通常的场地条件下，一个建设项目（或单项工程）的主体工程和配套工程所需占用的额定土地面积”、“建设用地指标是编制和审批设计任务书（或可行性研究报告），确定项目建设用地规模的依据；是编制初步设计文件，核定和审批建设项目用地面积的尺度”；同时，《公共文化体育设施条例》第十四条规定：“公共文化体育设施的建设预留地，由县级以上地方人民

政府土地行政主管部门、城乡规划行政主管部门按照国家有关用地定额指标，纳入土地利用总体规划和城乡规划，并依照法定程序审批。”

文化馆是直接为人民群众提供文化服务的场所，根据国家构建公共文化服务体系，维护广大人民群众基本文化权益的精神，本指标考虑了我国文化馆建设的现状基础和未来发展需求与趋势，综合了服务人口、服务半径等因素的影响，以满足文化行政主管部门编制初步设计文件、土地行政主管部门核定和审批建设项目用地面积以及城乡规划行政主管部门组织编制城市规划落实文化馆建设用地的需要，促进文化馆的规划、建设达到节约土地、合理布局、提高服务水平的目的。

第三条 本条说明了文化馆建设用地指标的适用范围。

本指标适用于县级以上人民政府设立的文化馆的规划和建设。根据《中华人民共和国宪法》和国务院《公共文化体育设施条例》，本指标所指文化馆包括群众艺术馆和文化馆。

本指标不涉及服务人口不足 5 万人的文化馆，不涉及社会力量兴办的文化馆，不涉及街道综合文化站及乡镇文化站，这些文化馆的规划和建设可参照本指标执行，也可以与其他文化建筑联合建设。

第四、五条 这两条阐明了本指标与国家现行法律、法规以及标准、规范的关系。

本指标在编制过程中充分考虑到符合国家现行《公共文化体育设施条例》、《城市用地分类与规划建设用地标准》GBJ137、《文化馆建筑设计规范》JGJ41等相关法律、法规及标准、规范的规定和要求。

在本指标执行过程中应同时注意遵守国家现行的及新修订的其他标准、规范的相关规定和要求。

第二章 节约和合理用地的基本规定

第六条 本条为节约和合理用地的基本原则。

国务院《公共文化体育设施条例》第十条指出：“公共文化体育设施的数量、种类、规模以及布局，应当根据国民经济和社会发展水平、人口结构、环境条件以及文化体育事业发展的需要，统筹兼顾，优化配置，并符合国家与城乡公共文化体育设施用地定额指标的规定。”

我国现行的文化馆设置与管理是与所在城市或区的行政管理级别相对应的。根据研究与分析，基于文化馆群众性文化设施的属性，其发展趋势将于群众文化活动更加密切，所以建设规模也应与其服务人口相匹配。但人口的分布并不均匀，且通常使用者所能承受的出行距离和时间是有限的，因此，文化馆的设置及布局还应考虑合理的服务半径，以保证使用者在适宜的出行时间内可以到达。

目前我国的文化馆建设是与所在城市的社会经济发展水平、环境条件、民族及文化等特点有着密切的关系。不同地区的文化馆在功能设置，工作展开、管理方式、设施水平与建设规模等方面表现出明显的差异性，因此，本指标充分考虑多种差异的存在，提供一定的弹性空间。各地可根据自身的经济情况、用地条件，特别是人民生活的需要适当调节，但必须遵守节约和合理利用土地的基本原则。

第七条 本条阐明了文化馆应合理利用地。

国务院《公共文化体育设施条例》指出：“建设公共文化体育设施使用国有土地的，经依法批准可以以划拨方式取得。”公共文化体育设施的建设预留地，由县级以上地方人民政府土地行政主管部门、城乡规划行政主管部门按照国家有关用地定额指标，纳入土地利用总体规划和城乡规划，并依照法定程序审批。任何单位或者个人不得侵占公共文化体育设施或者改变其用途。”

文化馆是公益性文化设施，是政府向社会提供的公共物品，它与人民群众特别是老人、儿童等弱势群体的文化生活息息相关，因此，其建设用地应纳入城镇公共文化配套设施并通过城乡规划加以落实。文化馆建设用地应满足群众文化生活的需求，同时也应避免盲目占地和重复建设。

第八条 本条阐述了文化馆的合理布局。

文化馆的布局应充分考虑公益性公共文化设施服务的需求，城市中不同级别、不同类型的文化馆应形成有序的公共文化设施服务网络，方便使用并减少重复建设。

第九条 本条阐明了文化馆的选址原则。

针对文化馆服务对象的交通出行习惯和要求，特别是省、市、县级文化馆既是辖区文化活动的组织中心，同时又是群众文化活动的场所，因此，应设置于城市中人口集中、交通便利的地区；考虑到大城市及特大城市的实际交通状况，本指标提出了文化馆应位于“交通便利”的地区。

本着集约利用土地、充分利用城市公共资源的原则，结合我国文化馆建设多年的实践经验，文化馆的选址宜靠近城镇公园绿地和城镇广场，在基本功能不受影响的条件下与青少年宫、妇女儿童活动中心、老年活动中心、文化艺术中心等其他公益性文化设施联合建设。

第十条 本条为文化馆节约集约用地措施。

文化馆的建设，特别是在用地条件十分有限的情况下，应充分和合理利用地下空间，提高土地利用效率；合理组织地面空间，留出必要的室外活动场地。

第十一条 本条为文化馆节约集约用地措施。

调研发现，有些城市由于用地条件有限，文化馆在进行改建、扩建时，新馆

建在远离旧城中心、居住人口不多的地方，旧馆址改作他用，致使相当一段时间内新馆缺少使用者，而原馆服务范围内的市民又失去了日常活动的文化场所；有些城市甚至出现旧馆拆除、新馆未建，文化馆活动长期停滞的情况。因此，为了保障公共文化设施用地不被蚕食，为了逐步完善公共文化设施社会服务网络，本指标特别提出，确需异地新建时应不改变原馆址公益性文化设施的使用性质，作为公共文化设施继续为市民提供文化服务；当原馆服务范围内人口发生迁移、服务人口不足时，原馆址才可以改变使用性质。

第三章 建设用地指标

第一节 分级分类与设置原则

第十二条 本条明确了文化馆的分级。

目前我国的文化馆是按照行政建制进行设置和分级管理的。省（自治区、直辖市）级文化馆，通常称为群众艺术馆；市（地、州、盟）级文化馆，通常也称为群众艺术馆；县（旗、市、区）级文化馆称为文化馆。为了便于实施，本指标包含上述馆并统称文化馆，同时延续了原有的分级管理方式，这样文化馆将有比较明确的投资和管理主体。

第十三条 本条明确了文化馆的分类。

结合我国现阶段社会经济发展的现况以及文化馆的服务和使用性质，为了便于管理、进一步提高文化馆的社会服务水平，体现以人为本的设置原则，本指标综合考虑了直接影响文化馆服务功能和水平的服务人口因素，将文化馆按建设规模分为大型馆、中型馆和小型馆三种类型，以应对不同规模的服务人口，便于更加科学、合理地确定文化馆的建设用地面积。

本指标划分文化馆类型是以我国现有 3 级文化馆的建设数据为基础进行的（见附表 1），对文化馆内部功能空间设置及建筑面积规模也进行了相应研究，这样有利于文化馆分级和分类的有机衔接，便于指标的实施操作。但目前文化馆中有相当部分建于 1980 年以前，其建筑规模、质量以及设施、设备已不能适应城市经济社会发展的需要，亟待改善。本指标控制数据地确定充分考虑了文化馆建设的合理需求和发展趋势。

我国文化馆建筑规模现状调研数据（m²） 附表 1

数据内容	省级文化馆	计划单列市文化馆	直辖市文化馆	地级市文化馆	计划单列市区馆	县级市文化馆	县级文化馆
平均数	5305	6363	5596	4344	3155	2503	1894
中位数	3800	6747	4506	3950	3000	2009	1467

第十四条 本条阐明了文化馆的设置规定。

本指标明确地提出了文化馆的设置原则——综合考虑文化馆分级与分类的关系，并通过“设置原则”的规定进行修正。文化馆与行政管理级别挂钩的设置

与管理模式在一定时期内仍将有助于文化馆的建设与管理,但其社会化服务的职能日益凸现,为便于更加合理地确定文化馆的建设用地面积,本指标增加了文化馆的分类标准。

大型馆适用于省会城市、自治区首府和直辖市,以及 50 万人(含)以上的大城市的文化馆。

中型馆适用于 20 万人(含)~50 万人的中等城市,以及 30 万人(含)以上的区文化馆。

小型馆适用于 5 万人(含)~20 万人的小城市和县城,以及 5 万人(含)~30 万人的区文化馆。

文化馆是广大群众参与各类文化艺术活动的场所,所以必须贴近群众,其选址和布局应根据各地的人口分布情况综合考虑服务半径的要求进行设置。本指标的设置原则对市辖区文化馆提出了服务半径的控制要求,因为大、中城市中的中、小型文化馆(区文化馆)具有方便群众到达、有利于吸引群众参与文化活动等特点,应鼓励优先发展,合理布局,力争达到文化馆设施网络化、文化馆服务均等化的发展目标。

调研发现,参与文化馆日常活动的市民,约 85%是采用步行、自行车和公共交通方式到达文化馆的;有 1/3 的市民期望 5~15min 内可以到达文化馆,另外还有 1/3 的市民期望 15~30min 内可以到达文化馆。根据我国城市居民平均出行时间调查:步行出行速度平均为 3~4km/h;自行车平均速度为 8~12km/h;公共交通运营平均速度为 6~8km/h(包括等候与换乘时间,各城市交通状况不同存在着差异),本指标以市民单程到达文化馆的出行时间大约控制在 15~30min 为原则,确定不同类型文化馆的服务半径。

表 1 注中提出了上级馆覆盖下级馆的建设原则,以避免文化设施资源的浪费,减少重复建设,充分发挥公益性文化设施的服务效能,节约用地。

第二节 建设用地控制指标

第十五条 本条为文化馆建设用地的构成。

文化馆建筑用地指文化馆建筑基地占地及建筑周边必须的维护用地;

室外活动场地指文化馆用地内维护环境、提供群众室外休憩空间的用地;

道路和停车场用地指文化馆内部车辆、人流进出文化馆建筑的通道以及供文化馆使用的机动车和非机动车停车场用地。

第十六条 本条明确了文化馆建设用地面积控制指标。

根据我国文化馆建设的建筑面积规模,参考其容积率和室外活动场地的现状水平(见附表 2),参照文化馆开展活动的合理规模,借鉴文化部文化馆评估考

核的标准和《文化馆管理办法》，参比设计及活动开展较好、规模适宜的文化馆的建设实例，本指标都针对不同类型的文化馆分别确定了其建设用地控制指标，内容包括：建设用地总面积控制指标、建筑面积规模参考指标、最小容积率的控制指标、建筑密度控制范围以及室外活动场地控制指标。

我国文化馆室外活动场地、容积率现状调研数据 附表 2

第十七条 本条为文化馆配建车位要求。

文化馆的自行车乘车应满足本指标要求，自行车为市民到达文化馆常用的便捷出行方式，因此应设置相应的停车场所。

根据我国目前文化馆群众活动参与者的出行特点，考虑我国各城镇机动化程度不同、差异巨大，本指标从节约集约用地的角度出发，对机动车地面停车采用了总量控制方式，以保障文化馆自用型停车为主，少量提供社会停车场，鼓励文化馆机动车停车充分利用地下空间和社会停车设施，同时还应遵守各地方城乡规划建设对文化馆机动车停车的相关标准和规定。



原文已完。下文为附加文档，如不需要，下载后可以编辑删除，谢谢！

构建乡镇和谐交通管理执法环境心得体会

《中华人民共和国道路交通安全法》充分体现了以人为本、与民方便的原则，与每一个行人、驾驶员和家庭都有着密切的关系。它给中国老百姓带来了对人的生命尊重、对守法公民的尊重以及对交通执法人滥用职权的惩戒，为整个社会构建了一个完善的交通安全防范体系，切实保护人民群众的生命财产安全提供了较为系统的法律保障，然而，自2004年5月1日实施以来，在实际贯彻过程中，不少基层的民警却反映由于新法处罚幅度的提升，受处罚违法行为人意见较大，尤其在一些经济欠发达的乡镇、农村道路，执法难度更大，执法民警与违法行为人冲突现象时有发生，执法“难”问题日益突出。

我队在经历了几次的群众对抗执法冲突后，围绕构建一个和谐的交通管理执法环境，组织专门人员深入辖区开展调研，在认真摸清辖区交通安全状况，充分掌握第一手材料的基础上，建立基础台帐，全面分析原因；积极开展各种宣传方式，营造良好的执法环境氛围；实行人性化管理，尽量化解被处罚群众的敌对情绪；调动群众参与交通安全管理的积极性，开展“群防群治”；延伸各种交通安全管理业务到基层，进一步便民利民；加强警民沟通，强化廉政监督，开辟出一

条有效的农村道路交通管理办法。

一、充分摸清辖区交通安全状况，建立台帐，掌握第一手材料
要建立和谐的交通管理执法环境，首先要摸清辖区的交通情况及其特点，充分做好交通安全管理基础工作。所要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（包括等级道路及非等级道路）、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（即每个村有多少部车辆及驾驶员），这些车辆主要从事何种营运，其运输时间、路线呈何规律，该辖区的客流、物流有何特点等等，充分掌握这些第一手资料后进行整理，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实的基础。

二、积极开展各种宣传方式，为构建和谐的交通环境营造良好的氛围

群众交通安全意识的高低、是否理解并支持决定着公安交通管理工作质量和效率，而群众的交通安全意识不是与生俱来的，虽然大部分是取决于自身文化素质，但是也与公安交通管理部门的宣传工作紧密相连的。近年来，我队非常重视乡镇交通安全宣传，废除以往形式单一老一套做法，不断创新宣传形式，以丰富多样的宣传方式吸引广大农村群众接受教育。在近年的工作实践中，我队总结出以下行之有效的宣传途径：

（一）自身执法宣传。交警的执法过程本身就是一个很好的宣传载体。一个有着严整的警容风纪、规范化的执法程序的执勤民警队

伍本身就是很好的“交通安全宣传牌”，在执法过程中最忌讳的是方法简单粗暴，动不动喝斥违法行为人等等行为，这样就会令群众对公安交通部门产生排斥感，自然就“敬而远之”了。我队特别注重执法解释工作，民警在执法过程中，发现违法行为时先进行交通法律法规宣传教育，指出违法行为人哪些行为是违法行为及其所存在安全隐患，对自身及他人的人身财产安全构成了哪些危害，违反了交通法规具体条款等等，让违法群众心服口服，自觉自愿接受处罚，交通管理工作自然顺利展开。

（二）新闻媒体宣传。新闻媒体具备了群众接受率高的特点。在实际工作中不少民警经常抱怨工作又累，群众又不支持，从事交通安全管理工作“吃力不讨好”等等，这与新闻媒体利用率少，缺乏与群众之间的沟通是分不开。我队充分利用抚松电视台遍布各乡镇、农村，收视率高的特点，在抚松电视台警务报道专题节目中开辟专栏，将公安交通安全管理工作成效、相关法律法规知识，交通案例及经验教训、民警在开展交通管理工作中的苦与累镜头分类系列播出。让人民群众全面了解公安交通安全管理工作，拉近民警与群众的距离；让人民群众了解交通安全与他们的生活息息相关；让人民群众了解参与交通活动时要遵守的交通规则，如何避免不安全的因素造成的危害；……久而久之，群众的交通安全意识与交通文明意识也得到提高。

（三）开展交通安全共建活动。我队结合创平安大道中交通安全共建活动，经常组织民警深入设在事故高发路段或重点道路边上的村庄、企业、学校等单位，定期或不定期地开展交通安全图片展、交

通安全知识竞赛、播放交通安全知识教育碟片、上交通安全知识讲座、制作交通安全宣传栏等各种形式的交通安全宣传活动，坚持把交通安全知识送进村、厂、校。通过开展交通安全宣传“五进”工作，充分提高了这些地区交通参与人的交通安全意识，使交通安全管理工作事半功倍。

（四）举办交通安全教育展示厅。交通违法行为人之所以违反交通安全法律法规，通常是因为他们不懂其行为违反了相关交通法律法规或者虽然知道交通违法了但心存侥幸心理，不懂其行为会造成相应的危害。我队在各中队设立一个交通安全教育展示厅，悬挂交通安全知识、典型交通事故案例挂图，播放交通安全知识教育光碟。在查获每起交通违法行为，准备对其进行处罚前首先要求违法人接受半个小时或一个小时的交通安全教育。通过教育让违法行为人认识到自己行为的违法危害性，自觉接受处罚，且促进其在今后参与交通活动时会更注意交通安全了，这比起“重处罚轻教育”的效果要好很多。

（五）开展丰富多样的交通安全宣传活动。寓交通安全教育于娱乐中，大、中队经常组织娱乐宣传教育活动。例如开展交通安全知识竞赛。在交通安全共建村、厂、校，提前数天发给参与人一些交通安全知识资料让他们学习，数天后，在这些共建单位开展交通安全知识竞赛，就资料里的内容问答，答对的参与者奖励一些小奖品，这种活动容易提高群众了解交通安全知识的兴趣与主动性。又比如赠送安全头盔。对一些不戴安全头盔的违法人在查获之后，赠与安全头盔，原本以为会受到严厉处罚的违法行为人不仅没受到处罚，还意外获

赠，那还有什么“理由”不戴头盔呢？丰富多样的交通安全宣传活动经常开展，让辖区群众受到经常性的交通安全教育，久而久之，安全意识也会有所提升。此外，在人流聚集地开展交通安全图片展、播放交通安全教育碟片、散发交通安全传单等等活动也能收到很好宣传教育效果。

三、实行人性化管理，尽量化解被处罚人的抵触情绪

在不少群众眼里，交通民警就等同于“罚款的警察”，为了消除这种误解，除了大力加强交通安全教育、极力提高辖区群众的交通安全意识外，很关键的一点是要强化公安交通管理部门的人性化管理措施。作为公安交通管理部门，工作的最终目的就是要尽量减少交通违法行为、遏制交通事故。安全是“目的”，“手段”未必要罚款。

为改变以往在群众眼里公安交警“以罚为主”的交通管理方式，大、中队经常性的开展交通安全劝导活动，对驾驶两轮摩托车不戴安全头盔、车辆违法停放、闯禁行路线等轻微交通违法行为在被查获后不再进行罚款，而是让交通违法人参与交通执勤劝勉其他人遵守交通法规、协助维持交通秩序来代替处罚，这既扩大了交通管理人员队伍，也改变了以往在群众眼中以罚为主的公安交警形象，既做好交通安全管理工作又能够适应农村经济落后的民情，也能增强对交通违法人的交通安全教育，以教育代罚款，达到减少交通违法行为、改善交通秩序的目的。

四、调动群众主动参与交通管理工作的积极性，开展“群防群治”

(一) 成立各类型车辆“协会”自治。我队分片划区在农村基层鼓励各种类型的车辆驾驶人员成立协会等组织开展自治管理。目前，抚松全市按乡镇划分成立了客运车队、货运车队、农用车队等 13 个，在协会的内部再根据区域（我们管辖的区域——各乡镇——各行政村）的划分成立了相应的分支机构（即“分会”），层层而下，形成了一个类似“金字塔”型的管理机构，这些协会的“管理者”直接对公安交通管理部门负责，负责签订安全责任状、定期组织交通安全教育等等，协会的管理章程里也制定了相关法律规定，如：严禁非法载客上路，严禁未无证驾驶无牌车辆等等，他们拥有了充分“自治权”，并相互监管。不仅节省了警力，提高了工作效率，又让这些驾驶人员有了“自治”的感觉，调动其参与交通管理工作积极性。

(二)组织交通安全义务巡逻队。各中队与辖区团组织联合召集优秀青年组成道路交通义务巡逻队，负责各辖区的交通安全工作，开展对占道晒粮、路边堆放砂石建筑材料、乱摆摊设点、非法载客等行为进行劝导，消除交通安全隐患，创造良好的交通执法环境。

(三)组织联勤执法队、各部门齐抓共管。交通管理工作并非仅仅交警部门的“独角戏”，交通管理工作直接面对群众、涉及面广，需要全社会的共同关注，尤其在乡镇基层，警力少、管理线路长，单靠交警一部门只会出现心有余力不足的现象，政府与各职能部门的支持起着关键性作用。争取当地政府、党委的支持，联合各职能部门组建一个联勤执法队，齐抓共管交通安全工作，开展社会化交通管理，不仅可以相应解决乡镇基层中队警力不足的问题，还可以相互弥补职能

的欠缺，效果尤佳。

五、延伸各种业务到基层，真正做到便民利民

农村基层之所以存在大量的无牌无证车辆，很大程度上是因为地处边远，进城培训驾驶证、车辆挂牌不方便，所以虽然很多乡镇基层中队大力强强整治，但是仍然治标不治本，很多车辆还是在被处罚后不及时参加培训驾驶证、车辆挂牌，而交通管理工作也很容易陷入一种僵局——整治力度大却收获小，辖区的交通违法率仍居高不下。抚松交警中队自 2003 年开展“贯彻十六大，全面奔小康，公安交警怎么办”大讨论以来，开展一系列便民利民措施，延伸车管、驾管业务到基层，组建流动车管站、驾驶证培训班，定期或不定期深入各乡镇为边远地区群众挂牌、年检、培训驾驶证让正规购买的车辆方便挂牌，让愿意参加驾驶证培训的驾驶人员方便培训，这样一来便可以使辖区的无牌证车辆大大减少，不仅赢得群众对公安交通管理部门的便民利民措施的肯定，促进和谐交通管理环境的建设，同时也可以降低辖区的交通违法率。

六、加强警民沟通，强化廉政监督

近年来，我们大、中队积极聘请人大代表、政协委员、管理对象等在人民群众中带有号召力的人士为廉政监督员，经常性召开通报会议，向监督员传达新的法律、法规和通报部署开展的专项整治活动，争取他们的理解支持，并充当警民沟通的共同桥梁。群众有什么热点、难点问题通过这些代表向我们反映，而我们公安交通管理部门开展的一些专项活动的精神也通过这些代表公布。在执法工作展开时，遇到

一些群众“不理解”的责问时，这些代表便会发挥作用，对这些群众解释我们的工作目的等等，消除误会，使公安交通管理部门与群众之间建立和谐的关系。建立廉政监督机制、开展民主评议行风等有利于强化警民关系的活动，不仅可以加强警民的沟通，更关键的是也给自己树立一面“镜子”，通过廉政监督，可以及时发现自己工作开展中存在哪些不足之处，即使改正或补救，以利于和谐执法环境的构建。

