

世界银行贷款—

宁波可持续城镇化示范项目（一期）

# 社会评价报告

河海大学中国移民研究中心

二〇一五年 12 月

## 目录

1	导言	1
1.1	项目背景和概况	1
1.2	社会评价目的	3
1.3	调查过程	4
1.4	社会评价方法	4
1.5	社会评价的主要关注事项	7
2	项目区社会经济概况	8
2.1	行政区划	8
2.2	人口概况	8
2.3	少数民族状况	9
2.4	社会经济发展状况	9
2.5	城镇化水平	10
2.6	旅游业状况	11
2.7	交通状况	11
3	利益相关者识别及需求分析	12
3.1	项目受益范围	12
3.2	利益相关者识别	12
3.3	利益相关者需求分析	14
4	项目区贫困状况	27
4.1	低保人口	27
4.2	外来人口	27
4.2.1	外来务工人口	27
4.2.2	流入人口状况	29
4.3	项目区贫困人口状况	32
5	社会影响分析	37
5.1	城市宜居性项目	37

5.1.1	正面影响	37
5.1.2	负面影响	40
5.2	公共交通项目	42
5.2.1	正面影响	42
5.2.2	负面影响	43
5.3	项目的主要受益人群以及特殊群体的社会效益	44
6	社会性别与发展	49
6.1	项目区妇女状况	49
6.1.1	项目区妇女人口状况	49
6.1.2	项目区内妇女状况	49
6.2	项目对妇女的影响	52
6.2.1	项目对妇女的正面影响	52
6.2.2	潜在风险	53
6.3	妇女的需求与期望	54
6.4	妇女的社会地位	56
6.5	女性与交通的关系	57
6.6	社会性别行动计划	57
7	公共参与	61
7.1	项目准备阶段的参与	61
7.2	项目后期参与计划	63
7.3	公共参与机制与策略	68
7.3.1	象山县已开展的交通安全活动	68
7.3.2	开展社区、学校层面的交通安全宣传和培训	69
8	项目风险	71
8.1	项目设计中的风险	71
8.2	项目实施中的风险	71
8.3	项目后续运行和管理中的风险	73

附件.....	80
附件 1: 座谈会主要记录 .....	80
附件 2: 访谈主要记录 .....	82
附件 3: 实地调查图片 .....	86

## 表目录

表 1-1 社会评价方法一览表 .....	6
表 2-1 不同地区的行政区域划分 (2013) .....	8
表 2-2 不同地区的人口构成及其规模(2013).....	9
表 2-3 人口出生、死亡和自然增长率 (2013) .....	9
表 2-4 GDP 及三次产业构成 (2014) .....	10
表 2-5 城镇居民可支配收入与农村居民纯收入 (2014) .....	10
表 2-6 不同地区旅游业收入和接待游客状况 (2014) .....	11
表 3-1 对交通状况存在问题的认知 (%) .....	14
表 3-2 对本地交通状况的评价 (%) .....	15
表 3-3 对本地交通基础设施的评价 (%) .....	15
表 3-4 对本地交通基础设施改善的需求 (%) .....	16
表 3-5 对道路维护和养护的评价 (%) .....	17
表 3-6 对本地交通安全的评价 (%) .....	18
表 3-7 对本地交通安全存在问题的评价 (%) .....	18
表 3-8 对交通安全改善的措施需求 (%) .....	19

表 3-9 本地公交车存在问题的评价 (%)	23
表 3-10 本地居民乘坐公交车的评价 (%)	23
表 3-11 不同受教育程度的居民出行方式比较 (%)	24
表 3-12 不同受教育程度的居民乘坐公交车的频率 (%)	24
表 3-13 对公交站台不足之处的评价 (%)	25
表 3-14 对公交车厢设置不足之处的评价 (%)	26
表 4-1 不同地区居民最低生活保障情况统计表	27
表 4-2 象山县全县及项目区外来人口统计 (2013)	27
表 4-3 工业园区就业的外来人口统计	28
表 4-4 丹东街道外来人口及贫困状况	29
表 4-5 丹西街道外来人口及贫困状况	30
表 4-6 丹东街道户籍人口种低于全县贫困收入线的人数及比例	32
表 4-7 丹东街道户籍人口种低于全县贫困收入线的人数及比例	34
表 5-1 交通问题改善的需求 (%)	37
表 5-2 从家到公共场所的便利程度评价 (%)	38
表 5-3 不同职业的居民对项目正面影响第一位的评价 (%)	40
表 5-4 不同职业居民对项目负面影响第一位的评价 (%)	41
表 5-5 本地居民对乘坐公交车的缺点的评价 (%)	42
表 5-6 等候公交车的时间 (%)	43
表 6-1 项目区妇女人口状况 (2013)	49
表 6-2 调查样本的性别、年龄分布	49
表 6-3 调查样本的性别和受教育程度分布	50

表 6-4 调查样本性别和职业构成分布 .....	50
表 6-5 调查样本性别和年收入分布 .....	51
表 6-6 调查样本公共参与情况 .....	51
表 6-7 调查样本公众参与情况 (%) .....	51
表 6-8 调查样本性别和第一位出行方式分布 (%) .....	52
表 6-9 调查样本分性别对项目建设的态度 (%) .....	54
表 6-10 调查样本分性别对项目重要性的认知情况 (%) .....	54
表 6-11 调查样本分性别对项目中获得就业意愿情况 (%) .....	55
表 6-12 调查样本分性别对公共参与必要性的态度 (%) .....	55
表 6-13 调查样本分性别对提高公共意识的态度 (%) .....	56
表 6-14 社会性别行动计划 .....	59
表 7-1 项目准备阶段公共参与情况一览表 .....	63
表 7-2 交通安全行动小组全过程参与计划 .....	69
表 8-1 项目风险与行动计划一览表 .....	75

## 图目录

图 1-1 <a href="#">项目示意图</a> .....	2
图 3-1 图 3-1 象山县花卉市场附近十字路口 .....	15
图 3-2 象山县环城西路现状 .....	17
图 3-3 文昌街入口 .....	20
图 3-4 文昌街店铺 .....	20
图 3-5 丹南路实验小学门口 .....	21
图 3-6 丰绕路实验小学南门 .....	22
图 3-7 欢乐家园社区公交车站台 .....	25

图 3-8 象山县公交车厢设施现状 .....	25
图 4-1 丹东街道与丹西街道各社区/村户籍人口中贫困人口分布状况.....	34
图 4-2 丹东街道与丹西街道各社区/村流入人口中贫困人口分布状况.....	36
图 7-1 项目相关信息的告知和公示 .....	62
图 7-2 项目公众参与的结果 .....	65

# 摘要

## A. 项目概况

宁波可持续城镇化示范项目（一期）由城市宜居性项目、公共交通项目、洪水风险管理项目、技术援助和能力建设项目四部分组成。项目主要目的是在构建便利安全的综合交通系统，改善城市公共空间布局，加强公共交通系统建设，缓解交通拥堵，提高城市道路出行安全，建设平安和谐、宜人宜居、低碳环保的城市基础环境。

## B. 社会评价目的与方法

社会评价的目的在于识别主要利益相关者及其需求、项目建设和运行给利益相关者带来的机遇和风险，通过制定行动计划规避或减缓社会风险，帮助完善项目设计和实施，使那些可能受项目活动最直接影响的个人和群体支持和有效参与到项目活动之中。

为了编制社会评价报告，社会评价调查小组于 2014 年 10 月-2015 年 6 月在项目办、发改局等实施机构的配合和支持下，先后奔赴象山县 20 个村/社区进行社会调查。主要采取了焦点座谈、关键信息人访谈、深度访谈、观察法、问卷调查、文献法等社会研究方法。①焦点座谈。本次社会评价对项目区居民代表开展座谈会 21 场次，共计 128 人，其中妇女 41 人，占 31%；贫困和残疾人口 30 人，占 23%；②关键信息人访谈。对象山县妇联、民宗局、民政局、社会保障局、交通局、规划局、住建局、学校以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人开展了 50 人次的访谈；③深度访谈。对项目区内 20 个村/社区的居民代表开展了 40 次深度访谈；④问卷调查。通过目的性抽样实际抽取 6 个村/社区，在项目服务范围内发放了 253 份问卷。调查样本中，女性占 58.1%，农村居民占 54.5%。

## C. 主要利益相关者的需求

社会评价调查小组在实地调查过程中，识别出主要利益相关者，并通过访谈等方式了解这些主要利益相关者以及需求如下：

a) **项目区受影响居民。**①改善出行道路的安全性和便利性，提高出行效率，节省出行时间成本，有利于妇女、老年人、残障人士等日常出行；②改善道路基础设施，缓解交通压力，提升过街的安全性；③提升公共交通便利性，增加居民日常出行方式的选择。

b) **项目区工业企业和店铺。**①降低项目区内工业企业的运输成本，原材料可以及时供给；②商业街区公共空间的改善；③商家店铺的入驻带动区域的经济增长。

c) **项目区教育机构。**①道路的修建、路面质量的提升以及相关配套设施的齐全；②公共空间的改善，保证安全的基础设施的建立；③学校附近公交场站基础设施的升级。

## D. 贫困现状

a) **低保人口状况。**2014 年象山县低保人数 9377 人，其中农村 8970 人其中丹东街道和丹西街道低保人数分别为 170 人和 260 人。

b) **外来人口状况。**2013 年末，象山县外来人口为 13.64 万人，其中丹东街道 2.04 万人，丹西街道 4.31 万人。大部分外来人口就业分布在工业示范园、东陈新区、滨海工业园、仁义涂区块，项目建设将有利于园区内就业人口的居住和出行。

c) **贫困人口状况。**象山县低于人均收入 40% 以下的人口进行了测算，测算结果显示在象山县人均收入低于 7240 元为贫困人口，其中丹东街道和丹西街道分别为 21735 人和 14636 人。

## E. 社会影响

### 城市宜居性项目

正面影响：1) 缓解交通压力，改善道路质量，缩短出行时间；2) 有利于完善城市交通道路网；3) 提升道路安全性和通达性；4) 改善城市商业环境和公共设施；5) 增强项目区经济效益；6) 促进项目区居民尤其是弱势群体的就业，提升居民生活质量。

负面影响：1) 征地拆迁的影响。城市宜居性项目涉及永久征地 268.91 亩，共影响 126 户 537 人；2) 项目施工影响周边工厂的运作；3) 项目施工对居民和学生出行效率和安全影响；4) 项目施工对学校授课和周边居民日常生活的影响。

### 公共交通项目

正面影响：1) 改善城市公交设施公交场站、站台和车厢内部基础设施的完善，为居民出行提供便利，尤其是老人、妇女和残障人士等弱势群体；2) 缓解城市交通压力，减少私家车出行的频率；3) 改善公交线网布局，提高公共交通出行效率。

负面影响：1) 征地拆迁的影响。象山公共交通项目工程涉及永久征地 12.52 亩，共影响 1 个村 17 户 51 人；2) 交通安全隐患；3) 施工对周边店铺交易和运营的影响；4) 项目施工影响出行效率和安全；5) 施工对周围居民日常生活的影响。

## F. 社会性别与发展

项目区妇女发展现状为：受访妇女多为初中文化程度，从事职业多为个体经营户、企业职工、自由职业等，大部分妇女主要在家务工和照顾老人孩子，经济收入和公共事务参与水平低于男性。

项目对妇女的影响主要包括：改善妇女出行环境和安全；提高妇女乘坐公交车的便利性；给妇女提供更多的就业机会，提高妇女经济收入；营造舒适生活环境有益于妇女身心健康；项目实施造成妇女失地而失去收入来源，影响妇女健康和出行安全。

妇女的需求：1) 改善公共交通的需求；2) 通过项目建设获得就业机会的需求；3) 提高公共意识的需求。

## G. 社会风险

(1) 在项目设计阶段的风险包括：1) 交通基础设施，公交站台以及车厢内部基础设施的设计未考虑到项目区居民以及项目区弱势群体的想法的风险；2) 公共空间改造在设计上未考虑店铺、周边居民、学生家长和老师的想法和意见的风险。

(2) 项目实施中的风险包括：1) 征地拆迁的风险；2) 自然灾害、施工场地意外事故等外部风险；3) 施工期间对居民日常出行安全和生活影响的风险；4) 施工期间对沿街工厂和店铺运营和交易产生影响的风险。

(3) 项目后续运行和管理中的风险包括：1) 交通、道路和商业区基础设施的维护风险；2) 道路老化和破损风险；3) 居民缺乏交通安全知识的风险。

# 1 导言

## 1.1 项目背景和概况

宁波市位于东南沿海，全市陆域面积 9816 平方公里，海域面积 8232.9 平方公里。其海岸线总长为 1594.4 公里。2013 年，宁波市常住人口为 766.3 万人，户籍人口 580.1 万人，常住人口城镇化率 69.8%，户籍人口城镇化率 36.9%。城乡居民收入比为 2.03:1。根据《2014 年宁波市人力资源调查报告》可知，外来人口从事第一、第二、第三产业的比例分别是 5.82%、60.63%和 33.55%，并且有技术特长的劳动力占外来劳动力总数的 27.05%。产业调整战略的进一步加深，企业减少对低技能、低文化劳动力的依赖，向技术密集型方向发展。宁波作为率先实行城市社保一体化的地级市，缩小城乡之间的差距，并且自 2000 年以来，全市就业人口中，第一产业就业人数呈逐年减少趋势，第二、第三产业的就业人数则逐步增加，城镇化的优势越来越凸显。

象山县是宁波市的下辖县，全县陆域面积 175 平方公里，海域面积 5350 平方公里。根据统计，象山县第一产业增长率长期低于第二、第三产业的增长率，且第一产业增长率逐年下降，第二、第三产业增长率逐年增加。象山县的新型城镇化战略的效果呈现的同时还存在着交通、道路等落后的城市基础设施不能满足发展要求，工业发展追求经济效益忽略可持续发展原则等问题。象山县重点关注引进外来人口来带动当地经济发展，且外来务工人口截止 2013 年底有 13.64 万人，大部分外来人口都分布在县城工业园区，目前县人社局已推出职介主打、平台推动等手段促进外来人口就业并且针对外来人口现状出台对应的社会保险实施细则；县教育局也推出外来务工人员子女就学的办法来解决保障外来务工人员子女的求学问题等；项目区交通、道路的改善，城市空间的升级所带来的好处不仅仅只限于项目区的本地居民，也必将对外来务工人员的工作生活带来益处。

为了改善城市宜居性和公共交通基础设施建设，加大城市道路网容量，加强公共交通系统建设等设施建设，加强相关机构能力培训与提升，来应对快速城市化、机动化进程对城市规划和管理带来的巨大挑战，缓解交通拥堵，提高城市道路安全水平，建设平安和谐、宜人宜居、低碳环保的城市基础环境。象山县拟利用世行贷款用于宁波可持续城镇化示范项目。贷款额度为 1.5 亿美元，I 期项目世行贷款规模为 5000 万美金。

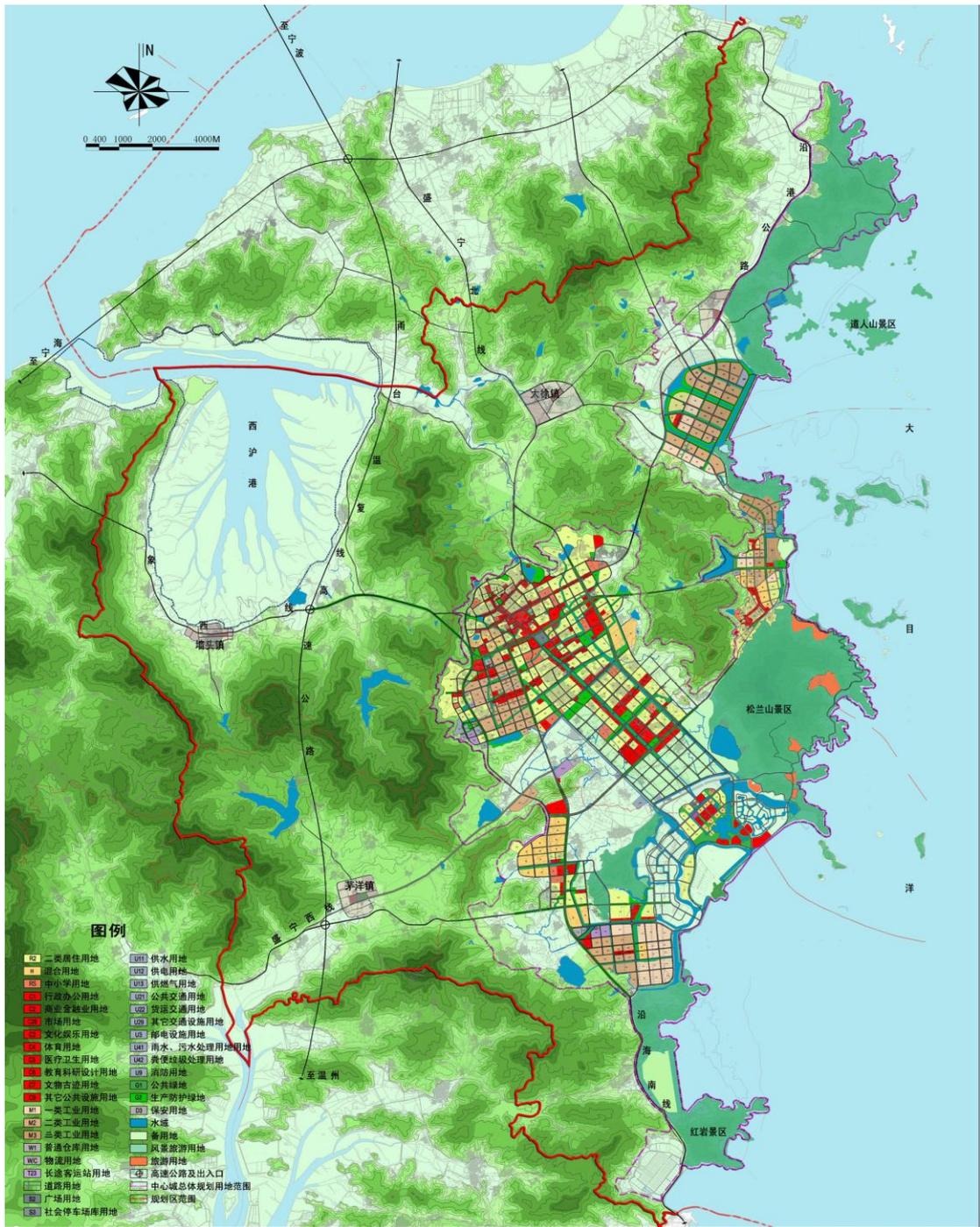


图 1-1 项目示意图

根据项目建议书，本项目涉及城市宜居性项、公共交通、洪水风险管理、技术援助和能力建设四项子项目。其中：

(1) 城市宜居性项目包括：公共空间升级（天安路 4km 的非机动车交通空间升级，休闲设施和停车管理升级，丹南路路段等候座位、人行横道升级、非法停车监控系统设置等；交通走廊改进——天安路（10km）结构优化，非机动车运输安全改进，优化线路及停靠站，拓宽车道宽度；交通管理——通过提供路标指示牌、央视执法系统和智能交通系统连接到现

有的交通警察控制系统使十一条道路变成单向系统，其中智能交通系统包括警察当局系统（红灯违反），交通变量制导系统及停车引导系统；路网完善——新建宝海路道路（新一路至来薰路），总长约 730m，红线宽度 24m，按城市次干道标准设计，环城西路（丹山路～滨海大道）道路全长 3152.28m，道路红线宽度为 36m。

（2）公共交通项目包括两个部分：公交场站建设（新建塔山首末站、九顷综合场站和新城枢纽站等三个公交场站）；公交基础设施升级及设备改进：建设和升级的公交车站，公交车队改造和提高，公共交通的应用知识系统的设置。

（3）洪水风险管理项目主要集中在减少象山城区抵御洪水风险的脆弱性，侧重于增加水渗透到地面的机会，包括：保护自然水系统，减少雨水的径流和峰值流量；改善过滤水的质量与生态系统的保护；升级现有的防洪排水设施；同时协助城市建立应急准备、响应系统，做好城市规划和绿地保护。

（4）技术援助和能力建设项目包括四个部分：当地城市可持续发展、规划和资产管理；资本投资和财政支持；创新金融公共服务机制；项目管理和监督。

## 1.2 社会评价目的

宁波可持续城镇化示范项目旨在构建人性化、可持续、绿色安全的综合交通系统，加大城市道路网容量，改善城市公共空间布局，加强公共交通系统建设，加强相关机构能力培训与提升，来应对快速城市化、机动化进程对城市规划和管理带来的巨大挑战，缓解交通拥堵，提高城市道路安全水平，建设平安和谐、宜人宜居、低碳环保的城市基础环境。

本项目开展社会影响评价，旨在通过实地调查了解项目区内不同利益相关者的期望和需求，识别项目的正面和负面影响。进而帮助项目单位在项目设计和实施中采取一系列措施保证相关群体的广泛参与，保障各利益相关者从项目中获益的机会，促进各利益相关者的公平参与和利益共享，实现项目效益最大化。由此，社会评价的主要目的为：

（1）识别项目的主要利益相关者，关注他们对本项目的认识和需求，听取他们的项目意见；

（2）识别分析项目建设对各利益相关者的影响以及潜在风险，尤其是对妇女、贫困等弱势群体的影响以及风险；

（3）加强对地方知识的认识、促进公众的广泛参与，尤其是妇女、贫困等弱势群体的参与，提出与当地经验相适应的交通管理方式和公众参与策略；

（4）通过实地调查和二手资料的收集，了解当地交通和相关基础设施的现状对当地社会经济和城市居民、农村居民生产生活的影响；

（5）通过广泛的参与和协商制定社会行动计划来完善项目设计、规避项目风险，促进项目目标的实现。

根据象山县民宗局提供的资料，2013年象山县少数民族人口为0.09%。从项目区来看，丹西街道的少数民族人口占0.12%；丹东街道少数民族人口占0.02%。而且，根据调查，少数民族人口多为随迁和婚姻迁入人口，没有世袭少数民族，也没有聚居的少数民族。鉴于此，本项目没有启动世行的OP4.10，不需要准备少数民族发展行动计划。

根据业主单位提供的资料，本项目城市宜居性项目和交通项目涉及永久征收集体土地281.43亩，涉及拆迁农村住宅房屋面积2000m<sup>2</sup>，共影响143户588人。根据世界银行OP4.12和BP4.12，本项目需要准备移民安置行动计划。

### 1.3 调查过程

2014年10月-2015年6月，在项目办、发改局以及住建局、交通局等实施机构的配合和支持下，社会评价小组对项目开展了5次社会经济调查以及补充调查，并与可研编制单位充分沟通关于项目的变动情况以及社会经济调查的发现和建设。调查期间，社会评价小组对拟建项目现场逐一进行了实地考察，对项目范围内的居民开展了问卷调查，发放问卷253份；对居民代表开展了40人次深度访谈；对妇联、劳动局、民政局、民宗局、交通局、住建局以及相关街道、村委会/社区居委会等机构负责人开展了50人次关键信息人访谈；召开了社区/村级座谈会21次，其中妇女座谈会有7个。

### 1.4 社会评价方法

#### (1) 焦点座谈

在项目受益范围内，在20个村/社区开展了焦点座谈21场次。参与人员128人，其中女性40人，占31%；60岁以上老年人45人，占35%；贫困和残疾人口30人，占23%。主要是通过头脑风暴法了解居民对项目的需求，项目的影响，改进项目的意见和建议。

#### (2) 关键信息人访谈

对象山县妇联、民宗局、民政局、社会保障局、交通局、规划局、住建局、学校以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人开展了50人次的访谈，主要了解项目的影响、潜在的风险以及建议，不同群体对项目的需求和建议，关于公众参与的机制等等。

#### (3) 深度访谈

对项目区内20个村/社区的居民代表开展了40次深度访谈，主要通过无结构式访谈了解项目实施所涉及的影响区域范围，居住在影响区域内的居民对项目的态度和需求，以及项目对他们潜在的影响和风险。

#### (4) 观察法

通过对项目区的道路路面状况，交通量状况，公交基础设施状况，公交场站选址以及需要进行公共空间改造的街区现状进行参与观察，使社会评价调查小组可以对项目区社会经济

状况和项目建设情况加深直观上的认识。

#### **(5) 问卷调查**

问卷调查通过目的性抽样实际抽取6个村/社区,在项目服务范围内发放了253份问卷。问卷调查主要考察居民(包括妇女、老人、残疾人、贫困群体、失业人员、学生等)对当地交通状况、交通基础设施、交通安全与管理、公共空间改造、公交系统等方面存在问题的认知,以及了解他们在这些方面的需求和看法。调查样本中,女性占58.1%,高于男性(41.9%);农村居民占54.5%,高于城镇居民(45.5%);在年龄构成上,41-50岁最多,占31.2%;在教育水平上,69.6%的调查对象文化程度为初中以上,其中,大专及以上学历为2.8%,小学及以下占30.5%。

#### **(6) 文献法**

在调查期间,通过查看介绍项目区概况的象山县概览了解当地基本情况,收集反映项目区的社会、经济、人口状况统计年鉴、统计公报等;同时在劳动社会保障局、民政局、妇联、城建局、交通局、规划局、项目办、民宗局以及相关街道等机构收集项目区的各类社会经济状况资料,政策和相关法规,以开展的各类项目活动,已有的经验等。

表 1-1 社会评价方法一览表

评价方法	时间	工作安排	参与人员/机构	主要议题
焦点座谈	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	范围内 20 个村/社区开展座谈 21 场次，其中妇女座谈会 7 次	社会评价小组 9 人，居民 128 人，其中女性 40 人，60 岁以上老年人 45 人，贫困和残疾人口 20 人	1) 象山县目前交通情况，公共交通情况，公共空间改造街区情况等；2) 不同群体、居民对本地交通基础设施、交通安全和公共空间改造的态度和需求
关键信息人访谈	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	象山县妇联、民宗局、民政局、社会保障局、交通局、规划局、住建局、学校以及相关街道、村委会/社区居委会等负责人开展了访谈	社会评价小组 9 人，项目办、相关机构负责人及各村组村干部共 50 人	1) 项目区人口情况、经济情况、环境情况、农村参保情况等方面的问题；2) 项目区居民对交通现状、公共交通现状对居民出行的影响以及公共空间改造街区的现存问题，以及对项目实施的建议；3) 妇女和贫困群体的状况，需求和意见
深度访谈	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	社区的居民代表开展深入访谈	社会评价小组 9 人，20 个村/社区的居民代表 40 次深入访谈	1) 项目实施所涉及的影响区域范围；2) 居住在影响区域内的居民对项目的态度和需求；3) 项目实施过程中存在潜在的影响和风险潜在的影响和风险
观察法	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	项目受影响范围的 20 个村/社区，街道、周边商铺、公交场站观察道路质量，过街安全设施状况，公交基础设施，商业区家具设置配备状况等	社会评价小组 9 人，项目办相关负责人员 3 人	1) 项目区居民的生活情况；2) 道路路面状况，交通量状况，公交基础设施状况，公交场站选址以及需要进行公共空间改造的街区现状道路路面状况，交通量状况，公交基础设施状况，公交场站选址以及需要进行公共空间改造的街区现状
问卷调查	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	丹西街道与丹东 6 个村/社区开展问卷调查	社会评价小组 9 人，共 253 份问卷，其中女性 147 人，占 58.1%，男性 106 人	1) 调查项目区居民基本信息；2) 了解居民对当地交通状况、交通基础设施、交通安全与管理、公共空间改造、公交系统等方面存在问题的认知，以及了解他们在这些方面的需求和看法。对当地交通状况、交通基础设施、交通安全与管理、公共空间改造、公交系统等方面存在问题的认知，以及了解他们在这些方面的需求和看法
文献法	2014 年 10 月 23 日 -2015 年 6 月 10 日	查询项目及项目区相关资料、文献	课题组成员 9 人	1) 项目相关资料、文献包括统计年鉴、统计公报、象山县概览；2) 相关机构提供的资料、文献、政策法规

## 1.5 社会评价的主要关注事项

本项目社会评价将描述项目区社会经济发展概况，阐述项目区城镇化发展的现状及现有城市道路交通等基础设施存在的问题；识别主要利益相关者，并对他们的需求以及受到的影响进行分析；识别项目潜在的正面和负面影响，分析项目可能带来的社会风险；分析项目区内的妇女发展状况，项目对妇女的影响以及他们对项目的需求；简述项目区的少数民族状况，以及项目对少数民族的影响；分析如何将利益相关者有效地纳入到项目中去，并提出公众参与计划；将与项目目标实现相关的社会因素纳入到项目的方案设计中，提出避免或减少负面影响的措施。

基于现场考察、实地调查以及与相关实施机构、可研编制单位沟通，本项目社会评价重点关注的社会事项主要有：

（1）交通安全：项目区内交通安全意识状况、交通宣传和培训开展状况，改善项目建成后交通安全的有效措施；

（2）公众参与：项目区内居民参与到项目中的状况、途径，潜在问题以及构建的机制和策略，尤其是老人、妇女、贫困群体等对项目的参与；

（3）社会性别：妇女在项目的设计、建设以及实施过程中的参与情况，促使妇女在提升项目的可持续性方面发挥有效作用的方案；

（4）贫困群体：外来流动人口、贫困人口在项目中的参与情况，项目建设对这些群体产生的影响以及促使他们从项目中获益的方法。

## 2 项目区社会经济概况

### 2.1 行政区划

浙江省地处中国东南沿海长江三角洲南翼，陆域面积 10.55 万平方公里，海域面积 26 万平方公里。浙江山地和丘陵占 70.4%，平原和盆地占 23.2%，河流和湖泊占 6.4%，耕地面积仅 208.17 万公顷。浙江省下辖 11 个市，下分 90 个县级行政区，包括 34 个市辖区、21 个县级市、34 个县、1 个自治县。

宁波市地处东南沿海，位于中国大陆海岸线中段，长江三角洲南翼。宁波市陆域总面积 9816 平方公里，海域总面积为 8232.9 平方公里。全市共有 6 个区、2 个县、3 个县级市、77 个镇、11 个乡、64 个街道办事处、663 个居民委员会和 2556 个村民委员会。

象山县是宁波市的下辖县，全县陆域面积 1175 平方公里，海域面积 5350 平方公里。全县有 3 街道、10 镇、5 乡，12 个社区、43 个居民区、713 个行政村。

表 2-1 不同地区的行政区域划分（2013）

地区	街道（个）	乡镇（个）	社区（个）	村（个）
全国	7566	32929	\	\
浙江	421	903	\	\
宁波	64	88	663	2556
象山	3	15	45	490

资料来源：《中国统计年鉴 2014》；《浙江统计年鉴 2014》；《宁波统计年鉴 2014》；《象山统计年鉴 2014》。

### 2.2 人口概况

据统计，2013 年浙江省户籍人口 4826.89 万，与 2012 年相比，增加 27.55 万，增长率为 0.57%，其中女性 2138.86 万，占 44.31%；城镇人口 1545.41 万，占 32.02%；65 岁以上人口为 563.9 万，占总人口 10.26%。

宁波市 2013 年户籍人口 580.15 万，其中女性人口 290.99 万，占 50.16%；市区户籍人口为 214.35 万人，占 36.95%。

2013 年，象山县户籍人口 54.3825 万人，女性人口 26.7068 万，占 49.1%；城镇人口 11.5245 万，占 21.2%。人口出生率为 11.38%，人口死亡率为 6.14%，人口自然增长率为 5.24%。2013 年，全县外来务工人员 13.64 万人。

表 2-2 不同地区的人口构成及其规模(2013)

地区	总人口 (万人)	性别 (万人)		户籍 (万人)		老龄人口 (万人)	
		其中女性	所占比例 (%)	其中城镇 人口	所占比例 (%)	65 岁以上	所占比例 (%)
全国	136072	66344	48.76	73111	53.73	13161	9.7
浙江	4826.89	2138.86	44.31	1545.41	32.02	563.9	10.26
宁波	580.15	290.99	50.2	214.35	36.9	/	/
象山	54.3825	26.7068	49.1	11.5245	21.2	/	/

资料来源：《中国统计年鉴 2014》；《浙江统计年鉴 2014》；《宁波统计年鉴 2014》；《象山统计年鉴 2014》。

表 2-3 人口出生、死亡和自然增长率 (2013)

地区	出生		死亡		自然增长	
	人口 (万人)	‰	人口 (万人)	‰	人口 (万人)	‰
全国	1640	12.08	972	7.16	667.9	4.92
浙江	54.9	10.01	29.9	5.45	25	4.56
宁波	4.93	8.53	3.55	6.15	1.38	2.38
象山	0.62	11.38	0.33	6.14	0.28	5.24

资料来源：《中国统计年鉴 2014》；《浙江统计年鉴 2014》；《宁波统计年鉴 2014》；《象山统计年鉴 2014》。

## 2.3 少数民族状况

根据统计资料，2013 年象山县少数民族人口为 498 人，主要为畲族和苗族，占全县户籍人口的比例为 0.09%。丹西街道有少数民族人口 72 人，占户籍人口的 0.12%；丹东街道少数民族人口为 10 人，占户籍人口的 0.02%。根据民宗局关键信息人访谈，这两个街道的少数民族主要是满族和回族，主要是随迁和婚姻迁移为主，居住比较分散。

表 2-4 象山县县及街道少数民族分布情况 (2013)

地区	总户数	总人口 (人)	少数民族人口 (人)	比例 (%)
象山县	186169	543825	498	0.09
丹东街道	\	60254	72	0.12
丹西街道	\	47133	10	0.02

资料来源：象山县民宗局。

## 2.4 社会经济发展状况

据统计，截止到 2014 年底，浙江省 GDP 总量为 40154 亿元。其中第一产业增加值 1779

亿元，比重 4.4%，增长 1.4%；第二产业增加值 19153 亿元，比重 47.7%，增长 7.1%；第三产业增加值 19222 亿元，比重 47.9%，增长 8.7%。城镇居民人均可支配收入为 40393 元，农村人均纯收入为 19373 元。

2014 年，宁波市 GDP 总量为 7602.51 亿元。其第一产业所占比重低于全国和浙江省的平均水平，增长率高于浙江省平均水平，低于全国平均水平；第二产业比重高于全国和浙江省平均水平，增长率均高于全国平均水平以及浙江省平均水平；而第三产业比重低于全国和浙江省平均水平，增长率均低于全国平均水平以及浙江省平均水平。

2014 年，象山县的第一产业比重及增长率均低于全国、浙江、宁波的平均水平；农村纯收入高于全国和浙江省平均水平、低于宁波市的平均水平。

表 2-4 GDP 及三次产业构成（2014）

地区	GDP（亿元）	第一产业（亿元）		第二产业（亿元）		第三产业（亿元）		三次产业增长率（%）
		产值	%	产值	%	产值	%	
全国	636463	58332	9.2	271392	42.6	306739	48.2	4.1:7.3:8.1
浙江	40154	1779	4.4	19153	47.8	19222	47.9	1.4:7.1:8.7
宁波	7602.51	275.18	3.6	3935.57	51.8	3391.76	44.6	1.9:7.9:7.6
象山	388.7	57.97	14.9	176.01	45.3	154.72	39.8	1.6:7.4:6.1

资料来源：2014 年国民经济与社会发展统计公报（全国、浙江、宁波、象山）。

表 2-5 城镇居民可支配收入与农村居民纯收入（2014）

地区	城镇居民可支配收入（元）	农村居民纯收入（元）
全国	28844	10489
浙江	40393	10373
宁波	44155	24283
象山	40189	22146

资料来源：2014 年国民经济与社会发展统计公报（全国、浙江、宁波、象山）。

## 2.5 城镇化水平

据统计，浙江省 2014 年城镇化率为 64.87%，比 2013 年提高 0.87%。其中城镇居民人均住房面积 40.9 m<sup>2</sup>；义务教育中小学进城务工人员随迁子女在校生 143.9 万人，比上年增长 2.9%。

2014 年，宁波市全市城镇化率 70.3%，比 2013 年提高 0.5%。其中，幼儿园、小学、中学的招生覆盖率的提高，解决了 27.58 万名随迁子女就学问题。

2014 年，象山县户籍人口城镇化率为 36%。2014 年，象山县全县外来暂住人口 13.5 万人，外来务工人员随迁子女公办学校接纳率达 98%。

## 2.6 旅游业状况

据统计, 2014 年浙江省接待国内旅游者 4.79 亿人次, 比 2013 年增长 10.2%, 实现国内旅行收入 5947 亿元, 增长 14.3%; 接待入境旅游者 931 万人次, 增长 7.5%, 实现旅游外汇收入 57.5 亿美元, 增长 6.7%。

2014 年, 宁波市实现旅游总收入 1068.1 亿元, 比 2013 年增长 12%。接待国内游客 6874.6 万人次, 增长 10.4%; 实现国内旅游收入 1020.3 亿元, 增长 12.8%。接待入境游客 139.7 万人次, 增长 9.7%。

2014 年, 象山县全年接待游客 1526 万人次, 增长 19.2%, 其中入境旅游者 14.04 万人次, 增长 6.4%。旅游总收入为 145 亿元, 比 2013 年增长 20%。

表 2-6 不同地区旅游业收入和接待游客状况 (2014)

地区	旅游总收入 (亿元)	接待游客数量	
		境内 (万人次)	境外 (万人次)
浙江	6300	46969	931
宁波	1068.1	6874.6	139.7
象山	145	1511.96	14.04

资料来源: 2014 年国民经济与社会发展统计公报 (浙江、宁波、象山)。

## 2.7 交通状况

2013 年, 浙江省公路通车里程达到 115426 公里, 比上年增长 1.7%。从公路技术等级结构看, 浙江省一级公路为 5310 公里, 二级公路为 9610 公里, 三级公路为 3787 公里。全省完成货物运输量 187885 万吨, 货物周转量 8949.57 亿吨公里, 旅客运输量 136790 万人, 旅客周转量 1025.1 亿人公里。民用汽车拥有量 14230747 辆, 公共车辆总数为 29260 辆。

2013 年, 宁波市公路里程达到 10891.66 公里, 全市完成货物运输量 35409 万吨, 货物周转量 2230.71 亿吨公里, 旅客运输量 24793 万人, 旅客周转量 1242765 万人公里。民用汽车拥有量为 1420578 辆, 公共车辆总数为 7149 辆。

2013 年, 象山县公路通车里程达到 1300.6 公里, 全县完成货物运输量 3286 万吨, 比上年增长 7.7%, 货物周转量 270.7 亿吨公里, 下降 2.5%。旅客运输量 2104 万人, 下降 9.7%, 旅客周转量 10.64 亿人公里, 下降 10%。年末民用汽车保有量达到 75599 辆, 比增长 17.1%。民用汽车拥有量 61825 辆, 增长 19.9%, 公共车辆总数为 154 辆。

# 3 利益相关者识别及需求分析

## 3.1 项目受益范围

本项目包括城市宜居性建设、公共交通建设、洪水风险管理以及技术援助和能力建设四个子项目，项目将通过象山县道路及配套设施的建设，改善城市公共交通基础设施条件和服务能力；通过公共空间的改进及公共交通，促进城市公共环境建设和发展；通过改善水系统，升级防洪设施，加强象山城区抵御洪水风险的能力；通过加强资产管理、金融公共服务等促进技术援助和能力建设，进而促进整个象山县经济社会发展。

项目直接受益范围包括丹西街道与丹东街道，总覆盖面积约 80km<sup>2</sup>，受益人口 172725 人，其中城市居民 121099 人，农村居民 51626 人；间接收益范围是象山县全部人口。

## 3.2 利益相关者识别

利益相关者指的是那些能够影响项目目标的实现或者被项目目标的实现所影响的个人或群体。根据调查小组在实地调查中所进行的与项目受影响内的相关居民以及相关机构进行访谈和座谈资料，确定本项目的主要利益相关者：1) 项目区内受影响居民，特别是妇女、儿童、老人、残疾人等弱势群体；2) 项目区内大型工业企业、营业商铺；3) 项目区中学，小学，幼儿园等教育机构。次要利益相关者包括：1) 项目办、业主、设计单位等相关机构；2) 政府相关部门。

### (1) 项目区受影响居民

项目区的受影响居民是主要的利益相关者，包括项目工程所经过的村组或社区的居民和公交场站附近居住的居民。

路网完善项目完工后，居住在道路两旁的居民出行进行日常工作，求学，消费活动等，更加便利，增加了出行的安全性和便利性，减少居民出行时间和成本。同时，基础设施的改善有助于老年人群、残障人士、妇女等出行，改善他们的生活质量。

交通运输走廊的改造，有助于加强老城内部通达性和老城与新城之间的联系，加强慢行系统安全性；交通管理的提升和智能交通的设置，有助于提高老城安全性和通达性；公共交通的改善，有助于改善附近居民的出行方式，缓解交通压力，使更多的村民或社区居民外出求学、上班、就医等提供了便利。

项目建设过程中，机械作业和建筑材料的运输会占用居民出行的道路；施工期间的机械作业所产生的噪音和施工场所的废水、废土、废渣会影响居民的身体健康，同时也影响了居

住环境的整洁。但总体而言，本项目的实施是利大于弊的，而且由于项目的实施而造成的不利影响是暂时的。

因此，项目区受影响居民对项目的需求主要有：1) 日常出行的安全性和便利性的需求；2) 道路基础设施改善的需求；3) 提升公共交通便利性的需求。

### **(2) 项目区工业企业和店铺**

根据实地调查，项目区内小型纺织企业较多，另外还涉及食品加工厂、电力设备制造厂、模具厂等大型工业企业。厂区与外部与城区畅通无阻将大大降低企业的运输成本，提高物流速度，企业原材料得到及时供给，促进企业日常运营。

老城改造和公共交通项目建成会吸引众多的商家在店铺沿路，为更多的居民提供就业和增加收入的机会，众多店铺的营业额的增长也带动部分区域的经济增长；改造后的文昌街区以及公交场站所处区域入驻，重新组合，合理制定人行道和非机动车道，提供更多人行空间和休闲空间。

项目实施过程中，施工作业会导致道路被占，噪音和粉尘会影响周边商铺的商业交易活动，进而造成部分商铺的收入减少和生计模式的改变，甚至施工征地造成部分店铺停止经营活动。但总体而言，本项目的实施是利大于弊的，而且由于项目的实施而造成的利益受损是暂时的。

因此，项目区工业企业和店铺的需求主要表现为：1) 降低运输成本，原材料得到及时供给；2) 商业街区公共空间的改善；3) 商家店铺的入驻带动区域的经济增长。

### **(3) 项目区教育机构**

项目区内受影响学校主要是幼儿园，小学，中学等。①幼儿园校区边上道路较窄，且多年失修，加上过往车辆的穿行，对于弱势群体的儿童，存在一定的安全隐患。因此道路的修建、路面质量的提升以及相关配套设施的齐全，无疑会对幼儿园内的儿童产生至关重要的影响。②丹南路实验小学路段停车空间的窄小，过街设施不全，临时摊贩挤占路面，造成放学期间拥堵，并且公交场站的附近基础设施不合理，影响学生上下学的便利和安全性。

故而，项目区教育机构的需求主要体现在：道路的修建、路面质量的提升以及相关配套设施的齐全；公共空间的改善，保证安全的基础设施的建立；学校附近公交场站基础设施的升级。

### **(4) 项目办、业主、设计单位等相关机构**

根据调查，该项目成立了象山县利用世行贷款项目工作领导小组以及项目办公室，项目办的主要职责：负责组织和协调各相关部门、机构、单位之间的业务关系，对项目前期准备及项目的执行进行指导、联络和监督。该项目的实施机构为象山县交通局、象山县住房和城乡建设局。这些相关机构的需求主要有：希望通过各方合作的共同努力，促进项目尽早顺利完成。

### (5) 政府相关部门

与项目建设、征地、拆迁、安置等活动相关的政府机构还有县发改局、县国土局、县土地征收办公室等；项目的实施还涉及到社区/村委会等基层工作人员。因此，政府相关部门的对项目的需求主要有：希望通过各部门的合作，使项目顺利完成，促进象山县交通网络构建，拉动地区经济，提高居民生活水平。

## 3.3 利益相关者需求分析

根据实地调查，项目区居民对项目的需求主要集中于交通基础设施、路面质量改善、交通安全、公共空间改造、升级公共交通基础设施等。

### (1) 交通基础设施

根据实际调查了解到，项目区道路交通拥堵频发，尤其是上下班或上下学的高峰期。另外，老城道路较窄，行人过街存在安全隐患。交通基础设施落后，对当地交通状况存在的负面影响主要体现在：

i) 老城区路网不完善，路窄容易导致可容纳的交通量有限。车辆停靠位置空间不足挤占道路，机动车占用非机动车道，影响行人过街，造成通勤高峰时期车辆拥堵；

ii) 路面质量差，破损严重。例如，环城西路段途径的路下林村、珠水溪村的道路久年失修，影响行车；

iii) 交通基础设施不合理或缺乏。部分道路没有交通信号灯，部分路口红绿灯显示时间不合理，部分十字路口未设置人行横道辅助行人过街；

iv) 居民交通安全意识薄弱，交通安全行为不规范。部分居民出行有闯红灯过马路的现象。

根据调查，11.6%的居民认为“道路年久失修”，30.9%的居民认为“货车超载易压坏路面”，47%的居民认为“为交通堵塞”，42.2%的居民认为“出行乘车难”，19.7%的居民认为“缺乏监督和管理”，16.1%的居民认为“存在安全问题”，3.2%的居民认为“绿化太差”，5.1%的居民认为存在其他问题（见表 3-1）。

表 3-1 对交通状况存在问题的认知（%）

交通问题	男性	女性	合计
道路年久失修	16.5	8.2	11.6
货车超载易压坏路面	27.2	33.6	30.9
交通堵塞	49.5	45.2	47.0
出行乘车难	42.7	41.8	42.2
缺乏监督和管理	20.4	19.2	19.7
存在安全问题	12.6	18.5	16.1
绿化太差	3.9	2.7	3.2
其他问题	8.7	2.7	5.2

**丹东街道河西村村民访谈（男，52岁）**

道路状况较为不满意。现有道路较窄，由于每天学生上学放学期间家长接送小孩，道路较为拥堵。道路交通网不健全，道路少，不能够方便到达目的地。所在村庄医院、学校、市场等基础设施较为不健全，到达这些地方不是十分便利。道路安全有待改善，偶有交通事故发生，岔路口和没有红绿灯的十字路口是交通事故相对频发的路段。

资料来源：社会评价调查



图 3-1 象山县花卉市场附近十字路口

**1) 城市交通状况评价**

对当地交通状况总体存在的问题的态度，7.9%的居民认为“非常严重”，29.2%的居民认为“严重”，49%的居民认为“一般”，12.3%的居民认为“不严重”，1.6%的居民认为“非常不严重”，有接近 1/2 的居民认为城市交通现状严重。

表 3-2 对本地交通状况的评价（%）

对交通状况存在问题的评价	男性	女性	合计
非常严重	11.3	5.4	7.9
严重	26.4	31.3	29.2
一般	42.5	53.7	49.0
不严重	16.0	9.5	12.3
非常不严重	3.8	\	1.6

资料来源：社会评价调查

**2) 城市交通基础设施的评价**

根据问卷调查，仅有 2.4%的居民对象山县交通基础设施持“非常满意”的态度，29.6%的居民持“满意”的态度，40.3%的居民持“一般”的态度，25.3%的居民持“不满意”的态度，2.4%的居民持“非常不满意”的态度（见表 3-3）。表 3-3 对本地交通基础设施的评价（%）

对交通基础设施的态度	男性	女性	合计
------------	----	----	----

对交通基础设施的态度	男性	女性	合计
非常满意	3.8	1.4	2.4
满意	32.1	27.9	29.6
一般	39.6	40.8	40.3
不满意	20.8	28.6	25.3
非常不满意	3.8	1.4	2.4

资料来源：社会评价调查

#### 丹西街道瑶琳社区座谈会

莱薰路和象山港路的交叉口地方红绿灯间隔时间太短，行人还没等过去时间就没有了，不是很合理。在通往学校的道路上，比如县第三中学，加上工业园区的人上下班，道路很拥堵，老城区的道路都不够宽。部分道路是单行道，停上一排车后，只够一辆车的宽度，也会造成拥堵。象山港路往下的来薰路段路灯太暗了，那边的香樟树长起来后就把路灯遮住了，送小孩去上辅导班，回来的路上走太危险了。

### 3) 交通基础设施改善的需求

通过问卷调查了解居民对交通基础设施改善的需求，“非常需要”改善的基础设施项目上居前三位的分别是交通安全指示牌、斑马线、排水设施，各项百分比分别为 47.4%、34.8%、33.2%。整体上，居民对本地交通基础设施改善的需求都比较强烈，各项基础设施改善的需求都比较强烈。

表 3-4 对本地交通基础设施改善的需求 (%)

交通基础设施	非常需要	需要	一般	不需要	非常不需要
沿路路灯	29.2	41.1	21.3	5.1	3.2
斑马线	34.8	45.8	11.5	4.7	3.2
减速带	28.9	49.4	13.4	5.5	2.8
行道树	18.6	45.8	23.3	10.3	2.0
路下灌溉设施	12.3	30.4	42.7	12.3	2.4
排水设施	33.2	32.4	28.5	4.3	1.6
交通安全指示牌	47.4	37.2	11.5	2.4	1.6

资料来源：社会评价调查

### (2) 路面质量改善

在实地勘测中发现，部分道路路面质量较差，道路破损情况较为严重。部分道路并非水泥铺垫而成，而是石子路段，并且路面较为狭窄。尤其是环城西路的沿线有较多工厂，大型重载运输车不间断行驶，因此道路损坏比较严重。根据访谈，被访居民希望改善路面质量，拓宽道路宽度，减少隐患，方便出行。



图 3-2 象山县环城西路现状

☞ 丹西街道瑶琳社区居民访谈（男，60岁）

每年均会进行维修和改造，但近些年人口增多，路宽已经不够用，希望加宽；有一段路未修好，正在学校附近，严重影响交通。县城中心道路系统不完善，城内车辆较多加上道路狭窄，许多道路被压坏。

据调查数据可知，仅有 3.2%的居民对道路和养护持“非常满意”的态度，27.7%的居民持“满意”的态度，49%的居民持“一般”的态度，19.4%的居民持“不满意”的态度，0.8%的居民持“非常不满意”的态度。由此可知，仅有 1/5 左右的居民对现前的道路养护持不满意的态度。

表 3-5 对道路维护和养护的评价（%）

道路维修和养护的评价	男性	女性	合计
非常满意	4.7	2.0	3.2
满意	36.8	21.1	27.7
一般	43.4	53.1	49.0
不满意	14.2	23.1	19.4
非常不满意	0.9	0.7	0.8

资料来源：社会评价调查

### （3）交通安全

根据实地调查可知，全县核心路段已设有自动停车系统规范停车在一定程度上控制了违章停车的现象，并且通勤高峰期，交警、交通志愿者会在拥堵路段进行疏导工作，但是仍然会由于城区道路过窄，车辆过多，发生机动车挤占非机动车道的现象较为常见，造成交通拥堵。同时，部分街道的十字路口无交通信号灯或交通信号灯设置不规范，对行人过街存在很大的安全隐患。

#### 1) 交通安全评价

根据问卷调查可知，对当地交通安全的评价，仅有 0.4%的居民表示“非常满意”，27.3%

的居民表示“满意”，53.8%的居民表示“一般”，16.6%的居民表示“不满意”，2.0%的居民表示“很不满意”（见表3-6）。

表 3-6 对本地交通安全的评价（%）

交通安全的评价	男性	女性	合计
非常满意	0.9	\	0.4
满意	31.1	24.5	27.3
一般	49.1	57.1	53.8
不满意	15.1	17.7	16.6
很不满意	3.8	0.7	2.0

资料来源：社会评价调查

## 2) 交通安全所存在问题的评价

根据问卷调查，居民普遍认为当地交通安全所存在的问题比较严重，其中认为交通安全问题“非常严重”居前三位的分别是车速过快、行人乱闯红绿灯、十字路口车辆乱行。各项百分比分别为15%、14.6%、14.6%，其中仅将近1/5的居民认为现阶段的交通安全所存在的问题不严重。

表 3-7 对本地交通安全存在问题的评价（%）

交通安全问题	非常严重	严重	一般	不严重	非常不严重
群众安全意识淡薄	9.1	43.1	35.6	11.9	0.4
群众缺乏交通知识	7.5	46.6	35.2	9.1	1.6
行人乱闯红绿灯	14.6	35.2	34.0	14.6	1.6
十字路口车辆乱行	14.6	38.3	30.4	13.0	3.6
车辆不按规定车道行驶	11.9	38.7	31.6	15.8	2.0
车速过快	15.0	41.5	32.0	9.9	1.6
人车混行	12.3	40.3	34.0	11.5	2.0
商贩挤压道路空间	9.9	22.9	47.8	18.2	1.2
交通部门监管不力	8.3	24.5	53.8	11.9	1.6

资料来源：社会评价调查

### 丹东街道上余村座谈会

道路要修的宽宽的，窄了的话就容易堵车，以后的交通宣传还是应该加强一下的，毕竟坐公交车的是以老年人和儿童为主，他们本来安全意识就不怎么强，可以在村子里搞个小的活动宣传一下。道路安全有待改善，偶有交通事故发生，岔路口和没有红绿灯的十字路口是交通事故相对频发的路段。

### 3) 改善交通安全现状的措施需求

根据调查可知，在改善交通安全措施方面，有 56.6%的居民认为应该“加强交通安全教育”，25.5%的居民认为应该“成立交通安全监督小组”，33.9%的居民认为应该“加强交管部门的管理力度”，19.1%的居民认为应该“设置非机动车道”，69.7%的居民认为应该“完善道路交通配套措施”，2%的居民认为应该采取“其他”措施（见表 3-8）。

表 3-8 对交通安全改善的措施需求（%）

改善交通安全措施	男性	女性	合计
加强交通安全教育	58.7	55.1	56.6
成立交通安全监督小组	26.0	25.2	25.5
加强交管部门的管理力度	28.8	37.4	33.9
设置非机动车道	17.3	20.4	19.1
完善道路交通配套措施	65.4	72.8	69.7
其他措施	1.9	2.0	2.0

资料来源：社会评价调查

### （4）公共空间改造

根据实地勘察，文昌街、天安路人行空间窄小、杂乱，停车位置不足，无休闲服务设施，基础设施不完善。街道路面久年失修，排水系统作用不大。丹南路（实验小学）附近无安全过街设施，上下学车辆挤占行驶空间，临时商贩占道经营。

#### 1) 商业中心空间改善需求

文昌街老街入口处道路路面破损严重，街道过窄，无规范管理导致非机动车和家具随意摆放在街边，有小轿车停放在非机动车停靠处，临时摊贩不定时摆在路口，挤占行人过道，不方便送货车辆进出，并且在童装区存还在非机动车撞到孩童的安全隐患。路面卫生状况不好，垃圾桶摆放比较随意。由于店面空间小或无统一规定标准，众多商家将店里商品往外摆，暑天和雨天各自挂起遮阳遮雨棚，会妨碍紧急情况下救护车等车辆进出并影响美观。被访商铺希望能够规范停车制度，改善路面质量，对店面设施和临时摊贩进行统一管理。

文昌街店主访谈（女，60岁）

路面久年失修，老街入口中午开始摆摊，道路本来就窄，摆摊影响我们做生意，又妨碍行人和送货车辆进出。有条巷子是卖童装为主的，经常有垃圾从上面的居民楼扔下来，容易砸到人。父母带着小孩来买童装时候，小孩子乱跑，由于路窄电瓶车之类的进出容易撞到孩子。很多家上面都有自己搭的遮雨棚，参差不齐，虽然知道影响市容，但是为了防止店内商品晒坏又不想取下来，所以希望修路的时候统一给修个棚子。步行街内机动车停放杂乱无章，大部分人处于自己摆放方便都不按规定位置摆放。



图 3-3 文昌街入口



图 3-4 文昌街店铺

## 2) 丹南路空间改造需求



图 3-5 丹南路实验小学门口

丹南路沿象山县实验小学北门这段路仅有一个小停车场，由于空间不大，尤其在雨天，临放学导致不少接送孩子的家长无地方停车，只能挤占机动车道停车，并且临时摊贩占道经营，挤压人行空间。学校门口过街只设有斑马线，并无设置红绿灯和减速带，这对行人过街安全存在隐患。被访者建议将丹南路绿化带缩减以增加人行道宽度，改造停车场空间布局，规范占道经营。

在实地调查过程中，实验小学的校长、家长以及学生反映了实验小学的南门丰饶路道路完善问题，虽然路面是双向 4 车道，但由于附近没有停车场，很多私家车都停在了路面上，于是通行路面仅仅是双向 2 车道。这种状况在学生上学、放学期间尤其突出，很多家长为了方便，尽可能的骑电动车、自行车接送孩子上学，但是，现有路面一是只有机动车道和人行道，没有设置非机动车道；二是在两侧人行道与路边围墙之间却都各有 2 米左右的空地。被访者强烈建议能够将 这些空地充分利用起来，路面能实行机动车、非机动车和人行道功能的划分，增加居民的方便以及交通安全性。



图 3-6 丰绕路实验小学南门

**☞ 实验小学学生家长访谈（男，35 岁）**

早上和下午放学的时候都会有一个协警负责指挥路口交通，学校门口只有斑马线没有红绿灯，学校门口的路也不长，前后都有红绿灯，如果能设置有警示作用的灯或者标识最好了。在小学的东侧有个停车场，来接孩子的家长会把车子停在那里，停车场容量不太大，希望能扩充一下。

**(5) 升级公共交通基础设施需求**

根据实地调查，象山县公交系统总体服务水平良好，但是仍然存在以下问题：

i) 公交站台设置简陋。由于大部分人等候公交车的时间间隔是 10-20 分钟，部分公交车站台无遮雨棚无座椅，等候公交车非常不便；

ii) 公交车出行普遍要转车，去医院、学校等地方不够方便。例如，有部分居民去医院还需要转车，回来等 14 路公交车要等 20 分钟以上；

iii) 车厢空间窄小，座椅数量过少。在乘车高峰期间，车厢内比较拥挤，并且提供给老弱病残孕者的座位非常有限；

iv) 公交行驶线路不合理。居民出行去目的地经常要绕行，花费大量时间。发车班次少，到站不准时，末班时间偏早。

根据调查，对本地公交车所存在问题的看法上，有 30.7%的居民认为存在“线路不合理”的问题，16.3%的居民认为“车辆配置不合理”，2.8%的居民认为“票价不合理”，29.9%的居民认为“公交线网不合理”，30.7%的居民认为“换乘衔接不好”，21.9%的居民认为“场站、枢纽站设施不足”，8%的居民认为“公交优先观念淡薄”，4%的居民认为存在其他问题（见表 3-9）。

表 3-9 本地公交车存在问题的评价 (%)

公交车存在的问题	男性	女性	合计
线路不合理	35.6	27.2	30.7
车辆配置不合理	18.3	15.0	16.3
票价不合理	3.8	2.0	2.8
公交线网不合理	23.1	34.7	29.9
换乘衔接不好	20.2	38.1	30.7
场站、枢纽站设施不足	25.0	19.7	21.9
公交优先观念淡薄	9.6	6.8	8.0
其他	4.8	3.4	4.0

资料来源：社会评价调查

**☞ 丹东街道欢乐家园座谈会**

公交车太小了，座位太少，卫生方面的还可以。中间等车间隔的时间很久，这边在石浦上班的人很多，但坐车的话要花费 2 个小时，如果能有石浦到爵溪街道的车子就好了，不用到汽车东站那边转车了。发车时间不固定，等车时间长；站牌离小区门口较远，老人出门不便，站牌处没有遮挡风雨的设施，没有座位，老人等待时间长，很累，站牌旁边道路没有人行道，无法穿过马路。

**1) 乘坐公交车的评价**

根据问卷调查，本地居民对乘坐公交车的评价，有 3.6%的居民认为“非常方便”，24.1%的居民认为“比较方便”，39.5%的居民认为“一般”，29.2%的居民认为“不太方便”，3.6%的居民认为“非常不方便”，由此可知，有 1/3 的居民认为乘坐公交车不方便。

表 3-10 本地居民乘坐公交车的评价 (%)

乘坐公交的评价	男性	女性	合计
非常方便	8.5	\	3.6
比较方便	21.7	25.9	24.1
一般	31.1	45.6	39.5
不太方便	33.0	26.5	29.2
非常不方便	5.7	2.0	3.6

资料来源：社会评价调查

**☞ 丹西街道樟树下村村民访谈（女，49岁）**

对于公交车系统状况十分不满意，经过村庄的公交车线路太少，只有一条。公交站台与站台之间的间距比较远。公交车班次太少，每次在车站等车时间太长，十分耗时。并且车内座位太少，每次乘坐都十分拥挤，上下班高峰期更是如此。

## 2) 居民出行情况

利用社会经济调查数据对不同受教育程度的居民的出行情况进行分析。

i) 从居民第一出行方式比较结果来看可知，无论居民受教育的程度如何，选择出行方式第一位位居前三的分别是“电动车”、“私家车”、“公交车”，所占比例分别是 43.1%、19.4%、14.6%。由此可知，选择公交车出行是居民选择第一的出行方式中选择人数排第三的。其中，小学和初中文化程度的居民选择公交车出行最多。（见表 3-11）

表 3-11 不同受教育程度的居民出行方式比较 (%)

出行方式第一位	文盲	小学	初中	高中或大专	大专以上	合计
步行	\	14.9	14.0	7.3	14.3	12.3
自行车	\	4.5	\	3.6	14.3	2.4
公交车	40.0	20.9	12.3	9.1	\	14.6
出租车	\	\	2.6	\	\	1.2
电动车	60.0	53.7	41.2	36.4	\	43.1
摩托车	\	1.5	7.9	10.9	\	6.3
私家车	\	4.5	20.2	32.7	71.4	19.4
班车（通勤车）	\	\	1.8	\	\	0.8

资料来源：社会评价调查

ii) 从居民乘坐公交车的频率来看，受教育水平为小学和初中的居民乘坐公交车的频率比较高，其中小学和初中至少每天坐一次公交车的比例分别为 31.3%和 21.1%，高于受教育程度为文盲、高中或大专、大专以上的居民。文盲和高中或大专的文化程度的都是选择每周乘坐一次的频率最高。

表 3-12 不同受教育程度的居民乘坐公交车的频率 (%)

频率	文盲	小学	初中	高中或大专	大专以上	合计
至少 1 次/天	30.0	31.3	21.1	14.5	14.3	22.5
2-3 天 1 次	10.0	9.0	11.4	5.5	14.3	9.5
每周 1 次	60.0	14.9	21.9	25.5	\	21.7
两周 1 次	\	7.5	14.0	12.7	14.3	11.5
每月 1 次	\	25.4	19.3	21.8	14.3	20.6
其他	\	11.9	12.3	20.0	42.9	14.2

资料来源：社会评价调查

## 3) 公交站台设置不足评价

根据问卷调查可知，关于公交站台设置不足的评价中，有 43.1%的居民认为公交站台的不足之处是“间距太远”，8.9%认为“间距太近”，48.8%的居民认为“站台太少”，25.4%

的居民认为“设施不足”，10.9%的居民认为“位置不方便”（见表 3-13）。



图 3-7 欢乐家园社区公交车站台

表 3-13 对公交站台不足之处的评价 (%)

公交站台的不足	男性	女性	合计
间距太远	43.7	42.8	43.1
间距太近	11.7	6.9	8.9
站台太少	41.7	53.8	48.8
设施不足	27.2	24.1	25.4
位置不方便	10.7	11.0	10.9

资料来源：社会评价小组

#### 4) 公交车厢设置不足评价



图 3-8 象山县公交车厢设施现状

据调查，关于公交车厢设置不足的评价中，有 28.5%的居民认为“老弱病残孕座位太少”，68.7%的居民认为“座位不够”，3.6%的居民认为“报站听不清楚”，6.8%的居民认为“没有空调”，20.1%的居民认为“上下车不方便”，1.6%的居民认为“刷卡不方便”，2%的居民认为“停车不稳”，还有 2%的居民认为存在其他问题。

表 3-14 对公交车厢设置不足之处的评价 (%)

公交车厢设置不足	男性	女性	合计
老弱病残孕座太少	28.2	28.8	28.5
座位不够	70.9	67.1	68.7
报站听不清	2.9	4.1	3.6
没有空调	6.8	6.8	6.8
上下车不方便	20.4	19.9	20.1
刷卡不方便	2.9	0.7	1.6
停车不稳	3.9	0.7	2.0
其他	2.9	1.4	2.0

资料来源：社会评价调查

**☞ 丹东街道上余村村民访谈（男，33岁）**

认为公交车系统一般。认为最大的问题是车厢太小，导致车内拥挤现象。车厢内座位较少，自己经常没有座位。公交车末班车时间太早，晚上再县城中心吃饭或娱乐过后经常没有公交车回去。公交车到达站点时间不固定。等候公交时间太长，打车不方便。

## 4 项目区贫困状况

### 4.1 低保人口

据统计, 2014 年末浙江省享受最低生活保障的人数为 60.5 万人, 其中城镇居民 6.4 万人, 农村居民 54.1 万人, 城乡低保平均标准为每人每月分别是 587 元和 487 元; 宁波市截止到 2014 年末, 享有最低生活保障的人数为 5.13 万人, 占浙江省的 8.5%, 市区居民月人均生活保障标准是 660 元, 全市低保资金支出 2.4 亿元; 2014 年象山县低保人数 9377 人, 其中农村 8970 人, 全年能低保资金支出 3422 万元, 城乡低保标准为月人均 540 元, 城乡低保覆盖率 100%., 其中丹东街道和丹西街道低保人数分别为 170 人和 260 人。

表 4-1 不同地区居民最低生活保障情况统计表

地区	农村最低生活保障人数 (万人)	农村保障标准 (元/人.月)	城镇最低生活保障人数 (万人)	城镇保障标准 (元/人.月)
全国	5207.2	223	1877	411
浙江	54.1	487	6.4	587
宁波	\	660	\	660
象山	0.897	540	0.0407	540
丹东街道	\	540	\	540
丹西街道	\	540	\	540

资料来源: 2014 年社会服务发展统计公报(全国); 2014 年国民经济与社会发展统计公报(浙江、宁波、象山); 象山县民政局数据统计。

注: 浙江、宁波、象山数据为 2014 年数据, 全国城乡低保人数和城镇保障标准为 2014 年数据, 全国农村保障标准为 2014 年第三季度数据。

### 4.2 外来人口

#### 4.2.1 外来务工人口

##### (1) 统计上的外来务工人口状况

据统计, 2013 年浙江省外来务工人口 671.11 万人, 宁波市外来务工人口为 180.16 万人。根据象山县外来务工办提供的数据统计, 2013 年末, 象山县外来人口为 13.64 万人, 其中丹东街道 2.04 万人, 丹西街道 4.31 万人。

表 4-2 象山县全县及项目区外来人口统计 (2013)

街道名称	在册登记人数 (万人)	其中居住证 (万人)
象山县	13.64	/

街道名称	在册登记人数 (万人)	其中居住证 (万人)
丹东街道	2.04	1.09
丹西街道	4.31	2.13
爵溪街道	2.02	1.43

资料来源：象山县外来务工办，公安部门

## (2) 象山县城工业园区及就业人口状况

1) 工业示范园：1993 年开建，有 1.75 万工人，主要为机电（30%以上）、纺织、汽配等，已有 150 家企业投产，5 平方公里；

2) 东陈新区：位于东陈乡，2003 年开建，规划容纳 3 万人，目前已建成 1/3，其余在建，规划的盛宁线穿过东陈乡，上与滨海主干道相连，下接茅洋高速；主要做商贸、2.5 一类工业，如汽车贸易、企业总部、研发等，已有 20 家企业投产，2 家企业在建，规划容纳 19 家 4S 店，目前已有 14 家；

3) 滨海工业园：2005 年开建，目前已经建好，规划容纳 3 万人，目前 1.5 万人，主要为机电、电器，纺织几乎没有，已有 90 家企业投产，还有 1000 亩土地未落实，将约有 30 家企业入驻；

4) 仁义涂区块：2014 年开建，正在规划，规划 3.5 平方公里，容纳 2.3 万人，已开发 1 平方公里，明确方向未定。

表 4-3 工业园区就业的外来人口统计

名称	园区企业性质	建设年份 (年)	规划容纳人口 (万人)	现状从业人口 (万人)	备注
工业示范园	主要为机电（30%以上）、纺织、汽配等，已有 150 家企业投产，5 平方公里	1993	1.75	1.75	已完成
东陈新区	主要做商贸、2.5 一类工业，如汽车贸易、企业总部、研发等，已有 20 家企业投产，2 家企业在建，规划容纳 19 家 4S 店，目前已有 14 家。规划容纳 3 万人。	2003	3	1	已建成 1/3
滨海工业园	主要为机电、电器，已有 90 家企业投产，后续约有 30 家企业入驻，规划容纳 3 万人，目前 1.5 万人	2005	3	1.5	已建好
仁义涂区块	目前主营方向处于规划中。	2014	2.3	/	在建
小计	/	/	10.05	4.25	

资料来源：经济开发区管委会关键信息人访谈资料

## (3) 项目建设对工业园区的影响

1) 园区内就业人口的居住及出行状况

一线工人以外来人口居多，也有相当一部分是本地农民，其中很多妇女，管理岗位一般为本地人居多；工人一般住在工业园的居住中心，或者是到周围村庄上租住农房，另外各企业工厂能够以宿舍等形式自行解决一部分住宿，占工人数的 5%左右；中层及以上干部一般住在丹城。意味着约有 95%以上的工人的上下班依靠交通工具，主要为摩托车、私家车以及部分人乘坐公交车。

2) 园区内货物运输。目前货物运输均采用陆路运输方式，运输时间不定，来往车辆较多，加重了园区附近的交通压力。

项目建设的影响：(1) 可以增加路网，对于货物运输以及职工上下班起到分流的作用，减少交通压力；(2) 增强交通安全，降低交通事故发生率；(3) 降低物流成本，节约时间。

## 4.2.2 流入人口状况

根据丹东街道提供的数据，2014 年丹东街道户籍人口为 61615 人，常住人口为 92615 人，流入人口为 31000 人。分社区/村来看，流入人口最多的为金秋社区，外来人口占厂区分区人口比重为 59%。总体来看，社区流入人口比重高于村。

表 4-4 丹东街道外来人口及贫困状况

社区	户籍人口 (人)	常住人口 (人)	外来人口 (人)	外来人口占 常住人口比 重 (%)	低于全县贫困 水平的外来人 口数 (人)	外来人口中 贫困人口所 占比重 (%)
东街社区	2399	5430	3031	56	1212	40
公园社区	3101	5676	2575	45	979	38
金秋社区	4117	9985	5868	59	1819	31
丹峰社区	7474	11300	3826	34	1607	42
新华社区	3449	5392	1943	36	622	32
文峰社区	5168	5501	333	6	107	32
塔山社区	7193	10156	2963	29	1037	35
梅园社区	2999	5100	2101	41	882	42
丹河社区	2588	6874	4286	62	1800	42
庄穆境村	1131	1131	0	0	0	0
下半河村	1195	1797	602	34	277	46
梅溪村	1768	2093	325	16	163	50
后山村	1743	2022	279	14	145	52
上进村	486	486	0	0	0	0
蚕里村	1116	1050	-66	-6	0	0
城东村	660	660	0	0	0	0
东门外村	1119	1119	0	0	0	0
田洋里村	712	1012	300	30	156	52
陆家村	736	640	-96	-15	0	0
起春村	343	490	147	30	68	46

社区	户籍人口 (人)	常住人口 (人)	外来人口 (人)	外来人口占 常住人口比 重 (%)	低于全县贫困 水平的外来人 口数 (人)	外来人口中 贫困人口所 占比重 (%)
大石头村	1445	1445	0	0	0	0
河东村	862	1439	577	40	242	42
后洋村	1038	2338	1300	56	598	46
桥头林村	992	1392	400	29	172	43
桥头胡村	681	673	-8	-1	0	0
蒋家村	577	572	-5	-1	0	0
西林村	540	523	-17	-3	0	0
上余村	1394	1412	18	1	5	30
下余村	1112	1193	81	7	26	32
赤坎村	603	580	-23	-4	0	0
寨梅村	595	535	-60	-11	0	0
东环村	583	701	118	17	52	44
兴盛村	597	735	138	19	59	43
城新村	412	412	0	0	0	0
南门村	687	751	64	9	27	42
合计	61615	92615	31000	33	12055	39

**资料来源：**户籍人口、常住人口数据由丹西街道提供；外来人口为常住人口与户籍人口之间的差，其中包括县内人户分离人口。关于外来人口贫困人口比重根据世界银行低于40%人均收入的相对贫困线进行测算，全县低于40%的贫困标准（测算）为7240。

**说明：**由于统计口径不同，没有办理暂住证的人口不包括在这里。该部分数据与外来务工办公布的数据存在出入。

根据丹西街道提供的数据，2014年丹西街道户籍人口为49570人，常住人口为80110人，流入人口为30540万人。分社区/村来看，流入人口集中在社区，最多的为丹瀛社区。

表 4-5 丹西街道外来人口及贫困状况

社区	户籍人口 (人)	常住人口 (人)	外来人口 (人)	外来人口占常 住人口比 重 (%)	低于全县贫 困水平的外 来人口数 (人)	外来人口中 贫困人口所 占比重 (%)
新建社区	2341	3900	1559	40	655	42
北路社区	3518	7000	3482	50	1776	51
文昌社区	4886	9987	5101	51	2193	43
蓬莱社区	5404	11500	6096	53	2865	47
白鹤社区	1298	1298	0	0	0	
瑶琳社区	4394	12000	7606	63	4259	56
丹瀛社区	3304	10000	6696	67		53
杨家村	903	903	0	0	0	0
横墙弄村	560	560	0	0	0	0

社区	户籍人口 (人)	常住人口 (人)	外来人口 (人)	外来人口占常 住人口比重 (%)	低于全县贫 困水平的外 来人口数 (人)	外来人口中 贫困人口所 占比重 (%)
横塘欧村	261	261	0	0	3549	0
小河头村	556	556	0	0	0	0
菱河头村	478	478	0	0	0	0
上街头村	723	723	0	0	0	0
樟树下村	537	537	0	0	0	0
六升村	978	978	0	0	0	0
小厅村	730	730	0	0	0	0
小东洋村	274	274	0	0	0	0
洋心村	1546	1546	0	0	0	0
韩家村	346	346	0	0	0	0
仇家山村	1432	1432	0	0	0	0
南沙村	626	626	0	0	0	0
九顷村	2338	2338	0	0	0	0
北门村	715	715	0	0	0	0
西门村	948	948	0	0	0	0
杨蓬岙村	392	392	0	0	0	0
方井头村	1182	1182	0	0	0	0
三岔路村	494	494	0	0	0	0
秧田头村	805	805	0	0	0	0
五丰村	917	917	0	0	0	0
西港村	677	677	0	0	0	0
新碶头村	632	632	0	0	0	0
路下林村	704	704	0	0	0	0
白石村	1462	1462	0	0	0	0
珠水溪村	712	712	0	0	0	0
上吴村	768	768	0	0	0	0
董何碶村	1729	1729	0	0	0	0
合计	49570	80110	30540	38	0	0

**资料来源：**户籍人口、常住人口数据由丹西街道提供；外来人口为常住人口与户籍人口之间的差，其中包括县内人户分离人口。关于外来人口贫困人口比重根据世界银行低于40%人均收入的相对贫困线进行测算，全县低于40%的贫困标准（测算）为7240。

**说明：**由于统计口径不同，没有办理暂住证的人口不包括在这里。该部分数据与外来务工办公布的数据存在出入。

### 4.3 项目区贫困人口状况

根据县域经济发展情况、竞争力等级、富裕程度、绿色指数等的排名，象山县位列 2014 年中国百强县第 99 位。然而，象山县内的经济发展存在不平衡，人均收入之间存在差距。根据世界银行施行的确定中国人均收入低于 40% 以下的人口的方法（**Approach to Determine the “Bottom 40%” in China**），对象山县低于人均收入 40% 以下的人口进行了测算，测算结果显示在象山县人均收入低于 7240 为贫困人口。进一步，基于这一人均收入标准，对项目区内的丹东街道以及丹西街道的各社区/村的户籍人口进行了贫困人口测算<sup>1</sup>。

根据统计，2014 年底丹东街道户籍人口为 61615 人。根据测算，低于全县贫困收入县的人数为 21735 人，占总户籍人口数的 35%。其中分社区/村来看，欢乐家园小区由于属于廉租房、经济适用房等小区，因此，其贫困人口所占比重最高。总体上看，社区的贫困人口比例要低于村。详见表 4-6 和图 4-1。

表 4-6 丹东街道户籍人口种低于全县贫困收入线的人数及比例

社区	户籍人口（人）	低于全县贫困收入的人数 <sup>*</sup>	贫困人口占总人口的比例（%）
东街社区	2399	480	20
公园社区	3101	558	18
金秋社区	4117	453	11
丹峰社区	7474	1271	17
新华社区	3449	690	20
文峰社区	5168	1034	20
塔山社区	7193	1439	20
梅园社区	2999	900	30
欢乐家园小区 <sup>▼</sup>	7140	5712	80
丹河社区	2588	466	18
庄穆境村	1131	452	40
下半河村	1195	430	36
梅溪村	1768	707	40
后山村	1743	523	30
上进村	486	146	30
岙里村	1116	391	35
城东村	660	198	30
东门外村	1119	224	20
田洋里村	712	320	45
陆家村	736	250	34
起春村	343	123	36

<sup>1</sup>需要说明的是：本处测算不同于实际统计，基于当地街道提供的资料、实地调查等。

社区	户籍人口（人）	低于全县贫困收入的人数 <sup>*</sup>	贫困人口占总人口的比例（%）
大石头村	1445	578	40
河东村	862	405	47
后洋村	1038	374	36
桥头林村	992	476	48
桥头胡村	681	204	30
蒋家村	577	237	41
西林村	540	221	41
上余村	1394	655	47
下余村	1112	467	42
赤坎村	603	253	42
寨梅村	595	250	42
东环村	583	251	43
兴盛村	597	179	30
城新村	412	144	35
南门村	687	275	40
合计	61615	21735	35

备注：<sup>\*</sup>全县贫困收入水平为根据世行的低于40%进行测算结果：7240元/人。

▼欢乐家园小区目前属于梅园社区代管。

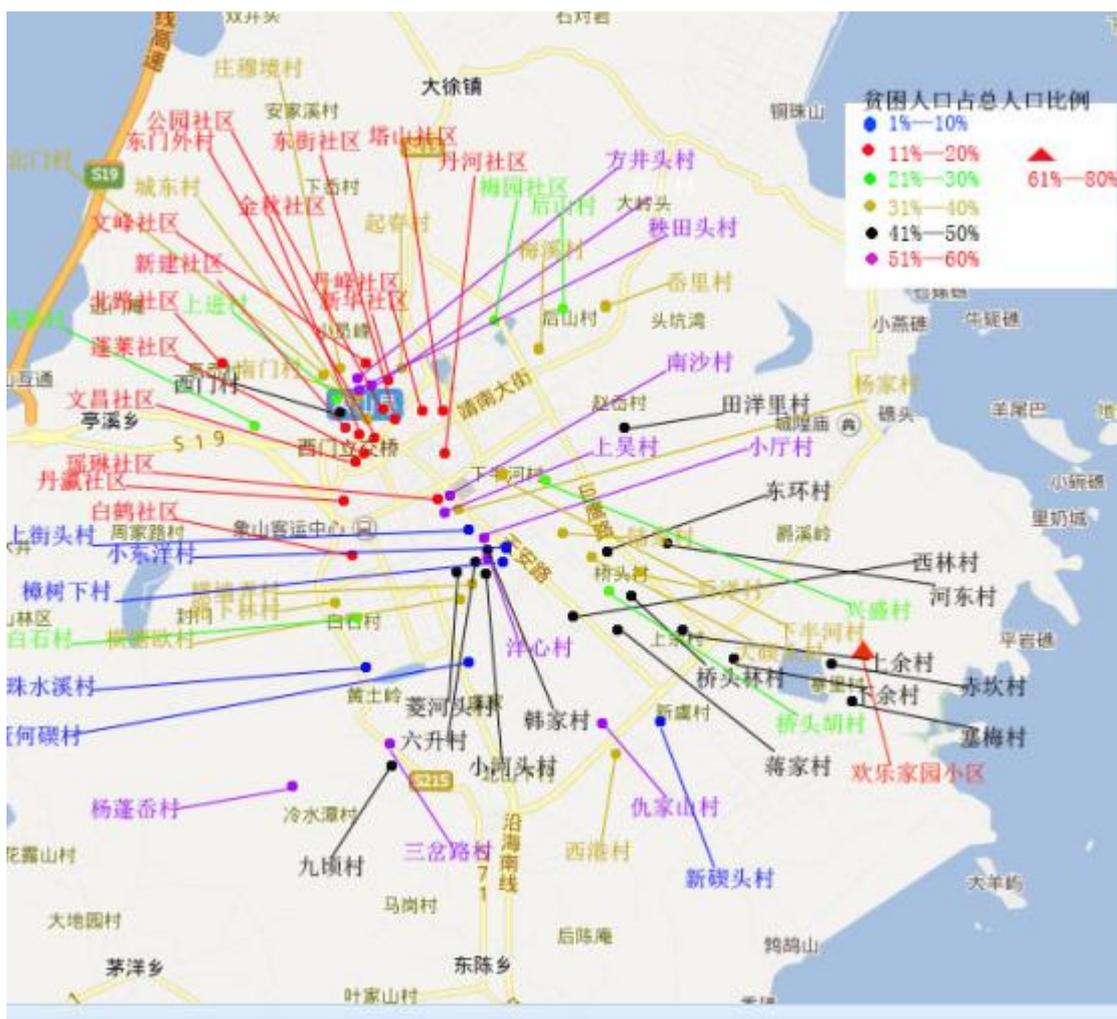


图 4-1 丹东街道与丹西街道各社区/村户籍人口中贫困人口分布状况

根据统计，2014 年底丹西街道户籍人口为 49570 人。根据测算，低于全县贫困收入县的人数为 14636 人，占总户籍人口数的 30%。总体上看，社区的贫困人口比例要低于村。详见表 4-7 和图 4-1。

表 4-7 丹东街道户籍人口种低于全县贫困收入线的人数及比例

社区	户籍人口（人）	低于全县贫困收入的人数 <sup>*</sup>	贫困人口占总人口的比例（%）
新建社区	2341	468	20
北路社区	3518	598	17
文昌社区	4886	537	11
蓬莱社区	5404	648	12
白鹤社区	1298	234	18
瑶琳社区	4394	483	11
丹瀛社区	3304	396	12

社区	户籍人口（人）	低于全县贫困收入的人数 <sup>※</sup>	贫困人口占总人口的比例（%）
杨家村	903	280	31
横墙弄村	560	179	32
横塘欧村	261	94	36
小河头村	556	234	42
菱河头村	478	215	45
上街头村	723	362	50
樟树下村	537	161	30
六升村	978	469	48
小厅村	730	372	51
小东洋村	274	137	50
洋心村	1546	835	54
韩家村	346	145	42
仇家山村	1432	831	58
南沙村	626	332	53
九顷村	2338	959	41
北门村	715	272	38
西门村	948	398	42
杨蓬岙村	392	220	56
方井头村	1182	615	52
三岔路村	494	272	55
秧田头村	805	427	53
五丰村	917	495	54
西港村	677	217	32
新石头村	632	253	40
路下林村	704	268	38
白石村	1462	424	29
珠水溪村	712	356	50
上吴村	768	415	54
董何碛村	1729	1037	60
合计	49570	14636	30

备注：※全县贫困收入水平为根据世行的低于 40%进行测算结果：7240 元/人。

根据表 4-4 与表 4-6 可见，丹东街道的流入人口与户籍人口比较，流入人口中贫困人口所占比重普遍高于户籍人口。从表 4-5 与表 4-7 比较来看，丹西街道的社区流入人口中贫困人口比重高于户籍人口。流入人口中贫困人口分布状况请参见图 4-2。



图 4-2 丹东街道与丹西街道各社区/村流入人口中贫困人口分布状况

# 5 社会影响分析

## 5.1 城市宜居性项目

### 5.1.1 正面影响

#### (1) 缓解交通压力

目前，象山中心城区交通量主要集中在主城区，尤其是象山港路、新丰路、天安路等，早晚高峰时段尤为集中，交通量大，交通运行不甚畅通，其余区域交通运行比较顺畅。根据交叉口流量流向调查资料，象山县中心城区道路网高峰小时机动车交通流量主要分布于老城区几个主要交通干道相交的交叉口，如象山港路-天安路交叉口、象山港路-新丰路交叉口和象山港路-东谷路交叉口，交叉口服务水平平均可达D级<sup>2</sup>，交通运行不甚畅通。

根据实地访谈，象山城区机动车早高峰为7:45-8:45，高峰小时流量占12小时（7:00-19:00）的11.0%；晚高峰为16:30-17:30，高峰小时流量占12小时（7:00-19:00）的10.9%。非机动车的早高峰时间为7:00-8:00，晚高峰为16:30-17:30。表明象山交通拥堵高峰时间长，并且高峰期间交通不畅通情况严重。

根据问卷调查，项目区居民对现存交通问题改善的需求位居前三的分别是“发展公交系统”、“新修道路和完善交通网”，“拓宽城市道路”，各项所占百分比为42.2%、37.3%、34.5%。由此表明大部分项目区居民通过新修道路，拓宽城市道路等措施来缓解交通压力的问题的需求比较强烈。该项目的实施有利于改善项目区的交通拥堵问题，居民出行时间可以得到缩短，道路质量得到提高。

表 5-1 交通问题改善的需求 (%)

交通问题的改善需求	男性	女性	合计
拓宽城市道路	35.9	33.6	34.5
新修道路和完善交通网	54.4	25.3	37.3
发展公交系统	37.9	45.2	42.2
加强监督和管理	20.4	15.1	17.3
提高道路质量	17.5	20.5	19.3
其他	4.9	0.7	2.4

资料来源：社会评价调查

<sup>2</sup> 信号交叉口服务水平是指道路使用者从道路状况、交通条件、道路环境等方面可能得到的服务程度或服务质量。美国把道路水平按车流稳定、道路通行能力从高到低分为6个等级：A级、B级、C级、D级、E级、F级，其中D级为车流不太稳定，延迟尚可忍受，平均车速大于24km/h，交通路接近道路通行能力的90%。

**丹东街道上余村村民访谈（男，55岁）**

去城中不方便，公交等候时间比较长，所在村庄打车比较麻烦。道路狭窄，车流量大，城中容易堵车，并且停车位较少，开车出行不方便。

### （2）有利于完善城市交通道路网

目前，象山城区路网总里程约 77.3 公里，其中，干路总里程达 57.8 公里，支路总里程 19.5 公里。中心城区道路网密度是 4.79 公里/平方公里，但其中支路网密度为 1.22 公里/平方公里，与规范建议的支路网密度指标 3-5 公里/平方公里相比，中心城区支路网密度显然偏低。老城区人口密集、工业居住混杂、道路给排水等基础设施不能满足需要、城市建筑简陋陈旧、交通拥堵，路网整体的功能性不强，已经不能很好的适应社会发展的需要。

根据问卷调查，有 37.3%的居民认为要改善目前的交通状况需要新修道路，完善交通网（见表 5-1）。该项目的实施有利于建造合理密度的道路，减少车辆绕行，改善居民出行速度和时间，改善城市用地效益，缓解道路拥堵。

**丹西街道瑶琳社区居民访谈（男，42岁）**

在通往学校的道路上，比如县第三中学，加上工业园区的人上下班，道路很拥堵，老城区的道路都不够宽。部分小道路是单行道，停上一排车后，只够一辆车的宽度，也会造成拥堵。滨海大道那边的路坑坑洼洼的，道路不平，像大货车一类的车很容易翻车，引发交通事故。

### （3）提升道路安全性和通达性

天安路目前所承载的交通量较大，行车过程中信号灯设置不合理，交叉路口过街措施不完善导致行人过街不便，交叉口通行效率偏低；现城市街道单行道管理不到位，道路标志牌指示不清晰，交通管理系统不完善。

根据问卷调查可知，仅有 6.3%的居民认为从家到医院、学校等公共场所“非常便利”，23.3%的居民认为“便利”，37.5%的居民认为“一般”，28.9%的居民认为“不便利”，4%的居民认为“非常不便利”。由此可知，仅有 1/3 的居民认为出行到公共场所是便利的（见表 5-2）。

交通走廊和交通管理的建设，会进一步优化信号设置，设置方便人行过街的路面标识，设置无障碍通行，拓宽车道宽度，提高交叉口通行效率；改善管理和制定惩罚办法，完善交通安全系统来提升城市交通的安全性；优化路面结构，提高塔山路、来熏路片区的运行效率，改善居民出行的通达性。

表 5-2 从家到公共场所的便利程度评价（%）

便利程度	男性	女性	合计
非常便利	9.4	4.1	6.3
便利	29.2	19.0	23.3

便利程度	男性	女性	合计
一般	29.2	43.5	37.5
不便利	26.4	30.6	28.9
非常不便利	5.7	2.7	4.0

资料来源：社会评价调查

#### 📖 丹东街道上余村居民访谈（男，42岁）

进城买东西转车不方便，进城一趟估计要好久，去医院看病不方便，路上会堵车，出村行大路还要绕着走。很多老人进城不知道怎么过马路，没这种交通安全意识。打车也非常不方便。

#### （4）改善城市商业环境和公共设施

根据实地调查，市区商业中心沿着天安路这段，车辆违章乱停，挤占行人步行空间，街道休闲设施管理不到位存在破损，绿化单薄缺乏层次感；文昌街道路久年失修，不少店铺卖主习惯于将私家和非机动车停放在路中间，加上临时摊贩无人管制，挤占行人和送货车辆进出的空间，易发生争执。店面招牌和遮雨棚形式色彩各异，垃圾桶以及杂乱物品摆放无秩序；丹南路沿实验小学这段，停车场空间狭小致使私家轿车挤占道路行车道停车，非机动车停放在人行道以及临时摊贩经营都挤占了人行空间。道路未设置减速带、警告标志等保障学生和其他行人过街安全。

项目实施将会调整人行道和非机动车道的空间，设置停车场，有条件设置城市家具和绿地休憩场所；修缮文昌街路面，做好店铺招牌形式和色彩设计，改造店铺外挂设施，安置简洁现代的公共家具，设置合理的停车位，规范停车和物品放置；丹南路部门设置安全的过街设施，规范占道经营，使学生和家长以及其他行人的过街安全得到保障。

#### （5）增强项目区经济效益

#### 📖 实验小学校长访谈（男，55岁）

北门目前有一个停车场，因此交通状况相对好一些。但是遇到下雨天，家长多数开车接送孩子，那样就会十分拥堵。建议将丹南路绿化带缩减，人行道加宽，增加等待长廊，建设座椅等等；建设立体停车场恐怕不太方便，家长接孩子放学都是临时停车，若是立体停车场那就比较繁琐了。

#### 📖 文昌街杂货店店主（女，42岁）

街道有划白线做停放机动车的区域，大家也都往里放，但是放的很乱，之前有两个男性老年人来负责管理和摆放，效果还不错，今年没有人管理，明显就很乱。文昌街外面最宽的那条道当时是路中间有自己搭的店铺的，后来由于考虑到紧急情况的时候消防车进不来就拆了，中间做了个栏杆可以允许停放电瓶车和自行车，但是不允许停放汽车但是还是有汽车停着。

项目的建设将进一步开拓城市经济的发展空间，吸引大量投资商进驻商业中心、九顷物流园等，直接带来大量的资金和项目，带动第三产业的发展，形成新的经济增长点，增强城

市综合竞争力。完善的交通路网，公共空间的改造，交通管理的改善提供了舒适的人居和工作环境。因此，该项目的建设，对象山中心城区发展、引导象山城市空间布局有着举足轻重的推动作用。

#### (6) 促进项目区居民尤其是弱势群体的就业，提升居民生活质量

在城市宜居性项目建设期间，将会提供临时性或永久性就业岗位。项目建设期间，项目区居民可以参与到清洁、刷油漆、拉石料等非技术性就业岗位；在项目运营期间，将会产生工程区卫生清洁、管理等岗位。根据与项目实施单位、项目办等沟通的结果，项目实施和运营阶段一共可提供 420 个工作岗位，其中 320 个非技术性岗位中的 30% 将优先提供给项目区的妇女、贫困人口、流动人口等弱势群体。商业中心和学校附近公共基础设施的便捷性设计，以及休闲设计，为周围居民，尤其是城市周边村庄或其他区来的居民，外出购物提供更多的选择和便利，提供足够的休憩场所，提高日常生活的舒适性和便利性。

据调查，关于项目建设正面影响第一位的评价中，有 45.8% 的居民认为本项目可以改善城市环境，7.9% 的居民认为可以“提供公共休闲场所”，1.6% 的居民认为能够“提供就业机会”（见表 5-3）。

表 5-3 不同职业的居民对项目正面影响第一位的评价（%）

项目正面影响第一位	城市环境改善	提供公共休闲场所	提供就业机会	不知道
机关人员	1.7	\	\	\
事业单位职员	3.4	\	50.0	\
企业职员	6.0	20.0	\	\
个体经营者	12.1	10.0	\	\
自由职业者	16.4	15.0	25.0	\
失业或待业	10.3	\	\	\
退休	18.1	20.0	\	100
农民	18.1	10.0	25.0	\
渔民	\	\	\	\
其他	13.8	25.0	\	\
合计	45.8	7.9	1.6	1.2

资料来源：社会评价调查

### 5.1.2 负面影响

#### (1) 征地拆迁的影响

根据城市宜居性项目涉及永久征地 268.91 亩，农村住宅房屋面积 2000 m<sup>2</sup>，影响 126 户 537 人。这些受影响家庭的经济收入和生计模式产生将会受到不同程度的影响，项目单位要协助各级机构和部门做好项目征地工作以及受影响人的生计恢复，各类补偿款要确保足额、及时发放给受影响人。

#### (2) 项目施工影响周边店铺工厂的运作

项目施工需要机械作业和运输建筑材料，机械、施工作业和施工车辆的噪音在一定程度上会影响顾客进出商店和干扰店主日常休憩，影响正常的交易活动；工厂的物资运输和店铺的送货车会由于施工而无法顺畅通行，外来的客商车辆也无法顺利进入，对产品的外运和销售产生负面影响。工厂和店铺交易活动受到影响后，从事这方面工作人员的生计收入可能会受到一定的影响。

**文昌街服装店店主（女，35岁）**

路面可以铺一下，注意不要高于铺面的高度，尽量保持现有的高度，以免下雨时雨水进入房间。最好是挑店家淡季的时候，每家店每天都是200元左右的租费，施工肯定会影响生意，希望有些补偿，最终的意见跟随大流。

**(3) 项目施工对居民和学生的出行效率和安全影响**

项目施工的安全影响主要表现为对周围居民、学生和车辆通行的影响。根据实地调查，原有的道路本身比较窄，一旦开始施工，运输车辆的通行占用道路，可能给当地居民尤其是老年人、儿童、妇女等的人身安全构成威胁。

施工形成的噪音和粉尘可能会对附近学校的学生步行上下学通行造成不便，接送孩子的车辆行驶和停靠空间被施工车等占用，造成拥堵，造成通行效率低，过街不便。

**(4) 项目施工对学校授课和周边居民日常生活的影响**

项目施工期间，垃圾清理、运输过程中会产生刺鼻气味，也会有噪声、粉尘污染，产生的取土、粉尘、噪声给附近学校授课，以及对学学生课间活动造成不利影响，也暂时给市民出行带来不便，如果处理不当，则会产生二次污染；施工期间施工车辆出行、施工场所的废渣、废土、废水等问题都可能给当地居民尤其是老人、儿童、孕妇等人身安全构成威胁。

通过与项目业主的沟通，项目业主表示在项目施工期间会多加关注此类问题，进行施工安全等方面的宣传教育，并采取相关措施减少负面影响

根据问卷调查可知，不同职业的居民对项目负面影响第一位的评价位居前三的分别是“出行不便”、“污染”、“市区土地或养殖水面”，各项负面影响所占百分比是34.5%、15.3%、10.8%（见表5-4所示）。

表 5-4 不同职业居民对项目负面影响第一位的评价（%）

项目负面影响第一位	失去土地	搬迁	收入减少	失业	出行不便	污染	其他	不知道
机关人员	\	\	\	\	2.3	2.6	\	\
事业单位职员	7.4	\	\	\	5.8	7.9	33.3	2.1
企业职工	\	\	8.0	\	11.6	10.5	\	4.3
个体经营者	22.2	28.6	16.0	33.3	8.1	15.8	33.2	2.1
自有职业者	18.5	14.3	28.0	11.1	9.3	13.2	\	12.8
失业或待业	11.1	14.3	\	11.1	15.1	\	\	4.3
退休	3.7	7.1	24.0	33.3	15.1	21.1	\	25.5
农民	29.6	14.3	16.0	11.1	19.8	23.7	33.3	25.5

渔民	\	\	\	\	\	2.6	\	\
其他	7.4	21.4	8.0	\	12.8	2.6	\	23.4
合计	10.8	5.6	10.0	3.6	34.5	15.3	1.2	18.9

资料来源：社会评价调查

## 5.2 公共交通项目

### 5.2.1 正面影响

#### (1) 改善城市公交设施

现象山县中心城区常住人口约为 18.99 万人，城市公交车辆万人拥有率 5.33 标准车/万人，低于国家规范 6.7-8.3 标准车/万人的标准。目前，城乡公交与长途车辆混合使用长途车站。城乡客运车辆的加入增加了长途车站的负担，造成车辆调度、运行、停放的混乱局面。

通过实地调查可知，象山公交场站用地相对不足，公交停靠站位置设置不合理，部分公交站台未设安全座椅和遮雨棚，这给等候公交的居民带来不便；上下车时，台阶过窄，未设有安全扶手，不便于腿脚不便的老人上下公交车；车厢空间狭小，座位有限，不利于老弱病残孕者乘坐公交出行，乘车高峰期间，车厢非常拥堵。

通过问卷调查，关于乘坐公交车的缺点，有 45.1% 居民认为“拥挤”，28.9% 的居民认为“耗时”，32.8% 的居民认为“不准时”，3.6% 的居民认为“不安全”，32.4% 的居民认为“不方便”，0.4% 的居民认为存在其他缺点。本项目的建设，可以改善公交车基础设施，增加老、幼、病、残、孕专座为社区/村的居民，尤其是妇女、老人等等候公交车，和乘坐公交车出行提供便利，同时也为妇女、贫困人口以及外来务工人员外出提供了更多的交通选择。

表 5-5 本地居民对乘坐公交车的缺点的评价 (%)

乘坐公交车的缺点	男性	女性	合计
拥挤	42.5	46.9	45.1
耗时	23.6	32.7	28.9
不准时	37.7	29.3	32.8
不安全	5.7	2.0	3.6
不方便	35.8	29.9	32.4
其他	\	0.7	0.4

资料来源：社会评价调查

#### ☞ 丹东街道欢乐家园居民访谈（男，73 岁）

出门主要是坐公交车的，原来村庄这里有一个公交站牌，今年刚移到西边大路上，离这里很远的，很不方便。另外，站牌处没有一个遮风避雨的顶层，下雨天很不方便，基本淋湿的。公交车一般是 20 分钟一趟，等 20 分钟就能来一辆，不过中午到下午 3 点是 30 分钟一趟，公交比较少，去县里面还要倒一次车，每次来回需要 4 元钱公交费。

15% 左右，其中小汽车保有量约 6.3 万辆，城区小汽车保有量约 3.7 万辆，近三年年均增幅达到 31.5%，高于宁波市六区 23% 的平均增长率。随着机动车数量的急剧增长，象山县交通压力将迎接新的挑战。此工程的建设，对于大力发展城市公共交通、提高公共交通系统服务水平、吸引小汽车交通向公共交通转化、对缓解城市交通压力，将发挥重要作用。

### (3) 改善公交线网布局

根据可研资料可知，象山城市公交线路主次功能不清。中心城区公交线网密度为 2.65 公里/平方公里，低于规范中市中心 3-4 公里/平方公里的要求，线网重复系数 1.84，大于规范中 1.4 的要求，线路过于曲折。

根据问卷调查，有超过 1/3 的项目区居民认为存在公交线网不合理（见表 3-9），同时，等候公交车的时间处于 10-20 分钟的占 51.8%。说明公交线网设计不科学，导致出行乘坐公交车到达目的地的时间偏长，等候公交车的时间也偏长。此项目有利于改善项目区居民的公共交通出行状况，使更多的人乐意选择低碳出行的方式，保障出行安全。

表 5-6 等候公交车的时间 (%)

等候时间	男性	女性	合计
5 分钟以内	4.7	2.0	3.2
5-10 分钟	26.4	32.0	29.6
10-20 分钟	45.3	56.5	51.8
20-30 分钟	20.8	9.5	14.2
30 分钟以上	2.8	\	1.2

资料来源：社会评价调查

## 5.2.2 负面影响

### (1) 征地拆迁的影响

象山公共交通项目工程涉及永久征地 12.52 亩，拆迁非住宅房屋 2764 平方米，影响 17 户租赁户，影响人口为 51 人。这些受影响家庭的经济收入和生计模式产生将会受到不同程度的影响，项目单位要协助各级机构和部门做好项目征地拆迁工作以及受影响人的生计恢复，各类补偿款要确保足额、及时发放给受影响人。

### (2) 交通安全隐患

项目完工后，新建成的道路、良好的交通基础设施、畅通的道路格局会提升居民出行的效率，但快速行车的概率增加会导致交通事故发生的频率增加。公交车行驶速度加快，会导致乘客乘车不稳，尤其是老人，孕妇，儿童等群体。

 丹东街道河西村村民访谈（女，40岁）

很多老人交通规则都不懂，过马路都是急冲冲的。也没听过有进行交通安全教育之类的公共活动，希望可以增加以下这些活动。城市内部车道比较乱，过马路容易出现交通事故。

### （3）施工对周边店铺的影响

项目施工需要机械作业和运输建筑材料，机械、施工作业和施工车辆的噪音在一定程度上会影响周边店铺的运转和交易活动，店铺的日常物资运输和附近员工通勤也会因项目施工受到不同程度的影响。店铺交易活动受到影响后，从事这方面工作人员的生计收入可能会受到一定的影响。

### （4）项目施工影响出行效率和安全

公交场站建设，施工路段的正常行车会受到影响，甚至会封闭道路禁止通行。短时期内居民开车出行要绕行，原本的公交线路也可能需要适当调整，给选择公交出行的居民造成了不便，也顺而加重了交通压力，施工路段也易发生交通事故。

### （5）施工对周围居民日常生活的影响

工程施工期间产生的扬尘、噪音及垃圾、污泥的临时堆放将给项目区环境的整洁带来暂时不利影响，给居民的日常生活造成负面影响。施工期间，施工车辆出行，施工场所的废渣、废土、废水等问题都可能给当地居民尤其是老人、儿童、孕妇等人身安全构成威胁。

通过与项目业主的沟通，项目业主表示在项目施工期间会多加关注此类问题，进行施工安全等方面的宣传教育，并采取相关措施减少负面影响。

## 5.3 项目的主要受益人群以及特殊群体的社会效益

### （1）项目区居民

路网完善和交通走廊项目将会改善道路的质量，提高线路通达率。改善居住在所建道路周围的居民进行日常工作、上学、购物等活动外出行路的效率，节省出行时间。同时，交通管理的提升和智能交通的设置进一步保证了居民出行的安全性和便利性。在实地调查过程中了解到，环城西路部分路段，路面质量因长期内未及时维修和养护，质量较差，平日运输车辆经过，颠簸较大，加上部分道路较窄周围居民出行安全性低，该项目的实施将会改变附近居民的出行现状，提高出现的安全性和通达性。

公交车是人们日常生活中最重要的公共交通工具，与人们的衣、食、住、行紧密相关，人们外出办事、逛街购物、探亲、健身等各项活动都可能需要用到公交车服务。根据实地调

查可知，丹东街道上余村大部分村民区丹城办事、购物，大部分人会选择乘坐公交车，但由于目前公交车车厢面积过小，座位有限，乘坐附近公交车经常是无座，加上线路较绕，花费时间较长。公共交通项目的建设，会增加项目区居民出行方式的选择，外出工作、出门就医的便利性。

总体来说，项目的实施和运营维护阶段，将会产生 420 个工作岗位，其中有 320 个非技术性岗位会优先考虑妇女、低保人口等。此外，考虑到妇女、老人、低保人口、流动人口等特殊群体对项目建设的需求是不同的，故而项目建设对这类群体所造成的影响也是不同的。

第一，对大部分妇女来说，日常出去买菜、接送孩子上学等会倾向选择乘坐公交车。在实地调查过程中了解到，欢乐家园小区大部分老人、妇女日常出行倾向选择乘坐公交车，但是由于公交车线路设置不合理，妇女外出购物、买菜、接送孩子上学花费时间较长，加上现有车型较小，座位偏少，不太方便。故而，项目的建设会重新合理调整公交线路，和配备更多的座位，尤其是增加老、弱、病、残、孕专座会增加妇女乘坐公交车的舒适性和节省出行时间，提高妇女乘车的安全性；

第二，大部分老年人因为身体原因，行动比较迟缓，外出也倾向选择公共交通。根据实地调查可知，欢乐家园小区大部分老人提出该小区的公交站台离小区的位置超过 500 米，步行过去比较远。站台也没有遮雨的设施，在雨天等候公交车很不方便。加上车厢内阶梯较高，上下车的也未配有扶手，由于老年人行动迟缓，上下公交车不够安全，加上公交线路的不合理设置，给老人去医院看病带来不便。公共交通的基础的完善，可以改善老年人雨天等候公交车的不方便现象，提高老年人上下公交车的安全性，同时扩大车型空间，合理调整公交线路，增加相应的老年人专座给予老年人乘坐公交车出行带来不少便利；

第三，部分村/社区的低保群体表示交通出行方式因收入低而受到限制，大部分人会选择乘坐公交车，但是票价对他们来说还是有些偏高。项目的建设和运营阶段，将会考虑到这部分人群的特殊情况，出台相关政策保证这部分生活困难群体的乘车优惠；

第四，项目区外来流动人口因工作原因而居住在本地，长期内处于流动状态，故而日常也倾向选择公交车出行。但根据实地调查可知，这部分人群由于工作的流动性较大，调换工作和更换临时居所比较频繁。项目区公共交通项目的建设为这部分人群外出寻找工作提供了便利，也保证了出行的通达性，给这部分群体应征工作带来了新的机遇。

## **(2) 项目区工业企业和店铺**

路网完善和交通运输走廊的建设，将改善项目区内纺织厂、模具厂、食品加工厂等工业企业日常运营中物流运输的效率，提高运输的通达性和节省运输成本，提高企业整体经济效益，吸引更多的外来投资。

项目区内市区范围内部分商业中心的重新改造，可以拓展老旧街道的行人步行空间，提高当前家居设备的层次和美感。根据实地调查可知，天安路段和文昌街部分的商铺和店家普遍表示商业区内各类私家车和非机动车停放因无强制性的规章制度而随意停放，同时临时摊贩的管制困难，不同时段，对送货车辆和外出购物的顾客进出造成不便，影响他们的生意。同时，每家每户都有装修不同的店面招牌和安置了遮阳遮雨的棚子，但是由于长期使用招牌出现落漆的现象，遮雨棚因破损而需要经常修理，这对店铺商家做生意造成不便。不同颜色的店面装饰和遮雨棚也影响市容。故而，商业区公共空间的改造将会改善该区域的行人空间、和城市建筑外观的美观，可吸引更多的顾客前来光顾，提高商店的经济收益。

此外，项目区部分街区公共空间的改造也在一定程度上对项目区妇女、老人、流动人口等特殊群体带来了不少益处。

第一，大部分妇女日常重心都在家务事之内，休闲活动较缺乏。根据实地调查可知，河西村和上余村的部分妇女在家主内，除了家务和照看孩子之外，日常休闲活动基本就是坐公交进城买菜或购买其他生活基本用品，目前文昌街等老旧的购物中心因久年未修整，现前的基础设施并不能为妇女逛街、购物的提供便捷、休闲的场所。故而，文昌街和天安路段商业区的改造将会为妇女提供更多的休闲空间；

第二，老年人日常购物、出行和休憩喜欢在固定场所。商业中心的重新改造，会提供更多可休憩的座椅，安放垃圾桶，规范停车位等，这为不少平日里喜欢散步和找个舒适地方休息的老人提供了新的去处；

第三，外来流动人口由于在城市内安置临时居所或更换居所需要对生活用品等进行采购，重新改造后的商业中心将会吸引更多的店铺入驻，售卖不同物品的店铺可以满足流动人群平日里便捷采购的需求。

### **(3) 项目区教育机构**

丹南路实验小学部分由于停车空间有限，过街设施存在不足，导致附近上下学的孩子、接送孩子的家长在上下学高峰期间挤占路面，影响附近车辆通行。也为周围学校维持学生放学秩序和学生过街安全带来了不便。同时，放学期间，临时摊贩因缺乏管制进一步挤占人行

空间。项目的实施将会改善此路段附近的人行空间狭窄的情况，改善项目区上下学期间附近学校的学生上下学期间接送车辆和人群的拥挤局面，促进相关学校维持秩序和保证学生上下学的过街安全。

丹南路段公共空间的改造，同时也将保证了接送孩子上下学的妇女、老人、外来流动人口等群体的过街安全。由于大部分接送孩子都是女性、老人，该项目的建设，将会在此路段腾出更多的空间给来往车辆，也改善了过街设施和也为接送孩子的妇女、老人提供了等待孩子的区域。此外，因为部分外来流动人口因工作场所普遍分布在郊区的工业园区，他们子女在附近学校上学、生活的安全因父母工作场所距离该学校较远，子女上下学过街和接送并不方便，该区域公共空间的改造也将会为外来流动人口的子女上学提供便利。



## 6 社会性别与发展

### 6.1 项目区妇女状况

#### 6.1.1 项目区妇女人口状况

2013年,宁波市总人口580.15万。其中男性289.15万人,占总人口的49.8%;女性290.99万人,占总人口的50.2%。人口性别比由2011年的99.8下降为99.4。

截止到2013年12月底,象山县总人口54.38万人。其中:男性27.68万人,占全市总人口的50.9%;女性26.7万人,占总人口的49.1%。人口性别比为103.7。项目区妇女人口状况详见表6-1。

表 6-1 项目区妇女人口状况 (2013)

地区	总人口(万)	女性人口(万)	比例(%)	人口性别比
宁波市	580.15	290.99	50.2	99.4
象山县	54.38	26.7	49.1	103.7

资料来源:《宁波统计年鉴2014》;《象山统计年鉴2014》

#### 6.1.2 项目区内妇女状况

为了了解项目区妇女的发展状况,在实地调查中对妇女的进行了问卷调查和访谈,共调查了妇女147人,占总样本的58.10%。

##### (1) 年龄分布

从总体样本分布来看,31-59岁之间人数最多,占69.2%,其中女性和男性分别占所在组人口的72.8%和64.1%;在女性人口样本分布中,31-59岁之间人数最多,60岁及其以上次之,30岁以下最少;在男性人口样本分布中,31-59岁之间人数最多,60岁及其以上次之,30岁以下最少。

表 6-2 调查样本的性别、年龄分布

年龄	女性		男性		合计	
	人数	百分比(%)	人数	百分比(%)	人数	百分比(%)
30岁以下	14	9.5	6	5.7	20	7.9
31-59岁	107	72.8	68	64.1	175	69.2
60岁及以上	26	17.7	32	30.2	58	22.9

资料来源:社会评价调查

## (2) 受教育程度

从调查样本分布来看，被调查者的文化水平集中于小学、初中、高中或中专，女性和男性分别占所在组的 90.5%、97.2%；在大专及其以上学历方面，女性和男性分别占所在组的 4.1%、0.9%。从以上数据来看，在被调查者的受教育程度方面，女性和男性之间不存在明显差别。

表 6-3 调查样本的性别和受教育程度分布

性别 教育水平	女性		男性	
	人数	百分比 (%)	人数	百分比 (%)
文盲	8	5.4	2	1.9
小学	49	33.3	18	17.0
初中	57	38.8	57	53.8
高中或中专	27	18.4	28	26.4
大专及以上	6	4.1	1	0.9
总计	147	100.00	106	100.00

资料来源：社会评价调查

## (3) 职业构成状况

从调查样本分布来看，在两性职业构成中，女性从事机关人员、事业单位职员、个体经营户、失业/待业的工作类型的比例略低于男性，而自由企业职工、自由职业者、退休的比例略高于男性，农民的比例明显低于男性，这说明两性之间的角色分工差距不明显，男性和女性在职业分布上比较平衡。在访谈中，大多被调查者也表示妇女主要在家务农、照顾小孩等，即使在外务工也多在宁波，距离较近。

表 6-4 调查样本性别和职业构成分布

性别 职业状况	女性		男性	
	人数	百分比 (%)	人数	百分比 (%)
机关人员	1	0.7	2	1.9
事业单位职员	5	3.4	7	6.6
企业职工	12	8.2	6	5.7
个体经营者	17	11.6	15	14.2
自由职业者	21	14.3	13	12.3
失业/待业	12	8.2	9	8.5
退休	28	19.0	17	16.0

性别 职业状况	女性		男性	
	农民	25	17.0	31
其他	26	17.7	6	5.6
合计	147	100	106	100

资料来源：社会评价调查

#### (4) 收入状况

从调查样本的经济收入分布来看,个人年收入在 10001-30000 元之间的比例最高,为 29.64%;女性的个人年收入主要分布在 2300-10000 之间,占 34.69%;男性的个人年收入主要分布在 30000 元以上,占 39.62%,明显高于女性所占的比例。

表 6-5 调查样本性别和年收入分布

年收入	女性		男性		合计	
	人数	百分比 (%)	人数	百分比 (%)	人数	百分比 (%)
<2300 元	28	19.04	11	10.38	39	15.42
2300-10000 元	51	34.69	23	21.70	74	29.25
10001-30000 元	45	30.61	30	28.30	75	29.64
30001-50000 元	20	13.62	31	29.24	51	20.16
≥50000 元	3	2.04	11	10.38	14	5.53

资料来源：社会评价调查

#### (5) 公共事务参与

根据问卷调查结果显示,在受访者中,参加城市规划、河流保护等公共活动的人,女性所占比例达到 68%,低于男性所占的比例 78.1%,其中老年妇女、年轻妇女所占比例分别为 14.7%、10.3%,具体情况见表 6-6 和表 6-7。这说明在健康服务,城市规划知识等宣传活动中,要多给予妇女尤其是老年妇女的参与公共活动的机会。

表 6-6 调查样本公共参与情况

性别	年轻男子	年轻妇女	老年男子	老年妇女	谁有空谁参加	总计
百分比 (%)	11.2	10.3	20.7	14.7	43.1	100

资料来源：社会评价调查

表 6-7 调查样本公众参与情况 (%)

公共活动类别	女性	男性	合计
城市规划	1.4	9.7	4.9
河流保护	4.9	12.6	8.1
收费听证会	6.9	8.7	7.7
健康服务和宣传	38.2	36.9	37.7
其他	2.1	1.0	1.6
未参加过公共活动	54.9	52.4	53.8

资料来源：社会评价调查

## 6.2 项目对妇女的影响

### 6.2.1 项目对妇女的正面影响

#### (1) 改善交通环境，提高妇女出行安全

根据问卷调查结果显示，在步行、自行车、公交车、出租车、电动车、摩托车、私家车、班车 8 种出行方式中，16.3%的女性选择步行，有 42.9%的女性选择骑电动车外出，19.7%的女性选择私家车外出，这就需要改善妇女的出行环境。交通路网完善以及交通管理体系升级后，有助于缓解交通压力，拓宽道路，改善过街设施，完善智能交通系统，提高妇女个人骑车或开车出行的安全。

表 6-8 调查样本性别和第一位出行方式分布 (%)

出行方式第一位	女性	男性	合计
步行	16.3	6.6	12.3
自行车	2.0	2.8	2.4
公交车	16.3	12.3	14.6
出租车	1.4	0.9	1.2
电动车	42.9	43.4	43.1
摩托车	1.4	13.2	6.3
私家车	19.7	18.9	19.4
班车（通勤）	\	1.9	0.8

资料来源：社会评价调查

#### 丹西街道丹瀛社区座谈会

早高峰和晚高峰的时候车子太多，阻塞现象很严重，西边的小路小河头路那边不怎么好，地面不平，坑坑洼洼的。丹城老城区这边的丹峰路路灯不够亮，瓦数太低，行车很危险。

#### (2) 提高妇女乘坐公交车的便利性

公共交通项目的实施，有助于改善公交线路网、公交车车厢的内部设置和各场站及枢纽站的设施，使换乘衔接更顺畅。使妇女在出行过程中，增加了出行的方式的选择，缩减等候公交车的

时间，提高乘坐公交车的安全性和舒适性，保证妇女的出行安全和减少妇女的出行成本。同时，对于孕期妇女还提供了专用座位，节省女性群体进行日常购物、就医、接送孩子的时间。

#### 丹西街道樟树下村座谈会

一般是老人、学生及妇女坐公交较多，由于不方便现在多数人是骑电动车出门；公交车班次太少，等车时间太长（20分钟到30分钟）；可等候的站台太少，公交车太小，座位太少，站着会很累。

### **(3) 增加妇女就业机会，提高妇女经济收入**

项目建设及运营期间，将会产生一些非技术性就业岗位，这些岗位将优先提供给妇女、贫困等弱势群体；另外，项目施工也会带动施工现场周边商店、酒店、杂食铺等商贸活动以及制造型企业的开展及建立，妇女也通过做服务员、销售员、清洁工，操作工等实现就业；项目建设将有助于改善象山县的自然和人文环境，从而带动旅游业的进一步发展，旅游业的发展将会促进第三产业的发展，从而将会为妇女带来更多的就业机会，增加她们的收入。项目施工期间，政府将非技术性岗位240个，其中可提供给妇女的非技术性岗位为72个；项目运营和维护阶段，政府将提供非技术性岗位80个，其中可提供给妇女的非技术性岗位为24个。

### **(4) 营造舒适生活环境，有益妇女身心健康**

老城的旧街道基础设施简陋，休闲设施破损。项目建成后，商业中心和文昌街的慢行环境将得到改善，提升娱乐休闲活动的舒适感，设置有层次感的绿化地并提供休憩场所，从而为妇女营造了安全适宜的生活环境。便利的公共基础设施和休闲设施为妇女提供更多可选择的娱乐和放松的方式，有益于妇女的身心健康。

## **6.2.2 潜在风险**

社评小组根据座谈会及个人深度访谈得知，项目会使妇女收益，如增加经济收入，促进身心健康等。但是，在项目设计、实施、管理过程中，如果缺乏社会性别的敏感性，忽略妇女的项目需求和建议，则会降低项目效益，给妇女带来风险。项目给妇女带来的社会风险主要表现在以下几方面：

(1) 项目涉及的土地征用可能直接影响家庭中失去土地的妇女的生活水平。如果失去土地的妇女无法获得就业安置或没有找到合适的工作，妇女的收入就会减少，并且失去耕地，又失去了种地农作物的收成，增加她们家庭的经济压力，降低她们的生活水平。

(2) 妇女在项目中的就业机会受到影响。项目区内，受传统文化以及经济状况、受教育程度的影响，人们（包括女性自己）也往往认为女性的素质不高，在家庭内重大事务还是公共事务的参与能力不高。这种认识往往会导致项目在设计阶段、实施阶段以及运行管理中不考虑妇女的需求和建议。施工单位排斥女工或女工的权利得不到保护，损害女工权益。并且，工程施工期间产生的提供就业机会可能是暂时的，等收工之后，妇女又得面临失业的威胁。

(3) 项目施工对妇女健康的影响。项目施工期间产生的取土、粉尘、噪声对孕期、哺乳期

的妇女身体以及身心健康存在影响，可能存在看病、药用开支的负担增加。

(4) 项目完工后对妇女的安全隐患。道路拓宽后，会加快行车速度，这对妇女出行人身安全存在影响；公交系统完工后，路上过快的车速，导致妇女上下车安全以及乘坐公交车期间的安全存在不同程度的影响。

## 6.3 妇女的需求与期望

### (1) 对项目建设的态度

根据问卷调查和访谈得知，有 93.2%和 86.8%的女性与男性支持项目建设（见表 6-9），由此可知，女性对项目建设的态度高于男性，并且认为项目建设能够改善周边生活环境，提升生活质量。他们认为项目建设是促进象山建成资源节约、环境友好、经济高效、社会和谐、城乡协调的现代化生态型滨海城市的重要内容。

表 6-9 调查样本分性别对项目建设的态度 (%)

态度	女性	男性	合计
支持	93.2	86.8	90.5
反对	1.4	\	0.8
无所谓	5.4	13.2	8.7

#### 📖 丹东街道河西村村民访谈（女，42岁）

关于项目的想法，主要是听政府的安排，认为项目的建设肯定好，对于缓解交通压力等有一定帮助，至于有什么不利影响还不知道。对项目的建设总体是支持的。

资料来源：社会评价调查

在项目工程重要性的问卷调查中，女性中认为项目非常重要、重要的比例分别为 19.0%、69.4%，男性中认为项目非常重要、重要的比例分别为 12.3%、77.4%（见表 6-10）。由此可见，妇女对项目重要性的认知程度和男性差异不大。

表 6-10 调查样本分性别对项目重要性的认知情况 (%)

重要性程度	女性	男性	合计
非常重要	19.0	12.3	16.2
重要	69.4	77.4	72.7
无所谓	8.2	7.5	7.9
不重要	2.7	2.8	2.8
一点也不重要	0.7	\	0.4

资料来源：社会评价调查

### (2) 对公共交通改善的需求

根据问卷调查，有 15.9%的女性认为公交线路不合理，22.3%的女性认为公交车换乘衔接不

好，11.5%的女性认为公交枢纽场站的设施不足（见表 3-9），这些数据都高于男性。通过实地调查，妇女由于在家中主要承担家务和照看孩子的义务，出行一般倾向于选择乘坐公交车接送孩子和买菜，因目前公交设施简陋，安全性不足，给妇女出行带来一定的困扰。项目区的妇女大多数希望能改善公交车的设施，改善公交车行驶线路，缩短出行的时间，且保证出行安全。

**☞ 丹东街道河西村村民访谈（女，42岁）**

村里道路较窄，只有在大路上才有公交站，大约走 15 分钟到站牌，但是公交车发车时间一般在 20—30 分钟，也不是很准时，一般出行都是骑车，很少坐公交车，道路倒不是很拥堵，人们的安全意识也不是很强，没有这方面的具体培训。交通事故主要在十字路口，也没有交通指示灯，去年就发生过一起两车相撞之事。

**（3）获得项目就业机会的需求**

在项目建设及后期运营过程中，将会需要部分临时性工人。在实地调查中，社评小组了解到项目建设期间施工地点距离居民生活区较近，工作时间相对弹性，因此项目区部分居民希望获得项目就业机会。

据问卷调查可知，76.5%的女性被访者愿意在项目中实现就业，并且就业意愿高于男性（占 63%）。部分妇女表示在项目施工过程中提供的就业机会，或者后续运行维护中提供的就业岗位，她们都愿意参加，但希望能离家近一点，方便打工的同时，也能照顾到家庭。

**表 6-11 调查样本分性别对项目中获得就业意愿情况（%）**

就业意愿	女性	男性	合计
愿意	76.5	63	68.2
不愿意	23.5	37	31.8

资料来源：社会评价调查

**（4）提高公共意识的需求**

根据问卷调查结果显示，有 29.3%和 51.7%的女性认为提高公共参与意识非常必要和很必要，高于男性的 33%和 49.3%（见表 6-12）。由此可见，女性对提高公共参与意识的认知度高于男性。同时，大部分女性对通过接受培训，学习宣传手册、看电视或报纸和看宣传栏布告等活动来提高公共意识的愿意程度和男性差别不大。部分受访妇女表示，希望更多的参与到公共活动中来，学习更多的知识，提高安全意识、环保意识，促进环境质量的改善以及和谐社区的建设。

**表 6-12 调查样本分性别对公共参与必要性的态度（%）**

态度	女性	男性	合计
非常必要	29.3	33.0	30.8
很必要	51.7	49.3	50.6
一般	18.4	17.9	18.2
没有必要	0.7	\	0.4

资料来源：社会评价调查

表 6-13 调查样本分性别对提高公共意识的态度 (%)

活动内容	女性	男性	合计
接受培训	12.9	15.1	13.8
学习宣传手册	14.3	17.9	15.8
看报纸电视	32.7	39.6	35.6
看宣传栏布告	10.2	10.4	10.3
参加社区组织的活动	53.7	48.1	51.4
参加所在单位组织的活动	8.2	0.9	5.1
参加其他活动	0.7	\	0.4

📖 丹西街道瑶琳社区居民访谈（女，52岁）

对于和自己利益息息相关的时间，会积极参与。但是对于公共活动的实施很不满意，主要原因是缺少利益诉求表达途径，决策一般由社区干部和小组长掌握。如果有公共活动，一般是家中老年男子参加，并与家人分享活动信息。公共活动后效果十分有限，甚至没有效果。此项目对我自己只有好处

资料来源：社会评价调查

## 6.4 妇女的社会地位

根据问卷调查数据，在受教育程度上，初中以上的受教育水平女性占 61.3%，男性占 81.1%（见表 6-3），仍然和男性的受教育程度存在差距；在职业分布上，从事工作为机关人员、事业单位职业或企业职工的女性占 12.3%，男性占 14.2%（见表 6-4），差异不大，女性从事个体经营的占 11.6%，男性占 14.2%，说明女性自主创业的意识 and 独立性逐渐提高；在经济收入方面，月收入高于 10000 万元的女性占 46.27%，男性占 55.31%（见表 6-5），经济水平差距也不大；在社会参与方面（见表 6-6），女性的参与占 49.4%，男性占 56.8%。由此可知，妇女在受教育程度、职业分布等方面，体现出妇女在非农业就业的概率提高，敢于自主创业的比例也增大，与男性之间的差距存在，但是不明显。这表明妇女地位逐渐得到提高，但仍需相关部分重视妇女的利益，坚持男女平等参与共同发展受益的原则，促进妇女全面发展。

#### 丹西街道樟树下村座谈会

村内妇女一般到村子的纺织厂上班，月工资 3000 元左右；家中有小孩的妇女一般带纺织品回家工作，时间交自由，月工资约 2000 元左右。村内每次事务均由妇女代表参加，意见和建议的采纳率较高。

#### 丹东街道上余村座谈会

现在男女平等，妇女的地位还是挺高的，妇女基本上都在外面工作，开店的在企业上班的，比如天安电气，天安集团，丹城工业园区那边，也有在滨海工业园上班的，但是不多。每个月的工资也得有 3000，都是骑电瓶车上班。

## 6.5 女性与交通的关系

### (1) 妇女出行的现状

据调查，有 5.4%和 31.3%的女性对本地交通状况评价分别是“非常严重”和“严重”（见表 3-2）；妇女从家到医院和学校等公共场合非常便利和便利分别在 4.1%和 19%（见表 5-2），低于男性；有 56.5%的受访女性等候公交车的时间在 10-20 分钟。由此可知，目前妇女出行交通需要针对妇女需求进行改善，还得提高妇女群体外出行车便利和安全。

### (2) 妇女出行存在的问题

在出行方式选择上，有 42.9%和 19.7%的女性倾向于选择电动车和私家车外出，而选择公交车出行的仅占 16.3%（见表 6-8），且仅有 25.9%的女性认为公交车出行是比较方便的（见表 3-10），这表明公共交通的出行使女性感受不到便利。部分受访妇女还表示，由于出行坐公交车不方便，骑电瓶车外出由于道路坑坑洼洼，夜晚下班还存在路灯照明不足，且有些道路红绿灯和公交场站设置不规范。因此，需要多关注妇女的态度，需求和建议，进而进行项目设计，完善项目活动。

### (3) 妇女的交通安全问题

根据问卷调查的数据显示，有 32%的女性对本地交通安全表示满意，与男性（占 24.5%）对本地交通的满意程度差别不大（见表 3-6）；有 72.8%和 55.1%女性认为应该从完善道路交通配套措施和加强安全教育来改善交通安全的措施（见表 3-8）。有部分受访妇女表示，可以在社区/村多加开展交通安全培训，教育的等活动，加强自身的交通安全意识。

## 6.6 社会性别行动计划

象山县的城市宜居性项目、公共交通项目的实施将有助于改善项目区交通和公共设施，对于提升城市质量，促进第二、三产业的发展具有积极意义。项目区内的妇女将通过投工投劳等

从项目中获益，与此同时，项目建设过程中可能存在一些潜在的风险。因此，需要采取具有社会性别敏感的措施，增强项目的正面效益，将项目潜在的负面影响降至最低。从而增加妇女在项目中的参与，促进妇女的发展。

在与象山县项目办、实施机构、妇联以及相关机构充分沟通、协商的基础上制定了本项目的妇女行动计划，见表 6-14。

表 6-14 社会性别行动计划

行动建议	目标人群	实施机构	时间	具体行动	资金来源	监测指标
1.在项目中注重妇女的需求,完善项目设计	项目区内妇女	设计单位、业主单位,项目办,县住建局、县妇联、县交通局、县公交公司,项目街道/乡镇、社区/村委会	项目建设期	<p>在项目设计中要具有性别敏感性,考虑到妇女对交通和公交的需求的特殊性:</p> <p><b>公共交通项目——</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 考虑妇女和老人等弱势群体的需求,完善公交站台设施,如:设置座椅、遮雨棚、无障碍通道、应急通道等;</li> <li>2) 公交车厢必要设施的设置要考虑妇女、儿童和老人的需求,如:老人孕妇专座的设置、扶手的高度,增加吊环拉手,公交车上报站系统、标识牌等应清楚、规范;</li> <li>3) 公交车行驶路线要考虑老人、妇女、儿童到达医院、学校等公共场所的便利性;</li> </ol> <p><b>城市宜居性项目——</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) 人行道的红绿灯设置、过街通道的方式、地点以及便利性、道路沿线路灯的设置等方面要充分征求妇女和老人等群体的意见;</li> <li>5) 交通安全的指示牌设置、路边的安全防护等设计要充分听取妇女和老人等群体的意见;</li> <li>6) 道路上尽量在车辆较多的路口设置减速带,保证车辆速度控制,避免影响老人、妇女过街安全;</li> </ol>	项目预算	<p>设计阶段听取妇女对项目的需求和意见的形式、次数和记录,妇女等群体的具体建议以及设计中的反馈。监测指标主要包括以下几个内容:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 项目区内的妇女和老人对公交台站的设施、公交车厢设施、人行横道的红绿灯设置、过街通道的方式和地点等、路灯的设置等的需求以及建议,设计中的反馈情况;</li> <li>2) 项目区内妇女和老人对交通安全指示牌的设置、信号灯、路边的安全防护等的需求和建议,设计中的反馈情况。</li> </ol>
2.促进妇女在项目各阶段的参与,提高妇女地位	项目区内妇女	设计单位、施工单位、业主单位,项目办,县住建局、县妇联、县交通局、县公交公司,项目街道/乡镇、社区/村委会	项目建设期与运营期	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 项目各阶段相关公众参与会议,确保女性参加的比例不低于 40%;</li> <li>2) 开展项目信息宣传、培训时,时间、地点和形式要充分考虑到妇女的需求以及其本身的特点;</li> <li>3) 确保妇女在领取征地补偿款时可以签字领取;</li> </ol>	项目预算	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 在项目各阶段召开的公众参与的座谈会次数、参加妇女人数,会议记录;</li> <li>2) 以妇女能够接受的时间、地点和方式开展项目信息宣传、培训;</li> <li>3) 领取补偿款时,妇女与男性签字的比例;</li> </ol>

行动建议	目标人群	实施机构	时间	具体行动	资金来源	监测指标
<b>3. 优先为妇女提供项目非农就业机会，提高妇女经济收入</b>	项目区内妇女	设计单位、施工单位、业主单位，项目办，县住建局、县妇联、县交通局、县公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委会	项目建设期	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 项目实施中确保有 30%的非技术就业岗位优先提供给包括妇女在内的弱势群，可提供的非技术性岗位为 72 个；</li> <li>2) 项目运行提供的公益性岗位中，确保有 30%优先提供给包括妇女在内的弱势群体，可提供的技术性岗位为 24 个。</li> </ol>	项目预算与承包单位预算	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 项目建设提供的非技术工作岗位中，妇女就业人数；</li> <li>2) 项目运行期间提供的公益性工作岗位中，妇女就业人数。</li> </ol>
<b>4. 开展针对妇女的交通安全和技能培训，提高妇女的安全意识以及就业能力</b>	项目区内受影响家庭的妇女	业主单位，项目办，市妇联、县民政局、县农业局、县交通局、县公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委会	项目建设期与运营期	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 针对项目区的妇女的具体情况开展技术培训时，在培训内容、培训时间、培训地点和培训形式等方面要充分考虑到妇女的需求；</li> <li>2) 在技术培训时将交通安全培训纳入其中，同时在村/社区层面开展多种形式的交通安全宣传和培训。</li> </ol>	承包单位预算	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) 开展技能培训的内容、时间和地点，妇女参加的比例；</li> <li>2) 村/社区层面开展交通安全宣传和培训的形式。</li> </ol>

# 7 公共参与

## 7.1 项目准备阶段的参与

2014年9月份以来，象山县世行项目办已经组织开展了一系列的调查及公众参与咨询活动。在本项目准备期间，世行团、可研编制单位、环境管理计划编制单位等深入到项目区开展社会调查，了解公众的项目需求和建议，进而完善项目设计。

项目社会评价的编制建立在座谈会深度访谈、利益相关者研讨会、关键信息人访谈等公众参与活动的基础上。为了加强项目各利益者充分参与到项目中，社会评价课题组实施了大量的参与式调查，到项目影响区对受影响群众进行走访和交流，就项目的社会影响以及项目的需求和建议等对部分居民户进行了深入访谈；召开座谈会讨论项目相关论题，参与者包括项目区相关部门和机构、相关乡镇和村委会负责人以及受影响群众代表等。

### (1) 项目相关信息的告知与公示

1) 2014年-2015，可研编制单位对项目受影响人、村干部、工程技术人员等介绍项目背景及目的，听取以上人员意见。对现场进行检查，为可行性研究报告的撰写做准备。

2) 2014年10月-2015年6月，社会与移民小区对移民的安置意愿进行了调查了解，调查内容主要包括移民对该项目的了解程度及态度、征地补偿款的分配、拆迁安置意愿、生产生活的恢复措施等；对各子项目的社会影响、效益，各利益相关者的需求等开展了调查。

3) 2013年8月—2015年4月，象山县发展和改革局等部门政府网站、市广播电视台、报纸对项目的相关信息进行了公示。



图 7-1 项目相关信息的告知和公示

### (2) 问卷调查

2014 年 10 月-2015 年 6 月，社会经济调查小组对项目区范围内的 6 个村庄/社区进行了社会经济入户调查。问卷调查的主要目的是：主要了解不同社区居民的出行方式、居民对道路基础设施、公共空间改造、公交基础设施等的看法和评价，了解他们对项目的知晓和态度，以及相关建议。发放有效问卷 253 份。

### (3) 焦点座谈

社会经济调查小组于 2014 年 10 月在项目区道路沿线村庄进行调研，总共 128 名居民参与座谈，其中女性居民有 40 人，60 岁以上老年人 45 人。焦点座谈的主要目的在于：重点了解项目区居民对项目建设的意见和需求，尤其是特殊群体居民对本地交通基础设施、道路安全和公共空间改造的态度和需求。

### (4) 关键信息人物访谈

社会评价小组走访象山县妇联、民宗局、民政局、社会保障局、交通局、规划局、住建局、学校以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人开展了 50 人次的访谈，此次访谈主要就项目区建设的风险和影响的讨论，提倡建立合理的公众参与机制。

### (5) 利益相关者研讨会

项目准备阶段，在项目区内开展利益相关者的研讨会，包括直接或者间接项目影响者，包括妇女、老人、贫困人口等；执行机构、实施机构、项目办、设计机构；相关的政府组织。

表 7-1 项目准备阶段公共参与情况一览表

类型	调研社区/机构	参会人员具体情况	备注
项目相关信息告知与公示	相关受影响的村/社区	上海市工程设计研究总院(集团)有限公司、项目受影响人、村干部、工程技术人员	介绍项目背景及目的,听取以上人员意见;对现场进行查看,对可行性研究报告的撰写做准备
	相关受影响的村/社区	河海大学、象山县项目办、项目征地拆迁影响户	开展公众咨询;了解项目区受影响群体的需求、基本情况、拆迁补偿情况
	宁波市发展改革委员会网站、市广播电视台	项目区受影响户	对项目相关信息进行公示
问卷调查	象山县丹东、丹西街道6个社区/村庄	受影响范围周边居民	对项目建设的意见看法以及相关建议
焦点座谈	象山县丹东、丹西街道村委会或社区	参与居民128人(女性40人,老年人45人,贫困或事业群体30人,残疾人13人)	重点了解不同群体对项目建设的需求和看法,尤其是妇女、老人、贫困人口的看法
关键信息人物访谈	象山县丹东街道、丹西街道负责人以及受影响居民代表	妇联、民宗局、民政局、社会保障局、交通局、规划局、住建局、学校以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人访谈50人次	项目区建设的风险和影响的讨论,提倡建立合理的公众参与机制。
利益相关者研讨会	项目办、相关机构	直接或者间接项目影响者,包括男性、女性、贫困居民、环卫工人等;执行机构、实施机构、项目办、设计机构;相关的政府组织	了解相关机构实施的项目和相关政策,以及各相关部门对项目的建议

在项目准备阶段,通过社会评价调查小组、各相关机构、社区/村居委会及居民的参与,使得关于项目的各类问题得到进一步的明确,如路网完善(道路管理、非自愿移民、施工安全等),公共空间改造(施工安全、施工影响等),公共交通系统升级(非自愿移民、施工环境影响、施工安全等),交通安全宣传(妇女、贫困人口群体的宣传办法等)。通过公众参与,各利益相关者对项目提出了建议,表明了期望,这有助于项目设计的改进,推动项目后续顺利进展。

## 7.2 项目后期参与计划

在项目准备期间,社会评价小组、项目办、可研编制单位、移民安置计划编制单位以及其他相关部门等,在项目区进行了充分的知情协商和公众参与,充分听取了项目区居民对项目的看法、态度、需求和建议,并与象山县交通局、公交公司、发改局、妇联、扶贫办、民政局、农业局、相关街道、相关村委会/社区等进行沟通,在此过程中与可研编制单位、项目实施机构进行沟通和反馈,将社区居民的需求和建议融入到项目的设计中。

通过上述的项目区居民的社区公众参与活动,旨在使项目的潜在负面影响和风险降到最

低，同时增加项目区居民从项目中获益的机会。有关项目区居民公共参与活动的结果见表7-2。

图 7-2 项目公众参与的结果

	主要活动	时间	参与者	主要意见和建议	公众参与结果
交通基础设施	1. 通过社区/村负责人和社区居民访谈,了解居民出行需求、对出行现状的看法和意见	2014年10月23日-2015年6月10日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、街道办	大部分居民认为交通现状不理想,出门效率低、行车难,存在安全隐患,认为应改善城市交通网,加强监督管理。	经过与项目办、相关机构的沟通,将按照项目区居民的意见和需求来做好工程设计方案,会对通行路线进行优化,改善居民出行效率,做好交通监督工作。
	2. 通过社区/村负责人和社区居民访谈,了解居民对县城路况、路面质量的看法	2014年10月23日-2015年6月10日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、街道办	居民对路面维修和养护普遍还是满意的,但日常交通拥堵频繁,希望能够拓宽城市道路,新修道路和提升道路质量。	经过与项目单位、项目办、可研编制单位及相关部门沟通,会在采纳项目区居民意见的基础上,拓宽城市道路,缓解交通拥堵现象,改善路面质量保证居民的行车便利。
	3. 通过社区/村负责人和社区居民访谈,了解居民对交通状况,交通基础设施的需求和建议	2014年10月23日-2015年6月10日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、街道办	大部分居民认为需要改善十字路口交通安全指示牌、减速带、人行横道线等设施保证行人安全过街。	经过与项目单位、项目办、可研编制单位及相关部门沟通、会改善十字路口及综合路段的交通安全指示牌、减速带、人行横道等设施。
	4. 环城西路、宝海路段考察,社区/村居民和周边居民访谈	2014年10月23日-2014年12月6日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、住建局、街道办	环城西路、宝海路路段道路拓宽,涉及大量的居民商铺、房屋、耕地拆迁。通过现场考察以及与社区/村居民访谈,希望能够减少拆迁影响。	经过与项目单位、可研编制单位沟通,环城西路、宝海路路段的拆迁采取相关补偿和安置方案,将拆迁影响降低到最小。
	5. 通过与社区/村居民的座谈、访谈和社区机构负责人访谈,了解居民参与项目的意愿及需求	2014年10月23日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、住建局、妇联、民宗局、街道办	通过社区/村负责人和居民的访谈,他们表示希望能够参与到项目的建设,例如参与项目建设的讨论会,参与道路修建提供就业岗位等。尤其是部分妇女也希望能够获得项目中的就业机会。	经过与项目单位、项目办沟通和协商,项目办会提倡居民代表、妇女、老人等群体参与到项目的相关会议中,项目建设期间会优先给本地居民,尤其是妇女,提供就业机会。
	6. 通过与社区/村居民的座谈、访谈和社区机构负责人访谈,了	2014年10月23日-2015	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、	居民希望道路建设期间干扰居民日常生活,如噪音、灰尘,废土	经过与项目单位、项目办沟通,项目施工期间将严格施工环境管理计划执行;

主要活动		时间	参与者	主要意见和建议	公众参与结果
	解项目施工期间对居民的影响和相关注意事项	年6月12日	县交通局、住建局、妇联、民宗局、街道办	废渣运输时不要造成大的粉尘散落；施工尽量不要干扰到道路两旁店铺的交易和工厂的生产活动；施工过程中，应提前告知居民，并提醒社区居民注意出行安全；分段分边施工，不要夜间施工，做好安全宣传。	施工期间将噪音、粉尘污染降低到最小，运输车的进出考虑居民出行；施工前提前告知施工信息，张贴安全信息提示。
公共交通基础设施	1. 通过社区/村负责人和社区/村居民的访谈，了解公共交通的服务现状和存在的问题	2014年10月23日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、县公交公司、街道办	通过社区/村负责人和居民访谈，大部分人认为乘坐公交车不方便，主要原因是公交行驶线路不合理，换乘衔接不好，等车时间长、公交线网不合理，场站、枢纽站设施不足。	经过与项目办、相关机构商讨，根据社区\村负责人和社区/村居民的意见，调整公交车行驶线路，调整公交车换乘衔接方式和运行方式，增加发车频率，改善场站、枢纽站基础设施。
	2. 通过社区/村负责人和社区/村居民的访谈，了解公交车站设施的不足以及居民的意见和需求	2014年10月23日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、县公交公司、街道办	部分居民表示有公交站台未设置遮雨棚和座椅，有的站间距太远，位置设置不合理。希望能够合理设置公交站台，给予相关基础设施便于等候公交车。	经过与项目办、相关机构商讨，公交站台的设计会考虑周边居民的意见，合理设置停靠位置，安置等候座椅和遮雨棚等安全基础设施。
	3. 通过社区/村负责人和社区/村居民的访谈，了解公交车车厢设施的不足以及居民的意见和需求	2014年10月23日-2015年6月10日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、县公交公司、街道办	部分居民表示公交车厢内空间狭小，乘车高峰时期车内拥堵。车内座椅有限，不便于老人、孕妇日常乘坐公交车出行。上车台阶和扶手存在上下车安全隐患。	经过与项目办，相关机构商讨，公交车厢大小合理设计，缓解乘车高峰的拥堵；车厢上下车设计采用扶手，台阶设置考虑老人、孕妇的情况；车厢内合理设置老弱病残孕座的数量
	4. 塔山首末站、新城公交场站、九顷公交场站考察，周边社区/村居民和周边居民访谈	2014年10月23日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、住建局、妇联、民宗局、街道办	塔山首末站、新城公交场站和九顷公交场站，涉及居民商铺、房屋、耕地拆迁。通过现场考察以及与社区/村居民访谈，希望能够减少拆迁影响。	经过与项目单位、可研编制单位沟通，公交场站建设所设计的拆迁采取相关补偿和安置方案，将拆迁影响降低到最小。
交通安全	1. 通过社区/村负责人和社区/村居民的访谈，了解城区交通安全	2014年10月23日-2015	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、	县城部分道路未设置人行横道、交通安全指示灯或存在交通安全	经过与项目办，相关机构商讨，象山县的交通管理系统需要经过合理设计升

主要活动		时间	参与者	主要意见和建议	公众参与结果
	全管理现状和存在的问题	年6月12日	县交通局、街道办	指示灯的时间设置不合理，道路指示牌不清晰，交通监督管理不到位的情况。希望能够做好安全防护措施，提高居民出行的安全性。	级。改善交通安全指示牌和交通信号灯部合理的设计，运用智能交通改善老城区的安全性。
	2. 通过社区/村负责人和社区/村居民的访谈，了解交通安全意识培训情况，居民的需求和意见	2014年10月23日-2015年6月12日	社会评价小组、项目办、交通局、交警大队、教育局、人力资源与社会保障局、民政局、妇联	居民希望能够通过发放宣传单、广播、电视、播放电影录像、挨家挨户宣传、贴漫画宣传、邀请交警开讲座等多种形式，交通安全宣传培训要考虑不同群体对培训的时间、地点等方面的需求，如对小孩可以采用动漫的形式，也可以在学校由老师组织交通安全宣传活动，老年人可以在社区开展座谈会、面对面交流等形式。	经过与相关单位沟通和协商，将利用报纸、电视、广播、报纸、公示栏、告示以及宣传栏等形式开展交通安全与管理知识的宣传；利用相关机构和部门开展技能培训，进行交通安全知识的培训；利用学校的宣传教育，开展针对学生的安全知识培训；在社区/村开展安全文明的宣传活动。
公共空间升级	1. 通过文昌街内的店铺以及周边居民访谈，了解文昌街目前布局现状，商铺的需求和意见	2015年6月9日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、街道办	大部分居民希望能够把步行街的路修缮下，内部乱停车现象能够合理解决，店面遮雨遮雨的棚子能够统一修理。	经过与相关单位沟通和协商，改善非机动车道且不占用人行空间，建设公共休闲设施和场所，统一修缮店铺空间立面，修缮路面，安放简洁的公共家具。
	2. 通过丹南路实验小学校长、家长、老师的访谈，了解丹南路实验小学附近公共空间现状，家长、学生和老师的意见	2015年6月9日-2015年6月12日	社会评价小组、项目单位、项目办、县发改局、县交通局、街道办	经过与实验小学学生家长、老师、以及附近居民的访谈，大多数人希望能够改善下放学上学高峰时期的停车情况，学校附近的过道可以设置下减速带和红绿灯，规范下临时摊贩占道经营现象。	经过与相关单位沟通和协商，增加安全过街设施，合理布局停车空间，为等候放学的价值提供休闲停留设施，规范临时摊贩的占道经营现象。

## 7.3 公共参与机制与策略

### 7.3.1 象山县已开展的交通安全活动

为了全面推进象山县道路交通安全管理工作，预防和减少交通事故的发生，确保广大人民群众生命财产安全。由县府办牵头，象山县成立了预防道路交通事故领导小组，包括安监局、交通局、公安局、农机总站、财政局、建设局、工商局、城管局等相关机构。相关机构已开展了如下工作：

#### （1）象山县青少年文明交通教育实践基地正式成立

随着象山县社会经济和道路交通的快速发展，机动车辆的剧增，道路交通的日趋复杂，中小学生及学前儿童的交通安全逐渐面临更多的新威胁，青少年交通安全问题已成为象山县市民、家长高度关注的焦点问题。为进一步加强象山县青少年交通安全教育，切实增强他们的文明交通意识，象山交警大队坚持与时俱进，联合县教育部门大力开展交通安全宣教工作，积极筹建青少年文明交通教育实践基地。2015年，6月10日下午，象山县青少年文明交通教育实践基地揭牌仪式在县中小学生社会实践基地举行。市交管局、教育局、象山县交警大队、县中小学生社会实践基地有关负责人以及学生代表出席实践基地成立揭牌仪式。教育实践基地教育实践基地的各项软硬件条件已基本完善，象山县中小学生可以在该基地接受交通安全教育，通过实地参与现场模拟的真实交通环境，寓教于乐，使学生能够在轻松愉快环境中学习和掌握交通法律法规、交通安全知识，从小养成文明交通意识。

#### （2）开展开展文明交通劝导志愿服务

为共同营造和维护安全有序、文明畅通的道路交通环境，不断提升象山县的文明程度和整体形象，建设“平安象山”，象山县团委联合县文明办、县公安局、县志愿者协会组织开展了文明交通劝导志愿服务行动。交通志愿者们将在指定的交通路口维护交通秩序，深入开展文明交通宣传教育，积极宣传《道路交通安全法》等法律法规。宣传贯彻《公民道德建设实施纲要》，广泛发动市民从规范自己的交通行为做起，从劝导他人不文明行为入手，倡导养成安全文明的交通习惯，在全社会形成文明行车、文明行路、文明乘车的良好风尚。

#### （3）开展“文明交通行动计划”

为了进一步提高公民文明素质，象山县持续、深入推进“文明交通行动计划，使“文明出行”理念深入人心。县委、县政府高度重视，全县各乡镇、街道和文明交通行动计划成员单位、象山交警大队各辖区中队积极参与，开展提升市民文明交通素质、依法管理严格执法、推进文明交通志愿服务等相关活动。

一进一步提高认识，加强领导。各镇乡、街道和各成员部门领导切实提高认识，充分认识到推进文明交通行动计划对于象山县创建全国卫生县城、省示范文明县城工作的重要作用，

迅速制定活动方案，切实加强组织领导工作。二各负其责，全面协调。各镇乡、街道和各成员部门细化职责分工，将责任落实到各分管领导、各科室以及具体的责任人。同时，各单位加强部门间横向联系，全面协调文明交通行动计划各项工作，形成合力。三狠抓落实，真正在“文明交通行动计划”和“两城”创建工作中取得实效。各镇乡、街道和各成员部门要根据结合自身实际和责任分工，认真抓好落实。

#### (4) 象山县已进行的交通安全宣传和培训内容

1) 公安部门牵头，且由其他部门协办的公益宣传和文明交通宣传作品创作评比工作；文明办牵头，且由其他部门协办的志愿者服务活动，交通文明示范单位评比工作；2) 公安部门牵头，且由其他部门协办的文明交通系列宣传工作，“严管示范区”和“文明交通示范岗”的创建工作，重点车辆及驾驶人的管理工作，以及加强对重点人群的宣传教育工作；3) 公安部门牵头的“摒弃驾驶人车内违法行为”系列宣传活动以及由县“文明交通行动计划”领导小组牵头的对文明行动、以及文明宣传工作的效果检验。

### 7.3.2 开展社区、学校层面的交通安全宣传和培训

为了推动项目更好的发挥作用，根据与管理部门、相关机构、相关街道、相关社区进行充分沟通的基础上，结合象山县县委、县政府制定的“交通文明行动计划”和文明办、公安局、交通局等部门开展交通安全宣传、志愿者活动、交通治理等经验，并借鉴其它相关机构开展的有效且形式多样的宣传培训经验。同时，要充分利用项目区内已有的社区管理组织和社会组织，在项目区居民的广泛参与下，听取居民意见和需求，开展创新有效的、可操作的交通安全宣传、培训和管理工作的。

为了确保交通安全管理和宣传有序和顺利实施，最终达到项目规划目标，由村/社区居民特别是妇女、老人、贫困群体，学校学生、家长等广泛参与对交通安全活动的设计、组织、实施、管理、监督和维护运行的全过程，保证社区、学校等全面参与，降低项目的交通安全风险。

在与相关机构、社区负责人及代表进行沟通的基础上，制定了文明交通安全行动计划小组在项目设计、项目实施、项目后续运营阶段的参与计划。

详见表 7-2。

表 7-2 交通安全行动小组全过程参与计划

项目周期	参与活动	活动内容	活动方式	备注
项目设计阶段	项目优化	① 介绍项目信息； ② 发放项目宣传手册； ③ 收集项目区内居民对项目的意见和建议，如关于道路修缮、公交车车厢、站台设计，公交线路设计等；	问卷调查；座谈会；居民入户访谈等形式	项目办、实施单位、交通局、县公交公司、可研编制单位参与

项目周期	参与活动	活动内容	活动方式	备注
		就居民的意见和问题与项目办、可研编制单位、交通局等相关机构和部门的反馈。	机构座谈会；书面报告	
项目施工阶段	项目建设	①协助施工单位提前告知项目施工信息； 监督项目的建设，排查安全隐患； ②组织本社区居民参与项目建设，30%的就业机会优先提供给妇女和穷人等弱势群体； ③对居民在项目建设期间的意见和问题进行； ④反馈、解答，并告知居民申诉处理途径。	现场观察；广播、电视、网络等宣传渠道；派发宣传册；张贴宣传单	
		就居民在施工期的意见和建议与业主单位、施工单位沟通。	机构座谈会；书面报告	项目办、实施单位、施工单位、监理单位参与
	交通安全与管理知识宣传与培训	①针对学校开展交通安全知识竞赛、“大手拉小手”、广播提示和月宣传活动，进一步协助学校对学生和学生家长进行交通安全知识传输； ②汇总本社区/村机动车驾驶员信息，并对其进行交通安全知识宣传； ③结合县文明办牵头组织开展不同形式的相关培训活动的经验，进一步向更多居民传播交通安全知识，尤其注重妇女的交通安全意识培训活动。	邀请交警大队专员讲课、答疑；分发宣传手册；张贴项目宣传海报、标语；社区、学校开展交通安全知识竞赛活动；广播、电视、网站；召开宣传会议等形式	县妇联、交通局、交警大队、教育局、交通安全监督小组等相关机构协助
项目运营阶段	项目管理	①项目区新修道路，交通基础设施、公共交通基础设施、公共空间家具等设施的维护和管理； ②对项目区居民长期进行交通安全知识宣传和培训。	\	项目办、实施单位、交通安全监督小组、交通安全行动小组
	意见申诉	项目运营中意见反馈体系。	设立投诉电话；随时收集意见和建议	项目办、实施单位参与

# 8 项目风险

## 8.1 项目设计中的风险

项目的建设交通无障碍设施、人行系统、路面结构、交通信号灯、公交站台、公交车厢基础设施等设计必须考虑项目区居民、企业等想法和意见，尤其是项目实施直接范围内的居民、企业、店铺以及教育机构等，交通环境、基础设施、公交场站等建设在设计上可能会存在忽略这些人的意见和想法，同时还需要关注妇女、贫困人口、老人等特殊群体的想法和需求。

关于项目设计直接受益居民部分，这部分居民希望项目的设计能够改善日常出行环境、商业环境等，比如提高日常通勤的效率、行车的安全性、出现方式的多样选择等方面，项目在设计阶段可能会在细节上忽略这部分人的需求和意见。

同时，由于项目区妇女、儿童、老人等特殊群体自身的原因，这类群体的日常出行、过街倾向于慢行，且需要适当的引导。对于交通基础设施、公交场站和公交车厢基础设施等设计可能会忽略妇女、儿童、老人的部分需求和想法；文昌街、天安路等商业街区以及丹南路实验小学的公共空间改造是为了改善入驻店铺的销售环境，为附近居民提供良好的生活休闲去处以及营造人行畅通的校园周边环境，对于公共空间布局、城市家具、店面建筑的设计等可能会在一定程度上忽略商业区商铺、居民以及实验小学学生家长或老师的想法和需求。

**建议：**1) 设计前期对多采纳项目直接实施范围内居民的意见；2) 为项目区妇女、贫困人口、老人等群体开展相关活动、多促进妇女、老人参与相关会议，并保证妇女、老人参会的比例不少于 40%；3) 在开展与项目相关的会议时，多关注参会的妇女、贫困人口、老人等群体的意见和想法；4) 公共空间布局改造、街道基础设施等设计多注重商业区商铺以及附近居民、学

 **文昌街服装店店主（女，28 岁）**

商铺以零售为主，自主进货，主要由小推车和三轮车送到店铺，街中间要是安上座椅，会影响送货的车辆进出，就算安上也会被商户弄掉。

生家长和学校老师的意见和想法。

## 8.2 项目实施中的风险

### （1）非自愿移民风险

本项目施工建设涉及永久征地、农村住宅及非住宅房屋拆迁。共需永久征地 210.21 亩；拆迁房屋面积 5164 m<sup>2</sup>，影响 143 户 588 人。因项目征地的影响，项目区内受影响人口的生产和生活活动会受到一定的影响；如果受影响居民安置补偿标准过低、补偿款的发放不及时和透明等问题都可能引发移民的上访、群访，反对征地，会影响工程的顺利开展。

**建议：**1) 减少征地占用的风险。项目设计与实施中要尽量避免征地；对项目受影响人群提供全额补偿；2) 采取收入与生计恢复措施。确保项目受影响人口参与到项目的详细设计中，使移民影响量最小化；结合当地政府的技术和技能培训等发展活动进行移民安置活动；按照国家的法律法规以及各级政府的政策对永久征收的土地进行补偿。

### **(2) 项目施工的外部风险**

项目的实施过程中，会存在事先不确定的外力所导致的风险。1) 存在的雷电、暴雨、台风等自然灾害，施工现场用水用电的不稳定性可能造成施工作业人员财产损失和人身伤害；2) 政府主管部门对工程项目的决策不当，造成协调工作不利，工程进度不顺；3) 工程建设体制、工程建设政策法规发生变化或不合理都会影响项目的进展。

**建议：**1) 项目单位在施工过程中，将把人、财、物与风险源在空间上实行隔离，在时间上错开，以达到减少损失和伤亡的目的；2) 采取工程措施在做出决策时必须进行成本效益分析，任何决策都需要有人参加；3) 对项目相关人员进行有关安全、投资、城市规划、土地管理及其他方面的法律、法规、规章、规范、标准和操作规程、风险知识、安全技能及安全态度等教育，是要让有关人员充分了解项目所面临的种种风险，了解和掌握控制这些风险的方法。合理地设计项目组织形式。建立合理的法规政策制度也能有效地预防风险，减少风险损失。

### **(3) 项目施工的安全风险**

施工安全风险包括施工期间，施工工人的安全问题和施工对周边居民和在校学生的安全影响。1) 项目施工期间，施工车辆的通行以及施工作业所带来的噪音、粉尘给当地居民尤其是老人、儿童、孕妇等人身安全构成威胁；2) 公共空间改造期间，送货车辆和顾客进出商业街，存在一定的安全隐患和风险。文昌街和丹南路实验小学这段路面较窄，项目建设中施工材料的运输必然会占道，对行人过街安全比如存在威胁；3) 施工人员的技术操作不到位，加上安全防范措施不足，容易造成施工人员受伤或死亡。

**建议：**由于施工期的影响是短期的，随着施工结束，此类负面影响也就消除。但仍旧采取有效地措施，降低这些负面影响。1) 施工前，做好宣传工作，施工信息提前及时告知周边居民，并做好安全防范措施。项目施工期间提倡分段施工，应尽量避免夜间施工，遵守噪音、扬尘和震动标准，采取防尘降噪措施，对工地生活垃圾、粪便定期清理，不得随意堆放和排放；2) 在施工现场及重要路段设置引导、安全标示牌；3) 将施工安全管理纳入施工合同管理中，并加强对施工人员的安全意识宣传和教育。

### **(4) 店铺和工厂经营交易活动的风险**

店铺和工厂的经营交易活动的风险主要表现为项目活动对商业区店铺、周围工厂日常经营和交易活动的影响。1) 由于公共空间改造对街道路面，店面广告牌以及休闲设施调整的过程中，施工车辆进入，挤占原本就很狭小的空间，对送货车辆以及行人进出造成不便；2) 施工作业活动产生的噪音和粉尘对店铺经营和工厂生产可能会产生一定的负面影响。

**文昌街杂货店主访谈（女，55岁）**

现在的商铺只需要上缴每月10元的卫生费，由环卫处的清洁工打扫卫生。店铺的租赁费每年在6-7万，店铺由个人所有，近几年的租赁费比较稳定，因为生意不好做，今年的还比往年的低了一些。施工肯定会影响做生意，希望会有些补偿，大家一起协商。

**建议：**1) 分段施工，并预留一定的空间给货物运输和行人；2) 合理安排施工进度和作业时间，确保作业安全，减轻负面影响；3) 工程设计中选用的施工机械等设备需满足《工业企业噪声控制规范》的有关要求，要采取相应隔震减噪措施；4) 在项目施工阶段，需全程开展环境监理和监测工作，及时掌握项目施工对经营和生产的影响，以便及时调整作业方案；5) 要加强对引起生态变化的各种固体垃圾和粉尘的有效清理，固体废弃物集中安放于指定位置，进行统一处理，并加强对环境保护设施的管理。

## 8.3 项目后续运行和管理中的风险

### (1) 公共基础设施维护风险

道路、商业区以及公共交通的基础设施建设是为了提高出行效率和便利性，改善公共空间品质和交通环境。但是要达到这个目标，并长期一直能够有效利用这些基础设施，并使其作用发挥最大，还得做好对公共基础设施不定期的维护和管理。公共设施的维护与项目区建设是同等重要的，只有两者有机结合、相辅相成，才能够达到项目目的，为项目区渔民带来更多效益。

**建议：**1) 建立健全的管理制度，完善管理机制；2) 通过招募设施管理人员等方式让当地居民参与基础设施的管理和维护工作。

**文昌街童装店主访谈（女，35岁）**

修座椅是很好的，但一定要确保有人管理，要不然不管是人为损坏还是自然损坏，也起不到该有的作用。有划白线做停放机动车的区域，大家也都往里放，但是放的很乱，之前有两个男性老年人来负责管理和摆放，效果还不错，今年没有人管理，明显就很乱。

### (2) 道路老化和破损风险

路网完善不仅在对城区道路做了分流来缓解交通压力，还给来自周边村庄车辆和九顷物流园的货运车提供服务。但是道路会因老化或长期碾压受到破损，影响路面结构的实用寿命。道路受到明显破损时，维修的时间一般比较长，容易造成拥堵，且维修前路况差，易造成行驶缓慢。

**建议：**1) 建立规范道路养护的管理制度，定期安排相关人员对道路质量进行检测和维护；2) 养护管理者要清楚道路功能失效的时间，在路面功能加速恶化前进行预防性养护。

**丹西街道樟树下村村民访谈（男，31岁）**

每年均会进行维修和改造，但近些年人口增多，路宽已经不够用，希望加宽；有一段路未修好，正在学校附近，严重影响交通。货车超载仍然容易压坏路面。

### (3) 项目区居民交通安全知识缺乏的风险

根据实地调查，项目区居民表示平日出行已非常注意交通安全，但是仍然有部分人交通安全意识不高，对交通信号的理解程度不高，尤其是老年、小孩，可能教育程度较低的老年人和妇女掌握能力比较弱。表示希望能够进一步对他们进行交通安全知识教育的培训，能够预防紧急事故的发生。

**建议：**1) 加强交通安全宣传。对项目区居民积极宣传交通安全知识，可以针对不同的社区/村进行展开，集中开展培训，不断提高群众交通意识，保障出行安全；2) 使用创新的培训方式，通过课程讲解、宣传画、宣传视频、现场示范等多种方式进行培训教育，传授居民的交通安全知识。

#### 丹西街道丹瀛社区居民访谈（男，54岁）

交通出行方面，警察的监督需要加强。闯红灯的现象还是会有的。公交车上面的位子太少了，不给小孩孕妇老人让位的现象还是挺多的，尤其是小偷太多，9路车的小偷很多，这种现象自己也不知道如何解决，还希望政府部门解决。

社评小组在与项目办、业主、实施机构以及设计单位充分协商讨论后，针对社会风险制定了切实可行社会行动计划，详情见表 8-1。

表 8-1 项目风险与行动计划一览表

阶段	项目风险	行动	相关单位	行动时间	预算	监测指标
----	------	----	------	------	----	------

<p>项目设计</p>	<p>①交通基础设施的改善，公共车站台、车厢等基础设施在设计上存在未全面考虑附近居民，尤其是妇女、老人、流动人口等弱势群体的想法的风险；</p> <p>②文昌街、天安路和丹南路的公共空间改造在设计上存在未全面考虑商业街店铺、附近居民、妇女等想法，以及学生家长、老师的想法的风险；</p>	<p><b>公众参与:</b> 提倡项目区直接相关居民，尤其是妇女、老人等弱势群体参与相关会议，保证妇女、老人等参会的比例不少于40%；关注与项目直接受益人群，尤其是老人、妇女、流动人口等群体的想法和要求；公共空间改造的设计要在公众参与中多采纳沿街店铺、周围居民，以及学生家长、学校老师的意见；</p> <p>具体细节：①道路质量与线路设计需要考虑所建道路附近行人的安全，并配备相应的交通安全信号、减速带等安全行车、过街设施；</p> <p>②新修道路路线连通附近工业园区各大企业，保证货车的运输畅通；</p> <p>③关于公交站台，应集中在医院、学校、居民区等人流集中处附近设置并配备遮雨棚、座椅；</p> <p>④公交车行驶线路尽量避免过于绕道，班次增加，减少乘客等候时间；</p> <p>⑤老商业街区的家居、道路、商店立面要进行统一和重新修缮，私家车停放位置重新设置和划好标志，并且对临时摊贩进行规范，避免占道；</p> <p>⑥丹南路实验小学段的停车空间进行扩大，减少部分绿化带来提供学生家长等候放学孩子的空间，配备安全的过街措施。</p>	<p>设计单位、施工单位、项目办、业主单位，县公交公司、住建委、妇联、民政局、交通局、教育局，乡镇/街道、社区/村委会，交通安全行动小组</p>	<p>项目施工准备期</p>	<p>项目预算</p>	<p>1) 公众参与召开的时间、地点，参加人数，其中妇女、老人等弱势群体参加的人数；</p> <p>2) 施工道路线路设计、安全过街设施的需求与建议的收集情况，设计中的反馈情况；</p> <p>3) 公交站台、线路等基础设施的设计等需求与建议的收集情况，设计中的反馈情况；</p> <p>4) 商业街区的家居、路面、停车标志的设计等需求与建议的收集情况，设计中的反馈情况；</p> <p>5) 丹南路实验小学段停车空间、过街设施等设计的意见和需求的收集，设计中的反馈情况；</p> <p>6) 妇女、老人等特殊人群对道路完善、公交基础设施建设、商业街区改造的需求和建议的收集，设计中他们的意见反馈情况；</p>
-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	----------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><b>关于特殊群体：</b></p> <p>①考虑到老人、儿童等行动迟缓，车流量大的道路路面应设置减速带、人行道等安全过街措施；</p> <p>②公交车站台的高度与车辆地板等高设置；进站设置盲道、无障碍设施、应急进出口等人性化设置；站台配备垃圾桶、座椅、电子站牌等；</p> <p>③公交车内的设置应考虑弱势群体的需求，例如专座、扶手设置横杠和吊环拉手；</p> <p>④公交车的价格制定给予低保人口、老年人等优惠；</p> <p>⑤商业街区的改造，安置不同的休闲座椅等措施，便于妇女、老年人等日常休闲；</p>				
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--

<p>项目 实施</p>	<p>①项目施工建设涉及永久征地、农村住宅及非住宅房屋拆迁的风险；</p> <p>②自然灾害、施工现场意外事故、主管部门决策不当和工程建设体制和法规不合理对施工进度影响的风险；</p> <p>③项目施工期间对居民出行、日常生活造成影响的风险；</p> <p>④施工期间沿路沿街工厂和商铺日常生产经营活动受影响的风险；</p>	<p>①项目设计与实施中要尽量避免征地，对项目受影响人群提供全额补偿并采取收入与生计恢复措施；</p> <p>②将施工安全管理纳入施工合同管理中，并加强对施工人员的安全意识宣传和教育；</p> <p>③针对项目施工的信息和计划、施工期间的交通疏导方案等开展多种形式的宣传；</p> <p>④通过合理的成本效益分析制定合理决策，施工时在空间上隔离人、财、物，制定安全管理、规划的办事规章；</p> <p>⑤提醒居民提前做好安全防护工作，采取防噪音防尘措施，设置安全警示牌，加强安全教育；</p> <p>⑥分段施工，留多余空间给运输车辆，控制噪音和环境影响；</p> <p>⑦对车辆运行的社区设立禁鸣标志牌；在施工路段入口处及临近道路，设置引导、指示标牌，引导市民驾车。</p> <p>⑧在上下班高峰期、上学放学期间，增加对施工沿线交通秩序的疏导和维护；</p>	<p>设计单位、业主单位、项目办，县国土局、征地拆迁机构、县妇联、民政局、农业局、交通局、公交公司，项目影响的街道/乡镇、社区/村委会</p>	<p>施工前期、施工期和运营期；</p>	<p>项目预算</p>	<p>1) 具体见移民安置行动计划；</p> <p>2) 施工合同有关施工安全的条款及执行情况；</p> <p>3) 施工单位与交管部门协调，对项目施工信息和施工期间交通疏导方案开展宣传的形式和次数；</p> <p>4) 施工期间采取为降低居民出行影响采取的措施；</p> <p>5) 施工期间所采取的低噪音的工艺及技术</p> <p>6) 环保局收到的居民对项目夜间施工的投诉及处理记录；</p> <p>7) 设立禁鸣标志牌以及指示牌的情况，周围居民对其评价；</p> <p>8) 在高峰时段，施工工地周边的交通秩序疏导情况，居民对其评价。</p> <p>9) 社区/村对老人、妇女等特殊群体在项目施工期间的劝告记录；</p> <p>10) 施工垃圾的运输流程，居民对其评价；</p> <p>11) 施工车辆运输情况，居民对其的评价；</p>
------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	----------------------	-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>关于特殊群体部分：</p> <p>①在社区/村、学校等区域进行宣传和教 育，劝告老人、儿童不要在施工场地逗留、 玩耍；</p> <p>②施工车辆遇上人流集中处要慢行，以保 障行动过迟缓的妇女、老人的安全；</p> <p>③施工地产生的施工垃圾要在考虑项目 区老人、妇女等健康问题上妥善处理和运 输到制定地点；</p>				
项目 后续 运行 和管 理	<p>①道路、商业区 以及公共交通的 基础设施维护和 管理风险；</p> <p>②道路老化和破 损风险；</p> <p>③居民缺乏交通 安全知识的风险；</p>	<p>①建立健全的管理制度，提倡居民参与措 施维护和管理工作，确保项目区各个所涉 及范围内的相关居民有机会参与此项工 作；</p> <p>②规范道路养护制度，定期进行养护工 作；</p> <p>③加强交通安全宣传，对相关社区/村的 居民，进行创新培训方式传递交通安全知 识；</p> <p>③ 对违规人员依法进行处罚；</p> <p>关于特殊群体部分：</p> <p>①加大对老人、妇女、儿童等的交通安 全培训，制定专门针对孩子、老人的通俗易 懂的交通安全教育小册子；</p> <p>②在村/社区的活动中心给妇女、老人播 放交通安全教育短片，以及开展交通安 全知识竞赛等活动，提升他们的交通安全意 识。</p>	<p>业主单位、县交通局、县交 警队、县妇联、县文明办、 县公交公司，项目办，相关 街道/乡镇，交通安全行动小 组</p>	运营期；	相关机工作 经费	<p>1) 管理制度等相关文件，居民参与 维护和管理工作的反馈；</p> <p>2) 居民对道路养护情况的反馈；</p> <p>3) 记录社区/村交通安全知识宣传 的活动的次数，查看居民对活动的 反馈；</p> <p>4) 查看违规处罚记录；</p> <p>5) 查看适宜老人、儿童学习的交通 安全教育小册子；</p> <p>6) 记录交通安全短片以及开展交通 安全知识竞赛等活动的次数；</p>

# 附件

## 附件 1：座谈会主要记录

### 座谈会 1：丹东街道上余村座谈会

时间：2014 年 10 月 24 日

地点：上余村老年协会活动场所

被访者：上余村村民（4 人）：36 岁工厂职工、45 岁工厂职工、52 岁家庭妇女、52 岁家庭妇女

#### 座谈会主要内容：

**1. 公交系统：**总体来说车子太少了，车子也很小，我们这边的只有一辆长的，到爵溪街道那边。老年人乘车是有优惠的，60 岁以上的老年人可以办老年证，凭老年证到丹城坐车是免费的。从爵溪到丹西的公交车开的太快了，太不安全，位子不够，在上下班的高峰期，根本是没有座位的。平时坐公交车主要是买菜，接送自家的孙子孙女。末班车太早了，六点就没有车子了。坐 14 路车到医院等车时间太长，而且也不确定车什么时候来，一般等车的点在外面马路边上，从家到站点还需要段距离，走也要一二十分钟，这个还是不大方便的。

**2. 道路方面：**总体状况还是满意的，但是货车超载，容易压坏路面。道路要修的宽宽的，窄了的话就容易堵车，以后的交通宣传还是应该加强一下的，毕竟坐公交车的是以老年人和儿童为主，他们本来安全意识就不怎么强，可以在村子里搞个小的活动宣传一下。

**3. 妇女状况：**现在男女平等，妇女的地位还是挺高的，妇女基本上都在外面工作，开店的在企业上班的，比如天安电气，天安集团，丹城工业园区那边，也有在滨海工业园上班的，但是不多。每个月的工资也得有 3000，都是骑电瓶车上班。

## 座谈会 2：丹西街道欢乐家园座谈会

时间：2014 年 10 月 24 日

地点：社区活动室

被访者：社区居民（4 人）：52 岁，女，城镇户口，退休职工；70 岁，男，城镇户口，国企退休职工，低保户，每月 480 元；81 岁，女，城镇户口；78 岁，女，城市户口

### 座谈会主要内容：

**1.道路方面：**总体的交通状况还可以，但是有几条道路太窄了，希望以后能够拓宽一下。过马路的时候也没有人行横道，很危险的。出租车开的太快了，闯红灯现象基本上是外地人，本地人还是很遵守交通规则的。

**2.公交方面：**公交车太小了，卫生方面的还可以。中间等车间隔的时间很久，这边在石浦上班的人很多，但坐车的话要花费 2 个小时，如果能有石浦到爵溪街道的车子就好了，不用到汽车东站那边转车了。坐公交车还是很频繁的，基本上一天一次，去丹城买东西，买菜，这边一是不新鲜，太贵了，出去买的菜很新鲜。早高峰和晚高峰的时候车子很拥挤。平时等公交车至少要 20 分钟以上，出门很不方便了，以前的时候公交车都是开到小区里，我们离得家近还方便一点，现在就在外面的路口停，离家远了，走的路多了。现在基本上每个周都会坐一次公交，出去买菜买别的东西，这边的卖东西的少而且贵，但是转车需要 4 元钱，太贵了。站点设置的不合理，有个车在我们这边都不停，得到下面的正陈家园，下了车要走回来。上下车的地方有个台子就好了，像一些老年人这样腿脚不方便，连个坐的地方都没有，有个棚子和座位就好了，下雨的时候就淋不到了。以后最好有辆公交车直达医院门口，对老年人看病来说也便利。

## 附件 2：访谈主要记录

### 访谈 1：丹东街道河西村村民访谈

**访谈地点：**河西村村委会

**访谈时间：**2014 年 10 月 24 日

**访谈对象：**村支书

#### 访谈主要内容：

个人基本情况：男，49 岁，村支书

**1.村子基本状况：**河西村共有 90 多户，300 多人，现在村子里的耕地都是水田，种蔬菜。村集体有集体工厂，但基本上是老板自建厂房。

**2.交通状况：**整理的交通状况还可以。我们村子这边有个地方学校和菜市场挨着，尤其是学校放学以后，家家都去接孩子，交通很拥堵，最好能把道路拓宽一下，拥堵现象就会好点。交通事故总体数量不多，小型交通事故也是有的。

**3.公交系统：**平时出行都是骑电动车，主要是坐公交车很不方便，一般是坐车去爵溪街道，那边有亲戚会经常去一下，坐公交也是挺麻烦的，中途也要转车，这也比以前好多了，以前都不通公交车，电瓶车出行虽然方便但是也自己觉得不安全，公交车最好能够换一下自己的路线，很多地方也都没有站台，司机看看没有人就不停车了，我们自己也不确定哪里停不停车。

**4.个人情况：**自己还在天安电气上班，那里有 3000 多人，女性职工基本上一半，丹东街道的居民多一点，也有象山其他地方的，还有外省的。自己的每月在工厂的收入在 4000-5000 元。厂里面也有住房，职工和本地人买的多一点。

**5.妇女地位：**现在妇女的地位和男性的地位一样，甚至女性的地位更高一点，福利也更好。她们在三八妇女节还会发东西，还要休息，男的不享受这个待遇

## 访谈 2: 丹西街道瑶琳社区居民访谈

**访谈地点:** 瑶林社区居委会

**访谈时间:** 2014 年 10 月 23 日

**访谈对象:** 瑶琳社区居民

### 访谈主要内容:

个人基本情况: 女, 50 岁, 汉族, 小学, 农村户口, 目前失业。家庭年收入大约 6 万元, 在当地属于中下等水平, 不享受低保等社会福利保障。

**1.利用公共交通情况:** 由于年龄较大和家庭经济状况的限制, 出门的交通方式主要使用步行和乘坐公交车。社区内配备有社区医院、菜市场等公共服务基础设施, 至少每天乘坐一次公交车。乘坐公交车主要是去购置生活用品和接送在附近读书的孙子。经常乘坐的公交车线路为 6 路和 10 路。等待公交车的时间为 10 至 20 分钟不等, 经过 10 分钟左右时间可以到达目的地。经过的道路为社区附近的城市主、次干道: 天安路、丹峰路、莱薰路、新丰路等。

**2.对公共交通现状的评价:** 我对现在的城市公共交通状况还是挺满意的。虽然有些时候自己的需求不能得到满足, 但是觉得也是挺正常的, 毕竟城市公共交通不是你一家的, 不可能满足所有人的需求。

目前道路交通状况没有太大的问题, 每日上下班早高峰附近街道有拥堵现象。道路没有拓宽的必要。

附近公交线路不少, 但是从自己的小区到最近的公交车站要走 15 至 20 分钟, 很不方便。如果只坐一路车, 不通过转车的话, 大多数情况下并不能到达自己需要去的的地方。到达车站后, 班次并不准时且班次较少, 通常需等候较长时间。公交车内的设施基本能满足自己的需求。除了上下班时间公交车内比较拥挤, 但是并不觉得。

**3.公共参与情况:** 没有听说过这个项目。平常有什么信息都是居委会工作人员通知我们, 有时也会通过居委会的宣传橱窗了解政府信息。但是对于公共事业的参与很少, 主要是没有时间, 对公共事业不了解, 没有多大兴趣。社区要开会的话一般都是我们这些家庭妇女参加, 但是征求完我们的意见之后并没有取得太多效果。

**4.项目意见:** 对项目持支持态度, 希望增加公共汽车的班次, 合理统筹公交线路, 并希望增加站点至离自己社区更近的地方。

### 访谈 3：文昌街访谈

访谈地点：文昌街

访谈时间：2014 年 6 月 9 日

访谈对象：文昌街店铺店主

#### 访谈主要内容：

- ① **1.整体情况简介：**文昌街近十年都没有太大变化，五年前已修过一次路。之前在路的中间还有一排商铺，由工商所管理，路两边和中间的商铺都上缴管理费，每月几十到一百多不等，后来中间的商铺被拆掉，工商所搬走，其他商铺也不再交管理费。全国取消地税和国税后，现在的商铺只需要上缴每月 10 元的卫生费，由环卫处的清洁工打扫卫生。店铺的租赁费每年在 6-7 万，店铺由个人所有，近几年的租赁费比较稳定，因为生意不好做，今年的还比往年的低了一些。
- ② **2.对座椅的意见：**修座椅是很好的，但一定要确保有人管理，要不然不管是人为损坏还是自然损坏，也起不到该有的作用。
- ③ **3.非机动车停放意见：**路中间停放非机动车。有划白线做停放机动车的区域，大家也都往里放，但是放的很乱，之前有两个男性老年人来负责管理和摆放，效果还不错，今年没有人管理，明显就很乱。
- ④ **4.店铺经营情况：**一年四季卖针织品，生意近几年不好做，主要受网上购物的冲击，实际开店铺的只有在双休日和节假日客流量才大一点。
- ⑤ **5.货物运送情况：**从浙江义乌进货，发到象山中转站，各家再到这里，通过三轮车运送到店铺。
- ⑥ **6.需求：**遮雨棚和遮阳布最好能统一配备好，一般夏天的时候各家挂起遮阳布，花花绿绿的，不好看影响美观。遮雨棚现在也是每家都不一样，希望在修路的时候也能整修一下遮雨棚。

#### 访谈 4：丹南路实验小学校长访谈

**访谈地点：**象山县实验小学

**访谈时间：**2015 年 6 月日

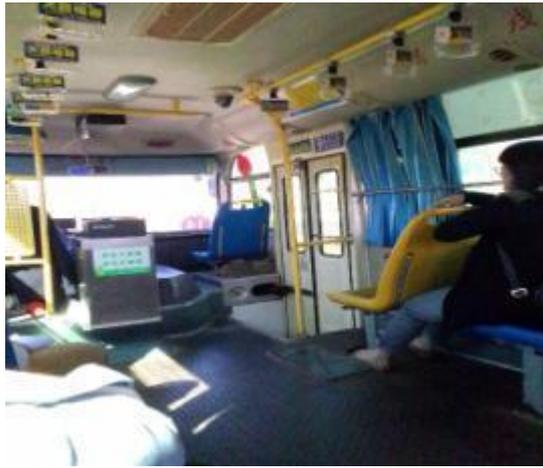
**访谈对象：**励校长

##### 访谈主要内容：

- 1、基本情况：**本校共有学生 2614 人，教师 128 人；校内有停车场，停车位约 60 个，本校教师绝大多数将车停在校内，小部分停在丹南路停车场，南门又被其他学校的教师占用，因此停车位略有不足，目前最多在绿化带处划出几个停车位，可是这样车辆就会进入校园，会有安全问题；实行错峰放学：一二年级四点、三年级四点十分、四年级四点二十、五年级四点半，南北门同时开放，且均由保安、协警引导学生上下学，每个班级的学生放学时自动分为南北两路，人流量南门占 40%，北门占 60%；南北门上学时较为顺畅，放学时都较为拥堵。
- 2、南门情况：**南门路较窄，东边有个滨海幼儿园，西边有实验初中，上、下学时候路况不好；原来路中间没有横栏，家长经常路中间倒车，交通十分拥堵，后来加上横栏，只能单向行走，因此拥堵情况有所好转，但目前情况仍然不容乐观。
- 3、北门情况：**北门目前有一个停车场，交通状况相对好一些；但是遇到下雨天，家长多数开车接送孩子，那样就会十分拥堵；丹南路上绿化做的比较好，因此可以缩减绿化带，这样学生可以在此排队，家长可以临时停车；
- 4、周边学校情况：**南门处东侧有民办的滨海幼儿园，教学楼是暂时租用滨海初中的；西侧有公办实验初中，民办的滨海初中（每年招收学生 270 人左右）目前正租用实验初中的教学楼；目前实验初中校内没有停车场，该校职工只能把车停在路边或者靠近实验小学南门的空地上，严重影响进出的车辆；预计今年暑假期间，实验初中会重新修建学校的体育场，校门换为丹阳路进出，可能会腾出一部分地建设实验初中的停车场；届时会有一部分土地（学校南侧）供改为公办的滨海幼儿园使用，校门朝丹阳路或者莱熏路开放；滨海初中则会搬回原校区（现滨海幼儿园用地）；规划改建后，实验小学南门的交通压力将会得到一定的缓解。
- 5、交通安全知识宣传：**班主任课堂上叮嘱、讲解，周一国旗下讲话宣传，放学时广播提示（“安全一分钟”），交通安全知识竞赛，告家长书，九月份交通安全月组织各项宣讲活动等；做好日常宣传。
- 6. 建议：**建议将丹南路绿化带缩减，人行道加宽，增加等待长廊，建设座椅等。

### 附件 3：实地调查图片

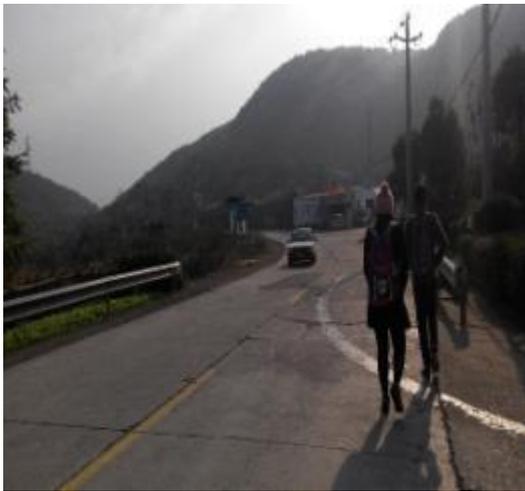




欢乐家园社区到站公交车内部设施



临时站道路红绿灯现状



环城西路实地考察



丹南路实地考察



文昌街实地考察



文昌街实地考察