SFG3362

**世行贷款新疆伊宁市城市交通和环境改善项目**

**社会评价**

**伊宁市人民政府**

**2017年5月**

**目录**

[**摘要** 1](#_Toc480914369)

[**1.导言** 4](#_Toc480914370)

[1.1项目背景和概况 4](#_Toc480914371)

[1.2社会评价目的 5](#_Toc480914372)

[1.3调查过程 6](#_Toc480914373)

[1.4社会评价方法 6](#_Toc480914374)

[1.5社会评价的主要关注事项 9](#_Toc480914375)

[**2.项目区社会经济概况** 10](#_Toc480914376)

[2.1行政区划 10](#_Toc480914377)

[2.2人口概况 10](#_Toc480914378)

[2.3社会经济发展状况 11](#_Toc480914379)

[2.4旅游业状况 12](#_Toc480914380)

[2.5交通状况 12](#_Toc480914381)

[2.6卫生状况 13](#_Toc480914382)

[**3.利益相关者识别及需求分析** 14](#_Toc480914383)

[3.1项目受益范围 14](#_Toc480914384)

[3.2利益相关者识别 15](#_Toc480914385)

[3.3利益相关者的需求分析 17](#_Toc480914386)

[**4.贫困分析和战略** 20](#_Toc480914387)

[4.1 项目区贫困分析 20](#_Toc480914388)

[4.2 项目区低保状况 21](#_Toc480914389)

[4.3减贫措施 22](#_Toc480914390)

[4.4 贫困群体的需求分析 23](#_Toc480914391)

[4.5 项目的减贫作用 24](#_Toc480914392)

[**5.社会影响分析** 26](#_Toc480914393)

[5.1交通环境改善工程项目 26](#_Toc480914394)

[5.1.1正面影响 26](#_Toc480914395)

[5.1.2负面影响 28](#_Toc480914396)

[5.2交通管理和道路安全工程项目 29](#_Toc480914397)

[5.2.1正面影响 29](#_Toc480914398)

[5.2.2负面影响 30](#_Toc480914399)

[5.3 公共交通工程项目 30](#_Toc480914400)

[5.3.1正面影响 30](#_Toc480914401)

[5.3.2 负面影响 32](#_Toc480914402)

[5.4项目的主要受益人群以及特殊群体的社会效益 33](#_Toc480914403)

[**6.社会性别与发展** 36](#_Toc480914404)

[6.1项目区妇女状况 36](#_Toc480914405)

[6.2项目区妇女发展活动 37](#_Toc480914406)

[6.3 项目对妇女的影响 38](#_Toc480914407)

[6.3.1 项目对妇女的正面影响 38](#_Toc480914408)

[6.3.2 潜在风险 39](#_Toc480914409)

[6.4 妇女的需求与期望 39](#_Toc480914410)

[6.5 社会性别行动计划 40](#_Toc480914411)

[**7.少数民族分析** 43](#_Toc480914412)

[7.1项目区少数民族状况 43](#_Toc480914413)

[7.2宗教信仰及文化概况 44](#_Toc480914414)

[7.3项目中对少数民族的参与和影响 47](#_Toc480914415)

[**8.公共参与** 50](#_Toc480914416)

[8.1项目准备阶段 50](#_Toc480914417)

[8.2项目后期参与计划 52](#_Toc480914418)

[8.3 公共参与机制与策略 53](#_Toc480914419)

[8.3.1 伊宁市已开展的交通安全活动 53](#_Toc480914420)

[8.3.2 开展社区、学校层面的交通安全宣传和培训 54](#_Toc480914421)

[**9.项目风险** 56](#_Toc480914422)

[9.1项目设计中的风险 56](#_Toc480914423)

[9.2项目实施中的风险 56](#_Toc480914424)

[9.3 项目后续运行和管理中的风险 59](#_Toc480914425)

[**10.结论与建议** 61](#_Toc480914426)

[10.1 结论 61](#_Toc480914427)

[10.2 建议 61](#_Toc480914428)

[10.2.1 项目设计阶段 61](#_Toc480914429)

[10.2.2 项目实施阶段 62](#_Toc480914430)

[10.2.3 项目后续运行和管理阶段 62](#_Toc480914431)

[**附件** 63](#_Toc480914432)

[附件1 座谈会主要记录 63](#_Toc480914433)

[附件2 访谈主要记录 65](#_Toc480914434)

[附件3 实地调查图片 68](#_Toc480914435)

**表目录**

[表 1-1 社会评价方法 8](#_Toc480914436)

[表 2-1不同地区的行政区域划分（2014） 10](#_Toc480914437)

[表2-2不同地区的人口构成及规模（2014） 11](#_Toc480914438)

[表2- 3 人口出生、死亡和自然增长率（2014） 11](#_Toc480914439)

[表2- 4 GDP及三次产业构成（2015） 12](#_Toc480914440)

[表2-5城镇居民可支配收入与农村居民纯收入（2015） 12](#_Toc480914441)

[表3-1项目直接受益范围 14](#_Toc480914442)

[表4-1 不同地区贫困情况 20](#_Toc480914443)

[表4-2 项目区贫困状况表 20](#_Toc480914444)

[表4-3不同地区居民最低生活保障情况统计表 21](#_Toc480914445)

[表6-1调查样本分性别、年龄分布 36](#_Toc480914446)

[表6-2调查样本分性别、受教育程度分布 36](#_Toc480914447)

[表6-3社会性别行动计划 41](#_Toc480914448)

[表8-1项目准备阶段公共参与情况一览表 52](#_Toc480914450)

[表8-2交通安全行动小组全过程参与计划 55](#_Toc480914451)

**图目录**

[图8-1项目相关信息的告知和公示 51](#_Toc458944939)

**摘要**

**A.项目概况**

新疆伊宁市城市交通和环境改善项目（二期）由交通环境改善工程、交通管理和道路安全工程、公共交通工程、机构发展技术援助四个部分组成。项目主要目的是新增主干道、巷道，建设城市交通走廊，完善现有道路、交通基础设施，升级公共交通系统，缓解交通拥堵，提高城市道路出行效率和出行安全。创造绿色、低碳、环保、安全、经济、便捷、高效、节能和可持续的城市道路交通环境，提高城市交通的关联性和通达性。

**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2016年6月-7月、12月在项目办、住建局等实施机构的配合和支持下，先后奔赴伊宁市29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、文献法等社会调查方法。①焦点座谈。本次社会评价对项目区居民开展座谈会29场次，共计145人，其中妇女59人，占40.9%；贫困和残疾人口45人，占31%；②关键信息人访谈。对伊宁市妇联、民政局、民宗局、人社局、交通局、发改委、住建局、教育局、公交公司以及相关街道、村委会/社区居委会等相关负责人开展52人次访谈；③深度访谈。对项目区受益范围内的5个行政村、24个社区79个村民或居民代表开展深度访谈。

**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）项目区内受影响居民。**①道路基础设施改善、出行环境的需求；②日常出行的安全性和便利性的需求；③提升公共交通出行的便利性的需求。

**b）项目区内工业企业、商铺。**①改善路网以节省运输效率，降低运输成本，原材料得到及时供给；②商家店铺入驻园区或公交道路沿线得以增收；③工业园区等地方的公交场站的设立以吸引投资和劳动力。

**c）项目区教育机构。**①道路修建、交通管理的改善提高学生过街安全性；②公交车的配备、公交线路的增加缓解放学上学期间的交通量。

**D.贫困状况**

2015年底项目区总人口为103511人。根据测算，低于全市贫困收入的人数为22711人，占总户籍人口数的21.94%。其中分街道来看，墩买里街道贫困人口所占比重最高为29.69%。2015年末伊宁市低保人口66116人，其中农村52612人，城市12504人，项目区低保人口为2163人

**E.社会影响**

**交通环境改善工程**

正面影响：1）完善路网，缓解交通压力；2）优化路面布局，提高通行效率；3）修建破损道路，升级公路养护系统；4）改善交通基础设施，便于行人过街；5）增加项目区经济效益；6）促进项目区居民尤其是弱势群体的就业，增加居民经济收入；7）缓解停车压力，改善景区街道风貌。

负面影响：1）永久征地142.67亩，其中耕地48.12亩，林地77.94亩，宅基地1.875亩，水塘14.735亩，影响3个乡镇/街道、3个村的6户28人。征收土地影响1户7人；房屋拆迁375㎡，影响6户28人。；2）项目施工影响周边店铺工厂的营运；3）项目施工对居民和学生的出行效率和安全影响。

**交通管理和道路安全工程**

正面影响：1）配置过街安全设施，提高居民过街的安全性；2）建设交通走廊，提高城市道路的通达性；3）升级监测系统，提高交通管理能力。

负面影响：1）施工期间通行不便、信号灯调度不顺；2）安全过街设施使用初期信息不对称的影响；居民对过街安全的警惕性下降。

**公共交通工程**

正面影响：1）改善公共交通的基础设施；2）调整公交线网布局；3）提升公共交通的服务水平；4）增加项目区居民就业机会。

负面影响：1）负面影响：1）永久占用国有农地40亩，涉及2户8人；2）交通安全隐患；3）施工对周边店铺的影响；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：1）改善交通环境，提高妇女出行安全；2）提高妇女乘坐公交车的便利性；3）在项目中实现就业，增加经济收入；4）改善工作、生活环境。

妇女的需求：1）交通基础设施升级的需求；2）公共交通服务升级的需求；3）获得项目就业机会的需求；4）提高交通安全意识的需求。

**G.少数民族**

项目区少数民族状况：项目区内受影响民族主要以维族、汉族、哈族、回族为主，共计67067户， 179966人。其中维族占47.42%，汉族占40.27%，哈族占2.9%，回族占3.54%，其他较少民族占5.87%。

项目对少数民族的影响：正面影响有改善少数民族群体出行效率，提高出行安全，提供就业机会；负面影响有项目建成后的管理和维护困难，少数民族生活习惯受到影响，少数民族群众的人身安全受到影响；项目施工期间对少数民族生活、宗教活动的影响。

**H.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）交通管理、监控系统等未考虑店铺、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）非自愿移民风险；2）项目施工的外部风险；3）项目施工的安全风险；4）店铺运营和工厂运行不利的风险；5）传染病和HIV传播风险。

**（3）项目后续运行和管理中的风险包括：**（1）基础设施维护和管理不当的风险；2）道路老化和破损风险；3）潜在的交通安全风险；4）项目区居民交通安全知识缺乏的风险。

**1.导言**

## 1.1项目背景和概况

新疆维吾尔自治区位于中国西北边陲，地处欧亚大陆腹地，陆地边境线5600多公里，是我国领国最多、边界线最长的省区。2015年末，新疆常住总人口为2360万人，城镇人口1115万人，常住人口城镇化率为47.2%。城镇居民人均可支配收入为26274.66元，农村居民人均纯收入为9424.08元。根据2014年公布的自治区人力资源和社会保障工作情况可知，城镇实现新增就业47万人，就业困难人员实现就业5万人。为缩小城乡之间的差距，新疆维吾尔自治区不断的调整产业，采取为农户提供就业，提供培训等方面的措施。

伊宁市位于新疆的西北边陲，低于伊犁河谷盆地中央。东连伊宁县，西邻霍城县，南濒伊犁河与察布查尔锡伯族自治县隔河相望，北依科古尔琴山。据统计，伊宁市第三产业增长率高于第一、第二产业，第一、第二、第三产业增长率逐年增加。随着伊宁市社会经济的快速发展，城市化进程不断加快，城市综合功能全面增强，与此同时城市交通问题不适应社会经济发展与城市拓展的问题也逐渐凸显出来。随着城市近期规划与建设目标的实施，急需在城市总体发展战略的指导下，进一步完善城市道路网，并从加强公共交通、交通管理等措施方面，建立可持续的城市交通系统，提高城市交通系统的动作效率，以适应伊宁市新老城区的发展速度，以及与周边县市对外交通联系和发展旅游和物流的需要。

为了改善城市交通道路、交通管理、公共交通等建设，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。伊宁市拟利用世行贷款用于新疆伊宁城市交通改善项目Ⅱ期，贷款额度为100万美元。

根据项目建议书，本项目涉及交通环境改善工程、交通管理和道路安全工程、公共交通工程、机构发展技术援助这四个子项目。其中：

（1）交通环境改善工程包括：道路交通工程，拟建9条城市主、次干道路，分别为天山后街（飞机场路~胜利北路）、胜利南路（迎宾路~伊犁街）、斯大林西街（阿合买提江街-新华西路）、斯大林东街（解放南路-胜利南路）、北环路（东站~月亮湾建材城）、道北纬三路延伸段（铁厂沟村~道北纬三路）、花果山路（南环路-G218）、北京路（解放西路~新华西路）、新华西路（解放南路~阿合买提江街），道路总长22.04km。道北纬三路延伸段桥梁两座桥，道北大桥主桥面积为7920m2 ,引桥面积为2400 m2；人民渠桥面积为1530 m2。拟建4个片区的城市巷道，分别为斯大林路片区巷道工程、解放路片区巷道工程、南市区片区巷道工程、喀赞其民俗文化保护区巷道，巷道总长34.5km。

道路交通清洁维护设备系统，为保证道路的清洁和维护，需购置相应的城市道路交通清洁维护机械设备。

（2）交通管理和道路安全工程：交通管理系统设施，安装道路交通信号灯70套，高清闯红灯抓拍违法监测摄像头63套，逆行违法监测系统18套，违法停车监测系统44套，禁止左转和右转禁止直行违法监测系统20套，高清超速行驶违法监测摄像头26套，交通诱导屏4组。

（3）公共交通工程包括：①公交场站建设：伊宁园区公交综合场站（44亩，建设用地30亩，预留用地10亩）；南岸新区公交综合场站（40亩）。②公共交通设施采购：购置50辆10.5m纯电动公交车（大电量）及100辆12.0m混合动力公交车；④安装45个电子站牌；⑤安装150个公交车载GPS及公交IC卡系统；⑥500台公交车车厢实时监控系统及一键报警系统（含高清摄像头、终端、通信卡、视频监控软件）；⑦新购置1组公交车智能调度系统扩容；⑧购置充电桩（30KW25个，120KW25个）、充电桩雨棚1000m2、公交场站箱变7处。③公交车专用道建设：建设解放西路、北京路（安徽路-解放西路）公交车专用道，以及配套设施，建设长度2X7047.8m。

（4）机构发展和技术援助包括：咨询服务、培训考场、专题研究。其中培训考场包括项目建设及运营管理、资产和债务管理系统、城市综合交通规划、城市公交智能IC卡系统、城市道路安全管理、项目建设及运营管理、城市道路建设与维护、城市交通信号控制系统、城市道路照明与节能、城市交通信号控制系统运营、维护和管理、交通运输能力开发、项目经济评价和分析、城市交通监控系统运营、维护和管理、环境监测与污染控制、项目财务、审计、绩效政策、项目社会、环境、少数民族、移民政策、采购、融资计划；专题研究包括城市慢行系统及停车系统研究。

## 1.2社会评价目的

新疆伊宁市城市交通和环境改善项目旨在创造绿色、低碳、环保、安全、经济、便捷、高效、节能和可持续的城市道路交通环境，通过增加城市主干道、巷道，建设城市交通走廊、省级交通管理系统和公共交通，提高城市交通的关联性和通达性。

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，了解当地道路、交通管理、相关基础设施的现况对当地社会经济和城市、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。

根据伊宁市民宗局提供的资料，目前伊宁市少数民族主要是维吾尔族、哈萨克族、回族，分别占伊宁市总人口的48.19%、4.68%、7.08。项目区总人口179966人，其中维吾尔族占40.27%，哈萨克族占2.9%，回族占3.45%。根据世界银行OP4.10，本项目需要准备少数民族发展计划。

根据业主单位提供的资料，本项目中交通环境改善项目、交通管理和道路安全项目、公交工程项目涉及永久征收集体土地113.875亩，共影响10户48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

2016年6月-7月、12月，在项目办、交警大队、妇联等实施机构的配合和支持下，社会评价小组对项目开展了社会经济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议。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，对项目范围内的社区/村开展了焦点座谈29次，其中妇女座谈会16次；对居民代表开展了79人次的深度访谈；对妇联、民宗局、民政局、人社局、交通局、发改委、住建局、教育局、公交公司以及相关街道、村委会/社区等机构负责人开展了52人次关键信息人访谈。

## 1.4社会评价方法

**（1）焦点座谈**

在项目受益范围内，在29个村/社区开展焦点座谈会29场次。参与人员145人，其中女性59人，占40.9%；60岁以上老年人22人，占15.1%；贫困和残疾人口45人，占31%；少数民族102人，占70.3%。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）深度访谈**

对项目区受益范围内的5个行政村、24个社区79个村民或居民代表开展深度访谈。其中，女性25人，占35.1%，贫困和残疾人口18人，占25%，少数民族33人，占13.8%，60岁以上老年人21人，占29.2%。主要是了解项目区居民对项目设计、实施、运行阶段的意见，以促进居民更有利的支持项目建设工程。

**（3）关键信息人访谈**

通过走访伊宁市妇联、民宗局、民政局、人社局、交通局、发改委、住建局、教育局、公交公司以及相关街道、村委会/社区居委会等，对相关机构负责人开展了52人次的关键信息人访谈。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。

**（4）观察法**

通过对项目区的道路路面状况、交通基础设施、交通管理状况、公交场站、公交车车厢内设施等现状进行参与观察，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）文献法**

在调查期间，通过查看伊宁市人民政府网站的伊宁市概况来了解当地基本情况，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；同时在项目办、住建局、人社局、民政局、妇联、城建局、交通局、发改委、民宗局、扶贫办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、已开展的各类项目活动、已有的经验等。

社会评价方法详见表1-1。

表 1-1 社会评价方法

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **评价方法** | **时间** | **工作安排** | **参与人员/机构** | **主要议题** |
| **焦点座谈** | 2016年6月22日-2016年7月5日 | 范围内29个村/社区开展座谈29场次，其中妇女座谈会16次 | 社会评价小组，居民145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）项目区目前交通情况，道路状况，公共交通状况等；2）不同群体、居民对本地交通基础设施、交通安全和交通管理升级的态度和需求 |
| **关键信息人访谈** | 2016年6月22日-2016年7月5日、12月26日-31日 | 伊宁市市妇联、民宗局、民政局、人社局、交通局、发改委、教育局、公交公司以及相关街道、村委会/社区居委会的相关机构负责人进行52人次访谈 | 社会评价小组，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存在的问题，提出对项目实施的建议；3）妇女和贫困群体的状况，需求和意见 |
| **深度访谈** | 2016年6月22日-2016年7月5日、12月26日-31日 | 社区的居民代表开展深入访谈 | 社会评价小组，29个村/社区的居民代表72次度访谈 | 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** | 2016年6月22日-2016年7月5日 | 项目受影响范围的29个村/社区观察道路质量，过街安全设施状况，公交基础设施等 | 社会评价小组，项目办相关负责人员 | 1）项目区居民的生活情况；2）道路路面状况，交通量状况，交通管理状况，公交基础设施状况，公交场站以及公交车厢基础设施 |
| **文献法** | 2016年6月22日-2016年7月5日 | 查询项目及项目区相关资料、文献 | 社会评价小组 | 1）项目相关资料、文献包括统计年鉴、统计公报等；2）相关机构提供的资料、文献、政策法规、工作总结等 |

## 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，项目建成后提升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）少数民族：少数民族群体对项目建设的态度，以及在项目中的参与情况，项目建设对少数民族群体产生的影响以及促使少数民族在项目实施过程中对项目的参与和获益的情况；

（5）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办法。

**2.项目区社会经济概况**

## 2.1行政区划

新疆维吾尔自治区位于中国西北边陲，是中国五个少数民族自治区之一，同时也是中国陆地面积最大的省级行政区，面积166万平方公里，占中国陆地面积的六分之一。山脉与盆地相间排列盆地与高山环抱、喻称“三山夹二盆”。北部阿尔泰山，南部为昆仑山系；天山横亘于新疆中部，把新疆分为南北两半，南部是塔里木盆地，北部是准噶尔盆地。2016年初，新疆维吾尔自治区辖4个地级市、5个地区、5个自治州，13个市辖区、22个县级市、62个县、6个自治县。

伊犁哈萨克自治州位于新疆维吾尔自治区西部天山北部的伊犁河谷内，简称伊犁州。全国唯一的既辖地级行政区、又辖县级行政区的自治州，也是全国唯一的副省级自治州。伊犁州总面积35万平方公里。伊犁哈萨克自治州2014年末辖3个地级区，17个县、2个自治县、89个镇、113个乡、28个街道办事处。

伊宁市是伊犁哈萨克自治州的首府城市，国家历史文化名城，位于新疆西北部，是伊犁河谷内重要的物资集散地和工业中心。全市总面积761.34平方千米，南北长52.08千米，东西宽35.5千米。伊宁市现辖8个街道、2个镇、7个乡，54个行政村，103个社区居委会，8个连队。

表 2-1不同地区的行政区域划分（2014）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **地区** | **街道（个）** | **乡镇（个）** | **社区（个）** | **村（个）** |
| **全国** | 7697 | 32683 | \ | \ |
| **新疆** | 176 | 825 | \ | \ |
| **伊犁哈萨克自治州** | 28 | 202 |  |  |
| **伊宁市** | 8 | 9 | 103 | 54 |

资料来源：《中国统计年鉴2015》；《新疆统计年鉴2015》；《伊宁市统计年鉴2015》

## 2.2人口概况

截止到2014年末，伊犁哈萨克自治州户籍人口473.64万人，与2013年相比增加2.07万人，增长率为0.44%，其中女性为233.57万人，占49.3%；城镇人口为211.33万人，占44.6%；60岁以上人口为52.9万人，占总人口的11.2%。全州人口出生率为17.45‰，人口死亡率为5.46‰，人口自然增长率为14‰。

伊宁市2014年末总人口为559691人，与2013年相比增加24023人，增长率为4.5%，其中女性为279413人，占49.9%；城镇人口为362881人，占64.8%。全市人口出生率为8.95‰，人口死亡率为4.2‰，人口自然增长率为4.8‰。

表2-2不同地区的人口构成及规模（2014）

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** | 136782 | 66703 | 48.8 | 74916 | 54.8 | 13755 | 10.1 |
| **新疆** | 2298.47 | 1134.09 | 49.3 | 1058.91 | 46.07 | / | / |
| **伊犁** | 473.64 | 233.57 | 49.3 | 211.33 | 44.6 | / | / |
| **伊宁** | 55.97 | 27.94 | 49.9 | 36.29 | 64.8 | / | / |

资料来源： 《中国统计年鉴2015》；《新疆统计年鉴2015》；《伊犁哈萨克自治州统计年鉴2015》；《伊宁市统计年鉴2015》

表2- 3 人口出生、死亡和自然增长率（2014）

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **地区** | **出生率（‰）** | **死亡率（‰）** | **自然增长率（‰）** |
| **全国** | 12.37 | 7.16 | 5.21 |
| **新疆** | 16.44 | 4.97 | 11.47 |
| **伊犁** | 17.45 | 5.46 | 14 |
| **伊宁** | 8.95 | 4.2 | 4.8 |

资料来源：《中国统计年鉴2015》；《新疆统计年鉴2015》；《伊犁哈萨克自治州统计年鉴2015》；《伊宁市统计年鉴2015》

## 2.3社会经济发展状况

2015年新疆维吾尔自治区的GDP总量为9324.80亿元，其中第一产业增加值为1559.09亿元，比重占16.7%，比上年增长5.8%；第二产业增加值为3564.99亿元，比重占38.2%，比上年增长6.9%；第三产业增加值为4200.72亿元，比重占45.1%，比上年增长12.7%。城镇居民人均可支配收入为26274.66元，农村人均纯收入为9425.08元。

伊犁哈萨克自治州2015年全州GDP总量为1639.77亿元，其中第一产业增加值为456.08亿元，比重占27.8%，比上年增长6%；第二产业增加值为497.01亿元，比重占30.3%，比上年增长8.1%；第三产业增加值为686.67亿元，比重占41.9%，比上年增长11%。全州城镇居民人均可支配收入为24266元，全州农牧民人均纯收入为12259元。

伊宁市2015年全市GDP总量为209.9亿元，其中第一产业增加值为6.9亿元，比重占3.3%，比上年下降3.1%；第二产业增加值为42.9亿元，比重占20.4%，比上年下降3.5%；第三产业增加值为160.1亿元，比重占76.3%，比上年增长12.9%。全市城镇居民人均可支配收入为24550元，全市农牧民人均纯收入为13639元。

表2- 4 GDP及三次产业构成（2015）

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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** | 676708 | 60863 | 9.0 | 274278 | 40.5 | 341567 | 50.5 | 3.9：6.0:8.3 |
| **新疆** | 9324.8 | 1559.09 | 16.7 | 3564.99 | 38.2 | 4200.72 | 45.1 | 5.8:6.9:12.7 |
| **伊犁** | 1639.77 | 456.08 | 27.8 | 497.01 | 30.3 | 686.67 | 41.9 | 6:8.1:11 |
| **伊宁** | 209.9 | 6.9 | 3.3 | 42.9 | 20.4 | 160.1 | 76.3 | -3.1：3.5:12.9 |

资料来源：2014年国民经济与社会发展统计公报（全国、新疆、伊犁、伊宁）。

表2-5城镇居民可支配收入与农村居民纯收入（2015）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **地区** | **城镇居民可支配收入（元）** | **农村居民纯收入（元）** |
| **全国** | 31195 | 10772 |
| **新疆** | 26274.66 | 9425.08 |
| **伊犁** | 24266 | 24155 |
| **伊宁** | 24550 | 13639 |

资料来源：2014年国民经济与社会发展统计公报（全国、新疆、伊犁、伊宁）。

## 2.4旅游业状况

2015年，新疆维吾尔自治区全年接待旅游总人数为6097万人次，比2014年增长23.1%。其中，接待入境旅游148.36万人次，比上年增长12.1%。全年实现旅游总消费1022亿元，其中，国内旅游消费985亿元，入境旅游消费6.08亿元，分别比上年增长51.5%和22.3%。

伊犁哈萨克自治州2015年全年接待旅游总人数为2513.9万人次，比上年增长77.%，其中，州直接待国内外旅游人数为1406.3万人次，比2014年增长84.9%。全州旅游收入为191亿元，州直旅游收入为115.52亿元，分别比上年增长49%和65%。

伊宁市2015年全年接待旅游人数534.13万人次，比上年增长5%。旅游收入648968万元，比上年增长5.4%。

## 2.5交通状况

新疆维吾尔自治区2015年末公路线路里程17.83万公里，比上年增长1%，其中高速公路里程4316公里；铁路营业里程6585.63公里，比上年增长20.6%；民航通航里程20.93公里，同比下降1.5%。全年完成货运量77639万吨，其中公路货运量64505万吨，比上年下降0.4%。民用汽车保有量298.26万辆，比上年增长7.5%。

2015年伊犁哈萨克自治州公路旅客运输量6629万人，比上年下降7.3%，旅客周转量45.33亿人公里，下降13.7%；货物周转量130.91亿吨公里，增长2.2%。州直旅客运输量4611万人，比上年下降7.3%，旅客周转量31.69亿人公里，比上年下降13.7%；货物运输量5829万吨，比上年下降0.4%，货物周转量75.21亿吨公里，同比增长2.2%。

伊宁市2014年末公路客运量为1461万人，比上年下降7.1%；公路货运量为2900.23万吨，同比增长60.7%。每百户家庭拥有家用汽车是18辆。实有公共汽车营运车辆数为562辆，公共汽车客运总量为9475万人次。

## 2.6卫生状况

新疆维吾尔自治区2015年末共有医疗卫生机构15672个，医院、卫生院床位13.01万张，比2014年增长11.6%。卫生技术人员13.55万人，同比增长5.8%。疾病预防控制中心121个，卫生监督检验机构1个。

2015年末伊犁哈萨克自治州有卫生机构3502个；卫生机构床位数共21702张；卫生技术人员共2.55万人。州直卫生机构有1574个；床位数13892张；卫生技术人员1.48万人。

2015年末伊宁市全市卫生机构269个；卫生机构床位数1435个；卫生技术人员2502人。

**3.利益相关者识别及需求分析**

## 3.1项目受益范围

本项目包括交通环境改善工程、交通管理和交通安全工程、公共交通工程、机构发展技术援助四个子项目，项目将建4条城市主、次干道路，4个片区的城市巷道，并配置相应的城市道路养护机械设备来改善城市道路路网覆盖率、居民的出行效率和出行环境；拟建3条交通走廊，道路交通信号灯、监测摄像头等交通管理系统设施降低交通事故发生率和提高出行的安全性；建设伊宁园区公交首末站、南岸新区公交枢纽站，购置公交车辆等方面来提高居民的公交车出行率，缓解交通压力；对相关部门、机构的运营、维护、管理等方面提供技术支持，以保证项目的各个阶段工作有序进行。

项目直接受益范围包括五个乡、五个街道，分别是喀尔顿乡、英也尔乡、汉宾乡、巴彦岱镇、克伯克于孜乡、喀赞其街道、墩买里街道、伊犁河街道、艾兰木巴格街道、萨依布衣街道。受益人口为179966人，间接受益人口是伊宁市全部人口。具体受益范围情况见表3-1。

表3-1项目直接受益范围

| **乡镇/街道** | **村/社区** | **总户数** | **总人口** |
| --- | --- | --- | --- |
| **喀尔墩乡** | 3个行政村，英阿亚提村、花果山村、东梁村 | 1801 | 7346 |
| **英也尔乡** | 5个行政村，牧业村、界梁子村、六七段村、阿拉木图亚村、英也尔村 | 6970 | 16516 |
| **汉宾乡** | 5个行政村，汉宾村、发展村、巴什库勒克村、墩买里村、英买里村 | 6484 | 17806 |
| **巴彦岱镇** | 7个行政村：巴彦岱村、新村村、墩巴扎村、三段村、铁厂沟村、干沟村、苏阿拉木图村 | 16852 | 42133 |
| **克伯克于孜乡** | 2个行政村，团结村、克伯克于孜村 | 1265 | 4821 |
| **喀赞其街道** | 4个社区，莫伊克社区、喀赞其社区、托特杜康社区、博斯坦社区 | 4049 | 12252 |
| **墩买里街道** | 5个社区，友好街社区、玛勒巴扎社区、萨伊巴格社区、新华西路社区、协尔海伊其社区 | 7523 | 17670 |
| **伊犁河街道** | 4个社区，巴依阔恰社区、胡木旦买里社区、九号小区、萨依库尤鲁西社区 | 3731 | 10934 |
| **艾兰木巴格街道** | 6个社区，艾兰木巴格社区、托乎了科瑞克社区、天山社区、阿勒吞乐克社区、英阿亚提小区社区、萨伊买里社区 | 8385 | 22851 |
| **萨依布依街道** | 5个社区，阿合买提江路北社区、乌斯塘布依社区、英买里社区、斯大林街社区、十户街社区 | 10007 | 27637 |
| **合计** | | 67067 | 179966 |

资料来源：项目区各乡镇、街道办

## 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被项目目标的实现所影响的个人或群体。根据社会评价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、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）公交公司；3）政府相关部门。

**1）项目区受影响居民**

项目区受影响居民是主要的利益相关者之一，包括道路建设施工所涉及的村/社区的居民，以及在建公交场站附近居住的居民。

交通环境改善工程的建设，会改善居住在道路附近的居民出行效率，致使他们达到工作场所、消费场所等地方更加便利，同时也缓解了主干路段的交通压力，减少居民的出行时间和成本。同时，公路的养护将会改善行路颠簸的状况。

交通走廊的建设以及交通安全设施的设置，有助于降低道路上交通事故的发生率，同时提高附近居民的过街安全性，尤其会使行动不便的老人、残疾人等弱势群体的过街顺畅度大大提升。闯红灯抓拍违法监测摄像头、逆行违法监测系统等基础设备的配置也将大大降低交通违法行为的发生率，提高居民出行过程中遵守交通安全法律的自觉性。

公交场站的建设、电动公交车的购置等将会改善附近居民的交通出行方式，缓解城市行车高峰期的交通压力，有利于提倡绿色、环保、低碳的出行方式。同时，也为行动不便的老人、残疾人等弱势群体提供便利。

道路施工以及公交场站的建设过程中，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、气体以及施工场所的废水、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）道路基础设施改善、出行环境的需求；2）日常出行的安全性和便利性的需求；3）提升公共交通出行的便利性的需求。

**（2）项目区内大型工业企业与商铺**

交通环境改善工程项目与交通走廊建设工程项目建成势必增加城区道路与伊宁工业园区等工业园区道路的，也将大大降低工业企业的运输成本，提高物流运转的速度与效率，保证企业原材料能够得到及时供给，商品及时销售出去，更好的带动这类工业企业的日常运营。

公共交通工程项目完工后，会吸引更多的企业或投资进入伊宁园区等工业园区以及更多的商铺也会在沿线开设，进而为市内更多的居民提供就业和增加收入的机会。工业企业、商铺的收入增加之后将会带动该部分区域的经济增长。

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的减少和生计模式的改变，甚至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）改善路网以节省运输效率，降低运输成本，原材料得到及时供给；2）商家店铺入驻园区或公交道路沿线得以增收；3）工业园区等地方的公交场站的设立以吸引投资和劳动力。

**（3）项目区教育机构**

项目区教育机构也是主要的利益相关者之一，包括所修建道路、公交场站附近的幼儿园、小学、中学等。交通管理和交通安全工程建成后，将会改善附近学校学生上下学高峰期的过街安全，尤其是交通安全意识不够强的学生，在上下学期间的过往车辆穿梭，且交通安全标志、信号灯等设备并不完善的情况下，过街存在一定的安全隐患。

公共交通工程项目完工后，新增的公交场站和公交线路将会为上下学的学生提供更多的选择，同时也缓解了上下学高峰期学校附近道路的人流和车流压力。提高附近路段的行车效率。

故而，项目区教育机构的需求主要体现在：1）道路修建、交通管理的改善提高学生过街安全性；2）公交车的配备、公交线路的增加缓解放学上学期间的交通量。

**（4）项目办、业主、设计单位等相关机构**

根据调查，该项目成立了世行贷款新疆伊宁市城市交通和环境改善项目领导小组，该领导小组的主要职责：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伊宁市住房和城乡建设局。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）公交公司**

伊宁市公交公司现有公交线路35条，里程381KM。公交场站447个，大巴车301辆，中巴车201辆。截止到2015年底，客流量统计为8800万，里程2800万公里。公交公司作为城市道路的主要使用者之一，道路的路况，路网的布局和交通基础设施等都与其的营运息息相关。目前，全市居民随着生活水平的提高对公共交通服务的要求也越来越高，加上市内部分主干道存在交通种类复杂、路权分配不合理等问题，这进一步体现了市公交公司需求主要有：路网完善、交通基础设施改善后得以优化公交出行线路，为居民提供优质的服务，减少运营成本，获得营业利润。

**（6）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市发改局、市国土局、市土地征收办公室等；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，促进伊宁市交通环境改善，拉动地区经济，提高居民生活水平。

## 3.3利益相关者的需求分析

根据实地调查，项目区居民对项目的需求主要集中在路面质量、路网完善、交通基础设施配置、交通安全管理、升级公共交通基础设施等方面。

**（1）路面质量和路网完善的需求**

1）在实地勘察中发现，主城区部分街道道路因路面基础薄，加上使用年限较久导致路面开裂破损，同时，人行道面砖也存在不同程度的破损；部分巷道、小路仍然还是砂石路或土路；也有因施工的原因导致部分路段出现凹槽。故而，道路路面呈不平整的现象将大大降低交通运行效率、居民过街效率。

2）项目区主干道存在部分路网不通达的问题，通行道路自身的车道数量有限，加之宽度不够，道路能承受的交通量有限，尤其在行车高峰期容易出现多处的交叉路口拥堵的现象；同时，路网的布局上，道路线路缺乏，加上因施工而导致车辆不得不绕道而行，严重影响通行效率。

* **托特度康社区入户访谈 男 40岁**

街道附近新路和外面大路交通状况较好，但是里面的路就比较窄了，公交车什么的进不来。所以有些不方便。步行到公交站大约5分钟的路途（6路，7路）。

**（2）交通基础设施配置的需求**

1）通过实地调查了解到，伊宁市部分主干道因早年修建，随着城市社会经济的发展，城市的交通量也逐渐增长。故而，早前的各个行车道布局设计并不能承受现有的交通量，并且还存在机动车道和非机动车道混行的现象，甚至部分道路没有设置人行道。对车辆的行驶造成困扰，进而延长了居民的出行时间。

2）目前，部分路段安全过街设施缺乏。在实地访谈中，有部分村/社区的居民反映附近十字路宽或人流较大的街道未设置红绿灯标志、人行横道等导致交通事故频发，尤其是老年人、残疾人等弱势群体过街安全受到影响；项目区部分学校上下学高峰期，由于附近街道未设置减速带、交通信号灯、过街安全岛等安全过街设施，这对行走的学生过街，尤其是儿童过街存在一定的安全隐患。

3）市区部分主干道正好贴着住宅区、医院、学校、企事业单位、旅游观光区等地方，道路行车道有限，路权分配存在问题。这不仅影响了附近居民去医院、学校、工作单位办事的时效性，也不利于游客观光的便捷与安全。

* **托乎勒科瑞克社区入户访谈 女 28岁**

有的路段有人闯红灯，而且交通信号灯的指示有时候我看不明白，有时候红灯了怎么车子还在走，我对这方面不太清楚，但是一些老人之类的步行不方便。

**（3）交通安全管理的需求**

1）根据实地访谈，项目区部分居民反映，附近道路没有设置监控和安保措施，对不遵守交通规则的行为难以制止，也在一定程度上增加了交通事故发生的概率；市交警大队也反映部分路段缺乏交通信号灯，违法行车行为的监控系统也未设立，故而影响了居民过街的安全，尤其是老人、残疾人、妇女等特殊群体，但是缺乏监控也加大了交警部门对不遵守交通法律法规的行为处理的工作量和难度。

2）随着城市民用汽车拥有量的逐步增长，停车供给逐渐不足以得到满足。据统计，目前城区停车泊位需求缺口14377 个，而老城区的停车泊位需求只能满足约40%的需求；在高峰期停车位紧张，仍然存在不同的停车设施直接存在调节不当的现象；停车收费、管理等方面总是难以协调，以上原因造成违章停车现象频率高。即使交警部门已对违章停车采取监督、惩罚等措施，但此类现象仍难以制止。

3）在上下班行车高峰期间，由于现有交通信号灯的控制范围和作用有限，主要街道已经有交警专门进行指挥和车流疏导工作，以保证车辆有序、安全地转移，但由于存在道路宽度设计不合理，道路交叉口过宽而影响人流密集处的过街安全；项目区部分学校区域虽然配备了安全过街设施，但仍然在上下学高峰期间，学生过街还是由交警进行指挥和疏导，但仍然存在部分缺乏交通安全意识的学生过街不遵守交通秩序的现象，增加了交警指挥和疏导交通的难度。

* **英阿亚提村入户访谈 女 45岁**

有的路段坐车的时候，看到老人步行迟缓，但是有小轿车司机老是对着老人按喇叭，还是靠近老年人的时候按，还有些闯红灯的，对这种行为非常不满意

**（4）升级公共交通基础设施的需求**

1）公交车站台位置和设施设计不合理，给附近居民出门乘坐公交车带来不便。根据实地调查可知，部分公交车站台位置距离附近居民居所较远，甚至有步行到达站台需要半小时的情况，致使附近居民步行至公交车的路程比较远，尤其是对老人、残疾人、妇女等特殊群体来说非常不方便；部分公交车站台未设置座椅、挡雨棚子，不利于居民雨天等极端天气等候公交车；还存在因修路等原因而设置的公交临时站点，这类停靠站点标识存在不规范的情况，不利用选择公交车出行的居民对公交信息的获取。

2）公交车车厢基础设施落后，给附近居民，尤其老人、残疾人等弱势群体造成不便。项目区的公交车车型目前有大巴和中巴，受访居民反映中巴车的车厢较小，时常乘坐中巴车型的公交车会特别拥挤，尤其是在周末、节假日期间；部分车厢内车把手的高度设计导致部分人抓不住，对站着坐车的乘客存在安全隐患。

3）公交车线路、发车时间、首末班时间的设定不利于附近居民出行。根据实地调查可知，部分居民平时出门上班、去其他地方乘坐公交车不能直达，只能选择步行到更远地方的站台或者中途转车；在郊区所在的社区/村居住的居民因公交车末班时间过早，从主城区回来不方便，尤其是上学的孩子晚上放学晚的时候就没有车回来，只能选择搭车等方式；部分站台公交车发车时间隔间比较长，有居民反映部分线路的公交车要等候20-30分钟，甚至更多，非常不方便。

* **托乎勒科瑞克社区入户访谈 女 38岁**

关于公交车这部分，我们家附近的公交车有是有，但是就是不能直接直达我上班的单位，然后我经常不是要换车就是要步行一阵子，还有就是车末班车时间较早，导致我经常回来没有车。

**4.贫困分析和战略**

## 4.1 项目区贫困分析

按照年人均收入2300元（2010年不变价）的农村扶贫标准计算，伊宁市2015年末贫困人口有1720户，5593人，贫困发生率为4.12%，低于当年全国的贫困发生率9.24%。2015年全国农村居民人均纯收入为10772元，伊宁市农村居民人均纯收入为13639元，故而，伊宁市的农村居民人均纯收入高于全国水平。

伊宁市是祖国西部最大的沿边开放城市，通商贸易往来频繁，旅游资源丰富。然而伊宁市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**），对项目区内低于人均收入40%以下的人口进行了测算，测算结果显示在项目区人均收入低于5956元为贫困人口。进一步，基于这一人均收入标准，对项目区内的受影响范围内的5个乡、5个街道的涉及社区/村的人口进行了贫困人口测算[[1]](#footnote-1)。

根据统计，2015年底项目区总人口为179966人。根据测算，低于全市贫困收入的人数为22711人，占总户籍人口数的21.94%。其中分街道来看，墩买里街道贫困人口所占比重最高为29.69%。详见表4-1和4-2。

表4-1 不同地区贫困情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **地区** | **农村总人口(万人)** | **贫困人口(万人)** | **贫困发生率(%)** |
|
|
| **全国** | 60346 | 5575 | 9.24 |
| **新疆** | 1245 | \ | \ |
| **伊宁** | 13.6 | 0.6 | 4.12 |

资料来源：2015年国民经济和社会发展统计公报（全国、新疆、伊犁、伊宁）；伊宁市扶贫办

表4-2 项目区贫困状况表

| **地区** | **总人口（人）** | **贫困人口(人)** | **40%底端贫困** | **40%底端贫困人口**  **占总人口比例** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
|
| **项目区** | 179966 | 1088 | 22711 | 21.94% |
| **喀尔墩乡** | 7346 | 58 | 569 | 6.38% |
| **英也尔乡** | 16516 | 355 | 3723 | 22.54% |
| **汉宾乡** | 17806 | 1104 | 3508 | 19.71% |
| **巴彦岱镇** | 42133 | 728 | 10036 | 23.82% |
| **克伯克于孜乡** | 4821 | 150 | 762 | 15.81% |
| **喀赞其街道** | 12252 | 167 | 2076 | 16.94% |
| **墩买里街道** | 17670 | 426 | 5397 | 30.54% |
| **伊犁河街道** | 10934 | 137 | 3201 | 29.28% |
| **艾兰木巴格街道** | 22851 | 108 | 6785 | 29.69% |
| **萨依布依街道** | 27637 | 42 | 4021 | 14.55% |

资料来源：各街道办、村/社区

注：项目区的乡、街道仅统计项目受益范围内的村/社区的数据

## 4.2 项目区低保状况

据统计，2015年末新疆维吾尔自治区享受最低生活保障人数为218.3万人，其中城镇居民86.6万人，农村居民131.7万人，城乡低保平均标准为每人每月分别是297元和144元；伊犁哈萨克自治州2015年末享有最低生活保障人数为23.3万人，占新疆维吾尔自治区的10.7%，城市和农村居民月人均生活保障标准分别是328元和174.3元；2015年末伊宁市低保人口66116人，其中农村52612人，城市12504人，项目区低保人口为5127人。

表4-3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（人）** | **农村保障标准（元/人.月）** | **城镇最低生活保障人数（人）** | **城镇保障标准（元/人.月）** |
| **全国** | 49031599 | 264.8 | 17080108 | 451.1 |
| **新疆** | 1317586 | 144 | 865564 | 297 |
| **伊犁** | 107474 | 174.3 | 125102 | 328 |
| **伊宁** | 13504 | 133.8 | 52612 | 251 |
| **项目区** | 5127 | 133.8 | 10030 | 251 |
| **喀尔墩乡** | 481 | 133.8 | 102 | 251 |
| **英也尔乡** | 582 | 133.8 | 116 | 251 |
| **汉宾乡** | 1530 | 133.8 | 907 | 251 |
| **巴彦岱镇** | 852 | 133.8 | 328 | 251 |
| **克伯克于孜乡** | 545 | 133.8 | 153 | 251 |
| **喀赞其街道** | 458 | 133.8 | 3033 | 251 |
| **墩买里街道** | 152 | 133.8 | 2604 | 251 |
| **伊犁河街道** | 263 | 133.8 | 1370 | 251 |
| **艾兰木巴格街道** | 212 | 133.8 | 1211 | 251 |
| **萨依布依街道** | 52 | 133.8 | 206 | 251 |

资料来源：中国人民共和国民政部网站（2015年第四季度）；各街道办、村/社区

## 4.3减贫措施

目前，伊宁市根据国家、自治区的相关政策，出台了多个减贫相关的公共政策和相关行动措施。这些政策和行动措施，主要通过相关政府职能部门，包括扶贫办、民政部门、人社局、工商局、妇联等，以行政手段执行。具体包括：

**精准扶贫部分：**

**（1）精准识别扶贫对象，确定脱贫时序。**瞄准农村建档立卡2016年应脱贫1720户，5593人贫困人口和3个自治区级重点贫困村，18个插花贫困村。准确掌握贫困信息，精确识别贫困村、贫困户、贫困人口，建立精准扶贫大数据库。精确掌握贫困村、贫困户的脱贫致富需求，找准可以解决问题的办法，有序完成脱贫工作。

**（2）精准确定帮扶措施，划分扶持责任。**1）抓紧抓好专项扶贫，使得专项扶贫与贫困人口脱贫需求相结合，将专项扶贫资金落实到位；2）深入开展行业扶贫，站在行业们角度从规划、资金、项目等方面加强对贫困村、贫困人口的支持；3）全面发展社会帮扶，简历社会扶贫激励机制，充分利用工商企业多、驻市单位多的社会资源优势，引导社会各界做好专项扶贫、行业扶贫的缺项补项的工作；4）重点实施“十个一批”脱贫工程，分别是定点帮扶脱贫工程、富民产业脱贫工程、培训就业脱贫工程、医疗健康脱贫工程、教育帮扶脱贫工程、安居住房改善工程、异地搬迁脱贫工程、社会救助保障工程、进入帮贫脱贫工程、整村推进脱贫工程。

**（3）强化精准管理、落实精准考核。**1）对贫困村、贫困户和贫困人口进行全方位、全过程的监测、接受社会监督，实时反映帮扶情况；2）将扶贫开发成效作为考核乡镇党委、政府和领导干部的主要内容。

**专项扶贫部分：**

**（1）培训转移就业扶贫。**具体措施主要有：1）给予成功到外县市和疆内其他地州市就业的给予不同标准的奖励；2）帮助被征地农民承担农村养老保险；3）开展免费职业技能培训，通过教育培训实现稳定就业；4）落实小额担保贷款贴息政策，给予贫困帮扶对象中具有一定就业能力的，提供免费创业培训和资金支持；5）为贫困家庭未就业大学毕业生提供公益岗；6）对纺织业新招贫困帮扶对象开展培训和给予培训补贴、社会保险补贴；7）落实贫困大中专毕业生见习补贴；8）鼓励企业招聘贫困帮扶对象；9）给予本市贫困村投资的企业优惠和优待；10）协调企业招录贫困人口招工；11）组织贫困人口参与免费就业培训。

**（2）医疗卫生扶贫。**1）医疗机构部分，为贫困人口建立就医“绿色通道”，设立扶贫床位及减免相关医疗费用等；2）新型农牧区合作医疗部分，给予贫困低保户就医补偿，优惠报销等；3）公共卫生部分，免费开展结核病筛查，为贫困白内障患者免费实施复明手术，为贫困人员减免卫生许可证等；4）妇幼卫生部分，免费给予贫困产妇住院补贴、为幼儿园儿童实施免费体检等；5）艾滋病防治部分，免费提供抗病毒药物，治疗专项经费报销等；6）计划生育部分，免费计划生育基本技术服务项目的提供，实施计划生育家庭的鼓励奖励的提供。

**（3）教育助学扶贫。**1）为贫困户子女符合幼儿入学的补助；2）义务教育阶段生活补助每人没学期1000元；3）贫困户子女高中阶段资助补贴供给；4）职业高中阶段，为贫困户子女提供的餐补、资金补助；5）大学教育阶段，提供不低于3000元的助学资金助其完成大学学业。

**（4）农林畜牧科技扶贫。**1）低贫户发展特色种植优惠补贴政，提供种植方面的技术和资金支持；2）2015年400万元的草原畜牧业转型项目给予牧户土地、粮草、机械等方面的补贴；3）2016年发展特色林果业的林农验收合格补贴以及特殊作物补贴；4）自家庭院种植蔬菜的提供免费苗木；5）协助种植特色农产品的销售和改良种植品种；6）草原生态保护补助优先向贫困家庭倾斜；7）派予技术人员对种草户技术指导；8）多方机构给予资金补助。

## 4.4 贫困群体的需求分析

在实地调查中，通过召开座谈会、访谈等形式了解项目区贫困群体对项目的需求并深入认识项目建设对贫困群体生产生活产生的影响。在项目准备阶段，项目办、项目实施单位以及可研编制单位、社会评价调查小组等通过座谈、访谈等多种方式对拟建项目进行了宣传，并了解相关群体尤其是贫困群体的需求和建议。实地调查发现，贫困群体对拟建项目的需求如下：

**（1）交通环境改善工程**

1）项目区内居民尤其是贫困群体大都支持项目建设，希望项目能顺利完工，为居民出行创造良好条件。一方面，畅通的道路方便居民出行，增加出行频次，提高出行质量；另一方面，能够带动运输业的发展，促进当地农业发展。项目区居民还希望项目建设要保质保量完成，确保道路运营时间持久。

2）项目施工和运行过程中将会提供一些非技术性就业岗位，一些具有劳动能力或家里有劳动能力的贫困群体希望能加入此类岗位，增加收入，提高生活水平。另外，贫困群体还希望项目建设能够带动当地经济发展，为其脱贫营造外部条件。

3）随着社会经济的发展，人们的交通安全意识逐渐提高。项目建成后，大量车辆势必加速行驶，这对项目区居民尤其是老年人、儿童构成安全威胁。他们希望能够加强对司机、项目区居民尤其是老年人、儿童的交通安全知识宣传，提高交通安全意识。采取老年人、儿童易于接受的宣传形式，如学校教育、宣传画册、影像资料等，以防交通事故的发生。

4）与交通配套的相关基础设施建设是交通项目的重要组成部分，项目区居民希望加强人行道、安全标识、红绿灯等配套基础设施的建设，完善交通布局。

**（2）交通管理和道路安全工程**

1）项目区受访居民表示希望自己小区、村附近的道路能设置减速带，人行横道线、监控等，社区/村内的儿童喜欢在村口嬉戏打闹，安全意识不强，行驶快速的车辆驶入易发生交通事故，老人、妇女等特殊群体行动迟缓，希望可以提高过街安全性。对于贫困群体来说，部分行动不便的老人没有便于步行的设备，故而希望能在基础设施上给予帮助。

2）部分街道靠近城乡结合部，交通工具较杂，难以全面管制。贫困群体希望能够安装专业的监控设施，因为贫困家庭自用的交通工具较少，一般出行都是搭车或使用公交车，对于违章违法的行车进行管制，避免出现不规范行驶的黑车等交通工具，同时也能够对违法行为进行相应的处罚。

3）项目区大部分贫困群体希望能够建立交通走廊，提高道路的通达性，也增加了他们出行的选择，出行乘车不需要绕路，不仅节省时间，也节省了出行成本。同时，交通管理部分也将提供协助交通劝导方面的非技术性行岗位，会优先考虑贫困群体的就业需求。

**（3）公共交通工程**

1）项目区大部分贫困家庭拥有的交通工具数量有限，出行选择有限，加上出行成本占收入的情况来看，选择公交车出行对他们来说，是一种节省开支，又便利的出行方式。希望在社区/村增加公交线路，给予贫困群体相关出行补贴；

2）希望新建公交场站设置座椅、遮雨棚等基础设施，便于老人、妇女等特殊群体等候公交车，增加公交车发车频次，增加公交车专用道，确保出行畅通。同时，提供安全员、保洁员等非技术岗位，可优先考虑贫困群体。

3）项目区受访居民希望新增的公交车车厢希望宽敞一些，尤其是大部分贫困群体，因为他们日常出行更倾向于公交出行，部分线路人流量大，导致车厢过于拥挤，不利于乘客乘客安全。

## 4.5 项目的减贫作用

**（1）提升项目区特色产业和运输业的发展，使项目区居民尤其是贫困群体受益**

交通环境改善和交通管理等项目建成后，将提供更多的线路可通达工业园区、主城区之间的距离，缩短了通行时间，降低了运输成本，将吸引更多的投资商进入工业园区、街区，提高项目区的经济收入；交通条件的改善对于项目区居民来说，尤其是贫困居民，有利于发展农产品加工，比如薰衣草种产品、水果、蔬菜等作物的运输成本降低，同时也增加了销售渠道，产品价格也将显得可观，有助于打开更广阔的市场，带动项目区农产品和特色产业的发展，增加农户收入。

**（2）推动第二、三产业发展，为改善项目区居民尤其是贫困群体的生活条件和就创业环境提供条件**

1）项目施工期间，将会使用大量的水泥、混凝土等建筑材料。通过与项目实施单位沟通，在项目建设期间，在保证工程质量进行招投标的前提下，会优先考虑到使用当地的建材和水泥等，因此，会促进道路沿线周边建材、水泥等企业的发展，有助于推进当地基础设施的建设和投资，从而也会增加项目区居民的就业机会，为整体脱贫创造条件。道路的绿化所用的树苗、草种子等在保证质量的前提下，也会优先考虑使用当地苗圃的树木和绿草种子，也会增加相关企业的经济收入。

2）推动项目区旅游业发展，有利于减少整体贫困。项目建设将主城区道路和郊区道路很好的连接起来，交通速度贯穿全线，有助于将分散的旅游景点联系起来，连片开发形成集聚优势，使旅游景点等开发性项目的机会增多，各类开发项目的增多，可以促进当地经济建设，减少整体贫困。南市区片区巷道靠着喀赞其民俗旅游区，该巷道的改造，将提供更便捷的交通路线。旅游业的发展，将催生农家乐等更多的行业，并且新增就业岗位，为贫困群体、妇女提供保洁员、服务员等更多的就业机会。

3）交通条件的改善，为当地农民工返乡创业创造了良好的外部环境，有助于引进资金、项目等资源，开拓市场，优化投资创业环境，促进农民工创业园的发展，催生大量就业岗位，当地贫困群体、妇女可以实现本地就业。

**（3）促进项目区居民尤其是贫困群体的就业，增加经济收入**

据估计，虽然本项目道路建设将主要依靠一些机械和技术工人，但是在土建期间累计会提供大量非技术就业工作机会。根据与项目实施单位、项目办等沟通的结果，确保在项目建设和运营期间，将提供578个非技术性岗位，这些非技术就业机会中的30%优先提供给项目区的贫困人口、妇女等弱势群体。

**（4）促进整体发展，为整体脱贫创造外部条件**

伊宁市在建设丝绸之路经济带中处于重要作用，是该经济带的重要支点城市，同时，伊宁市也是拥有中国公路最大的通商口岸。项目建设有助于整合项目区，为区域资源开发与经济建设提供基础设施，促进多国自由贸易往来，推动项目区经济协调、稳步发展，从而为整体脱贫创造条件。

**5.社会影响分析**

## 5.1交通环境改善工程项目

### 5.1.1正面影响

**（1）完善路网，缓解交通压力**

根据《城市道路交通规划设计规范》中的路网密度国家标准规定，主干路为0.8-1.2km/k㎡,，次干路为1.2-1.4 km/k㎡，支路为3.0-4.0 km/k㎡，而伊宁市中心城区的主干路、次干路、支路的路网密度分别为1.42 km/k㎡、0.82 km/k㎡、2.68 km/k㎡。从中可知，除了主干路，其他道路网密度低于规定的最低水平。并且，根据现有的路网布局，车辆过城必须依赖城市道路，但主干路连通性差，次干路能承受的交通量有限，以上原因导致项目区现有的道路不能满足于当前交通量逐渐增长的需求。

项目建成后，新增的主干、次干路、巷道等能够在不同程度上分担城市的交通量，为行驶车辆提供更多的路线选择；在城市行车高峰期间，提高车流较大街道的通行效率；保证主城区与郊区之间交通的畅通。

**（2）优化路面布局，提高通行效率**

根据实地勘察发现，项目区部分道路较窄，不能够承受现有的车流量，并且还出现了机动车、非机动车道混行的局面，主要原因是行车道数量少，不能将不同行使速度的车辆隔开，保证行车安全；部分人流较大的道路交叉口由于距离较宽，影响车辆行驶和行人过街的效率；部分道路甚至未设置人行道等其他慢行设施。

当道路行车道升级后，项目区道路宽度可以得到调整，不同的车辆可以合理分流，保证日常行车效率、行车安全；道路交叉口也可以经过合理设计而缩小，节省车辆和行人的过街时间；重新铺设和改造人行道等基本设施，保证行人过街的便利。

**（3）修建破损道路，升级公路养护系统**

项目区部分道路因使用年限较久，加上过境车辆较多的依赖于城市内部的道路，比如大货车之类的，导致路面破损严重，部分人行道砖面也呈破损状态。行车过程中，不平整的道路不仅影响市容，还容易造成车辆颠簸，存在一定的安全隐患。

破损道路得到修建之后，平坦结实的路面将改善行车环境，减少车辆颠簸的情况，同时保证行人过街的安全性，尤其是行动不便的老人、残疾人等特殊群体的过街安全；雨天积水、容易溅水的情况也将得到改善。公路养护系统建立之后，不仅仅能够解决现有道路养护系统工作效率的不足的问题，还能对新建道路进行及时保养，减小道路破损的概率，延长道路的使用时间。

**（4）改善交通基础设施，便于行人过街**

根据实地访谈可知，部分社区/村附近道路未设置红绿灯、交通安全标志，甚至没有人行横道，导致发生交通事故的频率较多，对居民出行造成安全隐患。根据交警大队提供的资料可知，2015项目区范围内发生交通事故1315起。部分居民反映附近村/社区学校、医院、公园等活动场所的道路没有设置减速带、人行通道以及交通安全标志，对于儿童、残疾人、老人等特殊群体，可能并没有较好的安全意识，加上残疾人、老人行动迟缓，车流较大的情况下，过街非常不便。

交通基础设施升级后，将把项目区各路段的交通基础设施进行完善，设置交通信号灯、人行横道、交通安全标志、慢性系统等安全过街措施，保证居民日常出行的安全，尤其是老年人、残疾人、儿童等特殊群体的出行安全性将得到提高。

* **英阿亚提村入户访谈 女35岁**

村内附近有个学校，一到放学高峰期，孩子特别多。但是因为附近没有减速带之类的，所以小孩子交通安全意识不强的话会乱跑。

**（5）增加项目区经济效益**

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各街道、商业中心、伊宁工业园区等，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，良好的交通基础设施，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，不仅提升了城市交通的关联性和通达性，还对促进城市经济效益的增收起到直管主要的作用。

**（6）促进项目区居民尤其是弱势群体的就业，增加居民经济收入**

在交通环境改善建设期间，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825个工作岗位，其中578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。

**（7）缓解停车压力，改善景区街道风貌**

喀赞其片区随着片区内居民生活水平的不断提高，家用小汽车的保有量逐渐增大，部分居民停车在巷道车行道旁，严重影响了其他车辆及行人通行；区域内通行的小型旅游巴士也长期无固定停车场，与旅游马车一起停放在喀赞其景区入口处，影响了景区街道整洁的风貌。本项目在喀赞其片区拟建停车面积约为3666m2，可供大约125辆车辆停放，能够有效缓解喀赞其片区停车难问题，减少车辆停放对街道的占用，使居民出行更加方便与安全，减少交通事故发生的概率。

### 5.1.2负面影响

**（1）征地拆迁及临时征地的影响**

交通环境改善工程子项目永久征收集体土地142.67亩，其中耕地48.12亩，林地77.94亩，宅基地1.875亩，水塘14.735亩，影响3个乡镇/街道、3个村的6户28人。征收土地影响1户7人；房屋拆迁375㎡，影响6户28人。其中维吾尔族23人，占82%。。交通环境改善工程项目建设过程中的砂石料场、混合料拌合场、施工前临时建立的生产生活区以及临时占用道路等涉及到的临时征地。通过和多方沟通以及设计方案优化，本项目道路改建项目中将采取分段分边施工方案，所需临时占地均占用道路红线范围内的土地，施工便道均可利用现有道路，因此道路改建项目不涉及临时占地。

**（2）项目施工影响周边店铺工厂的营运**

项目施工需要机械作业和运输建筑材料，在施工期间，机械操作、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和附近居民日常休憩，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道路施工而无法顺畅通行，外来的客商车辆也无法顺利进入，导致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。

**（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边居民、学生和车辆通行的影响。根据实地调查，原有的道路行车道较少，一旦开始施工，运输车辆的通行占用道路，断断续续的进出附近施工地，可能给出行中的当地居民，尤其是老年人、儿童、妇女等的人身安全构成威胁。

施工期间，施工形成的噪音可以会影响附近社区/村的居民的日常作息和学校学生的授课活动；施工产生的粉尘可能会对行走的居民、附近学校的学生步行上下学通行造成不便；学校周边接送孩子的车辆行驶和停靠空间会被施工车等占用，造成拥堵，造成通行效率低，过街不便；施工产生的垃圾废物的不合理摆放，将释放有害物质，影响附近居民的身心健康。

## 5.2交通管理和道路安全工程项目

### 5.2.1正面影响

**（1）配置过街安全设施，提高居民过街的安全性**

目前，主城区的部分道路基础设施存在不足。比如道路交叉口早年设计较宽，且未设置安全岛保证行人无障碍过街，导致行人过街需要更多的时间，但是信号灯控制给予的时间较短，严重影响行车行路的效率，也不能很好的保证人行和车行道交叉口通行的安全。

项目建成后，将重新布置道路交叉口的交通基础设施，道路行车道的数量和交通信号控制等，导致人流和车流隔开，保证步行、行车的安全性，降低交通事故发生的频率；在人行道上设置盲道，合理控制好绿化带的范围，为残疾人、老人等特殊群体提供方便；道路服务水平等级得到提高，有利于实现城市一体化交通的目标。

**（2）建设交通走廊，提高城市道路的通达性**

根据实地调查可知，主城区部分路段，尤其是人流比较集中的地方，由于早年规划的路宽较窄，车道数量也不能满足于现有的交通量，但这些地段周边分布着医院、学校、文化街道、特色旅游区等重要场所。对于周边居民来说，步行去这些地方不是难事，但是对于主城区之外的居民，或者外地游客来说，驾车或乘车来这些地方会因这几个路段直接的连通性不足，道路车流混杂，加上道路本身承受的交通压力有限，选择抵达去这些重要场所的路线较少，进而造成抵达不顺利。

综合交通走廊工程完成后，非机动车、公交车专用道等合理划分以解决车道车辆混乱的局面，将提高交通流的畅通性，保证居民抵达重要场所的时效性和安全性，同时，对于货车运输的通道也增加了更多的选择，实现交通出行的安全性、时效性，并带动地方物流升级，促进经济增长。

**（3）升级监测系统，提高交通管理能力**

项目区受访居民反映，社区/村附近的路段缺乏监控，不能严格的控制交通违法行为，导致交通事故发生时，不能很好的抓取证据，对违法者进行严惩，加大了交警部门的工作量；部分路段也未设置交通信号灯、交通安全标志，甚至没有人行横道线，这对老人、残疾人等特殊群体来说是个很大的隐患；主城区部分道路因早年布局已不能满足现有的人行和车行空间，出行车辆无处停放，逐渐出现违章停车情况。

交通管理系统升级后，交通信号灯、高清闯红灯抓拍违法监测系统、逆行违法监测系统、违法停车监测系统等交通监测系统将设置和升级，对交警部门来说闯红灯、违章停车等违法行为可以通过此类技术支持而提高工作效率，同时对项目区居民来说，不遵守交通法律的行为将受到警示，避免这类情况的发生，进而提高交通管理能力。

### 5.2.2负面影响

**（1）施工期间通行不便、信号灯调度不顺**

施工期间，部分街道的信号灯、监控安装过程中，需要切断部分电源，会影响原有的交通信号灯，监控装置正常工作；安装之后还需要调试，这此期间，还要进行合理调度，调整车辆人流的移动，交警部分可能会调动专人来进行交通指挥工作，不仅增加了交通管理部门的工作量，可能也会存在管理死角，导致行人车辆通行存在冲突，影响此期间的出行时效。

**（2）安全过街设施使用初期信息不对称的影响**

主城区道路安装过街安全设施之前，行人过街已经习惯于原有的交通基础设施配置，故而在新装置安装好之后，施工单位、交通管理部门等相关单位短期内需要调试装置、附近居民在此期间，出行、过街、行车等可能会存在信息不对称的情况，尤其是老人、残疾人等特殊群体出行，是否直接可以依赖新装置还是原有的设施。

**（3）居民对过街安全的警惕性下降**

项目完成后，附近居民得知信号灯、监测系统等设备已安装，必然将在一定程度上控制交通违法行为，且对行人、车辆起到了警示作用，故而，导致部分行人过街、行车放松警惕；由于交通走廊项目不仅改善了主城区道路的通达性，也提高了车流的运行时效，新建的道路，行车速度会有些提升，将对行人过街存在安全隐患。

## 5.3 公共交通工程项目

### 5.3.1正面影响

**（1）改善公共交通的基础设施**

目前，伊宁市城区的公交车有两种车型，中巴车和大巴车两种。项目区内受访者反映中巴车车厢较小，容纳乘客的数量有限，尤其是部分经过火车站、医院、学校的车辆，经常拥挤，遇到周末、节假日发车的频率反而还低，导致乘坐公交车非常不方便；部分车站由于修路等原因而设置的临时站牌，没有设置遮雨棚子和座椅，并且距离居民区较远，对于行动不便的老人、残疾人等非常不便；有受访村/社区的妇女说到现有公交车厢内部拉环太高，有些乘客够不到，乘坐公交车不平稳。

项目建成后，将新购置的公交车投入使用之后，宽敞的车厢可以缓解现有的中巴车厢拥挤的局面，保证公交线路沿线的居民能够顺利坐上车；增加同一线路车辆的发车次数，保证居民乘坐公交车去医院、学校、工作单位等场所的效率；公交车站台设定位置要虑到附近居民步行的距离，确保老年人、残疾人等特殊群体抵达站台便利性，站台内的座椅、遮雨棚、护栏等要设立，确保候车乘客舒适、安全候车；公交车厢内的座椅、拉环等基础设施正常投入使用，确保乘客乘车安全、平稳。

* **团结村入户访谈 男41岁**

公交车等车频率一般是7分钟一班。就是节假日期间，这个车来的不是很多，比较挤 ，也比较难等。

**（2）调整公交线网布局**

目前，伊宁市城市道路网密度低于需求，加上目前公交车线路主要分布在城区主干道，同时，在实地调查中，部分受访村/社区居民反映步行至最近的公交站台需要30分钟，甚至更多的时间；也有居民谈到，日常赶着去上班，乘坐附近公交去工作场所不能直达，必须要走30分钟的路到另外一个公交车站乘车，路上耗费了大量的时间。

项目实施后，项目区的公交线路分布范围将增大，站台的分布也将增加，对于居住在公交沿线的居民来说，出行方式的选择更多，并且公交站点的增加，使站台分布越来越密集，更多的人可以近距离抵达公交站；公交线路经过调整和重新布局之后，项目区居民可以乘坐公交车去工作场所、医院、学校等地方更加便利，减少转车的频率和步行的时间。

**（3）提升公共交通的服务水平**

项目区原有的公交线路和车辆较少，导致可调配的车辆有限，故而上下学高峰期间，学校附近人流较大，交警部分已对车辆的发车进行调度，但目前情况来看，光靠调度也不能解决居民在出行高峰期对公交车的需求；有部分公交线路经过火车站、医院等地，但由于发车时间间隔较长等原因，导致乘客等候公交车的视角较长，有时候要等30分钟甚至更多；部分公交线路的末班时间较早，导致部分居民下班，学生放学回家坐不上车，只能选择搭车或其他交通工具。

新的公交车和公交基础设施投入使用后，更多数量的节能公交车更利于交通部门、公交公司在交通量较大的时间段进行调度，不仅缓解了城市核心路段的交通压力，还能确保居民出行的效率；经过合理调度后，公交车发车的频率增加，项目居民选择公交车出行的机会也将增加，促进城市出行的绿色、环保；公交首末班时间经过合理设计，能够保证项目区居民办事、回家坐上公交车，不用担心搭车或选择其他交通工具而耗费更多的时间。

* **克伯克于孜村入户访谈 男33岁**

主要是401经过村中，并没有站牌，招收即停的那种，是个人经营的车，就是不是很规范。大概10分钟一班，可以满足村民日常出行需求。但是总体来说不是很方便。

**（4）增加项目区居民就业机会**

公共交通工程项目中包括伊宁园区公交首末站，南岸新区公交枢纽站的建设，伊宁工业园区作为先进制造业为主导的产业园区，内有多个大型工业企业，南岸新区遍布商业经贸、行政部分范围等，这两处设立大的公交场站、开设新的公交线路，将为本地居民、流动人口等奔赴两处务工、办事等提供更多的机会。

### 5.3.2 负面影响

**（1）征地拆迁及临时占地的影响**

公共交通工程子项目永久占用国有农地40亩，影响1个乡镇/街道、1个村的2户8人，全部为汉族。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。项目建设期间的临时设立的砂石料场、取弃土场等情况会导致临时占地，但是本项目所需临时占地均占用公交场站红线范围内用地，另外，由于公交场站皆邻近城市道路，施工道路不会产生临时占地，因此公交场站建设不涉及临时占地。

**（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风险增加。尤其是专门设立公交车专用车道之后，加上公交车行驶速度加快，会导致部分乘客乘车不稳，尤其是老人、孕妇、儿童等特殊群体。

**（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进出产生的噪音以及因施工而临时占有部分公共空间将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日常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，从事这方面业务的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**

公交场站建设期间，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，原本的公交路线也可能需要适当调整，居民步行至临时公交站台需要走较长的路，给选择公交出行的居民造成了不便，导致居民选择公交出行的积极性下降，进而增加交通压力，同时，施工路段附近也易发生交通事故。

**（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、废水等废弃物处理不当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。

## 5.4项目的主要受益人群以及特殊群体的社会效益

**（1）项目区受影响居民**

交通环境改善项目将会改善道路的质量，道路附属设施，提高道路的宽度来缓解交通压力。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，交通管理和道路安全工程将进一步保证了居民出行的安全性和便利性，也有利于对不遵守交通法律法规的行为进行监督。

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。根据实地调查中艾兰木巴格街道托乎勒科瑞克社区的居民反映，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，花费时间较久。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825个工作岗位，其中有578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、贫困、低保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，在团结村居住的老人、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久，加上现有部分车型较小，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，团结村等村、社区大部分老人提出该村子的公交站台离小区的位置步行过去要走30分钟。临时设立的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。同时，公交车的首末班时间设置不合理，经常回家没有车。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，合理调整首末班的发车时间给予老年人乘坐公交车出行带来不少便利；

第三，部分村/社区的贫困、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；

**（2）项目区内大型工业企业与商铺**

交通环境改善与交通管理升级，将改善项目区内工业业企业日常运营中物流运输的效率，提高运输的通达性，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。同时，公交枢纽站和其他场站的建设，将会给伊宁园区的工业企业带来更多的人流、物流通行的机会。主城区内的街区也将吸引更多的商家入驻。

此外，这些建设也将对对项目区妇女、老人、贫困户等特殊群体带来了不少益处。

第一，在项目区交通和交通管理状况改善之后，各大工业企业、店铺的入驻，将吸引更多的资金和技术入驻。对于拥有创业能力或劳动技能的女性来说，提供了很好的创业或就业机会。比如工厂的保洁员、车间女工；商店的服务员、收银员等；

第二，老年人喜欢日常购物、出行和休憩。项目区更多的商铺入驻，会提供更多可选择的购物和休闲去处，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，对贫困群体来说，工业企业和店铺的入驻，再加上政府产业扶贫的政策，有助于协助入驻企业、商家优先招聘贫困群体，大大提高了贫困群体的就业机会，增加他们自身的收入。

**（3）项目区教育机构**

交通环境改善、交通管理升级对项目区的教育机构来说，可以缓解上下学高峰期的拥堵局面，有利于上学的学生每天安全上下学。同时，公共交通的改善，也将便于部分乘坐公交车上下学的学生。

此外，这些建设也将对对项目区妇女、老人、贫困户等特殊群体带来了不少益处。

第一，对于年龄较小的儿童，接送其上下学的一般都是妇女、老人等特殊群体，因为老人、妇女过街倾向于慢行，道路路况的改善，可以便于他们过街和保证他们接送孩子上下学的安全，公共交通的改善也节省了他们路上的时间；

第二，对于贫困家庭的子女来说，上下学的选择增加了。公交车票价相对比较便宜，而且车厢、站台各方面基础设施都得到了改善，孩子可选择乘坐公交车安全回家，同时让这些孩子的家长省去接送孩子的时间。

**6.社会性别与发展**

## 6.1项目区妇女状况

为了解项目区妇女的发展及项目参与状况，在实地调查中召开了座谈会，进行了深度访谈。共召开29次焦点组座谈会，其中妇女座谈会12次；参与人数共计145人，其中妇女59人；实地访谈72人，其中妇女25人，占35.1%。参与调查人数共计217人，其中妇女84人，占38.7%。

**（1）年龄构成**

从参与调查总体的年龄分布来看，30—59岁年龄段的人数最多，男性与女性分别占48.8%、25.3%。从参与调查妇女的年龄分布来看，30—59岁年龄段的人数最多，为55人，占71.7%，其次是60岁及以上的，为17人，占7.8%。

表6-1调查样本分性别、年龄分布

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **年龄** | **男性** | | **女性** | | **合计** | |
| **人数** | **%** | **人数** | **%** | **人数** | **%** |
| **30岁以下** | 16 | 7.4 | 12 | .5.5 | 28 | 12.9 |
| **30-59岁** | 106 | 48.8 | 55 | 25.3 | 161 | 74.2 |
| **60岁及以上** | 11 | 5.1 | 17 | 7.8 | 28 | 12.9 |

资料来源：社会评价调查

**（2）受教育状况**

从参与调查成员的分布来看，女性高中/中专及其以上文化程度的比例低于男性，被调查女性中，女性初中及以上文化程度的最多，占19.4%，小学文化水平占7.8%。

表6-2调查样本分性别、受教育程度分布

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **受教育程度** | **男性** | | **女性** | | **合计** | |
| **人数** | **%** | **人数** | **%** | **人数** | **%** |
| **文盲** | 2 | 0.9 | 4 | 1.8 | 6 | 2.8 |
| **小学** | 14 | 6.5 | 17 | 7.8 | 31 | 14.3 |
| **初中** | 69 | 31.8 | 42 | 19.4 | 111 | 51.2 |
| **高中/中专** | 30 | 13.8 | 13 | 6 | 43 | 19.8 |
| **大专及以上** | 18 | 8.2 | 8 | 3.6 | 26 | 11.9 |

资料来源：社会评价调查

**（3）性别分工状况**

根据实地调查及访谈的结果，项目区内，农业生产通常以男性为主，妇女一般都在家处理家务等事，除非农忙时才会下地干农活。如果男性外出务工，家里的土地一般会租给其它人来种。家务劳动则主要由女性来承担。由于项目区维吾尔族占47.42%，通常情况下，大部分维吾尔族妇女不会单独外出打工，除非征得丈夫的同意。

**（4）妇女出行状况**

根据实地访谈可知，项目区55%的妇女出行方式会选择乘坐公交车，30%的妇女出行选择电动车或私家车，选择骑电瓶车出行的主要原因是自己居住的村/社区附近乘坐公交车不方便，步行至公交车站台的距离较远，公交线路太少，不便于出行等。

**（5）公共事务参与状况**

访谈和焦点组座谈的结果显示，项目区内的女性参与村内公共事务的比例占30%，参与程度较低，很少表达想法。而且通常都是丈夫不在家的时候才会去村里开会，如果丈夫在家，70%以上的女性认为应该丈夫参加。而且及时参加，也很少表达想法。

## 6.2项目区妇女发展活动

在项目活动中，促进妇女发展不仅依赖于在项目各阶段对妇女需求的关注和满足，也依托于项目区妇联等相关机构开展的妇女发展活动或项目。社会咨询专家通过与项目区妇女开展座谈会等形式了解了项目区正在开展的妇女发展活动。

**（1）“爱心一元捐”活动**

伊宁市妇联充分发挥自身的网络优势和广泛的社会资源优势，主动争取各级党政机关、企事业单位及社会各界的理解和支持，认真做好牵头协调和组织管理工作，科学管理、规范运作，提高公信力，增加资金的有效性和透明度，真正做到让捐助者放心，让真正需要者得到帮助。通过“爱心一元捐”活动，可以帮助贫困、残疾、创业的妇女，资助贫困儿童，女大学生以及临时需要救助群众。2015年，今年全市共上缴捐款23.5万元。

**（2）妇女创业小额贷款**

伊宁市妇联为有创业能力、创业技能的妇女提供申请小额贷款的机会，规范运作，努力将小额贷款工程打造成服务大局、惠及妇女的“民生工程”。 2015年，全市有30名妇女共得到15万元小额循环资金。妇联也为为3名女企业家争取各3万元共计9万元创业循环资金。

**（3）技能培训**

大力实施巾帼科技致富工程，大力扶持妇女专业技术协会和合作经济组织发展，切实提高妇女组织化程度。在城镇大力实施“妇女创业就业促进行动”，加快各级家政培训基地建设，推进巾帼家庭服务培训资格认证，在促进妇女创业中彰显特色。

**（4）法律法规及相关知识的培训**

深入基层为妇女群众开展培训活动，结合艾滋病防治、以及法律法规等内容，运用参与互动的授课方式，对接受培训的妇女群众进行耐心细致、形象生动的讲解，截止10月25日，在60个社区和30个村举办了艾滋病与知识培训和面对面的宣讲，通过培训，进一步激发广大妇女自我管理、自我服务、自我发展的热情和争创“五好文明家庭”“最美家庭”的积极性和主动性，提升广大妇女的文明素质，促进整个社会的文明进步。

**（5）巾帼助困活动**

各级妇女组织充分发挥优势，争取社会各界支持，利用春节、“三八”妇女节、母亲节、助残日等机会，在全市范围内开展了慰问女干部、救助贫困母亲和为贫困妇女献爱心活动，全市各级为贫困妇女及贫困妇女干部送慰问金和慰问品共15万 元。共计200名特困妇女，为她们送去了被子，围巾等生活用品。

## 6.3 项目对妇女的影响

### 6.3.1 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**

项目建成后，减速带、无障碍过街设施、慢行系统等可以帮助行动不便的孕妇以及其他妇女群体安全过街，监测系统可以对违法违规行车的现象进行监控。同时，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。

**（2）提高妇女乘坐公交车的便利性**

根据实地访谈可知，大部分受访妇女日常出行选择乘坐公交车的比较多，但是公交车站台距离较远、发车频率低等原因迫使部分女性选择骑电动车。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。

**（3）在项目中实现就业，增加经济收入**

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伊宁市的自然和人文环境，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。项目施工和运营期间，政府将非技术性岗位578个，其中可提供给妇女的非技术性岗位为172个。

**（4）改善工作、生活环境**

主城区街道基础设施老旧，部分街区公交车线路较少，这些基础设施的匮乏都造成妇女出行环境较差，希望改善出行环境。项目建成后，项目区妇女利用便捷的交通，外出买菜、接送孩子，有益身心健康。

### 6.3.2 潜在风险

社会评价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。

## 6.4 妇女的需求与期望

在项目准备阶段，项目实施单位、相关机构、街道办等通过座谈、访谈等方式，了解项目区内妇女的需求和期望。了解妇女的需求和期望对于改进项目设计、保障妇女权益具有积极意义。

**（1）对项目建设的态度**

通过妇女座谈会及访谈得知，妇女100%支持项目建设，认为项目非常重要，并表示修建道路、改善交通基础设施、升级交通管理等是是她们盼望已久的事情，希望项目能够尽快施工，提高当地居民出行安全性。她们认为这是对老百姓有益的公益事业，认为项目建成后，出行将更加方便，能够提高出行效率。

**（2）交通基础设施升级的需求**

项目区受访妇女表示现有的交通设施比较缺乏，比如在部分街道人流较集中之处未设置减速带、安全信号灯等基本设施，甚至有的路口没有红绿灯，无安全岛等慢性设施，故而希望能够在项目实施中增加这类基础设施，确保妇女、老人等特殊群体过街安全。

**（3）公共交通服务升级的需求**

通过访谈可知，目前项目区存在部分街区公交线路较少，出门要乘坐公交车得走很远的路，部分公交车站设的临时站牌，没有明确的标识，项目区目前还运行着中巴车型的公交车，故而有乘客较多的时候非常拥挤等问题，因此，项目区受访妇女希望可以新增更宽敞车厢的公交车，缓解行车高峰期车厢内拥堵状况，希望能设有座椅、遮雨棚子的公交车站台，便于等候公交车，增加更多的公交线路，提高出行效率。

**（4）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，社会评价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，因此项目区根据实地调查可知，项目90%以上的受访妇女表示，希望能在项目建设和运营阶段获得工作机会。

**（5）提高交通安全意识的需求**

在实地调查的过程中了解到，项目区部分居民交通出行的意识不高，仍然存在司机闯红灯，违章停车，过街不走人行横道线的行为。同时，大部分受访女性对提出希望接受培训，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交通安全意识，做好安全出行，遵守交通规则出行。

## 6.5 社会性别行动计划

伊宁市的交通环境改善项目、交通管理和道路安全项目、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。在与伊宁市项目办、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6-3。

社会性别行动计划监测纳入少数民族发展活动监测范围，直到项目完工。外部监测评估费用纳入工程预算。

表6-3 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.**在项目设计中注重妇女的需求，完善项目设计** | 项目区内妇女 | 设计单位、业主单位，项目办，市住建局、妇联、市交通局、公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委员会 | 项目建设期 | 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：  **交通环境改善工程——**  1）道路和道路附属设施的设计要充分征求妇女和老人等群体的意见；  2）道路养护和管理部分要充分征求妇女和老人等群体的意见；  **交通管理和道路安全工程——**  3）人行道口的红绿灯设置、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；  4）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；  5）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；  6）交通监测、信号灯等设施要配备，警示过街行车要遵守交通规则，避免对妇女和老人过街产生安全隐患；  **公共交通工程——**  7）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；  8）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；  9）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； | 项目预算 | 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：   1. 项目区内的妇女和老人对公交站台的设施、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；   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。 |
| 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，市住建局、妇联、市交通局、公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委员会 | 项目建设期与运营期 | 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%； 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； 3. 确保妇女在领取征地补偿款时可以签字领取； | 项目预算 | 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； 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； 3. 领取补偿款时，妇女与男性签字的比例； |
| **3.优先为妇女提供项目非农就业机会，提高妇女经济收入** | 项目区内妇女 | 设计单位、施工单位、业主单位，项目办，市住建局、妇联、市交通局、公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委员会 | 项目建设期 | 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； 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。 | 项目预算与承包单位预算 | * 1. 项目建设提供的非技术工作岗位中，妇女就业人数；   2. 项目运行期间提供的公益性工作岗位中，妇女就业人数。 |
| **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** | 项目区内受影响家庭的妇女 | 业主单位，项目办，妇联、市民政局、市农业局、市交通局、公交公司，项目街道/乡镇、社区/村委员 | 项目建设期与运营期 | 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； 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。 | 承包单位预算 | 1. 1）开展技能培训的内容、时间和地点，妇女参加的比例； 2. 2）村/社区层面开展交通安全宣传和培训的形式。 |

**7.少数民族分析**

## 7.1项目区少数民族状况

**（1）新疆维吾尔族自治区**

新疆维吾尔自治区首府乌鲁木齐，是中国五个少数民族自治区之一，也是中国陆地面积最大的省级行政区。现有47个民族成分，主要居住有维吾尔、汉、哈萨克、回、蒙古、柯尔克孜、锡伯、塔吉克等。

新疆全区辖有14个地州市，其中包括5个自治州、7个地区、2个地级市；88个县（市），其中包括32个边境县（市）、6个民族自治县、5个县级直辖市；857个乡镇，其中包括42个民族乡。截至2014年，新疆总人口共计2796.19万人，其中，汉族人口1056.26万，占总人口的37.77%；维吾尔族人口1209.47万，占总人口的43.25%；哈萨克族285.63万，占总人口的10.21%；回族149.48万，占总人口的5.35%。

**（2）伊犁哈萨克州自治州**

伊犁哈萨克自治州，是全国唯一的既辖地级行政区、又辖县级行政区的自治州，也是全国唯一的副省级自治州。截止2014年，伊犁哈萨克自治州总人口473.64万，其中维吾尔族人口82.28万，占总人口的17.37%；汉族人口196.75万，占总人口的41.54%；哈萨克族人口125.76万，约占26.55%；回族人口43.63万，约占9.21%。

**（3）伊宁市**

伊宁市现辖7乡、2镇、8个街道办事处，全市总面积755平方公里。全市拥有 38 个民族，其中维吾尔族 26.97万 人、汉族 20.40万人、哈萨克族2.62万人、回族 3.96万人，较上年分别增长 4.2%、5.8%、3.1%和 1.8%。维、汉、哈、回人口占总人口的比重分别为 48.19%、36.45%、4.68%和 7.08%。

**（4）项目区**

新疆伊宁市城市交通和环境改善项目直接受益人口涉及伊宁市的5个街道办事处（喀赞其街道办事处、墩买里街道办事处、伊犁河街道办事处、艾兰木巴格街道办事处、萨依布依街道办事处），5个乡镇（英也尔乡、汉宾乡、巴彦岱镇、喀尔墩乡、克伯克于孜乡）中，涉及5个行政村、24个社区。项目区内受影响民族主要以维族、汉族、哈族、回族为主，共计67067户， 179966人。其中维族占47.42%，汉族占40.27%，哈族占2.9%，回族占3.54%，其他较少民族占5.87%。

## 7.2宗教信仰及文化概况

**（1）维吾尔族**

维吾尔族是本项目区内最多的少数民族，维吾尔族是中国西北部的一个古老的民族，他们自称“维吾尔”其意为“团结”、“联合”。维吾尔族主要聚居在新疆维吾尔自治区天山以南的喀什、和田一带和阿克苏、库尔勒地区，其余散居在天山以北的乌鲁木齐、伊犁等地，少量居住在湖南桃源、常德以及河南开封、郑州等地。

**1）服装**

维吾尔族的传统服装为，男女老少均戴四楞小花帽。男子普遍喜欢穿对襟“袷袢”（长袍），内着绣有花纹的短衫。女子喜着连衣裙，外套黑色对襟背心，戴耳环、手链、戒指、项链等装饰品，姑娘多梳小辫，现在城市居民一般穿时装。

**2）宗教信仰与语言**

维吾尔族使用自己的语言—维吾尔语，该语言属于阿尔泰语系、突厥语族。历史上维吾尔族人民曾先后使用过古突厥文、回鹘文、古维吾尔文等。中华人民共和国成立后，曾经创制以拉丁字母为基础的新文字，20世纪80年代初，又恢复使用以阿拉伯字母为基础的维吾尔文。维吾尔族普遍信仰伊斯兰教，多属于逊尼派。

**3）节庆文化**

传统节日有：肉孜节、古尔邦节、诺鲁孜节等。维吾尔族十分重视传统节日，尤其以过“古尔邦”节最为隆重。届时家家户户都要宰羊、煮肉、赶制各种糕点等。按伊斯兰教教规，节前一个月开始封斋。即在日出后和日落前不准饮食，期满30天开斋，恢复白天吃喝的习惯。

**4）居住与建筑风格**

伊宁市维吾尔族的建筑风格既受西亚民居的影响，也受俄罗斯建筑的影响。但基本的格式是有一个开阔的院落，房前有一道宽宽的前廊，传统的维吾尔族建筑讲究七梁八柱。维吾尔族建造庭院既讲实用，也注重与环境的和谐，院内外种植桑树、榆树、杨树等，庭院内家家户户广栽葡萄、塔起棚架。居室内装饰十分讲究，室内砌土炕，墙上挂壁毯，并饰以多种花卉图案。

**5）饮食文化**

饮食方面，他们以面粉、大米为主食，喜喝奶茶，佐以面粉烤制的馕。饭菜种类很多，有抓饭、肉粥、拉面、汤面、薄皮包子、烤包子、油塔子、烤肉等。喜欢吃甜瓜、西瓜、葡萄、苹果、梨、杏、石榴等水果，主要吃牛、羊肉以及鸡、鸭、鱼肉；禁食猪肉、驴肉、食肉动物及凶禽猛兽；禁食一切动物的血。

**6）生计模式**

维吾尔族主要从事农业生产，擅长种植棉花、葡萄和园艺生产，兼营牧业，有经商传统，同时传统手工业十分发达，而且具有较高的艺术水平，他们制作的地毯、刺绣、丝绸衣料、铜壶、小刀、民族乐器等，具有独特的民族风格。

**7）通婚**

维吾尔族婚姻多在本民族内缔结，一般限制与不信仰伊斯兰教的民族通婚，对于妇女尤为严格。

**（2）回族**

回族是本项目区内的第二大少数民族，回族信仰伊斯兰教，是中国分布最广的少数民族。通用汉语，使用汉文，但在日常用语和宗教活动用语中夹杂着阿拉伯语或波斯语词汇。项目区内的回族多通晓维吾尔文。

**1）服装**

男子一般配戴无沿黑、白小帽，或白布缠头，多留连鬓胡、下巴胡；女子多戴盖头，少女戴绿色，中青年妇女戴黑色，老年妇女则戴白色。回民自古善于经商，近年来，勤劳智慧的回族人民把民族的饮食推向了全国各地，形成了特色的“拉面经济”，促进了民族经济的发展。

**2）宗教信仰**

回族信仰伊斯兰教。回族穆斯林主要的宗教活动场所在清真寺，回族的清真寺职能用途比较广，作用较大，它既是回族穆斯林沐浴洁身、进行宗教活动的场所，又是举办宗教教育、传播宗教常识、培养宗教职业者的讲坛和经堂，还是回族群众政治、经济、文化以及公益事业的一个中心。回族男性一天需要去寺里做五次礼拜，女性则在家里做礼拜。

**3）节庆文化**

回族的节日也同信仰该教的其他民族一样，主要有：“开斋节”、“古尔邦节”和“圣纪节”。开斋节是伊斯兰教重大而隆重的节日,在新疆地区,开斋节称为肉孜节,肉孜是被斯语,意为斋戒。穆斯林每年都要守斋一个月。封斋期间,穆斯林在日出之前都要吃好封斋饭,可以吃饱、喝足；日出后至太阳西下不准进食、喝水。斋月里,要求穆斯林克制一切私欲。小孩、老弱病人和孕妇可以不守斋。斋戒期满后,就是开斋节。古尔邦含有牺牲、献身之意。

**4）居住及建筑风格**

新疆回族遍布全疆，居住特点是大分散、小集中。在建筑功能、艺术风格等方面保留本民族特色。新疆回民的典型居住形式为三合院、四合院和二进四合院。四合院由上房、厢房、下房、厨房、厕所、围墙等围合成内向性院落。回族居民大门入口与汉族类似，大、中型居民有门厅，设大门和二道门，小型的只有一道大门。

**5）饮食文化**

回族笃信伊斯兰教。他们十分好客和讲究礼节，回族饮食主要以面食和肉食见长。手抓羊肉，羊杂碎，盖碗茶、面片等都是回族的特色美食。逢年过节炸“油香”、“馓子”等食品。回民很爱喝茶，招待客人时，要在茶里加上冰糖、红枣等。清真味小吃在全国享有盛誉。

**6）生计模式**

由于伊斯兰教的创始人穆罕默德本身即是商人，回民自古善于经商。回族称自己的文化是“农商文化”，对于农业的依赖性相对较弱。项目区回民主要种植小麦、油菜、土豆等农作物。回民最普遍的养殖业是养羊、牛、鸡、鸭、兔等，其次是养马、驴、骡，忌养猪。

**7）婚俗**

回族实行一夫一妻制。回族人主要在本民族内通婚，如果与其他民族通婚对方必须入伊斯兰教，接受回族的礼仪与习俗。回族男女青年的婚姻多由父母作主，征得男女双方同意。一般聘礼较重，聘礼以布料、衣服、首饰、现钱为主。回族妇女结婚较早，结婚年龄集中在16-19岁之间。

**（3）哈萨克族**

哈萨克族是哈萨克斯坦的主体民族，也是中国、 俄罗斯、乌兹别克斯坦、土耳其、蒙古国等国的少数民族。使用的哈萨克文是阿拉伯字母哈萨克文。

**1）宗教信仰及习俗**

哈萨克族的宗教信仰主要是原始信仰和伊斯兰教。哈萨克族相信万物有灵，因而天、地、日、月、星宿、水火都成为崇拜的对象。

**2）节庆文化**

哈萨克族主要节日有古尔邦节、肉孜节和那吾肉孜节（那吾肉孜节）。在那吾肉孜节里家家户户都要喝用肉、大米、小麦、大麦、奶疙瘩、盐、水等七种物混合煮成的“库秸”(一种美味的粥）。

**3）居住及建筑风格**

由于哈萨克族主要从事畜牧业，为了适应游牧生活的需要，他们的先祖创造了一种造型别致，具有民族风格的建筑——毡房。毡房是哈萨克族民间建筑，适宜于春、夏、秋季转场搬迁的一种简易住房。毡房一般分为四种：简易小毡房，4块、6块、8块房墙的毡房。

**4）饮食文化**

哈萨克族日常食品主要是面食，牛、羊、马肉、奶油、酥油、奶疙瘩、奶豆腐、酥奶酪等。平时喜欢把面粉做成包尔萨克、烤饼、油饼、面片、汤面、那仁、杰恩特等，或将肉、酥油、牛奶、大米、面粉调制成各种食品。饮料主要有牛奶、羊奶、马奶子。

**5）婚俗**

哈萨克族的婚礼一般要举行三天，第一天，新郎带领伴郎还有各种贺礼前去娶亲，女方会迎接招待他们。接受亲朋好友、左邻右舍的贺喜。第二天休息一天，第三天正式娶新娘。

## 7.3项目中对少数民族的参与和影响

**（1）参与结果**

通过座谈、深入访谈等参与评估的方式了解到，少数民族群众认为本项目能够改善他们生活环境，对他们的生活与发展能起到非常大的促进作用，100%的赞成项目的建设。与此同时，还掌握了项目可能对少数民族带来的社会影响，并收集到了少数民族群众对项目实施的需求和建议。

**（2）项目对少数民族的正面影响**

1）交通环境改善项目的实施，可以改善目前伊宁市部分路段交通拥挤、路面沉陷状况，保证车辆和行人的正常交通。改善少数民族占主体的项目区居民的出行环境；同时通过绿化带的设置降低噪音和降低灰尘，改善道路两侧居民的家庭环境卫生。

2）一体化交通走廊的建设，将逐步完善各项交通安全管理设施，如信号灯、标志标线、安全岛、过街天桥、地下通道等，减少路口的延误，确保行人过路安全；可以改善路口布局，减少有抵触的流向，改善路口视野；通过标画标线和增加导流岛来引导交通，同时将人车分隔开，确保交通安全，以减少交通事故发生的频率。

3）项目建设会在部分路段设置道路交通信号灯、高清闯红灯抓拍违法系统、逆行违法监测系统、违法停车监测系统等。通过实施动态的组织管理策略并提供及时、全面的交通信息来引导交通流的合理分布，最终提高系统的运输效率，充分发挥现有交通基础设施潜力、改善交通安全以及缓解交通拥挤，提升整个路网的通行能力；在交通管理水平提升同时，提高道路服务水平，增强行车安全性，优化城市交通，改善交通环境；

4）本项目中公共交通子项建设主要从公交枢纽站、公交车首末站及购置公交车辆等方面展开。公交电子站牌系统、公交职能调度系统等的建立与完善，将大幅度改善公共交通出行条件，为群众提供安全可靠、方便周到、经济舒适的公共交通服务，从而充分发挥公共交通运量大、价格低廉的优势，引导群众选择公共交通作为主要出行方式。同时，通过延伸公交线路、增加公交车数量、优化公车服务质量、路段拓宽等，增强公交线路服务的可获得性，使项目区内的居民获益。

5）根据现场考察与实地调查，项目区内的路人随意穿行马路，是道路不安全的重要原因。因此，项目实施后，一方面通过合理设置过路通行设施、配置清晰的交通引导标志设置增强安全性外，同时，结合项目区内的各类培训与教育开展遵守交通规则的安全教育，多渠道、措施宣传交通道路安全，提高人们的安全意识。

6）项目的施工和运营过程中中会提供578个非技术就业机会，从而会短期内增加项目区内人口的非农就业机会。这些非技术就业岗位中的172个（30%）会优先提供给当地的少数民族和妇女及贫困人口。

交通环境改善后，可以增加居民的发展机会，一方面基础设施的改善可以吸引部分企业进行投资，增强项目区居民的就业机会；另一方面，交通环境改善后增加人流物流量，提升当地旅游服务水平，推动当地富有民族特色的旅游业发展，提高少数民族居民的收入和生活水平。

**（3）项目对少数民族的负面影响**

1）道路网系统、内外交通衔接系统等重点在于设施建设，这些交通设施的建设为改善交通提供了物质基础，然而如何利用这些设施，充分发挥其使用效率，促进交通流的畅通，则需依赖于交通管理。交通管理与交通建设是同等重要的，只有两者有机结合、相辅相成，交通系统的运输效率才能充分发挥。虽然伊宁市交通改善项目建成后，道路等硬件基础设施问题会得到解决，但确保项目真正发挥应有的效益，加强交通的管理和后期的维护是至关重要的。目前，项目区内的交通管理还存在技术上、制度、管理水平以及观念上的诸多问题，这些问题都会影响项目目标的实现。

2）少数民族生活习惯受到影响

在施工期间，由于有多民族的技术人员以及工人参加到项目的建设中，他们在饮食、日常生活习惯等方面可能与当地维吾尔族、回族有较大差异，有可能使当地少数民族感觉不适，甚至在生活习俗方面发生冲突。

3）人身安全

一方面，施工期间施工人员的人身安全存在隐患。另一方面，一些路段路过学校，目前一些道路本来就狭窄，一旦开始建设，学生上学和放学的安全和通行便利都会受到影响。其次，施工期间，施工车辆通行等可能给当地群众特别是儿童和老人人生安全构成威胁。此外，由于项目实施后，由于路况得到改善，一些过往车辆车速过快，而部分道路通过村庄，因此对行人尤其是儿童的人身安全造成隐患。

4）项目施工期的影响

项目实施施工期间将给居住在项目区域及其附近的居民带来以下不利影响：1）居民受到出行不便、交通不畅等影响，最重要的是对人们的上班和上学造成影响；2）工程施工期间会产生噪声污染，主要是由于砂石料与混凝土和系统、开挖爆破作业，以及机械设备装运和机动车辆行驶等。施工期间，项目区的单位、企业、商户等部门的人员往来、货物进出等会受到影响，商户的经营可能会因客户流量减少受到影响。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。

经实地调查，少数民族群众认为，本项目的实施能够改善他们生活环境，提高生活质量，100%的少数民族对该项目表示非常支持。总体而言，世行贷款新疆伊宁市城市交通和环境改善项目给少数民族群众带来的正面影响是明显的。虽然也有一些负面影响，但这些因负面影响产生的问题可以通过当地的法律、法规以及相关政策的实施得以解决。所以，该项目对少数民族群众的影响是积极的。

为了确保少数民族群体以其文化适应性的方式在本项目中受益，本项目编制了《少数民族发展计划》。

**8.公共参与**

## 8.1项目准备阶段

2016年3月份以来，伊宁市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、相关街道、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）2016年3月-2016年6月，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。对现场进行查看，为可行性研究报告的撰写做准备。

2）2016年4月，伊宁市人民政府办公室下发《关于成立世行贷款新疆伊宁市城市交通和环境改善项目领导小组的通知》，通知中公布了小组组成人员名单以及下设办公室，以及办公室的组成人员和负责工作。

3）2016年5月，世行预鉴别团来到伊宁市，通过座谈、实地查看、走访询问的方式进一步了解与项目相关的情况。

4）2016年6月-2016年7月、12月，社会评价与移民小组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。

5）2016年5月以来，伊犁州人民政府、伊犁州发展和改革局、伊宁园区等相关部门网站、市广播电视台、伊犁日报对项目的相关信息进行了公示。

6）2016年6月-7月，环评单位通过发放问卷、实地勘察等途径开展了外业工作，并在6月24日进行了第一轮公示。

 



图8-1项目相关信息的告知和公示

**（2）焦点座谈**

社会评价调查小组于2016年6月在项目区道路沿线、公交场站附近的社区/村进行调研，总共145名居民参与座谈，其中女性居民有59人，少数民族102人，60岁以上老年人22人，贫困和低保人口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环境改善、交通管理和公共交通工程建设的态度和需求。

**（3）深度访谈**

社会评价小组2016年6月-7月、12月期间走访了5个行政村，24个社区，针对79个人开展个人深度访谈，其中，女性25人，少数民族33人，60岁以上老年人10人，贫困和低保人口18人。此次深度访谈的主要目的在于：项目区居民对项目设计、实施、运行阶段的意见，以及如何更好的支持项目建设工作提出意见。

**（4）关键信息人物访谈**

社会评价小组走访伊宁市发改委、民宗局、民政局、扶贫办、妇联、住建局、教育局、交警大队、疾控中心以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人开展了72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。

**（4）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。

## 8.2项目后期参与计划

表8-1 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式** | 相关受影响的村/社区 | 施工单位、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 |
| 伊宁市人民政府办公室 | 市内各个区管委会、各乡（镇）人民政府、街道办事处等相关部门 | 公布项目领导小组成员名单以及下设办公室，以及办公室的组成人员和负责工作 |
| 相关受影响的村/社区 | 世行鉴别团、相关机构负责人、乡（镇）干部、居民 | 通过座谈、实地察看、走访询问的方式进一步了解与项目相关的情况 |
| 相关受影响的村/社区 | 河海大学、伊宁市项目办、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、征迁补偿情况 |
| 项目区 | 项目区居民 | 伊犁州人民政府、伊犁州发展和改革局、伊宁园区等相关部门网站、市广播电视台、伊犁日报对项目的相关信息进行了公示 |
| 相关受影响的村/社区 | 环评单位、相关机构、受影响居民 | 开展外业调查工作，并就环境影响进行第一轮公示 |
| **焦点座谈** | 相关受影响的村/社区 | 开展焦点座谈会29次，参与人员共145人，其中女性59人（占40.9%），少数民族102人（占70.3%），老年人22人（占15.1%），贫困和低保人口45人（占31%） | 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 |
| **深度访谈** | 相关受影响的村/社区 | 对5个行政村，24个社区79人开展深度访谈，其中，女性25人（占35.1%），少数民族33人（占13.8%），贫困和低保人口18人（占25%），老年人21人（占29.2%） | 项目区居民对项目设计、实施、运行阶段的意见，以及如何更好的支持项目建设工作提出意见 |
| **关键信息人物访谈** | 相关机构、街道办、乡镇、村委会/社区 | 妇联、民宗局、民政局、人社局、交通局、发改委、住建局、公交公司以及相关街道、村委会/社区居委会等关键信息人访谈52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、老人、贫困居民等；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，如交通环境改善工程（道路管理、非自愿移民、施工安全等），交通管理和道路安全工程（施工安全、施工影响等），公共交通工程（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。

## 8.3 公共参与机制与策略

### 8.3.1 伊宁市已开展的交通安全活动

**（1）伊宁市文明劝导志愿服务活动**

为进一步提高市民的文明素质，对不文明的行为及时进行监督、引导和教育，构建广大市民自觉遵守文明行为规划的良好社会风尚，引领更多的市民成为建设文明城市的倡导者、传播者和践行者。由文明办统一安排开展文明劝导活动，此次活动自7月1日启动至10月底，其中市委宣传部、团委、交警大队、各街道办、工商联、工商局、效能办等部门的志愿者进行分工，所负责范围按所属辖区划分。志愿服务时间分为每天早中晚上下班高峰期3个时段，活动中志愿者将统一身着反光马甲、小黄帽、志愿服务绶带、红袖标，重点对市区内8个主要交通路口进行文明劝导志愿服务。同时，要求各单位高度重视此次活动，各劝导员必须按时到达指定执勤点，服从各路口监督联络员和交警的安排，并及时向市文明办反映各个路口的人员及工作开展情况等。

**（2）交通广播进校园**

据统计资料可知，2015年伊宁市共发生交通事故17000余起，其中电动车交通事故9000余起，死亡8人，交通文明安全宣传迫在眉睫。为进一步加强对辖区中小学生交通安全宣传教育，有效预防涉学生、涉校车交通安全事故的发生，伊犁人民广播电台交通音乐广播携手伊宁市公安局交警大队，通过交通安全进校园活动，使学校师生进一步学习了解交通法规和文明安全出行的重要性。通过现场宣讲、观看图片、发放宣传资料、提问互动等形式，让师生们深受教育和启发。同时，交通音乐广播1059今后还将继续开展交通安全知识普及系列活动，努力提高广大听众交通安全意识，营造伊犁和谐交通环境。

**（3）农村“两站两员”交通劝导工作**

所谓“两站两员”，就是在乡镇场设置交通管理站和交通安全劝导站，并由交通管理员和交通安全劝导员负责对农牧民交通行为的管理与劝导。农村交通管理一直是交通安全管理的薄弱环节，很多农牧民由于缺乏交通安全意识，常常违规违法上路。自2015 年霍城县建立了“两站两员”试点机制后，很多农牧民安全意识有了明显提高。

霍城县公安局交警大队对劝导员进行交通管理业务方面和相关法律法规知识的培训，民警带领劝导员上路，手把手地教他们如何检查车辆，如何劝导交通违法行为。经过培训，劝导员很快就能投入到工作中。同时，劝导员充分利用农村的广播，播放村民身边的交通事故案例，普及交通安全知识。如今，劝导员已成为监管农村道路交通安全的第一道岗哨。

“两站两员”机制的建立和运行，有效地遏制了农村交通安全事故频发的现象，据了解，通过“两站两员”机制的试行，霍城县重点乡村道路发生交通事故也以每年6.3%的速度递减。

**（4）伊宁市已进行的交通安全宣传和培训内容**

1）市文明办牵头，并由三级单位定期举行“道德讲堂”（双语），每期道德讲堂为时40分钟，每个单位组织次数不得少于四次，文明办在中间起到监督、点评的作用；2）伊宁市各个学校都有安排三见警，协助上下学高峰期拥堵交通的疏导，还有设立由校内老师组成的护校队，定期检查校车安全，学校附近减速带等道路设施。每月开展一次安全教育课，主要以交通安全为主，同时，校内也以校内广播、手抄报、宣传栏、主题班会等形式来做这方面的宣传工作；3）对农村地区开展安全劝导工作，主要以市交警大队来牵头，村委干部、村民宣讲员负责对村民进行劝导工作。交警大队会派专员下去对宣讲员进行培训，同时也会抽查村内这方面工作的实施情况，市安监局也会定期进行考核，保证这项工作的顺利进行。

### 8.3.2 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，结合伊宁市2016年开启的自治区级精神文明城市的任务，以及文明办、交警大队、教育局等部门开展交通安全宣传、志愿者劝导活动、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及相关经验。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。

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8-2。

表8-2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、交通管理、公交车车厢、站台设计等； | 座谈会；居民入户访谈等形式 | 项目办、实施单位、交警大队、市公交公司、可研编制单位参与 |
| 就居民的意见和问题与项目办、可研编制单位、住建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；  ②监督项目的建设，排查安全隐患；  ③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；  ④对居民在项目建设期间的意见和问题进行；  ⑤反馈、解答，并告知居民申诉处理途径。 | 现场勘察；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针对项目区学校开展交通安全知识竞赛、“大手拉小手”、校园广播、宣传手抄报、主题班会等，进一步协助学校对学生和学生家长进行交通安全知识输；  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 | 文明办、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 |

**9.项目风险**

## 9.1项目设计中的风险

项目的建设中道路、交通无障碍设施、交通信号灯、监测系统、公交站台、公交车厢基础设施等设计必须考虑项目区居民、教育机构等想法和意见，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。

对于项目设计直接受益范围内的居民，这部分居民希望项目的设计能够改善日常出行环境、交通管理等，比如改善高峰期道路拥堵的局面、提高日常通勤的效率、行车的安全性、出行方式的多样选择、公共交通基础设施升级等方面，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；交通信号灯、交通监测系统的设置是是为了提高行人出行的安全性，这些升级和改造工作可能会在一定程度上忽略周边居民、店铺以及学校学生、家长的意见和想法。

**建议：**1）项目设计前期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、老人等群体开展培训、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）交通基础设施、交通信号灯的配置等便民服务的基本设施需要多采纳项目区居民、学校师生的意见和想法，进行公交站台、人行道等友好型设计改善。

## 9.2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113.875亩；拆迁房屋面积263㎡，影响10户48人。因项目征地的影响，项目区内受影响人口的生产和生计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**

项目的施工期间，会存在不可抗力所造成的风险。1）雷电、暴雨、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）施工单位对工程项目的决策不当，工程进度推迟；3）工程建设体制、工程建设政策法规发生变化却未及时通知或政策法规不合理都会影响项目的进展。本项目分期、分段实施，施工地点分散，涉及面广。城市道路、排水管线、中水回用、环卫工程等的建设必然压占土地和植被，局部生态环境受到破坏，加之在施工过程拆迁、开挖、填埋工作量较大，产生的施工噪声、地面扬尘、弃土弃渣对周围环境有一定的影响。

**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。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，存在施工人员自身在作业时安全影响以及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、废弃物给当地居民尤其是老人、儿童、孕妇等人身安全、健康构成威胁，比如天山后街等路段原本就较窄，施工期间不能很好是疏导这部分居民的人流量，并对行人过街存在不便；2）公交场站建设、道路修建，对附近送货车辆和顾客进出存在一定的安全隐患和风险。同时，施工材料的运输必然会占道，挤占行车空间，并对行人过街安全存在威胁；3）施工人员的技术操作不到位，未遵守标准规范实施，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。但仍需采取有效地措施，降低这些负面影响。1）施工前，做好施工通知和宣传工作，并做好安全防范措施。管理部门及实施单位通过报纸、网络、短信、广播电视等媒体平台就工程概况向市民进行宣传。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、废弃物定期清理，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）店铺运营和工厂运行不利的风险**

店铺运营和工厂运行不利的风险主要表现为项目活动对项目实施范围内的店铺、施工沿线范围内的工厂日常经营和交易活动的影响。1）城市道路修建期间，施工中的机动车道和非机动车道禁止行驶，必然缩小原本道路行驶空间，加上施工车辆进出，必然挤占原有的行车空间，对送货车辆和以及工厂的物流送货车辆进出造成不便。人行道的修复和调整期间，行人步行和进出店铺的不便必然对店铺在施工期间的收益有负面影响；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、运输可能会产生一定的负面影响。

**建议：**1）分段施工，并保留部分行驶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）传染病和HIV传播风险**

目前，住建局等相关部门每年都会对农民工、个体户等群体进行艾滋病预防方面的宣传和培训工作，疾控中心给予技术上的支持和监督。但是在施工过程中，短期内大量人流、物流涌入，工地人口密度增大，生活设施较为简陋，工棚易成为传染病的传播点。此外，由于工人离家时间较久，性病和艾滋病的风险较高。若不及时预防和控制，病菌向周围居民扩散传播，会影响居民的正常生活和身体健康。同时，对于流动人口进行传染病、艾滋病的宣传和预防工作要做到位很难，因为流动人口的统计难以精确，且流动人口大部分是农民工、建筑工人，故而对项目区的施工人员进行传染病、艾滋病方面的宣传和培训不易。

**建议：**通过与伊宁市疾控中心的访谈得知，对于项目施工单位来说，因施工场地的卫生条件有限，传染病的预防和控制需要得到高度重视。1）建议相关部门在施工期间，针对传染病有专门的监测制度，并纳入环境管理计划，施工工棚管理计划，工人环境培训，工人健康管理计划等相关文件，做好预防和管理工作；2）定期采取合理的方式对工地施工人员开展预防传染病、艾滋病的宣传和培训工作，并接受疾控中心的考核和监督；3）项目承包方在施工营地设立临时医务室；4）为高危人群免费提供艾滋病和性病测试，发放宣传材料和避孕套等。

## 9.3 项目后续运行和管理中的风险

**（1）基础设施维护和管理不当的风险**

道路、道路附属设施、公共交通以及其他交通管理设施的建设是为了提高出行的安全性、便利性。在长期内，需要路网系统、交通监测系统以及所建的各方面道路设施和安全设施能够协调利用，并充分发挥作用，保证道路的畅通，就需要做好这些基础设施的维护和管理工作。目前，项目区现有的道路养护系统以及不能满足于现有数量的道路，需要进一步升级。项目完工后，各基础设施投入使用，就需要利用先进的管理技术、管理办法和相关设备对其进行合理的维护，才能在长期内实现项目目的。

**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、并对管理人员进行专业培训，定期对基础设施进行维护；3）专业管理人员也与周边居民进行互动，提倡对公共基础设施的维护。

**（2）道路老化和破损风险**

城市新增道路将对项目区原有的交通量起到分流和缓解的作用，是新增的公共车辆投入运营的前提，也为工业园区的物流车辆的通行提供便利。但因道路长期使用或受到货量较大的车辆碾压会受到破损。且关于破损道路的修理也需要时间，维修期间此道不宜通行，短期内不能缓解现有的交通量。

**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）升级现有的道路养护系统，并对养护人员进行专业培训，建立工作考核制度。

**（3）潜在的交通安全风险**

根据实地勘察可知，胜利南路、斯大林西街等路段由于路面破损严重，行车过路颠簸不平稳。但新路修建之后，车辆在平整而有序的道路上行驶速度会变快，访谈中得知项目区居民倾向于电动车、摩托车等交通工具出行，故而大货车、私人车辆的速度加快会对驾驶电动车、摩托车，甚至是自行车的居民产生安全隐患，容易发生交通事故。新增的公共汽车车型较大，行驶速度增加，也容易对倾向公交出行的老人、妇女、儿童等特殊群体候车、过街存在风险。

**建议：**1）利用村/社区的安全劝导工作，对项目区的居民出行进行监督、引导，提倡慢性、有序、并呼吁居民遵守交通规则；2）在公路与入村道路的线接口树立专门的安全警示标识和相关规范的宣传牌，在道路边安置防护栏、隔离带等安全防护措施；3）对违规人员严格进行依法处罚。

**（4）项目区居民交通安全知识缺乏的风险**

根据市交警大队的访谈可知，目前交警大队虽然已经通过进校园、进社区等系列活动进行交通安全宣传培训，但是效果并不明显。同时，部分受访居民也表示平日出行仍然还是存在部分居民安全意识不全，导致出现不能按交通信号灯指示行车过街，过街不走人行横道线等现象，也有可能存在教育程度低的老人、妇女对这方面的知识掌握程度较低。

**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，对每个村/社区内进行宣传的工作人员进行专门的培训，定期对居民开展这方面的宣传和培训，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。3）针对老人、妇女等特殊群体，可安排村/社区专门的宣传员专门配置合适这类群体的宣传方式来进行宣传培训工作，保证落实到位。

**10.结论与建议**

## 10.1 结论

通过本项目开展社会影响评价，社会评价小组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。

项目区受影响居民作为项目主要利益相关者对项目的需求为：1）道路基础设施改善、出行环境的需求；2）日常出行的安全性和便利性的需求；3）提升公共交通出行的便利性的需求。本项目的正面影响主要为：1）改善交通环境，提高出行安全；2）提高乘坐公交车的便利性；3）在项目中实现就业，增加经济收入。项目的潜在风险主要为非自愿移民的风险、影响居民出行安全的风险、店铺运营和工厂运行不利的风险、基础设施维护和管理不当的风险、项目区居民交通安全知识缺乏的风险等。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，如交通环境改善工程（道路管理、非自愿移民、施工安全等），交通管理和道路安全工程（施工安全、施工影响等），公共交通工程（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）。

## 10.2 建议

### 10.2.1 项目设计阶段

①项目设计前期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、老人等群体开展培训、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交通基础设施、交通信号灯的配置等便民服务的基本设施需要多采纳项目区居民、学校师生的意见和想法；

⑤停车场的选址充分考虑当地居民的需求，充分征求当地居民的意见。

### 10.2.2 项目实施阶段

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；

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；

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；

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；

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；

⑥分段施工，留多余空间给运输车辆，控制噪音和环境影响；

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；

⑧将传染病预防的监测制度纳入环境管理计划，施工工棚管理计划，工人环境培训，工人健康管理计划等相关文件，做好预防和管理工作。

### 10.2.3 项目后续运行和管理阶段

①建立健全的管理制度，培训专业的工作人员进行基础设施维护和管理工作；

②规范道路养护制度，定期进行养护工作；

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；

④对违规人员依法进行处罚。

**附件**

## 附件1 座谈会主要记录

|  |
| --- |
| **座谈会1：萨依布依街道阿合买提江路北社区座谈会**  **时间：***2016年7月4日*  **地点：***阿合买提江路北社区办公中心*  **被访者**：*阿合买提江路北社区居民（6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.公共交通部分：**社区居民现在生活条件好了。乘坐公交车、开私家车 骑电动车出行的频率都很多。附近公交车有2条路线，车型分别是中巴大巴，中巴车非常不方便，因为太小了车厢，经常比较挤。部分女性因为个子不够，会在乘车时候拉那个车上的拉环很难，感觉坐车很不稳。有的公交车设置了临时站牌，但是标得不明显。  **2.道路部分：**  附近街区属于人流量比较大的地方，路面现在感觉不是很宽，因为上下班高峰期、放学时候人比较多，车子也多，比较堵，就不是很方便。也有些不是很遵守交通规则的居民会闯红灯之类的。社区会对居民进行交通安全方面的宣传培训工作，主要是由交警大队安排人来上课，把居民集中起来。这种形式的宣传一年要开展四次。附近学校也会进行这方面的宣传 。  **3.妇女部分：**  社区妇女也会开展一些活动，对于一些贫困家庭的妇女除了逢年过节给些补贴和福利之外，还会专门给予免费培训，做面点啊，手工艺之类的，以帮助就业。 |

|  |
| --- |
| **座谈会2：克伯克于孜乡团结村村座谈会**  **时间：***2016年6月29日*  **地点：***团结村村委会办公室*  **被访者**：*团结村村民（3人）：48岁工厂职工、52岁家庭妇女、36岁家庭妇女*  **座谈会主要内容：**  **1.公共交通部分：**村民出行主要以公交车为主。也有使用电瓶车的，但是村内公交车没有站牌，经常车不停，因为乘车的一般是老人，老人乘车免费。年轻人一般都是骑电瓶车或者开小汽车出行。目前公交车也不是很方便，因为要步行过去有点远，对于年纪大的人来说不是很方便。有部分公交车的车厢比较小，人多的时候比较挤。  **2.道路部分：**大路上人行道等一些安全过街措施没有，去年有发生过交通事故。但是那些老人、小孩交通安全意识不强，虽然村里每个季度都会开展交通方面的宣传培训，由铁路局，交警部门负责，但是这个问题依然很难解决。  **3.妇女部分：**村里妇女活动主要是妇联组织开展一些活动。比如对妇女进行手工艺、刺绣的培训。在改善生计方面也主要是他们拿自己做的东西，到市场上去卖来换钱。目前也没有企业对接来解决这部分的生计，提供工作机会的情况。村里每周都会开展一些宣传活动 宣布一些政策大事，进行一些安全等培训的宣传活动。村里有5个网格。11个网格员，网格员会下村里对村民更新国家的政策，最新出台的一些新闻和消息，比如扶贫宣传之类的。 |

## 附件2 访谈主要记录

|  |
| --- |
| **访谈1：克伯克于孜乡克伯克于孜村村民访谈**  **访谈地点：***克伯克于孜村村委会*  **访谈时间：***2016年6月29日*  **访谈对象：**克村副村长与副书记 男，32岁；男，45岁  **1.公共交通：**主要是401经过村中，并没有站牌，招收即停的那种，是个人经营的车。大概10分钟一班，可以满足村民日常出行需求。  **2.交通安全：**交通安全方面的宣传没有开展过近几年，有一些村民组织，比如民族团结一条街、红色播放室、平安家庭等的创建活动。  **3.道路部分：**附近修路之类的，出行不是很方便。外面大路上时而会发生交通事故，感觉主要原因除了红绿灯等设施缺乏外，就是行人不遵守交通规则。  **4.社会参与：**村民也都愿意参加村民代表大会，也会发出自己的意见，另外宗教人士也会参与其中，每周四我们都会向清市。 |

|  |
| --- |
| **访谈2：艾兰木巴格街道托乎勒科瑞克社区居民访谈**  **访谈地点：**托乎勒科瑞克社区居委会  **访谈时间：***2016年7月4日*  **访谈对象：***社区居民 ，女，26岁*  **公共交通部分：**平常出门一般都是步行一半再坐公交车，因为没有直达的公交车可以去上班的地方。17路车厢太小，这路车要经过火车站，上车的人比较多，有点挤，等候时间又点长，可能有时候要20-30分钟才1坐上一班。车上小偷比较多。  **交通安全部分：**宣传交通安全方面的社区也在做，一般都是给放放电视短片，也有发放小册子。我不太满意的是路上行车有时候有的人按喇叭总是在挨近人群时候使劲按，这对一些老年人非常不利。坐公车的老年人比较多，附近也有发生交通的情况，就是感觉有时候过街车走还是人走有点搞不懂，因为信号灯有时候有点乱  **妇女部分：**社区会经常组织女性开展一些法律法规、交通安全等方面的宣传培训，也会在三八妇女节搞活动。 |

|  |
| --- |
| **访谈3：喀尔墩乡英阿亚提村村民访谈**  **访谈地点：***英阿亚提村村委会*  **访谈时间：***2016年6月27日*  **访谈对象：***村民，女，40岁*  **公共交通：**我日常一般出行选择电瓶车，有时候也坐公交车，但是不是经常坐，因为要走来走去不方便。但是公交车发车频率蛮高，一般等候5分钟就会有车 ，车站和车厢基本设施都不错。就是401路作为临时站点，没有座椅等设施。  **道路部分：**附近有个小学，基本我们村的上小学的小孩都放在这个学校。一到上学下学的时候人特别多，但是小孩子交通安全方式的意识不高，经常在大路上随便乱跑，虽然我们社区也对我们的居民劝告过这方面的，学校也给孩子做了这方面的宣传，但是还是不能全面解决这个问题。  妇女部分： 妇联平常都会组织妇女参加一些宣传培训活动，比如上周妇联组织的演讲比赛大家都都很积极 ，一般宣传都是上午比较多，因为要考虑到干活的时间。 |

## 附件3 实地调查图片

|  |  |
| --- | --- |
| C:\Users\Administrator\Desktop\交警大队.jpg  伊宁市交警大队座谈会 | C:\Users\Administrator\Desktop\照片\妇联访谈1.jpg  伊宁市妇联访谈 |
| C:\Users\Administrator\Desktop\照片\精神文明办1.jpg  伊宁市文明办访谈 | C:\Users\Administrator\Desktop\照片\教育局访谈1.jpg  伊宁市教育局访谈 |
| C:\Users\Administrator\Desktop\照片\疾控中心1.jpg  伊宁市疾控中心访谈 | C:\Users\Administrator\Desktop\照片\扶贫办访谈1.jpg  伊宁市扶贫办访谈 |
| C:\Users\Administrator\Desktop\照片\民政局访谈1.jpg  伊宁市民政局访谈 | C:\Users\Administrator\Desktop\照片\民宗局访谈1.jpg  伊宁市民宗局访谈 |

|  |  |
| --- | --- |
| **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\道路交通情况 (1)1.jpg**  道路交通状况 | **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\克村访谈 (1)1.jpg**  公交车站台状况 |
| **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\墩买里街道1.jpg**  墩买里街道访谈 | **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\克伯克于子访谈1.jpg**  克伯克于孜村访谈 |
| **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\喀尔顿乡1.jpg**  喀尔墩乡访谈 | **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\伊犁河街道办1.jpg**  伊犁河街道办访谈 |
| **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\巴依阔恰1.jpg**  巴依阔恰社区访谈 | **C:\Users\Administrator\Desktop\照片\艾兰木巴托木社区1.jpg**  托乎勒科瑞克社区访谈 |

|  |  |
| --- | --- |
| 说明: E:\2016.12新疆\照片\12.27\东巴扎村访谈 (2).JPG  东巴扎村访谈 | 说明: E:\2016.12新疆\照片\12.27\巴什库勒克村访谈.JPG  巴什库勒克村访谈 |
| 说明: E:\2016.12新疆\照片\12.28\奶牛场访谈.JPG  奶牛场访谈 | 说明: E:\2016.12新疆\照片\12.28\英也尔乡访谈.JPG  英也尔乡访谈 |
| 说明: E:\2016.12新疆\照片\IMG_2009.JPG  伊宁市民宗办访谈 | 说明: E:\2016.12新疆\照片\IMG_2015.JPG  伊宁市征地办访谈 |

1. 需要说明的是：本处测算并不同于实际统计，基于当地街道提供的资料、实地调查等。 [↑](#footnote-ref-1)