

江西省公务员考试申论预测卷及答案（8）公务员 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022__E6_B1_9F_E8_A5_BF_E7_9C_81_E5_c26_645960.htm 满分100分 时限150分钟

一、注意事项 1.申论考试，是对分析驾驭材料能力、解决问题能力、言语表达能力的测试。 2.作答参考时限：阅读资料40分钟，作答110分钟。 3.仔细阅读给定的材料，然后按申论要求依次作答，答案书写在指定的位置。 二、资料 1.北京市有500多万流动人口，其实在大街小巷中违反交通规则导致交通堵塞最多的是行人、骑车人、大小公交车及重型货车。行人和骑车人在没有交警和交通协管员的路口常与机动车辆抢行，本来一次绿灯过六七辆车的，抢来抢去有时只能过两三辆车，怎么能不堵呢？本应是右转弯或左转弯道却常被直行车或非法掉头车占用，使正常转弯车辆堵在右转或左转弯道上，这些行为严重影响了道路的使用率和通行率；还有快车道经常被低速行驶的车辆占用，这些都大大影响车辆的通行速度；在有些辅路上司机为抢道互不相让，致使车辆横七竖八地纠结在一起，造成大面积堵车。这些问题不是靠限制私车就能解决问题的。现在连中小學生骑车都敢逆行或不按信号灯行驶，那么再看某些成人的素质就更低了。 2.如果说医生是与死神赛跑的天使，那么对急救医生速度的要求就更显苛刻。然而，120姗姗来迟延误病情，甚至因未获及时救治导致病人死亡报道并不鲜见。在生命危急情况下，我们寄予厚望的“120”是否真能背负起生命之重？急救速度急不起来的原因到底何在？“自2009年1月1日以来，我家人给我打过4次120，速度最快的一次十几分钟，最慢的一次竟花了将

近1个小时！”2月5日，记者在首都医科大学附属宣武医院采访时，碰到了这位体内搭有4根支架的患者陈继（化名）。“我当时是突发心梗，心疼得难受，不停出大汗。家人见状马上拨打120。我家附近就有医院，一般10分钟左右就到了，却没想到120说没车，得从石景山那边调车过来。足足等了快一小时，差点要了我的老命！”在问及“你希望120多长时间内到达”时，得到的答案如出一辙：10分钟左右。但就目前情况看来，国内几乎没有城市能够做到这一点。据记者了解，北京急救车到达的平均时间约为15分钟，但一等半小时甚至一小时的情况也不少见。“哪怕能达到15分钟，这速度也比美国慢了一倍多。”我们要求医护人员接报2分钟内必须出发。但北京的交通情况大家都清楚，除了夜间，现在基本上都没有所谓的高峰时段一说了，因为几乎任何时候都是高峰。”北京急救中心主任张永利在接受记者采访时表示，道路成为影响急救速度的重要原因之一。据厦门一位一线救护人员保守估算，大约30%的伤病员，因为道路拥堵、让行困难而耽误了最佳治疗时机。花在路上时间多的另一个原因是普通司机不让道。调查称，60%的司机面对闪烁的急救灯没有让道意识。但其中也不排除有急救车没事乱鸣笛的现象。

3. 近年来随着我国经济持续高速增长，城市化进程显著加快，我国许多大中城市交通拥堵的日趋严重。从国际范围来看，城市交通拥堵也是普遍性难题，越来越成为现代城市管理的热点和难点。近年来，我国城市道路建设成就显著，人均道路面积由2.8平方米上升到6.6平方米。然而，与此同时，机动车辆的增加更加迅速。以北京为例，有资料显示，近年来北京每年用于修路的资金投入都在30亿元以上，城市道路年增

增长速度保持在3%左右；而车辆增长速度为15%，车流量年增长速度更高达18%。从全国来看，目前全国32个百万人以上的大城市中，有27个城市的人均道路面积低于全国平均水平。一方面是怨声载道的交通拥堵，一方面是越来越多的机动车涌上街道。据统计，北京市每天上路新车达1000多辆，高峰日曾达1800辆。2007年5月26日，北京市机动车保有量突破了300万辆。与此同时，北京市区干道平均车速比10年前降低50%，主要路口严重堵塞的达60%。城市道路越修，路越堵。业内专家认为，这种怪圈反映出我国城市交通需求量与交通供给量之间的矛盾。在交通经济学中，这种现象被称为“当斯定律”新建的道路设施会诱发新的交通量，而交通需求总是倾向于超过交通供给。对此，城市交通专家、北京市政府长城友谊奖获得者徐康明认为，当一个城市机动车拥有量和使用频率超过一定程度，城市的道路交通状况就会处于一种低效的状态。道路的机动车拥堵面会逐渐扩大，拥堵的持续时间会逐渐加长，反映在采用机动车出行的时间会逐渐变长，油耗加大，机动车尾气排放总量逐步增多。也就是说，城市道路系统处于瘫痪的状态。造成这种现象的直接原因是道路面积不足。专家介绍，我国目前大城市的人均道路面积虽然比以前有所提高，但仍不到发达国家的1/3，且远低于我国《城市道路交通规划设计规范》(GB50220-95)规定的国家畅通工程A类城市一等标准(大于等于16平方米/人)。其次，我国大城市近几年城市道路建设的增加，主要分布在新开发的市区和郊区，相对来讲，中心区的道路面积率反而略有下降。此外，我国城市中占用道路和人行道问题一直存在，城市新增的道路面积，往往很快就被各种摊商、集贸市场和

停车场相继侵占，使本来就严重短缺的道路面积更加紧张。

4.建设部城市建设司司长李东序接受记者采访时说，中国将优先发展城市公共交通，以减缓城市能源消费增长。李东序介绍，优先发展城市公共交通的总体目标是：特大城市逐步建立以大运量快速交通为骨干，公共汽车、电车为主体，出租汽车等其他交通方式为补充的城市公共交通体系；大中城市逐步建立以公共汽电车为主体，出租汽车等其他交通方式为补充的城市公共交通系统。近年来，我国城市公共交通有了较快发展，但随着经济社会发展和城镇化进程的加快，一些城市交通拥堵、居民出行不便等问题日益突出。随着城市机动化进程的加快，城市交通结构出现了向个体小汽车为主转化的趋势，城市公共交通服务水平随之明显下降。目前中国公交出行的分担率平均不足10%，特大城市也仅有20%左右。公交车速越来越低，现在平均车速只有10公里/小时，已低于自行车的12公里/小时和小汽车的20公里/小时。为了促进城市公共交通的发展，建设部等有关部门提出，在城市维护建设资金、城市公用事业附加费和基础设施配套费等收入中安排一定比例的资金用于城市公共交通发展。对成品油价格调整影响城市公共交通增加支出，由中央财政予以补贴。定期对城市公共交通企业的成本和费用进行年度审计与评价，在审核确定城市公共交通定价成本的前提下，合理界定和计算政策性亏损，并给予适当的补贴。对城市公共交通设施，包括城市轻轨、地铁、公交车辆停车场、调度中心、公交枢纽等建设用地上，采取划拨的方式供地。强化城市规划的“黄线控制”，不得随意挤占城市公共交通设施用地或改变使用性质。加强公交专用道和优先通行信号系统的建设，进一步

扩大公交专用道的覆盖范围，强化公交专用道的管理力度。对公交优先车道的设置进行全面、系统、科学合理的规划。科学设置公交优先信号系统，保障公共交通在道路交叉口通行时间上的优先。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com