

交通调研报告范文（7篇）

5月3日，县人大组织南宾镇部分人大代表、群众代表和公交车、出租车经营者以及驾驶员进行了座谈。随后，组织代表个人乘坐公交车、出租车，暗访体验。5月10日，又组织市、县人大代表集中视察了石柱互邦公司、渝运集团石柱分公司两家公共交通运营企业，并召开了座谈会。代表们肯定了近年来我县发展城市公共交通取得的'成绩，特别是今年开展专项整治行动以来发生的积极变化，同时针对存在的问题提出了建议意见。

一、城市公共交通发展取得的成效

奎年来，县政府及其相关部门坚持公益为民的改革方向，以有序竞争、方便群众为原则，成功取缔人力三轮车，规范客运摩托车，初步形成以公交车为主、出租车为辅的常规公共交通体系。现有公共交通运营企业2家，即渝运集团石柱分公司和石柱互邦公司。开通公交线路8条，拥有公交车55台(其中23台按公交车许可、32台按班车许可)，万人拥有量达到5台；出租车100台(其中公司自营32台、挂靠承包经营68台)，万人拥有量达到9辆。拥有公共交通座位数2332座，其中公交车1832座，出租车500座。公交车日均行驶里程5981公里，日均实载率43.7%，日均载客量2.7万人次，覆盖城区及周边三河、下路场镇。出租车日均行驶里程370公里，日均实载里程210公里，平均里程利用率56%，日均载客量达2.1万人次。

(一)各级高度重视，公交意识明显增强。一是县政府将城乡客运一体化列入议事日程，提出“公交优先”战略，大力发展城市公交，公交车辆从无到有，从少到多，从差到好。二是县交委制定了《__县农村客运发展规划(20__—20__年)》，对公交线路、运力、站场等城市公共交通进行了合理规划。三是县委、政府高度重视老百姓出行难、“打的难”等民生问题，今年以来，先后安排县发改委、县政府办两次对县城出租车营运现状进行调研，为政府科学决策提供依据。四是县财政在相对拮据的情况下，对公交车进行了一定补贴。

(二)规范市场秩序，城市形象有效提升。一是成功取缔人力三轮车，改上车一元的环城车为打表计价的出租车，新增公交线路和车辆，有效改变传统、落后的出行方式。二是规范投放渠道。适时开展城市交通实载率调查，掌握市场供需和出行需求，并采取听证会、座谈会等形式，广泛征求各方面意见，为新增投放城市交通经营指标提供依据。三是严格市场准入。按照《__市公共汽车客运管理办法》、《__市出租汽车客运管理暂行办法》等相关规定，严把企业资质关、车辆技术关和从业资格关。随着公交车和出租车的逐步投放，市场秩序进一步规范，群众出行方式更加多样化，安全得到保障，城市现代化程度明显提高，城市形象进一步提升。

(三)加快设施建设，基础条件明显改善。一是大力推进市政、交通基础设施建设，建成公交站台、停靠点 112 处，其中港湾式站台 3 处，每个站点都完善了公交线路指示牌，方便群众乘车。二是新增县城至三河、县城至下路两条公交线路，有效缓解城区交通压力，带动城周乡镇发展，加快城乡一体化进程。三是制定公交站场布局规划，拟建城东、下路和三河公交客运站场，进一步完善公共交通网络。

(四)加强行业管理，服务水平有所提高。一是采取特许经营制度，与企业签定合同，明确企业责任、权利与义务，明确政府监管责任，防止无序竞争，维护广大市民的利益。二是督促企业按照现代企业制度，健全完善安全管理、学习培训等相关制度，搞好从业人员培训，建立车辆管理档案、台账，采用 gps 对车辆和驾驶员实行动态管理。截至目前，未发生出租汽车、公交车盗抢等治安刑事案件，连续七年未发生死亡交通事故。公交车、出租车文明服务、诚信经营已逐步成为企业文化的重要组成部分，从业人员素质逐步提升，服务水平有所提高。

(五)加大执法力度，部门监管不断强化。一是加强日常监管。建立有奖举报制度，设立专门举报投诉电话，健全安全服务质量考核、从业人员诚信考核和年度目标承诺考核机制，利用gps监管平台，加强日常监督检查。二是开展出租车专项整治。从今年4月16日起，联合交通、物价、公安等部门和经营企业，在玉音广场、三妹酒楼、桥头场等设立固定或流动稽查点，开展“惩违规、除陋习、树文明”专项整治行动，现已取得初步成效，乱打组合、乱收费等不规范行为明显减少，乘客投诉率较去年同期下降43%。

二、存在的主要问题

我县城市公共交通起点低、起步晚，与经济社会的快速发展和城市化的加快推进、与群众的要求都还有一定差距，基础设施建设、经营管理、部门监管等各个环节还存在一定问题，制约了城市公共交通的进一步发展。

(一)规划建设滞后，缺乏科学指导。一是没有制订专门的城市公交发展规划，仅在《__县农村客运发展规划(20__—20__年)》中有所提及。二是由于历史原因，城区道路缺乏系统专业规划，路网结构、布局不合理，功能不清，城区许多道路狭窄，难以形成合理畅通的道路网络，造成巨大行车压力。三是县城停车场卡设滞后，现有停车位与城区日益增加的车辆矛盾突出，市政部门在部分路段设置临时停车位，虽然一定程度缓解了停车难，但对这些路段的通行、通畅造成压力。四是公交停靠点设置简陋、落后，且损毁严重，

市民候车环境差。缺乏专门的公交换乘枢纽站，公交车、出租车难以到边停靠，有时只能在公路上调头，严重阻碍交通，存在安全隐患。

(二)管理方式落后，结构不尽合理。一是经营主体相对分散，影响行业良性发展。以出租车为例，目前拥有的100台出租车中有68台为挂靠承包经营，不利于开展管理和培训，管理水平低，服务质量差。二是公交车、出租车数量配置和公交线路、站点设置不尽合理，公交资源配置、运力调配、线网布局等方面存在结构性矛盾。公交车和出租车数量偏少，发车密度低，群众候车时间长，反映强烈；到殡仪馆、高中城等地的班车数量少、收车时间早，无法满足群众出行需求。三是管理落后，没有完全实现信息化、智能化管理。公交公司内部运行调度不合理，乘客、车辆、道路和站场设施之间不能信息共享。同时，由于红绿灯位置、转换时限等设置不尽合理，车辆乱停乱放现象突出，牛石嵌、街心花园等堵点较多，导致公共交通运行不畅，准点率低，市民换乘不方便，满意度低。

(三)企业经营困难，财政投入不足。一是公交车线路里程长，经营成本高，经营压力大。目前，运行线路最长达12公里，除公交206线路外，其余线路票价均为1元。公交201、202、203、205、206线均为城乡线，上午7-10点、下午5-6点高峰时段车辆实载率高，其他时段实载率均不足，有的班次甚至只乘坐几个人，几条线路均以起点到终点运输为主，中途上下乘客较少，经营收益偏低。二是燃油价格、人员工资、维修成本等不断上涨，仅燃油就占整个公交车营收的42%，导致企业利润微薄，甚至出现亏损。三是政府未建立长效补贴机制。公交企业所承担的社会公益性服务、执行低票价和完成政府指令性任务所增加的支出及政策性亏损，主要由企

业自身消化，经营压力大。到目前，县城免费乘坐公交的人群 7000 多人，政府每人每月只补贴了 1.7 元，其余由企业承担，难以消化。

(四)人员素质偏低，服务水平不高。一是从业人员文化程度较低。以出租车驾驶员为例，我县目前经培训考试具备出租车从业资格的有504人，其中具有初中文化的318人，占63%，具有高中文化的186人，占37%，专科及以上文化的为零。二是专业技能不高。所有公交车、出租车驾驶员，除进行入门式的专业培训和三年一次的再教育培训外，后续培训以安全例会代训为主，企业组织的专业培训较少，且实效性不强，培训效果不够明显。三是由于企业效益不高，员工待遇较低，队伍不稳定，从业人员流动性强，导致培训不及时、不到位，从业人员服务水平不高，乘客满意度偏低。

(五)整治力度不够，陋习尚未根治。从4月16日开始启动的专项整治活动，现已取得了明显成效，但力度还有待进一步加强，成效还有待进一步显现。一是专项整治的氛围还不太浓，尚未形成强大合力。各种新闻媒体未及时跟进、及时曝光，人民群众知晓度不高。二是专项整治的措施尚未完全落到实处。如没有将出租车价目表及“12358”举报电话统一粘贴于每台出租车的醒目位置，没有建立出租车机打发票制度，没有完全执行组合乘车按60%计价的规定，等等。由于对公交车辆违规行为缺乏有效震慑，导致强打组合、乱收费等现象仍时有发生。

三、建议意见

(一)加强规划，确保有章可循。从全县经济社会发展的实际需要出发，将综合交通体系规划、公共交通专项规划纳入城市总体规划，统筹安排城乡公共交通基础设施建设。一是认真组织编制全县综合交通体系规划，对全县交通现状、需求和发展前景进行充分调查研究，以城乡客运一体化为核心，确定全县交通发展战略，科学配置和利用交通资源。二是按照远近结合、协调发展的原则，认真编制城乡公共交通专项规划，确定指导思想、目标任务和相关技术经济政策，明确各类公共交通方式的结构比例、站场布局与配套基础设施的用地规模、建设时序，充分考虑城市公交对农村的辐射，努力构建城乡公共交通统筹发展格局，实现城乡公共交通全覆盖。三是新建居住小区、大型公共活动场所以及新建、改扩建道路等工程项目，要同步建设公交场站、停车场等公交设施，并同步交付使用，对未按规定进行配套建设的，不得验收交付使用，切实维护规划的严肃性。

(二)加强宣传，提高全民意识。充分利用电视、网络、报纸等各种媒体，多渠道、全方位宣传发展公共交通事业的重要性。一是及时宣传党和政府关于优先发展城市公共交通的政策和法规，及时宣传安全出行、文明乘车、服务至上的新风尚、新形象，及时宣传公共交通行业管理的新举措、新动向。二是积极引导广大市民改变日常出行方式，主动乘坐公交车，努力营造全社会关心、支持和促进公共交通发展的良好氛围，把城市公交打造成为对外宣传石柱的有力“名片”。三是着力抓好专项整治活动期间的宣传工作。及时对严重违反《__市出租汽车客运管理暂行办法》的行为进行曝光披露，提高执法的震慑力；同时大力宣传公交车、出租车营运规定，提高乘客知晓率，自觉维护合法权益。

(三)加大投入，提供资金保障。公共交通作为公益性事业，低票价决定了营运企业微利或亏损，政府应加大基础设施的投入和对营运企业的专项补贴。一是将城乡公共交通发展列入国民经济与社会发展计划，所需资金纳入政府公共财政预算，并逐步增加投入。二是城市公用事业附加费、基础设施配套费和土地出让金用于城市基础设施建设的部分，要重点用于城市道路和公共交通建设。三是对公共交通停车场站等建设项目、车辆和设施设备的配置、更新等，要统筹安排，突出重点，给予资金和政策扶持。四是对企业的成本和费用要进行评估，充分考虑企业经营成本和群众承受能力等因素，合理确定公共交通运价，最大限度地吸引客流，提高公共交通的整体运行效率。五是对企业承担的社会福利(包括老年人、残疾人、伤

残军人、学生等实行免费或优惠乘车)和完成政府指令性任务增加的支出，由政府进行专项补贴。六是鼓励社会资本参与公共交通投资，增强企业活力，充分挖掘公共交通自身的发展潜力。

(四)加快建设，提供基础条件。一是加快推进加气站建设，降低运营成本，为公共交通发展提供清洁、环保、充足的能源。二是增加公交运力，完善公交网络。在组织听证会广泛听取各方意见的基础上，适时投放公交车和出租车，逐步达到同类区县城每万人常住人口拥有出租车 11-19 辆的水平，满足市民出行需求。按照“着力提高线网密度和通达深度，中心区域减少重复线路，边缘地区扩大公交覆盖”的思路，根据城市发展、小区建设和人口分布，针对中小学、客运站、殡仪馆等公共场所不同时段的人流量，及时增加公交线路，加密公交车次，逐步建立以快线网为骨架、普线网为基础、支线网为补充的三级公共交通网络。三是加快推进城东公交客运站场和__区、火车站站前大道等开发区停车场卡设，在主干道建设港湾式停靠站，配套完善站台、候车亭等设施，努力使公交综合停车场、公交首末(枢纽)站和公交候车亭建设与城市发展相适应。

(五)深化改革，提高管理水平。进一步明确“社会化服务、市场化运作、公司化经营和行业化监管”的发展思路，整合经营主体，实行一体化经营。一是积极推进“公车公营”，不得以承包、租赁、挂靠、合作等方式变相转让经营权，由企业统一经营管理车辆，并承担全部经营风险和安全管理责任，切实改变秩序乱、服务差、效益低的现状。二是进一步落实城乡公共交通的安全监管责任，理顺安全监管工作机制，加大公交安全的投入和执法力度。三是进一步完善规范科学的考核办法，严格奖惩机制，使有限的财政投入发挥最大的社会效益。四是建立和完善公交智能化管理指挥系统和视频监视系统，运用高科技加强对运营车辆的指挥调度，方便广大乘客出行，提高运营效率和经济效益。五是强化培训和教育，加强从业人员安全、业务、道德、诚信等各方面培训，提高从业人员素质。六是加强公共交通行业精神文明建设，积极开展“文明线路、文明车组”和“青年文明号”创建活动，全面提高从业人员的业务水平和服务意识。

(六)强化执法，履行监管职能。县级有关部门要加强配合，形成合力，切实加大执法力度。要加强对公交企业的监管和指导，整治运输市场秩序，打击非法营运及各类违章经营行为。特别是在专项整治活动期间，要借鉴__市主城区近期开展的出租车行业“惩违规、除陋习、树文明”专项行动的有效做法，落实专人负责，建立黄色预警库和黑名单库，采用定时、不定时等方式进行明察暗访，重点对不打表计价、乱收费、强打组合、拒载、甩客等违法行为，

以及穿背心、打赤膊、使用车载对讲机聊天、讲粗话等不文明行为进行严厉处罚。对所有违法违规行为的处罚一律按有关规定的上限执行，该扣分的坚决扣分，该整改的必须整改到位后重新上岗，该吊销从业资格的坚决吊销。对所有违法违规行为的查处，要通过电视、报纸、网站等媒体进行全方位曝光，提高执法震慑力和群众知晓度。

交通调研报告范文 篇2

近年来，中心城区总让人“堵”得慌——交通堵，在上下班时的交叉路口、节假日内的中心地段，交通经常被堵塞；就学堵，学校上下学人流如潮，城区交通每天都要“溃坝”；看病堵，上市人民医院住院部要候半天电梯，等等。对于这类的中等城市来说，极不正常。为此，我们进行了一次深入调研，现将调研情况及对策建议汇报如下：

一、现状：因“缺”生“堵”

据统计，目前中心城区非农业人口 39.6 万人（户籍登记口径为 27 万人），建成区面积 51.9 平方公里（包括经济开发区），城市人口密度为 0.76 万人/平方公里。按照国家建设部的标准，城市人口密度在 1 万人/平方公里以内均适宜居住。不但不该导致拥挤，还应非常适宜人居。深究其因，属于因“缺”生“堵”。从城市功能来看，主要表现为“三缺”：

一缺市政基础设施。城区主、次干道总体分布合理，主干道总长 52.8 公里，但城市支路缺乏，支路路网密度为 0.44 公里/平方公里，仅相当于标准密度（3—4 公里/平方公里）的 11%，再加上城区“断头路”较多、大型停车场较少，成为城市交通“添堵”的主因。采取错开公交停靠、规范车辆通行等措施，或许能缓解交通堵塞，但治标不治本。此外，城区环卫设施严重不足，共有垃圾收集、转运站 17 座，服务半径和设置总数不到标准的一半；城市公厕 55 座，

约 1400 人/座，相当于国家标准（2500—3000 人/座）的 46.7%，并且老城多、新区少，分布不均匀，极不便利。

二缺文化教育设施。城区 18 所小学、10 所中学的在校学生 7.23 万人、校园占地面积 10.73 万 m²，总建筑面积为 40.38 万 m²，其中教学用房总建筑面积 30.28 万 m²，人均规划用地仅为 0.27

m²，人均教学用房建筑面积为 0.76m²，分别为标准面积（2.4m²/人和 1.2m²/人）的 11%和 63%。义务教育阶段的教学设施严重紧缺，再加上师资力量限制、片区分布不均等因素影响，城区学校人满为患、超负荷运行，“大班”现象严重，班级超员率 85%以上。大型综合类书店 3 个，图书馆尚属借地（暂借青少年科技馆）运行，博物馆仅 2900 m²，电影院总座席 20__个，群艺馆年久失修，文化馆改作它用，青少年活动中心、综合性展览馆暂缺等等，文化教育和图书展览类建筑大都集聚在老城区，且规模偏小，甚至缺失，难以满足综合教育、对外宣传、文化展览和休闲娱乐的需求。

三缺医疗卫生设施。城区各类医疗机构（含社区卫生服务站）54 个，医院床位 3025 床，相当于 7.6 床/千人，刚好达到城市现状人口的需求水平。医疗机构用地 20.74 公顷，人均不足 0.6 m²，只相当于人均标准（0.7—0.9m²，）的 67%。7 所综合性医院有半数以上分布在老城区，空间布局极不均衡，而在未来几年内，城市人口将大量移居新区，势必导致“迁徙式”看病就医，难于满足人们的健康需求。

以上仅为当前状况，如果城市增至 50 万人口，情况更为糟糕。

二、发展：“危”中存“机”

20__年，在国际金融危机的影响下，房地产业发展的基本面近期内难以根本改变，买者观望、卖者滞销，房市走势必将继续低迷，依靠招商引资建城、发展房地产业增收基本没有可能。然而，国家拉动内需的强硬举措、积极的财政政策、适度宽松的货币政策等，不啻为加快基础设施建设、完善城市整体功能、稳定建筑行业增收的绝好机遇。主要表现为“三最”：

一是立项最易。中央采取扩大投资需求的方式，来拉动经济增长，将进一步加大民生工程、基础设施等建设项目的扶持力度，并计划在20__年底前投资4万亿元支持城市基础设施、医疗卫生、教育、环境等社会公共事业建设，取消对商业银行的信贷规模限制等，创造了宽松的城市建设融资环境。比如：省财政今年将安排6000万元，支持城市义务教育“大班改小班”。在这种条件下，如果我们政策方向把得准、项目申报行动快，极易得到上级支持。

二是需求最急。加快城市道路、医院、学校和博物馆、文化中心等设施建设，是完善城市功能、便利群众生活的迫切需要，也是实施人口倍增计划的配套举措，更是创建宜居城市的关键所在。如果将医院、学校等建成地标性建筑，将道路、桥梁等建成景观化设施，能够大大改善片区环境，聚旺城市人气和商气。

三是时机最佳。一方面，目前钢材价格每吨约 3800 元，同比下降 30%；水泥每吨约 300 元，同比下降 11.8%，其他建筑材料也都相应下降，外出打工人员逐步回流等等，无论是建材成本、用工成本，还是劳力支持，都十分有利于建设大规模的公共建筑和基础设施项目。另一方面，随着投资随着房地产业的持续低迷，商住楼的投资风险大增，而道路、桥梁、医院、学校等城市设施的投资回报过硬，风险相对较小，越来越得到民间投资者青睐。

三、对策：顺“势”求“为”

今年乃至今后一段时期内，我市经济发展形势基本明朗。面临新形势，面对新要求，我们必须围绕“宜居”搞城建，立足“赶超”兴产业，顺势而谋，奋力而为，切实做到“三抓”：

一抓项目调研和储备。由政府牵头，组织城市建设、国土资源、文教卫生等相关部门，统一对城市设施情况开展调研，详细摸清家底，全面掌握情况，并对照城市总体规划和宜居城市创建的要求，分析论证到底什么不足、什么暂缺，先建什么、后补什么，建立起完备的城市功能设施项目储备库，避免盲目建设。

二抓项目包装和公关。紧密对接国家扩大内需的政策倾向，用足用活适度宽松的货币政策，坚持查漏补缺，按照轻重缓急，科学策划，精心包装，对道路桥梁、文教卫生等功能性城建项目，不仅要进得了项目笼子，还要达到包装深度，真正花小钱、办大事。出台必要的激励措施，鼓励部门公关项目，全面出击、全力以赴，不

停向外跑、努力向上争，使得跑项争资工作成为大气候、大舞台和大考验。

三抓项目运作及建设。努力做好“三争”工作，妥善解决城建项目的资金“瓶颈”问题。一争上级支持，通过报建对接项目，争取上级对城市建设的政策性投资，无本得力；二争银行信贷，使用储备土地、基础设施等城市资源作抵押，积极向银行争取贷款，融资建城。三争民间投入，采取减免规费、捆绑经营等灵活方式，鼓励社会资本和民间资金积极投向中小学校、文化馆所等城建设施项目，借船出海。此外，对于已经立项批复的城建项目，要实行项目责任制，确保尽早动工、尽力建设、尽快出效。

交通调研报告范文 篇3

（一）主要成效

近年来，__交警大队在贯彻实施《道路交通安全法》中做了大量工作：

一、大力开展宣传教育。一是在主干道、主要路口通过设立宣传点、展板、横幅、发放宣传资料等形式积极开展宣传。二是成立交通法规宣讲团，采取“进单位、进社区、进学校、进家庭、进农户”五进的方式，开展讲法、征文、知识竞赛等活动，广泛宣传《道路交通安全法》。三是聘请法学专家，举办培训班，及时对全大队260余名民警进行《道路交通安全法》及配套知识的轮训考试，并实行考核上岗等。通过以上多形式多渠道的宣传教育，为《道路交通安全法》的贯彻实施奠定了良好的基础。

二、加强执法制度建设。为保证《道路交通安全法》的准确贯彻落实，__交警大队依据新颁布的法律以及上级公安部门的有关规定和要求，及时地修改、制定和完善了《关于进一步完善执法程序的规定》、《关于强制措施管理和使用的补充规定》、《进一步规范执法行为的工作意见》以及《绩效管理考核实施细则》等规章制度，有效地保障了《道路交通安全法》的正确执行。

三、完善执法监督制约机制。明确执法责任，认真落实执法责任制；在制定《执法过错责任追究实施办法》的基础上，成立了大队执法过错责任追究委员会；实行了警务公开，建立了执法档案、案件审批层级把关等制度，促进了执法监督制约机制的落实。《道路交通安全法》实施以来，__交警大队执法案件行政诉讼败诉率为零，执法的准确率达99%。

四、加大投入，科技强警。针对交通管理面积大、点多、线长，警力不足的问题，__交警大队先后配置了数码相机、摄相机、雷达测速仪、酒精检测仪、笔记本电脑、录音笔等技术设备，充分利用网络优势，建立了网上执法办案系统，既解决了执法中取证难的问题，也在一定程度上缓解了当前警力不足的矛盾。通过网络比对的技术手段，在近年来专项打击盗抢机动车犯罪活动中取得了显著的成绩。

五、严格执法，力保交通畅通。__大队本着依法管理、方便群众的原则，严肃查处了严重违反《道路交通安全法》行为。为保障道路交通有序、安全和畅通做出了积极地努力。仅 20__年__大队就依法拘留严重交通违法人员近 500 余名，有效地遏止了因严重违法行为而引起的重大交通事故的产生。针对当前城市建设快速发展而由此引起的复杂交通环境，科学安排警力，合理增设交通标志和护栏，优化施工路段上的公交车及长途客车的发车频率和间隔等，较好地改善了道路交通环境。

（二）道路交通管理中需要解决的问题

一是对《道路交通安全法》以及相关的法律法规宣传还不够。《道路交通安全法》颁布实施以来，__大队虽然在法律宣传和教育的上做了大量的工作。但是，仍有不少市民对该部法律及相关法规的了解和认识还不够。以至于在日常生活中违反《道路交通安全法》的行为还时有发生。

二是部分路段的交通信号灯、标识及护栏的设置有待进一步完善。有的道路交通信号灯、交通标识及护栏的设置不够规范，在一定程度上也影响了车辆和行人的通行。如__街沿街的文华、__中学门前红绿灯的设置，虽然保障了学生出行的安全，但在学生上课期间，不时亮出的红灯不利于车辆的通行；有的路面较宽，绿灯时

间设置只有 15 秒，经常在斑马线上出现行人与机动车抢道的现象；有的路口信号灯不亮或被车辆撞损、有的车辆通行标识不够清

晰或设置位置不合理，不同程度的影响了交通的畅通；再者，泊车矛盾较为突出；隔离护拦高度太低，容易发生因行人翻越护拦而出现的交通事故。

三是少数公交巴士闯红灯、争道抢行、越线超车等违规行为影响了道路交通秩序，群众时有反映，意见比较大。

四是“套牌车、麻木、黑的”的非法营运现象依然存在。在市区的小街小巷不时有运营的麻木从身边穿行而过；在行人较多的车站、码头和路口，经常有黑的招揽生意；套牌车辆违法上路现象依然存在。

五是在少数交警中仍然存在着执法用语不够规范、执法态度不够文明等现象。

（三）几点建议和意见

1、区政府、各职能部门和单位以及社会团体要多形式、多渠道加强对《道路交通安全法》及相关的法律法规的宣传，教育行政部门和学校应当将道路交通安全纳入法制课的教育内容，不断提高人民群众和青少年道路交通安全意识。

2、加强调查研究，广泛征求群众意见，科学合理地设置交通信号灯、交通标识及交通设施，妥善解决好泊车难的问题，在以人为本的同时，进一步确保道路交通的畅通。

3、加大对套牌车、麻木、黑的等车辆违法行为的查处和打击力度，进一步保障人民群众的人身财产安全以及道路交通有序和畅通。

4、建议区政府应根据《道路交通安全法》的相关要求，尽早设立我区“道路交通事故社会救助基金”，以利于交通事故中受伤人员的救治，促进社会的和谐。

5、按照公安部“严格、公正、文明、规范”的执法要求，加强执法检查，进一步落实内部执法监督制约机制，不断提高干警的素质和管理道路的水平，使交通执法工作在人民群众心目中得到进一步的认可。

交通调研报告范文 篇 4

按照组织安排，今年_月至_月我到市鄞州区下应街道办事处进行了为期近三个月的挂职锻炼，任书记助理。挂职锻炼期间，我按照领导的要求，坚持以科学发展观为指导，努力加强实践锻炼，不辞辛苦，深入市鄞州区下应街道办事处有关村庄，对该街道所在的市情、区情、街情及新农村建设有了较深的了解，并学到了很多先进的工作经验和做法。所见所闻、所触所感，让我心潮澎湃，思绪万千。

位于东海之滨，地处当今中国经济发达的长江三角洲南翼，是我国首批对外开放的沿海港口城市和计划单列市，是全国十五个副省级城市之一。全市陆域面积_81_平方公里，海域面积__58 平方公里，户籍人口 568.0_万。历史悠久，文化璀璨，人杰地灵，享有东方大港、商贸都会、文化名域、和美之城的美誉。是海上丝绸之路的始发地，唐宋以来一直是我国对外贸易的重要口岸。港 200_年港口集装箱吞吐量列中国大陆港口第四位、世界前十位。的民营经济和外向型经济占全市经济总量的_0%以上，私营企业超过 10 万家，个体工商户突破 26 万户。已连续几年被评为中国品牌之都，拥有中国驰名商标 233 件、中国名牌产品 61 个。是中华文明的发祥地之一，市内名胜古迹众多，名家辈出，籍两院院士已逾_0 位，居全国各城市之首。是全国首批文明城市、国家卫生城市、园林城市、环保模范城市、全国绿化城市、中国最具幸福感城市。综合竞争力连续几年跻身全国十强。市下辖的三个县级市、两个县、六个区。鄞州区与中心城区东、南、西三面紧依，总面积 1346 平方公里，共辖 18 个乡镇、6 个街道，户籍人口 80 万。200_年，全区生产总值和财政一般预算收入_10 亿元和 145 亿元，蝉联全省县(市)区第二和第一：城乡统筹发展水平荣列全省之冠；高新技术产品产值占工业比重达 45%；名牌产品销售比重达 38%：十二年免费教育、农村卫生事业改革、社会保障全覆盖等惠民措施在全省全国率先实施。

2.5. 地处市东南，紧靠市东部、南部两大新城，交通便捷，地理位置优越。街道辖区总面积 22.2 平方公里，下辖 1 个行政村、10 个社区、1 个居委会、1 个渔业社，人口 11 万左右，常住人口

2. 万，外来人口 5. 万。近年来，下应街道党工委、办事处借助市东部、南部新城开发、大建设的历史机遇，围绕区委、区政府的中心工作，结合下应实际，大力实施竞争力提升、新农村建设、和谐区创建三大行动纲领，进一步加快推进经济社会转型提升，各项工作取得了明显成效。200 年全街道实现地区生产总值 28.8 亿元，同比增 . 22%；完成财政收入 4.6 亿元，同比增 26%，总量、增幅均列全区第四，其中地方财政收入为 3 亿元；26 个村社财务总收入 2.1 亿元，农民人均收入达 1621 元，同比增长 11.8%。

在深入调查了解的基础上，对照我镇新农村建设的状况，经过认真思考，我认为鄞州区下应街道新农村建设的做法和成功经验主要有以下几点：

2.) 始终把发展壮大村级集体经济作为新农村建设的中心。下应经济的基点是工业。汽车配件、五金机械、针织服装、电子电讯器件、印刷包装、生物制药是下应工业经济的特色。截止 200 年底，全街道现有规模以上企业 6 家，其中上市公司 1 家，实现工业产值 6 亿元。街道现有 家高新技术企业，五十强企业数量位列全区镇乡街道、工业园区第三位，双五十企业总数位列全区第四位。下应街道湾底村原是一个穷村，早在 1 82 年 11 月，该村党支部书记吴祖楣就清醒地意识到：要改变落后面貌，还得继续变，要大力发展村级工业。从当时村里一家只有 10 来个人、生产锉刀的小作坊开始，到 1 2 年企业改制前，小作坊已经成长为年产值 6000 万元的大企业了。现

在湾底村有_家企业，工业产品 80%出口到欧美、日本、菲律宾、英国、瑞士等国家和地区。下应经济的突破点是现代服务业。街道区划调整以后，原先成熟的城市区域被划出，街道一度出现了三产的短腿状况。但随着精品楼盘的推出、重磅项目的落户，第三产业实现了突破性发展。200_年街道整体实现社会消费品零售总额

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。
。如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/745024314101012014>