# 最新交通调查报告心得体会 交通执勤调查报告心得体会(模板11篇)

来源：网络 作者：紫云飞舞 更新时间：2024-12-30

*体会是指将学习的东西运用到实践中去，通过实践反思学习内容并记录下来的文字，近似于经验总结。记录心得体会对于我们的成长和发展具有重要的意义。下面是小编帮大家整理的优秀心得体会范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。交通调查报告心得体...*

体会是指将学习的东西运用到实践中去，通过实践反思学习内容并记录下来的文字，近似于经验总结。记录心得体会对于我们的成长和发展具有重要的意义。下面是小编帮大家整理的优秀心得体会范文，供大家参考借鉴，希望可以帮助到有需要的朋友。

**交通调查报告心得体会篇一**

随着城市交通的不断发展和加快，对于交通安全的重视程度也日益提高。为了规范交通秩序，维护交通安全，交警部门经常进行交通执勤调查。本人于近期参与了一次交通执勤调查，通过亲身经历，深刻体会到了这项工作的重要性和挑战性。在这次调查中，我明白了准备工作的重要性、专业知识与技巧的必要性以及沟通与处置问题的重要性。

首先，在准备工作上，我们要做到充分的准备。在交通执勤调查前，我们要提前了解所处区域的交通情况、路况，特别是事故多发地段和时间段。在这次调查中，我们在指定位置设立了查察站，监测车辆的通过情况，并进行记录。然而，由于我们对某些路段的交通情况了解不够深入，导致了一些车辆未能及时实行处置。因此，我们意识到我们需要进一步加强对调查地区的了解，以提高调查效率。

其次，专业知识与技巧的掌握是交通执勤调查的基本要求。我们必须掌握交通法规及其条款，并且对这些法规有着深入的理解，以便正确的对交通违法行为进行判罚。在实际操作中，我们需要注意规范执勤行为，不能滥用权力或者偏袒个别人。在我们的调查中，我们遇到了一些司机对于调查结果的质疑，我们通过客观公正地解释并引用相关法律条文，赢得了当事人的认可和尊重。通过这次经历，我进一步认识到作为一名执勤调查员，我们需要不断学习和提升自己的专业知识，同时要记住要求公平公正的原则。

最后，沟通与处置问题的重要性无可忽视。在交通执勤调查中，我们经常需要与当事人进行沟通，要求他们遵守交通规则。在这次调查中，我们遇到了一位拒不配合的司机，他不仅不承认自己违法，还对我们发表了一些不文明言辞。在这种情况下，我们要保持冷静，通过沟通和解释，让对方意识到自己的错误并主动配合。并且，我们还要具备处理突发事件的能力，比如遇到车祸等一系列问题的处理。通过这次活动，我认识到沟通与处置问题的重要性，我们要有一定的理解力和处事能力，才能在工作中取得更好的业绩。

综上所述，交通执勤调查是一项具有重要意义和挑战性的工作。通过这次调查，我深刻体会到了准备工作的重要性、专业知识与技巧的必要性以及沟通与处置问题的重要性。未来，我将会继续努力学习，提高自己的素质和能力，更好地为维护交通秩序和交通安全贡献自己的力量。

**交通调查报告心得体会篇二**

xx路口。

街头观察。

甄子浩秦宝宝游翔。

通过调查佛山市南海区交通安全情况，发现存在的交通安全问题，提高交通安全意识，提醒大家“珍爱生命，安全出行”。

为了了解文明交通问题，我来到佛山市南海区里水镇草场的路口，我先观察了大体情况：发现在1小时内只有2/3的人遵守交通规则，还有1/3的人不遵守交通规则。突然，我的眼球被一群十四、五岁的少年吸引过去，马路这边明明是红灯，而他们却毫无忌肆，在车水马龙中飞奔到马路对面。唉，这也太危险了吧!我转过身，又看到了惊人的一幕：一辆豪华的奔驰“率领”着三四辆三轮车不管三七二是一便闯了过去，我不由的为他们出了一把汗：有多少人就在这一瞬间被夺去了生命啊!人们都说，红灯如虎口。可是老虎再凶，也只能一口吃掉一个人，而交通事故则会一口吞噬几个甚至几十个人的生命。现在我向大家介绍一组数字：去年，世界交通事故死亡人数达50万人，其中中小学生占了10万多。而我国交通事故死亡人数则无法谦虚地排在了世界第一。我国每年交通事故死亡人数都在10万多人，平均每天死亡达300人，这真是一个比战争还无情，还残酷的数字。

是什么导致我们道路交通事故频频发生的原因?据交通警察调查统计，在所有的交通事故中，除极少数属意外原因造成，75%以上的事故是驾驶员或行人的人为因素造成的。引发事故的主要原因有无证驾车、超载、超速行驶、疲劳驾车、酒后驾车、强行超车、行人不守交通规则等。综观这么多起交通事故，我们不难发现，我国交通事故频发的根本原因，就是人们不珍惜生命，不遵守交通规则。

所以，我现在教大家学习三大本领：一会走路、二会骑车、三会乘车(这三个“会”的含义就是要保障自己的人身安全)。

1、走路时，要走人行道或在路边行走，过马路时，左右看，红灯停、绿灯行，不乱跑、不随意横穿，不在马路上追逐打闹、不攀爬栏杆，遵规矩、保生命。

2、乘车时，等车停稳先下后上;坐车时不要把身体的任何部分伸出窗外，也不要向车外乱扔东西。

3、不要搭乘超载车，如摩托、拐的等。更不要坐农用车，尤其是人货混装车。

4、12岁以下不要骑车。骑车时要靠右走，车速不能过快，更不能双手离把，不逆行，不要骑英雄车。自行车后座不能载人，骑车拐弯时要伸手示意。

5、在道路上遇到突发事件，要立即就去找大人帮忙。

6、遇到交通事故，拨打122或110报警电话，同伴被车撞倒，要记下撞人车辆的车牌号，车身颜色或其它特征。

最后，我希望广大民众都行动起来，让江北水城——聊城更加文明，让我们“珍爱生命，安全出行”吧!

**交通调查报告心得体会篇三**

通过调查嵊州市交通安全情况，发现存在的交通安全问题，提高交通安全意识，提醒大家“关爱生命，安全出行”。

街头观察；调查访问。

十字路口交通协管员、交警、摩托车司机、的士司机、街头行人等。

应彬琛、梁靖柯。

1、十字路口行人等待红绿灯时的种种表现，是否有抢红灯的现象。

2、收集整理有关交通安全的警示语、宣传语。

3、观察路口红绿灯变化时间。

时间：20xx年2月22日14：00。

地点：嵊州大道。

对象：交警。

问：在执勤过程中，常常会发现哪些有关行人交通的问题，你们是如何处理的？

答：行人违反交通规则的现象十分普遍，通常情况下并没有十分严重的伤亡，但是却存在着十分严重的安全隐患，任何时间都不能排除没有伤亡的可能性。违反交通规则的现象如你们学生过这个路口的时候，很多都是越栏穿道，很少一部分人能等候。造成这一不良现象的原因是因为造成伤亡有偶然性，而大家的侥幸心理多于安全意识，也就是说只要大家存在这种不良侥幸心理，不去加强安全意识，交通事故发生的可能性会很大，事故的严重性也会很大，而违反交通规则，从法律上并不可能将行人完全约束，总不能一穿轨就让行人罚款，我们执法者也只能起到一个提醒监督的作用。

小结：安全出行的保障是我们行人的一种意识，交通执法者和交通规则也只能帮助我们强化这种意识，最重要的是我们行人自己树立牢固的安全意识，认真遵守交通规则。

时间：20xx年2月22日15：15。

地点：官河横路十字路口。

对象：交通协管员。

问：行人出行过马路应注意些什么？

答：大家习惯过红绿灯的路口时向右看，忽略了左边驶来的车辆，因此发生交通事故。首先大家就应该过斑马线，注意看红绿灯，这是最基本的，也是最有效的交通安全保护。但是许多行人忽视了这一点，或许中国人的素质还没有达到这个水平。

小结：从这位交通协管员的言语中不难感受到他对交通事故发生是因为行人不能自觉遵守交通规则而气愤，对有些行人的.行为感到无奈。遵守交通规则的确可以反映出人们的素质和思想意识，我们始终相信大家都有良好的素质，只不过意识还需要加强，我们会从最基本的遵守交通规则开始，加强安全意识，提高自身素质，完善自身的不足。

时间：20xx年2月22日15：45。

地点：中医院门口。

对象：的士司机（停车于路边。）。

答：（可能这位司机认为驾车只要注意自己就行了，无须给我们学生提出什么要求。）。

小结：驾驶过程中的司机和横穿马路的行人都应该注意自己的行为，每一个人都有必须要树立安全意识，无论是行人还是司机都要将安全牢记心中，时刻遵守交通规则。

时间：20xx年2月22日16：15。

地点：三江购物中心。

对象：行人（一位中年母亲正和她的女儿在等待红灯。）。

问：您是否常常叮咛女儿注意交通安全，您是怎样叮嘱她的？

答：其实也没有什么，就是带她出门或让她独自出门时总要提醒几句“过马路要看绿灯再行”、“一定要走人行道“。大概说得多了，女儿都能很好的注意这些，她上学独自过马路我很放心。

小结：从这位母亲的回答可以知道，安全意识的树立是从生活的点滴做起的，这小小的叮咛让这个女孩子注意到安全的小细节，不知不觉中小女孩与危险拉开了距离，原来保护自己，安全出行是这么简单。

时间：20xx年2月22日16：35。

地点：官河直路公安大楼旁。

对象：行人（一位男青年正在闯红灯）。

问：您好，我们在做一个社会调查，您能谈谈对违反交通规则现象的看法吗？

答：（这位行人拒绝了我们的访问，低着头红着脸很快地离开了。）。

小结：看来这位行人意识到自己的错误，闯红灯不仅对自己的生命构成威胁，而且给司机造成了麻烦。如果司机不能准确判断行人来去的方向，就会产生严重的后果，就算判断正确，也会因为要避开行人而突然转向影响到其他车辆，造成的后果不堪设想。闯红灯、翻越护栏、横穿马路一系列违反交通规则的行为都是不明智的，都是对自己与他人的生命不负责任的行为。

在这个短暂而又精彩的调查过程中，我俩受益匪浅。我们明确了调查目的，再一起拟定了调查方案，确定了调查方法及对象。我们走访询问街头行人、司机、交警及协管员，并实地观察十字路口闯红灯的现象。并对调查访问结果作进一步分析，在认识问题的同时，更多的是对我们自身的反思。通过这次调查我们意识到自觉遵守交通规则会使我们生活更有秩序，我们不能因为心存侥幸而忽略了安全意识。

从这次调查我们深刻认识到，我们必须珍爱自己的生命，对自己的生命负责，为自己和他人的安全幸福着想，树立良好的安全意识。“关爱生命，安全出行”就是要求我们主动承担珍爱生命，保护生命的责任。

**交通调查报告心得体会篇四**

人在途中，车行路上，执勤中常见到一些驾驶员行车及行人过路中的不良习惯，让人触目惊心，殊不知一个小小的不良交通行为习惯，将会影响着正常的交通运输秩序和别人的正常生活，更可怕的是他有可能导演一起交通事故的发生、一起悲剧的上演。虽然这仅是个别人习惯，但真的希望广大人们都会引起注意。

一、人们在交通行为中的不良习惯：

(一)会车时不变换灯光。《道路交通安全法实施条例》规定：夜间会车应当在距相对方向来车150米以外关闭远光灯，改用近光灯，在窄路、窄桥与非机动车会车时，应当使用近光灯。可是，xx县有些驾驶员在夜间会车时，根本不变换灯光，殊不知，对方驾驶员受强光照射影响，极易发生事故。

(二)拨打接听手提电话。随着通讯的发展，手提电话方便了人们联系，于是也常见有驾驶员边驾车，边拨打接听电话。乍看是小事，其实不然，拨打接听电话，分散了驾驶员精力，遇有紧急情况出现会处罚不及，导致事故发生。

(三)随意停车。在公路上，经常可见到一些驾驶员只图自己方便，将车停放在公路边，有时公路两边都停放车辆，使本来就不宽敞的公路变得更加狭窄，只能容一辆车勉强通过。还有驾驶员遇见自己认识的驾驶员，便随意停车对话，只顾自己方便，给后面的车辆造成不便。

(四)非机动车驶入机动车道。在靠近xx县一高、二高等学校附近的光马路、花园路、弦山中路经常可以看到三个一排、五个一伍的“学生脚踏车簇”，他们偶会有说有笑，牵手搭背，或是风驰电掣地行驶在机动车道内，视交通安全于不顾。

(五)随意翻交通越跨。为了人们的安全，xx县在弦山大道中段的机动车道和非机动车道之间改建了花带、设置了人车隔离护栏，可个别人为了图方便，视交通安全于不顾，随意跨过隔离护栏，越过花带，进入机动车道，常听到一阵阵急刹车的声音，真是令人触目惊心;六是随意堆物作业。农民都认为偷窃是违法犯罪，而违反交通规则不是什么大事。许多公路沿线的农民为了贪图个人方便，随意在公路上打场晒粮，堆物作业，设置路障，使本来就不宽阔的道路更加拥挤，留下交通事故隐患。

二、人们不良的交通行为习惯的主要原因。

(一)人们的交通安全意识淡薄。xx县是一个农业大县，农民占总人口的百分之八十，而且农民文化素质偏低，法制观念不强，为贪图个人方便而在公路上打场晒粮、堆物作业，使本来不宽畅的公路更加拥挤。加之有些市民交通意识淡薄，只顾上路行驶，随意性强，不顾交通安全，严重影响了正常的交通秩序。

(二)机动车保有量剧增，道路交通设施没有同步改善。当前，随着改革开放的不断深入，xx县经济的高速发展，大量微型轿车、昌河面包车、机动三轮车、电动车、人力车拥入市场从事客运，交通流量成培增长，道路条件与交通流量之间的矛盾日益突出，给交通管理工作造成了很大难度。

(三)交通安全宣传还存在薄弱环节。近年来，尽管我大队以“五进”为契机，在宣传工作上采取了多种有效形式，但是，宣传工作发展还不平衡，尤其是社会宣传还存在死角，致部分群众认识不到位，对交通安全没有引起足够重视。

(四)标志、标线等交通安全设施不健全。xx县的公路设施并没有随着机动车的保有量的增加而增长，如xx县的兴隆路、光马路、光南路等部分路段道路等级低，标志不全，平面交叉，各种交通设施、标志、标线不健全，无人车分离设施。

(五)警力欠缺。近年来，我大队虽然采取了一些措施，通过聘请交通协管员来补充警力，但就目前而言，警力仍然严重缺乏，xx县有部分路段因缺少警力而管控不全面。

三、几点解决对策。

部门协调统一作战，加大xx县辖区交通秩序整治力度，做到交通违法行为发现一起、纠正一起、处理一起，决不让违法者心存侥幸。

(二)必须加强机动车和驾驶人源头管理。一是要严把车辆入户发牌关，驾驶人员考试发证关。二是要严把车辆和驾驶人检审关。三是切实提高路面执勤执法监控力度。四是深化客运车辆源头化管理工作，层层签订责任书。五是坚持“窗口服务”与“上门服务”。

(三)必须加强交通事故多发点段的治理。继续完善交通标志、标牌和防护设施，在县一高、二高、一小、三小、春晖中学等学校附近路段增设“前方学校”、“行人过街”、“禁止通行”等警示标志。在312、106国道、213、338省道急弯处设置“急拐弯慢行”标志等，在兴隆路、光马路、光南路等部分路段增设警示标志。继续完善所有村村通路口设置减速带。确保道路安全畅通，从根本上消除事故黑点。

(四)必须加强交通安全“五进”宣传教育。要有机结合“大走访”活动，按照上级公安机关的要求，再次掀起宣传“五进”活动高潮，发挥各类宣传阵地的作用，大造舆论声势，提高四个群体的交通安全意识，营造良好的交通安全氛围，将交通安全知识送进千家万户，做到家喻户晓，尽人皆知，确保道路交通有序、安全畅通。

(五)必须加强交通科技建设，用科学技术管理交通。建立以交通组织指挥系统为龙头，交通综合信息管理系统为基础，交通警务管理系统为保障的科学交通管理体系，使交通管理实现信息化、网络化的综合管理，增强宏观交通控制、指挥调度能力和交通管理应变能力。以缓解交通安全管理警力严重不足。

b你想对路上的行人说些什么吗？

4．交警：

a在你处理的交通安全过程中，关涉小学生和中学生的案例多吗？

b作为交通管理部门，你们采取了哪些有效措施加强了对中小学生的安全教育？

c你在交通安全方面对我们中小学生有什么忠告？

5．……。

时间：xx年1月31日14：30。

地点：北山坡铁道口。

对象：交警。

问：在执勤过程中，常常会发现哪些有关行人交通的问题，你们是如何处理的？

答：行人违反交通规则的现象十分普遍，通常情况下并没有十分严重的伤亡，但是却存在着十分严重的安全隐患，任何时都不能排除没有伤亡的可能性。违反交通规则的现象如你们学生过这个铁道口的时候，很多都是越栏穿轨，很少一部分人能等候。造成这一不良现象的原因是因为造成伤亡有偶然性，而大家的侥幸心理多于安全意识，也就是说只要大家存在这种不良侥幸心理，不去加强安全意识，交通事故发生的可能性会很大，事故的严重性也会很大，而违反交通规则，从法律上并不可能将行人完全约束，总不能一穿轨就让行人罚款，我们执法者也只能起到一个提醒监督的作用。

小结：

安全出行的保障是我们行人的一种意识，交通执法者和交通规则也只能帮助我们强化这种意识，最重要的是我们行人自己对立牢固的安全意识，认真遵守交通规则。

时间：xx年1月31日15：15。

地点：胜利三路十路口。

对象：交通协管员。

问：行人出行过马路应注意些什么？

答：大家习惯过无红绿灯的路口时向右看，忽略了左边驶来的车辆，因此发生交通事故。首先大家就应该过斑马线，注意看红绿灯，这是最基本的，也是最有效的交通安全保护。但是许多行人忽视了这一点，或许中国人的素质还没有达到这个水平。

小结：

从这位交通协管员的言语中不难感受到他对交通事故发生是因为行人不能自觉遵守交通规则而气愤，对有些行人的行为感到无奈。遵守交通规则的确可以反映出人们的素质和思想意识，我们始终相信大家都有良好的素质，只不过意识还需要加强，我们会从最基本的遵守交通规则开始，加强安全意识，提高自身素质，完善自身的不足。

时间：xx年1月31日15：45。

地点：中医院门口。

对象：的士司机（停车于路边。）。

答：……（可能这位司机认为驾车只要注意自己就行了，无须给我们学生提出什么要求。）。

小结：

驾驶过程中的司机和横穿马路的行人都应该注意自己的行为，每一个人都有必要树立安全意识，无论是行人还是司机都要将安全牢记心中，时刻遵守交通规则。

时间：xx年1月31日16：15。

地点：沿江大道和平广场t路口。

对象：行人（一位中年母亲，正和她的女儿等待红灯。）。

问：您是否常常叮咛女儿注意交通安全，您是怎样叮嘱她的？

答：其实也没有什么，就是带她出门或让她独自出门时总要提醒几句“过马路要看绿灯再行”、“过铁路要等火车走了再过”、“一定要走人行道”。大概说的多了，女儿都能很好的注意这些，她上学独自过马路过铁路我很放心。

小结：

从这位母亲的回答可以知道，安全意识的树立是从生活的点滴做起的，这小小的叮咛让这个女孩子注意到安全的小细节，不知不觉中小女孩与危险拉开了距离，原来保护自己，安全出行是这么简单。

时间：xx年1月31日16：35。

地点：沿江大道和平广场t路口。

对象：行人（一位男青年正在闯红灯）。

问：您好，我们在做一个社会调查，您能谈谈对违反交通规则现象的看法吗？

答：……（这位行人拒绝了我们的访问，低着头红着脸很快地离开了。）。

一、东港市自然情况。

东港市于1993年6月18日撤县建市。位于辽东半岛东部，地处黄海与鸭绿江入海口的交汇处，隔江隔海与朝鲜共和国相望，是一个沿海、沿江、沿边的新兴港口城市。东港市下辖3个街道办事处，16个乡镇，3个农场；17个社区居委会，245个村委会。人口总数65万，面积2495.78平方公里。境内有201国道一条，东起丹东市四道沟，西止与庄河市交界处，全长约88公里；省道大盘线一条，南起孤山镇与201国道交接处，北至岫岩县交界，全长约24公里；县级道路10条，全长约314公里；乡级公路53条，约540公里。

全市有机动车45000余辆。201国道是连接丹东市、大连市主要干道，平均日流量可达8000余辆。至今由于沈大高速公路封路，车流量巨增，平均日流量可达10000余辆。县级公路日流量为3000余辆；乡级道路日流量达1500余辆。

二、东港市目前县乡道路交通安全管理状况及存在主要问题：

1999年6月，东港市交警大队按照公安部和省厅交管局的统一要求，在国道201线东港段开展创建平安大道活动，在88公里的路段上组建了3个公路巡警中队，每个中队各配备10名民警和3台警用巡逻车辆。按201国道的里程划分了各中队职责范围，每个中队约30公里。但按区域划分，3个中队的管辖范围分别是919.44平方公里、662.91平方公里、669.32平方公里。按管辖范围计算，每位民警管辖区域范围约75平方公里。按国省道路、县乡道路里程算，全市共有道路966公里，按公路巡警中队30人毛算，平均每个人管辖32.2公里，按实际上路面每个中队8人计算（有两名民警专门处理事故），平均每人管辖40.25公里。鉴于上述分析，存在的主要问题是：

1、警力不足。根据实际警力和道路里程情况看，每人平均管理30－40公里路段，很难做到管理到位。

2、无牌照车辆多。尤其是两轮摩托车无牌照占有较大比例，据不完全统计，无牌照摩托车将近1万台，约占摩托总数的1／3。

3、无证驾驶机动车人随处可见。由于警力不足，管理不到位，农村不少人购买摩托车后，不能及时考取驾驶证，无证到处乱骑。

4、农用车、两轮摩托车违章载人。尤其是农村集市，农用车、两轮摩托车载人现象比较严重。

5、交通安全意识差。由于交通安全宣传没有形成社会氛围，只限于交警自身，因此，覆盖面受到局限，交通安全宣传工作不到位。

6、自我保护意识不强。农村人不能自觉遵守交通法规，任意横穿道路、骑自行车突然猛拐等。

7、交通安全设施不足。县乡道路，尤其是乡级道路无交通标志、标线。

8、公交车辆少。有不少村无公共汽车，既使有的村通公共汽车，也只限于每天一个往返。

9、乡镇无交通安全委员会，交通安全无人问津。

10、科技管理手段差，缺乏先进设备，主要靠人管。

三、县乡道路交通违章和交通事故的特点分析。

（一）交通违章：

在县乡道路交通管理中，违章现象较为突出的行为有：

1、无证驾驶；

2、酒后驾驶；

3、农用车载人；

4、货车超载；

5、拼装车、改型车上路；

6、报废车上路；

7、逆向行驶；

8、超速行驶；

9、不按规定超车；

10、不按规定会车；

11、夜间行车不按规定使用灯光；

12、乘骑摩托车不戴安全头盔。

（二）交通事故特点分析：，我市县乡道路上共发生一般以上交通事故51起，死亡14人，受伤30人，直接经济损失在7.4万元。交通事故主要特点是：

1、从时间分布看，12时至24时为高发时段，共发生交通事故38起，占75％，零时至12时发生交通事故13起，占25％。

2、从路段分布看，乡路事故突出，共发生30起，占59％，县道发生21起，占41％。

3、从肇事车辆分布看，两轮摩托车21起，占41％，农用车15起，占29％，大小货车10起，占19.6％，出租轿车5起，占9.8％。

4、从事故发生形态看，正面相撞、侧面相撞、尾随相撞是全年交通事故形态的主要表现，以上三种形态共发生一般以上交通事故45起，死亡12人，分别占全部事故起数和死亡人数的88.2％和85.7％。

5、以事故的性质分析，肇事后，不报案逃逸的占多数。

事故主要原因是：

1、无证驾驶无牌两轮摩托车和两轮摩托车违章载人，是发生交通事故的原因之一。随着市场经济的不断发展，两轮摩托车在农村发展较快。据统计，我市有两轮摩托车3万余台。不少农民因交通意识差，购买摩托车不上牌照，不考驾驶证就到处骑，加之不少农村不通公共汽车，两轮摩托车便承担起接送任务。在县乡道路的临时车站处，常常聚集了一些两轮摩托车搞出租。在21起两轮摩托车事故中，无证、无牌10起，占47.6％。

2、农用车违章是造成交通事故的另一个原因。由于农用车价格低廉，发展较快，一些农用车驾驶员缺乏交通安全常识，不能自觉遵守交通法规，加之车况差，导致发生交通事故比例高。

3、货车超载也是造成交通事故的一个原因。在10起货车事故中，因超载引发的交通事故6起，占60％。

**交通调查报告心得体会篇五**

区对外交通包括铁路、公路、航空、水运等多种交通方式。公路有杭甬高速、104国道贯穿东北部，杭金衢高速纵贯东部，杭金03省道、03省道东复线贯通南部区域，机场快速路连接、城区到国际机场，绕城公路把与连为一体，还有大桥、大桥、大桥、二桥、下沙大桥沟通南北两岸;铁路有铁路和铁路通过全区;航空有国际机场坐落其中;水运有运河与、富春江、浦阳江流经区内。总体看，的对外交通已形成了“水、陆、空”并举，公路纵横交错，与紧密相连的格局。近年来，随着城市职能的重新调整和定位，客运、货运的大量增加，的对外交通也存在着不少问题，主要有：

1、流量增加，道路建设相对滞后。

随着经济的发展，过境和内部的交通流量大量增加，公路建设不能与公路运输需求同步协调发展。造成车多路少的局面。

沪杭甬地区内部交通网络仍不完善，尤其是沪甬缺乏便利联系带来巨大的过境交通压力，同时，市位置偏西北，与省内东部和南部广大地区的联系给带来大量的过境交通压力问题。

3、路网布置不尽合理，公路网技术级别偏低。

在的公路网中，低等级道路、乡道占的比例较大，同时，公路网规划弹性不足，公路两边发展迅速，拓宽的预留区域较小，路网升级、加密的难度大。

4、运输结构不尽合理，公路负担重。

近年来，水运占货运量的比例约3%，由于航道等级较低，水运的作用难以充分发挥。另外，铁路运输比例也在下降。这就导致公路运输量迅速增加。

(二)城区交通现状及主要问题。

近年来，主城区道路按照“内成网、外成环”的建设思路，新建、扩建了市心中路、金城路、路、路、路、风情大道等多条高规格的市区道路，逐步形成了主城区的交通主干道网络，城市大框架基本确立。同时，为缓解城区“两难”，加密路网，畅通节点，先后实施了路、西路、路、路、路、路等道路的建设和改造工作;完成了市心中路与路交叉口下穿人行遂道、城区西通道、鸿达路公铁立交工程以及潘水南苑和路南端等多个停车场建设。到20xx年底，我区城市道路总长达到226.3公里。但随着机动车特别是小汽车数量地迅速增加，城区道路拥堵现象日益显现，主要表现在：

1、城区南北向交通存在瓶颈。

在南北向交通上，因受北干山山体制约，通行能力受到限制。市心路作为南北向主要道路，承担了大量的车流，使市心南路不堪重负;路因部分路段机动车与非机动车不分流，通行能力有限;工人路交通状况较好，但在其南端有铁路道口，至路处存在交通节点，使工人路在连接新、老城区通行上作用不大;通惠路因承担了部分交通道路职能，过境车辆较多，负担也较重。总体看，南北向的道路，特别在老城区段，通行不够顺畅。

2、部分路段、路口拥堵比较严重。

老城区很多道路机动车和非机动车混杂行驶，道路岔口众多，导致通行能力低下。特别是沿路的学校、商场、超市、医院等公共场所的出口，成为道路交通的节点。目前城区最为拥堵的路段主要有市心路市心广场段、市心路人民医院段、市心路潘水路段、人民路百尺娄段、路路口、通惠路北山路口等。

3、上下班、上下学成为堵车高峰期。

据统计，居民出行具有两个明显的峰值，早高峰时段为7：10——8：10，晚高峰时段为16：30——17：30，分别占全天出行总量的21.59%和13.10%，成为堵车高峰期。而在城区一些学校门口，如劲松小学、人民路小学、体育路小学、洄澜小学、湘师附小，在上学和放学时段，接送车辆集中，拥堵问题更为突出。

4、车辆停放影响道路交通。

据统计，06年底我区汽车保有量已突破十一万辆，而城区各类停车泊位只有一万只，停车场严重不足。而部分停车场又因种种原不能充分利用，甚至一些被挪做它用。道路成为了天然停车场，使原本较窄的道路更为狭窄，此现象在商业繁华地段最为突出，最终使静态交通影响了动态交通。

城市交通状况，从本质上讲，是交通设施与该交通设施上人、物流量这一对供需矛盾作用的结果。因此，分析存在的交通问题，需从交通设施和人、物流量两方面入手。

1、交通设施的建设跟不上上路汽车数量的增长。

近几年，道路建设力度不减，道路长度和面积增加较快，城区各类停车泊位也达到了近一万只;但另一方面，汽车保有量增长却更快，短短几年，已突破十一万辆，而且增长势头依然强劲。道路与停车场的建设成果很快被迅速上升的上路汽车量所抵消，造成道路、停车场在建，而交通拥堵、停车问题却没有得到改善，甚至越来越突出。

2、对外交通分割城市严重，与区内交通相互干扰。

区对外交通设施较多，城区地块被分为零散的区域。除了铁路外，线、萧萧联络线分别穿越城区和整个城区北部新区，对整个道路系统造成了较大影响。绕城高速公路有三分之一在区，104国道、03省道、杭金衢高速公路、杭甬高速公路、机场高速铁路也在城区通过，路和通惠路仍承担部分过境交通。大量过境交通穿越市中心区，与城市交通相互干扰，交通秩序混乱，堵车现象频繁。

3、特殊地形带来交通瓶颈。

特有的地形和行政区划，使本地公路网存在严重的交通“蜂腰”。就建成区而言，由于受到山体的阻隔，老城区和区之间的路网更是集中在北干山、西山之间几百米的地方，交通瓶颈现象明显。

4、城市功能布局影响了交通。

由于城市集聚的历史过程，当前我区城市商业中心和人口密集区基本都处于老城区。很多商业中心本身就沿城市交通主干道布局，商业街区对人流的滞留性和城市干道对人流的疏散性形成了一对无法调和的矛盾。例如，路商业城段上排布着建材、五金等市场，对路的交通影响很大。主要的发展腹地在北面，老城区的商业功能不能成功转移，也带来了很多交通流量。

5、道路功能性质不分明。

路和通惠路作为城区中心地段的道路，仍承担部分过境交通;市心路是联系城区南北的主要干路，既要提高道路的通行能力，保障机动车的行车速度，又要满足市民为方便购物而需横穿道路的基本要求，两种功能性质产生的矛盾难以解决，其后果是严重影响道路和中心商业区功能的正常发挥。

6、交通管理缺乏系统措施。

城市“三分建、七分管”，在城市交通上，有效、系统的交通组织、管理非常重要。特别在老城区，在道路扩建难度很大的情况下，进行交通组织、管理尤为重要。目前我区在对各交通节点的交通组织和疏导上缺少系统措施。道路违章现象较多，出租车随意上、下客的问题较严重。在静态交通上，汽车占用城市道路的现象较为突出，而另一方面，部分停车场建而不用，或没有充分利用，形成了资源浪费。这些问题的存在，使道路交通“雪上加霜”。交通管理部门虽然也进行了多次整治，但往往在整治过后依然如故，缺少长效管理措施。

交通是一个系统工程。几乎所有的城市，在机动化高速发展时期，都存在交通拥堵的现象。良好的交通环境，有利于经济的发展，有利于居民生活质量的提高，有利于城市持续和谐发展。城市交通的发展，要达到“畅通”、“易达”的最终目标，既要缓解交通拥挤和减少出行时间，又要确保人和物能够方便地到达目的地。

交通总体发展目标为：加快区域交通基础设施建设，构筑一个包括发达的对外交通系统、完善的城市道路系统、便捷的公共交通系统、区域性的综合交通枢纽和现代化的交通管理系统的优质、高效的一体化综合交通系统，以适应不断增长的交通需求，全面提升城市综合竞争力。

根据上文对交通体系现状及问题的分析，在交通体系的完善中，应注重以下几方面：

1、要将交通体系建设上升到城市发展规划的高度，坚持交通先行、适度超前的原则，十分重视建设时序问题，以交通设施建设引导城市土地开发。

2、要有综合的观念、城市的理念、区域的概念，对交通体系进行系统研究，通过编制综合交通体系规划、交通枢纽规划等来指导交通设施的布局、建设和管理。

3、要注重区域协调。加强同周边地区，特别是、滨江的对接，同时加强“一港四区”的内部连接。

4、要注重对外交通系统与对内交通系统的衔接和有序组织，避免相互干扰。

5、整个行政区划存在“蜂腰”现象，而老城区与新区之间更是受北干山、西山的分割。要根据这一特点，对的交通瓶颈和老城区地块的交通进行专门研究、重点突破。

6、坚持以人为本、建管并举。交通的目的是实现人和物的移动，而不是车辆的移动。因此，在交通设施的规划和建设中，必须坚持以人为本而不是以车为本。另一方面，在建设交通设施以满足车辆通行要求的同时，更要注重对交通需求的管理。

(一)完善城市功能布局。

城市交通问题首先是城市功能布局问题。

1、的四大发展平台：经济技术开发区、工业园区、世纪城、区块，要加快建设速度、发展经济总量、增加就业岗位、完善配套设施，在城市空间布局上，真正做到集约型建设、网络式发展，减轻主城区的人口、交通等压力。

2、增加区块用地的混合性，实现城市经济功能和空间的多样化，使居民在较小范围内，可完成生活、工作、娱乐等活动，减少机动车使用量。

3、针对老城区交通较为拥堵的现象，按照“降低密度、转移功能、改善环境”的总体要求，将一些行政、金融、商贸等功能转移到交通环境较好的城市新区。同时，对老城区建设进行严格控制，减少建筑面积，有效疏解老城区功能，缓解老城区道路交通压力。

(二)加强交通规划研究。

对交通体系进行系统研究，编制层次分明、配套齐全的系列交通规划，既要有原则性、框架性的“纲”，同时也要有操作层面的“目”。当前重点要编制综合交通体系规划、火车站地区规划(南站规划)、城区快速路网规划、山口地区规划、非机动车交通规划，使的交通体系建设科学系统、有章可循。

在编制交通规划的同时，要对交通设施建设时序进行重点、专门研究。交通设施建设时序的科学与否，直接关系到规划的实施、建设的效果。要按照规划确定的内容，突出重点、有序实施，尽快建立起结构合理的路网系统、换乘方便的交通枢纽、组织有序的交通体系。

**交通调查报告心得体会篇六**

到20xx年，我国汽车市场产销量双双超过xxx万辆，而到了20xx年中国汽车市场快速增长，销量超过xxxx万辆，预计20xx年会超过xxxx万辆，早已宣告了中国已经进入汽车社会。随着城市建设不断加速，我国的高速公路及高等级公路已位居世界前列。无疑汽车的发展促进中国社会和经济繁荣。然而，在骄傲和自豪的同时，我们也必须清楚地认识到中国是已成为世界上因交通死亡人数最多的国家。中国每年因交通死亡的人数在xx万人左右，占全世界的五分之一。中国汽车拥有量仅占全球的xx%，死亡人数却占xx%。

从公安部交管局获悉，20xx年上半年，全国共发生道路交通事故xx万起，造成xx万人死亡、xx万人受伤，直接财产损失xx亿元，同比分别下降xx％xx％、xx％和xx％。其中，发生一次死亡xx人以上特大道路交通事故xx起，同比增加xx起。

公安部交管局有关负责人介绍，上半年全国道路交通事故主要有以下几个特点：

其中元旦、春节、清明、五一、端午、高考等社会关注重要节点时段发生道路交通事故导致事故死亡人数同比降幅超过xx％。机动车驾驶人交通违法行为肇事导致事故死亡人数同比下降xx％，酒后驾驶肇事导致事故死亡人数同比下降xx％。国省道上发生事故造成死亡人数同比下降xx％。

xx起一次死亡xx人以上特大道路交通事故中，xx起为营运客车肇事导致，同比增加xx起。其中xx起因超速行驶导致，xx起为跨省客运车辆导致，部分肇事营运客车超员问题突出。

主要是疲劳驾驶、超速行驶、违法停车导致的追尾事故。

因违法载人、超载等违法装载、无证驾驶肇事导致的事故所占比例均高于全国同类交通违法行为肇事平均水平。

调查路段：这一次调研的路段为长沙市岳麓区麓山南路，选择这条路的主要原因是，这条路经过中南大学校本部和中南大学南校区，学生经过的必经之路，同时也是一条连接牌楼路和西二环的交通要道。车流量大，道路两旁商铺多。

引发城乡道路交通安全问题的主要原因：

1、长沙市是我省政治、经济、文化和交通中心，公路等级高，网络密度大，为经济发展创造了良好的交通条件。同时城市周边公路出口多，且开发区都是围绕城市公路出口进行建设，出口沿线企业、商家多，给管理带来很大难度。公路部门受法律条文交叉、资金、人员及管理手段多因素制约，城市公路出口管理水平停滞不前一直是我们力求突破的难点问题。

2、公路的投资、管理主题为辖区内地方政府，由于资金配套不足，缺少道路交通标志标线等交通安全，是普遍存在的。

3、治理超载是一项系统工程，涉及到车辆生产、改装与管理、运输市场、管理体制等多个部门和领域，情况错综复杂。，而且由于目前相关的法律法规不是很完善，又缺乏配套措施，导致一方面是超载问题日趋严重，一方面是有效管理不配套，甚至出现管理真空。检测人员按照法律规定只能在站内实施卸载和劝返，对暴力抗法、恶意闯关无能为力。而且超载车辆长时间在检测站停留，也对公路的安全畅通和站内正常运作带来极大压力。

4、交通安全意识有待进一步增强。行人过马路不走斑马线、随意翻跨交通隔离栅栏，行人、电动车、摩托车闯红灯、不按导向标线行驶，电动车随意进入机动车道甚至超车道行驶等现象时有发生，交通违规行为仍然比较普遍。

5、基础设施及配套设施建设不够完善。

对道路、桥梁等交通基础设施重建设、轻管护的现象依然存在，道路通行标志、标线缺少或不规范。有的路口信号灯设置不够合理，直行与左拐信号灯同时亮，容易造成堵车；有的路口信号灯应设未设，路口标志不明显，如月潭路秦家岭路口、田家庄路口等。道路交通安全设施管理不够完善，个别路口交通信号灯损坏后，维修不及时且无人指挥，使车辆和行人无所适从。基础设施存有安全隐患，昌安大道尧头立交桥引桥过短、坡度太陡，桥上通行车辆看不到对面来车，雨雪天气车辆通行困难，导致交通事故频发，人大代表和当地群众反映特别强烈。另外，潍胶公路高密段建设已基本完成，而胶州方面至今未见行动，如不及时协调解决，必将影响全程通车，影响我市的道路建设投资效益。

不少超载超限车辆利用夜间执法人员休息时段跑运输，甚至在“村村通”和市区禁行道路上行驶，影响了周围群众生活环境，并对路面造成了严重损害，缩短了道路使用寿命。查处无牌无证、假牌假证、“带病”车辆上路力度有待进一步加大。

7、执法行为不够规范，执法素质和执法质量有待提高。

个别执法人员存在“管理就是收费，教育就是罚款”的错误认识，执法态度粗暴。有的对行人、非机动车辆和无牌车辆的交通违法行为视而不见，不管不问。有的在路口值勤时接打电话，或与过路熟人长时间私扯闲聊，影响车辆通行。有的存有特权思想，不但不能模范遵守道路交通安全法律法规，反而带头违法违规。测速方面，执法不公开、不透明，将流动测速仪隐藏在路边绿化带内，影响了执法部门形象，人大代表和群众意见较大。

当前路段的主要问题：

1、规划问题；当前车道过少，导致在车流高峰期容易堵塞。

2、管理问题；由于城市管理不善，导致很多商贩占用人行道。

3、公民安全意识；由于市民缺乏安全交通意识，导致事故频发。

采取的主要措施和办法：

1、加强了道路养护。

通过长期的清理整治工作，基本达到了路面平整无坑洼、无积水、无垃圾杂物；路肩、边坡、边沟规则标准，排水畅通；路树修剪美观、无残枝落叶、无悬挂白色垃圾；各种标志齐全鲜明，全市出口路环境卫生面貌有了极大改观。

2、搞好清障，保障安全畅通。

3、加强对非公路标志的清理。

组织环城全体路政人员，必要时动用全地区路政人员开展集中行动，对公路出口的灯箱和牌匾幌进行集中清理，前期下达告诫书，责令其自行拆除，若不拆除，采取强制措施，集中收缴。通过集中整治，使出口的路容路貌发生根本改变。

4、强化日常巡路。建立起完善的巡路制度，保持了巡路工作的连续性。

我们在坚持平时正常巡路和遇有特殊和重大活动时，采取白天巡路和夜间巡路相结合的办法，不分时节，在公路两侧倾倒垃圾行为多发的地段，加大巡查和看守力度。及时处理各类路政案件。

5、提高思想认识，落实各项安全工作。

**交通调查报告心得体会篇七**

1、了解人们的交通安全意识。

2、对调查结果进行分析，対有关部门提出建议。

容桂。

20xx年11月28日~11月29日。

xxx。

桂州大道与教育路是容桂的主干道，两路上下班的黄金时段人流兴旺，车辆川流不息，所以此处的交通可谓重中之重。交通流量十分大，拥堵塞车的情况时有发生，节假日更是如此。

为此，我们小组于20xx年11月28日与29日对这一路段的交通状况进行了一次深入调查，使人们能更好的加强了解交通安全意识！

11月28日早上7：30~8：30。

上班高峰期，经常出现堵车事件，导致不少人上班迟到，而且情况比较普遍。主要原因除了道路问题外，集装箱卡车也是个主要原因之一。加上少数集卡司机的素质问题，常常在此路段堵车，严重影响上班。

中午11：30~12：30。

大部分店铺都开始营业，而且中午吃饭的人较多，道路川流不息，当然也带了道路堵塞的情况。司机们赶着去吃午饭，非常急躁，拼命地按喇叭，当时的噪声达到70db。

闯红灯过马路没走斑马线。

没下车过马路逆向行驶。

严重超载。

地点：绿茵酒店有不少人认为，长久以来，对付横穿马路、闯红灯、在机动车上行走等这些顽疾的最有效办法，还是在十字路口配置交通协管员。而在容桂的大街小巷，没有交通协管员的路口很多，于是，很多有着侥幸心理的市民仍在冒险穿马路。行人之所以横穿马路，很多是因为没有意识到这种行为的危险性。“治本”要先“治”自己，在人行道内行走，不闯红灯，走斑马线过马路，等等，其实做到并不难，对于交通规则的遵守，常常只在一念之间。

现在交通事故频频发生，一场场车毁人亡，丧失了一个个生命，破坏了许多美满家庭的幸福生活。使个人财产和共公财产严重损失，严重阻碍了交通秩序。也会阻碍文明社会的进步。

顺德容桂发生特大交通事故。

“失控的货车下桥后直接冲过路旁花基，只听‘砰砰砰’几声巨响，正在花基上候车的乘客被撞得血肉横飞。我亲眼看到肇事货车把一具女尸拖行了50多米后，直到撞塌路旁的士多不能向前行驶后才停下来。”昨日，在现场等车的目击者刘先生回忆当时的情形时，仍显得惊魂未定。

1月13日早上7时15分，广西籍梧州的卢某驾驶中型货车由中山往大良方向行驶至105国道2620km+900m（顺德区容桂细滘大桥脚）时，冲向右侧路边并越过路边的花基绿化带，造成两男两女4人遇难。另外还有两人受伤，其中一名尚在抢救的女伤员仍未脱离生命危险。

记者赶到现场后，遇难者遗体和肇事车辆已被运走，路面和花坛上仍留有斑斑血迹，被碾压过的死者衣物和鞋子横七竖八地摆在路上。细滘大桥桥角的花基处有几条明显的轮胎印，50米外，一间由石砖和石棉瓦搭建的简易构造的士多已变成废墟。

顺德交警部门表示，他们初步怀疑货车因超载造成失控冲向右侧路边，事故车辆在冲向右侧路边并越过路边的花基绿化带的过程中先后与一辆二轮摩托车、一辆无号牌自行车以及在路边候车的群众发生碰撞，除人员伤亡外，事故还造成了三辆车不同程度损坏，肇事者已被警方控制。目前警方正对事故原因作进一步调查。

事故发生后，顺德区公安交警大队立即启动特大道路交通事故应急预案，区政府领导、市交警支队、市公安局顺德分局、区安监部门以及容桂街道办等各有关部门的主要领导及时赶赴现场指挥协调。

顺德交通部门呼吁广大市民，严格遵守交通安全法律法规，文明行车,确保生命财产安全。

最容易出车祸的原因：

一是营运车辆交通事故数量大，特大事故居高不下。营运车辆交通肇事55939起，造成16102人死亡，分别占总数的29.4%和38.4%。在一次死亡10人特大交通事故中，营运车辆肇事20起，占76.9%。其中，营运客车肇事18起，同比增加3起。

二是公路危险路段、安全防护水平低的路段事故突出。今年上半年，共有91493起碰撞事故发生在无隔离道路上，分别占碰撞事故总数的64.2%，同比上升12.6%。一次死亡10人以上特大交通事故中，19起为坠车事故，占73.1%，同比增加10起。

三是农村地区交通事故仍然较多。持机动车驾驶证的农业人口数量交通肇事63931起，造成15935人死亡，分别占总数的33.6%和38%。有8起一次死亡10人以上特大交通事故发生在农村地区县乡道路，同比增加6起。

四是私用车辆交通肇事上升明显。私用车辆肇事104078起，导致19289人死亡，占54.7%和46%。与去年同期相比，事故起数增加31194起，死亡人数增加5909人，分别上升42.9%和44.4%。

五是交通参与者交通安全意识和法制意识淡薄。超速行驶、超员载客、疲劳驾驶、不戴安全头盔等严重影响道路交通安全的行为大量存在。

六是道路交通工具安全技术水平总体还不高，摩托车、上道路行驶的拖拉机等安全性能较差的机动车占较大比例。

七是道路整体安全技术水平较低，低等级公路的交通安全设施缺乏，交通标志标线和交通控制设施不完善。

八是交通运输市场机制不健全，道路运输企业安全生产责任制落实不到位，对运输车辆及其从业人员的安全监管效果不明显，仍存在薄弱环节。货运车辆盲目发展，无序竞争，超限超载现象普遍、屡禁不止。

九是公安机关交通管理部门警力不足、装备落后，平均每名交警要管理近75公里的县乡道路，与艰巨繁重的道路交通安全工作任务极不适应。

十是管理部门对道路交通事故发生的特点规律研究不深，预防道路交通事故的措施、办法针对性、实效性不强；部分地方、部门道路交通安全管理措施没有得到很好落实；道路交通管理的基层基础工作在一些地方还非常薄弱。一是机动车超速、客车超员、不按规定行驶等严重交通违法行为仍然是导致事故的主要原因。上半年，因未按规定让行、超速行驶、违法占道行驶等交通违法行为导致的事故，共造成12790人死亡，占死亡总数的30.5%。在26起一次死亡10人特大交通事故中，有10起事故因超速行驶导致，占事故总数的38.5%。6起事故与超员违法行为有关，占事故总数的23.1%。5起事故与不按规定行驶有关，占事故总数的19.2%。

我国是世界上拥有自行车最多的国家，是世界公认的“自行车王国”。

自行车轻巧灵活，车速自便，维修简单，并且不使用燃料，无废气污染，无噪声，因此特别受人青睐。但是，自行车靠骑车人用双脚踩动踏板，由链条来带动后轮向前滚动，在行进时要用双手握住车把来掌握重心，控制方向。所以稳定性差，安全性差。一碰即倒，一倒人就伤。

从保证交通安全出发，《中华人民共和国道路交通管理条例》明文规定，未满十二岁的儿童不准在道路上骑自行车。而当你已经达到法定的骑车年龄，准备骑车时，则必须认真地学一学有关骑自行车的规定，要掌握骑自行车的基本要领。

自行车首先应该保持机件完好，安全设施齐全，牌、证齐全。出发之前，应该先检查一下铃、锁、刹车、车轮、踏脚、链条、撑脚、坐垫等是否完好有效。

学骑自行车时，应选择人车稀少的道路或广场、操场。禁止在交通繁忙地段学骑自行车。

当你已经掌握骑车技术，可以单独骑车时，你还应该掌握一下几条骑车规范：

1.在非机动车车道内顺序行驶，严禁驶入机动车道。在没有划分非机动车道和机动车道的道路上行驶，应尽量靠右边行驶，不能骑车在道路中间，不要数车并行，逆向行驶。

2.骑车至路口，应主动地让机动车先行。遇红灯停止信号时，应停在停止线或人行横道线以内。严禁用推行或绕行的方法闯越红灯。

3.骑车转变时，要伸手示意。左转弯时伸出左手示意；同时要选择前后暂无来往车辆时转弯，切不可在机动车驶近时急转猛拐，争道抢行；也不要弯小转。

4.自行车在道路上停放，应按交通标志指定的地点和范围有秩序地停放；在不设置交通标志的支路上停放也不要影响车辆、行人的正常通行。

5.骑自行车载物，长度不能超过车身，宽度不能超出车把宽度，高度不能超过骑车人的双肩。骑自行车在市区道路上不准带人。

6.骑自行车不准在道路上互相追逐、曲折竞驶、扶身并行。

7.不准一手扶把，一手撑伞骑车。撑伞时，要下车推行。

骑自行车的安全问题是个大问题，在各类交通事故种，自行车事故要占总事故的一半以上。自行车给人们的交通带来了便利，自行车同时也给人们带来了不幸。为此，我们应该严格遵守骑车规范，避免成为自行车的“牺牲品”。

1.发生交通事故后，可以拨打的报警电话？（c）。

a.119b.120c.110。

2.道路交通三要素是？(c)。

a.人、车、交通标志b.车、路、交通标志c.人、车、路。

3.十字路口的红灯表示（a），绿灯表示（a）。

a.停止信号通行信号b.等待信号通行信号。

c.通行信号停止信号。

4.马路上象班马纹似的白色线是？(a)。

a.人行横道线b.中心线c.分道线。

5.道路划分为两大部分是指？(a)。

a.人行道和车行道b.快车道和慢车道。

c.铁路和公路。

6.多少岁的儿童，不能像大人一样到马路上骑自行车？(a)。

a．右侧通行的原则b.左侧通行的原则。

c.中间通行的原则。

8.信号灯黄灯亮时，车辆应怎样行驶（c）。

a.辆、行人迅速通行。

b在确保安全的情况下可以通行。

c.车辆、行人不能通行，但越过停止线的车辆和行人可以继续通行。

10.您对容桂的交通满意吗？

a.非常满意b.很满意。

c.基本满意d.不满意。

1、交通堵塞的原因交通堵塞的原因容桂桂州大道交通堵塞原因分析经济的飞速发展和商业兴旺，使车流量和人流量大增，对交通产生强大的需求上世纪改革开放以来，容桂持续高速增长的经济和人民生活水平的提高，使越来越多的容桂人拥有了小汽车。经济的飞速发展同时也吸引了大量的外来人口，使得容桂交通量迅速增加，而作为容桂“商业航母”的天佑城是容桂最繁华的商业地段，人流量属容桂最大，因此，交通高峰时间，特别是上下班和节假日交通量更大，这是造成天佑城路段交通拥挤堵塞的主要原因之一。城市道路交通设施不合理、城市轨道交通少以及道路交通管理和交通安全设施少容桂街道的道路网密度较小，作为主要的现代化交通设施的地铁也没有，这使得做为容桂商业航母的天佑城路段人流量和车流量更为集中。又由于历史的原因，天佑城路段的交通管理和交通安全的现代化设施不够科学，如交通信号红绿灯的设置不够合理，人行天桥和地下人行过街道等则没有，这些都间接造成了这一路段的交通堵塞。车辆发展与道路发展不协调、城市发展与交通供给不协调、道路交通建设与交通拥挤区域的缓解不协调容桂自改革开放以来，私人拥有汽车量不断增加，但容桂道路建设增长速度跟不上车辆拥有量的增长速度，这种不适应和不协调的必然结果，首先是产生交通拥挤堵塞，其次使交通事故增多，交通公害严重和浪费能源等。经济的发展同时也加速了容桂城市化的进程，刺激了容桂的交通需求快速上升，而容桂交通设施建设的增加却跟不上交通需求的上升，这就产生了严重的不协调。这也是造成天佑城路段交通堵塞的原因之一。混合交通严重、占路严重和乱停车严重。天佑城内虽然设有大型的停车场但相对于如此大的车流量来说，明显不够。因此，这一路段交通乱源仍相对突出，摩的、出租车严重影响交通秩序，超速超载、疲劳驾驶、无证驾驶、酒后驾驶屡禁不绝，部分公交车、的士等交通违法行为时有存在。另外，人们对道路使用权、道路通行权等观念不强。占道经营、乱搭乱建、乱摆乱放现象大量存在，游散摊点屡禁不止，严重影响了这一路段的交通秩序。

2、对生活、经济生产的影响。

时间就是金钱，因为塞车而造成时间的浪费，会影响上班的效率和工作时的心情。如果是出行时遭到塞车，在等待的过程中心情可能变得暴躁，身心疲倦，影响出行。可能每一次的塞车，都有一些赶着去做某些重要的事的人受到影响。而且，虽然容桂并不是一个不折不扣的大都市，但到底每年也会有相当多的外国人或外省人来到这里，塞车一定会影响容桂在他们心中的形象，不管这个影响大还是小。从哥顿酒店到天佑城这一段路，住宿、购物、娱乐……一切享受应有尽有，不能让交通而影响这一段路。

好的方面：

大部分人都能遵守交通规则。

（1）不超速。

（2）乘骑摩托车戴头盔。

（3）安全横过马路。

（4）乘坐汽车要系安全带。

（5）不与机动车抢道。

（6）乘车尊老爱幼讲礼貌，见老弱病残及孕妇主动让座。

（7）行走时一心一用。

（8）不爬越路中的\'护栏、隔离栏，不在道路上扒车、追车、强行拦车或抛物击车。

不足的方面：

（1）有部分人单车搭人。

（2）有少部分车辆超载。

（3）逆向行驶。

（4）在马路上嬉戏打闹。

（5）单车并排行驶。

（6）有少部分车辆冲红灯。

（7）骑单车者没下车过马路。

（8）有少部分违章停车。

尊敬的全体公民：

城市交通每天都生活在我们身边，交通工具给予我们方便的同时，也给我们带来了隐患，在公路上，或许一秒的时间，就会把我们从原来安康和谐的家庭拉到死亡的边缘。据统计，世界上每十秒钟就会有一个人因为交通事故而离开这个五彩缤纷的世界。然而即使这么多的历史时间给予我们警示，却没有引到多少人的关注与重视。

为了你和他人的生命安全，为了城市的文明，家庭的幸福，我们在此倡议：

1.骑车靠右，不逆行、不双手离把、不互相追逐、不扶身并行；不忽然猛拐。

3.排队乘车、不向窗外乱扔东西，从右侧下车，不乘坐带病车、超载车和农用车；

4.靠路边行走，横过道路走证马线．’做到“一停、二看、三通过”

5.不贪图方便而翻越、钻跨交通隔离护栏；

7.主动宣传交通安全法规，积极参加交通安全社会公益活动。

从影响自己的家人开始，劝告自己的家人、亲戚要珍爱生命，严格遵守交通规则，安全乘车、安全乘船、安全骑车、安全走路。

行走的安全常识。

全体参与交通的人员必须牢记如下行走安全常识：

指挥灯信号绿灯亮时，准许行人通行；黄灯亮时，不准行人通行，但已进入人行道的行人，可以继续通行；红灯亮时，不准行人通行；黄灯闪烁时，行人须在确保安全的原则下通行。

人行横道信号灯绿灯亮时，准许行人通过人行横道；绿灯闪烁时，不准行人进入人行横道，但已进入人行横道的可以继续通行；红灯亮时，不准行人进入人行横道。

行人必须遵守的规定行人须在人行道内行走，没有人行道靠右边行走；穿越马路须走人行横道；通过有交通信号控制的人行横道，须遵守信号的规定；通过没有交通信号控制的人行道，要左顾右盼，注意车辆来往，不准追逐，奔跑；没有人行横道的，须直行通过，不准在车辆临近时突然横穿；有人行过街天桥或地道的，须走人行过街天桥或地道；不准爬马路边和路中的护栏、隔离栏，不准在道路上推扒车、追车、强行拦车或抛物击车。

行走时，哪些情况最危险呢？

（1）横穿马路很容易出危险。

（2）三五成群横着走在非人行道上，这样最容易发生交通事故。

（3）上、下班高峰过后，马路上车辆稀少，因为路中车少人稀思想麻痹。麻痹加麻痹就等于危险。

（4）行走时一心两用，边走边看书，或边走边想问题，或边走边聊天，边走边玩……这样做，可能车子不来撞你，你倒自己去撞车子，因此也十分危险。

（1）不满12周岁的孩子，不能在道路上骑车。这是交通规则规定的。

（2）不打伞骑车。

（3）不脱手骑车。

（4）不骑车带人。

（5）不骑\"病\"车。

（6）不骑快车。

（7）不与机动车抢道。

（8）不平行骑车。

1.行万里平安路做百年长乐人。

2.路无规不畅国无法不宁。

3.处罚违章不留情看似无情最深情。

4.乱穿马路失道无助。

5.超载超速危机四伏。

6酒后驾车拿命赌博。

7.一秒钟车祸一辈子痛苦。

8.遵守交规储蓄安全。

9.高速公路行驶适速。

10.遵守交通法规关爱生命旅程。

容桂，珠三角的制造业重镇，这里有６家世界５００强企业设点，有科龙空调、容声冰箱、格兰仕微波炉等世界级名牌，这里还是“亿元企业俱乐部”。容桂是顺德重要的工业生产基地、经济重镇，是全国最大电冰箱、微波炉、空调器生产基地。为了增强工业发展后劲，容桂大力改善道路建设，但容桂交通设施建设的增加却跟不上交通需求的上升，这就产生了严重的不协调。由于种种历史的原因，在一些交通主干道，拥堵塞车的情况时有发生，节假日更是如此。并出现了越来越严重的趋势，我们容桂人民和政府在近几年的时间里花费了大量的人力和物力开展整治工作。那么现在的情况如何呢？容桂人民对于政府的整治满意吗？情况改善了多少呢？容桂人民对于交通问题还有什么要求呢？为此，我们的学生于20xx年11月28日与29日通过对桂州大道对这一路段的交通状况进行了一次深入调查，使人们能更好的加强了解交通安全意识！

安全事关你我他，安全系着千万家！

**交通调查报告心得体会篇八**

29个省(区、市)道路交通事故死亡人数同比减少。20xx年，全国有29个省(区、市)道路交通事故死亡人数与20xx年相比下降。其中，河北、辽宁、黑龙江、江西、河南、贵州6个省交通事故死亡人数降幅超过11%。湖南、新疆交通事故死亡人数同比上升。

机动车驾驶人交通违法是造成交通事故的主要原因，超速行驶、疲劳驾驶、客车超员等交通违法肇事减少。

有关部门统计数据显示，20xx年全国发生的道路交通事故中，机动车驾驶人违法行为是交通事故的\'主要原因。其中超速行驶、占道行驶、无证驾驶、酒后驾驶、疲劳驾驶等原因造成的人员死亡比较突出。

**交通调查报告心得体会篇九**

市信访局：

xxxx年xx月x日晚x点xx分左右，我公司驾驶员驾驶大客车从上海返回途中，在行驶至交叉口时，因红灯，大客车驾驶员在导向车道内正常停车等待。在等待过程中听到车后一声巨响，驾驶员下车查看时发现一辆二轮摩托车（为套牌车）撞在大客车左下尾部，摩托车驾驶员及一名女乘客倒地受伤。驾驶员立即拨打110报案、120抢救伤者。目前，受伤摩托车驾驶员在市中医院接受治疗，摩托车女乘员在普济医院接受治疗，两伤者伤情较重，正在医院接受进一步治疗。

后经调查了解，摩托车驾驶员，人，现年26岁，在泰打工；摩托车女乘员，黑龙江人，现年26岁，在昆山打工。事故发生后，我公司立即派人赶赴现场，抢救伤者，并到交警队积极配合处理。从事故现场分析，我公司车辆正常停车等待信号灯，摩托车是从车后撞上大客车的.，按法理讲，责任不在我方。目前，交警队责任认定书尚未下达，交警部门只要求我公司在交强险范围内垫付壹万元费用。

3月30日、3月31日、4月1日伤者家属到我公司交涉，无理要求支付医疗费用。伤者家属情绪激动，并在交警队办公室殴打我公司驾驶员，无理指责说：你不停车，就不会有事故发生。我公司要求家属依法办事，但伤者家属置若罔闻，一再到我公司胡搅蛮缠。

4月2日正是清明节假日运输高峰期，伤者家属在无理要求没有得到满足的条件下，于10时左右纠集数十人在南站车辆进出口拦堵大门，给旅客出行造成很大影响，旅客投诉不断，严重扰乱我公司正常生产秩序。

鉴于以上情况，我公司认为事故发生，应由交警队按照法律法规处理，只要交警队认为我公司需承担相关责任及费用，我公司当有有义不容辞的责任。但伤者家属一而再、再而三到我公司胡搅蛮缠，妄图用非法手段迫使我公司答应其无理要求，这是难以办到的。现在的社会是法制的社会，不是大闹大解决、小闹小解决的时代，是讲法讲理的时代，而且我公司本着人道主义精神，又垫付了两万元医疗费用，于情于理，恰如其分。

我们希望政府相关部门对该事故能够秉公执法，依法处理。

特此报告。

20xx年xx月xx日

**交通调查报告心得体会篇十**

随着社会的飞速发展，工作、生活节奏也越来越快，交通工具给我们带来了前所未有的方便。然而在大家感叹社会进步的同时，它也给我们带来了灾难，一个个蓬勃的生命消失在飞驰的车轮下，一个个幸福美满的家庭转眼间支离破碎，特别是那些还没有踏上社会的中小学生，也遇到了这样的灾难，亲人哀伤的呼唤，始终留不住弱小的生命。我们能做些什么呢?由于我们学校处在交通事故多发段，在校学生居住地比较分散，还有相当一部分同学居住地较远。因此，交通安全教育是我们学校安全工作中的重中之重，同时也是我们中学生应该要、必须要进行的教育。为此，在老师的指导和带领下作了一次深入的社会实践活动。

本次社会调查活动以学生和我们周围的人们(如老师、家长等)为主体，以实践为载体，准备充分，层层推进，逐步深入。

1、小组成立及宣传发动。

20xx年xx月上旬，我们成立了社会实践活动小组。由八(2)班董梦琦担任组长，刘波文为副组长。八(2)班同学为组员。指导老师是班主任甘仁伟老师。学员中分为调查访问小组、查阅收集资料小组、整理总结材料小组、撰写论文小组、宣传制作成果小组等。利用班会课，在上了一堂动员课，董梦琦组长还向我们介绍了这次社会实践活动的意义、目的及要求等。

2、调查问卷设计、制订活动计划和活动方案。

我们分成各个小组后，接下来由我们大家通过讨论来一起进行调查问卷设计、制订活动计划和活动方案，为我们下面的活动做好积极的准备。

3、收集资料。

为了了解与交通安全的相关内容，我们首先到学校图书室查阅了近期刊登在xx等报刊关于交通安全的有关政策与事故报道文章。部分同学在网上查找了《中华人民共和国道路交通安全法》的详细内容。

我们还到了交通安全指导站，收集了关于关于如何进行交通安全宣传工作的资料。如《安全防范知识手册》、《文明交通承诺书》及县公安局交警大队关于道路交通安全宣传资料。

要了解与我们学生切身有关的信息，为此我们又到政教处，在老师的配合下查找到了(如《安全防范便民手册》、《中学生道路交通安全知识》、《农村交通安全“十知道”》《农村常见违法行为及处罚标准》等)道路交通安全宣传资料，还找到了我们学校所作的交通安全工作的记录。

另外，我们组织部分同学在6月1日至8日在校门口观察来往车辆，计算来往车辆数量和车辆、行人的交通情况，以此来收集调查数据。

4、调查访问。

(1)为得到交通安全方面的情况和数据，针对我们乡的交通情况的现状，现在正在逐步健全城乡交通设施，如将原有的道路进行改造拓宽，截弯取直，主干道上等级低的桥梁进行拆除改造拓宽，丁字路、断头路进行了延伸，煤渣路改造成沥青油路，使乡与村、村与村之间条条道路畅通，形成了一个便捷的公路网。

正是因为我们乡现在的道路越来越好，提供了部分司机开快车的一个途径，使原本紧张的交通安全问题更加严峻。自去年起，就发生多次重大交通安全事故，其中电动车、摩托车占事故车辆的60%以上。主要原因是：车速太快、叉路口转向时没有注意直行道的状况、车辆存在安全隐患、驾驶员没有警惕心、无证驾驶、带头盔少或不带的比较多等等。

道路交通安全检查部门针对出现的问题，也采取了一系列的措施。如加大路检，时常上路检查，对无牌无证车辆、超载车辆进行检查;进行“劝告式服务”，对轻微违反的(如不带头盔、不系安全带者)进行劝告;加大宣传力度等。

对学校学生交通安全负责方面，道路交通安全指导站除了在学校宣传交通安全知识外，还在校门口专门设置了斑马线。但是他们也看到了一些不好的现象，如学生家长在接送孩子时车乱停放现象较普遍，影响来往车辆行驶;学生在马路上等车现象严重等。通过我们这次调查活动，能更好的宣传道路交通安全知识，让交通安全意识进驻我们每一个学生及家长心中，给交通安全注入一股新的支持力量。

那到底我们乡人民的交通安全意识如何呢?我们带着这个问题采访了部分路人，他们都说现在条件好了，每家每户都有自行车、电动车、摩托车，树立驾驶员的交通安全意识是非常重要的。为了生命，为了自己，“不争一秒”他们承诺会尽自己努力当好交通安全宣传员的。

(2)要解决学生交通安全问题，仅靠交通管理部门是远远不够的。所以我们采访了我们学校的分管交通安全的政教处主任余军老师。他告诉我们，目前我们学校有教学班15个，在校学生700多人(其中初一年级6个班;初二年级5个班;初三年级4个班)，本学期住校生就有330人。我们学校一出校门就是一条柏油马路，它是通往县城的要道，时时车水马龙，所以交通安全教育尤其重要，再加上学校是我们学生安全的直接管理人，负有对学生进行管理、教育和引导的职责，因此我们学校早就将交通安全教育列入我们学生平时的教学日程，并已制定出切实可行的宣传教育计划，正在逐步实施中。如在学校广播、晨会、班会课上进行交通安全宣传，并且还邀请校外相关部门进行讲座，展览宣传画等，同时还利用课余时间开展了一系列关于交通安全教育方面的活动，有观看安全教育片、发放《“文明出行平安回家”告家长书》等，甚至在国庆节的.《告家长书》中也有部分涉及到交通安全方面的提醒。学校除了上述的一些活动的举行之外，还制定了相关的规定，如进出校门要点名，维持秩序，摆放警示牌等。

那其它人员是如何配合实施政教处的措施的呢?于是我们采访了我们学校的门卫，他向我们出示了《清水中学校门登记表》和《外出申请表》介绍说，为保证学生的安全和学校秩序，所有外面的人进出校门都要进行登记，学生外出必须要有班主任和值日领导签字的《外出申请表》，否则一律不准进出的;下课放学回家时，门卫还要负责校门口公路段学生的交通安全。

班主任又是如何实施交通安全教育工作的呢?学校安全教育一直很重视，每一次班主任在会议上，明确要求班主任，在每一次班会课上都要留有一定时间进行安全教育。如学校对学生自行车的定期安全检查;时时提醒学生骑自行车时应该注意的安全;公路上遵守情况等等，学校特别对学生进出校门的安全及交通易发地的安全较重视。

**交通调查报告心得体会篇十一**

本文目录。

公共交通是城市公共服务体系的重要环节，是市民极为关注的热点问题。城市的公交服务质量，更是衡量一个城市文明程度的标志。市政府对我市公交发展十分重视，xx年3月提出了争创“全国先进，中西部一流，群众满意”的城市公交发展目标。为推进我市公交优先发展，市政协成立了调研课题组，对影响公交发展的各方面因素进行了深入调查，以期对发展公交，缓解市民出行难提供一些帮助。

17.67标台，城区公交出行分担率23.22%。

近年来，为建设“全国先进、中西部一流、群众满意”的城市公交，解决市民“出行难”问题，市政府采取多种措施，大力发展国有主导的城市公交，取得了明显的成绩。主要做法有：

1、增加车辆和调整线路，提高公交运力。

xx年底，中心城区公交营运车辆5220。

标台(市公交集团4436标台)，公交线路174条。到xx年底，中心城区公交营运车辆增加到5821标台(市公交集团4963标台)，公交线路增加到175条(较上年新开行12条，调整优化取消11条)。增加车辆和调整线路，提高了公交运力，日载客量由xx年的244.7万人次增加到xx年的291.6万人次，上升19%。

2、推行ic卡票制改革，提高公交出行分担率。

市公交集团公司推出ic卡并相继采取一系列优惠措施后，

ic卡发行量快速增长。xx年底为93万张，xx年底增至143万张，xx年7月达到202万张。ic卡票制改革吸引了大量群众乘坐公交车，公交出行分担率有较大提高。

3、试行公交专用道，提高公交运行效率。

交管部门在一环路、蜀都大道划定了两条公交专用道，并于xx年5月1日起投入运行。据初步测定，车速由原来的12公里/小时提高到15～20公里/小时，部分路段可达30公里/小时，公交车运行时间节约20%以上，快捷性得到初步体现。

上述工作在一定程度上缓解了市民出行难局面，车速过慢、乘车拥挤、舒适度低等突出问题得到一定程度的解决。xx年底，中心城区市民公交出行分担率由xx年的14.7%提高到23.22%。

在国内同类大城市中，市的公交一直处于相对落后的位置。主要表现为站点远、乘车难、换乘难，从而导致公交车速度慢，准点率低。特别是在上下班高峰时期，公交车候车时间过长，车内拥挤不堪，上下车秩序混乱，群众反应强烈。公交服务水平不高导致市民大量选择私家车、自行车、电瓶车、出租车等方式出行，大大增加了本来就不堪重负的道路负荷;而道路负荷大、拥堵又导致公交车的运营速度更慢，促使更多的人选择乘坐公交车以外的方式出行，从而形成恶性循环。公共交通发展落后已经成为影响发展的重要因素。

经过深入分析，我们认为制约公交发展的主要因素有线网、场站、路权、行业监管、内部管理及相关配套政策。这些因素相互影响，引发一系列问题，制约了公共交通的发展，使得市民出行难的问题长期得不到缓解。

1、线网。

现有的城市公交线网设置不够科学，层次不分明，分工不明确。这是影响公交发展的最主要因素。主要表现为：线路重叠过多，线路走向设置不合理，对市民出行考虑不周。许多居民小区没有公交车经停，居民公交出行困难，被迫选择其他出行方式。近年来有关部门虽然已在着手进行线网优化，但尚未达到科学规划、合理设置的标准。

2、场站。

公交场站建设滞后，是影响公交发展的瓶颈。长期以来，城市建设中对公交场站的规划和建设严重不足。新开发区域的公交场站建设常被忽视，旧城区原有的公交场站也被大量挤占挪作他用。一环路以内现在已经没有一个公交场站。市公交集团近年来车辆增加很快，但场站建设滞后，目前使用场站仅50个，计835余亩，按国家建设部有关标准计算缺口近50%。场站缺乏直接影响高峰班次的投放，当前在运力比较充足的情况下，也无法加大高峰期车辆的投放。

场站不足还严重影响到公交线网的优化。市内缺乏中转站首末站造成线路过长，加大了优化线路的难度。一个需要引起充分注意的是例子是，正在建设中的天府广场地铁中心枢纽，就没有规划和建设公交场站。

3、路权。

城市的公共资源之中，道路资源最为紧缺。长期以来，在道路资源的分配上，公交路权优先的原则没有得到充分的重视。xx年5月之前，一直没有设置公交专用道，仅在几条最重要的干道上设置了公交优先道。由于相关管理未能合理配套，这些公交优先道经常受到大量社会车辆的违法侵占，严重影响了公交车的运营速度。运营速度的降低使公交车发班频率和准点率降低，造成等候时间过长等问题，严重制约了公交出行分担率的提升。

路权涉及到的最大困难是市区路网存在大量的瓶颈路段、双向6车道的路网不完善，需要进行新一轮的市区道路改扩建工程。

4、政策。

城市公交作为带有一定公益性的社会服务，政府应给予相应的政策和财政支持。对参与经营的企业，应不分国有和民营，都给予“国民待遇”。比如，市公交集团推出ic卡优惠票价和对特殊人群的免费优惠后，民营公交线路因为不能得到政府的相关补贴而未能实行同样的优惠票价，不能刷卡，从而形成“一个城市两种票价”的现象，参与公交服务的民营企业和乘坐民营公交的市民对此有较大的反映。

要促进城市交通的良性发展，首先要解决城市交通的发展模式。目前，我市平均每天新增500余辆机动车上路，主城区的电瓶车已达120万辆，道路资源难以承载社会车辆增加的压力。因此，要坚定不移地选择以公共交通为主体的发展模式，建设以公共交通为主导的多元化城市交通系统，提高公交出行分担率。城市交通结构应以公共交通为主体，构建以“轨道交通为骨干、快线公交为主体、支线公交为支撑、出租汽车为补充”，合理匹配、高效快捷并与城市规模、人口和经济发展相适应的公共交通系统。同时，对小汽车采取不限制购买，但限制使用的办法，出台一些调控政策，在不同的区域特别是中心城区控制小汽车使用。对电动自行车的限制措施也应该继续加强。

同时，为适应公交优先发展的需要，建议修改《市城市公共汽车客运管理条例》，对我市公交发展的指导原则、政策支持、管理体制、资源配置、服务规范、监管执法等，按照新的形势和要求予以相应调整。

要加快实施公交线网优化，逐步形成公交快线网和干线网，并在此基础上搭建公交支线网，形成主干线路、干线线路、支线线路相互配合，层次分明，换乘高效、便利，具备较强出行吸引力的中心城区公交线网。线网优化应该遵循以下原则：尽量减少公交线路重复;降低非直线系数;中心城区公交线路换乘系数原则上不超过1.4，主干线路、干线线路、支线线路各层次间建立方便、快捷的换乘场(站);凡是具备条件的中、小街道，原则上都应该开行支线公交;新增或延伸线路，向新建的大型住宅区、商业中心区、高等院校、工业园区等延伸，扩大公交线路覆盖率。市公交集团现已在市区53个片区中开通8条支线公交，应加快进度，争取在2年内基本完成。

同时，为适应线网优化的需求，建议增购高性能大容量公交车和小型公交车，使车辆结构尽快形成合理的比例，在适应城市快速公交系统建设和干线、支线公交对车辆不同需求的同时，提高公交舒适度，以吸引更多的人乘坐公交车。

公交场站是线网优化的重要基础，要加大公交场站的规划力度和规划执行力度。在土地资源紧缺的主城区，旧城改造要规划地下公交场站，要求开发商同步建设、同步交付使用，以有效地解决首末站严重短缺的问题。公交场站的深度开发要给予政策上的倾斜，鼓励公交企业和社会资本参与公交场站建设。对于新开发区域，公交场站的配建必须纳入新建小区的强制性条件。只要达到一定规模的新建小区，必须配建相应规模的公交场站。场站建设要实行综合配套建设，要对整个区域综合开发和立体开发，进行统一管理。这是一个比较复杂的系统工程，建议相关部门选择一个场站建设作为试点，为以后的工作提供样板和经验。

正在修建地铁，轻轨建设也在紧锣密鼓地筹备之中。为最大限度地发挥地铁、轻轨和公交汽车的效率，要系统规划三者之间的换乘驳接枢纽，有机衔接，以充分发挥城市公共交通体系的综合效益。

公交运营速度是提高公交出行分担率的核心问题。要下决心在具备条件的交通干线上实行公交专用道，建设快速公交系统，使公交出行较私人交通出行更具优势，从而吸引更多的人选择公交出行，提高公交出行分担率，缓解中心城区交通压力。

快速公交系统建设应该遵从“专用、快速、大容量和线网整合”四条原则。加快配置先进科技设备，用先进的科学技术手段调度管理公交系统，也是建设快速公交系统中一个值得高度重视的问题。

实行公交专用道的道路条件是双向6车道。目前这样的道路并不是太多。一些干线如新华大道、红星路部分只有4车道。建议加大这些路段工程的改造力度，尽快在这些干道设置公交专用道。同时，为实现路权向公交倾斜的宏观目标，建议市交委、交管局参与城市建设的规划和城市道路的技术规划设计。

相关职能部门要按照市政府提出的争创“全国先进，中西部一流，群众满意”的城市公交发展目标，制定行业服务标准，对公交企业经营线路进行动态管理、考核、授权经营;要提高公交企业进入门槛，严格禁止挂靠经营和收取保证金等办法的承包经营。

加强监管，提升公交企业服务水平。建议今年内重点研究解决市民反映突出的运营时间问题。目前公交除少数干线外，绝大部分线路均在晚上7至8点收车，这样的时间表同二三十年前基本没有区别，与现在的城市规模和市民生活方式不相适应，与市打造最佳人居环境的奋斗目标不相符合。应根据市民需要，对线路的收发车时间做出相应调整。

整合规范民营公交企业。现有民营公交企业9家，利益分散，经营矛盾大，不利于公交资源的优化配置和行业监管，同时也导致服务质量参差不齐，消费者的利益受到一定的损害。有关部门应以优质服务和安全生产作为主要考核指标，进行调控，支持鼓励民营公交进行整合，引导其进行规模化、集约化、专业化经营，以减少经营矛盾，为市民提供更好的公共交通服务。

返回目录。

这几年城市的发展很快，这就出现了怎样上学的问题。最远的上学路程将近5公里，我家离学校不远也不近，也有2.5公里。上学问题是一个很重要的问题，它关系到同学们的学习和切身利益，必须妥善地解决问题，近来我带着这一问题亲自调查，并提出意见和建议。

调查。

1.坐公交车，一天4元，从家里到学校的时间约15分钟。

2.坐接送车（合租车），一天12元，快时10分钟，一般13~15分钟。

3.坐三轮车，一天20元，时间约5分钟。

4.走路，走路最节约，时间约25分钟。

分析与结论。

1.坐公交车，虽然节约划算，但很不方便。车站离家有一段路要走6分钟。

2.坐三轮车，虽然时间快，但最不划算，也很不安全。

3.走路，虽然最划算，但时间最长。

4.坐接送车（合租车），较划算，也不慢，而且在家门口接送。我认为：目前是最好选择。

意见和建议。

1.建议政府多开一路经过南山大道到一小的公交车，方便更多学生上学。而且要在公交车停站的地方建候车亭。

2.建议学校安排校车，统一接送，让同学们更快，更方便上学。

3.建议要加强交通安全管理，因为上学、放学时，人多车多，交通堵塞。

返回目录。

返回目录。

(一)会车时不变换灯光。《道路交通安全法实施条例》规定：夜间会车应当在距相对方向来车150米以外关闭远光灯，改用近光灯，在窄路、窄桥与非机动车会车时，应当使用近光灯。可是，xx县有些驾驶员在夜间会车时，根本不变换灯光，殊不知，对方驾驶员受强光照射影响，极易发生事故。

(二)拨打接听手提电话。随着通讯的发展，手提电话方便了人们联系，于是也常见有驾驶员边驾车，边拨打接听电话。乍看是小事，其实不然，拨打接听电话，分散了驾驶员精力，遇有紧急情况出现会处罚不及，导致事故发生。

(三)随意停车。在公路上，经常可见到一些驾驶员只图自己方便，将车停放在公路边，有时公路两边都停放车辆，使本来就不宽敞的公路变得更加狭窄，只能容一辆车勉强通过。还有驾驶员遇见自己认识的驾驶员，便随意停车对话，只顾自己方便，给后面的车辆造成不便。

(四)非机动车驶入机动车道。在靠近xx县一高、二高等学校附近的光马路、花园路、弦山中路经常可以看到三个一排、五个一伍的“学生脚踏车簇”，他们偶会有说有笑，牵手搭背，或是风驰电掣地行驶在机动车道内，视交通安全于不顾。

(五)随意翻交通越跨。为了人们的安全，xx县在弦山大道中段的机动车道和非机动车道之间改建了花带、设置了人车隔离护栏，可个别人为了图方便，视交通安全于不顾，随意跨过隔离护栏，越过花带，进入机动车道，常听到一阵阵急刹车的声音，真是令人触目惊心;六是随意堆物作业。农民都认为偷窃是违法犯罪，而违反交通规则不是什么大事。许多公路沿线的农民为了贪图个人方便，随意在公路上打场晒粮，堆物作业，设置路障，使本来就不宽阔的道路更加拥挤，留下交通事故隐患。

(一)人们的交通安全意识淡薄。xx县是一个农业大县，农民占总人口的百分之八十，而且农民文化素质偏低，法制观念不强，为贪图个人方便而在公路上打场晒粮、堆物作业，使本来不宽畅的公路更加拥挤。加之有些市民交通意识淡薄，只顾上路行驶，随意性强，不顾交通安全，严重影响了正常的交通秩序。

(二)机动车保有量剧增，道路交通设施没有同步改善。当前，随着改革开放的不断深入，xx县经济的高速发展，大量微型轿车、昌河面包车、机动三轮车、电动车、人力车拥入市场从事客运，交通流量成培增长，道路条件与交通流量之间的矛盾日益突出，给交通管理工作造成了很大难度。

(三)交通安全宣传还存在薄弱环节。近年来，尽管我大队以“五进”为契机，在宣传工作上采取了多种有效形式，但是，宣传工作发展还不平衡，尤其是社会宣传还存在死角，致部分群众认识不到位，对交通安全没有引起足够重视。

(四)标志、标线等交通安全设施不健全。xx县的公路设施并没有随着机动车的保有量的增加而增长，如xx县的兴隆路、光马路、光南路等部分路段道路等级低，标志不全，平面交叉，各种交通设施、标志、标线不健全，无人车分离设施。

(五)警力欠缺。近年来，我大队虽然采取了一些措施，通过聘请交通协管员来补充警力，但就目前而言，警力仍然严重缺乏，xx县有部分路段因缺少警力而管控不全面。

(一)必须加强交通安全社会化管理。构建“政府主导、部门主管、企业主体、职责明确、责任落实、齐抓共管”的社会化管理模式新格局。由政府牵头，各部门协调统一作战，加大xx县辖区交通秩序整治力度，做到交通违法行为发现一起、纠正一起、处理一起，决不让违法者心存侥幸。

(二)必须加强机动车和驾驶人源头管理。一是要严把车辆入户发牌关，驾驶人员考试发证关。二是要严把车辆和驾驶人检审关。三是切实提高路面执勤执法监控力度。四是深化客运车辆源头化管理工作，层层签订。

责任书。

五是坚持“窗口服务”与“上门服务”

(三)必须加强交通事故多发点段的治理。继续完善交通标志、标牌和防护设施，在县一高、二高、一小、三小、春晖中学等学校附近路段增设“前方学校”、“行人过街”、“禁止通行”等警示标志。在312、106国道、213、338省道急弯处设置“急拐弯慢行”标志等，在兴隆路、光马路、光南路等部分路段增设警示标志。继续完善所有村村通路口设置减速带。确保道路安全畅通，从根本上消除事故黑点。

(四)必须加强交通安全“五进”宣传教育。要有机结合“大走访”活动，按照上级公安机关的要求，再次掀起宣传“五进”活动高潮，发挥各类宣传阵地的作用，大造舆论声势，提高四个群体的交通安全意识，营造良好的交通安全氛围，将交通安全知识送进千家万户，做到家喻户晓，尽人皆知，确保道路交通有序、安全畅通。

(五)必须加强交通科技建设，用科学技术管理交通。建立以交通组织指挥系统为龙头，交通综合信息管理系统为基础，交通警务管理系统为保障的科学交通管理体系，使交通管理实现信息化、网络化的综合管理，增强宏观交通控制、指挥调度能力和交通管理应变能力。以缓解交通安全管理警力严重不足。

本文档由范文网【dddot.com】收集整理，更多优质范文文档请移步dddot.com站内查找