# 交通工作调研报告（精选5篇）

来源：网络 作者：雨后彩虹 更新时间：2024-08-10

*小编为大家整理了交通工作调研报告(精选5篇)，仅供大家参考学习，希望对大家有所帮助!!!为大家提供工作总结范文，工作计划范文，优秀作文，合同范文等等范文学习平台，使学员可以在获取广泛信息的基础上做出更好的写作决定，帮助大家在学习上榜上有名!...*

小编为大家整理了交通工作调研报告(精选5篇)，仅供大家参考学习，希望对大家有所帮助!!!为大家提供工作总结范文，工作计划范文，优秀作文，合同范文等等范文学习平台，使学员可以在获取广泛信息的基础上做出更好的写作决定，帮助大家在学习上榜上有名!!!

交通工作调研报告(精选5篇)由整理，希望给你工作、学习、生活带来方便”。

第1篇：交通情况调研报告

交通情况调研报告

交通事情调研报告(1)

都市交通是都市品味和文明程度的直接反映，是都市精神文明建设的重要内容之一。为了促进我区三创三评目标和争创全国文明都市、全国卫生都市目标的顺利实现，区委、区政府于近日就我区都市交通现状进行了专题调研，现将调研事情报告如下：

一、湘东区交通基本事情

我区的交通络要紧是由公路和铁路两部分组成，本次调研重点是公路交通络。湘东，与湖南的长、株、潭经济区毗邻，是江西的西大门，交通十分便利，浙赣铁路、昌金高速公路、320国道自东向西横穿全境，319国道由北向南贯通全境，距长沙黄花国际机场130公里，距省会南昌290公里，周边可与莲花、芦溪、安源、上栗及湖南攸县、醴陵相接。目前，境内拥有公路总里程1615.55公里(别包括都市道路)，每百平方公里公路密度为1xx.3公里。其中国家高速公路及连接线2条14.629公里，国道2条41.846公里，省道3条102.202公里(待定)，县道14条242.2xx公里，乡道34条186.257公里，村道818条1028.349公里;拥有一级公路18.328公里(在建)，二级公路103.106公里，三级公路69.865公里，四级公路xx5.797公里，等外公路737.659公里;拥有沥青路126.291公里，水泥路762公里，砂石路727.259公里;拥有桥梁291座计4392延米。到20xx年底为止，全区132个行政村实现村村通油(水泥)路。

二、湘东区交通络存在的要紧咨询题

公路是我区经济、社会、综合运输以及人民生产日子别可缺少的重要基础设施。虽然我区公路建设差不多有了长脚的进步，但路的质量和数量仍别能满脚经济跨越式进展和人民日子水平迅速提高的客观要求。湘东区公路仍然是湘东区国民经济进展中的薄弱环节，还存在着许多有待解决的困难和咨询题。存在的要紧咨询题有：

(一)路进展别平衡，通畅深度别够

我区公路建设重点要紧集中在中心城区核心的地带，呈放射性地向核心外围地域分布，造成了路进展的别平衡，特别是南部东桥、广寒、白竺三个山区乡镇，路进展相对滞后。全区132个行政村尽管已实现村村通油(水泥)路，即到村委会所在地已通油(水泥)路，但通自然村的公路大部分是泥砂路，通畅深度别够。

(二)路等级较低

湘东区路的技术水平偏低，到20xx年底止，全区三级以上公路为202.094公里，仅占全区公路总里程的12.5%，而四级和等外公路达到1413.456公里，占总里程的87.5%，低等级公路相对较多，这远远别能习惯区域经济的进展需要。加速高等级公路的建设，提高农村公路的技术等级，应是路建设的急中之急。

(三)路结构有待改善

目前，我区的路框架已初具规模，全区三横两纵的路格局差不多形成：三横包括骨架公路昌金高速、干线公路320国道及白竺崇源至排上南部经济干线;两纵包括干线公路319国道及荷尧萍洲(昌金高速连接线)至东桥界头公路。但南部经济干线和荷尧萍洲至东桥界头公路部分路段等级较低，没有达到二级公路的标准。要形成比较完善的公路，干线公路必须改造成较高等级的公路(二级以上)，并且，还能够适当加密。

(四)与区域外连接的公路、中心城区的进出口公路均需加强

湘东区与周边市县(包括萍乡市内的莲花县、芦溪县、安源区、上栗县和湖南省的醴陵市、攸县)相联系的要紧出口路有32条，其中出入湖南的16条，出入市内相邻县区的16条。由于这些公路大部分等级偏低，在相当程度上制约了湘东区与周边市县经济往来。中心城区进出口公路以及大部分城区道路有待进一步完善，别利于发挥城镇的辐射和带动功能。

(五)公路建设资金缺口大

近年来，湘东区加快了公路建设的进展，但由于区域经济整体水平还别够发达，资金筹措较为困难。经过积极努力争取到上级的部分项目补助资金外，区、乡(镇)、村三级配套资金缺口较大，对公路建设带来了很大的阻力，资金短缺是我区交通事业进展面临的要紧咨询题。

(六)公路养护治理任务艰巨

由于资金缺乏保障、行驶公路的车辆超限运输等多方面的原因，造成区内大部分要紧道路路面损毁、路况逐步恶化，公路养护治理面临巨大的压力。

三、规划湘东区交通络的几点建议

(一)制定湘东区公路规划

1、公路规划目标

公路规划目标以我区制定的社会经济进展战略目标为依据，打造区至乡镇半小时经济圈，以湘东城区和陶瓷产业基地为中心，为推进城乡一体化建设提供更加完善的交通络。

2、公路规划布局准则

一是规划线路必须具有良好的经济效益和路效益;二是服从国家、省、市交通主管部门颁发的各类公路交通规划中涉及湘东区境内有关内容;三是与区、乡两级的城镇规划以及陶瓷产业基地路规划相结合;四是按骨架公路、干线公路、农村公路三个层次进行规划;五是尽量确保路平衡进展;六是促进湘东公路运输业的进一步进展。

3、公路布局方案

依照我区的公路现状，建议将原路框架三横两纵调整为四横四纵，四横包括昌金高速、320国道、南部经济干线白竺崇源至排上公路、白竺至东桥界陂公路;四纵包括金升高速麻山小桥至白竺源并段、319国道、荷尧上云至广寒龙泉公路、荷尧萍洲至东桥界头公路，新增一横(白竺至东桥界陂公路)和两纵(金升高速麻山小桥至白竺源并段及荷尧上云至广寒龙泉公路)，使全区整体路框架更加完善。

(1)骨架公路：

一横：昌金高速上云马冲至大义金鱼石段，湘东境内长10.795公里，已建成，往东途经青山、福田进入萍乡市区，往西进入湖南株洲市。

二纵：金升高速麻山小桥至白竺源并段(待定)，湘东境内长14公里，可与芦溪、上栗相连。

(2)干线公路：干线公路在整个公路中起着全面性和支配性的作用，是公路规划的重点。

①要紧干线公路：共6条

二横：五里至老关线(320国道，一级18.328公里，在建)，往东进入萍乡城区，往西进入湖南湘、株、潭经济圈;

三横：南部经济干线白竺崇源至排上线(待定省道，二级33.8公里，在建)，要紧操纵点为：白竺乡崇源、源头、麻山镇桃源、汶泉、麻山、景星、腊市镇庙岭、炉前、排上镇西坑、荷塘、美田桥。该线自东向西横穿湘东境内，往东与芦溪县南坑相连，往西进入湖南醴陵、攸县。

四横：白竺至东桥界陂线(新增干线公路，二级35公里)，要紧操纵点为：319国道、白竺乡政府、黄岗、中村、广寒乡郊溪三十六湾、官溪、广寒乡政府、南岗口、东桥镇茶红、沿塘、界陂，接湖南攸县。

一纵：麻山岭背至白竺柘村线(319国道，二级23.8公里，已建)，是我区的要紧出口路之一，由北往南可连接萍乡城区及莲花县。

三纵：荷尧上云至广寒龙泉线(新增干线公路，二级62公里)，要紧操纵点为：青山温盘、荷尧上云、横江、阁楼岭、320国道、电厂沿河路、湘东新湄、麻山桐田、麻山镇政府、麻龙公路、白竺杉坪、白竺水洋、广寒郊溪、官溪院冲、洞溪、龙泉，接湖南攸县。

四纵：荷尧萍洲到东桥界头线，二级49公里，要紧操纵点为：昌金高速出口、荷尧镇萍洲、昌金高速湘东连接线、昌隆重桥、湘东镇阳干、陈家塘、下埠、排上、东桥、界头，接湖南攸县。

②与区域外连接的要紧出口路

湘东区与区域外连接的要紧出口路共有32条(包括几条干线公路)，出口路的重要节点要紧是：a、通往湖南的节点包括荷尧镇金鱼石、香山寺、老关镇关下、莲花冲、登官分水坳、排上镇官桥、美田桥、东桥镇凫田、界陂、邹家园、界头、江边、广寒乡大沙江、黄土岗、白竺乡长长坪;b、通往市内各县区的节点包括湘东镇流田、青泥岭、新湄、均圹、荷尧镇上云、泉陂、土壕、石岭、麻山镇仙锋、大山、小桥、岭背、白竺乡柘村、磨头、崇源家山庙、苏圣山。建议将这些与区城外连接的通道均建设成为三级以上的道路，重要的出口建成二级公路。

③都市进出口公路

湘东区都市进出口公路要紧有11条。包括昌金高速连接线、新村至桐田公路、河洲至金鱼石公路、大江边至麻山公路、320国道、湘东至下萍洲公路、湘东城区内环线(五里至河洲)、湘东城区外环线(腊市至庙岭)、新中毛塘(东环路)至萍乡长兴馆公路、陈家塘至下埠公路、陈家塘至大路里公路(樟大线)。建好都市进出口公路，有利于发挥都市的辐射和带动功能，具有特别重要的意义。建议将都市进出口公路建设成为三级以上道路(部分公路差不多建成)，重要路段建成二级公路。特别是新中毛塘至萍乡长兴馆公路及湘东城区内、外环线须列为重点规划线路。

毛塘至长兴馆公路：一级10.5公里，是湘东城区与萍乡城区连接的快速通道，意义深远。要紧操纵点为：毛塘(湘东区东环路)、新湄、新塘、略下、长兴馆，湘东境内长5公里。

湘东城区内环线：一级10公里，沿线分布萍铝、萍电、萍钢等大型企业，并且，是湘东中心城区的一条重要环线，关于城区的快速进展具有特别重要的意义。路线要紧操纵点为：320国道(五里)、大江边、昌盛、河洲(320国道)。

湘东城区外环线：一级43公里，沿线分布我区规划的陶瓷产业基地、低质煤供应区、物流园区、铝制品加工区及麻山景星煤电铝项目所在地，并且，我区境内萍钢、萍电、萍铝、巨源煤矿、上官岭煤矿等一大批大中型企业座降于外环线两侧，关于我区打造循环经济圈意义重大。路线要紧操纵点为：麻凤线(腊市)、陶瓷产业基地工业南大道、工业大道、320国道、荷尧镇火烧桥、湘东镇美建、五里、樟木桥(320国道)、新垅、大江边、腊市庙岭(麻凤线)。

(3)农村公路

公路框架形成后，必须靠农村公路进一步进行络化，才干形成比较完善的整体，有如人体必须由骨架、经脉和毛细血管共同组成。县道可建成三级以上的公路，重要县道建成二级公路;乡道建成四级以上的公路，重要乡道建成二、三级公路;村道逐步将等外泥砂路建成水泥路，技术等级逐步提升为四级以上。

(二)确保公路规划的稳定性和权威性

由于公路规划期限较长，常会因领导人事变迁或有关领导思考咨询题的角度别同等原因，妨碍规划的贯彻实施，易浮现重复建设、偏离规划方案的建设等咨询题。为防止减少公路建设的盲目性，建议由区委、区政府审核经过后，赋给规划稳定性和权威性。

(三)拓宽资金筹措渠道

一是经过贷款或招商等方式进行路建设;二是做活土地开辟这篇文章。由于公路带来了沿线的经济繁荣，可利用土地升值，作为公路建设专项基金用于公路改造，并且，采取拍卖沿线公路广告经营权和设施冠名权等方法，发挥公路基础设施无形资产的作用;三是积极争取上级公路改造补助资金，以减轻公路建设的资金压力。

交通事情调研报告(2)

科学进展观是中国特色社会主义理论体系的重要组成部分，是我国经济社会进展和党的建设的重要指导方针。科学进展观，第一要义是进展，核心是以人为本，基本要求是全面协调可持续，全然办法是统筹兼顾。科学进展观别仅回答了什么是进展、什么原因进展、怎么样进展的重大咨询题。农村公路建设的目的算是要解决农民群众出行难的题。在州委、州政府的领导下，在各级交通主管部门的努力和广阔群众参与下，我州农村公路建设取得了较好的成绩。经过几年的农村公路建设，我们积存了一定的建设治理经验，但是治理水平较低，农村公路建设工程治理的方方面面都还有待加强。怎么按照科学进展观的要求来指导农村公路建设治理，怎么科学地建设农村公路，是如今和今后都值得仔细探究的咨询题。农村公路建设算是要科学地进展农村公路交通事业，最大限度地满脚农民群众的交通需求。农村公路建设必须用科学的设计、科学的治理才干实现又好又快的进展。

为把学习实践科学进展观活动与自己的工作结合起来，用科学进展观的理论指导农村公路建设工作，依照局党组《对于印发深入学习实践科学进展观活动学习打算专题调研工作方案的通知》(文交党〔20xx〕7号)的安排，本人组织有关科室的工程技术人员对我州农村公路两通工程建设事情进行了调研。对比科学进展观的要求，深入到农村公路项目的建设指挥部、施工单位、监理单位及工程施工现场，经过听汇报、查看资料、看施工现场和走访群众、召开座谈会的方式，分析农村公路两通工程建设治理工作的现状、寻出工作中的差距、存在的咨询题，对将来怎么按科学进展观的要求进一步做好工作作了仔细的考虑。现将调研事情报告如下：

一、我州农村公路建设的现状

(一)工程发展事情

我州两通工程从20xx年实施以来，在州、县党委政府的直接领导和关怀支持下，发展较为顺利，20xx年150公里，20xx年1180公里的通达工程差不多全部完工;20xx年150公里，20xx年150公里的通畅工程差不多基本完成。20xx年经过我州积极的争取，省交通厅安排我州通达工程1180公里，通畅工程xx1公里，至20xx年4月20日止，我州在建的通达工程共1185.6公里，其中1010公里的路基差不多完成，其余175.6公里的路基工程已进入收尾时期，基本实现原打算的工期目标。在建的通畅工程773.7345公里，其中丘北县新沟至官寨、笼陶至天星、曰者至舍得三条共94.56公里差不多完工，其余工程已完成路面187.275公里，施工中的491.xx95公里需沥青16530吨已备3744.81吨、需混凝土碎石170915立方米已备147192立方米、需要路面基层碎石803663.3立方米已备604526立方米、需要混凝土预制块21xx3.01万块已备4364.xx万块。

(二)质量操纵事情

农村公路建设严格按国家和省的要求操纵施工质量，工作中层层把关。各县在工程技术人员少、工程多、治理难度大的事情下，把工程质量治理放在首位。工程设计时期，各县采取多方案比较，挑选合理的路线走向和路面结构形式，严格操纵各项技术指标，对地形比较复杂的公路，州交通局派技术人员现场指导、帮助设计，全州两通工程的设计均由州交通局审批;工程施工时期，各县均设置中心实验室，工程材料质量和工程施工质量的评定，基本做到了以检测数据为依据，为工程施工质量的操纵打下了基础，施工中严格操纵进场材料的质量，严格操纵施工工艺和施工程序，基本做到了上一道工序别合格别准进行下一道工序的施工。工程验收时期，各县对已完工的工程先进行自检，自检资料报州交通局后，州交通局组织工程验收质量检测组进行工程质量检测，检测合格的经过验收，检测别合格的别验收，经过对两通工程的验收检测，通达工程部分地段有局部技术指标超标的事情存在，对有技术指标超标的路段，州局要求施工单位整改后再验收，通畅工程经过组织检测，工程质量全部达到合格以上，具备验收条件的工程全部经过了验收。

(三)两通工程采纳的技术标准、路面结构事情

依照上级下达的资金、地点自筹资金以及车流量的事情，各县对别同路段采纳别同的技术指标和路面结构形式，仔细坚持等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的原则，通达工程能达到四级公路标准按标准的四级公路建设，路基宽度采纳4.5米或6.5米，部分地段依照地形条件采纳5.0米或其它尺寸，关于地形比较复杂、工程量大的地段，按交通部或省交通厅规定的受限指标进行设计和施工，力求做到科学设计、科学施工、科学治理。通畅工程建设，各县依照资金的事情分别采纳单层或双层沥青混凝土路面、水泥混凝土路面、半整齐弹石路面、整齐混凝土块体弹石路面、混合路面(沥青混凝土路面与弹石路面混合、水泥混凝土路面与弹石路面混合，整齐混凝土块体弹石与半整齐弹石路面混合)等路面结构设计和施工，路面宽度依照资金来源和车流量的事情采纳3.5米至5.7米别等的指标。基本做到了公路等级标准、路面的结构形式与投资来源相习惯，幸免了要求高标准、高指标、工程投资过大而造成过多历史欠账或拖欠农民工工资等一系列咨询题的产生。

二、农村公路建设治理中存在的困难和咨询题

(一)建设资金别脚、资金到位迟缓

通达工程建设国家每公里补助10万元，通畅工程建设国家每公里补助40万元，省州无配套资金，除砚山等部分县有少量配套资金外，多数县由于财政困难无力配套，工程设计的指标难以提高，通达工程中一些路段设计时采纳了受限路段的指标，但是由于资金少，实施起来困难还是较大。通畅工程中原有路基较差的路段，由于处理路基费用较多，路面工程采纳低限指标仍然有资金欠缺的咨询题。另外，资金到位较晚，20xx年实施的通畅工程资金还未到位，给工程进度带来较大妨碍，按预计的工期难以全面完成。

(二)工程技术人员少治理难度大

由于20xx年忽然增加通畅工程里程数，通畅工程量相当于20xx年的4.5倍，通达工程相当于20xx年的7.9倍，从设计到施工到编制竣工资料全靠原有的工程技术人员，一具要紧技术人员治理几个通达工程的事情比较普遍，通畅工程建设指挥部人员少，进度或质量治理别到位的事情时有发生。由于技术人员少，各县在施工期间把施工现场治理作为工程治理的首要工作来抓，加之上一工程项目完工就继续治理下一具开工的工程项目，对工程资料的整理无暇顾及，导致部分工程完工后工程资料别完善而别具备竣工验收的条件，别能纳入公路养护治理的范筹。

(三)对新型路面结构的施工治理缺乏经验

20xx年，我州通畅工程大量采纳了整齐混凝土块体弹石路面，铺筑这种路面除丘北县有一定经验外，其他县没有施工经验，由于里程多、数量大，原来有一定铺筑经验的工人较少，从块体的预制到铺筑质量的操纵都有一些困难。如部分项目整齐混凝土块体弹石铺筑过程中平坦度操纵就比较困难，一些项目做了实验路段，但是由于治理者及工人都无经验，经过几次反复的施工，质量依然别理想，最终请了有经验的人来指导才基本解决了咨询题。由于缺乏施工经验，混凝土预制块的预制速度远远跟别上路基调型和基层铺筑的速度，造成部分工序停工待料的事情时有发生。

三、用科学进展观指导将来的工作途径和措施

科学进展观的核心是以人为本，农村公路建设首先要思考怎么为农民群众修更多的路、更好的路，解决农民群众出行难的咨询题。所以，在农村公路建设治理中，要把农民群众的利益放在首位，处处为农民群众着想，把实践科学进展观降到实处。将来的农村公路建设应从以下几个方面抓好工作，把农村公路建设得更好。

(一)挑选科学的公路路线是建好农村公路通达工程的关键

农村公路通达工程除资金的制约外，公路建设的成败在于路线的挑选。要从路线里程长短、技术指标、占用耕地林地、废弃土石方对生态环境妨碍、工程量操纵、路线位置是否最大限度地点便了农民群众的出行等方面进行综合分析后，确定路线走向和操纵各项指标。要让农民群众在公路设计时期就知道路线位置，提出合理的路线走向意见和建议。在将来设计审查中要以科学的进展观为指导，改变公路设计文件审查中要紧注重技术指标审查的方式，将这些工作作为审查的重点内容。

(二)进一步加大工程试验检测力度，确保工程质量

工程质量是工程建设永恒的主题，对工程质量的操纵至关重要，而操纵的要紧手段算是检查和检测，要在现有检测能力的基础上进一步加大检测力度，加强人员培训，充分发挥工程试验室的作用，努力做到从材料进场到每一具工序的施工质量都用数据说话，减少或杜绝凭个人经验评定工程质量的频率，用科学的手段治理工程质量，做出让群众放心的工程。

(三)加强组织领导，充分发挥工程治理人员的积极性

农村公路建设由于点多面广、工程多、工作量大、路线长等特点，需要强有力的治理队伍进行治理，由于现有的治理人员少，工作任务繁重，治理难度大，所以，加强组织领导，充分发挥治理人员的积极性十分重要。要在现有人员的基础上加强职工的教育，增强广阔职工对农村公路建设的紧迫感和责任感，负责工程的要紧人员要带头树立以筑路为业、以工地为家的思想，让建设、施工、监理各方的职工在得住工地，守得住岗位，及时研究解决工程施工中发生的各种咨询题。建立严格的工程治理和人员治理制度，进一步规范工程治理行为，确保工程建设的资金、进度和质量得到有效操纵。

(四)坚持 等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的建设原则

从去年以来，我州依照农村公路建设资金紧缺及各条公路车流量差异较大的实际事情，按照省交通厅推行的等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的建设原则，在公路设计中采纳了别同等级公路标准和别同结构形式的路面结构，对农村公路建设投资操纵取得了较好的效果。在将来的工作中，要仔细总结经验，别断探究新型的路面结构形式，做到既经济又耐用，习惯农民群众出行的要求，达到科学进展的目的。

(五)加强新型路面结构施工技术培训，全面掌握施工办法

关于水泥混凝土整齐块体弹石路面的施工工艺操纵，目前在我州铺得较好的弹石路面基本是外地施工队伍施工的，而由于工程项目点多面广，靠外地施工队伍是难以完成建设任务的，要借鉴外地施工队伍铺筑的经验，采取传、帮、带的办法抓紧培训，使本地的施工队伍全面掌握施工技术和办法，习惯大面积铺筑整齐块体弹石路面需要，确保工程质量。

农村公路建设治理是一具较为复杂的系统工程，惠及千家万户，涉及工程建设的方方面面，我们经过过去的公路建设总结了一些经验，但是工作中还存在如此那样的咨询题需要加以完善和解决。科学进展观的内涵，给我州农村建设事业的进展暨注入了新奇血液又提出了更高的要求，更提供了坚实的理论基础。只要全州交通系统上下同心同德，坚持以人为本、统筹兼顾、持续协调的进展原则，必将推动我州农村公路建设事业的进展再上一具新的台阶，修建更多、更好的农村公路，切实解决农民群众出行难的咨询题，更好地为农民群众服务，为建设社会主义新农村打下坚实的基础。

20xx年度副镇长述职述廉报告

我名\*\*，现年\*岁，本科文化，现任茶恩寺镇党委委员、副镇长。20xx年，依照党委政府安排，我分管农技、林业、经管、统计、新农村建设工作。一年来，在县委县政府、镇党委镇政府的正确领导下，在各村、各站办所的支持和帮助下，取得了一定的成绩，现将一年来的工作事情汇报如下：

一、加强学习，别断提高自身素养。

一年来，我仔细学习党的十七大会议精神和科学进展观，别断提高自身素养，别断提高政策理论水平和工作水平。坚持严格要求自己，谦逊为人，时间做到自重、自省、自警、自律。思想上别断完善，政治上别断求强，工作上别断求精，使自身综合素养别断提高，更好地习惯基层工作需要。

二、勤政为民，仔细做好各项分管工作。

三、廉洁自律，当好人民公仆。

可以仔细遵守党风廉政建设责任制的有关要求，严格按照职责权限和工作程序履行职责，在工作中做到清正廉洁、克已奉公，别以权谋私，别贪赃枉法。虚心同意别人的意见和建议，别断提高完善自己，时时用党的宗旨、廉洁自律的有关要求检点自己的行为。增强人民公仆观念，以人为本，为民造福。真正做到权为民所用，情为民所系，利为民所谋。

一年来，本人尽管在廉洁自律和日常工作中取得了一些成效，但还存在不少别脚，要紧表如今：一是政管理论学习深度还别够，缺乏全面的、系统的钻研精神。二是在工作创新上还存在薄弱环节，忙于具体事务性工作多，缺乏对工作深层次的考虑。三是工作作风别够扎实。在工作中尽管对一些具体工作敢抓敢管、敢于监督、勇于负责，但是在深入调查研究上没有下功夫，工作中沉别下去。对上级交待的工作，只满脚于普通的完成，只求过得去，别求过得硬，没有动脑想方法怎么样将其做的更好。所有这些咨询题，将在将来的工作中予以克服。将来，我将别断增强廉洁奉公、执政为民的意识，以党风廉政建设和个人廉洁自律的实绩赢得领导、同事和广阔群众的理解、信任与支持。本人始终抱着一颗赤子之心，勤勉敬业、廉政为民。做到常思贪婪之祸、常除非份之想、常修为官为德、常怀公仆本色。从严要求自已，虚心向各位学习，别断提高自身素养，始终保持共产党人的蓬勃朝气、昂扬锐气和浩然正气，为茶恩寺镇的工作作出自己最大的贡献。

第2篇：道路交通调研报告

道路交通调研报告

重要内容。加强城市道路管理，是一个涉及人、车、路、环境的动态系统工程，有赖于全社会的共同努力，更是政府及其相关部门长期而艰巨的工作任务，特提出以下几点建议：

(一)加强交通规划，改善交通环境

要加快城市建设步伐，完善城区路网结构，形成城区道路环状循环，提高道路通行能力，确保交通顺畅。要加快公共停车场建设，将城区公共停车场建设纳入城市建设规划，切实改变城区车辆停放混乱的状况;针对主城区“停车难”、“停车乱” 的现状，公安、建设等部门要按照主干道每500米有一个小型停车场的要求，逐步规划建设一些小型停车点。对已建成的停车场，要发挥其功能，尽早解决地下停车场挪作他用的问题。

(二)优先发展公共交通，提高公交通行能力

要充分认识公共交通这项公益性事业在城市发展中的战略地位，坚定不移地加快城市交通结构优化调整，在规划、投资、建设、运营和服务等各个环节，为公共交通发展提供优先条件。要增加公交线路和公交车辆，统一规范管理，提高公交通行能力，充分发挥公共交通缓解城市道路交通堵塞的作用。

(三)重视交通宣传教育，增强交通安全意识

交通安全教育是全社会的共同责任。市政府要把《道路交通安全法》列入普法重要内容，机关、企事业单位、社会团体要履行好自身职责，配合公安交巡警部门共同做好交通安全宣传教育工作，形成社会化的交通安全宣传教育机制。宣传文化部门要加大交通宣传教育力度，选择典型案例，开展警示教育，谴责不文明的交通行为，提高全体市民遵守法规、安全出行的意识。教育部门要着眼于未来，从小抓起，把交通安全知识纳入中小学生法制教育的内容，增强中小学

生的交通安全意识，做遵守交通秩序的模范。

(四)加大交通投入，完善交通设施

政府要加大交通投入，每年在财政预算中要安排一定资金作为城市交通设施固定投入，尽早完善交通设施。要发展立体交通，象香港、新加坡等先进城市一样，充分发挥立体交通的作用，减少平面交通的压力。要立法，规定新建、改建商场有多少面积，就要建设同等面积的停车场，确保商场前面的交通秩序良好。

道路交通调研报告【2】

按照组织安排，今年x月至x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。

最后，小编希望文章对您有所帮助，如果有不周到的地方请多谅解，更多相关的文章正在创作中，希望您定期关注。谢谢支持!

第3篇：山东省交通调研报告

山东省交通调研报告

姜龙江

202\_-10-

3山东基本信息

交通厅

主要职责

承担设计综合运输体系的规划协调工作，会同有关部门组织编制综合运输体系规划，指导交通运输枢纽规划和管理。拟订全省公路、水路行业规划、计划、政策、标准并监督实施。起草相关地方性法规、规章草案。参与拟订现代物流业发展战略和规划，拟订有关政策和标准并监督实施。指导公路、水路行业有关体制改革工作。承担公路、水路建设市场监管责任。拟订公路工程建设相关政策、制度、技术标准并监督实施。组织协调公路、水路有关重点工程建设和工程质量、安全生产监督管理工作，指导公路、水路基础设施管理和维护工作。按规定负责港口规划和岸线使用管理工作。承担全省高速公路统一管理责任。负责全省国道、省道的布局规划，组织公路及其附属设施的建设、养护和管理。监督和指导农村公路的规划、建设、养护、管理工作。

地址：山东省济南市舜耕路19号

邮编：25000

2电话：(0531)85693998

山东高速集团有限公司

简介：山东高速集团是经山东省人民政府批准成立、领导班子由山东省委管理，省国资委履行出资人职责，以投资、建设、经营、管理公路、高速公路、桥梁、铁路、轨道交通、港口、航运、物流为主业，集主业产业链上建设、建材、信息、金融、地产于一体的现代化、国际化、高效化、综合型国有独资特大型交通企业集团。截至202\_年，集团注册资本150亿元，年经营收入230亿元，资产总额1648亿元(加上上市公司市值达202\_亿元)职工50000多人，资产规模居省管企业和全国同行业第一位，经营效益位居全省前列，连续五年入选“中国企业500强”。 经营管理高速公路1700公里，在建500公里，经营管理铁路482公里，在建743公里，并代表省政府承担了全省3800公里、总投资1500亿元铁路的新建、改建任务。连续两届获得全国干线公路养护管理大检查第一名，公司运营管理的路桥资产包括青银高速山东段、京福高速山东段、济莱高速、潍莱高速、菏关高速、威乳高速、河南许禹高速、河南许亳高速、泰曲一级公路、济南黄河大桥、滨州黄河大桥、平阴黄河大桥和济南黄河二桥总里程达1452公里居全国公路上市公司首位。公司依托收费公路主营业务优势逐步形成以高速公路为核心、集地产、矿产、环保等产业为一体的现代化企业打造“中国山东高速”大品牌

地址：山东省济南市历下区龙奥北路8号 山东高速大厦

电话：0531-88275566

邮编：250098

设计院

济南市规划设计研究院 济南市经四路183号 69191

21济南市建筑设计研究院 济南市经四路181号 (0531) 6921270

山东省建筑设计研究院 济南市经四路小纬四路四号 0531-7913016

对于山东高速路，主要由·山东高速集团把持，他是我们这最大的业主，而且这个集团是有政府关系，所以拿下这个业主就可以把山东的市场抓在手里，再在后期关系保持就能吃下山东这块肉真正的消化掉。

山东省道路现状

通车总里程迄今超过4333多公里，居全国第二位。但由于投资主体单

一、还本付息压力加大以及受成品油税费改革、建设成本快速上涨等因素影响，山东省交通投资筹资压力越来越大，制约了全省交通事业的发展。

按照规划，到202\_年山东省高速公路通车里程将突破5000公里，其中今年计划新建 9条559公里高速公路，基本建成“五纵四横一环”高速公路网络，形成13个省际高速公路出口，市与市之间全部由高速公路直接相连。

据省交通厅有关人士透露，山东省“五纵四横一环八连”高速路网具体内容如下：

五纵：

烟台—汾水、东营—临沂、辛集—红花埠、德州—泰安—张山子、德州—聊城—菏泽—商丘。

四横：

威海—德州、青岛— 油坊、青岛—馆陶、日照—东明;

一环：

青岛—威海—烟台— 东营—德州—聊城— 菏泽—枣庄—日照—青岛;八连：

蓬莱—栖霞、青岛— 龙口、荣成—潍坊、潍坊—日照、乐陵—济南—莱芜、济南—聊城、济宁—徐州、济南—菏泽—商丘。

简称“5418网”，总规模约6260公里，其中，属于国家高速公路网的里程为3925公里。到202\_年底，已建成通车3163公里、在建1082.5公里，分别占总里程的50.5%、17.4%。

山东是交通大省，对于高速交通政府相当的重视，并投入了大量的人力物力资源建设山东省的高速，虽然现在都已经相当完善，但山东市对市，点对点还是有很大的规划，从这个一环可以看出，山东省未来几年对于省内交通有相当的规划，并且现在的道路维护具有相当的市场，这是山东们公司对于现在山东省高速市场最重要的侧重点。

山东高速公路明细

青银高速：夏津(冀鲁界)89济南-110-淄博-108-潍坊-112-青岛京沪高速：沧州107德州105济南63泰安173临沂188淮安

京福高速：沧州107德州105济南63泰安190张山子(苏鲁界)枣庄 -29

-腾州木石(接京福高速)

同三高速：烟台123莱阳267日照汾水(苏鲁界)

潍莱高速：潍坊-140-莱阳

烟潍高速：烟台186潍坊新河(经蓬莱、龙口、莱州，接潍莱高速)

日东高速：日照-110-费县竹园 (接京沪高速)117 曲阜149荷泽-37-东明

烟即高速：烟台-80-威海-90-乳山-130-即墨

济馆高速：济南-90-聊城-64-馆陶

东青高速：东营港-60-东营市-90-青州

滨新高速：无隶大高29滨州85 博山-44-莱芜 61新泰泰安63莱芜环胶州湾高速：青岛68黄岛

山东省202\_年交通生产建设目标敲定：年内将有9条高速公路开工建设，新建在建高速公路1146公里。今年山东省将有9条高速公路项目开工建设，其中上半年开工建设的共3条，分别为荣成至文登、烟台至海阳、烟台港龙口港区疏港公路，下半年开工建设6条，分别为济宁至鱼台、德州至夏津、夏津至聊城、聊城至范县、乐陵至济南、东明黄河大桥6个项目。

目前山东省在建高速公路项目建设有青州至临沭、滨州至德州、临沂至枣庄、东平至济宁、高唐至临清、德商路菏泽段、日照港疏港公路、烟台港西港区及莱州港区疏港公路，新项目开工之后，山东省新建在建高速公路将达到1146公里。

正在建设

1、滨德高速公路、滨州-济南国道220

该工程于202\_年12月动工，合合同工期36个月，计划202\_年下半年竣工通车

2、济徐高速

济徐高速(济宁段)北接济菏高速济南至菏泽段的东平县，途经济宁市汶上、任城、嘉祥、金乡、鱼台五个县区。其中济宁段104.1公里，泰安段6.4公里。徐济高速公路(江苏段)起于丰县顺河镇，途经丰县、沛县、铜山三县

3、青临高速(长深高速青州至临沭段，与连云港相接)

4、德商高速(属于国家济广高速部分)

分为德州至夏津、夏津至聊城、聊城至范县、德商路菏泽段，其中高唐至临清、德商路菏泽段已开建

在菏泽境内全长130.21公里，聊城段境内通车里程为100多公里，德州段主线全长约39公里

5、枣临高速

全长近90公里，于09年11月7日全面开工

6、日照港疏港公路、烟台港西港区及莱州港区疏港公路

三、已确定准建高速

1、荣成至文登高速(荣乌高速荣成至文登段)

2、烟台至海阳高速公路

3、潍坊至日照

4、泰聊高速(属于国家高速公路网规划的青兰高速公路泰安至聊城段)

5、高唐至邢台公路高唐至临清段

6、济商高速(京沪高速山东段)

济商高速是规划建设的京沪高速复线工程济南—商河—乐陵段

主线北起乐陵与河北省沧州交界的漳卫新河，与京沪高速公路沧州至乐陵段终点相接，向南经乐陵、商河、济阳等地，在商河境内设立两处互通立交，终点在崔寨镇与青银高速公路相接。路线全长113公里，其中商河段33公里，建设标准为6车道，设计速度为120公里/小时。据介绍，项目计划明年上半年开工，建设周期3年。

7、烟台港龙口港区疏港公路

8、烟台港莱州港区疏港公路

9、青岛至龙口高速

青龙高速公路北起龙口疏港高速公路龙港南互通立交，南至青银高速公路城阳南互通立交，途经龙口、招远、莱西、莱阳、即墨及城阳区，路线全长155.1公里，其中烟台境内67.1公里，青岛境内88.0公里，均为新建。建成后青岛人去龙口将一路高速直达，同时，青岛市区到莱西市区附近也将有直达高速。

10、菏鱼高速(济徐高速公路菏泽至鱼台段)

菏鱼高速西起日南高速庄砦北，跨越济广高速公路，至济宁鱼台同济徐高速公路连接，(一环)，已获国家发改委批准建设，全长约89公里，双向四车道。该项目的建设对于拓展日照港腹地、促进鲁南经济带发展，加强区域间经济联系、完善区域路网布局具有十分重要的意义。

据现在可以看出现在的山东省高速公路五纵四横一环八连已经竣工，所以山东们在山东市场多放于道路维护和后续关系网的嫁接串联，所以对于山东的市场关系维护要占很重大的比重，只要可以维护好山东固有关系，可以借助现有资源开展后期的自动发卡机与路径识别，并且山东省属沿海省份，港口建设具有很大前景，对于本公司后期自主研发港口信息化具有很良好的发展潜力! 山东主要的竞争对手

栏杆机：石家庄优创\*新加坡德亚\*.马格.\*比利时\*.AS等

车辆识别：汉王\*信路威\*高德威

山东未来发展潜力

港口

山东的港口发展优势得天独厚。山东北濒渤海，东临黄海，居东北亚海上交通之要冲;绵延3100多公里的大陆海岸线，占全国的1/6;拥有丰富的港口资源和良好的建港条件，可建深水泊位的天然良港居全国第一。近年，山东省迅速掀起新一轮港口发展的热潮，初步形成了以青岛港、日照港和烟台港为主枢纽港，龙口港、威海港为地区性重要港口，潍坊、蓬莱、莱州等中小港口为补充的现代化港口群。

202\_年，山东省港口吞吐量突破9亿吨，达到9.25亿吨。沿海港口集装箱吞吐量达到1530万标准箱;外贸吞吐量达到4.8亿吨。内河港口吞吐量再创新高，达到6500万吨。山东省港口吞吐量位居全国第二位，集装箱吞吐量位居全国第三位，外贸吞吐量位居全国第一位。

202\_年，山东省海河港口吞吐量突破10亿吨大关，沿海港口吞吐量达9.62亿吨，同比增长11.3%。其中外贸5.3亿吨、集装箱1691万标准箱，继续保持外贸全国第一和集装箱全国第三位。

202\_年上半年，山东省港口生产态势总体良好，安全生产形势稳定，港航

固定资产投资增长较快，全省沿海港口累计完成吞吐量5.3亿吨，累计完成基建投资48.2亿元。

“十二五”时期，随着“山东半岛蓝色经济区”和“黄河三角洲高效生态经济区”两大战略的实施，山东省港口业发展将迎来新的机遇。

由此可以看出，山东发展港口的决心和潜力，对此山东们公司的港口信息化可以更好的市场前景，山东的港口且有全国性的大港：青岛港，日照港，威海港。而且大大小小的港口林立 ，山东们的港口信息化是高科技，并且和山东发展港口的规划很是契合，因此，在山东市场，山东们有相当大的前景。

山东市场持有运作办法

1.继续维持业主关系，山东相对集中，山东的业主对山东们未来的说具有相当大的分量，并且山东业主的实力雄厚，可以靠此关系对外辐射与嫁接，对于公司其他省份市场有相当大的作用，并且对于未来港口信息化市场有很大的帮助。

2.和其他竞争对手保持良好的关系，这样有助于市场维持和扩充，并且在可接受范围内给予帮助和支持，有了良好的关系有助于以后的长久发展和其他市场占领的主动权。

3.保持好从上到下的关系，在点对点渗透法，一点一点发展山东的可利用资源和扩大市场份额。

4.最后一点也是最重要的一点，保持本公司的产品优质性和科技性，保持本产品在同行中的口碑和质量并在此基础上更好更优。

第4篇：交通情况调研报告

-

南贯穿全境，距长沙黄花国际机场130公里，距省会南昌290公里，周边可与莲花、芦溪、安源、上栗及湖南攸县、醴陵相接。目前，境内拥有公路总里程公里(不包括城市道路)，每百平方公里公路密度为公里。其中国家高速公路及连接线2条公里，国道2条公里，省道3条公里(待定)，县道14条公里，乡道34条公里，村道818条公里;拥有一级公路公里(在建)，二级公路公里，三级公路公里，四级公路公里，等外公路公里;拥有沥青路公里，水泥路762公里，砂石路公里;拥有桥梁291座计4392延米。到20xx年底为止，全区132个行政村实现村村通油(水泥)路。

二、湘东区交通网络存在的主要问题

公路网是我区经济、社会、综合运输以及人民生产生活不可缺少的重要基础设施。尽管我区公路网建设已经有了长足的进步，但路网的质量和数量仍不能满足经济跨越式发展和人民生活水平-

迅速提高的客观要求。湘东区公路网仍然是湘东区国民经济发展中的薄弱环节，还存在着许多有待解决的困难和问题。存在的主要问题有：

(一)路网发展不平衡，通畅深度不够

我区公路建设重点主要集中在中心城区核心的地带，呈放射性地向核心外围地域分布，造成了路网发展的不平衡，特别是南部东桥、广寒、白竺三个山区乡镇，路网发展相对滞后。全区132个行政村虽然已实现村村通油(水泥)路，即到村委会所在地已通油(水泥)路，但通自然村的公路大部分是泥砂路，通畅深度不够。

(二)路网等级较低

湘东区路网的技术水平偏低，到20xx年底止，全区三级以上公路为公里，仅占全区公路总里程的%，而四级和等外公路达到公里，占总里程的%，低等级公路相对较多，这远远不能适应区域经济的发展需要。加速高等级公路的建设，提高农村公路的技术等级，应是路-

网建设的急中之急。

(三)路网结构有待改善

目前，我区的路网框架已初具规模，全区三横两纵的路网格局已经形成：三横包括骨架公路昌金高速、干线公路320国道及白竺崇源至排上南部经济干线;两纵包括干线公路319国道及荷尧萍洲(昌金高速连接线)至东桥界头公路。但南部经济干线和荷尧萍洲至东桥界头公路部分路段等级较低，没有达到二级公路的标准。要形成比较完善的公路网，干线公路必须改造成较高等级的公路(二级以上)，同时，还可以适当加密。

(四)与区域外连接的公路、中心城区的进出口公路均需加强

湘东区与周边市县(包括萍乡市内的莲花县、芦溪县、安源区、上栗县和湖南省的醴陵市、攸县)相联系的主要出口路有32条，其中出入湖南的16条，出入市内相邻县区的16条。由于这些公路大部分等级偏低，在相当程度上制约了湘东区与周边市县经济往来。中心城-

区进出口公路以及大部分城区道路有待进一步完善，不利于发挥城镇的辐射和带动功能。

(五)公路建设资金缺口大

近年来，湘东区加快了公路建设的发展，但由于区域经济整体水平还不够发达，资金筹措较为困难。通过积极努力争取到上级的部分项目补助资金外，区、乡(镇)、村三级配套资金缺口较大，对公路建设带来了很大的阻力，资金短缺是我区交通事业发展面临的主要问题。

(六)公路养护管理任务艰巨

由于资金缺乏保障、行驶公路的车辆超限运输等多方面的原因，造成区内大部分主要道路路面损毁、路况逐步恶化，公路养护管理面临巨大的压力。

三、规划湘东区交通网络的几点建议

(一)制定湘东区公路网规划

1、公路网规划目标

公路网规划目标以我区制定的社会-

经济发展战略目标为依据，打造区至乡镇半小时经济圈，以湘东城区和陶瓷产业基地为中心，为推进城乡一体化建设提供更加完善的交通网络。

2、公路网规划布局准则

一是规划线路必须具有良好的经济效益和路网效益;二是服从国家、省、市交通主管部门颁发的各类公路交通规划中涉及湘东区境内有关内容;三是与区、乡两级的城镇规划以及陶瓷产业基地路网规划相结合;四是按骨架公路、干线公路、农村公路三个层次进行规划;五是尽量确保路网平衡发展;六是促进湘东公路运输业的进一步发展。

3、公路网布局方案

根据我区的公路网现状，建议将原路网框架三横两纵调整为四横四纵，四横包括昌金高速、320国道、南部经济干线白竺崇源至排上公路、白竺至东桥界陂公路;四纵包括金升高速麻山小桥至白竺源并段、319国道、荷尧上云至广寒龙泉公路、荷尧萍洲至东桥界头公路，新-

增一横(白竺至东桥界陂公路)和两纵(金升高速麻山小桥至白竺源并段及荷尧上云至广寒龙泉公路)，使全区整体路网框架更加完善。

(1)骨架公路：

一横：昌金高速上云马冲至大义金鱼石段，湘东境内长公里，已建成，往东途经青山、福田进入萍乡市区，往西进入湖南株洲市。

二纵：金升高速麻山小桥至白竺源并段(待定)，湘东境内长14公里，可与芦溪、上栗相连。

(2)干线公路：干线公路在整个公路网中起着全面性和支配性的作用，是公路网规划的重点。

①主要干线公路：共6条

二横：五里至老关线(320国道，一级公里，在建)，往东进入萍乡城区，往西进入湖南湘、株、潭经济圈;

三横：南部经济干线白竺崇源至排上线(待定省道，二级公里，在建)，主要控制点为：白竺乡崇源、源头、麻山镇-

桃源、汶泉、麻山、景星、腊市镇庙岭、炉前、排上镇西坑、荷塘、美田桥。该线自东向西横穿湘东境内，往东与芦溪县南坑相连，往西进入湖南醴陵、攸县。

四横：白竺至东桥界陂线(新增干线公路，二级35公里)，主要控制点为：319国道、白竺乡政府、黄岗、中村、广寒乡郊溪三十六湾、官溪、广寒乡政府、南岗口、东桥镇茶红、沿塘、界陂，接湖南攸县。

一纵：麻山岭背至白竺柘村线(319国道，二级公里，已建)，是我区的主要出口路之一，由北往南可连接萍乡城区及莲花县。

三纵：荷尧上云至广寒龙泉线(新增干线公路，二级62公里)，主要控制点为：青山温盘、荷尧上云、横江、亭子岭、320国道、电厂沿河路、湘东新湄、麻山桐田、麻山镇政府、麻龙公路、白竺杉坪、白竺水洋、广寒郊溪、官溪院冲、洞溪、龙泉，接湖南攸县。

四纵：荷尧萍洲到东桥界头线，二-

级49公里，主要控制点为：昌金高速出口、荷尧镇萍洲、昌金高速湘东连接线、昌盛大桥、湘东镇阳干、陈家塘、下埠、排上、东桥、界头，接湖南攸县。

②与区域外连接的主要出口路

湘东区与区域外连接的主要出口路共有32条(包括几条干线公路)，出口路的重要节点主要是：a、通往湖南的节点包括荷尧镇金鱼石、香山寺、老关镇关下、莲花冲、登官分水坳、排上镇官桥、美田桥、东桥镇凫田、界陂、邹家园、界头、江边、广寒乡大沙江、黄土岗、白竺乡长长坪;b、通往市内各县区的节点包括湘东镇流田、青泥岭、新湄、均圹、荷尧镇上云、泉陂、土壕、石岭、麻山镇仙锋、大山、小桥、岭背、白竺乡柘村、磨头、崇源家山庙、苏圣山。建议将这些与区城外连接的通道均建设成为三级以上的道路，重要的出口建成二级公路。

③城市进出口公路

湘东区城市进出口公路主要有11-

条。包括昌金高速连接线、新村至桐田公路、河洲至金鱼石公路、大江边至麻山公路、320国道、湘东至下萍洲公路、湘东城区内环线(五里至河洲)、湘东城区外环线(腊市至庙岭)、新中毛塘(东环路)至萍乡长兴馆公路、陈家塘至下埠公路、陈家塘至大路里公路(樟大线)。建好城市进出口公路，有利于发挥城市的辐射和带动功能，具有非常重要的意义。建议将城市进出口公路建设成为三级以上道路(部分公路已经建成)，重要路段建成二级公路。特别是新中毛塘至萍乡长兴馆公路及湘东城区内、外环线须列为重点规划线路。

毛塘至长兴馆公路：一级公里，是湘东城区与萍乡城区连接的快速通道，意义深远。主要控制点为：毛塘(湘东区东环路)、新湄、新塘、略下、长兴馆，湘东境内长5公里。

湘东城区内环线：一级10公里，沿线分布萍铝、萍电、萍钢等大型企业，同时，是湘东中心城区的一条重要环线，-

对于城区的快速发展具有非常重要的意义。路线主要控制点为：320国道(五里)、大江边、昌盛、河洲(320国道)。

湘东城区外环线：一级43公里，沿线分布我区规划的陶瓷产业基地、低质煤供应区、物流园区、铝制品加工区及麻山景星煤电铝项目所在地，同时，我区境内萍钢、萍电、萍铝、巨源煤矿、上官岭煤矿等一大批大中型企业座落于外环线两侧，对于我区打造循环经济圈意义重大。路线主要控制点为：麻凤线(腊市)、陶瓷产业基地工业南大道、工业大道、320国道、荷尧镇火烧桥、湘东镇美建、五里、樟木桥(320国道)、新垅、大江边、腊市庙岭(麻凤线)。

(3)农村公路

公路网框架形成后，必须靠农村公路进一步进行网络化，才能形成比较完善的整体，有如人体必须由骨架、经脉和毛细血管共同组成。县道可建成三级以上的公路，重要县道建成二级公路;乡道建成四级以上的公路，重要乡道建成-

二、三级公路;村道逐步将等外泥砂路建成水泥路，技术等级逐步提升为四级以上。

(二)确保公路网规划的稳定性和权威性

由于公路网规划期限较长，常会因领导人事变迁或有关领导考虑问题的角度不同等原因，影响规划的贯彻实施，易出现重复建设、偏离规划方案的建设等问题。为防止减少公路建设的盲目性，建议由区委、区政府审核通过后，赋给规划稳定性和权威性。

(三)拓宽资金筹措渠道

一是通过贷款或招商等方式进行路网建设;二是做活土地开发这篇文章。由于公路带来了沿线的经济繁荣，可利用土地升值，作为公路建设专项基金用于公路改造，同时，采取拍卖沿线公路广告经营权和设施冠名权等办法，发挥公路基础设施无形资产的作用;三是积极争取上级公路改造补助资金，以减轻公路建设的资金压力。

-

交通情况调研报告(2)

科学发展观是中国特色社会主义理论体系的重要组成部分，是我国经济社会发展和党的建设的重要指导方针。科学发展观，第一要义是发展，核心是以人为本，基本要求是全面协调可持续，根本方法是统筹兼顾。科学发展观不仅回答了什么是发展、为什么发展、怎样发展的重大问题。农村公路建设的目的就是要解决农民群众出行难的题。在州委、州政府的领导下，在各级交通主管部门的努力和广大群众参与下，我州农村公路建设取得了较好的成绩。通过几年的农村公路建设，我们积累了一定的建设管理经验，但是管理水平较低，农村公路建设工程管理的方方面面都还有待加强。如何按照科学发展观的要求来指导农村公路建设管理，如何科学地建设农村公路，是现在和将来都值得认真探索的问题。农村公路建设就是要科学地发展农村公路交通事业，最大限度地满足农民群众的交通需求。农村公路建-

设必须用科学的设计、科学的管理才能实现又好又快的发展。

为把学习实践科学发展观活动与自己的工作结合起来，用科学发展观的理论指导农村公路建设工作，根据局党组《关于印发深入学习实践科学发展观活动学习计划专题调研工作方案的通知》(文交党〔20xx〕7号)的安排，本人组织有关科室的工程技术人员对我州农村公路两通工程建设情况进行了调研。对照科学发展观的要求，深入到农村公路项目的建设指挥部、施工单位、监理单位及工程施工现场，通过听汇报、查看资料、看施工现场和走访群众、召开座谈会的方式，分析农村公路两通工程建设管理工作的现状、找出工作中的差距、存在的问题，对今后如何按科学发展观的要求进一步做好工作作了认真的思考。现将调研情况报告如下：

一、我州农村公路建设的现状

(一)工程进展情况

我州两通工程从20xx年实施以来，-

在州、县党委政府的直接领导和关心支持下，进展较为顺利，20xx年150公里，20xx年1180公里的通达工程已经全部完工;20xx年150公里，20xx年150公里的通畅工程已经基本完成。20xx年通过我州积极的争取，省交通厅安排我州通达工程1180公里，通畅工程671公里，至20xx年4月20日止，我州在建的通达工程共公里，其中1010公里的路基已经完成，其余公里的路基工程已进入收尾阶段，基本实现原计划的工期目标。在建的通畅工程公里，其中丘北县新沟至官寨、笼陶至天星、曰者至舍得三条共公里已经完工，其余工程已完成路面公里，施工中的公里需沥青16530吨已备吨、需混凝土碎石170915立方米已备147192立方米、需要路面基层碎石立方米已备604526立方米、需要混凝土预制块万块已备万块。

(二)质量控制情况

农村公路建设严格按国家和省的要求控制施工质量，工作中层层把关。各-

县在工程技术人员少、工程多、管理难度大的情况下，把工程质量管理放在首位。工程设计阶段，各县采取多方案比较，选择合理的路线走向和路面结构形式，严格控制各项技术指标，对地形比较复杂的公路，州交通局派技术人员现场指导、帮助设计，全州两通工程的设计均由州交通局审批;工程施工阶段，各县均设置中心实验室，工程材料质量和工程施工质量的评定，基本做到了以检测数据为依据，为工程施工质量的控制打下了基础，施工中严格控制进场材料的质量，严格控制施工工艺和施工程序，基本做到了上一道工序不合格不准进行下一道工序的施工。工程验收阶段，各县对已完工的工程先进行自检，自检资料报州交通局后，州交通局组织工程验收质量检测组进行工程质量检测，检测合格的通过验收，检测不合格的不验收，通过对两通工程的验收检测，通达工程部分地段有局部技术指标超标的情况存在，对有技术指标超标的路段，州局要-

求施工单位整改后再验收，通畅工程通过组织检测，工程质量全部达到合格以上，具备验收条件的工程全部通过了验收。

(三)两通工程采用的技术标准、路面结构情况

根据上级下达的资金、地方自筹资金以及车流量的情况，各县对不同路段采用不同的技术指标和路面结构形式，认真坚持等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的原则，通达工程能达到四级公路标准按标准的四级公路建设，路基宽度采用米或米，部分地段根据地形条件采用米或其它尺寸，对于地形比较复杂、工程量大的地段，按交通部或省交通厅规定的受限指标进行设计和施工，力求做到科学设计、科学施工、科学管理。通畅工程建设，各县根据资金的情况分别采用单层或双层沥青混凝土路面、水泥混凝土路面、半整齐弹石路面、整齐混凝土块体弹石路面、混合路面(沥青混凝土路-

面与弹石路面混合、水泥混凝土路面与弹石路面混合，整齐混凝土块体弹石与半整齐弹石路面混合)等路面结构设计和施工，路面宽度根据资金来源和车流量的情况采用米至米不等的指标。基本做到了公路等级标准、路面的结构形式与投资来源相适应，避免了要求高标准、高指标、工程投资过大而造成过多历史欠账或拖欠农民工工资等一系列问题的产生。

二、农村公路建设管理中存在的困难和问题

(一)建设资金不足、资金到位迟缓

通达工程建设国家每公里补助10万元，通畅工程建设国家每公里补助40万元，省州无配套资金，除砚山等部分县有少量配套资金外，多数县由于财政困难无力配套，工程设计的指标难以提高，通达工程中一些路段设计时采用了受限路段的指标，但是由于资金少，实施起来困难依然较大。通畅工程中原有路基较差的路段，由于处理路基费用较多，-

路面工程采用低限指标仍然有资金欠缺的问题。另外，资金到位较晚，20xx年实施的通畅工程资金还未到位，给工程进度带来较大影响，按预计的工期难以全面完成。

(二)工程技术人员少管理难度大

由于20xx年突然增加通畅工程里程数，通畅工程量相当于20xx年的倍，通达工程相当于20xx年的倍，从设计到施工到编制竣工资料全靠原有的工程技术人员，一个主要技术人员管理几个通达工程的情况比较普遍，通畅工程建设指挥部人员少，进度或质量管理不到位的情况时有发生。由于技术人员少，各县在施工期间把施工现场管理作为工程管理的首要工作来抓，加之上一工程项目完工就接着管理下一个开工的工程项目，对工程资料的整理无暇顾及，导致部分工程完工后工程资料不完善而不具备竣工验收的条件，不能纳入公路养护管理的范筹。

(三)对新型路面结构的施工管理缺-

乏经验

20xx年，我州通畅工程大量采用了整齐混凝土块体弹石路面，铺筑这种路面除丘北县有一定经验外，其他县没有施工经验，由于里程多、数量大，原来有一定铺筑经验的工人较少，从块体的预制到铺筑质量的控制都有一些困难。如部分项目整齐混凝土块体弹石铺筑过程中平整度控制就比较困难，一些项目做了实验路段，但是由于管理者及工人都无经验，通过几次反复的施工，质量还是不理想，最终请了有经验的人来指导才基本解决了问题。由于缺乏施工经验，混凝土预制块的预制速度远远跟不上路基调型和基层铺筑的速度，造成部分工序停工待料的情况时有发生。

三、用科学发展观指导今后的工作途径和措施

科学发展观的核心是以人为本，农村公路建设首先要考虑如何为农民群众修更多的路、更好的路，解决农民群众出行难的问题。因此，在农村公路建设-

管理中，要把农民群众的利益放在首位，处处为农民群众着想，把实践科学发展观落到实处。今后的农村公路建设应从以下几个方面抓好工作，把农村公路建设得更好。

(一)选择科学的公路路线是建好农村公路通达工程的关键

农村公路通达工程除资金的制约外，公路建设的成败在于路线的选择。要从路线里程长短、技术指标、占用耕地林地、废弃土石方对生态环境影响、工程量控制、路线位置是否最大限度地方便了农民群众的出行等方面进行综合分析后，确定路线走向和控制各项指标。要让农民群众在公路设计阶段就知道路线位置，提出合理的路线走向意见和建议。在今后设计审查中要以科学的发展观为指导，改变公路设计文件审查中主要注重技术指标审查的方式，将这些工作作为审查的重点内容。

(二)进一步加大工程试验检测力度，确保工程质量

-

工程质量是工程建设永恒的主题，对工程质量的控制至关重要，而控制的主要手段就是检查和检测，要在现有检测能力的基础上进一步加大检测力度，加强人员培训，充分发挥工程试验室的作用，努力做到从材料进场到每一个工序的施工质量都用数据说话，减少或杜绝凭个人经验评定工程质量的频率，用科学的手段管理工程质量，做出让群众放心的工程。

(三)加强组织领导，充分发挥工程管理人员的积极性

农村公路建设由于点多面广、工程多、工作量大、路线长等特点，需要强有力的管理队伍进行管理，由于现有的管理人员少，工作任务繁重，管理难度大，因此，加强组织领导，充分发挥管理人员的积极性十分重要。要在现有人员的基础上加强职工的教育，增强广大职工对农村公路建设的紧迫感和责任感，负责工程的主要人员要带头树立以筑路为业、以工地为家的思想，让建设、-

施工、监理各方的职工在得住工地，守得住岗位，及时研究解决工程施工中发生的各种问题。建立严格的工程管理和人员管理制度，进一步规范工程管理行为，确保工程建设的资金、进度和质量得到有效控制。

(四)坚持 等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的建设原则

从去年以来，我州根据农村公路建设资金紧缺及各条公路车流量差异较大的实际情况，按照省交通厅推行的等级多标准、路面多样化、结构多形式、筹资多渠道、安保多样化的建设原则，在公路设计中采用了不同等级公路标准和不同结构形式的路面结构，对农村公路建设投资控制取得了较好的效果。在今后的工作中，要认真总结经验，不断探索新型的路面结构形式，做到既经济又耐用，适应农民群众出行的要求，达到科学发展的目的。

(五)加强新型路面结构施工技术培-

训，全面掌握施工方法

对于水泥混凝土整齐块体弹石路面的施工工艺控制，目前在我州铺得较好的弹石路面基本是外地施工队伍施工的，而由于工程项目点多面广，靠外地施工队伍是难以完成建设任务的，要借鉴外地施工队伍铺筑的经验，采取传、帮、带的方法抓紧培训，使本地的施工队伍全面掌握施工技术和方法，适应大面积铺筑整齐块体弹石路面需要，确保工程质量。

农村公路建设管理是一个较为复杂的系统工程，惠及千家万户，涉及工程建设的方方面面，我们通过过去的公路建设总结了一些经验，但是工作中还存在这样那样的问题需要加以完善和解决。科学发展观的内涵，给我州农村建设事业的发展暨注入了新鲜血液又提出了更高的要求，更提供了坚实的理论基础。只要全州交通系统上下同心协力，坚持以人为本、统筹兼顾、持续协调的发展原则，必将推动我州农村公路建设-

事业的发展再上一个新的台阶，修筑更多、更好的农村公路，切实解决农民群众出行难的问题，更好地为农民群众服务，为建设社会主义新农村打下坚实的基础。

----

第5篇：城市交通调研报告

关于鞍山市城市交通调研论文

摘要：城市交通是城市品味和文明程度的直接反映，是城市精神文明建设的重要内容之一。 交通是一个复杂的大系统，受人、车、路、环境等各种因素的影响，因此不可避免的要发生交通拥挤、交通事故等交通问题。世界各国都投入了大量的人力、物力来研究减少拥堵和降低交通事故率的方法以及具体的管理措施。随着近年来城市市的快速发展，越来越多的机动车出现在鞍山市的各个交通要道，机动车保有量和城市交通需求的快速增长使得交通拥堵、出行不便、停车困难等“城市病”已成为广大市民热切关注的焦点。因此，我院和鞍山市城市规划局合作对鞍山市主要路段的车流量和商场人流量高峰时段进行了调研。

关键词：道路交通、鞍山市、交通拥堵、调查 引言：通过对鞍山市当前的各个交通要道、主要公共建筑的人流车流情况的调查，我们可以掌握关于本市交通情况的具体情况。以便了解到本市的实际交通情况，有针对性的提出改进方向及做出改造方案。有利于本市交通情况向更加有序和科学的发展，为未来的交通需求提供相应的道路工程设施及交通管理控 制手段。也可使未来市民的出行、工作变得更加方便。

在调研之前，老师和规划局的工作人员就做了详细的调研计划，提高了我们调研的效率，为了获得比较完整的资料，我们在各种公共建筑的人流车流记录调查、客车及火车站的问卷调查、城市交叉路口的车流记录调查、不同路线的车速调查、公交车视频观看并对上下车人数的记录调查等多种地点的多种方式的调查方式。

随着社会经济的飞速发展，人口向城市的集中，车辆的急剧增加，道路交通量也在急剧增长。但是，由于人、车、路、交通环境和交通管理工作等方面的发展不协调，加上一些其他因素的影响，交通秩序、交通安全还不尽如人意，中心城区交通阻塞时有发生，甚至有些路段的交通阻塞还较为严重;道路交通的安全畅通没有可靠保障，直接影响着交通运输任务的完成，阻碍着我市经济的可持续发展。为了解决如此多的不尽人意的交通问题，使城市规划局能够在未来对我市的整个城市的交通有系统有科学性的进行规划建设。具体有我建筑学专业11届至09届和土木的学生一起轮流制调研。其中我建筑10届学生60人分为15

组，每组四人。其实，当时正处于我们忙于做专业课设计时间，而且当时对于鞍山这个北方城市还是很冷的，我们又主要负责早上7点至中午12点的调查任务，所以，对于这么个又苦又累的工作，我们当时是挺不愿意做的，但是，当听说完老师的讲解，想到未来鞍山城市的变化中也会有我们的功劳，能为鞍山的城市交通发展做出一定的贡献而且从中我们也可以切身的体验一把本市交通的状况，顿时我们充满了兴趣与激情。

本次调研因为各个方面的原因，需要我们间断性的一个月左右，其中需要不断的改变调查地点、调查对象及调查方法。其中，我们组总共进行了

1、对大商新玛特的哥哥主要出入口进行人口流量调查;

2、对大清花饺子馆进行人流量调查;

3、对鞍山火车站旅客发放调查问卷;

4、对人民路-铁西三道街交叉路口的各类行车的来往数量记录调查;

5、对三十五中学前交叉口进行车流量调查;

6、观看公交车视频并记录行车路线往返上下车人数的记录调查。

对大商新玛特调查是早上5点多起床坐车赶在7点之前到达，我组由我和另一名同学负责其中一个出口人流量的调查，四月份的鞍山还比较冷，当时我们就进入室内调查，但是，我们却被保安赶了出来，并且还把我们远远的赶开，当时感觉很是郁闷，感觉到我们是为了大家做工作却得不到大家的谅解，不过我们并没有因此而放弃，即使是在离出口十米之远的地方还在认真地调研。好在后来经过老师的协调，商场才允许我们继续进行调研。中午12：30以后是有我们建筑学09的接班，然后我们离开的。在这之中，即便是上厕所，我们也会分开去，不曾有一分钟的离去。尽量做到让我们的调研数据更加精准。

对火车站的旅客调查问卷和对人民路-铁西交叉口的调查是在同一天，早上7:00之前赶到指定地点，因为早上下了雨，所以当时的天气很冷，我带领我组其余的三个女生早饭都没来得及吃就开始进行车辆的记录，记录内容包括大小中客车、大小中货车及非机动车在本路口的来往车量每个路口有六个人，以便三个人记录来车或去车的直行、左转或右转。每隔十分钟汇总一下在本十分钟内的各个类型车的数量。早高峰是车流最多的时间，10分钟有小客车最多达80多辆，其它时段一般持续在20辆左右，其它类型的车辆数量较少，一般在5辆左右。虽然当时很冷也很饿，但是我组的四个成员都没有提前离开，一直坚持到规定的时间结束。等到规定的时间到后我们又步行到火车站，每人10张问卷及10份小

礼品，我们开始寻找不同的旅客做调查，调查内容主要有旅客的性别、年龄、来自哪里、将去往哪里、在本市停留时间、对火车站附近的交通状况的看法等等。调查过程中，大部分旅客都非常热情，每位旅客调查结束我们都将送一份小礼品作为他们对我们的配合的奖励。一直到上午12：00左右，结束调查，中午回校稍作歇息，到下午3:30前再次赶到人民路-铁西交叉口做晚高峰的车流量调查，直到晚七点才由校车接回学校，整整一天的社会实践，即让我们劳累也让我们受益匪浅。

观看公交视频记录调查是在学校机房进行，由老师拿来视频资料，每个同学一辆公交车在一天中部分不同时段的往返一次的行程状况，记录下一次行程在每个站点的到站时刻及离站时刻以及上下车人数，由于一次行程往返总共大约都要一个小时左右，因此每次视频记录将要花费半天的时间，总共进行了三次视频的记录。

在完成以上这些相应的调查后，我们把得到的数据输成表格的形式交由老师，才算彻底的完成了任务。到此，为鞍山未来交通发展的工作的前期调查工作在我们全体同学与老师的努力下圆满完成。

在为期一个月的城市公交的调查中，让我们了解到城市道路交通管理是城市现代化交通的一个重要组成部分，涉及到众多部门，是一个系统工程。从根本上说，要改善鞍山的城市交通状况，提高管理水平，必须从城市规划、道路建设、采用先进的交通管理技术、提高全民的交通安全意识以及提高交通管理者的素质、落实依法严格管理等方面综合考虑。同时，也应该在交通管理实践中不断完善交通法规，以适应不断变化的交通管理需要。最后，城市道路交通是一个复杂的系统工程，要解决鞍山的交通拥堵问题是一个长远而漫长的道路，一定是要经过长时间的调整与努力，从而才能彻底的告别堵车的年代。

结语：有几座城市敢说自己没有交通拥塞的问题?但又有多少人能够清楚地认识到城市交通拥塞所要付出的巨大代价?我们这些过去整天只待在学校的学生终于真真正正地与社会来了一个较长时间的接触，让我们获得了许多在学校无法获得的人生经历，也让我们身临其境的感受了一把鞍山的城市交通的整体状况。虽然其中不乏耽搁了我们做专业课设计的时间、去图书馆学习的时间，也不乏冷风的吹打及身体的劳累。但是，我们的收获让我们觉得这实在是物有所值，

我们为鞍山的城市发展作出了贡献，这是多么的令人感到骄傲。在此，只希望城市规划局的工作者们用我们的辛苦劳动成果，把鞍山市的交通改建的更加顺畅，希望鞍山的城市面貌尽早得到更好的发展。希望同学们的努力能为解决鞍山市日益激化的交通供需矛盾提供帮助。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！