

农村公路养护管理办法 农村公路养护工作调研报告(模板5篇)

在日常的学习、工作、生活中，肯定对各类范文都很熟悉吧。写范文的时候需要注意什么呢？有哪些格式需要注意呢？接下来小编就给大家介绍一下优秀的范文该怎么写，我们一起来看看吧。

农村公路养护管理办法篇一

我市辖19个镇(乡)，共有534个行政村，总人口68万人，辖区面积1208平方公里。农村公路1340.133公里。县级公路134.701公里；乡级公路59条665.072公里；村级公路296条545.36公里。其中一级公路75.573，二级公路181.396公里，三级公路148.090公里，四级公路935.074公里。农村公路桥梁13093.3延米/286座，其中需要维修49座占桥梁总数17.1%。农村公路列养里程乡道776.7公里占总里程58%，村道351公里占总里程26.2%。随着农村公路建管体制改革的不断深化，我市积极探索新的管理手段，逐步建立起一套科学、规范的建管体制，目前已取得了阶段性成果。政府支持，交通统筹，镇(乡)牵头，群众重视的农村公路建管新格局已初步形成。

二、近几年取得的成绩

1、农村公路建设规模日益扩大，路网日趋完善。

在20xx年我市共新建二级以上农村公路60.5公里，完成总投资61500万元。投资29000万元建成暨特大桥一级路工程；投资22600万元新建西部连接线至**段35公里，完成5公里沥青混凝土路面和全部路基工程；投资2800万元新建公路至**段路基工程；投资4500万元建成至新建工程。我市公路网主骨架日趋完善。

2、农村公路养护管理所职能不断加强，农村公路管养工作不断完善。19个镇乡中9个已组建农村公路管理所。这两年里农村公路管理所在农村公路养护上发挥了重要的作用。落实农村公路建设、养护资金是建立农村公路管理长效机制的关键所在。我局按照“镇(乡)自筹、省市补助”的原则，建立并不断完善财政投入、上级补贴、企业赞助和其他资金多渠道共同组成的农村公路建设、养护资金筹措机制。目前我市农村公路日常养护资金由镇(乡)自行负责，对于农村公路的大、中、小修工程任务按照*政办[20xx]82号文精神以奖代补形式下发。我局暂定农村公路养护(大、中、小修工程)补助资金标准为乡道每年每公里20xx元，村道每年每公里1000元。

3、树立典型，促进农村公路管养工作。

我市镇(乡)众多，区域差异大，经济发展不均衡，不同镇(乡)的养护情况也千差万别。在工作中根据各镇(乡)自身实际情况，突出重点，树立典型，选择有代表性的乡村，摸索出适合当地实际情况的养护管理模式。每个镇(乡)都要选出2-3个典型村，3-5条示范路，以点带面，涌现出大五里乡、杨各庄镇典型乡镇，并逐步在辖区范围内推广。

4、加强督导考核，提升农村公路管养工作。

为把乡村公路养护管理的要求具体化、制度化，更便于操作实施，我局作为行业主管部门，在搞好技术指导、技术服务的同时，不断探索新的管理手段，逐步完善考核机制，明确考核目标，健全考核内容。为此又结合我市实际情况专门制定了《**市农村公路养护管理考核办法》，从组织机构、养护标准与要求、路政管理、公路绿化、沿线设施、内业管理等六方面逐项考核，建立了周督导、月调度、季初评、年考核的动态管理机制，确保这项工作真正落到实处，抓住实效。

三、存在三点不足

1、农村公路养护资金严重不足

按**市人民政府20xx年82号文件要求，《加强农村公路管理养护工作的实施意见的通知》，乡村公路日常养护资金由各镇(乡)政府负责，接近两年情况看，我市9个设有公路养护管理所的镇(乡)中每年度列入乡村公路管养费用超过10万元的仅有一两个，超过5万元的有四五个，就目前各镇(乡)的乡村公路里程来讲，这些养护资金是不能满足日常保洁和畅通需要的，所以有的镇(乡)就仅对重要的一条或两条路段进行养护，其余公路则处于“失养”状态。

2、农村公路管理体制不够完善

我市至今已有9个镇(乡)设立了农村公路养护管理所，2个镇(乡)挂靠在土地所，5个镇(乡)在城建办，2个镇(乡)成立了交通办公室或综合治理办公室。除了我局派驻一名技术人员外，各镇(乡)安排的专职养护管理人员基本上没有，兼职的管理人员也多少不一，最多的达7人，最少的有1人。按养护规范要求，每个镇(乡)的农村公路折合二级路达50km以上时，就应设管理人员6人，按我市《关于加强农村公路管理养护工作的实施意见》要求，管理所人员不少于3人。同时，我局对镇(乡)公路日常养护检查力度和频率相对不足。

3、农村公路养护规范性尚有不足。

我市农村公路管理仍在粗放型管理阶段。主要有以下几点不足：

(1)公路档案不齐全。包括简单的公路修建年限、公路标准、施工单位、监理单位、验收接管手续等资料缺失。

(2)执行 养护标准不统一。

我市在20xx年82号文件中明确了农村公路养护标准，但在近

两年实施过程中各镇(乡)执行养护标准不统一,包括路肩养护,清扫范围,沿路标志标牌设置,安全设施设置等。对桥涵检查重视程度不足,特别是现阶段我市存在49座急需维修的桥梁,危桥数量呈不断增加趋势,桥涵管理尤显重要。

(3) 公路大中小修的

管理不到位。

按省《**省人民政府办公厅关于贯彻国务院办公厅农村公路管理养护体制改革方案的意见》文件要求,农村公路大中小修计划在年初报市交通主管部门审批,按要求竣工后,由交通主管部门验收,按工程量核拨补助资金。现我市有的镇(乡)不能按时上报计划,延迟我局上报省市计划,使工程项目缺报或漏报。有的工程计划竣工后省补资金约占2/3部分已到位,但市县自筹的1/3部分没有着落。而且有些镇(乡)大中修工程未按程序进行严格控制,造成该修的未能及时修复,资金未能得到有效利用。

(4) 农村公路路政管理尚待提高

我市农村公路乡道660.072km□村道545.36km□总计1340.133km□各镇(乡)对农村公路的路产路权维护不足,时常有损坏公路设施、绿化树木、堆积杂物等现象,造成农村公路通而不畅。我站有路政管理人员7名,车辆一台。县道134.701km的路政管理工作尚勉强完成,相对于农村公路如此庞大的公路里程来说人员车辆配备严重不足。

四、几点建议

1、多方争取资金,由我局重点核拨养护工程(大、中、小修)补助款,各镇(乡)负责日常养护经费。

按省交通厅、财政厅的经费补助标准,乡道养护工程款按每

公里每年3500元、村道养护工程款按每公里每年1000元，这些资金中有省补占约60%，市县补占约40%。此项资金全部到位后，我局设立专门帐户，确保专款专用，节余资金结转下年度使用，严禁挤占和挪用。我局可按年初计划核拨养护工程款补助，有利于缓解资金压力，有利于农村公路管养。

另一方面各镇(乡)政府仍应多方筹措资金，用于农村公路日常养护。对于农村公路养护经费，一方面来源于乡村自有资金，一方面还可来源于受益企业、个人资金捐助，还可试行多元化融资方式，实现公路养护资金的资本化运营。

2、进一步完善管养体制

在20xx年，我市政府已发文明确了乡村公路建养主体是镇(乡)政府，在镇(乡)政府设立农村公路管理所。到目前看仍需进一步完善，首先管理所负责本辖区内农村公路的养护管理，养护工程计划的上报与信息传达。同时受交通主管部门的业务领导，按要求完成每年的计划验收、检查等工作。其次，各镇(乡)在我市政府迁政办{20xx}82号文件的要求下，尽快制定符合实际情况的《农村公路建设养护管理制度》，明确农村公路管养的职责与流程，明确每条路线养护责任者，可采取季节养护、村民养护、承包养护等多种方式。再有交通主管部门对农村公路建养进行统筹规划和指导，并采取考核的办法定期检查，督促各镇(乡)做好管养工作。

3、实现规范化管养

对全市农村公路实行档案化管理，包括该路的初期设计、施工、监理资料以及管养的技术档案，隶属关系，管养人员情况等，还包括桥涵检查资料、维护资料等镇(乡)都要详细建档。

在每年底都要对路网数据更新，加强连续性，数据共享，及时准确，为我市多争取农村公路补助资金。

对我市的农村公路养护标准进行广泛宣传与传达，使各镇(乡)都认识统一，然后逐步落实，并且在制定的定期检查中进行验收考核。对安全文明设施建设、对大中修养护工程的管理，都作为检查的重点，作为核拨工程补助的主要依据。由我局管养的农村公路全年好路率应在80%以上;由镇(乡)管养的农村公路全年好路率应在60%以上。农村公路的管养情况的优劣由交通局考核上报市政府，该项应列为市政府对镇(乡)年终考核的一项指标。

4、在现有基础上不断加强农村公路路政管理

镇(乡)是农村公路管养主体，可协调当地的各个行政部门做好路产路权的维护，控制违章建筑和私设平交道口等。同时我市交通执法部门不断延伸执法范围，充分宣传路政法律法规，治理农村公路、红线控制路面抛洒治理力度，也要兼顾农村公路治超工作，以利于农村公路更好的服务于农村建设。

农村公路养护管理办法篇二

随着社会一步步向前发展，报告对我们来说并不陌生，我们在写报告的时候要注意涵盖报告的基本要素。你还在对写报告感到一筹莫展吗？以下是小编为大家整理的农村公路养护管理调查报告，欢迎阅读与收藏。

我区农村公路总养护里程达到xxx公里，其中县道xx公里，乡道xx公里，村道xxx公里。农村公路作为最基础的基础设施建设，是我区公路网的重要组成部分，是连接城乡的基本途径和纽带，对我区经济发展具有重要意义。如何管理和维护已建成的农村公路，提高公路的质量标准和使用寿命，使其持续稳定地为农民服务，是目前交通部门面临的问题。如今，虽然农村公路的建设速度很快，但农村公路的维护和管理仍然存在一些问题。为了提高农村公路的完好率和完好率，解决农村公路养护失控的严重局面，开创我区农村公路管理和

养护的新局面，本文对农村公路管理和养护进行了探讨。

1. 我们区农村公路的改造是艰巨的。自xxxx以来，我区农村公路建设发展迅速。到xxxx[]全区xx个行政村的村村通道路全部硬化，自然村村村通道路硬化率达到xx%[]但由于建设资金短缺，建设标准低，路面宽度x-x米，缺乏必要的标志、标线和安全设施，存在很大的安全隐患。另外维修管道不到位，损坏严重。修路的时候，为了节约成本，一般都是边弯边弯，边坡边坡。农村道路大多陡峭陡峭，抗灾能力差，病害多，需要修建大量防护工程和排水设施。

2. 我区农村道路维护管理难度大，部分道路抗灾能力低。由于农村公路线路长、距离远、数量大，管理起来非常困难。而且地处自然灾害多发区，但同村公路的建设和规划由于资金“瓶颈”的限制不得不降低设计标准，部分同村公路修建时存在路基质量问题，严重影响了我区农村公路网的整体效益和综合服务功能。同村公路路基等级低造成的问题非常突出，容易被洪水冲刷。经常出现滑坡、路基缺口等现象。由于养护资金短缺，难以及时修复，给我县农村公路的养护和管理造成了重大损失。

3. 农村公路管理问题亟待加强。人们热爱道路，保护道路和管道，不时侵占道路。目前有相当一部分人根本没有公路养护意识，认为路坏了国家就修。甚至有人认为水泥混凝土路面根本不需要养护，养护的话就是浪费财力物力人力。沿路的人们，为了自己的方便，把水泥混凝土路面作为临时打谷打谷场的好地方，在肩膀上种菜，经常把各种存款堆在路边。有的占路堆积，造成裂缝、坑、坑、塌坡等道路病害。，严重损坏了公路，降低了公路的使用寿命。

4. 农村公路养护资金标准不适应现状，农村公路养护管理法规有待加强、完善和规范。维修责任没有真正落实，维修管理长效机制有待完善。由于农村公路养护资金不足，大量农村公路缺乏管理和养护，路政管理不到位，养护体系缺乏活

力。我区县乡道、村道日常管理养护的资金标准已经无法承担目前农村公路养护的实际情况。近几年维修设备、材料、人工价格上涨，乡镇(街道)、村财务状况不好，资金难以筹集。现在定维修基金标准不合适。

5. 由于维修人员工资低，维修团队不稳定，质量低。据统计，65岁以上的维修人员占总数的xx%□因为工资比较低，现在的标准是每人xxx元/月公里，所以很难招到年轻的高素质人员。聘用的养护人员大多年龄较大、素质较低、整体工作能力较弱，导致农村公路养护标准低、养护效果差、技术含量低的现象。提高维修队伍的综合素质迫在眉睫。

6、养护技术低，质量不高，农村公路养护队伍专业养护人员少。目前农村公路养护的主要工具仍然是扫帚和铲子，技术粗放，设备简陋；目前，农村公路养护人员中专业养护技术人员很少，从事养护的技术人员比例不到5%，掌握新材料、新技术、新工艺的能力较差，大大降低了养护水平。

1、建立农村公路管理养护机构

要探索建立符合本地区实际的“统一领导、分级管理、条块分割、全民参与”的新型农村公路养护管理体系，实现农村公路养护管理的常态化、制度化、规范化，形成“县对县管理、乡对乡管理、村对村管理”的公路养护管理体系。农村公路养护资金的筹集和管理应遵循“政府和财政投入优先、多渠道筹集、统筹安排、专款专用、加强监管”的原则。区交通主管部门应按职责建立健全农村公路养护资金的使用、管理和监督制度，加强养护质量检查监督和资金监管；农村公路养护资金的使用应当接受审计、财政和交通部门的监督检查。任何单位、组织或者个人不得截留、挤占或者挪用。

2. 建立农村公路养护资金来源

做好农村公路的养护管理，核心在于政策，关键在于资金。

为了加强农村公路的养护和管理，促进农村公路的发展，促进社会主义新农村的建设，农村公路的养护和管理需要雄厚的资金实力和稳定的资金来源。提高农村公路养护工人现行工资标准，增加农村公路养护财政补贴资金，政府预算增加农村公路中小养护资金投入，农村公路养护财政资金逐年增加。

3. 拓宽农村公路养护资金的融资渠道

争取地方政府投入：积极增加地方财政对农村公路管理养护资金的投入，地方财政要将农村公路管理养护资金纳入预算，加大投入。因为乡镇政府和村委会财力有限，他们确实很难提供资金来维护农村公路。为了缓解财政压力，减轻农民负担，采取了以工代赈的方式。除了在每条村道设置专门的养护人员，保证村道的清扫和畅通工作外，在村道的具体养护期间，还需要外出工作，以减少养护项目的支出。

4. 农村公路养护管理运行机制的完善

农村公路养护管理应遵循“统一领导、分级负责、因地制宜、综合养护、注重实效、保证畅通”的原则。建立权责明确、管理维护分离的维护体系。要求农村公路管理养护的主体在行政村，交通部门根据农村公路的交通状况划定一定的里程或区域，分配到附近的行政村。交通部门应免费培训农民道路维护工人，农民和工人应在繁忙时做农活，在农闲时维护农村道路。农民养路工人根据养路质量或达标率，从行政村委员会或交通部门领取一定报酬。实行专业化养护和个体承包两种机制，推进农村公路养护市场化。农村公路的日常养护可以根据交通量、路面类型、地形特点等实际情况，采用季节性养护和群众集中专业养护的方式进行。公路养护、大修理、防护、水毁修复等技术性较强的工程项目，鼓励公开招标，通过竞争或招标，按路段或区域选择合格的专业养护公司，实行合同管理和计量支付。对于等级较低、自然条件特殊、难以通过市场化运营进行养护的农村公路，也可以采

取雇佣和委托个人(农民)分期承包等灵活多样的方式，推进农村公路养护市场化。

5. 提高农村公路管理和养护的技术水平，推广使用近年来使用的改性沥青混合料、乳化沥青、密封胶等适用于农村公路养护的新技术、新材料、新工艺，提高养护质量和工作效率。随着农村公路中沥青路和水泥路的增加，维修作业不可能像过去那样处理砾石路。配备实用的沥青路面修补机、路面破碎工具、道路清扫机、混凝土路面缝纫机、道路边沟挖掘等养护机械设备，可以更好地处理道路变形、车辙、裂缝、剥落、磨损、剥落、坑洼等病害。建立一支专业的养护管理队伍，负责组织、监督和指导公路建设、养护管理、路政管理和公路物业养护工作，对管护领导小组成员和具体管护人员进行全方位、多层次的技术培训，使其快速掌握一些农村公路养护内容、措施和质量的基础知识，尽快满足农村公路养护工作的需要，从而提高养护人员的养护水平。

6. 完善农村公路保护设施和安全保障等配套工程

要把发展理念从注重发展规模和速度转变为注重提高服务质量，提高公路基础设施的安全性、完整性和协调性，全面改善农村公路交通安全状况。要加强农村公路保护设施和安全工程，处理好公路建设与周边环境的和谐关系，解决危桥、急弯、视力差、排水不畅、安全设施缺乏、平面交叉不合理等问题。，从而提高农村公路的安全性能，保证行车安全，保护人民生命财产。

总之，农村公路是“三点建设，七点养护管理”。要正确理顺农村公路建设与养护管理的关系，坚决克服“边改建边忽视养护”的思想，做好边养护边建设的工作。正确树立“公路建设是发展，公路养护也是发展，更重要的是发展”的观点，尽快建立和完善农村公路养护管理体系，实现长效管理，建设与养护并重，保持农村公路长期处于良好的技术状态，更好地巩固农村公路建设成果，推动农村公路养护管理走上

良好轨道，促进农村公路可持续发展。

农村公路养护管理办法篇三

在深入学习实践科学发展观的活动中，为把农村公路管养体制改革引向深入，有效推动农村公路养护事业沿着健康方向科学有序发展，带着农村公路养护如何实现新的突破这一课题，我们调研组于2009年4月20日至22日，分别深入实地对文山、砚山、广南等县农村公路管理养护体制改革，特别是农村公路管理养护情况进行了专题调研，重点是县、乡对农村公路管养的政策、措施、乡(镇)交通管理部门的建设发展，农村公路的管养方式等，通过3天的调查了解，现形成本调研报告。

一、我州乡道村道养护现状

(一)农村公路基本情况

截至2008年底，全州农村公路管养里程共21801.822公里(其中10967.106公里未纳入省统计里程)，其中省道68公里、县道3677.67公里、乡道5400.191公里、村道12138.34公里、专用道517.621公里。

(二)现阶段养护方式

1. 现行农村公路管养体制

我州共设置农村公路管养部门一处八段，即文山州地方公路管理处，文山县、砚山县、丘北县、西畴县、麻栗坡县、马关县、广南县、富宁县地方公路管理段。长期以来，我州的农村公路养护一直沿袭以县农村公路管理段为养护责任主体，负责农村公路路政管理、小修保养和日常养护的管养体制。

2. 养护补助标准

2007年以前，省下拨养护补助资金一直按云南省交通厅云交计[1996]135号文件执行(2007年两个养护体制改革试点县除外)。即省道1400元/年公里;重点县道1200元/年公里;一般县道1000元/年公里;乡道只有905.2公里有养路费，为300元/年公里;村道没有养路费。2008年养护体制改革实施后，省补养护标准为：县道7000元/年公里、乡道3500元/年公里、村道1000元/年公里。

3. 养护资金来源渠道和投入使用情况

一直以来，我州农村公路管理养护资金来源渠道为：省级交通主管部门、地方财政和收缴的拖拉机养路费。由于我州财政困难，地方财政补助极为有限。加之农村公路建设大都属于以工代赈项目，属补助性质所建，修建标准低，配套设施不完善，未进行过大中修，抗灾能力弱，导致历年水毁较多，养护成本不断加大，所以长期以来都存在养护经费投入明显不足的问题。

投入使用情况为：2005年以前，州地方公路管理处给各县的养护补助费是按各县的县道里程和部分乡道里程下达，未下达到具体路线。2005年开始，省公路局把农村公路纳入了考核范围。2006年初云南省公路局与州交通局签订县乡公路养护管理责任书，州交通局与各县交通局签订县乡公路管理责任书，确定养护管理指标，明确责任。按省州县签订责任书的要求，我州县乡公路养护按各县各条线路的交通量、经济地位，分为重点养护、一般养护、突击性养护三个层次进行考核管理。养护补助经费根据划分的三个层次，按线路、里程及工作内容、工程数量下达指标，按季度核拨到各县，实行养护管理工程费用制，并进行考核。

二、现行农村公路管养中存在的主要问题

(一)农村公路管理养护的主体责任未落实。

养护体制改革明确各级政府是农村公路管理养护责任主体，这在责任划分的定位上是一个重大转变，但目前我州机制还未理顺，主体责任还未落实。

(二)管养分离不落实。

农村公路管理养护体制改革实施后，对养护机构及职能进行了调整，县地方公路管理段只承担管理职能，而不具体实施养护。以前的管理养护模式已经不再适应新的职能要求，所以必须顺应改革发展需要，探寻新的管养方式，真正落实“县道县养、乡道乡养、村道村养”的责任主体。

(三)未引入竞争机制和激励机制，养护方式单一，养护资金使用效率不高。

依靠地方公路管理段来实施养护这一单一方式，不仅增加养护成本，还存在人力物力不足的问题，管理上难以面面俱到，造成管理“盲区”。同时“一刀切”的养护资金拨付方式不能有效调动养护积极性，并容易造成由于管理不善等原因出现养护资金虽然投入但养护效果不明显等问题。

(四)养护资金来源渠道单一，地方财政配套资金困难，导致养护资金投入严重不足，不能实施有效养护。

虽然养护体制改革明确的“县道7000元/年公里、乡道3500元/年公里、村道1000元/年公里”的养护资金省补标准较以往有了大幅度提高，但是如果不能从其他渠道筹措小修保养资金，省补资金就难以全额用于农村公路养护大中修工程，从而影响到我州农村公路改造进程和路况质量，不能达到改革的预期效果。同时由于我州有11250.718公里的村道没有纳入省统计里程，没有省补养路费（“7，3.5，1”工程以省统计里程为准），造成养护资金缺口较大。

(五)县、乡两级政府及村委会对农村公路养护自我意识缺乏。

县乡两级政府未认真理解“县道县养、乡道乡养、村道村养”的真正含义，总认为公路的管养是交通部门的事，当地政府只是配合而已。加之由于长期以来没有调动群众养护参与性，导致群众爱路护路意识较差，这对乡道、村道的养护极为不利。

三、深化农村公路管养的几点思考

面对我州农村公路管养的现状和存在的主要问题，如何落实地方政府管养主体责任，把养护引入激励机制，有效整合社会资源，建立行之有效的目标考核机制和管养激励机制，以及稳定的养护资金来源渠道，以充分调动政府、行业主管部门和社会参与诸多积极因素，以科学发展的态度投入农村公路管养中，有效破解“有路必管、管必规范，有路必养、养必到位”这一难题，我认为当务之急应着重解决好以下几个方面的问题：

将本文的word文档下载到电脑，方便收藏和打印

推荐度：

[点击下载文档](#)

[搜索文档](#)

农村公路养护管理办法篇四

近年来，随着我省农村公路(包括县道、乡道和村道公路)的大规模建设以及路面改造工程的实施，农村公路的数量和质量都有较大幅度地提高，农村运输条件和投资环境大为改善，有效地推动了农村城镇化进程，有力地促进了社会主义新农村建设。但由于我省农村公路量大面广、地区差异较大，加之养护管理运行机制不够健全，农村公路养护管理“缺位”、养护资金不到位等问题日益突出。今年，根据《国务院办公厅关于印发农村公路管理养护体制改革方案的通知》(国办发〔20__〕49号)的精神，结合我省实际，我们拟定了《浙江省农村公路养护与管理办法》和《浙江省农村公路养护与管理体制改革方案》，对农村公路养护管理责任主体、职责分工等进行了规范，为理顺农村公路养护管理的各种关系、健全养护管理机制奠定了基础。

为进一步加强农村公路养护管理，提高农村公路养护管理质量和水平，探索适合我省实际的农村公路养护管理模式，省厅将《关于我省农村公路管养模式的探讨研究》列为今年重点调研课题。为此，我们在前两年农村养护管理体制、运行机制等有关问题研究的基础上，再次就农村公路养护管理模式问题进行了专题调查和研究。通过对浦江、海盐、安吉等各具特色的农村公路养护管理实践探索和分析，同时借鉴省外养护管理经验，对群众性养护、分段养护、道班养护、专业养护等养护模式进行了分析、研究和探讨，形成本调研报告。

一、我省农村公路养护管理基本情况

(一)农村公路现有里程和规模

据统计，截止20__年底止，全省农村公路(县、乡、村道)总里程为85643公里。按目前行政等级标准分，其中：县道23097公里、乡道15873公里、村道46673公里；按技术等级

分，其中：一级公路1019公里、二级公路3648公里、三级公路6935公里、四级公路43895公里、等外公路30146公里(其中准四级公路13527公里)；按路面类型分，其中：水泥砼路面36329公里(其中县道9384公里、乡道5703公里、村道21242公里)、沥青混凝土路面8965公里(其中县道5016公里、乡道655公里、村道3294公里)，简易铺装路面17089公里(其中县道8549公里、乡道3589公里、村道4951公里)，未铺装路面23258公里(其中县道147公里、乡道5926公里、村道17185里)。铺装路面公路里程合计62384公里，占农村公路总里程的72.84，到2020__年底乡道砂石路面改造工程完成后，铺装路面公路里程将增加5000多公里，达到67000多公里。

(二)农村公路养护管理体制现状

20__年前我省各市、县均设有专业和县乡两个公路管理机构，分别负责国省道和县乡公路的养护管理工作，20__年养护体制改革后，实现了两合并，即：所有市和绝大部县(市)专业与县乡公路养护管理机构合并，国省道、县乡道公路养护管理职能统一由市、县(市)公路管理机构负责，部分市、县(市)公路管理机构内相应增设了县乡公路养护管理内设机构。

目前，我省农村公路养护管理中，县道和乡道大部分已纳入交通公路部门管养范围，基本上实行“条块结合，以县为主”。村道公路的管养，由于目前的法律法规没有明确规定，一直未纳入交通公路部门管理范围。在养护资金安排上，目前仍沿袭过去(两合并前)专业养护经费和县乡养护经费分别安排下达的方式。县乡养护经费由省汽车养路费切块补助一部分，不足部分由地方自筹解决(手拖费安排一部分，地方财政预算安排一部分)。

(三)农村公路养护生产运行机制

目前，县道公路的养护生产(包括日常养护和大中修工程)基

基本上采用国省道的养护运行机制，走养护市场化的路子，主要由专业养护队伍(养护公司)进行养护，公路管理机构负责行业管理。乡道公路的日常养护工作主要由乡镇政府负责，公路管理机构负责行业指导和给予一定的经费补助(或以奖代补)。

我省乡村道的养护生产运行机制归纳起来大体上有以下几种模式：

模式一：由乡镇成立固定的专门养护队，负责乡村道的日常养护和大中修。养护队有固定的工作场所，并有少量的机具设备；养护资金由交通部门补助一部分，不足部分由乡镇财政解决。这种模式一般在经济较发达的乡镇采用较多。

模式二：乡镇政府按行政区域将乡村道公路的路面保洁、巡查、行道树维护等日常管养工作分段包给沿线村委会，再由村委会将乡村公路养护工作承包给村里的农户。大中修工程通过招投标，由专业队伍施工；养护资金由交通部门补助一部分，不足部分由乡镇财政和村委会解决。

模式三：由村委会组织，一年对行政区域内的乡村公路集中进行二、三次季节性、不定期的突击养护(保洁和少量的维修)。这种模式在经济欠发达地区(特别山区)采用较多。养护资金由交通部门补助一部分，不足部分主要通过投工投劳解决。这种模式养护成本相对较低，但缺乏长效的管理手段，而且养护质量较差。

二、目前我省农村公路养护存在的主要问题

(一)农村公路路况总体水平较低，区域间差异较大

由于经济发展不平衡、地域差异较大，加之长期养护管理“缺位”，致使农村公路基础薄弱，路况总体较差，公路等级普遍较低，绝大部分为准四级或等外公路。且绝大部分

乡村道路的桥梁又是由民间桥梁改造利用，病危桥梁较多，道路安全设施、标志标线也不够齐全。

(二)农村公路养护管理主体不明确，责任不落实

《公路法》对县道、乡道公路的养护管理主体作了规定，但对村道养护管理的责任主体没有明确规定。由于村道公路至今未有明确定义、管理主体不明确，养护管理严重“缺位”。虽然县道和部分乡道养护由县交通局或所属的公路管理机构负责，乡道养护责任归属乡镇，村道养护责任名义上也落实到乡镇，但因经费无着落，乡镇基本上不管。农村公路养护管理“缺位”现象仍普遍存在。在地方政府方面，由于乡村道公路养护管理的责任主体不明确，部分乡镇认为乡、村道路建好以后，养管工作就是交通部门的事，没有把乡村公路的管养工作纳入正常的政府行政管理和公共服务的范畴，个别地方还出现损坏或破坏乡、村道路的现象。而且，地方政府重建轻养现象也较为突出。

(三)农村公路养护资金投入严重不足，养护资金缺少来源，资金筹措缺乏相应的保障机制，正常养护无法维持。

20__年公路养护体制改革后，县道和乡道养护经费主要由汽车养护费切块补助和地方手拖费、摩托车费补助解决。但由于长期以来政府及有关部门重视公路建设的投入，忽视养护管理的投入，使得县乡道公路养护经费不能足额到位，县乡道公路养护管理不能到位。

村道公路由于一直未纳入交通公路部门的管养范围，没有正常固定的养护经费来源，而多数村在修建村道公路时已负债累累，根本无法筹出资金来养护，导致村道失养情况普遍严重。加之农村费税改革后，财政支付转移用于农村公路养护的资金太少，农村公路养护资金得不到有效保障。如，温岭市现有机动车保有量近26万辆，并将以35的速度快速增长。目前超限运输问题严重，公路养护成本大为增加，但养护资

金投入甚少；仙居县每年通过支付转移的农村公路养护资金是100万元，其中40万元用于发放县道养路工工资，剩下的60万元由财政核发到各乡镇，用于2392公里乡村公路的养护，每公里年养护资金250.8元。

(四) 养护管理机制不健全，养护质量难以保证，缺乏农村公路养管长效机制。由于农村公路养护管理的责任主体不明确，农村公路的养护管理机制无法建立，特别是县、乡、村三级养管体系未真正建立，缺乏农村公路养管长效机制。绝大多数乡镇没有固定的管养机构和专业的养护人员，无论是技术还是设备都无法承担农村公路管养任务，养护质量难以保证。

三、建立以县为主的管养体制和运行机制

鉴于我省农村公路及其养护管理的现状，为解决农村公路养护管理“缺位”，改善并提高农村公路路况，推进社会主义新农村建设，我们根据国办发[20__]49号文件精神，结合我省实际，拟定了《浙江省农村公路养护与管理办法》及《浙江省农村公路养护体制改革实施方案》，提出了我省农村公路养护与管理体制建设的目标是：用三年左右时间，基本建立符合我省实际的、新型的“统一领导、分级管理、条块结合、以县为主”的农村公路养护与管理体制和“管养分离”的运行机制，实现农村公路养护与管理工作的正常化、制度化和规范化，确保农村公路路况良好、路产完整、路权得到有效保护。

(一) 明确责任主体，建立健全农村公路养护管理体制

各级人民政府应将农村公路的管理纳入管理工作的范畴。县级人民政府是农村公路养护与管理的责任主体。乡级人民政府和村级组织，应当切实认真履行上级政府制定农村公路管理、养护、保护以及养护资金筹措等方面的具体职责，明确相应的职能部门或专职机构，并落实农村公路养护管理生产专职人员。

各级交通主管部门作为政府执行部门，应将农村公路的管理养护工作纳入行业管理范畴，加强指导、考核、监督。其所属的各级公路管理机构作为公路行业管理的实施部门，应落实人员、增设相应的内设机构。省级公路管理机构增设农村公路养护科，市级增设农村公路养护科(原有县乡养护科的可改称为农村公路养护科)，县级相应增设农村公路养护科。农村公路养护技术管理人员每个县级公路管理机构增加15-25名，省市级公路管理机构增加15-25名，切实履行农村公路养护管理的监督、指导、管理职责。

(二) 建立稳定、长效的农村公路养护与管理资金渠道

各级人民政府和村级组织都应按照“县乡自筹、省市补助”的原则，积极组织筹措农村公路养护与管理资金，建立由财政投入、养路费和其他资金共同组成的多渠道的农村公路养护与管理资金筹措机制，建立健全养护资金的保障体系。由于农村公路量大面广，养护经费全部由国家承担目前尚不可能，应不断拓宽多种资金筹措渠道：即除手拖费全额用于农村公路养护外，省、市在政策允许范围内争取补助一部分，县财政列出专项资金承担一部分，乡镇也自筹一部分(可以通过投工投劳形式解决)，积极鼓励社会、个人捐资等。

(三) 实行管养分离，推进农村公路养护市场化，利用市场机制合理配置公路养护资源，逐步建立科学、高效的公路养护运行机制。

农村公路养护管理可实行“分级管理、分级养护”的管养运行机制，逐步形成“政府监督、行业管理、主体负责、承包人实干”的四级农村公路管养保证体系。推行招标养护、委托养护、合同养护、承包养护等模式，建立健全养护市场。农村公路大中修工程通过招投标方式选择有资质的养护施工单位；日常小修保养由行政村落实农民养护工具体负责养护。养护形式可多样化：平原地区乡镇可在养护里程较多的区域成立农村公路养护站，集中负责该片区的农村公路养护；山区

养护里程短的或路线比较偏的农村公路养护，可承包给个人或家庭养护，根据农业生产特点，实行弹性养护制，忙时干农活，闲时养村道，不拘形式养好路。农民养护工按照养路的好坏或达标率，从村委员会或乡镇政府领取劳动报酬。公路部门负责做好监管和技术指导，并负责培训农民养护工，真正做到：责任在乡镇，实施在村组，受益在群众。

(四) 建立健全农村公路养护管理考核长效机制。

建立和完善县、乡(镇)、村农村公路养护管理考核机制。省里应抓紧出台农村公路养护标准和管理办法，为养护工作监督考核提供依据。县级政府要将农村公路养护纳入对乡镇考核的内容，乡镇政府要明确一名副职领导专职负责此项工作。乡(镇)政府要建立对村的养护管理考核机制。建立养护经费拨付激励机制，将拨付的资金与农村公路养护路况直接挂钩，行业部门与乡镇签订合同，实行定期目标考核，并将考核结果公示，根据考核结果拨付养护资金和奖励经费，确保农村公路的养护质量。金华市浦江县就是通过考核激励机制，加强农村公路养护管理，取得了较好的成效。

四、因地制宜，采取多种养护管理模式

由于我省农村公路总量和增量很大，地区差异也比较大，其养护管理的模式不应搞全省“一刀切”，要区别发达县市和欠发达县市、平原地区和山区、低等级公路和高等级公路的差异，走专业管理和乡村基础管理相结合、专业养护和乡村养护相结合的新路子，充分发挥公路站、交调站、村级组织等基层单位的作用，因地制宜，积极探索适宜当地情况的管理方式。

(一) 农村公路的管养模式分析

根据国务院国办发〔20__〕49号文精神，农村公路养护管理按照“统一领导、分级管理、条块结合、以块为主”的原则，

形成国家、省、市(地)、县四级交通行业管理，县、乡(镇)政府、村或交通部门分级实施的管养体制。农村公路管养的多方参与已成为突出的特点。农村公路的管养既有直接实施者，又有多个间接参与者，既有行业管理者，又有具体组织实施者。农村公路养护管理按照生产的机械化和专业化程度不同，基本可以分为四种，即：群众突击季节性养护、分段承包养护、道班养护、专业公司养护。

1、群众突击季节性养护。这曾经是农村公路养护中采用最多、最为广泛的一种方式。费税改革前，许多地方都规定农村居民必须承担法定公路建勤义务工和车辆建勤工，利用农闲季节集中养护农村公路。该方式组织者一般是乡级政府或者村委会，群众出劳动力，市(县)交通部门或乡级政府补助部分砂石材料费。主要适用于道路等级低、交通量小、专业机械化难以开展的乡道和村道，尤其是路线长、人口密度低、地形条件相对恶劣的山区公路。该方式最大优点是充分发挥了农村劳动力资源丰富的长处，在一定程度上弥补了相对缺乏的农村公路养护资金。但随着费税改革的实行，“两工”逐渐取消，从政策上讲，村民已经没有进行农村道路养护的义务，其适用范围缩小到通过“一事一议”的村道养护。

2、分段承包养护。分段承包到户的农村公路养护方式，一般是根据路段等级、交通量大小、养护材料远近等测定每公里所需养护经费，然后以招投标的方法承包给农户并签订承包责任书。组织者一般为市县级公路养护部门或者乡级政府。该方式是专业化、市场化养护公司的雏形或者低级形式，主要用于交通量小、等级较低的一般农村道路。养护内容也仅限于路基、路肩、边坡和低等级路面的日常性养护。优点在于易于组织，在一定程度上引进竞争降低了养护成本，且小规模零星作业方式，比较符合农村公路分布广的特点。

3、道班养护。这是目前农村道路使用最为广泛的一种方式。主要分为三类：一类是由县级交通管理部门负责，以道班的形式在重要农村道路沿线布设；另一类是由地方交通主管部门

领导，在乡级政府成立派出机构，如交管所或者交管站，从事养护生产；第三类由乡政府领导的机构对乡道进行养护。该方式优点是具备一定的养护机械和相对固定的人员，道路养护质量较高，基本能够完成除大中修外的农村公路和桥涵的养护工程。缺点在于养护生产与养护管理没有分开，上述这些机构在一定程度上发挥管理职能，养护生产的效率较低，一定程度上存在着“养人不养路”的现象。且乡级政府领导的养护机构多属临时性机构，常常面临资金困难，养护队伍也不够稳定。

4、专业公司养护。养护公司是拥有独立注册资金、相应设备及技术人员和施工资格，在工商税务部门注册登记，具有独立资金调配和人事权利，在法律上与公路管理部门处于独立平等地位，真正面向市场的经济实体。按照性质可分两类：一类是适应市场要求，由社会性资金投资建立起来的股份制公司；另一类是由原来的公路管理机构剥离管理职能后，经过改制建立起来的股份制公司。专业公司养护真正实现了养护的管理与生产分离，最大限度地提高了养护资金的使用效果，同时养护公司从具体的事务管理脱离出来，转向合同管理，公路养护质量高、效率高。其缺点在于，由于农村公路分布相对分散，对于农村公路养护市场不够大的地区，尚难以全面推广。且农村公路养护采取专业公司养护的方式，还存在以下问题：一是农村公路养护市场主体较少，投标不具备竞争性；二是资金问题；三是目前对承包商的有效监督机制尚未建立。

(二)农村公路养护管理模式探讨

根据上述四种养护管理方式的分析，我们认为抓好农村公路养护管理，要将群众突击季节性养护、分段承包养护、道班养护、专业公司有机结合起来，逐步建立起“机构精干、体系完整、职能明确、权责一致、管理顺畅、运转协调、行为规范、有效监督、办事高效”的养护管养体制。

1、实现养护管理和养护生产的分离或部分分离。把公路养护生产从管理机构中分离出来，组建农村公路养护公司，实行企业化管理。明确公路管理部门与养护公司为业主与施工单位的关系，对公司养护机构的人事、用工等问题由企业自主进行。对于难以实现管养分离的，可以通过人员分类管理实现部分分离。

2、在农村公路养护市场不够成熟或难以发挥市场作用的时候，根据各地的特点和不同情况，积极探索建立和健全专业养护与群众养护相结合，常年养护与季节性养护、流动性养护相结合制度，建立完善各种形式的养护承包责任制，包括分段到户、道班承包等，全面推进定额养护和计量支付。公路管理机构对养护生产的管理要逐步实现合同管理。

3、根据本地区农村公路的技术等级、路面结构型式等特点，制定相应的养护技术标准，推广应用公路养护的新技术、新材料、新工艺、新方法，降低养护成本，发挥养护资金效益。在一定的管理体制条件下，充分实现养护方式的多样性，保证其足够的灵活性，以最大程度利用养护资金。

4、积极培育农村公路养护市场，充分发挥市场配置资源的基础性作用。首先要积极培育县级农村公路养护市场，并逐步融入整个公路养护市场中。改变原有养护在较为封闭的行业内部进行的方式，以提高养护生产效率和资金使用效率，将养护生产逐步推向市场，适应市场化要求。

5、积极筹措包括养路费、财政转移支付和手拖费等各方面资金，逐步实行公示、招标和引入竞争机制，提高农村公路养护供给效率。在养护资金有限的条件下，实行公开招标和引入竞争机制，实现业主、养护施工、养护监理三方面相互监督、相互协调、共同发展的农村公路养护管理新体制。

(三)农村公路养护的具体组织形式

1、农村公路日常养护的组织形式，由县级交通主管部门和公路管理机构会同乡(镇)人民政府按照因地制宜的原则确定。一般应通过招标等市场化运作方式，选择有相应养护资质的单位实施。农村公路大中修养护工程和县道日常养护可由县级公路管理机构负责。对自然条件特殊，难以通过市场化运作方式选择养护单位的乡道、村道公路，应充分发挥乡级政府和村级组织的作用，根据实际情况，采取委托、个人(农户)分段承包等多种形式的养护方式，同时农村公路日常养护工作，也可以通过竞争方式承包给公路沿线的村民，促进农民就业和增收。

同时，鼓励干线公路、农村公路大、中修工程捆绑招标，面向社会公开择优选定具备资质条件的公路养护公司，充分发挥专业管理、施工、监理队伍在农村公路养护工作中的作用。鼓励通过竞争方式，将油路挖补和水泥路修补等小型养护工程捆绑承包给专业化养护队伍，实行合同管理、计量支付。

2、在农村公路养护管理实行“以县为主”的体制后，要加强对新体制的研究、指导工作，努力探索农村公路大中修工程、日常养护管理、桥梁隧道管理和养护市场化管理的新情况、新问题。坚持“因地制宜、大胆试验”的原则，指导总结好农村公路养护管理的模式。特别是要加快对乡、村道公路养护管理模式的研究，充分鼓励、发挥乡、村两级组织在养护管理中的积极性。对各地探索的“分管分养、统管分养、乡管乡养、乡管村养、乡管民养、乡管市场养”的模式加以总结提升，建立符合我省实际的管养模式。

农村公路养护管理办法篇五

*乡境内共有公村公路6条，全长28.69公里。今年在上级交通部门和乡党委、政府的关心支持下，全乡农村公路养护管理工作开展顺利，成绩明显。现将工作总结如下：

力关心和支持。对塌方和路肩毁坏的乡政府补贴和养护工投荣相结合，如，由于去年冰冻灾害影响，雪压树采伐造成了部分路段塌方和边沟堵塞，通过实地查看工作量较大，乡政府研究后补贴20xx元用于维修。*段出现了大塌方，从而致使全乡四个行政村与乡政府无法通路。为此乡公路养护站去实地了解情况后提出了先搬起小石头让拖拉机先通行，再对大石头进行放炮炸小再清理的方案。乡政府马上召集了十二个小工当天对其进行了处理，三天后又找人进行爆破并处理，共投入了资金三千余元。

二、今年还紧紧围绕着县交通局关于维方公路养护开展了一系列具体工作。我乡养护站在接到任务后马上向乡领导作了详细的汇报，同时召开了有关路段的养护工会议。在落实了具体路段的人员后还配备了各路段的监督人员，分别由乡养护站成员和各驻村干部担任。由于县交通局的补助有限，乡政府投资200元/公里用于拖拉机进行路肩的泥土运送。在时间紧任务重的情况下，乡主要领导多次亲临现场指导工作。制定了二个路段各自的十人十天突击活动，有效的推动了工作进程。督查组人员每周二次实地检查也为本次养护工作的圆满完成奠定了基础。

三、在抓重点的同时也不放松其他路段的养护工作。特别是二水夹径一半山路段的养护工在前两个季度中表现极差，经养护站商议后报乡政府同意对其进行了更换。同时对于表现一般的养护工也进行了思想教育，争取在本年度的最后一个季度有更好的表现。对于暴雨造成的新塌方乡养护站通过实地查看后马上上报乡党委政府，并于第一时间拿出方案进行了路段的抢修。所需的挖掘机和人员费用由乡政府承担。

四、政府出台了一系列补助政策为公村公路的养护提供了有力的经济保障。乡政府政府一年补贴两次，每次给养护工50元/公里用于购买草甘磷，或者养护工到农资生产资料门市部领取草甘磷自行进行清除工作。乡政府投资为每段路的养护工配备了工具翻斗车，锄头，铁锹等工具，花费资金五千多

元。