

最新农村公路养护管理调研报告 农村公路养护管理工作调研报告(精选5篇)

随着个人素质的提升，报告使用的频率越来越高，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。报告的作用是帮助读者了解特定问题或情况，并提供解决方案或建议。下面是小编为大家带来的报告优秀范文，希望大家可以喜欢。

农村公路养护管理调研报告篇一

我区农村公路养护总里程达到xxx公里，其中：县道xx公里、乡道xx公里、村道xxx公里。农村公路作为最基本的基础设施建设，是我区公路网的重要组成部分，是农村与城市联系交往的基本途径和纽带，对我区经济的发展有重要的意义。如何管理和养护好已建成的农村公路，提高公路使用质量标准和年限，使其连续、稳定地为农民服务，是当前交通主管部门面临的一个问题。现今，农村公路的建设速度虽快，但农村公路养护管理还存在一定问题。为提高农村公路的好路率和完好率，解决农村公路失养的严重状况，开创我区农村公路管养工作新局面，现就农村公路管理养护管理工作进行探讨。

1、我区农村公路改建改造任务繁重□xxxx年以来，我区农村公路建设发展迅猛，至xxxx年，全区xx个行政村通村道路全部硬化，通自然村公路硬化率达xx%□但是，由于建设资金短缺，建设标准低，路面宽度为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，加之养管不够到位，损毁比较严重，修建公路时，为了节省成本，一般是随弯就弯，随坡就坡，农村公路多是坡高路陡，抗灾能力差、病害多，需要修建较多数量的防护工程和排水设施，但因资金不足而造成许多通村公路建设一开始就存在缺陷，整体路况较差，

后期养护费用大，给这些地段的农村公路养管工作带来了严重的不便。

2、我区农村公路的养护和管理工作难度大，一些公路抗灾能力低。由于农村公路线长、路远、量大，管理起来十分困难。且处于自然灾害多发地区，而通村公路建设和规划，因受资金“瓶口”的限制，只好降低设计标准，有些通村公路建成之日路基就存在一些质量问题，这就严重影响了我区农村公路路网的整体效益和综合服务功能。通村公路路基等级较低而导致的问题十分突出，易遭受洪水冲刷，经常发生塌方、路基缺口等现象，由于养护资金短缺，难以及时修复，给我县农村公路养管工作造成重创。

3、农村公路路政管理问题亟待加强。群众爱路、护路、管路意识淡薄，侵占公路现象时有发生。目前，很大一部分人根本无公路养护的意识，认为路坏了，有国家修。甚至有人认为现在的水泥混凝土路面，根本就不需要养护，要是养护也是白白的浪费财力、物力、人力。而沿线的百姓，更是图自家方便，把水泥混凝土路面作为临时打谷晒场的大好场所，在路肩上种菜，经常把各种堆积物都堆在路边。有的更是占道堆放，致使路面裂缝、麻面、坑槽、边坡坍塌等公路病害时有发生，严重破坏了公路，降低了公路使用寿命。

4、农村公路养护资金标准已不适宜当前形势，农村公路养护和管理的规章有待加强完善和规范。养护责任没有真正的落实，养护管理的长效机制有待健全。由于缺少农村公路养护资金导致大量的乡村公路缺管少养，路政管理不到位，养护体制缺乏活力。我区县乡道、村道日常管理养护资金标准已难以承担目前农村公路养护的实际情况。近几年，养护设备、材料、人工价格上涨，且镇(街道)、村财政状况不好，筹措资金困难，现定养护资金标准已不适宜。

5、养路员工资偏低，造成养护队伍不稳定、素质偏低。据统计，65岁以上的养护人员占到总数的xx%□由于工资待遇比较

低，现行标准为每人xxx元/月公里，很难招纳到年轻、素质高的人员。聘用的养护人员大多年龄偏大、素质较低，整体工作能力不强，致使农村公路存在养护标准不高，养护效果差、技术含量低现象，亟待提高养护队伍的综合素质。

6、养护技术低、质量不高，农村公路养护队伍中专业养护人员配备少。目前，农村公路养护仍旧以扫帚、铁锹为主要工具，工艺粗放、设备简陋；且目前农村公路养护人员中极少有专业的养护技术人员，从事养护的技术人员比例不足5%，掌握新材料、新技术和新工艺的能力差，大大降低了养护水平。

必须探索建立一条符合我区实际的新型的“统一领导，分级管理，条块结合、全民参与”的农村公路养护与管理体制，实现农村公路养护管理工作正常化、制度化、和规范化，形成“县道县管、乡道乡管、村道村管”的公路养护管理体系。农村公路养护资金筹集与管理应遵循“政府财政投入为主、多渠道筹资、统筹安排、专款专用、强化监管”的原则。区交通主管部门应依据职责，建立健全农村公路养护资金使用、管理和监督制度，加强对养护质量的检查监督和资金的监管；农村公路养护资金的使用应当接受审计、财政和交通主管部门的监督检查。任何单位、组织和个人不得截留、挤占和挪用。

抓好农村公路养护管理，核心在政策，关键是资金。为了加强农村公路的养护管理，促进农村公路事业的发展，推进社会主义新农村建设，农村公路的养护管理需要充实的资金力量和稳定的资金来源，应提高农村公路养护工人工资现行标准，提高农村公路养护财政补贴资金，同时加大政府财政预算对农村公路中小修保养资金的投入，且农村公路养护财政资金应当逐年增加。

争取地方政府的投入：积极加大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，加大投入力度。因为乡级政府和村委会财力有限，要让

他们拿出资金来养护农村公路实在是困难，为缓解资金压力又减少农民负担，采取以工抵资方式，每村的村路除了设立专门的养护工人，保证村路的保洁、保畅工作，还要在对村路实施具体养护时能出工出力，以减少养护工程的开支。

发动群众积极参与管理养护资金投入：通村公路是以村为主，发展乡村经济的必要条件，所以，必须要向广大人民群众灌输“要想富，先修路”、“路通财通”的思想，调动受益村民群众的积极性，村民委员会也可通过“一事一议”方式筹集农村公路管理养护资金，发动农民采取出资、以劳代资、捐赠材料(如沙、石)等方式，一方面弥补资金的缺口，另一方面，农民参与了公路的直接管理养护，对公路的质量也有保证。

农村公路养护管理应遵循“统一领导、分级负责、因地制宜、全面养护、注重实效、保障畅通”的原则。建立责权明确、管养分离的养护体制。要求农村公路管理和养护的主体在行政村，交通主管部门根据农村公路的通行情况，分别划定一定里程或区域，分配给靠近的行政村，交通主管部门为其免费培训农民养路工，农民养路工农忙时干农活，农闲时养护农村公路。农民养路工按照养路的好坏或达标率，从行政村委员会或交通主管部门领取一定的报酬。实行专业化养护和个人承包两种机制，推进农村公路养护的市场化。农村公路日常保养可根据交通量、路面类型、地形特点等实际情况，采取群众集中进行季节性养护、专业养护等方式，而对于公路养护大中修、防护、水毁修复等技术性较强的工程项目，鼓励面向社会公开招标，按路段或区域通过竞争或招标方式择优选定具备资质条件的专业化养护公司，实行合同管理，计量支付。对于等级较低、自然条件特殊等难以通过市场化运作进行养护作业的农村公路，也可采取聘用、委托个人(农户)分段承包等灵活多样的方式进行养护，推进农村公路养护的市场化。

现农村公路沥青路、水泥路的增多，使养护作业不可能像过

去对待砂石路那样，配备实用的养护机械如沥青路面修补机、路面破碎机具、道路清扫机、混凝土路面清缝机和道路边沟挖掘等设备能更好处理公路变形、车辙、裂纹、剥落、磨损、脱落和坑洼等病害。建立一支养护管理专业队伍，负责对公路建设和养护管理，路政、路产维护工作的组织、监督和指导，并要全方位、多层次对管护领导小组成员和具体管护人员进行技术培训，使其迅速地掌握一些农村公路养护内容、措施、质量等基本知识，以尽快适应农村公路养护工作的需要，从而提升养护人员管养水平。

我们应把发展理念从侧重于发展规模和发展速度，逐步转向注重提高服务质量，注重提高公路基础设施的安全性、整体性和协调性，全面改善农村公路交通安全条件。要强化农村公路防护设施和安保工程，处理好公路建设与周围环境和谐的关系，解决好危桥、急弯、视觉不良、排水不充分、安全设施缺乏、平面交叉不合理等问题，提高农村公路安全性能，保障行车安全和保护人民生命财产。

总之，农村公路是“三分建设、七分养管”，我们要正确理顺农村公路建设与养护管理的关系，坚决克服“重建轻养”的思想，做好边建边养工作。正确树立“公路建设是发展，公路养护也是发展，而且是更为重要的发展”的观点，尽快建立和完善农村公路养护管理体制，做到长效管理、做到建养并重、有路必养，使农村公路保持长期良好的技术状态，更好的巩固农村公路的建设成果，推进农村公路养护管理工作走上良好的轨道，促进农村公路的可持续发展。

农村公路养护管理调研报告篇二

众所周知，告诉公路是公路交通发展到到一定阶段的产物，是一个国家现代化水平的重要标志之一。由于全封闭、全立交、严格控制车辆出入的特征，车辆驶入告诉公路后，除了在互通式的立交允许上、下外，基本上是与外界隔离的。因

此，路侧服务区的设置就必不可少。

一、服务区的组成和功能

高速公路服务区是指设置在高速公路上，主要为车辆、驾乘人员和旅客提供服务的设施，它包括休息、停车和辅助设施三部分，是专门为人、车服务的场所和建筑设施范围的称谓。功能作用：

- 1、为驾乘人员提供休息场所，缓解驾乘人员的旅途疲劳
- 2、提供各种路况信息、天气、地理情况、医疗急救等

通俗的说，服务区包括加油站，厕所，餐厅，休息室，维修站，医疗室，旅馆和信息台以及停车场，场地内通常有优美的休息区供旅客散步驱除疲劳。

高速公路服务区一般每隔50—60km设置一处，根据地理环境的需要，服务区的形式有分离式、单侧集中式、中央式三种：

- 1、分离式服务区通常是一般以两侧对称分开设置。
- 2、单侧集中式是指服务区设置在一侧，需要配备跨线桥，占地紧凑，但是造价高。
- 3、中央服务区设置在当中，高速公路在这分两侧供车辆行驶。

通常服务区宜为分离型，这样有利于防止往返车辆交换通行卡的舞弊行为。

服务区内的设置可分为四种：

- 1、当外部风景优美的时候，宜采用外向型，便于观景

- 2、当外部环境比较闭塞或繁杂时，可采用内向型
- 3、当高速公路的两侧环境差异较大时，可结合外向与内向的合用型
- 4、如果用地有限或是为了充分利用高速公路的空间，可采用架空型。

二、服务区的总体布局

高速公路服务区应该利用线路旁边的边角料地块进行服务区的设计，尽量不要占用农田，用地的规模也要控制好，合理布置各个功能区，做到布局合理，用地节约。

交通组织

- 1、在停车场的设计中，应该考到车流量、车型的不均匀、不确定性。采用有效的混停方式。
- 2、服务区建筑沿基地周边布置，沿高速公路处分别设置一个入口一个出口，场地交通流线分为短时间停滞的外部交通流线和长时间停滞的内部部交通流线同时还要避免人流线和车流线的交叉。
- 3、施工的质量标准、施工工艺和设备达不到主线要求
- 4、施工的工期不合理，相对滞后与主线，存在抢工和中山不够的现象

三、服务区的设置要求

(1)要有场地来设置停车场、公共厕所，加油站、车辆维修、餐饮与小卖部等配套设施，即服务区要具备一定的用地和建筑面积。

《高速公路交通工程及沿线设施设计通用规范》做了如下规定：

服务区用地和建筑面积

服务设施用地面积[hm²/处) 建筑面积[m²/处)

服务区4.0000~5.3333 5500~6500

1hm²=10000m²

注：[1]服务区用地面积不含服务区出入口加减速车道、贯穿车道以及填（挖）方边坡、边沟的用地。

[2]四车道高速公路采用下限值，六车道高速公路采用上限值。

(2)服务区之间的间距不宜过大，一般不大于50km[最大间距不宜大于60km]

四、服务区的设计的主要步骤

确定了服务区的占地面积和建设规模以后，就可以布设服务区了，服务区的布设宜采用分离式，可对称布设或不对称布设，但左右两侧的面积应该相等。

1、根据功工可文件，确定服务区的大致位置

2、初步确定服务区的广场标高

3、贯穿车道的平面设计，其优点为：

[1]

误行进入服务区内的车辆能够不进入服务区广场通过贯穿车

道快速驶离服务区。

(2) 当驾驶员驶入服务区，发现该服务区的接待能力已经达到饱和时可以通过贯穿车道快速驶离开，驶向下一服务区。

以上两点都能提高运营效率，减少不必要的绕行。

(3) 更加方便设计和准确计算土石方数量。

4、贯穿车道的断面设计：

服务区广场范围内的纵坡值一般应大于0.3%以利于排水，且与服务区广场横坡组成的合成坡度需小于2%，以利用服务区广场内建筑物的布设。

5、横断面设计

6、准确计算土石方数量调整服务区广场的标高

7、排水以及通道设计

五、服务区的设计实例

以隰（郟县）十（十堰）高速公路郟县服务区的设计为例，详细论述服务区的设计方法。郟县服务区位于隰石高速公路k46+000处，地处郟县杨溪铺镇刘湾村。主线设计车速为80km/h□双向四车道。服务区广场面积取60亩，单侧均为30亩。

1、拟定服务区大致位置

计算服务区范围内主线土石方数量，此段范围内主线挖方□249792m³□填方□121192m³□显然挖方远大于填方，所以服务区广场应布置在能够消耗掉填方的地方。初步将一

侧服务区广场a设置k45+800右侧的山坳中，另一侧b设置在k46+100左侧低洼地中，并避开水塘。

2、初拟服务区广场标高

由于a广场为填方，先按低于主线标高3m考虑，取233m□b广场位于挖方段，为减小挖方b广场的标高应抬高，先按高于主线2m考虑，取238m考虑。

3、贯穿车道平面布设

初步确定了服务区广场的标高后，再计算出达到服务区广场的标高所需的贯穿车道长度（一般留有富余，以便调整服务区广场标高），布设贯穿车道。

4、贯穿车道纵断面设计

按照第二步初拟的广场标高进行纵断面拉坡，得出a□b贯穿车道的纵断面图

农村公路养护管理调研报告篇三

本文目录

1. 农村公路调研报告
2. 农村公路调研报告
3. 交通局农村公路建设工作情况调研报告

按照区委《关于开展深入学习实践科学发展观的实施意见》要求，我局认真组织开展了大讨论活动。通过活动的开展，使全体干部职工进一步加深了对科学发展观的理解和把握，增强了贯彻落实科学发展观的自觉性和坚定性，把思想和行动统一到科学发展、和谐发展的要求上来，统一到中央和省、

示范区、区委的各项决策部署上来。通过这一阶段深入的调查研究和思考，我区农村公路管理养护还存在诸多的问题和不足，调研如下。

近几年来，在示范区党工委和区委、区政府的正确领导下，我区农村公路得到了迅猛发展，截至目前，全区农村公路总里程为286.51公里，其中县道93.68公里，乡道23.27公里，村道166公里，二级公路47.58公里，三级公路83.6公里，四级公路155.3公里，全区农村公路中沥青混凝土路163.5公里，水泥混凝土路123.1公里，公路密度227.3公里/百平方公里，居全省第一。全区88个行政村实现了村村通，基本形成了九纵六横的公路交通格局。农村公路的快速发展，促进了城乡一体化建设，为我区经济快速、持续发展和社会稳定提供了有力的保障。

目前，我区农村公路管理养护，按照区政府xx年制定的《关于加强农村公路管理养护工作的实施意见》执行，将农村公路养护分为日常养护和养护工程。农村公路日常养护按属地管理原则，由乡镇人民政府负责实施，乡镇设立道路办，配备2名管理人员，通过区乡联聘、乡用乡管，对养护人员实行合同养护。区交通局负责农村公路建设规划，安排养护工程计划，区公路站具体组织实施农村公路养护工程，并对乡镇农村公路日常养护工作进行指导检查和考核，各乡镇道路办负责对养护人员的日常检查考核。农村公路日常养护管理资金由交通局和乡镇共同对半承担，根据考核结果，交通局将日常养护资金拨付乡镇，再由乡镇计量支付。农村公路路政管理由区公路站路政队负责全区农村公路的路政管理工作，并指导各乡镇具体做好本辖区内公路管理工作。

在充分肯定成绩的同时，我们也清醒地认识到存在的问题和不足。主要表现在农村公路管理、养护还较为滞后；管理养护责任不能全部落实，养护资金投入严重不足；养护机制缺乏活力、养护质量不高；乡镇养护管理投入和重视程度不平衡等，直接影响我区农村公路正常使用、行车安全和长远发展。具

体表现在：

1、养护资金投入不足。目前，我区公路养护资金还未纳入财政年度预算安排，仅靠省交通厅拨付的正常养护经费用于公路养护，资金缺口较大。同时，由于燃油税费的改革，不再征收拖拉机等养护费，造成养护经费严重短缺。每年只能根据省上拨付的养护资金情况，本着先急后缓的原则，制定养护计划，致使有些道路需要维修养护因缺少资金而不能实施，迫使道路待病运行，更增加了损坏程度。

2、由于各乡镇对农村公路养护管理重要性认识不够，对农村公路日常养护投入不足，养护管理长效机制尚未建立，加之少数群众整体利益意识差、法制观念淡薄，致使乡、村公路的路产路权受到了一定程度的侵害。

3、治超工作存在困难。由于农村公路技术等级普遍较低，加之我区交通路网发达，一些超限运输车辆对农村公路造成一定损害，目前，由于我区没有国、省干线公路，无法设立治超检测站，对农村公路治超，仅靠一辆流动检测车进行，从根本上无法解决治超问题。

4、养护管理机制不健全。各乡镇虽都设有道路办，但还没有完全建立起农村公路日常养护管理机制，养护管理人员少，以至于个别村道存在失养现象。对于大中型养护工程，存在养护机械装备短缺，养护工程以人工操作为主，与规范化养护体制不相适应。

按照省政府《关于印发陕西省农村公路管理养护体制改革实施意见的通知》(陕政发〔xx〕72号)要求，农村公路管理养护按照统一领导、县管为主、分级负责、各方支持的原则进行，各县级人民政府为本辖区农村公路管理养护的责任主体，具体负责筹集和安排农村公路养护资金，监督农村公路管理机构的养护工作，组织协调乡镇人民政府和有关部门做好农村公路管理养护工作。农村公路养护资金按照有路必养，确保

质量的原则，应纳入政府财政年度预算，并应随着农村公路里程增加、技术标准提高和地方财力增长，逐步增加养护资金。农村公路日常养护费主要由市、县财政按比例承担，县级财政统筹安排，市级财政给予补助，具体安排标准为：县道每年每公里7000元，乡道每年每公里3500元，村道每年每公里1000元。农村公路养护工程费和日常养护费，实行分专户储存，单独核算，专款专用，接受本级财政部门 and 上级交通主管部门监督检查。

1. 建议区上将农村公路管理养护资金纳入区财政年度预算安排，专项列支，用于化解农村公路养护资金投入不足，实现农村公路“有路必养、养必良好”，延长道路的使用寿命，从而降低道路的建设成本。

2、进一步健全乡镇农村公路管理养护机制，按照区政府制定的《关于加强农村公路管理养护工作的实施意见》要求，明确以政府为农村公路管理养护主体，交通局为行业管理责任的农村公路管理养护体制，加快乡镇政府管理养护体制的建立健全，配齐养护人员，加大管理的力度，使农村公路管理在组织、制度、养护标准、考核、资金保障等各方面规范化、制度化。

3、实行管养分离，推进公路养护市场化。进一步深化交通行业管理养护体制改革，按照精简、效能的原则，实行管养分离，推进公路养护市场化，建立专业化、机械化的养护施工队伍，使全区农村公路管理养护更加标准化、科学化。

今后工作的思路和具体措施：以科学发展观为指导，按照交通工作要服务于经济发展，要服务于新农村建设、服务于群众快捷方便出行和实现标准化、规范化、集约化、人本化的总体要求，紧紧围绕区委、区政府的中心工作，突出农村公路养管工作，进一步强化农村公路养管措施，力争用一至二年左右的时间，建立符合我区农村实际和社会主义市场经济要求的农村公路管理养护体制和运行机制，保障农村公路的

日常养护和正常使用，实现农村公路建设管理养护的正常化和规范化。

农村公路调研报告（2） | 返回目录

4月23日至25日，总理在四川大巴山区视察时说，公益事业要靠群众自己议，自己定，自己干。农民以自己的双手改善与生活息息相关的、直接受益的、像乡村道路这样的公益设施，不能算增加农民负担。农村公路建设要学会用民主协商的办法，从为贫困地区服务的实际出发来解决。

序言公路，是一个地区、一个城市的基础设施，靠它来连接城市与乡村、靠它通过运输(仅指公路运输)工具这一载体来实现人和物的流动，以达到人畅其行，货畅其流。而其中的农村公路是一项重要的基础设施，在一定意义上事关农村稳定和农村经济发展大局，是解决好“三农”问题的一个重要方面。目前，中央正在加大西部大开发的力度，集中力量组织实施县际和农村公路建设，因此，要实现大安交通发展新跨越，就必须整合道路资源，在xx-xx年期间，抓住机遇、大力开展农村公路建设。

（一）公路现状

xx区人民通过几十年艰苦不懈的奋斗，使公路从无到有，不断延伸，公路技术等级不断提高，公路交通事业不断发展，交通环境得到了较大的改善。“十五”期，全区多渠道筹措资金1.5亿元投入到公路和基础设施建设上，对主要县道、重要乡道、旅游通道、开发区道路进行了全面硬化，实现了乡乡通水泥路的目标。何市三级客运站建成投入使用，二级客运站(xx市东门汽车客运站)，也即将投入运营。公路交通建设取得的成绩是十分显著的。但是，由于历史的原因，xx区交通基础设施建设欠帐过多，目前交通环境的改善还是低水平的，全区远郊乡镇公路大循环和近郊乡镇公路小循环的目标还未实现，公路网化程度还较低。据统计，在全区413.5公里

公路中，除国、省道5条38公里已全部硬化，8条县道56.3公里还有6.5公里未硬化，29条乡道162公里只硬化了9条35.4公里；64条村道157.2公里硬化了11条16.7公里；xx区境内自井管养道路总里程23条52.722公里，其中省道4条22.663公里，县道3条15.636公里，盐道16条14.423公里。公路主干道虽已建成，但“毛细血管”还不畅通，农民群众出行难的问题还没有真正解决。公路技术等级普遍偏低，多数乡村公路不仅是低级路面，而且还有相当一部分是断头路，乡村公路不畅仍然是制约农村经济发展的主要因素。

(二)我区农村公路建设的优势

一是从国家发改委获悉□xx期间，国家将投入1000亿元资金加大对全国乡村公路的改造和升级。交通部表示，今后力争用五年的时间，全面改造农村公路，让农民兄弟走上水泥路或油路；四川将从今年起，每年安排1亿元对完成县通乡、乡通村油路或水泥路的地区给予“以奖代补”。这些新的措施和政策出台，都为进一步搞好农村公路建设创造了良好的机遇。

二是当前农民群众建设乡村公路的热情高涨，要求建设改造乡村道路的呼声迫切。因此引导好村民“一事一议”，辅之以政策和适量资金支持，就能掀起农村公路建设的高潮，使“星星之火”达到燎原之势。

(一)我区公路隐含着的的问题

一是目前农村公路技术等级普遍偏低，交通环境的改善还不够高。以大安区为例，在全区391公里公路中，硬化率仅占26.1。据统计，多数乡村公路不仅是低级路面，而且还有相当一部份是断头路，乡村公路不畅仍然是制约农村经济发展的主要因素。

二是由于公路重建轻管的观念较为突出，长期以来对乡村公路路面养护投入极少(有些乡、村根本没有投入)，公路养护

管理长效机制尚未建立，加之少数群众整体利益意识差、法制观念淡薄，致使乡、村公路的路产路权受到了一定程度的侵害，乡村公路的路状极差，车辆通达程度低。尽管公路修到了家门，车辆也很难行至家门口，一些群众仍然要步行几里或几十里的山路才能乘上班车，公路的运输效益和社会效益并未真正发挥出来。

三是由于历史的原因，农村公路建设欠帐过多，交通部门和乡镇均相应背上了较为沉重的债务包袱。目前公路建设、养护资金还未真正纳入财政年度预算安排，对交通建设项目都是采取的“以奖代补”政策，因此，要妥善处理好公路建设的负债问题已十分困难。在这种情况下，还要大力筹资继续投入农村公路建设，更是难上加难。

(二)xx年—xx年农村公路建设的规划目标

国家要求从今年下半年开始，各地计划和公路建设部门必须做好乡、村油路的改造和道路升级的前期勘察设计、规划工作，争取在xx年初进入全面建设阶段。我区早规划、早部署，就能获得比较优势，能够最大限度地争取中央、省、市的农村公路建设补助资金，从而促进农村公路建设。

一是指导思想：以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，抓住中央、省、市加大农村公路建设投入的历史机遇，加快交通事业发展，努力提高通达深度，提升公路等级，强化公路养护，构建农村公路体系目标，促农增收，促进农村经济快速发展。

二是基本原则：采取因地制宜、分类实施、量力而行、适度超前、先通后畅再联网，着重提高通达深度，逐步提高路面等级，逐年完善，升级上档。

三是主要目标：乡道以改建油路 and 水泥路为主、村道以新建土路、改建泥结碎石路为主□xx-xx年，规划改造县际和农村

公路共427.59公里,总投资13405万元。其中改建县道4条13.119公里、乡道30条164.471公里,村道250公里(其中新建土路100公里、改建泥碎路250公里)。全区实现通乡公路全面硬化,基本实现组组通公路,农村的交通环境将会得到根本改善。具体任务是:

1) 县、乡道建设:

总长177.59公里,总投资10605万元,其中水泥砼路面93.527公里,沥青路面84.06公里,按技术等级分三级及以上的24.739公里,四级的152.9公里。分年实施规划为:

1□xx年,计划投资3977万元。其中改造县道3.973公里,改造乡道44.547公里,共计48.52公里。

3□xx年,计划投资1635万元。改造乡道30.162里。

4□xx年,计划投资1861万元。改造乡道31.5公里。

5□xx年,计划投资1389万元。其中改造县道5.38公里,改造乡道23.448公里,共计28.828公里。

2) 村道建设:

投资2800万元,建设农村公路250公里。其中新建土路100公里、改建泥碎路250公里(注:新建土路按3万元/公里、改建泥碎路按10万元/公里测算)。分年实施规划为:

xx年,投资575万元,新建土路25公里,改建泥碎路50公里,共计50公里;

xx年,投资460万元,新建泥土路20公里,改建泥碎路40公里,共计40公里;

xx年，投资445万元，新建泥土路15公里，改建泥碎路40公里，共计40公里；

xx年，投资445万元，新建泥土路15公里，改建泥碎路40公里，共计40公里；

xx年，投资445万元，新建泥土路15公里，改建泥碎路40公里，共计40公里；

xx年，投资430万元，新建泥土路10公里，改建泥碎路40公里，共计40公里。

(一)努力筹措农村公路建设资金。要实现农村公路近期发展目标关键是要解决农村公路建设的资金问题，目前的筹资渠道一是结合中央、省、市有关公路建设精神，区应出台《大安区农村公路建设村民自治、一事一议实施意见》，发动群众集资建路；二是充分利用省、市对农村公路建设的补助政策，努力争取公路建设补助资金；三是以农村客运线路经营权拍卖、转让形式，向经营单位收取公路建设维护费；四是全区除农田基本建设义务工应抽一部分用于公路建设外，还应把土地出让、建筑工程、公路两旁的开发和向生产企业、流通企业、文化娱乐业征集的交通建设资金纳入倾斜政策之内；五是区财政应将农村公路建设补助固定纳入预算安排；六是农村公路渡改桥资金可争取省、市补助和乡镇群众自筹。

(二)建立健全公路建设领导机构。组织领导是搞好公路交通的根本保障，区应建立大安区农村公路建设领导小组，由区政府主要领导任组长，分管副区长任副组长，交通、乡镇党委、政府和相关部门的主要领导为成员，各乡镇也要建立相应的机构，以加强对农村公路建设的领导。

(三)认真搞好“村民自治、一事一议”工作，在农村公路的建设中，要充分发扬民主，对农村公路建设等级、投资规模、建设方案等应在充分征求广大人民群众意见的基础上来定，

公路建设的资金使用应在乡、村的政务公开栏上公开，自觉接受群众的监督。

(四) 坚持择优选择施工队伍，保证工程质量。在认真审查施工单位建筑资质的基础上进行公路建设的招标工作，区纪委、监察局要始终介入到公路工程招标工作的全过程，交通局和水利农机局要进一步完善公路工程质量监理制，搞好公路施工过程的质量监理，继续发动沿线群众对工程的施工进行全过程的监督，全方位严把工程质量关，保证工程质量。

(五) 乡镇党委、政府要搞好公路建设的组织协调工作，认真解决好公路建设过程中涉及的占地、青苗、附着物和杆管线搬迁等具体问题。

(六) 是要处理好公路建设与养护管理的关系。

公路建成后，要取得预期效果，主要靠养护管理。一是全市应建立将养护经费纳入财政预算的机制，确保养护经费的落实；二是全面进行养护体制改革，从深层次解决养护机制问题，将养护逐步推向市场，化解包袱，轻装上阵；三是根据《公路法》的规定，层层建立农村公路养护管理机制，落实养护资金和人员，积极推行村民自治养护公路的办法，确保农村公路完好畅通。另外，市区公路交通主管部门还应把乡、村公路的养护管理纳入技术指导和服务范围之内，开展检查评比，督促乡、村养好、管好公路，使公路始终处于良好的技术状态，保证其发挥应有的运输效益和社会效益，为全市经济和社会事业的发展服好务。

(七) 实施农村公路建设应采取的保障措施：

1、在实施“村民自治、一事一议”的工作中，市、区应出台相关的“以奖代补”政策给予引导，调动乡镇、村组修建农村公路的积极性；督促乡镇人民政府在道路的日常维护管理上明确具体的管理办法，落实专人养护道路，建立长效管养机

制;区交通和水利农机部门要将农村公路纳入技术指导和养护管理的工作范围,开展检查、总结、评比,对农村公路管养搞得好的乡镇给予奖励,激励乡镇更好地管养农村公路。

2、区交通局要进一步扩大交通管理职能,积极争取对农村客运市场的经营管理权,对有条件通客车的农村公路开展客运优质化服务,实行客运线路经营权拍卖转让,收回部分公路建设投资。同时要求经营单位与相关乡镇签定好《公路管护协议》,落实管护资金和人员,区交通局与相关部门一起坚决打击非法营运的机动车辆,取缔非法营运,保护经营者的合法权益。

3、依照《公路法》规范有序地搞好公路两旁的土地开发,搞好招商引资,使公路两旁的国有划拨土地能得到合理利用,区交通局和乡镇人民政府也可在土地出让中获得收益,用于公路交通建设和偿还公路建设债务。

4、按照《公路发展规划》和路政管理要求,严格路政管理审批制度,分级负责。明确区管县道、重要乡道和旅游通道,乡管乡道和重要村道,防止乱修乱建。

上述规划实现后,使我区农村等级公路在xx年的基础上净增159.4公里,达到212.1公里,农村公路铺装率将达到71.3,特别是农村渡改桥16道完成后,区内基本消灭断头路,农村公路将实现网络化,农村的交通环境将会得到根本改善。公路修通后,最终受益的还是广大村民,促使农村的产业结构发生变化,农村经济进入快速发展的轨道。近郊团结镇在xx年公路未改造之前,生姜年产量6000吨、产值900万元,萝卜5000吨、产值75万元□xx年公路整治修通后,生姜年产量10000吨、产值3000万元,萝卜1xx吨、产值180万元,这两项蔬菜已成为该镇两大品牌支柱产业;远郊永嘉乡xx年因道路不通,全乡农民人均纯收入只有2380元□xx年冬至xx年春全乡采取“村民自治、一事一议”的办法实现了组组通公路后,

全乡的经济发生了可喜的变化。据统计，全乡农业资料运进每年可节约50多万元，农副产品运出每年可节约50多万元，农产品解决了销售难后，价格提高了，每年还可多卖出50多万元，农村建房的材料运费每户可节约5000元，特别是养殖业形成了规模，经营走向了集约化□xx年与xx年比，生猪可增加3000头、增加值300万元，羊增加5000只、增加值50万元，家禽家畜也成倍增加□xx年底全乡人均收入达到了2780元。广大人民群众得到了实惠。界牌客运站建成后，大安的农村客运将形成以大安二级客运站为枢纽，向何市、界牌两边辐射，再以何市、界牌为始发站点将客运班车发往村头、组里的格局。那时农村客运繁荣，老百姓出行便捷，对提高农村居民的物质文化生活水平将起积极的作用，也为经营农村公路和全面建设小康社会打下坚实基础。

农村公路调研报告（3） | 返回目录

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和专题调研工作方案的通知》（文交党〔xx〕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xx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〔xx年150公里〕xx年1180公里的通达工程已经全部完工〔xx年150公里〕xx年150公里的通畅工程已经基本完成〔xx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xx年4月20日止，我州在建的通达工程共1185.6公里，其中1010公里的路基已经完成，其余175.6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公里已经完工，其余工程已完成路面187.275公里，施工中的491.8995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21893.01万块已备4364.67万块。

（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4.5米或6.5米，部分地段根据地形条件采用5.0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3.5米至5.7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，xx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xx年突然增加通畅工程里程数，通畅工程量相当于xx年的4.5倍，通达工程相当于xx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畴。

（三）对新型路面结构的施工管理缺乏经验

xx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。

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。

农村公路养护管理调研报告篇四

氯盐类融雪剂（氯化钠、氯化钙、氯化镁等）和工业盐同属一个氯盐家族，在国外通称作“化冰盐”。国外使用最早、用量最大的是氯化钠。我国早期同样使用氯化钠□20xx年后，也采用氯化钙、氯化镁为主体的融雪剂。它们本来同属“化冰盐”类，在道路上实施播撒氯盐融雪剂除冰作业，虽然能快速融冰化雪，但也有危害。

5、道路使用大量氯盐融雪剂，对道路两旁大面积绿色植被造成破坏，形成地区环境污染。

有机类融雪剂（如机场、铁道常用的），也称为非氯盐类融雪剂，主要有乙酸镁钙和尿素两种。虽然腐蚀、污染影响相对小一些，但也不是没有影响，更因价格高很多（比氯盐），可能很难大量、大面积使用。

从上述对氯盐类融雪剂的不完全认识中可以看出，氯盐类融雪剂不仅不环保，而且其腐蚀危害性十分突出，因此造成的经济损失也是巨大的，足以影响社会的可持续发展。在国外、

特别是美国，支持和反对使用”化冰盐“两大派的激烈争论仍在继续，结果是一方面”化冰盐“还需有限制地继续使用，另一方面必须正视其巨大的负面影响，采取战略措施，以最大限度地减少破坏和经济损失。

二、播撒化冰盐过后的道路养护措施

对于”盐的危害“，目前世界各国没有好的方法处治，它就像一个无形的”杀手“，只要使用就会被刺伤。随着人们认识的加强，世界各国都加紧了对防止和减少”化冰盐“负面影响的研究，采取了一些措施。比如，为防止融雪后的盐水渗入地下或污染地表水（避免腐蚀地下管道和破坏地表植被），以英国为代表的欧洲国家采取”汇集盐水“的方法，在城市的路、桥旁铺设专用管道，用以收集融雪后的盐水，最终引流到污水处理厂，这无疑是一个好方法，但需要总体谋略与规划，成本过高，不适宜高速公路的运用。

结合多年的养护经验和对盐害”的认识，我们认为：在播撒氯盐类融雪剂前对桥梁的伸缩缝和路面明显裂纹处采取铺设麻片等有效保护措施，减少“化冰盐”的渗透，减轻道路的损坏；在道路、桥梁比较容易收集“盐水”的地方，修建“盐水”沉淀池，待事后处理；待天气变晴后，要采取用洒水车对路面桥梁进行一次彻底的清洗，减少重金属离子存留在路面、桥梁上；在冬节结束后，要采取对路面、桥梁，特别是桥梁伸缩缝有效的检验方法，检测金属离子渗透情况，检测到已发生负面影响时，要及时采取措施防止扩散。同时缩短桥梁的日常维护检测时间。

通过上述措施处理后，可减缓盐的腐蚀速度，但也不能从根本上解决盐的腐蚀问题。

三、融冰方法

目前，世界各国一方面在努力寻求减小“化冰盐”负面影响

的方法，研究性能价格可行的新型融雪成分；另一方面，也在大力发展其他除冰雪方法，包括机械、人工、热能等方法。在除冰雪方法方面的突破之举，都是解决这一世界性难题的重大贡献。归纳世界各国在无修路前期准备的情况下的除冰雪方法主要有以下几种：

1、播撒融雪剂

这是通过在路面上撒布化学药剂来降低冰雪融点，使冰雪融化，进而清除积雪和积冰的方法。该方法是国际上较常用的一种路面除冰雪的手段。国内外常用的融冰雪剂主要是盐类。

绝大多数的盐类融雪剂产品都存在腐蚀性，易腐蚀破坏道路结构和机动车辆，还会对土壤、水体和大气等造成污染，破坏生态环境。那么在没有其他好的办法或条件达不到的情况下，采取播撒氯盐类融雪剂时，我们必须制定腐蚀控制指标和检验方法，限量使用氯盐类融雪剂，不得多撒、乱撒，强化管理。在播撒后及时采取疏导收集含盐水和清水边道等措施。

近年来人们不断开发环保型融雪剂，具有无毒性和无腐蚀性的特点，如生物降解型融雪剂等，可以起到较好的效果，建议城市道路使用。

2、人工清除法

这种方法对冰雪清除较彻底，但效率低，费用高，作业时影响车辆通行及行车安全，不能长时间作业，适用于雪量较小时或重点难点路段的冰雪清除。

3、播撒砂石材料

系数。由于碎石的存在，一方面使冰雪层的冻结强度不均匀，另一方面，砂石在冰雪层的运动使得雪不易压实，达到了抗

滑的目的。由于砂石材料既经济又环保，该方法在欧洲应用非常广泛。

但大量播撒砂石，对路面会造成损害，对沿线环境也会造成污染，而且笨重，不建议使用。

4、机械清除方法

该方法分为机械铲冰雪和机械吹雪两类。机械铲冰雪适合于雪量较大、结冰之前大面积清除作业。机械吹雪适用于未经碾压过的厚度较薄的路面积雪，通常只适用于机场等便于管理的较小范围的除雪，全国高速公路如果普遍购置使用，必然造成资金大量积压，机械闲置，方法虽好，但不理想。

5、热力融冰雪方法

此种方法利用热水、地热、燃气、电等产生的热量使冰雪融化，如喷洒热水法、发热电缆法等。

但这些方法往往耗能较大，且融化的雪水进入路面结构时会将路表的灰尘等杂质带入，在路面结构内部积存，进而堵塞孔隙，致使排水不畅，影响雪水的排除。

四、抗滑“轮套”的思考

在高速公路抗冰保通的过程中，人们可能忽视了一个问题，抗冰保通的目的，最终是为了使过往车辆安全通行，而不是铲除冰雪。除冰雪只是抗冰保通的一种手段，而不是最终目的。

通过咨询养护专家和到网上查询，还有一种对付冰雪的办法：给车轮安装防滑链。这种防滑链也可称为老的防滑“轮套”，一般都是金属制成物，对高速公路路面损伤比较大，损伤后难以修复，且成本过高、笨重，不易携带。研究一种新

型“轮套”，让它既保持防滑链的防滑作用，成本又低又环保又便于携带的“轮套”取代防滑链的思考就呈现在了我们的面前。

经过思考，新型“轮套”采用农作物剑麻、柱麻、棉花等原料制成链绳，加入改性沥青，运用防滑链制作原理，制造出具有弹性的像似车轮圆状的“轮套”，它本身采用原料农作物剑麻、柱麻、棉花都有抗滑的作用，加入橡胶和砂石，改性沥青能有效保持形状的稳定，同时具有韧性和弹性；麻绳能增加摩擦阻力，起到止滑垫的作用。

这种“轮套”目前正在申报研究试验之中，一旦研制成功，国家每年冬季就不用组织大量的人力、物力、财力投入抗冰保通；也不用播撒大量的氯盐类融雪剂促使冰雪融化。只要车辆装上“轮套”，既能确保车辆行驶安全，又能有效地缓解当前“盐害”的蔓延。

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](#)

农村公路养护管理调研报告篇五

1、基本情况

我旗境内国道2条120.722公里（省际通道、__至__）、省道3条319.372公里（__、__至__、__-__）、县道10条347.661公里、乡道30条722.156公里（20__年新增通乡公路38.1公里）、村道140条1278.411公里，分别占全旗公路总里程的4.3%、11.5%、12.4%、25.8%、和45.8%。

截止20__年底，全旗21个__乡镇（办事处）已通油路（水泥路）的20个，占全旗的95.2%；全旗__乡镇（办事处）通公路率达100%；全旗263个建制村（嘎查）和国营农牧场连队，其中已通公路的达252个，占全旗村行政村（嘎查）的96%。全旗532个自然屯，已通公路的413个，占全旗自然屯的78%。

2、存在问题

（1）农村公路建设投资大，配套资金额度大，由于我旗属区级贫困旗，财政收入十分有限，致使地区政府无力投入建设资金，资金瓶颈问题无法及时有效解决，影响工程进度。

（2）__农村公路建设标准相对较低（多以砂土路为主），并且桥涵等基础设施相对薄弱，缺桥少涵现象十分普遍，公路抵御自然灾害能力差，断头路时有发生，加之近年车辆超载超限现象愈加严重，对原本承载能力较差的农村公路的破坏作用不断增大，因此公路网整体上呈现农村公路比重大、等级低、硬化里程少，桥涵设施不配套，路网等级较低的现象。

（3）由于原材料价格逐年提高，征占用永久性用地和临时性用地费用较大，致使公路建设成本提高。另外，部分农牧民对公路用地不支持，拒绝征用承包土地，给公路建设带来极大障碍。

（4）配套资金比例较大，地方财政困难无力投入建设资金。

（5）办理征占土地和林地手续繁琐，费用较大，困难较多。

(6) 由于近年来前旗各项工程建设规模加大，致使天然筑路材料（中砂、砂砾等）相对紧缺，外加，前旗境内砂砾等料场数量和储量有限，开采材料的质量也呈下降趋势，已无法满足现有工程建设质量要求，急需开发新产品、新工艺代替原有筑路材料。

二、20__年公路建设情况

1、计划

__20__年计划新建通乡水泥路80公里，其中__至__牧场22公里，__至__33公里，__至__25公里。

2、存在问题

(1) 国家投资部分不足50%，地方配套资金压力较大。

(2) 征占公路用地受到村民阻拦，困难较多，需要地方政府和各有关部门互相配合和给予政策支持。

(3) 筑路材料缺乏，个别项目或路段需购买，而且需要远距离运输，额外增加了施工难度和造价。

三、提高农村公路建设质量的建议

1、做好工程前期准备工作，提高做好征占房屋和土地工作，配套资金按时足额到位。

2、健全组织机构，完善工作制度，严把施工设计质量关。

3、通过招投标选聘实际经验丰富，施工人员和设备配备齐全，资金力量雄厚的施工队伍进场施工。

四、农村公路建设及养护资金问题

1、养护资金少。养护资金缺口非常大，小额养路费自国家燃油税费改革后被取消，日常养护工作只能依靠上级单位拨付的少量养护资金维持，无法进行正常养护。

2、基础条件差。我旗现有养路设备少，机构陈旧，无法适应沥青等高级路面的养护要求。此外，养路道班配备不够，按照公路里程、养路定员、机械化程度等多方面考虑，全旗仅县级公路就需要设立养路道班18-20处，到目前为止只有三个养路道班，根本无法满足养路工作需求，更无法保障养路工作的正常有序进行。

3、养路取料难。目前，各乡、镇（__）、办事处的荒山大部份已经由集体或个人承包，导致养路取料困难，为养护工作带来极大的不便和争议。

五、执行国家各项制度方面

严格执行公路建设“四项基本制度”对提高公路建设质量、完善管理机制、规范施工管理都有重要意义。目前存在的'主要问题有：

1、招投标过程中存在个别单位或企业借资质投标的现象。

2、招投标工作虽然按程序、按要求进行，但其结果不能完全达到标准要求，大多数中标单位承诺进场的人员和设备与实际不相符。为了制约和杜绝类似现象发生，先后推行了履约保证金制度、从业单位信誉登记制度和工程进度、质量末位淘汰制度等一系列措施。对完善招投标工作起到一定的促进作用。

六、新农村建设环境下通村公路建设机制的探讨

1、结合国家新农村建设，跟据国家和地区公路建设规划，各__乡镇（办事处）、国营农牧场等对本辖区的通村公路建

设做出可行实施规划。

2、由村民“一事一议”确定年度实施计划，筹集配套资金，解决征用公路用地等问题。

3、计划、配套资金和用地问题落实后，将计划上报交通主管部门按公路建设基本程序实施。

七、农村公路养护的几点建议

针对我旗农村公路养护存在的农村公路路况总体水平较低，区域间差异较大；农村公路养护治理主体不明确，责任不落实，地方政府重建轻养现象比较突出；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，正常养护无法维持等实际困难。提出如下建议：

一是尽快深入推进公路养护体制改革，成立专业化养护机构，对全旗农村公路实行规范化、专业化养护。

二是继续推广“一事一议”有偿养护农村公路新方法，根据公路属地管理原则落实养护任务，切实提高公路养护水平。

三是加大养护资金筹集力度，制定明确的公路养护资金管理办法，从而保障养护资金有可靠的来源。

四、前旗路政大队仅有4个路政人员编制，远远不能满足路政工作的实际需求，为更有效的维护路产路权，根据内蒙古自治区公路局文件〔1995〕77号《关于下发“内蒙古自治区专职路政员配备标准及着装规定”的通过》精神，需增设25-30名路政编制。

五、由于没有超载卸载点，所以对超载超限车辆无法治理，需在重点路段增设卸载点，以更好的完善前旗路政工作。

“三分建，七分养”，公路建设是发展，公路养护也是发展，如何解决农村公路的管养问题，地方政府及沿线群众都应高度重视。