

# 2023年公路整体开工报告 公路调研报告 告(通用6篇)

在经济发展迅速的今天，报告不再是罕见的东西，报告中提到的所有信息应该是准确无误的。报告对于我们的帮助很大，所以我们要好好写一篇报告。下面是小编给大家带来的报告的范文模板，希望能够帮到你哟！

## 公路整体开工报告篇一

民工维权问题总是社会关注的热点，政府及有关部门、省公路投资公司、建设指挥部，年年加大整治力度，然而社会上拖欠民工工资、侵犯民工合法权益的现象总是存在。在公路建设领域，农民工已成为了公路建设的重要力量，民工维权、工资纠纷的调处工作任务艰巨、情况复杂。就拿国道213线小勐养至磨憨公路建项目来说，从20\_\_年1月至今，各参建施工单位使用农民工已超过4万人次，民工维权事件就有多起。诸如“上访维权”、“堵门维权”及“威逼维权”的事件时有发生。有人说民工维权难，难在民工缺乏法律意识以及用人单位为了逃避劳动监察，减少管理成本、少交税款及保险费用等非法目的故意不直接与劳动者签订合同所导致。笔者认为，民工维权难不但有制度法律方面的原因，还有施工单位用工机制的原因。

尽管相关劳动法律法规要求用人单位与劳动者签订劳动合同，各级政府对此也是“三令五申”，但现实中，民工仍难以达到全部与用人单位签订劳动合同，而是与劳务承包负责人，俗称“包工头”签订劳动分包合同，再由包工头雇用民工实施劳务，以至于发生争议时劳动者与用人单位关系难以界定（如分不清是劳动关系还是雇佣关系等）。同时，也造成劳动者无从证明与用人单位存在着劳动关系，导致他们权益受到侵害时难以得到管理机构及司法机关的支持。出现这种结果，往往把责任完全归于劳动者和用人单位。认为用人单位是出

于逃避劳动监察，少交税款及保险费用的目的，故意不与劳动者签订劳动合同来规避法律；更为重要的因素是施工单位以包代管，而劳动者是因自身迫于生活压力或缺乏法律意识，或者是身居外乡，不占天时、地利、人和，从心理上存在胆怯，往往对签订劳动合同也未予以足够的重视。以上这些当然也是造成民工维权难的原因之一。

此外，由于各参建的施工单位与包工头签订的《劳务分包合同》往往不是单一的劳务分包合同，还带有如砂石料采购、机械设备租赁使用等的条款，实际上是一个综合性质的经济合同。合同实际上只约定了施工单位与包工头的权力义务关系，没有明确到每一个参建民工的权力义务的关系，事实上，民工是由包工头雇用。在这种情况下，不论包工头与项目部发生任何经济纠纷，均会导致民工无法拿到工资。而且，包工头只要与施工单位发生合同纠纷，均会以为民工索要工资为名义与施工单位发生纠纷。

20\_\_年7月3日，\_\_指挥部驻地来了11名民工，声称为\_\_某合同段项目经理部桥梁3队的民工，反映其从20\_\_年2月至20\_\_年6月一直未能领到工资。\_\_\_\_高速公路建设指挥部随即对此事进行了专门调查，先后向\_\_某合同段项目经理部及全体诉求民工了解情况，并取得了相关资料。经调查，20\_\_年2月，\_\_某合同段项目经理部与包工头邓某签订了《桥梁桩基开挖协议》。按协议约定：开挖桥梁桩基根据不同孔径与米计价，承包方式由乙方（劳务队）实行包工、包料（除业主统供）、包机械使用费的方式施工。乙方需先向甲方支付履约担保金20万元，并约定了工期目标及违约责任等。

该施工队于20\_\_年2月20日进场施工，20\_\_年6月20日，“项目部”以劳务队不能按合同约定完成生产任务为由决定更换施工队，终止与邓某签订的合同。由于合同终止导致桥梁施工队十一名民工无法拿到工资，包工头邓某本人还要承担一定的经济损失，纠纷由此产生。

指挥部相关人员在事件的调查处理中，对上述11名民工身份的认定就出现了困难，施工单位提供的农民工名册上没有记录，而邓某提供的劳务人员名册可以查到，并与邓某签订了劳务合同，工资是由邓某支付。调查人员不得不采取证人证言的方式取证，最后才确认其民工身份和在施工工地工作期间、担负的工种等情况。

\_\_\_\_高速公路建设指挥部根据调查结果做出了如下的处决定。

一、根据指挥部的调查结果，认定提出诉求的十一名民工（包括包工头邓某）应认定为项目部有雇用关系的民工，依法应取得相应的劳动报酬。对邓某等人的工资发放标准首先不得低于工程所在地\_\_省西双版纳州执行的最低工资标准，并且应参照项目部同类工种的工资标准妥善处理，具体标准由项目部与这十一名民工协商确定。

二、提请项目部接到本意见5个工作日后对此事处理完毕，并将处理结果书面报告指挥部，逾期未能处理，指挥部将依据《项目管理办法》之规定由指挥部直接发放上述民工的劳动报酬，并在计量工程款中扣回，施工单位需承担相应的违约责任。

务承包合同，必须附有所有民工的签名与手印，并及时记录变更情况。项目部取得上报工资发放签名表，采取措施监督工资发放。

经指挥部的调查处理，上述民工拿到了合理的劳动报酬，对于包工头邓某与施工单位的其他经济纠纷已在事后通过法律诉讼的方式解决。

通过这件事的处理，我们认识到，指挥部作为项目法人与各参建施工单位是平等的合同关系，指挥部与施工单位的权力义务通过合同约定（包括管理权限），因此应进一步强化合同中约定的指挥部对于劳务分包及民工工资监管的权限，赋

予项目法人与其职责相匹配的强制性的手段，如明确规定，拖欠民工工资应确定为严重违约行为，指挥部可直接发放民工工资等。同时，指挥部应全面掌握合同段的用工情况，并与当地劳动监察部门建立经常的联系机制，积极配合对各施工合同段的检查与调查，对于违反劳动法的行为，可提请劳动执法部门实施强制手段。及时有效地制止和纠正用人单位的违法行为，有效地遏制侵犯民工合法权益现象的发生。

规范劳务分包的行为，改变现行的施工单位用工机制，是维护农民工权利的重要一环。现行的民工用工机制有必要改变，民工个人必须要与用工的施工单位直接签订劳务合同，这样农民的利益才可得到有效保障，劳务纠纷的调处才不会面临复杂与困难的局面。但现在改变施工单位用工机制仍面临着巨大的困难，就国道213线小勐养至磨憨公路建项目而言，全线22个土建施工合同段，劳务分包合同绝大部分是施工单位与包工头签订，再由包工头雇用民工进行劳务，且所签订的《劳务分包合同》不是单一的劳务分包合同，实际上是一个综合性质的经济合同。包工头所雇用的劳务队伍成员一般是老乡、亲友等，有的还是包工的合伙人，利益高度一至，抱团取暖，群体性强，这一特点经常被包工头利用，包工头只要与施工单位发生合同纠纷，均会打着为民工索要工资为名义与施工单位纠缠。上述案例是一个较典型的事件。

对于施工单位为何不直接与民工签订劳务合同而是与包工头签订劳务分包合同的原因，除前面提到的用人单位为了逃避劳动监察、少交税款及保险费用等非法目的，还存在其他巨大的经济利益因素，实际上是重大利益驱使所至。现实情况是，劳务队伍专业化的分工日趋明显，包工头一般都具有一定的资金及专业机械设备，掌握一定的专业技术人员，如隧道专业承包队伍、桥梁专业承包队伍等。施工单位与这些队伍签订有综合性质的《劳务分包合同》可以大大节约前期投入及管理成本。另外，由于工程施工计量固有的周期性与滞后性，包工头有一定的存量资金，可使在工程计量支付与民工工资支付发生矛盾中起到缓冲作用。这两点作用对于施工

单位来说意义重大。

笔者认为，解决农民工的维权问题，要依据现行法律法规，调整、规范施工单位、包工头、民工个人的权力义务关系。一要分离劳务分包合同中的与“物”为标的合同与劳务、技术服务为标的的合同。如劳务与机械使用租赁合同要求施工单位与劳务承包队伍分别签订。要求施工单位要与每一名民工签订合同。与“物”权所有人签订物权合同。二要专门规定设置“民工工资支付周转基金”，保持一定的额度”，可由指挥部专户存储管理，施工单位申请列报支付，在计量支付时补充，必要时可增加合同预付款总额，把“民工工资支付周转基金”的基数包括进去，不对施工单位拨款，只作为施工单位的专项使用额度，强化项目业主对民工工资控制监管力度，建立民工工资支付的缓冲机制。

在调处民工工资纠纷时应分离处理劳务工资纠纷与综合性质的经济合同纠纷的关系，首先解决工资纠纷，保护单纯性劳务民工，分化矛盾。

民工的权益得不到保障，涉及到社会的和谐与稳定，影响工程建设任务完成。因此，应从用工机制入手，相关部门齐抓共管，在国家的法律、法规的基础上，完善用工机制。我们相信，通过努力，一定能够从根本上解决民工维权难的问题。

## 公路整体开工报告篇二

路政与养护是公路行业职能的重要组成部分，过去传统的工作模式下，路政管理和公路养护工作各自独立，路政中队和养护人员分别上路巡查，两支队伍、两辆车巡的是同一段路，从事的是不同的工作，这就造成了工作效率的降低和人力、物力的浪费。为进一步提高公路巡查效率，降低巡查成本，打造高效型、节约型单位，初，滨州市公路管理局选取县公路管理局作为路政、养护联合巡查管理工作试点单位，近期我们对县公路局路政、养护“两位一体”模式进行了调查研

究，发现该局经过近一年来的有益尝试和积极探索，积累了一些宝贵的经验，同时也暴露了几个问题，现就调查结果做以下分析报告。

1、加强教育培训，促进角色转换。路政、养护“两位一体”工作模式的实行，要求路政员兼任养路工、养路工兼任路政员，角色的转换首要任务是提高人员的理论水平和业务素质，县公路局组织全体路政人员进行公路养护知识培训，同时对全体养护人员进行路政知识培训，使他们全面了解养护及路政工作方面的知识，培养成为双重职责多面手，以此强化一线路政、养护力量，为新工作模式的顺利开展打下了坚实的基础。

2、深化资源整合，实施集约管理。新模式实行以来，各路政中队入驻基层公路站，改变了以前路政中队没有固定办公地点，而公路站有多间闲置房屋得不到利用的状况。整合后的路政中队、公路站由原来的两部车上路巡查，现在共用一部路政巡查车上路，既节约了行政成本又提高了工作效率。

3、健全运行机制，理顺工作流程。路政、养护“两位一体”模式下，公路站站长兼任路政大队副大队长，负责所辖区域内国省道干线公路的路政管理与公路养护工作，野外工作补助由路政大队发放，路政巡查中队长兼任公路站副站长，协助公路站站长工作，养护人员聘为兼职路政员，路政员兼顾养护工作，将路政管理和公路养护有机结合在一起，在加强日常养护工作的基础上，严格落实路政巡查制度，科学制定巡查计划，有针对性的加大巡查密度和频率，对管辖路段的涉路行为，做到了尽早发现、迅速出警、依法查处，及时消除各种影响道路安全畅通的隐患。

4、做到权责明晰，确保管养互补。新模式下，公路站职责范围包括：一是维护路产路权。及时制止、查处公路用地取土采石，损坏路基边坡，占用堵塞边沟，边沟排放工业污水，倾倒垃圾以及损坏硬化路肩、护肩石、路缘石、泄水槽，损

坏、腐蚀、漏撒污染路面，损坏桥梁栏杆扶手、立柱、桥梁人行道、块石涵洞、涵顶帽石、浆砌防护工程、隔离墩隔离墙（栅）、防撞护栏、示警桩、轮廓标、铝材反光标志、钢管标志杆、水泥里程碑、水泥百米桩、水泥界碑、照明装饰灯、施工路栏、锥形标志、路面标线，损坏公路绿化乔木、长青绿篱带、常绿篱球、木本花木、矮林、草坪、一、二年生草本花卉，割损部分树冠等损害公路路产、侵犯路权的行为。二是路域环境综合治理。对利用公路及公路用地进行集市贸易、摆摊设点、堆放物品、倾倒垃圾、设置障碍、挖沟引水、利用边沟排放污物或其他损坏、污染公路和影响公路畅通的现象进行整治，对建筑控制区内的违法建筑进行清理。三是标志标线管理、设施维护。对标志、标线进行管理，确保标志、标线齐全、规范、美观，及时补设缺失公路标志、扶正歪斜公路标志，对公路路面、桥梁、界桩、行道树、路缘石等路产进行管理。四是路政许可管理。对临时占用路面、临时占用公路用地、建设占用公路用地、占用绿化用地、新增平交路口、桥梁附设电缆（管线）、设置非公路标志等路政许可事项进行监督，负责路政许可施工现场的管护工作和养护施工现场的交通管理工作。五是公路养护管理。加强公路日常养护管理，保持路面清洁，边坡适度，行车舒适；路肩整洁，边坡稳定、排水畅通；构造物、桥涵、隧道完好；沿线设施完善；绿化林木协调美观。六是完成上级安排的其他工作。

路政、养护“两位一体”模式下，县公路局积极找寻公路管养的最佳结合点，路政和养护人员密切协作，较好地完成了各项任务，体现了这项新机制强大优势。

1、处理问题突出“专”。目前，路政养护两位一体的工作模式在局运行良好，合二为一后的公路站现有路政员4名，养护人员兼职路政员1名。路政、养护“两位一体”模式，将单一的养路工、路政员两种身份合二为一，使路政、养护力量都得到了充实，突出解决了过去工作中存在的责权不明，甚至相互推诿的现象，现在路政、养护人员在工作中相互交流、

共同进步，从以前的各自为战转变为协调同步，涉路问题不分你我，形成了人人关心路政管理工作、人人从事公路养护的良好局面，推动路政、养护工作向纵深迈进。

2、解决问题突出“快”。以前路政巡查发现问题后，回去先将情况写入巡查记录，再将该问题反映给分管领导；如果养护巡查人员在路上发现路政案件后，也是要向养护分管领导的汇报，然后再逐级将情况反馈给路政管理部门。而现在新模式下，在路上发现问题后，现场就能采取有效的处理措施，减少了中间环节，同一问题的处理变的更为快捷，日常的养护工作在巡查过程中一并完成，巡路人员能够及时填报巡路日志、报案记录，第一时间掌握公路桥梁状况、公路绿化、沿线设施、标志设置情况及超限运输车辆交通量等信息，既提高了路政管理效能，确保及时制止、查处各种损害路产路权违法行为，又将对公路的损坏控制在前期或较小损坏阶段。

3、行政成本突出“省”。联合巡查改变了过去路政、养护分别巡查，重复巡查的做法，将两者合并同车巡查，一经发现问题，由巡查人员共同处理。此举减少了重复支出，有效的降低了巡查成本。县公路局三个路政中队入驻公路站以后，路政、养护上路巡查使用一辆路政执法车辆，封存三辆原公路站养护巡查皮卡车，根据往年核算的车辆油耗、维修保养成本，预计每年至少可以减少36000元的行政费用支出，突出体现了集约化的要求。

4、服务意识突出“强”。新模式实行以来，县公路局强力推进路政、养护作风整顿，增强服务意识和奉献精神，使职工从思想上做到以路为业，以站为家，形成了管理与服务并重、管理与服务同步的工作新格局。路政中队入驻公路站，有了固定的办公场所，并配齐摄像机、照相机等器材以及各类事案文书、路赔票据，方便群众就近处理路政事案、咨询涉路问题，对于现场可处理的各类路政事案，可就近在公路站完成，事案文书、路赔票据月底交路政大厅汇总，这样就节省了行政执法相对人的时间和精力，促进了工作效能效率的提



高，大大提升了公路部门的社会形象。

5、管养效果突出“好”。今年以来，县公路局路政、养护上路巡查的密度、频率更高，职工的工作积极性更强，及时发现、处理的涉路事案更多。截至10月底，路政巡查总里程达153500公里，处理路政事案数由去年同期的89起上升为733起，依法收缴路赔收入117万余元，事案查处率、结案率均达到96%以上。路政执法人员与养护人员互相配合，深入开展迎全运城乡环境规划建设管理环境综合整治活动，对城区进出口及穿村镇路段脏乱差、建筑控制区违法建筑、集市贸易、摆摊设点、未经许可违法设置非公路标志、公路用地内各种堆积物、麦收期间在公路上打场晒粮等现象进行整治和清理，进一步确保了县域内干线公路的“畅、安、舒、美、优”。

今年是县公路局实行路政、养护“两位一体”模式第一年，由于没有以往经验的可供借鉴，尚处于探索磨合阶段，虽然取得了可喜的成绩，但也暴露出了几个问题。

1、路政、养护共用一辆车上路巡查、作业，人员、车辆过于集中，两项工作同时出现紧急任务时，调配困难大，就会出现分身乏术的问题。

2、具体工作中，存在重管轻养现象。由于路政管理要求人员、车辆大部分时间在路上巡查，而日常养护工作以及小修保养需要定点施工，这就会造成保证了路政巡查时间和效果，养护工作质量下降的问题。

开展路政、养护“两位一体”模式是当前公路发展形势下加强公路管理工作、创新管理理念的具体体现，符合节约化、人本化的发展思路，通过县公路局的试点工作，取得了显著的经济、社会效益，虽然也暴露出了几个问题，但从综合分析的角度来看，利远大于弊。我们认为通过进一步在实践中的探索、完善，这种新的工作机制值得在系统内推广。

# 公路整体开工报告篇三

第一段：介绍莱山公路工作报告的背景和目的（200字）

莱山公路工作报告是一份总结莱山公路建设工作的重要文件。莱山公路作为我国交通基础设施建设的关键项目之一，直接关系到当地经济发展和百姓出行质量。工作报告的目的是向领导和相关部门汇报过去一年的工作进展，总结成绩和经验教训，为未来的工作提供参考和指导。

第二段：对工作报告的主要内容和成果进行分析（300字）

莱山公路工作报告主要分为框架搭建、建设进展、成果评述和存在问题四个部分。首先，在框架搭建方面，报告详细阐述了莱山公路总体规划、基础设施建设和投资计划等。其次，在建设进展方面，报告列举了莱山公路各个工程节点的完成情况，并对工程进度进行了客观的评估。再次，在成果评述方面，报告详细描述了莱山公路的交通通畅、便利度和安全系数等各项指标的提升情况。最后，在存在问题方面，报告诚实地指出改进的空间和需要加强的方面，为下一阶段的工作提供了宝贵的经验。

第三段：对工作报告中的亮点和创新进行点评（300字）

莱山公路工作报告中的亮点和创新主要体现在技术创新、合作机制和社会参与方面。报告中提到了在工程建设中采用了先进的建设技术和装备，提高了工程质量和效率。同时，报告强调了政府与企业、民众之间的紧密合作，形成了政府、企业和社会的三方合力。此外，报告还指出公路建设是全社会共同参与的事业，鼓励广大市民积极参与工作，提供宝贵的意见和建议，确保工程的顺利进行。

第四段：对工作报告中存在的问题和不足进行剖析（300字）

莱山公路工作报告中也存在一些问题和不足。首先，报告中的数据 and 指标虽然较为详细，但缺乏对比和分析。其次，报告对问题的解决方案和下一步工作计划描述较为模糊，缺乏具体的措施和时间节点。再次，报告中对公众参与的具体方式和成效也没有详细说明，导致公众对工程建设的参与度较低。这些问题需要在今后的工作中进行进一步的改进和完善。

## 第五段：总结莱山公路工作报告的意义和影响（200字）

莱山公路工作报告是对莱山公路建设工作的总结和回顾，对于指导未来的工作具有重要意义。通过这份报告，我们可以了解到莱山公路建设的进展情况和取得的成果，同时也可以分析出存在的问题和需要解决的挑战。报告中的亮点和创新经验也可以为其他公路建设项目提供借鉴和参考。通过科学的机制建设和社会参与，可以进一步提高公路建设的效率和质量，促进交通建设与经济社会发展的良性循环。莱山公路工作报告具有积极的示范和引领作用，对于推动我国公路交通建设的进步具有重要的意义。

## 公路整体开工报告篇四

公路建设是我市基础设施建设的重点之一，是发展我市经济、提升公共服务水平的基础性工作。市委、市政府高度重视我市的公路建设，把我市的公路建设作为推动我市经济建设的重要内容，近年来掀起了历史上最大规模的公路建设高潮。今年已进入“十二五”规划的开局之年，我市公路建设的成效如何，还存在哪些不足，如何进一步推动我市公路“建、养、征、管”的持续快速协调发展？我带着这些问题，对我市的公路建设情况进行了专题调查。首先详细查阅了有关省、县、乡等道路的资料档案，听取了老同志关于“建设、管理、养护”等情况的介绍，并分别进行了交流讨论，广泛听取了基层干部群众的意见建议。现将调查情况报告如下：

### 一、我市公路建设取得的成效和经验

密度居全省山区县（市）前列。我市公路环境的较大改善，形成了以高速公路为骨干，国、省、县、乡公路为支撑的公路网，为推进区域招商引资和社会经济发展奠定了基础。20xx年获梅州市公路局年终综合检查“养护管理工作一等奖”。20xx年梅州市公路局年终综合检查，共八块奖牌xxxx拿了三块，获得“综合管理工作优胜单位”、“科技创新优胜单位”和“路政管理优胜单位”称号；同时获得省公路管理局授予20xx-20xx年度广东省公路系统“勤政廉政先进单位”称号。

近几年来，我市公路实现了突破性发展，极大地改善了我市交通状况和广大群众的生产生活条件，受到社会各界的称赞。我市在公路建设中总结出了一些好的经验和做法，概括起来有以下几个特点：

一是树立攻坚克难意识，解放思想，创造性地开展工作，抓住“十一五”规划提出重点加强交通基础设施建设，以及省交通厅、公路局加大现有路改造投入比重的良好机遇，加强沟通，积极反映，争取上级对各项目的重视支持。我局领导班子高度重视，全体干部职工紧密配合，认真把握好省、市主管部门审批项目的政策特点，科学规划，精心编制，抓好项目申报工作。在项目申报中既讲求科学规范，又实事求是地反映本地客观实际，尽量争取政策倾斜，在核准项目的同时，增加补助标准，减轻经济压力，促进各项目顺利实施。

二是千方百计筹集工程建设资金，想方设法加快项目实施。

为了加快全市我市公路建设，我局结合xxxx市自身的特点，坚持“不等不靠、积极主动”的方针，抓住xxxx列为财政省管县试点的机遇，利用好省管县支持县域经济发展的政策，尽一切力量想方设法向上级争取更多的资金支持；同时采取开源节流措施，着力减少历史遗留的拖欠债务；依靠社会各方面的力量，采取各种不同方式，多层次、多渠道融资；在

保证工程质量前提下，采取合理低价中标法，严抓细管，节约一切可以节约的资金，逐步促进局经济从脱困至稳定再进入持续增长的良性循环状态。

还密切关注公路的预防性养护和周期性养护，积极实施公路地质灾害的防治工程，全面加强公路设施安全工作，突出危险路段，改造危桥，损坏涵洞修复以及标志，标线示警桩等工作，更好地服务了人民群众的出行。

四是创新管养体制，坚持建管并举，全面推进我市公路管理体系改革。我局充分运用“领导把握方向，制度管理行业”的管理模式，紧紧围绕“文明、规范、高效、廉洁”的队伍建设要求，从提高执法水平、文明服务意识和强化学习能力、业务能力等方面入手，通过采用定地段、定人员、定工作量、定报酬、定奖罚等措施，着力强化“责任、服务、效率、纪律、协作”五种意识，从根本上转变了“散、慢、懒、虚”的现象，全力打造出了一支“纪律严明、执法规范、服务到位、形象良好”的执法队伍，亦进一步树立了公路部门“科学规范管理，真诚服务大众”的新形象。

效率，降低养护成本，减轻劳动强度，保障安全生产，也为我局节省了大量的人力、物力，保证了路面的“畅、洁、绿、美”，充分发挥了机械化的作用，加快了我局传统公路养护作业模式向机械化养护作业模式转变的脚步，促进了我市公路养护机械化建设的进程。

## 二、我市公路建设中存在的困难和问题

从调研情况看，虽然我市公路建设在近几年来取得了突破性发展，但由于底子薄，欠帐多，目前的建设现状仍然不能满足我市经济社会发展的需求，不能满足广大农民群众期盼交通更加便捷、安全、畅通的强烈愿望。“建、管、征、养”任务依然十分繁重，面临的矛盾和困难亦较为突出。

一是经济仍较为困难。随着市场建筑材料价格的浮动和部分扩宽工程征地拆迁费用增加，增加了工程建设成本，而省局下发补助与实际投入之间有较大的差额，导致工程建设资金缺口加大；随着养护要求的不断提高，治污等路政投入加大，增加了养护成本，经济压力相应加大；随着工改政策实施，职工工资上调，使得原有包干经费不足矛盾更加突出，经济负担大大加剧。

二是规划工程项目，立项审批难度大。由于新规划的几个项目规模较大，审批前期工作量大，审批程序严谨，而且要求的补助标准较高，因此立项审批将较为困难。

三是路政管理还有待进一步完善。随着我市公路通行条

件的不断改善，车辆超载现象常有出现，干线公路治超治污力度仍需不断加大。由于群众爱路护路的意识薄弱，加上乡道、县道等道路界限不够清晰，有些地方的公路上依有堆放杂物，路边搭建违章建筑的现象，甚至还存在着侵占、破坏路基的现象，影响了公路的安全畅通。

四是管理养护水平仍需提高。尽管近年来我市的公路管理养通村水泥路处在农村公路路的末端，辐射半径最长，受益群众最多，是推进社会主义新农村建设，解决“三农”问题的关键。加快通村公路建设既是农村经济发展的客观要求，也是实现2020年同步建成小康社会，达到共同富裕的有效手段。

近年来，在县委政府的高度重视和正确领导下，我县在农村公路建设中创立了“两不修”、“八步工作法”、“6+1”工作举措、“四定”管养办法等先进做法，使我县农村公路基本实现了“建、管、养、运、安”协调发展。全县共建成通村水泥路2227公里，行政村通公路率达100%、通水泥路率达%。

一、我县通村水泥路建设的大环境及现状

务经济社会发展和新农村建设的头等大事来抓，县里成立了农村公路建设指挥部，交通部门成立了农村公路规划管理中心，确定了主管领导、分管领导、参与单位及责任人员，明确各级各部门工作职责，将通村水泥路建设纳入县政府综合目标考核，逐级签订责任状，形成了“上下联动，齐抓共建”的工作格局。二是乡村主动作为。乡镇、村组把通村水泥路建设作为头等实项目，争相到交通部门要项目、要计划，深入发动群众，积极筹资筹劳，努力化解建设中的各种矛盾和纠纷，有力的推进了通村水泥路建设。三是部门大力支持。发改、财政、国土、水利、林业、电力等部门高度重视通村公路建设，在项目审批、工作协调等各个方面，积极配合支持，简化程序，提高效率，有力的服务了通村水泥路建设。四是群众积极参与。群众对交通建设的积极性空前高涨，自觉服从建设需要，踊跃参加“一事一议”，自愿捐资投劳，支持农村公路建设。五是多种力量推动。首先是老板推动。在广大农村，一部分有经济实力的老板出于多种原因，在大多数群众集资尚不到位的情况下，自行垫资动员村委会积极要求立项，立项后便于承揽工程。其次是成功人士推动。在当地有影响或在外经商、从政成功者，出于回报家乡等目的，纷纷动用各种关系要求修建通村路、通社路甚至是通户路。这部分人士一般都会捐助或通过其他渠道解决一部分建设资金。最后是大环境推动。自20xx年以来，国家大力宣传，通村水泥路建设家喻户晓，无形中督促乡镇、村社干部必须在通村水泥路建设中有所作为，否则群众意见较大。

## 二、通村水泥路建设存在的问题

近年来，全县通村水泥路建设取得了显著成效，通村水泥路建设总里程迅速增加，技术等级不断提高，路面状况明显改善，但是通村水泥路在建设、筹资、管养等方面仍然存在着一些不容忽视的问题。

（一）群众利益难协调。在通村水泥路建设中，虽然群众的积极性很高，但往往在涉及到自身利益时，部份群众过分注

重个体利益，在自身利益受损或个体利益没有满足时，不惜采取阻工、上访等过激方式，给村委、乡镇甚至是交通部门施压，以达到有利于自己的目的。

## （二）通村水泥路指标供需矛盾突出。

亿元。但目前接到的立项申请又接近600公里，相当一部分存申报里程都大大超过规划里程，县上仅存的指标难以满足要求。

## （三）通村水泥路总体技术水平不高。

施严重不足，抵抗自然灾害的能力十分脆弱。三是农村公路网尚未真正形成。目前我县通村水泥路越建越多，基本以线状公路为主，村与村之间的公路形不成能真正发挥效益的乡村状公路。

## （四）通村水泥路建设资金严重不足。

目前，通村水泥路的概算造价每公里大约为65万元。建设资金主要由上级补助、群众通过“一事一议”集资、吸纳社会各界捐资等渠道组成。然而，针对我县群众尚不富裕、社会各方捐资有限的现实情况，随着物价的上涨，建设成本的增加，农村公路建设资金筹集日渐困难，县级财政压力巨大。同时由于有个别项目村为争取指标，在群众自筹资金未到位的情况下，通过“借、垫、贷”等方式将资金“筹齐”，待公路建成后导致一部分已建成公路存在一定的隐形债务，极易诱发新的社会矛盾。

## （五）通村水泥路普遍存在“重建轻管”现象。

公路建成后，群众以为水泥路是一劳永逸的事，参与养护管理的热情不高。多数村社管养制度不具体、不细化、不落实。管养资金筹措渠道不多，额度不够，管养责任不落实，加之



路政、运政管理触及不到村道，许多超重车辆碾压，造成通村水泥路失养现象十分普遍，导致路面破坏严重，水系不通，功能失效。据统计，在已建成的通村水泥路中，能够得到正常养护的寥寥无几。

### 三、通村水泥路建设的对策及建议

通村水泥路建设要根据我县经济社会发展需要和农村公路建设实际，从农民迫切需要而又有条件做好的入手，分阶段、有重点地稳步进行，做好“七个结合”，把广大农民群众生产生活中最关心的问题解决好，使他们真正得到实惠。

拆迁，以老路拓宽为主。有条件的地区可以建设米宽的水泥路，大多数仍以宽为主。三是在编制好农村公路体系专项规划的同时，要进一步加大向上争取政策的力度，根据实际情况对通村公路建设通达标准进行适当调整，解决通村公路中因计划不合理而形成“断头路”、“分支路”等问题。

（二）通村水泥路建设应与群众主体地位相结合。通村公路建设要坚持以人为本，顺应民意，量力而行，维护群众利益、减轻群众负担，做到“一事一议”，不修广大群众不想修、不愿修、不参与修的路。同时合法筹集建设资金，不强行摊派、集资。要充分发挥广大群众的决策和行动主体作用，多方筹资，切实减少建设资金的缺口，努力解决由于通村公路建设形成的乡村债务和拖欠工程款等问题。

（三）通村水泥路建设应与加强资金监管结合起来。要建立健全通村公路建设资金管理制度，保证国家补助资金真正用到通村公路建设中去，防止中间截留和挪用。对自筹资金的管理更要加强。一是要加强对自筹资金真实性的核查，杜绝“借、垫、贷”现象发生；二是要对自筹资金使用情况，定期进行公示，加强农村公路建设资金使用的社会监督。

认真负责，不走过场，确保不出不好工程。

#### （五）通村水泥路建设应与加强公路管养相结合。

要通过宣传引导，杜绝“重建轻管”现象发生。一是要明确各级责任。要将通村公路管养纳入对乡镇的目标考核，使乡镇重视通村公路管养工作。二是健全相关机构。充分发挥乡镇交管站的职能作用，要加强乡镇交管站建设，确保有人做事，有钱办事。赋予乡镇交管站更多的通村公路管理职责。同时村上也要成立相应机构，具体做好村道养护工作。三是加大资金筹集力度。要充分发挥群众的积极性，实现通村公路民建、民管、民养、民享。通过“一事一议”等方式筹集管养资金，县级财政按每年每公里不低于1000元的标准给予补助。四是加强技术指导。公路管理部门可向乡镇派出养护管理技术人员，重点做好村级养护人员的技术培训和指导工作。

#### （六）通村水泥路建设要与完善安保设施相结合。

专业技术人员设计，并经县农村公路规划管理中心审查和县交通运输局审核批复；新建的通村水泥路路基宽度除保证米宽的有效路面外，两边硬路肩宽度均须达到米，保证每公里至少有4处错车道，并在危险地段增设防护栏（防护墩）、安全警示标志等设施。对以前建成的通村水泥路要由乡镇人民政府督促项目村逐步完善安保设施建设，强化道路通行安全保障。

（七）通村水泥建设应与提高公路使用效益相结合。在提高通村公路通达深度的同时，坚持从农民群众的需求出发，完善农村客运基础设施，大力发展通村客运，努力让农民群众坐上“方便车”、“经济车”，逐步实现“把公路修到农民家门口，把车站设到农民家门口，把班车开到农民家门口”的总体目标。为保护农村客运市场健康快速发展，对从事农村客运的班车，县政府应出台相关优惠政策，以减轻农村客运经营者的负担，提高经营效益，确保通村客运“开得起、留得住、有效益”。

## 公路整体开工报告篇五

新，主动听取群众意见，发挥群众的积极性和创造性，努力健全长效、稳定的养护管理机制，开创农村公路养护管理工作新局面，积极探索农村公路建设新思路(5)。

以上是我市在探索农村公路建管养方面一点做法。借此座谈会机会，下面，我来简单谈谈农村公路建设存在的主要问题，目的有二，一是向省里领导作个反映，二是和与会代表共同探讨。

目前，从全市的资金到位情况看：国债资金投资计划

32867万元，到位7558万元，到位率约为23%；省通达项目投资计划22220万元，到位7518万元，资金到位率为34%；部通达项目投资计划15024.4万元，到位1857万元，资金到位率约为12.4%。加之地方配套资金相对困难以及工程施工中，材料价格上涨，施工资金短缺的矛盾日突出，严重影响工程进度。

一些地方农村公路养护管理机制没有形成，主要是养护

管理经费没有来源，导致养护管理工作跟不上建设发展速度，资料《积极探索农村公路建设新思路(5)》。如果说要地方政府从财政安排农村公路专项资金用于农村公路建管养，困难非常大。我们滁州市8个县市区，大都是吃饭财政，有的县连发工资都困难，在叫他们从财政安排农村公路建设专项资金，也是不可能的。而现实的问题是，农村公路如果不能搞好养护管理，则可能会出现“一年修、二年丢、三年后变成大水沟”的情况，发挥不了其应有作用。老百姓得不到实惠，修路的积极性也会被挫伤。这是各级政府、交通部门和广大农民群众最担忧、也是最不愿意看到的。

近年来，各县（市）站都采取行之有效的办法，加强了对路政工作管理，但不容忽视的是路政工作出现了新的难度与问

题，具体表现在滞后性、薄弱性和间断性。由于农村公路路政管理工作受到很多复杂因素制约，所以路政执法工作显得非常被动，不利于维护农村公路的路产路权，这样势必影响农村公路的长远发展。

农村公路建设是解决“三农”问题的重要工作之一，是一项公益性事业，修好农村公路是荫及亿万农民的大事，摆在我们面前的任务非常繁重，需要政府行为，部门配合，上下协作，齐抓共管的工作机制，我们要与时俱进，加快农村公路建设，让农民兄弟走上柏油路、水泥路。

谢谢大家！

## 公路整体开工报告篇六

坚持以路为业，贯彻服务为本积极为公路事业科学、协调发展再做新贡献各位代表、同志们：我受公路管理段委托，向本届大会作《坚持以路为业，贯彻服务为本，积极为公路事业科学、协调发展再做新贡献——临潭公路管理段x年工作总结和x年工作安排意见的报告》。请大会予以审议。

x年对于我段而言，可以说是个不平常的年份，雪灾侵袭□xx破坏、抗震救灾等都给我段的正常建养管工作带来了巨大挑战，使得x年我段的工作内容相对繁杂，工作量也大大增加。为了做好各项工作，我段自上而下，团结一致，共同努力，以十七大会议精神和总段“两会”的总体部署与要求为指导，以全面开展“积极处治翻浆、认真实施水毁预防及养护维修工程，及时防滑扫雪保证春运安全，加强桥涵、防护构造物的维护，全面提高养护质量和服务水平”为主要内容的“标准化”养护活动和继续深入开展“桥梁养护质量年”活动为切入点和突破口，一方面全力以赴开展公路养护生产工作，一方面积极参与地方维稳和抗震救灾活动，较好地完成了上级下达的各项工作任务。

(一)认真组织，积极开展“标准化养护”活动，大力改善路况20xx年我段把公路日常养护作为工作重点，进一步强化养护目标责任制管理落实，狠抓公路养护工作，使路容、路况有了较大的改观。针对我段管养的公路基础差、路基路面病害频繁发生、抗灾能力弱、危险路段多的实际情况，我段着力在改善路容路貌，提高路况质量上下功夫。四月初，我段对路况进行了调查，根据路况普查工程量的大小情况，制定了全年小修养护工作计划、桥涵养护工作计划；并在小修保养工作以围绕“标准化养护”活动全面展开，并由专职领导负责小修保养工作，并继续成立了活动领导小组和定额考核小组经常深入基层督促检查各项工作，结合我段实际制定了《临潭公路管理段公路养护定额考核经济责任制实施细则》，从而进一步强化考核，把养护生产任务和成效紧密地与计划经费挂起钩，与职工的责、权、利挂起钩，明确下达到养管站，下达到每一名职工的工作日中，奖勤罚懒，奖优罚劣，很大程度上调动了职工的生产积极性□20xx年，定额考核小组共抽查工作20次，发工作通报7次，对没有按指标完成任务的人员累计扣罚2225元/25人(次)，对任务完成得好、工作出色的人员累计奖励3570元/51人(次)，通过一系列扎实的工作，使我段管养的路段达到了边沟畅通、路容整洁。由于我段管养的s306线技术等级较低，部分路段先天不足，随着公路运输量的逐年增大，尤其是大吨位车辆的增加，病害出现频繁，养护难度大。

我段借“标准化养护”活动的东风，以“xx□讲文明、树新风”活动为主线，把保障公路安全畅通作为向社会展示公路交通行业形象的窗口，从贯彻落实“三个服务”的角度出发，牢记“养好公路、保障畅通”这一公路工作者的责任，下大力气处治路面翻浆、沉陷等病害，并把油路修补工作放在全年小修保养工作的重中之重来抓。在油路修补工作中，严格落实修补质量奖罚制，为了确保修补质量，坚持对每次购入的沥青材料进行现场实验，对砂石材料进行不定期的抽检试验。同时对将挖掉的废旧油皮实行集中掩埋或再生利用，确

保环保。在养护生产的黄金季节，全体养护人员放弃节假日，坚持在公路养护生产第一线，处治翻浆、修补油路，及时解决养护生产中存在的问题。处理翻浆，严把“挖坑关、材料关、压实关、工艺关”，详尽真实地建立翻浆处治档案，做到“处理一处，成功一处，根治一处”，当天能完成的任务决不拖到第二天，在油路修补中严把“划线、开槽、清底、铺油”等关，及时处治路面存在的各种病害。

同时，在20xx年的工作中我段高度重视养护工人技能素质和养护技能的提高：利用冬训和生产空闲时间由技术人员组织各班组生产骨干学习公路养护知识，并重点学习了油路修补业务知识，从而提高了全体职工对油路修补知识的理性认识。在春季处治路面病害时，充分利用机械设备，实现了由人工处治基层向机械化处治的转变，降低了职工的劳动强度，提高了修补质量，同时大大缩短了施工工期。并对新分配参加工作的9名职工进行了岗前培训。继续全面开展“公路桥梁养护质量年”活动，我段专门成立了桥梁养护管理领导小组，设立了办公室和专职桥涵管理技术人员，举办了桥涵养护培训班，由桥梁技术员向一线职工传授桥梁养护的知识，使广大职工增强了对桥梁养护工作重要性的认识，为行车安全提供了保障。同时，按照上级要求组织人员对辖区内的桥梁涵洞进行了全面的调查，全面摸清桥涵情况，对桥涵养护工作进行了全面检查，对损坏较为严重的羊永桥进行了维修加固，并把桥涵养护工作纳入对职工的日常考核中，全面加强桥涵养护工作。进一步健全了汛期养护应急机制□20xx年降雨量大，我段公路水毁发生较多，但养护人员不等不靠，迅速抢修，及时恢复了路基坍塌，清除边坡塌方，从而确保了公路畅通和良好的路况，全面完成了上级下达的各项养护指标。

20xx年，全段共完成：1、平均好路率77.71%，综合值73.31；2、道工出勤率98.21%，出工率92.77%；3、完成标准化养路120.85km，疏通边沟120.85km；4□处治翻浆□19851.42m<sup>2</sup>；处治沉陷7859.45m<sup>2</sup>；5□油路修补□32xx6.54m<sup>2</sup>；修补坑

槽4405.67m<sup>2</sup>;6□采备油路砂□1225m<sup>3</sup>;7□清理坍塌方□2068.8m<sup>3</sup>;8□填补路基缺口□1667.4m<sup>3</sup>;9□桥涵清淤□1094.1m<sup>3</sup>;10□水毁抢修□8462.77m<sup>3</sup>□

(二)坚持以养护为中心，不断加强公路养护工作，努力提高公路技术状况

1、全力以赴抗雪灾，保障公路畅通20xx年新年伊始，全国普降大雪。徐合路降雪厚度达20公分以上。道路雪阻，急弯陡坡处路滑，严重威胁着人民生命财产的安全。降雪就是公路人抗雪灾保畅通的战斗信号，我段立即组织成立了抢险突击队，迎难而上。在红山、大路石山、卓尼梁、红花山、白土坡、黑松岭梁等弯急坡陡的危险路段加强了巡查和养护力度，及时对积雪、结冰、溢冰、路障等现象迅速进行清理和处治，及时打冰扫雪，撒砂防滑，并备好备足防滑料，保证道路安全畅通。养护人员牺牲节假日，日夜奋战在防滑保畅第一线，为保障春运安全奋力拼搏。

2、做好维稳期间道路保畅通工作在“维稳”工作中，我段全体职工不顾个人安危，坚守在各自的工作岗位上，为确保我段辖区内公路安全畅通，及时快速处理公路水毁等自然灾害造成的破坏和一些应急突发事件，维护好单位集体和职工个人财产及人身安全，向社会提供良好优质的服务而无私奉献着。同时根据总段应急指挥中心的工作要求，我段立即联系各成员单位讨论制定了《甘南公路总段迎奥运保畅通应急指挥中心第六分队应急预案》，对成员进行细致的工作分工，分为公路病害处治保畅组和交通管制路障清除组两个工作大组，全面负责s306线和x401线保畅工作。

3、确保抗震救灾做好道路安全畅通“5.12”特大地震引起的边坡坍塌致使我段部分路段排水系统及路面受阻。为了确保徐合路的安全畅通，保证灾区运输物资的车辆安全通行，我段成立了以党员为主的“抗震抢险突击队”，段领导身先士

卒冲在第一线，全体队员积极发扬艰苦奋斗，不怕困难，连续作战的团队精神，对沿线路段塌方、水毁进行全面清理，我段管养的s306线和x401线在抗震救灾和灾后重建工作中为车辆安全通行提供了有力保障。