

最新公路养护调研报告格式 推进公路养护管理体制改革的调研报告(大全5篇)

在当下社会，接触并使用报告的人越来越多，不同的报告内容同样也是不同的。报告的格式和要求是什么样的呢？下面我就给大家讲一讲优秀的报告文章怎么写，我们一起来了解一下吧。

公路养护调研报告格式篇一

在高速公路管理工作中，公路养护是其中一项很重要的工作，它的养护工作不同于一般公路，它具有技术*强、人员素质全面、维修反应迅速、机械化程度高、安全措施严格等内在要求。但是目前由于受较为落后的养护管理体制和运行机制的限制，使得各地高速公路养护工作都无法完全达到这一内在要求。

1、养护管理体制不顺，机构设置复杂。目前，我国高速公路养护管理存在管养一体和管养分离两种模式，其中管养一体模式比较普遍。许多高速公路养护管理仍然套用事业型养护管理体制，职责不明、责任不清，养护经费采用拨款形式，这种计划经济管理模式已远远不能适应高速公路公司化经营的发展趋势和养护体制改革的要求，束缚了养护技术水平的提高和管理体制的创新。另外在机构设置上，许多高速公路仍然按照统一管理，分级领导原则设置养护处、养护科、养护工区等，造*员庞大、机构臃肿。这种按照计划经济体制形成的养护管理模式，一方面不利于养护工程市场化，另一方面不利于养护工程的监督和质量管

2、养护运行机制落后，创新力度不够。近年来，根据交通部提出的管养分离、事企分开的原则，各省(区、市)都不同程度的进行高速公路养护运行体制的改革，并取得初步成效。但是目前由于各地对高速公路养护市场化运作尚存疑虑，从

而使得养护运行机制较为落后，创新力度不够，主要表现在：养护市场封闭运作、养护市场化模式尚未确定、养护市场主体尚未完全形成、养护市场各项制度尚不完善等等。另外，高速公路养护目前仍未制定全国统一的养护定额和高速公路养护技术规范，各地养护部门在编制养护计划和养护费用估算时，大都参考公路工程定额和公路养护技术规范中的相关要求，从而导致养护工程费支出缺乏严格的考量标准，随意*较大；养护质量的考核仍沿用一般公路养护的好路率指标，不能满足高等级公路全方位养护的客观要求。

4、用工制度僵化，分配形式不活。随着高速公路的发展，科学技术和现代机械在高速公路养护中的作用越来越突出，这就使养护单位一方面急需专、精、尖人才，而另一方面无法解决不能胜任工作的职工安置问题，从而导致内部人员出不去，外部人才进不来的两难境地。在*分配上，效益*在*总额中所占比重较小，激励作用不强，使得有工不出、出工不出力、多劳不多得、干好干坏一个样的现象比较普遍，导致职工工作积极*差，责任心不强，生产效率低下等问题产生。

6、机械化程度不高，无法适应及时养护需求。高速公路需要高标准的养护，实现养护机械化是推进养护工艺更新和养护技术提高的重要标志，也是保障和改善高速公路交通环境的客观要求。但目前从整体上看，我国高速公路养护维修较大程度上仍然依靠传统的手工养护作业，养护机械化水平不高，养护机械的完好率和利用率比较低，作业效率和养护质量难以适应高速公路大交通量、快速交通的要求，无法确保高速公路养护的及时*、快捷*和高效*。

8、法规建设滞后，影响养护市场化进程。近几年来，一系列公路法规的颁布实施，对公路建设、养护和管理起到了一定的积极作用。但从整体上看，公路法规体系尚不配套，尤其是高速公路管理与养护的相关法律法规体系建设难以适应突飞猛进的高速公路建设和养护体制改革的要求，因此应加速制定高速公路养护技术规范、*作规程、养护保障、养护定额

等管理体系和技术体系，建立完善养护系统，以实现养护管理的现代化、科学化、法制化和规范化。

2、体制不顺。为了解决高速公路建设资金严重不足的矛盾，国家不断深化高速公路投融资体制改革，打破了传统计划经济体制下高度集中的投资管理模式，初步形成了投资主体多元化、资金来源多渠道、投资方式多样化、项目建设市场化的新格局。投融资体制的改革，一方面调动了地方*和社会力量参与高速公路建设的积极*，解决了高速公路建设资金问题，但同时也带来了高速公路管理体制混乱等问题。高速公路管理体制的混乱必然导致养护体制的不顺，尤其是政、事、企不分现象比较严重，养护管理套用计划经济模式，长期封闭运行，使得高速公路养护工作长期缺乏竞争意识、市场意识以及效益意识。

3、管养不分。由于各地高速公路建设规模增长迅速以及养护市场尚未真正建立，因此在高速公路养护管理中，管养不分现象比较普遍，许多高速公路管理机构，既是养护管理者，又是养护生产者，同时也是养护质量的监督者，这种管养不分的传统养护模式，很难实现养护计划的合理*和科学*、养护实施的严格*和彻底*、养护监督的严肃*和有效*，从而给高速公路养护带来诸多弊端。

4、垄断经营。长期以来，由于高速公路养护管理体制不顺，管养不分，因此目前各地高速公路养护市场基本上都是内部封闭运作，垄断经营，高速公路养护市场的公开*、透明度不够，离真正的市场化、社会化要求有相当的距离。这对于高速公路养护市场的健康发展非常不利，容易导致养护效率低下、养护成本居高不下、养护人员过度膨胀等问题的产生。

5、规模不经济。目前，各地高速公路管理基本上采用一路一公司或一路一处经营形式，所管辖里程最多200公里左右，最短的只有十几公里。而大多数经营公司(或处)自设养护机构，这必然使高速公路养护无法达到最佳规模，不能实现规模经

济效益。养护规模不经济，则容易导致养护单位无钱购置现代化养护设备或由于里程短出现养护设备闲置浪费现象，另外规模不经济也会导致养护队伍文化素质不高，养护技术不强、养护效率低下等一系列问题的产生。

6、规章不健全。为了促进我国高速公路养护事业的健康发展，*和交通部先后*了一系列规章制度，如收费公路管理条例、公路养护工程管理办法、公路养护市场准入暂行规定、公路养护工程招标投标管理暂行规定等等。但是，由于目前高速公路管理体制以省(市、区)为主，上述规章制度的颁布只是给各地高速公路养护体制改革提供了基本原则，指明了方向。各省(市、区)由于具体情况各异，对规章制度的执行力度不一，各种养护体制改革的具体执行政策及配套政策尚未完全*，从而导致养护体制改革的混乱和问题的产生。

1、建养并重。要顺利推进高速公路公路养护体制改革，*部门及高速公路管理机构首先要消除认识上的误区，牢固树立建设是发展，养护管理也是发展的指导思想，充分认识养护工作的重要性*，切实做到建养并重，保*高速公路养护工作的持续健康发展。

2、理顺体制。科学、高效的管理体制是做好养护体制改革的重要保*和必要条件。目前，我国高速公路已经具有相当规模，高速公路运输网络已经初步形成，为此交通管理部门要充分认识到高速公路现行管理体制的弊端，从有利于高速公路事业的大局出发，尽快建立起精简高效、职能明确、权责一致、运转协调，办事规范的高速公路管理体制。

3、管养分离。高速公路市场化养护模式的实施就是要通过将市场经济中的竞争机制、激励机制、价格机制等引入养护工作中，达到提高养护质量、降低养护成本的目的。为此，就应该逐步实现管养分离，将高速公路管理机构所属的适宜于市场化养护工区、养护中心等与管理机构相分离，并通过合并、重组等形式将其培育成为具有市场竞争力的自我发展、

自我经营、自我约束、自负盈亏、*产权的养护企业。

4、监管到位。在高速公路养护体制改革过程中，*部门要明确自己的职责和定位，即*部门是养护市场的掌舵者，而非划桨者，它以自己的行*威对高速公路经营公司、高速公路养护公司、高速公路养护中介机构的市场行为进行有效监督，同时制定有关政策及规则保障养护市场规范有序运转；*及交通主管部门应该对养护市场准入、招投标、养护质量等方面加强监管，做到*监管到位，保障高速公路养护市场健康有序发展。

5、依法保障。市场经济本质是法制经济，在高速公路养护市场化进程中，应该以公路法、收费公路管理条例等法规为龙头，重视和加强高速公路养护管理有关法规的制定。*部门应建立一整套公路养护工程管理、评价办法及检查制度，使高速公路市场化能够有章可循，有法可依，从而减少改革风险，保*改革目标的顺利实现。

公路养护调研报告格式篇二

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，就可以布置服务区了，服务区的布置宜采用分离式，可对称布置或不对称布置，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□显然挖方远运大于填方，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设置在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

公路养护调研报告格式篇三

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。

公路养护调研报告格式篇四

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，要采取用撒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熔点，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

公路养护调研报告格式篇五

近几年来，我县围绕大交通、大通道建设，坚持全方位发动，大手笔投入，狠抓农村公路建设，全县86%的行政村实现了通水泥路，农村公路(包括县道、乡道和村道公路)数量和质量有了较大幅度地提高，农村运输条件和投资环境大为改善，有效地推动了县域经济的发展，有力地促进了社会主义新农村建设。但由于我县农村公路量大面广，加之已建的农村公路技术等级低、安保设施不健全以及养护管理“缺位”等问题日益突出。根据《省人民政府办公厅关于印发湖南省农村公路管理养护体制改革实施方案的通知》要求，结合我县实际，我局就农村公路养护管理问题进行了专题调查和研究，形成了本调研报告。

(一)农村公路现状

截止到xx年底，我县农村公路总里程为1654公里，其中县道255公里、乡道275公里、村道1076公里、专用道48公里；拥有二级公路25公里、三级公路6公里、四级公路1347公里、等外公路276公里；拥有水泥砼路面1213公里(其中县道156公里、乡道88公里、村道964公里、专用道5公里)、沥青混凝土路面26公里(其中县道15公里、专用道11公里)，简易铺装路面22公里(其中县道13公里、乡道9公里)，未铺装路面393公里(其中县道16公里、乡道78公里、村道267里、专用道32公里)。铺装路面公路里程合计1261公里，占农村公路总里程的77%。由于前期公路建设技术等级低，桥涵、水沟、挡土墙、路肩、标志标牌等附属设施配套不全，抵御自然灾害能力弱，加上通行车辆超限超载现象越来越严重，对原本承载能力较差的

农村公路破坏程度不断增大，有些路段甚至大面积损毁，造成公路发挥经济效益差，使用寿命降低。

(二)农村公路养护管理体制现状

目前，我县农村公路养护管理中，县道和部分到办事处的乡道为专业养护，设有专门的管理机构和少量的专业养护队伍，已纳入交通公路部门管养或代管范围，管养的办法基本上是采用国省道的养护运行机制，走养护市场化的路子，实行分段承包养护或专业养护公司进行养护。对于村级公路的管养，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。

(一)路况总体水平较低，四级以下公路较多。近几年来，国家投入了大量资金用于乡村公路改造建设，但由于乡村公路长期养护管理“缺位”，致使公路基础薄弱，路况总体较差，公路等级普遍较低，绝大部分为四级以下公路，且大部分乡村道路的桥梁又是由民间桥梁改造利用，病危桥较多，普遍存在路通桥不通的现象，道路安全设施、标志标牌根本无法配置到位。

(二)管理主体不明确，责任未落实。《公路法》对县道、乡道公路的养护管理主体作了规定，即县道县管、乡道乡管，但目前我县部分到办事处的乡道养护是由县交通局代管，由于经费无着落，乡镇基本上不管。至于村道养护管理的责任主体，目前法律法规还没有明确规定，乡村公路养护管理“缺位”现象仍普遍存在。有些乡镇和群众还认为乡、村道路建好以后，养管工作就是交通部门一家的事，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。

(三)养护资金投入不足，经费无来源、无保障。村级公路既没有明确养护责任主体，又无固定的养护经费来源，而且多数村在修建村级公路时已负债累累，根本无法筹出资金来养

护。加之农村税费改革后，国家财政转移支付用于农村公路养护的补助资金未明确，因而农村公路养护资金目前是一个明显的缺口。

(四)管理机制不健全，养护质量难以保证。由于村级公路养护管理的责任主体不明确，乡村公路的养护管理长效机制无法建立，特别是乡镇既没有固定的管养机构和专业养护人员，又无养护设备。加之近年来全县建设项目增多，人工工资和物价上涨增幅较大，而现有的县道养护承包单价较低。因此，农村青壮年愿意从事养护承包的人数很少，随着农村公路养护水平的提高，专业的养护技术和机械操作人员严重短缺，乡镇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。

鉴于我县农村公路及其养护管理的现状，为解决乡村公路养护管理“缺位”、资金匮乏等问题，改善农村公路路况，推进社会主义新农村建设，必须探索建立一条符合我县实际的、新型的“统一领导、分级负责、条块结合、民办公助”的农村公路养护与管理体制，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养纳入管理工作的范畴。县人民政府成立乡村公路养护管理工作领导小组，由主管交通工作的副县长任组长，县财政局、县交通局等部门为成员，领导小组下设办公室，办公室设县交通局，由县交通局局长任办公室主任。

乡镇人民政府是乡村公路养护与管理的责任主体。乡镇人民政府和村级组织，应当认真履行上级政府制定的农村公路管理、养护以及养护资金筹措等方面的具体职责，明确相应的组织机构，并落实乡村公路养护管理工作专职人员。

县交通主管部门作为政府职能部门，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。其所属的公路管理机构作为公路行业管理的实施部门，应落实人员，设立农村公路管养科。乡镇人民政府设立农村公路管养所，分管公路的副职领导兼任所长，另配1-2名工作人员开展日常工作。

(二)建立稳定、长效的农村公路养护与管理资金渠道。乡镇人民政府和村级组织都应按照“乡村自筹、省县补助”的原则，积极组织筹措乡村公路养护与管理资金，建立由国家投入、财政补助、乡村自筹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。县财政局负责筹集县本级乡村公路养护管理资金，待其他渠道资金统一到位后，县交通局提出使用方案，经县农村公路养护管理领导小组审核后，由县财政按计划要求及时拨付到县交通局，再由县交通局拨付到具体项目。县审计局要加强对农村公路养护资金的审计，发现问题及时纠正。

(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、承包人包干”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。根据交通量和路面类型情况，选择日常性养护、季节性养护、临时性养护等模式，对交通量较大的可采取日常性养护，交通量较少的一般采用临时性对外发包养护，还可根据农业生产特点，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。交通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。建立和完善乡(镇)、村农村公路养护管理考核机制。县政府应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)政府还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，交通公路部门与乡镇签订养护质量和路政管理责任状，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。