

# 2023年公路建设调研报告 乡村公路建设与管护的调研报告(大全5篇)

在当下这个社会，报告的使用成为日常生活的常态，报告具有成文事后性的特点。优秀的报告都具备一些什么特点呢？又该怎么写呢？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！

## 公路建设调研报告篇一

乡村公路是乡镇人民对外联系、发展经济、交流文化的纽带。近几年，我县乡村公路建设发展较快，全县交通状况得到较大改善，但是对于乡村公路的管理养护问题，却没有从根本上得到妥善解决，长期需要上级投入。没有投入，公路质量就逐年下降，致使很多乡村公路无法正常发挥作用。为解决这一问题，xx乡、zz乡结合产业发展，探索乡村公路建设、管理、养护机制，改变了过去乡村公路建设难、管理难、养护难的状况。

### 一、两乡交通概况

xx乡地处渝鄂边境，原有12个行政村，1968户，6996人，地域面积75平方千米。境内公路，1981年建成，当时作为省道，路况较好，国家每年拨付专款，统一组织道路的养护。1990年后国家不再统一组织维护，乡政府缺少资金，公路养护便无法落实。经年累月，致使该段公路路面大坑套小坑、大槽套小槽，过往运煤、运货车辆都带着锄头、被子、方便面，司机开一段车，又下来用锄头填几个坑，陷车、断轴、破胎或堵车就卷着被子在车里睡觉，37公里路车辆正常行驶就需11个小时，如遇堵车，常要三五天才能疏通。

zz乡位于县城东部渝鄂交界处，原有7个行政村，1870户，6700人，地域面积48平方千米，素有“煤炭之乡”之称，

以前只有唯一一条通往县城的公路，全乡的煤炭都是通过这条路颠簸45公里，运至县城码头，再借助长江水道辗转到其他地方。为降低运输成本，1979年，乡里决定打通zz至长江边一渡口的出境干道，乡里召集民工修建了3公里后，由于技术方面原因而搁浅。1985年，乡里再次召集村民民工建勤修路，在原有基础上延伸了8公里后不了了知。1990年，乡里又一次牵头修路，将原来的测设方案完全否定，重新进行了勘测，修至11公里左右，因为资金、技术等因素的制约，再次搁浅。1999年，在有关部门的帮扶下□zz乡第四次实施长红公路的修建，历经两年，终于实现了初通，但路基不牢、路况极差、无人管护，“下雨一身泥，天晴一身灰”便是对它的真实写照。并且乡政府还欠下160多万元的债，摊下一大堆遗留问题。

## 二、“四层法”化解公路建管难题

xx乡和zz乡境内都蕴藏着丰富的煤矿资源，近几年，两乡以煤炭为主导的产业得到迅猛发展，交通运输量大幅度增长。去年□xx乡原煤产量达到12万吨、烤烟4500担□zz乡原煤产量达到25万吨。随着两乡产业的快速发展，本就瘫痪的公路，已成为制约两乡经济发展的瓶颈。为打破这一瓶颈，乡党委、政府一般人在对辖区已形成规模的煤炭企业经营现状进行深入调查、论证后认为，从产业发展角度，两乡道路最大的收益户是煤炭企业，解决道路管养问题，可以探索企业参与的路子，改善企业只用不管的道路建管现状。于是，两乡提出了由政府统筹，煤炭企业出资的办法，着手开始乡村公路建管各项工作。并从统一思想认识、精心制定方案、认真组织实施、进行长效管护四个层面探索出乡村公路建、管、养的长效机制。

第一层：统一思想认识。让企业自愿拿出几十万，甚至上百万元钱，并不是一件容易的事，针对这一困难，两乡分别成立主要领导为组长、乡镇干部全部参加的思想工作小组。从

煤炭产业发展、煤炭企业发展的角度，从为群众办好事的角度，进行宣传发动，与企业负责人交心谈心，耐心的同企业老板计算道路整修后运输成本降低、产量提高、企业效益的增加值，对比分析整修公路投入与实际产生的效益比，让企业认识到整修公路是企业发展的需要。xx乡采取主要领导与分管领导一人一矿，分片发动，据介绍，为做通某煤炭企业的思想工作，负责该矿的乡领导曾连续三天在煤矿吃、在煤矿住。zz乡党政主要负责人则实行白天工作，晚上登门的办法，开展这项工作。

动员企业的同时，乡镇干部还走村入户，以院坝会等形式，进行公路整修宣传，结合乡里煤炭、蔬菜、烤烟、药材、农产品运不出去，生活、生产物资运不进来，过往司机和行人谈“路”色变的道路状况，给群众分析公路整修后带来的好处，让群众知道修路不仅是政府的责任，企业的需要，更是惠及自己的大事，使广大群众积极支持道路的整修。

功夫不负有心人，两乡煤炭企业后悔自己没有及早重视运输道路建设，影响了效益，思想很快统一到乡党委、政府的认识上来。群众也对乡上的这些行动拍手称快，表示一定积极支持。

第二层：精心制定方案。在煤炭企业同意自愿出资后，两乡即成立政府主要负责人为组长，出资企业负责人为副组长，乡镇干部、村社干部为成员的公路整修领导小组，制定公路整修具体方案。一是决定公路整修统筹协调工作和资金的管理由乡政府负责；二是制定整修公路的规模、工期、工程质量、青苗损失、安全措施、奖惩办法等，如xx乡要求整修的公路背水沟要畅通、铺三米宽的碎石、路面不准有大于10厘米的坑；三是落实各煤炭企业出资比例。xx乡由境内的四家煤炭企业承担道路整修资金。zz乡由两企业负责公路的整改资金及zz乡政府在原公路建设过程中的债务偿还。

制定方案的过程中两乡还重点抓住三个环节：一是在总体规划的前提下，广泛听取出资企业的建议，尽可能的尊重企业的意愿□xx乡曾四次向企业印发意见征集书、两次组织企业讨论规划□zz乡曾三次召集企业负责人对规划进行讨论；二是强化村社干部大局意识和为公路整修的服务意识，使村“两委”主动配合公路整修；三是广泛听取群众对公路整修的意见和建议，并通过村社“一事一议”，完善公路整修过程中有关群众损失补偿的办法。

第三层：认真组织实施。为确保公路整修的顺利进行□xx乡和zz乡成立了统筹协调组、财务管理组、材料采购组、质量安全巡查组、矛盾纠纷调解组和公路整修组，实行统筹协调、分组作战。统筹协调组由乡党委书记任组长，企业负责人和村社负责人为成员，重点负责公路整修过程中各组之间的工作协调、与邻近乡镇在整修过程中需要进行的协调工作。财务管理组由乡长任组长，企业代表为成员，负责公路整修的经费管理。材料采购组由一名副乡长为组长，企业代表为成员，负责炸药、石子、水泥等材料的采买。质量安全巡查组由乡政府与企业代表组成，全天进行安全和施工质量巡查，对发现的问题责令施工队现场整改。矛盾纠纷调解组由乡和村社干部组成，负责对施工过程中沿路植被、农民庄稼被损等可能发生的纠纷进行调解处理。公路整修组由乡政府、企业负责人组成，负责组织具体整修工作。在实施过程中，两乡还强化“三公开”，一是公开经费的开支，设立公示栏，随时公布开支情况，每月由出资企业负责人集体对开支情况进行审核。二是公开材料采买，各项材料的价格由政府、企业负责人按照“质中求廉”的要求共同决定。三是公开质量巡查情况，做到每天一公布，每半月一评比。

第四层：进行长效管护□xx乡和zz乡一班人充分认识到：公路不仅要“管”当前、更要“养”长远，建立长效机制，才能发挥农村公路的长效作用□xx乡和zz乡与企业负责人、村社干部一起制定了公路的长效管护办法。两乡在长效管护机制的

建立上，重点体现在“三化”：一是长期化。企业负责资金、政府管理，建立管护基金，保证管护经费安全，同时政府每年拿出一定的经费作为管护工作的奖励资金，激励和提高管护质量□xx乡建立了管护基金50万元□zz乡20万元。二是规范化。制定了公路养护员岗位职责，明确每个公路养护员的养护路段、养护标准和养护要求，实行公路养护员由公路所经过村的群众公开推荐，确保了公路管护见形象□xx乡聘请20名管护员□zz乡聘请18名管护员。三是制度化。建立定期检查评比制度，每月由政府与村社干部进行一次巡查，对发现的问题，责令管护人员立即整修，年底由政府、企业、村社干部组成检查组进行评比。公路养护管理不达标的，扣发补助和工资，并及时更换公路养护员，对公路养护好的村和养护人员进行适当的物质奖励，使公路管护步入制度化轨道。同时，政府与各煤炭企业还签订协议，即必须严格执行国家运输限载标准，如发现煤矿超限装载，煤炭企业必须罚交一定道路修护费，对政府在交通安检查中发现两次超载的运煤车辆，通报各煤矿不得允许该车再运煤。

### 三、交通改善促进产业发展

通过“四层法”□xx乡投资110万元，完成37公里的公路整修，原来车辆正常行驶需11个小时，现在只要2个小时□zz乡投资310万元，完成全长18公里的公路整改，政府在公路建设过程中的债务全部偿还，运煤里程比原来减少27公里，每吨煤炭运费降低6元，过去一天跑一趟，现在每天可跑两趟。公路建设大大改善了投资环境，扩大了两乡对外经济技术和物资交流，加快了优势资源开发，在去年基础上，今年xx乡原煤产量增加5万吨、烤烟产值增加177万元□zz乡原煤产量增加5万吨。长效管护机制的建立为两乡产业结构调整，积极培育新的经济增长点提供了基础条件保障。

## 公路建设调研报告篇二

近年来□xx县把加快农村公路建设作为改善农村生产生活条件，解决“三农”问题的突破口来抓，有效破解了税费改革后农村基础设施建设投入难题，为统筹城乡发展，促进全县经济社会新跨越打通了“血脉”。

### 一、主要成效

截止2003年底，全县公路通车里程达到3336公里，其中乡村公路里程达到2959公里，78%的乡镇通上等级油路或泥碎石路。2003年全县农村公路建设实现投资9600余万元，带动地方经济投入增长13%，促进了旅游业、农业产业化和民营经济快速发展，城乡经济互动呈良好发展态势。

### 二、具体做法

(一)广泛宣传发动。农村群众是农村公路建设的受益主体，也是农村公路的建设主体和依靠力量。各乡镇党委、政府通过召开党员干部会、村民代表会、村民大会，做好耐心细致的思想政治工作，积极引导群众加深对“无路不富、路畅快富；交通不畅，经济难上”的认识，充分调动和保护人民群众发展交通的积极性，形成自觉自愿修路的氛围，把党委、政府加快农村公路建设的决心转化为广大人民群众自觉行动。通过发放问卷调查表的方式，对能够最大限度承受多少投资投劳任务进行调查，90%以上的群众自愿人平投资50-120元，100%的干部自愿人平捐资100-200元。

(二)加强组织领导。县委、政府成立了由县长任组长、分管交通的副县长任副组长，计委、财政、监察、交通、农机等部门负责人为成员的农村公路建设领导小组，坚持定期研究、定期部署、定期督促。各片区、乡镇均成立了农村公路建设领导小组及建设指挥部，并落实党政一把手负总责和分管领导专门抓的责任制，负责农村公路建设的组织实施和指挥协

调等工作。县委、政府将农村公路建设纳入年终目标考核内容，并出台了农村公路建设相关优惠政策。相关职能部门在公路占地、林木青苗补偿、房屋拆迁、采砂取石等方面加强协调配合，努力为农村公路建设营造良好环境，确保建设顺利推进。

(三)创新投入机制。在农村公路建设过程中，我们采取国家投、地方筹、社会集、银行贷、财政挤、群众投等多种形式，多渠道解决建设资金不足的问题。一是发动群众投资投劳。坚持“群众自愿、量力而行、民主决策、使用公开”的原则，实行换工互助、任务包干、责任到户的建设机制，发动群众修建。沙河片区通乡油路建设按照“乡镇打底子、交通铺面子”的建设办法，仅半年时间群众自发投资近100万元用于路基建设。二是向社会各界募集。各乡以党委、政府名义，向在外工作人员及外出务工人员寄发信函，利用工商协会动员工商业主积极出资修路。燕山乡籍的宁波东海舰队独立师政委方继尤看到乡上的公开信后，立即回电并给予1万元的现金支持。西安打工的八庙乡村民岳小权，除投劳外再捐资5000元修建油路。三是加大资金扶持力度。抓住西部大开发的机遇，积极争取交通专项资金、以工代赈资金、扶贫资金用于农村公路建设。县财政设立农村公路建设资金专户，积极推行“以奖代补”，弥补农村公路建设资金的不足。

(四)强化建设管理。通过严把“三道关口”，一是严把规划设计关。全县农村公路由县交通局严格四级公路标准统一勘测和编制规划，报县人民政府、市交通局核准后实施。二是严把施工材料关。对水泥、石灰、沥青等外购材料，凭出厂合格单提取样品，由市公路工程检测中心检验合格后，方可投入使用。三是严把工程技术和造价关。坚持合理造价和工期，严格基本建设程序，按技术规范施工作业。逗硬坚持项目业主法人制、设计使用年限终身制、社会公开招投标制、工程监理制、工程质量责任追究制，建立起“交通行业指导，社会质量监理，村民代表监督，施工单位自检”的质量保障体系，确保建设质量，促进农村公路建设健康发展。

### 三、几点体会

第一，坚持民主决策，是搞好农村公路建设的前提。农村税费改革后，投入问题已成为制约农村公路建设的瓶颈。只有充分利用“一事一议，村民自治”，把老百姓组织起来，通过群众自己对是否同意修建农村公路、对人平该筹多少钱、投多少劳以及对选择招投标单位等涉及群众切身利益的核心问题进行决策，形成投资投劳决议，变“政府要我修路”为“我要修路”。实践证明，群众自己决策要办的事，他们是有积极性的。金盆乡金盆村3天时间群众就交了油路集资款1万多元。沙河片区通乡油路路基改造过程中，高塔乡红庙村500多名修路民工每天往返40多公里，中午在工地上嚼方便面，喝山泉水，确保按期按质按量完成了改造任务。

第二，坚持民主管理，是搞好农村公路建设的关键。在农村公路建设中，各乡都成立了农村公路建设民主管理小组，由每个村召开村民大会推选一名热心公益事业、懂管理、会算账、责任心强的村民代表行使管理职权。一是加强建设资金管理。各乡在信用社开设了农村公路建设集资专户，使用加盖乡人民政府公章、乡长私章以及民主管理小组组长签字的专用收据，由老百姓自觉到乡信用社交款。凡1000元以上的工程费开支，必须经民主管理小组审核后，方能入账，确保每一项资金都用在刀刃上。二是加强群众投资投劳任务分配管理。主要是分配使用好改造路基工程群众的投资投劳。各乡由民主管理小组核算好工程量，并按工程的大小、人口的多少，将改造任务公平、合理地分到村社和农户。三是加强工程材料管理。

民主管理小组全程参与工程材料的购买、运输，并负责按工程实际用量和进度进行核发，建立起严格的出入库专账，严防工程物资“跑冒滴漏”。

第三，坚持民主监督，是搞好农村公路建设的保证。一是严格工程造价监督。整个投标过程中都始终吸纳群众代表参与，

每个乡都有3-5名村民代表参加了对投标单位的邀请，对投标单位的资格审查、参加正式开标会以及与中标单位签合同等。沙河至大河通乡油路建设通过招投标，共比预算价节约工程款34.6万元。二是严格资金使用监督。对建设管理费严格控制在工程总预算范围以内，管理费开支必须经民主监督小组审核，严禁超标支付；对筹资额度、用了多少、用在何处，一律张榜公布，公开接受人民群众监督，防止将修路资金挪作他用。三是严格工程质量监督。工程施工每一环节都由交通部门进行技术指导，由监理公司进行工程监理，各村村民代表全程监督。凡是未按图施工、未按程序施工、质量达不到要求的，一律停工、返工，直至合格为止。四是严格工程竣工验收决算监督。民主监督小组全程参与工程竣工验收决算，审计、监察部门加强对工程建设费用的监督，增加农村公路建设资金使用透明度。五是严格施工安全监督。乡、村、社、农户层层签订《安全生产目标责任书》，每个村确定1名安全巡察员，重点加强对爆破物资、实施爆破以及施工作业监督，确保施工安全。

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](#)

# 公路建设调研报告篇三

## 一、概述

土地资源是不可再生的资源，节约用地是关系整个国民经济发展和社会稳定的重大战略问题。我国的基本国情是人多地少，人均土地面积只有世界人均的1/3，人均耕地面积不足世界人均的43。我省位于我国东南沿海，地处长江三角洲南翼，全省陆域10.18万平方公里，其中山区面积占70.4，平原占23.2，河流和湖泊占6.4，有“七山一水二分田”之说，土地资源相对稀缺，人均耕地面积不足0.55亩。近年来，随着我省国民经济和交通等基础设施建设的快速发展，以及人口的增加，人均耕地逐年减少，供需矛盾日渐突出。在中央号召建设节约型社会和节约型行业的今天，作为建设用地的“大户”，公路建设与节约用地之间的矛盾也越来越成为人们关注的焦点。在公路建设中如何更加节约、更加合理的利用土地，成为今后公路交通可持续发展中最为关键的问题之一，值得我们深入研究。

### （一）我省建设用地现状及形势

国土资源部4月份公布的调查数字显示，我国人均耕地面积由20的1.41亩进一步减少到1.4亩，仅为世界平均水平的40。短短两年间，总量减少已经多达1300多万亩，反映出我国耕地面积持续减少的趋势尚未发生根本改变。

近几年，我省公路建设特别是高速公路迅猛发展，取得了十分巨大的成就。从1995年杭甬高速公路建成通车后，又相继建成了沪杭、上三、甬台温、金丽温、杭宁、乍嘉苏、杭金衢、杭州绕城、甬金等一大批高速公路。至底，我省高速公路总里程已达1866公里，约占地11.8万亩，省内高速公路网已和上海、江苏、江西、福建等周边省市的高速公路网相接，高速公路的网络效应已初步显现；年计划建成通车447公里，约占地4.9万亩，预计，我省将再新建成通车约700公里高速

公路，高速公路通车总里程将达到3000公里，约总占地30.4万亩。到20底，我省国、省、县道通车里程达到29952公里，（其中中国省道6855公里），其中—05年完成新、改建里程2270公里，今后数年计划实施新改建里程3000公里。我省经济持续、快速的增长，快捷的公路交通网络对经济、社会发展起到了重要作用，根据交通部和我省“十一五”交通规划，公路交通作为主要的交通方式，在“十一五”期间仍将有着较快的发展，预计新增高速公路1480公里，续建1445公里，新增建设用地23.1万亩；国省道及其他干线公路新增一级公路695公里，二级公路2504公里，三级和四级公路2113公里，增加建设用地11.9万亩。

## （二）公路建设用地形势分析

在我省公路建设历程中，特别是近年来公路建设的大发展时期，交通行业深入落实科学发展观，按照中央和省有关政策，严格控制占用耕地和保护土地资源，取得了明显成效。但在实施过程中，仍存在一些问题亟待解决，面临的形势不容乐观。

### 1、公路建设用地总数量较大

近年来，公路建设特别是高速公路用地量维持在一个较高的水平，并且在全省建设用地总量中占较大的比例，05年甚至达到了55，在全省建设用地供需矛盾相对突出的情况下，使得高速公路用地量大与节约用地的矛盾突出，成为其他建设行业等有关方面的关注的重点问题之一。而且高速公路建设用地在近期还在继续增加：首先，为适应激增的交通量需求，目前有近一半的高速公路项目设计按照6—8个车道实施；其次，高速公路的互通间距越来越小：如全线基本处于山岭重丘区的诸永高速公路平均间距仅为13.3公里，杭浦高速公路为9.3公里，申嘉湖高速公路平均间距只有7.3km<sup>3</sup>第三，随着高速公路成网加密，枢纽互通数量迅速增加，目前基本每条高速公路都有2个以上的枢纽互通；第四，随着车流量的激增，服务管

理需求也在不断提高, 房建工程规模也在变大。如一般管理中心建筑面积为3000—4000平方米左右、管理所建筑面积为1500平方米左右、服务区总建筑面积在5000—10000平方米之间。

## 2、公路设计及实施阶段相关重视不够、措施不力

一直以来, 我省交通系统上下十分重视节约用地问题, 要求在公路建设设计及实施阶段贯彻执行这一重大方针, 但在具体项目设计中未能全面实施贯彻节约土地的'思想, 设计不尽合理, 工程实施阶段节地措施执行不力, 导致土地资源浪费。

## 3、相关控制措施等研究工作相对滞后

对公路用地的评价体系, 以及公路建设各阶段节约用地的控制措施研究还不够深入, 有关指标、措施等的制订工作相对滞后, 在深挖公路建设节约用地的潜力方面, 工作开展不够深入。

### (三) 调研的主要方向和内容

## 公路建设调研报告篇四

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〔〕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，0公里，1180公里的通达工程已经全部完工；年150公里，20150公里的通畅工程已经基本完成。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，2008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

由于今年突然增加通畅工程里程数，通畅工程量相当于去年的4.5倍，通达工程相当于2006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

2008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。

## 公路建设调研报告篇五

乡村公路是乡镇人民对外联系、发展经济、交流文化的纽带。近几年，我县乡村公路建设发展较快，全县交通状况得到较大改善，但是对于乡村公路的管理养护问题，却没有从根本上得到妥善解决，长期需要上级投入。没有投入，公路质量就逐年下降，致使很多乡村公路无法正常发挥作用。为解决这一问题，xx乡、zz乡结合产业发展，探索乡村公路建设、管理、养护机制，改变了过去乡村公路建设难、管理难、养护难的状况。

### 一、两乡交通概况

xx乡地处渝鄂边境，原有12个行政村，1968户，6996人，地域面积75平方千米。境内公路，1981年建成，当时作为省道，路况较好，国家每年拨付专款，统一组织道路的养护。1990

年后国家不再统一组织维护，乡政府缺少资金，公路养护便无法落实。经年累月，致使该段公路路面大坑套小坑、大槽套小槽，过往运煤、运货车辆都带着锄头、被子、方便面，司机开一段车，又下来用锄头填几个坑，陷车、断轴、破胎或堵车就卷着被子在车里睡觉，37公里路车辆正常行驶就需11个小时，如遇堵车，常要三五天才能疏通。zz乡位于县城东部渝鄂交界处，原有7个行政村，1870户，6700人，地域面积48平方千米，素有“煤炭之乡”之称，以前只有唯一一条通往县城的公路，全乡的煤炭都是通过这条路颠簸45公里，运至县城码头，再借助长江水道辗转到其它地方。为降低运输成本，1979年，乡里决定打通zz至长江边一渡口的出境干道，乡里召集民工修建了3公里后，由于技术方面原因而搁浅。1985年，乡里再次召集村民民工建勤修路，在原有基础上延伸了8公里后不了了知。1990年，乡里又一次牵头修路，将原来的测设方案完全否定，重新进行了勘测，修至11公里左右，因为资金、技术等因素的制约，再次搁浅。1991年，在有关部门的帮扶下zz乡第四次实施长红公路的修建，历经两年，终于实现了初通，但路基不牢、路况极差、无人管护，“下雨一身泥，天晴一身灰”便是对它的真实写照。并且乡政府还欠下160多万元的债，摊下一大堆遗留问题。

## 二、“四层法”化解公路建管难题