# 养护院调研报告8篇

来源：piedai.com 作者：撇呆范文网 更新时间：2023-09-09

*一般来讲，一篇调研报告就是标题、前言、正文、结尾这几个部分，调研报告是调研工作的书面表达，是落实一项项目的文字说明，以下是职场范文网小编精心为您推荐的养护院调研报告8篇，供大家参考。养护院调研报告篇1为了有效推进农村公路养护事业沿着健康方向*

一般来讲，一篇调研报告就是标题、前言、正文、结尾这几个部分，调研报告是调研工作的书面表达，是落实一项项目的文字说明，以下是职场范文网小编精心为您推荐的养护院调研报告8篇，供大家参考。

养护院调研报告篇1

为了有效推进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5月14日、15日，分别对河南、河北的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、街办交通管理机构的建设发展，农村公路的管养方式等，通过2天的调查了解，现形成本调研报告。

一、我区公路养护现状

（一）农村公路基本情况

截止20xx年底，我区农村公路养护里程共1543.882公里，其中县道221.507公里、乡道270.65公里、专用道23.703公里、村道1028.022公里。

（二）现阶段养护方式1、现行农村公路管养体制

我区的农村公路主要由我站为养护责任主体，负责农村公路路政管理、小修保养和日常的管养体制。

2、养护补助标准

根据《西安市人民政府关于印发西安市农村公路管理养护体制改革实施方案的通知》，县道10000元/年公里、乡道6000元/年公里、专用道6000元/年公里、村道1000元/年公里。

3、养护资金来源和投入使用情况

一直以来，我区农村公路管理养护资金由市财政拨付。由于我区一半公路为山区道路，水毁较为多，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。

养护经费的使用：每月对养护公司进行考核，按养护里程、养护情况拨付。

二、现行农村公路养护中存在的主要问题(一)县、乡、村公路养护资金严重不足

（一）农村公路养护资金投入严重不足，无法满足正常的养护和管理需求。

按照省、市要求的农村公路日常养护资金标准，我区现有县道里程为221.507公里，需日常养护资金221.507万元；乡道、270.65公里，需日常养护资金162.39万元；专用道23.703公里，需日常养护资金14.2218万元；村道1028.022公里，需日常养护资金102.8022万元。全区农村公路日常养护费共需500.921万元，按市级财政配套50%，区财政需承担日常养护费50%的.比例，市财政需承担日常养护费250.4605万元，区财政需承担日常养护费250.4605万元，不足部分由区财政解决。

但由于我区财政困难，资金筹措缺乏必要的保障机构，区自筹资金有名无实，而市补资金仅仅能够满足日常保洁，无法维持正常养护，同时由于养护体制实施前，县、乡、村道失养情况普遍严重，加之超限运输车辆绕逃农村公路问题严重，公路养护成本大为增加，更加突显了养护资金不足。

（二）县乡公路养护工个人待遇低。

据调查结果显示，我区县乡公路路面养护人员大部分是农民工，月工资只有400元，平均一天13元，这些养护工人起早贪黑，怨声较大。

根据西安市最低工资标准1050元/月.人，我区县乡公路养护里程为492.157公里，按每人养护2公里计算，需养护人员250人。每年需支付养护工人工资315万元。而每年县乡公路养护费用为383.879万元，其中50%用于路面养护，50%用于人员工资，每年实际支付的人员工资为192万元。还存在123万元的人员工资缺口。

若要提高工人待遇，从根本上应提高养护费用。

三）把农村公路村道养护纳入政府目标考核

街办是村道养护和管理的实施主体，在调查过程中，街办未能充分发挥村道管养人员职能，村道基本存在失养问题。

措施：认真贯彻执行“预防为主，防治结合”的养护方针，确保村道公路安全。一是街办政府将村道公路养护和管理工作纳入街办年度目标责任制考核范畴；二是加强管理人员和养护道工的职业技能和道德培训，努力提高管养人员的综合素质，逐步打造半专业、专业化的养护队伍；三是实行“六定”公路养护责任制，即；“定人员、定里程、定料具、定经费、定奖惩、定时上路”，采取专业养护与群众养护、常年养护与季节性养护相结合的方式。

农村公路关系到广大人民群众的切身利益，相关部门应当以延长公路寿命、提高公路等级、保障公路安全畅通作为发展地方经济、建设和谐社会、服务民生的大事来抓，使公路真正做到为民利民，才能使农村经济得以持续健康发展。

养护院调研报告篇2

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〔20xx〕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。

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20xx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20xx年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

20xx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，20xx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。

养护院调研报告篇3

行业文化是一种以人为本、先进的现代企业管理理论和管理方式，是提高行业核心竞争力的重要因素。随着市场化、知识化、网络化、信息化步伐的加快，文化因素对经济活动的渗透日益深入，现代经济呈现出一个全新的趋向，即文化化。行业文化建设已成为企业思想政治中的一项重要内容。加强行业文化建设，实质上就是要用先进的科学思想和经营理念武装干部职工头脑，统一干部职工思想，规范干部职工行为，塑造服务品牌和行业形象，提升行业管理水平，增强行业凝聚力和竞争力，是实现行业持续稳定协调健康发展的重要途径和迫切需要。

一、什么是公路养护行业文化

公路养护行业文化是文化在公路领域的反映和体现，是随着公路事业的发展而逐步形成的具有鲜明行业特点的文化，是社会文化的有机组成部分。概括地说，公路养护行业文化是公路养护职工在公路建设、养护、管理等实践活动中所创造的物质财富和精神财富的总和，主要包括物质文化、制度文化、精神文化，交通部《交通文化建设实施纲要》对此这样界定的：精神文化是交通行业的核心价值理念，是交通行业的核心文化;制度文化是体现交通行业价值理念、规范交通行业行为的规章制度;物质文化是体现交通行业价值理念、展现交通行业外在形象的环境和形象标识。因此，公路养护行业文化是公路事业综合实力的集中体现，公路养护行业文化与公路事业相辅相成，相互促进，共同繁荣。

二、云南公路养护行业文化建设的问题

近年来，我省各级公路管理部门日益重视公路文化建设，把公路行业文化建设作为对内凝聚人心、激发活力，对外展示行业风貌、构建和谐公路的重要举措，且取得了显着成绩。如：从xx年起，省管公路贯彻“12435”发展思路，促进了省管公路的机制改革，使公路行业发生了历史性的变化。以受社会高度评价的“三个工程”为例：

“321”工程即：三年时间，建设300个高标准的大管理所，200个设施完善的石料场，100个设备齐全的机械化站”。到xx年底，全局已建成大所275个、石料场156个、机化站108个，新改建职工宿舍8530套。基本解决了职工住房简陋，材料靠外购，手业养护等历史遗留问题。“321”工程不仅改变了我省公路养护的传统组织结构形式、养护技术手段和职工生产生活环境，还扭转了养路职工过去“技术素质低，养路机械化水平低，养护生产力低”的“三低”状况。

“安保”工程。“安保”工程即：“以人为本，以车为本，消除隐患，珍视生命”为主题的公路安全保障工程。截止xx年底，全局投入资金11503万元。自实施安保工程后，在全省机动车猛增至600万辆的情况下，xx年的交通事故比xx年下降39.8%，经济损失减少32.6,因交通事故死亡人数减少309人，这是我省20多年历史上没有过的。“安保”工程，受全社会欢迎，都称这项工程为“救命工程”。

“人性化服务工程”。全局以为公路用户提供安全行车环境、为公路维护提供安全环境、为公路设施提供安全保障，的“三为”作为最高服务标准。围绕\"实施安保工程，增设服务设施、规范标志设置;填筑会“吞人”的深侧沟;在主要交通路口、风景区设置人性化标志标牌;实施环境生态绿化工程，为用户提供安全保障、路政咨询服务、温馨亲情服务、公路通行信息、路况信息服务、畅通便捷服务，打造公路人性化服务的民本形象。树立云南公路路况好、路风正、行车畅、效益高，安全快捷的良好形象。

但在实践中，仍然存在以下难点：

(一)、云南公路职工文化素质普遍偏低。

公路行业是一个社会性、技术性、服务性、综合性很强的部门，它在国民经济发展过程中起着基础性作用，这需要从事公路行业管理的人员要具有较高的文化素质。然而，当前公路行业职工文化素质偏低却是一个不争的事实。如：十.五期末，我省省管公路在编人员20206人，专业技术人才仅为2993人，占职工总人数的14.3，技术工人15443人中高级以上技工仅占32.9，职工队伍素质偏低，文化结构不合理，专业技术人员结构不合理、高素质高层次的复合型、应用型人才缺乏。

(二)行业核心价值观缺失。

行业核心价值观主要包括四个方面内容：一是职工对行业性质的认识，即公路行业是干什么的;二是对行业使命的认识，即公路行业的存在是为了什么;三是对行业现状的认识，即公路行业现在如何;四是对行业前景的认识，即公路行业未来的发展如何。可以说当前绝大多数公路职工对上述四个问题的认识是模糊的，或者是不全面的。

(三)行业文化与行业脱节。

公路文化建设本质上是一种管理行为，目的在于规范管理行为，优化行业形象，增强品牌效应。当前的公路文化建设大都表现为提口号、拉标语、定制度，开展文艺体育活动，停留在公路文化建设的外延和表象上，与公路行业的建设、养护管理等实践结合不够，没有把文化元素融入我们的行业。

(四)、对行业文化建设的问题认识欠缺，思路不清。

对公路行业文化建设的问题认识欠缺，思路不清。主要表现在，一是对公路行业文化建设的目标和方向不明确，缺乏行之有效的管理形式和监督方法;二是对公路行业文化建设的思考和理解缺乏层次性、系统性、重要性的认识，对于渗透在公路行业职工内心世界中行业群体合力挖掘不够;三是对公路文化在生产经营中的地位和作用有着模糊认识，有着计划经济的思维方式。“只要有公路不怕没路养”，“事业单位，不怕下岗”等传统思维方式。

(五)、行业文化建设以偏概全，本末倒置。

以效果推断程度、衡量水平。例如，一家单位路管好了养好了，经济效益上去了，似乎一好百好，文化建设必定是高水平的，给干部职工在认识上产生严重误导。这种以为行业文化一学就会地简单化认识是幼稚的与片面的。尤其是那种迎合政治需要，以偏概全的做法更是十分有害的。

养护院调研报告篇4

截止20xx年底，我市农村公路总里程1103.873公里，其中县道7条，109.917公里；乡道14条，84.161公里；专用公路3条，5.929公里；村道578条，903.866公里；二级公路7.694公里，三级公路78.884公里，四级公路1017.295公里。沥青混凝土路面93.504公里，水泥混凝土路面682.588公里，沥青碎石路面7.922公里，碎石路面192.927公里，土路121.261公里，其他材料铺筑路面5.671公里。

一、农村公路建设情况

近年来，我们把农村公路建设作为改变当地面貌、促进农民增收、推动农业产业化、建设社会主义新农村的重要举措来抓。20xx年开始至今已建成苟段公路一期、余平公路、界汤公路、界阜公路、咸兴北路及天王路等县级公路85公里。今年将开工建设西宝中线（兴平段）、兴小路建设项目，这些项目的相继建成将更大的提升我市交通通行能力。

二、农村公路养护管理情况

我市农村公路养护情况为：县道7条109.917公里，平均好路率为77.3%，好路里程85公里；乡道14条84.161公里，平均好路率为83%，好路里程70公里；专用公路3条

5.929公里，平均好路率为84%，好路里程为5公里。村道

903.866公里，平均好路率83.4%，好路里程754公里。

（一）农村公路管理养护机构设置情况

1、县级农村公路管理机构设置情况

成立兴平市农村公路公路管理站，人员编制20名，事业编制，下设办公室、财务室、试验资料室、公路养护股、路政股。人员工资为县财政全额支付。设站长1名，支部书记1名，副站长2名。其职责是：承担全市农村公路养护管理工作，拟定农村公路养护工程计划和日常养护计划，并按照批准的计划组织实施；落实县乡公路养护工程工作，组织养护工程的招投标和发包工作；检查、验收、评比、考核农村公路养护质量，负责县乡公路路政管理和路产路权保护，指导村公路的养护和路政管理工作。

2、乡级农村公路管理机构设置情况

我市共有14个乡（镇）街道办事处，分别设立乡镇农村公路管理所。人员编制3名，其中所长1名、由主管交通的副乡（镇）长兼任，副所长1名、公路专干1名。其职责是：接受农村公路管理站的行业指导，具体负责落实本辖区内村级公路的日常管理和养护工作，拟定村级公路养护工程计划和养护计划，对村级公路的养护工作进行监督检查、考核、评比，并指导村级公路的路政管理工作。

3、村级公路管理机构设置情况

村级设有农村公路养护员，第一责任人为村委会主任。

按照该村村道里程每2公里不少于1人确定养管员，全市共聘用养管员511名养管人员。其职责是：在农村公路管理站、乡镇公路管理所的指导下，严格按照公路养护标准进行养护作业；提高养护质量，确保路面路肩平整坚实，路基边沟无积水、无杂物、无损坏，行道树无缺损；配合支持县乡公路养护和管理工作，维护村级公路路产路权，发现重大破坏公路产权的人和事，及时制止并上报。

三、目前农村公路建设养护管理上存在的主要问题

我市农村公路的建设尽管取得了巨大成绩，五年建设了近1000多公里的农村道路，但农村公路的网络化程度和技术标准还不够高，自然村通村率还不够，不能完全适应农村社会经济发展的需要和农民生活质量提高的要求。

（一）大项目建设损毁公路严重。20xx年以来，由于西宝高速改扩建、西宝客专、西宝北线改扩建相继施工，运送沙石车辆对我市农村公路损毁严重，沿渭的6个乡镇尤为严重。

（二）建设、养护资金不足。关于建设资金问题，我局领导已多次在省市交通会议上提出加大补助标准，目前的`补助标准只占到公路总预算的40%（按目前公路造价三级公路每公里改建造价约120万元，国家补助45万元），给地方财政造成巨大的压力过去，村级公路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，农村

公路养护资金得不到有效保障。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。

（三）养护管理机制不完善。农村公路的养护管理机制正在建立，市、镇、村三级养管体系有待完善。

四、加强农村公路建设、养护管理的对策和建议

根据目前农村公路建设及其养护管理的现状，进一步加快农村公路发展，改善并提高农村公路路况，实现农村公路养护与管理工作的正常化、制度化和规范化，我们提出如下建议：

（一）明确责任主体，建立健全农村公路建设、养护管理体制

进一步健全乡镇农村公路管理养护机制，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，并将农村公路管理工作要纳入各级人民政府年度工作考核目标。

（二）科学规划，因地制宜。通村公路建设先易后难，只有坚持规划优先，才能确保有序发展。现在，我们重点要以“通畅”为目标，以“通客车”为标准，科学规划，合理布局，既要利用好现有路基实施改造，用好资源，节约资金；

又要注意路网辐射面，让更多数群众受益，方便农民生产生活和促进农村经济发展。路网规划还要按照现代农业的发展要求，将农村公路纳入当地社会主义新农村建设总体规划，加强与新农村规划的衔接。

（三）多方筹资，提供保障。农村公路建设，资金投入是保障，是重点，也是难点。必须千方百计筹集资金，保证农村公路建设有序地推进。要采取“五个一点”的方式筹集资金，即向上级争取一点、财政补助一点、社会捐助一点、农民群众自愿筹集一点、就地取材节省一点，广泛筹集资金。建议重点要抓好三个方面的工作：一是积极向上级争取支持。凡是可以用于农村基础设施建设的涉农资金都可以争取用于农村公路建设。二是广泛发动社会捐助。通过动员和鼓励原籍在外成功人士、企业业主为家乡捐资修路。三是认真抓好“一事一议”。农民群众是农村公路建设的主体，是农村公路建设的最大受益者。依据国家政策，运用“一事一议”的办法是筹集部分建设资金和推进公路建设顺利进行的重要措施。

（四）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。实行招标

养护院调研报告篇5

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。

一、我区农村公路基本情况

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。

二、我区道路管理养护体系现状

目前，我区农村公路管理养护，按照区政府20xx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。

三、我区农村公路管理养护工作存在的问题

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。

四、我省农村公路管理养护体制改革要求

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〔20xx〕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，应纳入政府的财政年度预算，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，接受本级财政部门和上级交通主管部门监督检查。

五、几点建议

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。

养护院调研报告篇6

一、项目背景及意义

公路建设由于投资大、风险小、效益高、拉动能力强，竖家实施投资拉动战略的重点之一，在当前和今后相当长的一段时期内仍将保持较高的增长速度。根据《\*\*市交通\"十五\"计划及20xx年远景规划纲要》，\"十五\"期间，全市公路建设将投资56.64亿元，到20xx年，全市公路通车里程将达到6140.9公里，其中高速公路202.5公里，一级公路341.7公里，二级公路1484.7公里，公路密度为57.47公里/百平方公里。公路建设的持续高速发展必将推动公路养护工作实现一次大的发展、质的飞跃，组建公路养护工程公司前景非常广阔。

(一)组建公路养护工程公司是形势发展的迫切需要

公路养护工作诗路部门长期的、首要的职能，诗路部门赖以生存和发展的基础。随着公路建设步伐的加快，公路工作中存在的重建设轻养护以及经常性、预防性养护跟不上等问题也越来越突出，在一定程度上缩短了公路的使用寿命，影响了公路部门的整体形象。市局领导本着\"建设是发展，养护管理也是发展\"的思想，把养护管理工作作为当务之急，要求各单位将养护管理作为\"一把手\"工程来抓，全面提高养护质量，提高通行能力。组建公路养护工程公司，是提高我市公路养护质量，加快公路经济发展的迫切需要。

(二)组建公路养护工程公司是调整优化产业结构的迫切需要

作为公路产业开发企业，以公路为依托，调整优化产业结构，培植主导产业，是生存和发展的根本途径。随着社会主义市场经济的逐步完善，公路工程建设中标难度越来越大，施工要求越来越高，利润率也越来越低，促使积极探索新的经济增长点，逐步将工程建设重心由公路工程向养护工程倾斜，开创建、养并重的工程建设新格局。

二、市场预测

\"十五\"期间，\*\*市国、省道干线和县乡道路正常养护投资额分别达到3.5亿元和3000万元。《\*\*市交通\"十五\"计划及20xx年远景规划纲要》要求，到20xx年底，全市公路通车里程达到7094公里，其中：国、省道1753.3公里，县乡公路5273.9公里，专用公路67.6公里;高速公路202.5公里，一级公路564.9公里，二级公路1631.6公里。《\*\*市干线公路养护与管理发展规划(20xx-20xx)》规定，到20xx年底，全市80%的国省干线公路达到gbm工程标准，综合好路率达到92%以上，全市平均每年安排的国省干线公路改建及大修里程不少于干线公路总里程的10%，中修里程不少于12%。由此可见，20xx-20xx年，公路养护工程发展前景广阔，市场潜力巨大。

三、施工资质和年施工能力

(一)施工资质

现已具备公路工程三级施工资质，计划年内晋升二级施工资质，可承揽各类养护工程的施工。

(二)年施工能力

根据往年施工能力，20xx年完成产值820万元人民币，20xx年完成产值610万元人民币，20xx年完成产值1570万元人民币，确定养护公司年度施工能力为1600万元人民币。

四、管理、技术人员配备及机构设置

(一)管理、技术人员配备

设经理1人，副经理2人，总工程师1人，各类技术人员、施工人员25人。

(二)机构设置本站

设置办公室、技术科、质检科，以及道路养护队、桥梁养护队两个专业施工队伍。五、技术和设备的选定

(一)技术培训

聘请讲师，购置专业书籍，对养护公司所有员工集中进行岗前业务培训，经考核取得上岗证后方可正式上岗。

(二)设备配置

现有稳定土拌合机、12j振动压路机、30装载机、开槽机、吹缝机、灌缝机、喷射机、搅拌机等一批公路养护设备，折旧后的价值为113.07万元。根据现代养护工作需要，为提高养护科技含量和工作效率，养护公司计划新购置一批现代化养护设备：公路养护王、沥青洒布机、洒水车，约需资金220万元。

设备类型

设备名称

原值(万元)

现值(万元)

备注

原有设备

稳定土拌合机

65

31.25

1997年购置

12j振动压路机

22.5

8.44

1998年购置

30装载机

19

2.38

1996年购置

开槽机

5

5

20xx年购置

吹缝机

2

2

20xx年购置

灌缝机

50

50

20xx年购置喷射机

9

9

20xx年购置

搅拌机

5

5

20xx年购置

合计

177.5

113.07

计划购置

公路养护王

150

150

洒水车

20

20

沥青洒布机

50

50

合计

220

220

六、投资估算和资金筹措

(一)投资估算

人员业务技术培训费用

5万元，原有设备价值113.07万元，办公场所费用5万元/年，流动资金20万元，合计总投资为143.07万元。此外，计划新购置设备的费用为220万元。

(二)资金筹措

投资方注入资金50万元，不足部分93.07万元，由向金融部门申请贷款。

七、效益分析

(一)固定资产投资113.07万元

(二)流动资金20万元/年

(三)每年固定成本

1、人工费 2.2万元/人×25=55万元

2、管理费 10万元

3、折旧费 (按八年计算)113.07万元/8年=14.13万元/年

4、大修费 8万元

5、其他费用 5万元

合计：92.13万元

(四)工程利润分析

1、盈亏点。根据20xx年、20xx年和20xx年工程竣工决算分析，工程毛利润占工程造价的11%。工程盈亏点为：年度固定成本/年度利润率=92.13万元/11%=838万元。即年度工程量838万元可实现收支平衡。

2、企业经济效益评价。企业每年所完成的工程量按年施工能力1600万元的80%计算。

(1)毛利润： 1600×80%×11%=140.8万元。

(2)利润： 140.8—92.13=48.67万元

(3)所得税： 48.67×33%=16.06万元

(4)法定公积金：48.67×10%=4.87万元

(5)法定公益金：48.67×5%=2.43万元

(6)企业净利润： 48.67-16.06-4.87-2.43=25.31万元

3、投资回收期

回收年限=总投资/(折旧费+企业净利润)

=143.07/(14.13+25.31)=3.63年

从分析上，4年内可以收回投资，经济效益非常可观。

(五)社会效益

成立养护工程公司，可以进一步确立龙头地位，同时进一步强化公路养护工作，提高综合好路率，树立公路系统的良好形象，社会效益显著。

八、结论

成立公路养护公司，经济效益和社会效益非常可观，综合分析此项目可行。

养护院调研报告篇7

农村公路是区域路网的有机组成部分，是关系到一个地方社会经济发展、人民群众生产生活提高的重要基础设施。近年来，随着农村公路事业的蓬勃发展，我县已全面实现100%乡（镇）、行政村通水泥（油）路目标，通自然村公路硬化率达xx%，为促进当地社会经济发展起到了关键基础性作用。

截止20xx年底，全县公路总里程达到xx公里,其中高速公路，国道xx公里，县道xx公里，乡道xx公里，村道xx公里。20xx年以前，受重建轻养思想的影响，我县农村公路基本上处于失管、失养、失修状态。无论县道还是乡村道路，路面日益破损，路肩杂草丛生，边沟严重淤塞，侵占路产路权现象大量存在，以致交通事故时常发生，公路使用寿命大大缩短，给广大群众生产生活带来极大不便。我县又属暴雨区，每当遭遇洪灾时，损失更是巨大，交通中断现象屡见不鲜。对此，广大干部群众颇有怨言，人大代表和政协委员也反映强烈。加强对农村公路的养护管理成为全县干部群众的热切期盼！

随着国家、省、市坚持农村公路建养并举方针的提出，去年以来，我县积极策应，迅速转变重建轻养思想，把农村公路养护管理摆上重要的议事干事日程，并结合县情，大胆探索创新，狠抓工作落实，相继健全了养护管理机构，出台了《县农村公路养护管理办法》，落实了养护资金和人员，建立完善了一系列机制、模式和方法，农村公路养护管理取得了良好成效。为进一步了解我县农村公路养护管理现状，近日，笔者深入各乡（镇）、村及相关部门，对农村公路养护存在问题、养护工作开展情况进行调查走访，现将有关情况报告如下：

一、20xx年以前我县农村公路养护管理存在问题

1、思想认识有偏颇。

各级政府存在重建轻养的思想，通村水泥（油）路修建期间，各级政府及广大群众投入大量人力、财力、物力，轰轰烈烈实施通村水泥路建设工程。公路建成后，大家都认为行路难问题已经解决了，管理和养护根本不重要，不值得重视，于是乎出现乡（镇）不管、村委会不理、建路理事会解散等现象，农村管养和建设呈现出“冰大两重天”的奇异景象。

2、管理体制不畅。

20xx年虽然出台《县农村公路养护管理办法（试行）》，但未能真正贯彻落到实处，“分级负责、属地管辖”原则中明确的责任主体只落实在纸上，因缺乏有效的监督机制，管理考核机制，各责任单位对农村公路养护均采取回避态度。

3、养护投入不足。

一是养护资金严重不足。全县所有农村公路的养护只有县每年50万元的转移支付费，而乡（镇）、村根本未落实养护资金的配套，且全县各乡（镇）真正用于公路养护的经费不足下拨经费的1/4。

二是养护人员缺位。大多数乡（镇）只作表面文章，有名无实，只有个别乡（镇）有少量的养护工人上路养护，同时养护工人工资偏低，月工资只有200～300元左右（甚至有的一年只有几百元），养护机构、养护人员、养护机具得不到落实，大部分路段处于缺养状态（特别是村级水泥路）。

4、路政管理一片空白。

一是机构人员未予落实，根据县“三定”方案，“县路政大队”挂于县县乡公路管理站，属两块牌子一套人马，而因近年来我县重点项目和农村建设任务繁重，人员全部参与其技术指导且显单薄，根本无力承担农村公路路政管理其职能；

二是管理机制未落实。我县林木、砂石资源丰富，县内轰轰烈烈的城市建设和新农村建设需要，运输需求较大。广大业户为降低成本，盲目追求高额利润，超限超载现象极为普遍，对农村公路造成极大程度的破坏。但由于农村公路点多面广，加之管理机制上的缺失，很难杜绝类似情况发生。

5、农村公路技术状况差。

由于上级补助低，自筹资金能力差，导致农村公路建设标准低，路况技术条件差，县乡主干道水泥路基本只能达四级公路，路面宽5米左右，交通安全设施基本空白。通村水泥路状况更差，路线随弯就坡，路面材料一般就地采集，材料规格指标达不到规范要求；防护排水设施不到位，抗灾能力弱。

鉴于以上各种因素的相互影响，导致我县农村公路极难得到有效管养，侵占路权行为屡见不鲜，路面破坏程度大，极大影响了农村公路的通畅水平，制约了我县农村社会经济的发展。

二、近两年来我县农村公路养护管理的主要工作做法

农村公路养护管理工作如何开展？兄弟省、市、县有许多成功的经验和好的做法。但针对财力穷、山区公路多等县情，我们还是在养护管理的机制、模式、资金筹措等各方面进行了大胆的探索和创新。

努力营造一种氛围，解决有无必要养路的问题。多年以来，人们都认为公路一旦硬化就可一劳永逸，不需要像砂石路那样进行日常养护了。因此，各级政府及广大群众都不同程度的存在着重建设、轻管养的思想。但随着时间的推移，特别是近年来频繁出现的洪水侵袭，我县农村公路损毁严重，大部分路段都遭受重创。广大干部群众在探究原因时猛然发现：除了建设标准和质量因素外，最重要的还是由于缺乏有效的管养，农村公路抵御自然灾害的能力太脆弱。如这些公路能得到有效管养，损失可大大降低，真可谓是“人祸”大于天灾！

有了这样的醒悟，各级政府和广大干部群众开始形成一种共识：水泥公路不仅要养护，而且养护的要求要更高，管理的力度要更大；养护农村公路不仅是实实在在的民生工程，也是党和政府“三送”工作的一项重要内容，更是当前开展党的群众路线教育的有效载体！共识形成后，加强农村公路养护管理的氛围也随之浓厚起来。在这一认识转变、氛围营造中，县交通运输部门作了许多努力：对全县1200多公里农村公路现状进行了全面的调查分析，掌握了大量的一手资料；深入千家万户和基层一线开展对农村公路养护问题的民意调查，并问计于民；争取了将农村公路养护管理工作纳入“三送”工作内容和县委、县政府对乡（镇）及有关部门绩效管理考核内容；促成县人大常委会开展了为期两个月的农村公路现状调研，形成了有很强指导性和操作性的调研报告，供县委、县政府决策，县主要领导就该项工作进行了多次批示。

全力落实两笔资金，解决有无钱养路的问题。农村公路养护管理的核心问题是“钱”。20xx年以前，我县农村公路的养护只有农村税费改革时安排的50万元，相对需求来说，可谓是杯水车薪。为此，我县通过整合各渠道资金落实了农村公路养护所需的两大笔资金。

一是日常养护资金。通过县财政采取“包”和“补”的方式以及乡村两级自筹解决。县养公路按4500元/年·公里的标准，由县财政“包”其需要的100余万元。乡（镇）养公路按2500元/年·公里的标准，县财政按1000元/年·公里“补”近40万元，其余近60万元乡（镇）统筹至县财政。村养公路按1000元/年·公里的标准，20xx年，由县财政“奖”10万元（对年度综合考评达优良且排在前200公里的村养公路），其余通过“一事一议”、“三送”项目、热心人士捐助、义务投工投劳等渠道解决；今年1月份起，对村养公路养护资金由以奖代补改为直接补助，即对全县近660公里村养道路按每年每公里500元的标准进行补助，并要求所在乡（镇）每年每公里补助200-300元。

二是大中修、安保和小型水毁修复工程资金。实行分级负责、多方筹措的办法，即县养公路由县财政统筹安排，每年预算60万元，由县交通运输局根据需要提出使用计划、财政部门审核拨付，如超过60万元，则由县财政另行追加；乡（镇）、村养公路则由乡村两级通过“一事一议”、“三送”项目、群众捐资或义务投工投劳等渠道解决。特别值得一提的是，去年县财政安排了900万元专项资金，用于农村公路水毁工程修复、县乡公路主要路段安保设施完善和小桥涵洞的维修。

着力组建三支队伍，解决有无人养路的问题。

首先，组建了一支管理队伍。20xx年以前，我县只有交通运输局下设的县乡公路管理站负责全县农村公路建设养护管理工作。因人员太少，仅参与公路建设规划、监管就力不从心，根本无法承担农村公路养护管理职责。根据工作需要，20xx年我县在交通运输局内设机构中增设了“县农村公路养护管理站”，兼挂“县农村公路路政大队”牌子，10个全额拨款编制。同时，各乡（镇）也按照要求组建了农村公路建设养护管理站，由乡（镇）分管领导兼任站长，并按乡1-2人、镇2-3人配备工作人员，负责辖区内农村公路建设和管养工作。

其次，组建了一支养护队伍。根据《办法》明确的县养公路公里1人、乡（镇）养公路5-6公里1人、村养公路每人养护长短不限但每条路段至少1人的原则，按照“年龄40-60岁，热心公益事业、吃苦耐劳、厚道实干、常居本地”的要求，我县组建了一支280人组成的养护队伍，其中县养公路养护工人50人，乡（镇）、村养公路养护工人230人，这种规模的队伍基本满足了全县农村公路养护的需求。队伍组建后，县交通运输局立即对这支队伍开展了岗前培训，提高他们的养路技能和护路知识，确保了他们尽早“上路”、“入门”。

再次，组建了一支信息员队伍。这支队伍由养路工人、农村班线司机、乡村组干部和热心群众组成，人数达500人之多。通过他们能最快、更多地收集和掌握路政路况信息，对发现的险情和侵权行为，便于相关部门及时采取应对措施，确保公路安全畅通。

致力探索并创新一系列工作机制、模式和方法等，解决有无效养路的问题。农村公路养护管理中的认识、资金、人员问题解决后，为了确保工作有效开展并取得实实在在的效果，我们大胆探索并创新了一系列工作机制、模式和方法等，从而解决养护责任划分、养护模式确定、养护检查考评等一系列操作层面的问题。

（1）探索并创新了养护责任机制。

我县探索性地提出了“县养公路”、“乡（镇）养公路”、“村养公路”的概念，明确县养公路包括主要县道和专用公路，养护责任主体是县人民政府，县交通运输局具体实施；乡（镇）养公路包括非主要县道、乡道和主要村道，养护责任主体是乡（镇）人民政府；其余公路为村养公路，由村委会负责养护。这打破了传统的县、乡、村道的框框，把养护责任更多地落实到县乡两级，从而提高了养护资金的保障度。

（2）探索并创新了养护模式。

县养公路我们采取政府购买服务的方式，以养护工程对外发包的形式，通过公开招投标，确定承包公司，一包三年。乡（镇）养公路则是因地制宜，灵活多样：高田镇是参照县养公路模式确定总承包人，丰山乡则采取分路段（约5公里）发包给个人养护，而其余8个乡镇是按照“属地原则”由公路所在村委会负责承包管养，除与养护经费挂钩外，还与村级转移支付挂钩。村养公路的养护模式则更加灵活，以有效、管用为原则，自行确定。

（3）探索并创新了资金筹措方法。

针对财政穷县的实际，我们采取了分层次、多渠道筹集的方式，通过财政安排、乡镇自筹、村级配套、“三送”项目、“一事一议”、群众捐助等渠道解决。同时，根据工作推进程度，逐步提高补助标准。特别值得一提的是，为了确保乡（镇）养公路的乡镇自筹部分到位，我们经过乡（镇）确认养护里程和自筹金额后，由县财政从下拨经费中扣除并进入专户，这多少带有强制性。

（4）探索并创新了养护检查考评办法。

首先，将农村公路养护管理工作列入了对主管部门和乡村两级绩效管理指标体系，以此来调动各方面的积极性。

其次，在考评内容上，将考评内容分为养护质量和养护组织管理两个方面，并各占总分的70%、30%；在考评要求上，县、乡、村养公路以及文明样板路与普通路区别对待，标准不一；在考评时间上，县养公路每月分线路全面检查考评，乡（镇）养公路则文明样板路每月检查，普通路月抽查、季度全面检查，村养公路则由去年的乡（镇）对其月抽检、季度全面检查，县对其季度抽检、半年全面检查，今年调整为县对文明样板路每月检查，普通路季度抽查，半年全面检查。再次，为了确保检查考评的公平公正，防止打“人情分”，我们推行了复查机制，当复查结果与检查评价差异较大时，启动对参检人员的责任追究。

（5）探索并创新了激励手段。

县养公路如年度综合考评达优良，除全额拨付养护经费外，还实行奖励。乡（镇）养公路在季度考评中扣拨的养护资金，分别按50%、30%和20%奖励给年度综合考评达优良且位列前3名的乡（镇）。去年，村养公路年度综合考评达优良且排名列200公里前的每年每公里奖励500元。这些激励手段大大激发了乡村之间相互竞赛、争先创优的热情。

三、工作进展及成效

县养公路从20xx年10月1日起，50名养护工作人员齐装上阵，投入15台割草机、2台挖掘机、4台运输车，锄头、铁锹、畚箕、砍刀人手一套，分上、中、下3个片区正式启动养护工作。采取“先分路线集中整治，后落实到个人管养”的方法，扎实开展割杂草、培路肩、清水沟、扫路面等工作。截止去年11月底，13条县养公路共229公里已全部整治到位，12月初将养护责任落实到人。县财政安排200万元“三送”民生资金用于县道维修和安保项目，累计完成路面修复4600m2、砌挡土墙1780m3、浇注（砌片石）水沟620m、修复涵30m、安装标牌标识等近800块、防护栏300m、划标线1200m2，里程碑150余块。经过集中整治，路肩平整、水沟通畅、路面干净、视线良好，受到广大群众的交口称赞，也得到了省局领导和市局养护考评组的充分肯定。目前，在正常养护的同时，正在按40%的比例打造文明样板路，促使养护管理提档次、上水平。

乡（镇）养公路

20xx年8月上旬开始，各乡（镇）均制定了乡（镇）养公路养护管理实施方案或管养办法，成立了管理机构，并结合实际，采取村委会承养或公开招投标等形式落实了养护人员,并购置了相关养护器械，10个乡镇共购置割草机43台和人手一套的简易养护器具。大部分乡（镇）采取“先集中整治，后移交养护工人”的办法，扎实推进养护工作。县财政安排700万元“三送”民生资金用于乡村道交通项目，据统计10个乡（镇）完成路面修复6700m2、砌挡土墙7230m3、浇注（砌片石）水沟9735m、修复涵管95m、安装标牌标识等570块、防护栏540m。截止去年11月底，389公里乡（镇）养公路已全部完成整治任务，12月初起落实到了养护工人个人。根据县交通运输局年终总评结果，乡（镇）养公路优良率达90%，合格率为100%。目前，各乡（镇）也在按30%的比例打造文明样板路。

村养公路

各村均落实了养护人员，开展了养护工作。特别是今年3月份起，由于养护经费得到进一步的落实，各村积极性明显提高，在坚持日常养护的同时，也按20%的比例创建村养文明样板路。

在推进农村公路养护的同时，我县还强化路政管理，建立信息队伍，加强路政巡查，严格路政执法，保护路产路权，消除交通隐患。全县共清理占用路肩种植农作物万余平方米，清理乱堆乱放近4600处，拆除近500处，查处乱搭乱建案件6宗。

由于工作成效明显，我县被评为20xx年度全市农村公路养护管理工作先进单位（第一名），今年3月份作为好的典型迎接了市人大常委会的专题调研，4月底全市农村公路养护管理现场会在我县召开。《赣南日报》分别在5月14日、5月28日、6月12日先后3次报道了我县农村公路养护经验做法。

四、目前存在不足及下一步工作打算

（一）存在不足

一是养护经费仍然不足。与国务院的要求和实际需要比，我县无论是县养公路还是乡（镇）、村养公路，无论是日常养护资金还是大中修资金，都还很不够。

二是村养公路养护管理相对滞后。受资金等因素影响，部分村养公路养护管理效果还不尽人意。

三是路政管理力度不够。个别乡（镇）未严格按规定审批道路两旁的建筑物，公路沿线个别群众乱堆乱放、占道经营、晒东西现象时

有发生，利用路肩种植农作物未完全杜绝，超载超限屡禁不止。对这些现象，我们在路政执法中法律依据不明，执行力度不够，效果自然不明显。

（二）今后工作打算

针对以上存在的问题，结合我县“一年打基础，两年促提升，三年抓巩固”的推进工作思路，今年将重点抓好以下几方面的工作：

思想认识再提高，增强深入推进我县农村公路养护的责任感和紧迫感。把养护管理摆上更加重要的干事日程，持之以恒地抓好落实工作；把农村道路的养护工作当作重要的民生工程来抓，成为“三送”工作一项重要内容；把农村公路养护纳入各级组织正在开展的群众路线教育实践活动中，做到知行合一、立说立行、立见成效，让群众感受到明显的变化，得到真正的实惠。

加大资金筹措力度。力争通过几年的努力，从多渠道筹措日常养护经费，使县、乡（镇）、村养公路分别达到每年每公里7000元、3500元、1000元的标准。同时，多种渠道筹措大中修资金。

突出工作重点。着力抓好以下几项工作：

一是全力突破村养公路的养护管理，做到全覆盖、常态化，使县乡村公路养护管理协同推进。对村养公路要做到四“落实”，即养护经费落实、养护人员落实、养护工作落实和检查考评落实。

二是着力抓好“文明样板路”建设。在去年“示范路”创建的基础上，围绕“畅、洁、绿、美、安”总要求，大力推进“文明样板路”创建活动，全面提升我县农村公路养护管理水平。

三是努力抓好路产路权的维护。继续抓好农村公路执法宣传，增强沿

途群众爱路护路意识；依法批建道路两旁建筑物；坚决制止占用路肩、边沟、边坡种植农作物行为，及时查处违章建筑和占道堆放、经营案件，打击超载行为，强力维护路产路权。

养护院调研报告篇8

根据县人大常委会主任会议安排，4月下旬以来，组成专题调查组先后深入到县交运局、养路段、路政大队、铁溪镇、沙溪镇等部分乡镇及路段，通过现场查看、专题座谈、走访调查的方式对我县农村公路养护管理情况进行了专题调研，现将调查情况通报予后，供领导和相关单位参考。

一、基本情况

近年来，随着我县农村公路建设的快速发展，养护里程不断增加，截止目前，农村公路养护里程达3000多公里，县道371公里、乡道(含联网路)523公里、村道2218公里，其中：县道纪红路19.9公里、火(炬)杨(柏)路12.3公里属于沥青路面，其余县、乡道为混凝土路面。我县对农村公路的养护管理坚持“统一领导分级负责”的原则落实管养责任，农村公路硬化后，县人民政府与乡镇人民政府签订养护管理责任书。县道公路由县养路段挤占省道养护资金进行专养，村道公路由村委会自行组织养护，均无专项养护资金;乡道公路由辖区乡镇养护，由县财政每年按1000元/公里补助专项养护资金到乡镇。道路养护标准是使公路经常处于良好的技术状态。

通过行之有效的管理，我县农村公路正逐渐由规模速度向质量安全效益型转变、由整体推开向重点突破转变、由以建设为主向建管养运并重转变。先后创建了广纳镇、民胜镇2个养护示范乡镇，创建了159公里文明路，重点打造县道路2条，乡道路6条。绿化道路100公里，栽植行道树153.5万株，完成绿带整形、麦冬和草皮栽植共48万平方米，“森林走廊”已初具规模，公路形象大幅提升。

二、存在的主要问题

尽管我县农村公路养护管理工作取得一定成绩，一线作业养护人员基本能够疲于完成日常清扫保洁任务，但也还存在着许多困难，甚或较为严重的问题，亟需高度重视并加以解决。

(一)农村公路养护管理机构不健全。县农村公路办公室编制12人，在编人员仅2人，差编差人较多，其主任非科局级设置，进而变相地成为县交运局内设股机构之一，工作开展难度大，未起到应有的统筹作用。乡镇交管站除中心镇外，大多无机构、无牌子、无专职人员，绝大部分专兼职人员年龄老化、缺乏专业技术，行业政策不能有效执行。县养路段由于事业单位进人门槛设置过高，而差编差人140多人，致使一线作业人员养护任务增大，养护热情有所下降。

(二)农村公路养护管理投入严重不足。由于我县地质结构复杂，农村公路里程长、地质灾害多，养护任务重，养护成本较大，农村公路仅仅落实了乡道路由县财政每年按1000元/公里补贴到乡镇组织养护，县道、村道公路没有任何资金来源。必要的农村公路养护设备如挖掘机、清扫车等也急需添置。

(三)农村公路失养面较大。列入农村公路养护管理计划的公路由于人力、财力不足因素，养护管理尚且不完全到位，全县还有近一半的农村公路没有列入养护管理计划，或因质量较差迟迟未予通过验收，或因验收后即出现严重水毁等自然破坏，或因安保设施不足隐患较多，或因养护难度较大而力量欠缺等等。

(四)农村公路被损毁占道严重。一是治超执法工作注重罚款而未予卸货造成超限超载运输车辆长期碾压路面而致人为路损严重，近三年(20xx、20xx、20xx年)所得非税收入共670万元，远不能抵消路产损失，得不偿失;二是一些干线公路沿线采砂采煤、堆码占道、污染路面严重，如通前路就有50处砂石料场和砖厂，崩(口塘)—万(山寺)路就有10处煤矿砖厂，其中4处煤矿直接穿路而过或借道出煤;三是一些集镇如新场、青浴、三溪、永安等逢当场天摊点占道严重，影响运行。这些都极不利于公路的养护管理。

(五)部门养护管理履职较差。国务院办公厅国办发(20xx)30号文件《关于加强车辆超限超载治理工作的通知》明确了九部委职责，但真正贯彻文件履职到位的部门并不多，尤其是公安交通管理部门未与交通主管部门形成联动治超执法机制，造成路损抛洒严重。县国土、经信、安监、水务、工商、税务、交通等部门与辖区乡镇未形成合力，未从根本上研究打击取缔违法采砂、采煤和在公路沿线建控区违法建房活动，导致堆码占道严重。这些也严重影响了农村公路的养护管理。

三、几点建议

针对我县农村公路养护管理存在的问题，借鉴外地养护管理的成功经验，现提出如下几点建议。

一是要理顺监管体制。强化县农村公路管理办公室职能职责，发挥其对全县农村公路应有的统筹协调监管职能;配齐配强乡镇交管站人员，确保其有机构、有牌子、有人员，探索实行乡镇交管站由县交运局垂直管理的模式，实行高效一体化管理;改革路政执法非税收入任务下达体制，试行非税收入实收实报的入库机制，解决其后顾之忧，专心致志地抓治超护路工作。

二是要建立长效考核机制。农村公路养护管理工作占线长，任务重，涉及的部门多，需要各级各部门协同作战，应将农村公路的养护管理纳入政府年度目标考核，进一步明确各部门和乡镇职责，强化养护人员责任意识，并层层签定目标责任书，实行考核激励机制、奖惩挂钩，逗硬督查，重点突破，整体推进，持续有效地推动农村公路养护管理活动，并做到常态化、制度化。

三是要保障必要的投入。做好农村公路的养护管理工作，财力是保障，必须多渠道争取资金投入，随时与上级部门联系沟通，争取更多的养护补助资金。并按照国家下达的养护补助资金标准“7351”(即县道每年7000元/公里，乡道每年3500元/公里，村道每年1000元/公里)纳入县级财政预算，保证及时拨付到位。抓紧建设机械化养护中心，添置挖掘机、清扫车等必要的道路养护设备。及时拨付自然灾害路损修复资金，保证大的塌方和严重水毁路段及时修复，便于管养。

四是要加大部门执法力度。县人民政府要定期、不定期地组织交通、公安、国土、水务、经信、安监、工商、税务等部门和辖区乡镇集中开展公路沿线“四违”(即违法采砂、违法采煤、违法搭建、违法占道)清理整顿工作，定期通报，标本兼治，重拳出击，确保整治效果。进一步落实辖区乡镇主体责任，加强对公路沿线建控区“四违”行为的源头管理，并积极配合部门监管执法。认真落实国务院办公厅国办发(20xx)30号文件，明确落实各部门职责，对超限超载部分的货物实行卸载或强制卸载的措施，损坏公路务必赔偿。强化公安机关交通管理部门治超职责，派驻3—5名干警以治超检测站为依托，加强与交通部门的执法协作，共同做好车辆超限超载工作，确保安全文明运输、道路畅通有序。

五是要增强群众义务意识。除了强化养护管理人员的直接责任意识外，充分利用多种媒体和手段，深入宣传农村公路养护管理政策法规，增强辖区群众“一事一议”修路养路的义务意识，深化广大干部群众的依法治路观念。注重加强对沿路群众、经营业主的教育，提高他们维护路产路权、保障道路畅通的自觉性。充分发挥社会监督和舆论监督作用，提倡举报损毁公路、抛洒滴漏等违规行为，并及时公开曝光，营造共享共治的良好氛围，确保我县农村公路经常处于良好的技术状态。

本文档由撇呆范文网网友分享上传，更多范文请访问 撇呆文档网 https://piedai.com