# 农村公路建设现状的调研报告

来源：网络 作者：落日斜阳 更新时间：2024-10-12

*农村公路建设现状的调研报告范文（精选5篇）在现在社会，报告不再是罕见的东西，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。你还在对写报告感到一筹莫展吗？以下是小编收集整理的农村公路建设现状的调研报告范文（精选5篇），欢迎阅读与收藏。为了全面了解我市...*

农村公路建设现状的调研报告范文（精选5篇）

在现在社会，报告不再是罕见的东西，我们在写报告的时候要注意逻辑的合理性。你还在对写报告感到一筹莫展吗？以下是小编收集整理的农村公路建设现状的调研报告范文（精选5篇），欢迎阅读与收藏。

为了全面了解我市农村公路建设情况，促进农村公路健康有序发展，我们于近期就我市农村公路建设情况开展了专题调研。通过这次调研认为，近几年，我市抢抓党中央、国务院关于建设社会主义新农村的机遇，掀起了建设农村公路的热潮，农村交通发展日新月异，公路路况水平、通达深度、路网等级等得到了很大提升，形势令人振奋。农村公路建设在取得成就的同时，但也还存在一些不容忽视的问题，现就调研情况报告如下：

农村公路是农村经济和社会发展的桥梁与纽带。近年来，在市委、市政府的正确领导下，抢抓机遇，明确目标，及时制定规划，有力地推进了我市农村公路的建设步伐。

（一）农村公路建设快速发展。xx年以来，我市共筹措建设资金63899.8万元（其中中央及省补助资金29072.4万元，自筹资金34827.4万元）。共下达通畅工程计划项目723个，673公里，通达项目22个，42.8公里，渡改桥项目2个（其中永久性桥梁6座，人行桥3座，码头改造2处）。到目前为止，已实际完成通畅工程750个行政村，通车里程达到737.95公里，通达工程完成9.3公里，通达率达到00%,通畅率达到82%,渡改桥项目完成永久性桥梁4座，人行桥3座，码头改造2处，在建桥梁2座，已完工85%的工程量。全市xx年的农村公路建设，给农村群众致富插上了翅膀，当地的农产品和土特产便可以及时走出山门走向大都市了，这样就能促进农村经济的快速发展，带动农村产业的发展和产业的调整，从而达到加快农民致富的步伐的目的。

（二）有利于促进新农村建设。基础设施的建设是新农村建设的一项重要内容，而农村公路建设是基础设施中的重中之重。因此，建设好农村公路，将有利于促进社会主义新农村的建设。

虽然我市农村公路建设取得了斐然的成绩，但调查也发现还存在一些不容忽视的问题：

一是总体布局不是很合理，没有科学的统筹规划。目前我市的农村公路硬化大部分是以以前的机耕路为基础，没有经过科学的规划与布局，大部分只考虑自身出行方便，导致部分农村公路存在坡大弯急、车辆难行的现象，甚至个别地段成了“断头路”、“迂回路”。

二是配套资金缺口很大，导致相当一部分村因农村公路建设负债累累。上级对我市农村公路建设的资金补助标准很低，4.5米路基的每公里仅补助7万元，3.5米路基的每公里仅补助2万元，资金缺口少的在20万元公里以上，多的则达30万元公里以上，除了国家投入的这部分资金以外，由于我市财政状况不佳，无力安排配套资金，只有极少数经济条件好的乡镇配套了少量资金，因此，落实缺口资金的压力只能全部由村级承担了。为了彻底改变村民出行难的现状，很多村便不惜举债建设，对于一些负债运转的村来说，无异于雪上加霜。

三是建设质量总体不高，相关配套设施不到位。由于农村公路建设点多、线长、面广，在大规模的建设管理过程中，对质量监管尤其是现场质量监管难以到位，加上施工人员大部分都是聘用的当地农民工，缺少施工经验，对砂石级配和水灰比的规范要求知之甚少，操作中很难把握到位。而村干部和村民义务监督员既缺乏专业实践经验，又未接受过专门的技术指导和业务培训，想监管却难以监管到位，导致部分项目存在质量隐患。从技术等级来看，农村公路普遍等级低，道路宽度不够，按规定，3.5米的硬化路面应该每隔一定距离设置会车处，但有相当一部分村为了降低成本而没有按规定设置，一到车流量大时便造成车辆堵塞。同时，道路硬化以后，与之相配套的路肩基本没有配套到位，大大降低了通行能力，在路窄、弯急、坡陡处没有设置相关交通标志的现象还普遍存在，这样一来导致存在不少安全隐患。

四是没有完善的管养措施。由于我市尚未出台农村公路管理养护体制和运行机制，管理机构不健全，责任不明确，加上市、乡（镇）、村三级财力有限，无法有效保证管养所需资金，管养人员没有落实到位，通村公路除部分路段设置水泥墩限制重车通行外，大都处于失管失养状态。部分群众护路、养路、惜路意识淡薄，在公路上乱堆乱放现象时有发生。如湄江到七星的通乡公路建成以后，由于一些严重超载的大货车长期自由通行，致使公路长期超负荷运行，严重损坏了公路路面，在短短几年内，该公路已是面目全非。

五是农村公路建设中没有履行招标程序的项目普遍存在。由于农村公路建设资金国省补助严重不足，要求村级自筹资金比重较大的特殊性，有相当部分项目便没有经过正规的招投标程序，而是由村级组织自行确定施工单位。加之大部分村的当初上报并经批准的补助里程小于实际设施的里程，一些施工单位为了能承包项目，便承诺只要村级筹措自筹资金，国省补助由其向交通部门争取，而交通部门的计划是早已定下来了的，调整的可能不是很大，于是便出现了很多已经实施了项目却得不到国家的补助，导致部分施工单位的工程款无法到位，从而引发一些新的矛盾。

六是农村公路建设的审批程序不规范，利用率很低，侵占耕地的现象很严重。我市农村公路建设的高潮已经掀起，已经到了村与村，组与组，甚至户与户之间的相互攀比，于是，一些经济基础较好的村民便不管国家的补助能否到位，也不经过交通、国土、规划部门的批准，便自行筹资动工修建公路，这样，势必造成耕地的侵占以及公路的私有化，而一些私有化的公路平常基本上没有车辆通行，这样势必造成公路的利用率很低，造成公共资源的浪费。

（一）、要加强领导，密切配合，科学规划，合理布局。建议市人民政府进一步加强对农村公路建设的领导，协调相关部门定期研究、定期部署、定期督促。各乡镇要形成一把手负总责、分管领导专门抓的工作责任制，负责农村公路建设的组织实施和指挥协调等工作。要进一步加大政策宣传力度，为农村公路建设提供良好的工作氛围，确保建设顺利推进。要进一步对农村公路建设实行统筹安排、科学规划，根据各地实际将资金安排到具体项目上。结合我市实际，做好乡镇和建制村通畅工程、农村公路的升级改造工程及断头路和联网路建设工程的编制工作。增大农村公路建设项目向边缘地区倾斜力度，优先安排主干村道公路的规划建设，确保能够解决更多群众出行难的问题。

（二）、多方筹资，政策配套，为农村公路建设提供资金保证。资金问题是制约农村公路建设的关键因素。可采取“上级部门补助一点，农村群众筹集一点，在外人员捐献一点，联系单位赞助一点”的办法，建立国家、省、市扶持、乡（镇）主体投资、社会融资、群众投劳相结合的农村公路建设筹资机制。同时，要进一步加大项目资金的整合力度，将交通、扶贫、农开、退耕还林、土地开发等项目中所用于农村公路建设的`资金进行统一管理，做到标准一致，项目资金从一个口子出，工作同步，避免同样的建设，出现不同的补助标准和项目重复实施的现象发生。

（三）、精心组织，加大监管力度，为农村公路建设提供质量保证。一是严格按规划和设计施工。市交通职能部门要严格统一勘测和编制规划，所有项目，特别是新建项目，必须报市人民政府核准后方可实施，对未经批准擅自建设的项目，除由国土、规划等部门从严处罚外，交通等部门坚决不予安排项目资金，彻底改变目前公路建设过程中的随意性和侵占耕地的现象。二是要加强对施工现场的监管，建立完善的质量监控体系。交通部门要加强对施工现场的检查和指导，尤其对施工环境较差、难度较大的项目更要加强巡查，以便及时发现问题，及时予以整改。明确施工单位、乡镇以及村级组织的责任。加强对村干部及村民义务监督员的技术指导和业务培训，使他们能够更好地担负施工各环节的质量监督工作。

对主要材料要从严把关，建议对水泥、石灰、沥青等外购材料，凭出厂合格单由农村公路管理局提取样品，由相关检测机构检验合格后，方可投入使用。三是从严要求，确保相关配套设施到位。对已建成路段的错车道设置、路肩培土、急弯和危险地段的警示标志及安全防护等附属设施补救到位，对在建的路段要求在实施时同步到位。四是要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。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。

（四）、建管结合，尽快出台我市农村公路养护办法，为农村公路建设提供后续保障。随着农村公路建设项目数量和公路里程的增加，若不切实改善这种重建轻养、失管失养状况，将会使农村公路的使用寿命大大缩短，还会带来一些安全隐患，有违农村公路建设的初衷。因此，积极探索，建立健全我市农村公路养护长效机制已迫在眉睫。

一是要认识到位，加强对管养单位和沿线群众爱路、护路的引导和教育，加强对农民群众的养路、护路思想培养教育，牢固树立“三分筑路，七分养护”的思想，提高养护工作的责任感和积极性；二是要制度到位，尽快出台我市农村公路养护管理体制实施方案，明确农村公路管理和养护机制，逐步实现农村公路养护正常化、规范化；三是要责任到位，采取“谁受益，谁养护”的方式，通过突击养护、日常养护、抓示范路等方式，充分调动乡镇、村组和广大农户养护的积极性。要大力推行“农村公路民养化”。通过协议、承包、委托养护等办法将养护责任明确到村、到组、到人；四是相关保障措施要到位，在做好养护工作的同时，市农村公路路政管理局要充分发挥其管理职能，将清理路障、治理超载作为工作重点，严厉打击有损农村公路的行为，为农村公路的健康发展提供保障。五是要确保养护经费的到位。采取市财政从农村公路养护经费中通过“以奖代拨”的方式拨一点，乡（镇）、村财政补一点、村民自筹一点的模式，建立稳定的农村公路养护经费渠道，为养护工作的顺利开展提供有力的经费保障。

农村公路建设是一项长期的系统工程，涉及面宽量大，任务非常艰巨，它需要全市广大党员干部群众团结一致，同心合力，科学规划，精心建设，强化管护，只有这样，我市的农村公路才能又好又快地健康发展。

近年来，我市把抓村村通公路建设作为贯彻十六大精神，回报农民兄弟，服务城镇化和增加农民收入的实际行动，“要想富，先修路，修好路”的思想已深入人心，从领导到群众抓村村通公路的劲头不断提高，使全市农村公路有了较大的发展，农村公路网基本形成，通达深度逐步提高。

截止xx年底，全市拥有公路394条，通车里程1159.9公里，公路密度达到每百平方公里105.13公里，其中列养公路250.713公里；省道3条，75.57公里；县道139.61公里；乡道乡道327.01公里。全市411个行政村，已全部通公路，现有通车里程722.6公里，其中101个村（含沿省、县道路边的村）已建油路（水泥路）路面里程64.94公里，未建油路（水泥路）路面的村310个，里程657.66公里。目前，应城市已基本形成了，两横、三纵，一外环为主骨架，干支相连、内早外联、四通八达的公路网络。一条路带动一个产业，一条路造福一方人民，一条路激活一片人心。依路建市场、沿路开园区、借路跑运输……在城乡公路上，当地农民因路制宜辟财源，xx年全市现实国内生产总值89.5亿元，财政收入4亿元，农民人均纯收入达到3429元。

1、精心组织，相互配合，把村村通公路作为“爱民工程”实施。在公路建设过程中，市委、市政府高度重视，精心组织，成立了公路建设指挥部，加强工程建设的领导和指导。各处、镇、场和开发区也相应成立了村村通公路建设工作专班，具体负责。市交通积极配合做到了指导勘测设计到位，工程质量监督到位，验收合格后申报补助资金到位。截止xx年底我市通乡公路已完成了上级下达三年通乡油路计划的80%，通村公路已完成120公里。

2、多法筹资，政策配套，把村村通公路作为“亲民工程”落实。xx年，在通乡公路建设中，市委、市政府果断决策，采取“城市支援农村，机关支援基层，干部支持农民”的方式，号召全市干部职工为通乡公路建设捐物捐款，短短一个月时间，全市17000多名干部职工和社会各界人士捐款630多万元，为市通乡公路全面启动做出了突出贡献。

在通村公路建设中，全市各乡镇、行政村继续发挥这一光荣传统，积极向在外的知名人士、私营业主发出“月是故乡明”捐款修建通村公路的倡议书，收到了很好的效果。市直部门通过支援农村小康建设纷纷向驻点村伸出援助之手，缓解了通村公路建设资金矛盾。于此同时，全市各处、镇、场和开发区积极出台了优惠政策，做好了涉及工程建设的征地、拆迁和施工环境保护工作；市直各相关部门在执行国家有关法律、法规的前提下，按照市公路建设指挥部的统一要求，特事特办，简化手续，提高了工作效率。

3、精心施工，保证质量，把村村通公路作为“示范工程”建设。一是大力推行“双五个一”的工作方法，即实行一条通乡油路一名市级领导、一名交通局班子成员、一个工作专班、一名专业监理人员，一条通村公路一名乡镇主要领导、一名交通局技术顾问、一个筹资和建设专班、一块质量公示牌的工作方法，做到建一条通村公路，在人民群众中树一座丰碑。二是建立工程建设、廉政建设双合同制。在签订工程建设合同的同时，签订廉政建设合同，确保在村村通公路建设中，做到“工程优质，干部优秀”。三是加强工程质量监督管理。应城市从公路部门抽调十名工程技术人员派驻各施工合同段，对工程所用的材料，各工艺流程现场监督检查，并挤出资金购置了回弹弯沉仪、铅孔取样机等检测设备，及时纠正工程质量问题，同时市交通局主要负责人和分管领导，经常到施工现场巡回检查，发现质量隐患，限期整改，不留后患。

四是采取投标的方式和应城市广宇监理公司签订了监理合同。作为通乡公路建设的社会监理，监理公司严格执行公路工程建设的法律、法规、技术标准和规范，严格履行监理合同，监督工程施工承包合同的实施，进行工程质量检测，参加工程质量事故处理和工程验收。五是以施工单位自检为主，不断提高施工单位质量意识。质量是效益，质量是生命，为使施工单位履行施工合同中保证质量的义务，应城市对施工单位的主要负责人和技术人员集中进行技术培训，并提出了确保路面施工质量的“三个到位”（路槽处治的深度、土质、辗压），“确保五度”（宽度、厚度、平整度、拱度、密实度）及“严把六关（备料、配比、拌和、摊铺、辗压、养生）的工作要求。

因此，各施工单位都建立了质量自检机构，在监理公司的督办下，每个施工合同段工程完工后都按规定出具了自检资料。六是加强村村通公路建设的财务管理。为保证村村通公路建设资金的安全、合理、有效使用，提高投资效益，应城市对国债资金的使用坚持专款专用的原则，实行单独建帐，专人管理，单独核算，同时积极争取地方配套资金的到位。

4、建管结合，大胆尝试，把村村通公路作为“长效工程”管理。一是采取“谁受益，谁养护”。农村公路的主要服务对象是地方，应城市以此为原则实行市、乡、村三级负责制，即县道由市政府负责，乡道由乡政府负责，村道由村委会负责，通过突击养护、日常养护、抓示范路等多种方法，充分调动乡镇、村组和广大农户养护的积极性。二是大力推行“农村公路民养化”。对农村公路实行分段招标，分村组、分户承包，以承包x护、委托养护形式，确保减少养护成本，增大社会效益。三是充分利用交通公路部门人才资源，提高农村公路养护技术含量。全市目前退休、退养的公路部门养护人员20余人，在行业改革中被清算的曾经长期在公路养护岗位工作的协议工40余名。通过引导，让有劳动能力的退休退养人员、协议工、下岗人员继续到农村发挥技术优势，再找岗位，解决农村养护技术力量问题。

一是建设速度上不来，差距大。在xx年全省农村公路建设现场会上明确提出，到xx年，全省50%的行政村通沥青（水泥）路，到xx年，行政村全部通沥青（水泥路）。地处平原微丘地区的我市，是全省经济强市、文明城市，我们的规划应高于这个平均水平。然而，我市目前只有24.6%的行政村通沥青（水泥）路，差距很大，任务艰巨，按上述标准衡量，我们的建设速度明显滞后。

二是配套资金上不来，启动难。据测算，市通村公路的平均造价是每公里12万元，除上级交通部门每公里补助5万元外，其余均需自筹，因此，各地虽有加快通村公路建设的迫切愿望，但由于配套资金缺口较大，启动十分困难。

为加快应城市通村公路建设步伐，尽早实现村村通油路（水泥路）目标，我们建议如下：

1、建议市政府建立“村村通公路建设领导专班”，由市政府领导挂帅，相关部门（计划、财政、交通、建设、国土、农业、供电、林业、广电、电信、移动、联通、公安、水利）和各乡镇场、办事处、开发区负责人为成员，以加强对全市通村公路建设的组织领导，负责全市通村公路建设的统一指挥和协调。

2、建议全市各处、镇、场和开发区在国家法律法规和政策许可范围内，在不新增债务包袱的前提下，通过以下办法筹集通村公路建设资金。

一是交通部门争取一点：通村公路修建油路（水泥路）的资金补助政策是每公里5万元（路基宽度6米，路面宽度3.5米），工程竣工后，经省、孝感市交通部门验收合格的，由交通局争取补助到位。

二是财政部门补助一点：市政府对通村公路建设给予一定的补贴，其补贴标准可据市财政收入情况每公里1至2万元，财政补贴原则上不封顶，即修多少按政策补贴多少。

三是乡镇村自筹一点：在群众自愿的原则下，用好用活一事一议政策，用民主方法筹集资金。

四是社会捐资一点：可发动“四有”（即政治上有地位，经济上有实力，社会上有影响，对家乡有感情）人士对家乡公路建设进行赞助，也可采取立“功德碑”的形式，发动农民群众捐资。

五是部门帮扶一点：利用省市扶贫对口单位、市直联系单位、小康工作队驻点单位帮扶修建通村公路，解决部分通村公路建设资金。

六是项目资金列一点：在扶贫资金项目、农业综合开发项目、优质稻基地建设项目等与通村公路相关联项目资金中列一部分用于通村公路建设。

3、建议相关部门配合支持，给村村通公路建设创造一个好的环境。各处、镇、场、开发区应出台相应优惠政策，加快村村通公路建设，做好涉及工程建设的征地、拆迁和施工环境保护工作。各行政村要完成通村公路的路基、桥涵等配套工程，国家和市政府“以奖代补”的资金只能用于路面建设。通村公路建设占用土地，以处、镇、场、开发区为单位统计，按程序报国土部门审批。国土部门要在执行国家有关法律、法规的前提下，特事特办，简化手续，提高办事效率。涉及供电、林业、水利、广电、电信、移动、联通等部门的拆迁工作，由各部门自行负责解决，原则上不予补助。涉及乡镇村的拆迁工作一律由所有地乡镇解决，任何单位和个人不得借故推诿、阻挠。

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。

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筹。

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。

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。

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！

近年来，\*\*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”。

截止xx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路。xx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。

(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的自觉行动。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。

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。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找