# 道路汇报

来源：网络 作者：烟雨蒙蒙 更新时间：2025-02-16

*第一篇：道路汇报杨柳乡道路交通安全工作情况汇报道路交通安全宣传是推进和谐平安社会建设的重要组成部分，杨柳乡地处宣威市东北部与贵州市威宁县接壤，道路交通安全宣传教育工作显得尤为重要。随着杨柳新农村建设步伐的加快，以及建设范围的不断拓展，乡政...*

**第一篇：道路汇报**

杨柳乡道路交通安全工作情况汇报

道路交通安全宣传是推进和谐平安社会建设的重要组成部分，杨柳乡地处宣威市东北部与贵州市威宁县接壤，道路交通安全宣传教育工作显得尤为重要。随着杨柳新农村建设步伐的加快，以及建设范围的不断拓展，乡政府对道路交通安全工作也越来越重视，把乡道路交通安全隐患整改和交通安全宣传教育工作列为重要工作来抓，取得了明显的效果。近年来，通过加大交通安全宣传教育工作力度，道路交通秩序得到明显改善，群众交通法制意识得到提高。较好地实现了人、车、路和环境协调发展，为杨柳城市化的推进以及社会主义新农村建设的全面开展，奠定了良好的基础。

一、以道路交通安全宣传“五进”活动为契机，深入开展全民交通安全宣传教育。

加强交通安全宣传，提高全民交通安全意识，是预防重特大交通事故发生的重要措施之一。今年来，杨柳乡以开展《道路交通安全法》宣传活动为契机，以“保护生命，平安出行”、“预防特大交通事故，平安走好每一步”为主题，开展形式多样的交通安全宣传活动。认真组织“交通安全宣传月”、和预防特大事故统一宣传活动，在各村居、企业、学校组织宣传咨询活动，散发各类宣传资料，提供相关咨询服务。并以“五进”工作为载体，根据交通事故的特点和原因，以客车、危险品运输车，驾龄在三年以下驾驶人和公路沿线的村民、外来务工人员和煤矿运输人员，通过悬挂横幅标语、开展图片展览等形式，有针对性地开展

交通安全宣传活动。在活动中向广大农民群众宣传交通安全知识、法律法规。同时制作交通安全宣传标语，分别在各村主要道路入口以及人流集中的公共场所悬挂交通安全宣传口号或警句，在公路沿线树立巨型标语，营造出浓厚的宣传氛围。通过多种宣传形式对宣传交通法律法规、普及交通安全知识、提高全民安全意识和依法管理交通，保障交通参与人合法权益，确保道路有序、安全、畅通，建立现代交通文明，促进经济和社会协调发展起到了巨大的推动作用。

二、开展创建“平安村居、平安企业”活动，切实加大预防道路交通事故工作力度。

在确保道路畅通的同时，把预防事故作为工作重点，把道路交通安全管理的“触角”延伸到每一个村居、学校和企业，全民动员开展交通安全宣传教育，提高道路交通安全管理的覆盖面。以“交通安全村”、“交通安全学校”、“交通安全企业”创建活动为载体，在全乡范围广泛开展《道路交通安全法》及相关法律法规的宣传教育工作，进一步增强广大人民群众交通安全意识和法制观念。做到有一个良好的道路交通环境，全面提高群众文明交通意识。

三、加强部门联动，定期开展道路安全执法检查。

结合相关道路交通秩序专项整治活动，深入开展行人交通违法行为专项整治行动。工作中，针对全乡道路路况良好，少数交通参与者缺乏遵守交通法规的自觉性和对交通事故缺乏警惕性，联合杨柳派出所在倘可公路和可皂通乡主干道上联合展开了对交通违法行为的专项治理工作，维护良好的道路交通秩序的同时有效遏制了各类道路交通事故发

生。深入开展事故黑点排查工作，配合相关职能部门开展事故黑点治理工作，加强交通事故预防工作力度。在原先治理交通事故多发和安全隐患点段的基础上，排查出新的事故多发和安全隐患点段，同时逐项制定治理措施，建立工作台帐，确定责任单位和责任人，并逐项加以落实。联合有关部门加强事故黑点治理的管控为重点，加大对超速、违超、超载等具有严重安全隐患的突出交通违法行为查处力度，全面落实事故预防工作。

杨柳乡在整个道路交通安全工作中取得了一定的成绩但是也存在许多问题，特别是随着杨柳社会、经济的繁荣发展，人流、车流、物流不断增加，交通安全深层次的问题凸显。缺乏专项资金，导致很多交通设施不完善；少数企业和个人不配合；整治方法不够全面，道路交通事故还时有发生，给群众生命财产带来巨大损失，在建设社会主义新农村中，构成一个不和谐的音符。

**第二篇：道路交通安全汇报材料**

创建交通示范村 促进新农村建设

——罗免镇高仓村委会“交通示范村”汇报材料

富民县高仓村委会濒临108国道，距富民县城约11公里，公路沿小高仓村、张湾村而过，交通位置优越，交通便利。近年来，高仓村委会在上级党委政府的大力支持和帮助下，不断加大道路交通设施投入，高起点规划，高标准建设，积极做好建设、养护、安全相结合的文章，努力争创“交通示范村”。截至目前，交通累计投入10余万元，建成进村公路一条，全长500米，硬化村内道路4条，总长1500余米，新建和整修机耕路2条。高仓村交通质量的大幅提升，为加快全村新农村建设步伐打下了坚实的基础。

第一，科学规划，合理修建。

一是村两委邀请交通道路专家，在上级总体规划的基础上，根据自身的实际制定科学合理的交通规划，并付诸实施。设计修建了连接大高仓村至昆禄公路的进村公路，为群众解决了进出村子不方便的问题。二是根据不同路段的要求，做好相应的配套设施建设工作。整修三面光沟2条。

第二，明确责任，加强维护。

为避免“重建设、轻维护”，村两委制定了严格的道路维护制度。首先是实行段（户）长负责制。按照“分段负责、分片包干”的原则，安排专人具体负责道路综合维护等工作。建立健全检查机制，村两委每季度对各路段及附属设施的具体情况进行检查，雨季则加大管理检查力度，以确保路况良好和畅通。

第三，加大宣传力度，保证交通安全。

随着农村经济不断发展，外来车辆不断增加，车流量日趋增长，交通安全任务日益繁重。我们村积极加强交通安全宣传工作，并邀请镇交警支队不定期举办交通安全知识培训班，努力提高群众的安全意识，保障了全村的交通安全，多年来没有出现重大交通事故。

近年来，高仓村委会不懈努力、扎实工作，积极创建“交通示范村”，在以后的工作中我们将更加努力，更好地为社会主义新农村建设保驾护航，赢得新的荣誉。

**第三篇：村村通道路建设汇报材料**

按照中央“统筹城乡经济社会发展，加快推进城乡一体化”重大战略部署，实施“村村通”发展战略的总体要求，××镇为进一步加快全镇交通建设步伐，夯实发展基础，优化发展环境，促进全镇经济协调发展和社会全面进步，切实抓好散杂居民村委会村民小组村村通道路建设。现将有关情况汇报如下：

一、××镇乡村道路建设的基本情况

二、全镇少数民族杂居村的交通情况：

1、路撒得乐坡经小路撒至所依格公路全长6.8公里，路况一般。

2、路撒得乐坡至居者乐公路长2公里，路况一般。

3、大路撒和法宜村在温窑线上，路况较好。

4、槟榔至大乃邑公路3.6公里，路况较差。

5、长房子经新民村(二分厂)，王家庄(小乃邑)至佐舍公路全长5.6公里，至王家庄路况较好，王家庄至佐舍路况较差。

6、大石洞至小石洞公路长0.75公里，路况一般。

7、××经老紫薇至羊格公路长3公里，路况较差。

8、师弥线至大色土、大以则公路长5公里，路况较差。

9、温窑线经足法至白泥塘公路长3.2公里，路况一般。

10、额则经路雄至柒村公路全长8.3公里，至路雄路况较好，路雄至柒村路况较差。

三、村村通公路建设实施措施

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，镇党委政府高度重视，精心组织，成立了全镇道路建设指挥部，加强工程建设的领导和指导，各站所和村委会也相应成立了村村通公路建设工作专班，具体负责。

一是重调研，强规划。为保证村村通道路建设的顺利开展，我镇及时组织人员深入到各村开展调查研究，广泛听取党员群众和社会各界人士的意见和建议，制定了××镇少数民族村道路建设的实施方案和初步规划，各村委会也初步制定了各村的具体详规，提出了具体的建设任务、工作思路和措施办法。规划上既注重地方特色，又体现区域特点，既考虑各村的现实基础，又注重村村通道路建设的基本要求。

三是重示范建设，强典型引路。按照“先易后难，分步实施，整体推进”的原则，我们选择了基础条件相对薄弱、少数民族群众相对最集中的路撒村委会作为示范村建设。为抓好重点村建设，镇党委政府专门组织路撒的村组干部和党员、群众代表到外地先进村小组实地学习参观，进一步深化全村干部群众的认识，统一思想，激发了热情。

2、多法筹资，政策配套，把村村通公路作为“亲民工程”落实。2025年，在通乡公路建设中，镇党委政府果断决策，采取“城市支援农村，机关支援基层，干部支持农民”的方式。县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，全镇各站所和村委会积极贯彻优惠政策，做好了涉及道路建设的征地、拆迁和施工环境保护工作。

3、精心施工，保证质量，把村村通公路作为“示范程”建设。一是大力推行“五个一”的工作方法，即实行一条通村村路一名联村领导或一名班子成员、一个工作专班、一名专业监理人员，做到建一条通村公路，在人民群众中树一座丰碑。二是加强道路质量监督管理。抽调工程技术人员派驻各施工段，对工程所用的材料，各工艺流程现场监督检查，及时纠正工程质量问题，同时镇交管所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。三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，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”。乡村公路的主要服务对象是地方，所以乡道由乡政府负责，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，以承包养护、委托养护形式，确保减少养护成本，增大社会效益。

四、村村通公路工程实施的主要困难和问题

1、××镇农村公路路线表等级低，路况较差，对公路建设、管理及养护存在较大困难。

2、××镇总体地势平坦，公路沿线村子、农田、道口较多，大多数公路雨天排水不畅，沿线乱堆乱放较为突出，对公路的小毁和损毁较为严重。

3、公路养护资金严重不足，养护成本逐年大幅增长，对公路养护质量的提升造成较大困难。

4、交通管理所人员少，没有工作经费，也没有交通工具，难以正常开展工作。难以进行突击维修、保养及养护。

5、农村公路管理、养护机制不全，配套资金严重不足，上级部门依然存在重建轻管、轻养现象。

五、加快村村通公路建设的下步打算

为加快××镇全镇通村公路建设步伐，尽早实现村村通目标，我们下步打算如下：

1、确保质量，加快进度。加强乡村道路建设质量管理，全面落实工程质量责任制，坚持以镇政府监督、村小组管理、群众监理的质量保证体系，按照“畅、洁、绿、美、安”的要求，确保建一条，成一条，受益一条，做到建成一条公路，美化一片乡村，带动一方经济。××镇村村通道路建设领导小组办公室也将适时召开研究会，落实解决加快全镇少数民族村小组乡村道路建设中的普遍问题，为加快全镇道路基础设施建设提供有力的技术支撑。

2、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村通道路建设资金。一是交通部门争取一点;二是财政部门补助一点;三是村委会、村小组自筹一点：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;五是部门帮扶一点：利用县直扶贫对口单位、市直联系单位、新农村指导员驻点单位帮扶修建通村公路，解决部分通村公路建设资金。

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。充分利用上级交通公路部门人才资源，通过对农民的帮传带教，提高农村公路养护技术含量。

4、逐步建立健全村庄道路养护、基础设施建设管理长效机制，确保村村通道路建设一项，发挥效益一项。对公路沿线乱堆乱放和对公路的小毁和损毁的现象进行彻底的清查和治理。

feisuxs范文网[CHAZIDIAN.COM]

**第四篇：道路竣工汇报资料（范文模版）**

西 谷 湖 路 道 路 工 程

（象山港路~丹阳路）

竣 工 汇 报 资 料

中 扶 建 设 有 限 责 任 公 2025年7月16日

司

目 录

一、工程概况

二、主要施工情况

三、工序评定

四、质量保证资料审查

五、单位工程质量综合评定

六、实测实量评定（详见附表2）

七、外观质量评定（详见附表3）

各位领导、各位专家：

由我公司承接的西谷湖路（象山港路~丹阳路）道路工程在各部门领导的大力支持与帮助下，在全体施工人员的辛勤劳动下，现已具备竣工验收条件，今天各位领导莅临工地进行竣工验收，在此我代表公司向各位在座的领导表示衷心的感谢！

一、工程概况

1、工程名称：西谷湖路（象山港路~丹阳路）道路工程

2、建设地点：丹城西谷湖路桩号为K0+054~K0+840

3、建筑长度：长度：786米，箱涵一座

4、建设单位：象山县城市建设投资开发有限公司

5、设计单位: 象山县规划院

6、监理单位: 象山至高建设监理有限公司

7、施工单位: 中扶建设有限责任公司

8、质量要求：合格

9、施工工期：180天(日历天)10、1）工程内容：道路工程以道路中心线为路基线，从路基线到人行道内侧的横破为1.5%，填土路基采用分层填筑夯实，其分层填筑厚度不应超过30cm,道路路基横向每20 m开一条盲沟，采用碎石填筑；垫层采用30cm厚塘渣垫层，其压实度要求不小于94%；道路基层采用水泥稳定碎石30cm厚，其压实度要求不小于97%，5%水泥稳定层7天养护无侧限抗压强度要求不小于3.0 Mpa，沥青面层采用针入度较小的改性沥青，在浇筑沥青砼前，在稳定层上均匀喷洒透油层，沥青顶面弯沉值不大于

0.4mm。人行道路面砖接缝用1：3干拌水泥砂浆灌满填实，路面砖平整度不大于3mm，接缝宽度为3+1mm,水泥砂浆厚度30+5mm,邻块高差不大于3mm。

2）本工程设计雨污分流制，雨水管道设计道路东侧机动车道下，管位距道路中心线10m，采用开槽埋管施工，雨水主管管径为DN400~DN1000，均采用钢筋砼Ⅱ级管承插式。检查井采用800\*800，1000\*1000，1000\*2025，1000\*1500的砖砌检查井。

3）马岗鞍箱涵设计采用双孔，单孔净高3.6米，采用2\*5.5米又箱结构。箱涵中心处于道路K0＋799处，与道路正交。长31米，箱涵底部为400mm、600mm干砌大片，上100mm厚C15砼垫层，基础净宽12.95m.箱涵底板及侧墙顶板为C30钢筋砼。

二、主要施工情况

1、测量放样: 根据设计图纸准确定位，有定位记录单并经监理签证。

2、沟槽开挖：采用机械挖土，再用人工进行基底整平。基槽边坡，槽底高程、轴线控制较好。有地基验槽记录，并经设计单位、监理单位签证。

3、管道基础：垫层粒径控制较好，中线每侧宽度符合设计要求，有隐蔽验收记录单且经监理签证。

4、管道安装平稳较顺直，管座混凝土捣实，与管壁紧密结合坚固稳定。管壁、基础表面无沉积的污泥、杂物、积水等，外观质量符合规范要求。

5、窨井砌筑：墙面平直，边角整齐，宽度一致，砖墙表面无残余砂

浆并清理干净。

6、沟槽回填：各层回填按设计要求，分层夯实，密实度不做要求。

7、路基施工：路基碾压到达规范要求的压实度，且接近最佳含水量与最大干密度。有土路基验收并经监理签证。

8、塘渣垫层：采用水平分层法，粗细颗粒分布均匀，每层塘渣经监理工程师检验并已签证。

9、水泥稳定层：所用材料均合格，并严格控制含水量，摊铺均匀，并及时做好早期养护工作。

10、侧平石安装铺筑：根据施工图的平面位臵和顶面标高排筑，相邻侧石对齐，侧石背后回填密实。

11、沥青砼面层施工：表面平整密实，沥青用量满足规范要求。

12、围堰填筑: 箱涵施工前在马岗鞍河道处填筑围堰。围堰尺寸控制较好，符合设计规定。

13、基坑开挖：采用机械挖土，再用人工进行基底整平。基槽边坡，槽底高程、轴线控制较好。有地基验槽记录，并经设计单位、监理单位签证。并在基坑四周设排水沟及集水井。

14、干砌片石基础垫层：采用人工砌筑，垫层粒径控制较好，中线每侧宽度符合设计要求，有隐蔽验收记录单且经监理签证。

15、C1O砼基础垫层：干砌片石基础垫层验收合格后即进行砼基础垫层，拌合物按批准的配合比集中拌和。砼浇筑前清洗片石基础，采用平板式振动器振捣,强度能满足设计要求。

16、钢筋制作、安装：钢筋加工按照设计图截取钢筋，成型后的网

片稳定牢固，在浇筑混凝土时无松动或变形现象。

17、模板制作与安装：本工程箱涵板材料采用竹制板，支撑采用钢管支撑，具有足够的强度、刚度和稳定性。

18、C30砼浇筑：按要求拌和砼，浇筑板砼时，均匀振捣；浇注侧墙时，分层振捣，侧墙与顶板应同时浇筑，强度能满足设计要求。

19、养护：混凝土浇筑完毕24小时后须立即进行养护，采用麻袋覆盖，洒水养护。

三、工序评定

1、道路分路基开挖、路基塘渣基层、稳定层铺设、平侧石安装、沥青面层浇筑等五道工序（工序合格率详见工序评定表）。路基开挖平均合格率为84.7%、塘渣基层平均合格率为82.5%、稳定层平均合格率为83.2%、平侧石安装平均合格率为85.9%、沥青面浇注平均合格率为86.2%，人行道平均合格率为84.9%。塘渣压实度共试验16组，试验合格，弯沉试验80点，试验合格；稳定层压实度共试验16组，7天无侧线抗压强度试验8组，试验合格，弯沉试验80点，试验合格；粗粒式沥青压实度分别为98.2、98.3、98.4、98.6、99.8、99.1、99.1、98.3、99.1共9组取芯，试验合格；细粒式沥青压实度分别为98.3、98.0、99.1、98.5、98.5、99.1、98.8、99.8、99.5共9组取芯，试验合格，弯沉试验80点，试验合格。道路塘渣基层工程于2025年12月10日验收合格，主车道5%水泥稳定层基层工程于2025年4月26日验收合格。

2、本工程管道分基槽开挖、干铺大片、碎石找平、平基、安管、抹带接口、管座、窨井砌筑、沟槽回填等九道工序（工序合格率详见工

序评定表）。沟槽开挖平均合格率为84.6%，干铺大片平均合格率为85%，碎石找平平均合格率为87.2%，平基平均合格率86.9%，安管平均合格率为87.6%，抹带接口平均合格率为83.3%，管座平均合格率为87.4%。检查井闭水试验共试验8号井，试验合格；雨水管道K0+054~K0+390段于2025年4月29日验收合格，雨水管道K0+410~K0+840段于2025年7月3日验收合格。

3、箱涵分基坑开挖、干砌块石垫层，C15垫层，底板钢筋，底板砼，隔墙、顶板钢筋，隔墙、顶板钢筋焊接，侧墙、顶板砼等八道工序（工序合格率详见工序评定表）。其中箱涵底板、隔墙、顶板采用商品混凝土浇筑，基坑开挖平均合格率为82.5%，干砌块石垫层平均合格率为81.1%，C15垫层平均合格率为85.8%，底板钢筋平均合格率85.1%，底板砼平均合格率为100%，隔墙、顶板钢筋平均合格率为81.6%，隔墙、顶板钢筋焊接平均合格率为84.3%，隔墙、顶板砼平均合格率为85.4%。马岗鞍箱涵侧墙因保护层厚度不符合设计要求，故采用侧墙表面先涂刷一层界面剂，后喷（厚1cm）水泥浆的措施，该工程于2025年12月10日验收合格。

四、质量保证资料审查

1、水泥、黄砂、碎石、钢筋、水泥砖、排水管及各种配件。（1）水泥：本工程共用2批水泥，采用浙江桐星水泥粉磨有限公司生产的普硅32.5、42.5级水泥，按规范要求进行了物理性能及安定性试验，试验结果达到合格要求，水泥质保书齐全。

（2）黄砂：本工程黄砂采用象山县墙头卫友生产的淡化海砂，有质保

书及检验报告。

（3）碎石：本工程碎石由象山县墙头洋北石场生产、提供，有质保书及检验报告。

（4）钢筋：本工程钢材共使用了6种规格，分别为¢

8、Φ

12、Φ

14、Φ

16、Φ20、Φ25，分别由杭州昌鑫、武汉治钢、鄂州鸿泰、富鑫钢铁所生产、提供，每种规格的钢材均有质保单。

用于本工程的钢筋分别在2025年3月13日至2025年6月5日到场，每批钢材到场后均在监理单位见证下，送往象山县建筑工程质量监督站试验室按规范要求进行了机械性能及冷弯试验，试验结果全部合格。

（5）水泥砖：采用的是象山大徐生产的MU10的水泥砖，均匀出厂合格证，使用前在监理单位见证下现场抽样作抗压试验，试验结果均合格，符合设计要求。

(6)排水管：本工程排水管共使用了6种规格，分别为¢300、¢400、¢500、¢600、¢800、¢1000，由象山县珠水溪建材厂生产、提供，每种规格的排水管均有质保单。

（7）橡胶止水带：止水带由浙江天台县下炉止水带厂生产、提供，性能检测报告1份。

2、工程总体质量综合试验资料

(1)砂浆试块，标号为MU7.5，设计配合比1份，共试压7组;评判合格。mfcu=16.75＞fm,k= MU7.5 fcu,min=12.4≥0.75fm,k=5.63(2)道路混凝土试块，标号为C15设计配合比1份，共试压9组；评

判合格。

mfcu=26.9≥1.15fcu,k=17.3 fcu,min=10.7≥0.95f cu=14.3(3)道路混凝土试块，标号为C20，设计配合比1份，共试压1组；评判合格。

mfcu=49.1≥1.15fcu,k=23.0 fcu,min=49.1≥0.95f cu=19.0(4)道路混凝土试块，标号为C30，设计配合比1份，共试压1组；评判合格。

mfcu=58.2≥1.15fcu,k=34.5 fcu,min=58.2≥0.95f cu=28.5(5)箱涵垫层、挡土墙混凝土试块，标号为C15,设计配合比1份,共试压2组,评判合格。

mfcu=38.2≥1.15fcu,k=17.3 fcu,min=38.1≥0.95f cu=14.3(6)箱涵基础混凝土试块，标号为C25,设计配合比1份,共试压1组,评判合格。

mfcu=43.2≥1.15fcu,k=28.8 fcu,min=43.2≥0.95f cu=23.8(7)箱涵底板、顶板、搭板混凝土试块，标号为C30，设计配合比1份，共试压6组；评判合格。mfcu=50.0≥1.15fcu,k=34.5

fcu,min=42.7≥0.95f cu=28.5(8)箱涵顶面层混凝土试块，标号为C40，设计配合比1份，共试压1组；评判合格。

mfcu=64.4≥1.15fcu,k=46.0 fcu,min=64.4≥0.95f cu=38.0 附混凝土试块强度统计、评定记录（M7.5、C15、C20、C25、C30、C40）道路、雨水管道、箱涵评分详见附表，七、单位工程质量综合评定

道路综合评分=86.7\*0.3（资料）+86.8\*0.4（外观）+85.6\*0.3（实测实量）=86.4分

雨水管道综合评分=84\*0.4（资料）+71.3\*0.25（外观）+86.6\*0.35（实测实量）=81.7分

箱涵综合评分=86\*0.3（资料）+82.4\*0.4（外观）+80.0\*0.3（实测实量）=82.8分

本企业自评该工程为合格工程

中扶建设有限责任公司

2025年7月16日

**第五篇：道路初步设计汇报报告**

道路初步设计汇报报告

首先，让我简单介绍一下次此项目的一些相关的内容，我们汇报的工程项目总称为遵义市南部会馆区道路网工程。我们这次项目的主办单位是遵义市红花岗区城市建设投资经营有限公司。

下面，我给各位专家领导介绍一下我们南部会馆区道路网的地理位置。遵义市南部会馆区道路网位于遵义市南部会馆区内。该会馆区用地又位于遵义市红花岗区桃溪寺，东临遵崇高速公路，南临桃溪河，西北侧为山坡林地。在该区域有很多的山丘，自然景观美丽。开发建设条件好，是红花岗区南部新城区的组成部分。有很丰富的旅游资源。由此可见本工程的实施是非常有必要的。一方面它解决了城市交通拥堵的问题，另一方面它也带动了整个城市的发展。很好的突出了把把旅游、交通、城市这三个问题联起来考虑的思想。

由于该项目是遵义市城市基础设施建设的重点工程，也是城市发展以及完善会馆区交通基础设施的重要举措之一。因此，拟订南部会馆区道路网共4条道路，分布于红花岗区转山、板水沟、黔丰村，遵义市南部会馆区内。南部会馆区道路网共长5458.23m，根据市委市政府的安排，按照遵义市城市总体规划，以及当前的城市用地的迅速扩张，拟定按Ⅱ级城市支路标准设计。计算行车速度20Km/h，本路网道路规划红线宽度为12，其中车行道9m宽，两侧各1.5m的人行道。该路网包括四条道路，会馆一号路，会馆二号路，会馆三号路，会馆四号路。其路面结构组合为，沥青混凝土厚10cm（4cm细粒式+6cm中粒式）+防水材料+水泥稳定碎石层压实厚30cm+级配碎石层压实厚10cm+大碴层压实厚30cm+填石路基或软基换填+素土夯实

（Eo≥35MPa）。对于人行道铺装：采用5cm人行道彩板+10cm厚C15砼+10cm极配碎石垫层+素土夯实

接下来，让我详细的向大家介绍一下每条路的地理位置及起终点和道路网沿线的具体情况。在平面上，一号路起于会馆路二号路K1+474.796处，向北经土地坝村，终点接下穿崇遵高速公路接会馆路。全长1432.134m。在纵断面上会馆一号路起于会馆二号路，标高为867.5m，接终点会馆路下穿高速公路涵洞，标高为862.684m。道路纵断面在满足规范纵坡控制在9%以内的基础上进行设计，经进行平纵组合评价，技术指标均适协调、恰当。中线最大挖方高度23.294m，中线最大填方高度13.321m。路基总的填方量为66931.9m3，挖方量为116915m3。对于二号路，在平面上，会馆二号路起于会馆三号路K0+669.516处，向北经会馆四号路至K1+180采石场处后转折向东，迄于遵崇高速跨桃溪路旱桥处，全长1740.126m。在K0+745.162处布置3\*Φ2025横涵。在纵断面上，会馆二号路起于会馆三号路，标高为860.729m，终点顺接遵崇高速跨桃溪路旱桥处，标高为860.511m 同样，经进行平纵组合评价，技术指标均适协调、恰当。中线最大挖方高度13.763m，中线最大填方高度8.233m。路基总的填方量为26771.526m3，挖方量为73864.751m3。同样，三号路在平面上起于至洪河的现状公路，向东在K0+103.906处交会馆四号路，在K0+669.586处交会馆二号路，迄于遵崇高速跨桃溪河桥梁处，全长892.167m。纵断面：会馆三号路起于至洪河的现状公路，标高为863.681m，终点顺接遵崇高速跨桃溪河桥梁处，标高为852.475。同样经进行平纵组合评价，技术指标均适协调、恰当。中线最大挖方高度6.235m，中线最大填方高度4.523m。路基总的填方量为10165.981m3，挖方量为22565.269m3。而会馆四号路起于会馆三号路K0+103.906处，向北在遵义市红花岗区石峰乙炔厂处转折向东，在K0+972.992处与会馆二号路相交后向北，迄于遵崇高速涵洞处，全长1393.803m会馆四号路在纵断面上起于会馆三号路K0+103.906处，标高为862.500m，终点顺接遵崇高速涵洞处，标高为855.966。经初步评价中线最大挖方高度5.264m，中线最大填方高度5.084m。路基总的填方量为25489.747m3，挖方量为24329.333m3。结合目前城市的规模，以及未来一段时间交通量得估算，初拟车道为2~4车道。从目前的交通量以及现有的筑路环境地质条件，预计约需征地274.17亩，合价2847.46万元。拆迁15897平方米，合价为4946.2万元。整体用地情况是这样的，在用地东侧是崇遵高速公路，用地南侧有一条规划道路自东向西穿过，用地内部目前的现状为小路集中在淤泥区南北两侧，用地北部有少量的断头，内部交通凌乱不堪。相信的南部会馆区道路网的建设会为遵义市的整体经济带来一个不可小觑的进步。由于，南不会管去目前处于开发建设阶段。因此，固定居住的人口不是很多。但是，我们要高瞻远瞩。届时，新建的道路网将会发挥它的功能，为整个城市的发展提供有力的后盾。从目前的实地勘察和预期估算，该项目约需耗费资金为15227.49万元，建安费为4834.14万元，占总投资的31.75%。由于该项目庞大，拟向银行贷款10800万元，占总投资的70.9%，其余部分需多方面筹措。

再者，是会馆区内管线及排水系统的建设问题。由于沿线村寨居民所产生的生活污水任意排放，对整个环境的影响可想而知。因此，针对这一现状，南部会馆区路网将会对其有大大的改观。与此同时，我们还将同步实施城市配套设施，包括城市消防和垃圾桶，公共厕所等。这将会大大改变道路周边的环境，给居民带来一个舒适安逸的生活环境。以上就是我此次对初步设计做的一个汇报，希望我能抛砖引玉，获得各位专家和领导更好的提议，谢谢！

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！