

“十三五”公路养护管理发展纲要

交通运输部

2016年6月

“十三五”期是全面建成小康社会的决胜时期，也是全面建设“四个交通”的战略机遇期。加强公路养护管理工作对保持公路基础设施良好技术状况，保障路网整体效能发挥，服务经济社会发展和人民群众安全便捷出行等具有十分重要的意义。为全面加强“十三五”期公路养护管理，推动公路转型发展和提质增效，特制定本纲要。

一、发展基础

经过“十二五”期的努力，全国公路养护管理水平大幅提升。

一是路网结构显著优化。截至2015年底，全国公路总里程达到457.7万公里，其中高速公路12.4万公里，二级及以上公路57.5万公里，国省道二级及以上公路比例达到77%；全国公路养护里程达到446.6万公里，养护比例达到98%；高速公路、普通国道、普通省道、农村公路优良路率，分别达到99.6%、89%、86%和60%。

二是养护管理、安全保障能力显著提升。五年改造干线公路26.4万公里，实施公路安全防护工程32.8万公里，改造危桥1.7万座/151万延米，国省道新增危桥处治率达到100%，四、五类桥梁总数和比重逐年下降，普通公路交通事故起数、死亡人数和特大道路交通事故分别比“十一五”末下降18.42%、14.12%和68%，公路安全水平、通行能力显著提高，

公路设施和服务软环境得到较大改善。低碳、循环、环保技术在公路养护工程中得到推广应用，养护管理信息化技术逐年提升。

三是应急保障能力显著增强。路网监测与应急机构及处置体系基本建立，实现对国家公路网40%的重点路段、特大桥梁、特长隧道运行状况和运行环境的动态监测。五年累计完成路面检测18万公里，长大桥隧监测211座。全面启动13个国家区域性公路交通应急物资储备中心建设，初步建立以武警交通部队为专业力量、养护路政队伍为主体力量、施工企业为后备力量的应急抢险保通队伍，应急保障体系基本形成。

四是依法行政能力显著提高。颁布实施《公路安全保护条例》，出台《关于加强公路路政执法规范化建设的若干意见》等规章，形成较为完善的法规体系。持续开展全国性治超工作，严重违法超限超载运输现象得到有效遏制。

五是行业服务和文明建设成效显著。全国基本实现高速公路电子不停车联网收费（ETC），有序取消22个省（区、市）13.4万公里政府还贷二级公路收费，公路通行效率明显提升；利用高速公路广播、移动终端等新媒体平台为公众提供及时、准确的公路出行信息；选树100对全国百佳示范服务区、400对优秀服务区，带动高速公路服务水平提升。开展了弘扬“两路”精神、“寻找最美养路工”“最美乡村

路”等系列文明创建活动，行业凝聚力、感召力、影响力进一步提升，行业管理水平、服务形象显著提升，队伍建设得到加强。

面对经济社会发展的新形势，广大人民群众出行的新需求，公路养护管理还存在一些短板和问题：一是公路出行服务水平有待提升，养护工程市场机制尚不健全；二是公路事权主体责任不清晰、管理主体分散多元等体制性问题有待破解；三是普通国省道、农村公路养护管理资金保障机制尚不健全，资金供需矛盾突出；四是养护精细化程度不高，公路管理信息化、智能化水平偏低，高素质技术型、复合型人才缺乏，等等。这些矛盾和问题，有的是历史遗留的，有的是发展过程中新形成的，制约和影响了公路可持续发展，亟需通过改革创新、转型发展来解决。

二、形势要求

随着国家行政体制改革、财税体制改革进一步深化，“十三五”期公路交通将面临新的发展形势和环境，对公路养护管理工作提出新的更高要求。

（一）适应经济发展新常态，需要加强公路养护管理有效供给。

经济发展新常态下，我国经济将保持6.5%以上的中高速增长，经济结构向中高端迈进。预计到2020年，全社会客货运量将达到2010年的1.5至2倍，交通运输总体需求旺盛，公

路交通作为经济社会发展先行官的作用凸显，提高公共服务供给水平的要求更加紧迫。高效畅通、安全便捷、服务周到成为新时期社会公众的新期待，亟待加快推进公路结构性调整和优化重构，增强对公路运输结构变化和公众出行需求的适应性和灵活性，提高出行服务供给品质，更加适应经济社会发展的实际需要。

（二）适应全面深化改革新形势，需要完善公路养护管理顶层设计。

“十三五”是全面深化改革的攻坚期，围绕推进国家治理体系和治理能力现代化的总体发展目标，经济体制、行政管理体制等改革全面展开。公路养护管理应按照全面深化改革的部署和要求，抢抓改革机遇，深化体制机制改革，完善顶层架构，破除管理体制不顺、机制不活、权责不清、资金难保障等障碍，建立事权清晰、权责匹配、运行高效的养护管理体制机制。

（三）适应依法治国新要求，需要提高公路养护管理治理能力和水平。

全面推进依法治国，要求深化行政执法体制改革，深入推进依法行政，健全依法决策机制。适应依法行政和法治管理要求，应将法治思维和法治方法贯穿到公路养护管理各环节，加快制度体系建设立改废工作，完善法律法规、规章、制度及标准规范体系，厘清政府和市场的边界，深化公路行

政执法改革，提高行业治理能力，推进依法治路。

（四）适应践行“五大发展”新理念，需要转变公路养护管理发展方式。

公路养护管理必须以“五大发展理念”为引领，推动养护管理从传统模式向现代模式转变。应强化创新驱动，增强发展后劲和动力，提升软实力；推进协调发展，形成不同区域、不同领域协调共进局面；推行绿色养护，实现公路养护与生态环境和谐共促；实施开放包容型管理，形成行业内外开放、交互动联；强化公共服务供给，使公路养护管理发展成果普惠共享。

（五）适应公路发展新趋势，需要突出公路养护管理。

随着布局合理、功能完善的公路网基本形成，公路发展重点应逐步转向加强养护、规范管理、提升服务、完善路网支撑系统等方面。随着经济社会快速发展，我国公路发展的主要矛盾由基础设施供给不足的供需矛盾，转向公共服务能力与社会要求不适应的新矛盾。适应公路发展新趋势，必须由过去以基础设施建设为主向建设、养护、管理、服务并重转变，更加突出养护、管理、服务工作。

三、发展思路

（一）指导思想。

深入贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神以及习近平总书记对交通运输工作的重要指示批示

要求，坚持“五大发展理念”，按照“四个交通”发展要求，以构建现代养护管理体系为引领，以专业化、市场化、绿色化养护和人本化、规范化、智能化管理服务为重点，着力改革攻坚、推进养护转型、强化管理升级、促进服务提质，努力构建更加畅通、安全、智慧、绿色的公路交通网络，为全面建成小康社会当好先行。

（二）发展理念。

“十三五”期，公路养护管理必须遵循发展规律，顺应时代要求，把准阶段特征，把牢服务属性，以创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念为指引，努力推动公路养护管理工作健康协调发展。

一是创新发展激发养护管理新动力。坚持“理念创新、制度创新、技术创新”，优化要素配置、破除发展障碍，实现关键领域环节的突破性进展，特别要推动“互联网+”与养护管理融合发展，激发公路养护发展的内生动力。

二是协调发展构建养护管理新格局。坚持建管养服并重，促进不同类型、不同区域公路养护管理工作的整体均衡与协调；促进东、中、西部地区养护管理工作的协调性和基本公共服务均等普惠，构建公路养护管理全要素、多领域、高效益的平衡协调发展新格局，全面缩小区域间公路发展差距。

三是绿色发展探索养护管理新模式。厚植资源节约、集

约高效、节能减排、生态环保、自然和谐的绿色发展理念，推动公路养护管理实现高效低碳发展，大胆探索养护管理新模式，推动公路养护向资源节约型、环境友好型转变。

四是开放发展拓展养护管理新空间。解放思想，坚持开门办交通，推进公路行业内外和国内外双向开放，着力增进行业管理、养护市场及出行服务信息公开程度，增强养护管理服务供给侧与出行需求侧的互动性和依存度，以开放发展拓宽养护管理新空间。

五是共享发展提升公共服务新水平。认真践行以人为本、让人民满意的公路发展宗旨，提供普惠性、保基本公共服务，让更多群众共享公路发展成果。通过增强服务主动性，创新服务供给模式，拓展服务内涵，延伸服务链条，提高服务品质，努力实现公路养护管理中公共服务均等化。

（三）发展目标。

围绕“改革攻坚、养护转型、管理升级、服务提质”四个方面精准发力，争取到2020年，实现公路养护管理“1+2”总体目标，即“一张网络”：安全畅通的公路网络；“两个体系”：公众满意的服务体系和高效可靠的保障体系。主要发展目标体现在四个方面：

1. 改革攻坚。

——逐步理顺不同层级公路事权和支出责任，基本建立事权清晰、支出责任明确、运转协调的养护管理体制。建立

公路养护管理资金可持续保障机制。形成权责明确、收费合理、运营规范、公开透明的收费公路管理体制和运行机制。

——探索建立职能科学、权责清晰、透明高效、保障有力的公路执法体制和运行机制，稳步推进公路综合执法改革。

——基本建立政府与市场合理分工的公路养护运行机制，初步形成公开透明、开放有序的养护市场。

2. 养护转型。

——推行养护科学决策。国省道养护科学决策体系基本建立，技术状况检测和路面自动化采集覆盖率达100%，科学决策技术运用普及率达80%。

——实行绿色养护生产。高速公路、普通国省道废旧路面材料回收率分别达到100%、98%，循环利用率分别达到95%、80%以上。

——科学实施养护工程。高速公路预防性养护（单车道里程）平均每年实施里程比重不少于8%，普通国省道不少于5%；普通国省道当年新发现次差路次年实施养护工程比例东部达到95%以上，中部达到85%以上，西部不低于80%。

——推进养护规范化。养护技术标准体系及养护管理制度体系逐步完善，养护作业标准化水平及养护监管水平进一步提升。

——保持良好路况。高速公路总体技术状况（MQI）大

于92，MQI优等路率达到90%以上；平均路面使用性能指数（PQI）大于92。普通国省道总体技术状况（MQI）达到80以上，其中东、中、西部分别达到85、80、75以上；MQI优良路率达到80%以上，其中东、中、西部分别达到90%、80%、70%以上；PQI达到80以上，其中东、中、西部分别达到82、80、78以上。农村公路优、良、中等路率不低于75%。

——保障桥隧良好技术状况。国省道一、二类桥梁比例90%以上，现有四、五类桥梁（隧道）改造加固率100%，新发现四、五类桥梁（隧道）当年处治率100%。

3. 管理升级。

——高速公路运行实时监测覆盖率东、中部达到100%，西部地区重点路段达到100%；普通国省道重要节点运行实时监测覆盖率东、中、西部分别达到85%、75%和60%以上；高速公路视频监控部省联网覆盖率东、中、西部分别达到80%、50%和20%以上。

——公路交通应急救援体系基本形成，完成13个国家区域性公路交通应急装备物资储备中心建设，国家、省、市三级应急储备体系基本形成。

——全面落实执法规范化，路政案件结案率不低于95%，路损案件追偿率不低于90%；高速公路超限车辆不超过0.5%，普通国省道不超过2%。

4. 服务提质。

——普通国道中二级及以上公路比重达到75%以上，其中，东、中、西部地区分别达到92%、90%、65%以上；普通国道水泥、沥青路面铺装率达到97%以上，其中东、中、西部分别达到100%、98%、95%；具备条件的乡镇和建制村通硬化路率达到100%。

——高速公路收费站ETC覆盖率达到95%以上，出行信息服务覆盖率达到100%，达标服务区比例达到100%，普通国省道服务区（站）布局进一步完善。公路出行信息发布及时准确、服务手段多样。

四、着力改革攻坚，健全公路养护管理治理体系

（一）稳步推进公路体制改革。

一是理顺公路养护管理事权关系。按照国家财税体制改革要求，科学划分国道、省道、农村公路的事权和支出责任，研究明确养护管理职责并承担相应的财政支出责任。二是开展公路管理体制改革。按照“政事分开、事企分开”原则，研究推动出台地方公路管理体制改革的指导意见，整合归并原有分散设置的公路管理机构，不断强化省级公路管理机构对国省道的统筹管理力度。优化公路沿线基层养护道班和工区布局，合并组建大道班或养护中心，加强区域性公路应急养护保畅队伍建设，发挥基本公共服务保障作用。

（二）逐步健全收费公路政策。

修订《收费公路管理条例》，严格控制高速公路以外的

收费公路，合理确定收费标准和期限；鼓励和吸引社会资本，采取政府和社会资本合作模式（PPP）参与收费公路建设经营；规范公路权益转让，完善收费公路特许经营、统借统还、合理回报、信息公开等配套规章制度；建立健全收费公路运营工作机制和行业监管制度；建立收费公路债务风险评估制度，确保政府性债务风险可控。

（三）有序推进公路综合执法改革。

一是开展公路综合执法改革。深化行政执法体制改革，以解决多头执法、趋利执法、选择性执法为核心，以整合执法队伍、创新体制机制为重点，建立权责清晰、透明高效、保障有力的公路综合执法体制和运行机制。二是加强执法规范化建设。建立公路行政执法权力清单制度，形成“制度健全、行为规范、监督严密”公路综合执法体系。科学核定执法人员定员标准，落实执法人员资格考试制度和考核奖惩制度；实施上路执法派遣或核准管理，细化处罚行政裁量权基准；建立健全省、市、县分级执法管理制度，细化和完善执法考评内容和指标，建立健全公路执法督导检查制度，全面接受社会监督。

（四）分类推动公路养护市场化改革。

引入市场机制，将公路养护领域适合的事项从“直接提供”转由向社会“购买服务”，实现资源配置最优化。一是积极引导和培育养护市场。研究出台培育和规范养护市场的

指导意见，制定养护市场准入和退出条件，养护市场相对完善的地区要积极研究规范养护市场的政策和政府购买服务规则，养护市场有待完善的地区要采取有效措施培育市场，逐步构建多层次、多方式的养护市场供给体系。鼓励通过健全养老保险、身份转换、就业保障等配套政策，采取内部市场化、模拟市场化等过渡方法，引导基层养护作业单位逐步向独立核算、自主经营的企业化方向转企改制；鼓励和引导专业化公路养护企业跨区域参与养护市场竞争，支持大型养护企业参与国际市场竞争。二是建立政府与市场分工合理的养护生产模式。根据各地实际情况，国省道中具备市场提供服务条件的交由市场承担，市场难以承担的小修保养、灾毁抢修、应急保通等基本公共服务，可以由基层养护道班、工区、区域性公路应急养护保通队伍承担；农村公路专业性养护工程，可交由市场承担，日常保养鼓励由沿线村民承包，采取优胜劣汰的办法逐步建立相对稳定的群众性养护队伍。探索建管养一体化、周期性养护总承包等生产组织模式。三是加快养护市场信用体系建设。加强市场培育监管，推进信用记录和从业人员信用档案建设，逐步提高信用评价体系应用深度和广度，引导和培育养护市场健康持续发展。

五、推进养护转型，加快构建现代公路养护体系

（一）推行养护决策科学化。

研究出台公路养护科学决策指导意见，加快建立公路养

护科学决策机制和技术要求，基本建成国省道养护科学决策体系，全面建立以技术状况为依据的国省道养护预算申请和决策机制，并逐步向农村公路推广。推动自动化快速检测技术应用，探索建立以公路病害为导向的回溯机制，分析性能衰减规律和病害成因，逐步完善行业监管制度和技术措施。推进养护决策支撑信息系统建设，推广普及科学决策技术，科学制定养护投资计划，合理选用养护技术方案。加强公路养护统计工作，开展养护成效分析。

（二）推进养护管理制度化。

一是健全养护工程管理制度体系。修订《公路养护工程管理办法》，根据养护工程的特点，合理划分养护工程分类，规范管理程序，简化审批环节。二是完善养护预算管理制度。抓紧修订《公路工程养护预算编制导则》，指导各地根据实际情况出台编制办法、指标、定额等。三是建立养护监管与考核制度。制定收费公路服务质量评价标准、服务等级评定制度，对收费经营管理单位进行严格考核；研究出台收费公路运行支出定额，通过严格控制运行成本降本增效；探索收费公路养护质量保证制度，通过定期质量评定，督促经营主体保证养护投入和养护质量；制定《农村公路养护管理考核办法》，落实农村公路养护责任。

（三）实行养护作业标准化。

一是加强统筹研究，进一步匹配公路建设标准与养护标

准。二是强化顶层设计，构建养护作业标准化框架体系，围绕养护质量、路网运行服务，建立健全涵盖检测评定、各专项养护工程、施工作业、信息化建设、质量验收等类别的养护技术标准、规程和技术指南。三是推进养护工程标准化建设，构建以技术标准和规范要求为约束的养护检测、实施、评价一体化标准流程和固定行为。四是加强交流与合作，推动标准规范与国际接轨。五是做好示范引导，创建以提升高速公路服务品质为目标的“高速公路养护管理示范路”、以构建畅安舒美交通环境为目标的“普通国省道养护改造示范工程”、以推进农村公路建管养运协调发展为目标的“四好农村公路”，通过开展养护工程示范创建活动，推进养护作业标准化。

（四）促进养护工程精准化。

一是加大普通国省道改造力度。制定《国省干线公路改造技术指南》，加快低等级路段、车流量饱和路段升级改造，提高普通干线公路二级及以上公路比重，实现普通国道网基本贯通，干线公路服务功能进一步拓展。二是全面开展预防性养护。加快制定预防性养护政策和技术标准，明确预防性养护决策依据、技术要求和质量标准，推行桥隧预防性养护，加大桥隧检测投入；安排预防性养护专项资金并纳入公路养护年度支出计划。三是强化干线公路综合养护。定期开展养护巡查，及时修复公路设施病害，保持良好技术状况；科学

安排养护工程，建立普通国省道养护工程省级统筹安排制度。四是开展公路安全提升工程。继续实施公路安全生命防护工程、危桥（隧）改造工程和灾害防治工程，加强农村公路临水临崖、坡陡弯急等重点路段整治，基本完成乡道及以上行政等级公路高风险路段治理。五是加强农村公路养护管理。健全“县为主体、行业指导、部门协作、社会参与”的农村公路养护机制；加快推进乡镇和建制村通硬化路建设，逐步推进撤并建制村通硬化路改造；突出交通运输扶贫路建设，重点建好“幸福小康路”“康庄大道路”“特色致富路”“对外开放路”，推进农村旅游路、资源路、产业路、新型村镇出口路等改造，重点实施影响通客运班车安全的3.5米及以下窄路面公路、“油返砂”等老旧油路改造。

（五）倡导养护生产绿色化。

大力提高养护生产效率，合理配备养护机械设备，积极应用快速养护及修复技术，缩短养护作业时间。积极推广废旧路面材料循环利用、公路和桥隧隐蔽工程无损检测、全寿命周期成本养护设计技术和施工工艺，加快淘汰落后工艺。不断加强农村公路低成本养护技术研发，打造适合农村公路发展特点的养护材料和技术。

（六）强化桥隧养护规范化。

强化桥梁隧道养护责任落实和运行监管，合理配置桥隧养护管理专业技术人员，提高桥梁隧道养护管理水平；制定

加强隧道养护管理意见，完善隧道运行技术、管理和监管保障措施，推广应用隧道养护自动化巡检装备，推进公路隧道运行管理的制度化、规范化与常态化；加强长大桥隧健康监测和动态运行监管，完善桥梁隧道运行监管制度；积极协调有关部门做好公铁立交、水利等桥梁移交及管理工作。

（七）实现人才队伍专业化。

弘扬“两路”精神，培养既具有顽强拼搏、甘当路石传统，又具有开拓创新、工匠精神的新型专业化公路人才队伍。倡导崇尚技能、精益求精的职业精神，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才吸收引进；以桥隧养护、运营管理、收费服务、监控、路况信息采集、路政管理等领域为重点，抓好人才培养、交流和使用；建立行业、企事业单位、有关院校协同培养机制，为基层和一线职工创造更多学习、交流和培训机会；改善基层养护工人生产生活条件，保障一线养护职工作业安全和生活稳定。

六、强化管理升级，促进路网运行优质高效

（一）完善路网运行监测体系。

建立全行业纵向贯通、横向衔接、责权清晰的路网运行管理体制，不断加强跨区域、跨部门的路网协调联动机制；加快公路网监测体系建设，充分利用行业内外监测资源，实现部对省级、省级对市县各类路网监测数据的统一接入和按需调用；加快路网运行态势研判与辅助决策能力建设，为交

通运输经济运行分析、路网规划、养护管理、应急管理、公共服务等业务提供数据支撑；全面推进部省两级公路网监测管理与服务平台建设，并实现全国联网。

（二）加强应急保障体系建设。

修订《公路交通突发事件应急预案》，形成更为完善的国家、省、市、县四级公路交通应急预案体系；加快国家区域性公路交通应急物资储备中心建设，建立健全运行管理制度体系；各地依托高速公路、公路养护单位或物资储备单位，建设省市两级公路交通应急装备物资储备点，形成国家、省、市三级公路交通应急装备物资储备体系，到“十三五”末力争建成部省联网、资源共享的应急指挥平台；依托基层养护道班、工区建设，建立公路养护与应急中心，作为地方专业公路应急抢险保通队伍；利用武警交通部队作为国家级公路应急抢险保通专业力量，建立警地联合应急机制；深化交通部门与气象、地震、国土、卫生、消防、广播电视等部门间及区域间的应急联动协作，提高公路应急救援效率。

（三）推进“互联网+”路网管理。

推进“互联网+”便捷交通行动计划，加快云计算、大数据等现代信息技术的集成创新与应用，有效提升路网管理智能化水平；基于现代通信信息技术建立实时路网运行监测体系，全面实现路网资产、承载对象、管理资源等要素数字化，建立健全跨区域、跨部门的信息共享与交换机制；围绕

公路养护决策、日常养护管理、路网运行监测、应急调度指挥、公路综合执法管理、出行信息服务为重点，加强路网管理各项核心业务系统建设和应用，实现部省间应用系统的互联互通、多级联动与共享服务。

（四）严格公路超载超限治理。

按照“政府主导、部门联动、属地管理、社会参与”治理原则，加强源头治超、科技治超，完善路面监控网络，建立健全路政和公安交警的路面治超执法协作机制，推动交通与相关部门治超信息交换与共享。统一货车超限超载认定标准，研究推动严重超限超载违法行为入刑，积极推广重点货运源头执法人员巡查和派驻制度，建立相邻省份治超联动机制，坚决遏制货车超限超载违法运输。积极推进跨省大件运输许可网上办理，并联审批，提高大件运输服务水平。

七、促进服务提质，满足公众出行更高需求

（一）完善公路配套服务设施。

一是完善普通国省道出行服务设施。结合基层道班建设，为驾乘人员提供停车、短暂休息等基本服务；逐步增加和完善普通国省道沿线休息区、停车区或便民服务点等基础设施，让广大群众顺畅出行、舒心出行。二是规范高速公路服务区运营管理。按照“布局合理、经济实用、标识清晰、服务规范、安全有序、生态环保”标准，加大服务区改造力度，推进服务区专业化、连锁化经营管理；完善服务区服务

考评和监管机制，健全公路服务区的服务标准和服务质量评价体系。三是提升ETC服务品质。继续加快ETC基础设施和服务网络建设，提高ETC收费车道、服务网点覆盖率；制定完善全国统一的ETC安全运营与服务标准、规范和标识；研究推进标准箱式货车使用ETC系统；充分利用市场机制，降低ETC用户安装使用成本和ETC系统运行维护成本，拓展ETC应用领域。四是完善公路交通标志设置。完善国家公路网的命名编号系统；制定国家公路网里程桩号传递方案和标志调整工作技术指南，修订公路路线标识规则和国道编号；完成国家公路网公路交通标志的更换完善工作，同步推进省级路网交通标志的规范和完善，实现指路标志指向更清晰、设置更合理。

（二）推进公众出行信息服务体系建设。

构建政府和社会互动的信息采集、共享和应用机制；利用短信平台、门户网站以及微信、微博等新媒体手段，建设多渠道、全方位的公路出行信息服务体系；发挥政府、市场优势，构建普遍性公益服务与个性化定制服务相结合的公路出行信息服务体系；推进高速公路交通广播建设，科学合理设置公路沿线信息发布设施，强化沿途连续式诱导信息发布。

（三）加强沿线路域环境综合治理。

按照“八无”（交通标志前后500米基本无广告，无违

法建筑物和地面构筑物，无违法搭接道口和占用挖掘公路，无违法跨越和穿越公路的设施，无违法非公路标志，路基路肩边坡无非法种植物，无摆摊设点和打谷晒场，公路用地范围内无堆积物）要求，以普通国省道城镇过境段、平交道口为整治重点，在地方政府统一领导下，联合有关部门有计划、有步骤地开展路域环境综合治理；按照“栽、管、护”相结合原则，以“恢复自然生态”为主，促使公路与周围环境景观相协调；在人文、自然资源丰富区域，结合沿线资源美化路域环境，展示区域特色和文化特色；加快推进农村公路路域环境整治，按照国家《全国城乡环境卫生整洁行动方案（2015—2020年）》（全爱卫发〔2015〕1号）要求，力争到2020年，具备条件的农村公路实现路田分家、路宅分家。

（四）完善高速公路惠民政策。

将高速公路车辆救援服务纳入高速公路管理体系，建立健全高速公路车辆救援服务指挥和调度系统，完善救援服务标准和规程，提高救援能力和服务水平。继续落实好国家关于鲜活农产品运输“绿色通道”的惠民政策，完善惠民通行保障制度，规范通行管理，做好通行保障，提高通行效率和服务水平。

八、保障措施

（一）落实政府责任。

各级政府和交通运输主管部门要结合本地实际，编制

“十三五”期公路养护管理发展规划，并明确权责，抓好重点任务落实。要全面落实县级人民政府农村公路养护管理主体责任，充分发挥乡镇人民政府、村委会和村民作用，落实好资金、机构和人员，实现农村公路养护“三落实”。

（二）明确部门职责。

“十三五”期，是深化公路养护管理体制机制改革的重要时期，公路养护管理工作涉及发展改革、财政、人力社保等多个部门，各级交通运输主管部门应发挥主观能动性，积极向地方政府汇报，明确有关部门职责与分工，主动做好与各部门的协调沟通，争取更多的关心与支持，切实凝聚公路养护发展合力，营造良好的发展氛围。

（三）强化资金保障。

分类完善公路养护管理资金筹措机制，非收费公路养护管理资金主要从成品油税费改革新增收入中列支解决，以财政保障为主；收费公路养护管理资金主要从车辆通行费中解决，以市场机制为主。加快建立以公共财政分级投入为主，多渠道筹措为辅的农村公路发展资金筹措机制。严格规范成品油税费改革新增收入转移支付资金使用，新增收入基数返还中替代公路养路费支出部分和增量资金中相当于养路费占原基数比例的部分，原则上全额用于普通公路的养护管理。积极争取加大成品油税费改革新增收入增量资金对普通公路养护管理的转移支付力度，切实建立统筹考虑物价、里

程和财力增加等因素的养护管理资金投入增长机制。鼓励以公路沿线设施收益分成、沿线资源开发收益共享、养护企业税费返还等方式筹措养护资金。

（四）加强绩效考核。

各地要建立普通公路养护管理成效与地方政府考核相结合的机制，将公路养护质量、路网服务和运行安全纳入各级地方政府经济社会发展考核指标体系。健全完善考评问责机制，充分运用“两随机、一公开”（随机抽取检查对象，随机选派检查人员，及时公布查处结果）、第三方评估等手段，定期开展规划实施的跟踪督办和评估，及时准确掌握目标推进情况和出现的新情况、新问题，适时调整政策措施，切实提高重点任务完成时效和质量，保障公路养护事业健康稳步发展。