

书馆

302377

本

1960藏

全国公路养护工作会议

公路养护改善先进经验

(选 编)



人民交通出版社

2;5

536

87032;5

1960年全国公路养护工作会议

公路养护改善先进经验

(选 编)

人民交通出版社

本書選擇各地區公路养护先進經驗整理匯編而成，共分：公路养护改善、路面
养护改善、改善線形適應列車化、桥梁渡口改善、操作机械化半机械化、道路綠化
圍林化、人民公社养路、基層管理制度等八部分。不但可供从事公路养护人員使用，
還可供有关专业院校作教學上的參考。

1960年全國公路养护工作會議

公路养护改善先進經驗

(選 編)

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新华書店科技發行所發行 • 全國新华書店經售

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 廠 • 印 刷

*

1960年8月北京第一版 1960年8月北京第一次印刷

開本：187×1092毫米 印張：6張 插頁1

全書：170,000字 印數：1—4,300冊

統一書號：15044·1425

定價(9)：0.65元

前 言

在1960年3月上旬全国公路养护工作会议上交流了339项先进經驗，这些經驗是广大养路职工和群众，在社会主义建設总路綫的光輝照耀下，和“地、群、普”交通建設方針的指导下，發揮了敢想、敢干的共产主义风格，在生产实践中創造出来的。为了及时地把这些先进經驗广泛传播开来，經整理出几套經驗，編成二册：一册是介紹各地区路面养护改善、改善路綫适应汽車列車化、桥梁渡口养护和改善、养路机械化半机械化、道路綠化、人民公社养路、养路基层管理和班組核算等先进經驗；另一册是“防治道路翻浆专册”，詳細介紹北方各地若干年来在公路上使用的一些防治道路翻浆的先进經驗，如道路翻浆預报方法，砂桩和渗水井、生石灰块柱、竹管渗水井等防治方法，縱橫盲沟与粒料垫层、炉渣隔温层配合使用的經驗；这个专册是根据会議期間專門組織的防治道路翻浆經驗交流座談会的資料和发言整理編成，参加座談的有北方各省区交通厅、有关的城市建設部門和高等院校等的代表。

这二本书不但可供从事道路工程人員使用，还可供有关专业院校作教学上参考。希望各地公路管理部門結合本地区具体情况推广运用，使先进經驗花朵开遍全国各个角落，达到大面积丰收；并希望在实践中繼續大胆創造，积极钻研改进，不断提高，使經驗更加丰富，推动公路养护工作繼續跃进。

由于整理時間匆促，謬誤之处，在所难免，希望各地在使用这些經驗的过程中，将发现的問題和意見随时告知交通部公路总局，以便研究改进。

目 录

第一部分 公路养护改善

- 福建公路养护繼續全面跃进工作經驗
.....福建省交通厅 (5)
- 广东公路养护新面貌广东省交通厅 (12)
- 許昌专区全党全民大搞修養道路的經驗
.....河南省許昌专署交通局 (19)
- 晋南专区奋战40天改变公路面貌
.....山西省晋南专署副专员石琨 (26)
- 万荣县大搞公路建設和养路工作的經驗
.....山西省万荣县县委书记、县长王国英 (30)
- 高原地区公路养护經驗四川省甘孜养路段 (34)

第二部分 路面养护改善

- 提高路面磨耗层 保护层使用質量的經驗
.....福建省交通厅公路局 (39)
- 鋪筑砖屑磨耗层的經驗山东省聊城专署交通局 (44)
- 食盐級配磨耗层山西省晋东南专署交通局 (49)
- 盐与盐漬土路面的修理与养护
.....青海省柴达木行政委员会交通局 (53)
- 大搞群众运动备料改善土路的經驗
.....河北省石家庄专区宁晋县人民委员会 (56)
- 福峽公路瀝青表面处治养护經驗
.....福建省交通厅公路局 (59)

第三部分 改善線形适应列車化

湖南省为适应一車多挂改善線形的經驗

.....湖南省交通厅工程管理局 (63)

以养好路面为中心大力改善路况的經驗

.....江西省龙南养路段 (69)

第四部分 桥梁渡口改善

干砌乱石拱桥施工方法簡介

.....江西省武宁养路段 (72)

乱石拱桥涵施工工艺簡介.....江西省交通厅 (75)

濉溪县建筑石拱桥的經驗

.....安徽省濉溪县人民委员会 (79)

修建砖拱桥的几点体会.....江苏省交通厅 (81)

修建“四不用”白灰三合土拱桥的作法

.....湖北省随县县委交通建設指揮部 (88)

綿阳专区实现公路渡口浮便桥化的經驗

.....四川省交通厅公路局 (90)

长沙东屯渡口架設浮桥的經驗

.....湖南省交通厅工程管理局 (97)

六个石工一月教会 150 个徒工

.....云南省文山中心公路养护段 (101)

第五部分 操作机械化、半机械化

一条龙的养路半机械化操作經驗

.....四川省泸州专区养路段 (104)

水力、畜力碎石机介紹

.....四川省泸州专区养路段 (114)

韶关专区推行机械化、半机械化养路的情况与体会

..... 广东省 韶关专署公路运输局 (119)

平江淤泥壕碎石联合加工場建成經驗

..... 湖南省 交通厅 (129)

脚踏压路机介紹..... 江苏省 交通厅 (134)

大庸工区创办养路小型工具厂的經驗

..... 湖南省 湘西自治州交通局养路总段 (137)

广东公路部門自办工厂的做法和体会

..... 广东省 交通厅 (140)

各地养路革新机具选介..... (143)

第六部分 道路綠化、园林化

公路綠化更上一层楼

..... 江苏省 交通厅 (158)

群众运动是搞好公路綠化的保証

..... 安徽省 天长县人民委员会交通科 (162)

实现公路园林化的經驗

..... 广西僮族 自治区容县六王人民公社 (166)

戈壁沙滩綠化經驗

..... 甘肃省 张掖专署交通局 (168)

第七部分 人民公社养路

人民公社养护公路的經驗

..... 山东省 交通厅 (171)

人民公社組織群众养路的經驗

..... 河北省 交通厅 (178)

依靠人民公社、大搞群众运动，实现养路大跃进

..... 广西僮族 自治区馬山县委会 (184)

一个女子养路队的成长

..... 山西省 晋东南专署交通局 (187)

第八部分 基层管理制度

苏州专区实行养路三大管理的经验

..... 江苏省 苏州专署交通局 (192)

安陆养路分段第18道班健全管理制度简介

..... 湖北省 孝感养路总段 (195)

道班班组经济成本核算经验介绍

..... 广东省 江門专区养路段 (198)

第一部分 公路养护改善

福建公路养护繼續全面跃进工作經驗

福建省交通厅

1959年福建省公路养护工作在大跃进8、9月奋战红10月和拾十一夺十二的群众运动中，不断涌现一浪高过一浪的生产新高潮，使全年计划提前一个月完成，并超额完成计划外工程和提前办理1960年工程244万元，约占年度计划的24%；做到公路修到哪里养到哪里，通一条养一条；全省公路基本达到平、实、畅、通，干线一般行车时速都达到40—60公里。全省公路达到全年晴雨畅通路线占养路总里程的83%；已实现养路“十三无”公路线的总长度占养护总里程的62%，全省干线公路92%的里程都实现了养路“十三无”。在搞好经常养护的同时，还针对本省地形高山峻岭，公路急弯陡坡多的特点，有计划地大力組織改善提高道路的技术标准，以适应拖挂运输和大量民间运输工具通行的需要。目前全省已有72%的公路能通行一车一挂，比1958年增长21%，有52%的路线能进行一车二挂，增长6%。在劳动生产率方面，通过大鬧技术革新推行土机械化养路，不断提高工效，降低定额，节省费用，全年平均养路工人定额比1958年降低18.8%，路面小修保养土砂石材料定额降低7%，每年每公里小修保养成本，包括管理费用在内比1958年下降33.4%。道路路况的改善为公路运输提供多装快跑、安全、低耗的道路条件，加速了車輛周轉，降低了行车消耗，大大促进运输效能，有力地保证交通运输的需要。1959年全省汽车客货运量比1958年增长了40%；汽车輪胎平均行駛里程提高了10.5%；車輛的平均大修間隔里程也延长了7%。

茲将一年来工作中的体会分述如下：

一、必須高舉總路綫紅旗，認真貫徹養路方針

我們根據養路必須為運輸服務的方針，以運輸為網來推動養路工作，扭轉“看路行車，死搬標準”的右傾思想，提出修一條，養一條；養一條，通一條。遵照干支並舉、加強經常養護與大搞改善相結合的方針，適當安排資金，不斷擴大養護範圍，使1959年全省公路養護里程直綫上升，占通車里程的86%，比1958年增長69%，全省已通車公路除了海防最前沿路綫、工礦區專用綫和12月分剛修好未接養路綫外，全部納入統一計劃，實行統一養護。通過精打細算開展增產節約運動，全年在經常養護投資限額內抽出全年養路總投資的17%，進行工礦區道路和簡易公路的改善提高，以保證主要經濟運輸路綫暢通無阻。同時并把提高行車時速、降低車輛消耗定額等項目列為養路工作增產節約重要指標之一，使養路工人與駕駛工人的生產關係更加密切，目標一致，更相團結。因此，使養路工作做到多養、快養、養得好、養得省。

二、必須依靠黨的領導，依靠地方，依靠群眾

福建養路機構下放初期，由於職工對“地、群、普”方針認識不足，習慣於“直、專、高”工作方法；在養路工作中缺乏貫徹兩條腿走路的方針和組織群眾運動的經驗。有的認為地方不熟悉業務，不能把路搞好；也有說養路工作是零星分散的經常性工作，依靠群眾運動不能養好路；或者說群眾沒有技術不會養路；等等，形形色色的不相信群眾、對地方領導懷疑的右傾保守思想阻礙着工作開展。各種生產管理制度也沒有隨着機構下放相應地跟下去，以致影響小部分路綫的路況曾經一度下降。其後在各級黨委領導下，通過省和專區交通系統五級幹部擴大會議的群眾性大鳴大放，大辯論，堅決依靠當地黨委領導，堅決貫徹“地、群、普”方針，針對組織形式變化後的生產特點，根據統一領導、分級管理的原則，重新修訂和恢復破而未立的各種生產管理制度，如計劃管理、技術管理、財務管理、大中修工程管理等，並根據這些制度，擬訂了養路資金的包干和半包干辦法；同時加強各級養路機構向當地黨政的請示匯報制度；積極幫助當地黨政了解情況，主動爭取領導；

养路工作逐渐列入党委議事日程，有些专区且多次召开电话會議布置和检查养路工作，对各县、社提出具体工作要求，書記亲自挂帅抓，帮助解决各种具体問題。因此有力地保証出色完成养路任务，且教育了全省职工。經驗証明，只有依靠党委，依靠地方，依靠群众，坚决贯彻“地、群、普”方針才能把公路养好。

三、必須大鬧技术革新和技术革命，大抓半机械化养路

推行之初，存在不少思想障碍，比如有人認為手工操作比較細致，还是手工好；或是認為养路要半机械化和机械化为时尚早；此外对于从土到洋、土洋并举的方針認識不足，因此对于土的机械使用創造，都存在有不能持久巩固和質量不高的看法。通过組織參觀学习广东、江西等兄弟省先进經驗后，大力培养典型，逐級召开現場會議，进行主要机具定型推广全面，首先选择以劳动强度較大、支付劳力最多的材料运输和路面扫砂等工序为重点，并根据本省具体情况，确定从小到大、从土到洋的方針，提倡自力更生、白手起家的办法，推行“三边”、“三就”，以加速实现半机械化养路，从先有量、后有質，搞一件、用一件，改良一件，达到質量兼顧。在推行过程，抓制造、抓使用、抓修配；大办半机械化养路机具修造工厂，組織修配小組深入队班，协助修理和制造工具。目前全省养路材料运输实现車船化之后，繼續向拖带化发展，路面扫砂操作在机具化的基础上向畜力化和机动化迈进。一年中全省創造和推广各种半机械化工具3,351件，创办养路工厂42所，80%以上的养路单位都有了自己的机具修配厂和铁木加工厂，有些地区还创办水泥厂和锯木厂，使本省养路机具制造工业从无到有，逐步开始萌芽。目前全省养路系統已經有各种运料車輛2,459輛，平均每两个半工人就有一部車子，各种半机械化路面扫砂工具574件，平均每16公里有一件扫砂机具。全省已配备有畜力236匹，平均每40公里有一匹牲口代替笨重的人工操作。这些新成长力量大大促进了养路工作生产效率，降低养路成本，节约大批劳动力。1959年全省养路总里程比1958年增长69%，而养路工人只增加50%，平均每公里小修保养工人定額从0.72人減为0.59人，降低18.8%，按1958年定額計算，全省共节省养路工人769名約折合28万个工日。

此养路工作在路綫不断增长的情况下，可以不再过多牵制农业劳力，也就是大大支援了农业生产。

在大搞养路工具革新的同时，对道路构造物的技术改造和科学研究工作也不放松，使道路通过养护不断提高技术标准和丰富实践经验提高科学理论知识。在养路技术改造中提出路基排水系统化，桥涵防腐鋪装化，路面磨耗层化，全省5千多公里干綫已有89%的木桥都进行了桥面鋪装，实现桥面路面化，估計全省每年可节省維修木桥木料4千余立方米，并进一步向桥涵石拱化迈进。本省虽有大量木材生产，但在工农业社会主义建設大跃进的形势下，仍感觉供不应求，大材尤为缺乏，公路养护常受供应的影响，深刻的認識到修建石拱桥的必要，而首先某些技术人员顾虑多端，畏葸不前，通过党的号召，提出成敗由领导負責，才解除了群众顾虑，解放了思想，发揚敢想敢干的风格，于是各种类型的拱桥遍地开起花来，如晋江专区湖头9孔全长134米大拱桥，既沒有机械設備，也沒有向上級伸手要材料，仅仅有一个中級技术員和几个老工人指导群众动手干起来，地委书记經常到工地指导慰問，更激动了群众的冲天干劲，大拱桥的完成，完全符合多快好省的要求，同时还培訓了大批熟練工人，創造了經驗；接着南安县境在1959年底同时开始修建南安、安溪、英溪等三座大拱桥，解决了工矿区主要桥梁年年受洪水冲毀断絕交通的威胁。由于各級党委的正确领导和大力支持群众的大胆試驗，实行了边創造、边練兵，不断壮大力量。1959年养路部門依靠經常养护力量在不增加投資的条件下，先后改建各种木桥为石拱桥共69座，合計686米，为本省进行全面改造木桥創造良好开端。

四、不断改善提高路况，实现大面积养路“十三无”

在响应中央提出公路养护实现“十三无”的号召之初，有些人認為“十三无”高不可攀，存在畏难情緒，又有一些人則認為輕而易举，存在輕率想法。针对这些論調，进行了能不能实现“十三无”的大辯論，同时結合比算，以及破除迷信人定胜天的教育，說明只要发揮主观能动性，解放思想，就会产生物質力量，生产就能大跃进。思想一經領了先，干劲也就大起来。职工們一致提出“抓晴天，搶阴天，大风大雨是

好天，起早摸黑算半天，月亮底下当白天，苦战三个月赶晋江”等行动口号，同时为了鼓舞提高群众的信心与决心，充分发挥群众的力量，开展了以“十三无”为中心内容的红旗竞赛，提出了七比七赛，即：比干劲，赛数量；比措施，赛完成任务；比站劲，赛质量；比安全，赛无工伤事故；比增产节约，赛养路成本低；比路况，赛磨损层数量；比出勤率，赛防病害。在有力的评比条件激励下，队与队，组与组，个人与个人之间立即掀起挑战战，你追我赶热火朝天。工区同时贯彻了领导、群众、技术人员三结合，加强领导和技术人员在群众中积极活动，采取“抓两头，带中间”的办法，深入现场培养典型，推广全面，选择了养护较好的第六养路队作为重点进行培养，通过领导干部和群众同劳动，同学习，同吃，同住，从中总结该队“晴天勤扫砂，久晴勤洒水，雨天勤巡路，雨后刮波浪”的经常保养经验和“勤快”消灭波浪的经验，合理调整了劳力组织，促使该队提早实现“十三无”，红旗树立起来了，及时的召开现场会议，交流第六队的先进经验，事实教育了群众，群众的智慧又进一步充实了已有的经验。在全区范围形成了“学六队，赶六队，超六队”的热潮，为大面积实现养路“十三无”提供了可靠的思想基础。

宁德工区在全面实现了“十三无”以后，省局便在宁德召开全省现场会议，充分鼓舞了职工的热情，但在一部分职工中出现了一种自满松劲和歇一口气等情绪，他们认为“跃进到顶了，无法再跃进”，有的说：“养路十三无已实现，可以松一口气”；又有说：“实现十三无容易，巩固提高就有困难”。工区党支部通过贯彻省、专五干会议和党的八届八中全会决议，结合整风组织职工学习，批判某些干部中有右倾思想情绪，同时系统地向职工进行关于大跃进的形势教育，开展鸣放辩论，贴出1千多张大字报，从而掀起了一场人人讲形势、个个谈跃进的热潮，因之不断鼓起冲天干劲，树立跃进信心，职工们提出了“反逼右倾，鼓足干劲，奋战8、9月，誓保全省大红旗，力争当上全国标兵，迎接国庆十周年，再创养路奇跡上北京”的行动口号，因此一个以“安全、高产、优质、低耗和巩固提高养路‘十三无’为中心的增产节约红旗竞赛运动在全区轰轰烈烈的开展。在运动过程中还改进创造了許多操

作方法和工具，提高了質量，通过1959年連遭三次台风暴雨中的考驗，进一步巩固了“十三无”。全省职工在1959年通过大小养路現場會議，根据中央要求內容，修訂了本省原訂的养路“十三无”各項指標，又通过广州會議的传达，把实现养路“十三无”运动推向新的阶段。向全省职工提出“以运输为綱，为运输实现月产万吨公里提供有利条件”的号召，全体职工認清了养好公路是保証运输大跃进，也就是保証工农业大跃进的重要关键，明确了要为国家节约运输工具、燃料、輪胎、配件等，就必须实现养路“十三无”，把实现养路“十三无”当作重大政治、經濟意义的光荣任务，使实现养路“十三无”在全省范围蓬勃开展起来，从“十三无”养路队到“十三无”工区，并迅速向整个专区发展，积极为全省实现养路“十三无”創造条件，通过查定路况，工区际、专区际以及全省性互相檢查評比，召开現場會議交流經驗，依靠大家力量，汇集各地点的經驗，聚成比較成熟的全面經驗，这个經驗成为指导大面积实现养路“十三无”、不断巩固提高养路“十三无”的有力保証，并进一步按照路綫的不同特点，抓住重点，采取“缺什么、补什么，实现一项、巩固一项”的方法，从分期分綫逐項实现，达到全面实现，平衡发展，并根据养路“十三无”关键在于持久巩固和不断提高，以及个别工作項目带有較大的季节性和群众性的特点，通过加强經常养护和短期集中突击相結合的办法，組織公路沿綫人民公社社員和路政管理等有关部门，配合养路职工，分段包干大力宣传爱护公路，突击薄弱环节，全面地經常保养巩固，依靠广大群众力量，共同为全面实现养路“十三无”而努力。1959年第四季度在主要路綫基本实现养路“十三无”的基础上，制訂了公路养护路况分等鑑別标准，全省公路进行路况排队，組織群众消灭低等路，以不断扩大“十三无”里程和进一步提高“十三无”标准，目前全省已有1个专区、27个县或工区、184个养路队共計5,971公里，实现养路“十三无”，其中除92%的主、次要路綫实现养路“十三无”外，并有856公里的县社路綫和簡易公路也开始实现养路“十三无”，彻底粉碎了認为地方道路和簡易公路不能实现养路“十三无”以及把“十三无”当作高不可攀或不求質量的右傾論調，在已經实现养路“十三无”的公路平均提高行车时速12.5~20%，加速了車輛周轉，等

于全省增加407輛的解放牌卡車參加運輸，1960年全省 職工繼續乘東風
鼓干劲向前躍進，提出把養路“十三無”推向工礦區道路、縣社道路和
一切運輸繁忙路綫，一定要把“十三無”紅旗插遍全省的每一條公路。

五、找重點，抓關鍵，及時總結經驗，全面指導工作

本省由於地理環境和自然條件特點，台風大，雨季長，雨水多，山
嶺區多，每逢山洪暴發，威脅很大，給養路工作帶來不少困難。因此公
路的水毀預防搶修成為全年公路養護的重要工作。在雨季中水毀預防
好，損失少，路況不下降，行車不減速，是保證全年路況不下降的中心
環節。公路養護部門在各級黨委統一領導下，加強雨季公路防洪組織，及
時採取緊急措施，緊緊抓住雨季公路養護，堅決貫徹預防為主方針，做
好防坍、防沖、防滲、防浮、勤保養、勤檢查、勤巡路 and 及時搶修、及
時匯報等四防，三勤，二及時，以保證公路不被毀或少被毀。1959年本
省沿海公路連續遭受4次10多年所未有強台風和大洪水的襲擊，由於
全省交通部門在各級黨委領導下，及時組成了防洪組織，每天24小時都
指定有專人收集氣候水情掌握變化發展情況，向各個防洪戰綫進行布
置、調度，並將各個工程隊按專區劃分歸專署交通局統一調度，各級領
導都親臨前綫指揮，公路沿綫公社黨委發動群眾積極組織臨時搶修隊，
互相呼應支援。由於公社的無比威力給搶修工作帶來極其有利條件，每
個社員在公社領導下成為有組織有紀律的抗洪大軍，按指定地點、時間
上陣，迅速地恢復了交通。

在搶修工作中由於堅決依靠黨的領導，堅持政治挂帥，克服了部分
技術人員的保守思想，比如在龍潭嶺搶修進庄大橋時，強調高技術，要
用高柱架、長木料，致使工程難以快速進展，待領導親臨前綫挂帥，支
持了群眾建議，採用木橋架搭桩架，這樣，打桩工作便快速進行，使
130多米大橋不到一星期就全面修復，充分發揮了領導、工人、技術干
部三結合的作用。

在整個養護工作中，我們又抓住了經常小修保養，在資金的安排和
力量的分配等首先滿足小修保養的需要。在保養操作中，根據本省公路構
造物的特點，總結幾年來保養工作經驗，按照不同工程項目提出具體要

象，如路面保养要求四勤、四要、二合适，即勤匀砂，勤刮波浪，勤修补，勤筛除粉料；补洞要挖槽，拌料要均匀，填补要夯实，遇早要洒水，和路面拱度合适，保护层厚度合适。桥涵保养要求三平、三不、上下通，即桥头要整平，桥面要修平，缸头要打平，铁件不松不缺，木質结构不腐朽和桥面桥孔排水畅通。路基保养要求二要、一不、三及时，即路肩要夯实，排水要畅通，坡脚不取土，边沟及时清，缺口及时补和茅草危树及时除。同样，对公路渡口、公路绿化等工作也分别提出四好、三快、二满意和三不、四快、三定期等不同要求，促使公路养护按照养路技术操作规程进行施工，有力保证养护质量，不断延长公路构造物的使用寿命和提高其使用性能。如公路路面由于加强养护和大力推广铺设磨耗层、保护层后，10年来路面重铺，翻修里程急剧下降，从1955年以来平均每年重铺、翻修路面里程还达不到养护总里程的千分之一；路面磨耗层的使用周期也有了显著提高，最高者已有7年多通过140余万车次，全省平均路面磨耗层使用周期达1年半，15万车次，木桥面的使用周期同样也在逐年提高，通过全面推广防腐和铺装后，从过去杉木3~5年，松木2~3年，延长为6~7年，目前有許多木桥已使用7、8年各部结构尚十分完好，估计使用周期将比以往提高2~3倍。各项工程使用周期的延长，使养路工作减少大量的周期性修理，能腾出手来改善道路标准，提高公路路况。事实说明从小修保养着手，养护和改善同时并举，是全面提高路况，养好道路满足运输需要的最好途径。

广东公路养护新面貌

广东省交通厅

解放以来，广东公路建设事业飞跃发展。在解放初期，全省通车公路仅有2,523公里，至1957年第一个五年计划结束时，已增至17,636公里。1958年的大跃进和1959年的继续跃进，修建了大量的干支线路，两年共修13,315公里，至1959年底止，全省通车公路达到30,955公里，在1,165个人民公社中有994个通了公路，占公社总数的85%。

在1959年，省养公路有18,404公里，占全省通車公路的59.5%（其余属公社和专用部門养护）；到1960年1月份止，这些省养路綫达到晴雨通車的有17,053公里，占养护里程的93.9%；路面良好达到“十三无”标准的有9,543公里，占养护里程的51.8%；其中重点物資路綫达到路面良好的占重点物資路綫的88.2%；实现半机械化和机械化养护的路綫有8,021公里，占养护里程43.5%；达到随到随渡的渡口占养护渡口的95%；全部省养路綫基本实现綠化；达到园林化的公路约有3千公里左右。

公路养护工作之所以能取得成就，主要是由于中央、省委以及各级党委的正确领导，和全省公路养护职工、群众在党的总路綫和反右倾、鼓干劲、厉行增产节约的方針鼓舞下，发挥了高度的工作积极性的结果。同时，我們采取了下列几个主要的措施：

一、坚决貫徹执行总路綫和“地、群、警”

交通建設方針，依靠地方，依靠群众，大搞养路群众运动

广东省内公路是在解放十年来修复和新建起来的，发展很快，又是根据先普及、后提高的原则，以簡易方式修建起来的，絕大部分路綫都是不列等的，标准极低；而国民經济的飞跃发展，迫切要求公路能适应汽車运输的需要，公路养护任务日益繁重。在这种情况下，如果单靠专业部門的力量来养好全省的公路，是絕不可能的。养路必須依靠地方，依靠专业力量与广大群众相结合。因此，我省把全省公路划分为三种办法养护：第一种是省、专、县干綫和重点物資路綫以及国防路綫（一般称为省养路綫），由省专业养护机构养护；第二种是公社路綫（一般是短途支綫），由公社負責养护；第三种是专用路綫，由专用部門（工矿、林业、部队）負責养护。省养路綫則采取三級管理制：省公路局負責养路业务方針的貫徹，养路技术的领导，年度計划的制定和下达，和重要桥梁修建工程的主持；专区公路运输局（或养路段）負責专区公路养护业务的领导、督促、检查，和主办专区內較大的养护工程；各县、市設立养路工区，負責县、市內省养路綫的直接养护工作和指导公社路綫的