

“四好农村路” 助推乡村振兴

余庆县交通运输局-李俊

目录

- 01 公路的概念、分类、作用、优势
- 02 “四好农村路”的提出
- 03 “四好农村路”具体内容
- 04 “四好农村路”推动乡村振兴
- 05 余庆县“四好农村路”创建

一、公路的定义、分类、作用、优势

定义

公路是指经交通运输主管部门验收认定的城间、城乡间、乡间能行驶汽车的公共道路，包括已经建成的由交通运输主管部门认定的公路；联接城市、乡村和工矿基地之间，主要供汽车行驶并具备一定技术标准和设施的道路称公路。
公路和道路的区别：道路是供各种车辆（无轨）和行人通行的工程设施。



返回
目录

一、公路的概念、分类、作用、优势

分类

按其使用特点分为城市道路、公路、专用公路（厂矿道路、林区道路）及乡村道路、机耕道等。

公路按行政等级（其在公路路网中的地位）分为国道（G）、省道（S）、县道（X）、乡道（Y）和村道（C）。

农村公路：县道、乡道和村道

按技术等级分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路和四级公路。

返回
目录

一、公路的概念、分类、作用、优势

按行政等级分类

国道，是指具有全国性政治、经济意义的主要干线公路，包括重要的国际公路、国防公路，联结首都与各省、自治区首府和直辖市的公路，联结各大经济中心、港口枢纽、商品生产基地和战略要地的公路。

省道，是指具有全省（自治区、直辖市）政治、经济意义，联结省内中心城市和主要经济区的公路以及不属于国道的省际间的重要公路。

县道，是指具有全县（旗、县级市）政治、经济意义，联结县城和县内主要乡（镇）、主要商品生产和集散地的公路，以及不属于国道、省道的县际间的公路。

乡道，是指主要为乡（镇）内部经济、文化、行政服务的公路，以及不属于县道以上公路的乡与乡之间及乡与外部联络的公路。

村道，是指直接为农民群众生产、生活服务，不属于乡道及以上公路的建制村与建制村之间和建制村与外部联络的主要公路，包括建制村之间的主要连接线，建制村与乡道及以上公路的主要连接线，建制村所辖区域内已建成通车并达到四级及以上技术标准的公路。

返回
目录

一、公路的概念、分类、作用、优势

按技术等级分类

高速公路，是指专供汽车分向、分车道行驶，并应全部控制出入的多车道公路。四车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量25000-55000辆，六车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量45000-80000辆，八车道高速公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量60000-100000辆。

一级公路，是指供汽车分向、分车道行驶，并可根据需要控制出入的多车道公路。四车道一级公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量15000-30000辆，六车道一级公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量25000-55000辆。

二级公路，是指供汽车行驶的双车道公路。双车道二级公路应能适应将各种汽车折合成小客车的年平均日交通量5000-15000辆。

三级公路，是指主要供汽车行驶的双车道公路。双车道三级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量2000-6000辆。

四级公路，是指主要供汽车行驶的双车道或单车道公路。双车道四级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量2000辆以下，单车道四级公路应能适应将各种车辆折合成小客车的年平均日交通量400辆以下。

返回
目录

01 建好

坚持因地制宜、以人为本，使农村公路建设与优化城镇布局、农村经济社会发展和广大农民安全便捷出行相适应。

通畅、安全、质量

02 管好

构建符合农村公路特点的管理体制与机制。落实责任完善法律、法规，村规民约

整治路容、路貌，具备条件的实现路田分家

03 护好

落实经费，确保公路列养率

推进农村公路市场化养护改革

以因地制宜、经济实用、绿色环保、安全耐久为原则，建立健全适应本地特点的农村公路养护技术规范体系。加大预防性养护和大中修工程实施力度。积极推广废旧路面材料、轮胎、建筑垃圾等废物循环利用技术。加快农村公路养护管理信息化步伐，加强路况检测和人员培训，科学确定和实施养护计划，努力提升养护质量和资金使用效益。

04 运营好

坚持“城乡统筹、以城带乡、城乡一体、客货并举、运邮结合”总体思路，加快完善农村公路运输服务网络。建立农村客运班线通行条件联合审核机制。加快淘汰老旧农村客运车辆，全面提升客车性能。强化司乘人员的安全培训和教育，提高从业人员素质。在城镇化水平较高地区推进农村客运公交化，鼓励有条件的地区在镇域内发展镇村公交。通客车的建制村2公里范围内要建设农村客运站点(招呼站)，选址要因地制宜，充分听取群众意见。

推进县、乡、村三级物流站场设施和信息系统建设，按照“多站合一、资源共享”的模式，推广货运班线、客运班车代运邮件等农村物流组织模式，大力发展适用于农村物流的厢式、冷藏等专业化车型。建成覆盖县、乡、村三级的农村物流网络。

返回
目录

推进“四好农村路”建设，要着力四个转变

推进“四好农村路”建设，要着力四个转变：

1. 从“会战式”建设向集中攻坚转变；
2. 从注重连通向提升质量安全水平转变；
3. 从以建设为主向建管养运协调发展转变；
4. 从适应发展向引领发展转变。

通过转变发展思路和发展方式，实现农村公路路网结构明显优化，质量明显提升，养护全面加强，真正做到有路必养；路产路权得到有效保护，路域环境优美整洁，农村客运和物流服务体系健全完善，城乡交通一体化格局基本形成，适应全面建成小康社会和新型城镇化要求。

返回
目录

四、“四好农村路”推动乡村振兴

公路通，百业兴。“四好农村路”建设实现了从“主动脉”到“毛细血管”的全方位联通，是乡村振兴的基础性、先导性条件。如何建好、管好、护好、运营好农村公路，使“四好农村路”成为走得快、走得好的通畅路，成为全面建成小康社会的阳光路

返回
目录

四、“四好农村路”推动乡村振兴

农村公路要建更要养。近年来，全国农村公路建设高速发展，农村公路管养里程成倍增长，但管养跟不上建设的步伐，一些地方的日常养护变成了突击养护，部分农村公路出现了缺养、失养的状况，致使农村公路效益发挥不足。推进养护常态化、多元化、标准化将是“四好农村路”的一项重要工作。

返回目录

四、“四好农村路”推动乡村振兴

着力“交通+脱贫攻坚”打造通村联组的“小康路”；
着力打造“交通+产业发展”打造联户串户的产业致富路；
着力打造“交通+乡村旅游”打造内联外通的骨干“大通道”；
着力打造“交通+美丽农村”打造“畅安舒美”的美丽农村“示范路”。

四通八达的“四好农村路”将特色小镇、美丽乡村、旅游景点、产业园区等串珠连线，促使形成农村公路由“窄”变“宽”，由“通”变“畅”，由“线”成“网”的良性发展格局。“四好农村路”是推动乡村振兴的基础。

返回目录

五、余庆县“四好农村路”创建

最早从2012年开始，
2020年正式开始创建省级示范县。

返回目录



返回目录

建设篇

贵州山高谷深、沟壑纵横，是全国唯一没有平原的省份，自古以来就有“天无三日晴、地无三分平、人无三分银”的说法，交通问题是制约发展的最大瓶颈。

余庆是典型的山地县，从地图上看处于云贵高原向湖南丘陵和四川盆地过渡的斜坡地带，奔腾不息的乌江从境内蜿蜒而过，“年年五谷丰，就是路不通，有货卖不出，致富一场空”曾经是广大人民群众最大的无奈。

返回目录

余庆县在贵州省位置图



余庆县在贵州省位置

余庆公路建设历史

一、古驿道

古道 县内各场镇皆有古道相连，主要有13条。以县城（白泥）为中心，分别通往牛大场、老渡场、马溪场、平溪、松坪、本庄；以敖溪（余庆司）为中心分别通往松烟、友礼（灵官场）、沙堆、关兴、狮子场、后坝、箐口。

驿道：主要为三条：余庆经涪潭至遵义，余庆至黄平、余庆至施秉。现保留较为完整的有敖溪、红渡石驿道。

明万历二十八年（1600年），明廷调集川黔、湖广、云南及族、甘、新明军共20余万人，分8路进剿杨应龙。这次战事将原来偏桥（今施秉）经余庆、涪潭至遵义的大道修复，开辟为驿道，余庆县境设白泥、岑黄、敖溪三驿站。此驿道为湖广经贵州通四川的主道。明末，开辟由白泥驿（今余庆县城）分岔经黄平州（今黄平旧州）至兴隆卫（今黄平），为湖广经贵州通四川的另一段岔道。清廷在镇压贵州农民起义的过程中，开辟黄平旧州经金坑至余庆和施秉经土地塘至余庆2条驿道。

返回
目录



余庆公路建设历史

二、解放前：

县公路修建始于民国23年（1934年），当年，余庆至黄平段部分开工，未成告停。之后，民国政府又组织军队和派遣民工，多次续修。至民国38年（1949年），修建余庆至一碗水16.5公里，余庆至龙溪30公里，敖溪至梨树坳24公里三段，已成的仅有余庆至龙塘坎5公里。在此期间，还修建松烟至关兴15公里，敖溪至关兴17.5公里，箐口至关兴23公里，敖溪至龙家5公里，敖溪至后坝14公里，箐口至通木坪18公里，太平至洞水10公里。此7条公路102.5公里多数未成，只有28公里勉强通畜力车。

三、解放后

解放后，贯彻“民办公助，民工建勤”的方针，实行国家补贴，地方集资，群众投工的办法，修建地方公路。至1978年共有各种公路30条430公里，但通行困难。

返回
目录

余庆公路建设历史

二、解放前：

县公路修建始于民国23年（1934年），当年，余庆至黄平段部分开工，未成告停。之后，民国政府又组织军队和派遣民工，多次续修。至民国38年（1949年），修建余庆至一碗水16.5公里，余庆至龙溪30公里，敖溪至梨树坳24公里三段，已成的仅有余庆至龙塘坎5公里。在此期间，还修建松烟至关兴15公里，敖溪至关兴17.5公里，箐口至关兴23公里，敖溪至龙家5公里，敖溪至后坝14公里，箐口至通木坪18公里，太平至洞水10公里。此7条公路102.5公里多数未成，只有28公里勉强通畜力车。

返回
目录

余庆公路建设历史

三、改革开放后

1、1978-1995年，全县修建公路36条，通车里程467.6公里，43个乡镇（镇）通汽车或拖拉机，171个村有115个通路，占67%。公路建设虽有较大发展，但公路质量较低。坡陡、弯急，路窄，全县符合等级的公路仅有3条，计长32.7公里，多数公路亟待改造。

2、1995-2022年余庆县公路发展黄金期。特别是2000年西部大开发提出后，公路向标准化、等级化、专业化、纵深化迈进。

县际油路：1995-2003，1997第一条三级油路S204涪黄线余庆至龙溪段30公里建成通车。1998-2000年建成大乌江至龙溪段，2000-2001箐口至梨树坳段，2002至2003年箐口至大乌江段。2003年-2004年铁坡-张家院段。全长102公里。S305铜修线沙坝-高粱坪。2003-2004年建成三级油路。施秉火车站至余庆大乌江80公里三级油路。建设资金约1.06亿元。2008-2009年涪潭至余庆全线升级改造为二级公路8.08亿

返回
目录

余庆公路建设历史

- 通乡油路：**2001-2003年共建成4条30公里，建设资金450万元。改造成水泥路。松烟至天兴16公里，敖溪至龙家4构皮滩至洞水5余庆至冯家河坝5。
- 通达工程（镶边工程）：**主要是到村的通达公路。2003-2009年共建成90条1043公里。建设资金4151万元。全部建成4.5米以上镶边。
- 通村沥青水泥路：**2006-2014年，主要是解决到70个行政村居（62村+8居委会）通畅问题。共34条392.9公里沥青水泥路。第一条通村油路2007年建成了第一条通村沥青路龙家至光明3公里。
- 撤并建制村硬化路，**2015-2018年，主要是解决2001年撤区建村前原171个老村中未通畅的135个村通畅问题。共建成105条630公里水泥路。目前还有一部分正在实施，预计2019年全部完工。
- “组组通”公路，**2017-2018年主要是解决30户以上村民组通畅问题。共建成公路293条720公里。

返回
目录

余庆公路建设历史

高速公路，从1991年贵州第一条高等级公路贵阳至黄果树公路建成，2008年贵州省开始启动县县通高速计划（2009年大凝冻，数据困难，停工停电断路断线），余庆至凯里高速公路2010年开工建设，2017年12月28日建成通车。（余庆段5.6公里，连接线5.4公里），标志着我县结束了高等级公路零的历史。紧接着，2018年12月江习高速（余庆段主线20公里，连接线7.0公里）建成通车。余遵高速，遵行高速已开工建设，计划现在达130.182公里。

返回
目录

感受

- 1、公路里程变化：2005年总里程758公里，2021年2360.61公里。
 - 2、公路等级及路面变化：2005年四级以上公路611.74公里，2018年四级以上公路1563公里，公路建设等级化迈进，等外公路里程逐年减少。2010年前到村基本上泥结碎石路，2018年基本上为沥青水泥路。
 - 3、公路密度变化：2017年全县公路密度49.72公里/百平方公里，余庆县2005年46.5公里/百平方公里，2018年底95.8公里/百平方公里，2020年145.38公里/百平方公里。
 - 4、建设工具及参建人数的变化：余庆县2000前基本上是人工挑抬，人工夯实，人工夯实，人数众多，一公里一百多人左右，2000年后逐渐开始用机械，挖掘机、压路机等，一公里50-100十人，2010年后基本上都是机械了挖掘机、压路机、平地机、钻机、洒水车，一公里20-50人左右。
 - 5、建设资金投入的变化：十五、十一期间9.5亿元，十二五期间90亿元，十三五期间110亿元
 - 6、出行车辆的变化。2000年前客车很少，货车。2000年主要是客车、货车、摩托车。2010年客车+小轿车数量增加，货车。2015年后客车+小轿车（数量最大，特别是私家车，城镇基本上一户一车，农村50%左右都有车）
 - 7、出行时间的变化：以前到遵义8-9小时，到贵阳6-8小时，到石阡2小时，凯里2.5小时。目前到遵义1小时，贵阳2.5小时，凯里1小时，石阡30分钟。
 - 8、道路建设规范化、标准化、规范化。
- 党的十九大提出了交通强国战略新思想，余庆县的交通建设将迎来新的契机，立体综合交通，未来的出行更加方便快捷，更加舒适。

建设篇

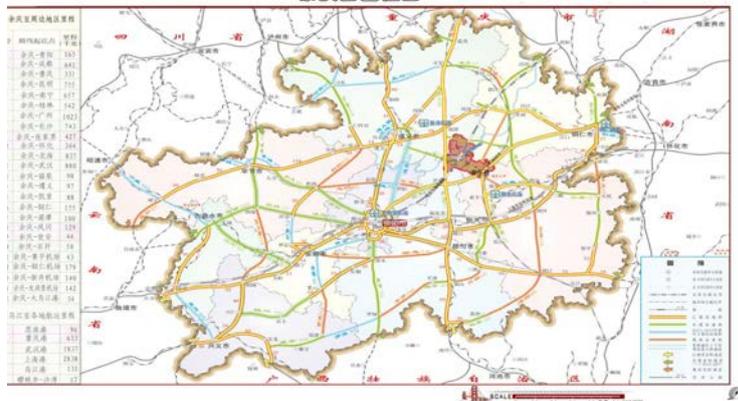
“十二五”以来，余庆县累计投资200亿元，新（改扩）建公路2278.502公里，公路路网密度达到145.38/百平方公里，高速公路里程达到132.152公里。

六个100%

已实现100%的乡镇通二级公路，100%的行政村通油（砼）路，100%的行政村通客运，100%的撤并建制村通油（砼）路，100%的30户以上村民组通硬化路，100%的乡镇上高速不超过20分钟。

返回
目录

余庆县区位图





2020年底公路里程

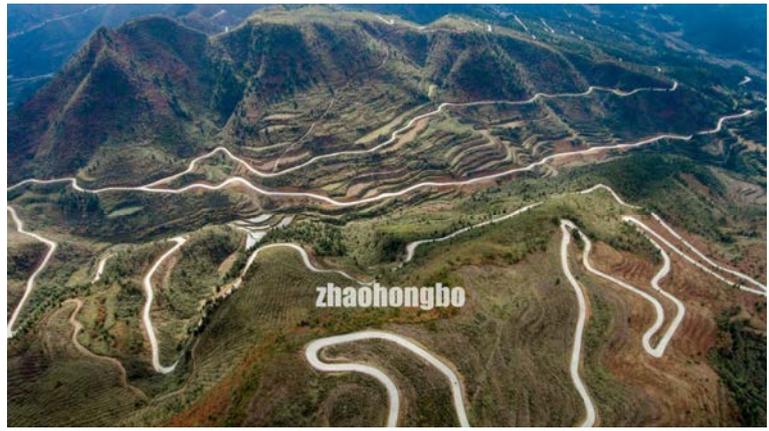
公路类型	公路里程	贵州省	遵义市	余庆县
合计		206693.117	39725.163	2358.99
高速		7606.919	1403.439	132.152
国道		8421.66	1511.501	118.91
省道		17697.365	3028.713	72.35
农村公路		172967.173	33781.51	2035.578
其中县道		36728.553	6888.533	349.401
乡道		49117.008	9940.158	454.647
村道		87121.612	16952.819	1231.53 (含通组路)

2020年底公路里程对比

项目	贵州省	遵义市	余庆县	与省比	与市比
面积(100km ²)	1761.67	307.62	16.237		
人口(万人)	3856.2148	660.6675	31.1		
公路密度(公里/百平方公里)	117.33	129.14	145.28	27.96	16.15
高速公路密度(公里/百平方公里)	4.32	4.56	8.14	3.82	3.58
国道密度(公里/百平方公里)	4.78	4.91	7.32	2.54	2.41
省道密度(公里/百平方公里)	10.05	9.85	4.46	-5.59	-5.39
农村公路密度(公里/百平方公里)	98.18	109.82	125.37	27.18	15.55
万人拥有公路(公里/万人)	53.60	60.13	75.85	22.25	15.72
万人拥有高速公路(公里/万人)	1.97	2.12	4.25	2.28	2.12











管理篇

民国19年(1920年), 交通业务归建设局管。1949年归建设科管, 1954年10月建立交通科, 1972年4月成立交通局。2010年改名交通运输局。下辖公路管理所、运管局、地方海事处、质监站, 内设办公室、财务科、规划科、法规科等; 2019年机构改革, 现下辖交通运输服务中心、交通建设中心。内设办公室、财务科、规划科、法规科。

各乡镇设有交通管理站。

[返回目录](#)

管理篇

按照“县道县管、乡村道乡镇管、组道村管”的原则, 完善分级养护责任机制, 强化乡镇交管站规范建设, 全面推行“路长制”, 设立县、乡、村三级路长。2021年全县200余名路长全部上岗, 开展“美丽农村路·路长大巡路”。积极推行农村公路管养村民自治, 将爱路护路纳入村规民约, 提升村民爱路、护路、管路意识; 整合交通、公安、交警、农业、综合行政执法等部门力量, 积极开展超载、超限治理、公路违建整治等专项整治行动, 为公路安全运行保驾护航。

[返回目录](#)



养护篇

结合县域公路特点, 我县积极推行农村公路市场化养护模式, **一是**以“养护工区+班组”的形式将全县新增省道、县道、乡道共计875公里纳入市场化养护范畴。以相邻的2个乡镇为一个工区, 组建一个专职养护班组, 以周为单位实施工作区农村公路循环保洁, 大幅提升养护效率及质量; **二是**努力提升养护机械化水平。通过反复实践改良、新增一批“车载吹风机、车载波形护栏清洗机”等农村公路大型养护机具, 进一步提升养护机械化水平。 **三是**积极探索推进信息化管理, 积极引导养护企业开发农村公路养护数据平台, 足不出户就能掌握全县养护工作动态。

2019年以来, 农村公路列养率达到100%, 安全隐患治理率95%以上, 优良中等路率常年维持在90%以上。

[返回目录](#)



养护
机具





运营篇

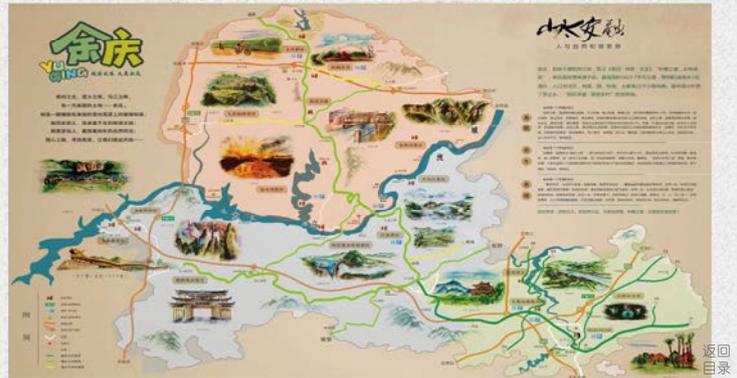
已形成“城市公交+城乡公交+农村区域客运+客运枢纽+云平台”的综合运输服务体系。全县累计公交化线路达36条，投入运行的车辆达102辆，全县乡镇（街道）公交化率100%；覆盖行政村（居）53个，达74.65%；辐射农业园区17个、500亩以上规模坝区22个、旅游景点景区17个。为更好地让利于民，我县实行公交低票价制，县财政每年拿出约180余万元用于公交补贴，降价幅度在40%左右。

建立农村客运班线通行条件联合审核机制，从严从重打击农村客运超载、非法营运等违法行为。抓好“交邮”融合发展，充分运用客运车辆开展快件运输、小件寄递物流，降低农村物流成本，打通农村快递物流“最后一公里”，促进“土产上山”“网货进山”。

返回
目录



余庆县城乡公交一体化改造覆盖旅游景点景区示意图



返回
目录

余庆县农村客运运营和城乡公交一体化运营对比图



余庆县城乡公交一体化改造布局及区域覆盖示意图



返回
目录

余庆县城乡公交一体化改造覆盖500亩以上坝区示意图



返回目录

余庆县城乡公交一体化改造覆盖农业园区示意图



返回目录



结束语

“筑路永无止境，有路方能振兴”。我县“四好农村路”建设距离党的要求和群众的期盼还远，和好的县市也还有差距，推进全域“四好农村路”的路还长。余庆县将以创建省级“四好农村路”示范县为契机，对标一流，久久为功，持续发力，扎实推进全域“四好农村路”建设，助推乡村振兴高质量发展，脚踏实地走新路，克难攻坚抓发展，奋力打造“四在农家”升级版，切实为我县经济发展，为乡村振兴再立新功。

返回目录

谢谢！