

桓仁县农村公路发展规划 (2023—2025年)

编制单位：桓仁满族自治县人民政府

目 录

前言.....	1
---------	---

第一章发展现状

1.1 项目影响区域社会经济.....	2
---------------------	---

1.2 项目区域交通运输现状.....	2
---------------------	---

1.3 发展形势.....	2
---------------	---

第二章发展思路

2.1 规划背景.....	4
---------------	---

2.1.1 地理区位.....	4
-----------------	---

2.1.2 自然资源.....	4
-----------------	---

2.2 指导思想.....	6
---------------	---

2.3 规划原则.....	8
---------------	---

2.4 规划目标.....	10
---------------	----

2.4.1 建设好农村公路，构建畅通便捷路网.....	11
-----------------------------	----

2.4.2 管理好农村公路，促进安全有序出行.....	13
-----------------------------	----

2.4.3 养护好农村公路，全面提升管护成效.....	14
-----------------------------	----

2.4.4 运营好农村公路，推进城乡客运物流发展.....	17
-------------------------------	----

第三章 重点任务

3.1 建设方面

3.1.1 路网布局.....	18
-----------------	----

3.1.2 建设工程.....	20
-----------------	----

3.2 管理方面

3.2.1 路长制.....	21
----------------	----

3.2.2 “四好农村路”示范镇创建.....	22
-------------------------	----

3.3 养护方面

3.3.1 健全养护管理体制.....	22
3.3.2 改善安全通行条件（危桥、安防等）.....	23
3.3.3 完善农村公路指示系统.....	23
3.3.4 推进专业化养护.....	23
3.3.5 推动管养专业化.....	24
3.4 运营方面	
3.4.1 推进城乡客运网络衔接.....	24
3.4.2 加快构建农村物流网络体系.....	25
3.4.3 建立客运安全综合监管机制.....	25
3.5 交通强国试点任务.....	25
3.6 本县特色.....	26
第四章 规划实施安排	
4.1 分期建设序列安排.....	27
4.2 桓仁县路网规划建设资金需求.....	27
第五章 保障措施	
5.1 制度机制	
5.1.1 加强规划研究，为基础设施建设和交通发展提供更加科学的依据.....	28
5.1.2 科学规划，加强区域协作，扎实做好项目前期工作...28	
5.1.3 强化组织领导，完善工作机制.....	29
5.1.4 完善公路养护体制，保障公路永久耐用.....	29
5.1.5 加强交通运输法制化管理.....	30
5.2 资金保障.....	30
5.3 科技和人力资源保障	
5.3.1 科技保障.....	31
5.3.2 人才保障.....	31

前 言

桓仁县三年发展规划为更好的适应本地区社会经济变化，正确定位行业发展方向，实事求是地规划建设目标和发展前景。充分发挥现有资源优势 and 潜力，不断激励创新，全面推进桓仁县农村公路发展。结合桓仁县当前发展趋势，特制定桓仁县农村公路三年发展规划。

《规划》在编制过程中首先以辽东绿色经济区的新发展理念为原则，以结合乡村旅游、新农村建设为导向，切实做到与山、水、林、田治理以及绿色发展相协调，做到干支衔接，科学合理，切实可行。其次充分征求了县自然资源局、县水务局、县农业局等相关部门以及各涉关乡镇的意见与建议，考虑了我县乡村的产业布局、乡镇企业建设发展、资源开发、人口分布、自然地理的特点。最后统筹我县发展蓝图，力求实现“修一条路、成一片景、活一方经济、富一方百姓”，提升我县农村交通品质和公众出行体验，推动桓仁农村公路高质量发展，提高人民群众的获得感、幸福感、安全感。

桓仁县农村公路发展规划

（2023—2025 年）

第一章 发展现状

1.1 项目影响区域社会经济

桓仁县农村公路发展以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，统筹推进“五位一体”和“四个全面”总体布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持以人民为中心的发展理念，推动农村公路高质量发展，以交通强国建设为总纲，牢牢把握交通“先行官”定位，着力建设高质量综合交通网，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化交通体系，为桓仁全面振兴、全方位振兴当好先行。

桓仁农村公路发展面临“一带一路”建设、东北全面振兴等重大机遇和有利条件，也面对着经济下行压力加大、产业结构调整任务艰巨等诸多挑战，全面贯彻落实交通强国建设纲要。一是提升桓仁综合交通枢纽的辐射能级，强化紧密衔接丹东口岸、全面对接沈阳国家中心城市及连通东北的对外综合交通运输通道，充分发挥桓仁的生态优势和旅游资源优势，加强交通运输与旅游融合发展，强化旅游交通基础设施建设。大力提升城乡交通基本公共服务水平，支撑乡村振兴战略。全面推进桓仁“四好农村路”建设，提升农村交通品质和公众出行体验，推动桓仁公共交通高

质量发展，提高人民群众的获得感、幸福感、安全感；二是要进一步解放思想，继续深化综合交通运输重点领域改革，完善行业管理体制机制，优化营商环境，推进交通治理体系和治理能力现代化。实施创新驱动发展战略，以智慧交通为主攻方向的新型基础设施建设。运用互联网等新技术推进物流降本增效，完善应急物流保障机制，加快构建安全可靠的物流供应链体系；三是落实生态文明建设要求，积极应对国土空间资源约束趋紧形势，全面推进绿色交通发展。

1.2 项目区域交通运输现状

桓仁县位于辽宁东部，是典型的山区少数民族自治县。县域总面积 3547 平方公里，辖 1 个省级开发区、12 个乡镇、1 个街道办事处、103 个行政村、21 个社区。到 2021 年末，全县公路总里程：1871.45 公里/417 条，其中：国省公路：388.666 公里（国道 233.859 公里/2 条、省 154.807 公里/4 条）；农村公路：1304.965 公里/405 条；县、乡公路：669.003 公里（县 168.064 公里/5 条、乡道 500.939/76 条）；村组公路：635.962 公里（324 条）；专用公路：43.459 公里（4 条）。

1.3 发展形势

今后的 3 年，依托我县经济社会发展，桓仁县农村公路将以新的姿态实现历史性跨越，要求对农村公路发展模式与全县经济

发展战略思路一致，战略布局吻合、战略重点协同，战略目标配套，战略基础适应的全面思考，提出明晰的战略思路。农村公路要紧紧围绕我县农村经济的发展和社会进步，结合我县农村公路发展的实际情况及资金筹集能力，本着量力而行，尽力而为的原则合理确定发展目标，对应桓仁县经济发展的部署，根据全县路网总体发展标。

第二章发展思路

2.1 规划背景

2.1.1 地理区位。桓仁满族自治县地处辽宁东部山区，隶属本溪市，地理坐标为东经 124°27'—125°40'，北纬 40°54'—41°32'，县域总面积 3552.97 平方公里。桓仁县东与吉林省集安市相接，南与丹东市宽甸满族自治县相通，西与本溪县和抚顺市新宾满族自治县相依，北与吉林省通化市相连，距沈阳市 228 公里，大连市 453 公里，丹东市 238 公里，本溪市 196 公里，通化市 96 公里，集安市 162 公里。

2.1.2 自然资源。植被资源。桓仁具的植物种类丰富多样，境内野生 2000 多种，其地带性植被属长白山植物区系与华北植物区系过渡地带的天然林，富含中温带大陆性湿润季风区的代表树种。主要树种:果树类树种包括山楂、板栗、梨、葡萄、苹果、桃、李、杏、山葡萄、山里红、山核桃、猕猴桃、醋栗、榛子。主要适宜

街道绿化树种包括杨树、榆树、柳树、紫椴、水曲柳、黄波罗、云杉、杜松、糖槭、柏树、核桃楸、水曲柳、山楂树。主要花卉有东北杏树、山樱桃、榆叶梅、东北李、刺蔷薇、玫瑰花、黄刺玫、珍珠梅、忍冬、杜鹃、东北连翘、丁香、荚迷、天女木兰花。

山林资源。桓仁境内海拔在 1100 米以上的高山有 64 座，其中较为著名的有佛顶山，高 1367.78 米，为辽宁最高山峰，花脖子山 1336.1 米，五女山 804 米，全县海拔最低点为 108 米。在桓仁 3547 平方公里的土地上有近 1596 种动物生息，其中兽类 45 种，鸟类 200 种，鱼类 30 种，两栖类 8 种，爬行类 13 种，昆虫类 1300 种。同时生长 2000 多种植物，其中野生经济植物 12 科、469 属、1193 种。

水力资源。全县水资源总量 15.6 亿立方米，其中地表水 12.3 亿立方米，地下水 33.3 亿立方米，可利用水量 7.05 亿立方米，实际利用水量 0.8 亿立方米。全县有大小河流 84 条，其中流域面积在 100 平方公里以上的有 10 条，流域面积在 10 平方公里至 100 平方公里的 74 条。浑江全长 447 公里，其中在桓仁境内 160 公里，总流域面积 17500 平方公里，境内流域面积 3547 平方公里。全县水能理论蕴藏量 55.7 万千瓦，可开发利用 50 万千瓦，已开发利用 47.4 万千瓦。境内有较大水库 6 座，总库容 38.8 亿立方米，其中浑江水库库容 34.6 亿立方米，为全省之最。境内有四道河子、沙尖子、普乐堡、业主沟、江北 5 个水文站。有 28 座水利发电站，

其中国家 2 座，地方 26 座，总装机容量 474 万千瓦，全年发电量国家地方电站合计 13.5 亿千瓦时，用电量 2 亿千瓦时。

矿山资源。已经探明全县共有 9 大类、40 多个品种矿产资源分布在 130 多处矿产地，其中煤 500 万吨、铁 3261 万吨、铜 2566 万吨、铅 2241 万吨、石墨 932 万吨、滑石 341 万吨、石灰石 5 亿吨。

旅游资源。全县已有旅游景区 6 个，共有景点 160 个，已开放 120 个。有旅行社 14 家，旅游定点单位 30 个。桓仁境内峰峦叠嶂，碧水潺潺，是燕东胜景的重要组成部分。目前已建成五女山、大雅河、佛顶山、浑江为核心的四大旅游景观体系，特别是五女山山城为代表的高句丽文化申报世界文化遗产的成功，以此为契机挖掘貊族〔周〕、高句丽〔汉、三国、晋、南北朝、隋、唐〕、渤海族〔唐〕、女真族〔辽、金、元〕、建州女真〔明〕等多民族传统文化，将形成文化遗产游这一旅游增长点，带动桓仁旅游业的跳跃发展。

2.2 指导思想

目前随着农业结构正在发生质的转变，特产村的发展、粮食深加工范围的扩大以及产业带的形成，都使得农村公路的服务对象和服务范围得到扩展，农村公路网的节点的性质不再主要是行政上的，出现越来越多的功能性节点，这要求农村公路的网络化

越来越复杂。同时也应看到，农村经济与城市经济虽然都是经济范畴，但其经济学属性确是不同的。农村公路发展规划是要以在农村的面域上发生产业经济为指向，交通部与国家发展计划委员会所发的交规划〔2000〕418号文件《关于印发加快农村公路发展若干意见的通知》和交通部交规划发〔2000〕723号文件《关于印发农村公路发展规划编制大纲的通知》中体现了一个北局的精神：规划切要以“服务与发展农村经济，不断提高农民的物质文化生活水平为宗旨”，同时指出了农村公路发展的建设重点，即抓好“三路”，这些都说明农村公路规划不仅是以发展产业经济为导向，同时，为适应农村面广，车少，经济活动频度低特点，农村公路的发展，不能主要以交通为导向规划的制定，综上所述为我们指出了农村公路的发展方向和规划原则，并以此制定我县农村公路的发展战略，发展目标、结构配置以及建设序列的安排。

根据农村产业结构调整向纵深推进，我县交通还滞后于经济发展的现实，但县委、县政府把农村公路建设作为加快农村经济发展，促进贫困地区脱贫致富，改善广大农民群众生产生活条件的重要任务，将农村公路建设纳入了“四纵三横两环出口成网”的交通总体规划，并提出了“先保畅通，后上标准，上等级”的指导思想。一方面制定出台了一系列关于农村公路建设的指导性政策和行业管理办法。其次建立投资激励机制，支持和鼓励各地发展农村公路。再次按照先集中力量解决晴雨通车，再提高技术

等级，改善路面状况，然后再将建设重点逐步向提高通达深度和广度上发展的步骤，指导全省农村公路建设，我省迅速发展的农村公路把农村与农村、农村与城市连接起来，对区域经济发展，对城乡物质文化交流，对改善人民群众生产、生活条件发挥了积极的促进作用。

2.3 规划原则

交通先行，引领发展。按照“强服务、促发展”的要求，以“四好农村路”为纽带，因地制宜发展地方产业，建设支撑产业发展的“特色致富路”，打开致富的大门，实现“修一条路、成一片景、活一方经济、富一方百姓”，增强百姓获得感和幸福感。“一条路，兴旺一个产业；一条路，致富一方百姓”，“四好农村路”建设，让桓仁焕发出新的生机与活力，不仅拉动了农村经济的快速发展，还激活了农业产业升级，更多农产品飞出大山，有效促进农业发展、让乡村充满勃勃生机，绿水青山正源源不断地转化为金山银山，为山城人民编织起幸福的美好生活。

融合发展，统筹推进。为全县抢抓全域旅游发展机遇，有效利用我县丰富的旅游资源优势，大力发展文化旅游、生态旅游、乡村旅游。我县将继续加大对五女山景区、望天洞景区、回和线枫林谷景区、虎谷峡景区、回龙山大桥、冰酒小镇大桥等旅游道路的养护及改扩建功臣，旅游基础设施不断改善，实现景区互联互通，全面完成旅游道路路网络格局。切实推动全域旅游发展，拉

动旅游经济攀升。

民生为重，以人为本。“不忘初心、牢记使命”主题教育开展以来，我县交通行业学以致用，紧盯当前重点、难点任务和服务民生的弱项短板，聚焦服务，充分发挥交通项目在稳增长、促就业方面的积极作用，推动“六稳”“六保”工作扎实开展。坚持以问题为导向，在真正解决问题上下功夫，见成效。服务百姓出行、增强群众监督参与意识。

全面协调，重点突破。依托桓仁县旅游发展现状，我县农村公路旅游业融合发展走在全省前列，重点在快速旅游通道、旅游风景道、旅游集散枢纽体系、旅游通行服务质量、旅游交通创新等方面率先突破，形成可复制、可推广的经验样板，树立农村公路高质量发展的标杆。

提高站位，适度超前。桓仁县以农村公路发展为经济发展载体、创新发展支撑引领乡村产业转型升级，形成“通道+枢纽+网络”的综合农村公路立体交通网，强化一体化发展，发展地区性经济、旅游经济，培育经济发展新动能，促进乡镇经济运行效率、效益提升。

安全可靠，绿色环保。我县农村公路在发展过程中严格落实生态保护和水土保持措施，鼓励开展生态修复，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。加强基础设施与“三区三线”对接，积极推进生态选线、选址。强化生态环

保设计，建设绿色交通廊道，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。开展公路绿化美化行动，加强沿线环境综合整治，提升农村公路生态功能和景观品质，有力保障桓仁“生态立县”战略。

2.4 规划目标

本规划分为近期规划及远期规划，近期规划为三年提升规划，期限为2023—2025年；远期规划至2035年。规划基年为2021年。

桓仁县农村公路路网发展规划的总体目标是：

到2025年，全县农村公路交通状况显著改善。实现村村通黑色路面，全面解决广大农村公路设施短缺与出行不便的问题，缓解重点地区线路设施老旧有路难行的突出矛盾，使农村最基本的行政单元行政村都有对外联络的公路，特别是偏远乡镇的开发具有基本的交通条件，改善村组与行政村及乡镇的交通联系，使资源流动，商品流通和人员交往的“瓶颈”制约明显缓解保障农村脱贫致富实现小康目标，到2025年，全县农村公路交通基本适应经济社会发展需要。全县村村晴雨通车，农村公路网络形成，结构比较合理，服务能力大大提高，公路抗灾能力明显提高，大范围制约经济、社会发展的状况得以消除，满足集约型农业，多元化产业和进一步扩大的农业劳动分工发展需要，与城镇化，工业化进程保持同步发展，保障乡镇实现生活宽裕型的目标。到2035

年，全县农村公路交通适应经济社会发展需求，局部超前，形成等级配置合理，便捷畅通的农村公路网络。农村公路“质的改善”和“量的提高”协调发展，路网布局结构达到优化，有条件乡镇农村公路发展超前，能力有一定储备，农村公路网运行高效，客货集散便捷，使用安全舒适，成为农村经济社会发展的激励与导向产业，保障农村实现比较富裕的目标，按照上述战略设想，实现桓仁县农村公路的全面发展，应当进一步解放思想，深化改革，扩大开放，转变观念，确立农村公路必须与农村建设同步并逐步超前，才能适应发展:农村公路必须由地方政府组织群众兴办，才能加快发展:农村公路建设必须建立正常的投入机制，才能稳定发展的新思路，并以此为指导，研究制订农村公路建设的技术经济政策。

2.4.1 建设好农村公路，构建畅通便捷路网

(1) 路网布局

桓仁县农村公路网布局规划应适应规划区域内农村经济和社会发展的需求，与当地农村产业布局、乡镇企业发展、小城镇建设、资源开发、人口分布、自然地理特点相适应，与国、省干线公路布局相匹配，与山、水、林、田治理以及环境保护相协调。做到远近结合，干支衔接，科学合理，切实可行。

(2) 建设工程

建设工程根据路农村公路网布局原则为依托，以现有农村公路概况为骨架，规划出我县农村公路建设工程在今后的工作目标。

桓仁县农村道路等级多为三、四级公路，部分连通聚居人数较少的自然村，且沿线地块已受规划严格控制有的甚至采用等外公路标准，部分服务范围较大，对农产品外运起重要作用或规划中已对沿线土地作近期连片开发使用的规划线路则采用三级以上标准。对于公路网络系统来讲，确定线路的建立依赖于最初目的，据此到 2023 年可将桓仁县公路网络划分为三个层次：

①连接两个中心城镇的设计线路可以忽略其中任何乡村，因为这些乡村在商业贸易方面没有什么重要性，高速公路与一级公路就没必要经过这类地方，这种模式提出的是中心城镇之间最便宜的运输费用；

②次中心乡镇与中心乡镇以及次中心乡镇之间的连接，在两中心城镇之间设计既使运距最小化又使交通运输最大化的线路；

③为连接次中心城镇与行政村以及行政村之间的连接，还可以作一个极端的选项，如为了更好的服务(如低等级公路)，或最大限度地增大交通运输能力，线路将被设计成连接介于两大中心城镇之间所有的乡村。这将延长运输线路，因而也会提高交通运输建设成本。

(3) 养护工程

农村公路养护工程管理办法依然遵循以县为主、分级负责、群众参与、保障畅通的原则，按照相关技术规范和操作规程进行，保持路基、边坡稳定，路面、构造物完好，保证农村公路处于良好的技术状态。

2.4.2 管理好农村公路，促进安全有序出行

首先继续强化法规政策和队伍建设，贯彻落实《辽宁省农村公路条例》《辽宁省农村公路管理办法》，强化路政管理和执法能力建设，加强路产路权保护。结合本地实际制，做好农村公路保护路产、维护路权工作。完善路政管理体系，按照“权责清晰、精简高效”原则，发挥综合行政执法队伍作用，健全路政管理体系，建立县有综合执法员、乡有监管员、村有护路员的路产路权保护队伍，健全乡级政府与执法部门的协作机制。其次组织相关部门加强农村公路隐患排查，完善安全设施，加大农村公路危桥改造和安全生产防护工程资金投入，消除农村公路运营安全隐患。建立健全农村公路灾害防治应急保障体系，提高抗灾能力和应急处置能力。

(1) 路长制，实现智能化管理

为进一步推进桓仁县“四好农村路”建设，“路长制”APP于2021年正式迈进桓仁县农村公路管养系统的门槛。预计到2025年，可以基本通过“路长制”APP，实现快速定位，同步上传文字、照片、语音、轨迹等信息，有效加强农村公路建设、管理、养护、运营和路域环境综合整治工作，创新了道路管理智能化新模式。

（2）“四好农村路”示范镇创建

2018年以来，我县积极参与“四好农村路”示范镇创建工作，且工作成果显著。2019、2020、2021年度二棚甸子镇、华来镇木孟子管理委员会以及向阳乡被评为“四好农村路”省级示范乡镇。

2.4.3 养护好农村公路，全面提升管护成效

（1）健全养护管理体制

建立健全以“县道县管，乡村道乡村管”的农村公路管理养护体制。3年期间县委、县政府持续强化统筹和引导各部门的协同工作。一是由县交通运输局负责全县农村公路发展规划；编制农村公路管理养护补助资金分配方案；指导全县农村公路养护质量、路政管理等工作；有效落实农村公路管理养护绩效管理机制，具体承担县政府对涉管部门、乡镇政府绩效管理工作。县财政局同县交通运输局农村公路管理养护省级补助资金预算；加强农村公路资金管理和使用的监督检查工作。县自然资源、农业农村、文化和旅游、应急、扶贫等部门加强政策引导，支持和促进我县农

村公路事业发展。二是落实乡级政府主体责任。按照属地原则，乡级、村级公路的路产路权归镇村所有。各乡镇人民政府要落实农村公路建设、养护、路政、安全等各项管理制度和运行机制，协调、解决本乡镇乡道、村道管理工作中出现的矛盾和问题。确立“党委领导、政府主导、部门协调、各方参与、运转高效”的管理体系，指导监督相关部门和乡级政府履职尽责，加大农村公路管理队伍建设和管理养护资金投入。

（2）改善安全通行条件

到 2025 年，基本形成财政投入职责明确、社会力量积极参与的格局。农村公路治理能力明显提高，治理体系初步形成。农村公路通行条件和路域环境明显提升，交通保障能力显著增强。农村公路列养率达到 100%，年均养护工程比例县级公路不低于 8%、乡村级公路不低于 5%，技术状况中等及以上农村公路占比不低于 80%。到 2035 年，全面建成体系完备、运转高效的农村公路管理养护体制机制，基本实现城乡公路交通基本公共服务均等化，路况水平和路域环境根本性好转，农村公路治理能力全面提高，治理体系全面完善。

（3）完善农村公路指示系

统针我县对农村公路交通服务中的薄弱环节，不断提高服务能力和水平，到 2025 年农村公路指路体系建设，逐步实现高速公

路、国省道、农村公路之间指路系统的无缝连接，为公众出行提供全方位、多层次的优质服务，使得农村公路运输服务水平更好地适应地区经济社会地持续快速发展，实现城市与农村统筹协调发展的新局面。

（4）推进专业化养护

在推进专业化养护过程中今后三年的工作方向：一是划分片区，推行网格化管理，将全县 12 个镇分为东、西、南、北 4 大片区，每个片区建立一套完善的绿化、环卫全覆盖管理机构及队伍，有效整合人员、物资、设备等各类管理资源，按属地镇街整合农村公路纳入片区统筹，建立统一指挥、分级负责、标准统一、反应快速的工作体系。建章立制，提升质量。以“路长制”工作考核机制为抓手，全面落实巡查通报反馈机制。

二是业务整合，提升农村公路养护水平。将农村公路保洁纳入村居保洁业务内，统一一家队伍保洁，且农村公路保洁垃圾可结合村居保洁垃圾统一收储转运。二是统筹调配，降本增效。统筹调配配置于国省干线绿化环卫养护的专业修剪工及设备投入农村公路绿化养护中，既提高了养护人员及设备的使用率，又降低了养护成本，节约的成本又再次投入到农村公路日常管养中，有效形成良性循环，提高农村公路保洁效率。

（4）推动管养专业化、数字化

我县积极打造“数字农村路”建设试点项目，顺应了交通数字化改革新发展形势，落实推进了“四好农村路 2.0 版”，聚焦数据采集、供需对接、资源集成，探索功能化、数字化、智慧化、融合化、共享化和公路数据管理、技术状况过程管控、危桥管控、产业路及旅游景区管理、共富指数等“五化五功能点”，通过农村公路塑造变革、赋能升级，促使农村公路行业数据支撑向数据赋能转变，系统性重塑农村公路与农村产业发展、人居环境、公共服务和社会治理的融合作用，为农村公路养护及改扩建规划提供决策支持，提供“数字农村路”辅助决策应用场景长兴样本，助推打造乡村振兴、共同富裕的美丽乡村“共富”路建设新格局。

2.4.4 运营好农村公路，推进城乡客运物流发展

健全农村物流县、乡、村三级服务体系，优化农村物流资源整合和共享，推进农村综合运输服务站建设，加快交通、邮政、供销等乡镇物流站点的整合和升级改造，依托快递网点、供销站点、商贸超市等，完善农村物流村级网点建设布局。推进农村货运物流公共信息服务平台建设，加强农村居民物流需求与生产企业、销售企业和物流企业的有效对接，构建政企联动、部门联动、上下联动、全面覆盖、安全可靠的农村物流信息网络体系。加快培育骨干农村物流企业，提升城乡物流配送一体化服务水平。

(1) 推进城乡客运网络衔接

坚持智慧发展，推动运用新技术、新手段赋能农村公路运营管理工作。加强 5G、北斗、互联网、物联网、大数据、卫星遥感等新技术的应用，不断提升农村公路管理效能和发展水平。

（2）加快构建农村物流网络体系

统筹农村公路与邮政、商务、供销等农村物流资源，加强“多站合一”的农村物流基础设施建设，推动乡村邮政普遍服务与快递服务设施统筹布局、集约共享。深入实施“快递下乡”工程，进一步强化邮政快递服务网络的延伸和覆盖。预计“十四五”期间，规划建设农村综合服务站 1 处，农村综合服务站建制村覆盖率达到 100%，实现乡乡有网点、村村通快递。

（3）建立客运安全综合监管机制

构建统一的物流公共信息平台，推动大数据分析应用，构建“一站式”“一体化”物流服务模式和服务网络。运用区块链、人工智能等新技术，提升大数据决策能力，完善农村运行监测系统，提升行业监管效能。

第三章 重点任务

3.1 建设方面

3.1.1 路网布局

具体说来，农村公路网布局需遵循的原则有：

(1) 满足农民出行和生产、生活的需要，服务于农村公交和农村物流运输。对于人口相对集中、具有一定规模且具备通公路条件的地区，应尽量保证有公路通过；对重要度相对较大的节点，应有多条公路经过，以保证其通达的便利快捷。

(2) 满足规划区域内社会经济发展格局(如城镇规划、村镇规划等)，配合新农村建设，城乡一体化建设。建立城乡协调、结构合理、质量稳固、功能完善的公路网络和运输服务体系，适应社会主义新农村建设发展的需要；

(3) 实事求是、因地制宜的确定路线的工程技术标准。对交通量大、对地区经济发展具有重要作用的路线（如县道）应采用较高的技术标准；对交通量较小的乡道或乡村公路，可采用较低的标准(如四级路或地方标准的简易公路)；路线走向应尽量避让工程艰巨的地区，线位布局在工程、技术、经济等方面要具有可行性。

(4) 整合优化现有资源。主要是在干线路网骨架基本确定情况下，通过配置必要的沟通线、联络线和支线来打通关键控制节点和断头路，以减少不合理的绕行，从而保证必要的连通度与服务水平，实现通畅相互结合。

(5) 提高路网密度和成网率，在地形条件许可的情况下，行政村至少有两条乡道相连接，自然村至少有一条村道相连。

(6) 要满足国、省干线公路网和综合运输设施布局要求，与已有县乡道、已建通行政村公路和班车停靠站相衔接和协调。在充分考虑本区域需求的同时，还应从整个公路网角度考虑，要注重与相邻地区公路网的有效连接。

(7) 应注重环境保护、水土流失、文物保护等问题，路线应尽量避免一些重要自然保护区、自然风景区及耕地等。

(8) 适度超前经济发展。以现有公路网为基础，以城乡一体化规划布局为依据，以得到的公路网发展总规模和路网节点为约束条件，首先在图上分析建设需求，考虑农村公路网规划在线路布局上应强化其通达性，合理安排各条路线的布局与走向，使公路网由线状向网状扩展完善，勾画出路网布局的初步方案。

由于农村公路大部分路段主要起着连通和通达的功能。交通量较少。若根据交通量预测数据确定道路建设规模，则绝大部分道路等级应采用较低的道路等级。若继续采用较低的技术标准则难以满足大型货运车辆的使用需要。为此，道路等级不能普遍采用偏低的标准。

3.1.2 建设工程

(1) 按照 2018 年农村公路建设需求大调查项目执行情况，规划至 2025 年年底提出剩余未实施项目 47.535 公里；

(2) 规划至 2025 年年底，除项目库外，新增农村公路建设需求 2.8 公里；

(2) 规划至 2025 年年底，新增乡镇对外第二通道、建制村通双车道需求 0 公里，其中 12 个乡镇建设有对外第二通道，556.73 公里，83 个建制村通双车道，701.666 公里；

(4) 规划至 2025 年年底，根据农村公路潜力调查，新增各行业已修建可提级村道 3.5 公里；

(5) 规划至 2025 年年底，将未铺装路面 4.279 公里进行铺装，使得农村道路铺装率达到 94.3%；

(6) 规划至 2025 年年底，改扩建 2 条旅游路，合计 9.5 公里；

(7) 规划至 2025 年年底，县乡公路提级改造 68.8 公里。

3.2 管理方面

3.2.1 路长制

按照“政府主导、属地管理”的原则，桓仁县设立总路长、县域路长、乡域路长和村域路长四级管理体系。总路长由县政府主要领导担任；县域路长由县政府分管领导担任，县域副路长可设多名，可分别由县交通运输主管部门主要领导和县交管部门主要领导等担任；乡域路长由乡镇政府主要领导担任，乡域副路长

由乡镇政府分管领导担任；村域路长由村委会主任担任。

县成立农村公路“路长制”工作领导小组，由总路长任组长，县域路长任副组长，县政府办、编委办、交通、发改、公安（交管）、财政、国土、环保、住建、农业、水利、林业、供销社、扶贫办和邮政等相关部门主要负责同志为成员，领导小组办公室设在县交通运输局。

3.2.2 “四好农村路”示范镇创建

2023—2025年我县将继续积极筹备“四好农村路”示范乡镇创建工作，为全省“四好农村路”发展引领示范模式。

3.3 养护方面

3.3.1 健全养护管理体制

桓仁县将分类有序的推进农村公路养护市场化改革。加快农村公路管养分离，建立专群结合养护运行机制。鼓励符合资质条件的养护企业跨地区参与农村公路养护市场竞争，通过市场化运作选择专业队伍实施养护。鼓励将干线公路建设养护与农村公路工程捆绑招标，鼓励农村公路建设改造和养护一体化招标，通过签订长期合同、招投标约定等方式引导专业养护企业加大投入，提高养护机械化水平。日常养护鼓励通过分段承包、定额包干等模式，调动群众积极性，吸纳沿线群众主动参与农村公路养护，鼓励与农村人居环境整治结合实施。

3.3.2 改善安全通行条件（危桥、安防等）

县政府继续加强农村公路安全保障。这就要求在今后的工作中农村公路公路安全设施与主体工程要同时设计、同时施工、同时投入使用。县级政府积极组织相关部门加强农村公路隐患排查，完善安全设施，加大农村公路危桥改造和安全生产防护工程资金投入，消除农村公路运营安全隐患。建立健全农村公路灾害防治应急保障体系，提高抗灾能力和应急处置能力。

3.3.3 完善农村公路指示系统

到 2025 形成以县委、县政府为主导，县财政局统筹资金，县公安局设计规划，县交通运输局具体施工的一体化工作机制，实现到 2025 年全县农村公路之间指路系统的无缝连接，保障我县农村公路安全出行。

3.3.4 推进专业化养护

加快农村公路管养分离，建立专群结合养护运行机制。鼓励符合资质条件的养护企业跨地区参与农村公路养护市场竞争，通过市场化运作选择专业队伍实施养护。鼓励将干线公路建设养护与农村公路工程捆绑招标，鼓励农村公路建设改造和养护一体化招标，通过签订长期合同、招投标约定等方式引导专业养护企业加大投入，提高养护机械化水平。日常养护鼓励通过分段承包、定额包干等模式，调动群众积极性，吸纳沿线群众主动参与农村

公路养护，鼓励与农村人居环境整治结合实施。

3.3.5 推动管养专业化

我县在农村公路养护过程中积极探索专业化养护模式，引进农村公路信息化管理平台。通过自动采集车及手机 APP 采集系统，统一采集全县农村公路的路网、安防设施、绿化带、桥涵隧构造物等数据，在 GIS 地图中进行数据分析、梳理、统计，建立农村公路基础数据库。通过对平台基础信息库内的数据资源的统一管理，实现智慧公路业务应用和服务扩展，实现手机 APP 对全区路网地图的可视化操作，精准反映各个路段的卫星空间定位、线路基础信息、养护管理单位等信息。行成集公路建设、管理、养护、运输于一体的农村公路综合协调管理服务体系，实现农村养护管理信息化、智慧化、精准化、高效化，全面提升交通运输效率，保障交通运输安全。

3.4 运营方面

3.4.1 推进城乡客运网络衔接

预计到 2025 年建设桓仁交通运行协调指挥中心，构建数字化资源共享与智慧应用平台，推动农村交通公共数据开放，实现公共资源信息互联共享。开发综合交通信息管理与服务等系统，实现农村客运监测与预警、交通辅助决策、信息发布、综合服务等功能，推动农村客运管理、公共安全、应急管理协同联动。

3.4.2 加快构建农村物流网络体系

县运政大队与县邮政管理局、县供销合作社联合在二棚甸子镇、沙尖子镇、五里甸子镇、八里甸子镇、向阳乡等乡镇，利用农村客运站建立“交邮、交供、寄递电子商务服务站”，加大资源共享力度，推进城乡客运和物流配送有机结合，切实服务农民群众“网货下乡”“农产品进城”的双向流通。

3.4.3 建立客运安全综合监管机制

到 2025 年，全面完成农村客运车辆卫星定位、视频监控装置安装率及客运车辆主动安全技术装备安装率 100%；城乡客运一体化考核 AAAAA 级达标率 100%、农村客运站亭乡镇覆盖率和村村通客车率 100%、农村客运车辆带邮带货建制村覆盖率 100%。全面强化公安、安监、运政、路政等多部门联动联防，加大农村公路督查力度，排查整治交通运输安全隐患，确保农村公路安全运营。

3.5 交通强国试点任务

我县在交通强国发展模式下，在农村交通基础设施发展过程中。以建设“四好农村路”为抓手，深度推进贫困地区农村公路尽量向进村入户倾斜。聚焦革命老区、民族地区、贫困地区、垦区林区，建设沿边公路、文化景观台等新型农村公路发展模式，形成有效完善基础设施的途径、机制。推动多部门联合设立乡镇

综合服务站等设施，拓展农村运输服务功能。

3.6 本县特色

通过本次规划实施，桓仁县三年提升阶段农村公路新增里程 12.3 公里，公路网密度增加至 53.01 公里/百平方公里，乡镇新增对外二通道，占比达到 100%，86 个建制村通双车道，占比达到 83%，农村公路硬化率达到 93%；路长制 APP 电子平台全覆盖，“四好农村路”示范镇 3 个，进而为创建示范县打好基础；建立健全养护管理体制，新增钢护栏 41.6 米，完善农村公路指示标志，实施常态化养护及养护作业专业化，应急抢险更加专业迅速；实施城乡客运定制化服务，村村通客车率 100% 不下降、新增新能源公交车辆 13 台、开辟公交线路 1 条、出租汽车新能源占比达到 100%、建设农村候车厅 60 个，为群众出行提高方便。未来三年，每年至少建成 1 个乡镇运输服务站、1 个村级农村屋里服务点，力争“十四五”末，县、乡、村三级农村物流网络节点体系基本建成。利用 3 年时间改善广大农村地区基础设施条件，惠及更多农民群众，进一步提升广大农民群众的获得感、幸福感、安全感，为服务乡村振兴战略提供坚实保障。

第四章 规划实施安排

4.1 分期建设序列安排

表 4—1 建设项目序列安排汇总表

序号	线路名称	路网结构	路线等级	长度	修建方式	2021—2025投资（亿元）	2035年投资（亿元）
县道							
1	侯五线	黑色路面	二级	2.2	改扩建	0	0.25
农村道路							
	头夹线	黑色路面	二级	13.9	改扩建	0	1.54
	雅和线	黑色路面	二级	10.6	改扩建	0	0.31
	向回线	黑色路面	二级	11	改扩建	0	0.34
	向和线	黑色路面	二级	11.4	改扩建	0	0.35
	回和线	黑色路面	二级	8	改扩建	0	0.5
	双闹线	黑色路面	三级	3.9	改扩建	0.9	
	果丝线	黑色路面	三级	5	新建	0	0.2
	韭蜂线	黑色路面	四级	2.8	新建	0.2	
	大夹线	黑色路面	三级	1.413	新建	0.15	
	南满省委路	黑色路面	三级	6.5	新建	0.5	
	龙头山景区路	黑色路面	三级	3	新建	0.25	

4.2 桓仁县路网规划建设资金需求

根据路网建设项目序列安排计划表，结合桓仁县公路建设造价基本情况，估算桓仁县县道路网建设共需建设资金 54900 万元，2021—2025 年需要投资 20000 万元，2035 年需要投资 34900 万元。

估算桓仁县农村道路网建设共需建设资金 20000 万元，全部为 2021—2025 年投资。

第五章 保障措施

5.1 制度机制

5.1.1 加强规划研究，为基础设施建设和交通发展提供更加科学的依据。

随着人民生活水平不断提升和消费结构加速升级，城乡居民出行品质要求不断提高，小汽车出行占比不断提升，这就要求今后我县农村公路发展条件更加苛刻。做到加快构建优质高效的农村客运服务体系，推动共享农村客运等新模式新业态发展，不断满足高品质、多样化、个性化的城乡居民出行需求，建设人民满意农村交通。充分发挥我县的生态优势和旅游资源优势，加大交通运输与旅游融合发展，强化旅游交通基础设施建设。大力提升城乡交通基本公共服务水平，支撑乡村振兴战略，要求全面推进本溪“四好农村路”建设，提升农村交通品质。治理农村公路弯、陡、急、窄等安全隐患，持续提升公众出行体验，推动我县农村

公路高质量发展，不断提高人民群众的获得感、幸福感、安全感。

5.1.2 科学规划，加强区域协作，扎实做好项目前期工作

县交通运输局及各乡镇人民政府结合实际，进一步强化农村公路养护管理的组织和统筹工作，落实实施方案细则，明确工作目标和措施，加强协同配合，做到组织领导到位、工作措施到位、责任落实到位，确保农村公路工作保质保量发展。

5.1.3 强化组织领导，完善工作机制

按照“乡村道乡村管”的原则，设立县、乡、村三级级管理体系。县域内农村公路由县政府主要领导负责，县级公路由县政府分管领导负责，具体工作由县交通运输局落实，乡级公路由乡镇政府主要领导负责，乡域副路长由乡镇政府分管领导担任；村级公路由村委会主任负责。按照农村公路相关工作要求，建立农村公路管理议事机制，确保人员配备满足工作需要，建立健全养护巡查、除雪防汛等相关制度，积极开展日常养护、巡查工作。

5.1.4 完善公路养护体制，保障公路永久耐用

按照相关规定，至 2025 年定期组织开展农村公路技术状况评定，科学合理安排农村公路大中修工程，确保县道技术状况保持良好，乡村道技术状况逐年提升。加强对建成年限较长、桥型结构落后、施工工艺存在缺陷的老龄桥和低标准桥梁的跟踪监测，对农村公路危桥及时实施改造。加强对农村公路新改建工程安全

隐患排查，补充完善村道安防工程项目库，有序推进安全隐患治理工作，进一步提高农村公路安全防护水平。制定完善“巡查、上报、处理、反馈”的养护巡查制度，扎实开展养护巡查工作，发现问题及时处理，发现病害及时处治，积极组织春秋季节养护会战，及时做好防汛及除雪防滑工作，全面加强农村公路养护。

5.1.5 加强交通运输法制化管理

我县农村公路在法制化管理过程中积极探索推动农村公路交通、安全监管等方面的立法工作，研究出台相关管理制度、实施细则，规范农村客运发展定制出行服务新业态。深入推进综合交通管理体制变革，完善交通运输治理职能体系。整合交通运输行业政府管理职能，加快建立跨方式、跨部门、跨区域的综合交通运输协调机制。统筹交通基础设施建设、交通管理等行政资源，推动城市交通综合治理。重点推动在市场准入、跨区域跨领域经营、新业态发展等领域的管理改革。

5.2 资金保障

积极争取省转移支付和交通运输部车购税资金用于农村公路。发挥好政府资金引导作用，采取资金补助、先养后补、以奖代补、无偿提供料场等多种方式支持农村公路养护。农村公路养护分成性切块资金必须用于农村公路养护。鼓励多渠道筹集资金，积极吸引社会资本投资农村公路管理养护。鼓励将农村公路建设

和一定时期的养护进行捆绑招标，将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发，运营收益用于农村公路养护。鼓励保险资金通过购买地方政府一般债券方式合法合规参与农村公路发展，探索开展农村公路灾毁保险。

5.3 科技和人力资源保障

5.3.1 科技保障

探索引入“科技兴安”工程引领，完善安全监管设施装备体系，充分利用信息化、智能化、大数据等手段提升动态监测预警、安全风险分析研判能力。

5.3.2 人才保障

持续强化农村公路系统专业技术人才、高技能人才和高素质干部队伍建设，充分发挥高层次人才的引领支撑作用。加强交通领域优秀青年人才培养引进，完善落实人才使用与激励机制，营造良好的人才发展环境。实施交通从业人员素质提升工程，加强交通职业化教育。落实建设高素质专业化干部队伍建设要求，注重专业能力培养，加强年轻干部异地交流，强化专业培训，开阔视野。