新时代的中国农村公路发展

（2024年11月）

中华人民共和国国务院新闻办公室

目　录

前　言
一、建设造福农村、惠及农民的幸福路
（一）以人民为中心
（二）高位谋划融入发展大局
（三）因地制宜探索发展路径
（四）以改革创新为动力
（五）统筹协作凝聚发展合力
二、农村公路通到老百姓家门口
（一）通村畅乡连片成网
（二）有规划有步骤有目标
（三）不让任何一地因交通而掉队
（四）标准引路向“绿”而行
三、农村公路治理更加协同、规范、高效
（一）构建完善的法律法规政策体系
（二）建立多元化资金保障机制
（三）数字化转型提升治理效能
（四）示范试点带动整体提升
四、农村公路更加舒适、安全、耐久
（一）营造“畅、安、舒、美”的出行环境
（二）规范化专业化养护
（三）把安全摆在首要位置
（四）增强路网韧性，提升保通保畅能力
五、促进农村地区“人享其行、物畅其流”
（一）农民出行更便利
（二）农村物流“活”起来
（三）城乡交通运输更均衡
六、道路通达促进百业兴、农民富、乡村美
（一）打开农民“致富之门”
（二）推进乡村全面振兴
（三）助力宜居宜业和美乡村建设
七、为发展中国家农村交通发展贡献中国力量
（一）提供符合国情、切实可行的公路技术标准
（二）分享交流农村公路发展经验
（三）支持发展中国家农村公路建设
结束语

前　言

农村公路是覆盖范围最广、服务人口最多、公益性最强的交通基础设施，是农村地区最主要甚至是唯一的交通方式，对于服务农民出行、增进民生福祉、改善人居环境、促进农业农村现代化具有重要作用。

今年是新中国成立75周年。中国幅员辽阔，地形复杂，人口众多，自然条件、资源禀赋、区域发展差异较大。中国共产党团结带领中国人民白手起家、艰苦创业，坚持政府主导、以人为本、改革创新、因地制宜，着力破解制约经济社会发展的交通瓶颈，推动农村公路实现了从“走得了”到“走得好”的持续发展。

中共十八大以来，中国农村公路进入崭新发展阶段。在习近平总书记“进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好”重要指示的指引下，通过创新体制、完善政策，系统谋划、精准施策，持续推动农村公路高质量发展，农村公路的覆盖范围、通达深度、管养水平、服务能力、安全韧性显著提高。条条大道连接中国万里河山，阡陌交通托起百姓致富梦想，中国走出了一条符合国情的农村公路发展道路，也为全球减贫事业发展贡献了中国智慧、中国方案。

为介绍新时代中国农村公路发展成就和理念，分享中国推动农村公路发展的实践经验，特发布本白皮书。

一、建设造福农村、惠及农民的幸福路

新中国成立之初，一穷二白、百废待兴，农村公路艰难起步。改革开放后，中国通过“以工代赈”、“八七”扶贫攻坚、西部大开发等重大国家战略，加大对农村公路的支持力度，有效强化了农村公路的基础条件，2002年农村公路总里程达到134万公里[1]。2003年，提出“修好农村路，服务城镇化，让农民兄弟走上油路和水泥路”，实施“东部地区通村、中部地区通乡、西部地区通县工程”和“通达通畅工程”，农村公路进入快速发展阶段，2012年农村公路总里程增长到368万公里。

进入新时代，中国的农村公路建设围绕打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略，以服务保障广大农民致富奔小康为出发点和落脚点，持续推进高质量发展，实现了具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车、通邮路目标。截至2023年底，农村公路总里程增长到460万公里，占公路总里程的84.6%，形成了“外通内联、通村畅乡、客车到村、安全便捷”的农村交通运输网络，带动了农村地区整体面貌发生巨变。中国农村公路事业沿着服务农业、造福农村、惠及农民的发展方向，阔步前行。

（一）以人民为中心

坚持以人民为中心的发展思想，努力满足人民对美好出行的需求，修人民最想修的路，着力解决人民最关心、最直接、最现实的问题。坚持人民共建共治共享，充分发挥人民群众的积极性、主动性、创造性。坚持普惠性、可持续发展，大力推进城乡基本公共服务均等化，奋力实现农村公路由“通”到“畅”再到“好”的转变，让人民共享交通发展成果，不断提升人民的获得感、幸福感、安全感。

（二）高位谋划融入发展大局

坚持围绕中心、服务大局，把农村公路放在打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略、推进农业农村现代化等事关国家发展全局的重大任务中统筹谋划部署。充分发挥农村公路在农村经济社会发展中的先行作用，坚持科学规划、适度超前，加快补短板强弱项，消除制约农村发展的交通瓶颈，实现所有具备条件的乡镇和建制村通硬化路、通客车、通邮路，推动农村公路提升服务品质、提高服务效率、拓展服务功能，引领服务促进城乡统筹，助力减少城乡差距，推进农业农村现代化、促进农民农村共同富裕。

（三）因地制宜探索发展路径

坚持精准施策，充分考虑不同地区、不同类型乡村的阶段性特征以及客观条件，差异化制定发展目标任务和支持政策，使农村公路与区域经济发展水平、乡村产业布局和群众安全便捷出行需求相适应。按照“宜宽则宽、宜窄则窄”的原则，合理确定建设技术标准，节约集约用地，强化生态环境保护和民俗文化传统保护。立足各地资源禀赋差异，探索适合不同地区的农村公路发展模式，促进农村公路与当地产业深度融合，充分发掘当地资源优势，不断延长农业产业链，助力产业提升。

（四）以改革创新为动力

坚持深化农村公路管理养护体制改革，持续完善农村公路建设、管理养护、客货运输发展的体制机制和政策制度，构建系统完备、科学规范、运行有效的制度体系，推动建设、管理、养护、运营协调发展。把有为政府和有效市场结合起来，加大政府投入力度，充分调动社会力量，解决农村公路发展不平衡不充分问题。把高质量发展摆在突出位置，以改革创新激发农村公路发展活力，因地制宜发展新质生产力，以农村公路高质量发展服务保障中国式现代化建设。

（五）统筹协作凝聚发展合力

坚持调动各方积极性，建立“政府主导、部门协调、上下联动、运转高效”的工作格局，形成权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制。加强资源、资金和政策整合，强化农村公路管理养护资金保障，提高对重大战略、重点区域的保障力度。激发广大群众参与农村公路建设和养护的积极性、主动性，发挥企事业单位、社会团体、国际组织的积极作用，把农村公路示范创建作为发挥省市两级统筹指导作用、夯实县级主体责任的有效载体，共同汇聚形成发展强大合力。

二、农村公路通到老百姓家门口

家门口的幸福，起于阡陌交通。以适应和满足优化村镇布局、农村经济发展和农民安全便捷出行需求为目标，持之以恒、攻坚克难，稳步推进农村交通基础设施建设，“晴天一身土，雨天一身泥”成为历史，“出门水泥路，抬脚上客车”的梦想变为现实。

（一）通村畅乡连片成网

十年来，中国农村公路建设成效显著，在农村公路总规模增长的同时，技术等级和通达深度也明显提升。

里程规模显著增长。十年来，新改建农村公路250余万公里。截至2023年底，农村公路总里程达到460万公里，长度可绕地球赤道115圈，十年间增长21.7%。县道、乡道、村道里程分别达到70万公里、124万公里、266万公里。农村公路桥梁达到53万座、隧道2222座。形成了一张县道沟通城乡、乡道往来交织、村道抵田连户的农村交通基础设施网络。（见图1）

技术等级逐年提高。截至2023年底，农村公路等级路[2]里程及比例分别达到445万公里和96.8%，铺装路面里程及比例分别达到422万公里和91.8%，十年间分别提高了11.9个百分点、27.2个百分点。

通达深度全面提升。实现了具备条件的约3万个乡镇、超过50万个建制村全部通硬化路（见专栏1）。有序实施了较大人口规模自然村（组）通硬化路建设。旅游景点、产业园区、资源矿产等农村地区主要经济节点的通硬化路问题基本解决。偏远地区尤其是山区农民群众对外出行更加便捷。（见图2）

（二）有规划有步骤有目标

立足服务国家发展战略和农村经济社会发展需求，坚持规划引领、加强统筹协调，科学制定农村公路发展阶段性目标、任务和路径，推进农村公路事业稳步有序发展。

系统谋划农村公路发展。农村公路中长期规划是农村公路事业持续健康发展的基本依据。我国2005年发布《农村公路建设规划》，2013年发布《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要（2011—2020年）》，提出到2020年具备条件的乡镇和建制村通沥青（水泥）路等发展目标，把具备条件的乡镇和建制村通硬化路作为全面建成小康社会的交通运输兜底性任务，加大贫困地区农村公路建设力度。2021年发布《农村公路中长期发展纲要》，构建便捷高效的农村公路骨干路网、普惠公平的农村公路基础网络，科学指导全面建设社会主义现代化国家新征程阶段农村公路建设与发展。2022年发布《全国国土空间规划纲要（2021—2035年）》，引导农村公路与产业园区、旅游景区等协同布局，加强农村公路与乡村文旅资源和特色产业对接。

有序推进农村公路建设。在中长期规划指引下，制定了公路五年发展规划等阶段性规划。合理确定不同时期的农村公路发展目标和重点任务（见专栏2），有序实施“通达通畅工程”、提档升级工程、安全能力提升工程、联网路建设工程等。因地制宜、分区分类施策，统筹推进农村公路建设，一步一步推进、积小胜为大胜，逐步提升农村公路服务能力和水平。

（三）不让任何一地因交通而掉队

人民交通为人民。农村公路发展过程中始终把人民对美好生活的向往作为努力方向，注重均衡发展、协调发展，让人民群众共享交通发展成果，不让任何一地因交通而掉队。

促进区域农村公路平衡发展。中国幅员辽阔、乡村广布，区域间发展程度参差不齐。制定差异化农村公路建设支持政策，对中部地区、西部地区、特殊困难地区确定不同的建设重点，制定投资政策进行倾斜性支持，重点发展脱贫县、乡村振兴重点帮扶县、欠发达地区、山区、民族地区等地区农村公路，逐步补齐短板，缓解区域间农村公路发展不平衡问题。

缩小城乡交通差距。持续提升农村公路品质，实施路面硬化、窄路基或窄路面路段改造、乡镇通三级路、建制村通双车道公路、乡镇对外双通道、老旧县乡道改造等一系列工程，农村地区交通基础网络、骨干网络不断完善，与城市道路的差距逐步缩小。

解决特殊地区出行难题。改一条溜索、修一段公路就能给群众打开一扇脱贫致富的大门。为了保障偏远山区百姓安全出行，推动“溜索改桥”建设，专项资金支持、精心组织实施，用3年时间彻底改善了溜索地区出行条件（见专栏3）。推进“直过民族”[3]和人口较少民族聚居区农村公路建设，解决民族地区交通闭塞的突出问题，加快民族地区脱贫致富步伐。

（四）标准引路向“绿”而行

以政策制度、标准规范为指引，强化监管监督，建设质量优良、安全耐久、绿色发展的农村公路。

强化制度标准保障。管理制度让农村公路建设有法可依、有章可循。出台《农村公路建设管理办法》等部门规章和《农村公路建设质量管理办法》《关于提升农村公路工程质量耐久性的实施意见》等政策制度文件，为农村公路建设责任划分、建设规划、资金筹措、建设施工、质量安全、工程验收等提供有效的制度保障。

建设符合标准的农村公路。结合地形地貌等实际情况，以《公路工程技术标准》《小交通量农村公路工程技术标准》等为指导，在技术等级选用、交通量、设计速度、路线、路基、路面、安全设施等方面严格执行行业或地方标准规范，确保建成符合标准的农村公路。农村公路宽度一般不低于4.5米，高级路面（沥青、水泥混凝土路面）比例超过87%。

打造质量耐久的农村公路。高度重视农村公路建设质量，贯彻全过程质量安全理念，严格执行公路建设项目法人责任制度、招标投标制度、工程监理制度和合同管理制度。严格按图施工，对偷工减料等行为严肃查处。加强对农村公路参建人员职业培训和技术指导，提升农村公路质量管控能力。强化建设质量检测，开展年度农村公路实体质量抽检，重点加强农村公路安全防护设施质量监管。农村公路建设工程实行质量责任终身制。强化工程质量监督评价，推行农村公路建设“七公开”制度，将建设计划、补助政策、招投标、施工管理、质量监管、资金使用和工程验收等信息公开，接受社会监督。建立以质量为核心的农村公路信用评价机制，质量信用评价结果在市场准入、招投标和行业监管中得到应用。

推进绿色发展。绿水青山就是金山银山，牢固树立和践行绿色发展理念，建设以资源节约、生态环保、节能高效、服务提升为主要特征的绿色农村公路，实现健康可持续发展。节约集约利用资源，严格保护土地资源。推行废旧材料再生循环利用。推行生态环保设计，严守生态保护红线，实现路与自然和谐共生。突出全寿命周期成本理念，实施标准化施工。因地制宜建设沿线充电基础设施、交通驿站、停车休息观景点等，服务群众绿色、便捷出行。

三、农村公路治理更加协同、规范、高效

建好是基础，管好是保障。立足当前，着眼长远，准确把握农村公路发展规律、趋势、特征，不断建立健全体制、机制、政策、制度，持续提高农村公路治理能力。

（一）构建完善的法律法规政策体系

致力于提高治理管理效能，坚持问题导向，持续深化农村公路管理体制机制改革，健全完善法律法规政策，强化要素保障，逐步构建农村公路治理体系的“四梁八柱”。

健全法律法规。高度重视农村公路立法工作，先后出台一系列相关法律法规、规章制度。1997年，《中华人民共和国公路法》出台，历经5次修正，对包括县道、乡道在内的公路规划、建设、养护、经营、使用和管理进行了规定。2011年，颁布《公路安全保护条例》，对开展执法巡查、违建清理、超限超载车辆管理等工作进行了明确。目前，正在积极推进《农村公路条例》制定工作。全国各省（区、市）颁布农村公路条例或公路条例等地方性法规。颁布《农村公路养护管理办法》《道路旅客运输及客运站管理规定》等部门规章。形成了国家法律为龙头，行政法规为骨干，地方性法规和部门规章为支撑的农村公路法律法规体系。

完善政策制度。出台《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》等20余项政策文件，建立覆盖体制、机制、组织、监管、资金、考核、服务等领域的农村公路政策制度体系。把责任制作为管理的重中之重，出台《关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》，确立省、市级政府加强统筹和指导监督、县级政府履行主体责任，建立县级相关部门、乡级政府农村公路管理养护权力和责任清单，形成上下联动、密切配合、齐抓共管的工作局面。建立农村公路“路长制”（见专栏4），由县、乡两级行政负责人和村（居）委员会负责人担任路长，实现跨部门协同，推动政府主体责任高效落实，使农村公路管理逐步从粗放向精准、从被动向主动、从单打独斗向齐心协力转变。

（二）建立多元化资金保障机制

农村公路的发展离不开资金的投入和保障，特别是中央和地方各级政府财政资金是保障中国农村公路快速发展的关键。各级政府坚持上下联动、统筹推进，逐步构建“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的农村公路资金筹措体制机制，有效破解农村公路资金保障难题。

明确农村公路财政事权与支出责任。推进交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革，将农村公路明确为地方财政事权，细化和夯实各级政府在农村公路方面的财政事权和支出责任，改变过去长期以来“上下不清，左右不明”的局面。对地方政府履行农村公路财政事权、落实支出责任存在收支缺口的，上级政府根据不同时期发展目标给予资金支持。

加大各级财政资金支持力度。政府投入在农村公路建设养护中发挥至关重要的作用，中央通过车辆购置税收入补助地方资金、中央预算内投资、成品油税费改革转移支付等资金渠道，省、市、县三级政府加大各类财政资金投入支持农村公路发展。地方政府将农村公路管理机构运行经费和人员基本支出纳入地方一般公共预算，将农村公路发展纳入地方政府一般债券重点支持范围。农村公路日常养护资金按照不低于县道每年每公里10000元、乡道每年每公里5000元、村道每年每公里3000元的标准执行。指导各地用好用足农村客运补贴资金。十年来，累计完成农村公路固定资产投资4.3万亿元，累计投入养护资金1.1万亿元，其中政府资金均占80%左右。每年中央财政投入89亿元农村客运补贴资金。（见图3）

利用多元化市场融资方式拓宽融资渠道。充分发挥市场融资机制在农村公路发展中的重要作用，积极拓宽资金来源渠道。各地区结合实际，通过将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发等方式创新“农村公路+”投融资模式（见专栏5）。通过将农村公路管养纳入政府购买服务指导性目录，探索农村公路灾毁保险等方式支持农村公路养护。鼓励各类金融机构依法合规加大对符合条件的农村公路建设的支持力度。十年来，全国累计使用各类金融机构信贷资金约8000亿元用于农村公路发展。

规范高效用好农村公路发展资金。完善车辆购置税补助地方资金转移支付制度，利用“以奖代补”方式支持农村公路建设（见专栏6），对各级财政用于农村公路的资金实施全过程预算绩效管理，提高农村公路资金使用效益，加强农村公路资金使用监管，给资金戴上“紧箍咒”。在资金管理和使用上建立“谁申报谁负责”“谁使用谁负责”的责任机制，确保资金实际足额拨付到位，并按有关规定向社会公开，接受群众监督。加强农村公路债务风险防控，依法合规筹措债务资金。

（三）数字化转型提升治理效能

数字化是提高农村公路治理能力的“助推器”。坚持“统筹谋划、需求导向、协同共享、安全适用”的原则，推动农村公路建设、管理、养护、运行、服务全流程数字化转型，为构建现代化农村交通运输体系提供支撑。

筑牢农村公路数字化底座。实施《农村公路基础设施统计调查制度》《公路养护统计调查制度》《道路运输统计调查制度》等，定期开展监测统计，建立基础设施数据库，实现农村公路建、管、养、运全业务链条的在线管理监测，提升农村公路数字化、智能化的统计、监测和管理水平。开展农村公路“一路一档”信息化建设，实现每条农村公路基础数据信息可查可溯，基本实现农村公路“一张图”管理。

深化农村公路数字化应用。结合基础数据，推进技术状况、养护作业、资金分配、应急调度、“路长制”运行、统计管理、出行服务等数据融合，实现信息互通共享。创新引入物联网、卫星遥感、云计算、人工智能等先进信息技术，积极探索AI自动巡检、无人机智能巡检、路网智慧监测、智慧养护、灾害智慧预警、大数据决策分析等在农村公路领域的应用场景，持续提升农村公路数字化水平。

（四）示范试点带动整体提升

通过示范创建、试点探索、品牌建设等方式，让典型引路和发挥示范作用，带动提升农村公路整体发展水平。

开展示范创建活动。组织开展“四好农村路”全国示范县、城乡交通运输一体化示范县等示范创建活动（见专栏7），促进实践创新。2018年以来，累计命名“四好农村路”全国示范县545个，城乡交通运输一体化示范县102个。加强经验总结和推广，在“路长制”、信息化应用、资金筹措、交旅融合、客货邮融合、促进共同富裕等领域形成100余个典型案例和150个农村物流服务品牌。

加强试点探索。试点是探索发展路径、提高管理效能的重要手段。围绕交通强国建设发展目标，开展15个“四好农村路”高质量发展交通强国建设专项试点，在政策制度、体制机制、技术创新、融合发展、灾毁保险等方面，探索不同区域、不同领域农村公路高质量发展新路径。确定167个农村公路管理养护体制改革试点单位，聚焦“路长制、创新养护生产模式、信息化管理、美丽农村路、资金保障、创新投融资机制、信用评价机制、政府考核”8个领域，推进农村公路管理责任落实、管理机制完善、管理模式创新。

四、农村公路更加舒适、安全、耐久

秉持“建设是发展，养护也是发展”的理念，坚持科学养护和全面养护相结合，从提升路况、保障安全、绿化美化等重点入手，持续提升养护效能，提高农村公路服务水平。

（一）营造“畅、安、舒、美”的出行环境

农村公路养护成效显著，路况水平、安全水平显著提升，路域环境更加美观，农民群众出行越来越顺畅、越来越安全、越来越舒心。

路况水平实现跨越式提升。持续加大养护投入，全面开展日常养护，大力实施养护工程，农村公路养护工程年均比例超5%。十年来，累计实施修复养护工程184万公里，优良中等路率[4]从79%上升至91.1%，基本实现“有路必养、养必到位”。（见图4）

安全保障能力显著增强。不断加强农村公路基础设施建设，深入排查治理安全隐患，强化农村公路交通安全管理，农村公路本质安全水平和应急保障能力不断增强，道路交通安全形势持续稳定。2023年农村公路一次死亡3人以上较大交通事故起数比2013年下降36.5%，一次死亡10人以上重特大交通事故起数比2013年下降85.7%。

路域环境持续优化。扎实开展农村公路路域环境综合整治，加强洁化、绿化、美化，农村公路实现“路田分家”99万公里、“路宅分家”62万公里，农村公路更加整洁、美丽。

（二）规范化专业化养护

农村公路“三分建，七分养”。健全完善养护技术体系，发展先进适用的养护技术，不断提高养护效能，保持农村公路完好、畅通。

积极推行养护科学决策。将养护科学决策纳入到养护工作全过程、各环节，遵循全寿命周期综合效益最佳理念，以公路技术状况检测评定、养护需求分析、养护方案确定为基础，综合考虑技术、经济、安全、环保等因素，合理确定养护工程项目，为养护工作实施提供科学依据。研发路面自动化检测车、便携式检测装备，应用大数据及人工智能等技术，探索采用与养护巡查、路政巡查、客货运输结合的方式，加快推进农村公路路况自动化检测，2023年农村公路路面自动化检测比例达到70%。深化检测数据分析应用，更加有力支撑养护科学决策，农村公路养护精细化、精准化水平持续提升。

规范实施养护作业。出台《农村公路养护技术规范》《农村公路技术状况评定标准》《农村公路养护预算编制办法》等技术标准规范。加强日常养护，开展日常巡查、日常保养和小修，保持农村公路处于良好的技术状况。重视预防养护，科学安排预防养护工程，有效延长农村公路使用寿命；实施修复养护，加强专业化设计，针对性确定养护对策；做好专项养护，加快提升或恢复服务功能；开展应急养护，突发情况造成农村公路损毁、中断、产生重大安全隐患时，尽快恢复安全通行。

创新多元养护组织模式。有序推进农村公路养护市场化改革，政府与市场合理分工的养护生产组织模式逐步建立，养护作业更加科学规范高效。农村公路预防养护、修复养护等养护工程通过招投标方式，委托专业队伍实行专业化养护。鼓励采用干线公路建设和养护与农村公路打捆招标、农村公路片区化养护总承包、农村公路建设和养护捆绑招标等新型生产组织模式。农村公路日常养护采用群众性养护和专业化养护相结合的方式，积极吸收沿线群众参与，强化技能培训，逐步建立相对稳定的群众性养护队伍。

推动“四新”技术应用。新技术、新工艺、新材料、新设备的推广和应用，对于提高公路养护质量、延长公路使用寿命、降低养护成本、促进公路行业可持续发展具有重要作用。采用就地冷再生、厂拌热再生、水泥路面白改黑碎石化利用等工艺，废旧路面材料、废旧轮胎、工业固废、建筑废弃物等废弃物循环利用技术，推动轻量化高强钢等新材料在安全设施上的推广应用，应用新型摊铺机、小型灌缝机等设备，在节约投资、缩短工期、节能环保等方面取得了良好效果。

（三）把安全摆在首要位置

强化农村公路安全隐患治理和基础设施安全防护，切实保障人民群众安全、便捷出行，让农村公路成为安心之路、畅通之途。

加强设施安全防护。严格执行安全设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度。扎实开展公路安全设施和交通秩序管理精细化提升行动，实施和完善农村公路安全生命防护工程，持续深化农村公路“千灯万带”示范工程，强化农村公路安全隐患整治。十年来，累计实施农村公路安全生命防护工程123万公里，标识标线、减速带、信号灯等安全设施设置不断完善，农村公路安全防护水平显著提高。

实施危旧桥梁改造。桥梁是交通网络中的关键节点性工程，实施危旧桥梁改造，是保障桥梁安全运营、维护农村公路安全畅通的重要基石。加强桥梁管理和重点桥梁定期检测，严格落实责任划分、信息公开、资金保障等桥梁安全运行“十项制度”，扎实开展农村公路桥梁护栏安全防护能力提升、独柱墩桥梁运行安全提升、桥梁信息和限载标志规范设置等专项工作。深入开展公路危旧桥梁改造行动，十年来，累计实施农村公路危旧桥改造5.8万座，危桥总数逐年下降，一二三类桥梁[5]比例从83.2%上升至98%，农村公路桥梁安全耐久水平不断提高。

（四）增强路网韧性，提升保通保畅能力

坚持人民至上、生命至上，统筹高质量发展和高水平安全，健全完善农村公路防灾减灾体系，持续提升农村公路网络安全韧性与应急保障能力，切实维护人民群众生命财产安全。

强化应急保障。中国地域辽阔，山川河流地势复杂，洪涝、地质等灾害多发频发，防灾减灾不仅是应急之举，更是长久之计。出台《关于进一步提升农村公路防灾减灾能力的意见》，健全农村公路突发公共事件应急管理机制，提升应对突发公共事件和安全应急保障防灾减灾能力。依托国家区域性公路交通应急装备物资储备中心，推动地方公路交通应急物资储备中心建设，布局完善、品类完备、随调随用的交通应急物资储备体系逐步完成。有序实施农村公路管理站、道班等场所拓展改造，完善应急装备、物资、工具储备功能。加强专群结合的应急抢险队伍建设，强化应急预案演练、人员教育培训和运力储备，应急处置能力不断提升。

加强巡查巡护。防微杜渐，未雨绸缪，常态化开展日常巡查检查，强化重点时段重点路段巡查防护。分类分级细化自然灾害应对措施，汛期和台风等恶劣天气来临前及时清理疏通边沟、排水沟等排水设施，加强对高边坡、急弯陡坡、临水临崖、路侧险要、自然灾害风险点、历史灾毁点等重点路段集中排查，实施必要的防护工程。遇到低温雨雪冰冻等恶劣天气，加大对易积雪结冰等重点路段巡查检查，提前撒布防滑料、除冰剂、融雪剂等，及时除冰除雪，强化标识提醒和警示预警，保障路网畅通。

强化抢通保通。加强监测预警和调度指挥，动态掌握气象变化和自然灾害预警信息，及时启动防御响应或应急响应。建立预警响应联动和直达基层一线的临灾预警“叫应”机制，强化现场应急避险能力。及时打通抢险救灾“生命线”，保障应急人员和装备安全顺畅通行。有序有力组织开展农村公路抢修抢通，加大资金支持力度，抓好灾后恢复重建，保障群众安全出行和恢复生产生活。

五、促进农村地区“人享其行、物畅其流”

持续致力于满足农民群众日益增长的美好生活需要，不遗余力地拓展农村地区客货运输服务覆盖范围，提升城乡交通运输服务均等化水平，实现城乡之间人员、物资的顺畅流动，有力推进城乡要素平等交换和公共资源均衡配置。

（一）农民出行更便利

突出农村客运公益属性，以提升均等化水平、优化供给模式、构建长效机制等为重点，持续完善农村客运体系。

千乡万村通客车。为了让每一位老百姓都能“出家门、上车门、进城门”，各地结合实际，通过农村公共汽电车、农村班车客运、区域经营、预约响应等多种形式，形成了以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点，遍布农村、连接城乡、纵横交错的农村客运服务网络，乡村之间、城乡之间连接更加紧密。十年来，累计新增通客车乡镇超过1100个、建制村超过4.5万个，具备条件的乡镇和建制村通客车比例均达到100%。

（下转第七版）