**浙江省“四好农村路”中长期发展纲要**

**浙江省交通规划设计研究院**

**交通运输部规划研究院**

**2020 年 04 月**

**目 录**

[**前言** 1](#_Toc34993053)

[**一、发展基础** 3](#_Toc34993054)

[**（一）发展成就** 3](#_Toc34993055)

[**（二）发展经验** 7](#_Toc34993056)

[**（三）存在问题** 8](#_Toc34993057)

[**二、发展要求** 10](#_Toc34993058)

[**（一）总体发展要求** 10](#_Toc34993059)

[**（二）阶段性发展特征** 12](#_Toc34993060)

[**三、总体思路** 14](#_Toc34993061)

[**（一）指导思想** 14](#_Toc34993062)

[**（二）基本原则** 14](#_Toc34993063)

[**（三）发展目标** 15](#_Toc34993064)

[**四、主要任务** 23](#_Toc34993065)

[**（一）更通达** 23](#_Toc34993066)

[**（二）更畅通** 25](#_Toc34993067)

[**（三）更安全** 26](#_Toc34993068)

[**（四）更舒适** 28](#_Toc34993069)

[**（五）更美丽** 31](#_Toc34993070)

[**五、保障措施** 33](#_Toc34993071)

[**（一）强化法制保障** 33](#_Toc34993072)

[**（二）完善资金保障** 33](#_Toc34993073)

[**（三）强化用地保障** 34](#_Toc34993074)

[**（四）健全绩效考核** 34](#_Toc34993075)

**前言**

实施乡村振兴战略，是以习近平同志为核心的党中央顺应时代发展要求、总揽党和国家事业全局作出的重大战略决策，是新时代做好“三农”工作的新旗帜和总抓手。浙江省委、省政府把实施乡村振兴战略放在优先位置，按照“走在前列”的基本要求，奋力推进乡村全面振兴。农村公路是实施乡村振兴战略的先行领域、基础保障和重要载体，是交通强国建设的重要内容。习近平总书记明确提出要进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，为加快推进农业农村现代化提供更好保障。交通运输部紧紧围绕“建好、管好、护好、运营好”农村公路总目标，提出将推进“四好农村路”高质量发展作为当前和今后一个时期农村公路发展的主攻方向。

为进一步贯彻落实习近平总书记关于“四好农村路”建设的重要指示精神，更好推进人民满意、保障有力、世界领先交通强国建设，更好服务支撑乡村振兴战略和农业农村现代化发展，更好满足人民群众日益增长的美好生活向往，深入推进我省“四好农村路”高质量发展继续走在全国前列，打造具有浙江特色的“四好农村路”高质量发展样板，特编制浙江省“四好农村路”中长期发展纲要，指导未来一段时期浙江省农村公路发展。

本纲要期限为2021-2050年，基础年是2018年，目标年为2025年、2035年和2050年。本纲要以交通强国建设纲要、农村公路中长期发展纲要、交通运输部关于推进“四好农村路”建设的意见、浙江省乡村振兴战略规划（2018—2022年）、浙江省人民政府关于高水平建设“四好农村路”的实施意见、中共浙江省委 浙江省人民政府关于深人贯彻《交通强国建设纲要》建设高水平交通强省的实施意见、浙江省综合立体交通网规划（2021-2050年）、浙江省地方标准《四好农村路》（DB33/T2209-2019）等规划和文件为主要编制依据。

**一、发展基础**

近十五年来，在交通运输部、省委省政府正确领导下，我省大力推进“四好农村路”建设，2010年实现所有建制村通等级公路，解决了“通”的问题；2010年实现农村公路路面硬化率100%，解决了 “畅”的问题；2017年实现建制村客车村村通，解决了“运”的问题。2018年开始，实施高水平建设“四好农村路”，将持续解决“优”的问题，为浙江率先实现全面小康提供了重要支撑，浙江省城乡居民收入比和农民人均年收入连续多年居全国省区首位。

**（一）发展成就**

**1、坚持理念创新，农村公路扮靓美丽乡村**

立足美丽浙江，践行“两山”理念，在全国率先创建美丽农村公路。将因地制宜、宜弯则弯、宜窄则窄、弯一弯是一道风景、停一停是一种享受作为四好农村路建设的重要理念，真正做到“修一条路、造一片景、活一方经济、富一方百姓”。 出台《万里美丽经济交通走廊创建指南》，将美丽公路理念贯穿“四好农村路”全过程。印发《浙江省创建美丽公路“五个一万”工程实施意见》，提升农村公路等级1万公里，完成农村公路维修1万公里，实施农村公路安保工程1万公里以上，建设港湾式停靠站1万个，推动了“美丽公路+”新业态蓬勃发展。围绕省委省政府打好转型升级系列组合拳的要求，与“五水共治”“四边三化”“三改一拆”“小城镇环境综合整治”等环境治理行动紧密结合，开展了以农村公路为重点的路域环境专项整治行动，农村公路的路容、路貌大幅提升，农村通行条件明显改善，有效营造了环境优美、生态宜居的美丽乡村风貌。截至2018年底，成功创建全国“四好农村路”示范县6个，省级示范县20个，示范乡镇117个，成为全国示范县数量和比例最高的省区之一，引领全省“四好农村路”高质量发展。

**2、强化政策创新，农村交通网络快速发展**

2003年，在时任浙江省委书记习近平同志决策部署下，我省在全国率先实施“乡村康庄工程”，历届省委省政府按照习近平总书记当年的决策部署，坚持一张蓝图绘到底，把农村公路作为最大的“民心工程”、“德政工程”，作为统筹城乡发展的重要抓手，加大财政投入，强化政策保障，大力推进农村公路建设。15年来，累计投入资金超3000亿元，新改建农村公路9万公里，基本适应了农村农业发展。截至2018年底，全省农村公路总里程10.8万公里（其中县道2.9万公里、乡道2万公里、村道5.9万公里），占公路总里程的89.3%，农村公路密度达到105.8公里/百平方公里，居全国前列，农村公路桥梁3.8万座（总长1412公里），居全国第二位，农村公路隧道721座（总长340公里），居全国第一位，全省共有陆岛交通码头197座，泊位310个，陆岛交通码头数量、码头吨级和客运量等均位居全国前列，农村地区的交通条件全面提升。2018年，省委常委会专题研究，部署推进高水平建设“四好农村路”，全力实施高水平建设“四好农村路”助推乡村振兴战略三年行动计划，会同省财政厅出台“以奖代补”政策，落实省级财政资金80亿元，支持县（市、区）“四好农村路”建设，向26个加快发展县重点倾斜，最高可获5000万元奖励，撬动地方投资700余亿元，破解资金难题。积极协调省自然资源厅在全国首个出台政策，对于路面宽度不超过6米、路基宽度不超过6.5米的农村公路，为确保交通安全，路基宽度可最多增加1.5米，其用地不改变土地原有性质，解决了农村公路建设用地难问题。积极探索农村公路灾毁保险，全省6个市17个县（市、区）共计约2.5万公里农村公路率先参保，破解山区农村公路灾毁抢通修复难的问题。

**3、推进制度创新，农村公路发展有章可循**

落实标准强省总要求，在全国率先出台《四好农村路》省级地方标准，涵盖农村公路建管养运各方面，打造具有浙江特色的标准规范体系，引领全省“四好农村路”高水平发展。出台《浙江省通村客运服务指南》，2017年在全国第一批实现建制村客车“村村通”，城乡道路客运一体化发展水平持续提升，提前完成“消灭3A、巩固4A、提升5A”目标，5A级市县比例达到87%。制定出台《浙江省公路安全生命防护工程实施指南（试行）》，大力实施以临水临崖高落差、视距不良、病危桥隧、路线交叉等为整治重点的农村公路安全生命防护工程，“十二五”以来全省增设危险路段安全设施1.98万公里，改造处治危病桥梁约1460座，至2018年底，农村公路四五类桥梁占比下降到0.87%，全省道路交通事故数、死亡人数连年下降。

**4、深化体制创新，农村公路治理体系日趋完善**

全面推进农村公路管理养护体制改革，2008年省政府先后出台《浙江省农村公路管理养护体制改革方案》《浙江省农村公路养护与管理办法》等一系列规章制度，严格落实县级人民政府主体责任，建立健全“县道县管、乡村道乡镇统管”的养护工作机制，全省县级管养机构按规定设置到位，乡级农村公路管理站基本挂牌成立，累计创建规范化乡级农村公路管理站548个，规范化创建占比达48%，农村公路列养率达到100%，全省农村公路优良中等路的比例达到91%，基本实现“有路必养”、“有路必管”。充分借鉴我省河长制的成功经验，在全国率先全面推行县、乡、村三级路长制，明确各级路长的职责和权限，落实县、乡、村管养主体责任，在全省推行“路长+网格员”、“线上+线下”运行模式，农村公路管养水平得到进一步提升。

**5、加快服务创新，绘就农民小康路**

按照“出门有车坐、镇镇有站场、村村有站点、服务有平台”的“四有”目标，大力发展农村运输，2017年全省建制村通客车率达100%。大力推进农村公路驿站、港湾式停靠站、村级农村物流服务点等服务设施建设，建成普通公路服务站700余个、港湾式停靠站2.84万个、县级物流站点148个、乡镇物流网点863个、村级物流网点1.5万个，提升农村公路整体服务水平。创新电话、网络预约等“门对门”服务模式，破解偏远乡村群众出行难问题，积极推进农村渡运营运公司化、公交化改革，促进农村水陆公交一体化发展，为全省1800万农村群众提供了安全便捷的出行服务。整合农村物流网络资源，以“强协作、促融合、优服务”为总基调，探索推进“布点、织网、联动”3条发展路径，实施“互联网+农村物流”行动，创新货运公交、小件快运等便民新模式，提供高质量农村物流服务。为农村经济发展、农民增收创造了良好的交通条件。

**（二）发展经验**

**1、党委政府高度重视，是农村公路发展的根本保障**

近年来，我省坚定不移地贯彻落实好习近平总书记关于“四好农村路”的重要指示，按照交通运输部和省委省政府统一部署，各级党委政府高度重视农村公路发展，以更高水平、更高标准、更大力度，全力加快“四好农村路”建设，特别是通过创建美丽经济交通走廊，形成“美丽交通+”新业态，打通了绿水青山转化为金山银山的畅途。

**2、多方联动、合力推进，是农村公路发展的基本前提**

成立高水平建设“四好农村路”工作领导小组，将“四好农村路”建设纳入各地市政府民生实事项目，形成了“政府主导、行业主抓、部门协同、社会参与”的工作合力。交通部门牵头，农业农村、自然资源、旅游等相关部门密切配合，协同推进，全省上下形成合力。

**3、以人民为中心，是农村公路发展的出发点和落脚点**

“四好农村路”是习总书记亲自提出、亲自推动的一项民生工程、民心工程、德政工程，充分体现了以人民为中心的发展思想，彰显了党执政为民的情怀。因地制宜、精准施策，满足不同地区农村交通运输发展需求。

**4、统筹规划、创新发展，是农村公路发展的科学保障**

农村公路规划从农村经济社会发展、路网交通发展和农民群众实际出行需求出发，与旅游发展规划、美丽乡村建设规划、乡村经济发展规划等顺畅衔接，为我省农村公路建设勾勒清晰的发展蓝图。以规划为引领，推动“四好农村路”建设不断向深入迈进。

**（三）存在问题**

农村公路有三个特点：一是点多线长面广，联通全省1374个乡镇、2.7万个行政村、7.5万个自然村，遍布全省10.55 万平方公里的各个角落，总里程达到10.8万公里；二是管理层级多环节多，从党中央国务院到省、市、县、乡、村各级，行政管理层级多，涉及部门多，工作环节多；三是要素保障供需矛盾大，资金筹措难度大，建设用地供需矛盾突出。尽管我省“四好农村路”发展水平总体上处于全国前列，但对照习总书记重要指示精神，对照浙江“两个高水平”和乡村振兴战略的要求，还存在着农村公路发展不平衡、不充分、不优质的问题，不能充分满足人民群众对美好出行的需要。具体表现在以下四个方面：

一是农村路网还需进一步完善，农村公路通达深度不够，技术等级偏低，全省还未实现自然村的等级公路全覆盖，农村公路安全设施仍存在短板。二是主体责任落实还不够到位，尤其是乡镇农村公路管理机构、人员、资金不到位，公路养护投入不足，巩固提升路况水平压力较大。三是运输服务有待提升。部分区域客流偏少，客运班线存在“开得通、留不住”等问题，部分乡镇缺少客货一体服务站，难以满足农村群众日益增长的运输服务需要。四是区域发展不平衡，平原地区相对较好，但山区、海岛等偏远地区还存在短板。

**二、发展要求**

**（一）总体发展要求**

交通运输是经济社会发展的“先行官”。交通现代化是社会主义现代化的必然要求。我省农村公路占公路总里程的近90%，是整个综合交通的底色，事关交通行业现代化。我省“四好农村路”发展要求在打造交通强国示范区时要贡献四好农村路浙江样板，在深入实践“两山”理论时同步推进农村公路绿色高品质发展，在统筹城乡融合发展时提升农村公路服务保障能力，打造人民满意的农村交通。

**1、打造交通强国示范区要求贡献四好农村路浙江样板**

浙江位于“一带一路”、长江经济带以及长三角高质量一体化发展等国家战略的核心区域，打造交通强国示范区和更高质量发展区，要求对标国际一流发展水平，全力推动大湾区大花园大通道大都市区建设，要更加注重交通一体化和融合发展，着力服务民生，强化规划引领作用，全面提升通达通畅水平，健全农村公路管理机制，构建科学高效养护体系，完善客货运营服务网络，提高安全保障能力，推进农村公路智慧化，打造“四好农村路”浙江金名片。

**2、深入实践“两山”理念要求农村公路绿色高品质发展**

浙江作为“绿水青山就是金山银山”科学理念的发源地，要深入践行绿色发展之路，形成交通运输、经济发展与生态保护的和谐发展新局面。要坚持以美丽经济交通走廊为载体，充分结合沿线文化景观特色，促进农村公路与沿线生态环境自然和谐，把农村公路打造成旅游农村路，展示浙江特色乡韵风情，服务“美丽乡村”和全域旅游建设；要融入高质量发展理念，规范和提升建管养运标准，实现建管养运各方面全过程统一协调发展，推进农村公路与农业、农村各方面有机融合，促进农村经济持续繁荣。

**3、统筹城乡融合发展要求提升农村公路服务保障能力**

新型城镇化是乡村振兴和区域协调发展的有力支撑，推动新型城镇化要求强化交通运输网络支撑，发挥农村公路的先导作用。提升农村公路的服务保障能力，要求加快完善农村公路政策法规保障体系，深化“放管服”要求，提升建设质量和效率；要求完善农村公路网络布局，推进农村公路成网成环，形成层次清晰、功能完备的路网结构；要求加快推进农村公路智慧化转型，提升信息服务和治理能力；要求拓展农村公路服务功能，加强交通驿站、港湾式停靠站、观景台、休息区等服务设施建设；要求提高农村物流效率，加快改善城乡末端配送设施条件，完善农产品冷链物流体系，鼓励推动农村电商物流发展。

**4、群众对美好生活的向往要求打造人民满意的农村交通**

浙江作为沿海发达省份，居民收入全国领先，广大农民群众对美好生活的需要随着生活水平不断提高而日益增长。后小康时代，我省农村交通将迈入高质量的发展模式。打造人民满意交通样板区，满足农村群众对出行便捷、安全、舒适等方面的更高要求。要求保障底线民生，全面打通最先、最后一公里，全面解决偏远山区、革命老区、海岛库区群众出行难问题，全面优化交通秩序、创造平安出行环境。要求完善交通安全设施和交通标志标线，提高交通违法行为联合执法力度，提高安全隐患排查频率，积极处置病危桥隧和事故频发路段，切实保障出行安全，不断满足群众对美好生活的追求。

**（二）阶段性发展特征**

着眼未来，在我省高水平全面建成小康社会的基础上，坚实推动高水平全面建设社会主义现代化，贯彻实施乡村振兴战略、交通强国战略等一系列国家重大决策部署，需要推进农村地区交通高质量发展。全省城乡空间发展格局、人口产业分布、农村发展态势等发生了新的重大变化，农村地区步入空间优化布局美、生态宜居环境美、乡土特色风貌美、业新民富生活美、人文和谐风尚美、改革引领发展美的宜居宜业宜游美丽乡村的新发展阶段，要求进一步提升农村公路的服务品质，要求优化完善农村公路网络，深化农村公路管理体制改革，构建现代化农村公路养护体系和创新农村公路运营组织模式构建“人享其行、物畅其流”的出行环境。

总体来看，未来我省的农村公路将进入高质量发展的新阶段，呈现出6个转变特征：一是逐步从满足基本公共服务向提供高标准、高品质服务转变；二是逐步由追求规模的建设为主模式向注重效益质量的建管养运并重模式转变；三是由适应发展向引领发展转变；四是从相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变；五是由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变；六是由普通型向智慧型转变。总体来看，到2035年，是高水平发展阶段；2035年至2050年为现代化阶段。

**三、总体思路**

**（一）指导思想**

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大精神和部省重大决策部署，落实习近平总书记“四好农村路”重要指示精神，围绕党中央“两个一百年”和浙江“两个高水平”目标，坚定不移沿着“八八战略”指引的路子走下去，紧扣《交通强国建设纲要》，突出普惠性、全覆盖、引领性，全面推进“四好农村路”高质量发展，高水平建设具有浙江特色的“四好农村路”，为决胜全面建成小康社会和实施乡村振兴战略提供有力支撑，为农业农村现代化和交通强国示范区建设奠定坚实基础。

**（二）基本原则**

**坚持政府主导。**推进“四好农村路”建设应坚持政府主导，落实地方政府特别是县级政府在农村公路发展中的主体责任，充分发挥“路长制”作用，交通主管部门加强行业指导，发挥规划指导、政策引导和服务协调作用，推动全社会共同行动，统筹形成“四好农村路”建设发展的合力。充分尊重农民意愿，调动群众及社会各界力量更多参与农村公路建管养运，共同推进农村公路全面发展。

**坚持服务民生。**坚持以人民为中心的思想，以打造人民满意交通为指引，全面提升农村交通保障能力和水平。农村公路要因地制宜进行等级提升与改造，完善安防工程；确保安全畅通，加强路政管理。农村运输服务要以人文本，使群众的获得感、幸福感、安全感更强、更可持续。

**坚持创新发展。**以科技创新为引领，破除制约农村公路发展的瓶颈与障碍，强化新技术应用，构筑农村交通创新的供应链和产业链，推动我省农村交通行业智慧化发展。加强新技术应用、加快新业态成长，推动农村交通动力变革。

**坚持融合发展。**结合乡村振兴战略规划，推进农村交通与城乡统筹、乡村旅游、产业发展、现代农业、特色村镇、农村人居环境建设等融合发展，融入“修一条路、造一片景、活一方经济、富一方百姓”美丽经济交通走廊创建理念，创新农村公路与经济融合发展模式，进一步支撑大花园建设。

**坚持绿色发展。**践行绿水青山就是金山银山的理念，注重环境保护，兼顾地区保护与开发，推动农村交通与自然、环境和谐共生。农村公路发展要牢固树立绿色发展理念，落实绿色发展方式和生活方式，有力支撑乡村振兴战略。

**（三）发展目标**

**1、2025年目标**

到2025年，我省农村公路服务乡村振兴作用充分发挥，打造高质量发展的全国样板，为我省建设社会主义现代化提供更有力支撑。

**提高标准优化布局。**平原地区乡镇通二级及以上公路比例达到95%，山区、海岛乡镇通三级及以上公路比例达到90%，5A级景区基本通一级公路，4A级景区基本通二级及以上公路，3A级景区基本通三级及以上公路，具备建路条件的自然村通等级硬化路比例达到94%；100人以上岛屿陆岛交通码头全覆盖、1000人以上岛屿一岛两码头、3000人以上岛屿滚装码头全覆盖，陆岛交通条件和出行环境得到根本改善。

**完善管理体制。**“路长制”全面落实到位，实现路政管理向乡村道延伸覆盖，农村公路管理机构设置完善，全面完成乡级农村公路管理站规范化创建，农村公路指路体系（指路标志、标线）基本完善，管理机构和人员经费全面纳入地方财政预算，爱路护路全面纳入村规民约，基本实现农村公路整洁优美。

**提升养护水平。**公路技术状况优良中等路率达到92%，次差路段次年安排养护工程率达到100%，年度大中修里程比例达到6%，技术状况为4、5类桥隧（危桥危隧）发现一座、处置一座，临水临崖高落差4m以上路段的防护设施设置率达到100%，自动化检测比例逐年提高。

**强化运输服务。**全省城乡道路客运一体化发展水平评价指标5A级达到95%以上，建制村10分钟到公交站比例达到70%；基本建成覆盖县、乡、村三级的农村物流网络，建立“资源共享、多站合一”的农村物流基础设施体系。

**2、2035年目标**

到2035年，我省基本建成与现代信息化技术相融合、与生态环境和乡村文化相协调的农村公路交通运输体系，与国省干线公路同步基本实现现代化；我省农村公路对乡村振兴的服务保障和先行引领作用更加明显，人民获得感、幸福感、安全感明显增强，全面支撑交通强国建设和农业农村现代化发展；浙江“四好农村路”实现更通达、更畅通、更安全、更舒适、更美丽，成为交通强国建设的“金名片”。

**全面建成高水平农村公路。**农村公路成网成环，形成层次清晰、功能完备的路网结构，城市、乡村、景区、经济节点互联互通，基本实现自然村半小时上国省干线公路。到2035年，全省农村公路密度达到112公里/百平方公里；具备建路条件的自然村，通等级硬化路比例达到100%；具备条件建制村，通双车道公路比例达到100%；平原地区乡镇，通二级及以上公路比例达到100%；山区、海岛乡镇，通三级及以上公路比例达到100%。

**全面实现信息化管理。**建成省、市、县三级农村公路智能管理平台。利用卫星遥感等技术实现对农村公路基础地理信息的实时或定时收集，结合视频监控系统掌握实时路况信息，建立农村公路基础数据库，通过移动终端实现智能化办公。

**全面建立健全科学养护体系。**实现绿色养护、智慧化养护，年度大中修里程比例达到7%；县道、乡村道自动化检测比例分别达到80%、70%，路面使用性能指数（PQI）达到90，路面旧料回收率、循环利用率达到90%。

**实现城乡运输“六个一百”。**县级人民政府的主体责任落实比例达到100%，平原地区城乡一体化公交改造比例达到100%，城乡客运一体化5A级比例达到100%，农村物流站点同邮政融合比例达到100%，农村客运安全监管比例达到100%，清洁能源汽车比例达到100%。

**3、2050年展望**

围绕我国实现富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国战略目标，展望2050年，全面建成“安全便捷、智能高效、绿色低碳”的现代化农村交通网络；农村公路治理体系和治理能力实现现代化；我省“四好农村路”综合水平率先实现世界一流。

**表1 主要发展指标**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **指标名称** | **单位** | **2018** | **2025** | **2035** | **2050** |
| **一** | **“建设好”** |  |
| 1 | 农村公路总里程 | 万公里 | 10.8 | 11 | 11.7 | 12 |
| 2 | 农村公路密度 | 公里/百平方公里 | 104 | 105 | 112 | 115 |
| 3 | 具备建路条件自然村通等级硬化路比例 | % | 89.6 | 94 | 100 | 100 |
| 4 | 具备条件建制村通双车道公路比例 | % | 50 | 78 | 100 | 100 |
| 5 | 平原地区乡镇通二级及以上公路比例 | % | 87 | 95 | 100 | 100 |
| 6 | 山区、海岛乡镇通三级及以上公路比例 | % | 78 | 90 | 100 | 100 |
| 7 | 省级特色小镇通二级及以上公路比例 | % | 86 | 100 | 100 | 100 |
| 8 | 4A级及以上景区通二级及以上公路比例 | % | 75 | 100 | 100 | 100 |
| 9 | 3A级及以上景区通三级公路比例 | % | 94 | 100 | 100 | 100 |
| 10 | 省级历史文化名村、省级美丽乡村精品村、旅游风情小镇、农家乐示范村通四级及以上等级公路比例 | % | 90 | 97 | 100 | 100 |
| 11 | 100人以上自然村农村公路通达率 | % | 93 | 97 | 100 | 100 |
| 12 | 15分钟上高速网或干线网乡镇比率 | % | 75 | 85 | 100 | 100 |
| 13 | 可绿化路段绿化率 | % | 90 | 100 | 100 | 100 |
| 14 | 村道安全设施设置率 | % | 84 | 100 | 100 | 100 |
| 15 | 百人以上岛屿码头覆盖率 | % | 93 | 100 | 100 | 100 |
| 16 | 一千人以上一岛两码头覆盖率 | % | 91 | 100 | 100 | 100 |
| 17 | 三千人以上岛屿滚装码头覆盖率 | % | 95 | 100 | 100 | 100 |
| 18 | 渡船平均船龄 | 年 | 9.5 | ≤9.5 | ≤9.3 | ≤9 |
| 19 | 渡口与陆上公交对接率 | % | 44 | 60 | 75 | 80 |
| **二** | **“管理好”** |  |
| 1 | 县级路长制覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 2 | 县级农村公路管理机构设置率 | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 3 | 乡级农村公路管理机构设置率 | % | 90 | 100 | 100 | 100 |
| 4 | 乡级农村公路管理站规范化创建比例 | % | 55 | 100 | 100 | 100 |
| 5 | 农村公路指路体系（指路标志、标线）设置率 | % | 70 | 95 | 100 | 100 |
| 6 | 管理机构和人员经费纳入地方财政预算比例 | % | 73 | 100 | 100 | 100 |
| 7 | 爱路护路村规民约制定率 | % | 60 | 100 | 100 | 100 |
| 8 | 农村公路灾毁保险参保里程占比 | % | 23.1 | 40 | 60 | 100 |
| 9 | 农村公路灾毁保险参保县（市、区） | % | 18.9 | 50 | 70 | 100 |
| **三** | **“养护好”** |  |
| 1 | 农村公路列养率 | % | - | 100 | 100 | 100 |
| 2 | 年度大中修里程比例 | % | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 3 | 次差路段次年安排养护工程率 | % | - | 100 | 100 | 100 |
| 4 | 优良中等路率 | % | 90 | 92 | 92 | 95 |
| 5 | 农村公路高落差安保设施设置全覆盖标准 | 米 | 8 | 4 | 3 | 2 |
| 6 | 县道、乡村道自动化检测比例 | % | 40/20 | 50/40 | 80/70 | 90/80 |
| 7 | 路面使用性能指数（PQI） | - | 80 | 85 | 90 | 93 |
| 8 | 路面状况指数（PCI） | - | 80 | 90 | 93 | 95 |
| 9 | 路面旧料回收率、循环利用率 | % | 65 | 80 | 90 | 95 |
| 10 | 四、五类危桥危隧处置率 | % | - | 100 | 100 | 100 |
| **四** | **“运营好”** |  |
| 1 | 乡镇运输服务站覆盖比例 | % | - | 100 | 100 | 100 |
| 2 | 全域公交化比例 | 平原地区 | % | - | 95 | 100 | 100 |
| 山区、海岛、库区 | % | - | 80 | 95 | 97 |
| 3 | 城乡道路客运一体化发展水平5A级比例 | % | 87 | 95 | 100 | 100 |
| 4 | 建制村10分钟到公交站比例 | % | 50 | 70 | 100 | 100 |
| 5 | 农村客运新能源或清洁能源车辆比例 | % | - | 80 | 100 | 100 |
| 6 | 县级仓储配送中心覆盖率 | % | 85 | 100 | 100 | 100 |
| 7 | 乡镇物流服务站覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 8 | 县级人民政府主体责任落实比例 | % | - | - | 100 | 100 |
| 9 | 农村客运安全监管比例 | % | - | - | 100 | 100 |
| 10 | 县级财政补贴覆盖农村客运比例 | % | - | - | 100 | 100 |
| 11 | 内河美丽渡口覆盖率 | % | 49 | 100 | 100 | 100 |

**四、主要任务**

围绕促进乡村振兴及新型城镇化、农业农村现代化发展需要，全面推进“四好农村路”高质量发展，着力提升农村交通服务、品质和效率，加快推进农村交通现代化，实现农村公路更通达、更畅通、更安全、更舒适、更美丽，不断满足人民群众日益增长的美好生活向往。

**（一）加密路网覆盖，农村公路更通达**

**1、优化完善农村公路网络**

坚持以全省各市县国土空间规划为引领，结合城乡统筹发展、新动能培育、全域旅游、美丽乡村等要求，编制各市县农村公路中长期发展规划等专项规划，优化完善县、乡、村道的规模、结构与布局。大力推进农村公路互联互通工程，推进交通建设项目更多向进村入户倾斜，形成层次清晰、功能完备的路网结构，具备建路条件的自然村，基本通等级硬化路。加快打通跨区域农村公路断头路；保持特色精品村、民俗文化村、风景旅游村等经济节点联系通畅，完善农村公路服务站等交通节点的服务功能；加大陆岛交通码头建设力度，根据码头客流、功能、经济发展等指标，将陆岛交通码头分成枢纽型、旅游型、民生型等，建设功能完备、各具特色的蓝色交通线路。

**2、推进县、乡、村三级物流节点建设**

逐步建立以县（市）物流基地为枢纽，乡镇运输服务站场为中心，村庄物流站点为节点的覆盖全省、资源共享、多站合一的县、乡、村三级物流网络体系，提升村级农村物流服务点覆盖水平，健全农村物流基础设施。

**3、优化农村物流配送平台建设**

发挥龙头企业示范效应，培育农村物流三级统一配送网络示范，开展共同配送平台建设，打造农村电商快递配送、农产品供销、邮政服务和农村客运小件服务“四张网”。鼓励推广应用新能源、冷藏保温等专业化设备和车型，有效提升运输服务效率和农村物流的综合服务能力。整合多部门政策，引导农业、电商、供销、邮政等行业与农村物流深度融合，构建“一点多能、一网多用、深度融合”的农村物流发展格局。

|  |
| --- |
| **专栏1 “十四五”农村公路更通达主要任务** |
| 建设通自然村公路1537公里，农村联网公路及断头路建设2356公里，2020年200人以上较大自然村，具备建路条件的，基本通等级公路，并逐步向100人以上较大自然村延伸；提升改造渡口渡船项目120个，建设、改造陆岛交通码头泊位30个（其中，重点建设岱山燕窝山、嵊泗沈家湾三期、泗礁岛和北仑圆山等陆岛码头；推进县（市、区）、乡镇（街道）、村三级物流战场设施和信息系统建设，建成覆盖县、乡、村三级的物流网络，到2025年高质量发展的农村物流服务网点全面覆盖，乡镇运输服务站全面覆盖。推进农村物流网络节点“多站合一”，农村物流资源共享。 |

**（二）加速提档升级，农村公路更畅通**

**1、推进建制村通双车道提升工程**

以26个加快发展县为重点，加速农村路网提档升级，着力攻坚通行政村公路建设，实施行政村通双车道提升工程，具备条件建制村，通双车道公路比例达到100%。

**2、提升重要节点公路通行能力**

聚焦偏远乡镇、山区、库区、海岛地区、革命老区，重点提升改造通乡镇、景区公路，实现新建、改扩建县道基本达到三级公路技术标准；乡道基本达到双车道四级公路技术标准，局部困难路段经充分论证后可适当降低技术指标；省级特色小镇、科创园区、产业集聚区以及4A级以上景区应通二级及以上等级公路，局部困难路段不宜低于三级公路技术标准；历史文化名村、美丽乡村精品村、旅游风情小镇、农家乐示范村通四级及以上等级公路，提升公路通行能力。加大窄路基路面拓宽改造，对提升有困难的路段设置必要的错车道，解决“通”而不“畅”问题。

**3、完善建设管理机制**

完善农村公路建设管理体制，加强建设质量管控。落实农村公路建设“七公开”制度，加强行业监督，接收社会监督。农村公路建设工程实行质量责任终身制。积极推行代建制、设计施工总承包等模式，加强农村公路建设项目专业化管理;鼓励实行“建养一体化”模式，加强农村公路全寿命周期质量管理。

|  |
| --- |
| **专栏2 “十四五”农村公路更畅通主要任务** |
| 实施建制村通双车道公路3114公里，新改建通乡镇、景区三级以上公路1872公里，其它农村公路提升工程6101公里，建成普通公路服务站500个。到2025年，具备条件建制村通双车道公路比例达到78%，山区、海岛乡镇通三级及以上公路比例达到90%以上，15分钟上高速网或干线网乡镇比率达到85%以上，省级特色小镇通二级及以上公路比例达到100%，4A级及以上景区通二级及以上公路比例达到100%。 |

**（三）提升管理水平，农村公路更安全**

**1、完善农村公路路政管理机制**

坚持交通主管部门专业管理和乡级政府、村级组织协助管理相结合的原则，建立健全农村公路路政管理体制和运行机制，切实保护路产路权。加大交通运输与公安等部门联合执法力度，推动路政执法向乡道覆盖，向村道延伸，重点查处违法超限超载运输、非法营运、损坏路产路权等行为，保障公路、公路用地及两侧建筑控制区范围内的权益。

**2、完善农村公路安全设施**

全面推进农村公路安保工程建设，提高农村交通安全水平。加大农村公路生命安全防护工程实施力度，以急转陡坡、临水临崖、穿村镇、隧道等为重点，采取针对性措施，提高农村公路交通安全保障水平。新改建项目安全设施、排水系统、防护等附属设施与主体工程实现同步设计、同步施工、同步验收。

**3、强化农村公路应急管理**

健全农村公路突发公共事件应急管理机制，将农村公路纳入公路应急处置体系，完善应急预案和应急管理系统，提高突发事件应对处置能力。有效整合交通公路队伍、在建施工队伍、社会力量等多方力量，加强应急队伍建设，定期开展演练和实战训练。加强应急物资储备，统筹建设农村公路灾毁应急物资储备库，努力提升应急管理综合水平。全面推行农村公路灾毁保险，提升灾毁公路抢通修复效率。

**4、强化农村运输安全监督管理**

健全落实农村公路运输安全综合监督管理机制，树立安全第一、预防为主的理念，建立健全车型标准、通行条件、安保设施、安全监管等方面的制度。利用信息化手段加强农村客货运安全管理，制定农村公路运营安全重大突发事件的应急预案，并强化司乘人员安全培训和教育。以高水平建设“四好农村路”为契机，引导县级政府切实承担“四好农村路”水路建设主体责任，探索建立渡口、渡船、渡工管理长效管理协调机制。

|  |
| --- |
| **专栏3 “十四五”农村公路更安全主要任务** |
| 完善交通安全设施，加大联合治超执法力度，加大流动巡查力度，县道、乡道日常巡查次数不少于1次/天，村道不少于1次/周。技术状况为4、5类桥隧（危桥危隧）发现一座、处置一座；实施农村公路安保工程1500公里；2020年底前基本实现临水临崖高落差4米以上路段的安防设施设置率达到100%。出台农村公路灾毁保险指导意见，全面推行农村公路灾毁保险。提升农村客运安全监管水平，农村客车卫星定位车载终端安装率及接入动态监管平台比例均达到100%。 |

**（四）适应群众需求，农村公路更舒适**

**1、深化管理养护体制改革**

建立体系完备、运转高效的 农村公路管理养护体制机制，完善各级政府职责，强化县级人民政府主体责任，发挥乡村两级作用和农民群众积极性。强化农村公路管理养护资金保障，进一步明确各级财政投入职责，继续执行省级人民政府对农村公路养护工程的补助政策，省级补助资金与切块到市县部分之和占成品油改革新增收入替代原公路养路费部分的比例不得低于15%，实际高于上述比例的不得再降低；明确省、市、县三级公共财政资金用于农村公路日常养护的标准和投入比例，将农村公路管理机构运行经费和人员支出纳入一般公共财政预算。建立农村公路管理养护长效机制，构建与现代化农村公路相适应和匹配的养护机制；推行养护多元化，拓展农村公路养护向社会购买服务的广度和深度，通过政府购买服务等方式，因地制宜、分类有序推进农村公路市场化改革，形成具有快速检测、绿色节约、高效便捷、强力保障性质的养护模式；加强安全和信用管理，建立以质量和安全为核心的信用评价体系，构建公平有序的养护市场环境；强化法规政策和队伍建设，建立县有路政员、乡有监管员、村有护路员的路政管理体系。

**2、着力提高路况水平**

以进一步提升路况水平作为主攻方向，加强养护专业化、机械化、规范化和市场化建设。深入研究出台公路养护科学决策体系。对传统养护技术进行更新，推广应用农村公路“四新”技术和预防性养护技术，减小养护污染，降低养护费用。全面实行农村公路自动化快速检测和路况动态实时管理，提高农村公路养护的科学水平。着力推进精准养护，确保路况质量明显提升，农村公路优良中等路率保持在92%以上。

**3、推进农村客运可持续发展**

因地制宜创新农村客运运营模式，发展大站快车、园区班车、预约叫车平台等“点对点”服务模式；建立健全农村客运服务评价、市场化运营、票价调整、公共财政投入、服务质量考核等长效机制，落实县级人民政府在农村客运服务中的主体责任；大力建设公路服务站、港湾式停靠站等设施，为公众提供停车休息、挡风遮雨等服务。大力发展城乡公交，建成优质高效、多元共享、安全便捷的客货运输服务网络，城乡一体化客运体系实现省内全域覆盖，服务品质全面提升；建设以公交客运为主体，兼具旅游集散、物流配送、邮政快递等多种服务功能的综合运输服务站，优化运输组织，提升运输效率。

**4、提升智能化管养服务水平**

注重技术更新，逐步推广“互联网+”管养模式，加快移动互联网、云计算、大数据等现代信息技术与行业管理服务的深度融合，完善视频监控覆盖，开发专用APP、综合管理与服务平台等，有效提升路网管养智能化水平。推广运输服务信息化，利用“互联网+”技术大力提升农村客运智慧运营水平，建成城乡公交车辆智能调度监控系统、手机APP网上查询系统，推进互联网与农村出行服务深度融合，实现省域范围内农村运输服务信息化、智能化、精准化。

|  |
| --- |
| **专栏4 “十四五”农村公路更舒适主要任务** |
| 制定出台深化农村公路管理养护体制改革意见，有序推进改革措施落实到位。实施大中修工程3万公里，次差路段次年安排养护工程率达到100%，每年县道自动化检测比例达到50%，乡村道自动化检测比例达到40%，农村公路优良中等路率达到92%以上。建设改造乡镇综合运输服务站，乡镇（街道）应新建或改建至少1个乡镇综合运输服务站；加快农村客运公交化改造进程，平原地区公交化改造比例达到80%，其他地区推进公交化运营服务，因地制宜加大渡口与陆上公交有效衔接，继续推进渡运营运公司化、公交化，对接“城乡客运一体化”要求，探索推动“水陆公交一体化”试点；推广使用清洁能源车型，实现农村公路绿色运营，到2025年末清洁能源车比例达到80%，农村公交车辆全部开通非现金支付功能。研发和推广应用“路长制”APP，建成省、市、县三级农村公路综合管理平台，推动农村公路智慧化、信息化管理；开发“四好农村路”路况小程序，及时发布路况信息。 |

**（五）创新融合发展，农村公路更美丽**

**1、深化落实美丽农村路理念**

落实创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，将农村公路融入到美丽乡村建设和治理的生态体系当中，将美丽农村路理念落实到建、管、养、运全过程，以深化供给侧结构性改革为主线，将因地制宜、宜弯则弯、宜窄则窄作为公路建设理念。开展“美丽农村路”创建，将“弯一弯是一道风景、停一停是一种享受”作为重要创建理念，深度融合“修一条路、造一片景、活一方经济、富一方百姓”的美丽经济交通走廊创建理念，建设宜居宜业宜游的“美丽农村路”。

**2、创新融合发展模式**

依托广覆盖、深通达的公路基础设施网络，紧密契合区域生态旅游、特色产业、乡镇经济、历史文化等发展需求，创新“美丽公路+”的交通与经济融合发展模式，串联起“山海林田湖、城镇乡村景”美丽经济要素，打通绿水青山转化为金山银山的畅途，培育浙江经济增长新空间，助推产业经济深化转型升级。根据农村地区旅游、农林等资源产业发展要求，完善乡村旅游客运网络，鼓励特色旅游村镇和乡村旅游示范村等旅游区域开通服务新型乡村旅游休闲产品的客运线路，为农村地区特色产业发展创造条件，增强农村地区内生产发展能力，推进“运游结合、融合发展”。

**3、全面优化路域环境**

推进美丽经济交通走廊建设，加强沿线绿化景观提升，清理路域范围内的草堆、粪堆、垃圾堆、非公路标志、马路市场和打谷晒场等，切实解决穿村路段脏乱差问题，保障农村公路路域环境整洁优美。

**4、示范创建提质扩面**

积极争创首批全国“四好农村路”示范省、示范市，打造“浙江样板”，为全国农村公路现代化提供“浙江经验”；完善评价办法，优化示范县创建机制；积极推动各市、县（市、区）广泛开展示范乡镇创建，深化示范引领，推进全省“四好农村路”全面发展。

|  |
| --- |
| **专栏5 “十四五”农村公路更美丽主要任务** |
| 打造一批美丽农村路，设置具有乡村旅游特色农村公交线路，因地制宜建设具有景点特色的港湾式停靠站。提升改造码头设施，按照“一岛一特色”要求丰富码头功能；加快美丽渡口创建及渡口渡船提升改造工作，实现内河美丽渡口创建全覆盖。定期开展爱路护路宣传，各县（市、区）交通运输主管部门每月发布1篇以上关于“四好农村路”的新闻报道（含微信、微博等自媒体平台）。继续开展路域环境治理，提升沿线绿化景观。创建“四好农村路”全国示范省；创建1个以上全国“四好农村路”全国示范市；创建一批示范县和示范乡镇；  |

**五、保障措施**

**（一）强化法制保障**

加强农村公路制度建设，修订完善《浙江省农村公路养护与管理办法》。加强标准规范建设，推行“四好农村路”地方标准，完善技术、服务、管理等量化标准体系，推动农村公路建管养运科学发展。深化农村公路管养体制改革，贯彻落实《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》，科学制定我省体制改革方案，明确各级政府及相关部门农村公路管理养护权力和责任清单，理顺省市县三级以及县与乡镇村的管理职责，落实县级主体责任，加强乡镇农村公路队伍建设，建设新时代农村公路管理养护长效机制。

**（二）完善资金保障**

加快建立以县级公共财政为主、省市支持为辅的资金筹措机制。完善“以奖代补”政策，科学安排地方政府债券专项资金用于“四好农村路”建设。积极拓宽农村公路建设筹融资渠道，鼓励企业或个人捐款，鼓励利用道路冠名权、沿线相关资源开发权、绿化权等多种方式筹集社会资金，鼓励灾害频发地区试行农村交通基础设施灾毁和客运车辆保险。

燃油税资金方面明确三个主要指标：一是要求税费总额中替代原公路养路费部分的比例不得低于改革基期年（2009年）公路养路费收入占“六费”收入的比例。二是转移支付用于普通公路养护的比例一般不得低于80%，2022年起，该项资金不再列支管理机构运行经费和人员等其他支出。三是继续执行省级人民政府对农村公路养护工程的补助政策，省级补助资金与切块到市县部分之和占燃油税替代原公路养路费部分的比例不得低于15%（用于补助养护工程，不含日常养护），实际高于上述比例的不得再降低。

**（三）强化用地保障**

协调相关规划与土地政策，将重要农村公路建设用地纳入国土空间规划予以保障，妥善处理好农村公路发展与三条控制线的关系，简化一般农村公路用地手续，研究出台农村公路用地优惠政策。

**（四）健全绩效考核**

将“四好农村路”高质量发展纳入地方各级人民政府绩效考核，建立健全激励约束机制。建立健全以路况、大中修里程、养护资金、机构能力、人员培训等为主的农村公路养护绩效考核评价体系。