

楚雄市山区农村道路交通存在的问题及对策研究^{*}

尹艳琼, 刘小兵

(云南楚雄师范学院 地理科学与旅游管理学院, 云南 楚雄 675000)

摘要: 农村道路是农村发展的经济命脉,对农村经济建设起着至关重要的作用。文中对山区农村道路的概念进行界定,确定研究范围;在实地调查的基础上,分析云南楚雄市山区农村道路交通现状及存在的问题,并针对问题提出相应对策。

关键词: 农村道路;交通状况;山区;问题及对策

中图分类号:U491.2

文献标志码:A

文章编号:1671-2668(2019)02-0044-04

农村道路是道路网的重要组成部分,起着连接高速公路、干线公路、乡镇、村庄及旅游点的作用,是直接服务于广大农民群众和农村经济的基础性设施,是沟通农村人流、物流、信息流的重要载体。近年来,伴随云南楚雄市经济的发展和深化,山区农村经济面貌得到很大提升,村民生活条件得到改善,出行交通工具也发生变化,摩托车、农用车、私家车相继取代原始交通工具,村民娱乐消费出行次数逐渐增加,山区农村面临迅速增长和愈发复杂化的交通需求,道路交通矛盾日益突显。该文通过对楚雄市山区农村道路交通的调查,分析其中存在的问题,提出整治山区农村道路交通的对策和建议,为楚雄市山区农村道路规划建设提供参考。

1 山区农村道路概述

农村道路是通乡(镇)与通行政村的公路,主要包括县城通往乡(镇)的公路、连接乡(镇)与乡(镇)的公路、乡(镇)通往行政村的公路、自然村与自然村之间的公路,主要包含县道、乡道及村道 3 个层次。该文研究的山区农村道路主要是指从楚雄市通往乡

镇、乡镇通往乡镇、乡镇通往自然村及村组的道路,重点对楚雄市通往中山镇和八角镇的 2 条道路进行调查分析。

2 楚雄市山区农村道路交通现状

2.1 交通发展现状

近几年楚雄市各等级道路通车里程逐渐增加,在通车总里程中各等级道路所占比例不同,其中市乡公路、乡村道路和村组道路占很大比例。据统计,截至 2015 年末,楚雄市道路通车总里程 9 656.16 km,其中市乡公路通车里程 618.98 km,乡村道路通车里程 1 406.94 km,村组道路通车里程 7 220.87 km。市乡公路硬化率为 85%,乡村道路硬化率为 52.09%。行政村通车率为 84.9%,乡镇通车率为 100%(见表 1、图 1、图 2)。

2.2 机动车保有量

楚雄市是发展中的中等城市,随着经济社会的快速发展、交通基础设施的改善及人民生活水平的提高,近几年楚雄市汽车保有量增长迅速,呈逐年增加的趋势(见表 2)。

表 1 楚雄市 2006—2015 年各级道路通车里程统计

km

年份	国道(G30)	省道	高速公路(G56)	市乡公路	乡村道路	专业道路	村组道路	总计
2006	59.00	112.00	59.30	514.51	1 270.04	40.94	3 289.52	5 405.32
2007	59.00	112.00	59.30	514.51	1 270.05	40.94	3 389.52	5 405.32
2008	59.00	173.00	59.30	582.50	1 274.80	35.20	3 389.50	5 512.30
2009	59.30	173.00	59.30	581.00	1 372.40	40.90	7 017.70	9 144.30
2010	59.30	173.00	59.30	581.00	1 274.80	40.90	7 017.70	9 244.30
2014	56.00	155.27	59.30	618.98	1 406.94	35.24	7 324.40	9 656.14
2015	56.00	155.27	59.30	618.98	1 406.94	35.24	7 220.87	9 656.16

^{*} 基金项目:云南省教育厅科学研究基金项目(2017ZZX014)

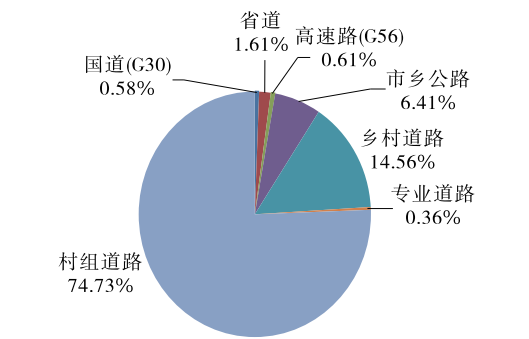


图 1 2015 年楚雄市各等级道路通车里程所占比例

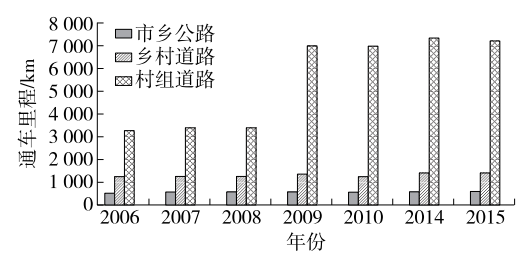


图 2 楚雄市 2006—2015 年山区农村道路发展状况

表 2 2008—2015 年楚雄市机动车保有量统计 辆

年份	汽车	拖拉机	摩托车	总计
2008	53 208	31 066	192 029	276 303
2009	67 758	37 262	240 385	345 405
2010	85 296	412 442	282 112	408 652
2011	101 930	46 734	319 829	408 652
2012	120 996	58 712	352 692	468 493
2013	143 368	53 342	376 424	532 400
2014	167 903	52 504	365 443	573 134
2015	192 492	52 778	387 487	632 757

2.3 路况

楚雄市山区农村道路路面等级低,大多是四级公路及等外公路。道路宽度相对狭窄,一般为 2~4 m(见图 3)。以水泥路面、弹石路面为主;有的村组道路还是未硬化的土路,雨雪天气时道路泥泞(见图 4),路面附着能力小、抗滑能力差,车辆容易打滑侧翻;有的路段路面还有坑洼、积水、裂缝(见图 5)。另外,楚雄市山区农村地形复杂,急弯和环形弯道路段较多(见图 6)。村组道路中相当一部分路段穿越村庄,且紧挨居民房屋修建。

2.4 交通构成

楚雄市山区农村道路交通构成复杂,人、农用车、货车、客车、摩托车、畜力车、牲畜共用一条道路,混合通行严重,交通秩序较乱,车辆通行速度低,道路通行能力差。



图 3 八角镇法古苴村委会狭窄路段



图 4 中山镇至瓦房社未硬化的道路



图 5 中山镇酒房村内坑洼、积水路面



图 6 通往三街镇、树苴乡的多弯道路段

2.5 安全设施配置

楚雄市山区农村道路安全设施匮乏。楚雄市通往中山镇路段全长 121 km,绝大多数危险路段缺少安全防护设施,整条道路都没有配备防护栏、防护墩等安全设施(见图 7);道路排水设施不完备,排水不畅,造成雨天路面容易积水;急弯路段或行车视距不良路段视线诱导标志、防眩设施、广角镜等设施配置不足(见图 8)。



图7 危险路段缺少防护栏、防护墩



图8 道路视距不良路段缺少广角镜

楚雄市通往八角镇路段全长 143 km,弯道密集,道路转弯半径小,在弯道密集路段路侧缺乏防护栏、防护墩等安全防护设施(见图 9);道路交叉路口、学校路段缺乏交通安全标示牌,属于典型的“三无”标示路段;单向道路没有设置错车道(见图 10);人口密集区域缺少路灯照明。



图9 弯道密集路段缺少安全防护设施

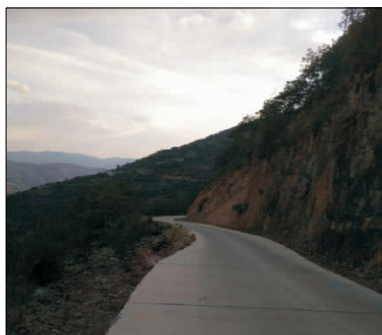


图10 单向道路无错车道

2.6 交通监管状况

楚雄市山区农村道路交通监管薄弱。如楚雄市八角镇派出所所在岗警员只有 6 人,管辖 7 个村委会,平时既要调解各类民事纠纷,又要进行日常的道路巡逻,且资金不足导致道路监管设备配备不足。有限的警力、有限的监管设备无法做到道路监控全覆盖,道路交通监管出现纰漏在所难免。

2.7 交通事故率

楚雄市近 5 年来道路交通事故居高不下(见表 3),其中 50%~60% 的事故发生在山区农村道路。

表3 楚雄市 2013—2017 年道路交通事故统计

年份	道路交通事故数/起	死亡人数/人	受伤人数/人
2013	243	93	371
2014	186	93	250
2015	164	91	320
2016	149	85	212
2017	111	83	108

3 楚雄市山区农村道路交通存在的问题及成因

3.1 道路等级低

楚雄市山区农村道路等级低,以四级公路及等外公路为主。主要原因是楚雄市山区农村经济发展水平落后,山区农村道路分散、面积广,而道路建设资金有限,道路质量及技术等级得不到保障。

3.2 交通事故频发

楚雄市山区农村道路交通事故频发,主要是因为楚雄市山区农村道路自然环境和交通构成复杂、道路等级低、车况不好、驾乘人员的安全意识薄弱。

3.3 驾乘人员安全意识薄弱

楚雄市山区农村驾乘人员安全意识普遍薄弱,导致山区农村道路存在较大安全隐患,交通事故频发。农民文化程度不高,没有经过专门、系统的行车安全培训,甚至一些村民还未取得驾驶证就直接开车上路。以楚雄市八角镇法古苴村委会为例,该村委会下辖 29 个自然村,有农户 643 户,共有人口 2 535 人,其中高中以上文化程度的约 36%,中小学文化程度的约 58%,未受过教育的约 6%;共有私家车 112 辆、农用车(包括拖拉机、三轮车)158 辆、摩托车 420 辆;拥有私家车和农用车驾驶证的 120 人、摩托车驾驶证的 135 人;私家车和农用车驾驶人员中有驾驶证的占 44%、无驾驶证的占 56%,摩托车驾驶人员中有驾驶证的占 25%、无驾驶证的占 75%,村

民无证驾驶现象较普遍。此外,不规范驾驶、超载、酒驾、超速行驶、非法载客现象也时常出现。

3.4 监管力度不够

楚雄市山区农村道路交通监管力度不够,主要是由于乡镇警务人员较少,警力资源有限,交通监管设施也相对匮乏。

3.5 交通安全设施匮乏

楚雄市山区农村道路交通安全设施匮乏,主要是由于楚雄市山区农村道路受环境和地形的影响分散、面积广,有限的资金无法配置足够的道路交通安全设施。

4 楚雄市山区农村道路交通整治对策

4.1 加大建设资金投入

加大建设资金投入力度,切实解决楚雄市山区农村道路建设资金匮乏的问题,保证山区农村道路质量,提升道路等级。同时强化山区农村道路交通安全管理,提高道路通畅率。

4.2 加大交通安全宣传力度

交通安全宣传教育是全民教育,应利用各种宣传媒介加大宣传力度,使山区群众受到启示。首先,向村民宣传道路交通法制及安全知识,提升村民交通法制观念及安全意识,如在村委会组织村民观看道路交通安全专题教育片、在村内宣传栏进行交通事故案例图展、交管部门定期向村民发放交通安全知识手册并进行道路交通安全法律、法规宣传教育。其次,将交通安全教育纳入乡村中小学法制教育体系中,让孩子从小就树立交通法制观念,培养良好的交通安全意识,并通过孩子影响其家庭成员,增强村民的交通法制及安全意识。

4.3 加强对驾驶人员的培训及监管

加强对驾驶人员的培训,规范驾驶人员的驾驶行为,提高驾驶人员的交通安全意识,杜绝无证驾驶、超载、酒驾、超速行驶、非法载客、疲劳驾驶等现象。对驾驶员考试、办证、审验严格把关,加强法律的惩戒力度,严厉打击驾驶人员的违法行为。

4.4 合理配置交通安全设施

山区农村道路路况较差、危险路段多、交通安全设施普遍配置不足,给山区农村道路行车安全带来较大隐患,必须合理配置交通安全设施。如在危险路段、转弯路段路侧设置安全防护栏或安全防护墩,在连续下坡路段设置警示标识、减速带,在视距不良或转弯路段设置视线诱导标识、交通标线、广角镜等

安全设施,在人口密集区域安装照明设备。

4.5 加大交通安全监管力度

首先增加农村道路交通警务监督执行人员,提升巡逻监督力度。其次加大资金投入力度,配置道路交通安全监管设施,如电子监控、红绿灯信号灯、车速测量仪等,让驾驶人员时时注意安全,使交通违法行为无处可逃。

5 结语

道路交通是山区农村经济发展的基础,能推动农村经济发展,优化农业产业结构,提升村民生活质量和生活水平。但山区农村分布分散、经济发展相对落后,道路自然环境复杂、交通构成复杂、道路等级低、监管力度不够、交通安全设施匮乏,加上驾乘人员安全意识薄弱,山区农村道路交通存在较大安全隐患,严重制约了山区农村的和谐、稳定发展,影响了山区农村全面推进新农村建设的步伐。必须加强山区农村道路交通建设及管理,保障行车安全,减少交通事故的发生。

参考文献:

- [1] 王德礼.黑龙江省农村道路交通安全现状及对策[D].哈尔滨:哈尔滨工业大学,2012.
- [2] 冯杰,邵毅明,江爱民,等.山区农村公路交通安全分析及对策[J].中外公路,2014,34(4).
- [3] 李里.云南农村公路安全评价及交通安保对策研究[D].重庆:重庆交通大学,2015.
- [4] 罗宏森,孙金德,解亚龙.云南山区公路事故多发路段安全对策措施研究[J].中国安全科学学报,2010,20(1).
- [5] 吕鑫华.论建立交通安全宣传教育社会化机制的必要性[J].经济与社会发展,2010(11).
- [6] 李荣彪,邓毅萍,柴干.农村道路条件对交通安全的影响分析[J].公路与汽运,2015(3).
- [7] 黄建强,夏必胜.偏远山区农村公路建设存在的问题及对策[J].农村经济与科技,2006(9).
- [8] 寇立明,张建旭.重庆市农村地区交通事故特征及安全对策分析[J].重庆交通大学学报:社会科学版,2012,12(4).
- [9] 朱汉容,刘唐志.山区农村公路交通安全问题分析及改善对策[J].公路交通技术,2009(4).
- [10] 苏澎.山区农村公路交通安全评价及管理对策研究[D].重庆:重庆交通大学,2010.