

浅谈“农村公交”模式

李桂明

(醴陵市公安局 交警大队,湖南 醴陵 412200)

摘 要: 醴陵市农村群众出行存在一些问题,实施“农村公交”模式,操作性更强、现实可行性较好,可同时解决农村学生和群众出行难。

醴陵市位于湖南省东部,地处湘赣边界,1985年撤县改市,是爆竹祖师李畋故里,釉下五彩技艺发源地和“红官窑”所在地,是“中国陶瓷历史文化名城”和“中国花炮之都”。全市现辖26个乡镇、4个街道办事处,总面积2157平方公里,总人口103万。截止2011年3月,全市道路通行里程已达3000余公里,其中高速公路2条(在建1条),国道2条(320、106线,93.957公里),省道1条(S313线,51.567公里),县道16条(296.363公里),乡镇道路39条,381.717公里,村级道路2400公里。全市农村客运班线34条,全市398个行政村基本实现村村通水泥路。本文试以醴陵市为例,就如何建立一个比较完善的“农村公交”模式谈谈自己的看法。

一 醴陵市公交事业现状

(一)醴陵市公交管理模式

1. 醴陵市城市公共交通由市公共交通有限责任公司与兴达有限责任公司两家共同营运,其中醴陵市公共交通有限责任公司为国有企业,经营1路、2路、3路、4路、8路等5条线路。醴陵市兴达有限责任公司为民营企业,经营5路一条线路,全市共有营运车辆108台,城市公交享受国有相关补贴政策。

2. 全市26个乡镇398个行政村基本实现村村通水泥路,全市农村客运班线34条(班线起点为城区,终点一般为农村乡镇政府所在地)。

(二)农村群众出行方式调查

农村“村村通”公路建设提前达标,道路平坦、路面硬化质量提高,农民出行、学生上学安全问题随之而来,当前农村群众出行方式按出行群体分析

主要有以下几种:

1. 农村群众出行方式。农村群众出行多采取乘坐县乡客运车辆的方式,一部分群众购置私家车(汽车、摩托车)作为出行交通工具。

2. 农村学生出行方式。一是幼儿园自备车辆接送本校幼儿上学;二是路途较远的则雇用社会车辆、二轮摩托车接送上学;三是农村寄宿制中学生周一早上上学、周五下午返家,学校根据统计回家学生数量与线路情况后,与客运班线负责人联系车辆定时、定点接送学生上学;四是12岁以上的中学生骑自行车上学,路途较近的学生步行上学。

(三)醴陵市公交事业存在的问题和不足

1. “村村通”道路交通安全基础设施不足,道路等级不高,群众出行安全系数偏低。

2. 农村群众出行可选择的方式单一。现有客运班线主要通行于县乡道路,部分村与乡(镇)、村与村之间没有开辟客运线路,群众步行不便。

3. “黑车”有生存市场,其车况无法保障,保险不能到位,极易诱发道路交通事故或引发不稳定事件。

综上所述,就醴陵来说,农村群众出行还存在一些困难,出行问题没有得到很好解决。笔者通过综合比较其他地市采取的方式方法后认为,开通“农村公交”或“村村通客运”线路,是可以普遍采取的操作性更强、现实可行性较好的模式,可同时解决农村学生和群众出行的困难。

二 醴陵市实施“农村公交”模式的几点意见

实施“路、站、运一体化工程”,统筹发展城乡客

收稿日期:2011-06-11

作者简介:李桂明(1962-),男,山东省金乡县人,株洲市公安局交通警察支队醴陵大队副大队长。

运,构筑农村公交网络,建立长、短途客运零距离换乘的城乡客运一体化格局,有效解决农村学生和农民群众“出行难”的问题。

(一)争取当地党委政府高度重视,建立健全保障机制。提请当地党委政府研究制定一系列加强农村道路交通安全工作以及推进农村公交事业的政策和指导性文件,要求各级人民政府和各相关职能部门按照“政府领导,属地管理,分级负责,各司其职,综合治理”的原则,抓好“路、站、运”一体化建设。以政府名义研究出台《醴陵市农村公交试点实行方案》,明确指导思想、工作目标、工作措施、实施步骤、各部门职责,确保可操作性。政府应对农村公交发展过程中出现的技术、政策、经济问题及时予以解决,采取必要的票价制定和干预政策,采取政府财政补贴和农村公交自主盈利相结合的公交发展模式,坚持“多予、少取、放活”的方针,使农村客运开得通,留得住,有效益。

(二)坚持“政府主导、部门联动、社会参与”的原则推动“农村公交”事业发展。一是要本着“政府投入为主,社会投资为辅”和“谁投资、谁受益、谁经营、谁管养”的原则,加快全市农村公路建设步伐。由政府筹集资金对“村村通”公交线路进行维护,完善交通安全基础设施。二是要积极创新投融资体制,以市场换资金,吸引全国各地客商投资,成立县(市)农村公交客运(校车)有限责任公司,以农村客运站(我市现有14个农村客运站)为镇村公交枢纽,将农村公交向镇周边建制村、学校、边远山区辐射,有效压缩“黑车”的生存空间。三是要实施资本运作,盘活整合资源。在经营方式上,可以当前农村接送学生的非专用校车车主采取自愿带车入股方式,以乡镇为片将农村的非专用校车资源有效结合起来,在确保完成上下学时段接送学生任务后,共同参与农村公交营运。实行统一规划线网,统一规划运作方式,统一共享站场站点服务设施资源,避免负债经营,实行统一的行业管理制度。四是多元化融资,构建乡村客运站点。按照“路、站、运一体化”的发展思路,要求全市乡乡建客运站,村村建“招呼站”。五是严把农村客运线路通行许可。由交通、运管、交警、安监等部门,评估该路段安全行车系数,得出评估结果后,再由交通运管部门开通班线,进一步提高农村群众安全出行系数。六是在

农村客运市场管理方面,由政府下发关于加强客运车辆及驾驶人交通安全源头管理的通知,由各级政府以及安监、交通、交警等各部门按照职责分工共同实施监管。

(三)对“农村公交”给予政策扶持。政府应制定相关政策扶持鼓励“农村公交”:一是建立“直通车”式审批。对各城乡客运联运公司实行跟踪督办、全程服务、“直通车”式审批,保证各城乡客运联运公司在最短的时间内投入营运。二是完善“直通车”式服务。为保障能降低客运票价,又能保证城乡客运联运公司发展,应对各城乡客运车辆的养路费、运管费、客运附加费、工商行政管理费等费用进行减免。三是力求“直通车”式地解决问题。“农村公交”开通后,政府定期听取农村公交情况汇报,现场办公解决困难,化解矛盾,保证农村公交、城市公交有序经营。四是建立“直通车”式的校车营运模式。对担负接送学生任务的“农村公交”车辆,根据车型和座位数量给予相应的购车补贴。

(四)建立和完善道路交通安全目标管理考核奖惩制度。一是建立市、县、乡和行政村四级交通安全责任制,层层签订交通安全管理责任书,明确工作责任。二是将道路交通安全管理工作纳入对各级、各职能部门平安建设绩效考评。三是实行责任倒查和追究。一旦发生重特大道路交通事故,严肃追究有关领导和责任人的责任。四是政府要拨出专项资金组织相关部门对农村公交客运(校车)公司安全运行情况、社会效果进行考核、奖励。

(五)加大农村道路安全设施投入。农村道路的安保工程建设要与“村村通”工程同步投入、同步建设。一方面,建议政府部门在“村村通”公路验收过程中,将安全设施建设同步纳入验收范围,道路质量、安全设施验收合格后,核拨公路建设经费补助;另一方面,建议上级部门要注重发挥道路交通安全部门的联动作用,职能部门实现优势互补,联合开展示范公路创建活动,从而保障农村道路安保工程建设与危险路段治理经费纳入部门预算,形成政府主导,部门协作,社会联动的工作局面,共同营造安全、便捷、畅通、和谐的道路交通环境。

责任编辑:李珂