

世界银行贷款项目

“4.20”芦山地震灾后恢复重建农村公路世界  
银行贷款项目

社会影响评价报告

西南交通大学  
2016年1月28日

# 目 录

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| 摘 要.....                         | 1         |
| <b>1 项目区社会经济发展状况与交通管理现状.....</b> | <b>3</b>  |
| 1.1 项目区界定.....                   | 3         |
| 1.2 社会经济概况.....                  | 4         |
| 1.2.1 人口情况.....                  | 4         |
| 1.2.2 经济发展情况.....                | 5         |
| 1.2.3 社会发展情况.....                | 6         |
| 1.3 天全县、荣经县、邛崃市交通管理概况.....       | 8         |
| 1.3.1 天全县、荣经县、邛崃市交通概况.....       | 8         |
| 1.3.2 交通运输服务情况.....              | 9         |
| 1.3.3 交通事故发生状况.....              | 11        |
| 1.3.4 道路网系统存在的主要问题.....          | 12        |
| 1.3.5 交通管理中存在的主要问题.....          | 14        |
| <b>2 利益相关者与公众参与 .....</b>        | <b>18</b> |
| 2.1 利益相关者识别 .....                | 18        |
| 2.2 公众咨询与社会参与过程.....             | 21        |
| 2.2.1 机构访谈情况.....                | 25        |
| 2.2.2 项目范围区村民/居民座谈会情况 .....      | 25        |
| 2.2.3 企事业单位座谈会情况.....            | 26        |
| 2.2.4 问卷调查、访谈情况.....             | 27        |
| 2.3 主要利益相关者的需求分析.....            | 29        |
| 2.3.1 项目区居民对当地交通状况的总体评价.....     | 29        |
| 2.3.2 交通状况存在问题和居民需求分析.....       | 30        |
| 2.3.3 项目区居民对班车的总体评价和需求.....      | 32        |
| 2.3.4 项目区居民对交通安全的总体评价与需求.....    | 34        |
| 2.3.5 项目区居民对交通管理的总体评价与需求.....    | 36        |
| <b>3 项目与少数民族.....</b>            | <b>39</b> |
| <b>4 妇女对项目的需求分析 .....</b>        | <b>41</b> |
| 4.1 项目区内妇女概况.....                | 41        |
| 4.1.1 就业状况.....                  | 41        |
| 4.1.2 教育及公共事务参与状况.....           | 41        |
| 4.1.3 交通安全培训状况.....              | 42        |
| 4.2 妇女对交通的需求.....                | 42        |
| 4.2.1 妇女的出行方式及交通问题.....          | 42        |
| 4.2.2 妇女对项目的看法与需求.....           | 43        |
| 4.3 项目对妇女的影响.....                | 47        |
| 4.3.1 正面影响.....                  | 47        |
| 4.3.2 潜在风险.....                  | 48        |
| 4.4 妇女行动计划.....                  | 50        |
| <b>5 项目区贫困状况分析 .....</b>         | <b>54</b> |
| 5.1 城镇贫困和最低生活保障状况.....           | 55        |
| 5.2 农村贫困状况 .....                 | 56        |
| 5.3 致贫原因分析 .....                 | 56        |
| 5.3.1 天全县致贫原因分析.....             | 56        |
| 5.3.2 荣经县致贫原因分析.....             | 57        |

---

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| 5.3.3 邛崃市致贫原因分析.....     | 58        |
| 5.4 项目区减贫措施 .....        | 59        |
| 5.4.1 天全县减贫措施.....       | 59        |
| 5.4.2 荥经县减贫措施.....       | 61        |
| 5.4.3 邛崃市减贫措施.....       | 62        |
| 5.5 贫困群体需求分析 .....       | 64        |
| 5.6 项目的减贫作用 .....        | 67        |
| <b>6 社会影响分析.....</b>     | <b>70</b> |
| 6.1 正面影响 .....           | 70        |
| 6.2 潜在风险 .....           | 73        |
| 5.4.1 项目征地产生一定影响.....    | 73        |
| 5.4.2 项目拆迁的潜在风险.....     | 74        |
| 5.4.3 施工阶段对周围居民的影响.....  | 74        |
| <b>7 社会管理计划与实施 .....</b> | <b>76</b> |
| 7.1 社会管理计划 .....         | 76        |
| 7.2 信息公开与公众参与 .....      | 82        |
| 7.3 监测评估 .....           | 85        |
| 附件一 邛崃市交通运输管理局座谈纪要 ..... | 86        |
| 附件二 天全县妇女访谈纪要 .....      | 87        |
| 附件三 实地调查图片集（仅选择部分） ..... | 88        |

## 表目录

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 表 1-1 | 拟建项目途径村镇基本信息表                                | 6  |
| 表 1-2 | 受影响市县社会保障状况表                                 | 7  |
| 表 1-3 | 受影响市县劳动力数量表                                  | 7  |
| 表 1-4 | 项目区社会经济状况（2014 年）                            | 8  |
| 表 1-5 | 项目区已有的公路里程数量表                                | 10 |
| 表 1-6 | 项目区客运及货运费用和时间状况表                             | 10 |
| 表 1-7 | 项目区旅客运输交通状况表                                 | 11 |
| 表 1-8 | 项目区货物运输交通状况表                                 | 11 |
| 表 1-9 | 项目区交通事故状况表                                   | 11 |
| 表 2-1 | “4.20”芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目社会影响评价前期参与情况一览表 | 22 |
| 表 2-2 | 居民调查问卷分布情况                                   | 28 |
| 表 2-3 | 有效样本基本信息表                                    | 28 |
| 表 3-1 | 项目区内少数民族人口情况表                                | 39 |
| 表 4-1 | “4.20”芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目妇女行动计划表         | 52 |
| 表 5-1 | 受影响村贫困人口规模                                   | 55 |
| 表 5-2 | 项目区城市贫困人口规模                                  | 55 |
| 表 5-3 | 项目区农村贫困人口规模                                  | 56 |
| 表 6-1 | 项目建设可能引起的有利影响（限选 3 项）                        | 73 |
| 表 6-2 | 项目道路交通量预测结果列表(PCU/D)                         | 75 |
| 表 6-3 | 项目建设可能引起的不利影响（限选 3 项）                        | 75 |
| 表 7-1 | “4.20”芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目社会管理计划          | 80 |
| 表 7-2 | 公众参与行动策略                                     | 84 |

## 图目录

|        |                       |    |
|--------|-----------------------|----|
| 图 1-1  | 项目区公路的路面现状            | 14 |
| 图 1-2  | 项目区乡村道路主干道现状          | 14 |
| 图 2-1  | 机构访谈照片                | 25 |
| 图 2-2  | 村民座谈会照片               | 26 |
| 图 2-3  | 村负责人深度访谈照片            | 26 |
| 图 2-4  | 天全县与荃经县客、货运公司及司机座谈会照片 | 27 |
| 图 2-5  | 居民对当地交通状况存在问题的总体评价    | 30 |
| 图 2-6  | 项目区年久失修的道路            | 31 |
| 图 2-7  | 居民对当地交通问题的整体认识分析      | 31 |
| 图 2-8  | 项目区没有道路警示牌丁字路口、交通主干道  | 32 |
| 图 2-9  | 项目区居民改善交通基础设施意愿       | 32 |
| 图 2-10 | 项目区居民对班车总体评价          | 33 |
| 图 2-11 | 项目区居民对本地交通安全总体评价      | 34 |
| 图 2-12 | 项目区居民改进交通安全意愿         | 35 |
| 图 2-13 | 项目区居民对当地交通管理满意度       | 37 |
| 图 4-1  | 项目区调查样本分性别接受文化教育情况    | 41 |
| 图 4-2  | 女性对交通问题总体评价           | 44 |
| 图 4-3  | 女性对城乡班车总体评价           | 44 |
| 图 4-4  | 女性对交通安全总体评价           | 45 |
| 图 4-5  | 妇女对交通管理评价             | 46 |
| 图 5-1  | 荃经县项目区内坑洼不平的路面        | 65 |

---

## 摘 要

1 “4.20”芦山地震灾后恢复重建农村公路世界银行贷款项目是芦山地震灾后恢复重建的重要组成部分，根据四川省发展和改革委员会关于印发《芦山地震灾后恢复重建总体规划实施项目（调整版）》的通知（川发改投资 [2014] 315 号）文，本项目作为总体规划实施项目，计划采用就地重建方式建设，并申请世行贷款，列入 2015 年后投资计划。

2 “4.20”芦山地震灾后恢复重建农村公路世界银行贷款项目共涉及 3 条农村公路，分别是：（1）道火路（寨沟至火井绕场路）改扩建工程（包括 2 条支线），道路长度为 13.41km，改造等级为三级（2）荣泸路（红石沟至大桥头）改扩建工程，道路长度为 6km，改造等级为四级（3）始新路（新民至永安）改扩建工程，道路长度为 17km，改造等级为四级。3 个子项目均为改扩建道路，道路总长共计 36.41km，且均为农村公路。本次社会评价围绕天全县、荣经县、邛崃市 3 条改扩建道路影响范围内的居民开展评价。

3 为确保社会评价过程及结论的科学性和有效性，本次社会评价主要采用文献研究、问卷调查、焦点小组座谈会、深度访谈、关键信息人访谈、参与式观察等多种社会研究方法对项目区社会经济发展状况与交通管理现状、公众参与和利益相关者分析、项目与少数民族、妇女对项目的需求、项目区贫困状况分析、社会影响分析、社会管理计划及实施等 7 个部分内容进行分析。力求使各种方法所得到的资料、数据能够互相补充、印证，从而全面了解信息公开与公众参与的相关情况，使得社会评价结果更加准确。

4 评价小组在四川省世行项目办、各市县项目办的密切配合下，对各市县项目办、统计局、民政局、扶贫办、环保局、人力资源与社会保障局、县妇联、城建监察大队、环卫处、交通运输管理局、公安局交警大队、发改局、农牧局、市政道路部门、客货运公司等 15 类个相关机构和部门进行了机构访谈和信息收集；并于 2015 年 11 月-12 月先后在项目实施范围内的 7 个乡镇 13 个村开展了实地调查。调查过程中，社评小组对道路沿线 7 个乡镇的 13 个行政村居民（包括妇女、老人等弱势群体）开展了 39 场座谈会，初步完成了有效问卷 180 份（其中天全县 83 份，荣经县 15 份，邛崃市 82 份）的

---

社会评价调查问卷的和 50 人次的深度访谈工作，收集项目区居民对于修路和交通出行安全、便捷程度等方面一些比较关切问题的看法和现实需求。

5 经过调查，社评小组发现：①项目区的 13 村总人口为 16,849 人，贫困人口 1,189 人，贫困发生率为 7.06%，贫困人口主要分布在远离城镇的村中，除邛崃市沿江社区、寨沟村，天全县新民村等离城镇较近的村子外，其他村农民人均纯收入均为 4000-8000 元/年，其致贫原因主要为贫困区域自然条件特殊、基础设施条件差、道路交通运输条件差等原因；②项目区少数民族总计 37 人，且主要为零星的散杂居人口，此外项目涉及的 7 个乡镇、13 个行政村中不存在少数民族乡及少数民族村，项目区内的少数民族多数是因婚嫁或工作进入项目区的藏族、彝族等少数民族，他们没有形成固定的居住社区、没有共同的少数民族语言和文化，已经高度融入了当地的生活中，本项目不触及世行的少数民族政策；③项目区妇女的就业、交通安全培训等状况均较差，妇女对道路交通的需求较高，对项目区当前道路交通状况的评价却较差，当前项目区的交通状况不能满足妇女出行安全、便捷的需求。

6 针对调查发现，本项目不触及世行的少数民族政策，社评小组建议不再制定少数民族发展计划；为满足项目区女性的集中性需求，社评小组建议制定妇女行动计划，从道路与基础设施、城乡交通、交通安全宣传、项目参与四个方面保障满足项目区妇女的需求；为规避主要社会风险制定社会管理计划，社评小组建议从加强建设质量管理、加强信息公开与公众参与、减少施工负面影响、加强交通安全教育、道路建成后的养护五个方面达到规避主要社会风险的效果；为了给居民带来最大化的社会经济效益，同时规避潜在风险，社评小组建议从指定政策法规、落实公众参与机制、建立申诉抱怨机制、建立交通安全宣传教育机制四个方面实现居民社会效益的最大化。

# 1 项目区社会经济发展状况与交通管理现状

## 1.1 项目区界定

7 根据拟建项目对居民的影响，将各利益相关者分为直接受影响人口和间接受受影响人口。直接受影响人口为项目主要服务的目标群体，或因项目开展使其正常生产生活受到直接影响和干扰的群体；间接受受影响人口主要是项目产出或项目影响可能对其正常生产生活产生影响的群体。相应地，项目区也被划分为直接受影响地区和间接受受影响地区两类。本项目直接受影响地区为道路途径的村镇，共涉及天全县的始阳镇、大坪乡、新华乡；荥经县的三合乡；邛崃市的火井镇、油榨乡、道佐乡共计 7 个乡镇，13 个行政村，5,432 户居民，合计 16,849 人，直接影响面积为 121.6 km<sup>2</sup>。项目间接影响区为邛崃市、荥经县、天全县的全境，共计 965,534 人，间接影响面积 5,551.23km<sup>2</sup>。拟建项目途经村镇基本信息见表 1-1。

表 0-1 拟建项目途经村镇基本信息表

| 道路           | 乡镇  | 村    | 耕地面积<br>(亩)      | 户数           | 人数            | 农民人均<br>纯收入 |
|--------------|-----|------|------------------|--------------|---------------|-------------|
| 始新路          | 始阳镇 | 新民村  | 1,863.99         | 788          | 2,562         | 6,000       |
|              | 大坪乡 | 大窝村  | 640              | 354          | 1,309         | 7,685       |
|              |     | 瓦坪村  | 900              | 167          | 670           | 8,500       |
|              | 新华乡 | 柏树村  | 495              | 177          | 559           | 4,200       |
|              |     | 孝廉村  | 808              | 190          | 647           | 4,600       |
|              |     | 永安村  | 750              | 320          | 1,149         | 4,500       |
| <b>天全县合计</b> |     |      | <b>5,456.99</b>  | <b>1996</b>  | <b>6,896</b>  | <b>1</b>    |
| 荥泸路          | 三合乡 | 双林村  | 50               | 88           | 258           | 4,800       |
| <b>荥经县合计</b> |     |      | <b>50</b>        | <b>88</b>    | <b>258</b>    | <b>1</b>    |
| 道火路          | 火井镇 | 雅棚村  | 1,601            | 362          | 1,156         | 8,000       |
|              |     | 三和村  | 855              | 610          | 2,163         | 7,980       |
|              | 油榨乡 | 堰滩村  | 1,100            | 540          | 1,524         | 10,400      |
|              |     | 川王村  | 785              | 457          | 1,515         | 7,000       |
|              | 道佐乡 | 沿江社区 | 1,770            | 844          | 1,984         | 15,500      |
|              |     | 寨沟村  | 750              | 535          | 1,353         | 14,000      |
| <b>邛崃市合计</b> |     |      | <b>6,861</b>     | <b>3,348</b> | <b>9,695</b>  | <b>1</b>    |
| <b>合计</b>    |     |      | <b>12,367.99</b> | <b>5,432</b> | <b>16,849</b> | <b>1</b>    |

注：资料来源于社评小组于 2015 年 11-12 月进行的社会经济调查时，从乡镇搜集的统计数据。

---

## 1.2 社会经济概况

### 1.2.1 人口情况

8 天全县，隶属于四川省雅安市，位于四川盆地西部边缘，地处二郎山东麓，青衣江上游，川藏公路（国道 318 线）横贯全境。幅员面积 2,390.75 km<sup>2</sup>。全县辖 2 个镇、13 个乡，138 个村。2014 年总人口 155,434 人，其中农业人口 122,350，占人口总数的 78.71%，农村贫困人口 8,135 人，农村贫困发生率为 6.65%，残疾人口 4,572 人，占人口总数的 2.94%，年末常住人口 138,000 人，人口密度为 112 人/平方公里，全年出生人口 1,512 人，出生率为 9.73‰，死亡人数 800，死亡率为 5.15‰，人口自然增长率为 4.58‰。全县城镇化率达到 36.70%，比 2013 年提高 1.4%。天全县居民以汉族为主，全县少数民族共计 1,823 人，占人口总数的 1.2%，少数民族以藏族、羌族为主，且散居于全县的各个地区。

9 荥经县古称严道，位于四川盆地西部边缘、雅安市中部。幅员面积 1,776.48 km<sup>2</sup>。全县辖 3 个镇、16 个乡、2 个民族乡，105 个村（社区），2014 年底总人口 15.30 万，其中农业人口为 102,658 人，占人口总数的 67.1%，农村贫困人口 7,556 人，农村贫困发生率为 7.36%，残疾人口 4,424 人，占人口总数的 2.89%，人口密度为 64 人/km<sup>2</sup>，全年出生人口 1,028 人，人口出生率 9.38‰；死亡人口 9,830 人，人口死亡率 6.25‰，人口自然增长率为 3.13‰。2014 城镇化率 41.3%，比上年提高 1.5 个百分点。荥经县居民以汉族为主，全县少数民族共计 3,145 人，占人口总数的 2.06%，少数民族以彝族、藏族为主，且该县少数民族主要聚居于民建彝族乡和宝峰彝族乡两个民族乡。

10 邛崃市地处成都平原西部，川滇、川藏公路要塞，距成都市区 75km，全市幅员面积 1,384km<sup>2</sup>，全市辖 18 个镇、6 个乡、202 个行政村、62 个社区（居委会）。2014 年末总人口 65.71 万人，其中农业人口 40.84 万人，占人口总数的 62.15%，农村贫困人口 11,151 人，农村贫困发生率为 2.73%，残疾人口 28,702 人，占人口总数的 4.36%，人口密度为 369 人/km<sup>2</sup>，常住人口 61.6 万人。全年出生人口 5,275 人，出生率为 8.03‰；死亡人口 4,536 人，死亡率为 6.9‰；人口自然增长率为 1.13‰。邛崃市居民以汉族为主，全县少数民族共计 2,339 人，占人口总数的 0.36%，少数民族以藏族、羌族为主，且散居于全市的各个地区。

---

11 本项目的直接受影响地区为天全县、荣经县、邛崃市辖区内 7 个乡镇的 13 个行政村，项目直接影响面积为 121.6 km<sup>2</sup>。根据实地踏勘得到的数据，2014 年末项目区总人口 16,849 人，其中农业人口 15,589，占人口总数的 92.42%，农村低保人数 364 人，占总人口的 2.16%，少数民族 37 人，占总人口的 0.22%，经实地调查得知该地区少数民族主要为藏族和彝族，且散居于新民、大窝、孝廉、永安、三和、寨沟 6 个村子。而且据调查这些少数民族主要是通过婚嫁来到项目区，他们没有形成固定的居住社区、没有共同的少数民族语言和文化，在社会福利、权利保障、文化风俗和生活习惯等方面，与汉族没有区别，已经高度融入了当地的生活中。

### 1.2.2 经济发展情况

12 2014 年，天全县全年实现地区生产总值 44.1828 亿元，按可比价计算，比上年增长 14.10%。其中第一产业增加值 62,385 万元，增长 4.8%；第二产业增加值 275,958 万元，增长 17.00%；第三产业增加值 103,485 万元，增长 11.70%。三次产业结构由 2013 年的 14.91:61.69:23.40 调整为 14.12:62.46:23.42；全年地方公共财政预算收入 12,043 万元，比上年增长 55.10%，其中国税收入 11,185 万元，增长 67.40%；地方性公共财政预算支出 157,958 万元，比上一年下降 52.70%；地税收入 16,956 万元，增长 28.2%。2014 年末城镇居民人均可支配收入 21,875 元，较上年净增 2,101 元，增长 10.63%；农民人均纯收入 8,272 元，净增 900 元，增长 12.20%。年末城乡居民储蓄存款余额 374,128 万元，比年初增长 19.77%。

13 2014 年，荣经县全年实现地区生产总值 56.13 亿元，按可比价计算，比上年增长 11.8%。其中第一产业增加值 6.4 亿元，增长 4.4%；第二产业增加值 35.34 亿元，增长 13.5%；第三产业增加值 14.39 亿元，增长 10.5%。三次产业结构由 2013 年的 11.7:62.9:25.4 调整为 11.4:63.0:25.6。2014 年，全县完成社会固定资产投资 53.12 亿元。同比增长 35.17%。从三产业来看，第一产业投资 2.59 亿，同比下降 4.47%；第二产业投资 14.53 亿元，同比增长 49.67%；第三产业投资 36 亿元，同比增长 33.92%。2014 年末城镇居民人均可支配收入 24,100 元，增长 9.5%；农民人均纯收入 9,707 元，净增 1,009 元，增长 11.6%。2014 年末城乡居民储蓄存款余额 43.07 亿元比年初增长 18.29%。

---

14 2014年，邛崃市全年实现地区生产总值183.8464亿元，按可比价计算，比上年增长10.3%。其中：第一产业增加值324,600万元，增长4.8%；第二产业增加值849,000万元，增长12.5%；第三产业增加值664,900万元，增长9.7%。三次产业结构由13年的19.15:48.51:32.34调整为17.65:46.18:36.17。全年大口径财政收入361,932万元，比上年增长34.4%，其中地方性财政收入（含基金收入）270,173万元，增长42%。财政总支出538,694万元，增长24.6%。2014年末城镇居民人均可支配收入25,831元，较上年净增896元，增长3.6%；农民人均纯收入12,444元，净增1,343元，增长12.1%。

### 1.2.3 社会发展情况

#### 1.2.3.1 社会保障

15 天全县2014年社会保障覆盖面进一步扩大，年末城镇基本养老保险覆盖人数达到21,517人，比上一年增加3,392人；农村社会养老保险30,602人，新型农村合作医疗覆盖人数达到120,785人，比上一年增加2,542人；失业保险参保人数3,731人，比上一年末增加231；城镇基本医疗覆盖人数达到14,279人，比上一年末增加710人，增长5.23%。新型社会救助体系不断地完善，城乡低保实现应保尽保，全县纳入城市低保范围的人员1,482人，比上一年减少629人，下降29.80%；纳入农村低保人数5,502人，比上一年末减少4,319人，下降44.00%；农村五保供养人数538人。

16 荥经县2014年加大就业援助和就业培训力度，城镇新增就业2,146人，实现就业困难人员再就业294人，城镇登记失业率控制在4%以内。灾区职业技能培训，农民使用技术培训2,148次，纳入城乡最低生活保障的分别为2,198人、7,556人，月人均补助提高到195元和90元。五保供养人数315人，集中供养率90%。城镇基本医疗保险覆盖37,972人，新型农村社会养老覆盖21,957人，城镇基本医疗覆盖34,669人，新型农村合作医疗93,994人。2014年全县有社会福利收养院4个，床位数359张。

17 邛崃市2014年社会保障覆盖面进一步扩大，各类社会福利收养单位11个，拥有的床位数1,920张。低于最低生活保障线的城乡居民有12,727人，其中城镇1,576人，农村11,151人。参加城镇基本养老保险人数59,391人，同比增长14%，参加城镇基本医疗保险人数为78,039人，同比增长4.5%。参加农村合作医疗人数为412,044。参

加失业保险人数为 26,267，同比增长 8.1%。参加生育保险人数为 63,472 人，同比增长 6.7%。

18 社会保障反映当地人民生活质量，2014 年，在 3 个县区中邛崃市参与医疗保险人数最多达到 490,083 人，荥经县参与合作医疗的人数最少仅有 131,966 人；在养老保险的参保方面，邛崃市养老保险参保人数最多达 237,600 人，最少的是天全县仅有 52,119 人；享有最低生活保障人数最多的是邛崃市达 12,727 人，最少的是天全县，仅 6,984 人。详见表 1-2。

表 1-1 受影响市县社会保障状况表 (单位：人)

| 县(区)      | 参加医疗保险人数       | 养老保险参保人数       | 享有最低生活保障人数    |
|-----------|----------------|----------------|---------------|
| 天全县       | 135,064        | 52,119         | 6,984         |
| 荥经县       | 131,966        | 59,929         | 9,754         |
| 邛崃市       | 490,083        | 237,600        | 12,727        |
| <b>合计</b> | <b>757,113</b> | <b>349,648</b> | <b>29,465</b> |

### 1.2.3.2 就业情况

19 务工劳动力按务工区域主要分为外出务工劳动力、本地务工劳动力；按务工时间长短主要分为长期务工劳动力和短期务工劳动力。在受项目影响的 3 个县区中，农业劳动力最多的是邛崃市，达到 381,200 人，最少的是荥经县，仅有 71,431 人；外出务工的劳动力最多的是邛崃市，达到 216,200 人，最少的是天全县，有 16,768 人；本地务工的劳动力邛崃市最多，有 95,100 人，最少的是荥经县，仅有 24,603 人；长期务工劳动力最多的是邛崃市，为 161,800 人；短期务工劳动力最多的是天全县为 50,457 人，详见表 1-3。

表 1-2 受影响市/县劳动力数量表 (单位：人)

| 县(区)      | 农业劳动力          | 外出务工劳动力        | 本地务工劳动力        | 长期务工劳动力        | 短期务工劳动力        |
|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 天全县       | 77,625         | 16,768         | 60,839         | 27,168         | 50,457         |
| 荥经县       | 71,431         | 33,798         | 24,603         | 51,129         | 20,302         |
| 邛崃市       | 381,200        | 216,200        | 95,100         | 161,800        | 36,700         |
| <b>合计</b> | <b>530,256</b> | <b>266,766</b> | <b>180,524</b> | <b>240,097</b> | <b>107,459</b> |

20 综上所述，项目受影响地区的社会经济概况即人口、经济发展和社会发展概况详情见表 1-4。

表 1-3 项目区社会经济状况（2014 年）

| 指 标       |              | 天全县     | 荥经县     | 邛崃市     | 项目区      |       |
|-----------|--------------|---------|---------|---------|----------|-------|
| 人口        | 年末总人口（人）     | 155,434 | 153,020 | 657,093 | 16,849   |       |
|           | 农业人口（人）      | 122,350 | 102,658 | 408,378 | 15,589   |       |
|           | 非农业人口（人）     | 33,084  | 50,362  | 248,715 | 1,277    |       |
|           | 妇女人口(人)      | 45,195  | 64,897  | 264,637 | 7,730    |       |
|           | 残疾人口(人)      | 4,572   | 4,424   | 28,702  | 436      |       |
|           | 少数民族人口（人）    | 1,823   | 3,145   | 2,339   | 37       |       |
|           | 人口密度(人/平方公里) | 112     | 64      | 369     | 139      |       |
|           | 城镇登记失业率（%）   | 3.50    | 4       | 3.62    | 3.45     |       |
| 辖区        | 乡镇           | 15      | 21      | 24      | 7        |       |
|           | 村委会          | 138     | 105     | 202     | 13       |       |
| 耕地        | 耕地面积（万亩）     | 18.61   | 27.54   | 52.17   | 1.2368   |       |
| 产值        | 地区生产总值(亿元)   |         | 44.1828 | 56.13   | 183.8464 | 1.695 |
|           | 第一产业         | 产值(亿元)  | 6.2385  | 6.4     | 32.46    | 0.484 |
|           |              | 比重(%)   | 14.12   | 11.4    | 17.65    | 28.6  |
|           | 第二产业         | 产值(亿元)  | 27.5958 | 35.34   | 84.9     | 0.195 |
|           |              | 比重(%)   | 62.46   | 63.0    | 46.18    | 11.5  |
|           | 第三产业         | 产值(亿元)  | 10.3485 | 14.39   | 66.49    | 1.016 |
|           |              | 比重(%)   | 23.42   | 25.6    | 36.17    | 59.9  |
| 人均生产总值(元) |              | 28,425  | 36,681  | 27,978  | 7,301    |       |
| 收入        | 城镇居民人均可支配收入  | 21,875  | 24,100  | 25,831  | \        |       |
|           | 农民人均纯收入      | 8,272   | 9,707   | 12,444  | \        |       |
| 社会保障      | 农村低保人数（人）    | 5,502   | 7,556   | 11,151  | 364      |       |
|           | 农村低保家庭数（户）   | 1,245   | 1,789   | 2,568   | 96       |       |
|           | 五保人数（人）      | 538     | 315     | 654     | 109      |       |
|           | 留守儿童         | 1,680   | 1,538   | 7,438   | 1,057    |       |
|           | 留守老人         | 5,325   | 5,927   | 18,356  | 1,267    |       |
| 教育        | 学校数量         | 47      | 37      | 61      | 5        |       |
| 医疗        | 医院、诊所量       | 25      | 198     | 147     | 16       |       |

### 1.3 天全县、荥经县、邛崃市交通管理概况

#### 1.3.1 天全县、荥经县、邛崃市交通概况

##### 1.3.1.1 天全县交通现状

21 截止 2014 年底，在天全县的交通大骨架中，雅康高速公路全程 135km，项目投资

---

250.3 亿元，天全境内 67.8km，投资达 114.26 亿元。国道 318 线灾后恢复天全境内长 71.64km，项目投资 27.5 亿元。天芦路建设总里程 19.5km，项目投资 1.41 亿元。农村公路涉及全县 5 条县道，43 条村道，加固维修总里程 183.04km，总投资 5,594 万元。截止 2014 年底，天全县公路总里程 626.282km，其中二级公路 68.003km，三级公路 51.585km，四级公路 432.998km，等外公路 73.666km。

22 运输事业稳步发展，全年完成货运量 370.8 吨，比上一年增长 11%；货物运输周转量 46,610 万吨公里，比上一年增加 15%。客运量 270.3 万人，比上一年增长 16%；公路客运周转量 9,651 万人公里，比上一年增长 5.3%。

#### 1.3.1.2 荥经县交通现状

23 2014 年，荥经县交通运输局围绕确定的交通灾后恢复重建工作及下达政务目标任务，突出工作重点，制定有力措施，推进荥经县交通灾后恢复重建各项工作及政务工作又好又快发展。2014 年底，实现全县公路网里程 768.647km，其中高速公路 64.247km，国道 71.4km，县道 5 条 117.1km，乡村道 452km，专用道路 63.9km。全县 105 个行政村，实现村村通公路。

24 荥经县交通基础设施灾后恢复重建，涉及国道 108 线荥经段 40 个工点、6 个干线公路。56 个村道、水运码头、代规建住保局实施三座大桥一条道路，代林业局实施一条林区公路。14 个交通灾后恢复重建项目全部开工，完成 5 个，稳步推进其余工程项目，全县道路交通服务水平全面恢复并超越灾前水平。

#### 1.3.1.3 邛崃市交通现状

25 截止 2014 年底，邛崃市公路通车里程可达 2,321.5 km,其中高级公路 47.7km；一级公路 62.1km；二级公路 104.1km；三级公路 203.3km；四级公路 1,525.84km；等外公路 378.2km；分别占通车总里程的 2.1%、2.7%、4.55%、8.8%、65.7%和 16.3%。

### 1.3.2 交通运输服务情况

#### 1.3.2.1 项目区交通规模

26 受项目影响的 3 个县区现有的公路总体情况差别较大。3 个县区共有公路里程

716.429km，多为四级公路和等外公路，分别占总里程的 44.86%和 13.88%；一级公路里程最少，3 个县区仅拥有 62.1km，占总里程的 1.67%。3 个县区中，邛崃市的四级公路里程最长，达到 1,525.84km，占总里程的 41.05%。详见表 1-5。

表 1-4 项目区已有的公路里程数量表 单位：km

| 县/市 | 总里程              | 高级公路           | 一级公路        | 二级公路           | 三级公路           | 四级公路             | 等外公路           |
|-----|------------------|----------------|-------------|----------------|----------------|------------------|----------------|
| 天全县 | 626.282          | 0              | 0           | 68.003         | 51.585         | 432.998          | 73.666         |
| 荥经县 | 768.647          | 64.247         | 0           | 71.4           | 117.1          | 452              | 63.9           |
| 邛崃市 | 2321.5           | 47.7           | 62.1        | 104.1          | 203.3          | 1,525.84         | 378.2          |
| 合计  | <b>3,716.429</b> | <b>111.947</b> | <b>62.1</b> | <b>243.503</b> | <b>371.985</b> | <b>2,410.838</b> | <b>515.766</b> |

### 1.3.2.2 项目区交通运输费用和时间

27 3 个县区在客运费用和时间方面的情况是：邛崃市到达成都最近，都只需要 1.5 小时左右，邛崃市到成都需要费用 25 元。荥经县到成都需要 2~2.5 小时，需要费用 53 元。天全县到成都最远，交通通畅情况下需要 2.5~3 小时，需要费用 57 元。

28 在货运方面，天全、荥经邛崃市到成都的费用差别不大，分别为 1.3 元/吨公里、1.2 元/吨公里 1.1 元/吨公里。详见表 1-6。

表 1-5 项目区客运及货运费用和时间状况表

| 县（区） | 客运     |     |         |     | 货运     |     |           |     |
|------|--------|-----|---------|-----|--------|-----|-----------|-----|
|      | 时间（小时） |     | 费用（元/人） |     | 时间（小时） |     | 费用（元/吨公里） |     |
|      | 到地级市   | 到成都 | 到地级市    | 到成都 | 到地级市   | 到成都 | 到地级市      | 到成都 |
| 天全县  | 1      | 3   | 10      | 57  | 1.5    | 3.5 | 0.4       | 1.3 |
| 荥经县  | 0.6    | 2.5 | 10      | 53  | 1      | 3.4 | 0.3       | 1.2 |
| 邛崃市  | 0      | 1.5 | 0       | 25  | 0      | 1.5 | 0         | 1.1 |

### 1.3.2.3 项目区交通运输和服务收费情况

29 旅客运输能力和服务收费是反映当地人民出行方便程度和运输成本的重要标准。在受影响的 3 个县区中，拥有公交公司数量最多的是邛崃市，有 4 家，天全县均无公交公司。拥有公交车数量最多的是邛崃市，达到 100 辆。出租车数量最多的县区是邛崃市，达到 200 辆，天全县和荥经县出租车均为 20 辆。在客运收费标准方面邛崃市最高，达到 2 元/公里/人，天全县最低，仅为 0.5 元/公里/人。详见表 1-7。

表 1-6 项目区旅客运输交通状况表

| 县(区) | 公交公司数量 | 公交车数量 | 客运收费标准 | 出租车数量 | 出租车收费标准(起步价) |
|------|--------|-------|--------|-------|--------------|
| 天全县  | 0      | 0     | 0.5 元  | 20    | 3 元          |
| 荥经县  | 1      | 14    | 1 元    | 20    | 4 元          |
| 邛崃市  | 4      | 100   | 2      | 200   | 4 元          |
| 合计   | 5      | 114   | \      | 240   | \            |

30 货物运输能力和服务收费是反映当地物资进出转换和运输成本的重要标志,运输公司的数量和货运车辆的数量是运输能力的直接体现。在受影响的 3 个县区,荥经县的货运公司数量最多,有 16 家,邛崃市的货运车辆数量最多,有 1,188 辆;私营的货车数量邛崃市最多,为 3,217 辆。

31 从货运的收费标准来看,长途运输的单位收费标准要比短途运输低,各地的货运标准有一定的差别,但属于同一市州管辖的县区运输标准差别不大。长途运输的标准最高是 1.5 元/吨/公里,短途运输的标准最高为 1.1 元/吨/公里左右。详见表 1-8。

表 1-7 项目区货物运输交通状况表

| 县/市 | 货运公司数量 | 货运车数量 | 私营货车数量 | 收费标准(元/吨公里) |      |
|-----|--------|-------|--------|-------------|------|
|     |        |       |        | 长途运输        | 短途运输 |
| 天全县 | 10     | 95    | 884    | 1.3         | 1.5  |
| 荥经县 | 16     | 533   | 1,200  | 1.2         | 1.3  |
| 邛崃市 | 8      | 1,188 | 3,217  | 0.8         | 1.1  |
| 合计  | 34     | 1,816 | 5,301  | \           | \    |

### 1.3.3 交通事故发生状况

表 1-8 项目区交通事故状况表

| 县/市 | 交通事故发生率% | 交通事故受伤总人数 | 交通事故死亡总人数 | 交通事故造成财产损失总费用(元/年) |
|-----|----------|-----------|-----------|--------------------|
| 天全县 | 3.3      | 213       | 10        | 2,742,001          |
| 荥经县 | 0.198    | 396       | 20        | 1,673,201          |
| 邛崃市 | 2.3      | 3,940     | 91        | 5,421,600          |
| 合计  | \        | 4,549     | 121       | 9,836,802          |

32 截止到 2014 年底,在受影响的 3 个县区,天全县的交通事故发生率最高,达到 3.3%,荥经县的最低,为 0.198%;交通事故中受伤最多的是邛崃市 3,940 人;最少的是天全

---

县是 213 人；邛崃市在交通事故中死亡最多，达到 91 人。交通事故造成的损失是一项很大的费用，其中邛崃市损失量最大，达到 5,421,600 元。详见表 1-9。

### **1.3.4 道路网系统存在的主要问题**

#### **1.3.4.1 项目所在市县道路网问题**

33 “十二五”以来，天全县、荥经县、邛崃市交通基础设施建设取得了较大的成就，但随着三地生产力要素的聚集和经济结构调整力度的进一步加大，社会主义新农村建设规划的实施，现有的道路布局和基础设施建设，已难以适应社会经济蓬勃发展的需要和日益扩大的群众出行需求。总体而言，天全县、荥经县、邛崃市道路网系统存在的主要问题，主要表现在以下几个方面：

##### **(1) 交通总量不足，综合运输能力差，公路里程增长慢**

34 铁路、公路路网密度小，未形成具有规模效益的路网；没有民用机场，航空运输还是空白；基于区域水库、码头等设施建设的不足，不能满足居民日益增长的出行需求。改革开放多年来，天全县、荥经县、邛崃市的国民经济、工农业总产值、客货运量及周转量均以较大幅度增长，而公路建设相对滞后，里程增长慢，因而严重制约着国民经济的发展。

##### **(2) 公路网中公路技术等级低，损毁严重**

35 原有的砂石或水泥路面使用年限大都超过了设计年限，老化松散现象严重，亟待改建，特别是县乡公路中砂石路多为 20 世纪 80 年代前后通过民工修建，建设标准和质量较低，荷载能力有限，现运行时间已长，不堪重负，一些公路破损严重，亟待维修改造。此外自然灾害频发，翻浆、塌方、泥石流等灾害严重，加之抢修经费无法及时到位，导致路况得不到及时修复，造成行车隐患。多年来，境内公路虽然有较大发展，但技术等级低，路面等级亦不高。邛崃市一级公路和二级公路所占比重非常小，只占到 4.7%；三级公路占总里程的 8.7%，四级公路占总里程的 65%，等外公路占总里程的 16%，特别对于邛崃市旅游业的发展产生制约。

##### **(3) 公路网布局不合理，通达深度不足**

36 省际、县际、乡际、村际间存在较多的断头路，县域路网通达深度不足，通达质量

---

不高，境内国道、省道贯通的区域较小，县与县、乡与乡之间、市域、县域范围内的道路还不太畅通。

#### 1.3.4.2 项目拟改造道路存在问题

37 道火路起终点道佐乡、火井镇都是 4.20 受灾乡镇，道火路是道佐乡和火井镇对内对外交通主通道。既有道火路宽 5.5 米，水泥混凝土路面，急弯较多，纵坡较大，等级低，通行质量差，安防设施缺乏，4.20 地震更加剧了道路的破坏，受地震影响，出现上边坡塌方、飞石严重损毁路面的情况。灾后恢复重建期间，片区东西向路网邛芦路、寿高路，均得到整治，路网等级为二、三级，南北向路网道火路、道临路为等外级，通行条件差，仍未得到整治，安防设施缺乏，不具备防震抗灾能力，不能与东西向道路成环成网，造成邛崃西部山区路网灵活性和应急性差。

38 始新路既是始阳镇至新华乡的快捷通道，也是 G318 线和 G351 线的“A 形”连接线，穿越 G318 线、G351 线、梨三路所夹的区带，是天全县“十二五”交通规划中拟提升为县道的一条交通线。由于受建设资金制约，目前道路等级为等外级，路基宽度 3.5~4.5m，坡陡弯急，技术指标较低，不能满足两乡镇（乃至始阳镇与芦山县间）交通出行的需要。目前两地间交通往来均绕行飞仙、三江口，比从该线路直接到新华约增加 20%的里程。

39 蒙泸路是进入牛背山风景区的主要道路，该路现状为泥结碎石路面，路基现在宽度 4.5~6.5m，该公路在芦山强烈地震中也受到了严重的波及，多处边坡跨塌，桥涵等结构物受损严重；蒙泸路利用河谷台地，为“沿溪线”和“顺坡线”，属于“随弯严重；挡防工程、安保工程设施不完善；地质、水毁灾害破坏大。加之大型货物运输车的长期碾压，路面路基破损严重，当地居民戏称该路是“晴天一身灰，雨天一身泥”，给当地居民的出行带来极大的影响和安全隐患。



图 1-1 项目区公路的路面现状（左上：荥经县项目区公路的路面现状  
右上：天全县项目区公路的路面现状）



图 1-2 项目区乡村道路主干道现状（左上：邛崃市的乡村道路主干道现状  
右上：天全县的乡村道路主干道现状）

### 1.3.5 交通管理中存在的主要问题

#### 1.3.5.1 项目所在市县交通管理中存在的主要问题

40 天全县、荥经县、邛崃市交通管理中存在的“硬件”问题值得注意，“软件”问题更不能忽视。在交通管理中存在的主要问题有：

#### （1）道路维护工作薄弱，路面、路基损毁严重，农村路政管理工作亟待提高

41 天全县、荥经县和邛崃市道路等级普遍较低，农村道路以四级水泥路为主，路面质量较差，易被大货车压坏，且山区道路被雨水冲刷严重，易遭遇塌方和泥石流的侵袭，这样道路的维护工作就显得至关重要。但与此同时，天全县和荥经县道路建设还普遍存在“重建设，轻养护”的问题。每年能得到维修的道路微乎其微，这就导致村镇道路普遍存在路面破损严重的状况，致使行车颠簸，损耗车辆轮胎和钢板，客车的维护费用提高

---

22%~35%，与此同时乘客的乘车费用也相应增加；交通时间成本既已增加，乘客乘车的舒适度也明显降低。

42 基于“县道县管、乡道乡管、村道村管”的分级管理原则，在分清养护责任的同时，也导致乡镇到农村的道路实质上处于无人管理无人维护的状态。在路面等级和质量较差的情况下，村镇道路疏于管理和维护，再加上道路使用和自然灾害的影响，项目区村镇道路普遍存在路面破损严重的状况。路况较差进一步导致运输成本增加，给村民的生活生产带来不便。随着农村公路里程增多，公路基础设施逐步健全，需要加强对路产路权的使用管理，超限运输急需治理。农村公路的技术标准相对低，承受交通荷载的能力有限，超限超载的车辆驶入农村公路，对其造成的破坏程度非常严重，而且，农村公路缺少大修改造费用，一旦遭到破坏修复，即面临资金筹措困难。但是，现实情况却是项目区的农村公路上行驶的超限超载车辆有增无减，特别是国省干线加大对超限超载车辆的管理控制后，一些超限超载车辆转移到农村公路上，因此必须采取有效措施，依法加大对行驶车辆的管理力度。

### **(2) 交通安全宣传力度不足，许多村民缺乏必要的交通安全知识**

43 现有的交通安全宣传基本上集中在县城和学校，并且宣传方式多样，例如张贴交通安全宣传标语，发放交通安全宣传册、宣传单，开展交通安全知识讲座等。但是具体到乡镇、农村，对于基本的交通安全知识村民了解得非常有限。由于交通安全知识宣传非常少，村民反映自己知晓的安全宣传活动每年不足 2 次。甚至有个别村庄的村民表示从来没有听说过有这样的事情。即使有，也是通过村干部转达交通安全知识，而且形式单一，而造成宣传和巡逻较少的原因还包括各乡镇分管交通部门的人力不足等。

### **(3) 项目区所在范围内无电子监控设备，导致监管力度不强**

44 天全县、荥经县、邛崃市的村镇道路的重要路段、路口没有电子监控设备，对道路行车的违规违法行为监管薄弱，导致驾驶员知法犯法，无视交通规则，超载超速超员情况普遍，交通安全隐患很大。

### **(4) 现有的部分交通安全标志和警示牌受路边建筑物或树木遮挡**

45 交通安全标志和警示牌对于缺少红绿灯、减速带、防护栏等基础设施的道路来说是

---

唯一的提醒和警示物，对行车安全至关重要。但是无人修剪的行道树和一些贴近道路建筑物遮挡了交通安全标志和警示牌，使得驾驶员无法预先得得到路况提醒，特别容易在交叉路口、急弯等路段发生交通事故。

#### **(5) 道路运输市场发育程度低，运输结构不合理，运输生产水平较低，造成居民乘车时间和费用都较高**

46 道路运输市场发育不够完善，难以形成大市场、大流通、大交通的格局。运输结构不合理，运输主体竞争实力不强；运输站场建设滞后，运营管理陈旧。由于站场建设资金不足，基础设施建设缓慢，站场数量和功能远远不能满足运输市场需求，公用型车站数量少、条件差，临时站场规模小，设施落后，布点分散，管理混乱，车站的基本功能难以得到正常发挥。动力结构单一，运输生产水平较低。中、高档豪华客车、大吨位货车、集装箱、冷藏保鲜、零担运输车数量不多，快速客运、旅游客运、物流业刚刚起步，运输信息化程度低。现有的客货运输车辆达不到技术等级二级以上的车辆较多，运输信息化程度较低，对运输市场的调控手段单一落后，这些都成为制约项目区道路运输跨越式发展的因素。

##### **1.3.5.2 拟改造道路交通管理中存在的主要问题**

(1) 人手不足，缺乏维护。道火路、始新路和荣沪路距县城距离较远，交管部门人手紧缺，导致项目区的 3 条道路疏于管理，“4.20”芦山地震发生后 3 条道路均受到不同程度的破坏，由于交管部门未能及时修护，道路破损程度愈加严重，维护成本也逐渐增加；

(2) 资金缺乏，缺乏维护。项目拟改建道路安防实施缺乏，仅有的安防设施和交通设备也缺乏管理和维护；

(3) 缺乏监管力度。项目区内时常发生道路破坏行为，尤其是项目区内有丰富的矿产资源，货运司机时常超载运输，对路面造成较大的损害，附近农户也经常在路上堆放各种杂物，造成道路安全隐患，缺乏道路监管力度也是拟改建道路交通管理问题中存在的一个主要问题。

47 此外，春夏季常因降雨项目区时常出现塌方、翻浆、泥石流等灾害，雨水季节道路

---

排水系统不完善和长期没有及时有力的维护，雨水沿路面及车辙漫流，且因路边坡大都没有防护，加之芦山地震的影响，多处边坡被冲毁，极易引起边坡垮塌和泥石流。冬季常因积雪冰冻而造成通行困难，阻车情况时有发生。道路因地形、地质条件差，以及资金、管理体制、养护水平等原因，使得现有路面破损严重，通行条件差。

---

## 2 利益相关者与公众参与

### 2.1 利益相关者识别

48 利益相关者是指那些能影响项目目标的实现或者被项目目标的实现所影响的个人或群体，利益相关者可以分为主要利益相关者和次要利益相关者。

49 根据项目自身的性质、实地调查结果及与相关机构的访谈内容等，“4.20”芦山地震灾后恢复重建农村公路世界银行贷款项目的利益相关者包括：（1）新建和改建道路建设实施直接影响范围内的城乡居民（新建或者改建道路途径村镇的居民），特别是妇女、贫困户、低保户、残疾人、征地拆迁户等弱势群体；（2）客货运公司及司机、项目办、业主、设计单位等相关机构；（3）政府相关机构职能部门。

#### （1）项目区内道路沿线居民

50 项目新建和改建的 3 条道路共涉及天全县 3 个乡镇 6 个村组、荥经县 1 个乡镇 1 个村组和邛崃市 3 个乡镇 6 个村组，主要利益相关者为这 13 个村组的居民。这 3 条道路是居民出行到市县的主要道路，部分项目区内居民直接居住在道路两旁，大部分的项目区内居民需要通过这些主干道才能够出行、工作、进行生产生活活动。因此，这 3 条道路对道路沿线居民的生产和生活有着至关重要的作用。项目社会影响评价报告关注的重点即为改扩建道路沿线居民的需求和利益。

#### （2）征地、拆迁影响居民

51 ①征地影响人口。“4.20”芦山地震灾后恢复重建农村公路世界银行贷款项目涉及土地征收的子项目包括荥泸路（红石沟至大桥头）改扩建工程、道火路（寨沟至火井绕场路）改扩建工程、始新路（新民至永安）改扩建工程。项目设计单位在工程设计过程中充分考虑了征地对当地社会经济发展和生产生活的影响，不断优化工程设计，控制优化道路宽度与建设规模，尽量减少征地拆迁范围，减轻工程建设对当地生产生活的影响。但在集体土地征收中，本项目永久性征收耕地的影响仍涉及天全县辖内的始阳镇、大坪乡、新华乡；荥经县辖内三合乡；邛崃市辖内的道佐乡、火井镇、油榨乡，共 7 乡镇，13 个行政村，共计征地 537.52 亩，共影响 239 户，810 人。

52 荥经县的荥泸路改扩建项目与荥泸路大桥头至泸定界段改建工程、荥泸路三合乡政

---

府至红石沟段改建工程为关联项目。在荣泸路改扩建项目的 2 个关联项目中，荣泸路三合乡政府至红石沟段改建工程的永久征用土地总数为 225.4 亩，占用国有林地 159.47 亩；荣泸路大桥头至泸定界段改建工程占用土地为 900 亩，且全部为国有林地。关联项目涉及三合乡的双林村、楠林村、建政村 3 个行政村，共计征地 225.4 亩，共影响 109 户，327 人。

53 由于每个村的实际情况不同，项目建设征地对各村影响的大小也各不相同。因此，道路恢复方案基于项目对各村的影响程度、各村的实际特点和受影响人员的意愿制订。经过在社会经济调查时与村民委员会和移民个人的充分协商，各县政府制定了一系列的经济恢复方案，主要是进行货币补偿及分配、实施农业发展措施与社会保障措施、劳动技能培训和就业促进措施。

54 ②拆迁影响居民。本项目拆迁房屋均为农村房屋，房屋总面积 8,234m<sup>2</sup>（包括正房和偏房在内），影响 50 户，212 人；本项目的两个关联项目均不涉及房屋拆迁。被拆迁的农村房屋不同程度的存在室内配套设施不完善、结构陈旧老化及采光通风条件不好等问题，且居住点周围的配套条件也较差。本项目的拆迁安置活动将为拆迁户改善居住条件和环境。

55 经过公众参与和与相关政府部门的协商，各县项目负责机构根据农村居民拆迁安置类型把受影响村的拆迁安置方案总结为以下两种类型：

①完全货币补偿。邛崃市项目区主要采取的房屋拆迁安置方式为完全货币补偿，被拆迁户根据获得的房屋拆迁补偿款和自己的意愿在新型农村社区按照建筑成本价进行选购，也可以到城镇按照市场价购买住房。

②非货币化安置。天全县子项目在县城规划区外，天全县子项目的房屋补偿按照分散安置、就地安置的原则进行。其安置方式除了货币化安置外，在充分尊重拆迁户意愿的基础上可供选择的安置方式还有土地置换后房屋自建和货币结算后由政府引导在县城内购买商品房的 2 种方式。

③非住宅房屋拆迁影响。只有始新路的改扩建工程涉及天全县始阳镇新民村的 1 个砖厂简易房，该厂房是用来堆放半成品砖块的刚木结构棚，拆迁面积为 715m<sup>2</sup>。

---

### **(3) 客货运公司及司机**

56 货运司机与客运司机作为道路的主要使用者，他们的需求应该得到项目实施者的关注。比如天全县的荥泸路（红石沟至大桥头），原路由于大型货物运输车的长期碾压，路面路基严重损坏，极大的影响了当地矿产资源的开发。另外该路是进入牛背山风景区的主要道路，所以对于拟建项目他们的需求主要是：天全县的荥泸路（红石沟至大桥头）需要尽快修复，并在原有路基的基础上加宽。在天全县交通运输局举行的客货运司机座谈会上，多数司机反映去乡村拉货或者送货（从乡村拉出的货物一般为矿产资源，送去的货物则一般为水泥、砖头等工业产品）由于道路狭窄、路面不好，一旦抛锚，一般要花费 6,000 元~8,000 元的费用作用于拖车作业。而乡间道路的窄狭还容易导致车辆的碰擦，所以他们对路面维修与加宽的需要非常迫切。

### **(4) 项目办、业主、设计单位等相关机构**

57 根据调查，拟建项目分别在天全县、荥经县和邛崃市成立了世行贷款项目领导小组，项目办的主要职责即负责组织和协调各相关部门、机构、单位之间的业务关系，对项目前期准备及项目的执行进行指导、联络和监督。

58 天全县的始新路（新民至永安）改扩建工程项目的设计单位为珠海市交通勘察设计院有限公司。荥经县的荥泸路（红石沟至大桥头）改扩建项目的设计单位为核工业西南勘察设计院有限公司。邛崃市的道火路（寨沟至火井绕场路）改扩建工程项目的设计单位为成都市交通规划勘察设计院。三个公司主要负责项目建议书和可行性研究报告的编写。

59 这些相关机构的需求主要是希望各方友好合作，在共同努力下顺利完成该项目，并希望该项目尽早惠及民众生活。

### **(5) 政府相关职能部门**

60 政府相关职能部门包括四川省发改委，以及项目所在的天全县发改局、荥经县发改局、邛崃市发改局。此外，与项目建设、征地、拆迁、安置等活动相关的政府机构还有天全县、荥经县和邛崃市交通运输局、国土局、环保局、林业局等；项目的实施还涉及到社区/村委会等基层工作人员。政府相关部门对项目的需求主要是希望通过各部门的

---

合作，使项目顺利完成，完善市路网架构，促进当地交通的可持续性发展。

## **2.2 公众咨询与社会参与过程**

61 西南交通大学社会评价小组在四川省世行项目办、天全县世行项目办、荥经县世行项目办、邛崃市世行项目办的密切配合下，在 2015 年 11 月—12 月先后在项目实施范围内的天全县的 3 个乡镇共 6 个村、荥经县 1 个乡镇 1 个村、邛崃市 3 个乡镇 6 个村开展了实地调查。

(1) 世行项目办、统计局、民政局、扶贫办、环保局、人力资源与社会保障局、县妇联、城建监察大队、环卫处、交通运输管理局、公安局交警大队、发改局、农牧局、市政道路部门等 15 类个相关机构和部门进行了机构访谈和信息收集；

(2) 对道路沿线 7 个乡镇的 13 个行政村居民（包括妇女、老人等弱势群体）开展 39 场座谈会，收集项目区居民对于修路和交通出行安全、便捷程度等方面一些比较关切问题的看法和现实需求；

(3) 对项目区各市县客货运公司、交警大队等单位开展企事业单位座谈会；

(4) 对项目区 7 个乡镇的 13 个村组，初步完成了有效问卷 180 份（其中天全县 83 份，荥经县 15 份，邛崃市 82 份）的社会评价调查问卷的和 50 次的深度访谈工作。

62 保证在项目开工前充分听取各政府部门、相关企事业单位、村干部、普通村民在拟建项目设计和建设上的建议和需求。关于公众参与活动的详细信息情况，详见表 2-1。

表 2-1 “4. 20” 芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目社会影响评价前期参与情况一览表

| 日期                  | 调研社区/机构                       | 座谈会参加人员  | 座谈会参会人员具体情况   | 备注  |
|---------------------|-------------------------------|--|---|---|
| 2015 年 11 月 16-17 日 | 荣经县荣泸路改扩建工程项目道路建设沿线           | 调研组进入荣经县的荣泸路沿线三合乡双林村展开了社会评价问卷调查和居民意向性访谈。                     |   |   |
| 2015 年 11 月 16-17 日 | 荣经县三合乡双林村                     | 妇女 3 人, 老年人 6 人, 弱势群体 2 人, 村民代表 8 人, 村组负责人 2 人。共 14 人。       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 一般居民座谈会共计 8 人, 其中女性 3 人, 男性 5 人。</li> <li>2) 弱势群体 (老人、残疾人、贫困人口、少数民族等) 座谈会: 8 人, 其中老人 6 人, 肢体残疾 0 人; 贫困人口 2 人)。</li> <li>3) 村委会负责人及村民代表座谈会: 10 人。</li> </ol>               | 社评调研组分三组进入双林村。第一组 (2 人) 负责一般居民座谈和弱势群体座谈; 第二组 (1 人) 负责村委会负责人及村民代表座谈; 第三组 (1 人) 进入双林村展开问卷调查及访谈。 |
| 2015 年 11 月 23-26 日 | 天全县的始新路 (新民至永安) 改扩建工程项目道路建设沿线 | 调研组分别进入天全县的始新路沿线的新民村、大窝村、瓦坪村、柏树村、孝廉村、永安村展开了社会评价问卷调查和居民意向性访谈。 |   |   |
| 2015 年 11 月 23 日上午  | 天全县始阳镇新民村                     | 妇女 5 人, 老年人 5 人, 弱势群体 2 人, 村民代表 4 人, 村组负责人 2 人。共 18 人。       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 一般居民 (妇女比例不小于 50%) 座谈会共计 7 人, 其中女性 5 人, 男性 2 人。</li> <li>2) 弱势群体 (老人、残疾人、贫困人口、少数民族等) 座谈会: 7 人, 其中老人 5 人, 肢体残疾 1 人; 贫困人口 1 人)。</li> <li>3) 村委会负责人及村民代表座谈会: 6 人。</li> </ol> | 社评调研组分三组进入新民村。第一组 (2 人) 负责一般居民座谈和弱势群体座谈; 第二组 (2 人) 负责村委会负责人及村民代表座谈; 第三组 (2 人) 进入新民村展开问卷调查及访谈。 |
| 2015 年 11 月 23 日下午  | 天全县大坪乡大窝村                     | 妇女 3 人, 老年人 5 人, 弱势群体 2 人, 村民代表 4 人, 村组负责人 2 人。共 16 人。       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 一般居民 (妇女比例不小于 50%) 座谈会共计 5 人, 其中女性 3 人, 男性 2 人。</li> <li>2) 弱势群体 (老人、残疾人、贫困人口、少数民族等) 座谈会: 7 人, 其中老人 5 人, 肢体残疾 0 人; 贫困人口 2 人)。</li> <li>3) 村委会负责人及村民代表座谈会: 6 人。</li> </ol> | 调研组其余成员进入大窝村展开问卷调查和访谈。  |

| 日期            | 调研社区/机构   | 座谈会参加人员                                | 座谈会参会人员具体情况  | 备注                     |
|---------------|-----------|--|--|------------------------|
| 2015年11月24日上午 | 天全县大坪乡瓦坪村 | 妇女5人,老年人5人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共18人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性5人,男性2人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾1人;贫困人口1人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:6人。 | 调研组其余成员进入瓦坪村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年11月24日下午 | 天全县新华乡柏树村 | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表3人,村组负责人2人。共15人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入柏树村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年11月25日   | 天全县新华乡孝廉村 | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共14人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入孝廉村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年11月26日   | 天全县新华乡永安村 | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共14人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入永安村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年12月1-4日  | 邛崃市       | 邛崃市道火路的改扩建工程项目道路建设沿线                   | 调研组成员进入邛崃市,对道火路沿线的三和村、雅棚村、川王村、堰滩村、沿江村、寨沟村展开问卷调查和座谈、访谈。   |                        |
| 2015年12月1日上午  | 火井镇三和村    | 妇女5人,老年人5人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共18人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性5人,男性2人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾1人;贫困人口1人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:6人。 | 调研组其余成员进入三和村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年12月1日下午  | 火井镇雅棚村    | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共14人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入雅棚村展开问卷调查和访谈。 |

| 日期           | 调研社区/机构 | 座谈会参加人员                                | 座谈会参会人员具体情况  | 备注                     |
|--------------|---------|--|--|------------------------|
| 2015年12月2日上午 | 油榨乡川王村  | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表3人,村组负责人2人。共15人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入川王村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年12月2日下午 | 油榨乡堰滩村  | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表3人,村组负责人2人。共15人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入堰滩村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年12月3日   | 道佐乡沿江村  | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共14人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入沿江村展开问卷调查和访谈。 |
| 2015年12月4日   | 道佐乡寨沟村  | 妇女4人,老年人4人,弱势群体2人,村民代表4人,村组负责人2人。共14人。 | 1)一般居民(妇女比例不小于50%)座谈会共计7人,其中女性4人,男性3人。<br>2)弱势群体(老人、残疾人、贫困人口、少数民族等)座谈会:7人,其中老人5人,肢体残疾0人;贫困人口2人)。<br>3)村委会负责人及村民代表座谈会:5人。 | 调研组其余成员进入寨沟村展开问卷调查和访谈。 |

### 2.2.1 机构访谈情况

62 西南交通大学社会评价小组对项目区所涉及的天全县、荣经县、邛崃市的世行项目办、统计局、民政局、扶贫办、环保局、人力资源与社会保障局、县妇联、城建监察大队、环卫处、交通运输管理局、公安局交警大队、发改局、农牧局、市政道路部门等 15 类个相关机构和部门进行了机构访谈，并搜集了与项目密切相关的一些资料和数据。



图 2-1 机构访谈照片（左上、右上邛崃市交通运输局，左下天全县交通运输局，右下荣经县三合乡）

### 2.2.2 项目范围区村民/居民座谈会情况

63 西南交通大学社会评价小组在天全县始阳镇的新民村；大坪乡的大窝村和瓦坪村；新华乡柏树村、孝廉村和永安村；荣经县的三合乡双林村；邛崃市的火井镇雅棚村和三和村；油榨乡堰滩村和川王村；道佐乡沿江社区和寨沟村共计 7 个乡镇的 13 个村组，分别召开了村委会负责人及村民代表、一般居民（妇女比例不小于 50%）、弱势群体（老人、残疾人、贫困人口、少数民族等）等 39 场专场座谈会。社会评价小组先后了解了项目建设区范围内各类居民在道路基础设施、出行方式、出行便捷程度、交通费用、交通安全等方面的总体情况，对项目区居民对项目建设区范围内交通状况的态度现状和总体需求有了进一步的认识。社会

评价小组与参与座谈会的各乡镇村组居民与相关村组的负责人在村组基本情况、道路基础设施、道路综合路网改善、交通管理、道路交通安全等方面进行了充分有效、富有建设性的沟通，从总体上了解了天全县、荣经县、邛崃市不同区域居民群体在交通出行安全、便捷程度等方面一些比较关切的问题和现实需求。



图 2-2 村民座谈会照片（左上：邛崃市火井镇三和村、右上：天全县新华乡柏树村）



图 2-3 村负责人深度访谈照片（左上：邛崃市道佐乡寨沟村、右上：天全县大坪乡大窝村）

### 2.2.3 企事业单位座谈会情况

64在召开村组座谈会的同时，在天全县世行项目办、荣经县世行项目办、邛崃市世行项目办的协助，社评小组还先后在项目建设区范围内召开了 12 个相关机构的集体座谈会。社评小组分别在天全县公安局交警大队、天全县交通运输局；荣经县公安局交警大队、荣经县交通运输局；邛崃市公安局交警大队、邛崃市交通运输局，召开了交通警察座谈会、交通运输管理人员座谈会；在作为一个地方交通运输事业中流砥柱的客运公司、货运公司，分别召开了天全县客货运公司负责人和客货运司机座谈会，荣经县客货运公司负责人和客货运司机座谈会，邛崃市客货运公司负责人和客货运司机座谈会。社评小组对天全县、荣经县、邛崃市世

行贷款项目实施区范围内的道路基础设施、交通管理、出行现状与潜在需求、交通安全、公共交通等方面存在的困难和问题有了比较深入的了解，对需要加强和未来交通努力发展的方向和思路有了来自基层、管理者和具体实践者的意见。



图 2-4 左上：天全县客运公司及司机座谈会

右上：荣经县货运公司及司机座谈会

#### 2.2.4 问卷调查、访谈情况

65社评小组在与项目区各相关机构召开单位座谈会之后，分为三个不同的调研小组先后进入受项目建设影响的村组与农户等进行了社会评价问卷调查和个人访谈。经过这一阶段的努力，社会评价小组在天全县始阳镇的新民村；大坪乡的大窝村和瓦坪村；新华乡柏树村和孝廉村、永安村；荣经县的三合乡双林村；邛崃市的火井镇雅棚村和三和村；油榨乡堰滩村和川王村；道佐乡沿江社区和寨沟村共计 7 个乡镇的 13 个村组，初步完成了有效问卷 180 份（其中天全县 83 份，荣经县 15 份，邛崃市 82 份）的社会评价调查问卷的调研工作；以及 39 场（天全县 18 场，荣经县 3 场，邛崃市 18 场）的村民小组座谈会的访谈。

66社会评价小组在对项目区内天全县、荣经县、邛崃市居民进行问卷调查和深入访谈的过程中，在与各机构、社区、学校、企事业单位召开的座谈会上，发现了在道路交通方面大家反映比较集中和关心的一些普遍性问题，通过对这些问题的逐一梳理，社评小组清晰的辨明利益相关者反映的问题主要集中在哪些方面，合适的建议、措施可以集中于何处，这样有助于我们对关键问题进行分析。

67调查结果的目的是主要是估计各种比例数据以及进行比例数据之间的比较，所以在调查样本量确定的基础上，以估计简单随机抽样的总体比例  $P$  时的样本量

为基础。在 90%的置信度下按抽样绝对误差不超过 5%的要求计算，确定需要抽取的样本量：

$$n_0 = \frac{p(1-p)}{\frac{e^2}{z^2} + \frac{p(1-p)}{N}} = 179$$

68这里 e 为抽样绝对误差取 0.05，z 在置信度为 90%时为 1.645，p (1-p) 最大取 0.25。综合考虑精确度、成本，以及调查实施的可行性和各种原因可能造成的无回答等情况，根据对回答率的估计，社评小组将上述样本量适当扩大为 195 份，每村发放 15 份。

69本次问卷调查在综合考虑 3 条拟建道路的地理位置、周边环境、直接影响范围内居民人口规模，以及与项目实施地点最近社区/村庄的距离等因素，共计发放调查问卷 195 份，收回有效问卷 180 份，占问卷总数的 92.36%。其中在天全县的 6 个社区/村庄，共计发放调查问卷 90 份，收回有效问卷 83 份，占问卷总数的 92.2%；荣经县的 1 个村庄，共计发放调查问卷 15 份，收回有效问卷 15 份，占问卷总数的 100%；邛崃市 6 个社区/村庄，共计发放调查问卷 90 份，收回有效问卷 82 份，占问卷总数的 91.1%。样本具体分布情况，详见表 2-2。

表 2-2 居民调查问卷分布情况

| 县区  | 乡镇  | 村    | 问卷数量 (N) | 有效问卷(n) | 有效问卷比例(%) |
|-----|-----|------|----------|---------|-----------|
| 天全县 | 始阳镇 | 新民村  | 15       | 14      | 93.33     |
|     |     | 大窝村  | 15       | 15      | 100.00    |
|     | 大坪乡 | 瓦坪村  | 15       | 13      | 86.67     |
|     |     | 柏树村  | 15       | 14      | 93.33     |
|     |     | 孝廉村  | 15       | 14      | 93.33     |
|     |     | 永安村  | 15       | 13      | 86.67     |
| 荣经县 | 三合乡 | 双林村  | 15       | 15      | 100.00    |
| 邛崃市 | 火井镇 | 雅棚村  | 15       | 14      | 93.33     |
|     |     | 三和村  | 15       | 13      | 86.67     |
|     |     | 堰滩村  | 15       | 14      | 93.33     |
|     | 油榨乡 | 川王村  | 15       | 13      | 86.67     |
|     |     | 沿江社区 | 15       | 14      | 93.33     |
|     | 道佐乡 | 寨沟村  | 15       | 14      | 93.33     |
| 合计  |     |      | 195      | 180     | 92.3      |

63 问卷调查内容包括：①居民对本地道路状况及交通现状的评价；②项目的信息公开及其影响情况，包括正面影响及负面影响；③居民对本地交通管理的评价；

④居民对本地交通安全的评价及解决交通安全问题的途径；⑤居民的家庭基本情况及个人基本信息。

64 社评小组采用 IBM SPSS 20.0 统计软件分析，其描述性统计见表 2-3。

表 2-2 有效样本的基本信息

| 统计指标 | 统计值  |
|------|--|
| 性别   | 男，占 46%；女，占 54%。   |
| 年龄   | 平均年龄 48 岁，最小年龄 17 岁，最大年龄 71 岁。                                     |
| 户口性质 | 样本中农村户口 100%，其它户口为 0%。   |
| 文化程度 | 文盲 10.55%，小学 30.5%，初中 43%，高中 7.4%，中专 4.3%，中专以上 3.3%。               |
| 职业   | 政府机关工作人员 0.7%，事业单位工作的人员 2%，打工人员 35%，个体经营户 7.3%，学生 6%，农民 42%，其他 7%。 |
| 低保户  | 占 9.3%。  |

### 2.3 主要利益相关者的需求分析

65 本项目的主要目标是：改善城乡交通条件，促进基本公共服务设施均等化；不断优化投资环境，提高城乡统筹发展对周边区域的辐射和带动功能；提高资源配置、产业聚集和可持续发展能力。

66 本项目拟建的 3 条道路，是连接区域内乡镇和旅游景区的主干路网，并连接村组的支线路网，修建该 3 条道路可完善市交通路网系统。

67 为了了解天全县、荥经县、邛崃市的居民、以及有关单位对交通路网的意见、建议和需求，社评小组在 7 个乡镇的 13 个村组，对项目涉及到的乡镇及村民，进行了问卷调查、深度访谈和村组座谈会。对项目范围内主要利益相关群体的出行需求和在日常生活出行中遇到的麻烦和困难，进行了了解，在充分的公众参与基础上，做出了以下具体分析：

#### 2.3.1 项目区居民对当地交通状况的总体评价

68 在对拟建道路沿线的城乡居民进行调查的过程中，社评小组发现拟建道路沿线的城乡居民大部分认为当地交通存在的问题较为严重，非常严重和严重的比例

合计高达 52%。同时，认为交通问题不严重的居民仅占被调查者的 5%。40%的居民对当地交通存在的问题持一般态度。项目区居民对当地交通状况的评价情况，详见图 2-5。

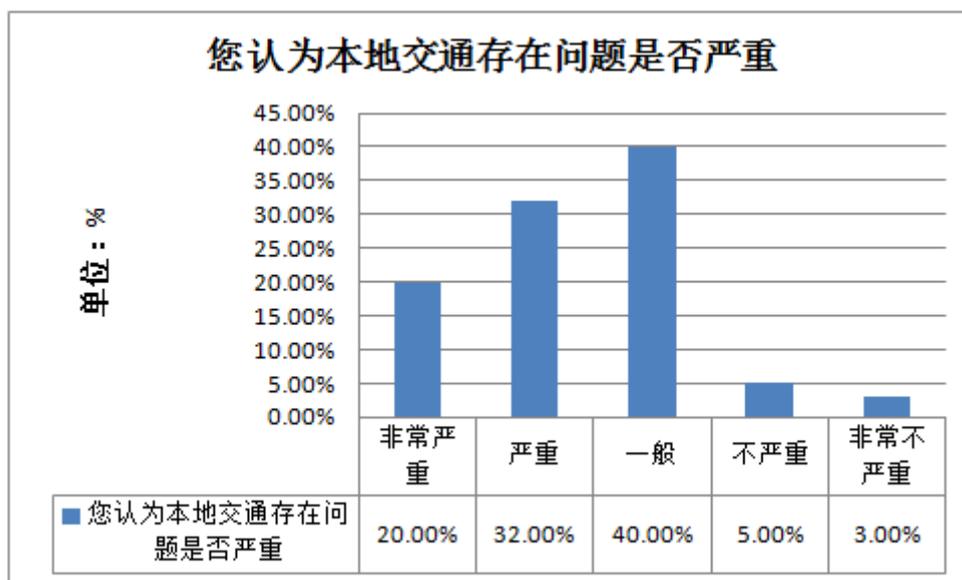


图 2-5 居民对当地交通状况存在问题的总体评价

### 2.3.2 交通状况存在问题和居民需求分析

#### (1) 项目区内现存交通问题分析

69 社会评价小组从调查中获悉，项目区所在地存在的交通问题比较严重。其中最为突出的几个问题主要表现为相向会车、道路年久失修、天气恶劣时路不好走。居民们认为以上三项情况非常严重和严重的比例合计分别为 69.16%、60.84%和 58.33%。其中，问题相对较轻的是交通拥堵状况，认为问题非常严重与严重的比例合计仅为 35.83%和 31.5%。机动车不减速（56.67%）、道路抗灾能力弱易被冲毁（51.67%）、村庄支路很难到达主干道（44.16%）、车辆超载（40.83%）（均为非常严重与严重的比例统计合计）等问题均被项目区居民认为是相对严重的问题。项目区居民对交通问题的认识情况，具体详见图 2-6、图 2-7。



图 2-6 项目区年久失修的道路

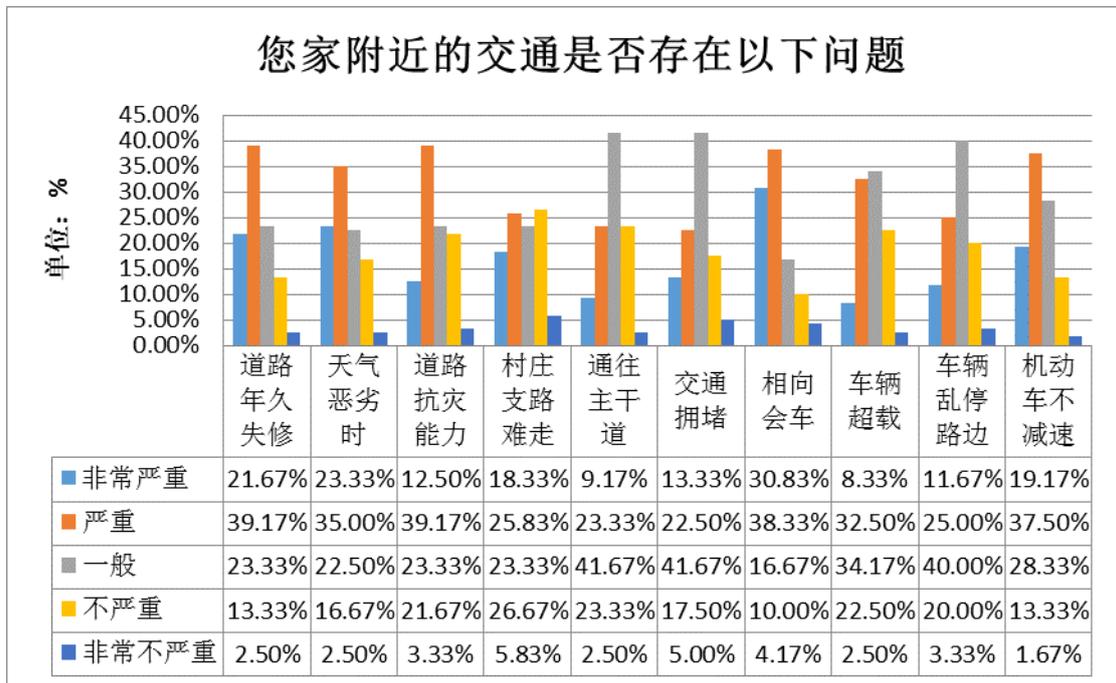


图 2-7 居民对当地交通问题的整体认识分析

## (2) 项目区居民对改善交通问题的需求分析

70 针对项目区天全县、荥经县、邛崃市现存的交通问题，社会评价小组对项目区居民所进行的问卷调查获得的数据进行分析后，发现在对目前交通基础设施的具体需求方面，项目区居民对安置道路指示牌和路灯的需求最为强烈，非常希望、比较希望完善道路指示牌的比例合计分别达到了 70.84%和 67.5%；其次是对路口信号灯的需求，非常希望、比较希望安装路口信号灯的需求达到 50.84%。此外非常希望与比较希望对城镇沿线隔音墙（40%）、车道隔离带（39.17）、减速带（37.5%）的需求也比较突出。居民具体需求情况，参见下图 2-8、图 2-9。



图 2-8 项目区没有道路警示牌丁字路口、交通主干道

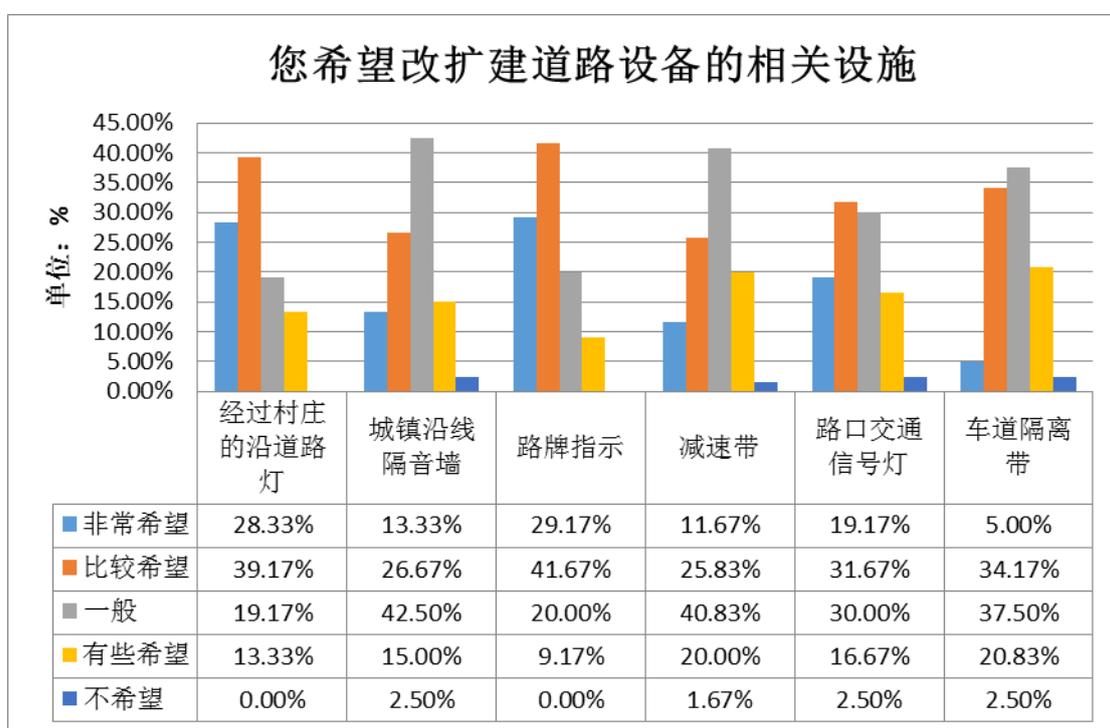


图 2-9 项目区居民改善交通基础设施意愿

### 2.3.3 项目区居民对班车的总体评价和需求

#### (1) 项目区居民对班车的总体评价

71 整体而言，项目区居民认为目前的班车对于他们的日常出行而言是不方便的，所调查样本认为乘坐班车不太方便和非常不方便的比例合计高达 **51.67%**（见图 2-10）。社评小组经过深入调查后发现，目前由于项目区的路况较差，路网结构较不完善，导致部分村组至今尚未开通班车，即使有一些地方已开通通往村镇的班车，每天的班次也比较少；另外，道路路面破损严重、候车站点简陋，这些

因素共同导致班车的日常运营维护成本较高，进而致使班车的车费上涨、居民乘车费用较高。

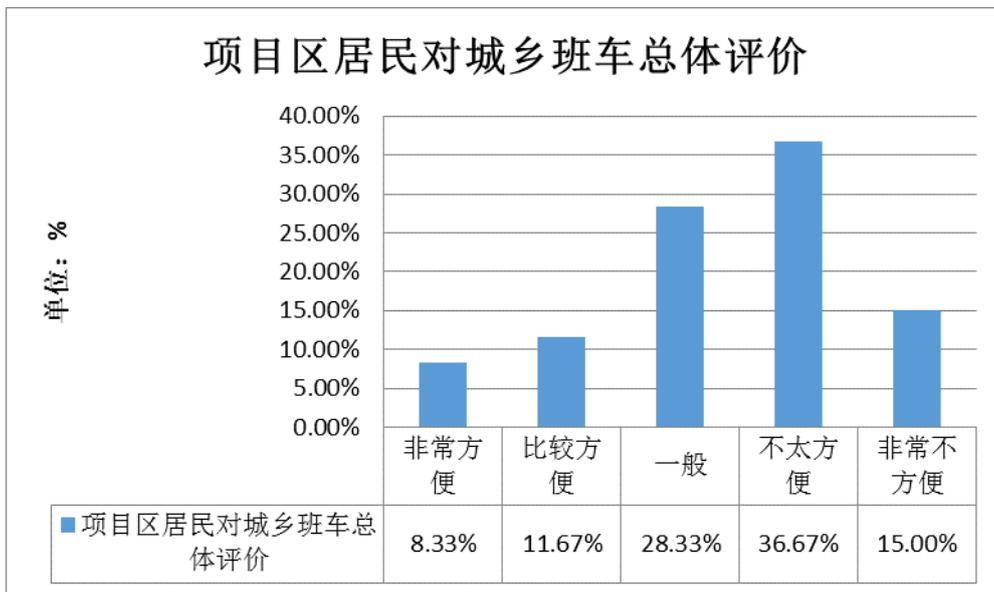


图 2-10 项目区居民对班车总体评价

## (2) 项目区居民对班车需求

72 社评小组在实地调查中发现，项目区居民对本项目在提高城乡公共交通便利性方面的具体期望，主要有以下 4 个方面。

①提高道路通达性，合理安排班车线路。对于荣经县三合乡双林村、天全县新华乡孝廉村、邛崃市火井镇的雅棚村等至今尚未通行班车的直接受影响村，首先，需要尽快开始项目建设，改善项目区内、外影响村镇通达性的道路交通状况；其次，在道路修建成功后，当地交通运输管理部门需要同货运公司、客运公司等协议合理安排班车，以方便村民出行，降低他们交通出行成本，从而推动农村社会经济发展。

②对不同社会群体区别化对待并实施相关优惠政策。对于农村老年人（60 岁及以上）、身高 1.2 米以上处于义务教育阶段的学生和贫困人口（包括低保户、五保户等），客运公司可以适当地予以优惠，即便只降低现有市场票价的 10%，对于该部分群体的意义都是非常重大的。这样既可有效减轻他们出行的负担，又可使他们更多地分享社会发展成果。

③提高安全意识，完善交通设施。注重提高人们的交通安全意识，对相关驾

驶人员进行安全知识培训，并在人流量较大的交叉路口或十字路口设置减速带、交通安全警示牌、提醒标示等，并采取限速措施，以保证人们的出行安全。

④修建高等级道路，降低居民出行成本。项目区内村民出行成本较高的主要原因在于现有的道路基础设施状况较差，汽车的维护成本较高，在一定程度上造成乘车票价较高。在修建项目区内规划实施的道路时，要严格按照设计标准修建高质量高标准的道路，并完善公共交通配套设施，从而保持道路畅通，降低沿线村民的出行成本。

### 2.3.4 项目区居民对交通安全的总体评价与需求

#### (1) 项目区居民对当地交通安全的总体评价

73 根据对问卷调查获得的结果进行统计分析发现，项目区居民对本地交通安全的总体评价集中在一般和不满意之间。其中一般的比例占 35.83%，不满意占 37.5%，非常不满意占 10.83%。非常不满意和不满意的综合比例合计达到了 48.33%（见图 2-11），即项目区居民对本地的交通安全状况的总体评价是比较低的。

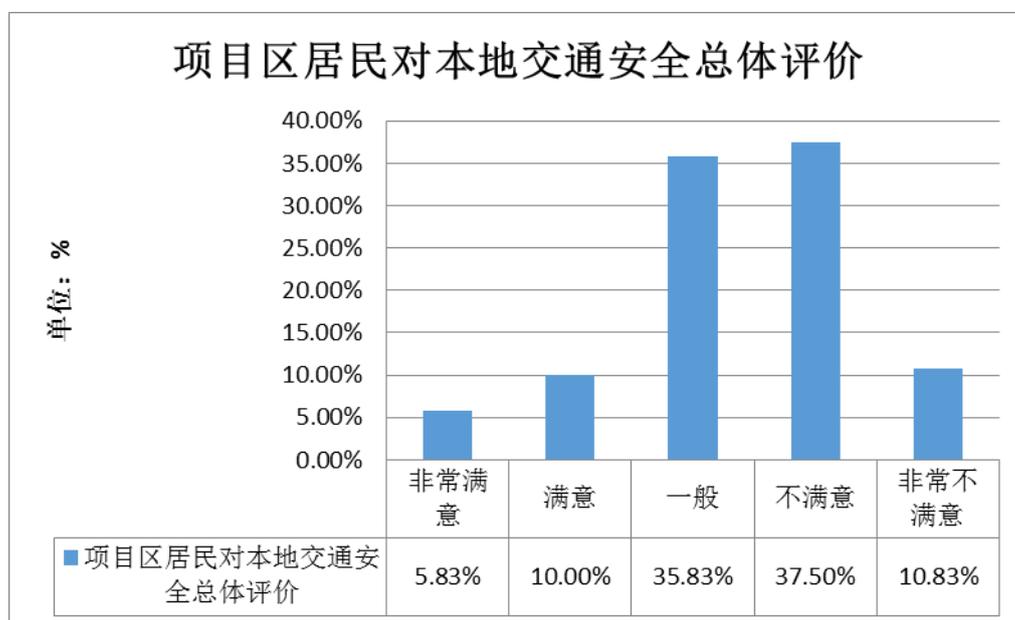


图 2-11 项目区居民对本地交通安全总体评价

#### (2) 项目区居民的交通安全需求

74 在交通安全方面，认为加强对村民的交通安全教育是有有效的居民占调查样本

的 35.83%，认为加强交通管理部门的管理力度是有效的居民占调查样本的 28.33%，认为成立村民交通安全监督小组是有效的居民占调查样本的 20%，认为设置非机动车道是有效的居民占调查样本的比例为 15.83%，见图 2-12。

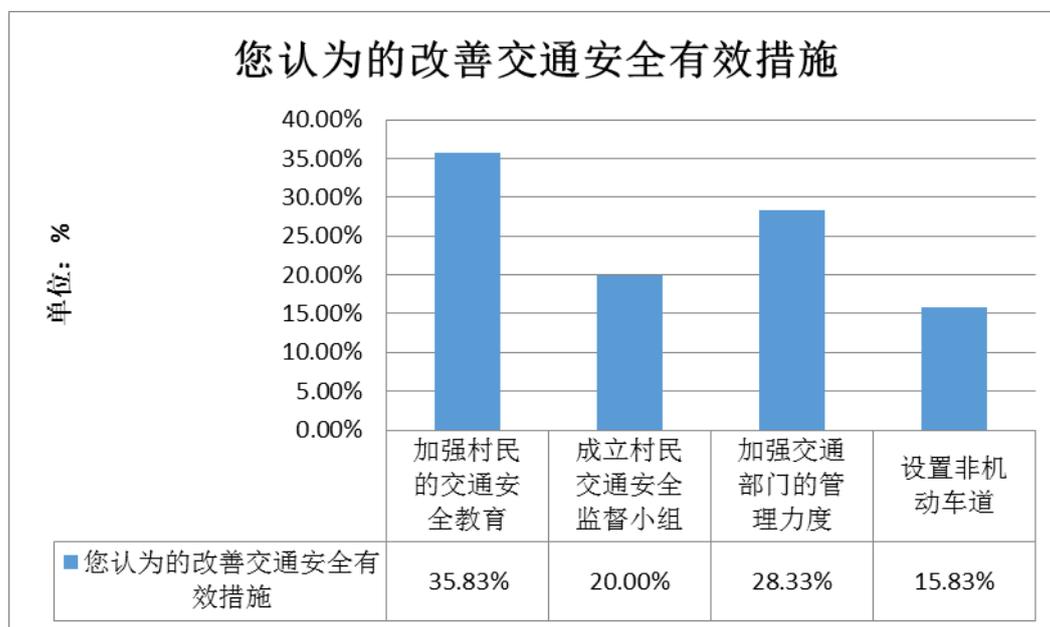


图 2-12 项目区居民改进交通安全意愿

75 此外，社评小组在与天全县、荥经县、邛崃市的村民访谈中发现村民对改善交通安全的具体需求主要包含以下几个方面：

①优化道路设计，提高道路建造标准，从客观上保证交通安全。希望规划道路尽快实施、修通，新修道路时需要充分尊重村民对于道路路面加宽的强烈意愿，在按照城市支路标准进行修建的过程中，进一步提高路基的建造质量。

设置人行道、非机动车道、机动车道；实施机动车和非机动车分离，人车分道；设置规范化的人行道、非机动车道；优化十字路口设计，以改善道路的交通安全状况。

在访谈过程中，大部分村民表示在新建道路中，最好能够在人流量较大的村镇主要道路上架设路灯，增设交通指示牌，在交叉路口设置红绿灯、减速带，对经过的村庄和集镇的路段进行限速，防止由于车速过快导致的交通事故。

②改进交通管理，加强对无证牌照、超速超载车辆的管理，加大对违规驾驶行为的处罚力度。交通安全关系到每位居民的切身利益，随着社会经济的发展和人们生活水平的提高，村民们对自身的舒适安全有了更高的要求，这就要求在交

---

通管理方面进行更大力度的监管，同时对违规现象进行整治，以确保人行道、主干道等道路安全畅通，提高村民们的安全指数。

③加强交通安全的宣传和培训。通过新闻媒体、散发传单、在交通事故多发路段张贴安全标语这些方式加强交通安全的宣传，也可由交警队队员下乡宣传等方式对村民和行人进行交通安全知识的教育和培训。交通安全宣传可一年一次，进行入村宣传，发放交通安全材料、传单、手册等，并召开村民代表大会的形式进行宣讲，在元宵节、重阳节等节日期间，进行相关知识的宣讲。如此，交通安全宣传定能起到作用，村民对交通安全知识有了一定的了解，对交通规则的遵守程度也将大大提高。

76 通过实地调研发现，项目区居民对于道路交通安全的需求主要在道路的设计以及交通管理部门的管理与宣传教育上。由于项目区道路存在路基较窄、路面不平、弯道较多、缺少必要的交通指示牌、在交叉路口处缺少交通信号等问题，很容易发生交通事故，给项目区居民的安全出行造成影响。所以在进行项目设计的时候，要充分考虑项目区居民的需求，优化道路设计，比如扩宽路基，机动车道与非机动车道分离，设置路灯与交通信号灯等。

### **2.3.5 项目区居民对交通管理的总体评价与需求**

#### **(1) 项目区居民对交通管理现状的总体评价**

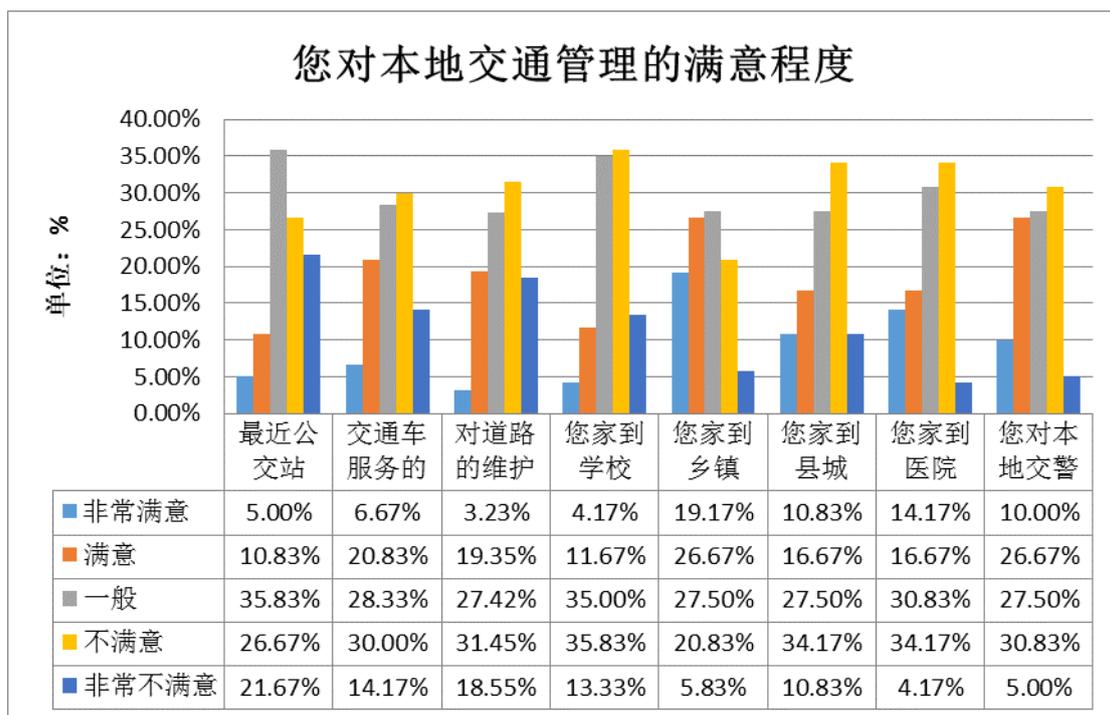


图 2-13 项目区居民对当地交通管理满意度

77 项目区居民对目前的交通管理满意度普遍较低。其中对道路维护和附近公交站的满意程度最低，不满意和非常不满意的比例合计分别达到了 50%和 48.34%。居民对下述情况非常满意和满意的比例统计为：医院的便利程度 30.84%、到县城的的便利程度 27.5%、到乘坐公交车站点的便捷程度 27.5%，特别是到学校的便捷程度最低为 15.84%，交通不便大大增加了学生到学校的时间。具体情况详见图 2-13。

78 社会评价小组在对天全县、荥经县、邛崃市相关单位和部门、拟建道路沿线广大居民群众进行走访后，通过现场实地调查和对交警大队的访谈后得知，造成居民对交通管理现状不满意的原因主要集中在以下几个方面。

①路面等级低，道路维护工作薄弱，导致路面破损严重。第一，项目区目前的村镇道路等级都比较低，农村道路以四级道路为主，且多半有大货车通行，路面多数已被压坏。第二，国家道路建设普遍存在“重建设，轻养护”的问题，项目区也不例外，这导致村镇道路普遍存在路面破损严重的现象，既使得行车颠簸，损耗车辆轮胎和钢板，导致客车的维护费用提高，也使得交通时间成本增加，乘客乘车舒适度明显降低。

②驾驶员和村民的安全意识和法治观念较差，不服从交警管理的现象比较突

---

出。在对交警访谈中得知，大多数居民会横穿马路，年轻人骑摩托车速度过快且在路口不减速，这样只顾自己方便，不顾集体交通安全的行为很常见；而且对其进行教育时还有可能招来村民的不解和侮辱。在乡镇的一些交通事故中，甚至还出现过村民联合起哄，抗拒交警管制的现象。

③现有的交通安全标志和警示牌受到人行道树或路边建筑物遮挡。交通安全标志和警示牌对于缺少红绿灯、减速带、防护栏等基础设施的道路来说是唯一的提醒和警示物，对行车安全非常重要。但是无人修剪的行道树和一些贴近道路的建筑物遮挡了交通安全标志和警示牌，使得驾驶员无法预先得到路况提醒，特别容易在交叉路口、急弯等路段发生交通事故。

## **(2) 项目区居民对交通管理的需求**

92 ①提升道路质量。以较高标准修建道路，从源头上提高道路质量，既能提高村民出行的舒适度，又能减少后期的维护成本。

93 ②及时修复破损道路，加强道路维护。交通运输局等有关部门应加强对道路的检查，及时发现破损，及时修护，以避免道路破损愈加严重，破损面积不断扩大，增加维护成本。

94 ③加强监管力度，由交管部门和村民共同监督。交通运输局等有关部门可以设立道路维护监管热线，利用群众力量对道路违法破坏行为进行阻止和处罚。车管局可以设立车辆监督举报热线，村民可以对任何损坏路面的违规违法行为进行举报和监督。

95 ④增加电子监控设备。鉴于交叉路口是交通事故多发地，可以增设一些电子监控设备，监督车辆的违规违法行为，既能对驾驶员起到警示作用，减少因缺少监督而知法犯法的行为；又能使机动车主动在路口地段降低车速，还有利于交通事故的排查，以有效证据使村民服从交通事故责任判定。

### 3 项目与少数民族

96 本项目在计划编制和实施过程中，始终重视少数民族群体的充分知情。社会评价小组根据四川省世行项目办、三个县的民政局和三个县世行项目办提供的资料，结合项目实施影响范围，调查发现拟建的 3 条道路周边直接受影响的 13 个村庄的少数民族人口共有 37 人，约占项目区直接受影响村庄总人口的 0.22%。且少数民族人口零星分散居住于项目地区。少数民族情况详见表 3-1。

表 3-1 项目区内少数民族人口情况表

| 项目           | 乡镇           | 行政村/居委会     | 项目沿线少数民族人口(人) | 总人口(人)        | 少数民族人口/总人口(%) |
|--------------|--------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| 天全县          | 始阳镇          | 新民村         | 16            | 2,562         | 0.62          |
|              |              | <b>乡镇小计</b> | <b>16</b>     | <b>2,562</b>  | <b>0.62</b>   |
|              | 大坪乡          | 大窝村         | 2             | 1,309         | 0.15          |
|              |              | 瓦坪村         | 0             | 670           | 0             |
|              |              | <b>乡镇小计</b> | <b>2</b>      | <b>1,979</b>  | <b>0.15</b>   |
|              | 新华乡          | 柏树村         | 0             | 559           | 0             |
|              |              | 孝廉村         | 8             | 647           | 1.24          |
|              |              | 永安村         | 5             | 1,149         | 0.44          |
|              |              | <b>乡镇小计</b> | <b>13</b>     | <b>2,355</b>  | <b>1.68</b>   |
|              | <b>天全县合计</b> |             |               | <b>31</b>     | <b>6,896</b>  |
| 荣经县          | 三合乡          | 双林村         | 0             | 258           | 0             |
| <b>荣经县合计</b> |              |             | <b>0</b>      | <b>258</b>    | <b>0</b>      |
| 邛崃市          | 火井镇          | 雅棚村         | 0             | 1,156         | 0             |
|              |              | 三和村         | 3             | 2,163         | 0.14          |
|              |              | <b>乡镇小计</b> | <b>3</b>      | <b>3,319</b>  | <b>0.14</b>   |
|              | 油榨乡          | 堰滩村         | 0             | 1,524         | 0             |
|              |              | 川王村         | 0             | 1,515         | 0             |
|              |              | <b>乡镇小计</b> | <b>0</b>      | <b>3,039</b>  | <b>0</b>      |
|              | 道佐乡          | 沿江社区        | 0             | 1,984         | 0             |
|              |              | 寨沟村         | 3             | 1,353         | 0.22          |
| <b>乡镇小计</b>  |              | <b>3</b>    | <b>3,337</b>  | <b>0.22</b>   |               |
| <b>邛崃市合计</b> |              |             | <b>6</b>      | <b>9,695</b>  | <b>0.06</b>   |
| <b>合计</b>    |              |             | <b>37</b>     | <b>16,849</b> | <b>0.22</b>   |

97 社评小组按照世行少数民族鉴别的 4 条原则对项目区的少数民族进行鉴别，如表 4-1 所示，项目区少数民族总计 37 人，且主要为零星的散杂居人口；此外项目涉及的 7 个乡镇、13 个行政村中不存在少数民族乡及少数民族村，项目区内的少数民族多数是因婚嫁或工作进入项目区的藏族、彝族等少数民族，他们没有形成固定的居住社区、没有共同的少数民族语言和文化，在社会福利、权利保障、文化风俗和生活习惯等方面，与汉族没有区别，已经高度融入了当地的生活

中。同时，项目实施区域中的少数民族与汉族享受同等的社会公共服。拟建项目的征地、拆迁并不涉及到少数民族人口，少数民族是项目建设的受益者，拟建项目几乎不对少数民族人口产生任何负面影响，本项目也不触及世行的少数民族政策，因此，本项目无需制定少数民族发展计划。

## 4 妇女对项目的需求分析

### 4.1 项目区内妇女概况

#### 4.1.1 就业状况

98 在就业方面，从调查样本就业统计结果可以看出，项目区女性就业比例低于男性。社评小组在村社走访时得知，这是由于项目区范围内大多数家庭以男性外出务工的收入为家庭主要收入来源，女性大部分在家照顾子女，操持家务，耕种少量田地以保证每年的口粮，偶尔在农闲季节外出打些零工以补贴家用。同时，由于项目区范围内的妇女学历普遍较低，因此大多数女性只能从事非技术性工作，工资收入相对较低。而且，问卷调查统计结果显示，女性在找工作时受年龄影响较大，40 岁以上的妇女很难找到稳定工作。

#### 4.1.2 教育及公共事务参与状况

99 在教育方面，社会评价小组所做的问卷调查统计结果显示，项目区内女性总体受教育程度低于男性。项目区内调查样本中男女接受教育情况详见图 4-1。

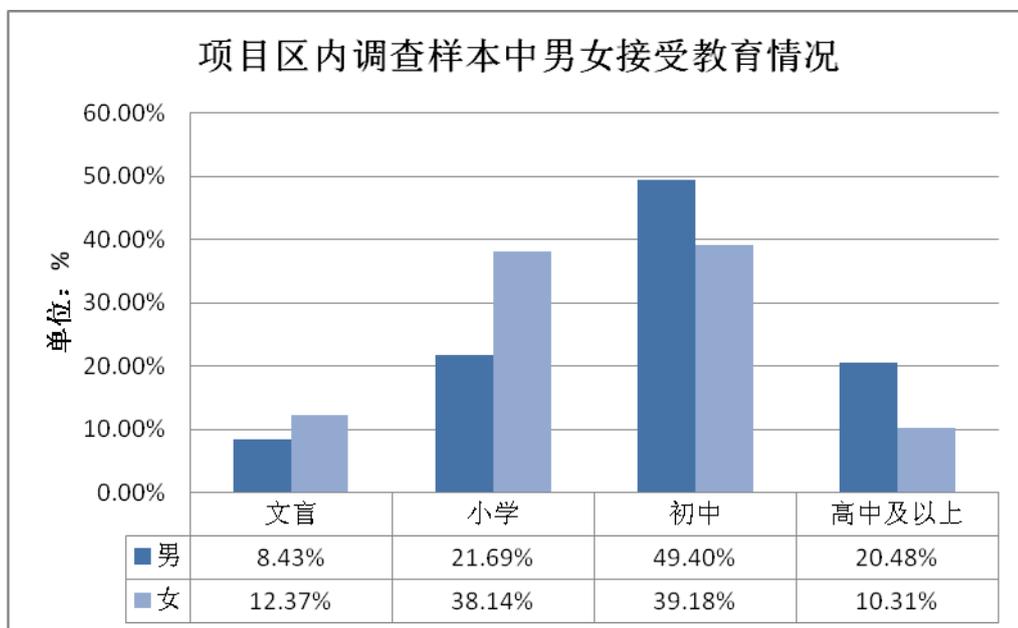


图 4-1 项目区调查样本分性别接受文化教育情况

100 在公共事务参与方面，女性参与公共事务的强度以及在公共事务中的影响力都要弱于男性。这是由于拟建项目区内女性的社会地位和受文化教育水平普

遍低于男性。

### 4.1.3 交通安全培训状况

101 在交通安全培训方面，从调查样本统计结果可以看出，项目区女性极少参与交通安全培训。社评小组在进行交通部门的机构访谈和村社走访时了解到，由于交通部门资金和人手的缺乏，加上项目区距离县城较远，交通不便，交通部门很少对项目区人民进行交通安全培训。项目区内家庭多以男性外出务工的收入为主要收入来源，女性在家既要照顾子女、操持家务，又要耕种少量田地以保证每年的口粮，偶尔在农闲季节还要外出打些零工以补贴家用。调查结果显示，项目区内女性对交通安全知识的培训缺乏重视，并且上述种种原因导致项目区女性缺乏交通安全培训。

## 4.2 妇女对交通的需求

### 4.2.1 妇女的出行方式及交通问题

102 由于每个行政村的经济发展情况、地理位置不同，妇女的出行方式也就不同。荣经县三合乡的双林村距离乡镇有 6km，距离县城 55.6km，而且道路损坏严重，该项目区的妇女到镇上和县城的出行方式分别为私人客运车辆和班车；天全县新民村距离始阳镇只有 1km，邛崃市的沿江社区距离道佐乡的距离也只有 0.5km，故该项目区的妇女选择出行到镇上的主要方式为步行，选择出行到县城的主要方式为班车。

103 然而，从拟建项目区邛崃市、天全县和荣经县现有的道路基础设施和公共交通配置实际来看，其交通路网体系还远远不能满足项目区内女性日常出行的交通需求。例如，天全县孝廉村村民杨女士表示，由于始新路道路狭窄，路况太差，没有客运公司愿意在当地开设路线。这使得杨女士日常出行和孩子每天上学很不方便。因此，项目区内女性普遍支持拟建项目的实施。以下详细分析项目区内女性对拟建项目建设的具体需求和看法。

104 目前，拟建项目区女性在日常出行中遭遇的主要问题：

①路面问题。拟建项目所涉及村庄中的女性主要以务农为主，同时需要接送孩子上、下学，每天需在路上往返多次。但由于路面状况不好，坑坑洼洼，凹凸不平，她们经常遭遇以下四方面的问题：第一，交通成本增加。在较差的路面上

行驶需要消耗更多的燃油或电力，同时提高了交通工具的维护成本。第二，出行花费时间增加。因为路面坑洼影响车辆行进速度，导致每次出行时间较长。第三，女性在行车过程中容易因避让坑、洼而导致两车刮擦、碰撞的事故，给女性出行带来安全隐患。第四，雨天低洼处道路积水，村民外出时很容易将车骑到水坑里，将泥浆和污水溅到身上，这在一定程度上增加了妇女洗衣方面的家务负担。

②班车问题。项目涉及村的医疗情况一般是小病在镇上医院看，大病到县医院看。一般老年人都必须去县医院定期看病、开药。据社会评价小组调查，从村里到县城必须先走半个小时到镇上的班车候车点，再坐班车到县城，到了县城还需要打车到医院所在地，来回一次耗时耗力，对于老年人来说，无论是交通出行费用还是所耗费的精力都承受不起。

③村镇路口一般无路灯设置。由于一般通往村镇的道路在村镇之中无路灯设置，女性一般会担心孩子晚自习放学后的安全。部分女性在附近集镇打工，她们比较担心自己下晚班后回家路上的人身安全。

④车道问题。项目区内女性在日常生活中多以步行、骑自行车和摩托车为主。由于现有道路路面太窄，经常使女性在会车时因避让不及发生车祸。且沿路居民在道路上堆放杂物，或在重要路口占道经营，使得原本就不宽的道路更加狭窄，车辆通行的便利性和安全性大大降低。如始阳镇至新华乡公路沿线，路段居民多，占道情况比较普遍，每逢集市，周边四村八乡的农民前来赶集的多，路上人流量、车流量大，占道经营严重，易导致交通拥堵。

⑤交通安全知识匮乏。经调查发现，女性的交通安全知识比较缺乏，尤其是项目区内生活在山区的女性，由于出山的交通十分不方便，所以她们长期处在一个较为封闭的环境，对交通安全知识很不了解。

#### **4.2.2 妇女对项目的看法与需求**

##### **(1) 对当前交通状况的总体评价**

105 社会评价小组调查结果显示，认为交通存在的问题严重和非常严重的的女性占总调查样本总体的比例合计达到了 **62.4%**；认为目前交通问题不严重和完全不严重的女性，仅占调查样本总体的 **8.9%**。总体而言，项目区女性对当地的交通状况并不满意，大多数女性认为当地的交通状况亟需改善，见图 4-2。

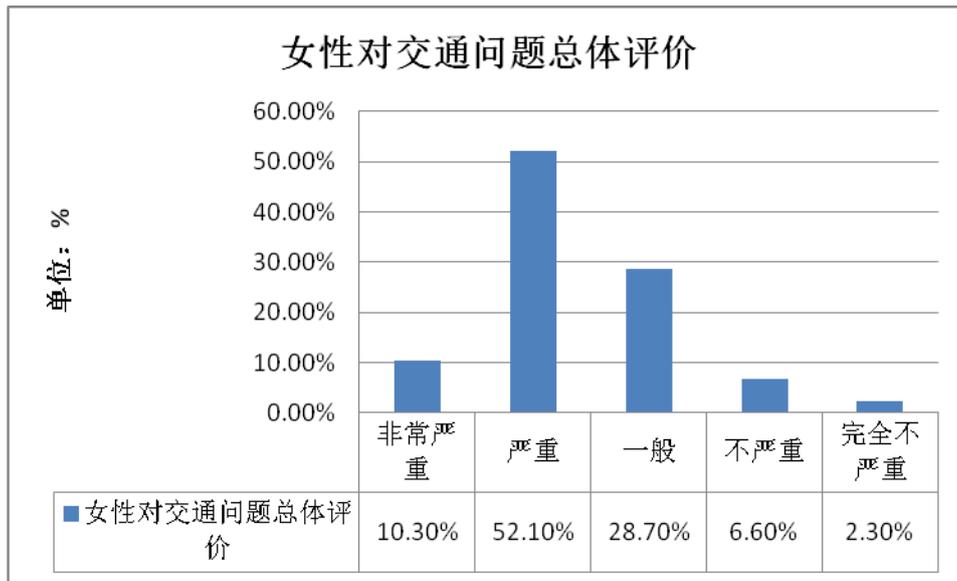


图 4-2 女性对交通问题总体评价

### (2) 对道路基础设施的看法和需求

106 社会评价小组对调查获得的数据进行统计分析发现：在拟建项目区内，女性认为乘坐班车不太方便与非常不方便的比例合计占到了 **68.63%**，而认为乘坐班车比较方便与非常方便的比例合计仅为 **8.83%**。这说明目前拟建项目区内班车车辆配备不足，现有班车车辆班线、发车频率已难以满足广大居民的日常出行需要。女性对班车车辆的总体评价详见图 4-3。

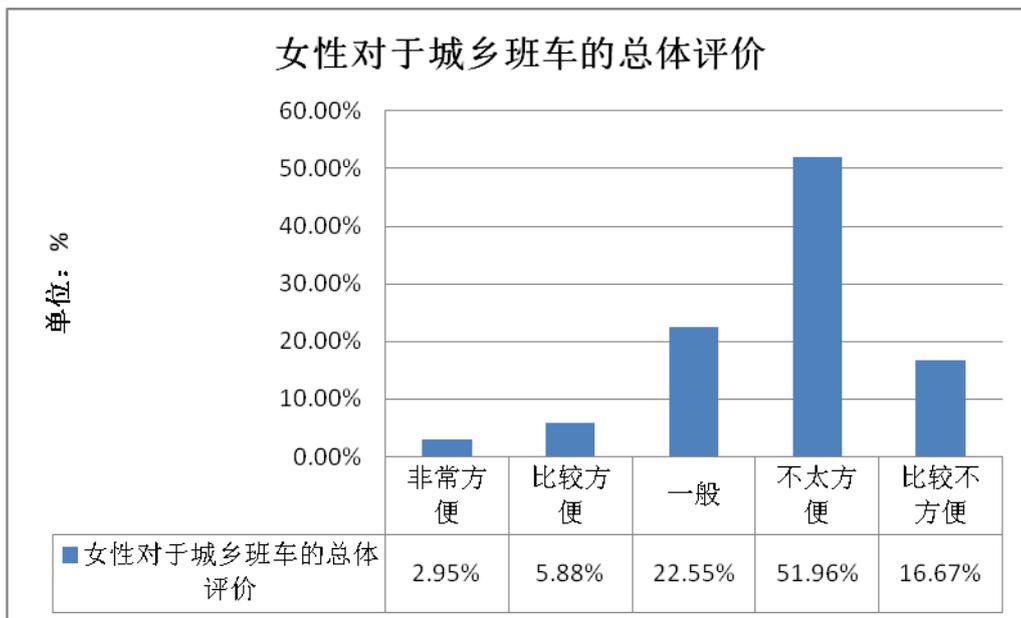


图 4-3 女性对城乡班车总体评价

### (3) 对交通安全的评价

107 从对问卷调查的统计结果所进行的分析中可以看出，项目区内女性对目前的交通安全总体上是不够满意的。其中对目前交通安全状况太满意和非常不满意的比例合计达到了 56.05%，对目前交通安全状况非常满意和满意比例合计仅占 20.33%；认为交通安全情况一般的女性占被调查总体的 23.63%，详见图 4-4。

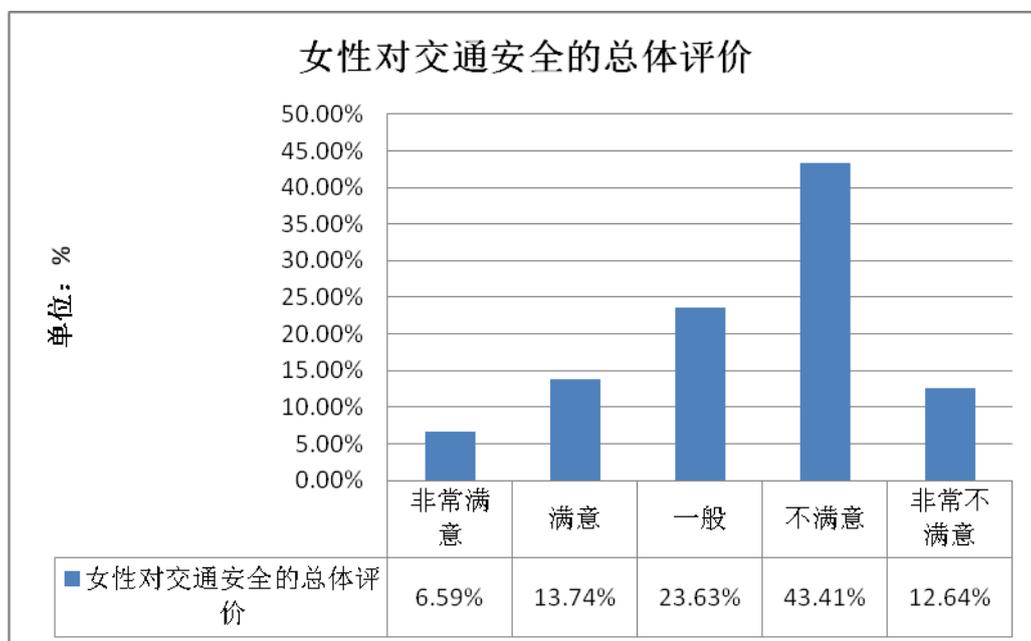


图 4-4 女性对交通安全总体评价

#### (4) 对交通管理的评价

108 调查结果显示，项目区内女性在班车出行的安全性上的满意度较高，非常满意和满意度总和达到 45.61%。不满意和非常不满意的方面集中在到乘坐班车站点的距离，道路维护和交通灯设置方面，不满意和非常不满意的总和分别达到 64.9%、51.0%和 50.6%（见图 4-5）。社会评价小组从对村组居民和客运公司的访谈中得知，一方面由于目前项目区道路状况较差，有些村组无法通车，所以造成村里女性对班车的发车频率的不满度较高。另一方面，从交通运输局和城建大队的访谈获悉，这些相关部门的管理人员欠缺、经费不足，导致无法定时定期对常规道路进行维护，只能在道路重大破损后申请经费并等待经费下拨，造成道路不能及时维护。而项目区女性对交通管理的不满主要集中在对交通灯的设置方面。由于农村道路大多没有设置路灯和红绿灯，女性在晚归时感到十分不便，同时在过马路时也感到十分不安全。

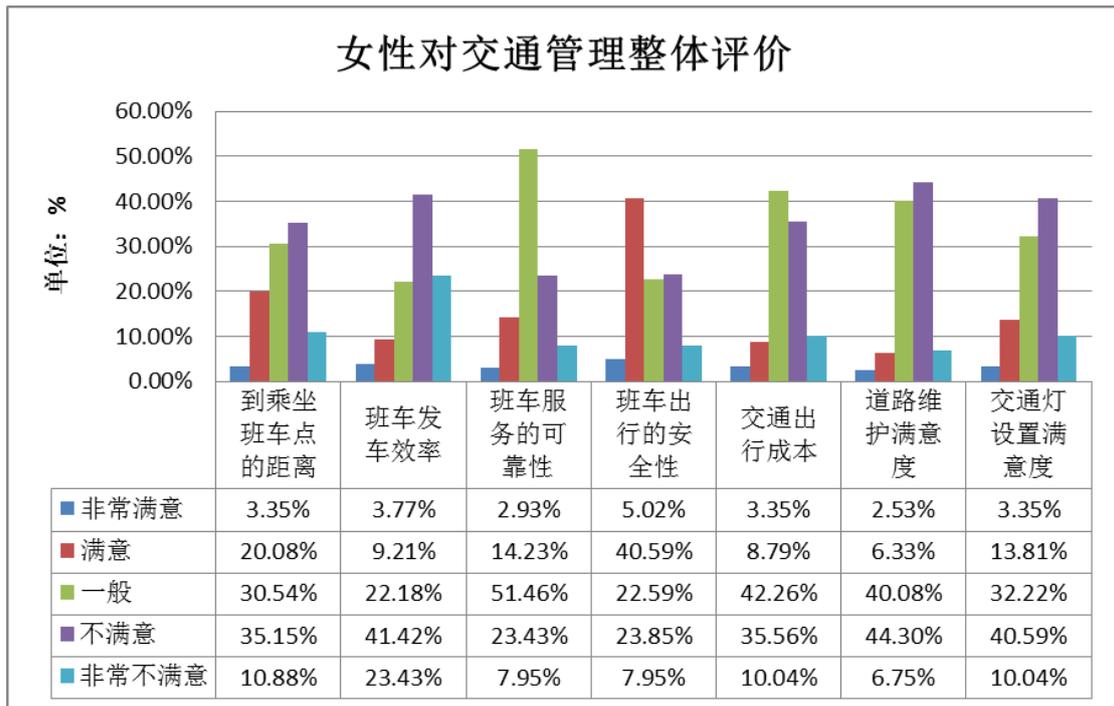


图 4-5 妇女对交通管理评价

### (5) 妇女对项目的需求分析

109 综合项目区女性关注的种种交通问题，以及她们对交通情况的各项评价，结合社会评价小组进行的实地调查、深入访谈和组织召开的座谈会所了解到的情况，拟建项目区内女性对于项目的需求主要集中在以下几个方面：

①对路面宽度的需求。根据调查组的实地调查，项目区内目前已硬化的村组道路基本在 4~6m 宽，女性们认为目前的路面宽度已经远远无法满足现有的交通需求。尤其是女性在骑车时，一旦遇到会车情况，就很容易因避让不及跌在路边。因此道路加宽也是女性的主要需求之一。

②对路面平坦的需求。女性出行的主要方式为摩托车、班车、私人客运车辆和步行，她们认为改善目前坑洼路面状况，修建平坦道路能增加出行的安全性和便利程度，同时缩短出行时间。尤其在雨天时，坑洼的道路积水时形成很大的安全隐患，而道路的平坦则能保证恶劣天气时的出行安全。

③对班车发车频率的需求。在天全县和荣经县，女性通常需要乘坐私人客运车辆到达乡镇再转车到县城进行就医、购物、接送孩子等活动，但由于目前各市县路网不够完善，道路情况较差，部分女性进城需要多次转车或绕远乘车。因此

她们普遍希望能在本次改扩建道路以后，增设班车，提高出行的便利度。

④对道路维护的需求。目前项目区内许多村社已修建村内水泥路或通村柏油路，然而交管部门经费、人员短缺的问题，造成路面维护工作比较薄弱。女性们普遍认为即使修好了路，若不能够及时维护，没过几年又会恢复坑洼情况，修路的效果就会大打折扣。

⑤对交通灯设置的需求。女性们普遍认为由于目前路灯设置的缺乏，造成晚上出行不便。首先是比较担心孩子晚自习后放学的安全，其次是自己行走夜路时的安全，尤其是骑自行车外出打工的女性在晚上下班回家时，由于没有照明设施，很容易由于看不清路况发生交通事故。同时在这次的调查中，女性们也表达了对农村道路没有红绿灯设置的担心。女性们希望在本项目中能考虑到这点，在道路各处适当设置路灯和红绿灯，减少交通隐患。

**110** 通过项目区妇女对项目的五个需求分析，无论是路基的宽度、路面的平坦度、道路的维护，还是交通信号灯的设置都会影响到妇女在农村道路的安全，特别是在夜间行走时，存在较大的安全隐患。所以我们在进行项目设计时，要充分考虑项目区妇女的交通安全需求，改善路基的宽度、路面的平坦度、做好维护工作、在客流量较大的路口处设置路灯与交通信号灯。

### **4.3 项目对妇女的影响**

111 本项目既可为项目区的女性村民（居民）带来诸多直接或间接的正面影响，但也存在一定的潜在风险，在项目的实施过程中会给女性带来一些不利影响，或是在一定程度上忽略女性群体的特殊需求。

#### **4.3.1 正面影响**

##### **（1）改善城乡公共交通状况**

112 修建和改造道路之后，路面质量得到改善，班车车辆的耗油和维护成本降低。适当降低车票价格可以减少老年人和女性的交通成本，她们外出除了步行外，多数都会选择班车作为日常出行方式的首选。路面改善后，班车行驶更加平稳，让她们乘坐班车更加舒适，有利于身心健康。

113 道路截弯取直、基础设施改善等工程，可以减少安全隐患，使行车更加安

全，有利用保障乘客的生命财产安全，也减轻妇女对子女乘坐班车上下学的安全担忧。

### **(2) 为女性提供更加安全和便利的出行环境**

114 ①女性外出更加安全。拟修建的 3 条道路将大大提高项目区内现有道路标准，改善现有道路坑洼、狭窄的状况。由于项目区内妇女的主要交通工具为摩托车、自行车，路面平坦能减少因颠簸而导致的意外伤害和交通事故，提升道路的安全性。

115 ②女性外出更加便利。拟建项目中将要新建和改建的道路全部为各居民聚集地之间的连接线路，道路建成后，地区的路网将更加完善。社评小组在与客货运司机的访谈中得知，道路修建完成后，由于道路条件的改善，将增加城乡班车班次；同时因为路况的改善能够降低燃油、车辆磨损等成本，票价上也会对老年人、儿童、残疾人等弱势群体更加优惠。

116 ③节省女性的出行时间。项目区内女性骑摩托车或自行车接送孩子上学情况较多，路网得到优化、道路情况得到改善以后，中小學生可以乘坐班车上下学，减轻妇女每天接送子女上下学的负担，节省时间用于劳动或休闲娱乐。

### **(3) 为女性提供非农就业机会，增加经济收入**

117 ①项目建设过程中将为女性提供一定数量的临时性岗位。项目的实施过程会产生一些临时性的就业岗位，如铺设路面时需要一些低技术要求的劳力工人以及为施工队做饭的炊事员，这些临时性岗位可以提供给青壮年妇女和贫困群体，增加他们的收入。

118 ②项目建设完成后将提供一定的非技术性岗位。项目建成后，按照城市主干路、次干路标准修建的道路需要招募新的环卫保洁工人。项目区内的城建大队和环卫局均表示优先将这部分岗位提供给道路沿线受影响居民中的低保户和有打工需求的女性，项目建成后可保证低收入人群增加收入。

#### **4.3.2 潜在风险**

119 根据社评小组对拟建项目区所做的社会经济调查、召开的机构座谈会和妇女座谈会，以及特殊群体访谈等所了解到的情况，拟建项目虽然会使女性受益。

但项目设计、实施以及运行管理中也存在着使女性需求被忽视的潜在风险，主要表现在以下三个方面：

### **(1) 需求被忽视**

120 虽然在项目的设计中充分听取了女性群体的意见和需求，在设计上力求满足女性群体的需要，但是在项目的具体实施和运行管理中，不可避免会因为性别原因而忽略了女性的需求，进而降低女性在项目中的预期获益。项目区内女性普遍受教育程度较低，文化程度集中在文盲、小学和初中这几个阶段，总体上女性的受教育程度要低于男性。这一状况导致人们（包括女性自己）往往认为女性的素质不高，以致于不管在家庭重大事务上还是公共事务上妇女的参与能力不高。这种认识往往会导致项目在设计阶段、实施阶段以及运行管理中不考虑妇女的需求和建议。

①项目施工期间，排斥女工或者女工的现象，使得妇女权利不能得到有效保障。

②女性与男性的工作内容和性质相同，却得不到相同的薪资。社会评价小组从访谈中得知，拟建项目区的很多劳动力妇女都在农闲时去建筑工地打工，搬运砖石和水泥，工作与男性相同，然而女性工资与男性工资相比存在 20-50 元（每天）的差距。

③女性的建议可能不为有关部门重视和采纳。

④道路没有照明设施，或照明设施配备不足。这不仅影响晚间交通，也影响女性晚间的社会活动。大多数女性认为道路没有照明设施是个问题，主干道没有照明设施，给下班较晚的女性带来交通安全问题，对想在晚间外出娱乐的妇女们来说，也没有办法聚在有灯光的路口、小广场之类的地方聊天或开展广场舞等娱乐活动。女性的这种特殊需求很可能被忽视。

⑤路况和道路基础设施的改善，可能带来城乡公共交通线路改善、票价调整、乘车舒适度的提高，但也造成乘客增加，在这种情况下，如果不增加车次或提高发车频率，会使得班车拥挤，车上偷窃事件会增加，女性乘坐班车容易遭受性骚扰等问题。

### **(2) 因征地导致妇女农业收入降低**

121 拟建项目内男性劳动力进行短期性外出务工的较多，而女性劳动力则大部分被留在村里，承担着绝大部分的农事劳动。由于项目区女性的主要工作仍是以务农为主，农业是项目区内女性最为主要的经济收入来源和基本生活保证。土地被征收后，家庭耕地面积减少，将导致部分家庭土地面积减少，相应从田地中获得的农作物产量减少，被征地家庭女性在农业上的经济收入会相应减少，甚至可能使部分家庭面临口粮无法得到满足的风险。由于口粮无法得到满足，居民有可能需要购买生活粮食，进而导致生活成本的上升。

### **(3) 交通安全意识不强**

122 由于项目区内妇女的受教育程度普遍较低，原有的山区生活较为封闭，交通极为不便，下山后的交通相对便利，但这部分妇女缺乏交通安全知识，辨认不全交通标示，这会在很大程度上产生一些安全隐患。

123 社评小组从召开的村民座谈会和深入访谈中得知，大多村民都反映女性和老人比较缺乏交通安全知识。而由于女性自身社会地位低，文化程度低，交通安全培训活动容易忽视女性和老年群体的参加。现有交通安全培训以让村干部找人参加培训，或发放文字性宣传单的方式开展，就很容易忽略女性的参与，女性有可能因为自身农事和家务劳动负担重，而没时间没精力参加。最终会导致，面对改善后的道路，女性却因缺乏一定的交通安全知识而不能安全利用。

### **(4) 技术培训以及市场意识培训中妇女被排除**

124 项目区内妇女从事着家庭内大部分农业生产任务，因此她们应该是种植技术培训最重要的目标群体。然而一方面由于项目区妇女承担着照顾家庭以及家务劳动的责任；另一方面这些妇女中的大部分受教育程度较低，接受培训的时间和能力有限。因为上述这些因素，一些妇女可能无法参加技术培训，进而导致其从项目中获益的能力降低。

## **4.4 妇女行动计划**

125 综上所述，社会评价小组基于对项目区内样本的问卷调查、召开的妇女座谈会、深度访谈和实地踏勘，整理出了女性群体的特殊集中性需求。针对以上需求，特提出了以下行动建议和对策。

(1) 为保障项目设计和建设过程中能充分考虑和满足妇女的特殊性需求，建议在项目办及相关部门的项目管理中，要有女性代表的参与；建议成立项目实施社区委员会，并保障一定比例的妇女参与。

(2) 按照既有规划设计标准推进项目建设，改善路面质量，降低女性群体的出行时间和经济成本，将妇女接送孩子上下学的时间尽量缩短，以免影响妇女群体的正常工作和经济收益。同时解决雨天道路行走或骑车时会遇到的路面溅水、溅泥浆等问题，缓解人们特别是妇女的家庭劳动负担。

(3) 建议在拟建项目的道路沿线增设班车，以更靠近村庄和学校为优先，从而方便老年妇女和其他弱势群体出行。在道路改建和新建完成之后，班车行驶路段的路况变好，路线长度缩短，营运成本降低，应适当降低公交车票价。对中小学学生和老年人提供适当的票价优惠，而对于 1.2m 以下的儿童应该实行免票政策。对于经常乘坐班车的弱势群体来说，微小的优惠都是对其交通成本负担的减轻。

(4) 通过社区活动、妇代会、新闻媒体、政府相关部门等加大对女性交通安全知识的宣传教育。加强对女性交通安全知识的宣传教育，既可以强化她们的安全意识，也可使孩子在女性长辈的言传身教中受到实实在在的交通安全知识方面的家庭教育，达到一石二鸟之效。尤其应针对女性开展交通安全知识方面的宣传教育，需用浅显易懂的方式，例如利用图片、视频、实例等形式进行教育和宣传。

(5) 建议在本项目设计中增设路灯等相关照明设施。这样既能保障女性和儿童夜晚出行的安全，也能为部分妇女夜间参与集体性娱乐活动（如广场舞等）提供照明。

(6) 建议在项目建设过程和运营期间，优先为项目区所涉及的村镇妇女提供非技术性岗位。对体力要求不高的工作例如保洁、烹饪等，应适当放宽录用年龄区间，优先录用难以找到稳定工作的 40 至 55 岁的女性。

表 4-1 “4.20”芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目妇女行动计划

| 行动  | 目标人口与指标           | 责任机构              | 资金来源                         | 时间      |
|---|-------------------|-------------------|------------------------------|---------|
| <b>道路与基础设施</b>  |                   |                   |                              |         |
| 1、确保在居民点、村庄入口、学校附近设置安全栅栏、减速带和道路警示、指示牌                 | 全体女性和学生           | 交通运输局、项目办         | 项目可研预算资金 77.2497 万元          | 项目建设期间  |
| 2、确保在重要路段设置路灯以利于女性夜间出行和休闲娱乐活动的开展                      | 全体女性              | 项目办               | 项目可研预算资金 9.5626 万元           | 项目建设期间  |
| 3、对路面路基的定期维护，防止路面坑洼再度出现                               | 全体女性和学生           | 项目办、交通运输局         | 地方公路专项养护预算资金 35.8 万元         | 项目建设完成后 |
| <b>城乡交通</b>   |                   |                   |                              |         |
| 1、确保在改扩建路段，增设班车路线、增开班车或城市公交车，并优化班车停靠点，班车站点以靠近村庄和学校为优先 | 全体女性和学生           | 项目办、交通运输局、客运/公交公司 | 地方政府年度专项预算资金 322 万元          | 项目建设期间  |
| 2、对学生和老年人实行一定比例的班车优惠政策                                | 老年女性和学生           | 客运/公交公司、民政局、项目办   | 地方政府年度专项预算资金 11.35 万元        | 项目建设期间  |
| 3、确保对项目建成后路线缩短，运营成本降低的路段的班车进行价格调整                     | 全体女性              | 客运/公交公司、项目办       | 由地方政府年度专项预算资金对运营路段进行补贴 12 万元 | 项目建设期间  |
| <b>交通安全宣传</b>   |                   |                   |                              |         |
| 1、确保做好面向文化程度较低的女性群体的交通安全知识的宣传与普及                      | 全体女性，尤其是文化程度较低的女性 | 交警大队、项目办          | 公路路政日常管理资金、交警大队专项资金 3.75 万元  | 项目建设期间  |

| 行动   | 目标人口与指标   | 责任机构             | 资金来源                        | 时间          |
|--|-----------|------------------|-----------------------------|-------------|
| 2、定期（农闲期）开展交通安全教育宣传，尽量采用浅显易懂的方式，如图片、视频、实例等形式对妇女和儿童开展教育 | 全体女性和学龄儿童 | 项目办、交通运输局        | 公路路政日常管理资金、交警大队专项资金 6.49 万元 | 项目建设期间和完成期间 |
| <b>项目参与</b>  |           |                  |                             |             |
| 1、成立项目实施社区委员会，保证一定比例的女性的参与。                            | 全体女性      | 项目办              |                             | 项目建设期间      |
| 2、确保项目办及相关部门管理中有女性代表的参与。                               | 全体女性      | 项目办              |                             | 项目建设期间      |
| 3、成立项目实施社区参与和监督小组，保证一定比例的女性参与。                         | 全体女性      | 项目办              |                             | 项目建设期间      |
| 4、在项目实施和营运期间产生的临时性和长期性的非技术要求岗位的 40%，优先提供给妇女等特殊群体。      | 全体女性      | 项目办、项目承包单位、城建环卫局 |                             | 项目建设期间和完成期间 |

## 5 项目区贫困状况分析

126 基于项目社会影响评价的需要，社评小组重点查阅了①各市县“十二五”发展规划；②各市县扶贫相关资料；③各市县最新的国民经济和社会发展统计公报（2014）；④各市县统计年鉴（2015）；⑤各市县道路交通的基本状况等相关资料，对项目区天全县、荥经县、邛崃市的城镇和农村贫困状况进行分析。

127 天全县，隶属于四川省雅安市，位于四川盆地西部边缘，地处二郎山东麓，青衣江上游，幅员面积 2,390.75km<sup>2</sup>。天全县辖 2 个镇、13 个乡，138 个村，总人口 15.54 万，其中农业人口 12.235 万人。2014 年全县纳入城市低保范围的人员 1,482 人，比上一年减少 629 人，下降 29.80%，纳入农村低保人数 5,502 人，比上一年末减少 4,319 人，下降 44.00%；农村五保供养人数 538 人。2014 年城市低保资金投入 407 万元，20,956 人次得以享受。拨付农村低保资金 1,026 万元，106,414 人次得以享受；拨付农村和城市医院救助金 421 万元；新农合投入医疗资金 4,500 万元，满足了 120,785 名参合农民看病就医报账需求。在扶贫工作上虽然取得了一定的成绩，但是受特殊的自然地理气候等因素制约，区内贫困区域基础条件薄弱，产业发展缺乏后劲，农业产出效益低，生态环境脆弱，经济水平低，社会发展程度低贫富差距和贫困面大，返贫现象突出，贫困程度深。

128 荥经县，位于四川盆地西部边缘、雅安市中部。荥经县幅员面积 1,776.48 km<sup>2</sup>。荥经县辖 3 个镇、16 个乡、2 个民族乡，105 个村（社区），2014 年总人口 15.30 万，其中农业人口为 102,658 人。2014 年底，纳入城乡最低生活保障分别为 2,198 人和 7,556，每月人均补助提高到 195 元和 90 元，累计发放资金 1,394.35 万元。五保供养人数 315 人。拨付城市医疗救助资金 107.23 万元，拨付农村医疗救助资金 244.94 万元。扶贫开发面临新的挑战：扶贫面大、扶贫难度大、人口生存环境差、自然灾害频发、贫困需求呈现多样化。

129 邛崃市地处成都平原西部，幅员面积 1,384km<sup>2</sup>。全市辖 18 个镇、6 个乡、202 个行政村、62 个社区（居委会）。2014 年末户籍总人口 65.71 万人，其中农业人口 40.84 万人。邛崃市，城乡居民最低生活保障线人数 12,727 人，其中城镇 1,576 人，农村 11,151 人。

130项目建设的直接影响范围（道路建设途径的村镇），包括天全县的3个乡镇6个村组、荥经县1个乡镇1个村组和邛崃市的三个乡镇6个村组，总人口16,849人，贫困人口1189人，贫困发生率为7.06%。所影响村组的人均年纯收入在4,200~15,500元之间，收入普遍较低，收入差异较大，项目区贫困人口规模见表5-1。

表 5-1 项目区农村贫困人口规模（2,736 元为标准）

| 市/县          | 乡/镇 | 受影响村 | 总人口（人）        | 贫困人口（人）     | 贫困发生率（%）     |
|--------------|-----|------|---------------|-------------|--------------|
| 天全县          | 始阳镇 | 新民村  | 2,562         | 42          | 1.64         |
|              | 大坪乡 | 大窝村  | 1,309         | 60          | 4.58         |
|              |     | 瓦坪村  | 670           | 117         | 17.46        |
|              | 新华乡 | 柏树村  | 559           | 91          | 16.28        |
|              |     | 孝廉村  | 647           | 89          | 13.76        |
|              |     | 永安村  | 1,149         | 87          | 7.57         |
| <b>天全县合计</b> |     |      | <b>6896</b>   | <b>486</b>  | <b>7.05</b>  |
| 荥经县          | 三合乡 | 双林村  | 258           | 65          | 25.19        |
| <b>荥经县合计</b> |     |      | <b>258</b>    | <b>65</b>   | <b>25.19</b> |
| 邛崃市          | 火井镇 | 雅棚村  | 1,156         | 143         | 12.37        |
|              |     | 三和村  | 2,163         | 135         | 6.24         |
|              | 油榨乡 | 堰滩村  | 1,524         | 67          | 4.40         |
|              |     | 川王村  | 1,515         | 112         | 7.39         |
|              | 道佐乡 | 沿江社区 | 1,984         | 72          | 3.63         |
|              |     | 寨沟村  | 1,353         | 109         | 8.06         |
| <b>邛崃市合计</b> |     |      | <b>9695</b>   | <b>638</b>  | <b>6.58</b>  |
| <b>合计</b>    |     |      | <b>16,849</b> | <b>1189</b> | <b>7.06</b>  |

## 5.1 城镇贫困和最低生活保障状况

131 截至 2014 年底，天全县、荥经县、邛崃市共有 332,162 城镇居民享有最低生活保障。其中天全县与荥经县的最低生活保障人口占城镇总人口的比率最高，分别为 6.15%和 4.36%，相比而言邛崃市的城镇贫困发生率较低。详见表 5-2。

表 5-2 项目区城市贫困人口规模（2,736 为元标准）

| 地区        | 城镇总人口（人）       | 最低生活保障人口     | 城市贫困发生率  | 最低生活保障标准（元/月） |
|-----------|----------------|--------------|----------|---------------|
| 天全县       | 33,084         | 2,034        | 6.15     | 231           |
| 荥经县       | 50,362         | 2,198        | 4.36     | 330           |
| 邛崃市       | 248,715        | 1,576        | 0.63     | 391           |
| <b>合计</b> | <b>332,161</b> | <b>5,808</b> | <b>\</b> | <b>\</b>      |

备注：数据来源于社评小组实地调研期间搜集的四川省 2015 年统计年鉴；天全县、荥经县、邛崃市

扶贫办提供的相关数据。

## 5.2 农村贫困状况

132 截至 2014 年底，天全县、荥经县、邛崃市的农村贫困总人数为 26,842，占农村人口总数的 4.2%。其中荥经县农村贫困发生率最高为 7.36%，与城镇贫困发生率相比农村贫困情况更为严重，关于天全县、荥经县、邛崃市的农村贫困人口情况详见表 5-3。

表 5-3 项目区农村贫困人口规模（2,736 元为标准）

| 地区  | 2014 年农村人口总数 (人) | 农村贫困人口数 (人) | 农村贫困发生率 | 最低生活标准 (元/月) |
|-----|------------------|-------------|---------|--------------|
| 天全县 | 122,350          | 8,135       | 6.65%   | 110          |
| 荥经县 | 102,658          | 7,556       | 7.36%   | 165          |
| 邛崃市 | 408,378          | 11,151      | 2.73%   | 279          |

备注：数据来源于社评小组实地调研期间搜集的四川省 2015 年统计年鉴；天全县、荥经县、邛崃市扶贫办提供的相关数据。

## 5.3 致贫原因分析

### 5.3.1 天全县致贫原因分析

#### (1) 贫困区域自然条件特殊

133 天全县隶属于四川省雅安市，位于四川盆地西部边缘，地处二郎山东麓，青衣江上游，川藏公路（国道 318 线）横贯全境。境内地貌呈现深中切割，地势西北高，东南低，县境西北部多为中高山地，占全县面积的 86.7%，最高处月亮弯弯岗，海拔 5,150 米；县境东南部为低山、河谷、丘陵区 and 河谷冲击平坝区，占全县面积的 13.3%，最低点多功乡飞仙关桥下，海拔 600 米。天全县的日照时数偏少，平均日照时数为 928.6 小时，严重影响水稻、玉米等农作物的生长，年产量不高。年降水总量 1,503.8 毫米，主要集中在夏季 7、8 月份，在短时间内易引起山洪暴发，使沿山区域常遭受山洪危害。浅山区坡度在 25 度以上，地表植被稀少，落差大，水土流失严重，沟壑纵横；人均耕面积不到 1.2 亩/人，且耕地地块基本在 0.2~1 亩之间，耕作层只有 30~90 厘米，土壤有机质含量为 2.15%。

#### (2) 基础设施条件差

134 天全县境内的村镇道路基本是集资修建，建设标准低，路面较窄，质量较差，而且修成后就基本处于失管状态，路面破坏状况严重，影响通行。由于“4·20”芦山地震原因，天全县始阳、上游、双雁窝三座小型水库，需要进行除险加固、渗漏处理、溢洪道维修，难以发挥抗旱保灌的作用。落后基础设施状况增加了居民的生活成本，影响了区域农业生产和经济发展。

### **(3) 道路交通运输条件差**

135 2014 年天全县公路里程 626.282 公里，其中县道 154.8 公里、乡道 19.7 公里、村道 257 公里。因天全县地处偏远山区，受地形、环境等因素限制，大多数公路技术等级低，路面状况差；此外，天全县尚未通铁路，水运也较为薄弱，多为小型码头，主要对货物进行集散，在无铁路运输，水运巷道标准较低，作用不明显的情况下，公路运输在天全县处于绝对的主导地位，然而道路交通运输条件差的现状严重制约着天全县的经济发展。

## **5.3.2 荥经县致贫原因分析**

### **(1) 贫困区域自然环境特殊**

136 荥经县位于四川盆地与青藏高原的过渡地带，属盆周山区。在地形上，具有山地气候的特性。由于该地区森林面积较大，群落结构复杂，因而对人民种植业发展造成了一定的影响：荥经县耕地面积很少，人均耕地面积不到 0.30 亩。许多村庄农民基本不出售自家生产的粮食，仅能维持自给自足，甚至自给也不足。此外，荥经县的降水量约达 2,603.1 毫米，居于四川省和长江流域地区首位，多雨等一系列特性容易诱发山地滑坡、泥石流等自然灾害，这也为村庄脱贫带来了不小的挑战。

### **(2) 基础设施条件差**

137 荥经县境内的村镇道路状况差，基本是集资修建，建设标准低，路面较窄，质量较差，而且修成后就基本处于失管状态，在使用过程中路面破坏状况严重，影响通行。水利灌溉设施老化，难以发挥抗旱保灌的作用。落后基础设施状况增加了居民的生活成本，影响了区域农业生产和经济发展。

### **(3) 道路交通运输条件差**

138 茌经境内无铁路，无内河航运，无空中航线，公路是其唯一的交通运输方式，大部分公路是利用河谷台地，为“沿溪线”和“顺坡线”，属于“随弯就弯，原路加宽”建设，弯多、坡陡、线形差；路基、路面结构薄弱，路面破损状况严重；挡防工程、安保工程设施不完善；地质、水毁灾害破坏大。春夏季常因降雨出现塌方、翻浆、泥石流等灾害，冬季常因积雪冰冻而造成通行困难，阻车情况时有发生。原路因地形、地质条件差，以及资金、管理体制、养护水平等原因，使得现有路面破损严重，通行条件差。现有的交通运输设施远远不能满足经济发展的需要，交通严重落后的状态，严重阻碍了社会经济的发展。

139 此外，农业基础薄弱，发展水平不高；社会事业发展滞后，公共服务能力弱；文化教育事业落后，思想传统闭塞等因素也是导致项目区贫困的重要原因。

### 5.3.3 邛崃市致贫原因分析

#### (1) 基础设施条件差

140 邛崃市境内的村镇道路状况差，建设标准低，路面较窄，质量较差，而且修成后就处于失管状态，路面出现被破坏现象，影响通行。且由于“4.20”芦山地震原因，某些乡村道路出现严重被破坏现象。落后基础设施状况增加了居民的生活成本，影响了区域农业生产和经济发展。邛崃拥有丰富的旅游资源，但由于道路以及其他基础设施的缺乏，这里的旅游资源不能被很好的开发，新型服务业这方面就不能很好的发展。

#### (2) 道路交通运输条件差

141 邛崃市无水运和航运，且桑园机场为军用机场，主要承担战略运输、救灾物资运输，不具备民用功能，同时成蒲铁路处于在建中，无轨道运输能力。邛崃市公路交通在数量快速增长和规模扩大的同时，质量和功能、服务和管理等方面还不能完全适应经济社会发展的要求，特别是早期建成的农村公路。邛崃市西部山区较多，道路等级低，交安设施落后，雨季降水较多等因素使通林道路存在较大的安全隐患。此外，运输主要依托于公路，运输方式较为单一，结构不合理。

140 此外，思维固化，创业意识不强；经济总体发展滞后；文化教育事业落后，思想传统闭塞等因素也是导致项目区贫困的重要原因。

## 5.4 项目区减贫措施

141 从对天全县、荥经县与邛崃市民政局、扶贫办、人社局以及相关乡镇政府的访谈结果来看，自然的与社会的、硬件的与软件的原因相互作用，导致天全县、荥经县与邛崃市的贫困结构复杂。特别是天全县和荥经县一直以来是国家扶贫工作的重点之一，其扶贫投入力度大。以下分几个方面介绍天全县、荥经县与邛崃市实施的减贫项目。

### 5.4.1 天全县减贫措施

#### (1) 产业扶贫工作

142 发展特色农业，农业产业“一区六园”项目落地实施。规划总投资 33,121 万元，其中灾后重建资金 17,774 万元，南充市援助资金 1,000 万元，业主自筹 14,347.5 万元，所有的项目建设程序全面开工。积极融入全市“3+1”产业“百里茶叶产业带”、“百里猕猴桃产业带”、打造以茶叶、猕猴桃、蔬菜、山药为重点的特色基地，奠定助农增收产业基础，促进、带动老百姓增产增收、脱贫奔康。

143 发展旅游业，天全县坚持把旅游业作为天全县发展的战略性产业，突出全域旅游发展定位。全面提升喇叭河旅游景区，加快推进国家 AAAA 级旅游景区建设。全力实现黄铜西城、沙坝、旧城、向阳、水城等五大片区建设，倾心打造宜商、宜居、的城市新环境。

144 发展文化产业，2014 年天全县在科学技术、文化体育事业以及传媒事业累计投入 1,441 万元，主要用于科技项目改造和科学技术推广、民间文化的开发和保护、群众性体育文化的开展等，提高和满足广大市民精神文化需求。

#### (2) 社会保障与就业投入

145 2014 年，天全县在安排失业补贴和在就业培训支出 1,316 万元，使再就业者掌握再就业的各种技能。城市低保资金投入 407 万元，20,956 人次得到享受。拨付农村低保资金 1,026 万元，106,414 人次得以享受；拨付农村和城市医院救助金 421 万元；新农合投入医疗资金 4,500 万元，满足了 120,785 名参合农民看病就医报账的需求。

### **(3) 加大教育事业的投入**

146 2014 年，天全县通过压缩一般性支出，优化财政支出结构，按照教育优先，再穷也不能穷孩子的原则，继续巩固完善义务教育经费保障机制，累计投入 11,781 万元，地震灾区义务教育阶段学生“两免一补”政策、藏区“9+3”免费教育计划、薄弱学校改造、农村义务教育学校营养餐改造计划等一系列专项政策得到全面落实、扎实推进和有效实施。

### **(4) 积极推进灾后重建工作**

147 2014 年 5 月 8 日，天全县灾后重建总体规划项目达 366 个，总投资 905,024 万元。截止到 2014 年底，除了 6 个世行贷款项目外，全县 358 个灾后重建项目全部开工，累计完成投资 56.6 亿元，占计划总投资的 68.5%，其中已完成项目 189 个，占重建项目的 52.8%；完工项目完成投资 7.4 亿元，占计划总投资 8.9%；在建项目 169 个，占重建项目个数的 47.2%；在建项目完成投资 49.1 亿元，占计划总投资的 59.4%。

### **(5) 结合产业发展，深化就业培训**

148 按照“创业培训+产业发展+小额贷款+后续扶持”四位一体的工作机制，项目办组织 210 人参加创业培训，坚持把鼓励支持创业作为扩大就业的重要战略，制定完善各项政策措施，着力推进以创业带动就业工作。2014 年全城镇新增就业 1,646 人，完成年度目标任务数 115.92%；城镇失业人员再就业 1,024 人，实现困难就业人员再就业 694 人；品牌培训 120 人；劳动力转移输出 4.14 万。

### **(6) 增加固定资产投资，发展能力不断增强**

149 坚持发展固定资产投资，把发展固定资产投资作为加快脱贫致富步伐的重要措施，积极在扶贫、卫生、教育、交通、生态等领域争取实施了一批项目，切实解决了贫困区域在产业发展和基础设施建设等方面的一些困难，增强了发展后劲。固定资产投资结构不断优化，全年社会固定资产投资完成 639,337 万元，比上一年增加 50.30%。其中基础建设投资 441,871 万元，比上一年增长 83.66%；更新改造完成投资 105,307 万元，比上一年下降 2.30%；农户投资 86,500 万元，比上一年增长 36.20%。全年投资施工项目 165 个，其中基础设施建设 23 个，

更新改造项目 4 个，其他投资 133 个，房地产投资 5 个。

### **(7) 加大对于农民的培训**

150 为了更好的做好民生工程，荣经县加大对于农民的培训，从沼气建设、猕猴桃、茶叶发展、农产品质量、大小春病虫害防治、动物疫病防治、林下产业发展等方面为重点开展技术培训。印发各种宣传资料 5 万份，完成新型农民培训 800 人，完成 100%，完成农民实用技术培训 8 万人次，完成 100%。

## **5.4.2 荣经县减贫措施**

### **(1) 产业扶贫工作**

151 发展特色农业，全县大力实施现代农业产业建设，扎实推进中药材、高山有机茶、果蔬等三条万亩产业带建设，新发展茶叶 2.6 万亩、中药材 1.3 万亩、果蔬 3.1 万亩，着力打造中国“天麻之乡”和“高山有机茶之乡”。投资地震灾区财政专项扶贫资金 200 万元，实施黑山羊扶贫计划，会同青龙乡、沙坝河村研究制定发展黑山羊扶贫计划。2014 年 10 月，建成沙坝村黑山羊繁殖小区标准化的羊圈及配套库房等 2,000 平方米。荣经县积极与惠康药业公司签订发展川木瓜框架协议，约定苗木由公司垫付，挂果后实行保护价收购。有五个村农户栽种川木瓜 4,000 亩。

152 发展旅游业，持续推进龙苍沟旅游开发，完成旅游集镇规划编制，陶家坝游客接待中心。快速通道 B 段等项目加快推进，景区基本具备接待能力。与四川能投集团签订牛背山景区开发合作协议，完成开发规划、可研究报告编制等工作。投入资金 1,500 万，完成云峰山景区游客接待中心。生态停车场等 57 个项目改扩建，成功建成国家 AAAA 级景区，实现荣经县 A 级景区零突破。开发荣经县独具特色的旅游产业，增加当地人民的收入。

153 发展文化产业，建成并免费向公众开放的图书馆、文化馆、红军纪念馆、文化基础设施建设不断完善。2014 年全年共计举办各种文化演出 57 场次，观众达 22,000 人次；在 105 个村、6 个社区放映公益电影 1,614 场。

### **(2) 基层农技服务人员培训**

154 2014 年，全县开展新型农民培训 800 人次；开展农民实用技术培训 6.15

万人次。全县组织 5 名县乡高级农艺师参加省级培训、组织 42 名乡镇农技人员参加市场培训。同时 2014 年全县建科技示范基地 4 个，落实科技示范户 400 人，将 4 个示范基地业主纳入生产经营型新型职业农民，将 400 个科技示范户纳入专业技能新型职业农民，并强化生产技术培训，强化生产经营指导，补助生产资料，为荥经县现代农业发展提供强有力的人才支撑。

### **(3) 扎实开展贫困人口建档立卡工作**

155 根据新一轮扶贫开发的扶贫标准，荥经县的城市低保标准为 330 元/人/月；农村低保标准 1,980 元/人/年。按照四川省、荥经县的要求，经个人申报、入户调查、村（组）评议、公开公示等程序，认真开展新标准下贫困人口甄别和建档立卡工作。经科学甄别，全县有扶贫户 9,199 人，涉及 105 个行政村；确定贫困村 31 个，涉及 20 个乡镇；确定五保供养 315 人。并将全部贫困人口录入贫困人口信息管理系统，实行动态管理。

### **(4) 基金会小额信贷**

156 2014 年 4 月，由中国扶贫基金会和荥经县人民政府合作成立的雅安市第一家面向中低收入群众发放小额贷款的机构——荥经县农户自理服务社正式投入运行。全年，荥经县农户自立服务社发放小额信贷扶贫基金 689 万元，涉及农户 286 户，主要发放对象为灾后房屋重建户、集中安置点基础设施建设、房屋装修、种养殖业、治病、读书、资金周转等。

## **5.4.3 邛崃市减贫措施**

157 从对邛崃市民政局、扶贫办、人社局以及相关乡镇政府的访谈结果来看，自然的与社会的、硬件的与软件的原因相互作用，导致了邛崃市的贫困结构复杂。以下分几个方面介绍邛崃市实施的减贫措施。

### **(1) 产业扶贫工作**

158 坚持“工业立市”战略，以高端化发展为理念，积极构建由产业高端和高端产业为引领的新型工业、现代服务业、现代有机农业组成的现代产业体系。工业方面，推动特色食品饮料产业、现代生物医药产业和精细化工产业三大主导产业的加速升级发展，着力打造现代中医药产业基地、高端化工产业基地、化学药

制造基地和成都市重要的农副食品加工基地、中国名酒基地，实现中成药生产和酒类生产两个“全国一流”。在农业方面，抓住邛崃农副产品加工和生物化工产业发展的需求，加快发展优质粮油、畜禽、茶叶、果蔬、林竹、中药材等优势产业，形成良好的“二三互动”。在旅游业方面，坚持“旅游兴市”战略，将旅游业作为邛崃市的战略产业和经济增长点予以重点发展，以“两山一城一镇”为主体，着力打造国际山地休闲度假和南丝路文化休闲旅游两大旅游功能板块，将邛崃市建设成为“西部一流、国际知名”的集观光、休闲、度假、运动为一体的人文生态旅游目的地、成都龙门山国际旅游区独具特色的门户旅游目的地。

### **(2) 加大教育事业的投入**

**159** 推动教育均衡高位发展。全面实施“校舍安全工程”，构建教育信息化公共服务平台，进一步改善农村学校办学条件，实现城乡教育基本公共服务均等化。推进教育优质发展。全面推行素质教育，加强和改进德育、体育、心理健康教育和美育，全面提高中小学学生的综合素质，让学生成人、成才；坚持教育的社会公益事业性质。提高学前教育政府投入比例，逐步推行免费中等职业教育，完善帮困助学体系，加大对家庭经济困难学生的生活补助，完善中等职业教育的助学金制度，建立和健全对高中学校学生的资助和奖学金制度。努力促进各级各类教育持续、协调、和谐发展，基本建成面向全民、伴随终身的教育体系。

### **(3) 完善社会保障**

**160** 健全覆盖城乡的社会保障体系。进一步完善城乡统一的社会保障制度，全面完善养老、医疗、失业、工伤、生育、最低生活保障等城乡一体的社会保障体系，被征地农民参加社会保险应保尽保，逐步提高各类社会保障水平，全面实现社会保险满覆盖，让城乡居民人人享有社会保障。

**161** 完善社会救助体系。加强城乡社会救助体系的网络化建设，进一步完善城乡低保规范化建设，强化动态管理，建立城乡低保标准自然增长机制，有效保障社会特困群众的基本生活；切实加大对低收入家庭、因灾致贫家庭的救助力度，妥善安排“三孤”人员生活，努力提高城乡保障水平；大力支持和扶持老龄事业发展，加大对老龄事业资金投入；建立和完善城乡一体的残疾人社会救助与保障体系；落实城乡医疗救助制度，降低救助门槛，扩大救助面，提高救助水平，确

保患病的城乡低保户、五保户和特殊困难群众能够得到及时有效的医疗救助。切实抓好符合条件的城市生活无着落的流浪乞讨人员的社会救助。

**162** 加强保障性住房建设。建立和完善针对城镇中低收入群体和农民工的保障性住房制度，根据城乡统筹进程不断探索创新建设、分配、监督等各项机制，探索“租售并举”的保障方式，建立公共租赁住房制度，加快农村安居房建设，解决中低收入家庭住房困难。

#### **(4) 积极扩大就业**

**163** 将促进城乡充分就业作为经济社会发展的优先目标。不断完善城乡一体的公共就业服务体系，打造资源共享的就业服务信息平台。发展社会职介组织，培育服务产业链，推动和规范就业服务市场化。加强职业技能培训和创业培训，鼓励城乡居民自主创业，努力提高就业质量。优化就业结构，大力发展本地产业服务、中小企业和劳动密集型企业，积极开发公共就业岗位，拓宽就业渠道，千方百计增加就业机会。落实就业扶持政策，加强就业援助，重点做好城乡失业人员和就业困难人员就业工作。

### **5.5 贫困群体需求分析**

**164** 通过上述贫困状况分析可见，拟建项目区所影响和服务的贫困人口多，贫困面大、贫困度深。满足贫困群体的特殊需求，吸纳他们良好的建议，规避项目对他们生产生活的负面影响，才能真正让项目的建设尊重贫困群体的需求，服务好贫困群体，才能为贫困群体脱贫致富起到积极作用。因此，社会评价小组在实地调查中，通过机构访谈、村委会座谈、贫困群体访谈以及问卷调查等形式，对项目区内贫困群体对项目的需求进行了多方面了解，并深入了解了项目建设对贫困群体生产生活产生的影响。一方面，随着社会经济的发展和政府部门的重视，项目区内的交通现状和出行条件已经有了较大改善；另一方面，现阶段，外出务工人员越来越多，贫困群体对道路条件的需求层次也在逐步提高。

**165** 社会评价小组在实地调查中发现，贫困群体对拟建项目的需求主要集中在以下几个方面，据此社会评价小组提出了相应的对策与建议。

#### **(1) 改善路况，增设基础设施，提高出行安全性**

166 项目所涉及村组的路况普遍较差，已影响到人们的日常出行，特别是对老年人、残疾人的出行安全构成了威胁。荣经县三合乡境内的荣泸路，现状为泥结碎石路面，路基宽度 4~6m，该段受当时技术及经济条件的限制，道路条形差，路基窄，加之年久失修，已经中断交通。在下雨天，砂石路或土路泥泞湿滑，路面低洼处积水，严重影响居民出行。而老人和残疾人往往伴随着贫困的特征，出行方式以自行车和步行为主，由于身体素质受限，在路况较差尤其是路面坑洼不平的状况下，骑自行车更容易跌倒，下雨天步行更是不便。



图 5-1 荣经县项目区内坑洼不平的路面

167 建议：对主干道破损严重的地方进行重修或改建，以改善村庄主干道的路况，尤其是为恶劣天气出行减少交通安全隐患。让弱势群体出行更加方便，并减少他们的出行时间成本。

## **(2) 提高路面质量，优化路网，减少贫困群体的出行成本和时间**

168 路面质量与出行成本、出行时间成反比。大部分弱势群体的日常出行方式以步行（老年人）和乘坐班车为主，由于路况较差，路面坑洼，出行速度降低，出行时间相应延长。一些妇女不会骑摩托车，老人因为反应迟钝不敢骑摩托车，贫困户因为缺少油钱而尽量选择不耗能的交通方式，因此大部分弱势群体的出行方式以步行为主，路途较远则乘坐班车车辆。路况较差的情况下，大部分弱势群体的出行时间成本会增加。在外出距离较远时，以班车为主，较差的路况使得班车运营成本提高，成本的提高相应反映为车票涨价，使得贫困群体的交通成本提高。

169 建议：除提高路面质量外，在拓宽原有道路的基础上，优化路线路网，提

高道路通达性，减少出行时间和成本。改扩建道路减少弯道长坡设计，缩短路程。增加必要的交通警示牌，降低交通安全风险。

### **(3) 在项目修建完成后，希望能相应调整私人客运车辆的票价，为特殊群体提供票价优惠**

170 现今乡镇道路路况较差，班车车票相对较高，居民的月交通费用支出在40~200元之间（其中包括班车车辆的费用和骑行摩托车的加油费用）。而相对于项目区所涉及村组的居民，人均收入最低约为4,500元/年，最高约为15,500元/年，出行费用约占其全年收入比10%~25%，其交通出行成本较高。贫困群体迫切希望能相在项目修建完成后，适当调整班车票价，以缓解日常出行过程中的交通成本压力。

171 此外，贫困老人、学生、残疾人期望能为他们提供票价优惠政策。即便只降低现有市场票价的10%，对于生活困难的他们来说都是很有意义的。既可有效减轻他们出行的负担，又可使他们更多的分享社会发展成果。

### **(4) 在项目实施过程中，希望能为贫困群体优先提供一些就业机会**

172 项目建设将会提供一些低技术要求或非技术性就业岗位，希望能优先让具有劳动能力或家里有劳动能力的贫困群体获得此类岗位，以增加收入，提高生活水平。另外，贫困群体还希望交通基础设施的建设，能够改善当地的交通状况，带动当地经济发展，为其脱贫致富营造适应的外部条件。

### **(5) 重视贫困群体的交通安全培训需求**

173 贫困群体往往伴随着文化教育水平较低，社会地位较低的特征，在具有公共性质的社会活动中，其特征和需求往往被忽视。在交通安全培训中，应重视贫困群体文化水平较低，公共事务参与率较低的特征，用更生动易懂的方式进行安全宣传和培训，鼓励贫困群体参与交通安全培训。

### **(6) 加强道路交通管理，保证人们的日常出行安全**

174 人车混行的道路现状对非机动车驾驶员和行人有较大的安全隐患。由于贫困户、残疾人、老人或受经济能力限制或受身体素质限制，多选择自行车、助力

车等非机动车出行或者步行。而现有农村主干道都是人车混行，这在交通事故中极易对非机动车驾驶员和行人造成人身伤害甚至是死亡。中小學生上下學多是騎自行車或步行，而上下學時人多車多，在沒有分離非機動車道和人行道的路段上極易發生事故。特別是年齡較小的小學生放學路上與伙伴追趕大鬧，非常容易發生嚴重的交通事故。

**175** 建議校方和交警加強合作，在上下學的時間段對學校附近路段加強管理，維持行車秩序。在人力缺少的狀況下，也可以通過減速帶使過往車輛通過學校附近時減速行駛，配備電子監控設備對過往車輛產生警示作用，提高駕駛員行車的警惕性。

## **5.6 項目的減貧作用**

### **(1) 改善道路狀況，優化路線、路網，減少貧困群體出行時間和成本，提高出行安全性**

**176** 路面質量的提高，路線、路網的優化，使得當地居民尤其是貧困群體出行更加方便，能減少貧困群體出行時間。比如說萊經縣萊滬路（紅石溝至大橋頭）公路改擴建項目將會極大改善改路的平縱線形和路面平整度，增加行車舒適性，大大減少居民出行的時間。

**177** 道路基礎設施的完善，如增設減速帶、交通標志、機非分離帶等，實現人車分離，機非分流，為行人和騎自行車的人提供更好的交通安全保障，提高出行的安全性，保障當地居民尤其是貧困弱勢群體的生命安全。

**178** 同時，路況的改善能為班車票價調整提供可能性，票價降低能減輕貧困群體的交通負擔，尤其是體弱多病的貧困老人需要定期去縣城或市區醫院看病取藥，班車的票價降低或是給予其乘車優惠都能減輕其交通成本負擔。

### **(2) 改善當地交通基礎設施，帶動經濟發展，為脫貧致富創造條件**

**179** 城鄉交通基礎設施的改善，能夠進一步滿足項目區內特別是擬建道路周邊工業發展的運輸需求，帶動第二三產業發展。例如：

**180** 萊經縣萊滬路（紅石溝至大橋頭）公路改擴建項目位於萊經縣內，是進入牛背山風景區的主要幹道，該項目的建成有助於改善旅遊路線的交通條件，增加

旅游人数。同时，荣经县内自然资源丰富，有煤、花岗岩、铅锌、铜、铁等矿藏，乡镇企业有开采花岗岩矿、铅锌矿等。该工程的修建将大大改善通行条件，带动沿线乡村及荣经县的经济的发展。

**181** 城乡交通基础设施的改善，有助于农畜产品外运，带动当地农业经济发展。天全县“十二五”扶贫规划期间，大力扶持特色农业（茶叶、猕猴桃、蔬菜、山药为）生产基地建设，以及标准化牛羊养殖场合养殖和养殖小区建设。良好的交通设施对规模化、商品化的农业生产过程中的生产资料的输入和农产品的输出具有极大的意义。

### **（3）增加贫困群体的非农就业机会，增加经济收入**

**182** 在项目实施过程中，需要招募一些临时性的非技术岗位工人，而这些就业岗位将优先提供给项目区内的贫困者、妇女等弱势群体。根据当地的工资水平，预计非技术性岗位工人每天可以获得 60~80 元的报酬。

**183** 项目建成后，车流量和客流量将增加，能带动餐饮店、食杂店、修车铺、旅店等服务业的发展。项目区内居民包括贫困群体可以在道路沿线地带，搞个体经营，实现非农就业，增加经济收入。

**184** 交通基础设施改善后能带动项目区旅游业的发展，进而带动旅游服务业的发展和旅游纪念品加工业的发展。当地居民包括贫困群体可从事旅游服务业，如经营旅馆、农家乐等。同时，当地居民包括贫困群体可以开发特色工艺品作为旅游纪念品，如木雕、根雕、葫芦雕、刺绣和手工布鞋等，可以让一部分居民尤其是贫困和妇女群体在家门口实现非农就业，增加经济收入。

### **（4）促进社会公平，让贫困群体分享发展成果**

**185** 拟建项目将切实改善天全县、荣经县、邛崃市的城乡交通状况，能够为农村居民的出行提供更多路线选择，缩短出行时间，减少出行成本，增加出行安全性，让村民分享社会发展的成果。而拟建项目将使项目区内 3 万多贫困人口从中受益，加上项目对周边地区的辐射作用，影响贫困人口数量将更加庞大。拟建项目建成后不仅能为大量的贫困人口提供更好的交通基础设施，更好的路况条件，降低交通成本，减轻交通负担，还能为贫困人口带来更多的机会，如实现非

农就业、接触外界新思想新技术的机会增多等。在一定程度上可以说，拟建项目的开工建设能使当地居民包括大量的贫困人口受益，让他们共享社会发展成果。

## 6 社会影响分析

### 6.1 正面影响

#### (1) 改善交通基础设施条件，降低出行时间，方便居民出行

186 本项目沿线有众多乡村道路，这些乡村道路直接通往村、组、安置小区。为方便沿线群众顺利进入主路，便民利民，同时为了开发乡村旅游及农业产业，本项目的实施是十分必要的。问卷调查统计结果显示，有 77.22% 的人认为，项目建设完成后可有效减少出行时间；62.78% 的人认为项目建设完成后，可使居民出行更加方便。拟建项目改扩建的 3 条道路，建设完成后每条道路在基础设施建设水平上，都将出现质的提高。

①邛崃市道火路灾后重建项目。本项目共涉及大桥 1 座(146m)，中、小桥 4 座(148m)，占路线总长度的 2.41%。共设涵洞 65 道，平均每公里 5.34 道。本项目属于次要集散公路，结合交通量预测结果，主线采用三级公路技术标准，双向 2 车道，采用沥青混凝土路面，设计速度为 30km/h。道火路位于邛崃西部山区，连接邛崃西部革命老区道佐乡和火井镇，是邛崃市重要县道，也是沿线人民出行的唯一通道。本工程将通过对道火路等级提升，提高道路行车安全系数，改善交通条件，为沿线灾后恢复重建提供优良交通运输保障，促进沿线乡镇灾后恢复重建及提高发展。

②天全县始新路灾后重建工程。建设中桥 1 座，小桥 1 座，涵洞 33 道，平交 14 处，配套照明、绿化等设施。采用水泥混凝土路面，路宽 6m。道路既是始阳镇至新华的快捷通道，也是 G318 线和 G351 的“A 形”连接线，穿越 G318 线、G351 线、梨三路所夹的区带，沿线受益人口 45,376 人，是县域内受益人口最多的线路之一，对这一区域的经济发展起到基础性的推动作用。道路设计车速 20km/h，且比通过旧路到新华约减少 20% 的里程，节省了居民的出行时间。

③荥泸路（红石沟至大桥头）公路改扩建工程。建设中桥 2 座，涵洞 27 道，平交 2 处，配套照明、绿化及交通安全管理等设施。水泥混凝土路面，路宽 6m。道路是进入被誉为“中国最大的观景平台”的牛背山风景区的主要道路，本项目的建设将会改善该旅游线路的交通条件，增加旅客数量；同时，本项目的建设将

会解决地方群众的出行问题，改善该道路的通行能力和服务水平。

### **(2) 有效降低交通事故发生率，出行更加安全**

187 交通安全方面，44.11%的被调查者认为道路的修建可使出行更加安全。道路改扩建及各项基础设施建设完成以后，道路交通事故发生率将下降。首先，路面平整以后，路面坑洼不平的现象将不再出现，道路变宽，碰擦事故减少；其次，减速带的设置将有效降低机动车辆的穿行速度，尤其是这一地区，摩托车的交通安全隐患最大，在设置减速带以后，车辆将被迫在重要路口和安全事故高发点减速，以降低事故发生率；最后，交通安全标志防护设施对于司机也能起到提醒和保护的作用。

188 居民出行安全问题除了与道路狭窄、路况较差等原因相关外，与群众安全意识、交通知识也有着必然的联系。项目实施过程中及以后，项目办将列支部分专项经费，入村入乡开展交通安全宣传教育，通过学习交通安全知识，增强交通安全意识，使交通事故的影响减少到最低，居民出行更加安全。

### **(3) 提供就业机会，增加经济收入**

189 在本项目的建设过程中，将产生许多临时性或永久性岗位。例如，施工员、材料管理员、交通协管员、道路保洁等公益性岗位。这些岗位将优先提供给项目区居民，有助于当地居民解决就业问题。

190 本项目将优先使用本地的水泥、石头、建材等材料。由于项目区中（如天全县）生产水泥、石灰等建筑材料的厂家众多，此次的项目建设也将进一步促进这些原材料行业的发展，推进当地基础设施的建设和投资，从而增加项目区居民的就业机会，为整体脱贫创造条件。

191 拟改扩建道路，过往的不仅有当地百姓，同时还有外地车辆和人群。道路沿线居民可以好好利用自身区位、地理位置优势，开展餐饮、杂货店、汽车维修等个体商业活动，进而增加沿线居民的就业、创业机会，推动道路沿线经济的发展。

192 项目完成以后可方便道路沿线村民的矿产资源、农产品等外运，增加道路沿线居民的经济收入。而且，在改扩建的道路中，荣泸路（红石沟至大桥头）公

路改扩建工程的建设可有效开发牛背山这一旅游资源。项目建成后将带动荣经县旅游业发展，增加沿线农民的经济收入，带领当地居民脱贫致富。

193 32.22%的被调查者认为项目建设完成后可有效减少交通支出。首先，路面质量提高可有效减少油量的使用；其次，道路建设完成后，公共交通线路必将增加，票价亦会降低。

#### **(4) 改善沿线村庄交通环境，促进旅游业可持续发展**

194 拟建项目 3 条道路沿线的居民都重点反映了道路的环境问题。例如，荣泸路（红石沟至大桥头）公路路基宽度 4~6m，原路由于大型货物运输车的长期碾压，路面路基破损严重，泥泞不堪。当地居民戏称该路是“晴天一身灰，雨天一身泥”，这给当地居民的出行带来极大的影响和安全隐患。本项目的建设可改变目前路面破损现状，有效解决环境问题。另外，拟改扩建道路沿线部分路段垃圾堆放较多，无人管理与处理，污染严重，影响到人民身体健康。本项目实施后，与项目建设相匹配的环卫工作人员，可有效解决这一问题。

195 本项目的建设与当地旅游业的发展息息相关。例如道火路经过的道佐乡、火井镇，位于邛崃市域西部生态旅游区，是邛崃西部生态旅游区路网的重要组成部分。邛崃西部生态旅游区包括平乐古镇、天台山景区、道佐、火井、高何、夹关等特色乡镇，旅游区汇集古镇文化资源、自然景观资源、富钾卤水资源（温泉资源），红色文化资源、历史文化资源等。本项目的建设将恢复、并提升道路的通行条件，提高生态旅游区路网质量，促进当地旅游产业可持续发展。

#### **(5) 提升路网质量，提高救灾应急性，促进区域经济合作的需要**

196 既有道路由于等级低，通行状况差，仅仅是作为区间道路服务于沿线乡镇人民。地震期间，通往灾区火井镇、南宝乡等公路瓶颈凸显，交通受阻严重，极大影响了抢险救援时间。本项目拟建的道路提高了救灾应急速度，构成区域环形路网，完善了片区多通道路网体系结构，提高了路网的救灾应急能力。

197 本项目的建设是恢复及改善沿线农村交通状况，方便沿线群众出行，发展沿线乡村旅游及农业产业化需求。例如邛崃西部与蒲江甘溪、大塘、芦山大川等乡镇相邻，芦山大川镇是最具山区特色的小城镇，是发展绿色农业和畜牧食品

经济的理想之地，蒲江甘溪镇特色产业为茶叶产业，优质茶叶种类繁多。目前道佐至临济公路及临济立交正在建设，蒲江甘溪至临济公里正在规划中，甘临路、道临路、道火路、油玉路，将形成邛崃西部与芦山、蒲江之间一条新通道，对促进区域之间的合作意向。

198 以上分析均是建立在项目建设可能引起有利影响的调查统计基础之上的，详见表 6-1。

表 6-1 项目建设可能引起的有利影响（限选 3 项）

| 有利影响                   | 频数 N       | 个案百分比          |
|------------------------|------------|----------------|
| 增加寻找工作的机会              | 38         | 21.11%         |
| 降低出行的时间                | 139        | 77.22%         |
| 减少交通支出                 | 58         | 32.22%         |
| 出行更加安全                 | 74         | 41.11%         |
| 出行更加方便                 | 113        | 62.78%         |
| 增大了家里人出售农产品/其他商品的范围    | 21         | 11.67%         |
| 提高道路的救灾应急能力            | 72         | 40.00%         |
| 改善家庭周边的自然环境包括抑制灰尘改善景观等 | 9          | 5.00%          |
| 方便到达旅游景区可增加旅游业相关收入     | 13         | 7.22%          |
| <b>总计</b>              | <b>537</b> | <b>298.33%</b> |

备注：此处统计时，由于样本选择的随机性较大，限选 3 项时，出现了频数的重复叠加现象，但有效样本量为 180。

## 6.2 负面影响

### 6.2.1 项目征地产生一定影响

199 经过项目现场实物受影响量调查，本项目建设征地涉及邛崃市、天全县、荣经县 7 个乡镇的 13 个村，项目永久征地 537.52 亩，其中耕地 133.2 亩，林地 216.53 亩，其他土地 187.79 亩（主要是荒地），另外，占用国有林地 18.76 亩，征地影响上述 13 个村 239 户 810 人。

200 项目实施将造成部分农业用地的征用，由此将造成部分农民失去农业用地，工程实施时，施工单位还将占用一定的临时用地和取土用地，社评小组通过调查发现，目前项目区内仅仅依靠农业收入的家庭较少，大部分家庭结构中都是年轻人在城里打工获取劳动收入，老人、妇女和儿童留守农村耕种土地获得土地收入，青壮劳力会在农忙时回家帮助耕种或收割。普通农户的农业收入和打工收入构成了家庭收入的主要来源。因此，项目征地会对项目区内受影响农户的生产

和生计活动产生一定的影响。

201 由于移民安置计划报告中已对移民影响进行了详细的分析介绍，项目移民所造成的社会影响部分见 RAP 即可，不再赘述。

### **6.2.2 项目拆迁的潜在风险**

202 根据 RAP 报告，本项目共涉及到 10 个村 50 户 212 人的农村房屋拆迁，拆迁房屋面积 8,234 m<sup>2</sup>，其中砖混 2834m<sup>2</sup>，砖木 4920m<sup>2</sup>，简易 480m<sup>2</sup>。

203 拆迁导致部分居民正常的生活受到影响，拆迁涉及到居民的切身利益，使受影响居民面临失去家园、边缘化、社会组织结构解体等社会风险。如果受影响居民的安置补偿标准过低、补偿款的发放不及时不透明、安置方式不合理等问题一旦出现，都可能引发移民的上访、群访，导致他们反对拆迁，进而阻碍工程的顺利开展。因此，在实施过程中必须注意处理好拆迁过程中发生的一系列问题，采取合理的、有效的措施切实正确解决将要出现的矛盾。

### **6.2.3 施工阶段对周围居民的影响**

#### **(1) 项目施工期间将短期内造成沿线居民出行不便**

204 根据社会评价小组从实地调研中获得的信息，有 82.3%的居民认为施工期间会引起短期的出行不便。就目前拟建项目区道路建设情况来看，当地政府对于道路建设期间保证居民出行方面做的还不够，不少项目区居民反映目前已有道路建设，已经造成了居民出行费用和出行时间的增加，本项目如果动工会对道路沿线居民造成出行不便。

#### **(2) 对当地居民生命财产安全造成影响**

205 施工期间，各种施工车辆参与其中，施工沿线危险性较高，当地居民平日出行的危险系数提高。同时，道路建设也会造成现有道路的拥挤，交通事故发生率也会增加。由于道路建设过程中，会有部分外来务工人员参与其中，文化上的差异容易引起冲突的发生，在社会治安方面可能出现不同程度的社会风险。

206 此外，由于项目经过地区多为城郊乡镇、农村地区，这些地区骑摩托车、三轮车、自行车等车辆较多，这些车型与货车、客车等其他车型相比，安全系数低，一旦发生交通事故，死伤几率高。项目建设完成后，交通量大幅上升，发生

交通事故的情况极有可能会增多。

### (3) 灰尘、噪音和固体废物污染对生态环境产生影响

207 有 73.8% 的被调查者认为施工期间会造成灰尘、噪音和固体废物污染。道路建设时，由于地表开挖、路基填筑等土石方运移及水泥、石灰等筑路材料的运输、装卸、拌合等作业过程中，将会产生大量的粉尘，使其散落于周围大气环境中；而粉状筑路材料在运输、堆放期间，若采取措施不当，在有风时亦会产生扬尘污染。道路的噪声污染则主要有施工作业机械产生，夜间施工对施工沿线居民影响大。同时，道路建设会动用一些土石方而且还要建设一些临时预制场、拌合场、堆料场等工程，不可避免地对生态环境产生不利影响。

208 项目建设完成后，车辆必然增加，项目交通量预测结果，详见表 6-2。交通量的增加，将不同程度的引发灰尘和噪音污染，对生态环境产生不利影响。

表 6-2 项目道路交通量预测结果列表(pcu/d)

| 道路 \ 年份 | 2017 年 | 2020 年 | 2025 年 | 2030~2032 年 | 2035~2037 年 |
|---------|--------|--------|--------|-------------|-------------|
| 道火路     | 1,377  | \      | 2,935  | 3,868       | 4,082       |
| 始新路     | 254    | 322    | 415    | 502         | 575         |
| 荣泸路     | 178    | 222    | 305    | 405         | 591         |

注：资料来源：项目可行性研究报告

209 以上分析均是建立在项目建设可能引起不利影响的调查统计基础之上的，详见表 6-3。

表 6-3 项目建设可能引起的不利影响（限选 3 项）

| 不利影响              | 频数 N | 个案百分比  |
|-------------------|------|--------|
| 施工期引起短期的出行不便      | 148  | 82.30% |
| 灰尘和噪音污染           | 133  | 73.80% |
| 对本地人的生命财产安全形成不利影响 | 92   | 51.10% |
| 把城市的一些不好的风气引进本地   | 9    | 5.20%  |
| 过马路不方便也不安全        | 58   | 32.20% |
| 土地征收房屋拆迁造成的影响     | 51   | 28.60% |
| 可能造成灌溉渠系的破坏       | 22   | 12.40% |
| 总计                | 513  | \      |

备注：此处统计时，由于样本选择的随机性较大，限选 3 项时，出现了频数的重复叠加现象，有效样本量为 180。

210 当然这些潜在风险都是可以通过制定社会管理计划进行规避的，详见本报告第 7 章。

## 7 社会管理计划与实施

### 7.1 社会管理计划

211 社会评价小组在充分了解各级相关法规和政策，与拟建项目区受影响农户、相关行政主管部门、客运、货运司机等主要利益相关者进行充分讨论的基础上，根据在实地调查和数据统计分析，识别出与项目设计和实施相关的、并可能影响到项目建设和发展目标实现的主要社会风险，并相应提出了以下几个方面减缓或规避的行动计划与建议。

#### (1) 加强项目建设质量管理，确保道路及其基础设施建设满足群众要求

本项目所经地段地形、地质条件复杂，需加强项目踏勘工作，深度了解地质、地理条件，并对各施工设计进行详细的勘察，优化设计。项目建设过程中可能存在忽视当地居民/村民的需求，从而使得项目无法实现其社会效益、经济效益的最大化，甚至还会出现损害特殊群体利益的问题。为避免该问题的发生，确保道路及其基础设施建设能够满足群众要求，社评小组特提出了以下几点措施：①项目办和交通运输局需要在项目实施过程中，对项目质量进行技术监测，确保项目建设达到设计标准，满足群众对道路及其基础设施的质量需求。②项目办及其他相关部门在项目管理中，要有妇女和留守老人代表参与，确保项目建设能考虑到女性等群体和留守老人的特点和需求。项目准备设计过程中需要开展社会调查，进行社区公众参与，广泛听取社会公众对于本项目的意见。并根据公众的反馈意见和建议，体现到道路或其它项目设施建设的设计与执行，如考虑妇女和老人、儿童对斑马线、路灯和交通信号灯的需求，提高道路的安全性和方便使用。

212③建立群众反馈渠道，接受群众对项目建设过程的意见和监督，充分尊重群众的交通需求。

#### (2) 加强信息公开与公众参与

213 为做好项目信息公开，让受影响区域群众参与到项目的设计和建设中来，确保项目成果能最大限度满足群众的要求，实现最大化的社会效益、经济效益，在加强信息公开与公众参与方面，需要：①利用政府网站、电视、布告、宣传单/手册等方式，公布项目的设计、实施进度、建设结果等相关信息，让群众了解

项目进展，监督项目实施。②利用政府网站、电视、布告、村委会通知等方式，公布岗位招募信息，包括项目实施期间的非技术岗位工人、项目建成后的保洁工人、公路养护员的招募，让群众能获得招募信息，并积极参与到项目建设工作中来。

### **(3) 减少项目施工对居民日常生活的负面影响，保障居民利益**

214 项目施工过程中不可避免会影响到当地居民/村民的日常社会生活，为减少项目建设带来的负面影响，需要从以下 4 个方面进行着手规避：①本项目施工时要考虑原有旧路的保通方案，公路施工采取半幅封闭的方法，在人流、车流较少的时间段（尤其应避免赶街天/赶集日）施工，最大限度地降低道路施工对居民日常出行的不利影响。②在施工期间，施工路段要采取相应的安全措施。如在施工路段附近的交叉路口设置前方施工提示信息，在施工路段设置明显的安全警示标志等，避免给当地居民带来人身、财产安全威胁。③采取相关措施，尽可能减少对森林植被的破坏，项目环境保护、水土保持、林地恢复同公路施工一并实施。道路施工过程中，要有降噪措施，并避免在夜间施工；采取措施减少粉尘并避免在大风天气施工，减少粉尘对附近居民的生活和道路附近农作物生长的不利影响；产生的固体废弃物要及时清运，避免影响居民日常生活和造成二次污染，缓解对当地居民日常生活和生产的不良影响。④协调好征地拆迁、管线改迁工作，做好详细经济调查，保障沿线居民的切身利益不受损害。

### **(4) 对受项目影响居民进行生计支持**

215 项目可能会对项目区内居民/村民的生计活动产生一定的影响，特别是被征地户和拆迁户，为缓解项目建设对其经济收入的负面影响，让项目建设能发挥正能量带动弱势群体的发展。相应的提出以下 4 点建议，以促进项目区内居民/村民（尤其是妇女、贫困者和被征地拆迁户）实现非农就业，增加经济收入。①项目建设所产生临时性或永久性的非技术岗位，其中 40%要优先提供给项目区内女性、贫困群体、少数民族等特殊群体。②项目建成后，改扩建道路两边和有旅游资源的地区，能够发展服务业。相关部门要鼓励女性和贫困群体、被征地农户就近创业，并相应提供创业扶持优惠。③为项目区内被征地农户、妇女和贫困群体提供技能培训，为其转移就业或在当地实现非农就业提供智力支撑。④制定优惠政策，鼓励当地企业优先招募受项目影响群众（尤其是被征地农户）进企业工

作。

216 为了确保上述建议得以切实落实与实施，并最终促进项目目标的最终实现，在与各利益相关者进一步协商的基础上，社评小组制定了本项目的社会管理计划。

#### **(5) 加强交通安全教育与宣传**

217 针对项目区居民/村民的交通安全知识缺乏、交通安全意识淡薄，在加强道路基础设施建设的同时，还应加强交通安全知识的宣传与教育工作，减少因人为因素导致的交通事故。为此，提出以下 4 点建议：①成立交通安全宣传小队，负责交通安全宣传工作。②面向项目区群众，在农闲时节，利用群众喜闻乐见的形式开展交通安全宣传，并注意吸引妇女、老人、小孩等缺乏交通安全知识群体人员的广泛参与。可以在节假日和逢集日，出动宣传车，在集市上设立宣传点，进行交通安全知识宣传咨询，并发放交通安全手册、传单；在学校里，利用安全教育大会、发放宣传贺卡等形式，对中小學生进行交通安全宣传教育。③为外出务工人员发放外出务工交通安全知识小手册，补充外出务工人员的交通安全知识。④注重对机动车驾驶员（尤其是客运、货运司机）的交通安全知识的考核和交通安全意识的培养；运管局和客运、货运公司可以联合对客运、货运司机进行交通安全知识教育和考核。

#### **(6) 重视道路建成后的管理养护工作**

218 拟建项目区现行的乡镇道路普遍存在“重修路，轻养护”的现象，导致道路破损严重，使用寿命缩短。项目区内居民/村民普遍要求在道路修建完成后要有责任单位和资金，对道路进行日常管理和养护工作，就此提出了以下 3 点建议：①面向项目区内居民/村民招募道路养护工作人员，成立乡镇公路养护小队。优先招录项目区内居民/村民作为道路养护员，既可以让其在道路管理工作中更具有责任心，也可以增加其经济收入。②制定公路养护小队的工作职责、考核办法和工作补贴办法。让公路养护员有明确的工作职责和考核办法，并提供工作补贴，确保其对道路养护工作尽心尽责。③公路养护小队承担项目中改扩建、改造道路在使用过程中的管理、养护工作，对道路基础设施如路灯、护栏、交通安全警示标志、绿化带、排水渠等进行日常维护，对破坏道路行为进行制止和举报，对严

重破损的路面和设施，及时上报有关部门进行维修。

219 为了确保上述建议得以切实落实与实施，并最终促进项目目标的最终实现，在与各利益相关者进一步协商的基础上，社评小组制定了本项目的社会管理计划，如表 7-1 所示。

表 7-1 “4.20”芦山地震灾后恢复重建拟使用世行贷款农村公路项目社会管理计划

| 行动建议                                   | 具体的措施或行动  |  | 行动者                                 | 行动时间         | 资金来源                                     | 监测指标  | 备注  |
|--|---|--|-------------------------------------|--------------|--|---|---|
| <b>1.加强项目建设质量监督,确保道路及其基础设施建设满足群众要求</b> | a.增加群众反馈事项,接受群众对项目过程的监督。<br>b.在项目实施过程里,交通办与相关部门加强对项目质量的监控,确保项目建设达到所设计和规定的标准。<br>c.在项目管理中,相关部门和交通办强调全员参与,关注少数民族和妇女的建议,保证满足各种群体的需求。   |  | 项目办和交通运输局                           | 项目实施期间       | 项目可研预算资金、交通运输局专项资金<br><b>132.2886</b> 万元 | a. 群众反馈事项的结果<br>b. 群众的评价与认知<br>c.项目管理中居民(包妇女)的参与情况<br>d. 路面质量、路幅宽度、桥梁、涵洞,以及配套路灯、绿化带、交通安全管理配套设施的建设情况 | 道火路、始新路、荣泸路的路面质量、路幅宽度、桥梁、涵洞严格按照工程可行性研究报告中的设计标准实施。   |
| <b>2.减少项目施工对居民日常生活的负面影响</b>            | 普通居民  | a.采取相应措施,缓解噪音、粉尘、固体废弃物污染,缓解对道路附近居民日常生活的不利影响。<br>b.施工路段要采取相应的安全措施,避免给当地居民带来人身、财产安全威胁。<br>c.道路施工采取半幅封闭的方法,缓解对当地居民的日常出行的不利影响。           | 项目办、项目承包单位及其他相关单位                   | 项目实施期间       | 项目可研预算资金、项目承包单位预算<br><b>324.65</b> 万元    | a.道路施工采取半幅封闭的方法、施工过程中采取相应的安全措施和污染控制措施<br>b.群众对施工过程和施工人员的反馈和评价                                       | 采取措施减少项目施工对居民日常生活影响的相应条款要写入与项目建设承包单位签订的合同条款中,尤其是要注意增加尊重少数民族风俗习惯的条款。   |
|  | 少数民族  | 施工人员要尊重当地少数民族的风俗习惯:<br>a.对施工人员进行简单的少数民族文化习俗常识培训,要求施工人员在少数民族区域施工时要在饮食、社交等文化上尊重当地风俗,克己自律。<br>b.结合项目特性,与少数民族进行良好沟通,尽力消除其因项目施工所带来的心理负面影响 |                                     |              |  |   |   |
| <b>3.加强信息公开与公众参与</b>                   | a 利用政府网站、电视、布告、村委会通知等方式,公布岗位招募信息:项目实施期间的非技术岗位工人招募、项目建成后的保洁工人、公路养护员的招募。<br>b. 对在当地招募的施工人员,以及项目建成后的保洁工人、公路养护员要进行基本的上岗培训。<br>c. 利用政府网站、电视、布告、宣传单/手册等方式,公布项目的设计、实施进度、建设结果等相关信息。 |  | 项目办、交通运输局、城建环卫管理处、项目承包单位、电视台及其他相关部门 | 项目实施期间和项目建成后 | 项目可研预算资金及其他相关部门的专项资金<br><b>5.5</b> 万元    | a. 项目招工信息的公布情况,以及招募项目区内群众的情况<br>b. 上岗培训举办的次数、培训的人数、受培训人数占新招募总人数的比例<br>c.项目区内群众的信息知情程度,以及对信息公布工作的评价  | a.项目信息公开工作由项目办和交通运输局牵头负责,由村委会、居委会向当地居民传达。<br>b.项目实施期间的岗位招募信息由项目办和施工承包单位负责拟订,村委和村级项目建设监督小组具体实施招募工作。<br>c.项目建成后的保洁工人招募由城建环卫管理处具体实施,公路养护员由交通运输局相关部门具体实施。 |

| 行动建议                    | 具体的措施或行动  | 行动者                            | 行动时间       | 资金来源                            | 监测指标   | 备注   |
|-------------------------|---|--------------------------------|------------|---------------------------------|--|--|
| <b>4.加强交通安全教育与宣传</b>    | <p>a.成立交通安全知识宣传小组，负责相关交通安全工作。</p> <p>b.面向项目区群众，在合适的时间，利用群众喜闻乐见的形式开展交通安全宣传。要注意妇女、老人、小孩等缺乏交通安全知识的群体的参与。</p> <p>c.要注重对机动车驾驶员（尤其是客运、货运司机）的交通安全知识的考核和交通安全意识的培养。</p>  | 项目办、交警大队、运管局、货运客运公司以及学校、村委会的配合 | 项目实施期间和建成后 | 公路路政日常管理资金、交警大队专项资金<br>9.05万元   | <p>a.交通安全宣传队的工作成果，包括工作总结、宣传资料、现场照片等</p> <p>b.群众对交通安全宣传工作的参与度及评价</p> <p>c.群众（尤其是机动车驾驶员）接受交通安全教育与宣传后的交通安全知识与意识的变化</p>  | 交通安全教育与宣传工作由项目办采购相关单位的咨询服务。  |
| <b>5.重视道路建成后的管理养护工作</b> | <p>a.面向项目区内居民/村民招募道路养护工作人员，成立乡镇公路养护小队。</p> <p>b.制定公路养护小队的工作职责、考核办法和工作补贴办法。</p> <p>c.公路养护小队承担项目中改扩建、改造道路在使用过程中的管理养护工作。</p>   | 项目办、交通运输局及其他相关部门               | 项目建成后      | 地方公路专项养护预算资金46.8万元              | <p>a.乡镇公路养护小队的组建情况，包括成员构成、工作职责、考核办法和补贴办法</p> <p>b.小队实际工作情况和自评</p> <p>c.群众对小队的工作情况的反馈和评价</p>  | 公路养护工作的开展实施依据制定的《农村公路管理养护实施办法》。  |
| <b>6.对受项目影响居民进行生计支持</b> | <p>a.项目建设所产生临时性或永久性的非技术岗位的30%要优先提供给项目区内女性、少数民族与贫困群体。</p> <p>b.项目建成后，改扩建道路两边和有旅游资源的地区，能够发展服务业。相关部门要鼓励女性和贫困群体、被征地农户就近在创业，并提供创业扶持优惠。</p> <p>c.为项目区内被征地农户、妇女和贫困群体提供技术培训，为其转移就业或在当地实现非农就业提供支持。</p> <p>d.制定优惠政策鼓励当地企业优先招募受项目影响群众（尤其是被征地农户）提供相应工作岗位。</p> | 项目办、扶贫办及其他相关部门                 | 项目实施期间和建成后 | 县移民局、扶贫办、残联的扶贫专项资金列支<br>23.64万元 | <p>a.群众（尤其被征地农户、妇女和贫困群体）的评价与反馈</p> <p>b.技术培训开展情况，以及受项目影响群众（尤其被征地农户、妇女和贫困群体）的参与情况</p> <p>c.受项目影响群众（尤其被征地农户、妇女和贫困群体）获得就业机会的情况</p> <p>d.相关部门对项目受影响群众就业创业的支持政策</p> | <p>a.项目建设期间和项目建成后增加的就业岗位招募的实施由项目办、施工承包单位、城建环卫管理处、交通运输局等相关部门负责实施，参见本表第3条。</p> <p>b.相关的扶贫培训工作依照扶贫办的专项扶贫工作。</p> <p>c.相关的就业支持和优惠政策以临夏县政府和各乡镇政府已有政策以及为该项目而特别制定的政策为依据进行工作。</p> |

## **7.2 信息公开与公众参与**

220 为了使本世行贷款项目的实施可以为当地居民带来最大化的社会、经济效益，同时规避项目可能存在的潜在风险，有必要在拟建项目的实施及运行期间，采取各种措施进行项目信息公开，并鼓励和保障当地群众的充分参与。

### **(1) 制定相关政策、法规和实施办法**

221 在拟建项目建设过程中，为公众参与有规则提供保障和依据，各县市应制定相应的《乡镇道路养护实施办法》、《交通安全公众参与方案》及其他能让公众广泛参与的政策法规，让项目区群众真正参与到项目的实施和运行过程中来，让群众在为自己家乡做贡献的同时，能解决就业问题。

### **(2) 落实公众参与机制**

222 ①项目办及相关单位要做好信息发布工作，及时、到位地发布项目进展的相关信息以及项目进展中公众可以参与的环节。例如在项目建设准备阶段和项目建设期间，告知公众其在项目中可以参与的范围、相关的参与方式以及参与的权限。在项目施工期间和项目建成后，及时协调各单位发布在当地的招工信息。

223 ②各有关单位、乡镇政府和村委/居委会要做好项目相关信息的传递工作与公众参与的组织工作。电视台、乡镇政府和村委/居委会要向群众传递项目公众参与的具体规则和方案的有关信息。乡镇政府和村委/居委会要组织群众通过民主原则成立项目监督管理村级小组，并赋予其一定的监督权利。

224 ③项目监管村级小组的组织构成要有妇女、贫困者、少数民族代表。少数民族代表的比例不得低于当地少数民族人口占总人口的比例。项目监督管理小组要对项目实施的质量进行监督，反映群众对征地补偿、拆迁、道路建设方面的具体诉求，对施工过程中的问题进行反映。

### **(3) 建立申诉和抱怨机制**

225 ①建议在项目执行办公室的社会评价部设立群众热线电话，接受在项目实施期间群众的建议、批评和申诉。工作人员需要将群众的建议、批评和申诉，记录在案，能及时回馈的应该给予及时回馈，不能及时回馈的应在两周内给予来电群众以回馈。

226 ②村级项目监督管理小组作为公众参与项目的群众性组织，应该就群众反映的问题以口头或书面形式向项目执行办公室进行反映。项目执行办公室应该记录在案，并在两周内进行回馈。如果对回馈的结果不满，可以再次进行协商或逐级向项目领导小组、相关政府进行反映问题。

227 ③对于群众反映的紧急或敏感问题，如涉及少数民族敏感问题、宗教场所事务等，项目监督管理小组和村委/居委会可以要求暂停施工，并就该问题与各利益相关方进行协商，问题解决后方可再进行施工，以避免引发造成社会不良影响的矛盾和冲突。

#### **(4) 建立交通安全宣传教育机制**

228 ①成立交通安全宣传小队，在农闲时间，走村入户用群众喜闻乐见的形式进行交通安全知识宣传。利用节假日和逢集日，出动宣传车，设立宣传点的办法，进行交通安全宣传、咨询，并发放交通安全手册、宣传单，以及含有交通安全知识的挂历、台历、贺卡等进行宣传教育。

229 ②深入学校，利用安全教育大会、发放宣传贺卡等形式，对中小學生进行交通安全知识宣传教育。在中小學生掌握交通安全的同时，鼓励中小學生“小手牵大手”，把交通安全知识带给家庭中的其他成员。

230 ③针对外出务工人员，采取在劳务证发放时，附带发放外出务工交通安全知识小手册，补充外出务工人员的交通安全知识。

231 ④在重要路段，如集市路口、广场、候车站等人流大的地方，安装交通安全宣传电子屏或是公益广告栏，对来往群众进行交通安全宣传。

232 为了确保上述建议得以切实落实与实施，并最终促进项目目标的最终实现，在与各利益相关者进一步协商的基础上，社评小组制定了本项目的信息公开与公众参与行动策略，如表 7-2 所示。

表 7-2 信息公开与公众参与行动策略

| 行动             | 参与者                            | 具体行动  | 预算及来源               | 时间           |
|----------------|--------------------------------|---|---------------------|--------------|
| 项目基本信息公开       | 交通局、项目办、项目影响区内所有居民             | 公开项目基本信息；收集居民的意见和建议；解答居民疑问。   | 3 万（项目可研预算资金）       | 项目准备期        |
| 制定相关政策、法规和实施办法 | 各县市交通运输局、项目办                   | 各县市应制定相应的《乡镇道路养护实施办法》、《交通安全公众参与方案》及其他能让公众广泛参与的政策法规，让项目区群众真公开项目基本信息；收集居民的意见和建议；解答居民疑问。正参与到项目的实施和运行过程中来，让群众在为自己家乡做贡献的同时，能解决就业问题。  | 31.3 万（项目可研预算资金）    | 项目准备期        |
| 落实公众参与机制       | 项目办、各县乡镇政府、村委/居委会              | 项目办、各县乡镇政府及村委会要做好信息整理发布工作、信息传递工作、公众参与的组织工作及项目监管工作。其中监管工作更要落实到实处，给予各乡镇或者村民一定的知情权和监督权，使整个项目的实施能透明、公开。   | 3.7 万（项目可研预算资金）     | 项目实施期间及项目建成后 |
| 建立建议、申诉机制      | 县政府、项目领导小组、项目办、项目监督管理小组和村委/居委会 | 在项目实施期间，应充分了解和尊重当地村民的意愿，建议：<br>1) 建立群众来电热线。若当地居民对项目有任何建议、反馈，项目实施人员可及时了解；若居民有批评和指责的行为，项目管理人员应做好充分沟通工作，了解村民想法，并尽量采取更好的措施。<br>2) 项目管理人员应对人民反应的问题作好记录和整理工作，并能及时作出反馈。<br>3) 若该项目的施工确实损害了个别村民的部分利益，双方可以进行协商，并对受影响村民作出部分补偿。<br>4) 若该项目实施期间损害了大部分居民或村民的利益，村委会可以要求暂时停工，并与项目管理人员进行协商解决问题。 | 19.56 万（项目可研预算资金）   | 项目实施期间       |
| 项目环境影响监督       | 项目办、环保局、项目区居民/村民               | 通过电视、张贴公告等方式接受公众监督，监督项目实施工程中的粉尘、噪音、固体废弃物等的污染  | 4.5 万（项目可研预算资金）     | 项目实施期间       |
| 组建乡镇公路养护小队     | 项目办、交通局、项目区居民/村民               | 通过张贴布告、村民代表会议，对道路进行日常管理，制止破坏道路行为，对破坏道路的不法人员给予严惩。  | 8.55 万（公路路政日常管理资金）  | 项目实施期间及建成后   |
| 建立交通安全宣传教育机制   | 项目办、交警大队                       | 在项目实施期间，需重视安全问题，建议：<br>1) 项目影响地区以乡或村为单位，成立交通安全宣传小队进行交通安全知识宣传。特别是对妇女、老人及残疾人口等安全意识薄弱的人或弱势群体居民进行交通安全宣传。并在掌握交通安全的同时，鼓励他们把交通安全知识带给家庭中的其他成员。<br>2) 深入学校，对中小学生进行交通安全宣传教育。若条件允许可进行实地模拟演练，让小孩子从小就有安全出行、安全交通的意识，<br>3) 在重要路段及人流量大的地方，安装交通安全宣传电子屏或是公益广告栏，对来往群众进行交通安全宣传。                    | 5.5 万（交警大队日常宣传专项资金） | 项目实施期间及建成后   |

注：第三、第四点的预算费用仅包含机制建设的费用，不包括公众参与机制和申诉、抱怨机制运行过程中的费用。

### **7.3 监测评估**

**233** 监测评估是确保本项目按照项目目标实施，确保项目信息公开、公众参与，以及确保社会影响评价报告设计提出的社会管理计划能够得以重视和实施的重要环节，同时也是拟建项目重要的纠错机制和参与机制。为此，拟建项目建立了监督评估机制，包括内部监督和外部监测评估。

**234** 内部监督由世行项目办对拟建项目的实施进度、社会管理计划的实施情况，信息公开与公众参与计划的进展、项目经费使用情况、规章制度执行情况等进行监测评估。

**235** 外部独立监测评估将由项目办聘请有世行项目监测评估经验的独立监测机构，开展社会管理计划实施的外部监测。由独立监测评估单位定期对社会管理计划的实施活动进行跟踪监测评价，并提出咨询意见，向项目办及世界银行提交监测评估报告。

## 附件一 邛崃市交通运输管理局座谈纪要

|         |   |
|---------|---|
| 时间      | 2015年12月1日  |
| 地点      | 邛崃市交通运输管理局：   |
| 组织人     | 党委副书记陈科   |
| 参加单位    | 邛崃市交通运输管理局、西南交通大学社评小组   |
| 主要内容及结果 | <p>●交通通达状况：</p> <p>本区交通通畅，一般不都会堵塞。秉着城乡交通一体化的原则，市区到达所有乡镇都有班车，车费标准参考：40km收取6元，市区到达最远本区乡镇大概在10元</p> <p>道路状况：一级公路约62.1km，二级公路约104.1km，通往各个县；三级公路约203.3km，通往各个乡镇；四级公路约1525.84km，等外公路约378.2km，通往各个村镇。较为完善的农村公路网络已初具雏形，对统筹城乡发展、缩小城乡差距，方便百姓出行、改善农牧区生产生活条件，促进产业加快发展发挥了重要作用。</p> <p>所有乡镇均有私人客运车辆通达，通到乡镇的路面已经全部硬化。近80%的乡镇有到达农村（共有202个行政村）的班车，乡镇到达农村的路面硬化率是66.7%。</p> <p>●公路管理：</p> <p>该市道路养护主要分为大修工程以及中小修工程。近年来，该城市通过运用“路面管理系统”，用系统工程的方法收集路况情报，确定路面损坏原因，进而确定维修养护的最有效方案。而对于中小修工程（包括路面、桥梁、路肩、人行道、标志等），该市着重立足于对材料的加工和处理，努力达到一机多用，噪声较低、标志鲜明、防护周到等一系列要求。在城区环卫整治上：该市进行了一系列制度改革，建立了更加严苛的标准，以实现居住环境的“长治久洁”。城区部分的道路卫生由环卫局负责；乡镇部分由交通运输管理局专门的路面养护工人进行清扫；农村部分则由村民定期进行清扫。</p> <p>●交通安全宣传：公路养护、安全宣传工作在城区乡镇均有开展，针对城镇居民，主要通过以下形式：①发放标示、标语；②进行交通安全相关教育及学习。针对村民，主要通过以下形式：①向村民发放政策宣传单；②发放报纸；③宣传车在乡镇集会等人群集中地区播放广播。同时，运管局每年对地区司机都会进行相关安全技能培训。</p> <p>●交通问题：①横向通道不足，缺乏与天府新区的连接；②交通运输方式全部依靠公路，过于单一；③公交系统发展较为滞后，公交出行分担率低；④绕城线尚未形成；⑤生命安防工程设施不足；⑥交通运输行业信息化水平有待提高。</p> <p>●道路项目建设：道路项目建设期间，政府倡导构建多通道网体系，完善路网结构，提高路网应急救援的需要。</p> |
| 现场照片    |   |

## 附件二 天全县妇女访谈纪要

|         |  |
|---------|--|
| 时间      | 2015年11月24日  |
| 地点      | 始阳镇新民村、大坪乡大窝村  |
| 组织人     | 新民村村长田德荣、大窝村村长朱小林  |
| 参加单位    | 新民村村民、大窝村村民，西南交通大学大学社会评价小组   |
| 主要内容及结果 | <p><b>妇女访谈</b></p> <p><b>1、基本情况：</b>李大姐，50岁，自己主要在家务农，以种水稻为主，主要是自家食用。先生农闲时出外打工，农忙时回家种地。自己外出主要为接送孙子上下学和到镇上采买生活用品。出行以骑摩托车为主。</p> <p><b>担心的问题：</b>道路上车辆太多，摩托车农用三轮车和私家车混行，觉得这样在路上骑车很没有安全感；道路颠簸，骑车很不方便，比较难以掌握平衡。</p> <p><b>希望：</b>新修路面为柏油路；能尽快通车；按照标准做好各方面的道路配套设施；道路修成后如果路况好，到天全县的时间缩短，应该会经常进市里买东西、探亲访友。</p> <p><b>2、基本情况：</b>高大姐，40岁，在镇上水泥厂上班，爱人在外打工，有少许旱地耕地，主要种植豆子，外出骑摩托车或搭乘班车，外出主要是去镇上赶场。</p> <p><b>希望：</b>能快点把路修好，外出就很方便，也希望通过修路促进当地的经济发展。很支持修路。</p> |
| 现场照片    |   |

### 附件三 实地调查图片集（仅选择部分）



荣经县三合乡政府座谈



天全县交通运输局座谈



荣经县三合乡荣泸路路况



天全县始阳镇移民安置点



荣经县三合乡双林村调查现场图



天全县始阳镇新民村调查现场图



邛崃市火井镇三和村调查现场图



邛崃市油榨乡川王村调查现场图



荥经县三合乡荣泸路起点现场



荥经县三合乡双林村 2 组调查现场