

和顺县交通志

2001—2010

山西出版传媒集团

 三晋出版社

《和顺县交通志(2001—2010)》

编纂委员会

主 任 王爱宏

副主任 巩红中 王存良 张彦丑 宋玉柱

陈伟平 苏兰昌 梁爱斌

委 员 (以姓氏笔画为序):

毋则强 王翠花 卢彦宏 刘奋瑞

杜文杰 宋珍善 柳青山 郝鹏宙

赵鹏维 徐 波 温永升

《和顺县交通志(2001—2010)》

编审人员

主 编 巩红中

副 主 编 苏兰昌

执行主编 王改成 毋则强

特邀编审 范志向

审 定 李新文 刘改英 刘向东 李素成

资料收集 孙 丽 乔世忠 巩 鑫

李凤艳 苏洪斌 杨淑丽

杨晓丽 裴保旭 蔡晓丽

摄 影 冯琦明 穆晋春 毋则强

目 录

序	001
凡例	001
概述	001
大事记	001

第一编 道路

第一章	干线公路	001
第一节	国道	001
第二节	省道	002
第二章	农村公路	003
第一节	县级公路	003
第二节	乡级公路	015
第三节	村村通工程	027
第四节	旅游公路	034
第五节	矿区公路	035
第三章	高速公路	038
第四章	铁路	040
第一节	线路	041
第二节	站区	042
第五章	桥涵	043

第二编 运输

第一章 旅客运输	055
第一节 客运工具	056
第二节 客运公司	057
第三节 客运线路	058
第二章 货物运输	059
第一节 普货运输	059
第二节 危险品运输	060
第三章 站场建设	061

第三编 管理

第一章 管理机构	065
第二章 工程管理	068
第一节 干线公路工程质量管理	068
第二节 农村公路工程质量管理	069
第三章 养护管理	072
第一节 养护机构	074
第二节 养护形式	074
第三节 养护资金	076
第四节 质量监督	077
第五节 养护效果	078
第四章 运输管理	085
第一节 客货管理	085
第二节 运价管理	087
第三节 维修管理	088
第四节 驾培管理	092
第五章 路政管理	093
第六章 安全管理	097

序

杨治国

《和顺县交通志(2001—2010)》经过编修人员近3年的辛勤编撰就要正式出版了。交通局编审领导组同志提出要用我二〇一〇年给县交通局《谁持彩练太行舞》画册所写的序,作为续《交通志》的序。在他们执意要用的情况下,我只好对画册的序做些修改,以适体意。

我认真阅读了《和顺县交通志(2001—2010)》的样稿。作为交通志的续编,编修者既注意到了与首部交通志的连续性、拓展性、衔接性,也注意到了新编交通志的时代性、科学性、相对完整性。志书无论在“史实”的记述上,还是在“史论”的把握上,都算得上是有高度、有深度的。其比较明显的特点,一是比较客观地记述了上部交通志之后到现在和顺县交通事业的发展情况,特别是重大的建设成就和重要的工作成绩,为人们特别是后人了解这一段交通发展历史,提供了详实的资料。二是比较注重从发展过程中研究和顺交通发展的普遍规律。这是这本交通志的重要成就、最大特点。自古道“读史使人明智”。我认为,读史的关键,既要读史实,更在于从史书中思考历史的发展逻辑和内在规律,进而借鉴历史,开启新智,促进更好地发展。在这方面,这本书所给予读者的东西是非常丰富的、极有价值的。三是深入挖掘了作为“太行精神”组成部分的“和顺精神”。作为一个山老区县、国贫县,和顺干部群众在历届县委、政府的坚强领导下,群策群力,攻坚克难,“穷县修大路”,“创新搞养管”,在公路建设上进行了多方面的探索和尝试,取得了许多为行业所认可的突破。这是十分难能可贵的精神。编志者在这方面的研究和所付出的心血是显而易见的。如果说,和顺人民为民族的独立和解放无私奉献与牺牲靠的是“和顺精神”,今天的改革、发展、建设同

序

样靠的是“和顺精神”，那么，今后建设富裕、开放、文明的新和顺，实现和顺的“中国梦”，更离不开“和顺精神”！从这一点说来，这本书所提供的不仅是交通发展的“和顺精神”，也是和顺全面发展的精神基石！我们是否可以这样说：志书把史实编写好，只是给书构建了一个“体”，那么把史实所具有的规律和推动历史发展的“精神”挖掘好，才能赋予志书的“魂”！我以为这本《和顺县交通志(2001—2010)》办到了。在阅读志书样稿的过程中，那一篇篇文章，一段段注解，一帧帧图片，一个个故事，一群群人物，令我不禁感慨万千，思绪在和顺交通公路的历史与现实之间来回穿梭。

回首以往，上溯千百年，和顺的交通公路是什么情景？我们从民国版的《和顺县志》中可以窥知大概。清代和顺县令邓宪章曾被史家评为“清如漳水秋波，正如行山春峙”的贤淑人物，而他在《和顺县志》序中不溢美，不隐恶，不忌讳，秉春秋笔法直书自己治下令人哀叹的无奈景象。他这样写到：“和顺四岭环峙，群山盘曲，居太行之绝巅。矧兹山高道险，溪涧奔流，水固不能载舟，陆诚难以驱车，商贾鲜至，贸易不兴，民间以耕凿为业。厥地石确，厥居穴处，且春寒如冬，夏无盛暑，方秋陨霜，将冬霏雪，其天时地利迥异邻封，宁不衣敝衣而食糠食，为山右偏僻瘠苦之最，久著于广舆。”纵观历代概括和顺之县情者，愚以为再无有超过邓公之精透精辟者。事实上，即使到新中国成立前，和顺的交通公路也没有超越邓宪章公所述之状。

新中国成立以来，特别是改革开放以来，和顺的交通公路才有了历史性改观。开辟榆邢公路，打通二〇七国道，封闭和顺的八赋岭、寒湖岭、蔡岭、董平岭终于变为通途。县乡、乡村公路亦有了长足发展。作为国家级贫困县的和顺，穷县修大路曾名著一时，为后来全县交通公路的大发展、大跨越奠定了较好的基础。

当然，实事求是地说，到“十五”初期，受历史条件局限，更因地理环境所困，全县的公路，无论是通达深度，还是路况质量，都严重不能适应经济和社会发展及人民群众生产生活的需要。“晴天一身土，雨天一身泥”始终是我们和顺交通公路普遍状况的真实写照。

和顺交通应当铭记的一个历史年份：二〇〇二年。正如志书稿中所写的那样，从这一年起，在党中央、国务院和省市大办交通公路，大打县乡村公路建设硬仗的大背景下，县委、政府高瞻远瞩，乘势而上，在人大、政协的大

力支持下,在各乡镇村、各部门的通力协作下,和顺交通一班人,勇挑重担,冲锋陷阵,与全县干部群众一道,咬住“井字框架”、“O型大循环”的目标,在跨越“十五”、“十一五”、“十二五”近三个五年规划的时间里,克服了一个又一个艰难险阻,打通了一个又一个制约瓶颈,多渠道筹资金,全方位抓质量,高水平搞养管,以“集万民策力,建成桥路通富裕;拼一腔热血,敢叫日月换新天”的英雄气概和太行精神,终于跨越式的完成了逐年规划中的交通公路建设任务,10年共完成重点工程26项213公里,通畅及街道硬化工程1517公里,所有行政村基本实现了村村通,村街道实现了户户通。昔日尘扬泥溅的公路,已经被柏油路、水泥路所代替。这十年的奋斗,不仅使和顺一举甩掉了交通公路落后的帽子,而且连续9年名列晋中市考核第一,全国农村公路建设质量年活动连续2年山西省第一,全省农村公路建设养管现场会在和顺召开。和顺交通公路在惠及民生的同时,已经成为全省的先进县,并被誉为“和顺模式”。对于一个国家级山区贫困县,我们完全可以说,这既是历史性的创举,更是历史性的壮举!值得称道的是,和顺交通团队10年151次受到省市县的表彰奖励,局长巩红中同志以他卓越的成绩,被授予全国劳动模范,成为和顺县新中国成立以来至今唯一获此殊荣的风流人物。我有幸从二〇〇二年开始担任分管交通工作的副县长,成为这一段辉煌创业史的见证人之一。同时十多年与交通人摸爬滚打,与他们结下了深情厚谊,与交通事业建立了特殊感情。一条条公路,一座座桥涵,常常是我梦中的景象,回味的诗情。我坚信,这一历史时期的县乡村干部群众,交通人,必将会与这一时期的县委、政府、人大、政协及其领导一道被光荣地载入和顺的历史长卷,这一丰功伟绩,也将会在开创新和顺的历史进程中,被后来的和顺人所传颂!

今天,和顺交通公路在完成了县乡村公路交通路网建设目标之后,新一届县委、政府坚持“和民心、顺民意”的理念,从转型跨越、科学发展的要求出发,在上级党委、政府和交通、公路、发改、金融等有关部门的关怀、支持下,彻底打开山门,劈开峻岭,真正通向山外、走向平原、融入大区域发展圈的公路、铁路战役已经全面打响,阳黎高速公路即将通车,和榆平高速公路通车在望,三一八省道和顺段改造项目路基工程正在快速推进,上元至平松、松烟至乔庄、崔家坪至温源三条高速公路连接线正在紧张施工,近期

即可通车。和顺至邢台(直通黄骅港)的铁路即将破土动工,和顺至太原的铁路、和顺至榆次的高速公路正在考察论证之中。随着公路、铁路的快速建设和深度通达,和顺作为山西通往华北平原的“东大门”,已经具备了基础条件和关键要素,建设山西“东大门”的战略构想和总体目标也已经清晰、明确,和顺的历史地位随着交通的发展脚步,正在悄然发生着变化。“长风破浪正此时,直挂云帆济沧海”。有着广袤土地、丰富资源、区位优势的和顺县,有着勤劳勇敢、自强不息、乐于奉献精神的和顺人民,有着顾全大局、敢打硬仗、善于创新作风的和顺交通人,在新一届县委、政府的正确领导下,在践行“三个代表”重要思想,落实科学发展观,共筑“中国梦”的伟大创业实践中,一定会再创新的业绩,再铸新的辉煌!

和顺的明天一定会更加美好!而交通事业的更大发展,将会是装点 and 顺美好明天的一道绚丽彩虹!

权充为序吧!

二〇一三年三月十日于荷香斋

凡 例

一、《和顺县交通志（2001-2010）》以毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导，坚持实事求是的原则，力求客观、全面、准确地反映和顺交通事业的发展 and 现实状况。

二、本志继 2000 年前编《和顺县交通志》之后，从 2001 年延续记起，下限至 2010 年末。

三、本志所有记事，皆遵循地方志“横排竖写”的原则，以事分类，以时为序，综述史实。书体，以语体文记叙。采用述、记、志、图、表并用。引用古语的原文加括注。

四、本志计量单位以国务院 1984 年公布的《关于在我国统一实行法定计量单位的命令》为准。

五、本志所涉及单位名称，依建制名称称谓，不加括注。本志涉及单位、个人荣誉及大事记顺延至 2012 年 4 月。

六、本志资料来源，以文献、档案及系统内文字资料为依据，结合经考证核实的部分口碑资料。

概述

和顺县位于山西省东部边陲，太行山脉中段，地理坐标东经 113°03′33″—113°56′01″，北纬 37°03′44″—37°35′02″。扼晋冀要冲，东临河北省邢台县，西连本省榆社县、榆次市两县（区），南与左权县接壤，北接昔阳、寿阳两县。可谓向东连接华北平原，向西直通省府太原，南下上党盆地，北通京津动脉。四周环山，界藩天成。全域东西长 75 公里，南北宽 30 公里，总面积 2250 平方公里。

和顺县属黄土高原东侧中低山区。横跨太行山大背斜西翼和沁水台陷北段，属新华夏系构造体系的第三隆起带。主要地质构造可分为东部太行山拱起断裂带、中部沁水台陷断裂带、西部沁水台陷褶皱带。其中两大块断裂带将全县分割成由南东向北西排列的三大块岩体，构成了境内地貌的典型特征。海拔一般在 1200 米—1800 米之间，最高峰阳曲山海拔 2058 米，称太行山的第二主峰。最低点在清漳河山境的和顺与左权的交界处，海拔 1058 米。境内主要山脉 70 多条，支脉 1340 条，较高山峰 2530 座。主要河流有四条：东清漳河、里思河、松溪河、西清漳河。全县河流总长约 295 公里，年径流量 19315 万立方米。四河分别贯穿县境东部、西部沿河两岸的农耕区，沿四河流域的河谷阶地及山间盆地是全县主要农耕区。全县山地面积约 1620 平方公里，丘陵面积约 403.3 平方公里，河谷阶地与山间盆地约 226.7 平方公里。全县有耕地面积 24.1 万亩，牧草地 12.5 万亩，宜林面积 165 万亩。全县年平均气温为 6.3℃，全年平均太阳日照时数为 2634 小时，平均大于 10℃以上积温为 2477℃。全年降雨量 593 毫米，主要集中在七、八月份。本县年平均无霜期为 119

天，封冰期为150天。传统农作物以玉米、谷子、大豆、马铃薯为大宗，莜麦、苦荞麦、糜、黍辅之。

和顺县文明古老。旧石器时代已有人类群聚生息。当城村背窑湾洞穴遗址距今31800年，较北京山顶洞人早14000余年。城郊北仓新石器绳纹陶片及灰烬堆积层文化为8000年前遗物。春秋时为晋大夫梁余子养封邑，名为盖与。战国时取名为阆与，先属韩后属赵。秦王政11年（公元前126）秦收复赵，隶上党郡。汉朝属上党郡涅县之阆与聚。至北魏孝昌2年（526），改置称梁余县，属太原郡。隋开皇10年（590）改名称和顺属并州。开皇16年（596）境内新置平城县（今仪城）也属并州。唐武德3年（620）又分置出义兴县（今仪村）属辽州辖。宋熙宁七年（1074）降和顺、平城为镇，入辽山县，隶乐平郡。元祐元年（1086），复置和顺平城县，同属河东路辽州辖。蒙古至元三年（1266），仪城县并入和顺县，属晋宁路辽州辖。明洪武九年（1376）和顺直隶于山西布政司，属辽州辖。清，建置未变。民国时期，仍属冀宁道。1937年，属山西省第三行政区。1940年分为和东、和西两县。1941年，晋冀鲁豫边区成立，和东归太行一专区，和西归太行二专区。1945年，和顺解放，和东和西合并为和顺县，属晋冀鲁豫边区第二专区。中华人民共和国成立后属榆次专区（后称晋中专区、晋中地区）。1958年10月，和顺与左权合并称和顺县，属晋中专区。1959年6月，和顺、左权分置，仍属晋中专区。1968年9月，晋中专区改称晋中地区。1999年9月，晋中撤地设市。和顺属晋中市辖。

和顺境内有乐毅故居、赵奢垒、石勒泓麻池、赵王台、首阳山夷齐庙等古迹，为后人留下许多故事。牛郎织女的爱情传说更是华夏农耕文化在太行山的点缀之一。魏晋石刻、唐宋古风、元明建筑，无处不寄托着幽幽古情。从古至今，载入史册的典故数不胜数，更令后人咏叹不绝：《史记》中记述：秦始皇派王翦先取阆与（和顺）而后灭赵；汉高祖令樊哙斩陈豨于当城；汉淮阴侯韩信喋血阆与而擒夏说等，此地一直与战争结缘；后赵石勒在建立根据地后，取邢襄（今邢台县）定都；宋太祖赵匡胤在此屯兵以备平灭太原刘钧；到民国时期，阎锡山、冯玉祥倒蒋介石中原战败，其旧部陈长捷、冯治安、樊钟秀等皆继移和顺，待时逐鹿。

到了1937年11月，朱德、彭德怀、任弼时率八路军总部首登太行山，在石拐镇召开重要会议，创建晋冀豫抗日根据地，发展地方武装，开展游击战。举世闻名的“百团大战”的129师前线指挥部即设在石拐，在这块英雄的土地上，遍布朱总司令、彭副总司令暨左权、刘伯承、邓小平、李德生、陈赓、陈锡联等八路军高级将领的战斗足迹。八年抗战中在这里曾发生了“弓家沟伏击战”、“石南坪阻击战”、“阳曲山阻击战”、“马坊歼灭战”等撼天地泣鬼神的巨大战斗。

和顺民情敦厚，里俗淳朴；素有男和女顺之美誉，无奸邪盗佞之恶性；然禀赋虽诚，绝非怯懦；侠胆义烈，代不乏人。抗暴御侮，史多实记。宋代薛超北征戍边，威震殊俗；明代邢朗替祖父从军，奇勋卓著；民国初，杨石凡等农民高举反垄断、反苛捐杂税大旗，呼号四乡民众，掀巨浪于县城，美名存世，至今仍街谈巷议；八年抗战，和顺人民在中国共产党的领导下，奋起民族大义，共赴抗日国难，北关王楞孩徒手格杀日军，乐毅任毛小英勇杀敌，获太行杀敌英雄称号；三泉开明士绅刘永清等捐粮百余万斤，供军需民食，诸如此等义举，在和顺皆称乡村贤良，互为彰显。

和顺资源丰实，尤以煤、林得天独厚。境内含煤面积预测储量为156亿吨，林地面积6.21万公顷，待开发利用的荒山草坡7.36万公顷。全县现有林地24693公顷，仅占宜林用地面积的四分之一，偌大闲荒，更可视之为“七山二水一分田”之说。因此，自古以来，家畜牧养是传统优势，大牲畜存栏逐年增加。故有：和顺要想富，工商加修路；百姓要想富，造林加畜牧之说。

由此可见，交通状况直接决定着和顺的经济和社会发展。和顺要发展，交通必先行，这在和顺显得尤为重要。如何打破瓶颈，突破制约，和顺县只有加快交通建设一途。在历届县委、县政府的领导下，在各级交通主管部门的支持下，和顺县掀起了轰轰烈烈的公路建设热潮，尤其是经过近十年来艰苦卓绝的努力，和顺的道路交通状况取得了翻天覆地的变化，同时也带动了公路管养、公路运输、行政执法等各项工作齐头并进，为县域经济建设发挥了积极的支撑作用。

一、公路建设

1990年，和顺县仍是全省唯一不通沥青（油）路的县份，和顺交通建设的难度由此也可见一斑。20世纪90年代始，和顺县委、县政府作出了加快兴修公路、农田建设、植树造林三大建设的总体部署。全县人民积极参加义务修路，声势浩大的修路热潮一浪高过一浪。到2000年底，全县拥有公路490公里，公路密度为21.7公里/百平方公里。其中，国道1条38公里，省道1条105公里，县道10条166公里，乡道24条181公里。按路面质量分，高级、次高级路面里程192公里，中级路面182公里，低级路面108公里，无路面里程8公里。按公路等级分，二级公路83公里，三级公路277公里，四级公路119公里，等外路11公里。

尽管连年兴修公路，但从县域路网结构看，公路直进直出，不能循环互畅；从路面通行质量看，由于建设资金短缺，低等级、土路面里程比重大。进入21世纪后，和顺县紧紧抓住国家西部大开发的契机，乘势而上，公路交通由速度发展向质量提升转型，取得了深刻变化。

“十五”期间，全县公路建设累计完成投资66238.37万元，其中国省道完成投资42730万元，农村公路完成投资23508.37万元。全县公路通车里程达到了815.998公里。其中国道35.006公里，省道104.298公里，县道198.094公里，乡道478.6公里。按技术等级分，二级路为165.134公里，三级路为222.339公里，四级路为417.525公里，等外路为11公里。公路密度达到了35.27公里/百平方公里。

“十一五”期间，和顺县立足县情，提出了“拉框架，打断头”的交通发展思路，全面加快农村公路建设，通过各种渠道筹集并投入资金3亿元，完成农村公路重点工程建设20项147公里，完成村通（通畅）及街道硬化工程813.837公里，公路通车总里程达到了1039.551公里（不含0.5公里以下村通及街巷硬化里程），公路密度上升为46.2公里/百平方公里。

到2010年底，县内公路已经形成了以国道207线、市重点扶贫路界麻线为“两纵”，省道董榆线、省道副线大东线为“两横”的“井”字型交通大动脉主框架，连接全县10个乡镇的“O”型便民快捷大循环路网。全县294个行政村基本实现了村村通，百户以上村实现了户户通。

由于和顺县属国定扶贫重点县，县乡财政紧张，农民脱贫致富难度仍然不小，在此情况下，交通部门坚持“建一条，成一条，管养一条，见效一条”的可持续发展思路。以机制创新为根本，以保证工程质量为手段，有效延长了道路全周期使用寿命，从而杜绝了重复投资，节约了建设资金，走出了一条良性的贫困山区加快公路建设发展之路。自 2002 年至 2010 年的 9 年间，全县完成的 26 项 213 公里农村公路建设重点工程，全部创优良；实施的 1175.867 公里通畅及街道硬化工程，质量隐患控制在千分之五以内，受到了业内专家的赞扬。

二、公路管养

在高质量建设的同时，和顺县积极探索农村公路管理养护的新路子。2002 年，通过公开招标形式，实行道路养护权的转让，意在“试三定一”（试行对外公开拍卖线路养护权，部分线路乡镇属地管理，养路员承包线路三种模式，确定一种长效养护机制）。2005 年，建议乡镇政府试行《企业护路公约》和《公路养护公约》。2007 年，顺应农村公路管养体制改革的要求，县政府出台了《农村公路管理养护办法》，同时配套出台了《农村公路养护资金使用管理办法》、《农村公路桥梁管理养护办法》、《农村公路养护质量检查评定办法》、《农村公路养护工程招标投标暂行规定》、《关于综合规划公路用地保护公路路产路权的通知》等五个文件，对农村公路管养体制进行全面改革。并将农村公路养护资金每年固定 200 万元列入财政预算。2008 年，围绕“有路必养，有桥必管，每条农村公路都能看到黄马褂”的目标要求，一举实现了责任主体、机构设置、配套资金、养护人员、管理制度、质量保证“六个落实”。2009 年，农村公路养管工作围绕继续做好养管体制改革、桥梁养护管理、示范路建设、安保设施完善“四个继续”，强化制度、监督、资金、巡查、档案、安全六项管理，完成农村公路养管投资 1000 万元，农村公路养管质量明显提高，被晋中市委、市政府评为全市“农村公路建养先进县”。2010 年，和顺县农村公路养管工作，实现了农村公路养护全覆盖，养护承包人 226 人，养护总里程达到了 868.681 公里，全县 126 座农村公路桥梁实行了全天候监管，农村公路精细化养管步入了常态化。形成了以养管责任主体的精细化、养管质量考核的精细化、养护资金管理的精细化、路况巡查管理

精细化、道路安全管理的精细化为主要内容的“五个精细化”管理模式，走出一条具有和顺特色的农村公路管养新路子。6月份，全省农村公路养护质量检查，和顺县代表晋中市受检，通过打分排队，名列全省第一。

三、交通运输

从1953年到2000年末，近半个世纪的演变，和顺经历了从“一五”至“十五”的国民经济发展，交通运输业也取得了长足的进步。但发展最快的还是21世纪头十年。截至2010年，全县共有客运企业3户，其中农村客运企业1户，公交客运企业1户，长途客运企业1户，营运客车80辆。全年完成客运量116.4万人，客运周转量8351万人公里。

在货运市场管理上，2001年，全县拥有货运车辆2006辆，计4289吨，全年完成货运量211万吨，货运周转量15000万吨公里。从2002年至2009年，全县公路运输受煤炭价格波动和董榆线拓改工程影响，运力结构大幅度调整，运输车辆或急剧减少，或迅猛增加。总的来看，仍呈发展趋势。到2010年底，有货运车辆1382辆，14217吨，全年完成货运量210.5万吨，货运周转量18103万吨公里。

从2001年至2010年的十年间，乘深化改革、扩大开放的强劲东风，和顺县的交通运输业取得了前所未有的发展成就。运输工具逐步更新且迅速增加。客货运输量及周转量不断增长。运输市场趋向完善且日益步入正轨。

四、行政执法

进入21世纪后，随着国家依法治国方略的不断推进，和顺县交通局提出了“依法治局，以德治局”总体发展思路。针对交通行政执法存在不规范问题，本着“预防、匡正、保护”的原则，出台施行了《关于加强交通行政执法管理的暂行规定》。成立了“交通行政执法监督领导小组”，配套出台了《票证管理制度》、《中层领导干部黄牌警告制》、《执法人员培训大纲》等办法。采取多种措施强化内部监督，规范执法行为。交通行政执法工作逐步向规范化、程序化迈进。并逐步形成了具有和顺交通特点的“五不执法”措施，实现了由重收费向重服务的转型。2005年，按照省、市行业主管部门安排，实行了交通行政执法重大行政处罚决定