**达川区“十四五”交通专项规划**

**达州市达川区交通运输局**

**四川省交通勘察设计研究院有限公司**

**二〇二二年一月**

# 目录

[第1章 发展基础 5](#_Toc6699)

[1.1 “十三五”交通推进情况 5](#_Toc2188)

[1.2 存在的主要问题 13](#_Toc10720)

[第2章 形势与要求 21](#_Toc9481)

[2.1 发展形势 21](#_Toc8708)

[2.2 发展要求 27](#_Toc1311)

[第3章 总体思路 33](#_Toc14808)

[3.1 指导思想 33](#_Toc32004)

[3.2 基本原则 33](#_Toc23849)

[3.3 总体思路 35](#_Toc5807)

[3.4 发展目标 36](#_Toc5998)

[3.5 重点工作 37](#_Toc7087)

[第4章 交通基础设施 41](#_Toc4131)

[4.1 公路 41](#_Toc12559)

[4.2 铁路 46](#_Toc3490)

[4.3 水运 46](#_Toc19286)

[4.4 航空 47](#_Toc9118)

[4.5 规划效果 48](#_Toc911)

[4.6 建区扩位后路网情况 49](#_Toc4753)

[4.7 达川区“十四五”暨达州市交通三年大会战建设计划 49](#_Toc23929)

[第5章 交通运输服务 55](#_Toc10475)

[5.1 规划思路 55](#_Toc11984)

[5.2 提升客运品质服务 55](#_Toc30638)

[5.3 打造高效的货运网络 57](#_Toc12386)

[5.4 注重运输方式的衔接 59](#_Toc9106)

[第6章 交通管理和养护 60](#_Toc11405)

[6.1 加大交通安全管理力度 60](#_Toc31399)

[6.2 提升交通养护水平 62](#_Toc25385)

[第7章 智慧交通 绿色出行 71](#_Toc18276)

[7.1 强化交通节能减排 72](#_Toc16097)

[7.2 加强生态环境保护修复 73](#_Toc13199)

[7.3 推进资源节约集约利用 74](#_Toc11525)

[7.4 建立信息化平台，尝试无人驾驶通道等智能化交通设施 75](#_Toc16212)

[第8章 环境影响及对策 77](#_Toc15553)

[8.1 达川区环境基本特征 77](#_Toc22039)

[8.2 环境影响 79](#_Toc2353)

[8.3 对策措施 84](#_Toc5824)

[第9章 保障措施 90](#_Toc19690)

[9.1 争取资金和政策支持，协调发展。 90](#_Toc21403)

[9.2 国省干线的建设符合国土空间规划。 91](#_Toc13036)

[9.3 强化科技支撑，注重人才培养。 91](#_Toc11775)

[9.4 加强部门联动，政策融合。 92](#_Toc22563)

附图：

1.达川区“十四五”综合交通规划图

2.达川区“十四五”干线公路规划示意图

3.达川区“十四五”县乡道规划示意图

# 第1章 发展基础

## 1.1 “十三五”交通推进情况

近年来，达川区坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻落实《交通强国建设纲要》相关任务、指导综合交通网络布局的“总规划”。专注发展交通运输事业，持续攻坚克难，强化区域中心城镇综合承载能力，加快新型城镇化建设步伐，加快普通国省干线公路和农村公路建设，积极推进公路桥梁、运输场站、安保工程等配套设施建设，积极构建现代综合交通运输体系，全区在交通运输等方面取得丰硕的成果和跨越式的发展。

（一）基础设施建设取得重大进展，综合交通网络规模明显扩大，运输服务水平逐步提高。

2016年以来，全区交通建设项目计划总投入45亿元，全面实现了100%的乡镇、100%的建制村和100%的社通硬化路。基本实现乡乡通油，村村通硬化。

1、积极配合省市重点项目建设，加快国省干线提升改造。在省市重点建设项目方面，密切配合省市积极推进成南达万、西达渝高铁开工前期工作，全面建成营达高速、机场迁建及机场大道等省市重点建设项目工作。在加快国省道项目建设方面，一是建成国道210线达州过境路3.3公里。二是配合市局推进了G542线达州至开江段快速路建设、G542线达州至石桥段快速公路前期工作。三是提升了省道3条，即S305木头至葫芦、S203河市至渠县、S204石梯至江陵；续建S202亭子至平滩。五是加快了S203线达州市至渠县公路前期工作。

2、2016年以来，大力提升农村路网结构改善，紧紧围绕交通服务产业发展，有序推进农村公路建设。完成情况如下所示：

表1-1 “十三五”农村公路完成情况表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 里程（公里） | 所占比例 |
| 1 | 提升改善县乡道（32条） | 331.8 | 3.5% |
| 2 | 旅游资源产业路（42条） | 484.1 | 5.2% |
| 3 | 易地扶贫搬迁安置点连接道路（7条） | 125.9 | 1.3% |
| 4 | 美丽乡村旅游示范公路（3条） | 60.3 | 0.6% |
| 5 | 加宽改善通村公路 | 857.0 | 9.1% |
| 6 | 硬化社道公路 | 7250.0 | 77.3% |
| 7 | 整治“畅返不畅”公路 | 270.0 | 3.0% |
| 合计 | | 9379.1 | 100% |

图1-1 “十三五”完成农村公路组成

3、加快推进渡改公路建设，彻底清除渡口安全隐患。全区规划6座渡改公路桥，全长2984千米。洛车渡改桥已基本完工，虎让、道让、桥湾渡改桥正加紧水中作业施工，预计2021年6月基本完工，道迁、渡市渡改桥正有序推进项目两岸征拆工作，预计2021年年底基本完工。

（二）安全保障体系不断完善、支撑保障能力显著增强

1、交通运输安全生产有序推进。

深入开展“安全生产年”“道路交通安全综合整治攻坚年”等系列专项活动，严格落实“三把关一监督”、“三不进站、五不出站”和 “六不发航”等管理规定。强化安全事故易发路段、特大桥梁、危窄桥梁和隧道现场管理和科学整治，抓好长途客运、旅游客运、水上渡运、危化品运输和重载货运等重点领域安全监管。“十三五”期间，全市铁路、公路、水路和民航运输均未发生重大安全责任事故。

2、交通安全设施设施日趋完善。

加大公路安保工程建设力度，并针对公路水路安全隐患段和易引发事故的薄弱环节，加大排查治理力度。加强治超工作力度，大力推进高速公路收费站入口计重检测站和普通国省道固定超限检测站建设，对超重超限车辆强制货物卸载，治超工作取得明显成效，提高了超载超限治理水平，维护了道路运输安全。

3、安全应急体制机制建设日趋成熟，应急保障能力显著增强。

　随着全区交通运输安全监管体系的逐步完善，认真落实安全生产“两个主体”责任和“一岗双责”，与相关单位签订安全应急目标责任书。交通运输行业应急预案不断完善，应对各类突发事件的处置能力有效增强，先后制定了应对交通突发事件、洪涝灾害等的交通应急预案和道路保障预案，在实际工作中发挥了重要作用。

4、智慧交通加快发展，信息化水平不断提高。

交通信息化水平快速提高。高速公路收费站实现ETC车道全覆盖并与全国联网，所有一、二级客运站和具备条件的三级客运站实现联网售票，启用交通运输统计分析和投资计划系统，并实现市县联网管理，定时更新全市公路数据库和电子地图系统，实现公路路况数据自动化快速检测，物流公共信息、公众出行信息等服务平台初步建立。交通监控监测体系起步建设。实现对高速公路和国省干线重点路段、渡口码头、客运站等重点区域实时监控。国家高速公路和普通国道重点路段建成全自动交通调查与数据采集观测站。

5、大力提倡绿色交通与可持续发展，节能减排效果显著。

坚持绿色生态、集约环保的发展理念，交通运输行业可持续发展能力不断增强。坚持将绿色交通发展理念贯穿从设计到施工全过程全周期，广泛采用新技术、新工艺，最大限度减少交通项目建设生态破坏和影响。大力实施公交优先发展战略，城市公共交通出行分担率明显提高。

6、安保体系持续创新，安全管理水平逐步提升。

（1）依法行政持续深入推进。

坚持依法行政，实行“一把手”负责制，将依法行政纳入年度目标考核体系。进一步简政放权，扎实开展行政权力清理工作。开展执法队伍整顿，加强执法人员素质培训。推行政务公开和办事公开，加强行政效能建设。交通运输发展成果惠及了广大的人民群众。

（2）体制机制改革不断深化。

一是交通大部门制度改革取得突破性进展。全区基本形成了铁公水航邮政大交通管理体制，为各种交通运输方式深度融合发展提供组织保障。

二是积极探索投融资体制改革。通过BOT（建设—运营—移交）、BT（建设—移交）等方式吸引社会资本参与交通建设，探索采用PPP（政府与社会资本合作）模式建设重大交通项目，创新投融资机制，破解资金难题，研究制定了达州至开江干线公路项目PPP招商建设工作方案。

三是狠抓制度建设。研究制定了《关于加强公路养护管理工作的意见》《达川区交通建设工程质量管理办法》等管理意见和办法，并经市政府印发实施。建立完善行业节能减排统计监测体系，建立成品油税费改革后交通资金管理监督机制，规范交通行政费用收取、建立“收缴分离、罚缴分离”制度。通过完善相关制度和规章，促进交通运输管理法治化、规范化进程。

（3）不断提升养护水平。

我区加快农村公路的建设，农村公路的数量和质量都有较大幅度地提高，极大的改善了交通条件和投资环境，有力地促进了经济社会高质量发展。建立健全了“国省县道县养、乡道乡养、村道村养”的“分级管理”机制，进一步落实了县、乡、村三级养护管理职责，并将道路管养纳入年度目标绩效考核。

为进一步加强农村公路养护管理，提高农村公路养护管理质量和水平，结合达川区实际情况，达川区人民政府先后出台了《关于印发〈达川区农村公路养护管理考核实施办法〉的通知》（达川府发〔2014〕14号）、《关于加强公路养护管理工作的实施意见》（达川府发〔2016〕2号）、《关于印发〈达州市达川区农村公路养护管理办法〉的通知》（达川府发〔2020〕8号），对农村公路养护管理责任主体、职责分工等进行了规范，为理顺农村公路养护管理的各种关系、健全养护管理机制奠定了基础。

区交通运输局负责全区农村公路养护工作的统筹协调、业务指导、督促检查、考核评比等工作；县级公路养护机构负责县道公路的管养工作；各乡镇人民政府成立农村公路养护管理办公室承担乡道公路的管养工作，并负责辖区内村道公路养护管理的统筹、指导及考核工作；各建制村村民委员会负责辖区内村道公路的管养工作。

达川区共设立县级养护单位两个，分别是达川区公路管理局和达川区公路机械化养护和应急抢险中心，设立养护站17个，负责国、省、县道公路的日常养护；31个乡、镇及街道办均设立了交管办，负责辖区内乡村道路的日常养护工作；建设有县级机械化应急保通中心一个。各部门单位精诚合作，协调统一，共同维护好全区养护工作，并做好各项安保预警和应急工作。

（4）着力规范和维护交通运输市场秩序。

建立了乡村客运区域运行为主、定线班车和城市公交为补充、预约响应兜底的乡村客运基本服务体系，实现了100%的行政村通客车。坚持全力打击非法营运长效机制，开展专项整治行动，始终保持对非法营运的高压态势。积极排查班线客运经营中争抢客源、炒作经营权问题，促进客运市场健康有序发展。对机动车维修、危险品运输和汽车驾驶培训市场进行专项整治，切实维护道路运输市场环境和秩序。

**1.2 存在的主要问题**

近年来，特别是“十三五”期间的建设与发展，全区交通运输发展取得了显著成绩，交通运输基本满足了全区经济社会发展和人民群众出行需要，但对于全面建成小康社会和建立西部重要综合交通枢纽等要求，仍存在部分薄弱环节和短板。

（一）对外大通道不足，缺乏与开州、万州快速衔接。

作为达州市中心城区，达川区区承担着达州交通主枢纽功能。在成渝双城经济圈、万达开川渝统筹发展示范区建设的大背景下，加强与成都、开州、重庆、万州的交通通道连接是建设的重点，也是达川完成达州市层面对外联络门户的重点任务。截止2020年，达川区与成都方向的交通连接可通过达渝高速、即将建成的营达高速到达；到重庆方向可通过达渝高速直达；到开州、万州方向只能通过S202和万达高速到达，缺乏快速直达的交通通道。随着与梁平区签订的明月山合作框架协议，迎合未来石桥镇作为客货运枢纽地、麻柳镇作为工业聚集区、金垭机场的建设，“十四五”期间，实现达川到开州、万州方向的快速连接，修建快速路直达的任务就显得十分迫切，此举也是弥补目前该方向对外大通道不足的重要措施。

（二）交通路网布局不够完善，结构不尽合理。

2019年以来，达川区的行政区划发生了重大变化，由原来的55个乡镇合并调整为了31个乡镇，其中石桥镇和麻柳镇分别合并了原来的5个乡镇，扩大了辖区范围。新的区划分布，意味着新的乡镇布局，新的产业布局。现有的路网服务的交通小区密度变小了，交通流量和交通分布重新发生了变化，使得“十四五”期间的交通网布局的完善和提升变得尤为迫切。

表1-2 2019达川区行政区划调整表

|  |  |
| --- | --- |
| 序号 | 乡镇名称 |
| 1 | 堡子镇、虎让乡、米城乡、大堰镇、赵固镇、桥湾镇、管村镇（金檀、九岭） |
| 2 | 石桥镇（沿河、香隆、永进、洛车、道让）、石梯镇（五四、银铁） |
| 3 | 麻柳镇（檀木、葫芦、花红、大滩、东兴）、安仁乡、万家镇（黄都） |
| 4 | 赵家镇（碑高）、百节镇（马家、木子）、景市镇、平滩镇、河市镇、石板街道、杨柳街道、翠屏街道 |
| 5 | 金垭镇（申家）、渡市镇（木头）、龙会乡、罐子镇（陈家）、双庙镇（草兴） |
| 6 | 亭子镇（大风）、福善镇、大树镇（黄庭）、南岳镇、明月街道、三里坪街道 |

注：括号内为此次调整被合并的乡镇。

根据调研统计全区交通路网现状，全区铁路路网、高速公路路网密度严重不足。全区铁路网密度仅6.5公里/百平方公里，高速公路路网密度仅3.3公里/百平方公里，国省干线二级以上路网密度仅6.1公里/百平方公里。铁路网东西、南北纵横达川，但除达万动车外，均为普客；达川区西边和东边目前仍无高速公路通过，快速公路骨架无法形成。国省干线已布局二纵、四横，但等级不高，与干线路网结构不匹配现象突出。

产业通道不完善，产业服务水平不足。达川区是一个农业大县，为实现乡村振兴战略，加强文旅融合，“十四五”期间农村公路发展被提上了日程。2019年底，达川区完成乡镇行政区划调整，乡镇调整后有了集聚效应，形成以中心城区为核心、中心镇为支撑、特色村为节点的格局，强化区域中心城镇综合承载和辐射带动能力，并为未来发展预留出空间。加大建设农副产品，壮大产业链，提升经济效益是新的产业布局重点。

截止2019年，现有的产业通道等级整体偏低，通往各个景区景点的道路需要转换的路径太多，不方便不通畅。围绕着乡村产业布局新局面，规划调整农村公路，提供产业通道，旅游通道是“十四五”农村公路发展不可缺少的一部分。

（三）全区交通路网整体等级偏低，运输服务水平不高，不能满足社会经济发展需要。

截止2020年，达川区境内高速公路有达渝高速、正在建设的营达高速；国道2条即：G210和G542；规划省道4条即：S305、S202、S203、S204。建成国省道一级公路仅10.8公里，二级国省道公路仅124公里（含经开区段），其他200余公里现均为三四级及等外公路。国省干线整体等级不高，一二级道路的覆盖率仅仅约为40%。国省干线作为重要的交通运输通道，没有完全达到功能划分所要求承担的交通流量能力，通行能力不足。

截止2020年，扣除提升省道农村公路，县道公路里程261公里，乡道公路345.7公里，通村公路村道1847.5公里。农村公路中除麻梁路23.6公里达到二级外，其余均为四级及以下公路。全区农村公路连通了乡、村，但断头路仍然存在，路网未形成环状，乡村出行线路单一现象普遍。同时其二级以上道路仅占农村公路总里程的0.96%，四级及等外公路仍为主导，道路等级仍然严重偏低。全区每个村的通村公路里程仅达2.88公里，按幅员面积计算仅83公里/百平方公里，人均拥有村道里程仅0.0015公里。其通村公路与达川区农业大区的现状不符，与乡村振兴发展的要求不符。

铁路运输方面，达州站客货运输及解编能力不够，列车通过能力不足，客货运组织困难，已成为国家铁路运输大通道的瓶颈制约路段。公路运输方面，农村地区基本公共服务覆盖不够，农村群众出行难的问题仍然存在。面向农村的物流配送体系尚不完善。运输装备现代化程度偏低。水路运输方面，以区间短途的砂石运输为主，水运大规模、长距离、低成本的运输优势未能发挥。

（四）综合交通运输发展不均衡，整体效益难以充分发挥。

综合交通运输发展不均衡。一是各种运输方式尚未实现融合发展。全区铁路、公路、水路、航空等运输方式仍然处于单一、独立发展的阶段，发展方式较为传统粗放，集约发展程度低，综合运输的整体优势和组合效率有待进一步提高。二是各种运输方式衔接转换不畅。综合运输枢纽建设缓慢，各种运输方式衔接不畅，各层次路网之间，公路、铁路运输与城市交通之间转换效率不高，距“零距离换乘”和“无缝衔接”还有较大差距。三是运输组织化程度低。客运联程运输、货运甩挂运输和多式联运等先进、集约、高效的运输组织模式发展缓慢，集疏运体系建设滞后。

（五）缺乏完善的财政保障体制，管养体制不完善。

公路建养资金及基本公共运输服务提升所需资金主要来源于国家、省、市和区财政，国家、省、市交通投入资金都是引导和补助性质，地方需要配套一定额度建设资金。但由于地方财政收入有限，投融资渠道单一，资金不足的困境仍不能有效破解，PPP等筹融资模式研究运用不足，交通运输基本公共财政保障机制尚未建立，难以满足交通运输可持续发展的需要。全区交通运输发展正面临建设成本上升、融资难度加大的双重压力；公路和水路养护投入财政保障机制尚不完善，公路水路养护投入不足。资金缺口已成为当前交通运输发展当中的突出问题。截止2020年底，全区交通建设项目较多，但到位资金较少，资金拨付比例仅有53.85%，严重影响项目施工进度。为保障在建项目顺利推进，维护社会稳定，急需资金18.62亿元，其中建安费14.83亿元，道路养护资金0.8亿元，村道建设资金1.3亿元，征拆资金1.69亿元。具体见表1-3。

表1-3 达川区交通运输业2021年前建设项目资金分类统计表

单位：万元

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 交通基础建设项目 | 总投资 | 完成进度金额 | 拨款合计 | 拨款比例 | 欠拨款 |
| 1 | 交通建设项目 | 398071 | 341328 | 197016 | 57.72% | 148312 |
| 2 | 交通养护工程 | 15636 | 15032 | 7063 | 46.99% | 7969 |
| 3 | 下达乡村通村计划项目 | 18715 | 18463 | 5411 | 29.31% | 13052 |
| 4 | 征拆及前期费用 | 21237 | 20045 | 3145 | 15.69% | 16900 |
|  | 合计 | 453659 | 394868 | 212635 | 53.85% | 186233 |

各种运输方式管理分割，综合交通运输发展的统筹协调机制尚未有效建立。综合交通、城乡客运、现代物流、智能交通、节能环保等领域发展迅猛，传统的监管体制不能满足发展需要，交通运输服务技术、模式等亟待创新。综合交通运输工作运行机制有待进一步规范和健全，交通运输部门与铁路、民航部门仍在存在协调、衔接不畅等问题。交通运输行业法律法规体系尚不够完善，发展相对滞后，依法行政能力仍需不断深化。

（六）信息化建设滞后，支持保障系统有待完善。

交通运输信息化建设还处于起步阶段，信息化管理水平不高。一是硬件设施建设滞后。信息基础网络和设施设备建设迟缓，不能适应大数据时代交通运输管理需要。二是信息共享程度不高。信息共享协调机制尚未有效建立，分运输方式、分部门的信息未实现有效整合，不能适应综合运输发展和管理的需要。三是信息资源开发利用程度低。现有信息的分析、挖潜和利用不够，未有效发挥信息资源的价值。信息化与业务融合的广度和深度不够，公共信息化平台尚不完善，信息系统对综合运输发展的支持引领作用有待进一步提升。

# 第2章 形势与要求

## 2.1 发展形势

### 2.1.1 发展环境

我国从1953年开始制定并实施第一个五年计划，截至目前已编制了十三个五年规划。2016年诺贝尔经济学奖得主迈克尔·斯彭斯曾说，坚持制定五年规划让中国受益匪浅，这一经验值得西方学习。“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。

从国外环境来看，当今世界正经历百年未有之大变局，和平与发展仍然是时代主题，同时国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增强。随着各国特别是大国之间力量对比的不断变化，世界经济发展的不确定性也在逐步加大。在“利益优先”价值观支配下，美国全球战略再次向“冷战”回摆，其他大国或被迫回应，或从中渔利，全球地缘政治格局空前复杂。特别是，国际上两种趋势、两种力量进入全面较量的关键阶段，中美从合作与竞争逐步走向战略僵持阶段，两国将围绕意识形态、政治制度、经济增长、发展模式、全球治理、网络安全等领域进行全面博弈，未来演化方向主要取决于美国内政治经济局势变化以及我全方位对外开放布局推进情况等因素。“十四五”是我国进入世界舞台中央的关键时期，也是形成新型大国关系的战略机遇期，如何避免外部环境干扰，这对我们的战略定力、应对复杂形势的智慧和能力是一个十分巨大的考验。

从国内环境来看，我国发展已进入新的历史方位，社会主要矛盾发生重大变化，但我国仍处于并将长期处于社会主义初级阶段的基本国情没有变，我国是世界最大发展中国家的国际地位没有变。我国已进入高质量发展阶段，发展具有多方面优势和条件，同时发展不平衡不充分问题仍然突出。主要矛盾已从“人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾”转化为“人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾”，民生保障不再是简单托底数、满足基本需求，而是要抬基数、实现高品质生活。2019年末全球爆发的新冠肺炎疫情对我国经济发展冲击较大，中小企业经营艰难，对“十四五时期”经济发展带来了不利影响。

### 2.1.2 发展形势

（一）国家层面

2020年5月，党中央国务院出台了《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》。《意见》指出，要强化基础设施规划建设，提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平，推动绿色集约发展；要加大对西部地区资源枯竭等特殊类型地区振兴发展的支持力度。“十四五”时期将是新时代推进西部大开发形成新格局的关键时期，加快基础设施建设，完善基础设施网络，仍然是西部大开发的重中之重。

“一带一路”是我国新时期五大国家战略之一，将进一步加深我国同沿线国家全面合作，进一步扩大对外开放，通过基础设施互联互通，促进经济走出去和资源技术引进来，参与国际分工合作和人文经济技术往来，推动我国经济转型升级健康发展。

推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策，是关系国家发展全局的重大战略，通过加强长江流域生态保护，促进绿色发展，打造高质量发展黄金经济带。区域协调发展、形成有机融合是长江经济带发展重要任务，推动基础设施互联畅通是落实区域协调发展战略的重大任务。

十九大提出实施乡村振兴战略，是决胜全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的重大历史任务，是新时代做好“三农”工作的总抓手。重点建设农村基础设施，持续加大投入力度，加快补齐农村基础设施短板，促进城乡基础上设施互联互通，推动农村基础设施提档升级，提高农村美好生活保障水平。

成渝地区双城经济圈战略是中央实施区域协调发展战略的重要举措。有利于在西部形成高质量发展的重要增长极，打造内陆开放战略高地，对于推动高质量发展具有重要意义。基础设施互联互通、毗邻地区合作、开放平台建设、公共服务共建共享是当前川渝合作重点领域，其中基础设施互联互通是合作的重点，包括大通道、水利能源、电网、信息等方面。

习近平总书记在中央财经委员会第六次会议提出：“推动成渝地区双城经济圈建设，打造内陆开放高地，在西部形成高质量发展的重要增长极。要牢固树立一体化发展理念，做到统一谋划、一体部署、相互协作、共同实施，唱好“双城记”，推动万达开川渝统筹发展示范区建设。要加强交通基础设施建设，优化国土空间布局，强化公共服务共建共享”。

（二）四川省层面

2018年，省委十一届三次全会作出实施“一干多支”发展战略，构建“一干多支、五区协同”区域发展新格局的战略部署。聚力重大项目、强化区域联动、拓展开放空间，努力构建区域协同发展和立体全面开放新格局，推动治蜀兴川再上新台阶。

省委省政府办公厅《关于加快推进川东北经济区振兴发展的实施意见》中指出，加快培育川东北城市群，着力推进东向北向出川综合交通枢纽建设，培育壮大特色优势产业，深化川陕革命老区综合改革试验，加快城乡融合发展，激发县域经济发展活力，实现区域优势互补、协调联动，全面提升川东北经济区综合实力和整体竞争力。

为深入学习贯彻习近平总书记在中央财经委员会第六次会议的重要讲话精神，中共四川省委十一届七次全体会议提出，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，切实把推动成渝地区双城经济圈建设作为重大政治任务和发展使命，进一步提升落实国家重大战略的自觉性和坚定性。

2020年省政府工作报告中提出，要全面推动成渝地区双城经济圈建设，推动川东北渝东北、成渝中部地区一体化发展和川南渝西地区融合发展，共同实施一批支撑性引领性重大项目。深入推进干支联动，促进川东北革命老区振兴发展。

1. 达州市层面

在“成渝双城经济圈”、“万达开川渝统筹发展示范区”发展战略的基础上，以把达州市建设为四川省东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市、“4000亿”四川省经济副中心城市和“双300”城市架构为目标。建设万达开一体化的综合立体交通运输网络、一体联通便捷的对外对内运输大通道、一体联动高效的物流运输服务，全面推动达州交通高质量发展。将高铁高速复合通道畅连成渝双核，构建大容量快速通道群，形成成都、重庆、万达开“铁三角”，实现1小时通达。打造万达开同城化通勤网，构建立体互联的综合交通网络，实现半小时通达。强化与“一带一路”“长江经济带”“西部陆海新通道”中心城市互联互通，全面对接“蓉欧”“渝新欧”、重庆—东盟、渝昆泛亚等国际运输大通道，建设万达开为“双城经济圈”北部中心，畅达东西、贯通南北的综合交通走廊和四向通达的对外经济走廊，引领资源聚集、产业聚集，以大通道促大开放，变交通走廊为经济走廊。到2025年，形成直连直通、安全高效、绿色智慧的铁公水空综合立体交通运输网络。

## 2.2 发展要求

新的发展环境和发展形势对达川区交通运输体系建设提出新的更高要求。

**达川区作为达州市交通体系建设的主战场，是万达开川渝统筹发展示范区的交通枢纽地，是四川东向出川的门户，为达州市成为四川东出北上的枢纽地起着至关重要的核心作用。**

**（1）建立高效的交通格局。**

结合市委确定的“冲刺4000亿、建设双300，加快实现两个定位，分立争创全省经济副中心”的奋斗目标，实现2025年经济总量冲刺700亿元、城市规模达到“双80”，全面建成川渝陕结合部区域中心城市核心增长极和川东北经济强区的目标，高效的交通格局刻不容缓。为实现“十四五”时期的经济目标，要求达川区一定要自我加压、跳起摸高，强化主城担当、勇担发展重任。这是时代使命，必须坚决完成不退缩。经济的建设依托于交通运输发展的便捷高效。按照省委市委对各县市区的发展功能定位，达川区属于重点开发类区县。面对川渝发展的重大战略机遇期，达川区必须抢的先机，在川渝各县市异常激烈的竞争中拔得头筹、赢得主动。“十四五”期间，达州区将为融入成渝地区双城经济圈和承接发达地区产业转移创造了良好条件，需要大力提升交通能级。

**（2）积极融入万达开川渝统筹发展示范区的创建，促进产业协同发展、基础设施一体建设，实现更高水平、更宽领域开放合作。**

达川区位于四川省东北部，达州市中部，是达州主城区。作为万达开“示范区”核心腹地和成渝“双城圈”北翼，是达州市交通动脉的重要心脏。“十四五”期间，达川区要充分发挥区位优势，在实现达州市“南拓、东进”城市发展战略的背景下，加强与邻近的区县的交流合作，协同发展，取长补短，统筹建设各项基础设施，高质量谋划产业布局，实现高效畅通的联络通道。迎合国家、省市的交通发展号召，为推进成渝双城经济圈，万达开一体化交通等目标，需要达川区扎实稳打，在“十四五”期间高水平地提升和完善基础设施建设。

**（3）基本形成“布局合理、干支衔接、标准适当、经济适用”的农村公路网络。**

争创全省乡村振兴战略先进区（县），实现宜居美丽乡村的目标，大力推进农旅融合发展，提升农村公路网络品质。结合“十四五”农村公路网规划的要求，以国家公路、省级公路为依托连接所有乡镇、建制村和自然村；通达支撑县域发展的交通节点、文化旅游节点、经济节点；基本形成“布局合理、干支衔接、标准适当、经济适用”的农村公路网络。

凭借得天独厚的自然生态资源、红色旅游资源和人文、旅游资源，以农旅融合为手段，农耕文化和生态文化为灵魂，大力提升和发展乡村旅游道路，实现“以农带旅、以旅促农”良性循环。加强森林公园、湿地公园的旅游资源开发，开展“森林+旅游+康养+文化”为内涵的森林生态旅游新模式，在旅游公路的建设上需要提升标准，融入多元的开发模式，将路与景紧密结合，加强促进林业生态旅游产业持续快速增长。以民为本，加强农村公路的通达性，实现畅通的农村公路系统，切实实现人民的通行要求。

**（4）积极推动成渝双城经济圈建设协同创建明月山绿色发展示范带，优势互补、互利共赢，推动基础设施互联互通。**

梁平区与达川区地缘相接，文化一脉，为实现两地一体化发展，协同创建明月山绿色发展示范带。要求发挥两地比较优势，促进两地资源共享、市场共建、产业共兴、合作共赢，构建互动、互补、互利、互惠的发展格局。推动基础设施互联互通，共建川渝美丽乡村示范带，推动文旅资源集聚发展，实现旅客互送、线路互通、市场共建。同时建立联系会议制度，研究谋划合作重大事项；建立部门衔接落实制度，对具体合作事项和项目提出工作措施，制定详细的合作协议、计划，定期通报合作进展情况；建立及时沟通协调制度，促进具体实施落实，及时解决应急和突发事件。在完善的合作机制上，一步一步的推进交通设施建设，谋求紧密的合作互赢。

**（5）先行先试抓创新，高质量促进交通市场体系健康有序运行、交通运输安全可持续发展。**

扩大开放合作，深度融入“一带一路”“长江经济带”和“成渝地区双城经济圈”，深化与沿海沿江经济区交流，加快形成立体全面开放新态势。建立健全与万州、开州、梁平常态互访、部门互联、信息互通机制，推动基础设施、公共服务、文化旅游和生态环境等规划同图、发展同步，促进各类要素合理流动和高效集聚。先行先试抓创新，提倡新能源，提倡无人驾驶新技术等的创新科技引入，环保节能，高舒适和体验感，是新时代的高质量促进交通市场体系健康有序运行、交通运输安全可持续发展的有力技术支撑。

**（6）实现交通强国强省强市的目标，完善综合交通运输体系，建设人民满意交通的需要。**

建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策，2019年党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，要求到2035年，基本建成交通强国，基本形成现代化综合交通运输体系；到本世纪中叶，全面建成交通强国。四川省作为交通强国建设试点省份，将重点推进构建成渝地区双城经济圈一体化交通网、创新构建高原山区综合立体交通网、建立公园城市绿色交通体系、建设有韧性的交通防灾减灾体系、探索面向车路协同的智慧高速公路体系、打造“交通＋旅游”、“交通＋文化”融合新名片等6个方面任务。

达川区是四川东向出川的重要节点，需要在新的战略框架下重新谋篇布局，为开启的交通强国四川篇章达州行动加油奋进。现代交通运输体系要求建设综合交通枢纽，形成运输方式完备、运输组织方式灵活、空铁公协同发展的运输格局，要求加强各种运输方式的有效衔接，充分发挥各种运输方式的比较优势，统筹发挥空铁公的优势，显著提升综合运输效率和效益。坚持以人民为中心的发展思想，满足人民群众对美好生活的向往，就要牢牢把握交通先行官地位，建设四川东出北上综合交通枢纽，使昔日的“秦巴锁钥”变为“秦巴通途”，不断完善交通基础设施，不断提高服务水平，使人民对交通的获得感更加充实，幸福感更加持续、安全感更有保障。

# 第3章 总体思路

## 3.1 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大和十九届五中全会、省委十一届八次全会、市委四届十次全会精神，主动融入成渝双城经济圈和万达开川渝统筹示范区交通一体化发展的关键时期，按照交通强国、交通强省的总体布局和要求，围绕达州市奋力打造成渝地区双城经济圈北翼振兴战略支点和达川区“一核两区六组团”的战略布局，加快建设四川东出北上综合交通枢纽的定位目标，建成畅达东西、贯穿南北的综合交通经济走廊。全面推动交通高质量发展，助力达川勇当达州“创副”主力军。

## 3.2 基本原则

认真贯彻执行新发展理念和以人民为中心理念，推动达川交通高质量发展，结合达川发展形势和要求，“十四五”期间交通运输发展应遵循以下原则：

**服务全局、适度超前**。支撑国家、省区域发展总体战略，考虑经济社会发展全局，着眼长远，适度超前，突出交通对经济社会发展的引领作用，合理布局交通网。结合“七个高质量”发展推进，高标准高起点做好交通项目规划，重要通道、枢纽站场适当提高标准。加大项目储备，加强对接沟通和协调，加快前期工作，尽快落地实施。

**统筹兼顾、协调发展**。以促进区域协调发展引领交通运输方式协同发展，既要注重构建便捷顺畅的干线交通网，也要强化对偏远地区的路网覆盖；既要注重优化处于优势，也要补齐处于劣势的交通运输短板。从国省干线到县乡道、农村公路，在“十四五”的交通规划大盘子里，合理分配建设比重，强调管养结合，科学管理，实现既有的尽量提升，交通脉络尽量延伸，协调发展各地经济建设重点区域，统筹兼顾，共同建设以实现经济的宏伟目标。

**生态优先、绿色发展**。根据生态环境承载能力和要素保障能力，结合交通基础设施国土空间控制规划，优化运输通道布局，推动交通运输绿色发展。在交通运输的建设上，强调生态环境的保障优先，突出与环境融合的生态绿色公路，实现安全环保的绿色可持续发展的交通设施建设。

## 3.3 总体思路

结合发展形式与发展要求，“十四五”时期达川将以勇当争创全省经济副中心排头兵的决心，为融入成渝地区双城经济圈和承接发达地区产业转移创造良好条件。

**交通能级提升。**加力建设东出北上综合交通枢纽核心承载地。围绕“一机场、两高铁、五高速”建设，打通重大交通战略通道，加快形成“空铁相济、陆水联运，干支相连、东出北上”的交通枢纽体系。积极构建区域内“三横五纵”国省干线网。健全县、乡、村、社道“毛细血管”，巩固“一小时交通经济圈”建设成效。

**服务能级提升。**实施“人才强区”，健全管理服务机制，提升政府服务效能。在管养服上，做好交通基础设施的维护，实现可持续高效便捷的运输能力。加大物流，客运运输管控，积极结合先进技术，做到对运输情况的实时分享，实时把控，给行车的顺畅提供一整套时效性高的服务系统。完善管理机制，把应急处理体系做到责权分明，分工合理，勤演练，勤总结，在突发安全事件发生时，能快速应对，圆满解决问题。达川区在“十四五”期间，将坚决以民为本，惠及民生的目标作为服务的宗旨，将达川往现代化都市的高品质方向积极努力。

## 3.4 发展目标

近期目标：到2025年，协同建成全国性综合交通枢纽和国家物流枢纽，形成“两高铁四普铁”的铁路网、“一横四纵”的高速网、“三横五纵”的国省干线网，达川区东、南部“网格”公路网，西部“环状”公路网；实现区域内1小时通达，万达开区域1.5小时互通，成渝双城经济圈2小时畅达，国内主要经济节点城市3小时通达；全面实现区域内100%乡镇通三级以上公路，100%建制村通4.5米以上等级公路，基本实现交通强区目标。打通外向通道，实现乡乡通县道，重要村通乡道。

远期目标：到2035年全面建成达川区国省干线布局，东部县乡道形成方格网络，西部形成环形网络。县与县通高速，村村通乡道。

## 3.5 重点工作

达川将全力推进交通基础设施网络建设，优化客货运输，提升服务品质，完善安全保障机制，实现绿色发展。“十四五”期间从以下方面重点突破：

**（1）构建东出北上交通枢纽，主动配合万达开交通建设，完善国省干线网络。**

全面推进外联内畅区域大通道建设，主动配合建好达州金垭机场、主动配合推动绕城高速西段、镇广高速公路建设；积极推进城口经宣汉大竹至邻水高速公路前期工作、加快推进绕城高速东段方案研究。谋划促进万达开等重点区域直联直通交通项目，加快推进达州至万州快速公路前期工作，争取达州新机场经平滩、大树至梁平新盛快速通道项目，协同推进开江经安仁、南岳至梁平袁驿等达川至梁平省道升级改造。

**（2）围绕“一核两区六组团”的战略布局，加快构建区域内公路网快速形成。**

完善区内交通路网体系建设，积极构建区域内“三横五纵”国省干线网。大力推进G542达开快速、G210达州过境公路建设；加快推进G542达石快速、S203达渠快速公路前期工作；全面建成S202亭子至平滩、S204石梯至江陵、S305木头至葫芦普通省道公路。形成干支相连、四向贯通的区乡（镇）一小时经济圈，全面提升交通枢纽功能，围绕“一核两区六组团”的战略布局，逐步实现互联互通、安全高效、绿色智慧的综合交通运输网络。在城市节点连接疏通方面，要结合“十四五”期间做大麻柳、百节、石桥3个县域副中心的发展理念，将三者作为重要的节点，不仅要实现相互之间互联，还要实现整体对外的互联互通。将金垭机场、石板的达州高铁站、麻柳的工业中心、万州的深水港之间用快速路相连，实现铁公水空一体化联运体系新突破。助力城市新区建设，提升改造城市道路的等级，美化外观，提高服务功能。提升旅游通道的便捷性，串联既有景区景点道路，统一提升等级，新建直达道路，以时间的便捷吸引更多客源。

1. **完善应急管理体系。**

森林防火日益成为关注的焦点，消防救灾通道是消灭森林火灾的生命通道。分秒必争，是对生命和大自然的急救，是为国家和人民减少损失的重要砝码。改造森林防火通道，对具备旅游服务功能的道路以提升品质为要素，加强通道功能，强调消防的前提。在硬件设施上，合理规划，增加安全警示标志等安全设施，拓宽通行能力差的路段，改善通行条件，以满足快速应急通行的目的。

**（4）推进乡村振兴战略，做强四好农村公路建设。**

健全完善乡村路网建设，大力推进农村公路提档升级，协同万达开区域建设毗邻乡镇村间断头路，健全县、乡、村、社道“毛细血管”，巩固“一小时交通经济圈”建设成效，逐步实现区域乡镇一体化。以乡道改善、建制村通硬化路为重点，优化完善农村公路网络结构，加快内部“大循环”，稳步推进资源路、旅游路、建制村联网路、村内通组路，把村道延伸到自然村。以争创全国“四好农村路”示范区为载体，结合农村公路规划，加快建设乡村道路。建立规范化可持续管护机制，切实增强农村公路的安全防护能力。积极发展农村客货运输，交通上打通所有经济节点。加快农村公路与旅游、特色农产品等产业深度融合，全面提升农村公路供给能力，提升农村运输服务品质，支撑服务农村农业发展。基本形成“布局合理、干支衔接、标准适当、经济适用”的农村公路网络。

**（5）积极围绕达川区产业、旅游的融合发展，积极推进全区的通道布局。**

推进文旅融合发展，紧扣全市“建设区域文旅中心”目标，配合石桥古镇红色旅游，真佛山创国家级旅游度假区步伐，中华银杏谷、乌梅山创旅游景区的机会，升级旅游道路规模，给交通基础设施穿上具有地方特色标志的外衣，高质量推进文旅靓区。

# 第4章 交通基础设施

本次规划交通基础设施包括公路、铁路、水运和航空四个方面。重点弥补达州至开州、万州方向交通通道的短板，以快速路直达。串联石板镇、麻柳镇、百节镇，并与对外快速通道实现便捷转换，积极配合推进铁路的建设，真正实现铁公水空的综合交通体系，建立健全互联互通的道路网络。达川区“十四五”期交通规划汇总情况见表4-1。

表4-1 达川区“十四五”交通规划汇总表

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 类别 | "十四五"期总投资（亿元） | | 三年会战投资计划（亿元） | | | |
| 建设规模 | | 小计 | 2022年 | 2023年 | 2024年 |
| 里 程（公里） | 投 资（亿元） |
| 1 | 高铁 | 70.8 | 128.0 | 29.80 | 6.70 | 9.32 | 13.78 |
| 2 | 高速 | 104.0 | 164.8 | 52.72 | 10.00 | 19.26 | 23.46 |
| 3 | 国省干线 （含快速路） | 232.6 | 147.9 | 80.02 | 19.74 | 29.00 | 31.28 |
| 4 | 渡改公路桥及民生工程项目 | 2.9 | 3.7 | 1.65 | 0.87 | 0.78 | 0 |
| 5 | 农村公路 | 1066.1 | 34.9 | 22.38 | 12.70 | 4.29 | 5.40 |
| 合计 | | 1476.4 | 479.3 | 186.6 | 50.0 | 62.7 | 73.9 |

注：路况提升项目纳入第6章交通管理和养护。

## 4.1 公路

本次规划公路方面包括高速公路、国省干线和农村公路三大公路交通网络。“十四五”期间，将以高质高效为目标，推进公路网的发展，计划到2035年实现预计的发展规模。

建成后全区将形成“一横四纵”的高速网，“三横五纵”的国省干线网，将有效促进达川区、达州经开区、达州高新区互联互通，形成区域干线公路骨架网。

### 4.1.1 高速公路

“十四五”期间，为构建交通网络，以建设外联内畅、互联互通的交通体系为目标，主动配合镇广高速、绕城高速西段、城口经宣汉至重庆高速、达万直达高速建设，境内里程约104公里，总投资约164.8亿元。

### 4.1.2 国省干线（含快速路）

结合《国家公路网规划（2013年—2030年）》、《四川省普通省道网布局规划（2014—2030年）》，本次规划将对国省道尚未改造路段全部提档升级，“十四五”时期将重点推进全区国省干线项目建设。

围绕打造东部经开区，依托达川区三里坪与经开区城市通道（明月江大道），规划实施快速路2条，即G542达开快速和金河大道，境内里程约49.8公里，总投资约63.0亿元。

围绕百马产城融合发展片区，加快推进G210达州市过境段三期工程和升级改造S203达渠快速，境内里程约58.2公里，总投资约24.5亿元。

围绕双石新型城镇经济发展片区、山地品质农业发展片区、铁山城乡协同发展片区，规划实施G542达石快速路和S204石梯至江陵公路，境内里程约88.7公里，总投资约55.0亿元。

围绕明月山绿色发展片区，积极争取机场至梁平快速路和安仁经麻柳至虎城道路纳入省道规划。情况如下表所示。

表4-2 “十四五”快速通道规划表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 (公里) | 等级 | 十四五投资 （万元） | 十四五总投资中含有的绿化及环保预估费用（万元） |
| 1 | 金河大道 | 8.4 | 一级 | 287000 | 1269 |
| 2 | G210线达州市过境段三期工程 | 27.7 | 一级 | 145000 | 483 |
| 3 | G542达州至开江段公路工程 | 41.4 | 一级 | 343000 | 1143 |
| 4 | S203线达州至渠县段公路工程 | 30.5 | 一级/二级 | 100000 | 333 |
| 合计 | | 108.0 |  | 875000 | 3228 |

表4-3 “十四五”国省干线项目之国道规划表

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 （公里） | 建设性质 | 等级 | 十四五投资（含部分十三五） （万元） | 十四五总投资中含有的绿化及环保预估费用（万元） |
| 1 | G542达川区管村镇（金檀）至石桥镇（平昌界）段升级改造工程 | 39.9 | 升级改造 | 一级 | 401490 | 1675 |
| 合计 | | 39.9 |  |  | 401490 | 1675 |

表4-4 “十四五”国省干线项目之省道规划表

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 (公里) | 建设性质 | 等级 | 十四五投资（含部分十三五）(万元) | 十四五总投资中含有的绿化及环保预估费用（万元） |
| 1 | S202线达川区亭子界至大竹安吉界段升级改造工程 | 35.9 | 升级改造 | 二级 | 53790 | 467 |
| 2 | S204线石梯渠县界至通川区江陵界 改造工程 | 48.8 | 升级改造 | 二级 | 149000 | 635 |
| 合计 | | 84.7 |  |  | 202790 | 1102 |

表4-5 “十四五”渡改公路桥及民生工程项目规划表

| 序号 | 项目名称 | 数量（座） | 长度（米） | 十四五投资 （万元） | 十四五总投资中含有的绿化及环保预估费用（万元） |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 达州市达川区桥湾正码头渡改公路桥工程 | 1 | 546 | 8862 | 18 |
| 2 | 达州市达川区道让正码头渡改公路桥工程 | 1 | 441 | 8514 | 18 |
| 3 | 达州市达川区渡市镇正码头渡口改公路桥新建工程 | 1 | 706 | 9870 | 18 |
| 4 | 达州市达川区道迁渡口改公路桥新建工程 | 1 | 618 | 9278 | 18 |
| 5 | 百节镇铜宝河一桥 | 1 | 558 | 185 | 18 |
| 6 | 万家镇八角村桥 | 1 | 60 | 337 | 18 |
| 合计 | | 6 | 2929 | 37047 | 108 |

### 4.1.3 农村公路

由县道、乡道、村道等组成的农村公路网是达川区现代综合交通运输体系的重要组成部分，是深入实施乡村振兴战略的重要引领和支撑保障。“十四五”时期，将围绕乡镇行政区划和村级建制调整改革，做好两项改革“后半篇”文章交通工作，进一步助力乡村振兴发展，全区拟提升县乡公路588.1公里（含已提前实施396.8公里），实施撤并建制村公路238.0公里。

表4-6 “十四五”农村公路规划表

| 序号 | 项目名称 | 里程 (公里) | 等级 | 十四五投资(万元) | 十四五总投资中含有的绿化及环保预估费用（万元） |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 县乡道改善 （含已提前实施） | 588.1 | 四级/三级 | 335540 | 1484 |
| 2 | 达川区农村公路安保设施建设 | 240.0 |  | 6125 | 27 |
| 3 | 撤并建制村公路 加宽工程 | 238.0 |  | 7140 | 32 |
| 合计 | | 1066.1 |  | 348805 | 1543 |

## 4.2 铁路

达川区现有襄渝铁路、达成铁路、达万铁路、巴达铁路四条，构成东西和南北十字普通铁路网。其中达成铁路为国家Ⅰ级干线。

“十四五”期间，将主动配合修建成达万高铁、西达渝高铁、达州高铁南站、升级扩能达万普通铁路和达州铁路枢纽站场的建设。建成后区域内将形成“两高铁四普铁”的铁路网。积极配合研究广元-兰州高铁项目。

## 4.3 水运

达川区过境水资源量主要有巴河、州河、明月江、铜钵河等大小12条河流。目前达川区有通航河流两条（巴河、州河）、水上运输可直航重庆，共有渡口码头20个，港口6个。“十四五”期间，将增加桥梁的建设内容和渠江航道升级改造。已计入表4-5。

## 4.4 航空

民用机场方面，由于先天不足，"现役"的河市机场已经阻碍了达州市交通运输业的发展。2015年7月，国务院和中央军委正式对项目批复立项机场迁建，新建达州金垭机场，位于达川区百节镇、石板镇和金垭镇交界处。达州金垭机场是按满足旅客吞吐量84万人次、货邮吞吐量8000吨的目标设计，飞行区等级指标4c，跑道长度2600米，宽度45米，机坪区设站坪机位8个，兼顾通用航空机位。达州金垭机场已开工建设，“十四五”期间，将配合推动其修建至建成。

为加强森林防火的救灾能力，配合直升机的使用，“十四五”期间将新建直升机停机坪并配备相应的助航设备、航管通信设备、气象设施、消防救援设备、机场标志表示等。

表4-7 “十四五”机场规划表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 数量 |
| 1 | 达州金垭机场及配套设施 | 1 |
| 2 | 林业森林防火直升机停机坪及相关设施 | 1 |

## 4.5 规划效果

本次对达川区交通基础设施进行了梳理，初步形成了以公路为主，铁路、水运和航空等多种交通方式相互衔接的综合交通基础设施网络。

**进一步提升了交通网络质量**。通过对多种交通方式的提升和完善，建立了互联互通，高质高效的运输网络，显著提升和完善了达川交通基础设施质量和功能。

**进一步完善了对外快速通道布局**。本次规划通过高速公路、快速路和高铁布局，为深入实施西部大开发、成为东出北上交通枢纽、融入万达开综合交通一体化和成渝双城经济圈、川渝陕结合部区域等奠定了快速畅达的交通基础。

**进一步提升了交通支撑和服务能力**。本次规划进一步提升了交通支撑社会经济发展，服务产业转型和壮大，为达川开启现代化建设铺好路、开好局。

## 4.6 建区扩位后路网情况

按照市委建区扩位部署，将亭子镇、福善镇、麻柳镇、安仁乡划归达州经开区，将石板街道、金垭镇、河市镇、百节镇部分村社划归达州高新区，达州市创建经开区、高新区两个国家级平台。建区扩位后，全区路网结构没有发生变化，里程上减少了。现辖区全区管辖道路总里程减少2278公里，其中高速公路减少47公里，国省干线减少144公里，县道减少 261公里，乡道减少585公里，村道减少1241公里。

## 4.7 达川区“十四五”暨达州市交通三年大会战建设计划

（一）积极配合推进市级“三年攻坚”交通重点建设项目。

1、推进成达万高铁建设。起于成都，途径达川区渡市、申家、木子、石板、亭子、檀木至开江普安镇，止于重庆万州。项目由省市统筹，达川区负责征拆和协调工作，渠县境段已开工，计划2025年建成。

2、推进西达渝高铁建设。起于陕西西安，途径达川区江阳、斌郎、双庙至大竹清河镇，止于重庆。项目由省市统筹，达川区负责征拆和协调工作，力争2022年开工建设，计划2028年建成。

3、启动达万铁路扩能前期工作。市级牵头启动达万铁路扩能研究，加快推进前期工作。

4、全力推进镇广高速公路建设。达川区境内长约16.5公里，负责配合上级部门做好征地拆迁和协调工作；该项目渠县境段已启动控制性工程，达川区境段正在进行征地勘界测定工作，计划2025年建成。

5、全力推进绕城高速西段建设。达川区境内长约22.0公里，负责配合上级部门做好征地拆迁和协调工作；积极推进临时用地征拆确保年内开工建设，计划2025年建成。

6、新开工城宣大邻高速。达川区境内长约18公里，负责配合上级部门做好征地拆迁和协调工作；目前正在配合编制可研相关工作，计划2023年开工，2027年建成。

7、新开工达万直达高速。由省市统筹加快前期工作，达川区积极配合，计划2023年开工，2027年建成。

8、实施金河大道。实施城市主干道8.4公里，由市统筹推进， 2021年开工，2025年建成。

9、建成G210达州过境三期。达川区境内长约27.7公里，负责配合上级部门做好征地拆迁和协调工作；目前正加快推进土地报征工作，计划2021年开工，2024年建成。

10、建成G542达开快速。达川区境内长约28.0公里，高新区境内长13.4公里，负责配合上级部门做好征地拆迁和协调工作；积极协调加快建设，力争2024年建成。

11、开工建设达渠快速。由市级统筹加快前期，达川区积极配合，计划2023年开工，2028年建成。

上述项目由市级统筹推进，达川区主要负责征拆和协调工作，区委、政府已成立专门领导机构和工作专班。

（二）全力推进达石快速、S204国省干线升级改造。

1、达石快速公路。

项目概况：项目起于达州市绕城西线大堰互通，途经大堰、赵固、桥湾、石梯、石桥乡镇，止于达州与平昌交界处，路线总长39.9公里，估算总投资40.149亿元。

推进情况及安排：

（1）已列入交通2014-2030年国家路网规划、纳入《2020—2022年推进前期工作和建设的国省道省级项目库》。

（2）完成区县对接协议、社会稳定性评价。

（3）用地预审与选址意见书，12月10日省自然资源厅已审核通过，正报自然资源部审批。

（4）项目工程可行性研究报告已完成编制，待用地预审获批后拟2022年4月报请省发改委审批立项。

（5）已完成初步设计招标，加快推进初步勘察设计，并联开展跨河桥梁通航行洪、安全评估、抗震评估、文物调查、上跨铁路专项方案等专项报告。

（6）拟2022年7月完成初设计及要件，报省厅初步设计审查9月获批。

（7）2022年6月开展施工图勘察设计，并联开展环评、水土保持、林业调查等专项报告。

（8）拟2022年9月完成施设，报市局施设审查10月获批。

（9）拟2022年6月开展招商，10月完成项目公司组建，筹备项目开工建设。

2、S204石梯渠县界至通川区江陵界升级改造工程。

项目概况：项目起于达川区与渠县交界处的友谊桥桥头，沿巴河布线，途经石梯、桥湾、洛车、虎让、道让，止于省道S204线通川区段规划起点处，道路全长48.8公里，设计标准为二级公路，项目估算总投资14.90亿元。

推进情况：项目按PPP招商工作选定投资主体，政府资本金5000万元，社会融资14.44亿元。正积极筹备项目开工事宜，计划年内启动开工，2022年6月全面动工。

1. 积极争取机场至梁平、安仁至虎城公路纳入省道规划，并积极推进项目前期工作。

（三）有序推进“十四五”农村公路建设。

1、进一步优化连接路网，实现高速公路网与地方公路的有效互联。计划推进营达高速管村互通至九岭、石梯至渠县文崇、沿河大林沟村至石梯3条27.3公里，估算总投资2.37亿元；达石快速公路金檀、赵固、石梯3条连接线6.5公里，纳入达石快速一并实施。

2、进一步织密县乡公路网，围绕行政节点、文化旅游、产业资源发展推进美丽乡村公路建设，实现100%的乡镇通三级及以上公路，撤并乡镇通直联四级及以上公路。计划推进县乡公路150.8公里。

3、实施场镇过境路改善工程。实施景市、草兴、双庙、龙会4个场镇道路整治，项目总长13.19公里，估算总投资1.30亿元。

4、推进两项改革“后半篇”交通专项。全面完成撤并建制村直联道路建设。新建（加宽）撤并建制村道路公路238.0公里，实现100%的撤并建制村通四级及以上等级公路。

5、达川区农村公路安保设施建设240.0公里，切实解决群众出行。

# 第5章 交通运输服务

## 5.1 规划思路

“十四五”期间，达川区交通运输服务将积极推进交通运输体系建设。完善运输场站设施，重点加强农村客运网络建设和县域货运物流布局。提升运输服务品质，推进城乡公共服务一体化，推动旅游运输服务实现突破，注重运输方式衔接，打造便捷一体化客运网和公铁集疏货运网。以“干支结合、区域联网、安全实用、服务升级”为发展原则，将“路通”和“车通”有效衔接，实现路通、站通、客车通，为“四好农村路”的实现保驾护航。

到2025年，基本形成覆盖全区、连接内外、层次分明、功能完善的运输场站布局体系。城乡客运一体化水平大幅提升，实现乡镇和建制村客运全覆盖。旅游运输服务能力显著提高，服务品质实质性突破。货运物流效率持续提升，物流保障链更加长远稳固。

## 5.2 提升客运品质服务

2020年四川省政府工作报告提出，要促进城乡公共服务一体化，实施乡村客运“金通工程”，乡镇及建制村通客车的提质升级版，以统一乡村客运标识、统一招呼站（牌）、统一车辆外观、统一从业人员标识为抓手，以建设美丽清新、安全绿色、便捷优质、精细管理乡村客运为主要任务，建人民满意乡村客运服务体系。

目前区内全部乡镇客车通达率为100%，行政村的村通客车通达率为91.5%。现有县级客运站（达州南站）1个、乡镇客运站2个（麻柳车站、石桥车站）。结合达川区行政区划调整，结合中心城市规划布局，“十四五”期间，将实现石桥汽车客运站的新建（达州南客站外迁），并升级改造乡镇客运站。客运设施总投资约1200万元用于建设，2022年（开工）计划投入40万，2023年计划投入430万元，2024年计划投入730万元。

表5-1 十四五客运设施规划表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 单位 | 数量 | 等级 | 总投资（万元） |
| 1 | 石桥汽车客运站 | 座 | 1 | 一级 | 500 |
| 2 | 改建渡市、大树、双庙等8个汽车客运站 | 座 | 8 | 四级 | 400 |
| 3 | 新建石梯、龙会、赵固3个汽车客运站 | 座 | 3 | 四级 | 300 |
|  | 合计 |  | 12 |  | 1200 |

优化农村公交线路和发车密度，条件成熟乡镇逐步实现公交电动化、集无人售票机和空调于一体的系统，提升客运装备，注重运输车辆和线路、发车频率的灵活性和适用性。

加强达川区与附近城市客运直通力度，继续开好跨区域客运班车，稳步提升与周边县市的运输服务能力，满足人民日益增长的交通出行需求。

要切实保障安全，进一步提升客运服务信息化水平。建成客运智能调度中心，与市域调度中心联网。利用新技术促进运输服务质量提升，推进客运信息和票务网络化。全部营业性班线客车配备GPS，实现客运班线运营过程的全面跟踪和监控，提高突发事件的应对效率。

## 5.3 打造高效的货运网络

结合达川区经济开发区功能区和产业园布局、物流发展情况，考虑达钢企业搬迁至亭子、麻柳一带形成新的客货运压力，为真佛山旅游发展的旅游资源保驾护航，配合金垭新机场建设，规划1座秦巴地区综合物流枢纽。

表5-2 “十四五”货运设施规划表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 单位 | 数量 |
| 1 | 秦巴地区综合物流枢纽 | 个 | 1 |

“十四五”期间，要创新物流发展，通过政策引导，积极推动运输企业间的合作，合理提高拖挂比，减少运输空驶率，提高车辆周转效率。重点通过加强与促进区域甩挂运输网络化、集约化。推进以服务城市商贸物流活动为主，将市场交易服务与仓储、物品配送等活动相结合的物流模式和农产品产销一体化供应链模式。

支持物流企业发展。择优培育物流龙头企业，加快向现代物流企业转型，支持一些具有发展潜力的传统物流企业转变思路向第三方物流企业转型，强化物流市场的公平竞争，促进物流市场多元化发展。

提高物流信息化水平和效率。加快物流公共信息平台建设，实现区域间物流平台的信息共享，加快融入达州市的物流网络、区域物联网，积极推进企业物流管理信息化，通过物流信息平台整合物流网络系统中各种资源，实现物流、商流、信息流、技术流、资金流的有机结合，提高物流网络系统的整体功能与效益。

要鼓励农村物流的发展。加大对农村电商、快递物流的资金和税收政策扶持力度，鼓励农民个体户和企业利用互联网思维销售特色农产品。鼓励医药食品商超进村入社到门，打造方便快捷多样的购物体验服务。

## 5.4 注重运输方式的衔接

“十四五”期间，要紧密结合综合交通基础设施网络的发展步骤，有序推进公路客货场站、水运码头、铁路客货运站的建设，要更加注重各种交通运输方式的衔接转换，整体提升交通运输网络综合效率。

注重县域客运与公共交通衔接。针对重要区域、场站、人群，优化公交线路和客运站点，鼓励客运公交线路和水运码头联动，客运站和公交首末站集中设置，建立客运与轨道交通的连乘机制，实现客运、城市公交、轨道交通无缝换乘。

注重公路与铁路运输的转换。客运方面，要进一步加大达川与达州市客运枢纽、特别是高铁站的直通力度，加密发车班次，减少中转延误。做好高速公路客运与高速铁路客运衔接。货运方面，要统筹铁路货运场站和区域公路货运场站布局，加强物流信息联通。鼓励公铁联运集疏运系统建设，增强运输能力、降低物流成本、减少废气排放、降低能源消耗，打造绿色高效的物流联运体系。

# 第6章 交通管理和养护

“十四五”时期的交通管理和养护工作是交通规划的软件部分，是实现可持续发展的重要途径，在目标的实现上非常重要。

## 6.1 加大交通安全管理力度

### 6.1.1 健全交通安全管理制度，促进法治宣传

“十四五”期间，达川区要结合“平安中国”建设，以降事故、严执法、优秩序、保畅行、惠民生为措施。加大以智慧管控、安全保畅为核心的交通管理体系化建设力度。充分发挥路面一线交警、巡特警、派出所警力、交通志愿者的作用，以交通违法劝导点为核心，工作日期间聚焦人流车流密集路段、企业厂区门口和车流量大的交叉路口，周末期间突出大型商业体等重点区域，针对交通违法行为，逐人逐车点对点宣教，深入推进“四个一”宣传工作，即送达一份告知书、填写一份承诺书、观看一段警示片、发送一条朋友圈，教育市民安全行车、文明驾驶。针对重点车辆及相关企业，狠抓源头安全监管的同时，以“宣教一体”的模式，将交通安全宣传触角延伸至各个角落，全面提升企业负责人和驾驶人的安全意识。会同交通运输、工信、商务等部门，设立重点车辆企业“红黑榜”，依托警方微信公众号、微博等新媒体平台，表扬“红榜”企业、曝光“黑榜”企业。通过微信、微博等平台和现场直播、随警采访等方式，依托公交车视频、大型商业体户外大屏、社区多媒体等载体，高频次推送交通事故典型案例剖析情况，深入开展主题宣传活动，全面营造安全文明守法出行的浓厚氛围。

### 6.1.2 提升交通运输安全水平，强化市场安全治理

聚焦易引发交通事故的工程运输车、电动自行车等重点车辆和“三超一疲劳”、酒驾、醉驾、毒驾等重点交通违法犯罪行为，采用“科技赋能+多维查控”的方式，加大违法行为打击力度。通过综合整治，使道路交通运输企业安全生产主体责任得到进一步落实，客运市场和车辆通行秩序进一步规范，事故多发点段和危险等路段得到有效治理，各有关部门的监管责任更加明晰，广大群众安全出行意识明显提高，道路交通事故其数和伤亡人数明显降低，较大以上事故得到有效遏制。

综合整治工作重点包括：机动车驾驶员培训考试管理整治、机动车辆检测维修和报废回收整治、公路及城区（农村）道路交通安全设施整治、道路交通运输企业和客运场站整治、路面行车秩序整治、重点车辆安全整治。加强公路及城区、农村道路交通安全隐患排查，完善安保设施工作，加大资金投入，及时整治和消除安全隐患。新建公路的安保设施必须严格按照国家新的标准规范建设施工，并严格落实新建、改建和扩建公路、城市道路安全设施“三同时”制度。

## 6.2 提升交通养护水平

加强对公路养护施工单位的监管，严格按《公路养护作业安全操作规程》落实养护工作等。达川区目前由公路局和机械化养护中心负责区内道路养护。公路局养护国省道，机械化养护中心养护地方道路、县乡道路。“十四五”期间将大力推进养护市场化，完善和提升养护设施，建设养护中心1处，并推进公路养护市场化，总投资5500万元。计划2022年投入1650万元，2023年投入2300万元，2024年投入550万元。

表6-1 十四五安全养护设施规划表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 单位 | 数量 | 十四五投资 （万元） |
| 1 | 建设达川区公路机械化养护和应急抢险中心 | 处 | 1 | 4500 |
| 2 | 推进公路养护市场化 |  |  | 1000 |
|  | 合计 |  |  | 5500 |

“十四五”期间，对于提升路况，计划投入养护费用共44275万元。计划2022年投入21049万元，2023年投入14426万元，2024年投入9700万元。如下表所示：

表6-2 十四五公路养护资金预计表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 指标 | 项目规模（公里） | 十四五总投资（万元） |
| 1 | G542线石梯镇至铁山隧道口段路面中修 | 21.9 | 7650 |
| 2 | X163线大堰至渡市、X164大堰至河市公路路面大修 | 35.5 | 12425 |
| 3 | X168线通川至桥湾公路大堰至桥湾段水毁修复 | 23.2 | 4300 |
| 4 | X168线通川至桥湾公路米城至堡子镇路面中修 | 24.0 | 7900 |
| 5 | 乡、村道路面维修 | 300.0 | 12000 |
| 6 | 灾损路段应急维修 |  |  |
|  | 合计 | 404.6 | 44275 |

在管理措施方面将在如下4个方面进行加强：

**大力推进养护市场化。**实施公路养护市场化改革，形成了“管养分离、责任明晰、专业高效”的公路养护市场化管理模式。科学设定养护标段，根据各标段路况质量、养护计划、难易程度等科学预算定标，具有资质条件的施工企业才可进入政府采购系统平台投标，实行合同管理。搭建信息平台，让公路养护更智能。积极推行智慧化长效监管，在国、省干线及县级主要道路增设监控网点，实现主线公路监控全覆盖。同时量化养护标准，围绕养护管理、评定及维护等明确考核细则。养护中心成立小修保养考核小组，每月对中标企业管养路段实地考核百分制打分，纳入考核兑现。

**完善和提升养护设施和措施。**随着科学技术的不断发展，适用于道路养护的先进技术逐渐增多，养护单位应积极了解相关技术，并且熟练地运用，和其他地区的养护单位进行技术上的学习交流，共同加强新技术的学习和使用。同时，根据具体路段的情况制定养护等级，从而更加合理地安排利用养护资金。养护时应根据道路相关专业的养护规范，合理评级，采用合理的养护措施，合格的养护材料，运用质量合格的养护机具进行维修保养。养护的方面很多，有绿化养护、交安设施养护、路面养护等。施工操作时，严格执行制度要求，人员防护到位，机具养护时不应造成更多的破坏。

**做好养护的管理工作。**加强道路养护管理工作，改善养护管理工作体制是大势所趋，这样有利于我国整体经济发展和社会进步，符合社会主义可持续发展的理论要求。 积极帮助道路养护公司快速建立和完善公司的运营制度，重点改善财会、人力资源以及薪酬制度。并且在企业内部建立完善的组织制度，避免传统的金字塔组织结构，更多情况下要向矩阵式结构发展，加强道路养护企业公司内各部门间的沟通和交流，相互协调，实现和谐公平的发展。加强养护工人的安全意识，将安全作业放在第一位。在道路养护过程中，要求工作人员严格按照相关规定执行，统一着装，并且安放交通警示牌，以保障过往车辆以及维护人员的安全。

**提高养护人员的技术水平。**道路的养护属于专业的工作，“十四五”期间，应总结吸取之前养护工作的短板，加强人员的技术培养。养护时配备专业技术人员指导，分析病害原因，合理判断道路的使用情况和寿命年限。预防性养护和维修性养护在延长道路的使用年限上至关重要，需要结合检测等手段进行采集现场情况，养护人员应通过每年的培训和实操掌握和了解相关技术知识。采用奖励制度，鼓励人员的积极性，对各层岗位人员进行考核，奖励先进。建立有效的沟通制度，营造有问题及时提出，及时解决，沟通有效，反馈有果的氛围。采用视频、现场讲解等办法，邀请专业人员对员工进行宣传教育，整体提高技术水平。

### 6.3 完善交通应急体系建设

**健全和完善预案体系。**“十四五”期间，做好应急预案的完善工作，做到遇到突然事故，能达到有预案、有队伍、有机制、有措施。对事前、事中、事后各环节有总结和预测，明确各层各点的权责，有针对性，做好衔接工作和动态管理。事前预防阶段涉及风险感知、风险评估与管控、安全隐患排查；事发监测预警阶段所涉及的收集信息、科学研判、预警决策（实行警戒、启动应急响应、人员疏散）；事中处置阶段涉及应急响应，包括反应快、报告快、处置快、恢复快等快速反应、先期处置、统一指挥、协同配合应急联动；事后阶段涉及信息统计、灾后评估、应急学习等，移动互联网、大数据、云计算、物联网等新技术，均对增强上述四个阶段所涉及业务的整体性、协同性、精准性，起着非常强大的支撑作用。虽然灾害、突发事件具有非常规性、随机性，但总结气候和地理环境的特点，分析区域以往频发的灾害和频发时段，能预测未来可能发生的自然灾害和突发概况，由此可以开展不同程度的模拟训练。模拟训练即尽最大力量去展现灾害可能发生的场景，锻炼训练人员的应急能力和现场决策能力。从模拟中得到不同人员的数据分析， 根据每个人的数据为其分配更加合适的工作。通过这样的模拟训练既加强了相互之间的协调配合，也提高了实践能力。可通过这一过程检验各类应急预案的可操作性， 并予以改进和完善。突发事件的预演是应急管理工作中的一项重要内容，有利于培养交通应急工作参与人员的忧患意识，实现应急工作的常态化管理，提高应急人员的心理素素质和工作效率。

**完善组织体系建设。**做到统一指挥，统筹协调，分类管理，分级负责的组织体系。强化组织性和责任制，由上到下组成一支专门队伍。依靠协调配合机制，采用公路路警 “联合指挥、联合巡逻、联合执法、联合施救”的模式，统一的联合指挥调度的基础上，科学确定公路交通管制措施，同步处理事故与路政案件，整合双方巡逻资源，加快抢险施工与施救的速度。建立交通主管部门、交通战备管理部门、道路运输部门、民航、铁路、水路运输管理部门的沟通机制，缓解公路运输压力，实现大范围的“路运联动”， 避免造成由于部分公路阻断造成的运输秩序混乱。出台相关标准或规范性文件，监督加强公路气象采集设备的建设，加强与气象部门合作，依托气象部门的专业优势，对影响交通运输的预发灾害进行评估，使预警的级别认定依据充分，科学合理，改变原有的“预警”等于“预报”，“警示”等于“提示”的现状。

**加强物资装备保障能力。**训练有素的队伍和充足的物资保障是应急救援的基础。认真做好道路交通事故应急救援预防，搞好应急救援装备和物资保障，定期开展应急救援演练，有效解决交通事故应急救援反应慢、救援不协调等问题。物资的配备是在突发事件发生下快速反应的重要保证。应加强物资应急装备的纵向和横向指挥调度，强化规范化、标准化管理。抓好这方面工作，可以有效提高各个部门之间的综合联动能力，提高跨区域合作的机动能力。采用或者积极学习各种先进的设备，如结合无人机等先进机械帮助快速探查现场情况，减少救援人员伤亡。培养救灾应急装备相关的应急管理和操作专业人才。救灾车辆应向轻型化、车载化、组合化方向发展，根据不同情况，能够随时机动的调动各种机械，并能在短时间内展开、发挥其保障能力。储备装备要配套，系统化。应急救援物资的存放应合格合理，与生产厂商建立购买合同，根据使用说明在限定期限内使用，严禁杜绝劣质物资用于救援。

**加强信息采集与共享是应急管理体系有效运行的重要支撑。**及时的信息保障为公路应急决策和指挥提供了重要支撑。在应急反应初期建立了相应的信息上报、汇总、发布等工作制度。进一步加强与其他有关部门、区域间的信息沟通，为部门联动、区域联动的指挥调度和现场处置提供有力支撑。要围绕自然灾害监测、城市安全监测、行业领域生产安全监测、区域风险隐患监测、应急救授现场实时动态监测等应用需求，利用物联网、卫星遥感、视频识别、网络爬虫、移动互联等技术，通过物联感知、卫星感知、航空感知、视频感知和全民感知等途径，汇集各地、各部门感知信息，建设全域覆盖的感知网络，实现对自然灾害易发多发频发地区和高危行业领域全方位、立体化、无盲区动态监测，为多维度全面分析风险信息提供了数据源。同时，运用新技术加强和创新应急管理体制机制建设、社会协同应对能力建设，通过组织结构重组、业务流程优化、资源共享，打破部门之间、条块之间、公共部门与社会组织之间的分割，形成跨部门、跨行业、跨组织之间的协同与网络化。

总之，集现代科技于一体的通信网络、感知网络为全面形成应急管理信息化体系，为构建现代应急体系提供了有力支撑。因此，面对今天的科技发展环境和应急管理发展趋势，要全面贯彻落实十九届四中全会的重要精神，充分发挥科技支撑对优化应急体系建设的作用。

# 第7章 智慧交通 绿色出行

紧扣中央关于深化改革、加快推进生态文明建设的要求，坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，“十四五”期间，达川区推行智慧交通，绿色出行。

高性能计算的发展，人工智能、物联网等新型技术在各行各业中发展加快，智慧交通逐渐取代传统交通方式，成为引领生活的方向标。大数据分析和运载工具的交互，能提供一整套信息系统，为交通体系的高效便捷提供平台。分享+绿色+智能模式的交通信息时代已显现，行使者在路上能通过GPS定位实现地图导航，拥堵规避，绕开事故地点，提高了安全性。路网变得更加聪明，人们的选择也更加多元。“十四五”期间，达川将以文旅融合为契机，全力打造更多舒适便捷的交通驿站，加密旅游区厕所分布密度，增加旅行智能标识系统，让智慧交通的高效便捷有效的融入交通服务中。

绿色出行是提倡低碳环保的出行方式。将海绵城市理念融入到绿道建设当中，增加道路弹性，提升了居民活动的舒适度。“十四五”期间，达川区将以旅游主干道为依托提升道路景观的品质。采用彩色路面，设置醒目标识，提升步行及自行车交通路面的识别性。结合市政道路海绵化改造设置城市绿道，充分运用下沉式绿地、植草沟、雨水花园等方式，考虑道路路幅改造、景观提升、主路面修复、绿道驿站改造、道路雨水净化、道路积水点排涝，对地面雨水进行渗滞，减少雨水径流，达到提高道路安全性、提升道路景观效果及净化雨水的效果，实现“小雨不湿鞋”的目标。将绿道与花海结合，成为一道靓丽的风景带。达川区在绿道建设中坚持原生态原则，充分利用现有的滨水路径、公园园道等现有资源，避免重复建设。注重与文物古迹保护、风景名胜区保护、旅游资源开发、慢行系统等相结合，将自然景观、河湖水系、功能分区、道路系统等有机连接起来。

## 7.1 强化交通节能减排

强调强化节能减排和污染防治。作为建设交通强国的顶层设计和系统谋划，掀开了新时代交通运输工作的新篇章。强化前沿关键科技研发，大力发展智慧交通，推动新技术与交通行业深度融合，完善科技创新机制。绿色发展节约集约、低碳环保。强调促进资源节约集约利用，强化节能减排和污染防治，强化交通生态环境保护修复。科学制定配套政策和配置公共资源，加强交通强国建设与自然资源、环保、财税、金融、投资、产业、贸易等政策协同。绿色交通长足发展促进低碳出行。通过吸引公众使用绿色集约的公共交通出行，优化交通结构、降低人均能耗排放。“十四五”期间，鼓励网约自行车的使用、在公共汽车、出租汽车等交通行业推广新型清洁能源车。促进全区私人领域推广新能源小客车，出台相关利好政策。逐步扩大节能减排产品技术应用规模。鼓励应用LED灯具、变频空调等节能设备。在道路建设施工养护方面持续推动节能环保材料的使用。路面旧材料加强回收。在回收绿色轮胎、车身轻量化等节能技术方面加强推广。

## 7.2 加强生态环境保护修复

《交通强国建设纲要》提出，到2035年，我国基本建成交通强国。智能、平安、绿色、共享交通发展水平。严守生态保护红线，严格落实生态保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。推进生态选线选址，强化生态环保设计，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。建设绿色交通廊道。提升能耗排放统计监测与交通运输环境监测网络建设，初步实现对行业能耗排放的精细化分析及预测。推广学习相关节能标准文件，与统计部门合作创新行业能耗统计制度。通过夯实基础能力，提升精细化水平，以多样化的管理手段加强生态环境保护。在交通基础设施建设过程中，加强监测管理，严禁将污水等有害物质直接排入自然环境中，从前期规划设计到建设与养护充分融入生态环保的理念，倡导生态型交通基础设施建设。将生态保护理念贯彻到交通基础设施选线、设计和施工全过程，提倡生态选线和生态环保设计，推广温拌沥青、沥青冷再生、污水处理及循环利用等技术的应用。在养护阶段选择生态环境友好的养护工艺。淘汰能耗较高、排放不达标的养护设备，鼓励开展交通基础设施生态环境影响后评估。针对由于早期建设理念和技术原因导致不能满足最新生态环保要求的交通基础设施，实施专项生态修复工程。

## 7.3 推进资源节约集约利用

“十四五”时期，达川区将积极响应党中央的政策，推进资源节约集约利用。[节约资源是保护生态环境的根本之策，必须从资源使用这个源头抓起。](http://cpc.people.com.cn/n/2013/0525/c64094-21611332.html" \t "http://cpc.people.com.cn/xuexi/n1/2018/0816/_blank)[全面促进资源节约集约利用。资源开发利用既要支撑当代人过上幸福生活，也要为子孙后代留下生存根基。要解决这个问题，就必须在转变资源利用方式、提高资源利用效率上下功夫。树立节约集约循环利用的资源观，实行最严格的耕地保护、水资源管理制度，强化能源和水资源、建设用地总量和强度双控管理，更加重视资源利用的系统效率，更加重视在资源开发利用过程中减少对生态环境的损害，更加重视资源的再生循环利用，用最少的资源环境代价取得最大的经济社会效益。全面推动重点领域低碳循环发展，加强高能耗行业能耗管理，强化交通节能，发展节水型产业，推动各种废弃物和垃圾集中处理和资源化利用。](http://cpc.people.com.cn/n1/2017/0528/c64094-29305569.html" \t "http://cpc.people.com.cn/xuexi/n1/2018/0816/_blank)

## 7.4 建立信息化平台，尝试无人驾驶通道等智能化交通设施。

利用智能化手段实现，如智能停车场及GPS智能导航仪等。从应用大方向来看，有5G、大数据、智能公交、智能出租等，从交通用途来看，有车牌识别、闭路电视监控、车流控制、车辆调度、智能路径规划导航、智能辅助驾驶系统等。从普通出行来看，有智能地图导航、智能天气预测等。“十四五”期间，达川区将计划建立信息化综合交通服务平台1个，交通运行监测系统1套，邮政快递分拨中心1处，计划总投资约5700万元。计划2022年投入400万元，2023年投入400万元，2024年投入2100万元。

表7-1 十四五智慧交通信息化建设项目规划表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 单位 | 数量 | 十四五投资 （万元） |
| 1 | 达川区交通运输综合信息监管平台 | 处 | 1 | 2400 |
| 2 | 达川区交通运行监测系统 | 套 | 1 | 2300 |
| 3 | 达川区快递分拨中心 （邮政） | 处 | 1 | 1000 |
|  | 合计 |  | 3 | 5700 |

“十四五”期间，达川将争取机会，尝试建设无人驾驶通道，建立监控平台实现无人驾驶汽车运行的可能。远程监控系统硬件平台包括无人驾驶智能车系统，无线网卡，服务器系统，监控终端。无人驾驶通道建设需要与远程监控系统连接，加强现场标识的识别度，减少行驶中的人行及外来车辆的干扰，减少障碍物。沿途设置驿站，便于车辆的补给和休整。作为一项创新的先进技术，无人驾驶是智慧交通，绿色出行的代表科技之一，达川将在创新科技的道路上大胆尝试，将交通基础设施向更高层次引领。

# 第8章 环境影响及对策

本次规划含铁路、公路、航空、水运4种运输方式，“十四五”期间规划建设包括铁路、高速公路、国省道和干线公路、农村公路、客货运输场站、通用机场、内河水运、养护站场等方面。

## 8.1 达川区环境基本特征

### 8.1.1 自然环境

达川区属中亚热带季风性湿润气候类型。气候温和，热量丰富，四季分明，春早夏长秋短冬适中；降水充沛，分布不均，盛夏多干旱，秋冬多阴雨；无霜期长，云雾多，日照少；农业灾害性天气频繁，山区立体气候明显。东距太平洋不远，夏季季风从海洋带来大量水气，受南低北高地势抬升和秦岭、大巴山阻挡，容易形成地形雨，降水多集中夏季。冬季受西北干冷季风影响，空气干燥雨水少。

达川区为水土流失重点防治区。达川区居于全国五大山地灾害分布之一的“秦巴山地灾害区”和“四川省四大泥石流滑坡之一的四川盆地东部大暴雨、山洪、滑坡区”, 河流密布, 山地广布, 斜坡发育稳定性差。坡耕地较多，土壤呈带状分布，土层浅薄，结构松散，易受雨水冲刷和风蚀、水蚀的影响，极易造成水土流失。

### 8.1.2 自然资源

达川区州河源流[前河](https://baike.baidu.com/item/%E5%89%8D%E6%B2%B3" \t "https://baike.baidu.com/item/%E8%BE%BE%E5%B7%9D%E5%8C%BA/_blank)、中河、后河在宣汉县境汇合后斡州河。从罗江镇入县境，经达县市及河市、金垭、申家、渡市、木头等乡（镇）流入渠江。多年平均径流量66.55亿立方米，最大洪水流量每秒1.26万立方米，最小枯水流量每秒17.5立方米。年输沙量727万吨。州河除横切铁山造成峡谷外，河谷一般均较巴河开阔，河道滩沱相间，险滩陡坝较少，两岸有阶地断续延伸。境内河流有州河、巴河、明月江、碑牌河、铜钵河等水系。

达川区野生植物资源丰富，全区境内有野生植物25个目，72个科，4个亚科，5个属，225种。全区有古树873株。全区受国家级保护的植物主要有银杏、罗汉松、红豆杉、黄葛树等。名贵中药材资源丰富，有189个品种，主要有川龙薯芋、百部、首乌、天冬、野菊花、益母草、天花粉、马鞭革、阔叶十大功劳、八月瓜等。

达川区野生动物资源丰富，受国家、省级保护的有水獭、小灵猫、穿山甲、红腹锦鸡、秧鸡、阳雀、横斑锦蛇、啄木鸟等，列为四川省有益或有重要经济、科学研究价值的陆生野生动物有青蛙、白鹭、竹鸡雉、秧鸡、啄木鸟、燕子、八哥、蛇等。

达川区内矿产资源丰富，种类多。已发现矿产20种以上，达川区已探明矿藏12种，主要有煤、石油、天然气、岩盐矿、石灰石矿、砂岩矿等。其中煤炭及天然气储量分别达2.4亿吨、2700亿立方米。

达川区号称“山水泽国”，素有“东川之秀壤，西蜀之名区”的美誉，旅游资源丰富。 截至2020年底，达川区拥有国家级森林公园1个，省级森林公园1个，国家4A级旅游风景区1个。如达州九龙湖风景旅游区、达川区雷音铺省级森林公园、真佛山风景区、达川铁山森林公园、一佛寺塔、列宁主义街。

## 8.2 环境影响

“十四五”期间规划的（含续建项目和新开工项目）公路及桥梁、养护设施、运输场站及信息化等建设项目，在国家、省等上级规划框架下制定的，在《国家公路网规划（2013-2030年）》、《四川省高速公路网规划（2014-2030年）》、《中长期铁路网规划(2016-2025)》等规划编制时，均已开展规划环评。《规划》包含的其他项目在具体实施时均将独立开展环境影响评估，且将在各项专项交通规划中得以体现。具体项目的环境影响如下表所示：

表8-1 “十四五”国道影响情况表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 （公里） | 环境影响情况 |
| 1 | G542达川区管村镇（金檀）至石桥镇（平昌界）段升级改造工程 | 39.9 | 需占用基本农田，需跨越铁山国家森林公园 |
| 合计 | | 39.9 |  |

表8-2 “十四五”省道影响表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 (公里) | 环境影响情况 |
| 1 | S202线达川区亭子界至大竹安吉界段升级改造工程 | 35.9 | 需占用基本农田，需办理林业手续 |
| 2 | S204线石梯渠县界至通川区江陵界 改造工程 | 48.8 | 需占用基本农田，农业需批复巴河特有鱼种 |
| 合计 | | 84.7 |  |

表8-3 “十四五”快速通道影响表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 里程 (公里) | 环境影响情况 |
| 1 | 金河大道 | 8.4 | 需占用基本农田 |
| 2 | G210线达州市过境段三期工程 | 27.7 | 需占用基本农田 |
| 3 | G542达州至开江段公路工程 | 41.4 | 需占用基本农田 |
| 4 | S203线达州至渠县段公路工程 | 30.5 | 需占用基本农田 |
| 合计 | | 108.0 |  |

表8-4 “十四五”新建独立桥梁影响表

| 序号 | 项目名称 | 长度（米） | 环境影响情况 |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 达州市达川区桥湾正码头渡改公路桥工程 | 546 | 农业需批复巴河特有鱼种 |
| 2 | 达州市达川区道让正码头渡改公路桥工程 | 441 |
| 3 | 达州市达川区渡市镇正码头渡口改公路桥新建工程 | 706 |
| 4 | 达州市达川区道迁渡口改公路桥新建工程 | 618 |
| 5 | 百节镇铜宝河一桥 | 558 |
| 6 | 万家镇八角村桥 | 60 |
| 合计 | | 2929 |  |

交通运输基础设施建设施工、运营维护过程中不可避免会对沿线或周边地区的社会环境、生态环境、声环境、空气环境和水环境等方面产生一定影响。

（1）生态环境影响

对生态环境的影响主要表现为对建设项目附近植被和农作物的影响。路基的填挖使线路两侧局部范围已有的植被容易遭到破坏，从而导致地表裸露，土壤变得疏松，随着这种微地貌的改变，在降雨集中季节雨水冲刷作用下，不可避免地会造成一定程度的水土流失；同时，由于工程施工占地，路线经过地区植被面积有所减少，而后期植被恢复将需要一定的时间。

（2）水环境影响

水环境污染物主要为施工期施工人员生活污水中的各种污染物和施工机械清洗废水中的悬浮物及少量油污。施工期间，需要加强管理控制。施工人员粪便通过临时旱厕收集后用作农肥，不会对水环境造成影响，其它生活废水产生量小，污染物浓度较低，对环境影响甚微。施工机械清洗废水在严格控制机械条件下，通过简易沉淀、去污后可基本实现达标排放，加之排放总量不大，不会对水环境构成明显影响。

（3）声环境影响

汽车运行产生的噪声是最主要的污染源之一，随着交通量的逐步增加，其等效声级也会逐步增大，对沿线敏感点的影响也有加强的趋势。施工期间施工机械的运作也会产生一定噪声污染，但时效较短，随施工的结束而终止。

（4）环境空气影响

施工期产生的主要环境空气污染物包括施工过程产生扬尘和施工机械产生尾气。机械尾气排放主要为尾气黑度标准限制，在严格控制其达标排放的基础上不再作进一步处理。工程施工期对环境空气的影响主要来自扬尘，其排放量及影响的范围受施工工序、场地、气候条件和工程材料等多项因素的综合影响，其中主要以材料运输、砂土料堆放和材料拌和对扬尘的贡献最为显著。

工程施工时应充分考虑工程所在地区气候特点，尽量避免在大风时段进行高扬尘工序的施工作业，施工中适当洒水增加砂土的湿度，运输、堆放采取覆盖等措施，能有效控制扬尘的产生。

（5）对社会环境可能的影响

项目的修建将有力加强沿线群众和外界人员进行物资和信息的交流；有利于加强沿线交通运输服务产业的发展，拓宽居民收入来源；有利于沿线土地的开发利用的保值、增值；将带动沿线建材产业的兴起，对人力的大量需求将形成一个庞大的劳务需求市场，解决部分沿线农村剩余劳动力的就业问题，对带动地方经济发展、增加就业、农民增收等均起着重要作用，可让沿线群众享受到基础设施建设带来的实惠和便利。

## 8.3 对策措施

为消除或减缓规划建设项目对环境的不利影响，拟从社会环境、生态、声环境、环境空气、水环境、固体废物污染防治等方面提出相应对策及减缓措施。

（1）社会环境影响减缓措施

在项目前期加强与相关部门、群众的沟通，做好社会稳定风险评估，在拆迁赔偿、民族文化等方面按照以尊重理解的原则协商到位，以惠民生为前提处理好前期工作。项目建成中，施工占地、车辆运输对周围人民的生活必然会有不同程度的影响，这时应控制好施工的时间、避开交通拥堵高峰运输建材，宣传工作应做到位，为民所想，为民所利。项目建成后，要以方便群众出行和生活有利的方面，辅以相关设施，以便民生活。

（2）生态环境保护措施

生态影响主要发生在施工期，主要包括土地的占用和利用方式的改变、水土流失、陆生生态、水生生态的影响。项目设计和施工过程中应尽量减少占用耕地，重大项目严格按照国土空间规划实施。严格限制施工范围，尽量减少施工占地和植被扰动，工程完工后对临时占地进行植被恢复、土地复耕；优化施工工期安排，减少施工项目对水生生态的影响，涉水工程部分应在枯水期施工，避开产卵繁殖时段以及仔幼鱼成长时段，控制工程涉水施工时间及范围，加强人员的环保意识宣传。

（3）噪声污染控制措施

项目建设应选用低噪声设备，合理布置施工机械，实行规范施工、分时段作业等措施，在敏感点附近施工时应采取临时隔声措施，避免噪声扰民。工程项目建设期间应根据沿线环境特点，根据环发[2010]7 号《地面交通噪声污染防治技术政策》，对公路两侧超标居民点采取设置声屏障、隔声窗等噪声防护措施。合理设计路基开挖面，保留路堑遮挡山体，避免交通噪声影响。

建设项目沿线敏感点夜间易受施工噪声的不利影响较大，应禁止夜间施工作业，如夜间（22:00～次日 6:00 时段内）进行施工，应控制在距敏感点路段450m 范围外；因工序要求，必须在距敏感点较近路段施工的，施工单位应视具体情况及时与当地环保部门取得联系，按规定申领夜间施工证，同时发布公告最大限度地争取民众支持和谅解。对于夜间施工噪声大的作业点，必要时可通过设置简易挡墙等围护设施降噪，并避免在施工中同时使用多种高噪声设备如装载机、平地机、压路机等的情况。项目区域内的现有道路以及沿线县乡道等施工道路将在公路施工期用于运输施工物资，应注意合理安排施工物料的运输时间，附近有城镇居民点和学校路段，应减速慢行、禁止鸣笛。新修筑的便道应远离学校、集中村镇等敏感建筑。

隧道段及深挖段施工爆破，需要详尽调查隧道及深挖段周边的工程地质构造，研究选择合适的爆破工艺；爆破前及时通知附近村庄，并发出警示信号，禁止夜间爆破；对爆破现场采取必要的现场监控和防控。落实“三同时”制度，公告投诉电话，使群众的诉求得以及时的解决，防止发生极端风险事件。

（4）空气污染防治措施

项目弃土场、储料场、灰土拌合站、沥青拌合站等大型临时设施选址应远离公路沿线居民点和学校，布置在较为空旷的位置。其选址应位于居民点下风向 300m 以外，减少物料扬尘和有害气体对居民的污染影响。合理设计材料运输线路，尽量远离居民区，避免扬尘对疏运道路两侧环境敏感点的影响。进行绿化专项设计时应选择栽种可净化空气的树种。路基施工时，应及时分层压实，并注意洒水降尘，对施工便道及未铺装的道路必须经常洒水，以减少粉尘污染。建设单位进行招投标时明确施工单位在施工过程中必须对施工便道及未铺装的道路洒水，且在施工过程中进行一定的抽查。在路面铺设过程中会有一定的沥青烟散发，但在铺平之后采用水冷降温，沥青烟会很快消失；同时在摊铺过程中注意施工人员的劳动保护。石灰、砂土等堆放场尽可能不露天堆放，如不得不敞开堆放，应对其进行洒水，提高表面含水率，也能起到抑尘的效果。在建设项目招投标中增加控制扬尘污染指标的内容和责任承诺，将所需资金列入工程造价。各类工地在施工前，必须按照文明施工要求，制订控制扬尘污染方案，经主管部门审批后方可办理施工许可证。有关部门要严格监督，把施工工地作为执法重点。对扬尘控制不力的施工企业，责令其停工整顿，情节严重的取消其施工资格。拌和站应设置在学校、城乡居民区和有特殊要求的地区的下风向，且距离不宜小于 300m，减少拌和站对环境敏感点的粉尘和噪声污染。严禁在饮用水源保护区、自然保护区等生态环境敏感区路段设置拌合站。

（5）水环境保护措施

项目选线选址须严格落实《中华人民共和国水污染防治法》、《四川省饮用水水源保护管理条例》、《达州市集中式饮用水水源保护管理条例》等法律法规要求，加强对饮用水源地保护。涉及饮用水源保护区的工程施工期间，应加强取水口的水环境监测，对突发水污染做到早发现、早控制，最大限度降低环境污染风险。涉及饮用水源保护区的项目建成后，须按照《饮用水水源保护区划分技术规范》（HJ/T338-2018）划分水源地保护区，并落实《饮用水水源保护区污染防治管理规定》要求，加强对饮用水水源保护区环境管理。

设计和施工阶段应充分重视保护地表水和地下水。严禁施工废水、废渣进入水库、河道。对表土临时堆放点设置防护措施，防治扬尘及雨水冲刷，避免对水环境造成影响。隧道施工时应对地下水情况做详细勘察，研究合理施工方法，超前探水，尽量减少地下水流失。

（6）固体废物污染防治措施

规划项目产生的固体废物主要为土石方弃渣、河道清淤底泥、建筑垃圾以及施工人员产生的生活垃圾，土石方弃渣和建筑垃圾尽可能送填方区作填方回用或送至指定的弃渣场妥善填埋处置，清淤底泥经处理达标后作为绿化用肥回用，施工人员生活垃圾由环卫部门统一收集后处理。

（7）其他减缓措施

若在施工过程中发现野生保护植物植株或种群，应严格按照国家重点保护野生植物保护规范的要求，优先考虑对保护植物进行挂牌警示、设置围栏等原地保护措施；若不能进行原地保护再采取迁地保护的保护方式。在施工期发现有地下文物，应立即报告文物主管部门，并暂停施工，做好现场保护工作。建设单位应协助文物主管部门组织专家对文物进行考古鉴定，然后制定相应的保护措施

# 第9章 保障措施

## 9.1 争取资金和政策支持，协调发展。

**积极争取政策和资金支持**。利用好国家继续支持西部开发、成渝双城经济圈、万达开一体化交通枢纽、全省经济副中心排头兵的政策支持，积极争取上级补助资金，统筹整合其他部门资金，并加强建设以促进经济的发展提高经济效益。

**保障资金投入，拓展融资渠道**。积极探索采用PPP、BOT、TOT等投融资模式，进一步优化投融资环境和资源配置，引进更多资金用于工程项目建设。推进交通投资基金建立工作，发挥政府性资金的引导作用，争取国开行、农发行等政策性银行贷款方式进行融资，扩大交通改革开放，探索政府和社会资本股权合作，扩大招商引资范围，引进民间资本参与交通建设，支持利用保险资金、基金和发行企业债、私募债、中期票据、信托、土地综合开发及资源开发收益补偿等方式进行交通融资。保障公路养护管理资金，加大资金投入，确保农村公路养护经费及管理机构经费全部纳入财政预算。

## 9.2 国省干线的建设符合国土空间规划。

加强与社会经济规划、国土空间等规划的协调。在“十四五”期间应加强与社会经济规划、国土空间规划、旅游规划等相关规划的协调，做到不相违背，宗旨一致，方向一致。建设项目的用地是敏感话题，涉及基本农田、红线、环境敏感区等，实施中的征地拆迁又要与社会环境产生不可避免的联系。项目必须在规划的框架下，在社会稳定风险评估、环境影响评估等专题的论证下，符合要求才能建设。加强协调与关注，必要时调整规划项目，做到合法、合规、合理。

## 9.3 强化科技支撑，注重人才培养。

**强化科技支撑**。依靠互联网和智能化设备与交通行业深度融合，构建综合交通运输信息平台，推进交通基础设施互联互通，智能化管理决策，以及信息集成共享，推动精准化管理，提升管理效率和水平。推动在平安交通、智慧交通等领域新科技运用，鼓励企业科研单位在交通基础设施建设管理、装备运输、运营保障、节能减排等各方面开展创新研究和技术推广，依靠科技进步的力量，推动交通创新发展。

**注重人才培养**。建立交通体系专家智库，充分发挥领军效应，为交通持续发展把好脉、掌好舵。坚持“走出去”和“引进来”，培养管理人才、专业技术人才和科技创新人才，创造良好软件和硬件环境，为交通建设注入新活力、新思维，开阔新局面。加强执法队伍建设，开展执法人员岗位培训，提升执法队伍正规化、专业化、标准化。加强教育培训，进一步提升一线从业人员职业技能，弘扬工匠精神，打造知识、技能等综合型劳动队伍。

## 9.4 加强部门联动，政策融合。

**加强组织领导**。完善组织体系，对于应急预案、平台管理、项目实施等方面完善参与的组织部门的职责分工，合作流程。统一领导，统一指挥，坚持党中央的政策不动摇，坚持“十四五”期间的目标不动摇。

**加强部门联动**。发改、财政、自然资源、水利、环境保护、交通、住建、文旅、林业等部门要强化责任担当，密切配合、形成合力，拟定和完善配套政策，分解细化目标和任务，采取并联审批、交叉推进、跟踪办理等方式加快服务工作，切实保障推动项目顺利实施。

**加强过程监督**。密切跟踪上级战略部署调整和布局，以及社会经济发展新情况、新要求，适时开展规划评估和优化调整，统筹规划远期目标和近期需求，保障规划的操作性。

**加强环境保护督察。**大力推动绿色发展，深入实施大气、水、土壤污染防治三大行动计划。全面推动绿色发展。绿色发展是构建高质量现代化经济体系的必然要求，是解决污染问题的根本之策。优化交通规划布局，推进资源全面节约和循环利用，倡导简约适度、绿色低碳的生活方式。坚决维护党中央权威和集中统一领导，坚决担负起生态文明建设的政治责任。各相关部门要履行好生态环境保护职责，使各部门守土有责、守土尽责，分工协作、共同发力。建立统一的空间规划体系和协调有序的国土开发保护格局，严守生态保护红线，坚持山水林田湖草整体保护、系统修复、区域统筹、综合治理，完善自然保护地管理体制机制。