

玉溪市江川区综合交通运输 “十四五”规划

玉溪市江川区交通运输局
二〇二一年五月

目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	1
(一)“十三五”发展主要成就.....	1
(二)存在的主要问题.....	3
二、发展形势和阶段特征.....	6
(一)“十四五”期江川交通运输行业发展面临的形势及要求.....	6
(二)“十四五”期江川交通运输发展的阶段性特征.....	6
三、发展思路.....	8
(一)指导思想.....	8
(二)基本原则.....	8
(三)发展目标.....	9
四、“十四五”期主要任务.....	12
(一)高速公路“互联互通”工程.....	12
(二)国省干线提升改造工程.....	12
(三)重要县乡道提升改造工程.....	13
(四)“四好农村路”工程.....	14
(五)综合交通协同发展工程.....	14
(六)公共客运服务提升工程.....	15
(七)行业发展支撑保障工程.....	15
五、保障措施.....	21
(一)有效组织规划实施.....	21
(二)保障发展资金供给.....	22
(三)加强法制建设.....	22
(四)加强行业管理，加大人才培养和引进力度.....	23
(五)促进交通与自然环境协调发展.....	23

附件

图：江川区综合交通运输中长期发展规划图（2021-2035）

前言

“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，是“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，也是江川区构建综合交通运输体系、推进交通运输全面发展的重要机遇期。加快建设“安全可靠、便捷高效、绿色智能、服务优质”的综合交通运输网络，是落实国家和云南省重大战略的客观要求，是适应引领经济发展新常态、实现经济社会跨越发展的现实需要，也是推进江川区综合交通运输深度融合、交汇发展的重要举措。

为引导江川区综合交通运输科学发展，使之成为发展的先行官。根据《云南省加快县域高速公路“互联互通”工程建设行动计划》、《云南省交通运输厅关于下发全省省级高速公路国土空间控制规划项目库的通知》、《玉溪市“十四五”综合交通运输发展规划》、《玉溪市江川区“十四五”规划编制工作方案》及《玉溪市江川区国民经济和社会发展第十四个五年规划基本思路》，研究制定玉溪市江川区综合交通运输“十四五”规划。

本规划是加快“十四五”时期江川区综合交通运输发展的指导性文件。

规划时限：2021—2025年，展望至2035年。

一、发展基础

(一)“十三五”发展主要成就

“十三五”期间，在江川区委、区政府的高度重视和正确领导下，江川交通运输行业紧紧抓住省、市加大交通建设投入力度重大发展机遇，有序实施《江川区公路交通运输“十三五”发展规划》，全面推进交通运输行业发展，基本实现“十三五”规划确定的各项发展目标，在交通基础设施建设、公路养护、运输服务、安全应急、绿色交通等方面取得了长足进步，为支撑和引领经济平稳较快发展、保障和改善民生、促进滇中城市经济圈一体化发展和扶贫攻坚工作做出了积极贡献。

(1) 交通基础设施建设稳步推进

高速公路“能通全通”工程圆满完成。江川区“能通全通”工程项目有澄川高速公路和江通高速公路。江通高速公路于2019年10月建成通车，实现了江川区高速公路零的突破，澄川高速公路于2020年8月建成通车。

江通高速江川段长18.47公里，完成投资27.7691亿元；澄川高速江川段长约33公里，完成投资42.0866亿元。

国省道公路改造工程有序推进。完成国道G357江川境内老玉江公路(紫红坝至九溪段)路面改造工程，改造建设沥青路面12公里，完成投资2500万元；在建国道G213玉溪梅园至峨山小街箐公路改造工程，总投资16.23亿元，全长49.46公里，江川境内长约6.1公里，经九溪阳山庄村，累计完成投资9954万元。完成省道S212雄关段

1.5 公里沥青路面工程，完成投资 300 万元。

农村公路建设大力推进，成就显著。“十三五”期间，在省市交通部门大力支持下，江川区农村公路硬化里程达 238 公里，完成投资 2.47 亿元，超额完成“十三五”期间全区新建、改建农村公路 100 公里以上目标任务，改善了农村交通运输环境，推进了产业结构调整，加快了城乡发展步伐，促进了扶贫攻坚工作。

在农村公路硬化通畅的同时推进安全生命防护工程建设，确保农村公路安全、通畅，“十三五”期间，共投资 2053 万元完成对早烂路、中围路等 74 条农村公路安保工程建设，处治农村公路安全隐患里程 301 公里。投资 220 万元完成对三家桥、中村桥、河心桥、牌坊桥、大村桥 5 座农村公路危桥进行了改造。投资 1611 万元对甸头至麦冲公路、老晋思线侯家沟段、龙街学校至小甸桥公路、杨柳坝至雄关公路、北前线前卫段、老澄川线江二中至牛摩段公路进行大中修工程，保障了县道公路通畅。

公路基础设施建设加快推进，结构进一步优化。到“十三五”末，全区公路里程达 1498.462 公里，其中国道 71.638 公里（省管 34.044 公里）、省道高速 51.57 公里，普通省道 54.466 公里（省管 10.374 公里，住建管 16 公里）、县道 139.89 公里、乡道 606.844 公里、村道 37.159 公里、库外道路 537.095 公里，已硬化里程 978.183 公里，农村公路硬化率为 69.7%。全区的 6 个乡镇、1 个街道办事处、72 个村（居）委会，345 个自然村，全部实现了村村通公路的目标，建制村、贫困村公路实现 100%硬化目标。全区交通基础设施建设成效显

著，交通条件进一步改善。

(2) 养护管理水平明显提高

“十三五”期间，面对养护资金不足、交通流量不断增长、自然灾害频发等压力和挑战，通过深化内部管理体制改革、实施劳动养护竞赛、提升职工养护技能、推广四新技术运用等手段，稳步提高养护管理水平，切实保障了社会公众出行需要。公路养护管理机构设置健全，基本实现养护机械化。

(3) 交通运输服务能力提升。

公共交通普遍服务均等化水平显著提升。全区城乡公交覆盖率实现 100%，客运线路达 30 条（其中，公交线路 27 条、班车线路 3 条），客运车辆 497 辆（其中，班车 34 辆，公交车 281 辆、出租车 182 辆）。在 281 辆公交车中，新能源公交车达 143 辆，燃油公交车 138 辆；在 182 辆出租车中，新能源出租车达 80 辆，燃油出租车 102 辆。

(二) 存在的主要问题

经过“十三五”期的建设与发展，江川区综合交通运输建设发展取得了一定成效，道路网络设施配套衔接、运输服务安全高效，基本实现了“十三五”规划制定的发展目标，交通对经济社会发展的支撑和带动作用进一步增强，但仍然存在一些问题，主要表现在以下几个方面：

一是交通基础设施网络化水平偏低，结构不合理，区域不平衡，区域交通枢纽地位未完全显现。

(1) 对外联系快速通道不足。江川区对外联系通道主要有玉江大道、江通高速公路、澄川高速公路，以及江华一级路、江通一级路和澄川二级路，新建江通高速、澄川高速能满足通行，但早期建设道路存在交通量饱和，路面通行状况差，通过集镇路段长，快速通行能力弱的局面，与周边县区快速连接严重不足。

(2) 县道公路技术等级低，路况差，通行能力弱。江川区县道为上世纪建设老公路，三级公路标准，技术指标低，路面超过设计使用年限，路况差，沿线集镇、村庄、厂矿多，交通拥挤，不能满足生产生活需求。

(3) 乡道、村道公路发展不平衡，网络一体化水平低，需进一步加强路面硬化、安保及危桥改造工程建设。

(4) 轨道交通建设未起步，铁路运输有待发展。

(5) 航空运输依托昆明，机场建设亟待推进。

二是运输服务水平仍然不高，运输装备现代化程度低，城市公交发展仍显滞后，物流业发展水平较低。

(1) 客运，运力空间分布和客流时间分布不平衡，偏远地区和高峰时期供需矛盾突出；县际线路跨区域联系薄弱，地区间客运网络尚未形成；农村客运经营主体“散、小、弱、差”，市场集中度相对偏低，尚未形成规模化经营，组织和管理缺失、抗风险能力弱。

(2) 站点，建设项目土地征用涉及政府、规划、国土等部门，协调难度较大，加之站点建设多选址于人流、物流、车流、商贸集散中心，土地资源有限、成本高，致土地难以落实，站点建设推进缓慢。

(3) 城市公共交通，公交优先战略未得到全面落实，尚未形成城市公共交通优先发展的统一认识和行动框架，公交在城市交通系统中的主体地位还没有确立，城市公共交通发展总体滞后的局面还没有得到根本转变；公交基础设施建设严重滞后，公交线网布局还需进一步优化，公共交通优先运行环境和政策保障机制需进一步改善。

三是运输方式单一，公路、铁路、航空运输缺乏协调衔接，综合运输体系待进一步完善。

长期以来，江川区交通运输仅有公路运输一种方式，运输方式相对单一，“十四五”要以公路运输为主导，逐步补足铁路、航空两种运输方式发展短板，发挥公路、铁路和航空等各种运输方式的组合优势，做到分工协作、取长补短。

四是安全监测和应急救援能力不足，交通运输安全性与防灾抗灾能力有待提升。

“十三五”期间，江川交通初步形成了指挥有力、信息畅通、反应迅速、处置有效的交通运输应急处置体系，提高了全社会的安全应急与救助保障水平，但救助基础设施薄弱，应急救援经费与设备、装备匮乏，应急保障和反应能力有待提高。

五是交通建设要素保障不足，资金、土地、环境等刚性制约因素

加大，资金矛盾日益突出，债务风险积累显现。

二、发展形势和阶段特征

（一）“十四五”期江川交通运输行业发展面临的形势及要求

随着国家重大发展战略的实施，江川区资源优势、区位优势和开放优势将更加凸显。经济社会发展新形势、新任务对交通运输发展提出了新的要求：

一是支撑经济社会跨越发展，要求发挥江川区位优势，继续保持一定的基础设施投资规模和建设速度，不断提高交通运输的总体供给能力，完善大通道建设，提高与周边地区互联互通水平，进一步巩固和提升交通区位优势。

二是切实保障和改善民生，努力推进交通运输基本公共服务均等化，切实加强交通运输安全监管和应急体系建设，保障经济社会发展和人民群众安全出行。

三是加快推进“四个交通”（综合交通、智慧交通、绿色交通、安全交通）发展，要优化交通运输结构，更加注重推进各种运输方式的统筹协调发展，加快构建和完善综合交通运输体系，提高综合运输的整体优势和组合效率。要切实转变交通运输发展方式，在建设全过程节约利用资源，减少环境破坏，强化结构性节能减排，增强交通运输可持续发展能力，争当生态文明建设排头兵。

（二）“十四五”期江川区交通运输发展的阶段性特征

结合宏观发展形势与江川发展实际，“十四五”期江川交通运输

发展将呈现以下三个变化：在路网建设上，由树状路网建设转向构建网状路网；在发展领域上，将从基础设施建设为主向建设养护、运输服务、运营管理、信息化建设、安全绿色等领域协调发展拓展；在发展模式上，将逐步从重点提升各运输方式自身能力向推进运输方式间统筹协调、提高综合运输体系整体效率转变。总体判断“十四五”期江川区交通运输发展具备以下阶段性特征：

一是处于交通基础设施逐步完善，构建互联互通公路网时期。江川与相邻县区之间高速公路不足，快速通道尚未完全形成，高速公路尚未形成网络；普通国省道中还存在大量低等级公路，升级改造任务繁重；农村公路通畅水平与社会目标有较大差距，通行条件、安全性和抗灾能力还有待提升；铁路、航空发展相对滞后，基础薄弱；客货运输站点规模小，等级低，不足以支撑现代物流业的发展。因此，必须采取更快的发展速度，大力构建高速公路路网，完善建设农村公路，改造普通国省干线，加快推进铁路和民用机场建设，提升区位优势。

二是处于提升运输服务品质的推进时期。随着经济社会快速发展、经济结构调整与消费结构的不断升级，人民群众开始关注安全、高效、舒适、经济等更高层次的运输需求，对交通运输服务方式、服务效率和品质提出了新的更高要求。与之相适应，在继续完善基础设施网络、提升运输保障能力的同时，还需要注重提升交通运输整体服务品质。

三、发展思路

(一) 指导思想

深入贯彻落实习近平总书记系列重要讲话和视察云南重要讲话精神，以及省委、省政府、市委、市政府的相关重大决策部署，坚持以“四个全面”战略布局为统领，坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”的五大发展理念，着力提升交通运输基本公共服务水平，着力提高交通运输发展质量和效益，着力提升行业治理能力和水平，建设“内畅外通、能力充分、服务均等、便利可靠、安全绿色”的综合交通运输体系，为经济、社会发展提供可靠的交通保障。

(二) 基本原则

统筹兼顾，加快发展。按照适度超前的要求，推进综合交通运输体系建设，统筹各种运输方式协调发展，统筹建设、养护、运输、管理协调发展，通过实施一系列经济社会效益显著的重大项目、重大工程带动全行业协调发展。

保障民生，共享发展。把人民群众满意作为发展的价值取向和评判标准，突出交通运输服务行业属性，切实缩小区域城乡发展差距，努力实现交通运输服务为全体社会成员所共享。

互联互通，开放发展。主动融入和服务国家“一带一路”，围绕省委、省政府着力推进的五大基础设施网络、滇中城市经济圈、昆玉旅游文化产业经济带建设目标，打造互联互通交通。

安全发展，绿色环保。把安全保障作为重要前提，将“安全第一”的理念贯穿于交通运输发展各领域、全过程，坚守底线思维和红线思

维，统筹传统安全与非传统安全，全面提高交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力。把可持续发展作为基本要求，从国家生态文明建设战略与基本国情出发，以构建绿色循环低碳交通运输体系为指向，把节约利用资源和保护环境落实到交通运输各环节，努力实现交通运输绿色发展。

（三）发展目标

到 2025 年，综合交通基础设施网络更加完善，结构更加合理；运输装备和运输组织水平进一步提高，综合运输服务能力和水平显著提升；创新能力不断增强，科技进步和信息化水平不断提高；资源节约型、环境友好型行业建设取得明显进展；交通运输应急反应能力进一步加强，安全保障能力明显提高。基本形成便捷、安全、高效、绿色的现代综合交通运输体系，基础设施衔接顺畅、运输服务便捷高效、科技信息先进适用、资源环境集约绿色、安全保障措施完备、行业管理规范有序。

（1）基础设施建设取得新的重大进展

——推进高速公路建设，实现与相邻县区互联互通。

——加快推进普通国省道和重要县乡道升级改造，优化完善路网结构。

——农村公路建设进一步完善。新改建农村公路，实现所有自然村 100%通硬化路，农村公路网络化程度进一步提升。

——加快发展铁路运输，打造公铁复合交通系统。

——全力推进机场建设，填补航空运输发展空白，实现机场建设“零”突破。

(2) 公共客运服务水平显著提升。

基本形成衔接顺畅、安全高效的公共客运网络，由城际快速客运、城乡公交一体化客运、城市出租客运、农村客运和旅游客运等组成的多层次客运网络体系进一步完善。城乡客运基本公共服务均等化进一步发展，实现 100% 的乡镇和 100% 的建制村通客运班车，推动有条件的地区实施农村客运公交化改造，提高农村客运通达深度和安全水平。积极引导客运装备优化升级，加快调整公共客运结构，以满足多层次客运需求为导向，加强运输市场监管，切实提升公共客运服务水平。

积极推进公交都市建设，公共交通在城市交通体系中的主体作用基本确立，扎实推进“公交优先”发展战略，推进数字、智能化道路运输客运发展，深入推广使用新能源公交车。

(3) 养护管理水平明显提升

加强基础设施养护管理，继续推进公路及桥隧技术状况复核检测，培育公路养护市场。推进养护体制改革，加大养护资金投入力度，逐步实现高等级公路养护机械化。高速公路优良路率达到 98%，普通国省干线公路平均优良路率要达到 60%；库内农村公路列养率达到 100%，到 2017 年基本完成急弯陡坡、临水临崖等事故多发重点路段农村公路县道的安全隐患治理。到 2020 年基本完成普通国省干线公路中按《公路安全生命防护工程实施技术指南》划定的 A 类安全隐患路段治

理，基本完成农村公路中按《公路安全生命防护工程实施技术指南》划定的 A 类安全隐患中通行农村客运班车和接送学生车辆集中路段治理。

四、“十四五”期主要任务

（一）高速公路“互联互通”工程

高速公路建设方面，云南省提出“十四五”建设“互联互通”工程方案，开展省级高速公路国土空间控制规划工作，继续推进高速公路建设，江川区要紧紧抓住机遇，配合上级交通部门，积极谋划好江川与相邻县区的高速公路互联互通建设项目，具体规划新建的“十四五”高速公路“互联互通”项目有：

- 1、玉溪机场高速公路项目，实现机场与相邻高速公路相互连接。
- 2、玉溪市北城至研和高速公路项目，项目经江川安化乡、九溪镇。
- 3、呈贡至江川至通海高速公路。

配合上级部门开展省级高速公路国土空间控制规划项目的前期研究工作。

（二）国省干线提升改造工程

推进国省道改造工程，以既有路线升级改造为主，着力提升技术等级，提升改造等级低、路况差、抗灾保障能力弱的国省干道，同时，加快国省道与高速路网和城市干道以及和县乡道路的衔接，构建多层次的公路交通体系。规划国、省道改造项目有：

- 1、国道 G245 江川段改造项目

开展前期研究工作项目有：

- 1、国道 G357 大寨至红塔区交界段改造项目
- 2、国道 G213 经江川安化、九溪段改造项目
- 3、省道 S212 麦冲至雄关段改造项目

国省干线公路提升改造，在取得国家、省、市资金支持后启动改造建设工作。

（三）重要县乡道提升改造工程

重要县乡道是连接高速公路和农村公路的桥梁和纽带，在公路网中起着承上启下的连接作用和交通衔接转换功能，目前，我区重要县乡道建设年代长、建设标准低、超期服役高、破损严重，道路服务能力和水平与其路网功能严重不匹配，制约公路网整体效益的发挥，影响城乡经济社会的统筹协调发展。规划对重要县乡道进行提升改造，提高重要县乡道服务水平和能力，加强高速公路与农村公路之间的高效便捷衔接，构建高速公路、国省干线、重要县乡道和农村公路综合协调的多层次、多功能的公路网络，最大程度发挥路网整体效益，引领支撑经济、社会各项事业发展。规划改造项目有：

- 1、嵩玉线海门至大街段、大铁线提升改造项目

开展前期研究工作项目有：

- 1、大街至螺蛳铺公路改扩建项目
- 2、北前线安化至前卫段提升改造项目

（四）“四好农村路”工程

继续加大农村公路规划建设，使乡镇、村组间互联互通水平进一步提高。在“十三五”建制村公路及贫困村公路 100%硬化的基础上，加大对自然村公路的规划建设力度，努力实现区内农村公路互联互通，自然村公路 100%硬化，进一步提升农村公路网络化程度，并积极推进实施农村公路生命安全防护和危桥改造工程的实施，消除农村公路安全隐患。

（五）综合交通协同发展工程

加快发展铁路运输，打造公铁复合交通系统。紧抓国家积极推进我国与周边国家互联互通国际运输通道建设和省委省政府推进滇中城市经济圈一体化发展机遇，加快发展铁路运输，实现铁路“零”的突破。具体项目是加快推进滇中城市群城际铁路玉溪至弥勒和昆明至玉溪（呈贡经澄江至江川）项目前期工作，争取尽快立项建设。

填补航空运输发展空白，实现机场建设发展。紧紧抓住机场建设规划机遇，立足玉溪民用机场选址落地江川龙泉场址，规划机场近期飞行区技术指标为 4C，跑道长度 3200 米，远期为 4E 级机场，预留跑道长度为 4000 米，争取完成前期审批工作，开工建设，并努力争取昆明长水二机场的申报工作。

鼓励现代物流货运发展。大力推进货运车型标准化，稳步开展危险货物运输车、超长平板半推车、超长集装箱半挂车治理工作，引导督促行业、企业加快更新淘汰不合规车辆，促进标准化车型更新替代。

推动道路货运行业集约高效发展，深入推进无车承运人试点工作，健全无车承运人监管体系，推动货运物流平台健康有序发展。加快联运枢纽建设和装备升级，努力推进具有多式联运功能流动园区建设和装备升级改造，加强不同运输方式间的有效衔接。深入实施多式联运示范工程，支持各地开展集装箱运输、滚装运输、全程冷链运输等多式联运试点示范创建。加强多式联运公共信息交换共享，加强推进多式联运共享平台建设，实现信息交换共享和业务协同。

（六）公共客运服务提升工程

1. 推进数字、智能化道路运输客运发展，加强“公交一卡通”在公交车上普遍使用，用数字经济提升道路客运出行服务质量。

2. 加强环境生态保护，做好节能减排工作，促进“蓝天保卫战”取得实效，鼓励推广应用新能源公交车和出租车车型。

3. 加强公交客运站点的建设，进一步改善群众出行环境，重点打造城区公交候车亭的优化改造和建设。

4. 在江城镇发展巡游出租车，促进旅游事业发展，进一步解决群众出行需要。

（七）行业发展支撑保障工程

养护管理：“十四五”期间，根据中央、省、市相关文件精神，结合我区农村公路管理养护实际，进一步深化全区农村公路管理养护体制改革，认真落实农村公路管理养护的各项制度，坚持“县道县管、乡村道乡村管”，“统一领导、乡（镇）为主、行业指导、分级负责、

注重实效、全面养护、确保畅通”的原则，推动全区农村公路向“建养并重、均衡发展”转变，确保“建即有养、养即到位”，推进农村公路管理养护的常态化、规范化，为百姓出行创造良好的道路交通环境。

（一）总体目标：依托农村公路管理养护质量年活动，建立健全农村公路管理养护的规章制度、技术规范与标准体系，逐步提高全区农村公路管理养护水平。以质量强基础，以养护促服务，以服务树形象，全面提升我区农村公路路况质量和服务水平，力争跨入全市先进前列。

（二）具体目标：构建责任明确、运转高效的农村公路管理体制和养护运行机制。各乡（镇）要健全农村公路管养机构，使农村公路管理养护工作全面覆盖，从而推动全区农村公路管养工作健康有序的发展。

- 1、农村公路管养意识进一步增强。各乡（镇）、相关部门对农村公路管养工作的认识要提高，在全区上下形成重视、支持、积极参与农村公路管养工作的浓厚氛围，建立起“上下联动、社会关注、群众参与”的良好工作局面。
- 2、农村公路管养工作机制进一步健全。进一步完善农村公路养护管理各项规章制度，依据上级有关文件精神，因地制宜制定适合各乡（镇）农村公路养护管理的相关制度，加快推进农村公路管养工作标准化、制度化、规范化建设，建立健全农村公路管养长效工作机制。
- 3、农村公路管理养护资金有保障。按省、市的要求，将农村公路管理养护资金纳入本级财政预算，建立长期稳定的管理养护资金渠道。
- 4、继续推进农村公路养护示范乡镇创建、“美

丽公路”建设和路长制工作。全区要创建 2-3 个农村公路养护示范乡（镇），实现以点带面、全面提高，充分发挥典型示范效应。认真落实好“美丽公路”建设和路长制工作任务。5、继续积极向上争取大中修工程、安全生命防护工程、危桥改造（维修加固）工程项目并组织实施，全面提升农村公路技术状况，优良路率稳步提高，次差路率大幅下降。农村公路优良中等路率每年以 1%递增，全区县乡公路的路基、桥涵构造物、沿线设施等技术状况基本达到相关技术标准要求，村道在现技术状况上逐年有所提高。6、完善监督考核制度。进一步完善全区农村公路养护工作监督考核制度，各乡镇、各单位要建立以管养单位和管养工人为责任主体的考核体系，加强对管理养护工作的指导，监督和考评，考评结果与责任主体的工作绩效，评先评优，奖惩体系挂钩。要表彰先进，以效能推动管养工作规范化、标准化开展，促进养护质量的提高。

路政管理。加大路政管理法律法规宣传力度，提高公路沿线群众爱路护路意识。加强执法队伍建设工作，提高执法队伍理论水平，建设一支高素质的路政执法队伍。加强公路路产路权管理，对公路沿线摆摊设点、打场晒粮、乱堆乱放、挖砂取土、排放污水、倾倒废弃物违法行为，以及泼洒漏违法行为加大整治力度，确保公路安全畅通。加强公路建筑红线控制管理，引导公路沿线群众自觉做好路宅分家、路田分家、提升公路沿线的路域环境。加强与江通高速、澄川高速公路运营部门的联系，做好高速公路的路政管理工作。加快推进科技治超工作建设，逐步在嵩玉线气象站路口处，翠大线（恒昌造纸厂、尹

旗村），老晋思线（茶尔山水库处），环湖线（海门桥村）公路五处利用公安治安卡、交警抓拍卡口，增设增加相应的设备，来实现科技化和非现场执法治超。加强部门联动，联勤联动执法，坚持“政府主导、部门联动、齐抓共管、综合治理”的工作思路，争取各职能部门、乡镇党委政府的支持，与沿线乡镇（街道办事处）、村组建立联动机制，形成部门分工负责、各方协调联动、人人参与、齐抓共管的工作机制。

智慧交通。大力推进智慧交通建设，一是要结合政府资源，充分发挥市场主体作用，依托政企合作，通过政府采购、服务外包、社会众包等方式，构建政府、市场、社会等多元主体参与的数据融合开放与开发应用新机制，解决行业基础信息碎片化问题，实现行业公共基础信息的集聚、共享和开放，形成行业大数据能力；二是要积极实施“互联网+”便捷交通、“互联网+”高效物流、综合交通大数据中心、综合交通运输运行协调和应急指挥平台等智慧交通示范工程，推动信息技术在交通运输系统运行监测、运营管理、运输服务、安全应急和市场信用等领域的深度应用。

绿色循环低碳交通。贯彻节约利用资源的理念，统筹利用土地资源、通道线位资源、运输枢纽资源；推广应用绿色循环技术，强化生态保护与修复，全面开展污染综合防治；推广绿色交通运输装备，优化运输运力结构，开展绿色维修与驾培，发展绿色高效运输组织，优化客运组织结构，加快发展现代物流，大力发展城市公共交通。推动绿色交通科技引领，建立推广绿色交通标准规范体系，强化绿色交通

科技创新和信息化建设。完善绿色交通管理体制机制，建立绿色交通规划体系，健全绿色交通统计监测考核体系。

公交都市。创建“公交都市”，融合红塔区、高新区三区城市公共交通和谐发展。通过实施“强化管理、优化线网、设施建设、科技应用、绿色低碳、增加服务”6个板块工作，计划2025年，全面建成管理规范、网络完善、设施先进、信息畅通、环境友好、服务优质的城市公共交通服务体系。

安全应急保障。在十四五期间内，要逐步完善安全监管体系，切实增强应对自然灾害、突发事件的反应能力，提高交通运输安全保障能力和应急水平。

- 1、提高交通设施安全性能。大力实施公路生命安全防护工程建设，对事故多发路段进行交通工程技术手段处置，完善交通基础设施管理，推进交通工程建设、安全生产标准化建设。
- 2、加强交通安全体系建设。一是建立“各司其职、各负其责、齐抓共管”的安全监管机制；二是继续完善安全制度体系；三是实施公路生命安全防护工程和危桥改造工程，完善公路运输日常监控系统和危险品运输车辆、客运车辆监控网络。
- 3、提升交通运输应急保障能力。完善和加强交通运输应急保障能力建设，实现对全区重点客货运输企业安全实时监控的全覆盖。完善涵盖公路、城市客运、工程建设等领域的安全监管与应急管理预案体系，提高交通运输应急保障系统的时效性和可操作性。

交通运输领域改革。推进行政审批事项改革，简化审批程序和环节，推行“权力清单”、“负面清单”管理模式，加强事中事后监管；

积极推进综合管理体制改革，建立顺畅的内部运输方式协调机制，形成高效运行、相互衔接、协调发展的综合交通运输管理新格局。创新交通建设投融资体制，拓宽资金来源，引导社会和民间资本参与交通建设，探索政府购买公共服务新模式，积极扩大收费公路专项债券等直接融资，推行PPP等政府与社会资金合作模式；进一步理顺管理体制，明确建管养责任主体，深化农村公路管理养护体制改革；完善城乡客运一体化管理体制和机制，统一城乡运输政策和标准。切实强化交通运输法治思维，全面推进依法行政，继续加强制度建设，坚持依法科学民主决策；严格行政执法，整合执法职责，推进综合执法、统一执法、联合执法、路警共建等交通运输行政执法模式改革。

人才发展及教育培训。加快人才发展体制机制改革和政策创新。完善行业干部选拔任用和考核评价制度机制。建立完善人才激励机制，运用市场机制优化配置人才资源。优化党政管理、专业技术、专业技能人才队伍，加强高技能人才培养，完善专业技术职称评审制度。引导行业人才合理流动，加强高层次人才引进，建设一批高层次人才成长平台及创新团队。加强干部职工教育培训。

五、保障措施

（一）有效组织规划实施

加强规划衔接。加强与玉溪市综合交通运输“十四五”发展规划、江川区国民经济和社会发展的第十四个五年规划纲要等上位规划和城镇体系规划、产业布局规划、土地利用总体规划等相关规划的动态衔接，争取优先安排和重点支持。

加强组织协调。按照“统筹规划、分级负责”的原则，加强省市、市县联动、协同推进规划实施。紧密结合发展实际，细化落实规划确定的主要目标和重点任务，加强组织领导，建立分工协作机制，抓好重大项目、重大工程及重大政策的落实。规划实施过程中，加强与发改、财政、国土、环保、林业、金融机构等相关部门的协调，优化审批流程，减少审批前置条件，保障资金、土地等要素供给。

做好前期工作。加大前期工作中资金、科技和人才投入，做深、做细前期工作。按照“完成一批、开工一批、研究一批、储备一批”的思路，加快推进项目前期工作、做好项目储备，切实保障重大建设项目前期工作经费投入，加强技术方案比选和经济可行性论证，合理确定建设方案。

强化跟踪评估。建立健全规划目标责任制和考核机制，制定详细实施计划，明确年度考核目标，确保目标如期实现。建立发展改革重大任务台账，明确任务落实要点、工作要求、责任主体，确保各项任务有序推进。强化规划实施情况的跟踪分析和监督检查，根据发展中出现的新情况、新问题适时调整规划和相关政策，增强规划的可操作

性。

（二）保障发展资金供给

努力筹措建设资金。稳定现有资金渠道，加大财政支持力度，区财政每年统筹安排一定的公路建设专项资金。高速公路项目积极争取纳入云南省“十四五”高速公路网规划，争取省财政2000万元/公里的补助，州（市）配套补助1000万元/公里的政策，增强项目融资能力。普通国省干道项目，积极争取国家补助资金及相关政策，并结合地方财力状况合理确定各级配套资金支出比例。农村公路，在积极争取国家、省级、市级补助资金及相关政策基础上，不足部分由区政府筹措落实，探索引进社会资本投资建设农村公路模式。对于场站建设等项目，积极争取国家补助资金支持，加大地方配套资金投入。

积极开辟投融资新渠道。积极争取国家债务资金支持，大力推进高速公路融资租赁、资产证券化、特许经营、PPP等融资方式，引导和鼓励社会资本通过特许经营、股权合作等方式，参与公路交通基础设施建设、养护和运营。

完善养护资金保障体系。进一步建立和完善高速公路以通行费投入为主、普通公路以各级公共财政投入为主的养护管理资金保障体系，确保普通国省干线和农村公路养护经费及管理机构经费全部纳入财政预算。严格规范成品油消费税返还资金等公路养护资金使用，协调相关部门进一步加大公路养护管理的资金投入。

（三）加强法制建设

切实强化交通运输法治思维，坚持依法科学民主决策，全面推进

依法行政，继续加强制度建设，积极推进执法模式改革，加强执法队伍建设，严格行政监督与问责，做到决策权、执行权、监督权相互分离、相互约束。

（四）加强行业管理，加大人才培养和引进力度

强化交通规划、建设和项目管理、质量监督等部门职能，理顺关系，调配补充紧缺的专业技术和管理人员。在用好现有专业技术人才的基础上，创新思路，广纳贤才，培养和引进适应玉溪市交通建设的专业技术和管理人才，依靠机制创新挖掘人力资源潜力，为加快交通建设提供智力保障和人才支持。

加强交通运输精神文明建设，提升交通运输行业文明程度和职工文明素质。强化教育监管和制度创新，完善权力运行监督制约机制，有效防治腐败。

（五）促进交通与自然环境协调发展

深入贯彻科学发展观，正确处理好交通建设与环境保护的关系，促进交通发展与自然环境相协调。加大科技创新力度，积极推广应用科研成果，提高交通建设的科技含量。在公路的设计、建设、养护中，尽量避免破坏生态环境，实现与自然界的和谐统一，实现交通的可持续发展。