

尖扎县综合交通运输“十四五” 发展规划



中交第一公路勘察设计研究院有限公司

二〇二〇年十一月

目录

第一章概述.....	1
一、规划背景.....	1
1. 决战决胜脱贫攻坚，全面建成小康社会.....	1
2. 《交通强国建设纲要》正式发布.....	3
3. 青海省综合交通运输快速发展.....	4
4. 尖扎县交通运输发展亟待提速.....	6
二、规划范围及期限.....	6
三、规划依据.....	7
第二章“十三五”发展回顾.....	8
一、发展成就.....	8
1. 推进基础设施建设，持续优化路网架构.....	8
2. 严格贯彻国家号召，扎实推进“四好农村路”建设.....	10
3. 规范行业制度规范，加强建设项目管理.....	11
4. 积极争取养护资金，提高养护管理水平.....	12
5. 持续强化行业监管，运输市场日趋规范.....	13
6. 多措并举，城乡客运一体化取得新发展.....	13
7. 积极营造学习环境，提升交通队伍素质.....	14
二、存在问题.....	15
1. 综合运输水平低下，服务水平无法匹配发展需要.....	15
2. 公路管养力度有限，管养水平亟需提升。.....	15
3. 信息化建设滞后，支持保障系统有待完善。.....	16
4. 管理机制仍不完善，行业治理能力有待提升。.....	16
第三章发展趋势和要求.....	17
一、发展形势.....	17
二、交通发展形势.....	18
1. 发挥交通先行官作用，助推尖扎“十四五”新型城镇化建设.....	19
2. 扩大规模，提升等级，实现公路网提质增效.....	20
3. 多端发力，构建高效的多层次综合交通网络.....	20
4. 深化改革，顺应交通行业发展新形势要求.....	21
第四章指导思想和发展目标.....	22
一、指导思想.....	22
二、基本原则.....	22
1. 坚持需求导向，注重发展增速.....	22
2. 坚持统筹兼顾，注重协调发展.....	22
3. 坚持生态文明，注重绿色发展.....	23
4. 坚持巩固成果，注重开放发展.....	23
5. 坚持以人为本，注重共享发展.....	23
6. 坚持安全生产，注重平安发展.....	23
三、发展目标.....	23
四、具体目标.....	24
1. 建立“外通内联”的基础设施网络.....	24
2. 综合运输服务水平显著提升.....	25

3. 交通信息化智能化水平不断提升.....	25
4. 交通运输发展绿色生态可持续.....	26
5. 安全应急保障能力明显增强.....	26
6. 工程质量安全管理水平显著提升.....	26
第五章重点任务.....	28
一、加强综合交通体系建设.....	28
1. 通用机场.....	28
2. 重点路网.....	28
3. 水运码头.....	31
二、加强农村公路及客运站建设.....	31
1. 农村公路.....	31
2. 客运场站.....	37
三、提升公路管理养护水平.....	38
1. 注重推行路长制，提高公路管理水平.....	38
2. 加强公路养护，提升公路养护水平.....	38
四、探索“交旅融合”模式，推动文旅协同发展.....	38
1. 旅游公路.....	40
2. 旅游风景道.....	40
3. 旅游航道.....	40
4. 自驾车房车营地.....	41
5. 游艇旅游.....	41
五、提升公路运输服务水平.....	42
1. 注重优化运力结构，提高交通服务质量.....	42
2. 健全安全管理机制，提升应急管理水平.....	43
4. 强化道路运输监管，加强依法行政力度.....	43
5. 注重交通节能减排，大力实施绿色交通.....	44
第六章环境影响.....	45
一、环境敏感点.....	45
二、环境影响分析.....	45
1. 社会环境影响分析.....	45
2. 生态环境影响分析.....	46
三、环境保护对策建议.....	49
2. 湿地保护对策.....	49
3. 野生动物保护对策.....	50
第七章保障措施.....	51
一、充分利用政策，积极争取支持.....	51
二、注重规划协调，强化要素保障.....	51
三、创新体制机制，加强监督评估.....	51
四、注重技术创新，加强人才建设.....	52
附表尖扎县“十四五”重大项目建设规划.....	53

第一章概述

一、规划背景

1. 决战决胜脱贫攻坚，全面建成小康社会

2018年6月15日，《中共中央国务院关于打赢脱贫攻坚战三年行动的指导意见》（以下简称“《指导意见》”）中指出，党的十九大明确把精准脱贫作为决胜全面建成小康社会必须打好的三大攻坚战之一，作出了新的部署。从脱贫攻坚任务看，未来3年，还有3000

万左右农村贫困人口需要脱贫，其中因病、因残致贫比例居高不下，在剩余3年时间内完成脱贫目标，任务十分艰巨。特别是西藏、四省藏区、南疆四地州和四川凉山州、云南怒江州、甘肃



临夏州（以下简称“三区三州”）等深度贫困地区，不仅贫困发生率高、贫困程度深，而且基础条件薄弱、致贫原因复杂、发展严重滞后、公共服务不足，脱贫难度更大。从脱贫攻坚工作看，形式主义、官僚主义、弄虚作假、急躁和厌战情绪以及消极腐败现象仍然存在，有的还很严重，影响脱贫攻坚有效推进。必须清醒地把握打赢脱贫攻坚战的困难和挑战，切实增强责任感和紧迫感，一鼓作气、尽锐出战、精准施策，以更有力的行动、更扎实的工作，集中力量攻克贫困的难中之难、坚中之坚，确保坚决打赢脱贫这场对如期全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标具有决定性意义的攻坚战。

《指导意见》明确要求，到2020年，巩固脱贫成果，通过发展生产脱贫一批，易地搬迁脱贫一批，生态补偿脱贫一批，发展教育脱贫一批，社会保障兜底一批，因地制宜综合施策，确保现行标准下农村贫困人口实现脱贫，消除绝对贫困；确保贫困县全部摘帽，解决区域性整体贫困。实现贫困地区农民人均可支配收入增长幅度高于全国平均水平。实现贫困地区基本公共服务主要领域指标接近全国平均水平，主要有：贫困地区具备条件的乡镇和建制村通硬化路，贫困村全

部实现通动力电，全面解决贫困人口住房和饮水安全问题，贫困村达到人居环境干净整洁的基本要求，切实解决义务教育学生因贫失学辍学问题，基本养老保险和基本医疗保险、大病保险实现贫困人口全覆盖，最低生活保障实现应保尽保。集中连片特困地区和革命老区、民族地区、边疆地区发展环境明显改善，深度贫困地区如期完成全面脱贫任务。

“十三五”期间，青海省紧密围绕《指导意见》中的要求和目标，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推进高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持深化市场化改革、扩大高水平开放，深入实施“五四战略”，奋力推进“一优两高”，统筹推进稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险、保稳定工作，进一步稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期，推动三大攻坚战取得阶段性成果，计划于2020年完成脱贫攻坚目标任务，全面建成小康社会。



同时，2020年初，黄南州提出紧盯脱贫攻坚清零达标、“十三五”规划目标和全面建设小康社会指标，以提升社会治理效能为抓手，以全面从严治党为基础，向改革开放要动力，向绿色发展要活力赢三大攻坚战，打造山水黄南，奋力推进“一优两高”，坚决打高质量推进“三区建设”，确保全面建成小康社会和“十三五”规划圆满收官。



2020年是全面建成小康社会和“十三五”规划收官之年。在“两个一百年”

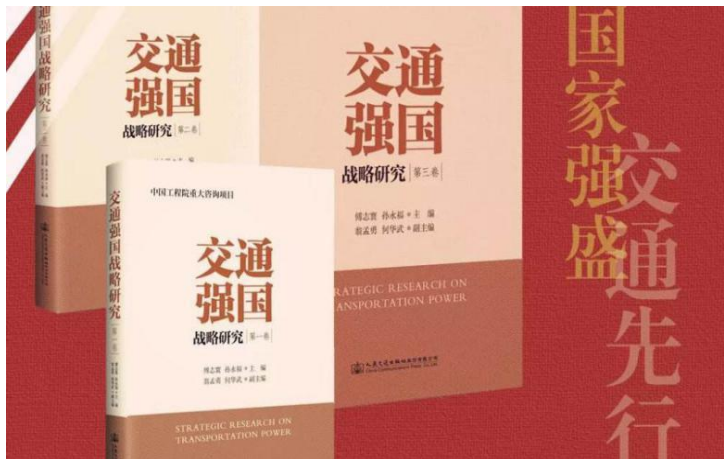
奋斗目标的历史交汇点上，尖扎县按照“两手抓、两促进”的工作要求，统筹推动全县经济社会发展各项工作，确保“百日攻坚”专项行动有序有效推进。4月21日，青海省人民政府网站发布公告，批准尖扎县退出国家贫困县序列。这表明尖扎县脱贫攻坚任务取得阶段性胜利，也是对“十三五”工作成绩的直接肯定。2020年，全县计划开(复)工项目129项，



总投资43.42亿元，计划完成投资18.55亿元。其中续建项目64项，总投资31.41亿元，计划完成投资9.76亿元；新建项目65项，总投资12亿元，计划完成投资8.79亿元。第一季度开(复)工项目46项，总投资16.35亿元，其中续建项目29项，总投资14.8亿元，新建项目11项，总投资1.5亿元。

2. 《交通强国建设纲要》正式发布

近日，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》（以下简称《纲要》），其中要求以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展



理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，牢牢把握交通“先行官”定位，适度超前，进一步解放思想、开拓进取，推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，

打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，为全面建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦提供坚强支撑。

同时，《纲要》提出了阶段发展目标：

到2020年，完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务，为交通强国建设奠定坚实基础。

从2021年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。

到2035年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）和“全球123快货物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达），旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，城市交通拥堵基本缓解，无障碍出行服务体系基本完善；交通科技创新体系基本建成，交通关键装备先进安全，人才队伍精良，市场环境优良；基本实现交通治理体系和治理能力现代化；交通国际竞争力和影响力显著提升。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义现代化强国建设，人民享有美好交通服务。

为深入贯彻《纲要》，省交通运输厅印发《青海省交通运输厅<交通强国建设纲要>宣贯方案》（以下简称《方案》），大力宣传推动青海交通运输高质量发展、统筹推进交通强国建设的长远目标和总体部署，深入宣传阐述交通强国建设对服务经济社会发展、增进人民群众福祉的重要作用。

《纲要》及《方案》也为尖扎县“十四五”期间的综合交通运输发展指明了方向。

3. 青海省综合交通运输快速发展

“十三五”期间，青海省综合交通运输网络基本形成布局合理、优势互补、

外通内畅的“两横三纵两枢纽”格局，运输能力不足和交通拥堵状况有效缓解，优化交通运输布局和方式，运输服务安全、均等、便捷水平大幅提升，运输成本进一步下降，安全应急保障能力显著提高，节能减排效果不断增强，构建与经济发展、改善民生、旅游产业相适应的现代综合交通运输体系。

“十三五”末期，青海省公路通车总里程将突破 8.5 万公里，其中高速化公路达到 5000 公里。基本建成国家高速公路网省内路段，打通通往甘肃方向 6 条、四川、西藏、新疆方向各 1 条的高速公路省际



通道，全面实现西宁至所有市州、各市州间及重点县高速公路全覆盖，东部城市群高速公路基本成网。加大国省干线公路升级改造力度，重点建设沿黄公路及旅游公路，提高通县公路技术标准，全部县城通二级及以上公路。实现公路与铁路、民航站场、旅游景区间的有效衔接。实施农村公路升级改造，提高通畅程度和抗灾能力，实现所有乡镇及行政村通畅。

实施西宁机场三期和格尔木机场扩建工程，建成果洛、祁连、青海湖、久治、黄南机场。适应旅游业发展和应急救援的需要，规划布局一批通用机场，力争实现全省重点区域和重要旅游景区航空服



务全覆盖。优化西宁机场航线网络结构，增辟国际新航线，强化枢纽摆渡功能，带动省内支线发展，把西宁机场打造成青藏高原区域枢纽机场。

建成西宁和格尔木两个综合交通中心枢纽。依托西成铁路、西宁城轨项目的实施以及西宁国家级流通节点城市建设，完善集铁路、公路、民航、公交、城轨

于一体的综合交通体系，提升交通衔接水平和转换效率，将西宁打造成丝绸之路经济带上的综合交通枢纽。依托格库铁路和海西区域流通节点城市建设，建设格尔木交通枢纽工程，将格尔木打造成我国西部重要的区域交通枢纽。

4. 尖扎县交通运输发展亟待提速

“十三五”期间，尖扎县全力推进交通基础设施建设，取得了显著成绩。首先，续建项目进展顺利，如 G310 支线马康段公路工程、坎布拉景区南宗沟旅游公路项目建设工作进展顺利；其次，新建项目如期推进，如马克唐镇至能科乡和簸箕湾至拉夫旦两个贫困村病害整治工程，四个易地扶贫搬迁集中安置点配套道路工程、马克唐镇至当顺乡升级改造项目、马克唐镇至措周乡旅游公路项目等多个项目分别处于待招标、招投标、建设及开工验收等不同阶段，进展有条不紊。第三，拟建项目有效落实；S307 羊直沟口至青海湖（尖扎滩乡至贾加乡）段公路、昂拉黄河大桥等项目已制定建设方案，前期工作推进顺利。此外，尖扎县交通局从加强交通项目管理、提高养护管理水平、规范运输市场制度等多个方面加强加快尖扎县交通运输发展及基础设施建设。

目前，随着尖扎县完成脱贫摘帽，新的发展形势对地区交通发展提出了新的要求，在“全面建设小康社会”这一宏观要求下，“十四五”期间，尖扎县仍需明确交通发展所面临的主要问题，加大交通基础设施投资力度、加强交通运输行业监管力度，加快交通运输发展速度。

二、规划范围及期限

本次规划范围为尖扎县域范围内综合交通运输业，规划基年为 2020 年，规划期限为 2021 年—2025 年。

规划研究的对象包括境内公路、铁路、民航机场、水运等各种运输方式，及客运、货运、邮政等各种运输服务，是“十四五”期间黄南州交通运输发展的指导性文件，规划的出台将对全县经济社会发展产生重大而深远的影响。

公路：干线公路（高速公路、国道、省道）、农村公路。

铁路：高速铁路、普通铁路（干线铁路、专支线铁路）。

民航机场：运输机场、通用机场。

水运：港口（码头）、航道。

运输枢纽及运输服务：客运枢纽（客运场站）、货运枢纽（物流园、货运场

站、货物配送中心）、邮政快递业务。

交通信息化建设：智慧交通、智能养护及相关信息化业务

三、规划依据

本次规划主要依据为各类政策文件、工作意见、发展规划等，部分如下：

1. 交通运输部《关于深化“四好农村路”示范创建工作意见（征求意见稿）》
2. 《国家公路网规划（2013-2030年）》
3. 《交通强国建设纲要》
4. 《青海省省道网规划调整研究（2012—2030年）》
5. 《青海省高速公路网规划（2017-2035年）》
6. 《青海省农村公路网规划（2014-2030年）》
7. 《青海省“十三五”综合交通运输体系发展规划》
8. 《青海省“三线一单”研究报告》
9. 同仁、尖扎、泽库、河南四县《城市总体规划》
10. 《黄南州民航发展规划》
11. 《黄南藏族自治州文化旅游融合发展总体规划（2018-2030）》
12. 《黄南藏族自治州邮政业发展“十三五”规划》
13. 《黄南州综合交通“十三五”发展规划》

第二章 “十三五”发展回顾

一、发展成就

“十三五”以来，尖扎县交通局深入贯彻落实省、州交通运输工作会议精神，按照县委、县政府确定的工作目标，全面履行交通运输工作职责，全县交通基础设施建设顺利推进，行业管理力度不断增强，安全生产管理不断加强。同时，尖扎县交通运输局认真贯彻落实习总书记“四好农村路”建设重要指示和省州上级部门关于“四好农村路”建设文件精神，紧紧围绕“四好农村路”建设具体要求，不断加大农村公路建设力度，强化公路监督管理，创新公路养护方式，积极推进城乡客运一体化建设，全县农村公路建管养运工作取得实质性进展，为实现“十三五”交通工作目标任务打下坚实基础。

1. 推进基础设施建设，持续优化路网架构

截止 2019 年底，全县基本建成县、乡、村道相互贯通，四通八达的交通道路网络。全县公路通车里程达 756.878 公里，其中按行政等级分，国道 112.630 公里、省道 110.922 公里、县道 96.354 公里、乡道 207.67 公里、专用道 4.083 公里、村道 225.128 公里；按技术等级分，二级公路 76.595 公里、三级公路 13.018 公里、四级公路 548.964 公里、等外公路 118.21 公里。全县公路密度达到 44.16 公里/百平方公里。注册客运运输企业 2 家，拥有出租车 105 辆（县城 75 辆，康杨镇和坎布拉镇 30 辆），班线客车 32 辆，城乡公交车 15 辆，农村客运 36 辆。运行客运线路 6 条（跨省线路 1 条、跨县线路 3 条、跨市线路 2 条），开通城乡公交线路 5 条（马克唐镇至昂拉乡、马克唐镇至康杨镇、坎布拉镇至康杨镇、马克唐至措周乡、马克唐镇至德吉村）。

（1）续建项目进展顺利

2019 年续建项目共计 18 项，总建设里程为 198.102 公里。3 月 11 日集中开复工仪



式后，续建项目已陆续开复工，续建项目年内投资为 32186.8 万元。①G310 支

线马康段公路工程,全长19.7公里,总投资4.6亿元。K0至K5解放村路段,征迁工作全部完成,路基工程基本完工;K5至K13路基拓宽(8.5米拓宽至12米)路段,征迁工作基本完成,正在路基整修阶段;K13至K20格曲滑



坡路段改线方案已确定,正在办理相关手续。②坎布拉景区南宗沟旅游公路工程,全长20.91公里,总投资1.2亿元,南宗沟主线路基工程全部完工,钢箱梁大桥已安装完成,人行悬索桥正在装锚浇筑,支线工程完成总工程量的60%,预计今年年底前可完工交付使用。

(2) 新建项目按期推进

目前已落实交通建设项目18项,总建设里程153.093公里,总投资达18040.23万元。包括①马克唐镇至能科乡和簸箕湾至拉夫旦两个贫困村病害整治工程,全长32.277公里,总投资3299.33万元,现路基扩宽、挡墙、边沟等工程已完成,完成总工程量的70%。②四个易地扶贫搬迁集中安置点配套道路工程,全长19.5公里,总投资362.5万元,已完工待验收。③马克唐镇至当顺乡升级改造项目,全长33.12公里,估算总投资6544万元,设计审查批复和投资计划已下达,正在招投标阶段。④马克唐镇至措周乡旅游公路项目,全长28公里,估算总投资6323万元,已完成工可研审查,正在施工图设计修改阶段,预计7月中旬开工建设。⑤尖扎县2018年水毁道路工程,全长40.196公里,估算总投资1036万元,审查批复已下达,待投资计划下达后,可开展项目招投标工作。⑥当顺乡古浪河青春桥等7座桥梁和2个涵洞工程,全长146.82延米,估算总投资475.4万元,审查批复已下达,待投资计划下达后,可开展项目招投标工作。

(3) 拟建项目有效落实

S307羊直沟口至青海湖(尖扎滩乡至贾加乡)段公路工程。按照分段实施的方案,率先实施从尖扎滩乡,经能科乡、措周乡,至贾加乡段公路,建设里程82公里,估算总投资4.3亿元,目前项目工可研已编制完成,并通过审查。由于

S307 羊直沟口至青海湖（尖扎滩乡至贾加乡）段公路项目投资规模大、建设里程长，经州县交通运输部门协商沟通后，决定采取分期分批分段实施的方案，优先实施尖扎滩乡至能科乡段公路工程，建设里程 20 公里，估算总投资 6923 万元，按照三级公路标准建设。目前，正在委托中交一院进行该路段施工图设计。②昂拉黄河大桥。中交一院正在制定项目建设方案，待州县主要领导审核同意后，可进入工可研编制阶段。

“十三五”期间，尖扎交通基础设施建设项目累计完成固定资产投资 12 亿元。

2. 严格贯彻国家号召，扎实推进“四好农村路”建设

“十三五”以来，为扎实开展“四好农村路”建设工作，全面落实“四好农村路”工作职责，尖扎县政府成立以主管副县长为组长，县交通运输部门负责人为副组长，财政、水利相关部门和各乡镇政府主要负责人为成员的尖扎县“四



好农村路”建设工作领导小组。并根据省州政府“四好农村路”建设实施方案，结合本县交通运输实际，制定下发了《尖扎县“四好农村路”建设工作实施方案》，按照州交通运输部门路长制工作要求，尖扎县政府成立了路长制工作领导小组，制定了工作方案，明确了工作目标和任务，公路管理工作得到高度重视，公路管理水平不断提升。进一步明确了工作任务、落实了工作责任，为全县大力推进四好农村路建设工作提供了有力保障。同时，为加快推进四好农村路建设，充分发挥交通“先行官”作用，为全县脱贫攻坚和乡村振兴工作顺利推进提供良好支撑，尖扎县家同居结合县情实际编制完成了《尖扎县交通“十三五”建设发展规划》《尖扎县交通精准扶贫专项规划（2016年-2018年）》、《尖扎县深度贫困地区交通行业脱贫攻坚三年行动方案》，并逐年制定农村公路建设项目实施方案，为尖扎四好农村路建设工作全面推进奠定坚实基础。

“十三五”以来，尖扎县交通基础设施建设紧紧依靠国家和省厅对农村公路

建设的倾斜政策支持，不断加大通乡油路、通村公路、新农村道路配套、便民桥梁建设力度，农村公路路网结构进一步优化，通达通行水平明显提高。五年来，新建便民桥梁 7 座、农村公路 258.3 公里，其中县道 91.15 公里、乡道 116.04 公里、村道 51.1 公里，总投资达 61744 万元。截止目前，全县农村公路总里程达到 674 公里。其中：二级油路 77 公里，占总里程的 11.4%；四级公路 445 公里，占总里程的 66%，等外公路 140 公里，占总里程的 20%。全县 9 个乡镇 1 个办事处全部通上油（水泥）路，86 个行政村全部修通公路，全县公路密度达到 39.32 公里/百平方公里，35.71 公里/百平方公里。

3. 规范行业制度规范，加强建设项目管理

（1）严格落实“三同时”制度，提高公路安全设施建设标准

尖扎县交通局认真贯彻落实《国务院关于加强道路交通安全工作的意见》，严格执行交通安全设施与道路建设主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度，全县所有新建、改建、扩建农村公路工程在交竣工验收时，邀请县公安、交警、安全监管等部门人员参加，严格安全评价，对交通安全设施验收不合格的不允许通车运行。

（2）严格落实“七公开”制度，推动农村公路廉洁发展

全县所有农村公路建设中建设计划和补助政策由县交通部门指定专人采取公开栏方式，在各乡镇和村委会为所辖区范围内进行公开，主动接受群众监督。项目招投标过程中严格执行工程招标管理规定，采用打捆招标方式，进行公开招标，切实做到了招标工作的公开、公平、公正。在要求项目建设单位采取多种形式，随时公开项目建设资金筹措、资金来源、资金到位、拨付情况等，确保项目建设资金公开透明的同时，进一步强化施工现场督查，邀请人大代表、政协委员参与指导和监督巡查，选聘项目村老党员、老干部、和普通群众作为义务社会监督员，与业主代表一起参与工程质量监督，直至工程交竣工投入使用。

（3）转变建设管理模式，强化项目管控工作

针对近年来农村公路建设工作中存在的问题和薄弱环节，改变过去统抓统管的“业主管理模式”，推行政府购买服务模式，委托青海昌玉工程项目管理有限公司全程管理新建交通建设项目。

4. 积极争取养护资金，提高养护管理水平

“十三五”期间，尖扎县交通部门牢固树立“县道县养、乡道乡养、村道村养”的农村公路养护理念，扎实推进养护体制改革，积极创新养护管理模式，提高公路防灾抗灾能力，认真落实公路养护责任，提升公路养护水平。

（1）落实养护管理主体责任

强化养护管理责任落实，每年年初与州局、县养护管理中心、各乡镇签订养护目标责任书，落实年度、季度和每月养护生产计划制度，做到任务指标和责、权、利明确，做到计划与生产双落实。

推进贫困群众交通扶贫新方式

在农村公路养护中，优先聘用有一定劳动能力且有意愿的贫困群众为农村公路养护工，负责对县、乡、村道进行巡查、养护、监督和信息反馈。自2016年起累计签订县道承包户83户，乡道承包户55户，村道承包户33户，进一步提高农村公路养护质量和管理水平，基本杜绝失养、弃养现象发生。

（3）突出养护管理全覆盖

建立基础数据报送制度，落实专人负责，每年定期上报技术状况评定和电子地图更新及养护统计年报数据。截至目前，全县列养公路651.802公里，比2015年增加82.802公里，落实养护资金222.04万元，比2015年增加61.77万元，农村公路优良路率达54%，综合值70.3。

（4）强化重点养护保畅通

2016至2019年，全县共实施路网结构改造安保工程15项108.967公里总投资917.433万元；危桥改造1座146.08延米总投资207.02万元；水毁修复道路10条173.985公里总投资1036万元。通过农村公路路网改造工程的实施，有效提高了公路、桥梁防灾抗灾能力，确保了农村公路安全畅通。

（5）加强道路抢险保通

按照“先县道、后乡村”“先抢通、后修复”的原则，高效开展道路抢险保通工作。期间，共投入装载机120余台次、挖机32台次、运输车辆19台次、巡查车辆68台次、养护工1286人次，及时抢通了所有水毁道路，为全县群众平安出行奠定坚实基础。

5. 持续强化行业监管，运输市场日趋规范

(1) 积极推进城乡客运一体化建设。制定了《尖扎县推进城乡道路客运一体化发展实施意见》，稳步推进客运发展步伐。开通4条城乡公交客运线路（马克唐镇至昂拉乡、马克唐镇至措周乡、马克唐镇至康杨镇、康杨镇至坎布拉镇），投入公交车辆15辆，有效解决群众出行“最后一公里”问题，缓解了广大群众出行难问题，受益群众达28900余人。自2014年开通城乡公交客运班车以来累计运输旅客28.9万人次。

(2) 大力开展非法营运车辆专项整治行动。

始终坚持“政府主抓、部门联动、综合治理、标本兼治”的治超工作方针，不断健全完善各项政策措施，狠抓车辆超限超载治理。2016年以来共出动治超巡查执法人员986人次，检查车辆1862辆次，企业登记出场车辆1051台，装载货物总量2.8万吨，设立限高限宽龙门架11个，查扣超限超载运输车辆7辆，累计卸载货物165.74吨，为全县经济建设创造了良好的投资环境。

(3) 加强道路运输安全宣传

积极开展春运、治超、路政、扫黑除恶、安全生产宣传月等活动，累计悬挂横幅30条，展出展板48块，设立咨注重加强对班线车辆、出租车、城乡公交车辆驾驶员和项目施工、监理单位负责人的安全教育培训和交通执法人员的法律法规学习。累计组织安全教育培训44次，交通综合执法培训14次，参加人员达1152人次。

6. 多措并举，城乡客运一体化取得新发展

牢固树立“以人民为中心”的发展理念，加大城乡客运投入力度，加快城乡客运一体化发展步伐，为广大群众提供“便利、优质、安全、廉价”的城镇公共运输服务。

(1) 加强客运站点建设

按照“路、站、运”一体化的要求，新建县二级客运站和贾加乡、尖扎滩乡、能科乡客运站，逐步推动城乡客运均衡一体化发展，为全县群众提供良好的出行环境。

(2) 扩大城乡公交运营

制定了《尖扎县推进城乡道路客运一体化发展实施意见》，在开通四条城乡

公交客运线路基础上，增加马克唐镇至德吉村公交线路，有效解决搬迁点贫困群众出行“最后一公里”问题。2016年至今城乡公交客运车辆累计运输旅客 56.32 万人次。

（3）实现农村客运全覆盖

针对全县 13 个行政村未通客车现状，进一步创新工作思路，积极与乡镇政府沟通，确定具有一定资质的驾驶员，由驾驶员自行购买统一指定的农村客运车辆，实行公司规范化管理，保证群众安全快捷出行，率先完成全县行政村通客车率达 100% 的目标任务。

7. 积极营造学习环境，提升交通队伍素质

以推进“两学一做”学习教育常态化制度化为抓手，以深入强化基层党组织建设为目标，紧紧围绕全县交通运输发展布局，牢固树立“四个意识”，认真践行“两个绝对”，不断转变交通队伍工作面貌。

（1）持续加强组织建设

抓实“两学一做”常态化制度化建设，强化局党组理论学习，健全和规范“三会一课”制度及基层组织标准化建设工作，完善党员活动室，设立党建文化墙。党员领导干部参加双重组织生活会，坚持带头开展好批评和自我批评，落实好党员民主评议。

（2）加强党风廉政建设

以学习贯彻《准则》《条例》为重点，加强制度执行情况的监督检查，坚持把刚性问责作为落实“两个责任”的重要保障。严格落实党政主要领导干部“五个不直接分管”制度。认真开展重点岗位、关键节点和项目开工前的谈话提醒，强化专项资金内部审计监督，跟踪监督建设养护资金规范使用。

（3）积极开展精神文明创建

按照诚信建设的要求，对全县汽车维修企业、客运企业、公路建设施工企业进行质量信誉评估。每年高考期间，全县 105 辆出租车、15 辆城乡公交车自愿组建“高考爱心接送车队”，免费累计接送高考学子 0.36 万人次。同时，将创建“畅行青海、美在交通”作为作风建设、行业建设的重要抓手，认真做好交通建设和运输经营环境保护，切实保证做文明人、走文明路、行文明车。

二、存在问题

经过“十三五”期的建设与发展，尖扎县交通运输发展取得了显著成绩，交通运输总体供给由“瓶颈制约”转变为“基本适应”，基本满足了全县经济社会发展和人民群众出行需要，但在全面建成小康社会和人民群众对交通运输现代化需求的背景下，尖扎县交通运输发展仍存在部分问题和不足。

1. 综合运输水平低下，服务水平无法匹配发展需要

对外运输通道单一。目前尖扎县城出城通道单一，仅有黄河大桥供进出城车辆使用，通道抵御灾害及风险能力不足；此外，县城主要通过 G0611 张汶高速和省道 S203 对外通行，对外运输方式单一，目前尚无航空、铁路等其他运输方式。同时，现有及新建公路普遍技术等级偏低，普遍为四级和等外公路，路况较差，无法满足日益增长的运输需求，一定程度上成为影响经济社会快速发展的主要问题。

农村交通通畅水平不高。目前全县已有农村公路技术等级普遍较低，已建成的农村公路以四级和等外公路为主，路面宽度窄，大部分为 3.5 米左右，车辆通行困难，加之片区内洪涝、山体滑坡等自然灾害易发多发，农村公路抗灾能力较差，不能较好满足农村群众生产生活需要。全县等级公路大多密布于尖扎东部川水地区，西部浅脑山区由于经济发展水平相对低下，行政村分布较稀，相对全县而言，经济发展水平低下，因此，这些地区的交通问题尤显突出，公路建设滞后，对地方经济社会发展的制约影响更大。

2. 公路管养力度有限，管养水平亟需提升。

“十三五”期间，每年汛期尖扎县境内多次遭受强降雨，降水过程时间长、雨量大、范围广，泥石流、塌方、山体滑坡等自然灾害频发，致使全县道路受到不同程度的损坏，尤其是簸拉、杨贾、马当公路交通多次中断，工



程材料无法运输，严重影响到当年公路项目建设进度。

同时，目前所建立的养护与管理体制中，公路养护管理制度仍不完善，尤其是农村公路“缺养失养、缺管失治”问题突出；公路养护装备单一、养护技术化水平低、养护队伍专业化程度低、路政管理专业化人才缺乏，公路管养能力不足；公路养护资金落实不到位，以公共财政投入为主养护资金保障机制尚未健全；公路路产路权维护力度不足，农村公路摆摊设点、堆放物品、涉路施工等违法侵权行为突出。

3. 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。

4. 管理机制仍不完善，行业治理能力有待提升。

综合交通运输发展的统筹协调机制尚未完全建立。目前尖扎县综合交通运输工作运行机制有待进一步规范和健全。交通运输法制化推进缓慢，依法行政能力仍需不断深化。投融资渠道单一，资金不足的困境仍不能有效破解，PPP等新兴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。

第三章发展趋势和要求

一、发展形势

“十四五”时期是我国“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，“十四五”时期是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。“十四五”规划是基本实现社会主义现代化的第一个五年规划。无论从国内、区内发展形势看，还是从落实行业发展新要求，推动综合运输协调发展看，“十三五”时期，是尖扎县经济社会发展的重要战略机遇期。

从国内环境看，党中央提出到 2020 年全面建成小康社会，十八届五中全会对全面深化改革、保持经济增长、转变经济发展模式、全面消除贫困、协调发展等重大问题做出了决策部署；全国经济发展进入新常态，转变经济发展方式，提质增效成为发展主流；新一轮西部大开发、扶贫开发、中西部地区承接产业转移等国家战略密集出台，泛珠三角、珠江—西江经济带等区域合作深入推进。

从区内环境来看，面对宏观经济不确定因素逐渐增多、经济下行压力逐渐增大的新形势，黄南州牢牢把握稳中求进的工作总基调，主动认识新常态，适应新常态，凝心聚力，攻坚克难，全力以赴稳增长、调结构、



促改革、惠民生，全州经济社会在“十四五”将保持持续健康发展态势。根据 2019 年《黄南州城乡建设“121”发展思路的实施意见》，黄南州贯彻新发展理念，结合国家“一带一路”建设，坚持“一优两高”战略，在“三区建设”战略引领下，牢牢把握乡村振兴、城乡融合发展和兰-西城市群建设等重大战略机遇，立足黄南实际，以城乡建设更美好、乡村生活更富裕为发展目标，积极探索城乡建设“121”发展新思路，着力构建城乡建设发展新格局。

从尖扎县来看，“十三五”期间，尖扎县把加快民族地区、贫困地区发展摆在了更加突出的位置，密集出台了一系列支持民族地区和贫困地区加快发展的政策措施，这些政策为脱贫攻坚顺利完成提供了重大支持。另一方面，“十三五”

期间，尖扎的经济总量和总财力得到较大提升，基础设施支撑和保障能力不断增强，特别是固定资产投资快速增长，一大批基础设施项目相继建成，特色产业发 展蒸蒸日上，社会治理能力显著提高，全县各族群众盼稳定、促和谐、谋发展的 意识全面树立。同时，尖扎在经济社会发展中取得的成绩，极大地增强了全县各 族干部群众的荣誉感和自豪感。

“十四五”期间，尖扎 将以全面建成小康社会为总 目标，按照“四个全面”战 略布局，牢固树立“创新、 协调、绿色、开放、共享” 的发展理念，强创新、打基 础、补短板、增动能，主动 适应、积极引领经济发展新



常态，着力加强供给侧结构性改革，坚持生态保护优先理念，努力提升基本公共 服务水平，全力维护社会稳定，营造干事创业的良好氛围，鼓励实干、创新，把 干部的担当意识和创新意识作为好干部“五个标准”的核心，建立容错纠错机制， 解决不作为、乱作为的问题，不断增强人民群众的幸福感和获得感，确保“十四 五”开好局、起好步，为打赢脱贫攻坚战和与全省全国同步建成全面小康奠定更 加坚实的基础。

二、交通发展形势

2019年9月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，建设“**交通强国**”是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的 重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化 强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。

《纲要》要求，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党 的十九大精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面” 战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展， 坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，牢牢把握交通 “先行官”定位，适度超前，进一步解放思想、开拓进取，推动交通发展由追求

速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，为全面建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦提供坚强支撑。

三、交通发展要求

“十四五”期间，国家“四个全面”战略布局的协同推进、“三大战略”的深入实施；青海省委省政府落实“四个扎扎实实”、推动“四个转变”、实现“一个同步”、奋力建设“三区”、打造“一个高地”的总体要求；以及州委州政府“两大战略”——区域协调发展战略和乡村振兴战略，“打造山水黄南”，“高质量推进三区建设”——打造全省生态有机畜牧业示范区、全省文化旅游融合发展示范区、藏区社会治理示范区的全面实施，在全面实现小康社会新的起点上建设更加美丽和谐黄南的发展目标；以及建设交通强国的战略部署，都对黄南州“十四五”交通运输的发展提出了新的更高要求。

2020年是全面建成小康社会的收官之年，“十四五”是在全面建成小康社会的基础上，基本实现社会主义现代化的重要开局阶段，全县经济社会发展对交通建设的需求将更加迫切，交通发展的重要性将更加突出，交通发展带动区域经济发展的作用将更加明显。要在实现“两通”目标任务的基础上，紧紧抓住重要战略机遇，强基础、补短板、建机制、促创新、保稳定，进一步提高农村公路县乡村道通行通达能力，全力以赴深入推进路长制，严格实行公路养护包干制，加快道路运输结构调整，强化运输市场监管，持续深化党的建设，不折不扣地做好全县经济发展的领头羊、排头兵和先行官。

1. 发挥交通先行官作用，助推尖扎“十四五”新型城镇化建设

2018年3月，国务院对《兰州—西宁城市群发展规划》进行批复，兰西城市群是成渝城市群乃至长江经济带连接欧亚大陆的主要桥梁，通过优势互补、协同发展，可以有效促进西北西南地区开发开放，加快长江经济带发展和我国向西开放步伐。兰西城市群要构建“一带双圈多节点”格局。“多节点”，指黄南等市区(州府)和实力较强的县城。推进沿黄快速通道建设，打通节点城市与中心城市、节点城市之间高效便捷的交通网络。依托地方特色资源，大力发展农畜产品

精深加工、新能源、商贸物流、特色文化旅游等产业，因地制宜在黄河沿岸发展库区经济。

综上，尖扎需构建高效的交通运输体系，以支撑“一带双圈多节点”的区域发展空间格局，进一步融入加强与西宁及兰州之间的互联互通，以此为契机提升尖扎县及黄南州在兰-西城市群的优势。从建设重点上，加强城镇群、城镇节点运输通道建设，重视城镇交通持续健康发展。从发展模式上要体现交通对城镇空间布局的引导功能，充分发挥交通运输在城镇布局、人口和产业集聚、经济社会发展中的先行和引导作用。进而为产业转移各生产要素的流动提供基础保障。力争在国家藏区发展战略中取得先机，为实现经济结构战略调整提供强有力的支撑。

2. 扩大规模，提升等级，实现公路网提质增效

公路规模总量不足，技术水平普遍偏低，严重制约了尖扎县经济社会快速发展。尖扎县应以“四好农村公路”建设为契机，在设施总量规模上，要继续完善交通基础设施，着重加强区域对外通道建设、片区内部公路网络建设、农村公路建设、农村客货运输等四个方面的建设，优化网络格局，加强设施衔接，大力提升通达水平。在技术等级结构方面，进一步调整规划国省道、县道网，提升国省道技术等级，打通镇际联网路，提升低等级乡村道路为县道，利用通达的县道网络促进镇际之间联系，不断提升区域路网的技术等级，提高交通运输设施服务能力。

3. 多端发力，构建高效的多层次综合交通网络

以融入兰-西城市群为发展契机，以西城高铁及 G0611 张汶高速为依托，加速推进交通基础设施一体化、运输服务便利化，货运集散高效、综合运输服务信息共享和管理体制创新，促进各种运输方式良性互动。从建设重点上，积极融入兰西城市群、沿黄经济带发展战略，加强城镇群、城镇节点运输通道建设，重视城镇交通持续健康发展。以高速公路建设为依托，打造立体综合交通走廊，加强互联互通与区域合作，充分发挥北依西宁、南望九寨、西接贵德的区位优势，力争在国家藏区发展战略中取得先机，为实现经济结构战略调整提供强有力的支撑。大力推进客货运场站建设，加快铁路和水运以及航空设施建设，积极构建综合交通运输体系。

4. 深化改革，顺应交通行业发展新形势要求

“十四五”时期，是综合交通发展完善网络、提质增效的关键时期。新常态下我国经济发展转入中高速增长，产业结构调整步伐加快，运输需求规模和结构都将发生重大变化，个性化、多样化需求日益增多。综合交通运输行业体制机制改革持续推进，推进交通供给侧结构性改革，优化交通供给结构，推进不同运输方式统一管理，进一步释放市场活力，促进相互间有效衔接和服务一体化，充分发挥交通对产业发展的支撑引领作用。交通领域资源节约和环境保护约束将进一步提高，要求加快综合交通运输发展方式转变，优化运输结构，提高技术装备水平，改善运输组织，实现集约化发展，更加注重客货运服务节能减排和绿色环保。交通建设资金需要进一步加大，要求加快交通基础设施投融资改革，鼓励民间资本作为投资主体参与交通基础设施建设和运营。

第四章指导思想和发展目标

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，以及中央经济工作会议、中央农村工作会议和省、州全会精神，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，紧扣全面建成小康社会目标任务，坚持稳中求进的工作总基调，坚持以供给侧结构性改革为主线，以提升社会治理效能为抓手，以全面从严治党为基础，深入实施“五四战略”，奋力推进“一优两高”，坚决打赢三大攻坚战，打造山水黄南、高质量推进“三区建设”。努力完善基础设施网络、提升运输服务品质、提高可持续发展水平、强化治理能力、深化行业内部改革，加快建设现代化综合运输体系，强化交通作为发展先行官的作用。以“一纵六横一环线”路网主骨架为发展目标，以即将建成的西成高铁为发展依托，坚持构建“便捷、高效、安全、绿色”的交通目标，发展综合交通运输系统，为全面建设小康社会提供强有力的交通运输保障。

二、基本原则

1. 坚持需求导向，注重发展增速

“十四五”期间，交通发展应继续以全县交通运输发展实际需求为导向，以人民群众对交通基础设施的需要为出发点，把发展作为第一要务，抓住国家深入实施西部大开发、建设兰西城市群和“一带一路”等重大战略机遇，持续加快尖扎公路、水运、客运场站等交通基础设施建设，加快实现交通运输服务能力和效率的适度超前配置，不断增强交通对经济社会发展的支撑和引领作用。

2. 坚持统筹兼顾，注重协调发展

交通运输要服务全面建成小康社会大局，符合城镇体系、产业布局、环境保护、土地资源利用等全局要求，注重多种运输方式的衔接与协调，科学发展，以经济建设为中心，把握新特征，坚持水路和陆路并重、效率和效益并重、数量和质量并重、安全和发展并重，紧抓重点项目与民心工程，把握建、管、养、运协调发展，区域、城乡交通协调发展，全面协调推进综合交通运输体系建设。

3. 坚持生态文明，注重绿色发展

本着尊重自然、顺应自然、保护自然的生态文明理念，把生态文明建设放在突出地位。规划要与尖扎县境内的生态环境及资源利用相协调，注重量质提升，做到交通发展与自然生态环境的和谐统一，把可持续发展作为基本要求，把资源节约和环境保护理念贯穿于交通运输各领域和各环节。

4. 坚持巩固成果，注重开放发展

准确把握全县交通运输发展阶段特征，因地制宜、实事求是，既要量力而行、突出重点、立足脚下，也要以开放思维发展，紧跟时代发展趋势，科学发展。以提升城乡的公路、水路服务水平，解决广大农村地区内通外联的制约瓶颈，加快融入全省及全州战略整体布局，完善交通运输体系中的基础环节。

5. 坚持以人为本，注重共享发展

围绕全面建成小康社会的总目标，坚持以人民为中心发展，把增进人民福祉、促进人的全面发展作为发展的出发点和落脚点。切实提升公共客运和现代物流服务水平，在注重提供安全、环保、舒适、便捷、高效的交通服务产品和人文关怀、人性化服务的同时，注重对从业人员的关爱和素质的培养，全面提升全县交通运输服务水平，尤其是贫困地区的基本交通运输服务水平。

6. 坚持安全生产，注重平安发展

交通运输安全生产工作，事关人民群众生命财产安全，事关经济社会发展和社会稳定，是建设“平安交通”的客观要求。本项规划必须立足现实、着眼长远，构建全县科学完善的交通运输安全体系，为全县经济社会健康发展和人民群众安全便捷出行提供可靠的交通运输安全保障，加强交通运输安全生产和监督管理、提高安全发展水平。

三、发展目标

结构合理。确保路网整体对外能与外部路网合理衔接，对内各运输方式合理配合，形成高效快速的综合交通运输体系。

便捷顺畅。在路网科学规划、合理布局的基础上，实现综合交通枢纽合理配置和高效利用，提升区域综合运输的服务水平和整体效益。

安全可靠。本着“安全第一”的发展目标，确保交通基础设施的安全可靠运行，充分发挥综合交通网络的运行效率。

绿色环保。将生态文明战略贯穿于交通运输业发展全阶段，节约集约利用土地等各种资源，避让环境敏感区和生态脆弱区，着力实现交通绿色发展。

总体目标：

按照青海省及黄南州交通运输现代化的战略要求，到 2025 年，尖扎综合交通运输能力将达到一个新的水平，基本实现以县城所在地为中心的“一纵六横一环”主骨架路网，基本形成现代综合交通运输体系。基本建成能力充分、结构合理、衔接顺畅的综合交通网络；基本建成一体化、均等化、多样化的公众出行服务体系；基本建成高效便捷、经济合理、通畅安全的货运物流体系；科技和信息化技术应用能力显著提高；交通运输治理能力全面提升；交通安全、绿色交通与交通各领域、发展全过程深度融合。

四、具体目标

1. 建立“外通内联”的基础设施网络

公路网覆盖更加广泛。建成以高速公路为骨架，普通国省干线及快速通道为支撑，农村公路全面覆盖的公路网，全面实现“高速公路到县、油路到乡、硬化路到村”。

铁路枢纽加快形成。围绕西城高铁尖扎境内站点，加快推进站点周边交通基础设施建设，推进高铁新城区域快速发展，凸显其枢纽功能。

机场体系初步形成。加快推进尖扎县通用机场的前期工作，争取早日开工建设。

水运发展加快推进。结合尖扎交通和旅游发展需要，加快推进坎群码头、昂拉码头等 5 座码头的规划建设，规范库区码头等水上交通设施。

城市公共交通更加高效。优先发展城市公共交通是提高城市交通资源利用效率、缓解交通拥堵、提升城市居民日常幸福感的重要手段。坚持“方便群众、综合衔接、绿色发展、因地制宜”原则，指导全县进一步完善公共交通基础设施，加强城市公共交通信息化水平，提升城市公共交通服务能力和水平，提供更加便捷、更加高效的公共交通服务，

枢纽场站服务便捷顺畅。建成以县级客运站为重点，乡镇客运站为补充，农村简易客运站（招呼站）覆盖广泛的客运场站体系；积极推进货运场站和物流中心建设，提升货物运输的组织化和物流化水平，逐步形成完善的州级物流中心、

县级配送中心、乡镇农村配送站、农村货运配送点司机城乡物流体系。

2. 综合运输服务水平显著提升

城乡客运便捷舒适。以机场、铁路、高速公路、国省干道、农村公路为依托实现长途客运快速化、城乡客运一体化，县城 20 公里范围内的自然村客运线路公交化运行率达到 20%以上。乡镇通班车率达到 100%，具备条件的建制村客车通达率达到 98%。

邮政快递快捷高效。物流分拨网络和城镇配送体系更加健全，基本满足城市配送和农村物流服务需求。多式联运、甩挂运输，冷链运输等先进运输组织方式得到显著推广，公路营运货车里程利用率达到 50%。危险品运输普遍使用电子路单，货物运输价格和成本监测全面开展，农村快递网点覆盖所有乡镇，建制村通邮率达到 98%以上。

运输设备先进适用。客运车辆加快更新升级，中高级客车在营运客车中占比达 40%，大型货车比重上升至 15%，专用载货汽车占 10%；逐步开展集装箱运输、冷藏运输、物流标准化厢式货车配送并提高比例，危险货物实现运输车辆专用化。运输船舶标准化逐步推进。

3. 交通信息化智能化水平不断提升

加快推进地区交通发展融入“95128”智慧平台。目前，“95128”黄南智慧交通平台已进入试运营阶段，应加强市场调研，及时了解运营期间各项指标数据及具体使用体验情况，尽早接入并完善公交车、网约电招巡游出租车、村村通客车、定制客车、城际出行、高速路况、交邮互联、科技治超、等功能板块,不断结合交通发展和市场需求进行平台升级。同时，尖扎也应加强交通业务调研分析，尽快将相关业务板块融入“95128”智慧平台协同发展。

推进公路管养工作信息化建设。积极推行“智慧管养”，推进建设农村公路信息化管理平台建设。有效利用 GIS、大数据、云计算、物联网、移动互联网等技术和理念,将互联网产业与传统农村公路管理业务进行有效渗透与融合,建立农村公路基础空间数据库,实时收集农村公路基础地理信息,开展现场病害采集、上报、下达工作。通过信息化手段重塑农村公路管理业务流程,建立了建设、管理、养护、运输于一体的农村公路综合协调管理服务体系,推动农村公路养护管理信息化、智慧化、精准化、高效化。

加速城市公共交通信息化建设。联网售票服务覆盖各县区和部分重点乡镇，“两客一危”车辆和重点营运货车实时位置监测覆盖率达 95%，危险货物运输企业电子运单应用覆盖率达到 60%以上，干线公路重要路段和运输站场、大型桥隧等关键节点实时状况监测覆盖率不低于 60%。

4. 交通运输发展绿色生态可持续

节能减排。广泛推广各类清洁能源及新能源运输装备，公交车和出租车清洁能源及新能源比例均达到 50%以上，公路营运车辆单位运输周转量能耗下降 6%以上，综合运输碳排放强度下降 5%以上。

生态保护。生态保护和修复取得一实效，交通基础设施建设期间加强生态环境全面保护，生态公路建设逐步推进，生态景观交通服务体系初步形成。

节约资源。资源集约循环利用水平一进一步提高，基础设施土地使用效率进一步提升。废旧材料再生和固体废物循环利用水平一显著提升，国省道沥青路面废料循环利用率达到 60%以上。

5. 安全应急保障能力明显增强

应急保障制度和体系日趋完善。健全交通运输安全风险管理体系，加强对重点路段、重要交通节点、气象与灾害的动态监测；加强与公安、消防、武警等应急救援力量之间的合作，提高应急救援能力和处置效率。

安全监管能力和水平不断提高。安保设施完备、安全监管到位，交通运输领域重特大安全事故.力争实现零发生。

应急保障能力明显提升。交通运输应急保障体系基本完善，应急救援服务能力充分，反应迅速；公路交通一般灾害情况下应急救援 4 小时内到达、应急抢通 48 小时内完成。水上船舶应急救援 1 小时内到达。

此外，应该注重加强交通人才队伍建设，健全完善人才引进机制，强化激励成才机制。

6. 工程质量安全管理水平显著提升

到 2025 年，工程品质和品位进一步提升，争创交通建设优质工程，建成一批优质耐久、安全舒适、绿色环保、社会满意的“品质工程”。基本建立健全交通建设工程质量安全“责任体系、标准体系、诚信体系、智慧体系”、“综合管理机制、行政执法机制、安全监管机制、行业管理机制”等“四大体系、四项机

制”，工程质量安全水平达到全省领先。

质量安全责任体系更加完善。全县交通建设工程质量安全责任体系逐步建立，项目参建各方质量安全责任全面落实，州、县（市）二级质监机构事权、责权、财权相适应，形成“管行业必须管质量安全”、“管工程必须管质量安全”的责任体系。

质量安全标准体系更加健全。覆盖交通建设工程设计、施工、监理、检测等所有建设环节的标准规范体系基本建立完善，标准规范的先进性、适用性和有效性显著提升，地方道路及农村公路、大（中）型桥梁工程项目施工标准化率达 90% 以上。

工程质量安全水平稳步提高。工程质量通病治理取得根本成效，工程耐久性得到稳步提升，工程质量主要指标持续提高，主要构件钢筋保护层厚度合格率达到 90% 以上，力争地方道路及农村公路、大（中）型桥梁工程项目一次验收合格率达到 95%，其他交通建设工程项目一次验收合格率达到 90% 以上。

第五章重点任务

“十四五”时期，尖扎县要紧紧抓住重要战略机遇，强基础、补短板、建机制、促创新、保稳定，进一步加强普通国省道及水运码头建设，提高农村公路县乡村道通行通达能力，基本形成内联外畅的综合交通网络。全力以赴深入推进路长制，严格实行公路养护包干制，加快道路运输结构调整，强化运输市场监管，提升应急管理水平和注重交通节能减排，提升公路运输服务水平。

一、加强综合交通体系建设

1. 通用机场

新建尖扎县通用机场。总投资 2 亿元，二类通用机场，建设 1400 米跑道、停机坪、航站楼、陆侧道路、停车场及其它相关配套设施。建设年限为 2021 年至 2025 年。

2. 重点路网

推进重点路网建设，规划建设 S307 尖藏-贾加-羊智沟段公路及其五个支线工程、李坎公路（康杨-坎布拉）网建设工程以及尖扎县南部片区路网建设工程等三个区域 17 个项目，共计 310.786 公里，其中新建线路里程 121.186 公里，改建线路长度 159.6 公里，估算投资 76.9 亿元。具体如下：

（1）S307 青海湖至羊直沟口尖扎段公路及其支线

S307 尖藏-贾加-羊智沟段公路。该项目建设里程 111 公里，其中新建里程 30 公里，改建里程 81 公里。尖藏-贾加段采用三/四公路标准建设，道路宽度 7.5 米；贾加-羊智沟段采用二/三公路标准建设，道路宽度 10 米。估算投资 27.8 亿元。该项目的建设可以有效改善位于尖扎县西侧山区的贾加、措周、能科、尖扎滩等乡镇交通基础设施薄弱，南北向交通不便的现状，促进当地经济的发展，进一步完善尖扎县主要干道均位于黄河沿岸，且大多位于化隆县境的公路布局。

为方便 S307 与沿黄通道的连接，改建支线工程五条，分别为：

S307 支线工程（能科-昂拉高铁站）。该改建工程共计 8.1 公里，采用三/四级标准建设，路面宽度 7.5 米，估算投资 1.2 亿元。

S307 支线工程（措周-尖扎县城）。该改建工程共计 9.5 公里，采用二/三级标准建设，路面宽度 8.5 米，估算投资 1.9 亿元。

S307 支线工程（贾加-康杨）。该改建工程共计 17 公里，采用二/三级标准

建设，路面宽度 8.5 米，估算投资 3.4 亿元。

S307 支线工程（拉夫旦-簸箕湾）。该改建工程共计 22 公里，采用四级标准建设，路面宽度 6.5 米，估算投资 1.1 亿元。

S307 支线工程（仁才-李家峡）。该改建工程共计 15 公里，采用二/三级标准建设，路面宽度 6.5 米，估算投资 0.8 亿元。

（2）李坎公路（康杨-坎布拉）网建设工程

按原规划，G310 尖扎境段沿康杨镇南布设，然后利用现状黄河大桥跨黄河至牙什尕镇，然后通过牙什尕镇设置的互通式立交上下高速。由于受黄河大桥桥位影响，G310 在康杨镇黄河大道桥头段线形指标差，且过境交通及康杨镇出行交通均汇集于此，容易形成交通瓶颈，也不利于城市的发展。“十四五”时期，对该公路网进行优化如下：

李坎路拓宽改造工程。现状康李公路为三级公路，路基宽度 8.5m，将其升级改造为市政道路作为康杨镇城市路网主骨架。升级改造段为康杨镇至坎布拉段，路线长度 7 公里，采用城市主干道标准建设，红线宽度 40 米，估算投资 2.8 亿元。该项目的建设可以适应康杨镇城镇化发展需要，为康杨镇经济社会发展提供坚实的交通保障。

G310 牙什尕互通康杨连接线工程。原互通出口向东接黄河大桥引道，规划将互通出口调整至西侧，在上游约 1.4 公里处新建黄河大桥接康杨镇，牙什尕、康杨镇建设滨河路与之衔接以上下高速。该新建工程路线长度 3.6 公里，全程按照城市主干道标准建设，路面宽度 30 米，纳入 G310 建设中。

尖扎下李家黄河大桥。新建大桥长度 930 米，按照城市主干道标准建设，桥面宽度 30 米，投资估算 3.3 亿元。该项目的建设可以方便黄河两岸居民出行，促进夏琼寺、坎布拉国家地质公园等景区的协同发展。

G310 南线公路工程（杨家-城上-尕布-下李家）。该新建工程起点在康杨镇南侧接 G310，然后直接沿山脚向南布设，经城上村、簸箕湾、尕布村至下李家，路线长度 10.7 公里，全程按照二级标准建设，路基宽度 12 米。估算投资 2.7 亿元。该项目的建设可以方便与调整后的牙什尕互通黄河大桥引道的衔接，进一步满足康杨镇城镇化发展需求。

G310 格曲至措香公路工程。该项目起点位于康杨镇格曲村，北侧接 G310，

向南部布设至措周乡措香村，路线长度 17 公里，全程按照三级标准建设，路基宽度 12 米。估算投资 0.6 亿元。

（3）尖扎县南部片区路网建设工程

昂拉黄河大桥。新建大桥长度 300 米，按照市政道路标准建设，桥面宽度 30 米，估算投资 2 亿元。该项目的建设可以方便黄河两岸居民出行，促进当地经济社会协同发展。

尖扎县城-昂拉高铁站-国道 213-张汶高速连接段旅游公路。该新建工程起点接尖扎县环城东路，设隧道穿过南山，沿河西岸布设至昂拉，然后在昂拉高铁站北侧设黄河大桥跨黄河，接 G213 后连接至张汶高速，全程按城市主干道标准建设，路面宽度 30 米，路线长度 8.1 公里，估算投资 12.2 亿元。为打造沿黄景观大道，沿河侧利用地形设置人行步道及自行车道。

牙同高速昂拉高铁站新增互通式立交。该新建工程路线长度 2.4 公里，路面宽度 12 米，估算投资 1.2 亿元。该项目的建设可以方便循化方向就近上下高铁，提高循化与高铁站的衔接程度。

尖扎高铁站骨架路网规划。结合地形对昂拉地块进行骨架路网规划，规划新建主干道 7.3 公里，路面宽度 30 米，估算投资 1.2 亿元。规划新建次干道 8.6 公里，路面宽度 20 米，估算投资 1.2 亿元。尖扎昂拉高铁站的建设将极大推动周边地块的发展，该项目的建设可以适应周边地块发展的同时带动经济增长。

麦什扎黄河大桥（团结互通口）。新建大桥长度 256 米，按照城市主干道标准建设，路面宽度 30 米，估算投资 1.1 亿元。该项目的建设可以方便黄河两岸居民出行，促进当地经济社会协同发展。

昂拉乡高铁站-省道 308（贵德县常牧镇）连通公路。该新建工程起点位于昂拉乡高铁站，终点止于海南藏族自治州贵德县常牧镇。路线长度 62 公里，全程按照二级标准建设，路面宽度 12 米，估算投资 12.4 亿元。该项目的建设可以进一步连通尖扎县与海南藏族自治州的通道，加强两地互联互通。

表 5.1 “十四五”尖扎县重点公路项目建设规划

区域	项目
S307 青海湖至羊直沟口尖扎段公路（环线）	S307 尖藏-贾加-羊智沟段公路、S307 支线工程（能科-昂拉高铁站）、S307 支线工程（措周-尖扎县城）、S307 支线工程（贾加-康杨）、S307 支线工程（拉夫旦-簸箕湾）、S307 支线工程（仁才-李家峡）

李坎公路（康杨-坎布拉）网建设工程	李坎路拓宽改造工程、G310 牙什尕互通康杨连接线工程、尖扎下李家黄河大桥、G310 南线公路工程（杨家-城上-尕布-下李家）、G310 格曲至措香公路工程
尖扎县南部片区路网建设工程	昂拉黄河大桥、尖扎县城-昂拉高铁站-国道 213-张汶高速连接段旅游公路、牙同高速昂拉高铁站新增互通式立交、尖扎高铁站骨架路网规划、麦什扎黄河大桥（团结互通口）、昂拉乡高铁站-省道 308（贵德县常牧镇）连通公路

3. 水运码头

“十四五”时期，尖扎县规划新建坎群码头、昂拉码头、牛滩码头、直岗拉卡码头、杨家码头、古日羊玛码头、解放村码头、麦什扎码头、东果码头、东当村码头等 10 个水运码头，共建设泊位 230 个，估算投资 2680 万元。具体如下：

表 5.2 “十四五”尖扎县水运码头建设规划

序号	项目名称	泊位（个）	性质	估算造价（万元）
1	坎群码头	50,（含趸船 1 艘）	新建	1000
2	昂拉码头	20,（公路 3 公里）	新建	400
3	牛滩码头	20	新建	160
4	直岗拉卡码头	20	新建	160
5	杨家码头	20	新建	160
6	古日羊玛码头	20	新建	160
7	解放村码头	20	新建	160
8	麦什扎码头	20	新建	160
9	东果码头	20	新建	160
10	东当村码头	20	新建	160

二、加强农村公路及客运站建设

1. 农村公路

“十四五”时期规划建设农村公路共 953.436 公里，估算投资 73827.59 万元。其中：

(1) 县乡道

规划建设尖扎县尖扎滩乡滩上四村公路、尖扎县尖扎滩乡洛哇至尕加道路、尖扎县措周乡如什其至昂荣寺公路、尖扎县能科乡下扎至拉沙道路、尖扎县能科乡德欠至子哈贡道路、当顺-尖扎滩公路、尖扎县坎布拉镇色什杂至仁才道路、勒见至子哈贡道路建设、如什其至香干道路建设、古浪堤至古浪河环线公路建设

项目等 10 条乡道，路线里程共 167.375 公里，估算投资 3.7315 亿元。其中：

尖扎县尖扎滩乡滩上四村公路。该项目起点位于马尖路，终点止于尖贵公路，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 38.8 公里，估算投资 7760 万元。

尖扎县尖扎滩乡洛哇至尕加道路。该项目起点位于洛哇村，终点止于尕加二村，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 4.2 公里，估算投资 840 万元。

尖扎县措周乡如什其至昂荣寺公路。该项目起点位于洛哇村，终点止于昂荣寺，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 22 公里，估算投资 4400 万元。

尖扎县能科乡下扎至拉沙道路。该项目起点位于马能公路，终点止于拉沙村，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 6.88 公里，估算投资 1376 万元。

尖扎县能科乡德欠至子哈贡道路。该项目起点位于德欠村，终点止于子哈贡村，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 12 公里，估算投资 2400 万元。

当顺-尖扎滩公路。该项目起点位于马当路，终点止于羊智村，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 14.1 公里，估算投资 2820 万元。

尖扎县坎布拉镇色什杂至仁才道路。该项目起点位于俄加村，终点止于仁才村，计划 2021 年建设、2025 年完工。全程按三级标准建设，共计 14.095 公里，估算投资 2819 万元。

勒见至子哈贡道路建设。该项目起点位于马克唐镇勒见村，终点位于能科乡子哈贡村，路线长度 13 公里，全程按三级标准建设，路面宽 6 米，估算投资 0.35 亿元。

如什其至香干道路建设。该项目起点位于昂拉乡如什其村，终点位于当顺乡香干村，路线长度共 18 公里，全程按照三级标准建设，路面宽 6 米，估算投资 0.49 亿元。

古浪堤至古浪河环线公路建设项目。起点位于 S203 当顺乡古浪堤村入口处，终点位于当顺乡古浪河村西部，连接至马克堂至当顺乡旅游公路。路线全长 24.3

公里，全程按照三级标准建设，路面宽度 6 米，投资估算 0.65 亿元。

表 5.3 “十四五”尖扎县乡道建设规划

序号	路线名称	技术等级	路面类型	里程(公里)	估算投资(万元)	规划建设年限
1	尖扎县尖扎滩乡滩上四村公路	三级	沥青混凝土	38.8	7760	2021-2025
2	尖扎县尖扎滩乡洛哇至尕加道路	三级	沥青混凝土	4.2	840	2021-2025
3	尖扎县措周乡如什其至昂荣寺公路	三级	沥青混凝土	22	4400	2021-2025
4	尖扎县能科乡下扎至拉沙道路	三级	沥青混凝土	6.88	1376	2021-2025
5	尖扎县能科乡德欠至子哈贡道路	三级	沥青混凝土	12	2400	2021-2025
6	当顺-尖扎滩公路	三级	沥青混凝土	14.1	2820	2021-2025
7	尖扎县坎布拉镇色什杂至仁才道路	三级	沥青混凝土	14.095	2819	2021-2025
8	勒见至子哈贡道路建设	三级	沥青混凝土	13	3500	2021-2025
9	如什其至香干道路建设	三级	沥青混凝土	18	4900	2021-2025
10	古浪堤至古浪河环线公路建设项目	三级	沥青混凝土	24.3	6500	2021-2025

(2) 农村公路道路提升改造工程

规划在 34 个重点贫困村进行农村公路道路提升改造工程，共 317.746 公里，估算投资 12709.84 万元。具体如下：

表 5.4 “十四五”尖扎县农村公路提升改造规划

序号	所属乡镇	行政村	总长(公里)	路面类型	总投资(万元)
1	坎布拉镇	上李家村	5.435	水泥混凝土	217.4
2		尕布村	16.838	水泥混凝土	673.52
3		尖藏村	9.016	水泥混凝土	360.64
4		满岗村	6.819	水泥混凝土	272.76
5		次卡村	4.69	水泥混凝土	187.6
6		仁才村	15.693	水泥混凝土	627.72
7		拉群村	4.783	水泥混凝土	191.32
8		万吉合村	11.996	水泥混凝土	479.84
9	措周乡	洛哇村	31.395	水泥混凝土	1255.8

10		石乃亥村	0.786	水泥混凝土	31.44
11	贾加乡	羊来村	9.801	水泥混凝土	392.04
12		南当村	7.633	水泥混凝土	305.32
13	能科乡	拉萨村	7.123	水泥混凝土	284.92
14		下扎村	12.169	水泥混凝土	486.76
15	当顺乡	古什当村	1.459	水泥混凝土	58.36
16		拉德村	5.938	水泥混凝土	237.52
17		东果村	4.882	水泥混凝土	195.28
18	尖扎滩乡	洛哇村	8.49	水泥混凝土	339.6
19		来玉村	5.8	水泥混凝土	232
20		幸福村	30.34	水泥混凝土	1213.6
21	康杨镇	巷道村	17.951	水泥混凝土	718.04
22		宗子拉村	3.247	水泥混凝土	129.88
23		尕麻唐村	7.546	水泥混凝土	301.84
24		城上村	16.5	水泥混凝土	660
25		东门村	3.467	水泥混凝土	138.68
26	马克唐镇	如什其村	20.617	水泥混凝土	824.68
27		上娘毛村	7.383	水泥混凝土	295.32
28		夏藏滩五村	6.293	水泥混凝土	251.72
29		李家村	6.703	水泥混凝土	268.12
30		马克唐村	0.807	水泥混凝土	32.28
31	昂拉乡	牙那东村	11.796	水泥混凝土	471.84
32		尖巴昂村	4.349	水泥混凝土	173.96
33		东加村	8.913	水泥混凝土	356.52
34		如什其村	1.088	水泥混凝土	43.52

(3) 自然村通硬化路工程

规划建设自然村通硬化路工程共 468.315 公里，估算投资 23822.75 万元，具体如下：

表 5.5 “十四五”尖扎县自然村通硬化路工程

序号	项目名称	建设规模 (公里)	技术标准	路面类型	投资(万元)
1	马康路-格曲新滩	1	三级	水泥混凝土	50
2	马康路-格曲高高滩	1	三级	水泥混凝土	50
3	马康路-格曲四社	1	三级	水泥混凝土	50
4	康杨镇-格曲老滩	32	三级	水泥混凝土	1600
5	康杨镇-西麻拉		三级	水泥混凝土	
6	康杨镇-寺门		三级	水泥混凝土	
7	康杨镇-巷道		三级	水泥混凝土	
8	康杨镇-东门		三级	水泥混凝土	
9	康杨镇-城上		三级	水泥混凝土	

10	康杨镇-河滩		三级	水泥混凝土	
11	康杨镇-沙力木		三级	水泥混凝土	
12	康杨镇-粽子拉		三级	水泥混凝土	
13	康杨镇-俄家台		三级	水泥混凝土	
14	康杨镇-吉利		三级	水泥混凝土	
15	康杨镇-尖藏		三级	水泥混凝土	
16	康杨镇-尖藏		三级	水泥混凝土	
17	康杨镇-古雷		三级	水泥混凝土	
18	康杨镇-奴布		三级	水泥混凝土	
19	康杨镇-麦什扎		三级	水泥混凝土	
20	康杨镇-回民		三级	水泥混凝土	
21	康杨镇-马克唐		三级	水泥混凝土	
22	康杨镇-措干口		三级	水泥混凝土	
23	马克堂镇-勒见	5	四级	水泥混凝土	250
24	马克堂镇-娘毛	14.5	三级	水泥混凝土	725
25	马克堂镇-加让	0.9	三级	水泥混凝土	45
26	马克堂镇-李加	20	四级	水泥混凝土	1000
27	马克堂镇-如什其		三级	水泥混凝土	
28	马克堂镇-洛科	12.51	三级	水泥混凝土	625.5
29	马克堂镇-要其		三级	水泥混凝土	
30	马克堂镇-俄什加		三级	水泥混凝土	
31	马克堂镇-科砂唐	1.3	三级	水泥混凝土	65
32	马克堂镇-夏藏滩一		三级	水泥混凝土	
33	马克堂镇-夏藏滩二		三级	水泥混凝土	
34	马克堂镇-夏藏滩三	3.654	三级	水泥混凝土	182.7
35	马克堂镇-夏藏滩四		三级	水泥混凝土	
36	马克堂镇-夏藏滩五		三级	水泥混凝土	
37	马克堂镇-夏藏滩六		三级	水泥混凝土	
38	牙昂-尕曲那卡	1.05	四级	水泥混凝土	52.5
39	德洪-久香尖巴	2.3	三级	水泥混凝土	115
40	青关线-坎群一社	5.679	三级	水泥混凝土	283.95
41	青关线-坎群二社	5.7	三级	水泥混凝土	285
42	青关线-斯格	1.3	三级	水泥混凝土	65
43	奥沃尼哈-安泽	6.5	四级	水泥混凝土	325
44	尕吾昂-南宗沟码头	12	四级	水泥混凝土	600
45	蚂蚁滩-坎加	2.1	四级	水泥混凝土	105
46	马康路-红旗社	10	三级	水泥混凝土	500
47	直岗-保夏藏社	1.685	三级	水泥混凝土	84.25
48	下李家一社-李家峡工委	5.435	三级	水泥混凝土	271.75
49	下李家二社-李家峡工委	1.1	三级	水泥混凝土	55
50	李坎路-达久滩	7.6	三级	水泥混凝土	380
51	李坎路-下李家	5.618	三级	水泥混凝土	280.9

52	李坎路-尕布四社	9.118	三级	水泥混凝土	455.9
53	李仁公路-唐色	24.39	三级	水泥混凝土	1219.5
54	李仁公路-色加		三级	水泥混凝土	
55	李仁公路-仁才社		三级	水泥混凝土	
56	李坎路-次卡路		三级	水泥混凝土	
57	拉夫旦-哈玉下	12.99	四级	水泥混凝土	649.5
58	李坎路-哈玉	17.828	三级	水泥混凝土	891.4
59	李坎路-浪哇		三级	水泥混凝土	
60	李坎路-满岗		三级	水泥混凝土	
61	仁才-满岗	33	三级	水泥混凝土	1650
62	专吉合-拉日寺公路	3.182	三级	水泥混凝土	159.1
63	李坎路-香哇东	2.411	三级	水泥混凝土	120.55
64	李坎路-拉群	3.38	三级	水泥混凝土	169
65	李坎路-石毛	3	三级	水泥混凝土	150
66	杨家公路-上庄	18.176	三级	水泥混凝土	908.8
67	杨家公路-尕麻堂		三级	水泥混凝土	
68	杨家公路-南当		三级	水泥混凝土	
69	杨家公路-哈玉		三级	水泥混凝土	
70	杨家公路-日合玛		三级	水泥混凝土	
71	杨家公路-江泽		三级	水泥混凝土	
72	杨家公路-瓦泽	三级	水泥混凝土		
73	青关线-崖湾一社	0.9	三级	水泥混凝土	45
74	青关线-崖湾二社	2	三级	水泥混凝土	100
75	尖巴昂-格尔村	2.737	三级	水泥混凝土	136.85
76	马当路-牙那东	38.979	三级	水泥混凝土	1948.95
77	马当路-措加		三级	水泥混凝土	
78	马当路-拉毛		三级	水泥混凝土	
79	马当路-香干		三级	水泥混凝土	
80	马当路-古什当		三级	水泥混凝土	
81	马当路-东加		三级	水泥混凝土	
82	马当路-娘毛隆哇	三级	水泥混凝土		
83	昂牙公路	4.282	三级	水泥混凝土	214.1
84	马尖路-江宗卡	41.102	三级	水泥混凝土	2055.1
85	马尖路-麻尼多罗		三级	水泥混凝土	
86	马尖路-尼让一社	7	三级	水泥混凝土	350
87	马尖路-尼让二社		三级	水泥混凝土	
88	马能路-拉萨	18.172	三级	水泥混凝土	908.6
89	马能路-子哈贡		三级	水泥混凝土	
90	马尖-俄什达	6.447	三级	水泥混凝土	322.35
91	马尖-措卡	2.429	三级	水泥混凝土	121.45
92	阿塞公路-才唐社	2.1	三级	水泥混凝土	105
93	马当-东当路	4.607	三级	水泥混凝土	230.35

94	东果公路	5.058	三级	水泥混凝土	252.9
95	才龙公路	4.04	三级	水泥混凝土	202
96	拉德一社至拉德二社	2.5	三级	水泥混凝土	125
97	拉德一社至拉德二社		三级	水泥混凝土	
98	马当路-夏窝子	2	三级	水泥混凝土	100
99	夏窝子-冬窝子		三级	水泥混凝土	
100	香才公路		三级	水泥混凝土	
101	南宫哇至俄什加		三级	水泥混凝土	407
102	洛哇至昂荣寺公路	3.2	三级	水泥混凝土	160
103	麦日公麻至昂荣寺公路		三级	水泥混凝土	
104	斯样公路	2.505	三级	水泥混凝土	125.25
105	格措至冶合路	3	四级	水泥混凝土	150
106	拉德至那卡	1	三级	水泥混凝土	50
107	格措至石乃宁	1	三级	水泥混凝土	50
108	格措路至莫加路	14.961	三级	水泥混凝土	748.05
109	加让至宣藏滩	5	三级	水泥混凝土	250
110	杨家路至囊果	4.89	三级	水泥混凝土	244.5

2. 客运场站

“十四五”时期，尖扎县计划建设坎布拉汽车站、措周汽车站、昂拉汽车站、当顺汽车站等4座乡镇客运站，具体如下：

坎布拉汽车站。改建二级乡镇客运站，占地面积1500平方米，估算投资500万元。

措周汽车站。新建三级乡镇客运站，占地面积250平方米，估算投资100万元。

昂拉汽车站。改建二级乡镇客运站，占地面积1500平方米，估算投资500万元。

当顺汽车站。新建三级乡镇客运站，占地面积250平方米，估算投资100万元。

表 5.6 “十四五”农村客运站建设规划

序号	名称	位置	等级	类型	性质	面积 (m ²)	投资 (万元)
1	坎布拉汽车站	坎布拉镇	二级	乡镇	改建	1500	500
2	措周汽车站	措周乡	三级	乡镇	新建	250	100
3	昂拉汽车站	昂拉乡	二级	乡镇	改建	1500	500
4	当顺汽车站	当顺乡	三级	乡镇	新建	250	100

三、提升公路管理养护水平

1. 注重推行路长制，提高公路管理水平

不断深入持续推进路长制工作，加强对路长制工作的宣传引导，提升全县群众对路长制工作的认识，不断加强部门和乡镇间的协调配合，为全县“四好农村路”建设提供坚实的基础保障。

加大路长制宣传力度。不断强化对路长制工作的宣传和推广，扩大路长制工作的宣传范围，提高广大干部群众对路长制工作深刻重要性的认识，实现全民参与、共同推进的目标，为顺利推进路长制工作提供思想基础保障。

深入推进路长制。严格按照路长制工作方案要求，压紧压实各部门、各乡镇、各行政村路长责任，明确三级路长任务和职责，实现全县县乡村道管理全覆盖、无死角，真正形成党政牵头、部门齐抓、县乡联动、全民参与的工作机制和层层有压力、人人有任务的责任链条。

实现路长制全覆盖。以制度为抓手，职责为根本，与党的建设、乡村振兴战略、创卫等工作深度融合，将路长制活动日、活动周、综合整治等活动作为路长制工作的规定动作，不断持续深入推进路长制，实现县乡村道综合管理全覆盖。

2. 加强公路养护，提升公路养护水平

明确责任分工。坚持农村公路“县道县养、乡道乡养、村道村养”的原则，建立健全县、乡镇、村分级负责、权责统一的农村公路管理养护体系，推动乡镇公路养护管理站工作常态化和规范化，实现“有路必养、养必优良、有路必管、管必到位”的目标，保障农村公路完好、安全、畅通。

规范资金管理。认真贯彻落实《青海省农村公路管理养护条例》，建立健全以公共财政投入为主的公路养护资金保障机制，落实公路日常养护资金，加强乡村道路养护资金管理和规范使用，为公路养护工作提供支撑和保障。

建立监督考核机制。制定完善乡、村公路综合养护管理具体办法，明确养护目标和任务，签订乡村道路养护责任书，将乡村道路养护工作纳入乡镇和行政村全年经济社会发展综合考核体系，对各乡镇、行政村农村公路养护管理工作进行指导和检查，切实落实监督考核举措，扎实推动县乡村公路养护。

四、探索“交旅融合”模式，推动文旅协同发展

随着大众旅游时代的到来和全域旅游的快速推进，交通运输作为旅游业发展

的基础支撑和先决条件，对旅游业的带动和发展作用愈加凸显。为适应旅游业快速发展的需要，更好的促进交通供给侧改革，2017年1月24日，由交通运输部、国家旅游局、中国民用航空局、中国铁路总公司、国家开发银行联合发布了《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》（交规划发【2017】24号）（以下简称“《若干意见》”），为我国交通旅游联合发展的发展指明了方向。旅游交通是旅游交通基础设施网络的重要组成部分，是以公路网为骨架，以生态基底资源为基础，以当地历史文化为内涵，具有交通、教育、生态、文化和游憩等多方面功能的产业廊道。

《若干意见》从推进供给侧结构性改革出发，坚持以人民为中心，以游客需求为导向，适应新需要、创造新供给。在增加旅游交通供给方面，增开旅游列车等特色旅游专列，推出遗产铁路旅游线、精品铁路旅游线，开发适合旅游特点的特种观光列车；统筹开发利用公路沿线及自身资源，发展旅游风景道，形成有广泛影响力的自然风景线、历史人文线、红色文化线；支持发展海上邮轮旅游、内河游船旅游、水上游艇旅游，鼓励支持航运企业拓展邮轮旅游航线；鼓励开发空中游览、航空体验、航空运动，建设低空旅游产业园、通航旅游小镇等。支持运力闲置的客运班车向旅游包车转型。在改善旅游交通服务方面，鼓励机场、车站、码头等客运枢纽拓展旅游服务功能，高速公路服务区增设游憩、娱乐、购物等功能，鼓励在公路路侧富裕路段建设驿站、营地、观景设施和厕所等。在提升旅游交通服务质量方面，推进不同运输方式的客运联程系统建设，提高联网、联程、异地和往返票务服务水平，推进空铁联运服务。通过这一系列措施，为广大旅游者提供更加多样化、个性化和舒适性的产品和服务。这充分体现大众旅游时代，交通不仅是旅游业发展的重要支撑和基础保障，旅游业的发展也为交通运输业转型升级创造了新机遇新空间，旅游与交通相互融合、相互促进。

同时，《纲要》提到，要加速新业态新模式发展。深化交通运输与旅游融合发展，推动旅游专列、旅游风景道、旅游航道、自驾车房车营地、游艇旅游、低空飞行旅游等发展，完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。大力发展共享交通，打造基于移动智能终端技术的服务系统，实现出行即服务。发展“互联网+”高效物流，创新智慧物流营运模式。

结合《纲要》与《若干意见》对“交旅融合”的具体要求，同时，依据尖扎

县旅游资源及文化资源的禀赋及特点，加快推动交通旅游及文化融合协同发展。

1. 旅游公路

规划建设尖扎县当顺乡古浪堤村至古浪河旅游环线公路，该工程总建设里程 24.3 公里，其中新建 10.5 公里，改扩建 13.83 公里。估算投资 4336.71 万元。该项目的实施对于推进当顺乡、能科乡、尖扎滩乡乡村旅游发展，增加群众出行具有积极意义。

2. 旅游风景道

旅游公路、生态公路、景观道路、遗产廊道、绿道等各类泛风景道，因其所具有的交通、景观、游憩、生态、保护等复合功能，所遵循的生态、保护、融合及可持续发展等原则，顺应了时代发展的迫切需求，而获得了迅猛发展。风景道正在发展成为一种新型旅游功能区，成为深受自驾车游客喜爱的线型旅游目的地，成为优化空间布局、区域协同发展的重要抓手。综上，可在坎布拉景区、大峡谷、泽库草原等区域规划旅游风景道项目，使得游客能充分融入美景之中，提升景区的游客体验及附加值，

热门景点：坎布拉国家森林公园、黄河大峡谷



图 5.1 旅游风景道模式发展实例

3. 旅游航道

中华民族的母亲河——黄河，贯穿流经黄南州境内，黄南州则位于青海省东南部九曲黄河第一弯，地理位置优越。黄南州应把握资源优势，围绕源头文化、热贡文化进行研究，打造体现黄南黄河文化展示点，把讲好“黄河故事”与发展“绿色经济”融合起来，挖掘民族文化的价值内涵，在黄河流域开发旅游航道，切实发掘黄河的生态财富、文化财富，从而带动地方经济发展。

热门景点：李家峡黄河库区航道、公伯峡黄河库区航道



图 5.2 旅游航道模式发展实例

4. 自驾车房车营地

伴随游客旅游观念的更新，当下的中国游客越来越注重旅游体验，具有一定自然风光、并配备专业露营设备帐篷、具备各项游乐设施及娱乐活动的汽车营地休闲度假方式受到了越来越多的欢迎。加之汽车的普及、中国公路网的完善、租车行业的迅速发展，自驾车营地体验成为游客出行新选择。对于自驾爱好者来说，尖扎县独特的旅游资源让国内网的自驾爱好者神往不已。因此，可在坎布拉景区、黄河走廊水利风景区、德千寺、高速服务区等建设一批具有地方及民族特色的自驾车营地。

热门景点：坎布拉景区、高速特色服务区、黄河走廊水利风景区



图 5.3 自驾车房车营地模式发展实例

5. 游艇旅游

我国邮轮产业已从过去五年经历的产业基础环境建设阶段，步入市场主体培育和行业内涵发展建设阶段，产业发展的整体战略日益清晰。其中邮轮母港建设成效显著，挂靠港建设进入了新时期；邮轮公司设立有所突破，邮轮市场主体逐

步形成；邮轮产业链拓展加速，正逐步向邮轮产业链上游延伸。我国已成为世界各大邮轮公司高度关注和大力开发的新兴市场，巨大的国内旅游市场将成为今后相当长时期内推动我国海洋旅游扩大规模、提升水准的主要动力。黄南州拥有着丰富的水域资源，可有效利用各个水库及黄河峡谷等流域，开发游艇旅游项目。

热门景点：李家峡水库、直岗拉卡水库、黄河大峡谷



图 5.4 游艇旅游模式发展实例

综上，通过对黄南州各处旅游资源发展及规划的调研，并结合黄南相关行业主管部门的意见征集，初步计划将以下交旅融合项目列入“十四五”规划并着力开始推进相关前期工作。

表 5.7 “十四五”期交旅融合项目规划

名称	位置	规模	性质	投资（万元）
尖扎县自驾车营地	尖扎县	1 处	新建	1500
坎布拉旅游风景道	尖扎县		新建	8000
黄河旅游航道	尖扎县		新建	10000
李家峡水库旅游游艇	尖扎县		新建	5000

五、提升公路运输服务水平

1. 注重优化运力结构，提高交通服务质量

提高客运服务质量。不断推进城乡客运一体化进程，贯彻落实《尖扎县推进城乡道路客运一体化发展实施意见》，加大城乡公交支持力度，加快建设公交停车港湾和站点设施，增加城乡公交线路，完善农村客运服务网络，大力推进农村客运公交化，逐步推动城乡客运均衡一体化发展，为全县群众提供良好的出行环境。全力推进道路客运供给侧结构性改革，不断探索道路客运服务新模式，以旅

客便捷出行为导向，以互联网技术为依托，积极推行道路客运定制服务，实行高客小型化，旅客不受地域、时间限制，客运服务快速灵活，可全面满足旅客出行需求，实现一站式运输服务。

加强物流站点建设。不断加快全县物流站点建设进度，形成县、乡、村三级运输物流网络，加大客运站点建设力度，实现全县各乡镇客运站点建设率达 100% 的目标任务。结合昂拉高铁站点建设和农村电商平台发展，实施建设昂拉物流站点，积极推动“美丽E家”和“邮掌柜”村级电商服务，打通农村物流“最后一公里”。

2. 健全安全管理机制，提升应急管理水平

落实安全生产责任。进一步增强红线意识和底线思维，狠抓行业安全生产责任、企业主体责任、部门监管责任的落实。深入开展“查隐患、防事故、保安全”排查整治专项活动，坚决防范和遏制行业安全事故的发生，确保行业安全生产形势持续稳定。

提升应急管理水平。充分运用信息化手段推进路网运行监测与应急处置。强化重点时段安全监管和应急值守，做好极端天气的预防、预警和应急保障工作。加强综治维稳和反恐安保工作，有效预防化解各类突发事件和矛盾纠纷。加强道路抢险保通。按照“先县道、后乡村”“先抢通、后修复”的原则，高效开展道路抢险保通工作。

4. 强化道路运输监管，加强依法行政力度

加强客运市场管理。进一步规范市场秩序，加强客运市场管理，以“宏观调控，市场运作，规范运作”的原则，加快培育和发展城乡公交、进一步完善农村客运市场。

推进交通依法行政。加强对交通有关政策法规的宣传教育 and 贯彻实施以及对行政执法的指导监督工作，组织开展交通执法部门之间的执法工作经验交流活动和不断提高交通行政执法水平。

持续加强执法监督。加强对交通有关政策法规的宣传教育 and 贯彻实施以及对行政执法的指导监督工作，严厉打击一切侵占公路路产路权的行为，积极探索建立行业治安防控体系。严格落实治超工作联合执法常态化、制度化工作机制，加

强源头监管和路面治理,始终保持治超高压态势,进一步加强超限超载治理工作,有效遏制车辆超限超载,确保县乡公路畅通化,道路超限率控制在3%以内。

5. 注重交通节能减排, 大力实施绿色交通

注重节约资源。在交通项目规划、建设、运营、养护等各个环节,科学规划交通基础设施,节约集约使用土地、岸线和水资源,提高资源综合利用水平。加强交通基础设施建设中材料、施工废弃物的回收和再利用工作。

加强环境保护。牢固树立绿色交通发展理念,将生态保护理念贯穿到交通运输全过程,加强交通运输基础设施建设的环境影响评价工作,对建设全过程实行环境影响动态监测,有效控制交通运输基础设施建设和运营所产生的环境污染。

优化运力结构。大力发展水运等低能耗运输方式,提升水运在综合运输中的比重。倡导绿色出行,完善公共交通,扩大城乡公交运行范围,形成城市绿色交通发展新格局。

应用节能工具。加强交通运输领域节能新材料、新技术、新工艺、新装备等研发与推广应用工作,提高节能环保运输工具的应用水平。加强新能源在交通运输业的有效应用,积极引进新能源城乡公交车,逐步增加新能源运营车辆,稳步推行新能源出租车更新换代,淘汰能耗高、污染重、技术落后的老旧小船舶,鼓励码头使用节能装卸设备。

第六章环境影响

环境影响分析是综合交通运输发展规划的功能定位、规划规模和布局的先进性、科学性、合理性的直接反映，是综合交通规划对资源、特别是环境资源、线位和土地资源利用是否合理、科学，是否符合区域发展水平的定量要求，为决策提供信息支持。

一、环境敏感点

黄南位于“中华水塔”的核心位置，地处三江源腹地，保护生态环境尤为重要。本次规划围绕绿色发展及可持续发展，为充分考虑和预防交通运输规划路线、场址建设可能对环境造成的各种影响，与其它相关规划相协调，减轻交通运输规划路线、场址建设及运营过程中对环境产生的负面效应，切实协调经济增长、社会进步与环境保护的关系，推进生态文明建设，建设“山水黄南、生态黄南、幸福黄南”，坚持节能环保、绿色发展、转变发展方式、保护生态环境的原则，将绿色发展和可持续发展理念贯彻到交通基础设施布局规划、建设实施、运输生产、行业管理的各领域和全过程。



本次规划范围为尖扎县境内全部地区，规划范围内涉及主要环境敏感点包括坎布拉景区、林地、草场、自然保护区、饮用水源等其他生态环境脆弱或易受破坏的地区。

二、环境影响分析

1. 社会环境影响分析

积极影响。《规划》的实施整体将对黄南地区社会经济的发展起着极大的促进作用，主要体现在两个方面：一方面交通规划建设巨大投资会对国民经济产生巨大的拉动；另一方面交通规划建成以后，将带来巨大的社会效益。规划

项目实施后可以提供四通八达的交通网络，对沟通城乡交流、城市间交流、地域间交流以及旅游发展提供便利，促进物流、人流、信息流的传输与交融，不仅为人民群众方便快捷的出行提供交通条件，提高人民生活水平，促进经济旅游文化事业的发展，而且还会通过改善全州交通基础设施建设条件，带动地区经济社会快速发展。

负面效果。《规划》中部分项目涉及到占用基本农田及林地等，会对土地原来使用群体的利益产生影响或损害其利益。规划涉及到跨越河流、水体、切割原有排、输水管线时会影响到河流沿岸原来利益群体的利益；规划项目建设还会造成一定的拆迁搬迁，使沿线居民人口结构及需求发生变化，改变原有居民的联系、交往方式及影响区内的经济布局和产业结构，会在一定时间内对当地旅游资源及文物资源产生影响。

2. 生态环境影响分析

(1) 对沿线林地、草地的影响

交通基础设施项目建设将使自然生境在一定程度上丧失或碎化，尤其公路项目的建设将呈现一种带状干扰廊道，将在一定程度上破坏了原有自然景观的整体性和协调性。黄南州地区林草资源丰富，公路的路基的开挖，将在一定程度上破坏地表林



地及草地植被，形成与周围环境反差较大的裸地景观，同时由于公路工程建设的需要，在工程沿线区域内不可避免的需要设置一些取土场、弃渣场等临时工程，这些临时占地将会在一定程度上破坏所在区域的林地及草地植被。此外，在公路建设过程中，所产生的生活垃圾及生产废料等固体废物的堆置也将在一定程度上对区域内的草地及林地产生影响。

(2) 对沿线湿地的影响

公路项目建设是一项带状的开发行为，影响范围广，占地面积大，部分路段

及临时占地占用湿地，导致了湿地面积的减少，同时施工过程中还有各种机械的停放，筑路材料的堆放等也会占用或扰动少量湿地。公路的建设会占用和扰动原有的地表植被，改变了土地的使用功能，公路的贯通会阻隔湿地的物质、能量的交流，间接影响湿地内野生动物的栖息环境，缩小野生动物的活动范围。公路

在经过湿地时，路基和施工过程临时用地会占用草地，同时便道也将碾压一部分草地，路基占地将永久改变所占草地的功能。公路建成以后，临时占用的草地经人工恢复后，对自然植被

的影响会逐渐减轻。公路上行驶的机动车排放产生氮氢化合物、硫化物等为大气酸沉降准备了物质条件，酸沉降将导致湿地生态系统的污染，影响植物的生存。公路建成后会进一步隔断湿地的物质、能量和



遗传信息的交流，因而对湿地整体能量的流动和平衡产生一定的影响，这种影响很难恢复。由于公路的这种效应，分割了湿地生物的活动领地和潜在的能量传递，影响生物的生存环境，造成种群数量减少，物种退化。不利于湿地生物多样性的保护。

(3) 对生物多样性的影响

公路项目建设和营运期对食物质量、小气候、隐蔽物等生态因子产生负面影响，导致动物栖息地质量下降，造成动物栖息地破碎化；割裂动物生活，对种群间的基因交流以及灭绝后的重建存在着巨大的阻碍作用，这种作用受公路的封闭度、宽度、交通量、路



边植被覆盖度等因素的影响。公路两侧因存在严重的人为干扰和边缘效应，可能

具有足够的可被外来物种利用的资源，而外来物种因缺乏捕食者和竞争者，容易造成生物入侵或者为生物扩散和入侵提供媒介，导致了边缘物种和喜光动物的多样性和密度增加，还可能提高一些鸟类和小型兽类的多样性。

公路建设会在一定程度上破坏动物的原有生态环境。公路分割了生物的生存空间，而且由于汽车废气、噪声、有害物质的产生，会使生物栖息的生态环境(空气、水、土壤)逐渐恶化，引起生物发育不良，繁殖机能减退，疾病增多，抗病能力下降，从而造成种群数量减少，有时可能会影响整个生物群落。生境阻隔会对动物产生各种负面的影响。长期的生境阻隔和隔离使种群变得更加脆弱，容易导致种群灭绝。

(4) 水路运输对水环境的影响

常见的污染物分为四种：船舶油污水、船舶生活污水、船舶固体垃圾、船舶洗舱废水。

1) 船舶油污水：据统计，一条船每年排放的机舱油污水占其总吨位的 10%，这些油污水对环境的影响表现为：①油性覆盖造成水生生物窒息死亡；②油品的化学毒性导致水生生物腐烂发臭；③油污水破坏了水生生物栖息地生态环境；④被油污水污染过的水域的水产品一旦流入市场，将对人的健康产生直接危害。

2) 船舶生活污水：由于该污水是由船舶上人畜的生理活动产生，所以该种污水含有大量的有机废物、寄生虫、致病微生物。①有机物的过多排放会导致水溶解氧能力的下降，进而破坏的水的自净作用；②若因缺少水源净化设施而直接饮用这种带有病菌的水，危及人类健康安全。

3) 旅游生活垃圾：船舶在客运过程中船上船员及游客丢弃的瓜皮果壳、包装袋、扫舱垃圾及工作废弃物等。浮于水面的固体垃圾严重的影响了环境的美观；②部分垃圾下沉过程中会被螺旋桨吸引并缠绕于螺旋桨并对其产生损伤，甚至造成船舶事故；③沉积在河床的垃圾一经积累，将改变水生生物的天然条件，甚至造成严重水底污染，由于垃圾在水底腐烂分解时耗氧量剧增，某些深水鱼类及水生植物面临死亡威胁。

4) 船舶洗舱废水：水上旅游客运为了达到客运条件规定的清洁程度，或由于客船舱室维护包养的需要，常需用水和洗涤剂对机舱、客舱进行清洗。这些洗舱废水如不经处理直接排放，造成污染较严重。

三、环境保护对策建议

重视对环境质量的保护和改善已成为我国的一项基本国策，所有项目的规划、设计、施工及运营过程中始终应把环境保护作为一个重要原则。应进行项目环境影响专题研究，编制《公路建设项目环境影响评价报告》和《水土保持方案报告书》，对环境保护要有总体规划和实施措施。

为了减缓工程建设对周边环境的不良影响，必须从规划设计阶段开始，直至整个施工阶段和公路运营期，分阶段采取有效措施，做到以防为主，防治结合，改善工程对环境的不良影响。规划项目社会环境影响以有利影响为主，但由于工程建设施工期会带来一些不利影响，需结合实际情况，采取必要的减缓措施，发挥项目最大的社会效益，把不利影响降到最低程度。针对项目建设特点，采取相应的减缓措施。

1. 林草地保护措施

规划阶段，应加强与自然资源局协调沟通，避免规划项目范围与既有生态红线产生冲突；同时，在进行前期工作时，应对项目进行多方案比选论证，推荐方案尽可能做到不占、少占林草地；对于穿越林草地路段，应做好围挡及防护，避免对周边区域的衍生影响。

施工阶段，材料堆放、施工便道等临时用地，尽可能减少对沿线林草地的占用及破坏，若有占用，也应该在施工结束后，尽快拆除相关临时设施、平整土地、加强植被恢复等降低对林草地的影响，应该做到“占林还林、占草还草”。同时，应加强施工阶段各类施工废料、污水排放控制，严禁随意排放，破坏林草。

2. 湿地保护对策

(1) 加强湿地路段植被恢复措施的养护管理，提高公路路域植被覆盖率。加强跨越湿地路段的安全运营管理，尤其应加强易燃易爆等危险品运输车辆的管理，制定相应的风险应急措施。

(2) 湿地保护区路段设置相应的隔离设施如隔离栅、防落网等，并对跨越湿地保护区的桥梁设置桥面径流收集处理设施，避免桥（路）面径流对湿地环境的影响。

(3) 对于未采用以桥代路方式通过的湿地保护区路段，为防止因交通事故等原因对湿地保护区造成的影响，建议在保护区路段设置重力式挡土墙或加筋挡

墙。

3. 野生动物保护对策

公路建设中一般采用的野生动物保护措施有动物通道、标志牌、围栏、防护网、生物防护林带、隔音墙、单向门等，在众多保护野生动物的生态措施中，动物通道是最为有效的一种。公路投入运营以后的环境管理工作由公路所在省、自治区交通厅负责，建议交通厅委派专人对沿线野生动物的保护工作进行管理，主要管理工作的内容如下：

（1）保证公路环境影响评价报告中建议的野生动物通道的畅通，检查野生动物通道警示牌的设立情况。落实野生动物通道保护措施，保护野生动物。

（2）通过设立宣传牌、告示牌、界碑等方式加强对进入自然保护区人员的管理。

（3）继续进行施工期未完成的植被恢复工作，对施工期造成的对沿线植被、土壤的破坏进行不久，减缓水土流失，恢复野生动物原有的栖息生境。

（4）开展宣传工作、督促公路运输车辆实施垃圾袋装化后，集中进行处理、杜绝随意丢弃垃圾，防治固体废弃物对野生动物栖息生境的污染。

4. 船舶水污染防治：

（1）建立内河船舶污染物上岸接收处理制度。可根据实际在船舶上安装储存装置，最终由陆地的接收设施统一处理。

（2）尽快建立和完善内河船舶污染应急体系及实行强制保险制度。

（3）加大宣传力度促进全员全民提高环保意识，严禁往水中请到、乱扔垃圾等。

（4）在水上旅游航运设计中，尽量避开水源地，设置防治水污染管制警戒区。

第七章 保障措施

一、充分利用政策，积极争取支持

充分利用国家“一带一路”战略和相关支持政策，积极争取国家和省市各类支持措施，主动融入国家和省发展格局，积极争取上级支持。各相关部门要按照职能分工，对口积极争取国家和省有关部门在规划编制、项目安排、资金补助和人才培养等方面给予达州更多支持，为规划实施创造良好的政策环境。加大对尖扎县的综合交通发展战略、发展规划、政策措施、项目审批、资金筹措等方面支持，贯彻落实省市综合交通规划和各专项工作方案，加快实施一批跨区域、补短板、增能力的重大交通项目。着力推动综合交通跨越式发展，尽快消除制约经济社会交通发展的瓶颈，提升尖扎交通运输发展水平。

二、注重规划协调，强化要素保障

科学统筹综合交通运输规划与经济社会发展规划、土地利用总体规划、城市总体规划等相关规划的相互协调发展，探索完善重大交通项目上位规划的统一性，从整体和综合角度谋划交通运输建设与发展，科学合理的确定规模总量、区域布局 and 进度安排，有效引导、促进综合交通运输协调、健康、较快发展。坚持资源共享，在资源、能源和环境可承载的前提下，密切联系，实现交通规划、项目建设、运营管理的有机衔接，确保交通可持续发展。此外，进一步加强资金、用地等要素保障，为规划实施创造良好的要素环境。项目资金方面，创新投融资体制机制，努力破解交通建设资金难题。进一步加大州、县财政资金投入力度，充分发挥财政资金引导和撬动作用。积极争取整合涉农资金统筹用于农村交通基础设施建设，争取适当安排地方政府债券资金用于交通项目建设。在资金争取和下达方面，积极衔接财政部门，对口负责、形成合力。项目用地方面，积极衔接国土部门，争取在项目用地审批、用地指标等方面的大力支持。建立县一级交通基础设施推进协调机制，定期召集财政、国土、交通等相关部门，共同研究解决规划重大项目推进中遇到的资金、用地问题。

三、创新体制机制，加强监督评估

探索完善全县交通行业协调管理机构，创新部门沟通协调机制，建立综合交通统筹协调机制和联席会议制度等常态化工作机制和联系渠道。争取统筹铁路、公路、民航、机场和水运等行业协调管理职能，建立完善综合交通行业协调管理

机构，统筹各种交通方式协调发展。建立有效的协调机制，解决同步规划、同步设计、同步建设、运输管理一体化等问题，加强各种运输方式的一体化衔接。

建立规划执行情况监测、评估和调整工作机制。实行规划项目建设进度定期报送制度，密切跟踪规划实施情况，及时协调解决规划实施过程中遇到的重大问题和困难，确保规划有序推进。持续监测规划实施的内外外部环境，及时把握交通运输发展出现的新情况、新问题，组织开展规划执行情况全面评估，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性和可操作性。

四、注重技术创新，加强人才建设

综合交通发展建设要走以优化结构、转变发展方式，提高质量为中心的发展道路。必须以技术创新为动力，全面提升综合交通设施的整体质量和技术含量。广泛采用先进适用技术，改造现有设施和装备，提升综合交通运输体系和枢纽的技术装备水平；应用现代高技术，特别是信息技术以及现代交通运输技术、智能交通运输技术，改造和提升现有交通运输业，提升交通运输业现代化水平。

以交通运输主管部门公务员和所属单位领导干部为重点，以提高领导素质和管理能力为核心，对干部加强法律、管理、现代经济、交通运输专业、公文写作知识和信息化知识的培训，同时有针对性地支持、鼓励和组织干部接受再教育，增强干部队伍的履职能力和执行力，提高应对各类突发事件的能力。继续加强干部作风建设和廉政建设，健全领导干部选拔任用、绩效考评、权力运行监督机制，改进干部考评方式和手段，建设一支政治上靠得住、工作上有本事、作风上过得硬的干部队伍；继续推行干部竞争上岗、领导干部任期制，加强后备干部队伍建设，在领导干部选拔和后备干部推选中，不拘一格选拔任用优秀青年人才。

附表尖扎县“十四五”重大项目建设规划

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
1	航空	通用机场	尖扎县通用机场		二类通用机场		20000
2	公路	S307 青海湖至羊直沟口尖扎段公路（环线）	S307 尖藏-贾加-羊智沟段公路	111	二、三、四	7.5~10	278000
3			S307 支线工程（能科-昂拉高铁站）	8.1	三、四	7.5	12000
4			S307 支线工程（措周-尖扎县城）	9.5	二、三	8.5	19000
5			S307 支线工程（贾加-康杨）	17	二、三	8.5	34000
6			S307 支线工程（拉夫旦-簸箕湾）	22	四	6.5	11000
7			S307 支线工程（仁才-李家峡）	15	四	6.5	8000
8			李坎公路（康杨-坎布拉）	李坎路拓宽改造工程	7	主干道	40
9		G310 牙什尕互通康杨连接线工程		3.6	主干道	30	纳入 G310
10		尖扎下李家黄河大桥		0.93	主干道	30	33000
11		G310 南线公路工程（杨家-城上-尕布-下李家）		10.7	二级	12	27000
12		G310 格曲至措香公路工程		17	三级	12	6000
13		尖扎县南部片区	昂拉黄河大桥	0.3	市政	30	20000
14			尖扎县城-昂拉高铁站-国道 213-张汶高速连接段旅游公路	8.1	主干道	30	122000
15			牙同高速昂拉高铁站新增互通式立交	2.4		12	12000
16			尖扎高铁站骨架路网规划	7.3	主干道	30	12000
17							

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
18				8.6	次干道	20	12000
19			麦什扎黄河大桥（团结互通口）	0.256	主干道	30	11000
20			昂拉乡高铁站-省道308（贵德县常牧镇）连通公路	62	二级	12	124000
21		县乡道	尖扎县尖扎滩乡滩上四村公路	38.8	三级	4.5/6.5	7760
22			尖扎县尖扎滩乡洛哇至尕加道路	4.2	三级	4.5/6.5	840
23			尖扎县措周乡如什其至昂荣寺公路	22	三级	4.5/6.5	4400
24			尖扎县能科乡下扎至拉沙道路	6.88	三级	4.5/6.5	1376
25			尖扎县能科乡德欠至子哈贡道路	12	三级	4.5/6.5	2400
26			当顺-尖扎滩公路	14.1	三级	4.5/6.5	2820
27			尖扎县坎布拉镇色什杂至仁才道路	14.095	三级	4.5/6.5	2819
28			勒见至子哈贡道路建设	13	三级	6	3500
29			如什其至香干道路建设	18	三级	6	4900
30			古浪堤至古浪河环线公路建设项目	24.3	三级	6	6500
31			农村公路道路提升改造工程	上李家村	5.435	四级	

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
32			尕布村	16.838	四级		673.52
33			尖藏村	9.016	四级		360.64
34			满岗村	6.819	四级		272.76
35			次卡村	4.69	四级		187.6
36			仁才村	15.693	四级		627.72
37			拉群村	4.783	四级		191.32
38			万吉合村	11.996	四级		479.84
39			洛哇村	31.395	四级		1255.8
40			石乃亥村	0.786	四级		31.44
41			羊来村	9.801	四级		392.04
42			南当村	7.633	四级		305.32
43			拉萨村	7.123	四级		284.92
44			下扎村	12.169	四级		486.76
45			古什当村	1.459	四级		58.36
46			拉德村	5.938	四级		237.52
47			东果村	4.882	四级		195.28
48			洛哇村	8.49	四级		339.6
49			来玉村	5.8	四级		232
50			幸福村	30.34	四级		1213.6
51			巷道村	17.951	四级		718.04
52			宗子拉村	3.247	四级		129.88

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）	
53			尕麻唐村	7.546	四级		301.84	
54			城上村	16.5	四级		660	
55			东门村	3.467	四级		138.68	
56			如什其村	20.617	四级		824.68	
57			上娘毛村	7.383	四级		295.32	
58			夏藏滩五村	6.293	四级		251.72	
59			李家村	6.703	四级		268.12	
60			马克唐村	0.807	四级		32.28	
61			牙那东村	11.796	四级		471.84	
62			尖巴昂村	4.349	四级		173.96	
63			东加村	8.913	四级		356.52	
64			如什其村	1.088	四级		43.52	
65			自然村通硬化路	马康路-格曲新滩	1	三级		50
66				马康路-格曲高高滩	1	三级		50
67		马康路-格曲四社		1	三级		50	
68		康杨镇-格曲老滩		32	三级		1600	
69		康杨镇-西麻拉			三级			
70		康杨镇-寺门			三级			
71		康杨镇-巷道			三级			
72		康杨镇-东门			三级			
73		康杨镇-城上		三级				

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
74			康杨镇-河滩		三级		
75			康杨镇-沙力木		三级		
76			康杨镇-粽子拉		三级		
77			康杨镇-俄家台		三级		
78			康杨镇-吉利		三级		
79			康杨镇-尖藏		三级		
80			康杨镇-尖藏		三级		
81			康杨镇-古雷		三级		
82			康杨镇-奴布		三级		
83			康杨镇-麦什扎		三级		
84			康杨镇-回民		三级		
85			康杨镇-马克唐		三级		
86			康杨镇-措干口		三级		
87			马克堂镇-勒见	5	四级		250
88			马克堂镇-娘毛	14.5	三级		725
89			马克堂镇-加让	0.9	三级		45
90			马克堂镇-李加	20	四级		1000
91			马克堂镇-如什其		三级		
92			马克堂镇-洛科		三级		
93			马克堂镇-要其		三级		
94			马克堂镇-俄什加		三级		

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
95			马克堂镇-科砂唐	1.3	三级		65
96			马克堂镇-夏藏滩一	3.654	三级		182.7
97			马克堂镇-夏藏滩二		三级		
98			马克堂镇-夏藏滩三		三级		
99			马克堂镇-夏藏滩四		三级		
100			马克堂镇-夏藏滩五		三级		
101			马克堂镇-夏藏滩六		三级		
102			牙昂-尕曲那卡	1.05	四级		52.5
103			德洪-久香尖巴	2.3	三级		115
104			青关线-坎群一社	5.679	三级		283.95
105			青关线-坎群二社	5.7	三级		285
106			青关线-斯格	1.3	三级		65
107			奥沃尼哈-安泽	6.5	四级		325
108			尕吾昂-南宗沟码头	12	四级		600
109			蚂蚁滩-坎加	2.1	四级		105
110			马康路-红旗社	10	三级		500
111			直岗-保夏藏社	1.685	三级		84.25
112			下李家一社-李家峡工委	5.435	三级		271.75
113			下李家二社-李家峡工委	1.1	三级		55
114			李坎路-达久滩	7.6	三级		380
115			李坎路-下李家	5.618	三级		280.9

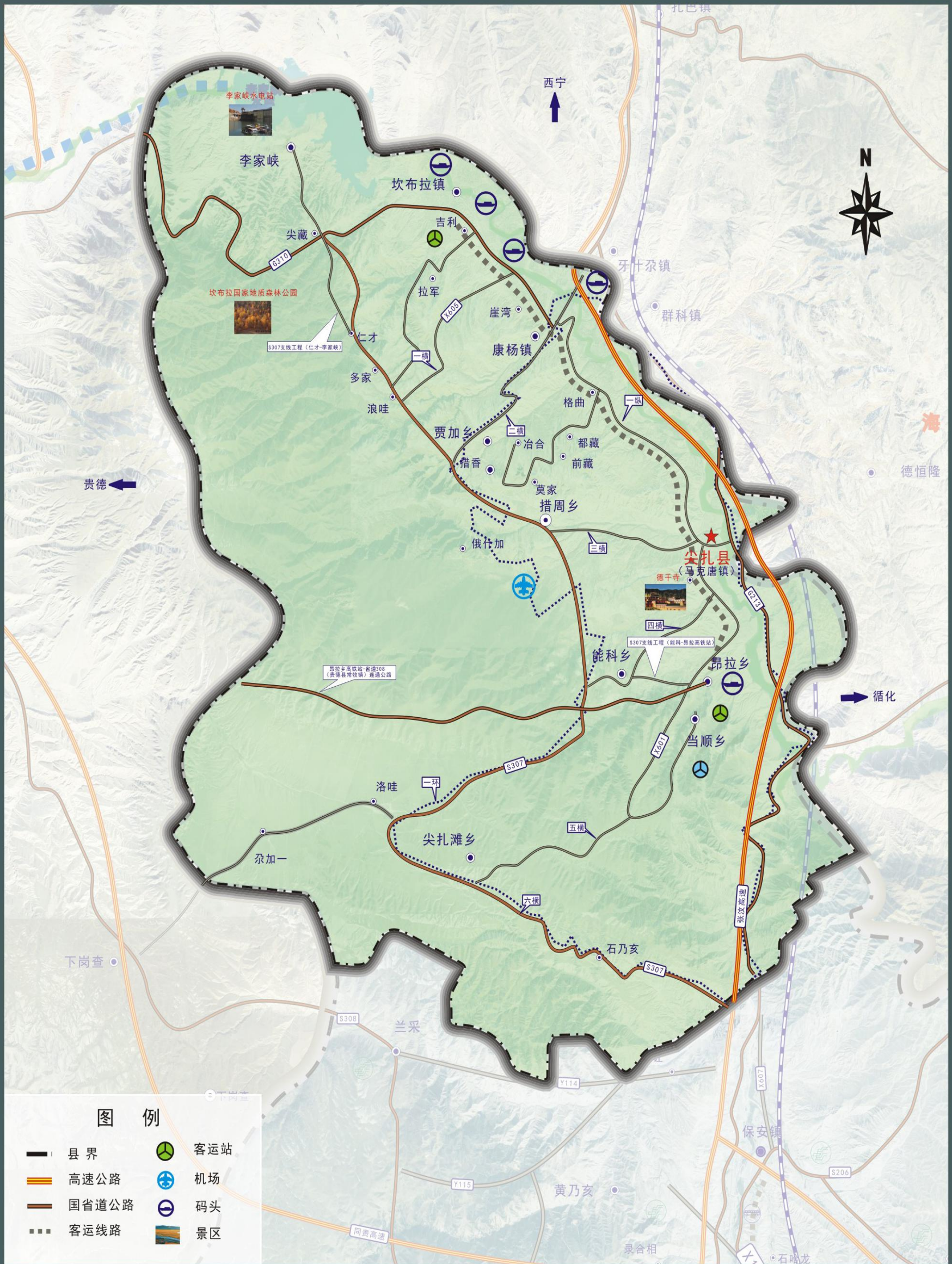
序号	类别	分类	项目名称	总建设规模(公里/平方米/泊位(个))	技术标准	宽度(米)	投资(万元)
116			李坎路-尕布四社	9.118	三级		455.9
117			李仁公路-唐色	24.39	三级		1219.5
118		李仁公路-色加	三级				
119		李仁公路-仁才社	三级				
120		李坎路-次卡路	三级				
121			拉夫旦-哈玉下	12.99	四级		649.5
122			李坎路-哈玉	17.828	三级		891.4
123		李坎路-浪哇	三级				
124		李坎路-满岗	三级				
125			仁才-满岗	33	三级		1650
126			专吉合-拉日寺公路	3.182	三级		159.1
127			李坎路-香哇东	2.411	三级		120.55
128			李坎路-拉群	3.38	三级		169
129			李坎路-石毛	3	三级		150
130			杨家公路-上庄	18.176	三级		908.8
131			杨家公路-尕麻堂		三级		
132			杨家公路-南当		三级		
133			杨家公路-哈玉		三级		
134			杨家公路-日合玛		三级		
135			杨家公路-江泽		三级		
136			杨家公路-瓦泽		三级		

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
137			青关线-崖湾一社	0.9	三级		45
138			青关线-崖湾二社	2	三级		100
139			尖巴昂-格尔村	2.737	三级		136.85
140			马当路-牙那东	38.979	三级		1948.95
141			马当路-措加		三级		
142			马当路-拉毛		三级		
143			马当路-香干		三级		
144			马当路-古什当		三级		
145			马当路-东加		三级		
146			马当路-娘毛隆哇		三级		
147			昂牙公路		4.282	三级	
148			马尖路-江宗卡	41.102	三级		2055.1
149			马尖路-麻尼多罗		三级		
150			马尖路-尼让一社	7	三级		350
151			马尖路-尼让二社		三级		
152			马能路-拉萨	18.172	三级		908.6
153			马能路-子哈贡		三级		
154			马尖-俄什达	6.447	三级		322.35
155			马尖-措卡	2.429	三级		121.45
156			阿塞公路-才唐社	2.1	三级		105
157			马当-东当路	4.607	三级		230.35

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
158			东果公路	5.058	三级		252.9
159			才龙公路	4.04	三级		202
160			拉德一社至拉德二社	2.5	三级		125
161		拉德一社至拉德二社	三级				
162			马当路-夏窝子	2	三级		100
163		夏窝子-冬窝子	三级				
164		香才公路	三级				
165			南官哇至俄什加		三级		407
166			洛哇至昂荣寺公路	3.2	三级		160
167			麦日公麻至昂荣寺公路		三级		
168			斯样公路	2.505	三级		125.25
169			格措至冶合路	3	四级		150
170			拉德至那卡	1	三级		50
171			格措至石乃宁	1	三级		50
172			格措路至莫加路	14.961	三级		748.05
173			加让至宣藏滩	5	三级		250
174			杨家路至囊果	4.89	三级		244.5
175		客运站	坎布拉汽车站	1500	二级		500
176			措周汽车站	250	三级		100
177			昂拉汽车站	1500	二级		500
178			当顺汽车站	250	三级		100

序号	类别	分类	项目名称	总建设规模（公里/平方米/泊位（个））	技术标准	宽度（米）	投资（万元）
179	水运	水运码头	坎群码头	50,（含趸船1艘）			1000
180			昂拉码头	20,（公路3公里）			400
181			牛滩码头	20			160
182			直岗拉卡码头	20			160
183			杨家码头	20			160
184			古日羊玛码头	20			160
185			解放村码头	20			160
186			麦什扎码头	20			160
187			东果码头	20			160
188			东当村码头	20			160
189			旅游	旅游公路	尖扎县当顺乡古浪堤村至古浪河旅游环线公路	24.3	
190	旅游设施	尖扎县自驾车营地					1500
191		坎布拉旅游风景道					8000
192		黄河旅游航道					10000
193		李家峡水库旅游游艇					5000

尖扎县综合交通运输图



中交第一公路勘察设计研究院有限公司
CCCC First Highway Consultants Co., Ltd

2020.08

黄南州综合交通运输图

