

上饶市普通国省干线公路  
“十三五”发展规划

上饶市公路管理局  
江西省公路科研设计院  
二〇一五年十一月

# 目 录

第一章 综述.....	
1.1 “十二五”发展现状及存在问题.....	1-1
1.1.1 基础设施和管理模式现状.....	1-1
1.1.2 存在的问题及原因分析.....	1-4
1.2 “十三五”发展需求.....	1-8
1.2.1 社会经济发展需求.....	1-8
1.2.2 交通运输行业发展需求.....	1-8
1.2.3 中长期国省道干线网建设需求.....	1-9
1.3 指导思想.....	1-9
1.4 基本原则.....	1-9
1.5 总体规划目标.....	1-10
第二章 建设与管理	
2.1 “十三五”期间公路建设管理目标与思路.....	2-1
2.1.1 管理目标.....	2-1
2.1.2 思路.....	2-1
2.2 “十三五”期间公路建设质量与进度监管.....	2-2
2.2.1 公路建设质量监管.....	2-2
2.2.2 公路建设进度监管.....	2-3
2.3 公路建设市场信用管理.....	2-4
2.4 建设管理机制改革措施.....	2-5
2.4.1 进一步推动建设项目管理规范化.....	2-5
2.4.2 加强维护初步设计批复规模和标准的严肃性.....	2-5
2.4.3 严格配套资金落实进度.....	2-6
2.4.4 鼓励采用设计施工总承包方式加快项目落实.....	2-6
2.4.5 探索跨市县普公路工程建设新模式.....	2-6
2.4.6 加快实施重点区域公路建设鼓励措施.....	2-7
2.5 “十三五”期间公路建设体制改革建议.....	2-7
2.5.1 国省公路网行业统一管理实施.....	2-7

2.5.2 拓宽建设资金渠道.....	2-7
2.6 建设重点.....	2-8
2.7 “十三五”期间公路建设项目表.....	2-9
第三章 公路养护与管理.....	
3.1 公路养护规划目标与思路.....	3-1
3.2 公路养护工程规划.....	3-1
3.2.1 日常养护工程.....	3-1
3.2.2 养护大中修工程.....	3-2
3.2.3 安保工程.....	3-2
3.2.4 危桥改造.....	3-2
3.2.5 灾害工程.....	3-2
3.2.6 养护工区（道班）建设与布局.....	3-3
3.2.7 公路服务区建设与布局.....	3-14
3.2.8 中长期国省公路网换养方案.....	3-17
3.3 养护科学决策系统建设与应用.....	3-24
3.3.1 路网定期检测.....	3-24
3.3.2 公路基本信息采集.....	3-24
3.3.3 公路桥梁技术状况数据.....	3-24
3.3.4 交通流量采集.....	3-24
3.3.5 大数据分析系统.....	3-25
3.3.6 工程决策与预防性养护安排办法.....	3-25
3.4 养护机械化与技术应用.....	3-26
3.5 养护管理机制改进措施.....	3-26
3.5.1 继续推进养护中心建设.....	3-26
3.5.2 进一步培育专业化队伍.....	3-26
3.5.3 开展养护市场化试点.....	3-27
3.5.4 探索路段管理新模式.....	3-27
3.5.5 加强养护资金管理.....	3-27
3.5.6 保障重点线路养护目标完成.....	3-27
3.6 养护管理体制改革的建议.....	3-28

3.6.1 养护资金保障建议.....	3-28
3.6.2 试点省管县公路养护预算管理.....	3-28
第四章 科技与人才.....	
4.1 科技应用与创新.....	4-1
4.1.1 公路交通科技研究与应用发展趋势.....	4-1
4.1.2 “十三五”科技研究与应用的发展思路及目标.....	4-2
4.1.3 加快科技发展措施.....	4-3
4.1.4 加快科技发展政策建议.....	4-4
4.2 人才队伍建设.....	4-5
4.2.1 公路行业人才分类与需求缺口.....	4-5
4.2.2 人才队伍建设思路及目标.....	4-5
4.2.3 人才引进与培训.....	4-6
4.2.4 加快人才队伍建设措施.....	4-6
4.2.5 加快人才队伍建设政策建议.....	4-8
第五章 公路信息化建设.....	
5.1 公路信息化建设需求与趋势.....	5-1
5.2 “十三五”公路信息化建设思路及目标.....	5-2
5.3 “十三五”公路信息化建设支撑项目.....	5-3
5.4 “十三五”公路信息化建设与管理措施.....	5-12
5.5 信息化建设政策建议.....	5-13
第六章 绿色公路.....	
6.1 环境保护政策和绿色公路发展形势.....	6-1
6.2 “十三五”绿色公路发展思路及目标.....	6-1
6.3 “十三五”绿色公路支撑项目.....	6-1
6.4 “十三五”绿色公路发展措施.....	6-2
6.5 绿色公路构建政策建议.....	6-2
第七章 安全生产与应急保障.....	
7.1 安全生产形式与应急保障要求.....	7-1
7.2 公路安全生产管理难点与对策.....	7-1

7.3 “十三五”公路安全生产管理思路与要求.....	7-2
7.4 “十三五”公路安全应急保障体系建设目标.....	7-2
7.5 加快“十三五”公路安全应急保障体系建设的措施和建议.....	7-3
第八章 公路行业机制体制改革.....	
8.1 行政管理体系现状与思考.....	8-1
8.2 公路管理事权改革建议.....	8-1
8.3 公路投融资体制现状与思考.....	8-2
8.3.1 普通公路投融资现状.....	8-2
8.3.2 当前存在的问题和困境.....	8-3
8.4 公路投融资体制改进措施与改革政策建议.....	8-3
8.5 法治公路建设现状与思考.....	8-6
8.6 法治公路建设管理思路与目标.....	8-7
8.7 法治公路建设管理措施与政策建议.....	8-7
第九章 建设规模与投资.....	
9.1 指导思想.....	9-1
9.2 排序原则.....	9-1
9.3 建设时序.....	9-2
9.4 建设规模.....	9-2
9.5 投资估算.....	9-3
第十章 政策措施	
10.1 用地控制政策建议.....	10-1
10.2 投融资政策建议.....	10-1
10.3 工程实施的措施建议.....	10-2
10.4 公路管理的建议.....	10-3

# 第一章 综述

## 1.1 “十二五”发展现状及存在问题

### 1.1.1 基础设施和管理模式现状

“十二五”以来，上饶市积极应对困难和挑战，普通国省干线建设、养护水平，科技创新和人才队伍建设，公路信息化，安全生产和应急保障，行业管理等方面都取得了长足进步，干线路网结构和布局更趋合理，网络化水平和服务能力不断提高，行业管理能力不断增强，公路行业保持健康有序发展，基本完成了“十二五”确定的主要发展目标与任务。

#### 一、基础设施建设成效显著

“十二五”期间上饶把公路项目建设作为改善投资发展环境，推动上饶市科学发展的突破口来抓，大打公路建设的攻坚战，共建成余干、万年、铅山、三清山、怀玉山 5 个高速公路连接线工程；市重点工程上饶至铅山快速通道基本完成，G320 国道城区段改建及上广快速通道也按要计划要求顺利推进。共完成公路项目投资约 60 亿元，其中，普通国省道公路建设发展投资 56.5 亿元，分别为：新建（升级改造）改造项目 18 个，建设里程 156 公里，投资 34.5 亿元；路面改建及养护大中修工程 1300 公里，完成投资 18.5 亿元；路网结构改造工程投资 2.5 亿元（其中，实施 40 条线路的安保工程投资 0.6 亿元、改造危桥 113 座投资 1.6 亿元、处置灾毁害地段 3 处投资 0.3 亿元）；完成综合养护中心及养护示范路投资 0.8 亿元，完成公路排水工程整治投资 0.2 亿元。另外，实施农村公路四升三改建及路面改建里程 120 公里、完成投资 3.5 亿元。

“十二五”末，形成级配合理的普通国省干线公路体系，全市普通国省道总里程 2854 公里，其中，国道 981 公里、省道 1873 公里。在普通国省道路网中，一级公路 276 公里、二级公路 1190 公里，三级公路 680 公里，四级公路 485 公里，等外公路 58 公里。国省道路网中，二级以上公路比例占比 51.36%，其中，国道二级以上比例 93%，省道二级以上比例 37%。

#### 二、干线公路养护管理

##### 1、公路养护水平和规模大幅提高

养护水平明显增强，通行能力明显改善。一是突出路面预防性养护、路面病害的处

理、完善排水系统、路容路貌的整治；二是进一步加强市、县、道班三级养护档案管理工作；三是对桥梁进行经常性、定期检查并作技术状况评定；四是加快综合养护应急保障中心建设。截止到 2015 年，上饶市公路局共管养公路 2550 公里，总的优良路率为 85.5%，较“十一五”有较大提升。

## 2、强化养护应急处理体系

“十二五”期间，上饶市加强应急预案体系建设，强化应急保障措施。其中对自然灾害、事故灾难、公共卫生事件、社会安全事件以及公路突发事件级别划分进行了明确定义。正式成立应急工作组，指导解决应急突发事件。同时还对各部门职责进行明确。

## 3、养护机械化水平进一步提高

逐渐从以人工操作为主向机械化养护转变。机械化水平较“十一五”有较大幅度提升。养护工具也进一步加强，目前配备的养护机械有割草机、沥青加热罐、轮式挖掘机、沥青拌和机、震动压路机、装载机、砼拌和机、发电机组、洒水车、砼拌和机等。

## 4、养护人员素质及业务水平进一步提升

截止到 2014 年，上饶市公路局统计报表全局在编养护人员 1350 人，随着机械化养护水平不断提升，养护效率不断提高，养护人员素质及业务水平应进一步提升，以适应现代化养护的要求。

# 三、路政管理

## 1、路政执法形象全面提升

路政支队狠抓作风改进和队伍建设，扎实开展国省干线路域环境综合整治、路政执法专项整改回头看等活动，强化行政执法评议考核，稳步推进路政治超工作科学化、规范化、信息化进程，重点加强路政、治超执法协同化、一体化，全面推行治超站点属地管理模式。

同时在路政执法队成立了党支部，在作风纪律方面，积极贯彻落实中央“八项规定”，集中排查治理形式主义、享乐主义、官僚主义和奢靡之风等“四风”问题，营造了积极向上的干事创业氛围，积极为社会各界提供服务，树立了良好的路政执法形象。

## 2、路域环境整治工作取得突破

“十二五”期间，上饶市公路局路政支队积极履行工作职责，开展各项活动，稳步推进路政治超执法工作进程，路域环境整治工作取得突破。

各分局积极配合市局工作，在清理路面垃圾、整修路肩边坡、路面清扫等一系列整

治措施上都取得了较好成绩。

### 3、治超成绩显著

治超工作已引起市、县政府重视。我局现经省政府批准设置的有4个固定治超检查站，其中目前正运行开展治超执法的有3个，2014年，全市12个县（市、区）政府，有7个经过报告申请市治超领导小组批准，开展了超限源头和路面整治工作。在整治中，共查处违法超限车辆4356辆，卸载货物17995吨。

### 4、依法行政抓治路，执法行为进一步规范

管好路，服务社会为目标，依法行政，保护路产路权。一是抓队伍建设，巩固管理基础。二是抓专项行动，整治路域环境。继续保持“高压”态势，拆除违章搭建，规范广告设置。推行公路边商店、住宅门前“三包”。采取“打、疏”结合的方式，联合相关部门监督集贸市场迁移整治。三是抓宣贯活动，形成共管局面。四是抓文明创建，提升窗口形象。五是抓规范管理，严格考核评议。六是抓路面治超，加快新站建设。

## 四、人才队伍建设稳步推进

人才机制进一步完善。上饶市公路局全局人数为1692人，其中研究生6人，本科生339人，专科385人，中专（中技）116人，高中及以下学历846人；从技术职称来看，其中正高0人，副高105人。中级270人，初级249人。当前上饶公路行业的人才总量、结构和素质有待进一步提高和完善，

## 五、科技与信息化

根据江西省公路管理局信息化“十二五”规划，上饶市公路局“十二五”信息化建设中已完成1个市级路网管理中心，4个县级路网管理分中心（其中：计划内1个，即铅山县级路网分中心；计划外3个即广丰、婺源、尚义桥县级路网分中心，要列入“十三五”规划），14个以交调、视频功能为主的外场固定监测点，4个视频监控点，1个超载动态监测点，改造了13辆移动监测车（含语音对讲、视频监控等功能），初步实现普通干线公路路网“可视、可测、可控”。

## 六、安全生产和应急保障能力加快提升

一是强化重点时期、重点区域的安全生产督查，推进交通运输企业安全生产标准化建设，组织开展“安全生产年”、“打非治违”、“道路客运安全生产年”、隐患排查治理等专项整治活动，

二是建立应急机制，保障公路畅通，公路养护工作的首要任务是保障畅通。针对公



路野外露天易受损毁的特点，在总结多年公路受灾抢通保畅经验的基础上，集中力量、整合资源、统一领导，建立了反应灵敏、运转有效应对突发事件的预警及应急处理机制，在应对频发的自然灾害中发挥了积极作用。

## 1.1.2 存在的问题及原因分析

### 1、存在的问题

在看到成绩的同时，也应清醒地认识到上饶普通国省干线公路发展现状还存在一些问题，总体服务能力和全面建成小康社会的要求存在差距，主要表现为：

#### (1) 基础设施建设

一是普通国省干线公路网络结构有待进一步优化，服务不足，问题仍然存在。路网规模有待进一步扩大，以更加适应上饶市的社会经济的发展。

路网等级结构有待进一步优化。上饶市目前普通国道二级及以上公路比重为 93%，低于全省平均水平 96.4%，普通省道二级及以上公路比重为 37%，远低于全省平均水平 71.9%。

路网覆盖有待进一步均衡。中心城区与鄱阳县、余干县、万年县、婺源县之间连接还不够便捷，导致了县域经济发展的不平衡。

#### (2) 公路养护

一是养护科学决策有待加强。当前，公路养护决策系统平台虽已建立，但采集数据的准确性、及时性尚需提高，利用平台进行科学决策的实用性仍有较大提升空间。二是不断凸显的养护压力有待缓解。上饶特殊的地理位置和重载交通的特点，带来了干线公路车辙、路面损毁等病害严重，路况水平突发性下降，养护压力巨大。三是养护机械化水平有待提升。一、二级公路保养机械化作业率较低，尤其是二级公路养护机械化水平需加快提升，部分站、养护公司机械设备尚未完全配备。三是道班发展需加快。道班数量不足,服务范围尚不能满足全市公路养护需求;专业养护人员的整体技术能力和专业化水平不高，工区之间尚缺乏协同合作的机制支持。

#### (3) 人才发展

当前，上饶公路系统人才的引进和梯队建设工作存在的问题主要体现在：一是人才总量、结构和素质有待进一步提高和完善。根据“十二五”末上饶公路系统人员统计分析结果，大专及以上学历共 730 人，占总人数比重的 43.1%，人员的学历水平有进一步提升的空间。技术职称人员一共 624 人，占总人数比重 36.9%。人才储备工作有待进一步

完善。。二是人才培养机制有待进一步健全。职工培训和学习机制、高素质人才的奖励考核办法以及人才的收入分配机制有待进一步完善。

#### (4) 公路信息化

一是公路信息化建设水平需进一步提高。公路信息资源共享和开发利用水平较低，大量有用信息资源和应用成果被积淀，直接影响了信息资源的有效利用和再开发，制约了公路部门的科学决策、有效监管和应急指挥；信息化标准体系的建设尚未完善，各信息系统存在相对孤立和分散现象，信息资源缺乏关联和综合运用，开发利用程度低，业务系统间协同能力弱。二是信息化管理机制需进一步完善。信息化管理缺乏自上而下的“顶层设计”和一体化统筹建设，信息系统的运行、管理、维护机制尚不够健全，尤其是业务流程下的跨部门协调机制需进一步加强。三是信息化服务能力有待进一步提升。面向社会公众的全路网整体信息服务能力尚不足，纵向和横向信息共享机制有待进一步完善，信息发布渠道有待进一步拓展，且需要强化预警信息快速发布机制。四是信息化建设经费有待挖掘。公路信息化建设和维管资金投入巨大，资金筹集渠道不够完善，供需不足问题矛盾凸现，经费保障工作尚需加强。

#### (5) 安全生产和应急保障

安全生产和应急保障投入不足，上饶市公路局应成立应急办，负责协调公路应急保障工作，当目前在应急专家队伍和特种救援队伍的建设力度不够，对于应急机械等硬件设施配套有待进一步增强。

应急救援预案演练重视不够。各单位要根据本单位工作实际，制定事故应急救援预案并报市局备案，加强应急救援预案演练，以确保一旦发生突发事件能够在尽可能短的时间内组织抢险，最大限度减少事故损失和影响。

上路作业的安全防护需进一步加强。强化职工养护作业和施工现场的自身安全防护工作，坚持并严格执行穿戴安全标志服的规定。路面作业时两端必须摆放圆锥形警示筒或反光施工标志牌，公路养护车上必须长期携带2个以上圆锥形警示筒、施工标志牌，以便进行路面作业时随时摆放。

#### (6) 行业管理

一是工程建设监管有待进一步加强。近年来上饶干线公路建设管理模式多样化发展，迫切需要公路管理部门转变管理思路，在工程建设管理做出新的突破；工程管理人员数量不足，尤其是县级工程管理人员偏少且业务能力不足，给工程行业监管带来了较大压力。二是路政执法长效机制有待进一步健全。上饶路政在日常执法中已初步形成支

队指导、大队实施、中队落实的三级路政管理体系，但现有市级路政执法仍是委托执法，针对超限超载治理、路域环境整治、执法人员人身安全保护等执法具体工作的协调机制以及法律法规方面的内容还需进一步完善。三是治超站点总量不足，覆盖率需进一步提升。随着上饶公路网规模的不断增长，现有固定治超点分布就略显不足，数量和覆盖率均有待进一步提升。

### （7）资金保障

“十二五”期间上饶市公路建、养资金主要由省公路局定额补助、地方自筹资金和银行贷款三部分组成，其中由于省对于干线公路和农村公路的建设均采用“省地共建、定额补助”的政策，加上地方财力有限，银行贷款成为地方公路建设资金的主要来源。然而随着燃油税改革、部分收费公路撤站优化、市级融资平台清理等改革实施后，以燃油税进行债务融资的模式无法持续，未来公路发展将主要依托财政资金、PPP模式或以上饶市公路资产融资担保物等，资金来源将存在较大的不确定性。

## 2、原因分析

### （1）公路科学发展理念转变不到位

一方面，正确的科学发展理念还没有牢固树立。虽然从“十五”就开始提出转变公路发展方式，地方政府仍然唯GDP论，公路发展重建设轻养护，以增长取代发展，片面追求发展速度，对公路发展质量重视不足，“全寿命周期养护理念”、“预防性养护理念”等发展理念难以真正落地，对发展中存在的问题采取回避态度。公路部门自身也还存在重建轻管的传统思维定式，尤其是受地方政府影响，减少了甚至挤占了公路养护管理资金的投入。另一方面，运用法治思维和法治方式解决问题的能力仍然欠缺，在传统体制下形成的“管制”式思维方式和方式仍然在延续。目前很多工作还是主要依靠行政手段和计划指令来推进落实，缺乏有效管理手段，管理效率整体不高。

### （2）政府与市场关系尚未理顺

十八届三中全会提出经济体制改革核心问题是处理好政府和市场的关系。公路属于公共产品，理应由政府财政予以保障进行提供，并对市场进行有效地监管，为市场的正常运行提供保障。但普通公路实际情况中，政府和市场的关系并未理顺：一是公路发展资金筹集渠道不稳定，政府责任落实不到位。“贷款修路，收费还贷”还贷政策曾经为公路发展提供了资金保障，随着政府还贷型二级公路收费站撤销，国家清理地方融资平台，省、市两级公路管理机构以及地方政府因公路建设背负巨额债务，还本付息成为巨大负

担，存在一定的债务化解风险。在公路养护方面，公路养护资金投入不足，难以落实公路全寿命周期理念和预防性养护理念，同时不利于养护工程市场培育。基层公路管理机构经费保障不足，执法装备、信息化建设、科技应用推广等推进难，必然导致趋利执法，公路管理队伍吸引力下降，不利于公路行业可持续发展。二是公路养护市场配套政策不到位，政府难以发挥引导监管作用。公路养护工程当中，大中修工程以项目为单位实施，具有较好的经济规模，全面推向市场，有利于发挥社会力量主动性、专业性和积极性；而小修保养工程属于日常性维护工作，属于劳动密集型工作，具有属地性较强的特点，不具有较强的经济规模性。

### （3）公路管理事权与支出责任不匹配

一是普通国省道公路建设事权和支出责任过度下放至县。普通国省道公路事权在中央和省，但在实际工作中，为了加快发展，全省先后不约而同地把干线公路建设责任主体进一步下放到了市县级，对普通国省道建设只按照一定标准给予定额补助，定额补助占公路建安费比重的 20%-30%，地方政府具体负责普通国省道建设工程实施和地方配套资金筹措，导致普通国省道公路建设主体与养护管理主体职责分离。

### （4）管理体制仍然不够顺畅

“条块结合、以块为主”的管理体制是推动江西公路交通近二十年快速发展的制度保障，但是随着路网不断完善，由地方主导的普通国省道建管模式逐渐不适应新的发展阶段要求，也带来了前述的一系列问题。

当前普通公路养护管理体制不利于国省公路网整体效益发挥。由于全省普通公路管理体制是条块结合的特点，地方公路管理机构实施行业管理时受当地政府的制约和干预较大，缺乏独立性，难以有效地统筹调控全局，不利于全省国省道公路网络的统一规划、统一建设和统一管理，影响了整体路网效益的发挥。同时公路行业管理的人员管理权限在地方，导致有些地方在公路建设、养护等方面优先考虑其自身的局部利益，而没有充分考虑整个路网的完善，各自为政，难以协调统一，造成路网结构分布和发展不平衡。另外，在实行“条块结合，人事属地管理”的情况下，“管人管事管钱”脱节，加之缺乏约束机制，形成人员膨胀，增加了管理成本支出。公路部门尤其是市、县两级人员的膨胀，挤占了本来有限的养路经费。

## 1.2 “十三五”发展需求

### 1.2.1 社会经济发展需求

2015年是全面深化改革的关键之年，是全面推进依法治国的开局之年，是全面完成“十二五”规划的收官之年，也是上饶全面进入高铁时代的第一年。今年全市经济社会发展的总体要求是：全面贯彻党的十八大、十八届三中、四中全会和中央经济工作会议精神，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，深入落实省委“发展升级、小康提速、绿色崛起、实干兴赣”十六字方针，紧紧围绕市委三届六次全会提出的发展目标和战略部署，咬定与全国全省同步全面建成小康社会的战略目标，全面深化改革，全面推进法治上饶建设，适应新常态，抢抓新机遇，展现新作为，争当生态文明标兵、绿色崛起先锋，推动全市经济社会持续平稳健康发展，努力完成“十二五”规划目标任务，奋力迈出建设四省交界现代化区域中心城市和江西绿色崛起重要增长极的新步伐。

上饶市即将规划建设《上饶市“1+5”信江河谷城镇群》，为积极贯彻落实市委、市政府《关于加快上饶“1+5”信江河谷城镇群建设的若干意见》，市公路局已做好该区域内国省道干线公路规划建设，积极配合推进《上饶市“1+5”信江河谷城镇群》建设。

因此，必须加快上饶市普通国省道干线公路网的建设，保障经济社会的快速增长，加速推进《上饶市“1+5”信江河谷城镇群》建设。

### 1.2.2 交通运输行业发展需求

在上饶市“十二五”交通规划中，将上饶打造四省交界区域综合交通枢纽。以上饶—鹰潭—南平—宁德—福州海西走廊和上饶—衢州—丽水—温州长三角走廊建设为重点，加快形成综合性现代交通运输网络，全面提升网络服务水平，实现交通运输跨越式发展。

截至目前，上饶市有35条国省道干线公路，普通国省道干线公路路网里程为2854公里。我市干线公路的快速建设，改善了交通运输环境，促进了经济社会发展，但我们也看到，随着经济建设的发展，城镇交通联系日益加强，交通量急剧攀升，特别是重载车辆上升很快，且超载严重，再加上沿线乡镇进城务工人员增多，摩托车交通量也增加很快，混合交通量大，干扰严重，严重影响了来往车辆的行驶速度，致使现有的公路路网的运行达不到规划的预期，交通阻塞，部分路段还形成了交通瓶颈，已不适应未来上

饶市经济社会发展的需要。

因此，必须对现有的相关干线公路进行升级改造，提升道路技术等级，解决交通瓶颈，保证市县 2 小时交通经济圈和市内乡镇半小时交通经济圈的交通网络。

### 1.2.3 中长期国省道干线网建设需求

省道是综合交通运输体系的重要组成部分，是我省经济社会发展的重要基础设施保障。根据《国家公路网规划（2013 年-2030 年）》及《江西省省道网规划（2015-2030 年）》文件，我省约 53%的现有省道已经纳入国家公路网，省道网的功能和网络形态等发生了较大变化。为加强我市国省道和国家公路网的衔接，优化完善我市国省道的空间布局，适应我市中长期国省道干线网建设的需要。

## 1.3 指导思想

坚持以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻落实党的十八大和十八届二中、三中、四中全会及省委十三届全会精神，按照“发展升级、小康提速、绿色崛起、实干兴赣”的要求，加快转变发展方式，加快推进综合交通运输体系建设，以构建结构合理的普通国省干线公路体系为核心、以支撑和服务经济社会发展为前提，以改革创新和科技进步为破解发展难题的根本途径，着力提高运输服务品质，着力推动行业转型升级，着力提升治理能力和水平，努力推进“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”发展，加快完善安全、便捷、高效、绿色的现代公路运输体系，为全面建成小康社会提供强有力的支撑和保障。

## 1.4 基本原则

1、**把握全局性**。从我市区域整体性利益出发，不仅要立足于公路交通行业发展，更要符合经济社会、综合运输、土地资源利用和环境保护等全局性要求，处理好公路交通行业与经济社会发展全局的关系，体现交通发展的服务意识。

2、**突出整体性**。把区域公路网作为一个有机的整体统筹考虑，既要注重完善国省道自身结构与布局，又要注重与乡村公路的功能差异和网络衔接，同时还要注重与相邻省路网的协调，处理好局部与整体的关系。

3、**提高前瞻性**。以深入研究经济社会和交通运输的中长期发展趋势为基础，着眼于全面建设小康社会和社会主义现代化建设的需要，充分考虑相关中长期规划实施以及新型工业化、信息化、新型城镇化、农业现代化等战略推进所带来的交通需求变化的深

刻影响，提高前瞻性，处理好近期与远期的关系。

4、**体现继承性。**以既有国省道为基础，既要注重规划新路线，又要注重对既有路线的优化和调整，同时注重加强新规划路线与既有路线的衔接，考虑国省道的网络形态、编号体系的延续，处理好继承与发展的关系。

5、**注重可行性。**注重规划在一定时期内的可行性，要立足于我市区域经济社会、公路交通发展的实际，充分考虑环境、土地、资金等因素，处理好需要与可能的关系。

6、**坚持集约性。**坚持公路网发展与集约利用资源、保护生态环境并重，在资源和环境可承受条件下实现我市公路网的低碳发展、绿色发展。

## 1.5 总体规划目标

加快国省道升级改造，实现上饶市域内普通国省道二级以上公路比例达 50%，三级以上公路比例达 85%以上。形成上饶市与周边区域网络完善、高效便捷的一体化公路基础设施体系，基本建成与区域内城镇化、工业化布局相匹配的、路网结构等级合理的普通国省干线公路网络。

表 1-1 “十三五”期间上饶市普通国省干线发展主要指标

类别	主要指标	2015 年	2020 年
基础设施	普通国省道二级以上公路比重 (%)	37.4	50
	普通国省道三级以上公路比重 (%)	70.8	85

到 2020 年，实现普通国省干线公路基础设施外联内通，形成“畅、安、舒、美”的公路网络、公众满意的服务体系和安全可靠的保障体系，建立事权和责任相适应、建管养协调的公路管理体系。

## 第二章 建设与管理

### 2.1 “十三五”期间公路建设管理目标和思路

#### 2.1.1 管理目标

加快国省道升级改造，实现上饶市域内普通国省道二级以上公路比例达 50%，三级以上公路比例达 85%以上。形成上饶市与周边区域网络完善、高效便捷的一体化公路基础设施体系，基本建成与区域内城镇化、工业化布局相匹配的、路网结构等级合理的普通国省干线公路网络。

#### 2.1.2 思路

按照国家在“十三五”期间公路发展“保基本、补短板、抓重点、促衔接、强服务”的基本理念，在各级政府持续加大对普通国省干线公路投入力度的有利机遇下，结合我市公路网实际，本规划基本思路主要体现在：

1、以打通普通国道瓶颈路段为抓手，提升普通国道路网等级。重点是对上饶境内 G320 全线实施一级公路升级改造，即横峰至弋阳路段、广丰至玉山路段；鄱阳 G351 金盘岭至银宝湖段、弋阳 G353 曹溪至珠山段升二级改造等。

2、以国省道穿城区路段改线建设为着力点，优化普通干线公路网线形。重点是对普通国省道穿余干、横峰、万年、广丰、德兴县城路段及通婺源、万年等重要乡镇路段的绕城改建，进一步优化路网线形，拉开城镇发展框架，带动地方经济发展。

3、以建设经济、旅游快速通道为突破口，强化普通干线公路基础性支撑作用。重点建设上饶经开区至铅山县城、鄱阳县城至芦田工业园区、玉山县城至高铁站、上饶通灵山等经济、旅游快速通道，积极提升通安徽、福建等省际出口公路及其他干线公路的技术等级，按照国家要求在“十三五”期末普通国道通二级 90%、省道通二级 50%以上的总体目标，全面提升路网等级，强化普通干线公路网的基础性支撑作用。

4、普通国省道全面提升，以省道低等级道路为重点，全面提升省道路网建设，特别是断头路、等外路的建设，全面提高综合路网的服务水平。

5、以稳步提升存量路网路况为出发点，提升普通干线公路网服务水平。重点是继续加大对普通国省道存量路网的路面改建及大中修力度，确保干线公路保持优良以上技



术状况。继续完善安防设施，消除安全隐患，全面提高公路的安全性及服务水平。

## 2.2 “十三五”期间公路建设质量与进度监管

随着我国经济的发展，我国交通建设的迅速发展，公路建设规模不断扩大，公路工程的施工工艺和建设质量要求越来越高。公路工程项目中的质量与进度监管都是影响公路工程质量的重要因素，因此加强对公路工程项目管理中的质量与进度监管的研究有着重要的意义。

### 2.2.1 公路建设质量监管

“十二五”以来，上饶市普通国省干线公路建设工程日趋增多，且施工的速度加快。

在此发展形势下，只有对公路工程施工质量进行高效监督管理，才能保证公路的施工建设按时按质地完成。

#### 1、加大公路建设施工阶段的技术指导和质量监督工作

公路建设和施工单位要严格按照相关政策法规执行，制定一系列的质量责任制度，将监管质量的内容细致化，逐步落实到每个施工部分甚至到个人，健全质量控制奖惩制度，必须以严密的施工组织、合理的施工工艺、先进的机械设备，严格按照规划、标准和设计要求组织施工，认真治理质量通病，使工程保质保量完成。要严格检查施工机械的配备，进一步规范施工工序和工艺，加强施工过程中的质量抽查。在施工期间监督人员应按照工程施工进度计划，及时到施工现场巡回监督检查，重点对隐蔽工程、重点部位、工程材料、混凝土配合比设计、关键工序、技术方案、质量通病处理情况进行监督检查。

#### 2、公路工程施工过程中的监督管理

(1) 在公路工程的施工过程中，公路管理部门首先要对公路施工单位的质量保证体系进行监督检查。查看体系是否完整和健全，是否各个层面都落实了工程质量责任制，还要常常地对工程检测室进行监督和检查，看是否是在按规范、按标准进行检测，检验频率是否充足，数据是不是真实可靠的等。

(2) 要把公路工程监理作为工作重点，抓好现场监督。公路工程监理是基于合同来对工程的质量、进度以及投资进行控制，监理工作做的到位与否直接影响到工程质量的好坏，因此监督监理工作是监督工作最首要的任务。

(3) 要加强现场抽检。负责工程质监的部门人员要根据工程的进展状况，对平时

比较容易出现的质量隐患或对质量有影响的部位，随时安排现场抽检，对抽检发现的问题及时责成有关单位和相关人员进行改正。

(4) 为了适应现代科技信息化的发展需要，公路工程质量监督机构的工作人员还应努力学会并掌握利用现代计算机科学技术作为现代化管理的重要手段，逐步实现工程监督管理方法科学化。

### 3、工程竣工后的监督管理

工程竣工后，对于质量的监管则是该工程能否顺利投入使用并发挥其使用价值的最后阶段，其实也是整体检验质量安全最完整的阶段。为了能使监管工作顺利合格的完整，在过程中公路管理部门应严格按照相关政策法规，秉公办理，依照事实说话，以数据监测为手段，确保质量鉴定结果的真实有效。首先，要对已完成的各项工程进行检查，保证不符合质量标准的工程不投入使用。其次，要及时地督促施工单位严格对竣工验收资料进行审查、监督。第三，要对责任期内遗留的问题进行整改的监督。

## 2.2.2 公路建设进度监管

公路建设施工阶段是公路建设的最重要阶段，这个阶段主要有两个控制目标，一是质量控制目标，二是施工进度控制目标，后者是建立在前者的基础上，实现在合理造价范围的进度控制。公路工程的形成，对本地区以及周边地区社会经济的发展起到一定的促进作用，因此，在保证质量的基础上，进行合理的进度控制，具有一定的必要性。

### 1、施工前的进度方案监管

公路施工的进度管理，应建立在保证施工质量的基础上，在制定施工进度方案之前，上饶市公路管理部门要督促施工单位对施工进度目标进行层层分解，并确定质量和进度两种之前的协调方法。进度方案的制定，主要内容有：根据工程的特点，安排好施工的顺序、时间等；在总进度计划的基础上，对单位工程进行分工部署，合理安排各单位工程之间的关系；进度计划要考虑到每年、每季度以及每月的施工进度影响因素，对这些因素进行预防控制，并进行监督实施，定期检查完成情况。

### 2、施工进度方案的执行监管

一是为了确保施工方案的严密性，使得施工方案能够与实际工程相匹配，施工之前市公路管理部门要对施工单位各个层次的计划进行检查，其中包括施工进度总计划、单位工程进度方案、分项目工程进度方案等。

二是签订承包合同后，也就是进度方案的开始阶段，市公路管理部门要与施工单位

明确合同工期，并约定相互之间的经济责任、权限以及利益，施工单位作为质量和进度的首要把关者，要将带有以上规定的施工任务落实到位，制定劳动量和技术措施安排计划，并提出质量控制要求，保证各施工班次能够按照计划按部就班。

三是施工进度计划是所有参与公路建设的单位共同完成，所有涉及工程的部门人员务必明确进度计划的目标、任务以及相关措施，保证各个部门协调一致，使得进度方案能够在各部门之前自觉落实。因此，在方案落实之前，要进行建设进度方案交底，保证进度能够有计划、有步骤地实现。

四是施工进度记录，记录是施工进度控制的依据，其中包括每项工程的开始时间、执行情况和完成时间。在进度记录的基础上，检查、分析和调整进度。市公路管理部门应定期检查公路工程进度完成情况。

### 3、检查和监督施工进度

公路管理部门对于公路工程施工进度的检查和监督工作，从进度方案的制定到落实，都要有一套有效的检查和监督方法。一是安排专人结合工程质量把关情况，在施工现场检查工程的施工情况，将施工的时间按照日、周、月、季度等周期记录下来，二是参加定期召开的进度汇报会，保证进度汇报的内容符合检查和监督的记录情况，三是将实际的执行效果与原进度计划进行对比，譬如从开始施工的时间到工程结束，工程的进度是否建立在质量控制的前提下，是否能够如期完成。

## 2.3 公路建设市场信用管理

“十三五”期间，上饶市应加快建设完善公路建设市场信用体系，进一步维护统一开放、竞争有序的公路建设市场环境。

### 1、加快推动省、市信用平台互联互通

公路建设市场信用信息管理平台是信用体系建设成果的集中体现，是服务行业和社会的重要载体，要高度重视公路建设市场信用信息管理平台的建设、运行和维护工作，按照建立交通运输行业综合性数据库的总体部署，执行交通运输部制定的统一的公路建设市场信用信息数据标准和接口要求，加强技术研究和软件开发，进一步完善省、市平台信用信息共享机制，逐步实现省级平台与市级平台数据的自行报送、自动交换、跨平台抓捕数据等功能。加快推行电子化招标，为全行业推进电子化招标工作积累经验。

### 2、尽快完善从业企业基本信息

市级交通运输公路主管部门和公路建设从业单位要尽快完善从业企业的相关信息，

加强对上饶市企业和项目信息的审核工作，尽快形成完整准确的项目信息数据库，为核查企业业绩信息提供基础，杜绝企业在资质申报、项目投标等活动中填报虚假业绩。经核实，企业在信息平台录入虚假信息的，交通运输主管部门应进行通报，并纳入信用评价体系。今后全市将依据信用信息平台生成的结果，定期发布公路工程从业企业资质名录，未列入名录的投标人，招标人不得通过其资格审查。对于未录入市级平台的业绩信息，招标人可不予认可。

### 3、着力规范信用信息管理

公路管理部门要严格落实信用信息管理责任制，明确专人管理，确保信息准确、完整、更新及时。加大信息公开力度，市场从业主体的基本情况、资质资格情况、信用评价情况和主要市场从业行为记录要及时向社会公开。要加强和规范包括信用评价结果在内的信用信息在市场准入、招标投标等环节的应用，充分发挥信用评价和信息公开在引导、规范市场行为方面的激励和惩戒作用。

## 2.4 建设管理机制改进措施

### 2.4.1 进一步推动建设项目管理规范化

公路工程建设项目管理是一项综合性内容，对于实现项目效益的最大化有着直接的影响。在公路工程项目管理中，经常会出现许多不规范的做法和深层次的矛盾。应从以下几点进一步推进建设项目的规范化管理：一是规范项目组织机构的运行机制，二是规范项目管理制度建设，三是规范项目经理队伍建设，四是规范项目建设成本和收入分配建设。

### 2.4.2 加强维护初步设计批复规模和标准的严肃性

一是加强规划管理,实行项目储备。市公路局根据全省交通运输五年发展规划和相关专项规划建立普通国省干线公路项目库,对普通国省干线公路项目实行项目储备管理制度。对项目库实行动态管理,每个五年计划中期,根据项目实施的实际情况,对项目库进行必要的调整;二是改革审批制度,简化审批程序。根据江西省相关深化行政审批制度改革的精神,优化普通国省干线公路建设项目的前期初步设计审批工作;三是加强前期工作,严格年度计划。普通国省干线公路项目在完成工可研及初步设计审批并由省市交通运输主管部门出具行业意见,由市公路局于每年定期上报资金申请报告,省公路管理局纳入次年建设投资计划。

### 2.4.3 严格配套资金落实进度

“十三五”期间，上饶市普通国省干线公路建设资金应实行专户管理，用于支付与项目有关的建安工程费、工程第三部分费用，按照项目或合同段进行单独核算、专款专用，同时开通网上银行业务，监控建设资金的运作，不得截留、挤占和挪用。加强对施工单位工程款使用情况的监督，工程施工单位必须统一在指定的银行开设建设项目的专户，并与建设业主、银行签订监管协议。确保工程资金专款专用，专户存储，按合同约定用于工程需要，不定期的对施工单位工程款使用情况进行检查，发现问题及时进行处理，如有严重违规违纪行为，停拨工程款，责令定期整改。

配套资金落实实施过程中主要做到以下3点：

1. 项目申报时，应提供资金到位可操作性方案。
2. 项目施工期，建设中资金落实情况纳入政府年度考核范围。
3. 对于资金落实不到位的市区县，下年度项目建设中核减计划规模，严格保证建设资金到位。

### 2.4.4 鼓励采用设计施工总承包方式加快项目落实

建设工程的总承包，一般又被称为“交钥匙承包”，是指建设工程任务的总承包，即发包人将建设工程的勘察、设计、施工等工程建设的全部任务一并发包给一个具备相应的总承包资质条件的承包人，由该承包人对工程建设的全过程向发包人负责，直至工程竣工，向发包人交付经验收合格符合发包人要求的建设工程的发承包方式。工程总承包有以下几个优点：一是有利于理清工程建设中业主与承包商、勘察设计与业主、总包与分包、执法机构与市场主体之间的各种复杂关系；二是有利于优化资源配置；三是有利于优化组织结构并形成规模经济；四是有利于政府部门打破行业垄断，并集中力量解决建筑市场最突出的问题，也有利于实行风险保障制度；五是有利于控制工程造价，提升招标层次；六是有利于提高全面履约能力，并确保质量和工期；七是有利于推动管理现代化。

“十三五”期间，上饶应大力倡导工程总承包的发承包方式，这是新形势下公路建设行业发展的迫切需要。

### 2.4.5 探索跨市县普通公路工程建设新模式

目前上饶市普通国省干线公路的建设资金主要来自省级政府的补助和市级政府自

筹，往往省级补助资金已经到位，但市级政府的建设资金迟迟难以落实，建设投资也成为市级政府的一道难题。

“十三五”期间，上饶市可针对不同功能、跨市县的普通国省道建设模式分类执行，其中重要国省道，可向省级公路管理部门申请考虑优先安排定额补助，并实施以奖代补政策，从而推动地方项目建设积极性。省级负责监督、考核和评价工作；对于一般国省道，省级有条件的进行计划安排，项目启动后按进度发放补助。

#### 2.4.6 加快实施重点区域公路建设鼓励措施

“十三五”期间，应鼓励符合代建条件的公路建设管理单位及公路工程监理单位、勘察设计公司进入上饶市重点区域代建市场，开展代建工作。市级公路管理部门出台相应的公路工程代建政策和规范，对代建单位的选择、代建合同和代建管理做出规定，引导九江市代建市场走向标准化和规范化。

### 2.5 “十三五”期间公路建设体制改革建议

#### 2.5.1 国省公路网行业统一管理实施

##### 1、持续推进行业规划体系的建立与完善，发挥规划指导作用

结合外部发展环境变化，完善上饶市普通国省公路相关发展规划，增强时效性；策应新型城镇化发展要求，有针对性地开展城际公路网络体系的规划研究；提升规划编制的深度，以务实规划促协同实施，加强规划的可实施性。

##### 2、加快财权、事权的改革统一，提高公路管理体制的运行效率

建立事权和责任相适应的公路管理制度，积极推进公路管理体制的改革，推动普通国省干线公路科学发展建立“国道国管、省道省管、农村公路县管”的公路养护分级管理体系，普通国道为国家事权，委托省政府代管，普通省道为省政府事权，省市共管，农村公路为县政府事权，市县共管。

#### 2.5.2 拓宽建设资金渠道

(一) 做实做大公路融资平台。由公路资产管理局整合盘活全局的房产、土地、机械设备、林业等资源，尤其是尽快完成万亩公路土地资产的确权转性，预计年底可基本完成。待土地确权转性到位后，可为公路项目提供超过 10 个亿的融资担保物。以盘活的公路资产为支撑、以现代路桥集团企业为主体，对公路项目进行开发运作，并不断拓

展公路外延业务，开发公路沿线综合服务区、广告牌、加油加气站及其他市政工程项目。通过集团公司运作，不断壮大公路企业资金实力，做实做大公路融资平台。

（二）积极推动 PPP 模式项目试点。对于适合市场运作，“以路带市”、“以路带景”具有升值效益的项目，通过引进实力雄厚的财团采取 PPP 模式运作。综合分析全市公路项目开发前景，并考虑地方政府的积极性和财力，我们初步选定鄱阳县 G351 改建、玉山县、横峰县 G320 改建等项目作为 PPP 模式先期试点项目。项目合作开发已同当地政府进行了多次协商，并同中国水建、苏交科等企业进行了多次洽谈，已基本达成了合作意向，并形成了初步合作开发方案，下一步将继续推动试点项目按 PPP 模式运作，克服项目运作中的各种政策、操作难点，不断总结项目运作中的经验得失，努力使 PPP 模式试点项目达到预期成效。

（三）争取设立公路发展公共财政基金。在现有公路土地资产整合盘活的基础上，推动市政府设立公路发展公共财政基金，从新改建道路带来的土地出让升值收益中计提公路发展基金。

## 2.6 建设重点

### 一、重点区域

上饶市将围绕三大区域建设国省干线公路，重点建设“鄱余万滨湖平原区域、德婺旅游文化区域、上饶“1+5”信江河谷城镇群”区域内的国省干线公路。

### 二、重点路线

根据上饶市政府、上饶市交通局、上饶市公路局及各县市地方政府的需求，在“十三五”期间，上饶市共列入 6 条市重点道路建设，重点项目情况如下：

1. G320 国道上饶至玉山段项目。该项目起于信州区丁家州，经灵溪、沙溪，广丰湖丰镇，经玉山文成、冰溪、岩瑞镇，终于与浙江常山县交界处，路线现有等级为二级公路。拟按一级公路标准升级改建，建设里程约 53 公里，估算投资 10.7 亿元。

2. G320 国道上饶（横峰）至弋阳段项目。该项目起于上饶县永乐村，经横峰司铺、岑阳、弋阳龟峰至与鹰潭交界处，路线现有等级为二级公路。拟按一级公路标准升级改建，建设里程约 51.06 公里，估算投资 10.6 亿元。

3. G351 鄱阳金盘岭至银宝村段项目。该项目起于鄱阳县金盘岭镇（分水岭），经田畈街镇、油墩街镇至银宝湖（与九江市交界处），路段现有等级为三级公路。拟按二级公路标准升级改建，建设里程约 51 公里，估算总投资 4.27 亿元。

4. G236 鄱阳县城至余干乌泥段改建项目。该项目起于鄱阳县城，经信丰垦殖场至余干乌泥。拟按一级公路标准新建，建设里程约 30.0 公里，估算总投资 25 亿元。

5. 上饶市东环路绕城改建项目。该项目起点于信州区秦峰乡，接在建 G320 路段，跨信江河至田畈，上跨既有 G320 和浙赣铁路至角坞，上跨沪昆高速至邱家，终点接国道 G237 上饶县煌固镇煌固大桥。拟按一级公路标准新建，建设里程约 15 公里，估算总投资 6 亿元。

6. S208 谢岗线余干鹭鸶港至禾斛岭垦殖场段公路新建工程。该项目起于余干县城，经余干县江埠、枫港、九龙、社庚，至与东乡交界处，该公路目前主要由低等级公路及断头路组成，拟按二级公路标准升级改建或新建，建设里程约 34.8 公里，估算投资约 3.48 亿元。

## 2.7 “十三五”期间公路建设项目表

根据对规划方案以及现状国省道的分析，结合建设时序安排原则，“十三五”期间建设项目汇总如下所示：



国道建设项目一览表

表 2-1

序号	所属县、市	项目名称	规划前路线编号	起点名称	起点桩号	讫点名称	讫点桩号	建设性质	开工年	完工年	建设规模（公里）				中央车购税测算（万元）	估算投资（万元）
											合计	一级	二级	三级		
1	弋阳县	G320 沪瑞线弋阳回垅至徐家、圭峰至流口段升级改造	G320 上海-瑞丽	回垅	597.74 615.885	流口	608.825 629.76	升级改造	2016	2018	24.97	24.97			24970	56062
2	横峰县	G320 沪瑞线横峰司铺至岑阳段升级改造	G320 上海-瑞丽	司铺	577.99	回垅村	597.74	新建、升级改造	2016	2018	19.75	19.75			19750	34204
3	上饶县	G320 国道上饶县段升级改造工程	G320 上海-瑞丽	永乐村	571.651	横峰县界	577.99	升级改造	2016	2018	6.34	6.34			6340	15341
4	信州区	G320 国道信州区段升级改造工程	G320 上海-瑞丽	广丰县界	530.12	丁家州	550.47	升级改造	2016	2018	20.5	20.5			20500	43794
5	广丰县	G320 沪瑞线广丰湖丰段升级改造	G320 上海-瑞丽	朱湖	527.307	何家	530.12	升级改造	2016	2018	2.81	2.81			2810	3842
6	玉山县	G320 沪瑞线玉山县太平村至会英亭段公路改建工程	G320 上海-瑞丽	太平村	497.153	会英亭	510.014	新建、升级改造	2016	2018	12.861	12.861			12861	20446
7	玉山县	G320 沪瑞线玉山县会英亭至花屋段公路改建工程	G320 上海-瑞丽	会英亭	510.014	花屋	527.307	新建、升级改造	2016	2018	17.29	17.29			17290	39147
8	鄱阳县	G351 台小线鄱阳金盘岭至银宝村段公路改建工程	S304 婺源-桃树	金盘岭镇（分水岭）	100.01	银宝村	150.993	升级改造	2016	2019	51		51		25500	42689
9	弋阳县	G353 宁福线弋阳曹溪至盘岭段公路改建工程	S310 万村-青云	曹溪	23.294	盘岭	34.217	升级改造	2016	2018	11		11		5500	9314
10	上饶县 铅山县	G237 济宁线上饶县茶亭至铅山江村段路面改造	S311 旭日至鹅湖	茶亭	13.1	江村	27.329	路面改造	2016	2017	14.23		14.229		2134	4268
11	万年县	G353 宁福线万年县城东外环段公路改建工程	S310 万村-青云	老子山原 S207	0	万青线	55.662	新建	2017	2019	5	5			5000	12500

12	余干县	G236 芜汕线余干县城段公路改建工程	S208 石门街-宁都	马背嘴大桥	136.854	良种场	123.577	新建	2016	2018	11.601	11.601			11600	28900
13	婺源县	G351 台小线婺源赋春段公路改建工程	S304 婺源-桃树	辛田	40	赋春	45	新建	2018	2020	5	5			5000	12500
14	弋阳县	G353 宁福线弋阳南岩至曹溪段路面改造	S205 汪湖-乌石	南岩	179.5 195 198	曹溪	190 197 204	路面改造	2015	2016	18.5		18.5		2775	5550
15	德兴市	G237 济宁线德兴九都至泗洲段路面改造	S201 大畈-二渡关	九都	61.3	泗洲	92.382	路面改造	2016	2017	31.082		31.082		4662.3	9324.6
16	婺源县	G237 济宁线婺源梨园至金盘段路面改造	S201 大畈-二渡关	梨园	17.1	金盘	36.7	路面改造	2017	2018	19.6		19.6		2940	5880
17	余干县	G236 芜汕线余干杨埠至东乡段路面改造	S208 石门街-宁都	杨埠	148.82	董家店	175.302	路面改造	2017	2018	12.67		12.67		1900.5	3801
18	万年县	G353 宁福线万年盘岭至珠山段路面改造	S310 万村-青云	盘岭	34.217	珠山	60	路面改造	2016	2018	25.783	2	23.78		4167	7134
19	上饶县	G237 济宁线上饶县华坛山至石人段路面改造	S201 大畈-二渡关	桐西村	134.747	杉树村	172.487	路面改造	2017	2019	37.74		37.74		5661	11322
20	德兴市	G237 济宁线德兴胡家至桐西村段路面改造	S201 大畈-二渡关	胡家	116.672 122.6	桐西村	119 134.747	路面改造	2017	2018	14.48		14.475		2171.25	4342.5
21	广丰县	G353 宁福线广丰桐畈至二度关段路面改造	S201 大畈至二渡关	桐畈	250.43	二渡关	258.75	路面改造	2018	2018	8.32		8.32		1248	2496
22	铅山县	G237 济宁线铅山紫溪至分水关段路面改造	S205 汪湖-乌石	紫溪	286	分水关	307.1	路面改造	2018	2019	21.1		21.1		3165	6330
23	德兴市	G351 台小线德兴新岗山至小关段路面改造	S202 新岗山-仙岩	新岗山	0	小关	10	路面改造	2018	2019	10		10		1500	3000
24	玉山县	G237 济宁线玉山临湖至坊头段路面改造	S201 大畈-二渡关	临湖	172.487	坊头	179.59	路面改造	2018	2019	7.103		7.103		1065.45	2130.9
25	鄱阳县、余干县	G236 芜汕线鄱阳县城至余干快速公路	S208	鄱阳县城		乌泥镇		升级改造	2016	2020	30	30			70000	250000

26	上饶县	G237 济宁线上饶县煌固至秦峰段公路改建工程（东外环）	S201 大畈-二渡关	煌固	191	秦峰	198.1	升级改造	2017	2019	7.1	7.1			7100	28500
27	广丰县	G353 宁福线广丰三官殿桥至抱坞亭改建		三官殿桥		抱坞亭		新建	2017	2020	9		9			25000
28	弋阳县	G353 上万高速弋阳挂线新建						新建	2017	2020	14	14				28000
29	鄱阳县	G236 鄱阳田畈街至郭子铺改建项目		田畈街		郭子铺		升级改造	2019	2020	40	40				50000
合计											508.83	219.222	289.6		267610.5	765818

省道建设项目一览表

表 2-2

序号	所属县、市	项目名称	规划前路线编号	起点名称	起点桩号	讫点名称	讫点桩号	建设性质	开工年	完工年	建设规模（公里）				中央车购税测算（万元）	估算投资（万元）
											合计	一级	二级	三级		
30	德兴市	S306 仙莲线德兴城区段公路改建工程	S307 德兴-三庙前	舒家	原 S204 2.815	五星大桥	原 S307 14.15	新建	2017	2019	17.7		17.7		6195	17700
31	铅山县	S522 上饶经开区至铅山县城连接线	新规划线路	经开区	0	铅山县城	14.6	新建	2015	2017	14.6	14.6			5110	21900
32	鄱阳县	S306 仙莲线鄱阳县工业园区至三庙前段公路改建工程	S307 德兴-三庙前	工业园区	78.60	三庙前	96	升级改造	2016	2018	17.4	17.4			6090	26100
33	上饶县	S203 郑五线灵山至上饶公路改建工程	新规划线路	杉树	K0	上饶	43	升级改造	2016	2018	43		43		15050	82000
34	玉山县	S306 仙莲线玉山怀玉山至葛岭头段公路改建工程	S203 新营-东阳	怀玉山	60.95	葛岭头	50.642	升级改造	2015	2017	14.35			14.35	5022.5	11480
35	玉山县	S306 仙莲线玉山六都至冰溪段公路改建工程	S202 新岗山-仙岩	冰溪	S203 K105.8	六都高铁站	S202 K102.6	新建	2015	2017	12.2	12.2			4270	18300
36	婺源县	S303 浙临线婺源清华至浙源段公路改建工程	X720 清华-吴楚分源	清华	0	浙源	15.3	升级改造	2017	2019	15.3		15.3		5355	15300

37	万年县	S512 石桐线万年石镇至梓埠段公路改建工程	X715 黄柏刘至桐山	G206	0	万年港码头	9.534	升级改造	2017	2019	9.534	9.534			3336.9	14301
38	德兴市	S407 海口至李宅德兴李宅至港首段公路改建工程	新建	李宅	0	港首	11	升级改造	2016	2018	10.484		10.484		3669.4	10484
39	万年县	S207 蛟洵线万年老人桥至石镇段公路改建工程	X707 洪门口-老人桥	老人桥	24.25	石镇	17.92	升级改造	2018	2020	6.33	6.33			2215.5	9495
40	余干县	S208 谢岗线余干鹭鸶港至禾斛岭垦殖场段公路新建工程	S208 石门街-宁都	余干鹭鸶港村	98	市界	132.8	新建	2018	2020	34.8		34.8		12180	34800
41	玉山县	S306 仙莲线玉山横街至县城段路面改造	S203 新营-东阳	横街	98.50	玉山县城	108.091	路面改造	2015	2016	9.59		9.59		1006.95	2397.5
42	广丰县	S202 白东线广丰下溪至排山段路面改造	S203 新营-东阳	下溪	138.23	排山	147.85	路面改造	2015	2017	9.62		9.62		1010.1	2405
43	弋阳县	S205 瑶鹅线弋阳漆工至朝阳段路面改造	S204 店前-河口	漆工镇	37.5 45.5	朝阳村	44.4 49.5	路面改造	2015	2016	10.9		10.9		1144.5	2725
44	婺源县	S303 浙临线婺源清华至岩前段路面改造	X719 王村-赋春	清华	19.18	岩前出口	52.793	路面改造	2017	2019	33.61		33.61		3529.05	8402.5
45	弋阳县	S205 瑶鹅线弋阳窑上至陈屋段升级改造	S310 万村-青云	窑上	13.70	陈屋	20.141	升级改造	2019	2020	6.5		6.5		2275	6500
46	德兴市	S407 海李线德兴江田至李宅段升级改造	X733 江田至暖水	江田	0	暖水	14.18	升级改造	2016	2017	14.18		14.18		4963	14180
47	鄱阳县	S410 石洪线鄱阳石门街至候家岗段升级改造	X703 江家山-石门街	候家岗	21.85	石门街	34.486	升级改造	2019	2020	12.64		12.64		4424	12640
48	万年县	S207 蛟洵线万年县城外环改建工程	S207 罗湖-锦江	老子山	11.90	杨源汤家	19.572	升级改造	2017	2019	10.6	10.6			3710	15900
49	玉山县	S306 仙莲线横街段改建工程	S3203 新东线	横街	97.50	横街	100.9	绕镇改建	2016	2017	3.4		3.4		1190	3400
50	鄱阳县	S410 石洪线鄱阳柘田街至玉田段升级改造	X093 洪源-玉田	市界	8.05	玉田	32.706	升级改造	2016	2017	24.65			24.65	7395	19720
51	横峰县	S205 瑶鹅线横峰铺前至莲荷段升级改造	S204 店前-河口	铺前	61.60	莲荷	73.952	升级改造	2016	2019	14.96	7.03	7.93		5236	18475

52	鄱阳县	S209 彭都线鄱阳童家弄至高家山段升级改建工程	X278 南岭-蔡岭	童家弄	35.29	熊家店	39.523	升级改建	2017	2019	20.17			20.174	6052.2	16139.2
			C666 杨畈-高家山	X278	0	Y310	0.524									
			Y310 高岭山一周畈	高岭山	1.215	县 710361128	3.344									
			X710 滑石坦一金家	肖家岭	17.517	响水滩	30.8									
53	玉山县	S306 仙莲线玉山樟村至怀玉段升级改建工程	S203 新营—东阳	樟村	K68	怀玉	K60.2	升级改建	2018	2019	7.8		4	3.8	2540	7040
54	玉山县	S306 仙莲线玉山陇首至葛岭段升级改建工程	S203 新营至东阳	陇首	36.285	葛岭	50.713	升级改建	2017	2018	14.428			14.428	4328.4	11542.4
55	德兴市	S306 仙莲线德兴县界至龙头山升级改建工程	S203 新营至东阳	县界	36.285	龙头山	32	升级改建	2016	2017	4.23		4.23		1480.5	4230
56	铅山县	S425 永篁线铅山永平至葛仙山公路升级改建工程	X666 陈老线	永平	7.63	葛仙山	29.220	升级改建	2016	2017	21.6		21.6		6480	31500
57	上饶县	S203 郑五线上饶甘溪至杨庄段升级改建工程	X624 上饶-杨庄	甘溪	45.93	杨庄	73.703	升级改建	2017	2018	27.78			27.78	8334	22224
58	广丰县	S202 白东线广丰大阳亭至玉田段改建工程	S203 新东线	大阳亭	134	玉田	142.7	升级改建	2019	2020	9.1		9.1		3185	9100
59	铅山县	S204 李太线陈坊至金家隘升级改造	X669 汪高线	陈坊	29.22	太源	33.299	升级改建	2017	2018	15.09			15.09	4527	12072
			Y130 太源-佛寨	太源	0	佛寨	5.669									
			Y129 茅店-佛寨	茅店	8.561	佛寨	8.356									
			Y135 佛寨-金家隘	佛寨	0	金家隘	5.141									
60	婺源县	S303 浙临线婺源浙源至吴楚分源段升级改建工程	X720 清华-吴楚分源	清华	15.3	浙源	32.6	升级改建	2017	2018	17.3		17.3		6055	17300

61	广丰县	S201 紫岭线岭底至关岭头段改建工程	X643 新小线	岭底	23.97	小丰	45.322	升级改造	2017	2019	25.74			25.74	7722	20592
			新建	小丰	0	关岭头	4.394	新建								
62	婺源县	S302 紫曲线婺源篁田至市界段升级改造改建工程	Y375 篁田-石城山	篁田	0	程村	5.805	升级改造	2018	2019	6.83			6.83	2049	5464
			C197 程村-瑶里	0	程村	市界	1.028									
63	余干县	S104 莲黄线余干梅港至禾斛岭段升级改造改建工程	X689 朱家-宋塘	梅港	0	禾斛岭垦殖场	31.515	升级改造	2019	2020	31.6			31.6	11060	31600
64	万年县	S413 湖锦线万年湖云至南溪段升级改造改建工程	X714 峡岭-珠湖山 X716 石镇-当下 X119 镇桥-当下	珠湖 湖云 当下	湖云 南溪 汪家	23.7 22.77 49.5	19.37 59.65 55.6	升级改造	2017	2019	47.31		47.31		16558.5	47310
65	德兴市	S204 李太线德兴余家墩至蒋路段升级改造改建工程	X736 绕二至余家墩 x737 汪家至杨达桥	分界点 梅溪	8.9 13.538	余家墩 蒋路	13.992 20.58	升级改造	2018	2019	12.14			12.14	3642	9712
66	弋阳县	S206 中樟线弋阳段升级改造改建工程	X685 摘圣线	高家	0	下湾	7.402	升级改造	2018	2019	21.05			21.05	6315	16840
			Y185、Y153	中坂	0	洋泥坂	13.652									
67	广丰县	S201 紫岭线广丰家潭至军潭隧道口段改建工程	X643 新小线	家潭	9	军潭隧道口	14	升级改造	2019	2020	5.2		5.2		1820	5200
68	铅山县	S423 紫桐线铅山紫溪至黄岗山段升级改造改建工程	X665 紫溪-桐木关	紫溪	0	桐木关	41.385	升级改造	2018	2019	41.39			41.39	12417	33112
69	弋阳县	S204 李太线蒋路至杨达桥段改造工程	X737 汪杨线	蒋路	20.58	杨达桥	29.361	升级改造	2018	2019	8.78			8.78	2634	7024
70	上饶县	S521 排黄线野猪亭至花厅段升级改造改建工程	X630 新田-黄狮	野猪亭	22.42	花厅	18.770	升级改造	2018	2020	3.65		3.65		1095	2920
71	玉山县	S201 紫岭线紫湖至必姆段升级改造改建工程	X649 紫湖-花山	花山	10.488	紫湖镇	0	升级改造	2019	2020	48.11			48.11	14433	38488

			X648 横街-双溪	轿亭	27.013	省道接口	0									
			X658 横街-七里门	必姆	0	西村	10.609									
72	铅山县	S425 永篁线铅山杨村至篁碧段升级改建工程	X666 陈老线	杨村	29.22	篁碧	68.696	升级改建	2018	2020	43.64			43.64	13092	34912
			C167 篁碧-中村	梁家	2	中村	3.102									
			C168 中村-鸭母关	中村	0	鸭母关	3.053									
73	婺源县	S303 浙临线婺源万田庄至汪村段升级改建工程	X723 万田庄-香屯	万田庄	0	项家埠村	23.01	升级改建	2019	2020	29.71			29.71		23768
			C119 铜锣山-许坞	县 723361130	0	村 119361130	4.078									
			C120 汪村-北源篷	村 119361130	0	北源篷	2.624									
74	广丰县	S521 排黄线广丰横山至黄狮段改建工程	广丰县	横山	19	廿三都	27	升级改建	2018	2020	22.68		22.68			22680
				五都	33	黄狮	47									
75	玉山县	S515 岩冰线升级改建工程	X653 飞机场-清边	清边	12.539	金溪社区居民委员会	4.5	升级改建	2019	2020	12.78			12.78		10224
			X652 会英亭-花屋	飞机场	4.817	县 648361123	9.553									
76	德兴市	S205 瑶鹅线胡家至万村段升级改建工程	S310 万村-青云	胡家村		S204361181(万村)	6.988	升级改建	2018	2020	7.00			7.00		5598.4
77	婺源县	S408 香许线婺源项家埠至小港段升级改建	X723 万田庄-香屯	项家埠	23.01	小港	33.43	升级改建	2019	2020	10.420			10.420		8336
78	德兴市	S408 许香线小港至香屯段升级改建工程	X723 万田庄-香屯	小港桥	33.433	香屯	37.831	升级改建	2018	2020	4.556			4.556		3644.8

			货场至香屯	香屯	1.054	香屯村入口	1.212									
79	鄱阳县	S207 蛟洵线新桥至柳树下段公路改造项目	X104	新柳村出口	8.255	枫树下	34.513	升级改造	2019	2020	26.26			26.26		21006.4
80	万年县	S513 珠青线万年城至珠田段新建工程	新建	万年县城		珠田		升级改造	2017	2019	4.60		4.60			4600
81	鄱阳县	S413 湖锦线鄱阳段公路升级改造项目	新采道路	珠湖		三岔口	0.958	升级改造	2019	2020	2.39			2.39		1912
			X709	江埠	29.143	桐珠分界	28.537									
			X714	县 70936112	24.57	分界点	23.74									
82	鄱阳县	S512 石桐线鄱阳段公路升级改造项目	X715 X709	分界点 桐珠分界	19.06 22.7	桐山 桐乐分界	21.777 21.435	升级改造	2019	2020	3.98			3.98		3185.6
83	鄱阳县	S208 谢岗线谢家滩至高家岭段公路升级改造项目		谢家滩		高家岭		升级改造	2019	2020	45.00		45.00			45000
84	横峰县	S514 横峰葛源通灵山公路		葛源		灵山		新建	2019	2020	15		15			35000
合计											963.663	77.694	460.92	425.046	240197.5	937882



## 第三章 公路养护与管理

### 3.1 公路养护规划目标和思路

到“十三五”末，上饶市普通国省干线公路的技术状况和网络结构明显改善，路网的整体服务水平 and 安全保障水平明显提高，路网的协调管理能力、通行保障能力、应急处置能力明显增强，公路养护和管理标准规范体系初步形成，依法治路和管理水平明显提高，公路管理体制改革的稳步推进，初步形成高质量工程、高品质服务、高效率监管、高科技支撑、高素质队伍的公路养护管理格局，逐步实现管理决策科学化、养护作业规范化、路网调度智能化、运营服务精细化、应急救援高效化、路政管理法治化的目标，确保公路养护管理工作总体适应经济社会发展和公众安全便捷出行服务的需要。

### 3.2 公路养护工程规划

加强国省干线公路的日常养护，科学安排养护大中修工程项目，继续实施危桥改造工程和公路安保工程。加大国省干线公路灾害防治工程实施力度，基本完成国道、省道公路中抗灾能力明显不足路段的改造任务，力争同一路段灾害损毁重复发生率控制在5%以内。在自然灾害频发地区按每个县（市、区）拥有两条抗灾能力较高公路的标准推广和实施“生命线”工程，提高公路网的抗灾能力，另外加强公路养护示范工程建设，为全市乃至全省提供公路养护工程的示范，促进公路养护的科学有序发展。

“十三五”时期主要加强日常养护工程、养护大中修工程、安保工程、危桥改造、灾害工程、示范路工程等六个工程规划与建设。

#### 3.2.1 日常养护工程

公路日常养护是指对公路及沿线设施经常进行维护保养和修补轻微损坏部分的作业，包括整理路肩、疏通边沟、清除杂草、修补坑槽、修剪花草、绿化、清洗标志等。

“十三五”期间，上饶市应不断加强普通国省道的日常养护、季节性养护工作力度，确保日常养护资金落实到位，及时对路面病害、水毁险情况进行有效处治，加强日常巡查

管理，及时清除路面障碍物、路边堆积物，切实提高普通国省公路的养护质量，努力在全市范围内形成畅、安、舒、美的公路交通环境。

### 3.2.2 养护大中修工程

科学安排养护大中修工程项目，开展路基、路面、桥梁、防护设施、安全设施、服务设施养护的全面提升工作。加大养护大中修工程经费投入，增加预防性养护比例，确保护养计划与路况评价决策结果符合率达到 60%以上，降低资金约束程度，减少人工干预比例；至 2020 年确保普通国省干线公路 MQI 值优良路率达到 100%，其中优等路率达 90%以上。

“十三五”期间，全市国省道路面大中修工程 1000 公里，总共需要投资估算 10 亿元。

### 3.2.3 安保工程

安保设施能有效提高公路使用寿命和安全性。由于建设资金有限、监管不到位等原因，部分国省干线公路仍比较缺乏安全及防护设施。随着交通量的增加，安保设施缺乏问题越来越突出，严重影响了公路交通的安全畅通。因此，应加大安保设施投入力度，将普通国省干线公路新建、改扩建项目安保设施建设与主体工程同步实施，完成普通国省干线公路安保设施建设。

### 3.2.4 危桥改造

危桥改造是一项造福于民的民生工程 and 德政工程，有利于保障群众安全出行，有利于完善公路交通网络，是实践科学发展观的具体体现。近年来，上饶市启动了国省干线公路大中型危桥改造工程，对改善普通国省干线公路交通条件起到了重要作用。但在实施过程中，普遍存在建设完成情况滞后和地方配套资金不足等问题，成为影响普通国省干线公路健康协调发展的薄弱环节。鉴于危桥改造的重大作用、造价高、技术复杂等客观情况，“十三五”期间，应继续加大危桥改造投资力度，逐步消除普通国省干线公路的危桥。

“十三五”期间，全市国省道国省道路网结构改造工程：危桥改造 200 座，安保工程 500 公里、灾毁防治 10 条路，总需要投资估算 3 亿元。

### 3.2.5 灾害工程

公路是遇到地质灾害危害最严重的工程建筑之一，一条公路的修建常常需要跨越不同的地貌单元，会遇到各种各样复杂的地质问题，如崩塌、滑坡、泥石流、岩溶等特殊的地质灾害，为满足经济建设和交通运输的安全性要求，就要及时预防。

“十三五”期间，要建立完善的预警系统，应加强对公路边坡及后山斜坡的巡查和监测，坚持“以防为主、防治结合、全面规划、综合治理”的原则，严禁乱砍滥伐、乱采乱挖、乱堆乱倒等不良行为，在可能引发地质灾害或者可能遭受地质灾害危害的建设工程，应当配套建设地质灾害治理工程。配套的地质灾害治理工程未经验收或者经验收不合格的，主体工程不得投入生产或者使用，以免地质灾害的发生。

“十三五”期间，全市国省道灾毁重建项目约建 300 公里，总共需要投资估算 5 亿元。

### 3.2.6 养护道班及养护中心建设与布局

公路养护工区（道班）是公路养护管理的基层单元，做好公路养护工区（道班）的布局与建设，充分发挥其在公路养护工作中应有的作用，就显得尤为重要。上饶市公路局现有道班 89 个，管养原省养公路 2550 公里。随着机械化养护水平不断提升，养护效率不断提高，现有的道班显得布局不合理，道班空置率较高，维护成本上升，且在路网规划调整后，交通部门管养的农村公路部分规划成省道，但养护道班基本缺失，不能满足省道公路养护需要。

“十三五”期间拟对道班进行优化撤并及增设，撤并国省道上道班 9 个，增设道班 24 个，规划后全市普通国省道道班总共 104 个。“十二五”期间，上饶市已建成 6 个养护中心，其中，市级 2 个、县级 4 个，“十三五”期间规划建设养护中心 5 个。总共需要投资估算 1.5 亿元。

拟撤并养护道班一览表

表 3-1

县(市、区)	拟撤并养护道班名称	设置位置 (××公路××桩号)	基本情况说明 (占地面积、人员配备)	养护线路及里程	日常作业半径	应急半径	备注
婺源县	镇头道班	Y373					拟撤
	港口道班	X721					拟撤
	小港口道班	S201					拟撤
	甲路道班	X719					拟撤
鄱阳县	田畝街道班	G236(S208):K42+100					拟撤
	碧山道班	G236(S208):K32+400					拟撤
	芝田道班	G236(S208):K83+300					拟撤
	洪门口道班	S306(X707):K0+050					拟撤
弋阳县	漆工道班	店河线 K40+500	占用土地 9643.9m <sup>2</sup> , 人员配备 11 人	养护线路店河线、弋烈线, 养护里程 27.916Km	13.958	13.958	拟撤
总计	9 个						

“十三五”普通国省道养护道班布设规划表

表 3-2

序号	县(市、区)	养护道班(养护中心)名称	设置位置(××公路××桩号)	基本情况说明(占地面积、人员配备)	养护线路及里程	日常作业半径	应急半径	备注
1	信州区	沙溪道班	G320: K534+200	占用土地 5500 m <sup>2</sup> , 人员配备 14 人	养护线路 G320	28.186 公里	28.186 公里	
2		十里道班	G353: K209+800	占用土地 10359 m <sup>2</sup> , 人员配备 15 人	养护线路 G353、X728、S203、Y403、Z001	23.663 公里	23.663 公里	
3		黄沙塘道班	G320: K556+600	占用土地 2900 m <sup>2</sup> , 人员配备 8 人	养护线路 X621 S203	9.267 公里	9.267 公里	
4		龙潭桥道班	X638: K2+962	占用土地 200 m <sup>2</sup> , 人员配备 10 人	养护线路 X626 X638 S203	16.742 公里	16.742 公里	
5		范村道班	X728: K3+200	占用土地 395 m <sup>2</sup> , 人员配备 9 人	养护线路 X627 Y001	7.495 公里	7.495 公里	
6	上饶县	黄源大道班	G320: K565+610	占用土地 24.14 亩, 人员配备 9 人	养护线路上瑞线 19.684 公里	10 公里	10 公里	
7		尚义桥大道班	X638: K12+240	占用土地 35.75 亩, 人员配备 10 人	养护线路上鹅线 16.002 公里 旭鹅线 19.179 公里	17 公里	17 公里	
8		三都道班大道班	S201: K197+330	占用土地 32.58 亩, 人员配备 7 人	养护线路大二线 22.432 公里	12 公里	12 公里	
9		郑坊大道班	S201: K168+600	占用土地 17.5 亩, 人员配备 7 人	养护线路郑华线 15.65 公里 大二线 11.487 公里	14 公里	14 公里	
10		双溪道班	S201: K155+300	占用土地 0.61 亩, 人员配备 8 人	养护线路大二线 26.553 公里	13 公里	13 公里	
11		紫云大道班	X624: K9+240	占用土地 23 亩, 人员配备 5 人	养护线路上杨线 12.31 公里	7 公里	7 公里	
12		应家道班	X624: K20+620	占用土地 6.44 亩, 人员配备 5 人	养护线路上杨线 15 公里	8 公里	8 公里	
13		甘溪道班	X624: K44+800	占用土地 0.6 亩, 人员配备 4 人	养护线路上杨线 16.278 公里	8 公里	8 公里	
14		枫岭头道班	X635: 公路 K0+100	占用土地 0.81 亩, 人员配备 9 人	养护线路上坑线 15.802 公里、冷铺线 21 公里	22 公里	22 公里	

15		文家道班	Y026: 公路 K4+880	占用土地 1.23 亩, 人员配备 2 人	养护线路王肖线 4.285 公里、东黎线 3.07 公里	4 公里	4 公里	
16		田墩大道班	X630: 公路 K10+200	占用土地 23.13 亩, 人员配备 6 人	养护线路新黄线 18.77 公里	19 公里	19 公里	
17		常埠大道班	S203 (X624) K22+600	占用土地约 20 亩, 人员配备 20 人。主要功能是进一步提高我县公路的通行能力和服务水平。	实现了对任务、人员、资金和固定资产的集中整合, 提高了养护作业效率, 实现专业化的公路养护, 为公路养护体制、机制进一步深化改革提供了基础保障	15 公里	15 公里	桩号按省道 S203 郑五线灵山至上饶公路设计图上的桩号, 位置在常埠交叉路口
18		船坑大道班	S203 (X624) K58+000	占用土地约 22 亩, 人员配备 20 人。主要功能是进一步提高我县公路的通行能力和服务水平。	实现了对任务、人员、资金和固定资产的集中整合, 提高了养护作业效率, 实现专业化的公路养护, 为公路养护体制、机制进一步深化改革提供了基础保障	14 公里	14 公里	上杨线 K58 处, 畲族少数民族集居地
19	广丰区	大南道班	原 S203: K124.9	占用土地 2.82 亩, 人员配备 18 人	养护线路 X641 毛大线 8.066 公里, S203 新东线 21.837 公里, G320 上瑞线 2.813 公里, 共 32.716 公里	10 公里	12 公里	S203(新编为 S202)
20		南阳道班	原 S203: K136.5	占用土地 13.1 亩, 人员配备 11 人	养护线路 X661 湖南线 17.371 公里, 广丰连接线 0.248 公里, 共 17.619 公里	18 公里	20 公里	X661(新编为 S201)
21		社后道班	原 S203: K159.0	占用土地 5.96 亩, 人员配备 17 人	养护线路 S203 新东线 27.85 公里, X640 东毛线 5.743 公里, 共 33.593 公里	16 公里	18 公里	S203(新编为 S202)
22		桐畈道班	原 S201: K249.9	占用土地 11.82 亩, 人员配备 19 人	养护线路 S201 大二线 30.168 公里, X676 慈骑线 6.393 公里, 共 36.556 公里	20 公里	22 公里	S201 (新编为 G353)
23		军潭道班	原 X643: K11.9	占用土地 1.7 亩, 人员配备 12 人	养护线路 X643 新小线, 养护里程 23.97 公里	14 公里	18 公里	X643(新编为 S201)

24		杉溪道班(新建)	S521(X630)K38+300	新征地6亩,配14人,养护道班功能	养护原X630新黄线 K32.824-K46.787路段长 13.963km公路养护	14公里	18公里	X630(新编为 S521)
25		千工岭道班(新建)	S201(X643)K25+000	新征地5亩,配14人,养护道班功能	养护原X643新小线K23.97-K37.0 路段长13.03km公路养护	13公里	15公里	X643(新编为 S201)
26		小丰道班(新建)	S201(X643)K45+100	新征地5亩,配14人,养护道班功能	养护原X643新小线 K37.0-K51.506路段长14.506km 公路养护	14公里	16公里	X643(新编为 S201)
27	玉山县	十七都	G320:K512+500	占用土地9045M <sup>2</sup> 人员配备11人	养护线路G320、X650、Z005	39.33公里	39.33公里	
28		塔山	S202:K110+500	占用土地1902.6M <sup>2</sup> , 人员配备7人	养护线路S203、S202	13.809公里	13.809公里	
29		群力	S203:K111+200	占用土地9223.2M <sup>2</sup> , 人员配备10人	养护线路S202	19.079公里	19.079公里	
30		杨树底	X671:K6+200	占用土地706.9M <sup>2</sup> , 人员配备4人	养护线路X671	10.564公里	10.564公里	
31		冰溪	S203:K105+600	占用土地10924.7M <sup>2</sup> , 人员配备5人	养护线路S203、Z004、YA01	18.517公里	18.517公里	
32		必姆	S203:K91+900	占用土地10040M <sup>2</sup> , 人员配备9人	养护线路Y671、S203、X658	14.775公里	14.775公里	
33		岭下	S203:K75+400	占用土地610.2M <sup>2</sup> , 人员配备5人	养护线路S203	18.346公里	18.346公里	
34		临湖	S201:K177+200	占用土地1586.3M <sup>2</sup> , 人员配备4人	养护线路S201、Y671	9.447公里	9.447公里	
35		白石	X648:K7+500	占用土地257.2M <sup>2</sup> , 人员配备3人	养护线路X648	12公里	12公里	
36		南山	X648:K19+100	占用土地4752.5M <sup>2</sup> , 人员配备6人	养护线路X648	17.428公里	17.428公里	
37		三清	X648:K35+800	无,人员配备3人	养护线路X648	8公里	8公里	
38		童坊道班	S203(S203)K60+000	占用土地3336M <sup>2</sup> , 人员配备10人	养护、应急抢修	29公里	15公里	

39		紫湖道班	S201 (X649) K10+488	占用土地 2000M2, 人员配备 7 人	养护、应急抢修	32 公里	16 公里	
40		双明道班	S202 (S202) K62+850	占用土地 3336M2, 人员配备 12 人	养护、应急抢修	40 公里	20 公里	
41		岩瑞道班	S515 (X653) K7+200	占用土地 1336M2, 人员配备 5 人	养护、应急抢修	16 公里	8 公里	
42	德兴市	九都道班	G237 济宁线 (原 S201): K67+300	占用土地 5.85 亩, 人员配备 12 人	原大二线、新仙线、体界线计 61.912KM	20 公里	20 公里	
43		海口道班	G237 济宁线 (原 S201): K78+600	占用土地 3.678 亩, 人员配备 12 人	原大二线、江暖线计 57.884KM	20 公里	20 公里	
44		银城道班 (小修队)	G237 济宁线 (原 S201): K111+000	占用土地 5.16 亩, 人员配备 11 人	分局管养路段小修作业	100 公里	100 公里	
45		绕二道班	G237 济宁线 (原 S201): K124+800	占用土地 14.985 亩, 人员配备 12 人	原大二线、铁视线计 51.766KM	20 公里	20 公里	
46		花桥道班	S306 仙莲线 (原 S203): K27+400	占用土地 7.5 亩, 人员配备 8 人	原新东线计 59.777KM	30 公里	30 公里	
47		长田道班	S412 (原 S204): K20+000)	占用土地 16.811 亩, 人员配备 22 人	原店河线、汪黄线计 K70.901KM	25 公里	25 公里	
48		香屯道班	原 X729: K15+000	占用土地 1.518 亩, 人员配备 8 人	原潭五线、德三线计 40.335KM	15 公里	15 公里	
49		三 0 八油灶	G237 济宁线 (原 S201): K113+700	占用土地 16.04 亩, 人员配备 22 人	分局管养所有乡道计 49.161KM	40 公里	40 公里	
50		梧风洞道班	S204 (X634) K13+000	占用土地 5 亩、人员配备 10 人	管养旅游公路	20 公里	20 公里	
51		店前道班	S412 (S204) K1+700	占用土地 5 亩、人员配备 10 人、	管养德兴过境公路及德兴昌德、上德高速通道路段	20 公里	20 公里	
52	婺源县	江湾道班	G237(S201): K17+000	占地面积 23 亩, 人员配备 10 人	养护线路有大二线、江中线, 养护里程 34.4 公里	13 公里	20 公里	
53		辛田道班	G351 (S304): K40+100	占地面积 6634m <sup>2</sup> , 人员配备 10 人	养护线路有婺桃线、辛立线, 养护里程 34.444 公里	13 公里	20 公里	
54		清华道班	S303(X720): K0+800	占地面积 1170m <sup>2</sup> , 人员配备 14 人	养护线路有王赋线、金灵线、陀樟线、清吴线, 养护里程 47.382 公里	15 公里	20 公里	



55		古坦道班	S302(X726):K14+300	占地面积 5722m <sup>2</sup> , 人员配备 5 人	养护线路有金灵线、篁戴线, 养护里程 25.368 公里	11 公里	15 公里		
56		中云养护中心	G351(S304):K20+100	占地面积 15 亩, 人员配备 8 人		40 公里	40 公里		
57		G351 外环道班	G351 (S304) K0+500	占地约需 12 亩, 道班养护人员 10 人, 养护道班	G351 外环线养护道班	18 公里	18 公里		
58		许村道班	S303 (X723) K10+000	占地约需 10 亩, 道班养护人员 8 人, 养护道班	S303 赋春-北源篷段、及 S408 养护道班	18 公里	18 公里		
59		浙源道班	S303 (X720) K16+000	占地约需 12 亩, 道班养护人员 10 人, 养护道班	S303 清华-吴楚分源段养护道班兼路政管理中队	18 公里	18 公里		
60	鄱阳县	芦田道班	蛟洵线(原洪老线)K6+200	占地面积 13592.94 m <sup>2</sup> , 人员配备 11 人	养护线路洪老线 0-17.92, 张岭线 0-9.471, 德三线 71.7-83.7	39.391 公里	12 公里		
61		乐丰道班	芜汕线(S208):K108+200	占地面积 7349.94 m <sup>2</sup> , 人员配备 10 人	养护线路石宁线 92.9-116.907	24.107 公里	15 公里		
62		高家岭道班	芜汕线(S208):K63+500	占地面积 3904.45 m <sup>2</sup> , 人员配备 21 人	养护线路石宁线 32.4-80, 岔寺线 0-7.069	54.669 公里	31 公里		
63		金盘岭道班	台小线(S304):K107+350	占地面积 2762.30 m <sup>2</sup> , 人员配备 5 人	养护线路婺源线 100.01-119.133	19.123 公里	12 公里		
64		枫田街道班	石洪线(X093):K11+000	占地面积 530.87 m <sup>2</sup> , 人员配备 2 人	养护线路洪玉线 8.053-15.518	7.465 公里	4.5 公里		
65		船湾道班	石洪线(X703: )K14+000	占地面积 3358.93 m <sup>2</sup> , 人员配备 7 人	养护线路江石线 0-21.85, 33.446-35.069	23.463 公里	16 公里		
66		谢家滩道班	芜汕线(S208):K9+300	占地面积 12246.84 m <sup>2</sup> , 人员配备 11 人	养护线路石宁线 0-32.4	32.4 公里	23 公里		
67		油墩街道班	台小线(S304):K138+050	占地面积 2200 m <sup>2</sup> , 人员配备 11 人	养护线路婺源线 126.66-150.993, 滑银线 30.8-42.04	35.573 公里	35.5 公里		
68		大路口道班	芜汕线(S208):K83+100	占用土地 3882.75 m <sup>2</sup>					设备库
69			朗埠道班	S208 新建 K36+000	大型道班。约占地面积 19800 平方米, 拟建办公楼一幢(三层), 车库 4 间, 材料储备库 4 间, 配备人员 15 人。	日常养护	20 公里	34 公里	新增

70		凰岗道班	S207 (X104) K21+000	大型道班。约占地面积 13320 平方米, 拟建办公楼一幢 (三层), 车库 3 间, 材料储备库 1 间, 配备人员 11 人。	日常养护	15 公里	30 公里	新增
71		响水滩道班	S209 (X710) K33+500	大型道班。约占地面积 13320 平方米, 拟建道班房一幢 (三层), 车库 3 间, 储备库 1 间, 配备人员 13 人。	日常养护	35 公里	50 公里	新增
72	余干县	珠桥道班	G206: K1519+760	占地面积 8 亩, , 人员配备 16 人	养护线路 G206 公路 37.005 公里	37.005 公里	37.005 公里	余干县黄金埠乡珠桥村
73		杨埠道班	S208: K145+200	占地面积 6 亩, , 人员 15 人	养护线路 S208 公路 29.222 公里	29.222 公里	29.222 公里	余干县杨埠乡
74		李渡道班	X687: K13+000	占地面积 1.4 亩, 人员 11 人	养护线路 X687 公路 36.548 公里	36.548 公里	36.548 公里	余干县鹭鸶港乡李渡村
75		管枥道班	S101: K63+000	占地面积 18 亩, 人员 29 人	养护线路 S101 公路 58.37 公里	58.37 公里	58.37 公里	余干县三塘乡管枥村
76		社庚道班	S104: K17+000	占地面积 0.6 亩, 人员 22 人	养护线路 X689 公路 38.9 公里	38.9 公里	38.9 公里	余干县社庚乡社庚村(原 X689)
77		瑞洪道班	S211 (康云线 X692) K26+879	占地面积 10 亩, 建筑面积为 600 平方米, 编制 15 人; 办公场所及职工宿舍等	公路养护及维修	12 公里	12 公里	余干县瑞洪镇 (S211 康云线)
78	万年县	石镇道班	G206: K1480.1	占地面积 18831m2, 人员 16 人	养护线路 G206 国道 32.102km S207(原 X707)6.329km S413(原 X716)3.009km	25.725 公里	25.725 公里	
79		齐埠道班	G353(原 S101): K95.1	占地面积 9480m2, 人员 7 人	养护线路 G353(原 S101)21.798KM	16.032 公里	16.032 公里	
80		大源道班	G353(原 S310): K45.1	占地面积 2664m2, 人员 9 人	养护线路 G353(原 S310)26.401KM Y329 大荷线 4.364KM	14 公里	14 公里	
81		珠山道班	G353(原 S207): K11.7	占地面积 5945m2, 人员 12 人,	养护线路 G353(原 S207)10.535KM S513(原 S310)14.294KM S207 线 19.612KM	19.5 公里	19.5 公里	
82		苏桥道班	S413 (X716) K52+000	13320m2; 12 人; 办公、居住; 材料、设备存放。	S413 万年青云至汪家段小修保养工作	14 公里	14 公里	

83		梓埠道班	S512 (X715) K12+000	13320m <sup>2</sup> ; 10 人; 办公、居住; 材料、设备存放。	S512 石桐线万年段小修保养工作	12 公里	12 公里	
84	弋阳县	徐家道班	320: K608+700	占地面积 6660m <sup>2</sup> , 人员 9 人	养护线路 320 国道、汪乌线、徐铁线、29.156Km	14.578 公里	14.578 公里	
85		中屋道班	320: K621+500	占地面积 14647m <sup>2</sup> , 人员 13 人	养护线路 320 国道、弋杨线、杨箭线、何铁线、杨龟线 45.7194Km	22.8595 公里	22.8595 公里	
86		曹溪道班	汪乌线 K165+900	占地面积 5261.9m <sup>2</sup> , 人员 11 人	养护线路汪乌线、万青线 25.988Km	12.994 公里	12.994 公里	
87		中坂道班	汪乌线 K182+600	占地面积 1207.5m <sup>2</sup> , 人员 7 人	养护线路汪乌线、弋周线 33.896Km	16.948 公里	16.948 公里	
88		花亭道班	弋烈线 K2+300	占地面积 11096m <sup>2</sup> , 人员 12 人	养护线路汪乌线、弋烈线、岔火线、直烈线、水造线 41.125Km	20.5625 公里	20.5625 公里	
89		洪山道班	周洪线 K6+120	占地面积 590m <sup>2</sup> , 人员 5 人	养护线路周洪线 15.245Km	7.6225 公里	7.6225 公里	
90		横峰县	笔架山道班	S205: K72+040	道班占地面积 7533.7m <sup>2</sup> , 配备人员 10 人	养护线路 G320 国道 19.75 公里	19.75 公里	19.75 公里
91	青板道班		S205: K56+700	道班占地面积 6510m <sup>2</sup> , 配备人员 13 人	养护线路 S205 省道 28.415 公里	28.415 公里	28.415 公里	
92	葛源道班		S514: K14+900	道班占地面积 10942.38m <sup>2</sup> , 配备人员 6 人	养护线路 S514 省道 22.203 公里; X674 县道 1.617 公里; Z010 专养 0.33 公里	24.15 公里	24.15 公里	
93	龙门道班		S516: K31+300	道班占地面积 1935m <sup>2</sup> , 配备人员 4 人	S516 省道 15.213 公里	15.213 公里	15.213 公里	
94	岑阳道班		G320: K592+750	道班占地面积 19334m <sup>2</sup> , 配备人员 6 人	X639 县道 4.321 公里; Y147 乡道 3.241 公里; Z011 专养 3.629 公里	11.191 公里	11.191 公里	
95	铅山县	湖坊道班	汪二至高岗公路 K12+700	本道班占地面积 6653.2 m <sup>2</sup> , 人员配备 10 人	汪高线 29.22 公里	16.52 公里	16 公里	
96		新安道班	汪湖至乌石公路 K228+300	本道班占地面积 9289.22 m <sup>2</sup> , 人员人员配备 25 人	汪乌线 (39.445 公里)、店河线 (6.653 公里)、梨叶线 (0.995 公里)、河雷线 (18.08 公里) 总 65.173 公里	24 公里	24 公里	

97	永平道班	汪湖至乌石公路 K266+300	本道班占地面积 12630.3 m <sup>2</sup> ，人员人员配备 30 人	旭鹅线（8.15 公里）、汪乌线（31 公里）、上鹅线（7.405）、铺紫线（8.17 公里）、陈老线（14.93 公里）、永永线（1.475 公里）总 71.13 公里	32 公里	32 公里	
98	石塘道班	汪湖至乌石公路 K9+500	本道班占地面积 1784.33 m <sup>2</sup> ，人员配备 8 人	八英线（20.72 公里）岔石线（0.986 公里）总 21.706 公里	11.22 公里	11 公里	
99	紫溪道班	紫溪至桐木关公路 K0+260	本道班占地面积 964.86 m <sup>2</sup> ，人员人员配备 6 人	紫桐线 15.965 公里	15.965 公里	15 公里	
100	车盘道班	汪湖至乌石公路 K295+300	本道班占地面积 5967.02 m <sup>2</sup> ，人员人员配备 10 人	汪乌线 24.123 公里	14.123 公里	14 公里	
101	篁村道班	S423（X665）K23+000	道班建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、人员配备 15 人、设有办公区、生活区、车库、料场、菜地等	公路正常养护和维修	18 公里	18 公里	
102	杨村道班	S425（X666）K23+000	建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、人员配备 18 人、设有办公区、生活区、车库、料场、菜地等	公路正常养护和维修	18 公里	18 公里	
103	天柱山道班	S425（X666）K58+000	道班建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、人员配备 13 人、设有办公区、生活区、车库、料场、菜地等	公路正常养护和维修	15 公里	15 公里	
104	太源道班	S204（X669）K37+000	道班建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、人员配备 11 人、设有办公区、生活区、车库、料场、菜地等	公路正常养护和维修	11 公里	11 公里	改线大概桩号
总计	104 个						

“十三五”养护中心规划表

表 3-3

序号	县(市、区)	养护中心名称	设置位置 (××公路××桩号)	占地面积	日常作业半径	备注
一、现有养护中心						
1	上饶县	上饶市尚义桥综合养护中心	S311 旭鹅线 K12+160	30 亩	150 公里	市级
2	万年	上饶市杨岭综合养护中心	G206 国道 K1495+329	40 亩	150 公里	市级
3	德兴	德兴市铜都公路综合养护中心	S201 大二线 K111+000	17.4 亩	100 公里	县级
4	鄱阳	鄱阳县田畈街公路综合养护中心	S208 石宁线 K38+819	30 亩	100 公里	县级
5	婺源	婺源中云公路综合养护中心	S304 婺桃线 K20+000	15 亩	100 公里	县级
6	玉山	玉山县必姆公路综合养护中心	S203 新东线 K92+200	15 亩	100 公里	县级
二、新增养护中心						
1	信州区	秦峰养护中心	S201 (X658) K25+500	占用土地约 30 亩	100 公里	
2	婺源县	清华养护中心	S302、S303 (X719) K21+000	占地约需 21.7 亩	100 公里	
3	鄱阳县	工业区养护中心	S306 (S307) K84+800	约占地面积 22 亩	100 公里	
4	弋阳县	漆工养护中心	S205 (S204) K40+500	占用土地约 15 亩	100 公里	
5	铅山县	白马山综合养护中心	S205 新建 上武高速快速通道 K3+200	占地约 22.5 亩	100 公里	

### 3.2.7 公路服务区建设与布局

服务区是公路重要的配套基础设施，是过往车辆、司机和旅客的中继站，承担着停车、车辆加油、加水、维修、洗车、人员休息、住宿、购物、餐饮和娱乐等服务功能，以满足车辆、人员的多种需求。上饶市为生态旅游城市，普通国省道中大部分都通往著名景区，公路不仅满足安全通行的基本需求，对公路的服务水平也提出了更高的要求。但目前国省道配套服务设施很不完善，迫切需要在普通国省道上建设集停车、加油加气、公共服务区、应急保障区、公交服务、宾馆、超市、餐饮等多种功能的公路服务区，目前，正在启动建设婺源国道 G237 月亮湾服务区。“十三五”期间，全市规划建设服务区 23 个，估算总投资 10 亿元。

“十三五”公路服务区规划建设方案一览表

表 3-4

序号	所在县 (市、区)	服务区名称	设置位置			建设规模	估算投资 (万元)	主要功能
			规划后 线路编 号	原线路编 号	桩号			
1	万年县	齐埠服务区	G353	S101	K95+000	占地 30 亩; 人员 16 人	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
2		苏桥服务区	S413	X716	K52+000	占地 30 亩; 人员 16 人;	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
3	铅山县	永平综合服务区	G237	S205	K268+000	建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、 人员配备 26 人	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
4		新滩综合服务区	S522	S205	K13+000	建设规模约 6700 m <sup>2</sup> 、 人员配备 24 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
5	广丰区	广丰湖里服务区	S201	X643	K0+000	新征地 12 亩, 配 16 人	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
6	信州区	十里服务区	G353	S201	K209+300	9000M2, 配 16 人	600	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
7		秦峰服务区	S201	X658	K20+500	20000M2, 配 16 人	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
8	上饶县	华坛山服务区	G237	S201	K155+150	占用土地约 50 亩, 人员配备 30 人。	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
9	鄱阳县	碧山服务区	G236	S208	K32+400	占地面积约 4165 m <sup>2</sup> , 配备人员 8 人.	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
10		芝田服务区	G236	S208	K83+300	占地面积约 19800 m <sup>2</sup> , 配备人员 10 人.	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
11		洪门口服务区	S207	X707	K0+050	占地面积约 1880 m <sup>2</sup> , 配备人员 6 人.	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
12		杨梅桥服务区	S306	新建		占地面积约 4560 m <sup>2</sup> , 配备人员 10 人.	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
13	德兴市	店前服务区	G237	S201	K119+000	占地 30 亩; 人员 16 人;	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区

14		香屯服务区	S306	S307	K14+000	占地 30 亩；人员 16 人；	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
15	弋阳	徐家服务区	G320	G320	K621+500	14647m <sup>2</sup> \13 人	800	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
16		陈谷音服务区	G353	S205	K194+500	5261.9m <sup>2</sup> \11 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
17	玉山县	童坊服务区	S306	S203	K60+000	13335m <sup>2</sup>	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
18	余干县	管枥服务区	G353	S101	K63+000	占地面积 18 亩，编制 29 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
19		杨埠服务区	G236	S208	K148+900	占地面积 5 亩，编制 16 人	600	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
20	婺源县	月亮湾服务区	G237	S201	K35+100	占地约需 15 亩，人员 15 人	2000	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
21	婺源县	赋春服务区	G351	S304	K48+000	占地约需 15 亩，人员 15 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
22	婺源县	清华服务区	S302、S303	X720、X719	K20+500	占地约需 15 亩，人员 15 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
23	婺源县	江湾服务区	G237	S201	K16+100	占地约需 15 亩，人员 15 人	500	停车区、加充区、公共服务区、公路交通应急保障区、公交服务区、宾招区
合 计							15900	



### 3.2.8 中长期国省公路网换养方案

“十三五”期间，江西省普通国省道将逐步调整完毕，大量的新增普通国省道并未列入公路管理部门的管养范围内，由交通运输部门进行管养，而公路管理部门也管养了一部分农村公路。根据江西省公路管理体制，普通国省道的管养责任主体是公路管理部门，农村公路的管养责任主体是交通运输部门，由此产生了公路换养问题。

路网重新规划布局后，上饶市普通省道总里程 1761 公里，其中，交通部门、省交通集团管养管养 887 公里（含规划拟新建公路），公路局管养 958 公里。为理顺公路管养关系，划清管养职责，按照省级交通公路部门要求，在“十三五”期末基本达到公路部门管养普通干线公路、交通部门管养农村公路的总体目标，我局自 2016 年开始逐年进行公路换养工作。

公路换养坚持的基本原则：

1、坚持达标一条换养一条。即普通省道经过改建达到三级以上公路标准后再进行换养。

2、不达标公路不进行换养，且不考虑安排路面大中修计划，要修建就要按照升三级以上标准修建。

3、公路换养与省道升级改造规划统筹考虑，安排省道升级改造计划时，公路换养方案要同步到位。

4、对普通省升三级地方政府积极性高，资金投入大的县（市、区），公路部门至职权范围内也支持县里其他公路项目。

公路换养总体安排，现有省道中由交通部门、省交通集团管养 887 公里（含规划拟新建公路），公路局目前仍管养农村公路 445 公里。根据省里要求，在 2016-2018 年要基本完成公路换养的目标，公路换养分年度实施目标为：2016 年换入省道 226 公里、换出县乡道 167 公里；2017 年换入省道 132 公里、换出省道 129 公里；2018 年换入省道 528 公里、换出省道 147 公里。具体线路换养方案见《上饶市“十三五”普通省道换养方案表》

上饶市“十三五”普通省道换养方案一览表

表 3-5

序号	所在县(市、区)	拟换入国省道									拟换出县乡专道								备注
		路网调整后线路编号及名称	路网调整前线路编号及名称	调整前桩号	里程	修建年限	技术等级	宽度	路面状况	原管养单位	线路编号及名称	里程	桩号	修建年限	技术等级	宽度	路面状况	原管养单位	
合计					887.7							445.476							
一、2016年换养					226.301							167.605							
1	铅山县	S205 瑶鹅线	新建外环路上武快速通道	新建	16.925	2009	一级	22	油路	铅山县交通局	X660 铺紫线	8.17	K0-K8.17	1992	三级	7	良好	铅山公路分局	
2		S522 董汪线	新建	新建	7.6	2015	一级	22	油路	铅山县交通局	S204 店河线	3.204	K82.839-K86.043	2000	二级	9	良好	铅山公路分局	原线路
3											S205 汪乌线	7.65	K244.35-K252	2009	二级	9	良好	铅山公路分局	原线路
4											X638 上鹅线	7.405	K0-K7.405	2010	三级	7	良好	铅山公路分局	
5	广丰区	S201 紫岭线	X630 新黄线	K28.838-K32.824	3.986	1998	二级	路面 9m, 路基 12m	较好	广丰交通局	X676 慈骑线	6.393	K0-K6.393	1997	二级	路面 9m, 路基 12m	一般	广丰公路分局	
6		G353 宁福线	S201 大二线	K215.579-K228.585	13.006	2005	一级	路面 22m, 路基 32m	较好	广丰交通局	X640 东毛线	5.743	K0-K5.743	2001	二级	路面 9m, 路基 12m	较好	广丰公路分局	
7	上饶县	S521 排山-黄市	X630 新田-黄狮	K22.42-K18.77	3.65	2004	三级	6.5	水泥路	上饶县交通局	东黎线	3.07	0-3.07		等外		沥青路	上饶公路分局	
8	鄱阳县	S306 仙岩-莲湖	S307 德三线延伸线(新增道路)	K0-K23.864	23.864		二级			鄱阳县交通局	X708 张家-泗溪	9.471	K0-K9.471		四级	6米	水泥路面	鄱阳公路分局	
9											X709 铁路前-江埠	7.9	K0-K7.9	1979	三级	7米	沥青路面	上饶市公路管理局鄱阳分局	
10											X703 江家桥-石门街	4.498	K0-K4.498	1929	二级	9米	沥青路面	鄱阳公路分局	
11											S307 德兴-三庙前	1.383	K94.549-K95.932	1952	二级	9米	沥青路面	鄱阳公路分局	
12	德兴市	S204 李宅-太源	新建高速、高铁连接线	K0	5.9	正在修建	二级	12	沥青路面		X730 浮溪口-昭林	11.02	0-11.02	正在修建	三级	7	沥青路面	德兴公路分局	

13		S204 李宅-太源	X634 铁钉山-桐西坑	K22.646	7.845	正在修建	三级	7	沥青路面	德兴交通局	X73 体泉-界首	12.66	0-12.66	2003	三级	7	沥青路面	德兴公路分局			
14		S205 瑶里-鹅湖	S310 万村-青云	K6.988	6.698	1997	四级	6	砼路面	德兴交通局											
15	玉山县	S201 紫湖-岭底	X649 紫湖-花山	K10.488-K0.000	10.488	1987	三级	6.5	水泥砼	玉山交通局	X650 太平桥-石牌	7.267	K0-5.769 K6.639-8.137	1989	四级	5	砂石路	玉山公路分局			
16			Z001 三清山环山公路	K10.718-K0.000	10.718	2001	二级	8	水泥砼	玉山交通局	X671 十里山-坊头	10.564	K0-10.564	2012	三级	7	油路	玉山公路分局			
17											YA01 玉山一横街路口	1.324	K0-1.324	2000	二级	9	水泥砼	玉山公路分局			
18											Z006 收费站-冰溪镇	2.237	K0-2.237	2004	一级	18	沥青砼	玉山公路分局			
19											Z005 双明-七一水库	1.909	K0-1.909	1996	四级	5	砂石路	玉山公路分局			
20	余干县	S211 康山-云山	X692 院前-官山	K8.449-K26.879	18.43	1999	三级	8.5	水泥混凝土	余干交通局	X687 余干-信丰	22.153	0-22.153	2012	四级	7	水泥砼路面	余干公路分局			
21	婺源县	G237 济宁-宁德	S201 大畈-二渡关婺源县绕城	36.7-46.809792	10.11	2016	一级	17	沥青砼	新建	X721 江湾-中村	27.632	0-27.632	2007	三级	7	沥青砼	婺源公路分局			
22	弋阳县	S205 瑶鹅线	S310 万青线	K20.141-K13.695	6.446		四级	5	砼路面	弋阳交通局	Y164 铁何线	5.952	0-5.952		四级	5	砼路面	弋阳公路分局			
23	玉山 德兴	S202 白东线	S202 新仙线	12.215-92.85	80.635	2002年	二级	9	沥青	省交通集团											
二、2017年换养					132.596							129.97									
24	铅山县	S204 李太线	X669 汪高线	K29.22-K33.299	4.079	1996	四级	5	水泥路面	铅山县交通局	X664 八英线	20.72	K0-K20.72	2006	三级	7	良好	铅山公路分局			
25			Y130 太佛线	K0-K5.669	5.669	2006	四级	5	水泥路面	铅山县交通局											
26			Y129 茅佛线	K0-K0.205	0.205	2008	四级	5	水泥路面	铅山县交通局											
27			Y135 佛金线	K0-K5.141	5.141	2007	四级	5	水泥路面	铅山县交通局											
28	广丰区	S521 排黄线	X630 新黄线	K22.42-K28.838	6.418	1995	三级	路面7m, 路基8.5m	一般	广丰交通局	X641 毛大线	8.066	K0-K8.066	1999	二级	路面9m, 路基12m	较好	广丰公路分局			
29	上饶县	S203 郑坊-五府山		K17-K29.8	12.8	在建	二级	沥青混凝土	上饶县交通局	上鹅线	3.538	4.79-8.328	1950	二级		沥青路	上饶公路分局				

30											上鹅线	8.163	12.629-20.792	1950	三级		水泥路	上饶公路分局	
31	鄱阳县	S209 彭泽-都昌	X278 南岭-蔡岭	K32.287-K39.523	4.236	1978	四级	3.5米	水泥路面	鄱阳县交通局	X699 岔路口-寺山	7.069	K0-K7.069		二级	9米	沥青路面	鄱阳公路分局	
32			C666 杨畈-高家山	K0-K0.524	0.524	1981	等外	3.5米	砂石路面	鄱阳县交通局									
33			Y310 高岭山-周畈	K1.215-K3.344	2.129	1977	四级	5米	砂石路面	鄱阳县交通局									
34			X710 滑石坦-金家	K17.52-K30.8	13.28	1975	四级	6米	水泥路面	鄱阳县交通局									
35	德兴市	S204 李宅-太源	X732 小关-闵田畈	K3	12.651	2011	四级	6	砼路面	德兴交通局	Y391 杨村-化工厂	4.4	0-4.4	1999	四级	5	砼路面	德兴公路分局	
36			X733 江田-李宅	K15	10.697	2001	三级	7	沥青路面	德兴交通局	Y392 坑口-金矿	3.5	0-3.5	2001	四级	5	砼路面	德兴公路分局	
37			S407 海口-李宅	Y388 源头至李宅	K7.834	7.834	1997	四级	6	砼路面	德兴交通局	Y398 胜利亭-南墩	5.5	0-5.5	2005	四级	5	砼路面	德兴公路分局
38			S407 海口-李宅	新建	K0	4.472	拟建	二级	12	沥青路面	德兴交通局	X735 古井头-双河口	16.908	6.872-23.78	2005	四级	5	砼路面	德兴公路分局
39												Y390 乌风洞-曾家	6.158	0-6.158	正在修建	三级	7	沥青路面	德兴公路分局
40	弋阳县	S204 李太线	X737 汪杨线	K20.58-K29.361	8.781		四级	5	砼路面	弋阳交通局	Y162 徐铁线	12.4	0-12.4	2006年	四级	6	沥青路面	弋阳公路分局	
41	县婺源	G351 台州-小金	S304 婺源-桃树源县城绕城	0-10.5	10.5	2017	一级	17	沥青砼	婺源县交通局	Y383 沱口-障村	7.5	0-7.5	2004	三级	7	沥青砼	婺源公路分局	
42											Y377 石岭-洪村	2.379	0-2.379	2006	四级	5	沥青砼	婺源公路分局	
43											Y363 甲路-中云	1.64	0-1.64	2006	四级	7	沥青砼	婺源公路分局	
44		S303 浙源-临港	X723 万田庄-香屯	0-23.18	23.18	1970	三级	6	沥青砼	婺源县交通局	X090 东流-董家山	8.27	8.944-17.214	2007	三级	7	水泥砼	婺源公路分局	
45											Y371 辛田-立新煤矿	9.93	0-9.93	2011	四级	9	沥青砼	婺源公路分局	

46											Y384 岔路口— 星江桥	3.829	0-3.829	1981	三级	7	沥青砼	婺源公路 分局	
三、2018年换养					528.803							147.901							
47	铅山县	S425 永篁线	X666 陈老线	K22.555-K68.696	46.141	2006	四级	5	水泥路面	铅山县交通局	Z001 永永线	1.475	K0-K1.475	2005	油路	7	良好	铅山公路 分局	
48			C167 篁中线	K0-K3.102	3.102	2006	四级	5	水泥路面	铅山县交通局	Z002 梨叶线	0.995	K0-K0.995	2000	油路	18	良好	铅山公路 分局	
49			C168 中线	K0-K3.053	3.053	2006	四级	5	水泥路面	铅山县交通局	Z004 岔石线	0.986	K0-K0.986	2006	油路	7	良好	铅山公路 分局	
50		S423 紫桐线	X665 紫桐线	K15.965-41.385	25.42	2005	四级	5	水泥路面	铅山县交通局	X662 河雷线	18.08	K0-K18.08	2005	油路	7	良好	铅山公路 分局	
51	广丰区	S521 排黄线	X630 新黄线	K32.824-K46.787	13.963	1996	开始 5.467KM 为二级, 剩余 8.496KM 为四级	路面 5-9m,路 基 8.5-12m	一般	广丰交通局									
52		S201 紫岭线	X643 新小线	K23.97-K45.285	21.315	1994	四级	路面 5m, 路基 7m	一般	广丰交通局									
53		S201 紫岭线	X643 新小线	K45.285-K50.285	5	1995	等外	路面 4m, 路基 6m	较差	广丰交通局									
54	上饶县	S203 郑坊-五府山		0-17	17.1	待建	一级		拟建水泥路	上饶县交通局	上坑线	15.802	4.486-20.288	1957	三级		水泥路	上饶公路 分局	新建
55		S203 郑坊-五府山	X624 上饶-杨庄	K45.928-K46.747	0.819	1995	四级	4.5	砂石路	上饶县交通局	郑华线	15.65	0-15.65	1958	四级		水泥路	上饶公路 分局	
56		S203 郑坊-五府山	X625 上饶-杨庄	K46.747-K64.556	17.809	1995	四级	6	水泥路	上饶县交通局	王肖线	0.913	0-0.913	1974	等外		水泥路	上饶公路 分局	
57		S203 郑坊-五府山	X626 上饶-杨庄	K64.556-K73.703	9.147	1995	等外	3.5	无路面	上饶县交通局	王肖线	3.372	0.913-4.285	1974	等外		砂石路	上饶公路 分局	
58												军支线	2.377	0-2.377		等外		沥青路	上饶公路 分局
59	德兴市	S306 仙岩-莲湖(南外环)	新建南外环路	K0	17	拟建	二级	12	沥青路面		Y400 瑞港- 电站	1.8	0-1.8	2005	四级	5	砼路面	德兴公路 分局	
60		S408 香屯-许村	X723 万田庄-香屯	K33.433	4.398	2007	四级	6	砼路面	德兴交通局	Y401 香屯- 小港	1.616	0-1.616	2005	四级	5	砼路面	德兴公路 分局	
61		S408 香屯-许村	C038 货场-香屯	K1.054	0.158	2007	四级	6	砼路面	德兴交通局	X738 汪家- 黄金山	19.755	0-19.755	2003	三级	7	沥青路面	德兴公路 分局	
62		S204 李宅-太原	X736 绕二-余家墩	K8.9	5.092	1977	等外	5	砼路面	德兴交通局	X739 炉湾- 寺源坞	6.487	0-6.487	1998	二级	9	沥青路面	德兴公路 分局	

63		S204 李宅-太源	X737 汪家-杨达桥	K13.538	7.042	2003	四级	6	砼路面	德兴交通局	Z003 长田-黄柏	1.976	0-1.976	1998	三级	7	沥青路面	德兴公路分局
64											Y393 杨村-东矿	2.75	0-2.75	1999	四级	5	砼路面	德兴公路分局
65											Y394 新营-盘田	2.822	0-2.822	2003	四级	5	砼路面	德兴公路分局
66											Y395 徐家坊-花林	2.571	0-2.751	2005	四级	5	砼路面	德兴公路分局
67											X729 潭埠-五星	2.048	17.829-19.874	2014	三级	7	沥青路面	德兴公路分局
68											X729 潭埠-五星	16.877	16.877-0	2010	二级	9	砼路面	德兴公路分局
69											Y406 坑口-立新	1.418	0-1.418	2010	二级	9	砼路面	德兴公路分局
70	余干县	鄱湖旅游公路余干-进贤	鄱湖旅游公路余干-进贤	K80.655-K142.415	53	待建	一级		沥青路面	余干县交通局	X727 余干-瑞洪	10.124	0-10.124	2011	四级	7	水泥砼路面	余干公路分局
71		S303 浙源-临港	C119 铜锣山-许坞	4.078-0	4.078	2001	四级	4	水泥砼	婺源县交通局	Y373 赋春-一峰庵	12.173	0-12.173	2004	三级	18	沥青砼	婺源公路分局
72		S303 浙源-临港	C120 汪村-北源篷	2.624-0	2.624	1978	等外	4.5	无	婺源县交通局	Y372 冷水亭-鸡山	1.945	0-1.945	1965	四级	5	砂石路	婺源公路分局
73	婺源县	S408 香屯-许村	X723 万田庄-香屯	23.18-33.433	10.253	1970	四级	6	水泥砼	婺源县交通局	Y337 鹤溪-李坑	3.889	0-3.889	2001	三级	7	沥青砼	婺源公路分局
74		S303 浙源-临港	X720 清华至吴楚分源	32.6-15.3	17.3	1976	四级	6	水泥砼	婺源县交通局								
75		S302 紫阳-曲阿里	C197 程村-瑶里	0-1.6	1.6	2013	等外	5	无	上饶市婺源县交通局								
76		S201 紫湖-岭底	X658 横街-七里门	K0.00-K10.61	10.609	2004	四级	5	水泥砼	玉山交通局								
77			S653 飞机场-清边	K12.539-K0.000	12.539	1987	三级	6	水泥砼	玉山交通局								
78	玉山县	S515 岩瑞-冰溪	S652 会英亭-花屋	K4.817-K9.553	4.736	1995	三级	6	水泥砼	玉山交通局								
79		S306 仙岩-莲湖	S203 新营-东阳	K60-K65.063 K36.285-K50	18.715	1934	四级	6.5	水泥砼	玉山交通局								
80		S306 仙岩-莲湖	S203 新营-东阳	K60-K50	14	1934	三级	6.5	水泥砼	玉山交通局								
81	弋阳县	S206 中樟线	X685 摘圣线	K7.402-K0	7.402		四级		砼路面	弋阳交通运输局								
82	万年县	S513 珠山-青云	X716 镇桥-挡下	K0-K4.574	4.574	2016	二级	10.5		万年县交通局								

83		S413 湖云-锦江	X714 峡岭-珠湖山 X716 石镇-当下 X119 镇桥-当下	K23.7-K19.3 K22.8-K59.7 K49.5-K55.6	45.2	2018	二级	9			万年县交通局									
84		S512 石镇-桐山	X715 黄柏刘-桐山	K0-K19.2	19.2	2018	二级	9			万年县交通局									
85	鄱阳县	S208 谢家滩-岗上积	新建	K0-K45	45	规划	二级				鄱阳县交通局									
86			新建(珠湖-三岔口)	K0-K0.958	0.958		二级				鄱阳县交通局									
87		S413 湖云-锦江	X709 铁路前-江埠	K29.14-28.537	0.606	1979	四级	6米	水泥路面		鄱阳县交通局									
88			X714 峡岭-珠湖山	K24.57-K23.74	0.828	1996	四级	5米	水泥路面		鄱阳县交通局									
89			S512 石镇-桐山	X715 黄柏刘-桐山	K19.06-K21.777	2.718	1996	四级	5米	水泥路面		鄱阳县交通局								
90				X709 铁路前-江埠	K22.7-K21.435	1.265	1979	四级	5米	水泥路面		鄱阳县交通局								
91			S207 蛟潭-洵口	X104 新桥-柳树下	K8.255-K34.513	26.258	2003	四级	6米	水泥路面		鄱阳县交通局								
92			S410 石门街-洪源	X093 洪源-玉田	K32.703-K22.106	10.597	2004	三级	6米	水泥路面		鄱阳县交通局								
93			S410 石门街-洪源	X093 洪源-玉田	K22.106-K15.518	6.588	2004	四级	5米	水泥路面		鄱阳县交通局								
94			S410 石门街-洪源	X703 江家桥-石门街	K33.446-K21.85	11.596	1929	四级	7米	水泥路面		鄱阳县交通局								

### 3.3 养护科学决策系统建设与应用

在养护任务愈重、资金压力愈大、资金拨付与管理更为规范的发展形势下，切实提高上饶市普通国省干线公路养护科学决策能力，实现在最佳时间对最需要养护的路段实施最恰当的养护方案，最大限度发挥资金效益也愈加重要和迫切。

#### 3.3.1 路网定期检测

建立市级公路网管理与应急指挥中心，与省级公路网管理与应急指挥中心对接；明晰各级平台责任、工作机制和业务流程，构建信息互通、协同高效的公路网监测与应急处置平台体系，建立配套的建设、运维资金保障机制。

#### 3.3.2 公路基本信息采集

“十三五”期间，强化上饶市普通国省道公路网络基本信息采集和监控保障能力，加快推进重要路段监控设施建设，确保普通国省道公路网络的可视、可测、可控，提升监测数据实时在线率，重点加强监测数据的分析和应用，准确掌握公路实时动态和信息，为应急处置和指挥调度的科学决策提供支撑。

#### 3.3.3 公路桥梁技术状况数据

严格执行交通运输部桥梁管理十项制度和《国家干线公路网技术状况监测数据报送制度（暂行）》。继续加大桥梁隧道安全管理力度，提升桥梁隧道安全管理水平；安排专项检查检测资金，加大公路大型桥梁及特殊结构桥梁检查、检测力度，开展桥梁运行状况分析；建立省、市两级桥梁安全监管机制，实行危桥改造时限责任制和挂牌督办制度。同时建议采用桥梁管理系统，依托桥梁管理系统收集并管理所属普通桥梁和涵洞的建设期信息和养护管理信息等，例如：收集建设期内桥梁结构的设计基本信息及投资等、设计和施工等建管责任单位和责任人等信息、经常性检查和定期检查及特殊检查结果的保存等。此外桥管系统还提供对桥涵结构的技术状况评价的功能。

#### 3.3.4 交通流量采集

进一步加大道路基础数据采集设施的投入，通过科学的统筹规划，根据路网流量大小、速度、分布、拥挤程度等交通情况，完善普通国省干线公路交通量观测点（包括视频监控）的布局，掌握上饶市路网的运行特征，评价路网的运行效能；规范现有交通流



量采集设备的维护与保养管理办法，明确相关管理部门职责，督促各使用部门依规范执行保养维护工作，完善各项设备档案，建立长效发展机制；加大交通流量数据处理分析工作，开发高效的数据分析软件，配足数据分析专业研究人员，提高数据的分析利用程度，提升管理决策科学化水平，全方位地整合信息资源，最大限度地共享信息，提升管理效率。

### 3.3.5 大数据分析系统

大数据和云计算都是当前热门话题，在很多领域中的到广泛的应用。大数据在高速公路运营管理中的运营主要表现在两个方面。一是增收堵漏，识别偷逃通行费行为，通过分析收费数据，对出入口车牌不一致、经常性超时使车辆，查找换卡车辆信息；也可通过车牌抓拍系统，对比经常计重逃费、绿通车辆违规加大检查力度，实现增收。二是营运的分析与预测，通过分析周边区域的经济形势、人口状况、产业结构，年高速公路车流量变化、通行费收入状况、路网结构等，进行流量预测与分析。另外，针对市场化程度高的运营主体（主要是指高速公路上市公司），还可以通过数据分析进行市场营销。通过建立的大数据分析平台可以准确分析用户的购物行为。高速公路相关运营主体在对应领域，通过大数据分析来开展市场营销工作也可称为一个思考的方向。“十三五”期间，上饶可以探索建立普通国省干线公路大数据分析系统，提高公路数据中心的资源利用率、单位空间计算能力，同时有效降低维护成本，为公路养护进行提供支持和保障。

### 3.3.6 工程决策与预防性养护安排办法

按照全寿命周期养护成本支出理念，加快推进预防性养护制度化，实现公路养护由被动防治向主动预防转变。大力研发推广预防性养护专业设备和技术，发挥提高公路养护投资的综合效益。建议加快建立覆盖全市国省干线的路产管理系统，对普通国省干线公路定期检测，形成动态评估数据库，根据数据库中项目紧迫性制定预防性养护项目库和大中修养护项目库，根据预防性养护目标，制定每年养护计划，测算每年所需要的养护资金，加强与财政部门沟通，建立公路养护专用资金，重点针对预防性养护，对预防性养护完成任务较好的各设市区，从市级层面，建立奖励机制，实现预防性养护的可持续发展。

### 3.4 养护机械化与技术应用

根据上饶市不同区域、不同等级公路的养护特点，分类推进机械化进程，鼓励有条件的地区和路段率先实现养护机械化，提高日常养护质量。结合区域养护应急保通中心建设，加大养护机械化配置力度，加快基层养护站（点）日常养护和应急抢通设备机具的配备更新，逐步实现日常养护和应急抢通机械配置标准化、系列化，达到《公路养护技术规范（JTG H10-2009）》每 100 公里养护机械配备标准（日常养护机械 13-22 台/100 公里，交通安全设施维修机械 5-7 台/100 公里，除雪清方排障抢险机械 7-13 台/100 公里，沥青路面养护维修机械 15-17 台/100 公里，水泥砼路面养护维修机械 24-27 台/100 公里，路基养护维修机械 4 台/100 公里）。发挥市场机制作用，通过签订长期养护合同、招投标约定等方式，引导和鼓励养护企业加大投入，提高养护机械化水平。支持养护机械生产企业引进、研发生产成本低、功能全的系列养护装备，满足养护实际需求。

### 3.5 养护管理机制改进措施

#### 3.5.1 继续推进养护中心建设

结合现状和规划的市、县级综合养护中心，科学布局，合理覆盖其作业范围，稳步提升各养护中心的专业技能和机械化水平，实现养护应急资源整合，养护队伍精兵简政，养护作业挖潜增效。“十三五”期间，进一步扩大上饶公路应急处置辐射范围，计划全面完成 XXX 养护中心等共计 6 个综合养护中心的建设任务。

#### 3.5.2 进一步培育专业化队伍

建立培养上饶市公路应急抢险保通专业化队伍，在积极培育公路养护市场的同时，加快组建以上饶市公路管理机构现有力量为主体的不以盈利为目的的公路应急养护中心以及专业化的公路应急抢险保通队伍。充分发挥武警交通部队作为国家级公路应急抢险保通专业力量的优势，按照有关规定承担部分具有重要意义的国（边）防公路的养护保通以及重大突发事件的应急救援与处置工作。逐步落实重要的公路桥梁和隧道由武警部队守护。长、大桥隧还应根据需要组建必要的专业化养护队伍，提高其应急处置与养护保障能力。

### 3.5.3 开展养护市场化试点

科学界定上饶市现有公路养护管理单位的类别和性质。建议将市公路局逐步转化为行政机构，侧重行使计划管理、投资管理、规则管理等行政管理职能；将县级公路局、县级养护中心（包含应急和监测）以及中心道班逐步转为公益类事业单位，主要负责承担日常巡查、交通量调查、养护数据积累以及应急抢通等工作任务。

对于其他公路养护管理单位需要剥离其行政管理职责，实行市场化改革，鼓励成立养护公司（包含小修队伍），每县约 15-20 人，承担小修等相关业务，小道班可通过在“十三五”时期提高机械化水平，优化整合为中心大道班，对于施工企业、监理、设计院等进行剥离。

### 3.5.4 探索路段管理新模式

“十三五”期间，针对现状公路管理模式进行优化，结合上饶市普通国省干线公路未来发展趋势，积极探索上饶市路段管理新模式，试点将公路划分为若干路段，将这些路段的养护管理工作划分到各养护企业或单位，实行养护成效评价机制，制定考核奖惩办法，为上饶市普通国省干线公路持续优质、健康发展开辟新模式。

### 3.5.5 加强养护资金管理

按照统筹发展以普通公路为主的非收费公路体系和以高速公路为主的收费公路体系的思路，分类建立公路养护资金保障机制；严格规范养护资金使用管理，充分发挥养护资金使用绩效是解决养护资金不足问题的重要途径，稳步推动养人与养路资金分离管理，养护行政事业经费全部纳入各级政府年度财政预算，加强养护工程的过程管理，通过技术、管理等多种手段降低养护成本，提高养护资金使用效率。

### 3.5.6 保障重点线路养护目标完成

制定年度重点线路养护目标，提高思想意识，针对重点线路的路基、路面等结构性能进行不定期检查，消除安全隐患。加大重点线路养护资金落实程度，严格规范养护资金的使用管理，不断提升机械化、社会化养护水平，把好质量关、制定奖惩考核办法，全面保障重点线路的养护目标顺利达成。

## 3.6 养护管理体制改革的建议

### 3.6.1 养护资金保障建议

建立公路部门历史债务偿还机制。一是开展历史债务清理甄别工作，对上饶市普通国省干线公路养护资金历史债务进行全面摸底，配合财政部门对地方政府负有偿还责任的普通国省干线养护存量债务进行逐项甄别，并分类纳入预算管理；二是明确债务偿还主体责任，按照“谁借款、谁偿还，谁担保、谁负责”的原则，建立上饶市普通国省干线公路养护建设单位和受益单位“责权利”和“借用还”相统一的债务偿还机制，明确各方权利、义务和责任；三是建立债务偿还资金制度，新增成品油消费税收入中每年安排用于政府还贷二级收费公路撤站债务偿还的专项资金及时到位后，每年按债务余额的一定比例再设立偿债准备金，以防范风险发生；四是推行债务信用评级制度，对债务信用差的责任单位，实施跟踪监督，并严格限制其支出行为，不准新上养护大修和升级改造项目；五是严格执行最终债务人制度，最终债务人应按举借政府债务时出具的承诺承担偿债责任，最终债务人的法定代表人为偿债责任人，承担偿还养护资金历史债务领导责任。

### 3.6.2 试点省管县公路养护预算管理

“十三五”期间，在省管县试点公路养护预算管理，上级公路管理部门参与试点县的年度公路养护预算编制工作，建立试点县公路养护预算管理评价体系，针对年度预算执行情况进行打分评价，总结先进经验，提出整改措施，为更大范围内的公路养护预算管理提供经验。

## 第四章 科技与人才

### 4.1 科技应用与创新

#### 4.1.1 公路交通科技研究与应用发展趋势

公路科技研究与应用发展主要是公路建设技术、公路运输技术和公路网运营技术等三大技术领域，形成比较完整的公路交通技术体系。

公路建设技术。

主要包括：(1)高等级公路路面修筑关键技术。研究开发改性沥青，提高沥青路面的使用性能和长期使用寿命；(2)大跨径深水基础桥梁的整套技术；(3)山区高等级公路建设技术。研究解决公路长大隧道、高弯坡斜桥、深挖、高填边坡稳定和巨粒土路基压实等关键技术；(4)特殊地区高等级公路修筑技术。季冻土地区、干旱缺水地区、黄土高原地区、沙漠地区、过湿土地区的路基稳定技术、多年冻土地区公路修筑技术、土基加固、路基增强剂的开发及路基排水技术；(5)高等级公路维修养护技术。研究开发高等级公路路面性能评价技术及检测设备，研究改性沥青稀浆封层、混凝土路面断裂分析及防治技术、路面表面功能性恢复等关键技术；(6)大型高效路面施工、养护机械开发及产业化。

公路运输技术

主要包括：(1)客、货运输信息系统以及现代物流示范工程。采用计算机网络等高新技术，建立客运信息系统和货源信息系统；(2)场站建设技术。包括货物分检与配载技术、车辆调度技术、货物跟踪技术、场站装备开发等；(3)公路运输装备开发。重点开发进而产业化的技术和装备包括：高档客车与专用车辆，车辆检测诊断与节能技术。

公路网运营技术

主要包括：(1)数据库与管理信息系统技术。建立国家与省级数据库，同时开发预测、评价、规划、养护、运行系统，为公路网的宏观与中观管理提供技术手段；(2)公路智能运输系统(ITS)技术及示范工程。在已有路网条件下，研究开发数据采集和网络控制技术，并突破一些关键性技术，提高路网的安全性、畅通性和有效性，以充分发挥路网的能力和水平，促进路网建设由粗放型向集约型转变。

此外，公路交通环保和可持续发展方面的研究，正日益受到人们的重视，并逐渐成

为公路优先发展技术的又一新领域。

#### 4.1.2 “十三五”科技研究与应用的发展思路及目标

科技研究与应用是一个长期的过程，“十三五”时期是上饶市公路科技研究与应用的重要时期。要明确发展思路与目标，稳步推进实施。

围绕公路建设项目的系统化管理开展科技创新。以系统工程的理论指导整个建设管理活动，将系统工程的观点、方法和现代信息技术引入公路建设管理中去。逐步实现从项目可行性研究、项目中间实施、项目后评估、项目维护等各个阶段在内的使用年限期间的闭合回路式的系统管理，提高公路建设与养护的现代化管理水平。

围绕公路建设中需要解决的工程技术问题开展科技创新。结合在建项目的不同地质条件和影响因素，针对工程建设中需要解决的问题，如路面修筑、路基排水、质量无损检测、以及特殊土质处理等重大技术问题开展科技攻关，降低建设成本、提高工程质量和使用寿命。提高公路建设的质量、速度和效益。

围绕解决目前普遍存在的路面早期功能性和结构性破坏问题开展科技创新。针对上饶市境内采用的不同结构组合、不同结构层材料、不同使用环境等因素进行病害防治措施研究，为有效延长路面使用年限，提高建设投资效益提供技术支持。

围绕提高道路运输的效率和效益开展科技创新。着力推进现代化运输系统和管理技术的应用研究，以建设现代物流服务系统为重点，以信息技术为突破，开发汽车维修、节能降耗和环境保护等关键技术，实现运输设施装备和运营管理的有效集成，提高运输效益和为社会服务的能力。

围绕促进交通信息化发展开展科技创新。积极引进吸收其它行业、领域的创新成果特别是信息技术，结合公路交通实际特点开展二次创新，在加快以“三网一库”为核心的政府信息系统建设的同时，推进信息技术在施工养护、通信收费、交通监控、运输调度、维修救援等方面的应用，实现以信息化带动工业化和提升传统交通产业的目的。

围绕可持续发展的公路系统建设目标开展科技创新。按照可持续发展公路系统建设的总体要求，围绕通行功能、资源利用和环境保护等具体目标开展软科学研究，并通过科学、合理、全面的规划和实施，达到既能保证资源的有效利用、环境系统的动态平衡，同时又能很好地满足上饶市经济发展和居民出行的通行要求。

### 4.1.3 加快科技发展措施

#### 规划实施的组织体系

由上饶市各级公路管理部门、有关科研机构和交通企业等共同实施，积极调动业内外、省内外科技资源为上饶公路运输发展服务。统筹科技研发、成果推广、信息化和软科学项目的实施，完善公路交通运输科技计划管理体系。全市各级公路管理部门根据实际需要，制定公路科技发展规划。适时开展规划评估与调整，逐项抓好规划任务的落实。

#### 科技发展的资金保障

充分发挥政府引导、企业主体和市场机制的作用，鼓励企业增加研发经费投入，引导和吸纳社会资金投向交通运输科技研发，优化交通运输科技资金投入结构，形成多元化科技投入机制。适度集中资源配置，确保支撑性科技专项研发投入，加强公路科技发展的资金支持力度，“十三五”时期科研经费投入力争比“十二五”时期增长一倍。推进设立成果推广专项资金，支撑科技成果推广计划的实施以及成果推广政策的落实。探索把重点公路交通信息化建设项目经费纳入交通基础设施建设范畴。高技术企业用于技术创新的经费要达到年销售额的5%以上，继续支持有关交通建设企业依托重大工程建设提取一定数量的资金开展科技研发，增强自我发展能力，建立依靠技术进步转变发展方式的激励机制，进一步发挥企业技术创新的主体作用。

#### 科技管理的制度保障

公路行业科技主管部门进一步转变职能，根据实施各类科技计划项目的需要与存在的问题，强化科技管理制度建设，用制度管项目。规范公路运输科技管理流程，修订完善有关科技项目管理办法，引入科技信用、科技评价、绩效评价等制度，完善激励约束机制，加强项目实施全过程监管，确保科技项目实施的进度和质量。实施更加开放竞争的公路运输科技管理模式，完善重大科技项目招投标制。

#### 促进创新的协作机制

以项目为纽带，扩大公路运输科技对外交流合作，积极调动利用业内外、省内外科技基础条件、专业技术人才等优势资源，促进交通运输科技项目质量和科技人才素质的显著提升。以重大工程为依托，组织开展区域性联合技术攻关，支持科研机构、企业研发机构等强强联合，形成区域技术联盟，促进全市交通科技资源的合理配置和高效利用，建设具有公路特色和优势互补的区域公路科技创新体系；加快搭建产学研用相结合的平台，探索科技创新和成果转化的新模式；加强引进技术的消化吸收和再创新，增强创新

的互补性，提高创新起点，缩短创新周期。

#### 4.1.4 加快科技发展政策建议

##### 1、“面向需求，重点突破”

###### 支撑性科技专项

以支撑上饶重大交通工程建设和综合运输体系发展为出发点，以关键技术开发与集成应用为主，争取省部联动，开展专项攻关，取得一批具有国际先进、国内领先的科技成果，巩固和提升上饶在部分科研领域的核心能力与优势地位。

###### 指导性研究方向

以引导上饶公路管理部门，紧密结合全市或区域公路运输发展需求，解决共性关键技术问题为出发点，充分调用行业力量，开展公路科技创新，力争取得重要突破，显著提升上饶市公路运输发展的科技含量。

##### 2、“注重创新、强化应用”

###### 实施科技成果推广计划

实行科技信息报告制度，加强科技成果登记，开展科技成果评价，推进科技项目库与成果库建设；实行科技信息发布制度，依托交通科技信息资源共享平台，每年定期发布 1 次成果推广目录，每年形成 1 个推广方向技术指南，指导开展重点领域的实用技术推广应用；实施科技成果推广计划，设立成果推广专项资金，每年组织 1 次成果推广立项需求调查、立项评选，下达年度成果推广计划项目，明确项目承担单位、技术内容、推广方式和考核目标，推进新技术、新材料、新工艺、新装备等实用技术的操作培训与工程示范。

###### 完善科技成果推广机制

完善以政府部门为指导、交通企业为主体、科研机构为支撑、中介机构为桥梁的成果推广组织体系，探索建立跨行业跨部门的推广机制。探索建立专业化的成果推广机构，依托行业协会设立成果推广中心，在省交通科技管理部门的指导下，提供科技成果评价与推广咨询服务。健全促进成果推广的制度保障与动力机制，理顺成果推广利益关系。交通运输公路主管部门在审批工程建设项目和设计方案时，以适当的方式鼓励建设单位采用新技术、新工艺、新材料等先进实用的创新成果，增进工程建设的质量和效益；对在成果推广工作中取得突出成绩的单位和个人给予科技计划项目立项倾斜；定期开展推广计划项目绩效考核，实施基于考核结果的“以奖代补”政策。



## 标准化建设

技术标准的修订。立足上饶公路运输发展需要，加快完善地方标准规范，重点加强工程建设和运输服务领域的标准研究与修订，加快技术标准更新，及时淘汰落后标准；促进先进实用的创新成果及时纳入地方标准规范，积极引进、消化和吸收国外先进标准，促进运输服务领域技术标准的制定在上饶的先试先行，促进地方标准上升为行业标准，积极为行业标准化建设做贡献。技术标准的推广应用与监督实施。组织开展行业和地方标准宣贯、应用培训与经验交流；加强帮助使用地方标准的工具开发，促进地方标准的推广应用；建立地方标准检测系统，开展地方标准使用检测，监督地方标准的有效实施。

### 3、“夯实基础、提升能力”

#### 重点科研基地建设

结合国家和江西省有关重点科研基地建设的总体规划、功能定位、条件标准和管理模式，评估上饶公路行业科研资源的优势与特色，确定重点科研基地布局与重点培育建设对象，加大政策扶持力度，多渠道、多层面推进上饶市交通科研基地建设。

#### 科技创新团队建设

要坚持服务发展、人才优先、以用为本、创新机制、高端引领、整体开发的方针，服从并服务于公路运输生产建设主战场，把人才队伍建设寓于公路交通科技发展中，注重学术带头人和优秀青年科技人才培养，提升人才梯队结构，促进创新团队建设。科技信息资源共享平台建设

总结试点运行经验，以加强资源的整合与利用为主线，继续推进开放式、网络化上饶交通科技信息资源共享平台建设，强化平台功能，使之成为上饶市交通运输行业科技工作的管理平台、科技创新的服务平台、技术成果的展示平台和研究开发的交流平台。

## 4.2 人才队伍建设

### 4.2.1 公路行业人才分类与需求缺口

公路行业人才可分为工勤、专业技术和管理三大类人才，其中技术类人才涵盖较广。

### 4.2.2 人才队伍建设思路及目标

交通公路行业目前正处于大发展时期，要想大力实施“人才强交”、“人才兴路”战略，必须大力培养人才、聚集人才、造就人才，以满足公路发展对各类人才的需要，为实现九江公路交通率先发展提供坚实的人才保证和强劲智力支撑。

### 4.2.3 人才引进与培训

根据党中央、国务院关于加快人才队伍建设的精神，上饶市社会经济发展形势的变化和“十三五”公路发展形势的需要，现阶段，上饶市基层公路人才队伍建设也应围绕高素养、高技术、高技能、高活力这“四高”来进行。

一是坚持科学的人才培养观，做到长规划、短计划，缜密部署，全面培养，不失偏颇，把各类人才聚集到公路建设事业中来二是坚持把人才优势转化为发展优势，把人才工作成果转化为发展成果。基层公路部门也是社会重要成员之一，担负着公路交通保障重任，可谓是责任重如泰山，形势迫使我们必须加大“四高”人才队伍培养的力度，为更好、更快的发展公路事业提供强有力的人才支撑。

三是坚持以综合能力建设为核心，按照公路发展形势的要求，既要全面提高，又要突出重点，把加强“四高”人才队伍建设摆上重要位置，在组织上给予重视，在时间上给予宽松，在经费上给予保障，多出、快出“四高”人才，满足公路建设管理的需求。

四是坚持德才兼备培养人才，一支能干事、干成事的公路人才队伍，必定是一支德才兼备的人才队伍，这样的队伍，才能有热情、求真理、讲实干、善协作、创一流。因此，注重品行、科学发展、崇尚实干、重视创新、群众公认应成为德才兼备人才的培养导向，并以品德、知识、能力和业绩作为衡量的主要标准，使公路人才队伍真正成为“坚持求真务实、尊重客观规律，恪守科学精神、大胆探索创造，倾心本职岗位、注重工作实效，淡泊个人名利、无私奉献才能”交通建设的先锋之师。

### 4.2.4 加快人才队伍建设措施

人力资源是第一战略资源，企业要具有并保持强大的竞争力，就必须时刻占领人才这个制高点，上饶市公路部门要坚定不移地把大力培养人才作为公路交通发展的关键环节来抓。没有人才就没有公路交通的发展，没有人才的高质量，就没有公路交通的高质量、高水平的发展。只有坚持用科学发展、与时俱进的眼光去认真对待人才队伍建设，站在时代的高度对人才队伍建设做出长远的规划，公路交通事业才会有蓬勃发展的生机和活力，才能够乘风破浪率先发展。转变思想观念，树立科学的人才观，是加强公路行业人才队伍建设的前提条件思路决定出路。牢固树立“人才资源是第一资源”、“人才投入是效益最大的投入”的理念，要充分认识到人才资源是企业的第一资源，人才资源是支撑经济社会发展的第一要素，人才资本是人力资本中的核心部分。在实际工作中，要破除一切束缚人才成长的陈规陋习，充分认识用好人才就是珍惜财富，开发人才就是

创造财富。把人才资源开发管理放到更加突出的位置抓紧抓好。必须要坚持以人为本，树立起人才兴路观，坚持用科学发展观、科学的人才观来审视和指导公路行业人才工作的实践，实现人才工作职能重点由从传统的部门人才管理向行业人才管理，人事管理向人才资源开发、管理与服务工作并重转型，不拘一格选人才、全面辩证看人才，做到人尽其才、才尽其用、用当其时。努力营造尊重知识、公平竞争、人才辈出、人尽其才的良好氛围。

完善用才机制，充分发挥人才作用，是加强公路人才队伍建设的重要保证。

深化改革，更新观念，创新人才选择任用机制、发挥人才在实践中的作用，是人才发展的导向与标准。一是完善人才选拔任用机制。改变领导主观臆断的人才选拔模式，建立科学、公平的人才选拔机制，切实加强对高素质人才的管理与培养。采取岗位聘用、竞争上岗等办法，选拔高素质人才进入重要岗位、中层岗位和后备干部队伍，通过基层锻炼、外单位进修交流、加强培训等多种形式，不断提高他们的能力素质和水平。二是创新人才评价管理机制。完善管理人才评价体系，突出实绩，弱化学历、年限因素，注重人才的综合素质评价。完善专业技术职务的评聘制度。建立人才档案和技术创新成果档案，以科技创新能力作为晋升、奖励和选拔任用的主要依据。三是健全人才激励约束机制。完善以能力绩效为取向、以竞争上岗为主要内容的竞争机制，建立重实绩、重贡献的分配激励机制，实现待遇水平与岗位职责、工作绩效、实际贡献等直接挂钩。

开展培训教育，加强实践锻炼，是加强公路队伍人才建设的有效途径

以创建学习型单位、学习型行业、学习型职工为抓手，创新教育培训机制，使职工的教育培训系统能够与公路中心工作紧紧联在一起，构建富有上饶市公路特色的教育培训体系。要针对公路行业高层次领军人才匮乏、人才结构不尽合理等实情，坚持以能力建设为核心，本着“缺什么、补什么”的原则，按照“急用先培、急需先育、急缺先补”的思路，进一步强化专业进修和业务培训。

要紧跟公路科技发展的形势，紧跟科学技术和公路发展步伐抓好学习培训，坚持把科学技术的最新理论成果作为培训的重点内容，着重开展新技术、新材料、新工艺、新设备的专项培训，及时了解掌握公路行业的最新发展动态，追踪公路领域的新知识、新理论、新技术和新方法，通过培训，不断改善和更新知识结构，不断提升公路行业人才的创新意识和创新能力，使经验型、管理型职工转变成开拓创新型、复合型人才。要丰富培训形式，建立大教育系统，使正规教育、非正规教育、非正式教育三者协调统一，向全体职工提供多渠道、多时空、多媒体的学习机会，开展全员教育、全程教育，使政

治思想教育、经营管理教育、操作技能教育、学历教育协调发展。要围绕公路行业的实际需求，加大技能型实用人才培养力度。立足岗位成才，做好爱岗、达标、争优、成才等环节的工作，切实抓好职工的岗位技能培训教育，通过学习培训与实践相结合，大力提高各岗位职工学习相关知识，运用新技术、新设备、新工艺的水平，培养造就一支既掌握岗位工作技能，又掌握现代科学知识和前沿技术的技能型人才队伍，形成与公路行业发展相适应的技能型人才队伍结构，适应公路事业发展的需求。

#### 4.2.5 加快人才队伍建设政策建议

大力创新人才队伍建设机制。坚持创新人才培养开发机制、人才评价发现机制、人才选拔任用机制、人才流动配置机制，全面优化人才成长的环境，推动人才队伍建设迈上新台阶。同时，更加注重落实“引进人才优惠政策”、完善“在职学历教育配套奖励”、推动“公路交通人才上挂下派”、创建“示范性创新团队”和“首席技师”工作室等政策措施，用政策措施的落实带动建设机制的创新。

全面强化人才工作组织保障。加强全市行业人才工作体系建设，强化“一把手”的领导和推进机制，落实人才工作目标责任制。加大对人才工作的经费投入，建立“人才工作专项资金”，用于人才的引进、培养、使用和激励。强化人才基础工作，建设全行业统一的人才信息管理系统，建立统一的交通专家库、人才库。

## 第五章 公路信息化建设

### 5.1 公路信息化建设需求与趋势

上饶市公路信息化建设起步较晚，虽然引进了先进的信息化技术，但是仍然存在管理和技术上的难题。如管理信息化技术水平低，没有实现集约化发展，也没有实现科学的管理。随着交通事业的发展，特别是公路建设，面对公路畅通安全压力，仅靠过去的人工管理显然已经跟不上时代的步伐。人工管理的弊端包括在公路交通畅通方面工作效率低，面对大量建设规划资料信息，在查找时十分困难；面对拥堵等突发事件时，较易出现交通瘫痪的局面，给民众的出行带来不便。

“十二五”期间，上饶市公路局信息化建设已完成1个市级路网管理中心，4个县级路网管理分中心（其中：计划内1个，即铅山县级路网分中心；计划外3个即广丰、婺源、尚义桥县级路网分中心，要列入“十三五”规划），14个以交调、视频功能为主的外场固定监测点，4个视频监控点，1个超载动态监测点，改造了13辆移动监测车（含语音对讲、视频监控等功能），初步实现普通干线公路路网“可视、可测、可控”。“十三五”期间增加公路信息建设，提高对突发事件的紧急处理，建设安全和谐的公路环境是上饶公路发展的重中之重。

“十三五”期间，上饶市公路信息化建设需求主要有以下几个方面：

保障公路系统的畅通、高效，要求加强对公路基础设施和运输装备的运行监测，提高其运营管理水平 and 运行效率。提供畅通高效的运输通道是交通运输行业的重要任务，也是全社会对交通运输的基本要求。“十三五”期间，上饶市交通基础设施和运输装备规模总量不断扩大，使上饶市管理能力面临巨大挑战，利用信息化手段对已形成的资产进行充分利用和潜力挖掘，提高交通基础设施和运输装备运行效率，保障路网水网畅通，已经成为迫在眉睫的重要任务。

满足人民群众安全便捷出行，要求为公众提供优质的出行信息服务。

为全社会提供及时、准确的出行信息服务是公路行业保障和改善民生的重要举措。“十三五”期间，随着经济水平增长和汽车保有量增加，交通出行规模快速扩张，人民群众安全、便捷出行的需求日益增长，公路运输将面临前所未有的巨大出行压力。交通

运输服务水平必须与人民群众日益提高的生活品质相适应，利用信息化手段，逐步提高交通智能化水平，改善出行信息服务质量，提高公共信息服务能力。

提高决策的前瞻性和科学性，要求准确把握公路运输经济运行状况，深化行业综合运行分析。

提高决策的前瞻性和科学性是公路管理部门对人民高度负责的重要体现。“十三五”期，公路运输面临的形势更加复杂，各种新问题、新矛盾不断涌现，对经济运行分析工作的广度、深度和时效性提出了更高的要求，决策部门必须借助信息监测、采集、统计、预测预警、挖掘分析等信息化手段，及时获取全面、准确的信息，做出快速判断和科学决策，改变以往决策中以定性和经验分析为主的情况，使决策更加具有前瞻性和科学性，增强指导性，避免决策失误带来的风险和损失。

## 5.2 “十三五”公路信息化建设思路及目标

规范程序流程，严格信息处理。按照省交通运输厅信息技术标准体系要求，进一步有效整合全系统数据资源，建立严格规范的信息处置流程，确保市、县、基层公路站多级联接，实现数据及时接收、实时更新、规范处理。以办公平台运营、路况信息发布、收费监控管理、应急指挥调度等为重点，健全完善各类信息管理系统管理制度，理顺工作程序，明确岗位职责、严肃工作纪律，确保各类信息及时收集、调度、处理，保障各项工作正常运行。

完善平台建设，强化应急管理。按照省公路局统一部署，充分利用现有设施，进一步加强应急指挥调度中心建设和管理，强化接线人员技能培训，以普通国省干线公路为重点，针对雨雪雾等恶劣天气，适时做好路况咨询、解答和信息发布，为公众出行提供优质高效服务。本着节约资源、提高效率的原则，加快推进应急指挥调度中心和市局夜间值班室整合步伐，严格值班管理，并制定严格规范的文件、电话通知接收处理流程，实行责任追究制度，确保遇有突发事件第一时间及时妥善处置。

加强网站建设，提供优质服务。进一步加大资金投入，突出加强公路门户网站建设，坚持以公众为中心，逐步丰富栏目、充实内容，做到图文并茂、信息及时、富有特色，并定期对网络系统设备、软件设施进行维护和检测，确保正常运行，为社会群众了解公路工作、获取公路资讯、办理公路业务提供桥梁和纽带。同时，要扎实做好市政府门户网站栏目的回复工作，确保答复率和满意率为 100%，树立公路部门良好形象。

整合信息化资源，提高整体效能。按照省公路局统一部署，突出加强工程施工质量过程监控系统、日常养护信息管理系统、高速公路机电设备管理系统、路政执法系统、财务核算系统、公路档案管理系统、统计业务系统建设，加快高速公路全程监控实施步伐，全面抓好业务系统升级改造，整合信息资源，优化业务流程，加大推广的深度与广度。

加强专业人才队伍建设，提供智力支撑。针对目前信息技术的发展情况，公路管理局要有计划地引进和吸纳专业技术人才，制订以人为本的培训机制，建设一支高素质的信息化人才队伍。并建立人才管理数据库，及时准确掌握单位人才数量、结构和分布情况，提高人才动态管理水平。同时，市局将结合实际，适时组织全系统信息技术人员举办专项培训班，逐步提升从业人员素质，提高信息化建设水平提供人才支撑。

### 5.3 “十三五”公路信息化建设支撑项目

“十三五”时期，上饶市公路信息化建设任务较为繁重，其支撑项目有路网运行监测与应急处置平台、江西省普通国省道超载动态监测与自动报警工程、江西省公路养护综合管理平台、县级路网分中心建设等，全市增设 57 个路网监测点、4 个超载动态监测点、13 个分中心，总共需要投资估算 5000 万元。

#### （一）普通干线路网监测与应急处置平台（二期）建设

按照《江西省国省道交通情况调查站点布局规划（2014-2030 年）》要求，“十三五”期间，将建设 57 个外场固定监测点（含交调、视频功能）。

#### （二）普通国省道超载动态监测与自动报警工程建设

2015 年，交通运输部发布《关于全面深化交通运输改革的意见》明确指出“探索实行计重前置、非现场执法等公路治超方式”，充分利用信息化手段，可以构建整套非现场执法的治超模式。以及结合《江西省公路条例》第 36 条“公路管理机构可以在公路的重要路段和节点，设置货运车辆超限超载动态监测技术监控设备”。“十三五”期间，拟建设 4 个（玉山、新岗山、灵罗、万年治超站）超载动态监测点。

#### （三）县级路网分中心建设

根据交通部规划设计院县级路网分中心建设指南，确保省、市、县三级普通干线路网运行监测与应急处置平台系统的正常使用和安全运行，充分发挥省、市、县三级普通

干线路网运行监测与应急处置平台的作用，成立省、市、县三级公路路网管理中心。“十三五”期间，拟建设广丰分局、婺源分局、玉山分局、信州分局、上饶分局、弋阳分局、横峰分局、鄱阳分局、余干分局、万年分局、尚义桥养护中心、杨岭养护中心共 13 个县级路网分中心。

上饶市“十三五”路网监测点设置方案表

表 5-1

序号	所在县 (市、区)	路网监测点名称	设置位置			主要技术指标	主要功能
			规划后 线路编号	原线路 编号	桩号		
1	万年县	杨岭站	G206	G206	1495.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
2	玉山县	白云	G320	G320	503.550	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
3	横峰县	岑阳	G320	G320	592.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
4	鄱阳县	谢家滩	G236	S208	10.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
5	鄱阳县	芝田	G236	S208	77.343	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
6	鄱阳县	珠湖	G236	S208	104.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
7	余干县	杨埠	G236	S208	145.436	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
8	婺源县	汪口	G237	S201	22.202	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查
9	婺源县	小港	G237	S201	48.907	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率 1080P	视频监控、交通情况调查



10	德兴市	张家坂	G237	S201	95.179	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
11	上饶县	郑家坊	G237	S201	169.339	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
12	上饶县	三都	G237	S201	201.023	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
13	上饶县	尚义桥	G237	S311	12.211	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
14	德兴市	白沙关	G351	S202	10.478	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
15	婺源县	排前	G351	S304	50.886	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
16	鄱阳县	金盘岭	G351	S304	106.220	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
17	鄱阳县	油墩街	G351	S304	142.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
18	广丰县	紫湖	G353	S201	241.625	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
19	弋阳县	周店	G353	S205	199.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
20	万年县	大源	G353	S310	44.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
21	余干县	管沥	G353	S101	63.116	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
22	余干县	社庚	S104	X689	16.333	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查

23	玉山县	玉坑	S201	X648	27.932	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
24	玉山县	南山	S201	X648	18.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
25	广丰县	壶峤	S201	X661	6.768	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
26	广丰县	军潭	S201	X643	10.381	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
27	广丰县	大南	S202	S203	123.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
28	上饶县	皂头	S203	X624	5.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
29	上饶县	应家	S203	X624	21.103	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
30	德兴市	蜜川	S204	X733	7.595	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
31	德兴市	龙头山	S204	X735	6.160	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
32	弋阳县	花亭	S204	X678	2.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
33	弋阳县	汪二	S204	S205	218.131	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
34	铅山县	湖坊	S204	X669	14.882	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
35	横峰县	青板	S205	S204	56.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查

36	横峰县	笔家山	S205	S204	72.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
37	铅山县	河口	S205	S205	247.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
38	鄱阳县	芦田	S207	X707	5.992	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
39	万年县	朱山	S207	S207	11.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
40	鄱阳县	响水滩	S209	X710	30.589	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
41	婺源县	思口	S302	X719	9.559	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
42	婺源县	古坦	S302	X726	14.723	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
43	婺源县	甲路	S303	X719	35.882	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
44	玉山县	必姆	S306	S203	90.489	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
45	德兴市	花桥	S306	S203	11.434	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
46	德兴市	叶家	S306	S307	9.517	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
47	鄱阳县	洪门口	S306	S307	76.462	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
48	德兴市	中州	S408	X729	7.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查

49	鄱阳县	船湾	S410	X703	14.670	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
50	德兴市	长田	S412	S204	20.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
51	铅山县	黄山山	S423	X665	13.500	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
52	铅山县	五都	S425	X666	15.000	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
53	横峰县	葛源	S514	X674	9.885	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
54	上饶县	湖村	S516	X635	16.210	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
55	横峰县	龙门畈	S516	X635	31.470	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
56	上饶县	田墩	S521	X630	9.795	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查
57	铅山县	新安	S522	S205	228.046	钢结构支撑门架、超声波探头交调设备、视频采集图像分辨率1080P	视频监控、交通情况调查

上饶市“十三五”超载动态监测点设置方案表

表 5-2

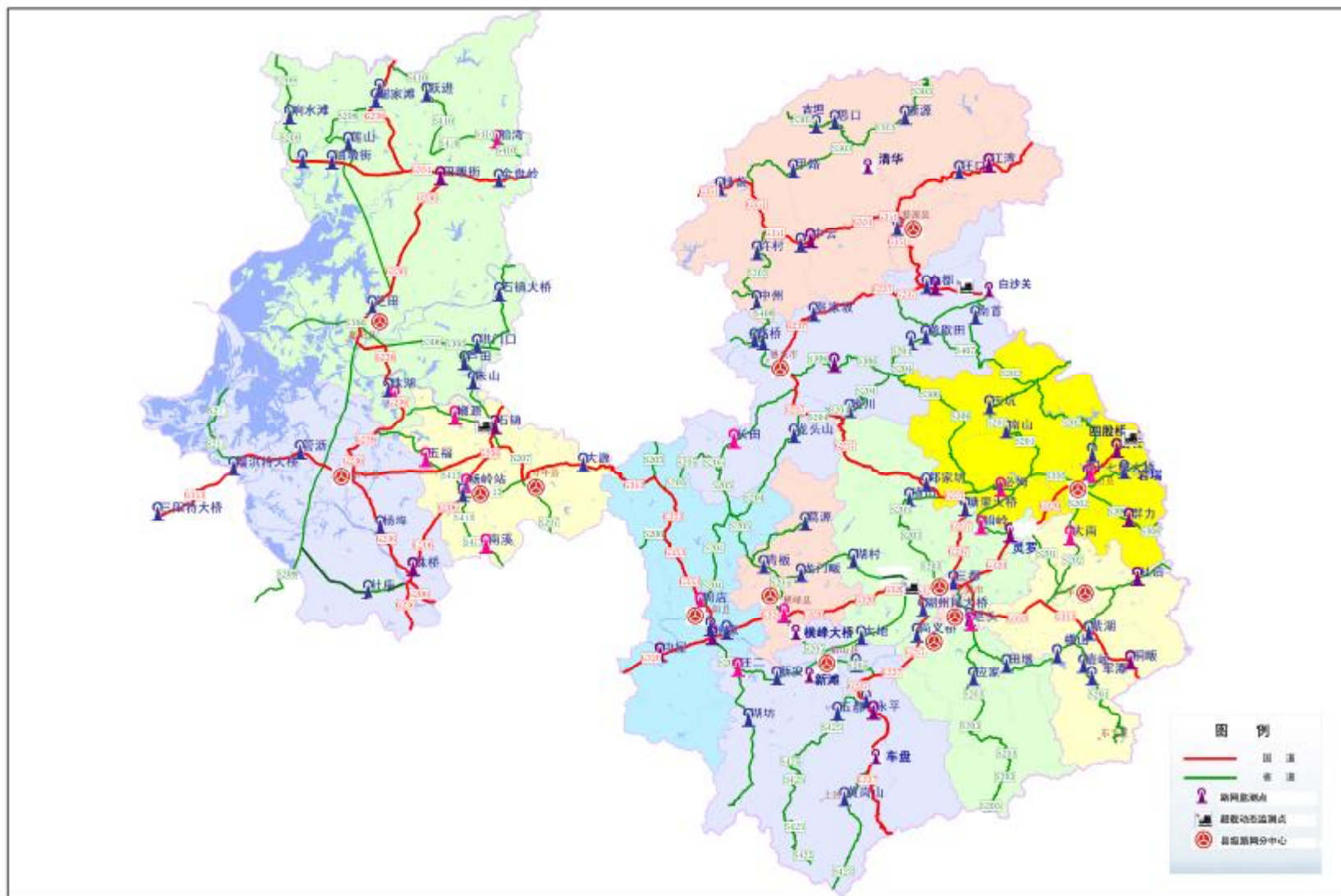
序号	所在县 (市、区)	路网监测点名称	设置位置			主要技术指标	主要功能
			规划后线路编号	原线路编号	桩号		
1	玉山县	玉山治超站	G320	G320	503.55	动态称重检测系统、抓拍系统	车辆重量动态检测、非现场执法
2	德兴市	新岗山治超站	S202	G351	10.478	动态称重检测系统、抓拍系统	车辆重量动态检测、非现场执法
3	万年县	万年治超站	G206	G206	1480.000	动态称重检测系统、抓拍系统	车辆重量动态检测、非现场执法
4	上饶县	灵罗治超站	G320	G320	570.88	动态称重检测系统、抓拍系统	车辆重量动态检测、非现场执法

上饶市“十三五”县级路网分中心设置方案表

表 5-3

序号	所在县 (市、区)	路网监测点名称	主要技术指标
1	信州区	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
2	广丰区	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
3	上饶县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
4	玉山县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
5	德兴市	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
6	婺源县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
7	弋阳县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
8	横峰县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
9	鄱阳县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
10	余干县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
11	万年县	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
12	尚义桥养护中心	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统
13	杨岭养护中心	县级路网分中心	路网运行监测系统、应急处置系统、视频会议系统

### 上饶市“十三五”路网监测点规划示意图



## 5.4 “十三五”公路信息化建设与管理措施

加快“十二五”公路信息化续建工程。“十三五”公路信息化建设既是开拓又是承接，开拓更深层次信息化建设领域，承接“十二五”公路信息化建设未完成的工程。对于“十二五”期间未完成的信息化建设工程，需要加快步伐保质保量的完成，不能够虎头蛇尾的对待。继续完善网络与信息安全管理制。公路网络与信息安全管理制是不断完善不断创新的一项工程，是一个在建设中发现问题的，解决问题的不断循环的过程，“十三五”时期，继续完善九江市公路网络与信息安全管理制是必要的。信息安全管理，是对各级管理人员安全责任的检阅，也是促进管理人发挥职能作用的有效手段之一，对消除生产现场事故隐患有着十分重要的意义。

大力推动信息化投入与人才队伍建设。公路信息化建设离不开投入与人才两个方面，“十三五”时期，及时总结和大力推广信息化工程建设的先进经验，积极组织各种形式的培训交流活动。上饶市公路管理局要加强对行业管理人员和基层业务人员的信息化知识、应用技能的宣传和培训，提高其应用能力。要以培训和引进相结合，提高信息化管理与技术人员队伍素质，为信息化可持续发展奠定基础，并加强信息化人才跨地区、跨部门交流力度，通过多岗位锻炼，丰富阅历、提高能力。力争让上饶市成为省内公路信息化建设较为领先的地级市。

持续推动一体化管理。一体化管理是信息化建设的重中之重，即普通国省干线公路信息化管理将依托现有的办公系统平台，建立协同办公系统。将路政巡查记录与养护巡路、作业记录进行对接，实现信息互通、资源共享，确保巡路信息传递及时、隐患排查及时，道路设施恢复及时。对各业务平台的信息资源进行共享交换，形成电子工作日志，由系统进行汇总分析，以管理的数据化和信息化推进管理的科学化。持续推动一体化管理，才能使得信息化建设更加规范化、实用化。

强化新技术应用。信息化建设离不开新技术应用，一项新技术往往可以带来质的飞跃。上饶市应紧密跟踪现代新兴信息技术发展趋势，围绕感知识别、网络传输、智能处理和数据挖掘等关键环节，开展在交通运输领域的应用攻关。在信息化重大工程和示范试点工程实施中，加强对物联网、云计算、海量存储、高速传输、我国第二代卫星导航、遥感遥测等新技术的一体化应用研究，力争在拓展应用领域、创新应用模式、提升应用水平等方面取得重要突破，并加快成果转化和推广，提升行业信息化技术水平。对待新



技术要敢于应用，敢于实践，让新技术充分的发挥自己的价值。

## 5.5 信息化建设政策建议

组织政策建议。各级领导要充分重视公路信息化工作，在人、财、物等方面给予有力地保障；应成立由市公路管理局分管领导和各科室分管领导组成的信息化领导小组。加强信息化领导小组的协调和决策作用，统筹信息化建设中的重大方针政策，负责研究行业信息化发展战略，制定行业信息化规划和政策以及行业信息资源管理办法，管理行业重大信息化工程项目等；应成立由局信息中心、各分局信息中心有关人员、公路业务管理专家、信息技术专家组成的信息化工作小组，为公路行业信息化发展建设提出建议，管理行业内重大和关键信息化项目

资金政策建议。公路信息化从某种意义上讲是公路基础设施建设向高新领域的延伸，对公路建设管理具有不可估量的作用。应将信息化建设纳入到基础设施建设的范畴，进行统筹规划，建立起稳定、畅通的资金来源渠道，确保公路信息化建设的资金需求

人才政策建议。应建立一支技术水平高，业务素质好，能承担公路信息化建设运行、维护的专业技术队伍；重视对现有公路信息技术人员进行多种形式的继续教育，注意培养既懂公路业务、又懂信息技术的复合人才。应有计划地引进一批高水平的信息技术专门人才，充实到公路系统现有的技术队伍中。应切实加强公路系统广大基层管理人员和职工的信息化普及教育工作，这是信息化建设、应用必不可少的条件。

制度政策建议。认真贯彻落实交通运输部、省交通运输厅有关信息化工作方针、制定一套规范制度，加强规章制度制定，坚持建设和管理并重，制定完善的各项网络管理、系统维护等制度，规范管理，规范建设行为，保证信息化建设有序、健康的发展。

## 第六章 绿色公路

### 6.1 环境保护政策和绿色公路发展形势

公路建设和运营期产生的生态环境问题受到广泛关注，减缓公路建设生态影响的主要手段包括湿地保护和连通、生境恢复、景观绿化、水土流失防治、动物通道设置等，而减少污染排放则主要包括对建设和运营过程中产生的污水、噪声、粉尘、固体废弃物等污染物进行处理。节约资源和保护环境是我国的基本国策，党的十七大明确要求，“必须把建设资源节约型、环境友好型社会放在工业化、现代化发展战略的突出位置”。因此，坚持资源节约、环境友好是现代交通运输业发展的基本要求，在转变交通运输发展方式和促进产业升级的过程中，交通运输环境保护工作的意义更加重大，绿色公路的发展势在必行。

绿色公路，是绿色交通体系的重要组成部分，建立绿色公路建设关键技术体系，为绿色公路建设提供技术支撑；并通过技术集成的方式，积极开发利用绿色能源，对服务设施采取低碳节能技术，以绿色发展为核心，整合和优化公路沿线资源，强化公路的绿色功能和服务品质，带动公路区位优势的提升，成为贯彻“资源节约、环境友好”和“畅通、高效、安全、绿色”理念的形象载体。做到“以人为本”，建设方便、快捷、安全、高效率、低公害、有利于生态和环境保护的多元化城市交通系统，促进城市的可持续发展。

### 6.2 “十三五”绿色公路发展思路及目标

“十三五”期间，绿色公路的发展要以科学发展观为指导，将生态文明建设融入公路交通建管养全领域和全过程。能够围绕节能减排、资源循环利用、生态与环保等三个方面，体现“三低一高”（低能耗、低排放、低污染和高效率）的核心价值理念，体现先进性、可考核、直观性三个要求。

### 6.3 “十三五”绿色公路支撑项目

“十三五”期间，上饶市绿色公路支撑项目有路用材料循环利用工程、环境敏感期生态环保工程、土地资源节约和置换试点工程、地质灾害区公路防治工程和公路自然灾害普查专项行动。

## 6.4 “十三五”绿色公路发展措施

“十三五”期间，上饶市绿色公路发展措施主要有以下几个方面：

要有一定的强制性保护措施、条例

人们对绿色公路认识不同，投资意识不一致，观念不同，具体实施程度也不一样，必须有强制性法制措施，以保证绿色公路健康发展。中国环境保护法起步晚，但发展速度较快，发展绿色公路需要有相关的保护措施和条例。

公路环境影响评价，应从立项到建设影响后评估工作全过程实施

目前的公路环境评价工作是在建设项目的可行性研究阶段进行的。许多问题都需要在公路竣工并运行一定年份后对其进行实测验证，即进行后评估。开展公路工程项目的后评价工作，是提高环境影响技术评价水平，完善环境影响评价制度的重要环节，这方面的工作要加快进展。

改革投资施工管理体制，强化公路生态工程综合设计，提高绿色工程整体效益

由现行的公路工程转变为绿色公路工程，一般情况下必然要增加投资。从投资体制上要作出变动，在公路建设进行投资时，相应地附加环境建设资金或者将公路建设线路所经过的地区，生态环境建设资金适度地转入公路建设项目中。现行的公路建设施工企业，也应根据生态建设需求转变为绿色公路工程施工企业。

加强绿色公路工程的科学创新、技术研究、信息收集工作

综合高效的公路生态工程，重视公路生态工程的科学技术和大量收集已有的先进信息资料学习国外先进经验。(1)科学试验、攻坚克难、逐步推广。采用组合各种适宜技术，特别是生态工程技术，由生态工程技术人员科学确定试验地段、因地制宜、方案比选，科学研究取得成功经验后逐步推广。(2)加强对公路影响环境后评价工作，积极采集有效数据，收集科学资料，有效指导公路生态工程建设。(3)借鉴国外先进技术方法经验，特别是环保生态工程发展较早、效益较好的适合中国环境特点的国家。(4)开展研究噪声小的路面，改进路面表层结构，改善路面混合料成份，改进施工工艺，来降低噪声。

## 6.5 绿色公路构建政策建议

1、鼓励公路自身运输的集约化发展

公路交通在加快发展的同时，必须走资源节约、保护环境、提高效率与保障安全的集约化的可持续发展道路。从目前来看，上饶市对于公路集约发展的研究还主要以硬件

的集约发展为主，通过提高用地的集约化程度，获得用地的最大功效，主要以干线公路的快速化为主，同时应加强软件的集约发展，如优化接入口管理技术、完善普通国省干线信息诱导发布系统等。另外实施公路集约化发展还应加强交通运营的集约组织。

### 2、加强节能减排技术的推广应用

通过切实加强公路运输节能科技进步与创新，积极推进应用现代化运输装备，提高节能减排技术，推广低碳公路的理念。重点推广沥青路面再生和温拌、水泥路面就地利用、废旧轮胎橡胶利用等废旧路面材料的循环利用技术和施工工艺，着力解决路面耐久性不足导致的早期损坏、车辙、反射裂缝等常见的病害，在公路施工、养护作业中降低排放，减少对环境的影响，促进人路相和谐。对绿色低碳养护作业的企业，省级在企业信用方面应给予积极的奖励政策。

未来可建议选取重要的国省干线公路作为示范路，对其集中应用近年来科技创新成果和节能减排新技术，如发展绿色循环低碳公路养护技术和工艺，鼓励采用路面材料循环利用技术，优先选用符合节能环保要求的养护等技术方案，为九江市建设低碳公路，实现绿色交通探索新的途径。

### 3、加强节能减排管理

切实注重加强运输组织管理、节能监督管理，实现管理挖潜增效，以体制改革为保障，强化交通市场监管，促进运输市场体系的完善，不断提升公路交通系统运行效率和运输组织管理水平。同时应加强宣传，让更多的人了解低碳运输，参与到节能减排中来。并对公路运输从业人员加强节能培训，提升节能技能，进一步降低公路运输发展对资源、环境的负面影响。

### 4、合理控制公路建设用地规模，节约集约用地

未来九江市国土部门和公路管理局需按照土地总体规划和土地供应计划，在普通国省干线项目审查过程中严格把控新增用地指标，同时还需明确各地方政府职责，按照用地分类管理原则，明确各地方政府普通国省干线公路建设用地管理主体和职责，加强普通国省干线公路用地管理，防止违规建设，探索普通国省干线公路用地可持续发展新模式。

## 第七章 安全生产与应急保障

### 7.1 安全生产形势与应急保障要求

保障公路行业安全平稳运行是公路发展的永恒主题，提高安全监管和应急处置能力是政府的重要职责。“十三五”期，公路运输行业面临的安全形势依然严峻，应对各种突发事件的任务更加繁重，必须充分掌握交通运输风险源，利用信息技术加强监测预警，提升安全生产保障能力，有效协调专业和社会力量，提高应对突发事件的快速反应能力，提供安全的出行环境；必须加强应急通信保障能力建设和应急决策分析，优化配置应急保障资源，提高应急指挥能力；必须面向社会及时发布信息，维护社会稳定，提高应急信息服务能力。

安全生产在公路建设运营过程中越来越重要，“十三五”期间，上饶市公路管理部门要正确认识安全生产形势和明确应急保障要求，加强安全生产体系建设，完善公路运输服务安全法规和制度，落实企业安全生产主体责任和行业管理部门监管责任，推进安全生产风险管理，加强企业安全生产诚信监管，建立完善全过程、全方位、精细化的安全管理长效机制，提升本质安全管理水平。

“十三五”期间加强公路应急体系建设，加强普通国省干线路网监测体系建设，由省公路局按年度或季度定期编制形成路网监测体系报告，从而进一步强化全路网的监测功能，提升路网应急响应和统一调度能力。同时也需加强应急保障能力建设，在安全形势日益严峻、突发事件日益频发的形势下，进一步强化应急保障能力建设，全面提高突发事件应急处置能力仍是“十三五”期的重要任务。

### 7.2 公路安全生产管理难点与对策

与普通公路运输安全相关的路产路权管理责任。公路运输安全相关的路产路权管理责任问题一直是公路运输安全中存在的问题，目前路产路权管理责任分配模糊。“十三五”期间要重点解决路产路权管理责任问题，让管理责任明确化、明细化，以改善路产路权管理现状。

建设和养护工程安全生产管理与作业标准体系建设。为规范道路养护作业安全管理工作，全面推进安全生产标准化，减少和遏制生产安全事故的发生，要针对上饶市特殊市情进行建设和养护工程安全生产管理与作业标准体系建设。

行业日常安全生产监管机制。行业日常安全生产监管机制主要是对公路日常生产进行监督管理，目前九江市行业日常安全生产监管机制还存在着不足，“十三五”期间需要进一步完善安全生产监管机制，充分发挥安全生产监管机制在公路安全生产过程中的作用。

### 7.3 “十三五”公路安全生产管理思路与要求

搞好安全生产管理，是全面落实科学发展观的必然要求，是建设和谐社会的迫切需要，是企业做好安全生产工作的基础。安全生产管理不仅具有一般的管理规律和特点，还有自身的特殊范畴和方法。

公路建设点多、线长、危险程度较高、劳动力总体素质较低、流动性强，是工伤事故易发、多发的一个行业。不少的公路施工现场不同程度地存在安全隐患，特别是在公路建设大规模向山区发展、建设难度不断增大的新形势下，公路施工安全面临更加严峻的形势。为改变这一形势，必须持续改进安全管理，完善企业安全生产管理体系，构建以人为本的、全员全过程的安全管理长效机制来实现公路工程持续的安全生产。

安全生产管理可分为以人为本的全员管理和全过程的安全管理，其中以人为本的全员管理包括对农民工的管理和对管理人员的管理；全过程的安全管理主要是项目勘察设计阶段、招投标及合同签署阶段、施工阶段、项目后期阶段四个阶段进行管理。

### 7.4 “十三五”公路安全应急保障体系建设目标

“十三五”期间，上饶市加强应急预案体系建设，狠抓基层应急管理，严格危桥险段隐患排查，提高全局防灾意识和自救能力，提升应急管理工作水平，推进公路建设和谐发展。

健全公共突发事件应急组织网络。通过健全应急指挥系统、救援队及专家队伍，建立覆盖全市公路系统的市局、分局、道班三级应急组织网络，畅通公共突发事件的信息渠道。明确应急工作分管领导和专职或兼职信息员，确保信息报告及时、准确、真实。

加强应急专业队伍建设。按照依托专业队伍，整合力量，提高装备水平的要求，坚持一队多用、一专多能的原则，做好人力资源的统筹工作，加强应急队伍的培养和训练。打造高效的专业应急保障体系，使我局应急队伍建设再上一个台阶。

做好突发公共事件的防范工作。坚持预防为主，关口前移，加强风险隐患排查工作，定期或不定期对突发事件隐患进行分析和检查，加大督促力度、切实落实整改措施。建

立以市局为主导各基层单位之间的应急联动机制，为日常预防和应急处置工作提供依据。积极做好应急处置工作，加大突发事件的应急处置、善后处置和总结工作。

精心组织各类应急预案演练。坚持以应急预案演练为着力点，努力提高预防和处置突发事件的实战能力。加强专项应急预案、磨合机制、锻炼队伍的目的，真正将专业应急队伍打造成一支叫得响、打得胜的应急队伍。

加强应急管理基地建设。逐步规范完善应急储备点、储备物资、储备设备的管理工作，扎扎实实做好基础工作，实行人员、物资、设备管理责任制，提高应对突发事件的能力。

## 7.5 加快“十三五”公路安全应急保障体系建设的措施和建议

加快应急指挥体系建设。建设市级公路安全应急指挥系统建设，整合公路安全与应急信息，实现信息统一报送和统计，确保与政府、行业、部门内部信息平台互联互通和共享。在各级政府安全应急管理体系框架下，协同建立健全公路运输应急保障组织机构及专业队伍，进一步完善公路工程建设领域的应急管理预案系列，提高公路运输应急保障系统的针对性、可靠性和可操作性。

加强应急能力建设。构建功能完善的应急救助网络。合理布局应急运输装备集结地、应急物资储备点、危险品应急救援中心和医疗救助站；建立公路紧急运力动员调用机制，以市为基本单元，依托当地骨干运输企业，组建服务抢险救灾人员、物资和战略物资运输需要的应急运输保障车队。

建立健全重点营运车辆的监测监控系统。重点跟踪监测“两客一危”车辆、重点营运货车安全技术状态和运行状况；建立公路危险品运输全程联网监管系统，加强源头管理，强化过程控制，打击非法营运，实现跨区域、跨部门信息共享和联防联控。

建设多网联动市县两级公路安全监管与应急处置平台。实现信息接报、监测预警、风险评估、辅助决策、信息发布、资源管理、异地会商、统计分析等功能，满足“监管到位、协调联动、上下贯通、左右衔接、响应迅速、处置有效”的要求，加强行业内外安全监管与应急处置信息的交换共享，实现应急资源动态管理和科学调度，确保重点物资和抢险物资紧急运输，保障人民生命财产安全。

公路基础设施加强日常巡查，特别是加强对大桥、特大桥、老旧桥、灾害多发地段巡查，发现有险情及时排除，确保道路正常安全运行。

加强路政日常管理，确保公路安全畅通，及时处治堆积物，查处违法情况。

加强日常公路养护管理。确保公路沿线设施完整、整洁。



## 第八章 公路行业机制体制改革

### 8.1 行政管理体制现状与思考

目前江西省公路行业行政管理体制是公路分局人、财、物整体下放，公路建设、养护、管理责权下放，公路建设既有债务下放，交通稽征体制维持不变，高速公路建设管理体制维持不变。公路规费按确定的比例分成，用于公路建设、管理、养护及还贷等。

省市公路局行业管理，重点在公路管理；资金由省局统筹安排，日常养护进入市财政，治超罚款进入养护补贴；人事由人保局统一管理；设计、施工、监理等内部企业、治超站、路网中心等机构由公路局统一管理。

从现状思考需要积极探索公路路政管理，进一步完善国省干线路政管理体系。完善现有治超站点设施，建成路面监控网络；积极将治超经费纳入政府财政预算中，确保日常治超工作经费到位，建立稳定可靠的治超经费来源渠道。

### 8.2 公路管理事权改革建议

“十三五”期间，上饶市公路管理局应理顺普通国省干线公路管养事权关系，明确责任主体。

公路管理事权理顺分阶段、分步骤有序推进。对于通过公路、交通部门共同协商，不管现有路况如何，双方均同意需立即换养的公路，应及时换养。对规划调整为新增国省道，公路部门提出须提升改造等级的，可待提升改造完成后再移交，即成熟一条移交一条。

既有债务按照“谁建设、谁负担”的原则处理。因换养路段多，且债务主体变更涉及到银行，既有债务要变更手续复杂，且银行难以认可。因此即对已完成建设的换养路段，债务由原单位承担；对在建路段，若仍由原管养单位建设，则接养单位需相应技术人员参与监管，以保证接养后的路况良好。

公路分局逐步剥离养护部门，成为公路管理者，将公路养护推向市场化。

## 8.3 公路投融资体制现状与思考

### 8.3.1 普通公路投融资现状

“十二五”期间，上饶市普通干线公路迎来了黄金发展时段，呈现出上马项目多，建设规模大的喜人态势。但项目资金需求量也巨大，除少量中央补助外，需要筹措大量的地方配套资金。为推动项目顺利实施，上饶市公路局千方百计筹措资金，因地制宜运作项目，项目建设取得了较好的成绩。主要做法有：

（一）利用计划管理推动地方配套。积极同各县政府互动协商，利用“计划带动、项目推动、市县联动”的筹资模式，推动县乡政府拿出配套资金用于公路建设。在计划安排上优先考虑配套资金能落实的项目。在项目运作上因地制宜、区别对待，一般来说，路面改建及大中修项目，由公路部门为业主运作，县乡政府承担 35—75 万元/公里不等的配套资金，一般都能落实。通城区、景区、园区的新（改）建公路项目，虽然资金需求量大，但地方积极性也高，由各县政府为业主运作，公路部门协助报批项目及争取补助，项目基本上也能实施。同时，积极夯实政策基础，在 2013 年推动市政府出台《关于进一步加强市管普通干线公路建设的实施办法》，该办法明确了县级政府为公路建设的筹资责任主体。

（二）盘活公路资产解决短期资金流。努力整合盘活公路有价资产，提高资产收益水平，为项目融资提供有效抵押担保物。一是盘活公路房产，利用公路办公楼房、道班、站场等房屋产权质押融资。二是盘活土地资产，对公路服务性土地进行确权转性，将无产权的公路划拨用地转变成有价值可上市交易的公路经营性出让地，利用土地产权质押融资。三是盘活机务资产，对全局公路机械设备进行打包整合质押融资。四是盘活林业资产。对公路路树进行评估，通过老树更新、更换树种等方式盘活路树，取得收益。通过盘活房产、土地、机械设备等公路资产，有效缓解了项目建设短期资金流。

（三）公路项目与沿线资源捆绑开发。对公路项目与公路沿线的土地资源、矿产资源、旅游资源等进行捆绑开发，利用资源开发权吸引有实力的优质企业投资，实现以资源换路。通过捆绑开发模式已运作完工的项目有：320 国道弋阳龟峰段升一级项目是利用公路沿线土地开发权修建；婺源县浙源至段莘新建公路项目是利用旅游开发权修建。正在实施的婺源县城绕城项目是由我局的现代路桥集团进行施工总承包建设，婺源县政府拿出部分财政资金，并划出城区土地进行融资。

(四) 搭建公路投融资平台。积极争取市委、市政府政策支持,完善公路系统机构设置,搭建公路投融资平台。在 2014 年组建了市公路资产管理局及现代路桥集团有限公司。通过资产管理局对全市公路资产进行规范管理,有效整合及盘活,为公路项目提供有效的融资担保物。通过现代路桥集团有限公司的建设市场主体及投融资平台,对公路项目进行投(融)资、建设、经营。2014 年 8 月份,市公路资产管理局整合盘活 100 亩土地资产注入现代路桥集团公司,集团公司利用注入的土地资产融资 2 个亿,解决了重点工程项目及迎国检项目的短期资金流。

### 8.3.2 当前存在的问题和困境

(1) 经济的可持续发展问题越来越突出,制约了公路行业的良性持续发展

目前上饶市公路建设力度和建设步伐较快,相应的建设资金的投入也较大。上饶市公路系统建设资金来源除了省补以外,大多利用地方投融资平台、市级财政等渠道筹措,面临历史债务负担大,筹融资渠道单一,能力较弱等问题,导致目前公路建设投融资压力大,地方配套难。同时随着大量干线公路建成通车,养护内涵和质量要求不断提高,养护资金短缺的问题日益凸显。目前上饶市普通国省干线养护仅依靠省级补助资金,各市缺乏相应配套,使得部分道路养护和维修的滞后成为阻碍经济发展的瓶颈。虽然上饶市积极应对,大部分公路建设项目采用了多种模式,但仍有部分重要规划项目由于地方财政吃紧导致长期无法实施。从长远来看,必须尽早制定新的管养政策与之相适应,确保普通国省道快速路建成后管理有序、养护到位。

(2) 公路投资以地方政府为主导,公路的建设时序和部分线路的走向受到地方政府的干扰较大,影响了公路整体效应的发挥

目前干线公路的造价较高,虽然享受省级主管部门的相关补助,但投资主体仍是上饶市政府,上饶市政府会因为资金、环境等相关因素,而以上饶市的实际情况决定相关公路的建设时序,这样就导致部分连续的普通国省公路在不同区域内的建设时序不一致,从而影响整个线路功能的发挥。同时,因投资主体是地方政府,部分普通国省公路的线路落地情况受到政府的影响,可能会存在一定程度的调整,从而影响了道路整体效应的发挥。

## 8.4 公路投融资体制改进措施与改革政策建议

“十三五”期间,上饶市将全面提速建设普通国省道,预计项目建设总投资达 150

亿元，除争取 50 亿元国省补助资金外，国省道建设面临巨大的资金缺口。为破解资金难题，必须创新融资机制，在总结“十二五”成熟经验的基础上，“十三五”期间我局将采取以下融资措施：

一是由上饶市公路资产管理局整合盘活全局的房产、土地、机械设备、林业等资源，为项目融资提供超过 10 个亿的融资担保物。

二是做大现代路桥集团投融资平台，将全市公路资产作为集团公司融资支撑担保物。争取市政府出台扶持政策，划入城市土地资源，注入集团公司融资平台。以集团公司作为投资主体按照施工总承包模式参与全市公路、市政道路及公路沿线综合服务区、广告牌、加油加气站等项目建设，做大公司市场份额及盈利能力。以集团公司作为 PPP 项目政府出资方代表，参与 PPP 项目运作。

三是积极推动公路项目 PPP 运作。紧抓国家发展战略，挖掘公路开发潜力，按照“收费开发”、“资源换路”、“财政支付”等多种模式，通过引进实力雄厚的财团采取 PPP 模式建设普通国省道，解决公路建设短期资金瓶颈。四是推动市县设立公路发展公共财政基金。在现有公路土地资产整合盘活的基础上，推动市、县政府设立公路发展公共财政基金，从新改建道路带来的土地出让升值收益中计提公路发展基金。通过做大融资平台、创新公路发展模式，力争每年实现公路筹融资超 20 亿元。

目前，普通国省干线公路主要建设资金来源有燃油税转移支付、政府财政拨款等，“十三五”期间，在拓展融资渠道方面还可采取以下相应策略：

#### 1、创新拓展投融资渠道，优化投融资结构

随着国家投资体制、税费制度等系列改革的推进，今后普通国省干线公路建设应突出政府公共财政的主体地位，逐步建立起以政府投入为主导的投融资机制，逐步拓宽财政性资金进入渠道，增加财政性资金投入，平衡和优化财政性资金投融资结构，实现干线公路建设的可持续发展。可选择的投融资措施：

##### (1) PPP 模式

PPP 模式即公私合营模式，指政府与私人组织之间，为了合作建设基础设施项目，或是为了提供某种公共物品和服务，以特许权协议为基础，彼此之间形成一种伙伴式的合作关系，建立起“利益共享、风险共担、全程合作”的共同体关系，减轻政府的财政负担，也减小私人组织的投资风险。

##### (2) 发行市级政府专项债券，支持干线公路建设

鉴于目前国家政策已经不允许普通公路以燃油税担保融资，一级路收费也较为困

难，因此“十三五”上饶市干线公路建设大量的资金缺口将很难继续通过贷款渠道解决，可行的办法是由市级政府部门发行市级政府专项债券，弥补主要的资金缺口，并将现有公路债务用政府债券进行置换。这样做的好处在于：1) 体现了政府主导的、公共财政发展普通公路的基本思路，符合普通公路公益性特征。2) 专项债券偿还资金来源主要是燃油税，作用相当于用债券将银行贷款进行置换，也变相地继续拿燃油税进行融资，债券起到了贷款的融资作用，但性质完全和银行贷款不一样。银行贷款性质是资本市场融资，而政府债券的性质是公共财政供给。3) 降低了融资成本，增加国家政策性银行的支持。4) 可利用燃油税进行担保，不会造成债券偿还困难的局面。

### (3) 建立融资平台，稳定公路建养资金来源

建议上饶市公路管理局组建公路资产管理融资平台，可通过服务区、加油站、广告站牌等土地开发加物业等方式，增加公路收益，实现滚动发展，为公路建设积累资金，专项用于公路的后续建设和发展，促进可持续发展，从而解决公路发展中面临的困难和问题。通过建立以公路发展基金为基础融资平台，构筑起上饶市普通公路发展的投融资长效机制，体现用公共财政解决公路发展问题的思想，还原公路的公共物品属性。

### (4) 建立公路建设偿债准备金制度

资金是制约公路建设的主要瓶颈，没有资金，公路建设就难以为继。目前上饶市公路建设资金的很大一部分来自于银行贷款，如果负债的比例超过政府承受能力，那同样会限制公路建设的发展进程。所谓公路建设偿债准备金制度，即由政府预算设置专项资金用以偿还公路建设的债务，即每年按一定来源渠道形成一笔专项资金，由特定的机关管理专门用于偿还债务，不得挪作他用，而且在债务未偿还清以前，每年的预算安排都不能减少。

## 2、争取政府相关优惠政策的支持，寻求稳定的资金渠道

干线公路具有较强的外部经济特性，投资的乘数效应十分明显。各级政府除了在财政投入上需要加强外，应继续从土地政策、税收政策等方面给予干线公路建设优待。例如规划项目土地审批程序的简化，公路建设行业等企业的税收专用于公路建设，争取水利基金的减免或返还等等。

同时应该稳定的资金渠道，即制度化的资金来源。目前可以争取的行业内的资金来源主要有：

### (1) 车购税资金

车购税是中央主要用于公路、水路基础设施建设的资金，公路领域投向重点主要是

高速公路、国省干线公路改造、农村公路和其它专项建设。“十三五”期国家高速公路基本建成，国家高速路对车购税投资需求大幅降低，相应车购税可以转移用于国省干线公路建设。按照事权责任要求，建议“十三五”期车购税承担起普通国道的建安费用，逐步承担起普通国道的大中修工程费用，缓解各地的资金压力。省级资金主要用于省道建设。

### (3) 高速公路返补普通国省干线公路

“十三五”期间可考虑建立高速公路对普通国省干线公路的反哺机制，由于重载货车对普通国省干线路面损害较大，普通国省干线是高速公路主要集散线路，未来可考虑在高速公路货车收费中按照一定比例，将资金支持普通国省干线公路建设，缓解普通国省干线建设资金不足的难题。

此外，可考虑对采用创新拓展投融资渠道的部分项目实施税收减免政策，减轻其税收负担，降低项目的执行成本。如广东就有 PPP 项目所得税减免 25% 的做法。

### 3、客观评价收费公路，研究重要的普通国省道收费政策

公路收费政策对支撑中国交通运输体系的发展产生了积极的推进作用，我国高速公路发展水平位居世界前列，其中 95% 是依靠收费公路政策、法律来建设和完善的，完全靠财政出资建设不可能完成快速发展的任务并取得如此成就。公路建设和养护需求的资金中，财政性资金只能满足建设的 18%、养护的 33%，因此收费公路对建设、养护公路所产生的经济刺激作用已经是不争的事实，人们往往忽略了收费公路的积极影响。

## 8.5 法治公路建设现状与思考

上饶市法治公路建设尚未成熟，“十三五”期间应该加大力度从各个方面入手争取做到：公路部门全员法治意识显著提升，法治观念深入人心；公路行政决策的科学化、民主化、制度化、规范化水平全面提升；公路管理水平明显提升，管理职能得到充分履行，公路行政权力行使纳入法治化轨道；管理制度完善程度进一步提升，执法人员准入、教育培训、行政许可、上路执法、督导检查、考核奖惩等监管制度更加完善；行政执法保障能力进一步提升，执法工作经费纳入财政预算管理，基层执法人员待遇明显改善，执法装备配备到位，执法信息化水平明显提高；队伍素质进一步提升，依法行政、执法为民意识更加坚定，执法人员综合素质和专业能力明显提高，队伍结构得到优化；群众满意度进一步提升，执法队伍形象明显改观，执法规范化水平明显提升，不作为、乱作为、不文明执法现象基本杜绝。

## 8.6 法治公路建设管理思路与目标

深入开展“法治公路”创建活动，是公路行业贯彻落实科学发展观的一个有效载体，是一项长期的任务和持续的过程。结合公路法治建设实践，九江市“法治公路”这次活动主要围绕以下目标展开：

树立依法行政意识。通过创建活动的开展，牢固树立广大干部职工依法行政和依法办事意识，能够自觉将“研究问题先学法、决策问题遵循法、解决问题依据法、言论行为符合法”作为基本准则，认真开展执法培训教育。

增强公路执政能力。通过创建活动的开展，干部职工依法行政、依法决策能力明显提高，能够妥善处理公路管养事业发展中各方利益关系，自觉推进公路事业又好又快发展。

建好一支公路队伍。通过创建活动的开展，进一步加强公路法律法规和公路专业知识的培训与教育，建设一支严格、公正、文明的公路队伍。

营造良好发展环境。通过创建活动的开展，加大公路法制宣传力度，形成推进依法治理、创建法治公路的共识。

## 8.7 法治公路建设管理措施与政策建议

深化公路法治理念创建活动。要适应科学发展要求，将科学发展观的原则、内容和要求贯穿到“法”的层面，立足公路实际，通过举办讲座、组织参加活动，不断普及公路法律知识，增强法律意识，转变管理观念，努力营造依法治路的良好环境。

深化公路法治能力创建活动。进一步增强公路干部职工的法治意识，增强依法行政自觉性，带头维护法律权威，尊重和保护公路管理者的合法权益，建立规范的公路市场秩序，规范公路执法程序。

深化公路法治队伍创建活动。定期开展路政执法人员培训教育，切实提高执法人员综合素质，不断提高办案质量，要将路政执法检查 and 执法案卷评查活动作为一项经常性的制度固定下来，确保每一个案件都建立在事实清楚、证据确凿、定性准确、处理恰当、程序完备的基础上。

深化公路法治文化创建活动。要充分发挥法律的引导、规范和保障作用，把公路法治文化作为增强凝聚力、创造力的重要源泉，把加强法制宣传教育作为公路法治文化建设的基础性工程，实行法制宣传工作目标管理。坚持学法用法有机结合，妥善依法处理

公路管养工作中的矛盾纠纷，通过法律手段破解难题、排除障碍，为公路发展营造良好环境。同时，充分运用法律手段维护公路人的合法权益



## 第九章 建设规模与投资

### 9.1 指导思想

统筹规划，分步实施，相互衔接，依照“十三五”国省干线公路网发展的总体目标，以重点区域、综合运输、区域协调、交通自身发展需求为依据，以资金、土地供给为约束条件，考虑到各规划期全社会公路网的完整性和连续性，同时考虑到相邻地区的交通建设发展等因素来安排普通省道干线公路建设分期实施计划。

### 9.2 排序原则

#### 1、有利于促进重点区域发展的原则

进入新世纪以来，随着上饶市战略地位的日益凸显，成为赣东北的发展重点和热点，对加快全省经济社会发展具有重要意义。普通省道干线公路实施序列的安排，应有利于促进重点区域的发展，涉及重点区域的普通省道干线公路应优先建设，最大限度地发挥交通对经济社会发展的引领带头作用。

#### 2、有利于服务综合运输体系建设的原则

建立现代综合运输体系是江西交通发展的目标，公路作为综合运输体系的重要组成部分，在功能上发挥着“大动脉”和“微血管”的双重作用。上饶市长期以来干线公路一直承担着区域主通道的功能，随着高速公路网的不断完善，上饶市普通省道干线公路“微血管”集散功能将会得到增强。因此，普通省道干线公路实施序列的排定应以有利于加快形成综合运输体系为原则，增强主通道的集散能力和大型综合运输枢纽的集疏运水平，优先考虑高速公路互通连接线、港站枢纽集疏运干线公路的建设。

#### 3、有利于实现各区域统筹发展的原则

交通一体化是区域统筹发展的基础，公路设施一体化主要体现在都市圈内部相互之间路网的匹配衔接。因此，普通省道干线公路实施序列的拟定应充分考虑区域一体化发展的需要，在涉及都市圈内主通道、相邻市县路网衔接等方面，要统筹考虑建设时序，避免出现相邻市县间同一条普通省道干线公路建设时序相差较大的情况。

#### 4、先通后畅、渐进发展的原则

公路本身自成系统，根据其功能和作用的不同，分清主次，考虑其建设前后顺序。考虑近期建设时，应区分主次，先通后畅，优先建设重点地区的连通型网络。

### 5、资金、土地等资源优化配置的原则

任何建设项目都是在一定的资金、土地约束条件的前提下进行的，如何使有限的资金、土地资源在时间和空间上进行科学合理配置，最大限度发挥普通干线公路网建设对经济社会发展的推动作用，是普通国省干线公路实施排序的根本目的。因此在普通国省干线公路项目实施安排中，要讲求经济效益，把有限的资金用在最急需的建设项目上，以较少的投资，求得最大的经济效益。

## 9.3 建设时序

“十三五”期间，计划修建普通国省干线公路 84 条，道路总里程 1472.493 公里。  
 2015 年开工建设 7 个项目，道路总里程 89.76 公里；  
 2016 年开工建设 23 个项目，道路总里程 433.12 公里；  
 2017 年开工建设 21 个项目，道路总里程 378.75 公里；  
 2018 年开工建设 18 个项目，道路总里程 272.17 公里；  
 2019 年开工建设 15 个项目，道路总里程 298.69 公里；

## 9.4 建设规模

上饶市普通国省道干线公路建设任务主要是对原有国省道公路进行升级改造、路面改造、新建工程。

根据上饶市普通国省道干线公路建设计划，上饶市“十三五”期间国省干线建设规模如下所示：

表 9-1 上饶市国道干线公路“十三五”建设规模汇总 单位：km

建设性质	一级	二级	三级	合计
新建	80.172	9.000		89.172
升级改造(二改一)	137.153			137.153
升级改造(三改二)		61.906		61.906
路面改造	2	218.599		220.599
合计	219.325	289.505		508.83

表 9-2 上饶市省道干线公路“十三五”建设规模汇总 单位: km

建设性质	一级	二级	三级	合计
新建	26.8	122.98	11.23	161.01
升级改造(一改一)	12.64			12.64
升级改造(二改一)	32.12			32.12
升级改造(二改二)		17.03		17.03
升级改造(三改二)		121.724		121.724
升级改造(三改三)			3.8	3.8
升级改造(四改一)	9.534			9.534
升级改造(四改二)		84.463		84.463
升级改造(四改三)			390.97	390.97
升级改造(等外改二)		43		43
升级改造(等外改三)			25.88	25.88
路面改造		63.723		63.723
合计	81.094	437.920	431.880	948.66

## 9.5 投资估算

### 一、公路建设

上饶市“十三五”普通干线公路发展初步规划项目 84 个,建设总里程 1472.493 公里(其中,国道 508.83 公里、省道 963.663 公里),估算总投资 170.37 亿元,上级补助 50.78 亿元,总共需要建设用地约 2.23 万亩。

上饶市国道干线公路“十三五”期间建设项目资金使用情况见下表。

表 9-3 上饶市国道干线公路“十三五”期间建设项目资金一览表

建设项目		中央车购税测算(亿元)	估算总投资(亿元)
新建	一级	10.607	36.107
	二级		2.5
升级改造	二改一	9.715	26.216
	三改二	3.10	5.2
路面改造	一级	0.0323	0.0553
	二级	3.31	6.50

合计	26.76	76.58
----	-------	-------

表 9-4 上饶市省道干线公路“十三五”期间建设项目资金一览表

建设项目		中央车购税测算（亿元）	估算总投资（亿元）
新建	一级	0.938	4.020
	二级	2.205	14.30
	三级	0.337	0.898
升级改造	一改一	0.443	1.90
	二改一	1.400	5.830
	二改二	0.596	1.703
	三改二	3.875	12.273
	三改三	0.114	0.304
	四改一	0.334	1.43
	四改二	2.560	8.868
	四改三	9.182	30.496
	等外改二	1.505	8.200
	等外改三	0.622	2.255
路面改造	二级	0.670	1.593
合计		24.020	93.788

## 第十章 政策措施

为将本次规划的成果落到实处，保障上饶市普通国省干线公路又好又快的发展，在总结上饶市干线公路网发展成就和经验的基础上，对本次规划的实施从用地控制、投融资政策、工程实施和公路管理四个方面提出相应的政策措施和建议。

### 10.1 用地控制政策建议

目前，上饶正处于城市快速化发展阶段，建设用地比较紧张。在公路用地越来越受到严格控制的情况下，为更好地实施干线公路建设项目，提出以下建议：

1、建议尽快与国土部门加强沟通，争取将普通国省干线公路建设用地量纳入土地利用规划和年度计划，并按规划合理分配用地指标，简化审批手续，以降低间接费用。

2、所有公路建设用地控制应因地制宜相互协调，在节约用地的基本原则适当为日后发展留有余地。

3、项目必须根据规划走向等级进行用地控制，即先控制后施工，避免建设需要大范围居民拆迁，管道、电缆等地下设施改线。

4、与上饶市以及各县、区的城市总体规划相协调，提高干线公路项目实施的可操作性，更好地为服务各地区的经济发展。

### 10.2 投融资政策建议

建设资金是干线公路规划实施的最重要的制约因素。从规划方案及项目建设计划可以看出，上饶市“十三五”期间建设任务较重，资金需求进一步增长。是随着费改税改革的实施，地方交通部门融资能力进一步减弱；省级公路主管部门对干线公路建设前期工作程序要求越来越严格，省级资金争取工作量加大，进一步加大了干线公路建设实施难度，因此提出以下建议：

#### 1. 加大政府财政性资金的投入

公路建设资金需求量大，需要有长期、稳定和可靠的资金来源。随着国家投资体制、税费制度等系列改革的推进，今后干线公路建设应突出政府公共财政的主体地位，逐步建立起以政府投入为主导的投融资机制，增加财政性资金投入，平衡和优化财政性资金投融资结构，实现干线公路建设的可持续发展。

## 2. 积极争取省级干线公路建设补助资金

随着国家、省级新一轮国省干线公路网规划的调整，“十三五”期间全省将开始新一轮的干线公路建设与改造。吉安市应提前做好实施项目前期准备工作，对于确定实施的项目加快研究进度，加大省级公路建设资金争取力度，保障干线公路建设省补资金及时到位。

## 3. 积极探索新型筹资模式

借鉴省内其他地区干线公路建设资金筹集经验，尝试采用多种新型融资理念，如市场化的融资模式、BT 模式或 PPP 模式，最终形成上饶市干线公路建设的混合型投融资方式。市场化的融资，即指利用资本市场，拓宽资金进入渠道，积极引入各种社会资金，包括银行贷款、企业或个人集资、债券融资和土地融资等方式。BT 模式是政府利用非政府资金来进行非经营性设施建设项目的一种融资模式，具体是指一个公路项目的运作通过项目公司总承包，融资、建设验收合格后移交给业主，业主向投资方支付项目总投资加上合理回报的过程。PPP 模式是指政府与社会资本为提供公共产品或服务而建立的“公私”合作模式，可以调动社会资本进入一些项目推动城市基础设施建设，也能改进投融资模式推动融资创新。

# 10.3 工程实施的措施建议

未来十年是上饶干线公路网重要的建设时期，为了保障工程项目的顺利实施，提出以下工程实施建议。

1、统筹协调，实现最佳投资效益。干线公路建设具有全程全网、连接贯通的特点，必须坚持由省、市统筹安排、合理布局、保证重点的原则。要根据资源分布、城镇结构和经济发展趋势等情况，积极做好全市公路建设项目安排，各县市做好充分沟通协调，充分发挥整个路网经济社会效益。

2、加强对环境敏感地段研究。上饶地区主要水系为信江、饶河、鄱阳湖，同时，沿线山体较多，给公路建设带来一定的困难，因此需要加强环境影响研究，制定合理措施，减少公路建设运营对水体和山体的影响，实现社会效益最大化。

3、依靠科技进步，确保公路建设质量。建议在普通国省干线公路网规划实施过程中，结合上饶的实际情况，适度加大科技投入，鼓励技术创新，加强适合上饶地质、气候特点的科研技术开发，积极推广应用成熟的新技术、新材料、新工艺、新装备，积极引进国外先进成熟的使用技术，确保公路网建设能满足未来发展要求。另外，应加快科

技人员的培养，积极推进全面质量管理，提高设计、施工、养护现代化管理水平，为加快规划目标的实施提供保障。

## 10.4 公路管理的建议

随着经济社会的快速发展，公路建设工作涉及征地拆迁、资金筹措、环境保护等，部门之间协调成本越来越高，凭公路部门力量难以提高工作效率，同时在公路通行效率和安全方面要求逐步提高。为了提升公路网络规划顺利实施和提升路网服务水平，提出以下建议：

1、建议形成“以市政府为领导核心，公路部门负责协调，交通、发改、财政、土地、环保等部门配合的公路建设机制”，实现公路建设由“部门行为”向“政府行为”转变。

2、超载对路面的损坏呈几何级数增长，因此需严格治理超限、超载。建议有必要将货车管理职能从交警部门划给交通运输部门，交通运输部门对载货后轴载超过 14 吨（公路荷载 I 级标准）的汽车不予发证。从源头上防止轴载超过 14 吨（公路荷载 I 级标准）的汽车上路。

3、加强国省干线公路的信心化和智能化建设。如公路养护管理，建立养护信心系统，逐步提升公路养护机械化，提升养护质量和养护施工效率；加强干线公路监控及应急处置系统，完善公路服务信息收集与发布能力，将上饶干线公路打造成“数字公路”，提升公路服务水平。