

第二章 交通建设

第一节 公路建设

截至 2005 年,县境内公路总里程 630.8 千米,其中:国道 317 线 55 千米,县道 341.8 千米,乡道 141 千米,矿山、林区公路 93 千米。四级公路 270 千米,黑色路面 186 千米。全县每一百平方千米范围内有公路 7 千米,实现以县城为中心,辐射全县 17 个乡镇的公路网络。形成与国道 317 线、川藏北线、青海省道 101 主干线公路联网,东接阿坝州壤塘县;西、南贯通甘孜州甘孜县、炉霍县;北连青海省达日县、班玛县的出境公路通道。

一、国道公路

1995 年,国道 317 线改线,途经色达县境内的歌乐沱乡、甲学乡、翁达镇,全长 55 千米,分别为翁(达)两(河口)路 35 千米,即翁达至色达县与壤塘县交界处;翁(达)炉(霍)路 20 千米,即翁达至色达县与炉霍县交界处。翁(达)炉(霍)路于 1960 年建成通车,全长 71 千米;翁(达)两(河口)路于 1965 年 12 月 11 日建成通车,全长 39 千米。此路段建成通车,打通了色达与外界联系的公路通道,为开发色达、发展色达创造了条件。因路面狭窄,涵洞大部分为木涵,受泥石流、滑坡、冰雪等自然灾害影响大,时通时阻,行车不畅,虽经多次局部整治,整体质量变化不大。2002 ~ 2004 年实施通县油路建设时,对该路段进行大规模的整治和改造,公路通行能力大大改善。

二、省道公路

色达境内虽有与青海省道 101 干线连接的出省公路通道,但无国家正式批准的省道公路。

三、县道公路

(一) 色色路

色色路西起色达县城,东达色尔坝(翁达),1960 年建成通车,途经翁达镇、杨各乡、旭日乡、霍西乡、洛若乡,全长 84 千米,是色达县的政治路、经济路、扶贫路,被喻为色达县的生命线。由于该线建成时,等级低、病害多、水毁坍方严重。1998 ~ 2000 年由省交通厅、以工代赈办公室投入 2 000 余万元,按照山重四级沙砾石路面进行整治建设。2002 ~ 2004 年,该线又列入通县油路建设,对路面进行沥青表处,建成后公路整体质量大幅度提高,通行能力大大增强。

(二) 达达路

达(色达)达(达日)公路是一条出省道路,起于色达县亚龙乡,止于青海省达日县吉迈镇,与国道 317 线和青海省主要公路 S101 相连,途经境内的亚龙乡、大则乡、康勒乡、克戈乡、泥朵乡,色达境内全长 147 千米,其中色柯至克戈 82 千米,1974 年 12 月 4 日建成通车;克戈至泥朵 53 千米,1977 年 5 月 15 日建成通车;1995 年修筑泥朵乡至青海省达日县下红科乡之间的断线公路 30 千米,1998 年“泥红友谊桥”建成后,全线贯通。达达路是色达县牧业生产基地 2 区 8 乡的交通运输

线,承担着沿线 5000 平方千米,2.5 万人的生产生活运输。该路经过近 30 年的服役,公路各种病害日趋严重,公路行车条件差,全线原路面平均宽度不到 4 米,服务水平极低,路基低矮,部分路段处于阴山,纵坡过大,弯道过急,虽经多次局部整治,整体质量变化不大。交通基础设施滞后,成为制约色达县牧区经济社会发展的重要因素。2002 年在县级财政十分拮据的情况下,争取到由甘孜州交通局出资,委托德阳市科辉公路研究设计院按山重四级(水泥、油路)标准进行设计,编制完成《(四川色达)(青海)达日公路色达段建设工程可行性研究报告》。达达公路亚龙乡至达日县下红科乡的改建工程设计投资 14 371.5 万元。2003 年按山岭重丘四级(路基宽 7 米、路面宽 6.5 米、25 厘米×30 厘米硬化路缘带、30 厘米×30 厘米×60 厘米边沟、涵洞按高海拔气候作特殊处理),行车速度 20 千米/小时的设计标准,启动达达公路整治工程。1998 年 3 月,按照《招标投标法》,对达达路 A 合同段 3.14 千米公路公开向社会进行招标,中标价为每千米 11.024 万元,由成都市岩土公司中标。该合同段作为试验路段,建设标准达到设计要求后才依次进行各个合同段的招标。B 合同段中标价为 11 万元/千米,由成都市岩土公司中标。C 合同段中标价为 15.5 万元/千米,由重庆金洲公司中标。

2004 年对 D 合同段进行招标,由四川华荃建设工程有限责任公司中标,中标价为 13.6 万元/千米。

2005 年相继开展 E、F、G 三个合同段的招标工作,四川省三台城北建筑公司以 24 万元/千米的中标价承包 E 合同段;重庆潼南建筑公司以 16 万元/千米的中标价承包 F、G 合同段。

到 2005 年底,达达路整治工程完成 30 千米,正在改造的有 30 千米。

(三) 色锣路

色锣路起于色达县城色柯镇,止于国道 317 线甘孜县境内的锣锅梁子,途经境内的亚龙乡、塔子乡,全长 148 千米,色达境内 52 千米,其中色柯镇至亚龙乡 18 千米,1974 年建成通车;亚龙乡至塔子乡 9 千米,1975 年 11 月 1 日正式建成通车;塔子乡至甘孜县盆达乡 25 千米,2004 年正式建成通车,至此,色锣路全线连接贯通。1981 年 11 月 22 日建成的塔子乡至吉泽沟 21.5 千米林区公路,是通往甘孜县盆达乡的一条早期“毛路”,由于建设标准低,路面狭窄,涵洞大部分为木涵,虽经多次局部整治,整体质量变化不大,时通时阻,行车不畅,曾经由“毛路”变成“山路”。2002~2004 年,该线列入通县油路建设,色达县城至塔子乡为柏油路面。对原林区公路进行整治和改(扩)建,路面按沙砾石路面标准建设,建设后的公路通行能力改善,行车速度提高到 20 千米/小时。

(四) 色班路

色班路起于色达县城色柯镇,止于青海省班玛县城,途经境内年龙乡,全长 150 千米,色达境内 58.8 千米,与班玛县交于色达县年龙乡。1979 年 6 月,色柯镇至年龙乡公路正式通车;1994 年 9 月,年龙“友谊桥”建成通车,色班路全线贯通。此路建成时,因路面设计等级低,路面狭窄,桥涵大部分为木桥涵,纵坡大,冰、雪严重,行车不畅,时通时阻,虽经多次局部整治,整体质量变化不大。2002~2004 年,该线列入通县油路建设项目,建设后的路面,色达县城附近 10 千米和年龙乡附近 10 千米为沥青路面,其余 38 千米为沙砾石路面。

四、村社道公路

(一)、乡道公路

1. 泥然公路

泥(曲)然(充)公路起于色达县克戈乡政府,止于然充乡,1979 年 11 月 10 日建成通车,全长

48 千米。该线建成通车后,因财力不足,无力养护而曾经报废。1995 年,按每千米补助 5000 元进行整治,恢复通车。2004 年实施通乡公路建设,投入 220 余万元,按照山重四级、路基宽度 4.5 米、路面宽度 4 米、行车时速 20 千米/小时的设计标准进行建设,改造后的公路基本适应牧民群众生产生活的需要。

2. 大大公路

大(则)大(章)公路起于达达路大则段的错松渡,止于大章乡,全长 93 千米。该线 1978 年修筑毛坯路 38 千米,后因财力不足而停工。1996 年,按每公里补助 5 000 元整治 38 千米,新修 55 千米,全线建成通车。2004 年实施通乡公路建设,投入 380 余万元,按照山重四级、路基宽度 4.5 米、路面宽度 4 米、行车速度 20 千米/小时的设计标准进行建设,改造后的公路基本适应牧民群众生产生活的需要。

(二)、村道公路

2005 年,境内县道公路主干线穿越部分行政村,农业种植区也有少量机耕道可以通村,但无正式设计、施工建设的村道公路。

五、其他公路

色达的其他公路有矿山公路和林区公路,多为临时建设的简易公路,总里程 93 千米。矿山公路于 1996 年因企业停产而报废;林区公路于 1998 年因天然林停采而停止使用。

六、通县柏油路工程

通县柏油路工程建设于 2001 年 9 月进入测设阶段,2002 ~ 2004 年正式进行工程施工建设,期间建成柏油路 186 千米,其中:国道 317 线色达境内 55 千米,县道公路 131 千米,即色色路 82 千米;色锣路色达县城至塔子乡 29 千米;色斑路 20 千米(色达县城附近 10 千米,年龙乡附近 10 千米)。

通县柏油路建设标准是根据地形地貌,坚持“能三则三,能四则四”的建设原则,路基宽度为 5 ~ 7 米,路面宽度 4.5 ~ 6.5 米,沥青表处。建设后的公路通行能力有很大改善,行车速度由原来的 10 千米/小时提高到 25 千米/小时。

第二节 桥梁建设

色达公路建设由于受特殊的地理环境和地形、地貌的影响,公路桥梁众多,大小桥梁 43 座,其中跨径 20 米以上的 10 座,跨径 10 ~ 20 米的 27 座,跨径 10 米以下的 6 座。

一、国道桥

(一)翁达桥

翁达桥位于国道 317 线 567.5 千米处,横跨翁达沟,是一座石拱桥。该桥修建于 20 世纪 60 年代,总长 15.8 米,净长 6.1 米;总宽 6.1 米,路面净宽 5.5 米;总高 6.2 米,净高 5 米。设计荷载:汽 - 1.5 万千克,挂 8 万千克。

(二)更达大桥

更达大桥位于国道 317 线 565.1 千米处,横跨色曲河,是一座石拱桥。该桥修建于 20 世纪 60