

成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划

目录

一、规划基础.....	6
二、总体要求.....	8
（一）指导思想.....	8
（二）基本原则.....	8
（三）发展目标.....	9
三、构建高品质对外运输网络.....	10
（一）畅通陆海互济、四向拓展运输大通道.....	11
（二）建设高水平国际枢纽集群.....	14
四、完善成渝“双核”辐射综合交通网络.....	15
（一）打造高效互联城际交通网.....	15
（二）构建都市圈通勤交通网.....	16
（三）分类推进大中小城市综合交通网络建设.....	17
（四）优化城乡融合交通网络.....	17
五、打造高品质出行服务系统.....	18
（一）优化综合客运枢纽衔接.....	18
（二）完善多样化城际客运服务.....	19

(三) 提高都市圈通勤服务品质.....	19
(四) 推动城乡客运服务均等化.....	19
(五) 培育壮大枢纽经济新业态.....	20
(六) 打造美丽宜游交通系统.....	20
六、构建高效率物流体系.....	20
(一) 提升国际物流服务能力.....	21
(二) 推进物流枢纽建设.....	21
(三) 提升多式联运水平.....	22
(四) 提高城乡货运效率.....	23
(五) 推动物流与制造业融合.....	23
七、提升绿色智能安全发展水平.....	24
(一) 推动绿色低碳可持续发展.....	24
(二) 打造全国智能交通发展高地.....	24
(三) 全面提升建设运营安全水平.....	25
八、创建一体化协同治理样板.....	25
(一) 建立规划共绘机制.....	26
(二) 建立设施共建机制.....	26
(三) 建立服务共享机制.....	26
(四) 建立运营共管机制.....	26
(五) 有序推进毗邻地区交通融合发展先行先试.....	27
九、保障措施.....	27
(一) 加强组织保障.....	27

(二) 加大政策支持.....	27
(三) 优化标准体系.....	28
(四) 强化规划引领.....	28
十、环境影响评价.....	28
(一) 环境影响分析.....	28
(二) 预防和减缓不良影响的对策措施.....	29

为贯彻落实《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，加快推动成渝地区双城经济圈综合交通运输体系高质量发展，编制本规划。规划期至 2025 年，展望到 2035 年。

一、规划基础

改革开放特别是党的十八大以来，成渝地区双城经济圈综合交通网络加快完善，运输服务水平显著提升，交通一体化发展取得明显成效，有力支撑了经济社会发展。一是内畅外达的综合交通网络初步形成。基本建成以干线铁路、高速公路和长江黄金水道为主体的多向对外联系通道，多层次轨道交通网络骨架逐步形成，公路连通覆盖水平显著提升。二是一体衔接的综合交通枢纽初具优势。建成一批集多种运输方式的立体换乘、无缝衔接综合交通枢纽，国际航空枢纽基本形成，长江上游航运中心地位凸显，国际铁路港功能领先，围绕枢纽的土地综合利用取得突破性进展。三是集约高效的运输服务水平不断提升。机场旅客吞吐量、中欧班列开行量位居全国前列，铁路公交化运营、省际城际公交开行和铁海铁水联运稳步推进，成渝“双核”之间基本实现 1 小时通达。四是协同联动的体制机制初见成效。以规划编制、重大项目建设等为重点，初步建立横向联动、纵深推进的协同工作机制，重点领域合作持续深化。

对标高质量发展要求，成渝地区双城经济圈交通基础设施瓶颈依然明显，综合交通运输发展质量和效益还有较大提升空间。一是

对外运输通道不畅。部分出渝、出川大通道能力有待提升，长江上游内河航道能力受限。二是互联互通仍有短板。规划城际铁路建设进展滞后，高速公路繁忙路段通而不畅，三峡水运通道“中梗阻”，毗邻地区路网连通性不足。三是枢纽辐射带动力不强。成都—重庆国际性综合交通枢纽能级不高，东出、北上、南下等门户型枢纽发展不足，航空口岸机场偏少。四是运输服务质量不优。城际间联程联运出行不便捷，货物多式联运发展缓慢，物流成本偏高，智能安全水平有待提升。五是绿色低碳化水平不高。运输结构不尽合理，绿色运输、出行比例偏低，新能源与清洁能源公交车比例不高，机场、码头场内燃油车辆替代进展缓慢。六是协调机制尚不健全。跨区域规划、建设、运营、管理等统筹协调尚不到位，市场政策不统一，数据资源共享存在壁垒。

当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，我国已转向高质量发展阶段，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，推动共建“一带一路”高质量发展，实施长江经济带发展、西部大开发等重大战略，赋予成渝地区双城经济圈新的定位，对综合交通运输发展提出了新的更高要求。一是建设具有全国影响力的重要经济中心，要求打造高品质综合立体交通网络，提高运输效率、降低运输成本，支撑产业、人口及生产要素高效流动集聚，提升参与全球资源配置能力和整体经济效率，服务构建新发展格局。二是建设具有全国影响力的科技创新中心，要求抢抓新

一轮科技革命发展机遇，加快5G、人工智能、大数据等与交通运输深度融合，推动交通运输成为新科技示范应用的重要场景，提升智能化水平。三是建设改革开放新高地，要求创新交通一体化发展机制，畅通对外开放大通道，建设国际门户枢纽，积极融入长江经济带发展、“一带一路”和西部陆海新通道建设，提升对外开放和区域协作水平。四是建设高品质生活宜居地，要求加快转变交通运输发展方式，集约节约利用资源，优化运输结构，全方位提升运输服务品质，满足多样化、个性化运输需求。

二、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，落实加快建设交通强国要求，紧扣“两中心两地”发展定位，以打造“轨道上的双城经济圈”为重点，优化完善基础设施网络，强化成渝地区对外交通、城际交通、都市圈交通合理布局 and 高效衔接，全面推进设施内外联通、管理高效协同、服务一体便捷，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，有力支撑成渝地区双城经济圈建设。

（二）基本原则。

双核引领、衔接高效。以强化重庆、成都“双核”联系及对外

联通、开放辐射为重点，统筹推动大中小城市发展和乡村振兴，构建以轨道交通为骨干，多种运输方式高效协同、多类产业融合发展的综合交通运输体系。

立体互联、创新驱动。促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，注重提高地下空间使用效率，减少对空间的分割。加快新技术系统集成应用，全面赋能基础设施升级、运输组织优化和治理能力提升，促进新业态、新模式健康发展。

低碳环保、绿色安全。落实长江大保护要求，降低生态空间占用和资源能源消耗，加强污染防治，有效控制碳排放。提升交通运输适应气候变化、应对自然灾害和突发事件能力，增强发展韧性。

改革开放、合作共建。深化重点领域和关键环节改革，服务推动更高层次开放。强化协同对接，打破行政分割和市场壁垒，实现成渝地区双城经济圈运输市场、运输组织服务一体化。

（三）发展目标。

到 2025 年，以补短板、强弱项为重点，着力构建多种运输方式无缝衔接的综合立体交通网络。一体衔接联通设施网络总体形成。对外运输大通道、城际交通主骨架、都市圈通勤网基本完善。

——基本建成“轨道上的双城经济圈”，轨道交通总规模达到 10000 公里以上，其中铁路网规模达到 9000 公里以上。大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线力争接入比例达到 85%，长江干流主要港口基本实现铁路进港。公路通达能力进一步提升，高速公路通车里程达到 15000 公里以上。

——内外通达服务能力大幅提升。世界级机场群航线网络通达全球，国际航空枢纽地位日益凸显，重庆长江上游航运中心基本建成，国际铁路港竞争力进一步提升。

——重庆、成都“双核”之间以及“双核”与成渝地区双城经济圈区域中心城市、主要节点城市1小时通达，重庆、成都都市圈内享受1小时公交化通勤客运服务。

——智能绿色安全发展水平明显提高。5G网络覆盖交通重点场景，重庆、成都中心城区绿色出行比例超过70%，公交、环卫、邮政、出租、轻型物流配送全部使用新能源或清洁能源车辆，交通环境污染和碳排放联防联控取得积极成效，安全水平明显提升。

——共绘共建共享共治机制更加健全。港口、机场等领域协调发展取得更大进展，一体化的市场管理政策、协调机制基本建立。

到2035年，以一体化发展为重点，全面建成设施互联互通、运行智能安全、服务优质高效的现代化综合交通运输体系，全面实现对外开放通道通欧达海、立体互联，重庆、成都国际门户枢纽联通全球，运输组织水平、创新能力、体制机制一体化合作国内领先。

三、构建高品质对外运输网络

依托国家综合立体交通网主骨架，主动服务和融入国家重大发展战略，加快构建陆海互济、四向拓展的综合运输大通道，实现国内通达、国际开放，支撑打造内陆开放战略高地。

（一）畅通陆海互济、四向拓展运输大通道。

完善综合运输通道格局。加强与国家综合立体交通网衔接，向东强化与长三角、粤港澳大湾区连通，通江达海；向西融入亚欧通道，打通出疆入藏战略通道；向南畅通西部陆海新通道，辐射东南亚、南亚；向北衔接京津冀地区、中蒙俄国际经济走廊，对接东北亚地区。有效发挥成渝地区双城经济圈带动作用，畅通与秦巴山区、武陵山区、乌蒙山区、涉藏地区、大小凉山彝区等周边欠发达地区的运输通道，支持川陕革命老区完善交通基础设施网络。

专栏1 对外综合运输通道布局

1 东向通道

依托长三角—成渝主轴，沿长江经济带通往长江中游城市群、长三角城市群。依托粤港澳—成渝主轴，经遵义、桂林至粤港澳大湾区。沿厦蓉通道，经长株潭通往福建，衔接海上丝绸之路。

2 西向通道

沿川藏通道经林芝至樟木，通往中尼印和孟中印缅经济走廊。向北经兰西，沿大陆桥走廊经乌鲁木齐至霍尔果斯/阿拉山口，对接新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中巴等国际经济走廊。

3 南向通道

沿西部陆海新通道，通往北部湾出海口（北部湾港、洋浦港），衔接中国—中南半岛国际经济走廊。沿成渝昆通道经滇中，连接瑞丽、磨憨、河口等边境口岸，衔接孟中印缅国际经济走廊。

4 北向通道

依托京津冀—成渝主轴，沟通关中平原城市群，连接京津冀地区、呼包鄂榆城市群，并通过二连浩特、甘其毛都等口岸，对接中蒙俄国际经济走廊。

优化综合交通运输网络布局。以高速铁路、普速干线铁路建设为重点，推动沿江、陆海等对外运输通道加速形成，高质量建设川藏铁路，全面推进沿江高铁建设，推进实施一批普速铁路，恢复沪汉蓉铁路货运功能。加快构建广安经南充至成都等快速通道，实现相关区市与成都、重庆快速连通。着力完善高速公路网络，畅通对外高速公路通道，加快国家高速公路繁忙路段扩能改造，打通省际待贯通路段。推进国省干线剩余待贯通路段建设、低等级路段升级改造以及拥堵路段扩容，提高干线路网运行效率。充分发挥长江黄金水道功能，健全以长江干线为主通道、重要支流为骨架的航道网络，加快长江上游干支航道整治和梯级渠化，全面畅通岷江、嘉陵江、乌江、渠江等航道，探索有效疏解三峡枢纽瓶颈制约方案。共同推进油气输送管道及配套设施建设。

专栏2 综合交通运输网络重点项目

1 高速铁路

推进建设重庆至昆明、重庆至万州、西宁至成都、成都至达州至万州等铁路。
开工建设重庆至西安、重庆至宜昌、成渝中线等高速铁路。规划研究重庆至贵阳等高速铁路。

2 普速铁路

推进建设隆黄铁路叙永至毕节段。开工建设黄桶至百色铁路及隆黄铁路隆昌

至叙永段、成渝铁路成都至隆昌段扩能改造工程等西部陆海新通道西线补短板项目。规划研究安康至张家界、广安至涪陵至柳州铁路以及广元至达州至万州、内江至宜宾等铁路扩能改造工程。

3 国家公路

加快建设 G0615 久治至马尔康、G4216 新市至攀枝花、G4218 康定过境段、G8513 九寨沟至绵阳、G69 城口至开州、G6911 镇坪至巫溪（重庆段）和奉节至建始（重庆段）等高速公路和国道剩余待贯通路段建设、低等级路段升级改造以及拥堵路段扩容，力争开工建设 G0611 汶川至川主寺等高速公路。全面推动 G318 川藏公路提质改造，开展 G4218、G4217 等国家高速公路远期展望线项目前期研究。

4 干线航道

加快建设长江朝天门至涪陵河段、羊石盘至上白沙水道、渠江等航道整治工程，嘉陵江利泽、乌江白马、岷江犍为、龙溪口等航电枢纽。推进岷江老木孔、东风岩、张坎、嘉陵江水东坝、渠江风洞子等航电枢纽工程，岷江龙溪口至宜宾段、嘉陵江草街库尾、乌江白马至彭水、渠江达州至广安等航道建设整治工程。积极研究岷江板桥航电枢纽、嘉陵江井口航运枢纽等级提升工程可行性。

5 油气管道及储气设施

开工建设川气东送二线管道项目及配套威远泸州自贡区块页岩气集输干线、川气外联、渝西天然气管网等管道工程和西南百亿立方米级储气调峰基地，打通广西经贵州、重庆入川成品油管道，推进兰成渝成品油管道与遵义—重庆成品油管道互联互通。

（二）建设高水平国际枢纽集群。

完善综合交通枢纽体系。优化国际性、全国性和区域性综合交通枢纽布局，形成分工明确、功能清晰、有机衔接的综合交通枢纽体系。重点打造以成都、重庆为中心的成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群，发挥通达全球、衔接高效、功能完善的交通中枢作用。推进泸州—宜宾、万州—达州—开州全国性综合交通枢纽建设，强化南充、遂宁、广安、绵阳、内江、自贡、乐山、黔江等区域性综合交通枢纽衔接带动作用，优化不同层次枢纽城市分工协作。

推进世界级机场群建设。统筹区域航空运输需求和机场功能定位，重点提高成都、重庆国际航空枢纽综合保障能力和服务水平，逐步提升国际枢纽竞争力。科学有序推进一批支线机场建设，完善区域机场布局。充分挖掘既有综合性机场货运设施能力，提升服务品质和使用效能。拓展航空枢纽航线网络，新开和加密国内外航线航班，扩大面向欧美、“一带一路”沿线国家的航权开放。强化机场与多层次轨道交通有效衔接，提升机场集疏运能力。统筹军民航发展需求，优化空域结构，提升空域资源配置使用效率，加快通用航空发展。

专栏3 机场群重点工程

高质量建成成都天府国际机场，加快推进重庆江北机场改扩建工程，实施成都双流机场提质增效改造。推进阆中、达州（迁建）、乐山等机场建设，以及遂宁、广安等机场前期工作。规划研究重庆新机场、雅安、内江机场建设。

共建重庆长江上游航运中心。加强港口分工协作，构建结构合理、功能完善的港口集群，形成以重庆长江上游航运中心为核心，以泸州港、宜宾港等为骨干，其他港口共同发展的总体格局。提升长江上游港口码头装卸作业和货物集散能力，建成一批进港铁路专用线和配套设施，推动江海联运、水水中转。组建长江上游港口联盟，推进港口企业间加强合资合作，加强与上海国际航运中心对接合作。进一步提升长江上游航运中心内河航运交易、信息、人才、金融、保险、船舶检测认证等功能，打造要素集聚、功能完善的港航服务体系。

四、完善成渝“双核”辐射综合交通网络

以轨道交通为骨干、公路网络为基础，推进一体化综合交通网络建设，基本形成成渝“双核”之间、“双核”与两翼等区域中心城市之间1小时交通圈、通勤圈，分类打造绿色高效城市综合交通体系，优化城乡融合交通网络。

（一）打造高效互联城际交通网。以重庆、成都为核心，优先利用干线铁路富余能力开行城际列车，适当新建城际铁路，构建以成渝主轴为骨架、双核放射为主体、其他节点城市连接为补充的城际铁路网。优化城际快速路网，实施成渝扩容、遂渝扩容、大竹至垫江等一批高速公路工程，强化城际间高速公路互联互通。实施城际快速路功能提升工程，优化干线公路与城市道路衔接，疏通主要节点城市进出通道。推动普通国省道改造升级，加强毗邻地区县乡道路互联互通，打通瓶颈路和“宽窄路”，完善防护栏、减速带、

标志标线、信号灯等设施。有序推进支线航道建设。

专栏4 城际交通网重点工程

1 城际铁路

推进建设川南城际铁路内江至自贡至泸州段。开工建设绵阳至遂宁至内江等城际铁路。规划研究成都外环等城际铁路。研究论证重庆至自贡至雅安城际铁路。

2 高速公路

加快成渝、渝遂、渝泸、渝邻、成自卢赤、成绵广、成渝地区环线等高速公路繁忙路段扩容改造。推动毗邻地区互联互通，建设重庆至合江至叙永、泸州至永川、大足至内江、铜梁至安岳、南充至潼南、大竹至垫江、开江至梁平等高速公路。

(二) 构建都市圈通勤交通网。加强重庆都市圈、成都都市圈轨道交通、道路交通、公交线路对接，打造1小时通勤圈。推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路融合建设，并做好与城市轨道交通衔接协调，打造“轨道上的都市圈”，优先利用干线铁路、城际铁路富余能力开行市域(郊)列车，有序新建部分都市圈市域(郊)铁路，有机衔接中心城区城市轨道交通。推进重庆中心城区与渝西地区融合发展，推动广安全面融入重庆都市圈，加快推动成德眉资同城化发展。加强干线公路与城市道路有效衔接，疏通主要节点城市进出通道，加强城郊道路改造升级，加快道路安全设施建设。推进实施成都东西城市轴线、天府大道北延线等一体化交通项目，推动都市圈交通同城同网。强化中心城市与郊区新城交通衔接。

专栏5 都市圈通勤交通网重点工程

1 市域（郊）铁路

推进重庆至合川、重庆至江津、璧山至铜梁等市域（郊）铁路建设。规划研究重庆都市圈环线及成都都市圈等市域（郊）铁路。

2 都市圈道路

加快实施梓州大道南延线、天府大道眉山段、成资大道、两江新区至长寿、两江新区至涪陵等项目。规划研究重庆主城至永川、合川及綦江、万盛等项目。

（三）分类推进大中小城市综合交通网络建设。有序推进重庆、成都城市轨道交通规划建设，完善多层次轨道交通枢纽功能布局，优化城市道路网结构，提高路网密度，形成城市快速路、主次干路和支路合理配置的道路网络，打通“断头路”，畅通微循环。绵阳、南充、泸州、宜宾、达州、万州、黔江等城市，要充分发挥地面公交主体作用，加强步行和自行车交通系统、城市停车设施建设。城区常住人口在100万人及以下城市，建立地面公交骨干通道，因地制宜打造优越的步行和自行车出行环境，积极倡导绿色出行。

（四）优化城乡融合交通网络。加强县城公共停车场、公路客运站等补短板强弱项建设，提升县城道路交通设施服务能力。有序推进各市、县中心城区与外围乡镇间干线公路提档升级，改造一批串联重要枢纽、旅游景区、交通量大的国省干线公路，推动重要经济节点和中心乡镇实现三级及以上等级公路连通。全面推进“四好农村路”建设，逐步提高农村公路通达通畅深度并向一定规模自然村延伸，有序推进乡村旅游路、资源路、产业路等建设。加强农村

公路桥梁安全隐患排查整治。深化农村公路管养体制改革，加快实施农村公路路网改善工程。推进交通建设项目尽量向进村入户倾斜，加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，兼顾村内主干道功能，补齐村内道路、村级公交站点设施短板。

五、打造高品质出行服务系统

按照“出行即服务”发展方向，加快构建便捷舒适、服务优质的客运服务系统，积极推进旅游交通便捷服务网络建设，满足多样化、个性化的美好出行需要，支撑打造高品质生活宜居地。

（一）优化综合客运枢纽衔接。以成都天府国际机场、成都天府站、简州站、重庆东站、重庆科学城站等为示范，高质量打造综合客运枢纽“零距离”立体换乘体系，有效衔接长途公路客运、城市轨道交通、地面公交等。加强重点枢纽站场之间互联互通，推进机场、火车站、重要港区集疏运铁路和公路建设。推进成都站、成都南站、十陵站、重庆站、重庆江北国际机场等既有综合客运枢纽改扩建，提升一体化衔接换乘水平。

专栏6 综合客运枢纽重点工程

推进成都天府国际机场、成都天府站、资阳西、遂宁、南充北、达州南、广安东、泸州东、自贡东、宜宾、雅安、内江北、绵阳、德阳、乐山、眉山东、永川南、江津南、大足石刻、铜梁、长寿北、涪陵北、万州北、黔江、合川东等综合客运枢纽建设或改扩建。

（二）完善多样化城际客运服务。推动多层次轨道交通网络运营管理衔接融合，研究建立一体化建设运营机制，推广交通“一卡通”“一票式”“一码畅行”，加快实现运营公交化。在重庆都市圈、成都都市圈、广安川渝合作示范区、万达开川渝统筹发展示范区、川南渝西融合发展试验区等率先推动交通出行“同城待遇”。加强轨道交通与主要机场的衔接，探索空铁联程联运新技术、新模式。推进具备条件的毗邻地区开行跨省、跨市公交线路，开展跨运输方式异地候机候车、行李直挂等业务。

（三）提高都市圈通勤服务品质。推动城际铁路、市域（郊）铁路实现公交化运营，发展“站站停”与“大站停”相结合的灵活运输组织模式，提供多样化、便捷化出行服务。鼓励和规范发展道路客运定制服务。积极推进干线铁路、城际铁路与城市轨道安检互信，逐步统一都市圈公共交通一卡互通、票制资费标准，推行月票、年票、积分等多样化票制。

（四）推动城乡客运服务均等化。完善级配合理的城乡路网和衔接便利的客运网络，推进城乡客运网络有序对接，鼓励公交线网布局向农村延伸，有序推动近郊班线公交化。扩大村级公交站点覆盖范围，实施乡村客运“金通工程”，打造统一规范、服务一流、管理高效、人民满意的乡村客运服务品牌，推动乡村客运与城市公交有效接驳。稳步发展农村客运预约响应式服务。

（五）培育壮大枢纽经济新业态。以民用运输机场、高铁客运站点、轨道交通站点、大型公交枢纽、国家物流枢纽、港口等为重点，推动一体规划、设计、开发、建设和运营，大力发展枢纽经济，激发城市新动能。加快建设成都和重庆临空经济示范区，发展现代服务业、高端制造业等临空产业。推行 TOD 开发模式，以轨道交通站点为中心，合理规划站点地区开发范围、业态和规模，形成满足居住工作、购物娱乐、公共服务等需求的多功能、绿色低碳社区，实现城市高质量发展。以重庆、泸州、宜宾等港口为主，发展港航物流、临港工业、商贸旅游等临港产业。

（六）打造美丽宜游交通系统。积极推进交通与旅游融合发展，构建成渝城际一体化旅游新模式，打造贯通四川、重庆的文化遗产探秘、自然生态体验、红色文化体验等一批交旅融合精品线路，加快推进成都西部片区国家城乡融合发展试验区旅游轨道交通环线工程、龙泉山城市森林公园环线公路工程建设，加快高速公路服务区向交通服务、智慧绿色、旅游消费等复合功能型服务区转型。布局建设自驾游营地，推出特色化、品质化旅游产品。共同打造川渝水上旅游圈，鼓励发展水上都市一日游、城市夜游、长途休闲慢游等精品旅游项目。完善城市慢行交通体系，构建城市健康休闲绿道系统，建设成都天府绿道体系，打造安心舒适的慢行交通环境。

六、构建高效率物流体系

以重庆、成都国家物流枢纽为核心，建设多层次物流枢纽，合力强化国际物流服务网络，提升多式联运和城乡货运物流服务水

平，推动物流与制造业融合发展。

（一）提升国际物流服务能力。做优做强中欧班列品牌，打造西部陆海新通道班列运输品牌，推动南向陆海联运提质增效，提升贯通亚欧大陆的国际陆路新通道运输水平。加快中欧班列集结中心建设，强化重庆团结村、成都城厢铁路物流基地中欧班列枢纽集结作用，统筹共建中欧班列运营平台和西部陆海新通道物流运营平台，加速完善成渝中欧班列和西部陆海新通道海铁联运班列市场化运营机制、全程仓配体系、运贸一体模式、供应链金融服务等，打造满足跨国企业需求的全球供应链综合服务中心。拓展完善国际航空货运航线网络，优化货运航线航班管理，培育壮大国际航空货运企业。主动拓展国际市场、加强境外投资合作，打通至中亚、俄罗斯及欧洲的西向、北向跨境道路货运线路，畅通至东南亚的南向跨境道路货运线路。依托长江黄金水道和沿江铁路，完善江海联运、铁海联运、公铁联运服务体系，打通与日韩及欧美等国家和地区的国际贸易大通道。鼓励成渝地区枢纽机场发展全货机航空运输，开辟国际货运航线，补齐航空货运短板。探索“一单制”金融创新，率先实现国际货物运输“一次委托、一口报价、一单到底、一票结算”。

（二）推进物流枢纽建设。强化重庆、成都、遂宁、达州、泸州国家物流枢纽功能，依托多模式集疏运网络衔接万州、涪陵、长寿、江津、宜宾、自贡、南充、雅安等区域性物流中心，形成功能完备、层次分明、布局合理的物流枢纽体系。加快打造重庆内陆国

际物流分拨中心和运营组织中心、成都—德阳国际铁路港，推进重庆团结村集装箱中心站、重庆鱼嘴铁路货运站、成都天府国际机场空港铁路货站、成都龙泉驿铁路货站、泸州江北物流园区一期工程等建设。实施铁路枢纽改造工程，新建和改扩建一批具有集装箱办理能力的铁路货运基地，提高铁路货运服务能力，增强铁路班列始发直达和集零成整的中转能力。实施公路货运枢纽改造工程，新建或改扩建一批具有集货运集散、仓储配送、信息交易等功能的公路货运枢纽，推动公路专线、零担货运向实体平台或线上交易平台集中。

（三）提升多式联运水平。实施多式联运示范工程，建设一批多式联运物流园区，加快建设中新（重庆）多式联运示范基地、成都天府国际空铁公多式联运物流港、成都国际铁路港多式联运项目。加快发展铁水、公铁联运和“一单制”联运服务。以至上海洋山集装箱运输、宁波舟山港大宗散货及集装箱运输为重点，大力发展江海直达运输，优化“沪渝直达快线”运行机制，加密沪蓉直达班列，提高通关效率。加强陆水、港航联动，开通往返主要港口的“水上穿梭巴士”和铁水联运班列，构建统一运营品牌，完善多式联运枢纽集疏运体系，推进铁路专用线、公路连接线建设。积极推进长江上游船型标准化，统一转运、装卸场站等设施标准，完善货物装载要求、危险品界定等作业规范，加强物流票证单据、服务标准协调对接。积极培育多式联运承运人，支持企业、协会、联盟加强业务协同，推动使用货运电子运单。支持高铁快运、电商快递班

列、多式联运班列发展。

（四）提高城乡货运效率。推进城市绿色货运配送示范工程，加快构建以综合物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的城市配送网络，鼓励发展共同配送、统一配送、即时递送等组织模式。加快快递扩容增效和数字化、智能化转型。加快培育农村物流服务品牌。完善农村寄递物流网络，促进城乡物流双向顺畅流通，推动具备条件的行政村实现农村物流快递服务全覆盖。加快生鲜农产品及食品全程冷链物流体系建设，推进农产品产地“最先一公里”预冷、保鲜等商品化处理，以及面向城市消费者“最后一公里”的低温加工配送等设施建设。积极发展无人机（车）物流递送、城市地下物流配送等。

（五）推动物流与制造业融合。加强物流业制造业有机衔接，统筹做好工业园区与物流枢纽、铁路专用线等物流基础设施规划布局 and 用地安排。依托专业化第三方物流信息平台，加快推动大型工业园区、产业集聚区、物流枢纽等互联互通，实现物流信息全程透明化和可追溯，提升对高端制造业支撑能力。积极探索区块链、5G等新兴技术在物流信息共享和物流信用体系建设中应用。围绕国际产能合作重点领域，推动骨干制造企业与物流、快递企业合作开辟国际市场，打造安全可靠的生产型寄递物流体系，培育一批具有全球采购、全球配送能力的国际供应链服务商。发展面向集成电路、生物制药、高端电子消费产品、高端精密设备等高附加值制造业的全流程航空物流，促进“买全球”“卖全球”。加快物流与制造业融

合发展体制机制改革，降低制造业物流成本。

七、提升绿色智能安全发展水平

将生态优先、绿色发展理念贯穿综合交通运输体系建设全过程，以科技创新为引领，加快推动5G、物联网、大数据、人工智能等先进技术在交通领域应用，增强综合交通运输发展韧性。

（一）推动绿色低碳可持续发展。优化调整运输结构，推进大宗货物运输“公转铁、公转水”，提升钢铁、煤炭、有色、化工等大型企业的铁路、水路集疏运比重。集约节约利用通道、线位、土地等资源，统筹建设基础设施网络。加强充电、加气、加氢基础设施建设，加快新能源和清洁能源汽车、船舶推广应用。强化船舶和港口污染防治，促进港口船舶污染物接收设施与城市公共转运处置设施有效衔接，落实船舶排放控制区政策，强化船用燃油监管协调机制。加快推进船舶靠港使用岸电。加快推动机场场内通勤、摆渡、牵引等地勤电动车更新替代，全面建成辅助动力装置（APU）岸电替代。

（二）打造全国智能交通发展高地。构建基于北斗、物联网等先进技术的智能交通系统，推动智慧城市基础设施和智能网联汽车协同发展，推进车联网和车路协同技术创新应用。以拥堵路段、事故多发路段等为重点，推进基础设施数字化、智能化改造。推动成渝、成遂渝智慧高速公路建设，鼓励建设融合智能停车、能源补给、救援维护等功能的现代智慧服务区。以内河主要港口为重点，推动既有码头、堆场运行智能化改造升级。推动智慧航道建设，提高航

运服务效率。实施智慧机场工程，提升旅客出行全流程便捷化水平。推动跨地区、跨领域、跨行业数据实时共享，提高交通运输协同治理和运输服务水平。推进成都公园城市示范区智慧交通基础设施建设。

（三）全面提升建设运营安全水平。强化基础设施运行状态监测，加强骨干线路、高铁客运站、民用运输机场等重点环节安全监管能力建设，完善安全防护设施。加快危旧桥改造、隐患隧道整治、灾害易发路段防治、渡口渡船提档升级、撤渡建桥、老旧车船更新改造。强化公路运输超载超限治理，大力推进货车车型标准化。研究制定应急交通运输体系实施方案，加强交通运输安全防控关键技术和装备研发，建立危险化学品道路运输数据“一张网”，畅通跨地区、跨部门间信息协同共享渠道，建立健全多部门联动应急机制和科学有效的应急能力评估机制。优化专业应急救援力量布局，加强消防救援等应急救援基础设施建设和装备配备、物资储备，建立完善应急救援力量、装备、物资跨区域快速投送机制，建立以企业为主体的应急队伍。充分考虑煤炭等能源产品调入运输需求，加强货运能力保障。研究建设国家级城市轨道交通（西南片区）应急演练中心，持续开展多种形式的实战演练演习。

八、创建一体化协同治理样板

创新协同治理体制机制，以要素市场化配置改革为指引，探索共建共享利益联结机制，搭建联合建管平台，协调解决交通基础设施投资、建设、运营等重大问题，推进一体化发展。

（一）建立规划共绘机制。建立跨省（市）综合交通运输规划联动工作机制，以央地联动方式统筹推进重大交通规划编制工作，协调解决跨区域交通基础设施规划布局、走向等重大问题，协同制定交通建设三年行动计划和分年度工作方案。

（二）建立设施共建机制。统筹推进跨省（市）交通基础设施项目技术标准、建设时序、建设进展等协调统一。探索开展跨省（市）交通基础设施项目建设共同审批试点。建立省际互联互通项目储备库。构建多元化投融资模式，支持民营企业参与交通基础设施建设。探索对重大交通基础设施实行共同出资、交叉持股，强化协同合作、互利共赢。

（三）建立服务共享机制。加强跨省（市）运输服务标准和监管制度衔接，建立跨区域运输服务联合运营管理机制。强化政策协同，推动形成统一开放、竞争有序的交通运输大市场，促进资本、人才、数据等要素跨区域自由流动。

（四）建立运营共管机制。加强区域联合执法，建立公路治超、运输船舶污染物监管、“两客一危”案件协查等常态化联动监管机制。探索推进区域内交通运输行政审批“无差别化”受理，推进大件运输一地办证、全线通行。推动两地运输服务证照资质互认，推进异地证照办理。探索市场信用修复、信用报告等同步互认，推动两地“红黑名单”共享互查。

(五) 有序推进毗邻地区交通融合发展先行先试。以一批毗邻地区作为试点，加快基础设施共建，深化交流合作，探索省际通道项目共同审批，率先建立跨区域交通一体化机制。推进运输服务共享先行先试，因地制宜推进毗邻地区客运一体化发展。在不新增地方政府隐性债务的前提下，推进投融资模式创新，协同建立毗邻地区交通融资平台，推动资金共筹、风险共担、利益共享。

专栏7 毗邻地区交通融合发展试点

建设万达开川渝统筹发展示范区、川南渝西融合发展试验区、川渝高竹新区、遂宁潼南川渝毗邻地区一体化发展先行区、资阳大足文旅融合发展示范区等。

九、保障措施

按照成渝地区双城经济圈发展总体要求，把交通一体化作为先行领域，实现规划同图、建设同步、运输衔接、管理协同。

(一) 加强组织保障。川渝两省(市)要按照职能分工完善相关政策配套措施，加强省部际合作。国家发展改革委、交通运输部牵头协调推进重大政策落实、重大项目建设，为本规划实施创造条件。川渝两省(市)要紧密结合发展实际，细化落实本规划确定的主要目标和重点任务。国家发展改革委、交通运输部会同有关部门将适时开展中期评估，根据规划落实情况及时动态调整。

(二) 加大政策支持。加强债务风险防控，建立并强化交通运输发展规划与资金保障协同机制，防止过度举债。在切实防范地方政府债务风险的前提下发行地方政府债券。推动绿色、低碳交通项目进入绿色项目库。鼓励各类金融机构加大支持力度，创新金融产

品和融资模式。鼓励依法合规采用政府和社会资本合作（PPP）模式，吸引社会资本投资交通项目。支持地方交通投资平台盘活存量资产，推进交通沿线用地综合开发增值收益支持交通发展，用好用活地方交通投资基金。优先保障重大交通项目用地需求，在空间规划、用地指标和审批等方面予以积极支持。

（三）优化标准体系。强化政策标准协同，重点推动交通基础设施建设、技术装备、运输服务等标准一体化，加快制定完善符合地区实际的城际铁路、市域（郊）铁路、综合交通枢纽、智能交通等技术标准，强化各类标准衔接。

（四）强化规划引领。强化规划对两地交通发展的指导作用，增强规划执行力和约束力，指导编制成渝地区双城经济圈智能交通发展、运输服务提升等专项规划，研究编制成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划等行业专项规划。强化顶层设计引领，推进交通运输信息化、智能化管理，加强交通基础信息共享，协同推进成渝地区交通一体化发展。

十、环境影响评价

（一）环境影响分析。本规划与《中共中央 国务院关于加快推进生态文明建设的意见》《全国主体功能区规划》《节能中长期专项规划》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》等作了衔接，坚持绿色发展理念，注重提升资源、能源综合利用水平，与各类环境敏感区相协调，对气、声、水环境的影响均在可控范围之内，对支持成渝地区双城经济圈构建绿色综合

交通运输体系、推进生态文明建设将发挥重要作用。

（二）预防和减缓不良影响的对策措施。交通基础设施要依据国土空间规划合理布局，坚持“保护优先、避让为主”原则，加强对沿线环境敏感区保护，尽量利用既有交通廊道，合理避让生态保护红线和永久基本农田，避让水源地、自然保护区、风景名胜等环境敏感区域。建设单位严格落实生态环境保护要求，节约集约利用土地、岸线、水域、空域、过江通道等资源。大力推广采用环保新技术，发展先进适用节能减排技术，加强节能环保等技术装备研发应用，提高资源再利用和循环利用水平。采取综合措施有效防治铁路沿线噪声、震动，严格落实生态保护和水土保持措施，按照安全第一、注重生态功能、兼顾景观的原则，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦。