

四川省人民政府
关于印发《四川省综合立体交通网
规划纲要》的通知

川府发〔2022〕17号

各市(州)、县(市、区)人民政府,省政府各部门、各直属机构,有关单位:

现将《四川省综合立体交通网规划纲要》印发给你们,请结合实际认真贯彻落实。

四川省人民政府
2022年5月12日

四川省综合立体交通网规划纲要

目 录

第一章 规划基础	4
第一节 发展现状	4
第二节 形势要求	5
第三节 运输需求	6
第二章 总体要求	7
第一节 指导思想	7
第二节 基本原则	7
第三节 发展目标	8
第三章 优化综合立体交通网布局	10
第一节 构建完善的综合立体交通网	10
第二节 加快建设高效率综合立体交通网主骨架	12
第三节 建设多层次一体化综合交通枢纽系统	15
第四节 完善国际国内运输网络	16
第四章 推进综合交通统筹融合发展	18
第一节 推进各种运输方式统筹融合发展	18
第二节 推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网 融合发展	19
第三节 推进区域交通运输协调发展	19

第四节	推进交通与相关产业融合发展	21
第五章	推进综合交通高质量发展	23
第一节	推进安全发展	23
第二节	推进智慧发展	24
第三节	推进绿色发展和人文建设	25
第四节	提升治理能力	27
第六章	环境影响评价	28
第一节	总体评价	28
第二节	预防和减轻不良环境影响的措施	29
第七章	保障措施	30
第一节	健全工作机制	30
第二节	加强资源支撑	30
第三节	加强资金保障	31
第四节	加强实施管理	31

为贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，加快建设交通强省，构建现代化高质量综合立体交通网，支撑社会主义现代化四川建设，编制本规划纲要。规划期为 2022 至 2035 年，远景展望到本世纪中叶，涵盖铁路、公路、水运、民航和邮政等交通运输方式。

第一章 规划基础

第一节 发展现状

改革开放以来，四川交通运输实现了从“蜀道难”到“蜀道通”迈向“蜀道畅”的历史性跨越，成为名副其实的交通大省。交通基础设施加速成网，截至 2021 年底，铁路营业里程 5687 公里，公路网总里程 39.96 万公里，高速公路通车里程 8608 公里，高等级航道里程 1748 公里，民用运输机场 16 个，进出川大通道 40 条，实现 19 个市（州）通铁路，139 个县（市、区）通高速公路，60% 的乡镇通三级公路，所有建制村通硬化路、客车和邮政。群众出行方便快捷，货物流通经济高效，智慧绿色安全发展水平稳步提高，交通治理效能不断提升。交通运输发展为“一千多支、五区协同”“四向拓展、全域开放”提供了有力支撑，为全面建成小康社会提供了坚强保障。

与此同时，四川交通“大而不强”“东强西弱”特征明显。综合交通网络布局仍需完善，出川通道能力仍然不足，干支联系仍不直捷，网络韧性还需增强，交通枢纽能级不高、体系不健全；综合交通

统筹融合亟待加强,运输结构有待优化,方式间衔接转换效率偏低,城乡区域发展差距较大,交通运输与相关产业协同融合尚需深化;科技创新和数字赋能发展不足,交通安全防控和生态治理任重道远,重点领域关键环节改革任务艰巨。

第二节 形势要求

我国已开启全面建设社会主义现代化国家新征程,“一带一路”建设、长江经济带发展、新时代推进西部大开发形成新格局、黄河流域生态保护和高质量发展、成渝地区双城经济圈建设等国家战略在四川交汇叠加;我省“一千多支”发展战略深化拓展,“一轴两翼三带”区域经济布局加快构建,“5+1”现代工业体系、“4+6”现代服务业体系、“10+3”现代农业体系发展壮大,民生持续改善;《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》全面实施,成渝地区双城经济圈上升为全国交通“四极”之一,四川交通的战略牵引力、辐射带动力、要素运筹力将显著提升。

站在新的历史起点上构建我省综合立体交通网,要主动适应发展环境和条件的深刻变化,科学应对机遇和挑战,加快转变发展理念。更加突出创新发展,依靠科技创新和制度创新双轮驱动,厚植四川交通跨越赶超的新动能新优势;更加突出协调发展,注重各种运输方式统筹融合,促进干支联动、双圈互动、毗邻协同;更加突出绿色发展,彰显长江黄河上游生态屏障底色和生活宜居特色,推动交通绿色低碳转型;更加注重开放发展,畅通多向出川开放大通

道,打造连通全球的高能级枢纽平台;更加注重共享发展,提升交通服务效率和品质,助力城乡区域共同富裕。要着力推进综合交通运输发展更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全,推动四川深度融入新发展格局,拓展成渝地区双城经济圈辐射空间,提升要素集聚运筹功能。

第三节 运输需求

旅客出行需求将稳步增长,并出现结构性变化。未来四川城镇化率和居民收入增速将高于全国,预计至 2035 年,全省旅客出行量(含小汽车出行量)年均增速为 4.5% 左右,比全国高 1.3 个百分点,其中,铁路增速最快,民航、公路(含小汽车出行量)增速较快,水运小幅增长。高品质、多样化、个性化的出行需求快速增长,高速铁路、航空、私人小汽车出行占比将显著提升,国际出行需求更加旺盛,成渝地区商务出行、都市圈跨城通勤更加频繁。

货物运输需求将稳中有升,方式分担进一步优化。未来四川经济增速将高于全国,实体经济占据较大份额,预计至 2035 年,全省货运量年均增速为 2.5% 左右,比全国高 0.5 个百分点,其中,民航增速最快,铁路、水运增速较快,公路增速逐渐放缓。高价值、小批量、时效强的货运需求和外贸、跨境电商货运快速攀升,公路仍将是全省货运的主力,铁路和水运承担的大宗货物中长距离运输占比稳步上升,邮政快递、航空物流、多式联运等业务量快速增长。

第二章 总体要求

第一节 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历次全会精神,深入落实习近平总书记对四川工作系列重要指示精神,全面落实省委省政府决策部署,坚持稳中求进工作总基调,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,融入新发展格局,以打造成渝地区双城经济圈全国交通极为牵引,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,围绕交通强省建设总目标,按照“便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠”的发展要求,着力优化网络布局、强化统筹融合、推动转型升级,构建现代化高质量综合立体交通网,增强四川交通的战略支撑力和辐射带动力,为全面建设社会主义现代化四川当好开路先锋。

第二节 基本原则

——服务大局、服务人民。紧扣四川在新发展格局中的定位,强化开放通道,融入国家交通主骨架和国际运输通道。紧扣全省区域经济布局,突出极核引领、干支联动、轴带支撑。紧扣高品质生活宜居地建设,坚持人民交通为人民,不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

——系统谋划、统筹协调。立足全省资源禀赋区域特征,统筹交通资源配置,提升城市群、都市圈交通能级,补齐三州和农村地区交通网络短板。统筹各运输方式发展,协同推进铁路强通道、公路提品质、水运挖潜能、航空扩能级、邮政优体系,提高衔接转换效率,强化建管养运协调。

——深化改革、开放融合。处理好政府和市场的关系,深化交通运输重点领域改革,破解制约高质量发展的体制机制障碍。健全综合交通管理体制和区域交通共建共享机制,深度参与国际交通运输合作。推动交通与关联产业跨界渗透融合,培育壮大新产业、新业态、新模式。

——创新智慧、安全绿色。注重科技引领、数智赋能,促进交通提效能、扩功能、增动能。统筹发展和安全,提升交通安全防控和应急救援能力,更高水平建设平安交通。筑牢长江、黄河上游生态屏障,强化节能减排治污,确保如期实现交通运输领域碳达峰、碳中和。

第三节 发展目标

到 2035 年,基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量四川省综合立体交通网;基本建成全国交通“第四极”,“四向八廊”战略性综合交通走廊通欧达海,国际性综合交通枢纽集群联通全球。除个别困难地区外,实现“快速网覆盖区县、干线网畅达乡镇、基础网连接村组”,有力支撑“123

出行交通圈”(都市圈 1 小时通勤、成渝地区主要城市 2 小时互通、毗邻省会 3 小时到达)和“123 快货物流圈”(国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达)。交通基础设施规模质量、运输服务品质、安全保障能力、科技创新能力和生态治理水平居全国前列,基本实现治理体系和治理能力现代化,为四川省基本实现社会主义现代化当好先行、做好支撑。

专栏 1 2035 年发展目标

便捷顺畅。享受快速交通服务的人口比重大幅提升,基本实现乡镇 15 分钟上普通国省道,县级行政中心 30 分钟上高速公路、60 分钟上铁路、90 分钟到机场,地级行政中心 30 分钟上铁路、60 分钟到机场。中心城区至综合客运枢纽 30 分钟到达,中心城区客运枢纽站场之间公共交通转换时间不超过 60 分钟,交通基础设施无障碍化率大幅提升,旅客出行全链条便捷程度显著提高。区域交通同城化一体化协同化水平大幅提升。

经济高效。综合立体交通网设施能力利用更加高效,全面融入国际运输通道,多式联运占比、换装效率显著提高,运输结构更加优化,铁路、水运货物周转量占比显著提高,物流成本进一步降低,交通枢纽基本具备寄递功能,实现与寄递枢纽的无缝衔接。形成干线运输、区域分拨和末端配送有机衔接的货运服务体系。

绿色集约。交通基础设施基本适应动能升级需要,交通运输领域在 2030 年左右石油消费达峰并逐步下降,碳排放进入峰值平台期。综合运输通道资源利用的集约化、综合化水平大幅提高,基本实现交通基础设施建设全过程、全周期绿色化。基础设施运营能耗水平有效控制,单位运输周转量能耗明显降低,交通污染防治水平明显提升。

智能先进。基本实现综合立体交通网基础设施全要素、全周期数字化。基本建成泛在先进的交通信息基础设施,实现北斗时空信息服务、交通运输感知全覆盖。智能运输装备得到广泛应用,车路协同技术全国领先。

安全可靠。交通基础设施耐久性和有效性显著增强,设施安全隐患防治能力大幅提升,自然灾害多发地区实现多路径连接。建成陆水空天立体协同的交通安全监管和救援体系,应对各类重大风险能力明显增强,有效保障人民安全出行、筑牢四川安全屏障。

四川省综合立体交通网 2035 年主要指标表

序号	指 标		四川 目标值	国家 目标值
1	便捷 顺畅	享受 1 小时内快速交通服务的人口占比	90% 以上	80% 以上
2		中心城区至综合客运枢纽半小时可达率	90% 以上	90% 以上
3	经济 高效	多式联运换装 1 小时完成率	90% 以上	90% 以上
4		综合立体交通网主骨架能力利用率	60%—85%	60%—85%
5	绿色 集约	主要通道新增交通基础设施方式国土空间综合利用率提高比例	80%	80%
6		交通基础设施绿色化建设比例	95%	95%
7	智能 先进	交通基础设施数字化率	90%	90%
8	安全 可靠	自然灾害多发地区多路径连接比率	100%	95% 以上
9		综合立体交通网安全设施完好率	95% 以上	95% 以上

到本世纪中叶,全面建成现代化高质量四川省综合立体交通网,设施质量、技术水平、管理效能和服务品质全国领先,开放通道畅达国内外主要城市群,国际门户枢纽影响力进入全球第一梯队,区域间基础设施高效联通,城乡间普惠服务供给均等,形成“人享其行、物优其流”的客货交通圈,系统运行实现“隐患零容忍、换乘零距离、污染零排放”。

第三章 优化综合立体交通网布局

第一节 构建完善的综合立体交通网

四川省综合立体交通网分层次连接覆盖全省乡镇及以上行政节点、主要经济节点和重要设施,与周边通道网络相衔接,支撑人

口和要素在区际间、城际间、城乡间顺畅流动。紧扣对外开放格局和区域经济布局,注重存量资源优化利用和增量供给质量提升,强化铁路外畅内联的骨干作用,夯实公路全域畅达的主体作用,挖掘水运优化结构的重要作用,提升航空融通全球的关键作用,拓展邮政快递畅通循环的普惠作用,构建发达的快速网、完善的干线网和广泛的基础网。

到 2035 年,四川省综合立体交通网实体线网总规模 9.5 万公里左右(不含航路、邮路、农村公路里程),其中,铁路 1.3 万公里左右,公路 7.2 万公里左右,航道 1.05 万公里左右;另规划农村公路 41.5 万公里左右,其中县道 6.6 万公里,乡道 10.9 万公里,村道 24.0 万公里。内河港口 18 个左右,民用运输机场 28 个左右,通用机场 80 个左右,邮政快递枢纽 10 个左右。

专栏 2 四川省综合立体交通网各运输方式线网布局

1. 铁路。包括高速铁路、普速铁路、市域(郊)铁路和山地轨道,合计约 1.3 万公里,覆盖全省 90%左右的县。高速铁路 5600 公里左右,覆盖 65%的县,建成成渝地区双城经济圈城际铁路网;普速铁路 5400 公里左右,以西部陆海新通道和中欧班列通道为骨干,与区域性铁路和地方铁路衔接配套;市域铁路 700 公里左右,支撑成德眉资跨城 1 小时通勤;山地轨道交通 1700 公里左右,由 7 条旅游扶贫项目和 4 条交旅融合项目构成。

2. 公路。包括高速公路网、普通国省道网,合计约 7.2 万公里。高速公路 2.0 万公里左右,由 20 条成都放射线、13 条纵线、13 条横线以及 4 条环线、44 条联络线组成,实现“县县通”;普通国省道 5.2 万公里左右,覆盖所有县和具备条件的乡镇。

3. 水运。包括航道和港口。内河航道 1.05 万公里,形成“一横五纵多线”布局,其中,长江、金沙江、岷江、嘉陵江、渠江、沱江、涪江等内河高等级航道 2300 公里左右,内河港口 18 个左右,形成“两核四翼多点”港口体系,其中泸州港、宜宾港为全国内河主要港口,乐山港、南充港、广元港、广安港为全省内河重要港口。

4. 民航。包括机场和航路网。布局民用运输机场 28 个左右(拟争取新增 6 个),通用机场 80 个左右,基本建成以成都国际航空枢纽为核心、支线机场为支撑、通用机场为补充的机场体系,实现民用运输机场地级行政中心 60 公里覆盖,县级行政中心 80 公里覆盖(三州 100 公里)。积极拓展洲际航线,完善省际和省内航线,支持航空公司增加支线机场运力投放,增开航线、加密航班。提升支线机场可达性及航线航班稳定性,支持在支线机场中推广中转便利化、通程航班、短途运输等航空服务。

5. 邮政快递。包括邮政快递枢纽和邮路。邮政快递枢纽由成都重庆西安全球性国际邮政快递枢纽集群、南充全国性枢纽(拟争取)、8个区域性枢纽和多个区域性次级邮政快递枢纽组成。依托省综合立体交通网,布局航空邮路、铁路邮路、公路邮路、水运邮路。加强城市配送体系和县乡村寄递物流体系建设,完善末端服务场所和设施。加强邮政营业场所改造升级。

第二节 加快建设高效率综合立体交通网主骨架

国家综合立体交通网按照“极”与“极”之间打造主轴,“极”与“组群”“组团”、“组群”与“组群”之间打造走廊,“组群”与“组团”、“组团”与“组团”之间打造通道的思路,布局了“6轴7廊8通道”主骨架,其中“3轴2廊2通道”在四川省交汇。

依据国家综合立体交通网主骨架布局,结合四川“一轴两翼三带”区域经济布局和“一千多支”发展战略,构建对外“四向八廊”、内部“1轴2环3带4联”的全省综合立体交通网主骨架,实体线网里程2.94万公里左右,其中,高速铁路5600公里、普速铁路3000公里、高速公路9700公里、普通国道8800公里、内河高等级航道2300公里。

对外“四向八廊”。面向四方,构建8条战略性综合交通走廊,打造四川“四向拓展、全域开放”开放态势的主骨架,承担成渝地区双城经济圈与全国主要城市群及地区的联系功能,衔接新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、中尼印和孟中印缅等7条陆路国际运输通道,以及经日韩跨太平洋至美洲,经东南亚至大洋洲,经东南亚、南亚跨印度洋至欧洲和非洲,跨北冰洋冰上丝绸之路等4条海上国际运输通道。

专栏3 四川省综合立体交通网对外主骨架布局

1. **川黔粤桂走廊**。是国家粤港澳—成渝主轴(广州—成都)、西部陆海走廊(西宁—三亚、甘其毛都—南宁)的重要组成部分,起于成都,经川南,通往黔中、北部湾、粤港澳大湾区城市群,衔接中国—中南半岛陆路国际运输通道,以及经东南亚至大洋洲,经东南亚、南亚跨印度洋至欧洲和非洲海上国际运输通道,主要由成贵客专、成渝铁路、隆黄铁路、G76 厦蓉高速、G4215 蓉遵高速、G321 等组成。

2. **川滇走廊**。是国家成渝昆走廊(成都—磨憨/河口、重庆—昆明)的重要组成部分,起于成都(重庆),经攀西或川南,通往滇中城市群,经瑞丽、磨憨、河口等边境口岸,衔接孟中印缅、中国—中南半岛陆路国际运输通道,以及经东南亚、南亚跨印度洋至欧洲和非洲海上国际运输通道,主要由重庆至昆明高速铁路、成昆铁路、G5 京昆高速、G4216 蓉丽高速、G108 等组成。

3. **长江北走廊**。是国家长三角—成渝主轴(上海—成都)的重要组成部分,陆路起于成都,经川东北,水路支线起于宜宾,通往长江中游、长三角城市群,衔接经日韩跨太平洋至美洲海上国际运输通道,主要由成都至达州至万州高速铁路、达万铁路、G42 沪蓉高速、G318、长江干线航道等组成。

4. **长江南走廊**。是国家厦蓉通道(厦门—成都)的重要组成部分,起于成都,经重庆,通往长江中游、海峡西岸城市群,衔接经日韩跨太平洋至美洲海上国际运输通道,主要由成渝客专、成渝中线高铁、成遂渝铁路、G76/G85 成渝高速、G5013 渝蓉高速、G319 等组成。

5. **川甘青新走廊**。是国家西部陆海走廊(西宁—三亚)的重要组成部分,起于成都,经阿坝或广元,通往兰西、天山北坡城市群,经阿拉山口、霍尔果斯、红其拉甫边境口岸,衔接新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中巴陆路国际运输通道,主要由兰渝铁路、西宁至成都铁路、成都至兰州铁路、G75 兰海高速、G0615 德马高速、G212 等组成。

6. **川藏走廊**。是国家川藏通道(成都—樟木)的重要组成部分,起于成都,经川西北,通往拉萨城市圈,经亚东、樟木等边境口岸联系南亚,衔接中尼印陆路国际运输通道,主要由川藏铁路、G4218 雅叶高速、G4217 蓉昌高速、G317、G318 等组成。

7. **川陕京走廊**。是国家京津冀—成渝主轴(北京—成都、北京—重庆)的重要组成部分,起于成都(重庆),经川东北,通往关中平原、山西中部、中原地区、京津冀城市群,衔接经日韩跨太平洋至美洲、跨北冰洋丝绸之路海上国际运输通道,主要由西成客专、西渝高铁、宝成铁路、G5 京昆高速、G108 等组成。

8. **川陕蒙走廊**。是国家西部陆海走廊(甘其毛都—南宁)的重要组成部分,起于成都(重庆),经川东北,通往关中平原、宁夏沿黄、呼包鄂榆城市群,经二连浩特边境口岸,衔接中蒙俄陆路国际运输通道,主要由汉巴南铁路、G65 包茂高速、G85 银昆高速、G210 等组成。

内部“1轴2环3带4联”。“1轴”联系成渝双核,强化成渝主轴支撑引领,促进双圈互动,包含成渝北、中、南线。“2环”串联成都都市圈、成渝地区双城经济圈主要城市,促进成都都市圈同城化

发展、成都平原经济区一体化发展,夯实成渝中部地区交通支撑,包含成都都市圈环线、成渝地区环线。“3带”强化对“三带”区域经济布局的交通支撑,包含成德绵广成眉乐雅西攀,成遂南达,攀乐宜泸渝广达。“4联”补充连接其余地级行政中心,强化轴、带横向联系,深化五区协同,包含马尔康经成都、资阳、内江—自贡至泸州—宜宾,康定经雅安、成都至巴中,广元经巴中至达州,广元至南充。

专栏4 四川省综合立体交通网内部主骨架布局

1. 1轴。包含成渝北线(成都经遂宁至重庆)、成渝中线[成都经资阳(安岳)至重庆]、成渝南线(成都经内江至重庆),主要由成遂渝铁路、成渝中线高铁、成渝高铁、成渝铁路、成资渝高速、G76/G85成渝高速、G319等组成。

2. 2环。环1:成都都市圈环线(成都经德阳、资阳、眉山至成都),主要由成都都市圈环线铁路(成都外环铁路)、成都都市圈环线高速等组成。环2:成渝地区环线(绵阳经遂宁、内江—自贡、乐山至雅安),主要由绵泸高铁、重庆至自贡至雅安铁路(研究论证)、G93成渝地区环线高速、G247、G348等组成。

3. 3带。带1:成德绵广成眉乐雅西攀(成都经德阳、绵阳至广元和成都经眉山、乐山/雅安、西昌至攀枝花),主要由西成客专、宝成铁路、成昆铁路、G5京昆高速、G4216蓉丽高速、成万高速、乐昆高速、G245等组成。带2:成遂南达(成都经资阳、遂宁、南充至达州,支线为南充经广安至达州),主要由成都至达州至万州高速铁路、南充至广安铁路、达成铁路、G42沪蓉高速、G5515张南高速、G350等组成。带3:攀乐宜泸渝广达(攀枝花经凉山、泸州—宜宾、重庆、广安至达州,支线为宜宾至乐山),主要由宜宾至西昌至攀枝花高速铁路(力争纳入国家规划)、重庆至昆明高速铁路、成贵高铁、渝西高铁、G4216蓉丽高速、G65包茂高速、屏山至兴义高速公路、G353、G210等组成。

4. 4联。联1:马尔康经成都、资阳、内江—自贡至泸州—宜宾,主要由成都至自贡至宜宾高速铁路、成都至格尔木铁路(力争纳入国家规划)、G4217蓉昌高速、G317成都至马尔康、成都至贵阳高速公路、G321等组成。联2:康定经雅安、成都至巴中,主要由川藏铁路、成雅铁路、G4218雅叶高速、成巴高速、G318、G245等组成。联3:广元经巴中至达州,主要由广巴铁路、巴达铁路、G5012恩广高速、G542等组成。联4:广元至南充,主要由兰渝铁路、G75兰海高速、G321等组成。

第三节 建设多层次一体化综合交通枢纽系统

建设国际性综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的综合交通枢纽系统。协同重庆共建面向世界的国际性综合交通枢纽集群,合力打造成渝世界级机场群、长江上游航运中心、国际铁路运营集结中心。拓展成都泛欧泛亚有重要影响力的国际门户枢纽功能,支持成都、德阳、眉山、资阳4市共建成都国际性综合交通枢纽。强化全国性枢纽衔接辐射带动作用,提升泸州—宜宾、攀枝花、达州、广元的重要门户枢纽功能。完善区域性综合交通枢纽布局,提升南充—遂宁—广安、绵阳、乐山、内江—自贡等枢纽城市的交通能级。打造全国物流高质量发展示范区,形成以成都、遂宁、泸州、达州、攀枝花等国家物流枢纽为核心的现代化物流运行体系。推进枢纽港站建设,打造一体衔接的综合客运枢纽和多式联运型货运枢纽,完善枢纽集疏运体系,支持枢纽港站做好轨道接入条件预留,强化重要站场间快速直通,提高枢纽衔接转换水平。

专栏5 四川省综合交通枢纽系统布局

1. “1+4+N”综合交通枢纽城市。

“1”即成都国际性综合交通枢纽。以成都国际航空港、国际铁路港为龙头,公路港、内河港为支撑,打造泛欧泛亚有重要影响力的国际门户枢纽。支持德阳参与成都国际铁路港大港区建设,畅通成德临港经济产业带。支持眉山建设川滇藏货物陆水转运中心。支持资阳建设成渝门户枢纽,共建国际临空经济区。

“4”即泸州—宜宾、攀枝花、万州—达州—开州、广元4个全国性综合交通枢纽。提升泸州—宜宾成渝地区南向开放重要门户枢纽功能,打造泸州长江上游航运贸易中心,拓展宜宾长江上游区域中心城市交通辐射空间。支持攀枝花建设四川南向开放门户枢纽,加快形成成渝经攀枝花至滇中通道群。支持达州建设东出北上综合交通枢纽,开辟东向铁水联运新通道,推动万达开区域交通统筹融合发展。支持广元建设成渝地区北向重要门户枢纽,拓展嘉陵江航运腹地范围。

“N”即培育南充—遂宁—广安、绵阳、乐山、内江—自贡等区域性综合交通枢纽。支持南充提升成渝地区北部中心城市交通辐射带动力。支持遂宁建设联动成渝的重要门户枢纽,推动遂潼川渝毗邻地区交通一体化发展。支持广安打造川东渝北区域综合交通枢纽,推动全面融入重庆“1小时交通圈”。支持绵阳提升民用航空能级。推动乐山港升级打造为成都港。支持内江建设成渝重要交通枢纽。支持自贡建设国家骨干冷链物流基地。

2. 重要枢纽港站。

——国际枢纽港站:成都重庆西安全球性国际邮政快递枢纽集群、成都国际航空枢纽、成都国际铁路枢纽、成都国际邮政快递处理中心。

——全国性枢纽港站:宜宾国家内河主要港口、泸州国家内河主要港口、南充国家邮政快递处理中心(拟争取)。

第四节 完善国际国内运输网络

完善铁路运输网络。发挥高速铁路在区际运输中的骨干作用,打造“一日往返”“组合接续”等产品,和开行到北京、上海、广州等方向的梯次动车产品系列。构建以成都为枢纽的泛欧泛亚国际运输通道,完善7条国际铁路通道和5条国际铁海联运通道;建设中欧班列成都集结中心,促进班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变,打造“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系;畅通西部陆海新通道西线主通道,创新“蓉桂新”“蓉桂港”铁海联运,加密“蓉欧+”东盟国际铁海联运班列。

完善道路运输网络。深化城际道路客运班线公交化改造,推广跨省、跨市公交线路,逐步取消跨省800公里以上道路客运。拓展至东南亚、中亚的跨境直通国际道路运输服务,建设南向跨境公路运输平台,培育巩固经广西、云南至东盟跨境道路货运线路,做大做强“东盟班车”。

完善水路运输网络。加强与上海国际航运中心合作,构建通江达海、首尾互动的东向国际开放大通道。协同重庆开通运营货

运水上穿梭巴士和“川渝外贸班列”。构建以泸州、宜宾、乐山、广元、南充、广安为主要节点的长江水运物流网络,拓展水水中转航线。

完善航空运输网络。拓展洲际 10 小时航程圈和亚洲 5 小时航程圈,加密至北美、欧洲、澳洲、东南亚、南亚航线,开发中亚、东北亚等地区国际新航点,构建北美—成都—南亚、欧洲—成都—东南亚/大洋洲等绕航率低的中转航线网络;打造以省会城市、区域经济中心城市和旅游城市为主的国内骨干航线网络。打造以成都为核心的“Y”字形全球货运网络布局,鼓励开行全货机国际航线,新增北京、上海、拉萨、广州、乌鲁木齐等全货机航点,形成“腹舱+全货机”协同发展的航空货运格局。

完善邮政快递运输网络。建设覆盖五洲、连通全球、互利共赢、协同高效的国际干线邮路网。畅通“两纵两横”国内干线邮路网;完善“分拣中心—配送中心(配送站)—取送点”邮政快递分拨集散体系。

完善多式联运网络。统筹推进“2+5”公铁联运枢纽、“2+4”水铁空联运枢纽和空陆联运双枢纽建设。构建“国际+国内”空铁公通道,打造国内中西部面向欧亚非澳市场的区域分拨中心。培育天府“全货机+货运动车组”空陆联运体系,建设全球空陆联运标杆。开辟成都经达州至万州港铁水联运新通道,支持泸州港、宜宾港等与长江中下游港口形成班列与班轮有机衔接。稳定开行成都至重庆、昆明、南宁,攀枝花至昆明等内贸点对点公铁联运班列。

第四章 推进综合交通统筹融合发展

第一节 推进各种运输方式统筹融合发展

统筹综合交通通道规划建设。加快建立有利于综合交通运输一体化发展的规划体系。节约利用线位、岸线、土地、空域、水域资源,推进线性基础设施的线位统筹和断面空间整合,鼓励资源稀缺地带建设多功能复合通道,制定高原山区公路技术政策、投资政策、收费政策。加强综合交通通道与通信、能源、水利等基础设施统筹。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。引导不同类型的综合交通枢纽城市按照“一城一方略”统筹枢纽及集疏运体系建设。推动新建综合客运枢纽各运输方式集中布局、空间共享、立体或同台换乘。加快综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建设,统筹转运、口岸、保税、邮政快递等功能。做好枢纽发展空间预留、用地功能管控和开发时序协调,推动综合枢纽港产城融合发展。

推动城市内外交通有效衔接。推动干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路融合建设,并做好与城市轨道交通的衔接协调,推动运营管理和运营“多网融合”。统筹城市周边区域公路与城市道路规划建设,系统完善城市内外快速交通网,推动干线公路、城市快速路与主干路、支路、城市轨道交通等城市内外交通高效衔接。有序外迁布置货运枢纽、物流园区。加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公交网络系统有机整合,引导城市沿大容量公共交通廊

道合理、有序发展。

第二节 推进交通基础设施网与运输服务网、 信息网、能源网融合发展

推动交通基础设施网与运输服务网融合发展。顺应居民消费升级和产业转型升级需要,精细设计、精准配置交通设施,提升交通供给体系适配性。构建基于高频大数据的精准动态监测预测预警平台,提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平。打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网,构建空中、水上、地面与地下融合协同的多式货运网络。

推动交通基础设施网与信息网融合发展。逐步推动在重点路段、重要枢纽港站实现固移结合、宽窄结合、公专结合的网络覆盖。积极开展车路协同试点,支持企业围绕车联网开展应用创新,建立车联网和车路协同试验、测试、认证标准。构建新技术交通领域应用场景和产业生态。

推动交通基础设施网与能源网融合发展。推动港口油化品码头与油气管道互联互通。加强水利、电力、航运管理协同,组建全省水运联合调度中心。促进交通基础设施网与智能电网融合,鼓励交通设施沿线布设使用风电、光伏等分布式能源系统。加强需求诱导和优化调度,提高路网流量均衡性和运输工具实载率。

第三节 推进区域交通运输协调发展

构建成渝地区双城经济圈一体化综合交通运输体系。强化主

干辐射带动,推进成德眉资交通基础设施同城同网,加快建设轨道上的成都都市圈,构建“2环16射”铁路网、“3环20射”高速公路网和“2轴31线”城际快速公路网,提高1小时通勤圈发展水平。提速扩能成渝主轴,改造既有铁路和高速公路,高标准建设成渝中线高铁,加密省界高速公路,形成北线、中线和南线多通道、立体化、大容量通道集群。推动两翼地区协同发展,支持万达开、渝广、遂潼、资大、内荣、泸永江等毗邻地区探索一体规划、成本共担、利益共享建设模式,消除省界各类断头路、瓶颈路;推进成渝地区双城经济圈邮政快递协同发展。

强化与周边省份互联互通。推进黄河流域交通基础设施互联互通,加快消除川甘青结合部交通瓶颈,推进“黄河探源旅游环线”等交旅融合精品路线建设。加快完善川陕革命老区交通基础设施网络,加快建设通往关中平原、京津冀的高速铁路大通道,提升川陕高速公路通道能力,加快长征国家文化公园(四川段)等区域红色旅游公路建设。持续推进川渝滇黔长江上游航运协作、铁路提速、高速成网,合力畅通西部陆海新通道。开辟川藏战略通道,统筹推进川藏铁路、川藏高速及G318线等配套公路建设。力争到2035年,全省进出川大通道数量达到108条,其中铁路25条、高速公路78条、内河水运5条。

推动五区交通协同发展。推进成都平原经济区全域一体化发展,率先建成城际铁路网,推进“2环9射”铁路公交化开行,完善区域高快速路网,提高枢纽港站之间的连通性。推动川南经济区

发挥西部陆海新通道和长江航运联动优势,协同共建南向开放门户和长江上游航运中心,促进内自交通同城化发展。推动川东北经济区建设东向北向出川综合交通枢纽,推进万达开、渝广交通一体化融合发展,推动嘉陵江沿线交通一体化发展。推动攀西经济区建设国家重要战略资源集散中心和南向开放通道。强化川西北生态示范区战略通道和旅游交通体系建设,持续提升交通安畅水平。缩小五大区域交通覆盖差距,提高成都主干、区域中心城市、重要节点城市之间互联互通水平。

推进城乡交通运输一体化发展。统筹各类节点连通覆盖需求,协同推进发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网建设。推动乡镇与县城、临近国省干线之间便捷连通。高质量建设“四好农村路”,编制以片区为单元的镇村公路发展规划,实施撤并建制村畅通、自然村通硬化路等专项工程,推动有条件的地区农村公路联网成环、扩大覆盖。深化农村公路管理养护体制改革,建立规范化可持续的管护机制,积极推行路长制。推进城乡客运一体化,鼓励有条件的地区推进全域公交化改造,创新农村客运运营模式,推进“金通工程”全域覆盖和样板创建。完善县城物流配送中心和建制村物流服务点,构建县乡村三级农村配送体系。

第四节 推进交通与相关产业融合发展

推动交通与邮政快递融合发展。依托交通枢纽建设邮政快递处理中心,实现邮件快件集中安检、统一运输投递。依托运力资源

布设邮政快递运输网,发展航空快递、高铁快递,推进邮件快件多式联运。打造川货寄递品牌。依托城乡交通站点完善邮政快递本地网,推进乡村邮政快递网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享,以“金通工程”为载体,打造集运输、电商、快递为一体的乡村运输服务和物流配送网。

推进交通与现代物流融合发展。建设现代物流体系,建设成都、遂宁、泸州、达州、攀枝花等国家物流枢纽,打造宜宾、自贡、内江、广元、南充、乐山、绵阳、雅安等区域物流枢纽。畅通国际物流通道与分拨配送网络连接,健全县乡村三级物流配送体系。吸引国内外知名物流企业在川设立主基地和区域中心,培育壮大一批本土现代物流企业。构建安全畅通的国际物流供应链服务系统,依托综合交通枢纽城市建设“一带一路”进出口商品集散中心。

推进交通与旅游融合发展。围绕“一核五带”文旅发展布局,统筹规划建设旅游交通体系,扩大铁路、高速公路和机场对重要景区的覆盖,优化景区集散循环网络,打通进出最后一公里。围绕“10+4”文旅品牌,构建“全域畅行、随心慢游、路景相融”的旅游交通体系,打造红色、生态、文化、康养精品线路,完善交通沿线、服务区、客运枢纽、客运码头等旅游服务设施功能。支持乡村旅游、休闲度假游、水上旅游、低空旅游、自驾游等相关交通基础设施建设。

推进交通与其他产业融合发展。推动交通运输与现代装备制造业融合发展,推动轨道机车、航空燃气、智能网联汽车、智能终端设施等“四川造”产品在交通运输领域应用,支持国产机型广泛运

用,带动做强信息产业、装备制造等万亿级产业集群。推动交通运输与现代农业、商贸流通业资源整合。鼓励成都、资阳、绵阳等城市发展临空经济,支持宜宾、泸州、德阳、乐山、南充、广安、广元、遂宁等城市发展临港经济,规划建设高速公路主题服务区,培育路衍经济产业集群。培育充满活力的通用航空市场,积极拓展商务出行、飞行培训、低空旅游、应急救援等通航服务。推动交通运输平台经济规范健康持续发展。

第五章 推进综合交通高质量发展

第一节 推进安全发展

提升安全保障能力。畅通重要农产品绿色通道,优化重型装备大件运输通道,完善攀西战略资源物流网络,提升川藏、沿江、西部陆海新通道等关键通道安全保障能力。积极做好交通沿线自然灾害防治工作,提升灾害频发地区路网韧性和可靠度,构建灾害易发地区“生命线”交通网络。围绕“源头治超载、科技治超速、严打改拼装、联动严执法、宣教提素质”,推动交通安全事故“减量控大”。强化设施设备风险监测,提升重大风险源识别和全过程动态监测分析、预测预警能力,加强交通信息系统安全防护。健全安全监管体系,强化铁路沿线环境、城市轨道交通保护区、网约车、道路客运、危险化学品运输、寄递渠道等安全管控。全面推行安全生产清单制管理,健全落实安全风险分级管控和隐患排查治理“双重预防”机制。加大交通安全宣传教育力度。

提升本质安全水平。深入实施公路安全生命防护工程、危旧桥(隧)改造工程,推进森林草原防灭火通道建设。建立完善基础设施全寿命周期安全管理体系,强化工程建设质量和运行质量安全管理,打造平安百年品质工程,推动“平安工地”建设。加强基础设施性能安全监测,强化预防性养护维护、安全评估,推进长期性能观测网建设,加大病害治理力度,建立自然灾害交通防治体系,探索推广交通基础设施巨灾保险。推广使用“四新”技术,提高设施质量和使用寿命。

完善交通运输应急保障体系。构建部门联动、多式协同、多方参与的综合交通应急管理体制机制,优化应急预案体系,完善建设全省综合交通运输运行调度和应急指挥平台。加大应急技术创新力度,利用数字技术全面提升预警和应急处置能力,提升应急装备和运输组织现代化水平。统筹布局应急运输通道与应急运输枢纽体系,科学布局应急救援基地、消防救援站,加强重要通道应急装备、应急通信、物资储运、防灾防疫、污染应急处置等配套设施建设。依托眉山、凉山、阿坝等国家应急储备中心以及省级交通应急保障中心,加快完善应急装备物资和运力储备体系。

第二节 推进智慧发展

提升智慧发展水平。推动交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化,建设高精度交通地理信息平台,鼓励在项目全生命周期协同应用建筑信息模型(BIM)技术,

逐步构建交通运输北斗时空信息基础服务网络,在交通运输行业车辆、船舶等领域推广北斗终端应用。布局交通全方位感知网络,与交通基础设施同步规划建设,提升多维监测、精准管控、协同服务能力。加强智能化运输工具装备研发,统筹布局自动驾驶开放测试基地,探索智能化自动化养护机械的研发和推广应用。引导鼓励企业建设多式联运物流信息化平台,建设综合交通运输大数据体系。优化创新政策环境,打造一批国内领先的交通科研创新平台。

推动设施智慧化改造升级。加快交通基础设施数字化改造,加强泛在感知、终端联网、智能调度体系建设。提升铁路全路网列车调度指挥和运输管理智能化水平,加强铁路智能检测监测、智能供电设施建设。建设成都绕城、成都第二绕城、成宜高速、峨汉高速、成绵高速扩容等智慧高速公路,逐步推动智慧高速公路联网成片。完善高等级航道电子航道图,推进智慧航道建设,建设宜宾港、泸州港等智慧港口。加快部署机场智能安检、智能物流、自动化调度等智能服务设施,探索实现机场“一脸通”。推动提高邮政快递设施设备及运力资源综合共享利用水平,建设智能收投终端和末端服务平台。推进货运枢纽(物流园区)智能化升级。鼓励推动城市交通数字化平台建设。

第三节 推进绿色发展和人文建设

推进绿色低碳发展。积极推动运输装备“油转电”、工程建设

“旧转新”、货物运输“公转水(铁)”、个体出行“私转公”、交通运行“堵转畅”。完善交通运输领域能耗统计体系,建立省级交通碳排放监测平台。推进交通运输“近零碳”排放示范区、城市绿色交通示范区、“节能降碳”示范工地建设。加强交通基础设施规划与“三线一单”生态环境分区管控、国土空间规划、水利基础设施空间布局的衔接,强化生态选线选址和生态环保设计,推广“无害化”穿(跨)越生态敏感区技术。实施交通基础设施生态修复提升工程,打造一批生态示范路、绿色交通廊道。加大交通污染综合整治力度,开展绿水绿航绿色发展行动,打好柴油货车污染防治攻坚战,降低交通沿线噪声、振动。减少公路大宗货物长距离运输比重,深挖运输结构调整市场潜能。加快推动交通装备清洁能源多元替代,加强充换电、加氢等设施建设,布局高速公路、国省道沿线和综合客货枢纽、港口航道充电基础设施,协同推动成渝主轴等电走廊、氢走廊建设。大力推广电动汽车换电模式及新能源电动船舶等。推广“碳惠天府”,引导居民绿色出行。加强废旧建材再生利用,推进邮件快递包装绿色化、减量化、可循环。

加强交通运输人文建设。围绕满足不同出行群体的多样化、个性化要求,统筹推进公共服务均等化和个性服务品质化。加强需求侧管理,引导居民出行向绿色、健康、安全方向发展,加强重大节假日交通疏导管控。按照“暖心、放心、省心”建设理念,推动四川省货车司机(船员)“暖心之家”建设。完善无障碍设施装备设备,健全老年人交通运输服务体系,提升运输服务人性化、精细化

水平。加强交通文明宣传教育,弘扬以“两路”精神、民航英雄机组、其美多吉雪线邮路等为代表的交通精神,加强古蜀道、南方丝绸之路等重要交通遗迹遗存及现代交通重大工程的保护利用和精神挖掘。

第四节 提升治理能力

深化交通运输行业改革。深化“放管服”改革,持续优化营商环境,全面推行“双随机、一公开”监管、跨部门联合监管、信用监管。推进综合交通运输管理体制改革,支持都市圈、省际交界地区建立统一规划、统一管理、合作共建、利益共享的合作新机制。完善综合交通运输战略规划政策体系,建立以战略规划为引领、发展规划为统领,布局规划为基础,专项规划和区域规划为支撑的规划体系。深化地方铁路管理改革,研究支持航空物流和水运物流发展政策,建立内河航运联合统一调度机制。深化公路水路管养体制改革。推进交通运输领域财政事权和支出责任划分改革。

加强交通运输法治建设。深化交通运输法治政府部门建设。推进交通运输行政执法条例等重点立法项目制修订,加强涉新业态立法项目储备,逐步健全地方性法规规章体系。全面推进依法行政,加强行政决策执行和评估,深化交通运输综合行政执法改革,严格落实行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度,加强“四基四化”建设。健全完善普法责任清单,营造行业良好法治环境。

加强交通运输人才队伍建设。推进交通新型高端智库建设,加强普通高校交通运输相关学科和教职工队伍建设。加强跨学科科研队伍建设,加大高层次人才和高技能人才培养力度,积极引进高精尖短缺人才,锻造高素质专业化干部队伍,促进人才向民族地区、基层一线流动。完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励机制,扩大交通领域科研单位和领军科技人才自主权。

第六章 环境影响评价

第一节 总体评价

规划纲要贯彻了“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念,将绿色发展作为重要目标和基本原则,统筹公路、铁路、水运、民航、邮政等多种交通运输方式,完善了四川省综合交通发展布局,大幅提高了综合交通运输效率和资源利用效率。规划纲要与《交通强国建设纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《长江岸线保护和开发利用总体规划》等规划及“三线一单”生态环境分区管控要求等有效衔接,将对构建绿色综合交通运输体系、推进生态文明和交通强国协同建设发挥重要作用。

规划纲要的实施可能会对部分区域生态环境产生影响,需新增占用土地,消耗能源并产生碳排放;可能对交通项目周边区域产生一定生态影响,部分新增线路与国家公园、自然保护区、饮用水水源地等环境敏感目标以及生态保护红线存在一定空间冲突,可通过选址选线时的方案优化实现对生态环境敏感目标的有效避

让;建设和运营期产生的废气、污水、噪声等可能对局部大气环境、水环境和声环境带来一定影响。

经综合论证,规划纲要提出的规模、布局、结构等环境合理性较充分,资源能源消耗、生态影响和环境影响总体符合“三线一单”的基本要求,重点项目安排合理。通过严格实施建设项目环境影响评价制度,落实“三线一单”要求,提高交通基础设施节能环保和风险防控能力,规划纲要实施产生的不利环境影响总体可控。

第二节 预防和减轻不良环境影响的措施

所有综合立体交通基础设施建设项目选址应符合国土空间规划、产业发展规划、环境保护规划等要求,依据空间管制红线实行分级分类管控。国家公园、风景名胜区等各类自然保护地、重要湿地、饮用水水源保护区、生态公益林、水源涵养区、洪水调蓄区内实行有限准入的原则,严禁占用自然保护区核心区,严格限制有损主导生态功能的建设活动。推进绿色交通基础设施建设,将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条件。

合理利用资源,提高能源利用效率,促进自然资源保护。优化国土空间开展格局,完善土地节约利用体制,全面推进依法依规、节约集约用地,控制土地开发总体强度。严格控制水资源利用总量,提高交通基础设施节水水平。加强对能源消耗总量和强度“双控”管理,提高清洁能源使用比例。

按照环境质量不断优化的基本原则,以改善环境质量为目标,

衔接大气、水、土壤环境质量管理要求,严格交通基础设施建设运营的环境质量底线管理。协同控制大气污染和碳排放,加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用,强化汽车尾气排放治理,通过多式联运等先进运输组织方式提高运输效率,以碳达峰、碳中和为主要目标强化综合交通运输常规大气污染物与温室气体协同控制。强化水环境污染防治,严格避让饮用水水源一级保护区,其他类型水源保护区确需穿越时依法采用“无害化”方式。强化噪声污染防治,加强噪声监测,在敏感区域采取限制高噪声运输装备使用、敷设低噪音路面、建设声屏障、限制行驶速度等降噪措施,降低对周边居民点等敏感目标的噪声影响。

第七章 保障措施

第一节 健全工作机制

坚持和加强党的全面领导,形成党委领导、政府负责、上下联动、多方参与的工作格局。充分发挥各级党组织在推进综合立体交通网建设发展中的作用,激励干部担当作为。发挥省综合交通建设和运输协调领导小组的统筹指导督促作用,协调解决重大问题;各成员单位分工负责,协同推进,细化完善配套政策。省与市县依据交通运输领域事权划分方案,落实相应责任。

第二节 加强资源支撑

加强综合立体交通网规划项目土地资源供给,规划建设过程

中严格用地控制,探索交通混合用地,提高交通用地复合程度,优先利用存量土地资源,提升土地、水域、岸线、空域集约节约利用水平。建立国土空间规划和交通规划协调机制和动态调整管理政策,探索建立跨区域盘活空间资源的土地管理机制。严格落实生态红线管控有关规定。市县人民政府落实征地拆迁、建材供应等主体责任。

第三节 加强资金保障

建立政府主导、分级负责、多元筹资、风险可控的资金保障制度,健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道。发挥政府投资撬动作用,积极争取中央资金支持,加强各级财政建设资金保障,扩大交通建设领域债券使用规模。积极拓宽投融资渠道,规范有序推进政府和社会资本合作,支持金融机构为市场化运作的交通发展提供融资,设立铁路发展基金,用好用活交通投资基金,研究建立水运发展资金保障机制,推动基础设施领域不动产投资信托基金,提高交通融资平台造血能力。建立跨区域交通项目财政协同投入机制,研究统筹交通沿线用地综合开发增值收益支持交通发展。研究探索以砂养航路径,强化疏浚砂综合利用。

第四节 加强实施管理

建立综合交通规划管理制度,形成定位准确、边界清晰、功能互补、统一衔接的规划体系。有关部门(单位)要依据本规划纲要

编制行业中长期规划,各市县编制的交通运输规划,要与本规划纲要做好衔接,并按要求开展规划环境影响评价。本规划纲要实施过程中,要做好与国民经济和社会发展、国土空间、区域发展等相关规划衔接,强化生态环境保护及环境风险防范,促进交通行业绿色发展。合理规划综合立体交通网建设进程,健全“531”规划计划管理体系,健全项目谋划、储备、推进机制,科学论证实施一批重大工程重大项目。加强规划实施监测评估,依据国家和省战略部署变化进行动态调整或修订。重大事项及时向省委、省政府报告。

附件: 1. 名词解释

2. 四川省综合立体交通网外部主骨架(四向八廊)
3. 四川省综合立体交通网内部主骨架(1轴2环3带4联)
4. 国家综合立体交通网枢纽布局示意图(四川)
5. 四川省“四向八廊”衔接国际运输通道示意图

附件 1

名词解释

1. “极”“组群”“组团”：《国家综合立体交通网规划纲要》将重点区域分为三类，“4极”包括京津冀、长三角、粤港澳大湾区和成渝地区双城经济圈；“8组群”包括长江中游、山东半岛、海峡西岸、中原地区、哈长、辽中南、北部湾和关中平原；“9组团”包括呼包鄂榆、黔中、滇中、山西中部、天山北坡、兰西、宁夏沿黄、拉萨和喀什。

2. “三带”区域经济布局：在全省“一轴两翼三带”区域经济布局中，“三带”为成德绵眉乐雅广西攀经济带、成遂南达经济带、攀乐宜泸沿江经济带。

3. 7条国际铁路通道：泛欧铁路通道、至瓜达尔港通道、至孟买通道、至皎漂港通道、至曼谷通道、至河内通道、至中蒙俄通道。

4. 5条国际铁海联运通道：“蓉欧+”东盟通道、深蓉欧、甬蓉欧、沪蓉欧、津蓉欧通道。

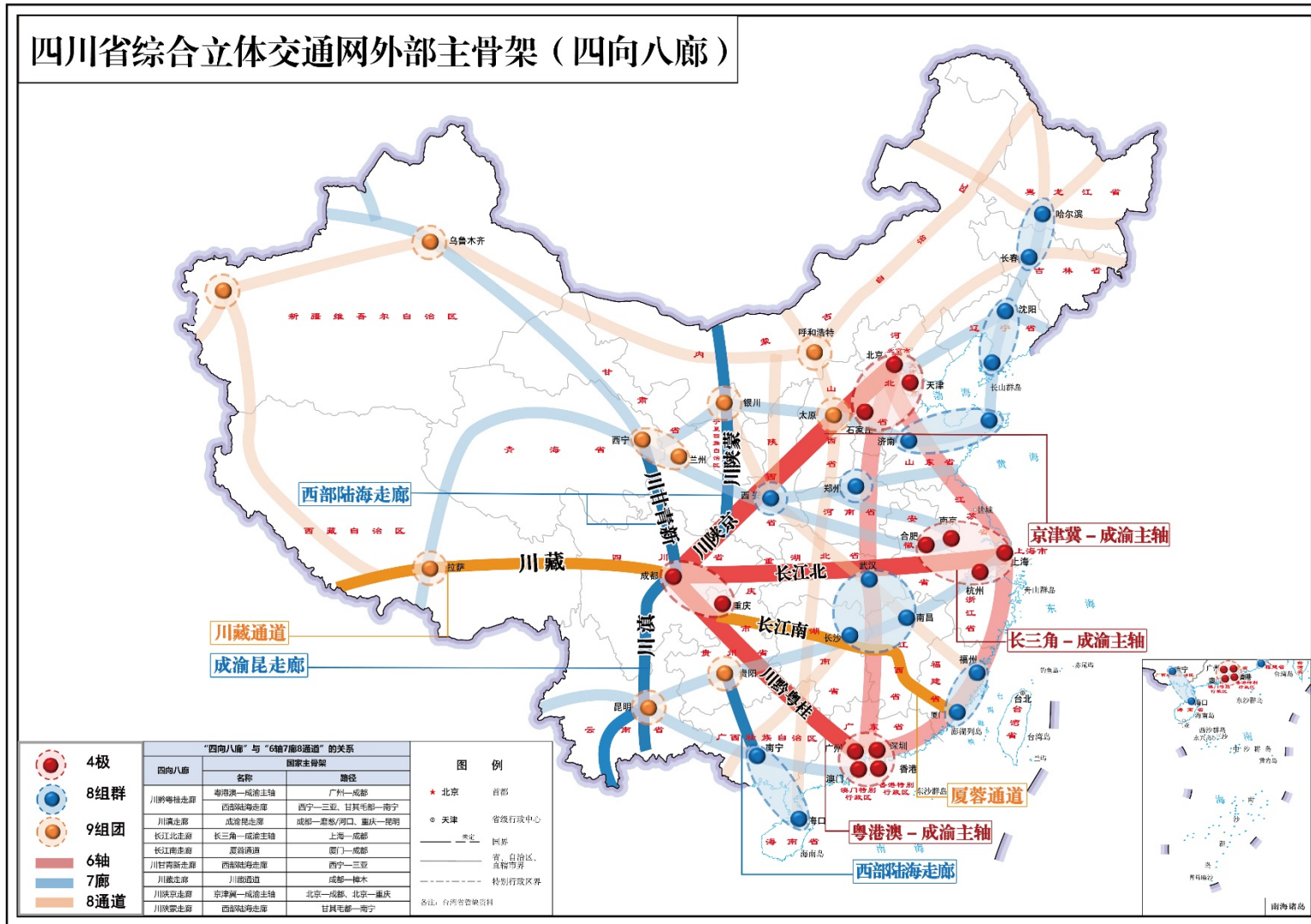
6. “两纵两横”国内干线邮路网：“两纵”为哈尔滨—北京—太原—西安—成都—昆明、呼和浩特—兰州—成都—贵阳—桂林—广州，“两横”为上海—杭州—南昌—长沙—重庆—成都—拉萨、厦门—福州—长沙—重庆—成都—兰州—西宁—乌鲁木齐。

7. “2+5”公铁联运枢纽：以青白江铁路物流港、蒲江铁路物流

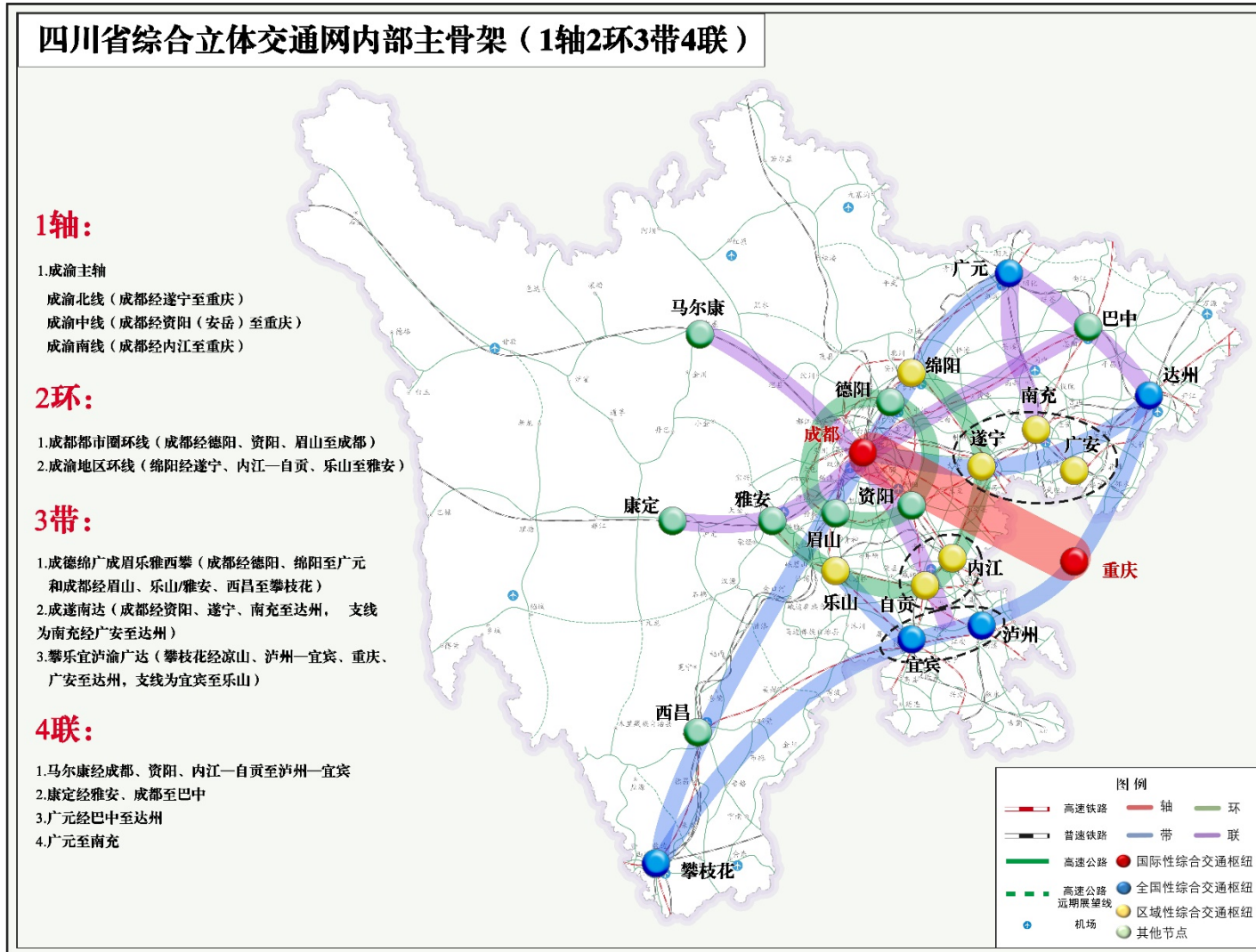
港为核心,以中国西部现代物流港、达州秦巴物流园、广元·川陕甘高铁货运物流基地、西南(自贡)国际陆港、攀枝花密地商贸物流园为支撑建设公铁联运枢纽。

8. “2+4”水铁公联运枢纽:以泸州临港产业物流园、宜宾临港国际物流园为核心,以广元港、攀枝花港、广安港、南充港为支撑建设水铁公联运枢纽。

9. 空陆联运双枢纽:以双流航空物流园和天府空铁公多式联运物流港为依托,打造全省空陆联运发展核心。



附件 3



附件 4

