

成都市“十四五”综合交通运输和物流业 发展规划

成都市交通运输局

成都市口岸与物流办公室

2022年6月

目 录

前 言	1
一、发展基础	3
(一) 发展成就	3
(二) 存在问题	12
(三) 形势要求	14
二、总体要求	18
(一) 指导思想	18
(二) 基本原则	18
(三) 发展目标	19
三、构建畅通双循环的空间战略新格局	26
(一) 打造亚蓉欧成都国际航空枢纽	26
(二) 构建四向拓展国际陆海大通道	27
(三) 融入国家综合立体交通网主骨架	30
(四) 共建区域协同交通互联一张网	33
四、建设高质量的现代综合立体交通网	35
(一) 提升国际航空枢纽能级	36
(二) 构建多层次轨道交通体系	38
(三) 建设外联内畅现代公路网	41
(四) 有序发展水上航运体系	46

(五) 打造客货运场站和集疏运体系	47
五、打造高品质的出行服务体系	50
(一) 提升综合客运服务水平	50
(二) 推动公共交通优先发展	52
(三) 推进城乡客运一体化发展	54
六、建设经济高效的现代物流体系	56
(一) 完善多层次物流节点体系	56
(二) 构建高效能物流运行体系	58
(三) 推动物流与三次产业深度融合	61
(四) 推进区域物流协同发展	63
七、建设低碳环保的交通运输体系	66
(一) 形成低碳交通运输结构	66
(二) 建设低碳交通设施	68
(三) 加强生态环保和污染防治	69
八、推动高层次科技创新和智慧交通发展	72
(一) 提升科技研发创新能力	72
(二) 推动数智交通赋能增效	74
九、培育竞争力强的交通运输产业	78
(一) 打造交通产业集群	78
(二) 做大做强交通企业	80
十、推进治理体系和治理能力现代化	82
(一) 完善安全保障体系	82

(二) 健全交通治理体系	83
(三) 推动交通共治共享	84
十一、保障措施	86
(一) 强化组织领导	86
(二) 强化资金保障	86
(三) 强化要素保障	86
(四) 强化实施管理	87
环境影响评价专章	88

前 言

“十四五”时期（2021-2025年）是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是四川全面建设社会主义现代化四川、推动成渝地区双城经济圈建设成势见效的关键时期，是成都加快建设践行新发展理念的公园城市示范区、泛欧泛亚具有重要影响力的国际门户枢纽城市的开局五年。综合交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性、战略性行业，在新的历史机遇下，牢牢把握交通“先行官”定位，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化高质量综合交通运输体系，对于成都进一步做强成渝地区双城经济圈“极核”、提升成都都市圈“主干”功能具有重要意义。

本规划是成都市“十四五”重点专项规划，依据《中共成都市委关于制定成都市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》《成都市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》编制，与《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《成都都市圈发展规划》《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》《国家物流枢纽布局和建设规划》《四川

省“十四五”综合交通运输发展规划》《四川省“十四五”现代物流发展规划》等规划相衔接，主要阐明“十四五”时期全市综合交通运输和物流业发展目标、主要任务，明确重大项目、重大政策和重大改革举措，是指导全市“十四五”综合交通运输和物流业高质量发展的纲领性文件。规划期到 2025 年，展望到 2035 年。

一、发展基础

（一）发展成就

“十三五”时期（2016-2020年）是成都交通跨越式发展的五年，全市综合交通完成固定资产投资1825亿元，较“十二五”时期增长约45%。五年来在市委、市政府的坚强领导下，在交通运输部、交通运输部、省发改委等上级有关部门的大力支持下，成都交通紧紧抓住新时代推进西部大开发、成渝地区双城经济圈建设、交通强国建设等一系列战略机遇，加快建设重大交通基础设施，大幅提升综合交通运输一体化融合发展水平，稳步推进交通运输治理体系和治理能力现代化，努力克服新冠肺炎疫情严重冲击，为高标准建成小康社会，建设践行新发展理念的公园城市示范区提供了强有力的交通支撑。

1.基础设施不断完善

国际航空枢纽建设取得新突破。双流国际机场完成扩能改造工程，新增52个停机位，总数达到228个，新建飞机滑行道桥1座、机场通勤桥2座，完成货运下穿隧道、大件路改造等工程，配套建成轨道交通10号线。天府国际机场T1和T2航站楼71万平方米主体工程完工，“两纵一横”3条跑道全面完工，建成246个停机位，亚洲首个个人快速交通PRT系统连接航站楼与远端停车场，全自动化无人驾驶APM捷运系统快速连接T1和T2航站楼，与天府国际机场配套的地铁18号线、天府机

场高速北线、货运大道、公园大道等交通基础设施建成通车，2020年年底，天府国际机场校飞成功。成都首个新建A1类通用机场成都淮州机场于2020年基本竣工，具备公务飞行、私人飞行、航空培训、航空物流、应急救援等功能。

国际铁路枢纽地位进一步巩固。不断优化国际铁路及铁海联运通道网络，建立以成都为主枢纽西进欧洲、北上蒙俄、东联日韩、南拓东盟的成都国际铁路网络和全球铁海联运体系。西成高铁、成雅铁路、成贵高铁等建成通车，完成成昆铁路成都至峨眉段扩能改造、达成铁路成都北至城厢段增建二线，新增里程162公里，成自宜高铁、成达万高铁、成兰（西）铁路加快建设。已形成“1环10射”铁路网，成都市境内铁路里程达到930公里，线网密度6.5公里/百平方公里，其中高快速铁路里程430公里，较“十二五”末，分别增长21.1%、3%、38.7%。建成投运成都西站，成都站扩能改造工程加快实施，天府站、简州新城站、十陵南站有序开展前期工作，“四主三辅”客运枢纽布局加快形成。新建城厢站快运和特货作业区，新改建城厢站、大弯站、新兴站、普兴站货线，提升铁路场站货运能力。

国家高速公路枢纽功能进一步提升。天府机场高速北线、成资渝高速、成安渝高速、成宜高速和成都都市圈环线高速（简阳至蒲江段、蒲江至都江堰段、德阳至简阳段）等建成通车，成彭高速完成扩容改造，成绵高速扩容、成乐高速扩容、成南

高速扩容、天邛高速、天府机场高速南线段、成都都市圈环线高速（都江堰至德阳段）加快建设，成渝高速扩容、成名高速扩容、成汶高速、天眉乐高速、邛雅高速有序开展前期工作。已形成“2 绕 13 射”高速公路网，新增高速公路通车里程 345 公里，高速公路里程达到 1178 公里，密度 8.22 公里/百平方公里，路网密度位居中西部省会城市第一，较“十二五”末增长 42.8%。

轨道交通加速成网。开通运营城市轨道交通 1 号线三期、3 号线一二三期、4 号线二期、5 号线一二期、7 号线、10 号线一二期、6 号线一二三期、8 号线一期、9 号线一期、17 号线一期、18 号线一二期、有轨电车蓉 2 号线等线路，运营里程达 558 公里，较“十二五”末增长 534%，其中 9 号线是中西部地区首条全自动无人驾驶的地铁线路，18 号线最高速度 140km/h，是国内首条集机场快线和市域线功能为一体的复合线路。目前正加快建设 8 号线二期、10 号线三期、13 号线一期、17 号线二期、18 号线三期、19 号线二期、27 号线一期、30 号线一期等线路，进一步加密提质城市轨道交通网络。

普通公路建设稳步推进。成温邛、中金、剑南岷东大道等快速路项目建成通车，天府大道北延线、东西城市轴线东段、金简仁、成资等城市轴线和快速路项目加快建设，新增快速路通车里程约 300 公里。完成新（改）建国省干线公路 269 公里，全市国省干线公路通车里程达 1977 公里。郫都区、金堂县、蒲

江县成功申报国家级“四好农村路”示范县，完成农村公路新(改)建 5600 公里，全市农村公路总里程达 26469 公里。

2. 运输服务水平持续提升

对外旅客出行快速高效。2019 年双流国际机场旅客吞吐量达 5586 万人次，居全国第四、中西部第一，2020 年双流国际机场通航航线达到 367 条，其中国际（地区）航线达到 130 条，航线网络覆盖五大洲，较“十二五”末增长 52.9%。“十三五”期间完成铁路旅客到发量 67281 万人次，较“十二五”时期增长 68%。2020 年成渝客专完成提质改造，成渝 1 小时交通圈初步实现。铁路公交化取得新进展，成都平原城市群铁路公交化运营里程 710 公里，其中成都市境内 430 公里，日到发动车 329 对，日均到发旅客量达 25 万人次。

城市公共交通便捷舒适。城市轨道交通日均客运量达 400 万乘次，较“十二五”末增加 245%。首批 14 个城市级 TOD 项目全部完成一体化设计并陆续进入施工。建成移交公交场站 17 宗，中心城区 5+1 区域¹开通公交线路 608 条，其中 BRT 线路达 11 条，公共交通占机动化出行分担率达到 60%，轨道交通占公共交通出行比例达到 53%。成德眉资四市开通 9 条城际公交线路，试点开通跨市旅游专线，将金沙遗址、熊猫基地、三星堆等特

¹中心城区 5+1 区域：包括锦江区、青羊区、金牛区、武侯区、成华区 5 个行政区及高新区 1 个功能区，面积约 535 平方公里。

色旅游景点串联起来，实现公共交通“一卡通乘”。

农村客运通达率不断提升。2019年底实现全市建制村100%通客车，提前一年完成工作目标。城乡客运一体化进程不断加快，大力实施农村客运公交化改造，双流区等8个区全面完成农村客运公交化改造。推进金堂县、彭州市、简阳市完成乡村客运“金通工程”试点工作，建成招呼站（牌）1047个，实现所有通农村客运的建制村村级招呼站（牌）全覆盖。

现代物流综合服务功能进一步增强。2020年，全市航空、铁路、公路对外运输方式完成货运总量3.79亿吨，较“十二五”末增长42.3%。成都国际铁路港集疏运能级进一步提升，2020年成都国际铁路港集装箱吞吐量达89.5万标箱，较“十二五”末增长105.5%，国际班列累计开行量突破11000列，中欧班列累计开行量突破7000列，联通境外58个城市、国内20个城市，线路数量、运输时效、综合重载率等运行指标持续在全国同类型陆港中保持领跑水平。成都航空口岸、铁路口岸全面实行“7×24小时”全天候通关和预约通关保障，成都国际铁路港获批开展中欧班列集结中心示范工程建设和铁路运邮业务。成都国际铁路港集装箱公铁水多式联运示范工程、四川省“空中+陆上”丝绸之路国际空铁公多式联运示范工程和西部汽车物流多式联运示范工程成功申报国家多式联运示范工程，2019年成为西南省份唯一以陆港型国家物流枢纽首批入选国家物流枢纽建设名

单的城市。全市物流配送服务站乡镇覆盖率达 100%，建制村覆盖率达 82%。

3.绿色智慧发展全面提速

绿色交通体系逐步完善。加快构建“轨道+公交+慢行”的城市绿色出行体系，累计建成区域级、城区级、社区级三级绿道共计 4408 公里，中心城区绿色出行分担率达到 62%，基本建成公交都市。落实国家、四川省关于运输结构调整要求，推动适铁货物和中长距离公路运输“公转铁”，铁路货物到发量较“十二五”末增长 27.74%。推动运输装备绿色化发展，大力发展新能源汽车，全市新能源汽车保有量增加到 13.9 万辆，其中新能源营运车辆 8.5 万辆，新能源私家车 5.4 万辆，城市绿色货运配送示范工程通过国家验收，推动汽修行业绿色发展，引导汽修企业进行设施设备及工艺升级改造，全市完成创建绿色钣喷汽修企业 24 家。

智慧交通水平稳步提升。交通中枢平台建设和各项应用支撑取得新突破，建成智慧交通二期工程，成都 TOCC（一期）完成“一中心两平台”架构搭建，基本实现成都交通行业 14 大类已有数据全接入，累计接入结构化数据超过 900 亿条。启动智慧交通三期工程，加快形成覆盖全市域全行业全过程的智慧交通体系，构建成都市机动车道路排放实时核算平台（一期），实时进行机动车排放分析。智慧城市基础设施和智能网联汽车协

同发展，智能网联汽车道路测试正式启动，智慧城市基础设施、智能交通系统与智能网联汽车协同发展稳步推进。推广应用先进仓储技术和装备。

4.治理能力持续巩固

完成全市综合交通运输行政执法体制改革，完善交通运输治理制度，制定一批交通运输领域地方性法规和政策。起草《成都市中心城区公交一体化运营制度改革实施方案》，研究完善中心城区城市公交票价优化调整方案。研究出台《成都市巡游出租汽车运营服务规范》《成都市巡游出租汽车服务质量信誉考核办法》等文件，深化巡游出租汽车行业改革，顺应发展需要，打破近30年圈层利益壁垒，完成中心城区巡游出租汽车融合互通营运，实现“营运范围、服务规范、运价标准、考核标准和执法标准一致”，提升服务质量，便利群众出行。以强化服务质量考核结果应用为契机，平稳有序引导1550个巡游出租车个体经营者按照市场化原则，通过多种方式逐步完成公司化转换，消除行业稳定隐患。出台《成都市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》等规范性文件，维护网约车市场健康有序发展，规范企业经营行为，保障司乘人员合法权益，促进新老业态融合发展，利用信息技术优化行政许可办理流程，网约车“人证车证”双证办理数居全国同类城市前列。出台《成都市关于促进互联网租赁自行车健康发展的实施意见》《成都市互联网租赁自

行车行业经营服务规范》《成都市互联网租赁自行车服务质量信誉考核办法》等文件推动共享单车行业高质量发展，通过执行“车辆投放总量调控、配额管理和动态平衡”、创新车辆实体铭牌管理、实施与车辆配额挂钩的公平、公正服务质量考核，形成了行业奖优罚劣、良性竞争、进退有序的共享单车管理“成都模式”，得到行业、社会和市民的广泛认可。道路交通精细化管理水平不断提高，中心城区高峰时段交通运行指数处于“中度拥堵”水平，全天道路整体运作较好。实施道路运输经营许可证“证照分离”改革，取消4.5吨及以下普通货运车辆道路运输证和驾驶员从业资格证，推行道路货运车辆“三检合一”和异地年审。交通安全持续改善，较大以上等级道路运输行车事故死亡人数较“十二五”末下降55%，一般灾害情况下公路应急救援到达时间控制在2小时以内。

专栏1 “十三五”综合交通运输规划执行情况				
	具体指标	2015年	完成情况	目标值
对外交通	国际（地区）航线（条）	85	130	≥110
	其中：直飞航线	41	79	70
	国际班列开行数量（列）	133	4317	2000
	高快速铁路里程（公里）	310	430	415
	高速公路里程（公里）	833	1178	1300
市域交通	成都境内铁路公交化运营里程（公里）	—	430	350
	市域快速路里程（公里）	230	530	≥1000

	国省道 PQI 指数	—	82	≥87
	农村公路平均 PQI 指数	—	65	≥83
	地铁运营里程（公里）	88	518	≥500
	公共交通占机动化出行分担率（%）（5+1 区域）	43	60	60
	轨道交通占公共交通分担率（%）（5+1 区域）	17	53	50
	建成区公交站点 500 米覆盖率（%）（5+1 区域）	99.2	100	100
出行服务	公路客运发班正点率（%）	—	95	≥95
	客运班线车辆中高级客车比例（%）	70	87.4	85
	农村客运通村（建制村）率（%）	90.6	100	95
	机动车“计时培训计时收费、先培训后付费”培训模式的驾校覆盖率（%）	—	100	100
	机动车驾驶培训百车有责投诉率（%）	—	1.4	≤2.5
物流发展	物流业增加值（亿元）	804.7	1439	年均增长 8%左右
	物流业增加值占 GDP 比重（%）	7.45	8.12	8.1 左右
	社会物流总费用与 GDP 比率（%）	15	14	15
	标准化仓储设施（万平方米）	330	600	500
	3A 及以上物流企业	—	129	79
智慧绿色平安交通	联网售票服务三级及以上客运站覆盖率（%）	—	100	100
	城市公共交通一卡通覆盖率（%）（5+1 区域）	—	100	90
	成都本籍客车 ETC 使用率（%）	30	95	≥60
	清洁能源及新能源公交车所占比例（%）（5+1 区域）	—	100	90
	清洁能源及新能源出租车所占比例（%）（5+1 区域）	—	100	90
	交通运输 CO2 排放强度下降率（%，基年为 2015 年）	—	7 ²	7

²根据《四川省综合交通运输“十四五”发展规划》，全省 2020 年综合运输 CO₂ 排放强度较 2015 年下降 7%。

较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降率 (%，基年为 2015 年) ³	—	55	20
一般灾害情况下公路应急救援到达时间(小时)	—	2	≤2

(二) 存在问题

站位新发展阶段，对标交通强国发展要求和满足人民美好生活需要的新要求，成都综合交通运输及物流体系在服务推动成渝地区双城经济圈建设、增强城市极核主干功能、引领经济社会高质量发展、满足市民对幸福美好生活的向往等层面仍存在不足，交通“开路先锋”功能有待进一步发挥。

1. 枢纽能级有待进一步提升

航空方面，国内国际货运航线结构有待优化，干支航线衔接、中转水平不高，航空枢纽客货业务总量规模有待提升，航空货运能力与产业支撑能力协同不足。铁路方面，西向通道缺失，部分既有铁路通道技术标准较低，至京津冀、长三角、粤港澳等区域缺乏时速 300 公里/小时以上的高铁直达。成都西部陆海新通道主线尚未贯通，泛亚铁路还未建成。铁路现有“两主两辅”客运枢纽布局难以支撑城市发展新格局，“国际铁路第一港”地位受到挑战，中欧班列面临西安等城市的竞争较大，货运枢纽布局总体呈现“北重、南轻、东弱、中散”的分布特征，对产业发展支撑不足。高速公路方面，西向高速通道较少，早期建

³2015 年较大以上等级道路运输行车事故死亡人数为 86 人，2020 年较大以上等级道路运输行车事故死亡人数为 39 人。

成的高速公路技术等级较低，节假日交通拥堵严重，城市内外交通衔接不畅问题尚未彻底解决。

2.服务品质有待进一步提高

航空方面，航线网络结构还不完善，国际（地区）航线特别是频次高、衔接畅、服务好的洲际定期直飞航线不足。航空货运运力供给以客机腹舱带货为主，全货机运力发展不足，全货机数量和航线、频次较少，航空货运规模效应不显著。铁路方面，货运通道多为单线铁路，技术标准低，运行时间长，通道能力紧张，内部集疏运体系有待优化。中欧班列受境内外沿线铁路通行能力和口岸场站作业能力瓶颈制约较大。公路方面，公路客运站布局有待进一步优化，道路客运行业有待继续转型升级。城市轨道方面，线网覆盖水平有待进一步提升，部分早期建成轨道线路客流强度过大，乘坐体验感差，服务水平有待提升。公交方面，服务质量和水平不平衡，公交场站建设滞后，既有及规划场站不能满足公交线网发展及新能源公交车充电设施新需求，亟需开展新一轮公交场站专项规划编制工作，加快公交场站建设。

3.绿色低碳发展水平有待进一步加强

气候变化给生态系统安全及经济社会发展带来现实和潜在威胁，国家提出力争 2030 年前实现二氧化碳排放达峰，努力争取 2060 年前实现碳中和，成都作为国内机动化出行比例较高的

特大中心城市，交通在成都城市碳排放中的占比较大，城市绿色低碳安全高效的公共交通出行体系尚未完全建成。运输结构性矛盾仍然突出，中心城区5+1区域全方式小汽车分担率达21%，物流集疏运体系中公路货运量占85.8%。2020年成都市机动车保有量603万余辆（其中汽车545.2万余辆），新能源车13.9万辆，占汽车总量的2.6%，较国内其他主要城市明显偏低（北京、上海、广州、深圳分别约为6.6%、6.5%、6.6%、10.1%）。城市内部小汽车出行比例居高不下，控制小汽车碳排放量压力较大。

4.治理能力有待进一步增强

综合交通运输领域地方性法规、规划、政策和标准体系亟待完善，综合交通一体化发展和交通运输区域协调发展仍然不足，跨区域、跨部门规划协同多规融合、多规合一、上下联动机制仍不健全，社会参与和公共决策机制还需加强，城市公共交通管理体制有待深化，跨部门、跨行业联合执法水平有待提高，交通运输市场监管、信用体系建设仍需完善，公路投融资模式、养护管理机制亟待创新，市民交通出行环境品质有待提升，交通运输安全形势仍然严峻，适应现代化综合交通运输体系发展的治理体系和治理能力尚未建成。

（三）形势要求

“十四五”时期是成都立足新发展阶段、贯彻新发展理念、融

入新发展格局、推动高质量发展，服务推动成渝地区双城经济圈建设，加快建设践行新发展理念의公园城市示范区、泛欧泛亚具有重要影响力的国际门户枢纽城市的关键时期，对交通运输在国民经济中发挥基础性、先导性、战略性和服务性作用方面提出一系列新的更高要求。

1. 打造国内大循环战略腹地，建设国内国际双循环门户枢纽，赋予成都建设国际综合交通枢纽城市新使命。立足融入新发展格局，成都迎来多重叠加的战略机遇，“一带一路”建设、长江经济带发展、新时代推进西部大开发、西部陆海新通道建设和成渝地区双城经济圈建设等国家战略交汇实施，推动成都由内陆腹地转变为开放前沿，引领开放格局系统性重塑和能级层次全方位跃升。要以建设国际综合交通枢纽城市为使命，提升对外联通水平为导向，建强泛欧泛亚空港陆港“双枢纽”，构建空中丝绸之路和国际陆海联运“双走廊”，发展多元化国际运输通道，形成“欧盟—成渝—日韩”“成渝—东盟”开放通道体系和“四向多廊”全球物流网络，全面融入国家综合立体交通网主骨架，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，以铁路为主干、以公路为基础、充分发挥民航比较优势，形成功能完备、立体互联、陆空统筹的全球物流网络，推动国际综合交通枢纽城市核心功能迈上新台阶，在构建新发展格局的实践中当好先行。

2. 服务推动成渝地区双城经济圈建设，增强城市极核主干功能，要求合力构建双城经济圈现代化综合交通运输体系。推动成渝地区双城经济圈建设，是以习近平同志为核心的党中央着眼全局和长远发展谋划的国家重大区域发展战略，有利于支撑成渝地区打造带动全国高质量发展的重要增长极和新的动力源，培育建设成都都市圈是四川落实成渝地区双城经济圈建设战略决策的“先手棋”，是落实“一干多支”发展战略引领四川区域协同发展的主要抓手。要以共建成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群为导向，全力畅通大通道，完善大网络，构建大枢纽，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，优化完善基础设施网络，推进物流基础设施和服务能力建设，做强现代物流产业，为唱好“双城记”、建强“都市圈”、建好“示范区”提供强力支撑。

3. 更好满足市民对幸福美好生活的向往，持续创造高品质生活宜居地优势，要求提升交通运输服务品质。2021年1月习近平总书记主持召开中央财经委第六次会议，要求尊重客观规律，发挥比较优势，赋予成渝地区打造高品质生活宜居地的战略定位。建设高品质生活宜居地，是贯彻以人民为中心的发展思想的生动体现，是顺应新时期我国社会主要矛盾变化、对人民群众美好生活更高要求的积极回应和精准响应。要顺应国民经济和社会发展新趋势新特征、人民群众新向往新期盼，更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，构建便捷高效的客

货运输服务网络，提升运输服务品质，满足多样化、多层次、个性化的出行需求，推进城乡客运服务一体化，推进物流基础设施和服务能力建设，构建内畅外联的物流服务网络，形成交通物流发展与城市格局建设相促进、与民生福祉谋划相匹配的良好局面。

4.深入实施创新驱动发展战略，落实碳达峰、碳中和目标要求，要求大力推进交通智慧绿色发展。新一轮科技革命和产业变革加速演进，数字信息赋能时代已经来临，生态文明建设仍处于爬坡过坎的攻坚阶段，协同推进经济发展和环境保护更加紧迫。要促进交通运输提效能、扩功能、增动能，促进交通与自然和谐发展，着力增强科技创新能力，加速科技成果转化，推进交通基础设施数字化、网联化，提升交通运输智慧化及现代物流数智化发展水平，助力实现“碳达峰、碳中和”，开展绿色出行行动，调整货物运输结构，优化交通能源结构，强化交通生态环境保护修复，支撑建设以创新为新动能的高质量发展先行区和以绿色为新优势的可持续发展先行区。

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历次全会精神，全面落实习近平总书记对四川及成都工作系列重要指示精神，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、服务构建新发展格局，推动高质量发展，积极抢抓“一带一路”建设、成渝地区双城经济圈建设等重大战略机遇，以增强国际性综合交通枢纽功能、服务国际门户枢纽城市建设为主攻方向，以大力实施交通运输及物流业建圈强链为路径，完善交通基础设施，提升运输服务品质，强化科技创新引领，推进绿色低碳转型，促进现代物流业发展，提高安全保障水平，推进交通治理体系和治理能力现代化，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为加快建设践行新发展理念的公园城市示范区提供坚实支撑。

（二）基本原则

服务大局，系统谋划。以建设人民满意交通为出发点和落脚点，把握国家和省市重大战略叠加交汇机遇，对标国内外先进城市综合交通运输发展实践，系统重塑自身比较优势，适度超前规划建设，更好发挥“先行官”作用。

立体互联，融合发展。发挥国土空间规划的指导和约束作

用，完善多层次网络布局，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，加强各种运输方式有效衔接和互联互通，提升运输服务一体化水平，实现质量、效益、效率相统一。

区域协调，公平普惠。强化成都、重庆“双核”联系及对外联通、开放辐射，推动都市圈交通基础设施“同城同网”，促进运输服务便利共享、行业治理协同联动，畅通城乡交通连接，推进城乡交通运输一体化发展。

以人为本，生态优先。提升市民在出行服务上的获得感和幸福感，落实“碳达峰、碳中和”工作要求，建设绿色集约的交通运输体系，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化，推动与生态环境相协调的绿色交通高质量发展。

创新驱动，安全发展。强化交通前沿关键科技研发，推动现代化信息技术赋能交通，全力打造交通创新策源地，构建国际一流智慧交通体系。统筹发展和安全，加强交通运输安全与应急保障能力建设。

（三）发展目标

1.总体目标

到 2025 年，高质量完成交通强国建设试点任务，交通强市建设迈出坚实步伐；在国家综合立体交通网中“四极”之一的作用进一步彰显，泛欧泛亚空港陆港“双枢纽”能级显著提升，

基本实现四向综合交通走廊通江达海抵边，基本建成国际性综合交通枢纽城市；以轨道交通为骨干、公路网络为基础的区域一体化综合交通网络串城连核，成渝双核间1小时通达、都市圈1小时通勤；以实现碳达峰、碳中和目标引领优化交通结构，加快建设低碳化高效化、立体化多层次的绿色交通运输体系；加快现代物流产业和国际供应链体系提质发展，成为国际区域物流中心城市；交通智慧水平全面提升，建成“看得清”“喊得应”“想得透”的城市交通大脑。

2.具体目标

(1) 门户枢纽四向通达

航空。“双机场”优势得到充分发挥，基本形成协同运行、差异发展的“国际枢纽+区域枢纽”两场运行格局，构建覆盖全球重要政治中心、经贸中心、文旅中心及航空物流中心的航线网络，国际（地区）航线达140条以上，实现国际航空客货运航线稳定运行，航空年旅客吞吐量力争达到8000万人次、年货邮吞吐量力争达到100万吨。

铁路。基本建成“1环15射”成都铁路枢纽网络，成都境内铁路里程达到1100公里；内外联动、东西双向互济的国际铁路通道和国际铁海联运通道布局加快完善，铁路集装箱吞吐量120万TEU，国际班列开行数量5000列；基本形成畅达国内主要城市群的“137”高铁交通圈（至重庆1小时，至长江中游、关中、

黔中、滇中等周边城市群 3 小时，至京津冀、长三角和粤港澳三大经济区 7 小时交通圈)；建成“4 主 3 辅”⁴铁路客运枢纽体系，加快建设“3+4+N”⁵铁路货站体系。

高速公路。基本建成覆盖全域、畅接全省、辐射中西部、通达全国的“3 绕 17 射”高速公路网，全面融入国家“71118”高速公路网，形成“3820”高速公路交通圈（至重庆 3 小时、至周边省会城市 8 小时、至北上广 20 小时），成都境内高速公路里程突破 1500 公里。

（2）都市圈交通同城同网

轨道交通。“四网融合”都市圈轨道交通体系实现跨越式发展，轨道交通服务、覆盖和通达水平大幅提升，建设一批标志性的市域（郊）铁路项目，初步形成“环+放射”形态、1 小时通勤的轨道上的都市圈；全面完成城市轨道交通第四期建设，启动第五期建设，建成区轨道站点 800 米范围覆盖面突破 60%（5+1 区域），地铁开通运营里程 695 公里。

道路。基本形成“高快速路+城市轴线+普通国省干线+农村公路”的“优轴密网”“一体直连”都市圈公路网，高快速路网基本覆盖产业功能区和特色镇，都市圈南北、东西快速通达，全面

⁴成都站、成都东站、天府站、简州新城站为主，成都南站、成都西站、十陵南站为辅。

⁵石盘站、城厢站、寿安站为主，普兴站、天府机场北动货站、新兴站、高板站为辅，空港南、龙潭寺等多个货站为补充。

消除都市圈交界地带“断头路”“瓶颈路”，普惠公平的农村交通基础设施网不断完善，成都境内公路总里程达到 30500 公里。

（3）运输服务便捷高效

出行服务。构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率区际快速客运服务，提升主要通道旅客运输能力；形成“1 环 7 射”铁路公交化运营网络，成都境内铁路公交化运营里程达到 560 公里；鼓励引导公共交通出行，中心城区公共交通占机动化出行分担率达 60%，轨道交通占公共交通分担率达 65%，中心城区建成区平均通勤时间下降到 35 分钟；农村客运便民多元，实现公交化运营和“金通工程”全覆盖。

物流发展。基本建设成为国际区域物流中心城市和全国物流高质量发展示范区核心引擎，打造国内国际双循环物流门户枢纽和“一带一路”供应链要素配置运筹中心，全球 123 快货物流圈加速构建，培育壮大国家 3A 级、4A 级、5A 级物流企业分别达 90 家、50 家、8 家以上，实现三级快递物流节点体系全域覆盖，物流业增加值年均增长 9.8% 左右，物流业增加值占 GDP 比重 8.5% 左右，社会物流总费用与 GDP 比率约 13%。

（4）绿色低碳智慧安全

绿色。“轨道+公交+慢行”三网高度融合的绿色出行体系成为值得市民信赖的优先选择，中心城区绿色出行比例达 70% 以上；运输结构持续优化，铁路货运到发量同比 2020 年提升 30%；

推动交通用能低碳转型，交通运输装备更加清洁高效，全市公交车和巡游出租车全面实现新能源化，城市轻型物流配送车基本实现新能源化。

智慧。交通新基建取得突破，新技术与交通基础设施实现深度融合，成都本籍客车 ETC 使用率达 99% 以上，重点领域北斗系统覆盖率达 100%，重点区域、重点通道监测设备覆盖率达 100%，构建综合交通大数据中心体系，推动智能网联汽车示范应用。

安全。本质安全水平、系统韧性和应对各类重大风险能力显著提升，道路交通运输万车死亡率降至发达国家水平。

专栏 2 “十四五”综合交通运输发展主要指标				
	具体指标	2020 年	2025 年	属性
门户枢纽	航空年旅客吞吐量（万人次）	4074.2	8000	预期性
	航空年货邮吞吐量（万吨）	61.9	100	预期性
	国际（地区）航线（条）	130	140	预期性
	高快速铁路里程（公里） ⁶	430	>500	预期性
	铁路集装箱吞吐量（万 TEU）	89.5	120	预期性
	国际班列开行数量（列）	4317	5000	预期性
	高速公路里程（公里）	1178	1500	预期性
都市圈交	城际铁路和市域（郊）铁路里程（公里）	0	251	预期性
	地铁运营里程（公里）	518	695	约束性
	建成区轨道站点 800 米范围覆盖面（%）（5+1 区域）	35	60	预期性

⁶高快速铁路指时速在 200 公里及以上的铁路。

通	快速路里程（公里）	530	>850	预期性
	国省道 PQI 指数	82	87	预期性
出行服务	铁路公交化运营里程（公里）	430	560	预期性
	中心城区公共交通占机动化出行分担率（%）	43	60	预期性
	中心城区轨道交通占公共交通分担率（%）	44	65	预期性
	中心城区建成区平均通勤时间（分钟）	39	35	预期性
	农村客运公交化运营和“金通工程”覆盖率（%）	65	100	约束性
物流发展	物流业增加值（亿元）	1439	2300	预期性
	物流业增加值占 GDP 比重（%）	8.12	8.5	预期性
	社会物流总费用与 GDP 比率（%）	14	13	预期性
	邮政快递业务量（亿件）	17.41	30	预期性
	标准化仓储设施（万平方米）	600	700	预期性
	3A 及以上物流企业	129	148	预期性
绿色智慧平安	中心城区绿色出行比例（%）	62	70	预期性
	天府绿道总里程（公里）	4408	10000	预期性
	铁路货运到发量同比增长率（%）	—	30	预期性
	新能源公交车、巡游出租车所占比例（%）	36	100	预期性
	交通基本要素数字化率（%）	—	100	预期性
	重点区域、重点通道监测设备覆盖率（%）	—	100	预期性
	道路运输较大及以上等级行车事故万车死亡人数下降率（%）	—	20	约束性
	一般灾害情况下公路应急救援到达时间（分钟）	≤120	≤90	约束性

3.2035 年远景目标

基本建成交通强市。现代化综合交通体系全面形成，人民满意度明显提高，支撑全面建成践行新发展理念的公园城市示范区、泛欧泛亚有重要影响力的国际门户枢纽城市；基础设施一体互联，客货运输便捷高效，现代物流和国际供应链体系高

质量发展，智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，
交通治理体系和治理能力基本实现现代化。

三、构建畅通双循环的空间战略新格局

着眼国际国内大空间，全力畅通国内国际双循环，聚焦成渝地区双城经济圈在国家综合立体交通网中的“四极”定位，落实省委“一千多支”发展战略，加快打造亚蓉欧成都航空枢纽，四向拓展国际陆海大通道，全力畅通“3 主轴 2 走廊 2 通道”对外立体交通网主骨架，共建“1 轴 1 网 7 联”区域协同交通主骨架。

（一）打造亚蓉欧成都国际航空枢纽

天府国际机场定位为成都国际航空枢纽的主枢纽，是构建成渝世界级机场群的核心机场，重点打造国际客货运航空枢纽。双流国际机场定位为区域航空枢纽，主要运营国内商务航线和地区航线，保障国际公务航空业务和国际备降航班。依托天府国际机场、双流国际机场“两场一体”协同运营，大幅提升航空枢纽客货量能级，提升成都全球航空枢纽战略地位，构建泛欧泛亚国际航空门户枢纽。推进成都国际航空客货运航线布局建设，持续优化国际国内航线网络结构，构建通达五大洲、国内强覆盖的航线网络，促进国际客货源高效集疏，大力支撑国际航空客货运枢纽打造。

专栏3 亚蓉欧成都国际航空枢纽航线布局



成都国际定期直飞客货运航线布局规划 120 条，其中国际客运航线 94 条，国际全货机航线 26 条。

规划客运航点：欧洲（阿姆斯特丹、伦敦、巴黎、法兰克福、莫斯科、圣彼得堡、罗马、伊斯坦布尔、雅典、布鲁塞尔、华沙、维也纳、慕尼黑、巴塞罗那、米兰等）、亚洲（东京、首尔、新加坡、吉隆坡、曼谷、迪拜、胡志明、孟买、德黑兰、名古屋等）、美洲（旧金山、洛杉矶、纽约、多伦多等）、大洋洲（墨尔本、悉尼、奥克兰）、非洲（亚的斯亚贝巴、开罗等）。

规划货运航点：欧洲（法兰克福、莫斯科、布鲁塞尔、阿姆斯特丹、巴黎、列日等）、亚洲（东京、大阪、仁川、德里、班加罗尔、曼谷、河内、迪拜等）、美洲（芝加哥、洛杉矶）、非洲（亚的斯亚贝巴）。

（二）构建四向拓展国际陆海大通道

围绕陆海内外联动、东西双向互济，瞄准东南西北四个方向，全面对接“一带一路”、长江经济带和西部陆海新通道等国家战略，加快建设四向拓展国际陆海大通道，发挥通道带物流、物流带经贸、经贸带产业效应，进一步增强成都泛欧泛亚陆港

枢纽功能。

1.突出南向

依托西部陆海走廊和南向泛亚国际铁路大通道，深化成都与北部湾南向港口城市和河口口岸、磨憨口岸、瑞丽口岸合作，联通北部湾经济区、东盟地区和孟中印缅经济走廊。重点畅通成都至北部湾出海口国际陆海联运大通道，成都经河口口岸至越南、成都经磨憨口岸至泰国和成都经瑞丽口岸至缅甸（皎漂港）的3条南向泛亚国际铁路大通道，深度融入南亚、东南亚国际大市场。

2.强化西向

依托新亚欧大陆桥和川藏通道拓展丝绸之路经济带大通道，强化成都对疆藏地区经济辐射，并加强与中亚、西亚、南亚和欧盟等地区经济往来。重点畅通成都经霍尔果斯/阿拉山口口岸至中亚和欧盟地区、成都经红其拉甫口岸至西亚地区和成都经亚东口岸/吉隆口岸至南亚地区等3条国际铁路大通道。持续拓展中欧班列（成渝）新通道和海外站点，扩大班列辐射半径和覆盖范围，充分发挥中欧班列联系丝绸之路经济带沿线国家和地区的桥梁和纽带作用。

3.优化东向

畅通成都至东部沿海重要出海口国际综合运输大通道，强

化成都与上海、深圳、青岛、天津等东部重要港口城市经济往来，并连接日韩东亚地区和美洲市场。重点依托长江黄金水道，统筹发展水路、铁路、公路等运输方式，构建沿江综合立体交通走廊，进一步促进成都与长江中游城市群、长江三角洲城市群协同发展，形成通江达海、首尾互动的东向国际开放大通道。

4.畅通北向

依托成都至京津冀综合交通主轴和二湛通道全面对接中蒙俄国际经济走廊，强化成都与关中平原城市群、京津冀城市群经济往来，联通东北亚地区和蒙俄国际市场。重点畅通成都经二连浩特口岸至蒙古、俄罗斯国际铁路大通道。持续扩大成都至蒙古、俄罗斯等国家班列服务网络，提升北向开放通道能力，推进成都与中蒙俄国际经济走廊产业互动，构建联动开放发展新格局。

专栏 4 四向拓展国际陆海大通道布局



突出南向：路径 1：成都经内江、百色、南宁至北部湾出海口。路径 2：成都经昆明、玉溪、蒙自、河口口岸至越南。路径 3：成都经昆明、玉溪、磨憨口岸至泰国。路径 4：成都经广通、大理、瑞丽口岸至缅甸（皎漂港）。

强化西向：路径 1：成都经兰州、乌鲁木齐、霍尔果斯/阿拉山口口岸至中亚和欧盟地区。路径 2：成都经格尔木、红其拉甫口岸至西亚地区。路径 3：成都经雅安、康定、林芝、拉萨、亚东口岸至南亚地区。

优化东向：路径 1：成都经南充、达州、万州、武汉、合肥、南京、至上海出海口。路径 2：成都经重庆、怀化、广州、至深圳出海口。路径 3：成都经达州、安康、西安、郑州至青岛出海口。路径 4：成都经达州、安康、西安、郑州、石家庄至天津出海口。

畅通北向：路径 1：成都经西安、太原、大同、二连浩特口岸至蒙古、俄罗斯。

（三）融入国家综合立体交通网主骨架

立足国内大循环，依托国家“6 主轴 7 走廊 8 通道”综合立体交通网主骨架布局，协同构建在成渝交汇的“3 主轴 2 走廊 2 通

道”，畅通四川省“四向八廊”战略性综合交通走廊。

1.主轴

提升成都与京津冀、长三角、粤港澳大湾区三极之间联系功能，建设综合性、多通道、立体化、大容量、快速化的综合交通运输主轴，拓展成都作为成渝地区双城经济圈极核城市辐射空间和交通资源配置能力，打造我国综合立体交通协同发展和国内国际交通衔接转换在中西部地区的关键平台。

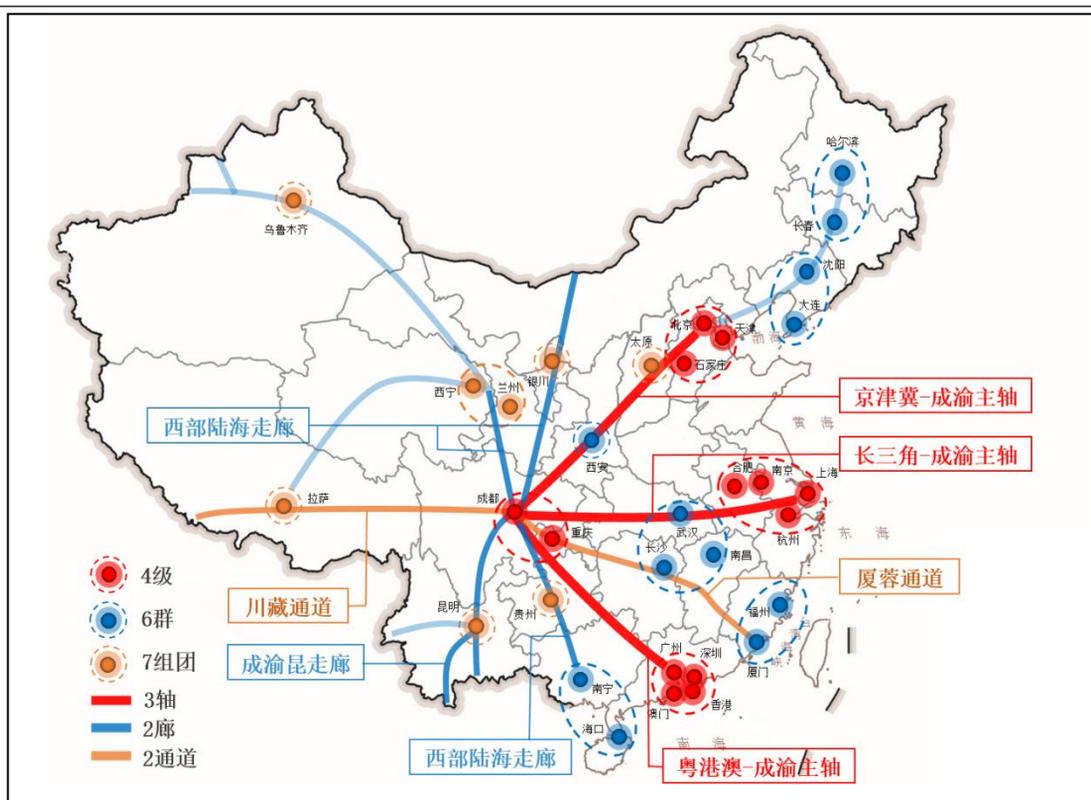
2.走廊

强化成都作为成渝地区双城经济圈极核城市辐射作用，加强成都与组群和组团之间联系，建设成都与西部陆海走廊沿线（西宁、兰州、重庆、贵阳、南宁和北部湾等）和成渝昆走廊沿线（重庆、昆明等）城市之间多方式、多通道、便捷化的交通走廊。

3.通道

强化成都与长江中游、海峡西岸、拉萨地区等组群、组团之间的联系，建设成都与川藏通道沿线（雅安、康定、林芝、拉萨等）和厦蓉通道沿线（重庆、长沙、厦门、台北等）城市之间的交通通道。

专栏5 对外立体交通网主骨架布局



3 主轴：

成都-京津冀主轴。路径 1：成都经德阳、绵阳、广元、汉中、西安至北京；
路径 2：成都经遂宁、南充、达州、安康、西安至北京。

成都-长三角主轴。路径 1：成都经遂宁或安岳，经重庆、武汉、九江至上海；
路径 2：成都经达州，经万州、武汉、合肥、南京至上海。

成都-粤港澳主轴。路径 1：成都经泸州，经贵阳、桂林至广州；路径 2：成都经遂宁/资阳，经重庆、怀化、永州至广州。

2 走廊：

西部陆海走廊。路径 1 西宁经兰州、成都/重庆、贵阳、南宁、湛江至三亚；
路径 2：甘其毛都经银川、宝鸡、成都/重庆、毕节、百色至南宁。

成渝昆走廊。路径 1：成都经攀枝花、昆明至磨憨/河口；路径 2：成都经重庆、昭通至昆明。

2 通道：

川藏通道。成都经雅安、康定，经昌都、林芝、拉萨至樟木、亚东。

厦蓉通道。成都经遂宁、资阳，经重庆、黔江、长沙、赣州至厦门、台湾地区。

（四）共建区域协同交通互联一张网

聚焦做强成渝地区双城经济圈“极核”和成都都市圈发展“主干”功能，以“干支联动”引领五大经济区域协同发展，主动下好“先手棋”，加快成德眉资同城化发展，共建“1轴1网7联”区域协同交通互联一张网。

1.成渝地区双城经济圈交通发展主轴

围绕打造面向世界的成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群，突出双城引领，强化双圈互动，促进两翼协同，建强成渝双城交通发展主轴，加快建设由“4条高速铁路+3条普速铁路+4条高速公路”组成的多通道体系，联动实施枢纽协同、结构优化和能力提升行动，实现成渝“双核”之间1小时通达。

2.成都都市圈交通基础设施同城同网

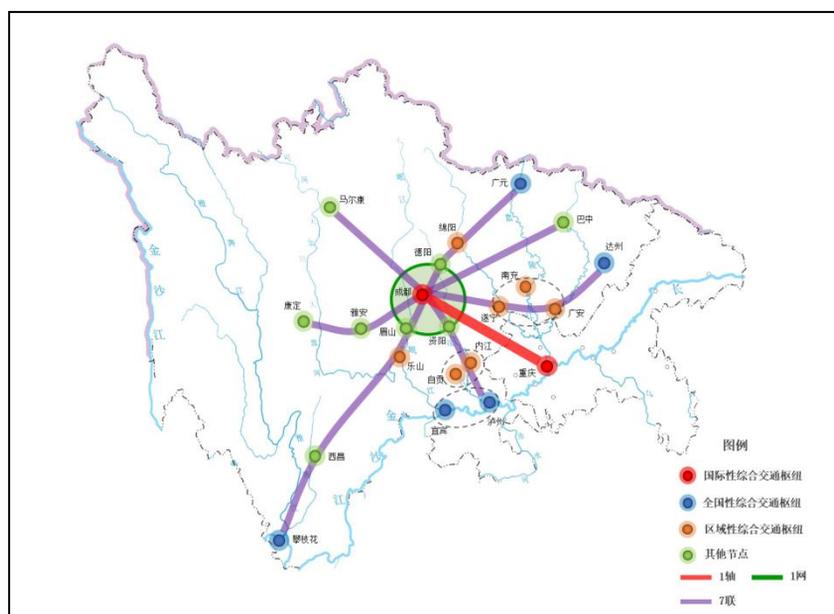
聚焦建设面向未来、面向世界、具有国际竞争力和区域带动力的成都都市圈，做强全省“主干”功能，全面推动成都都市圈交通基础设施同城同网，加快推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道四网融合和高速公路、快速路、城市轴线一体化布局，打造“2环20射”轨道网、“3绕20射”高速公路

网和“2轴31线”城际快速公路网，基本实现都市圈1小时通勤。做优做强中心城区、城市新区和郊区新城核心功能，打造市域“3环19射8联”快速路网。

3.全省“一千多支”交通高效互联

深入实施省委“一千多支”发展战略，强化全省干支联动通道支撑，全面提升成都经德阳-绵阳至广元，成都至巴中，成都经南充-遂宁-广安至达州，成都经资阳-内江/自贡至泸州/宜宾，成都经眉山-乐山-西昌至攀枝花，成都经雅安至康定，成都至马尔康等7条联系通道能力，推动成都平原经济区、川南经济区、川东北经济区、攀西经济区、川西北生态示范区协同发展。

专栏6 区域协同交通主骨架布局



1轴: 成渝地区双城经济圈综合交通发展主轴，成都经资阳/遂宁/内江至重庆。

1网: 成都都市圈交通基础设施同城同网，“2环20射”轨道网、“3绕20射”

高速公路网、南北及东西城市轴线、“3环19射8联”快速路网。

7联：全省“一千多支”综合交通高效互联，联1：成都经德阳-绵阳至广元；联2：成都至巴中；联3：成都经南充-遂宁-广安至达州；联4：成都经资阳-内江/自贡至泸州/宜宾；联5：成都经眉山-乐山-西昌至攀枝花；联6：成都经雅安至康定；联7：成都至马尔康。

四、建设高质量的现代综合立体交通网

（一）提升国际航空枢纽能级

1. 打造“两场一体”的枢纽发展成都模式

充分发挥“双机场”优势，构建功能互补、协同发展的“国际枢纽+区域枢纽”两场格局。高质量建成成都天府国际机场一期工程，加快完善天府机场货机站坪、国际国内货站、仓储配送等设施布局及配套的一体化通关货运区和天府综保区的围网、卡口、查验平台、监管仓、办公大楼等设施设备，提高机场货运区的处理能力和服务效率，适时启动天府国际机场二期工程及配套基础设施建设。高水平推动成都双流国际机场提质转型发展，推进双流机场货运设施升级改造，提升冷链、医药等特殊货物物流服务，增强清关、货代、仓储等物流功能，支持国际货物和跨境电商监管信息化建设，实现分类监管、智能监管、快速验放，提高处理效率和服务水平。

2. 完善枢纽机场交通衔接体系

完善成都天府国际机场、成都双流国际机场交通集疏运体系，推进高铁、城市轨道交通、高快速路引入枢纽机场，强化双机场之间的交通衔接，增强双机场对外辐射能力。建成城市轨道交通19号线二期、天府国际机场高速南线、成乐高速扩容、正公路等交通项目，天府国际机场形成“4轨2高2快”⁷对外交通体

⁷ 4轨：城市轨道交通18号线、成自宜高铁、成资市域铁路S3线、城市轨道交通19号线；2高：

系，双流国际机场形成“2 轨 2 高 1 快”⁸对外交通体系，加快构建双机场间“2 轨 3 高 4 快”⁹快速交通体系。建成成都东站城市候机楼，推动实现航空、高铁、地铁、公交、长途客运、小汽车等交通方式在枢纽内部的便捷换乘。

3.完善通用航空机场布局

承接低空空域管理改革任务，大力发展通用航空，完善成都通用航空机场布局，提升中短途公务商务出行、短途货运、低空旅游、应急救援等通用航空服务水平。建成投运成都淮州机场，适时启动远期 2 条跑道的规划建设。加快推进都江堰、崇州、龙泉驿、郫都等通用航空机场选址、规划、报批等前期工作，适时启动机场建设工程。争取低空领域通用航空飞行权限，推进四川境内 3000 米以下空域开展低空开放管理试点。强化通用航空配套保障设施建设，规划建设通用航空飞行服务站，加快通用航空固定运营基地(FBO)和通用航空维修基地(MRO)建设。

专栏 7 “十四五”时期国际航空枢纽建设项目
续建项目： 天府国际机场一期工程、成都淮州机场、天府国际机场四川航空公司

天府国际机场高速北线、天府国际机场高速南线；2 快：成资快速、成简快速。

⁸ 2 轨：成绵乐城际铁路、城市轨道交通 10 号线；2 高：双流国际机场高速、成乐高速扩容；1 快：五环快速路。

⁹ 2 轨：城市轨道交通 18-19 号线、成绵乐客专-成自宜高铁；3 高：机场高速-绕城高速-天府机场高速、机场高速-成乐高速扩容-二绕高速-天府机场高速、机场高速-绕城高速-成自泸高速-天府机场高速；4 快：双新快速-五环快速-成简快速、双新快速-五环快速-双简路-成资快速、双新快速-正公路-红星路南延线-成资快速、双新快速-正公路-成简快速。

基地、天府国际机场祥鹏航空基地工程。

新建项目：天府机场货运设施工程、双流机场货运设施升级改造工程、成都东站城市候机楼。

加快前期项目：天府国际机场二期工程、成都淮州机场二期工程、都江堰通用机场、崇州通用机场、龙泉驿通用机场、郫都通用机场。

（二）构建多层次轨道交通体系

1.全力推进干线铁路建设

建成成都至兰州铁路，加快建设西宁至成都铁路，形成沟通西北与西南及华南沿海的区际干线铁路通道。建成成自宜高铁，协同推动渝昆高铁建设，强化辐射川南、攀西经济区能力，提升成都、昆明互通水平。加快建设成达万高铁，开工建设成渝中线高铁，串联成渝核心区域，构建 350 公里时速沿江高铁大通道。开工建设川藏铁路引入成都枢纽线，协同推动川藏铁路雅林段建设，补齐西向铁路辐射短板。实施成渝铁路成都至隆昌段扩能改造，协同推进叙毕、黄百铁路建设和隆叙铁路扩能改造，畅通以成都为枢纽节点的西部陆海新通道主线路。全面完成成昆铁路扩能改造，畅通成都经攀西通往滇中、衔接孟中印缅和中国—中南半岛的铁路货运大通道。

规划研究成格铁路，进一步缩短成都至欧洲、中亚铁路运输线路距离。规划研究成都至巴中至安康高铁、成都至西安第二高铁、成都经西昌至昆明高铁等项目，强化辐射川东北经济区、川南经济区、攀西经济区能力，形成 350 公里时速高标准

全贯通京昆大通道。

2.加快推进城际铁路和市域（郊）铁路建设

开工建设成都都市圈环线铁路项目，打造串联德阳、眉山、资阳三市及我市东部新区和近郊新城的铁路环线，实现区域环向快速交通联系。加快建设成资市域铁路 S3 线，开工建设成德市域铁路 S11 线、成眉市域铁路 S5 线，加快开展市域铁路龙泉至天府机场 S13 线、市域铁路三岔湖至金堂 S2 线、市域铁路邛崃 S7 线等项目前期工作。充分利用既有铁路资源，实施市域铁路公交化运营改造二期工程，推进宝成铁路公交化改造，通过既有改造和新建线路结合延伸至青白江、金堂，完善市域铁路网络，打造轨道上的都市圈。

3.加快推进城市轨道建设

加快推进第四期规划获批的 8 号线二期、10 号线三期、13 号线一期、17 号线二期、18 号线三期、19 号线二期、27 号线一期、30 号线一期等 8 个轨道交通项目建设，共计 176 公里，至 2024 年底建成开通运营。加快城市轨道交通第五期规划编制报批工作。至 2025 年末，实现地铁开通运营里程 695 公里，建成区轨道站点 800 米范围覆盖面突破 60%（5+1 区域）。轨道交通实现区（市）县全覆盖，产业功能区覆盖率超过 60%。开通运营都江堰 M-TR 旅游专线有轨电车。

4.推动新型轨道交通前期工作

推动龙门山奇观骨干线、天台山支线、西岭雪山支线、青城山支线、湔江河谷（彭白）支线等“一纵四横”西控区域旅游轨道交通前期工作，待条件成熟适时启动建设。

专栏 8 “十四五”时期多层次轨道交通建设项目

一、干线铁路

续建项目：成都至兰州铁路、西宁至成都铁路、成自宜高铁、成达万高铁、成昆铁路扩能改造。

新建项目：成渝中线高铁、川藏铁路引入成都枢纽线、成渝铁路成都至隆昌段扩能改造。

规划研究项目：成格铁路、成都至巴中至安康高铁、成都至西安第二高铁、成都经西昌至昆明高铁。

二、城际铁路和市域（郊）铁路

续建项目：轨道交通资阳线（S3）。

新建项目：成都都市圈环线铁路、成德市域铁路 S11 线、成眉市域铁路 S5 线、市域铁路公交化运营改造二期、宝成铁路公交化改造。

加快前期项目：市域铁路龙泉至天府机场 S13 线、市域铁路三岔湖至金堂 S2 线、市域铁路邛崃 S7 线。

三、城市轨道交通

续建项目：8 号线二期、10 号线三期、13 号线一期、17 号线二期、18 号线三期、19 号线二期、27 号线一期、30 号线一期。

新建项目：推动第五期建设规划编制和报批，力争获批 160 公里以上并实现开工。

（三）建设外联内畅现代公路网

1.推进高速公路建设

全面建成成都都市圈环线高速、天府国际机场高速南线、天邛高速，开工建设天眉乐高速、成汶高速、邛雅高速，规划研究成德高速、大宝高速，进一步完善市域及城际间高速公路网络，提升对外高速公路辐射能力。推进建设年代较早、技术标准较低、交通拥堵严重的高速公路扩容改造和分流路线建设，完成成乐高速、成绵高速、成南高速扩容改造，开工建设成渝高速扩容、成名高速扩容、成自泸扩容，进一步提升市域已建成高速公路通行能力。强化高速公路配套服务区建设，积极推进市域已建高速公路配套服务区升级改造，构建布局合理、服务人本、功能特色、管理智慧、经营多元的高速公路服务区体系。

2.推进市域快速路建设

建成金简仁快速路、成资快速路、成龙简快速路、成洛简快速路，加快推进五环路、成金简快速路、金简黄快速路、彭广青淮快速路、天新邛快速路、蒲名快速路、天新大快速路、货运大道金凤凰高架新都段、成温邛快速路延伸线等项目建设，开工建设沙西线快速化改造、成彭快速路和成简快速路，实现市域城镇间便捷互联，有效覆盖产业功能区，提升城市东西、南北间互联互通服务水平，推动中心城区人口向外疏解，支撑高端产业集聚发展。加强快速路与高速公路之间高效转换，快

速路与城市道路有机衔接。

3.加大地方干线建设力度

继续实施普通国省道提档升级和路面改造工程，针对技术等级偏低、通行条件较差的路段，逐步启动提升改造工作，基本实现普通国道达到二级及以上、普通省道达到三级及以上标准（山区可适当放宽标准）。加快 G245 金堂县观岭大道改扩建工程、S422 金堂县清江至淮口提档升级工程等 34 个普通国省道重点项目建设，新（改）建普通国省道总里程约 440 公里。结合市域东部新区、近郊新城、特色镇、产业功能区、重要旅游景区等交通发展需求，加强地方干线公路规划建设，有效衔接市域高快速路网，进一步完善市域干线公路网络。

4.推动城际快速通道建设

进一步加强成都与德阳、眉山、资阳、雅安等城市间区域交通合作，统筹城际快速通道建设标准和时序，推动城际路网“一体直连”，加快推进蒲丹、滨江大道、通江大道等快速通道项目建设，开工建设青金北延线、乐金、邛彭等快速通道，加快构建布局合理、功能完善、便捷畅通、安全高效的城际快速通道网络，进一步提升与周边城市间互联互通水平，促进城际间生产、生活等要素便捷流动。

5.推进“四好农村路”建设

结合全市产业、旅游发展需求，全面推进“四好农村路”建设，提高与地方干线公路的转换效率，为巩固和拓展脱贫攻坚成果、全面推进乡村振兴、加快农业农村现代化提供交通保障。“十四五”期间，推进撤并建制村畅通工程，重点解决部分撤并村至村委会直连道路不畅的问题，新改建村道里程约 170 公里。发展美丽乡村示范路，打造旅游路、产业路、资源路等重点项目约 595 公里。提档升级农村公路，提高农村公路技术标准和通行条件，推进通乡公路、通村公路提档升级改造项目约 445 公里。加强农村公路旧危桥梁整治工作，全面消除农村公路桥梁安全隐患，新改建桥梁 44 座。深化农村公路管理养护体制改革，构建长效稳定的公路管理养护体系，推动农村公路高质量发展。

6.推进城市道路建设

持续推进东西城市轴线建设，支撑跨越龙泉山发展服务东部新区，支持成渝地区双城经济圈建设，持续推进天府大道北延线建设，带动北部区域协同发展，促进成德眉资同城化进程。继续完善城市“环+射”快速路网体系，加快“断头路”建设，推进快速路标准化建设和改造，强化城市道路和高速公路、市域快速路高效衔接，满足城市交通快进快出需求。按照公园城市建设要求，持续提升中心城区主干路网体系，对拥堵路口进行优化和改造，按照街道一体化设计标准进行设计、改造、建设。

提升天府新区、东部新区路网密度，增强道路通达性和路网整体运行效率。

7.建设方便快捷的城市停车系统

以轨道服务水平条件为基础，划定三级停车管控分区，进行分区差异化停车管控，合理引导出行需求。加强停车规划调控，优化细化停车配建标准，重点支持停车矛盾突出的老旧小区、大型公建的停车需求，精准布局路外公共停车设施，合理满足停车需求，严控路内停车泊位供给，保障道路空间有效运行，形成以“配建为主、路外为辅、路内为补”的停车泊位供给结构。合理利用邻近公共服务类用地建筑配建车位进行错时共享，满足周边老旧小区和节假日公园停车需求，选取具备改造条件的独立占地停车场进行立体化改造，集约高效满足停车存在严重缺口区域的停车需求，利用城市空间“金角银边”布局停车泊位，挖掘空间停车潜能，提升停车资源利用效率。开展全市停车基础设施资源普查，强化数据统筹，构建智慧化停车管理平台，实现停车需求一站式管理服务模式。

专栏9 “十四五”时期公路建设项目

一、高速公路

续建项目：成都都市圈环线高速德都段、天府国际机场高速南线、成绵高速扩容、成南高速扩容、成乐高速扩容、天邛高速。

新建项目：成渝高速扩容、成名高速扩容、成自泸扩容、天眉乐高速、邛雅高速、成汶高速。

加快前期项目：新德高速、大宝高速、新峨高速。

二、市域快速路

续建项目：金简仁快速路、成资快速路、成龙简快速路、成洛简快速路、五环路、成金简快速路、金简黄快速路、彭广青淮快速路、天新邛快速路、蒲名快速路、天新大快速路、货运大道金凤凰高架新都段、成温邛快速路延伸线、天温都快速路、籍黄快速路（新津西新大道至剑南大道）。

新建项目：沙西线快速化改造、成彭快速路、成简快速路。

规划研究项目：双筒快速路。

三、地方干线

续建项目：简州大道、迎宾大道延长线、西创大道（新津至剑南大道）。

新建项目：天新崇快速通道。

规划研究项目：铁路港大道。

实施普通国省道重点项目 34 个，共计 440 公里。

四、城际快速通道

续建项目：蒲丹快速通道、滨江大道、通江大道。

新建项目：青金北延线、乐金快速通道、天蒲快速通道、邛彭快速通道、湔三旅游通道。

五、农村公路

撤并建制村村道：新改建村道约 170 公里。

美丽乡村示范路：全市建设旅游路、产业路、资源路约 595 公里。

农村公路提档升级：三岔湖旅游环线、彭什沿山路、积淮路、广大路、云大路、万罗路、放高路、寿高路等提档升级，新改建农村公路约 445 公里，其中通乡公路约 240 公里，通村公路约 205 公里。

旧危桥梁整治：新改建桥梁 44 座。

六、城市道路项目

续建项目：东西城市轴线、天府大道北延线、草金路改造工程、沙板桥路改造工

程、羊西线改造工程。

新改建项目：成华大道（二环-绕城）、武侯大道（二环-绕城）、成龙大道（三环-绕城）、成致路跨三环路跨线桥节点改造总长约 21.2 公里快速路工程等项目。

加快前期项目：川陕路、成龙路（二环-三环）、锦华路等 40 公里城市主干路工程。

（四）有序发展水上航运体系

1. 共建长江上游航运中心

深化成都与重庆果园港、泸州港、宜宾港、乐山港合作，探索创新公铁水联运班列同城直通模式，共享长江黄金水道航运势能，共建长江上游航运中心。依托长江黄金水道，共同争取国家尽早开工建设三峡水运新通道，突破三峡航运瓶颈，提升长江干线航道整体通航能力。积极推进成都无水港体系布局建设，重点推进青白江国际铁路物流港、成都经开区（无水港）与重庆万州港、果园港战略合作，建立货、车、箱信息整合系统，稳定开行公铁水联运班车，链接渝沪快线班轮，推动长江港口功能向我市公路港延伸，进一步畅通蓉-渝-沪公水联运对外大通道。

2. 大力发展水上旅游客运

根据《成都港总体规划》，有序推进锦江港区、沱江港区和三岔湖港区等“两江一湖”港区码头建设。结合水上行船的需求，建设功能配套、安全舒适的旅游客运码头，强化水上旅游

线路及水上旅游公共服务设施建设，积极推动发展观赏型、游览型的水上旅游运输业，通过沿江景观和码头的打造，带动沿江旅游快速提档升级，把水上旅游特别是水上夜游打造成具有一定影响力的区域经济发展新动力。

3.改善航道通航条件

根据水上行船的发展需求，依托锦江、沱江水生态治理和沿岸景观的打造，通过河道疏浚以及拦河水闸和通航建筑物的改造，有效提升航道通航水位和航道尺度，充分改善航道的通航条件和通过能力，同时完善航道的助导航及安全配套设施，为进一步拓展延伸水上旅游航线提供有利条件和安全保障。

专栏 10 “十四五”时期水运建设项目

新建项目：拓展延伸锦江水上旅游航线至绕城、拓展沱江 1 号航线至盘龙寺枢纽。有序推进锦江港区、沱江港区和三岔湖港区等“两江一湖”港区码头建设，开展新津港策划研究工作。

（五）打造客货运场站和集疏运体系

1.推进综合客运场站建设

推进成都站扩能改造和淮州站建设，开工建设天府站、简州新城站、十陵南站、空港站，加快形成成都站、成都东站、天府站、简州新城站为主站，成都南站、成都西站、十陵南站为辅站的“四主三辅”铁路客运场站。依托天府站、简州新城站、十陵南站、淮州站等铁路车站打造一体化综合客运枢纽。优化

公路客运枢纽布局，建成天府机场长途汽车站，整合关闭一批利用率较低的场站。

2.推进综合货运场站建设

服务川藏铁路、西部陆海新通道等国家西向、南向战略通道建设，结合产业功能区铁路物流需求，优化铁路货运枢纽布局，强化枢纽货运功能，提升运输服务水平和效率，城厢站实施铁路“1束2线”并预留进一步发展条件，开工建设寿安站、石盘站、天府机场北动货站等铁路货站，构建以城厢站、寿安站、石盘站为主站，普兴站、天府机场北动货站、新兴站、高板站为辅站，龙潭寺站等多个货站为补充的“3+4+N”货运枢纽体系。

3.促进集疏运多层次发展

推进机场货站、铁路港站、物流节点设施间快速通道衔接，提高枢纽节点间中转联运效率。推进航空物流港、铁路物流港与临港经济区、综合保税区、经济开发区、高新技术产业开发区等高水平通道衔接，实现“区港一体化”运输组织。完善干线运输与城市末端配送、乡村配送有机衔接和网络覆盖，建设普惠公平的农村交通基础设施网，提升村镇综合物流服务站覆盖。加快推进重点产业功能区外联路提升改造，加快建设铁路专用线，推进铁路专用线“三进工程”（进园区、进港区、进产业功能区），解决运输“前后一公里”问题。

专栏 11 “十四五”时期客货运场站和集疏运建设项目

一、综合客运场站

续建项目：成都站扩能改造、淮州站、大邑综合客运枢纽、天府机场长途汽车站。

新建项目：天府站、简州新城站、十陵南站、空港站。

二、综合货运场站

新建项目：寿安站、石盘站、天府机场北动货站、城厢站铁路“1束2线”、成都传化物流基地调迁。

优化提升项目：龙泉公路物流中心。

三、集疏运体系

续建项目：双流综保铁路专用线、青白江物流园区铁路专用线。

新建项目：成都石化园区装卸站专用线、成都青白江万担仓铁路专用线、西部汽车物流多式联运铁路专用线。

五、打造高品质的出行服务体系

（一）提升综合客运服务水平

1.完善航空服务网络

形成国际（地区）航线达 140 条以上，实现国际航空客货运航线稳定运行，形成辐射全球的洲际骨干航线和覆盖亚洲的中短程快线网络，实现“一带一路”沿线国家航点数和通达欧美澳区域航班量稳步增长。积极争取扩大国际航权开放，大力发展国际通程中转联运航线，重点培育欧洲与东亚、南亚、东盟、澳新闻经成都中转的洲际航线，打造欧洲、非洲、中东到南亚、太平洋、大洋洲的中转首选地，全方位提高成都国际航空枢纽服务水平和出行效率。

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，织密与京津冀、长三角、粤港澳大湾区等城市群主要枢纽机场之间的航班频次，提高北京、上海、广州、深圳等精品商务快线服务频次。不断完善国内支线航线网络布局，扩大航线覆盖网络，推动形成“干支联动、长短结合”的国内航线网络。实施西部城市航线拓展专项行动，加快拓展西部腹地市场空白航点，到 2025 年成都与西部城市民用机场之间新增航线 12 条、加密航线 62 条，全面提高西部腹地市场的航空服务水平。启动双流国际机场公务机机务地面保障、维修等 MRO 能力体系

建设，构建公务航空运营网络，建设成渝世界级公务机 FBO 基地。

2.提升高铁列车开行频次

加快融入国家“八纵八横”高铁网，构筑高铁大容量、高效率区际快速客运服务，提升主要通道旅客运输能力。依托成渝中线高铁、成渝客专、西成高铁、成贵高铁、成自宜高铁等高速铁路，提升川渝、川陕、川黔、川滇等方向高铁列车开行频次，实施高铁服务品牌战略，打造一日往返、夕发朝至等服务品牌。进一步加密城际间高快铁路发车频次，发展大站快车、站站停等服务，满足乘客多样化出行需求。推进服务便捷工程，推行电子客票、刷脸进出站、无感支付、无感安检、验检合一和智能引导等便捷畅通服务，优化候乘及中转流程，完善无障碍出行服务体系。

3.推动道路客运转型升级

持续推动道路客运简政放权，激活道路客运市场活力，优化运输组织模式，满足群众多样化出行需求。深化道路客运供给侧结构性改革，加快实施“证牌分离”、自由选站等改革措施，发挥市场对资源配置的决定性作用，推动道路客运行业转型升级发展。推动“互联网+道路客运”加速发展，鼓励客运班线小型化、定制化发展，发挥互联网平台组客优势，为旅客提供城际“门到门”运输服务。推动“交通运输+旅游”深度融合，鼓励旅游集散

中心开行至景区景点线路，加快形成“快进”“慢游”的农村公路旅游网络，鼓励在农村公路路侧设置“驿站”（服务区）等设施，完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。

（二）推动公共交通优先发展

1.有序推进铁路公交化运营

在加快铁路通道项目建设的同时，充分挖掘既有高铁通道富余运能，打造投入少、见效快、功能强、辐射广的铁路公交化运营系统，加密动车组开行频次，优化运营组织，大力推动成都与周边城市及市域内铁路公交化运营，形成市域 30 分钟、成都平原城市群及成渝 1 小时交通圈。增购公交化动车组，统筹用于加密开行成灌成彭、成雅（蒲）铁路及枢纽环线公交化列车。优化铁路公交化票制票价，根据客流情况，建立多档次、灵活升降的票价体系，结合客流需求，采用丰富多元的购票方式，进一步提升旅客乘车体验，提高旅客旅行效率。

2.推进城市轨道增能提效

持续优化城市轨道运营模式，推进城市轨道增能提效，缓解客流高峰拥堵，实现运营服务质量关键指标持续提升，乘客满意度稳步提高。注重与其他交通方式有效便捷衔接，加强无障碍环境建设和适老化改造，实现轨道出行连续无障。深化多层次的轨道交通网络运营管理机制研究，在运营组织、客运服务、信息化服务等方面推动实现便利共享，提高轨道出行服务

品质。

3.提升常规公交服务体验

依托轨道交通站点持续优化快速公交、高峰快线、主干公交、社区公交等公交体系，强化公交与轨道高质量融合发展，发展旅游公交、定制公交、夜间公交等多元化公交服务，进一步丰富公交出行服务选择，新增及调整公交接驳地铁线路 100 条。以用地、功能为基础，结合公交发展需求，编制公交场站专项规划，保障公交场站有效落地实施，加快推进永康公交场站、粉坊堰公交场站等在建场站建设，结合新建改建道路完善公交站点，因地制宜采用港湾站形式及配置座椅雨棚、无障碍设施等其他附属设施。中心城区打通公交专用道短断点，实现公交专用道联片成网，郊区新城新增施划公交专用道，强化公交廊道的专用路权保障，加强维护公交专用道通行秩序，保证公交专用道的通行效率。依托智慧公交建设，提高精细化管理水平，推进轨道公交运力匹配、运营时刻协同，推动提升常规公交准点率，通勤时段常规公交平均车速提高至 18 公里/小时，平均候车时间降低至 5 分钟。

4.推动站城融合发展

坚持站城融合发展，推进以公共交通为导向的城市土地开发模式，以 TOD 综合开发引领城市格局优化。推进成都站、天府站、成都南站、简州新城站、十陵南站等铁路车站站城一体

化规划、设计、开发、建设。推进城市轨道站点与周边地块 TOD 综合开发模式，打造 14 个 TOD 综合开发示范点，形成“人城境业”高度和谐统一的美丽宜居公园城市精品社区样本。推动公交场站综合开发，促进场站与城市功能相融合，开工建设九里堤、大面、王贾大道等公交场站综合开发，推进公交行业高质量可持续发展。

（三）推进城乡客运一体化发展

鼓励有条件的区（市）县实行农村客运公交化，进一步提升城乡运输服务一体化、均衡化水平。深化实施“金通工程”，围绕“美丽清新、安全绿色、便捷优质、精细管理”要求，建设人民满意乡村客运服务体系，实现公交化运营和“金通工程”全覆盖。推进农村客运配套站点建设，实现所有通农村客运的建制村村级招呼站（牌）全覆盖，切实改善乘车条件。

专栏 12 “十四五”时期出行服务体系发展重点

一、“1 环 7 射”铁路公交化

1 环：成都枢纽环线。

7 射：成灌、成彭线，成雅铁路，成绵乐南段，成绵乐北段，成自宜高铁，成渝客专，遂成铁路开行公交化。

二、常规公交

公交线路：强化轨道与公交接驳融合发展、错位互补，新增及调整公交接驳地铁线路 100 条，持续发展旅游公交、定制公交、夜间公交等多元化公交服务。

公交专用道：中心区连接成网，新增蜀源大道、西芯大道、剑南大道等道

路公交专用道约 40 公里,外围区完善衔接通道, 新增公交专用道约 80 公里。

公交场站: 建成娇子停保基地、粉坊堰公交场站、永康公交场站、华新公交场站、双桥子临时场站、同安临时场站、韦家碾临时场站、三岔轨道 TOD 配套公交场站; 新建安德快铁公交站、龙泉驿场站、地铁武侯立交站、二环西南交大站等路内换乘枢纽。

三、站城融合

铁路车站站城一体化: 成都站、天府站、成都南站、简州新城站、十陵南站、新津南站、濛阳新城站等铁路车站站城一体化规划、设计、开发、建设。

轨道交通 TOD: 行政学院、幸福桥、双凤桥、马厂坝、龙潭寺、陆肖、红星路车辆基地、天府新站、四川师大、天府总部商务区西区总部基地、新津站等 14 个 TOD 项目。

公交场站综合开发: 开工建设九里堤、大面、王贾大道、新津老码头等公交场站综合开发项目。

四、道路客运

完善道路客运联网售票系统, 二级及以上客运站实现电子客票全覆盖。持续推动定制客运发展, 力争实现成都至全省县级以上城市定制客运全覆盖。推进成都市中心城区汽车客运站优化整合, 鼓励汽车客运站多功能、多业态融合发展。

五、城乡客运

深入实施乡村客运“金通工程”全域覆盖, 推进金堂县、彭州市、崇州市和大邑县等区(市)县开展乡村运输“金通工程”样板县创建工作。推动农村客运、货运、邮政快递、物流融合发展, 着力打造“金通工程·天府交邮通”品牌, 进一步提升城乡运输服务一体化水平。

六、建设经济高效的现代物流体系

（一）完善多层次物流节点体系

1.优化物流节点空间功能布局

适应“一山连两翼”城市空间新格局，深入推进“三个做优做强”，结合新一轮国土空间规划，依托铁路、机场、公路综合交通枢纽，围绕服务超大城市民生需求、重点产业“建圈强链”需求，规划形成结构合理优化、主体功能明确、区块错位协同、互联衔接共享、要素高效流动的“5港6中心N基地”物流节点设施空间功能布局体系。

2.加强航空物流港和铁路物流港建设

加快建设天府国际机场专用货机跑道、货机站坪、现代化的空侧航空快件物流中心，优化双流国际航空物流港功能，提升航空货物中转和干支线衔接水平，深化两场货邮一体化协同组织运行，积极申报建设成都空港型国家物流枢纽，加快形成“双航空物流港”发展格局。壮大以成都为运营基地的航空货运运力规模，积极引育全货运基地航空公司和具有货运资源整合能力的航空物流集成服务商，搭建航空综合服务平台，打造成渝世界级机场群成都洲际航空中转枢纽和货运组织中心。推动双流机场协同鄂州机场打造西部航空货运枢纽，建设西部功能最全、科技含量高、处理能力强的航空快件分拨中心。加快完善青白江国际铁路港货运场站功能布局，持续增强集疏运功能，建强

陆港型国家物流枢纽。加快实施城厢站新增国际集装箱功能区、多式联运转换中心、集装箱共享基地等功能性设施建设，完善国际班列境内外服务节点，增强中欧班列集结中心功能。新开工建设蒲江国际铁路物流港、东部新区国际铁路物流港，提升西部陆海新通道主枢纽能力，构建面向东盟、服务泛亚区域的国际贸易新通道。

3.加强功能型物流中心和基地建设

以服务成都超大城市民生需求，支撑重点产业生态圈和产业功能区发展为导向，完善“6中心N基地”空间功能布局。加快建设金堂铁路物流中心、提能新津铁路物流中心，增强铁路货运枢纽设施承载能力和提升物流运转效率。提能龙泉公路物流中心，加快建设龙泉产业物流中心和简州产业物流中心，重点支撑汽车制造、智能装备、航空航天等产业发展。加快建设简阳产业物流中心，大力发展电商物流。围绕区（市）县物流发展和需求实际情况，因地制宜布局建设一批具有属地发展特色的物流基地设施。加快建设彭州农产品物流产业基地（濛阳）、西南特色水果冷链物流产业基地（蒲江）、“一带一路”亚蓉欧国际冷链物流产业基地（金堂），重点支撑农产品、食品及医药产业发展。建设适度规模的崇州现代物流产业基地、邛崃现代物流产业基地，补充成都西南区域物流节点设施。

专栏 13 物流节点空间布局

5 港：天府国际航空物流港、双流国际航空物流港、青白江国际铁路物流港、蒲江国际铁路物流港、东部新区国际铁路物流港。

6 中心：新津铁路物流中心、金堂铁路物流中心（淮州）、龙泉公路物流中心、龙泉产业物流中心、简州产业物流中心、简阳产业物流中心

N 基地：彭州农产品物流产业基地（濛阳）、彭州医药贸易物流专业基地、西南特色水果物流产业基地（蒲江）、“一带一路”亚蓉欧国际冷链物流产业基地（金堂）、崇州现代物流产业基地、邛崃现代物流产业基地。区（市）县根据物流发展和需求实际情况，因地制宜布局建设一批具有属地发展特色物流基地设施。

（二）构建高效能物流运行体系

1. 促进多种运输方式协调发展

以航空港、铁路港为组织中心，统筹航空航线、铁路班列、公路运输、川南航运、邮政快递等多种运输方式，实现多通道、多层次衔接转换，构筑具有国内国际双循环辐射能力的空铁公水立体多式联运体系。以建设国家多式联运示范工程、四川省“一带一路”国际多式联运综合试验区为契机，实施多式联运“四个一”行动，建设“一站式”多式联运枢纽中心，搭建“一窗式”多式联运公共信息综合服务平台，推广“一单制”多式联运全程运输服务模式创新，提供“一责制”多式联运经营人全程运输责任制服务。大力培育多式联运经营人，提升物流中转分拨效率和跨区域物流集散能力，促进不同运输方式的无缝衔接和高效集疏运。大力推广铁海联运、公铁联运、公水联运、“航空+高铁”、“航空+卡班”、铁路驮背运输、集装箱与挂车共享、中长途接驳甩挂

等集约化的先进货运组织模式。

2.促进城乡二元配送均衡发展

全面建设支撑公园城市的绿色、智慧、高效城乡配送体系，促进城乡物流基本服务均衡共享，打造全国超大城市城乡物流配送标杆。统筹城乡二元结构，促进行业由分散的配送方式转向以集中共配、统仓统配、多仓共配为主的配送模式。完善城乡配送仓储基础设施网络，构建形成以城乡集中共配中心为核心，以城市中心区、郊区、农村地区末端网点为基础的城乡二元两级配送网点空间功能布局，建设或改造一批商圈接卸货平台、车辆临时停靠装卸货点、农村物流综合服务站。搭建城乡集中共配信息监管服务平台，强化数字及数据链、碳指标绩效评价、信息共享、交通诱导、指标统计、车路协同和行业场景应用功能。全面推广城乡配送清洁能源车辆，统一城乡配送车辆技术标准和形象标识规范，明确车型、车载终端设备要求。实施配送车辆总量控制，便利城乡配送车辆通行政策，实行分车型、分时段、分路段通行管控。

3.促进邮政快递快捷普惠发展

在“成都-重庆-西安”全球性国际邮政快递枢纽集群顶层设计框架下，强化成都作为全球性邮政快递节点城市和全省邮政快递主枢纽的核心地位，提升区域性国际寄递枢纽和全国性寄递枢纽能力，建设中西部地区邮政快递枢纽中心、面向亚欧国

际邮件快件集散中心。完善国内国际干支线邮路网络体系，支持邮政、快递企业与民航、铁路、汽车运输企业开展多方位合作，积极推进邮件快件“上机上铁”工程和“快递出海”工程。强化邮政快递普遍基础设施载体建设，在规划的市域物流节点设施内，同步配套建设邮政快递处理中心，支持邮政、快递、仓储、电商等企业通过多种形式合作建设或改造一批区域性“邮快+仓储+电商”三位一体的新型“邮快仓电”融合分拨中心。优化中心城区末端邮政快递网点，推动城市居住区和社区生活服务圈配建邮政快递服务场所和设施，补齐农村寄递基础设施短板，实现符合条件的建制村直接收投邮件快件。

专栏 14 “十四五”时期物流运行体系发展重点

多式联运示范工程：高标准建设实施成都国际铁路港多式联运示范工程、四川省“空中+陆上”丝绸之路国际空铁公多式联运示范工程、中国西部汽车物流多式联运示范工程，积极申请后续批次国家多式联运示范工程。全面推进四川省“一带一路”国际多式联运综合试验区建设。

城乡配送体系建设：依托“五港六中心N基地”，设立城乡集中共配示范区。在城市中心区、郊区及农村地区，建设或改造一批商圈接卸货平台、车辆临时停靠装卸货点、农村物流综合服务站。

邮政快递体系建设：依托青白江国际铁路物流港、天府国际航空物流港，建设中西部地区邮政快递枢纽中心、面向亚欧段国际邮件快件集散中心，开展国际运输邮（快）件试点。强化城乡末端服务网点建设和智能快递柜投入，支持快递服务进政区、进园区、进商区、进小区、进校区、进景区、进郊区。

（三）推动物流与三次产业深度融合

1.做强先进制造业供应链物流体系

推动现代物流业与先进制造业深度融合，推进生产服务型国家物流枢纽申报建设。构建以电子信息、装备制造、医药健康、新型材料、绿色食品等重点产业为支撑的先进制造业供应链体系，分行业做好供应链战略设计和精准施策，深化业务关联、链条延伸，优化完善各产业的供应链物流解决方案，加快发展高品质、专业化定制物流。创新供应链协同共建模式，鼓励物流和快递企业为制造企业量身定做供应链管理库存、“线边物流”、供应链一体化服务等物流解决方案，深度参与制造企业的供应链流程设计优化，提升服务柔性制造、敏捷制造、智能制造的专业化能力和水平，引导大型物流企业向综合物流服务商、供应链服务商转型升级。

2.创新现代农业供应链物流体系

建设现代物流与农业协同发展、满足新消费升级的产业协同联动模式，强化物流业对农业高质量的支撑带动作用，实现农产品价值提高和充足供应。加强高标准农田、蔬菜生产基地和国际农产品加工产业园物流服务配套设施建设，补齐农产品冷藏保鲜、仓储运输等冷链物流设施短板。推动具有集中采购和跨区域配送能力的农产品冷链物流集散中心建设，申报建设国家骨干冷链物流基地。鼓励物流企业与农产品产地、农产品

流通企业加强合作，发展“生鲜电商+冷链宅配”、“中央厨房+食材冷链配送”等模式，保障生鲜农产品品质和消费体验。利用国际航线、国际班列等通道运力资源及进境指定口岸资质发展农产品国际贸易物流服务，落实好鲜活农产品运输“绿色通道”政策，丰富市外、国外的优质农产品供应。

3.优化现代商贸业供应链物流体系

加快建设城乡统筹融合的现代商贸流通体系，积极申报建设商贸服务型国家物流枢纽，提供适应现代商贸消费需求的“高时效、低成本、小批量、多批次”的物流服务。加快完善商贸物流网络布局，支持重点商圈、特色商业街区、商贸类产业功能区、商品交易市场等重点区域开展流通物流设施的新建或改造升级，完善城市配送网络节点和配送车辆停靠装卸配套设施，促进城市配送货车通行便利，形成有机衔接、层次分明的分级配送体系。推动商贸流通供应链服务平台建设，发挥各类电商平台集聚功能和线下供求资源整合能力，推动线上线下融合发展、内外贸一体化发展，提升流通配送能力和效率，实现产供销协同发展。

专栏 15 “十四五”时期产业链供应链物流重点发展领域

汽车物流：加快实施中国西部汽车物流多式联运示范工程，推进成都经开区铁路专用线及货站建设。大力发展连接青白江国际铁路物流港的公铁联运，连接泸州、宜宾、重庆港的公水联运。依托拟建龙泉驿站（宝胜站），加快规划建设形成龙泉产业物流中心起步区。

冷链物流：支持青白江国际铁路物流港开行国际班列海运冷藏集装箱班

专栏 15 “十四五”时期产业链供应链物流重点发展领域

列、天府国际航空物流港开行航空冷链快线，扩大境外生鲜货物整列、整机进口。规划建设彭州农产品物流产业基地（濛阳），打造全国最大的农产品交易物流中心、现代商贸物流产业基地及特色农产品生产和精深加工基地。优化升级西南特色水果冷链物流贸易基地（蒲江现代农业产业园核心区内），重点发展以水果为核心的现代冷链物流体系，打造全国最大的猕猴桃等特色水果冷链物流集散基地。

电商物流：建设简阳产业物流中心，依托简阳临空经济产业园，全力打造成渝地区双城经济圈电子商务合作示范基地，积极推进知名企业落户并建立区域总部。

（四）推进区域物流协同发展

1.深化成德眉资同城化物流循环

构建以成都为核心、德眉资为支撑相互发展相互促进的同城化物流发展格局，统筹成德眉资同城化物流节点设施空间一体化布局，推进功能差异化分工协同。探索构建“港+港区”发展模式，以成都铁路港、航空港作为主枢纽港，德眉资核心物流枢纽作为德阳港区、资阳港区、眉山港区。以“三区三带”¹⁰重点推进“三个一体化”，即青白江国际铁路物流港和德阳国际铁路物流港两港一体化、蒲江国际铁路物流港与眉山天府新区青龙物流园区一体化、天府国际航空物流港与资阳多式联运物流贸易港一体化深入实施。

¹⁰根据《成德眉资“三区三带”空间规划》，共建共享成都国际铁路港经开区建设势能，构建形成成德临港经济产业协作带；共建共享天府新区建设势能，构建形成成眉高新技术产业协作带；共建共享成都东部新区建设势能，构建形成成资临空经济产业协作带。

2.强化干支联动省内物流循环

强化成都“极核”引领和“主干”带动作用，打造区域物流协作高水平样板。根植成都平原经济区，推动全域物流一体化，着力实现成德眉资绵遂雅乐八市间物流节点设施互联互通、资源要素同用。协同川南经济区，聚焦共建共用西部陆海新通道和长江黄金水道，深化与泸州、宜宾港口以及西南国际陆港（自贡）合作，共建完善“多港一体、整体联动”的多式联运体系。协调川东北经济区，聚焦东向北向出川大通道建设，深化与广元物流港、巴中众彩物流园、南充现代物流园、广安枣山物流园、达州秦巴物流园合作。联动攀西经济区，聚焦现代南方丝绸之路建设，深化与攀枝花密地物流园合作，畅通成都经攀西通往滇中衔接孟中印缅和中国—中南半岛的铁路货运大通道。助力川西北生态示范区，聚焦川藏铁路建设，深化与甘孜新都桥物流园合作，推进成都至兰州、成都至西宁铁路建设，共建西向战略大通道。

3.支撑双城经济圈第四极物流循环

加强成都与重庆两个极核城市的物流枢纽协同，共建中西部地区面向泛欧泛亚的“空陆水协同主枢纽”，共建“空中+陆上+海上丝绸之路”对外战略大通道。强化成渝地区机场协同运营，以“从蓉（渝）转”共同提升航空货运服务能力，促进成渝成为欧洲到东盟、北美到南亚的首选中转地。共建国内国际铁海联运

班列（成渝）运营平台，合力打造“欧盟-成渝-东盟”大陆桥，携手培育“成渝号”品牌。共享长江黄金水道航运势能，加快优化江海航运物流运营组织效率提升和运输服务一体化，实施铁水联运班列、公水联运班车常态化双向开行。重点推进青白江国际铁路物流港与重庆万州港、重庆国际物流枢纽园区战略合作，推进成都经开区与重庆果园港双港联动，共建成都无水港，推动西部陆海新通道成都国家重要商贸物流中心与重庆物流运营组织中心联动发展。

4.畅通国内国际物流循环

突出以枢纽为核心、通道为纽带，持续拓展成都与国内沿海沿边沿江、内陆枢纽城市之间物流合作。加强成都-京津冀主轴、成都-长三角主轴、成都-粤港澳主轴三条主轴沿线物流枢纽节点合作，大力发展互联互通铁路班列和空中货运快线，形成中国“四极”之间物流发展联动。持续推进与大陆桥走廊沿线枢纽节点班列合作，加强与阿拉山口、霍尔果斯、红其拉甫、二连浩特边境口岸通关协同。突出与西部陆海走廊、成昆走廊沿线枢纽节点班列合作，推动成都“驿陆通”东盟公路货运班车常态化开行，加强与北部湾三港、凭祥、东兴、湛江、洋浦、磨憨、河口、瑞丽等沿海沿边口岸通关协同。加强成都与川藏和蓉厦通道沿线物流枢纽节点合作，建立成都与藏地、海峡两岸之间通道产业紧密联系。

七、建设低碳环保的交通运输体系

（一）形成低碳交通运输结构

1. 引导绿色低碳出行

构建“轨道引领、公交优先”格局，以轨道交通为中心统筹强化“轨道+公交+慢行”融合发展与高效衔接，到2025年中心城区公共交通占机动化出行分担率达60%，轨道交通占公共交通分担率达65%，绿色出行比例达70%以上，推动实现中心城区建成区平均通勤时间下降到35分钟左右。优化完善多层次、大容量、通勤式、一体化的快捷轨道网络，依托轨道交通站点优化公交线网，强化公交接驳换乘，通勤时段轨道站点与公交站点换乘时间不超过5分钟。合理规划建设自行车道、过街设施，推进天府绿道“结链成网”，建成1000公里自行车骨干网络，新建5000条社区绿道，构建机非分离、安全便捷，有效串联居住组团、产业节点、重要功能区的高品质慢行交通系统，全面实现社区绿道直通家门口。推动共享单车行业规范有序发展，结合城市空间承载能力测算中心城区共享单车适宜总量，强化总量控制及配额管理。综合运用法律、经济、行政等交通需求管理手段，加大城市交通拥堵治理力度，强化出行需求源头调控，创新绿色出行激励机制，引导公众绿色低碳交通出行，降低城市小汽车出行总量。

2. 优化货物运输结构

培育壮大汽车、航空航天、轨道交通装备制造业及新型材料、绿色食品等适铁运输产业，推动适铁生产制造企业、产业园区在铁路货运站周边集聚，提高外销适铁货物产量，扩大铁路运输货源基础。优化运输产品结构，鼓励开行大宗货物直达列车、集装箱班列、点到点货运列车等多频次多样化班列产品，支持和引导百货商品、油料、商品车等适铁货物“公转铁”。支持大型企业以及大型物流园区新建或改建铁路专用线，提高大型工矿企业、年货运量 150 万吨以上新建物流园区、适铁运输的产业功能区铁路专用线接入比例，鼓励铁路集装箱无轨站等新型经营模式发展。深入推进多式联运发展，支持不同运输方式发挥比较优势和组合效率，依托空港、铁路港资源大力发展多式联运，加快多式联运枢纽建设，推广跨方式快速换装转运标准化设施设备，提高集装箱共享共用水平。深化绿色货运配送示范城市建设，强化外集内配的配送服务模式，鼓励邮政快递、城市配送企业开展统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送。到 2025 年，全市铁路承担的货物运输量显著提高，铁路货物到发量同比 2020 年增长 30%，铁路单元化、集装化运输比重超过 70%。

3. 加快推广新能源车辆

按照控增量和减存量结合原则，更加注重从使用端着力，加快城市公交、出租、物流配送、邮政快递车辆电动化进程，探索推动氢燃料电池车辆示范应用，加快淘汰燃油燃气公交车，新增（含更换）公交车辆、巡游、网络预约出租车均为新能源汽车，鼓励现有车辆加快更换为新能源车。2025年底全市公交车（除预留应急运力外）、巡游出租车全面实现新能源车化（纯电动或氢能源）。积极培育新能源汽车展销活动，支持新能源汽车生产企业或者销售企业在机关、商超、场镇、旅游景点等场景开展新能源汽车的展示和促销活动，加快推动非营运车特别是私家车新能源化。开展老旧车淘汰行动，加速淘汰国三以下排放标准的老旧车辆。到2025年，力争全市新能源汽车保有量达到80万辆，营运交通工具单位换算周转量碳排放强度较2019年年均下降4.5%左右，交通运输碳排放增速逐步放缓。

（二）建设低碳交通设施

1. 加快新能源设施建设

完善充电桩、配套电网、加氢站、加气站等基础设施布局，打造成渝“氢走廊”“电走廊”，有序推进高速公路服务区、客运枢纽、物流园区、公交场站等区域汽车充换电、加氢等设施建设，提高充电服务的智能化和便捷度。引导在重点高速公

路服务区建设超快充、大功率电动汽车充电设施。鼓励在服务区、边坡等公路沿线合理布局光伏发电设施，与市电等并网供电。通过自建、委托建设或委托第三方提供等方式，单个充电站的纯电动巡游出租车专用高压快充桩和专用充电车位占比达到30%以上。到2025年，高速公路服务区快充站实现100%覆盖。

2.提升基础设施低碳建设水平

将节能低碳理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程，降低全生命周期能耗与碳排放。推进以低碳排放为特征的绿色公路建设，打造高速公路零碳服务区。大力推广应用节能型建筑养护装备、材料及施工工艺工法，积极扩大绿色照明技术、用能设备能效提升技术及新能源、可再生能源在交通基础设施建设运营中的应用。依托重要客货枢纽建设零碳枢纽场站，推进内部作业机械、车辆、供暖制冷设施设备等加快应用新能源和可再生能源。

（三）加强生态环保和污染防治

1.加强生态环境保护

严格执行项目规划环境影响评价制度，做好交通基础设施建设项目环评论证，禁止环境影响评价“未批先建”等违法行为。积极推行生态环保设计，倡导生态选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，减少土地分割，严守生态保护红线。强化与“三

区三线”有效衔接，集约利用土地、线位、桥位、岸线等资源，积极推进取土、弃土与造地、复垦综合措施，提高土地集约利用率。积极推进绿色养护，提高高速公路、普通国省干线公路废料回收率和循环利用率。强化交通基础设施生态建设，打造全过程生态链条，加强公路沿线生态修复。在铁路、公路沿线开展路域环境综合整治和绿化美化行动，提升生态功能和景观品质。

2.强化环境污染防治

加强交通建设项目的施工扬尘管控、污水排放处理、噪声污染防治等环境保护，全面推广水性建筑涂料、高分子防水材料，引导涉及 VOCs 排放作业工序按照应急管控要求合理安排施工时间。进一步加强市域国省干线、市管高速公路和普通公路路面破损修复和清扫保洁力度，强化移动源治理，组织开展运渣车违法行为专项整治，打好柴油货车污染防治攻坚战。健全车辆绿色维修体系，全面实施汽车维修行业绿色作业规范，加快推进绿色钣喷维修企业、共享钣喷中心建设，加强汽车尾气治理维修企业（M 站）管理，依法整治维修企业以临时更换机动车污染控制装置通过机动车排放检验、破坏机动车车载排放诊断系统等虚假维修行为。加强码头、船舶污染防治，持续开展通航河流非法码头整治。降低交通沿线噪声、振动，开展低噪声路面技术研究和示范工程建设。

专栏 16 “十四五”时期绿色交通运输体系发展重点

一、低碳交通运输结构

引导绿色低碳出行：中心城区公共交通占机动化出行分担率达 60%，轨道交通占公共交通分担率达 65%，绿色出行比例达 70%以上，建成 1000 公里自行车骨干网络，新建 5000 条社区绿道。

优化货物运输结构：铁路货物到发量同比 2020 年增长 30%，铁路单元化、集装化运输比重超过 70%。

加快推广新能源车辆：全市新能源车汽车保有量力争达到 80 万辆，公交车（除预留应急运力外）、巡游出租车全面实现新能源化（纯电动或氢能源），营运交通工具单位换算周转量碳排放强度较 2019 年年均下降 4.5%左右。

二、低碳交通设施

加快新能源设施建设：高速公路服务区快充站实现 100%覆盖，全市建成充(换)电站 3000 座、充电桩 16 万个，新能源汽车和配套充电设施比例不低于 4:1。

三、生态环保和污染防治

严格落实交通建设项目生态保护制度，提高资源节约集约利用水平，开展绿色交通基础设施创建，加强交通建设项目工地污染管控，强化公路路面污染管控，开展汽修行业集中攻坚专项行动，加强港口和船舶污染防治。

八、推动高层次科技创新和智慧交通发展

（一）提升科技研发创新能力

1.推动交通重点领域技术创新

面向未来交通发展，聚焦轨道交通、汽车产业，以高速化、智能化、绿色化、网联化为主攻方向，开展关键技术联合攻坚，形成一批具有自主知识产权的科研成果。积极开展高速磁悬浮系统、高速轮轨（含可变轨距）客运列车系统、高速轮轨货运列车系统等前沿技术研究，攻克米轨制式“齿轨+轮轨”等关键技术，推进山地轨道交通技术装备研制。加快推进绿色智能网联汽车在动力系统、智能驾驶和车网融合等方面的关键技术研究，着力提升智能网联汽车检测认证、标准制定、成果转化等核心能力。加快民机总装、适航审定等重大赋能型项目布局，着力提升高性能发动机关键零部件自主研制能力。着眼世界级科技创新平台的国家定位，高标准建设国家川藏铁路技术创新中心、国家高端航空装备技术创新中心等国家级创新平台。推动政产学研用金协同创新，构建交通产业科技服务“一站式”供给体系，促进科技成果产业化

2.加强实用技术研究应用

坚持资源集成、产业向导、前瞻布局，以新技术应用优化

供给结构，推动产业分工重构，动能更新再造。重点发展复杂环境及地质条件下轨道交通基础施工建装备研制和建养关键技术，持续开展以公路养护管理为重点的技术开发和推广利用，鼓励应用新技术新材料新设备，降低管养成本、延长使用寿命。开展工业化、标准化设计与施工技术、钢结构技术、长寿命高性能新材料技术、资源集约开发技术等工程技术研究与应用，实施工程建设工厂化生产、装配化施工、标准化建设，培育具有显著竞争力的龙头企业。加快北斗系统在交通运输行业的推广应用，打造先进实用的运输装备体系，促进集装箱化、厢式化、标准化装备应用。推进以 WiFi6 为代表的 WLAN 无线局域网络和 NB-IOT、eMTC 为代表的物联网等多网协同部署，提升终端开发、过程管理和垂直应用能力，促进跨行业跨领域共享，深化在智慧交通领域及其他领域的运用。

3.大数据驱动城市交通发展

以数据为关键要素和核心基础，深入挖掘交通大数据综合应用价值，全面激发数据活力，将数据转化为可支撑政府科学决策、行业精细治理和公众便捷出行等场景的数据资产。通过充分挖掘交通大数据，发现市民出行规律、洞察城市交通运行模式和交通短板，既提升超大城市立体交通系统精细化、智慧化治理水平，又提升城市交通运营效能，指导商圈布局和职住规划。利用积累的城市交通出行数据，开展交通出行需求分析，

推动实现交通运输服务供给和出行需求的精准匹配。

（二）推动数智交通赋能增效

1.交通感知全息化建设

建成并完善交通基础设施、交通运行状态、交通运载工具的全周期、全过程、全方位、全息化感知体系。提高城市道路、公路、枢纽、场站监控设施设备覆盖率，在中心城区 5+1 区域基础上辐射至 11+2 区域。加强对道路网、地面公交、城市轨道、火车站、机场等交通运行状态实时感知监测，实现重要区域、路段、节点的车流、客流、货流可测、可溯、可视。大力推广重点营运车辆北斗高精度运载装备，试点智能识别技术在车厢拥挤和驾驶员状态监测预警方面的应用，推进物联网技术在停车位状态实时感知的应用，试点无人机在交通现场执法领域的应用。

2.交通大脑一体化建设

强化平台支撑能力，不断完善交通行业大脑体系建设。在市区建成的电信专网、无线网络、智能交通专网等基础上，打通与区（市）县之间网络通讯，优化交通通讯网络传输，统筹布局大型云计算和边缘计算数据中心。在统一的数据规范标准下，实现省、市、县三级多元交通大数据汇聚共享交换。以 TOCC 二期、三期项目为抓手，搭建符合成都实际的智慧交通行业大脑体系和架构，率先推进成都市城市信息模型（CIM）平台在交

通领域的建设落地和应用示范，立足于支撑城市交通规划、城市交通建设和城市交通管理的智慧决策，构建城市交通仿真系统。

3.交通治理精细化建设

提升交通运输政务服务、生态惠民低碳治理、公共交通智慧运营、道路交通智慧管控、智慧精准执法和安全应急智慧保障能级。推动交通政务流程数字化再造，实现交通政务服务“一网通办”。构建城市交通碳监测平台，引导市民绿色出行获取碳积分并交易。研发“轨道+公交+慢行”三网融合辅助决策支持模型，提升衔接效率和换乘便捷性。以成都市道路交通城运系统（CRTO）建设为抓手，探索实现城市路网“智能+精细化”的控制策略。构建以人、车、企特征画像和关系图谱为基础的新型交通行政执法监管模式，对问题企业、车辆异常行为预警报警，对违法违规行为实施精准打击，对行政执法全程留痕。推广使用道路运输主动安全智能防控、危化品运输安全风险监控等平台。

4.公众服务场景化建设

聚焦一站式、个性化出行服务，试点打造跨方式、跨区域、多模式一体化公众服务场景。持续推广停车场智能化升级改造，完善成都市智能停车综合管理平台，充分挖掘既有停车设施资源潜力，实现停车预约、共享、支付等多种便捷服务。探索城

市交通 MaaS 一站式出行服务，实现出行行程预定、路径一键规划、公共交通便捷换乘、费用一键支付。深化需求响应式定制化出行建设，推动“交旅融合”定制客运、需求响应智慧公交等工程建设。推进成德眉资都市圈、成渝双城联程客运“一卡通”和“一码通”。

专栏 17 “十四五”时期科技创新和智慧交通发展重点

一、提升科技研发创新能力

续建项目：“中德合作智能网联汽车、车联网标准及测试验证试点示范”项目四川基地。

新建项目：国家川藏铁路技术创新中心、多态耦合轨道交通动模试验平台、高端航空装备技术创新中心。

二、推动数智交通赋能增效

1. 交通感知全息化建设

续建内容：交通视频监测系统、交通信息采集系统、交通事件检测系统等；

新建项目：重要桥梁隧道健康监测系统、公路超载超限监测系统、交通感知设备装备标准化工程等。

2. 交通大脑一体化建设

续建内容：TOCC 二期工程、TOCC 三期工程等；

新建项目：成都市城市交通信息模型平台、交通仿真评估决策平台等。

3. 交通治理精细化建设

续建内容：城市主干道交通信号联网控制改造工程、城市公交智慧信息平台、交通执法指挥中心等；

新建项目：成都市道路交通城运系统（CRTO）、成都市公路资产建管养运平台、营运车辆稽查布控系统、成都市道路运输档案管理系统、城市交通碳监测平台、定制客运系统整合等。

4.公众服务场景化建设

续建内容：成渝双城公交地铁“一卡通”工程、综合客运枢纽智能化升级工程、成都市智能停车综合管理平台等；

新建项目：城市交通 MaaS 一站式出行服务平台、“交旅融合”定制客运服务、需求响应智慧公交服务、巡游出租车网约车服务等。

九、培育竞争力强的交通运输产业

（一）打造交通产业集群

1.提升轨道交通产业能级

按照“纵向延链、横向拓展、协同融合”的发展思路，以“一校一总部三基地”为核心载体，着力建圈强链，优化产业配套，提升造修能级，推动产业做大规模、做高能级、做优质效。以国家川藏铁路、成渝中线等重大工程建设为契机，积极争取建设一批国家工程（技术）研究中心、制造业创新中心，推动“铁字头”央企在蓉扩大产业布局，促进城际动车组本地生产，加快“高原高寒、高速高难”轨道装备创新成果本地转化。积极抢占智慧运维、轨交后市场等产业蓝海，推动轨道交通装备制造谱系化发展。推进城际动车组造修实现突破，中低速磁悬浮列车、时速160公里市域列车、新能源空轨、氢能源有轨电车等新制式轨道交通技术自主化、产品商业化，形成成熟的建设运营模式，打造西部轨道交通装备研制和维保中心。

2.推进汽车产业绿色智能转型

着力三大领域、实施六大工程、打造三大基地，形成“国际品牌、成都制造、四川配套、全球市场”的发展格局，推动成都绿色智能汽车产业实现高质量发展。推进存量产能全面转型升级，布局轻量化材料、先进电子部件、智能化部件领域，研制高性能安全动力电池、电机控制器、驱动电机等产品，发展价

值量高、盈利能力强的中高端新能源车型。大力发展 L3 以上的智能网联汽车整车及智能 ECU、感知系统、控制系统、执行系统、导航系统等核心技术，推进仿真试验、封闭、半开放及开放式道路测试和示范应用等，着力提升智能网联汽车检测认证、标准制定、成果转化等核心能力。发展整车终端生态，加大车载智能传感、智慧交通路网、动力配送基础设施等布局，培育“汽车+智能+市场”新模式新业态，打造国内领先的汽车产业转型先行区，加快建设世界级绿色智能网联汽车产业集群。

3.推动航空航天装备制造业发展

航空领域，抢抓建设国际航空枢纽和低空空域协同管理改革试点下释放产业新空间的机遇，全面构建整机、发动机、大部件、机载和航电设备、地面设备为一体的航空制造产业链，打造全球知名的航空高技术产业基地和核心航空产品供应商，加快培育“一站式”航空维修服务能力。航天领域，重点发展商业航天、卫星应用等，提升航天运载产品大部件、卫星载荷、北斗导航、中小型卫星发射等比较优势，建成航天装备西部制造基地、综合保障基地、产业发展基地。支持航空航天企业与高校、科研院所共建研发机构和产学研联合实验室，推进军民共建、省部共建国家重点实验室，增强成都航空航天创新支撑能力。

（二）做大做强交通企业

1. 培育创新型领军企业

鼓励具备条件的龙头企业开展混合所有制改革，组建一批交通系统整体解决方案供应商。大力培育创新引领型行业龙头企业，引导行业头部企业整合人力、技术、信息、资本等创新资源要素，引领打造共创共赢的创新生态。支持交通企业承担更多重大技术创新规划、计划、政策、标准编制以及国家级奖项和平台申报工作，提升企业市场竞争力和行业话语权。鼓励大企业利用“互联网+”等手段，搭建线上线下相结合的大中小企业创新协同、产能共享、供应链互通的新型产业创新生态，重构产业组织模式，提升平台资源整合能力。提升企业国际化经营水平，设立海外“企业服务中心”，鼓励企业建立海外研发中心，加快形成一批具有较强国际话语权的本土制造业跨国企业。

2. 鼓励中小企业专精特新发展

实施中小企业能力提升五年行动计划和企业上规攻坚行动，建设一批国家中小企业公共服务示范平台和国家小型微型企业创业创新示范基地，落实中小型企业经费资助和所得税减免政策，支持符合条件的中小企业参与交通产业技术创新平台、科技研发等项目建设。在优势重点领域培育一批专精特新中小企业，大力培育独角兽企业，推动准独角兽企业接续成长。推进主营业务突出、竞争能力强、成长性好、专注于细分市场、

具有一定创新能力的专精特新“小巨人”企业融入高端价值链，培育“成都创造”企业竞争优势，成长为细分领域“隐形冠军”。鼓励中小企业以专业化分工、服务外包、订单生产等方式与大企业建立稳定的合作关系。

专栏 18 “十四五”时期交通运输产业发展重点

轨道交通产业：打造川藏铁路技术创新成果转化基地，创建世界级轨道交通勘察设计中心，打造国家级轨道交通装备制造基地，建设轨道交通运营维保产业中心、轨道交通新材料产业基地。

汽车产业：探索建立车联网和车路协同试验、测试、认证标准，在成都绕城高速、大运会重点道路等开展车路协同试点示范，支持金牛区星轨智谷高品质科创空间打造无人驾驶路线，培育“汽车+智能+市场”新模式新业态，打造国内领先的汽车产业转型先行区，加快建设世界级绿色智能网联汽车产业集群。

航空产业：依托国家高端航空装备技术创新中心，重点建设研制保障技术研发中心、前沿与关键共性技术研发中心、技术转移与产业孵化中心、高层次航空人才培养与交流平台（三中心、一平台），打造航空产业创新生态，总投资约 240 亿元，带动产值超过千亿元。

十、推进治理体系和治理能力现代化

（一）完善安全保障体系

1.提升交通基础设施安全水平

构建现代化工程建设质量管理体系，实施“平安百年品质工程”。提升灾害频发地区路网韧性和可靠度，规划建设“生命线”交通网络，提升基础设施使用寿命和抗灾能力。优化工程防灾减灾设计，加强项目安全性评价，强化重点路段的灾害防治和安全隐患排查整治。持续加大对交通安全防护的投入，提升对重大交通基础设施的实时监控、救援与保障能力。深入实施公路安全生命防护工程、危桥（隧）改造工程，积极推进国省干道、县乡道长大隧道、桥梁安全监控监测信息化建设。

2.完善交通运输安全管理体系

建立健全安全生产监督管理工作责任规范，理清安全监管的权力和责任清单，进一步加快推进和规范安全生产清单制管理。全面构建安全生产标准化管理体系，推进安全生产责任保险制度。建立健全交通运输安全监管尽职尽责、失职追责工作机制，深化车辆定位、主动安全智能防控等系统应用，对“两客一危一货”车辆运输实施全程监管，完善交通运输安全生产形势分析研判和风险预警机制，坚决遏制重特大交通生产安全事故。鼓励发展交通运输安全管理第三方服务，推进交通运输

安全生产诚信体系建设。建设交通运输安全宣传阵地，完善安全生产培训教育体系，不断提升从业人员安全意识。

3.强化交通应急救援能力

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。不断优化完善交通运输应急预案体系，依托 TOCC 系统提升全市综合交通运输运行调度应急指挥平台功能。加强安全应急基础能力建设，推动交通应急物资储备中心布局建设。强化交通应急物资、设备储备和应急救援队伍建设，加强交通运输行业应急演练，不断提升应急处置水平。

（二）健全交通治理体系

1.完善制度机制

完善交通运输地方性法规体系，围绕新发展理念、高质量发展、供给侧改革、碳达峰碳中和，推动城市公共汽车客运管理条例、客运出租汽车管理条例、机动车停车场管理条例等交通运输领域地方性法规制定修订，健全交通运输碳排放控制政策体系。落实国家重大战略和省委、市委决策部署，建立健全推动综合交通一体化发展和交通运输区域协调发展的体制机制。统筹制定交通发展战略、规划和政策，加快建设现代化综合交通治理制度体系。强化规划协同，实现“多规合一”“多规融合”。

2.深化行业改革

完善综合交通运输管理体制，健全物流管理体制。深化农村公路管理养护体制改革，实现“品质高、网络畅、服务优、路域美”目标。深化出租汽车行业管理体制改革，稳妥推进巡游车和网约车融合发展。深化城市公共交通运输管理体制，推进中心城区公交运营一体化。深化道路运输体制机制改革，推动道路运输行业提质增效转型升级，激发市场主体活力。深化综合行政执法改革，完善行政执法公示、行政执法全过程记录、重大执法决定法制审核制度。

3.优化营商环境

深化行政审批制度改革，深入推进“放管服”改革，提升政务服务效能。健全“双随机、一公开”监管和信用监管机制，全面实施市场准入负面清单制度，提升行业监管规范性和科学性。构建开放有序的交通运输市场治理规则，服务民营企业健康发展。

（三）推动交通共治共享

1.完善社会参与机制

建立健全公众参与交通运输治理的制度机制，畅通公众参与渠道，增强公众在交通行业规划、重大交通基建、交通行业治理等方面的参与感和话语权，推进依法决策、民主决策，形成政府主导、利益相关者积极参与的合作治理机制。鼓励交通

行业组织积极参与行业治理，引导社会组织依法自主、规范自律。拓宽交通运输政务公开领域和范围，推进决策公开、执行公开、管理公开、服务公开、结果公开，建立健全公共监督机制。

2.健全矛盾纠纷预防化解机制

健全交通运输重大决策社会稳定风险评估机制，畅通和规范行业特殊群体诉求表达、利益协调、权益保障通道，及时化解行业矛盾纠纷。完善行政调解和信访工作机制，提高行政复议公信力和应诉水平。建立健全矛盾风险防控协同机制，防止风险跨地区、跨行业交织叠加。完善舆论宣传工作机制，建立交通运输全媒体传播体系，完善舆论监督制度，健全重大舆情和突发事件舆论引导机制。

3.培育交通文明

弘扬以“两路”精神、青藏铁路精神、民航英雄机组、其美多吉雪线邮路等为代表的交通精神，讲好交通故事，增强行业凝聚力和战斗力。建设成都长征红色旅游环线，开行红色旅游列车和红色公交，传播红色文化。深入普及文明出行理念，着力纠正各类违反交通法规的现象，全方位提升交通参与者文明素养，营造文明交通环境，提升全社会交通文明程度。

十一、保障措施

（一）强化组织领导

坚持和加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿到加快建设成都国际性综合交通枢纽全过程。建立健全统筹协调工作机制，加强与发展改革、财政、自然资源、住建、生态环境等部门的衔接，明确市级部门和区（市）县政府的职责，强化部门协同、上下联动，整体有序推进规划及重大工程、重大项目的落地实施。

（二）强化资金保障

积极争取中省财政资金、地方政府专项债券、专项资金等用于交通建设，继续用好省内已经出台的交通建设或融资政策。强化市、区（市）县、镇（街道）三级政府的主体责任，加大政府性财政资金对公益性交通基础设施的投入力度，形成以公共财政为主导，事权和支出责任相适应的资金供给长效机制。创新交通融资模式，引导和鼓励社会资本参与交通运输基础设施的投资、建设、运营和养护，探索交通沿线土地综合开发、城市交通枢纽综合开发等投融资模式，形成多层次、多元化的投入格局。

（三）强化要素保障

认真落实国家发展战略，争取将更多重大交通项目纳入国

家、省上规划。争取土地等资源要素供给支持力度，优先保障重大项目用地、用林、用能。强化交通基础设施与国土空间规划、“三区三线”划定的有效衔接，充分预留廊道资源。落实生态保护红线管控措施，统筹处理好生态环境保护与交通基础设施发展的关系。完善交通人才培养使用机制，不断优化交通运输领域人才队伍结构，提升交通发展的驱动力。

（四）强化实施管理

加强规划实施过程中的监管与动态监测分析，跟踪规划实施进展，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题，应对发展形势变化。适时开展规划实施效果评估，对规划进行调整、优化，提高规划的科学性和有效性，进一步强化规划的指导性，确保“十四五”期间交通规划项目的有序推进。

环境影响评价专章

(一) 环境影响分析依据

1、法律法规

(1) 《中华人民共和国环境保护法》(2014年4月24日修订);

(2) 《中华人民共和国环境影响评价法》(2018年12月修订);

(3) 《中华人民共和国水污染防治法》(2017年06月27日修订);

(4) 《中华人民共和国大气污染防治法》(2018年10月修订);

(5) 《中华人民共和国环境噪声污染防治法》(2018年12月修订);

(6) 《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》(2016年11月7日修订);

(7) 《中华人民共和国土壤污染防治法》(2019年01月01日);

(8) 《中华人民共和国土地管理法》(2020年1月1日修订施行);

(9) 《中华人民共和国森林法》(2020年7月1日修订);

(10) 《中华人民共和国水土保持法》(2011年03月01

日)；

(11) 《中华人民共和国野生动物保护法》(2016年7月2日修订)；

(12) 《中华人民共和国文物保护法》(2017年修订)；

(13) 《中华人民共和国城乡规划法》(2015年04月24日)；

(14) 《中华人民共和国水法》(2016年7月修订)；

(15) 《中华人民共和国公路法》(2017年11月4日修订)；

(16) 《中华人民共和国渔业法》(2013年12月修订)；

(17) 《中华人民共和国矿产资源法》(2009年8月27日)；

(18) 《规划环境影响评价条例》(2009年10月1日)；

(19) 《四川省饮用水水源保护管理条例》(2019年9月26日修订)；

(20) 《中华人民共和国自然保护区条例》(2017年10月修订)；

(24) 《风景名胜区条例》(2016年2月修订)；

(25) 《四川省环境保护条例》(2018年1月)；

(26) 《四川省自然保护区管理条例》(2018年9月修订)；

(27) 《四川省风景名胜区管理条例》(2010年8月)；

2、部门规章

(1) 《全国生态环境保护纲要》(国发〔2000〕38号)；

(2) 《全国生态功能区划》(环境保护部中国科学院公告

2015年第61号)；

(3) 《四川省主体功能区规划》(2013年4月)；

(4) 《四川省生态功能区划》(川府函〔2006〕100号)；

(5) 《产业结构调整指导目录》(2019年修订)；

(6) 《关于防范环境风险加强环境影响评价管理的通知》
(环发〔2005〕152号)；

(7) 《关于进一步加强公路水路交通运输规划环境影响评价工作的通知》
(环发〔2012〕49号)；

(8) 《关于加强规划环境影响评价与建设项目环境影响评价联动工作的意见》
(环发〔2015〕178号)；

(9) 《关于规划环境影响评价加强空间管制、总量管控和环境准入的指导意见(试行)》
(环办环评〔2016〕14号)；

(10) 《关于开展规划环境影响评价会商的指导意见(试行)》
(环发〔2015〕179号)；

(11) 《四川省人民政府关于印发四川省生态保护红线方案的通知》
(川府发〔2018〕24号)。

3、规划环境保护目标

本次规划的环境保护目标如下：

水污染控制目标：根据成都市水功能区划，评价范围地表水环境质量应满足《地表水环境质量标准》(GB3838-2002)中相应功能区水质标准。

大气污染控制目标：评价范围大气环境质量应满足《环境

空气质量标准》（GB3095-2012）中相应功能区标准要求。

噪声污染控制目标：评价范围声环境质量应分别满足各区域声功能区划中关于各类声环境功能区的环境噪声限值要求。

生态控制目标：在本次规划方案的选择上尽量减少对现有生态格局的干扰，把对环境影响的大小作为规划方案确定和选择的一个重要因素，协调好规划实施与生态环境保护的关系，保护野生动植物资源，保持区域生态平衡，维持生态系统完整性，防止生态环境破坏和生态功能退化。

（二）环境现状调查与评价

地理位置。成都市地处四川盆地西部、青藏高原东缘，东北与德阳市、东南与资阳市毗邻，南面与眉山市相连，西南与雅安市、西北与阿坝藏族羌族自治州接壤；地理位置介于东经 $102^{\circ}54'$ ~ $104^{\circ}53'$ 、北纬 $30^{\circ}05'$ ~ $31^{\circ}26'$ 之间。2020年，全市土地面积为14335平方公里、占全省总面积（48.5万平方公里）的2.95%，第七次全国人口普查全市常住人口2093.8万人。成都市现辖锦江、青羊、金牛、武侯、成华、龙泉驿、青白江、新都、温江、双流、郫都、新津12个区，简阳、都江堰、彭州、邛崃、崇州5个县级市，金堂、大邑、蒲江3个县。成都市有国家级自主创新示范区—成都高新技术产业开发区（1991年被国务院批准为全国首批国家级高新区）；国家级经济技术开发区—成都经济技术开发区（2000年被国务院批准为国家级经济技术开发区）；国家级新区——四川天府新区成都直管区（2014

年 10 月 2 日被国务院认定为国家级新区)；2020 年 4 月 28 日，四川省人民政府同意设立成都东部新区；2020 年 8 月 21 日，四川省人民政府同意设立成都国际铁路港经济开发区（省级），2021 年 6 月升级为国家级经济开发区。

资源利用。成都市地处亚热带湿润地区，地形地貌复杂，自然生态环境多样，生物资源较丰富。据初步统计，成都市动、植物资源有 11 纲、200 科、764 属、3000 余种。其中，种子植物 2682 种，特有和珍稀植物有银杏、珙桐、黄心树、香果树等；主要脊椎动物 237 种，国家重点保护的珍稀动物有大熊猫、小熊猫、金丝猴、牛羚等。成都市矿产资源较为丰富、种类繁多，目前已探明的有铁、钛、钒、铜、铅、锌、铝、金、银、锶、稀土等金属矿产以及钙芒硝、蛇纹石、石膏、方解石、石灰石、大理石、煤、天然气等非金属矿产资源 60 多种。同时，成都市旅游地理位置十分优越，旅游资源得天独厚，全市现有人文景观 172 处，具有类型多、规模大、分布广、价值高的特点。

生态环境。2020 年，成都市生态质量指数（EI）为 65.5，生态环境质量属于“良”。与 2019 年相比，2020 年成都市生态质量指数由 66.7 下降至 65.5，指数的变化幅度 $-3 \leq \Delta EI \leq -1$ ，属“生态环境状况波动，生态环境质量略微变差”。近五年成都市生态质量指数（EI）介于 65.1~66.7，生态环境质量总体属于“良”，各年间生态环境质量波动较小。

大气环境。2020 年，成都市空气质量优良天数 280 天，同

比减少 7 天；优良天数比例为 76.5%、同比下降 2.1 个百分点。其中空气质量优 102 天，良 178 天，轻度污染 74 天，中度污染 10 天，2 天重度污染。PM₁₀、PM_{2.5} 年均浓度分别为 64 微克/立方米、41 微克/立方米，同比分别下降 5.9%、4.7%。成都市 SO₂、NO₂、CO、PM₁₀ 浓度达到《环境空气质量标准》（GB3095-2012）二级标准。近五年，成都市空气质量优良天数持续增加，SO₂、NO₂、PM₁₀、PM_{2.5} 均浓度均呈逐年下降趋势，区（市）县空气质量 SO₂ 浓度下降 50.0%，NO₂ 浓度下降 24.5%，PM₁₀ 浓度下降 30.4%，PM_{2.5} 浓度下降 26.8%，空气质量显著改善。

水环境。2020 年，成都市地表水水质总体呈优，108 个地表水断面中（饮用水断面李家岩水库暂未监测），I~III 类水质断面 103 个，占 95.4%；IV 类水质断面 5 个，占 4.6%；无 V 类和劣 V 类水质断面。近五年来，成都市地表水水质持续改善。2016 年成都市地表水体总体呈轻度污染，2019、2020 年地表水体水质总体呈优。地表水监测断面中，I~III 类水质断面占比持续上升，2020 年已无 V 类和劣 V 类水质断面。全市市政府所在地、各区县、各乡镇饮用水水源地水质稳定。

声环境。2020 年城区功能区声环境质量监测结果表明：1 类区昼间达标率为 25%，夜间达标率达 38%；2 类区昼间达标率为 93%，夜间达标率为 71%；3 类区昼间达标率为 94%，夜间达标率为 44%；4a 类区昼间达标率为 44%，夜间达标率为 0；

4b 类区昼夜达标率均为 100%。2020 年城区区域声环境昼间平均等效声级为 54.6 分贝，声环境质量处于三级（“一般”）水平，同比（54.5）上升了 0.1 分贝。近五年的监测数据表明，成都市区域声环境昼间时段平均等效声级在 54.1~55.3 分贝之间，总体保持稳定。

区域主要环境问题。成都市中部及东部主要环境问题为：人口密度较大，人为活动影响强烈，干旱洪涝灾害频发，工业污染、城镇污染、农村面源污染、河流污染较为突出。成都市西部区域，包括都江堰、彭州、崇州、大邑、邛崃等区县主要生态环境问题为：崩塌、泥石流、滑坡等地质灾害强烈发育，易发生洪水、冰雹灾害；人类开发程度较高，人口密度较大，生态环境受到一定程度影响。

规划实施环境制约因素。本次规划项目的实施将占用大量土地，可能对区域部分生态环境敏感区产生一定影响，在一定程度上对区域生态环境产生不利影响，规划实施过程中和实施后，在一定程度上可能加重大气污染及噪声污染。规划实施的主要环境制约性因素包括土地和生态环境敏感区。

（三）环境影响预测与评价

1、规划符合性及协调性分析

本规划是《成都市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》在交通运输领域的细化，是交通

运输中长期发展规划的落实,是指导“十四五”期间全市交通运输行业发展的纲领性文件。

本规划符合国家以及成都市产业政策的要求。规划与《国家综合立体交通网规划纲要(2021—2050年)》《全国民用运输机场布局规划》《国家中长期铁路网规划》《国家“十四五”综合交通运输发展规划》《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》《四川省高速公路网规划(2019—2035年)》《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》《四川省“十四五”现代物流发展规划》等上层规划相符合;与成都市国土空间规划、“三线一单”等环境保护规划等相协调,符合国家生态文明建设和交通强国发展战略的具体要求。本次规划不涉及《四川省主体功能区规划》的禁止开发区域,与四川省主体功能区规划相容;规划实施不会对区域农林业发展和区域生物多样性造成显著影响,与《四川省生态功能区规划》相容。

2、环境影响预测与评价

1) 机场类项目

机场项目主要环境影响包括:天府国际机场、成都淮州机场运营期间,机场噪声将对周边声环境敏感点造成严重影响;机场将占用大量的土地,对区域土地利用格局和当地农业生产产生一定影响;机场运营期间产生的飞机尾气、飞机辅助动力装置排放的尾气、停车场汽车尾气、燃气锅炉排放的烟气对大

气环境的影响，主要影响因子为 SO₂、CO、非甲烷总烃、NO₂、VOC 和颗粒物等；机场建设将产生大量水土流失；机场运营期空管监视系统、气象工程、航管工程、导航工程、通信工程等产生一定的电磁辐射，但对敏感点影响较小。

2) 轨道交通类项目

本规划在“十四五”期间拟建设的干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通及站场类项目实施的主要环境影响如下：规划铁路运营期间铁路噪声将对铁路线两侧声环境敏感点带来较大不利影响；规划铁路运营期间铁路振动将对路线两侧 30m 内一定范围内建筑带来不利影响；成都东站、成都站、天府站、天府机场站等铁路场站在运营期将排放大量车站污废水（主要为生活污水），对区域地表水环境造成影响；规划铁路类项目的实施将占用大量土地资源，土地利用格局将发生变化，同时产生大量水土流失；规划铁路项目可能涉及自然保护区、风景名胜区、生态保护红线等生态敏感区域，对沿线的景观会有一些的影响，同时部分铁路廊道如都江堰旅游专线可能对区域生态环境产生阻隔作用；部分铁路项目可能涉及部分区（市）县的饮用水源保护区，对饮水安全造成一定影响。

城市轨道交通建设的主要环境影响包括：轨道交通建设高架及地面线对周边声环境敏感点影响较大，地下线中车站地面风亭和冷却塔有一定影响；在地铁运营期间，振动对“特殊住宅

区”及“居民文教区”影响范围 60m 左右，并产生一定二次结构噪声；轨道交通建设可能涉及风景名胜区、森林公园、饮用水源保护区等生态敏感区，对其造成一定影响；规划建设项目可能涉及国省级重点文物保护单位，对其产生一定干扰；轨道交通建设将会导致城市地下水水位壅高，对区域地下水产生一定影响。

3) 公路及附属工程项目

本规划拟实施的高速公路、快速路、国省干线公路、农村公路、城市道路项目主要环境影响为：公路项目实施将产生大量征地拆迁，存在一定社会稳定风险；占用大量土地特别是耕地资源，土地利用格局将发生变化，农业生产产生不利影响，同时还将产生大量水土流失，对区域水体保持产生不利影响；规划项目可能会涉及风景名胜区、饮用水源保护区等生态敏感区域，对敏感区生态环境及自然景观产生一定影响；项目建设会破坏植被，损害野生动植物栖息地，对区域生态环境造成一定程度的不利影响；拟建项目营运期产生的交通运输噪声，将对公路沿线居民造成一定不利影响；公路营运期服务区、停车区、管理设施产生污废水可能对地表水体产生不利影响。

4) 水运建设项目

本规划将新建锦江水上游旅游航运线，沱江 1 号航线，并建设港区码头。上述水运建设项目在实施过程中将对水体产生扰

动，排放生产废水，对地表水体水质和景观环境产生一定不利影响；同时，航运线和码头在施工及运营过程中，将产生噪声，可能对周边和沿线居民产生干扰。

5) 综合客货运场站

本规划将建成或新建客货运枢纽，客货运场站项目在运营期间将产生大量生活污水和洗车废水等污废水，对地表水环境造成一定影响；客货运场站，特别是货运集散中心一般占地面积较大，对生态环境造成一定影响，并产生大量水土流失；客货运场站运营期交通噪声、机修噪声等将对周边声环境敏感点造成一定干扰。

3、环境风险预测与评价

本次规划实施各类型项目可能存在的环境风险包括如下几个方面：一是成都天府机场项目运营过程中铁路卸油站航煤罐区、机场油库航煤罐区、航空加油站航煤储罐和输油管线发生事故将造成航空煤油泄露或引发火灾，造成恶性污染事故，对机场周围环境造成危害；二是铁路项目货运列车在运营过程中，发生事故导致运送的危险品在运输途中突发性发生泄露、爆炸等，对环境造成危害；三是高快速路项目运营中，因车辆运输交通事故导致被运送的危险品在运输途中突发性发生逸漏、爆炸、燃烧等，造成恶性污染事故，对当地环境造成较大危害；四是轨道交通施工中基坑降水、基坑开挖、盾构掘进、桩基打

入等活动中，由于施工不当，引起塌方、涌水等事故并引发地面沉降、地下水污染等事故。根据预测结果，发生以上环境风险的概率非常小。

4、资源与环境承载力分析

本次规划实施新增占地面积较大，存在一定的用地压力，但总体仍在可接受的规模内，实施过程中还需要采取多种措施进一步强化节约集约利用水平。规划实施后，预计将新增部分交通能源消费，但随着公共交通普及以及交通载运工具电动化和电气化率的增长以及新能源的利用，交通能耗消耗量将进一步降低。总体上，能耗、碳排放和用水量对于规划实施影响较小，基本协调。

本次规划具体建设项目可能涉及成都市世界遗产地、风景名胜區、饮用水源地、文物保护单位等重要环境敏感区域。但总体上在项目选址、选线阶段，可以绕避相关法律法规禁止建设的区域。对于实在无法避让而穿越或进入法律允许建设的生态环境敏感区域，可通过采取有效措施，合理安排施工工艺和施工组织，加强污染防治和监督管理，将规划铁路、公路、机场、场站、物流节点等建设项目对生态环境敏感区域造成的负面影响降低到最小。

因此，成都市资源和环境总体上可以承载本次规划的发展规模。

(四) 环境影响减缓措施

1、生态环境影响减缓措施：规划交通运输及物流项目实施将占用大量土地，对生态环境产生不利影响。在规划和设计阶段通过优化路线方案，采取控制建设规模、适当降低技术标准、增大桥隧比例等有效措施，合理安排施工组织和优化施工工艺，并加强污染防治和监督管理，强化生态恢复，把“规划”实施对生态环境的影响降到最低程度。

2、环境污染防治措施：

声环境影响减缓措施：规划项目选线尽量远离居民点、学校等敏感保护目标，对沿线敏感点进行噪声监测，避免夜间施工，对营运期超标的声环境敏感点采取环保搬迁、声屏障、绿化隔离带、隔声窗等降噪设施。

地表水环境影响减缓措施：在规划项目设计阶段，路线尽量避让水源保护区，针对跨越敏感水体路段，做好桥面、路面径流收集处理及事故污染防范设施；对房建污水集中收集纳入市政管网或一体化设备处理。

地下水环境影响减缓措施：各项目施工前，制定合理可行的施工方案，坚持“源头控制、末端防治、污染监控、应急响应相结合”的原则，采取主动控制和被动控制相结合的地下水污染措施。

环境空气影响减缓措施：合理规划设置施工场地和优化施工运输，重视施工扬尘治理，限制尾气排放超标车辆上路，加大环境管理力度，定期进行项目环评中规定点位的环境空气质量跟踪监测。

社会环境影响减缓措施：结合社会经济发展需求，遵照节约用地原则，综合考虑道路等级设定，尽量取占地指标低数值，同时做到少占用耕地，保护基本农田；规划涉及的过境城市，应按照有关交通运输项目的控制距离要求，留出足够距离和走廊带，减少搬迁和其他工作，并合理设置通道，方便当地群众通行；规划项目在选线阶段，应尽量绕避村落、学校以及其它环境敏感建筑物，如有拆迁，应提出妥善安置方案；路线选线阶段，尽量避开文保单位范围和重点文物区。

3、绿色低碳建造、运营措施：在本次规划实施过程中，贯彻绿色低碳发展理念，从土地资源和环境承载力实际出发，统筹利用区域通道资源，与生态环境协调统一，坚持走资源节约型、环境友好型规划发展道路。在规划项目实施过程中，坚持绿色低碳建造技术，推动绿色低碳技术应用；在规划交通运输及物流项目运营过程中，积极应用节能技术和清洁能源，推行资源循环利用技术。助力国家双碳目标。

4、环境风险防范措施：严格执行国家和有关部门颁布的危险货物运输相关法规，严格规定危化品运输的工程防范、管理

监督和应急处理措施。做好污染事故风险防范措施和污染事故应急预案。

5、跟踪监测与评价：规划实施期间，应对规划项目建设及营运中的环境影响实施全面环境监督管理，并实施环境影响跟踪监测与评价。内容包括：规划项目的建设是否符合成都市“十四五”综合交通运输和物流业发展规划；各项目实施阶段是否进行了项目环评，是否编制和执行了事故风险防范措施及应急预案；是否展开了施工期和运营期的环境监测；项目建设和运营产生的废水、废气、废渣等是否全部收集处理；规划区域环境质量是否得以维持甚至有所改善。

（五）评价结论

本规划按照成都市最新城市空间及产业布局对成都市交通运输网络进行了补充和完善。本次规划改善区域路网功能布局缺陷，提升局部路网等级，弥补成都市综合交通运输存在的薄弱环节。本规划符合国家级产业政策及相关规划，规划的实施规模和建设时序是合理的。同时，本次规划布局，尽可能避开了西部片区的生物多样性保护功能区，符合区域生态发展方向。在优化选址选线、严格落实规划评价提出的各项预防和减轻不良环境影响的对策措施后，各种环境影响能够得到有效控制，从环境保护角度分析，本规划总体可行。