

# 九龙坡区综合交通运输“十四五”发展规划

(征求意见稿)

九龙坡区交通局

2021年10月

# 目 录

前 言.....	4
第一章 发展基础.....	6
第一节 发展成就.....	6
第二节 发展差距.....	12
第二章 发展形势.....	15
第一节 形势要求.....	15
第二节 阶段特征.....	17
第三章 中长期布局规划.....	20
第一节 发展定位.....	20
第二节 发展理念.....	20
第三节 发展战略.....	21
第四章 发展思路.....	25
第一节 指导思想.....	25
第二节 基本原则.....	25
第三节 发展目标.....	27
第五章 融入新发展格局，构建高质量综合立体交通网.....	30
第一节 建设四网融合、四通八达的铁路网络.....	30
第二节 建设级配合理、覆盖广泛的公路网络.....	31
第三节 建设通江达海、协同协作的水运网络.....	33
第四节 建设衔接顺畅、立体互联的枢纽体系.....	35
第六章 建设人民满意交通，提升交通运输服务质效.....	37

第一节	打造便捷舒适、品质一流的客运服务体系 .....	37
第二节	打造开放合作、经济高效的现代物流体系 .....	38
<b>第七章</b>	<b>强化创新驱动引领，推动交通运输高质量发展 .....</b>	<b>40</b>
第一节	打造融合共享、智能高效的智慧交通体系 .....	40
第二节	打造节约集约、低碳环保的绿色交通体系 .....	41
第三节	打造保障有力、安全可靠的平安交通体系 .....	42
<b>第八章</b>	<b>全面深化改革，健全交通运输发展保障机制 .....</b>	<b>44</b>
第一节	打造协同高效、规范有力的现代治理体系 .....	44
第二节	打造专业引领、精细科学的管养护理体系 .....	45
第三节	打造精良专业、创新奉献的人才队伍体系 .....	46
<b>第九章</b>	<b>环境评价 .....</b>	<b>48</b>
第一节	环境影响分析 .....	48
第二节	环境影响对策 .....	49
<b>第十章</b>	<b>“十四五”资金匡算与规划效果 .....</b>	<b>51</b>
第一节	资金需求 .....	51
第二节	规划效果 .....	51
<b>第十一章</b>	<b>保障措施 .....</b>	<b>54</b>

# 前 言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上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，也是全面落实习近平总书记赋予重庆新定位、新使命的第一个五年，是推进成渝地区双城经济圈建设的第一个五年，是全面推进“一区两群”协调发展的第一个五年，是加快建设“行千里、致广大”的交通强市的第一个五年，科学编制和实施好“十四五”规划，意义重大。九龙坡区位于重庆主城都市区的中心城区，占据重庆“两江四岸”城市发展主轴交叠点，处于成渝地区双城经济圈“双城”“双核”相向发展的“主通道”、重庆主城西扩的“主阵地”和中国西部（重庆）科学城建设的“主战场”，将紧紧围绕“三高三宜三率先”发展愿景，深入实施“五五”部署，努力在唱好“双城记”、建好“经济圈”中勇打头阵、多作贡献。

“十四五”时期是九龙坡区交通基础设施网络完善、运输服务水平提高和转型发展的关键期，是加快构筑枢纽型立体综合交通体系的机遇期，客货运输需求总量将稳步增长，人民群众对运输多样化、高品质、高效率提出更高要求，土地、环境、资金、资源等要素保障需求将更加迫切，交通基础设施建设仍将保持一定的规模。为科学研判“十四五”经济社会发展新形势、人民对美好生活新期待、科技发展新趋

势，抢抓交通强国建设、成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展等战略机遇，准确把握交通运输高质量发展新要求 and 支撑服务国家重大战略实施新任务，把握好各方式发展节奏和建设重点，进一步加大交通基础设施补短板力度，努力建设人民满意交通，特编制九龙坡区综合交通运输“十四五”发展规划。规划范围包括九龙坡全区，统筹考虑高新区、渝中区、沙坪坝区、大渡口区、南岸区、巴南区、璧山区、江津区等周边地区，规划期限为 2021-2025 年，展望到 2035 年。

# 第一章 发展基础

## 第一节 发展成就

“十三五”以来，在区委、区政府的坚强领导和各级相关部门的关心支持下，九龙坡交通始终以供给侧结构性改革为主线，牢牢把握交通高质量发展要求，大力实施交通建设“三年行动计划”，加快补齐交通基础设施短板，为决胜全面建成小康社会奠定了坚实基础。

### 1. 交通基础设施网络日趋完善

**高铁建设实现“零”突破。**渝昆高铁开工建设，九龙坡站作为正式站点纳入重庆铁路枢纽总图，将加快打通九龙坡区北上南下高铁大通道，实现九龙坡高铁“零”的突破。渝贵铁路于2018年1月与重庆西站同步建成通车，助推九龙坡实现2小时达贵阳、4小时达昆明、7小时达广州。成渝铁路重庆站至江津站段改造工程开工建设，全力提升成渝铁路通行能力。境内拥有渝贵铁路、渝黔货运线和成渝铁路3条铁路，总里程约62公里。

**高速公路建设加速推进。**九永高速建成通车，形成九龙坡西进高速公路双通道，实现30分钟可达永川，进一步强化九龙坡与渝西地区的互联互通。江津至泸州北线高速开工建设，成渝高速加宽前期工作有力推进，将进一步强化九龙坡西向对外高速公路大通道。境内建成通车成渝、绕城2条高速公路，总里程约25公里。

**水运基础设施建设稳步实施。**全力推动长江干线九龙坡至朝天门航道整治工程，22公里航道由Ⅲ级提升至Ⅰ级，长江航道通行能力大幅提升。加强辖区货运码头专项治理，按照“关闭货运、整合搬迁、转型升级”原则，逐步关闭“两江四岸”治理范围内货运码头的货运功能，关停货运码头4座。

**客货枢纽建设有序推进。**重庆西站建成投用，形成集铁路、长途汽车、公交、轨道等多种交通方式于一体的综合交通枢纽。积极推进九龙坡区西彭黄磛港枢纽建设前期工作，取得长江岸线使用批复，一期工程规划3000吨级和5000吨级多用途泊位各1个，可与成渝铁路黄磛站、重庆绕城高速等形成“铁公水”联运大枢纽，港区专用铁路线、专用公路线同步推进规划实施中。城区拥有陈家坪长途汽车站，乡镇客运站覆盖率达到100%。

**城市内部骨架网络逐步完善。**轨道5号线、轨道环线、鹅公岩轨道大桥建成通车，区内东西向、南北向轨道交通骨架加速形成，有力缓解城市交通拥堵、方便群众出行。快速路一纵线青龙咀立交至狮子口立交段、四横线二郎至陈家坪立交道路改造、中梁山隧道扩容、华岩隧道等一批重大项目建成投用，快速路二纵线、陶家隧道、黄桷坪长江大桥等重点项目有序推进，城市道路骨架加快完善。

## **2.交通脱贫攻坚战全面打赢**

**干线公路路网提质升级。**大力实施国省道升级改造，境

内拥有 1 条国道（G212 兰州至龙邦）、3 条省道（S544 歌石路、S105 渝泸路、S547 杨松路），国省道里程达到 52 公里，国道二级及以上、省级三级及以上比例均达到 100%。全力推进重要干线公路项目建设，实施铜陶路、白彭路等干线公路 12 条，总里程达到 76.7 公里，全区乡（镇）通三级及以上公路比例已达 100%，A 级及以上景区通高等级公路已达 100%，服务区域经济发展能力不断增强。

**农村公路路网全面覆盖。**以“交通进村入户、助推精准脱贫”为统揽，有序推进“四好农村路”建设，“三年行动计划”期间实施通达工程 106 公里、通畅工程 328 公里，村民小组通达率、通畅率均达到 100%，圆满完成“四好农村路”计划目标。全区农村公路总里程达到 749 公里，其中县道 59 公里、乡道 103 公里、村道 581 公里、专用公路 6 公里，农村公路的不断完善，有力助推交通脱贫攻坚、乡村振兴。统筹推进城乡客运一体化发展，加快推进“快递下乡”“邮政下乡”，全区镇（街）及行政村通客车率达到 100%。

### **3.客货运输服务提质增效**

**客运服务水平显著提高。公交线网持续优化。**“十三五”期间，累计新开、调整公交线路 48 条，公交线网覆盖面不断扩大，成功解决园区、铜罐驿、华岩等地区群众乘车不便、无线路运行等问题。加快开行农村公交线路、公租房小区公交线路，有效解决西部峡口、东林等村公交深度通达问题，群众出行条件显著改善。**公共交通基础设施提档升级。**建成

投用铜罐驿、科城路、民安华福公租房、石桥铺、金凤等公交站场，新增 2.4 万平方米公交站场。在石桥铺、石杨路、杨家坪商圈、直港大道、西郊路等核心路段进行公交站台改扩建，完成 10 个智能化公交站台建设。大力推动公交优先道建设，建成市内第一条跨区公交优先道（杨家坪到大坪），极大保障公交路权。**客运模式更多彩。**积极优化线路停靠站，开行区间车、大站快车、定时车、特需公交等运行模式，有效满足群众多样化的出行需求，群众满意度和幸福指数显著提高。开行九龙坡区新商圈往返巴士快线，构建新商圈“连接快、站点靓、循环畅”的公交架构，全力助推九龙坡新商圈的打造，全面提升新商圈公交服务效能，切实提高商圈形象和人气。

**货运物流市场蓬勃发展。**“十三五期”内，传统运输企业实现从单纯运输向现代综合物流服务转型升级，促进行业经济向好发展。2020 年，区内 6 家规模以上多式联运、运输代理、装卸搬运和仓储企业营收为 2.48 亿元，同比增长 15%；公路水路运输业总周转量为 369416.4 万吨公里，同比增长 10.8%，增速中心城区第一、全市第一。行业经济增长连续 9 年位居中心城区前列。货运物流企业积极转型发展，城市配送大力发展，重点引领货运企业转型发展，辖区新犇牛运输公司获得城市配送 3A 企业认证。电商物流快速发展，辖区内惠凌实业被评为重庆市物流优秀企业，重庆拾沅电子商务有限公司入选九龙坡区现代服务业五十强。

#### 4.交通保障能力大幅提升

**智慧交通发展取得突破。**成立区交通调度中心，建成视频监控中心，行业运行监测能力显著增强。建成集候车、信息传播及一系列便民设施等众多功能于一体的高科技智能候车亭—重庆都市站台智能服务平台 14 座，智能出行服务水平明显提升。积极实施智慧工程，在华福路试点“智慧照明”，取得了显著的节能效果（节电率 33.5%），极大地降低了维护成本。

**绿色交通发展成效显著。**大力实施九龙坡“两江四岸”停泊船舶治理工作，对于辖区治理范围内停泊的 8 艘趸船，美化 5 艘、迁移 3 艘，“量减质增”趋势明显。稳步推进节能与新能源车船，大力推行 EVCARD 新能源电动共享汽车投入使用。着力解决行业中环境污染问题，指导督促辖区维修企业签订废油回收、固废回收协议，完成 1835 台营运柴油车退出任务。大力倡导绿色出行，积极开展“公交出行周”等主题活动，努力营造“优选公交、绿色出行”的宣传氛围。

**平安交通水平不断提升。**以国省干线公路为重点，加强对自然灾害多发路段的监控预警和工程治理，巡查并改造危桥 42 座，实施渡口改造 2 个。完成船舶电子签证系统、GPS 等高科技监管设施硬件安装。持续开展“道路交通百日攻坚专项行动”和“长江沿线堆砂场专项整治”等专项整治行动，排查整治隐患，严厉打击非法违法行为。全区道路运输连续 13 年、水上交通运输连续 27 年保持实现责任事故、死亡人数“双

零”目标。圆满完成新冠肺炎期间，交通运输保畅通、保安全任务，强化应急管理机制，修订应急抢险预案。

## 5.行业治理体系深化完善

**交通运输管理体制、机制改革全面推进。**严格落实机构改革三定方案，完成局系统机构改革。九龙坡区交通委员会更名为九龙坡区交通局，新增区农业委员会的渔船检验和监督职责和区物流办职责，形成了职责更为清晰、机构更加合理、岗位更高效的交通运输管理体制。

**行业管养、治超能力持续提高。**完成津马路、山田路等预防性养护工程，完成 G212、歌石路等路段中、小修工程，辖区公路列养率达 100%。严守超限超载底线，交巡警、市政监察、区交通行政执法大队等职能部门组成联合行动执法组，依托治超站、多功能流动检测车，加大对华福路、白彭路等重点路段巡查力度，在全市率先落实使用“三合一”文书。

**交通运输政务服务改革不断深化。**扎实落实放管服政策，深化“不见面审批”制，提供在线咨询、网上申报、网上办理、证照邮寄送达一站式服务，审批时限平均压缩 86.3%以上，部分审批事项实现零材料办理。积极开展“证照分离”改革试点工作，更新完善市网审平台行政许可事项，公共服务事项正式上线运行。交通政务服务窗口连续 32 个月被评为红旗窗口，树立交通良好形象。

## 第二节 发展差距

尽管“十三五”期发展成绩显著，但面对新发展阶段、新发展格局，对照经济社会发展新要求、人民对美好生活新向往，交通运输发展仍然存在一些发展差距。

**融入新发展格局的对外骨架通道能力有待提升。**铁路方面，渝昆高铁建设滞后，成渝铁路技术标准低、设计速度低，西向融入成渝地区双城经济圈、南向融入西部陆海新通道的对外大通道能力不足。公路方面，江津至泸州北线高速尚在建设，九龙坡融入成渝地区双城经济圈高速通道不足。同时，对外高等级道路有待完善，九龙坡区西向与璧山、江津以及规划建设重庆新机场缺乏高等级的快速干线公路连接，东向与南岸区、巴南区跨江桥梁偏少，既有桥梁交通压力较大。水运方面，5000吨级满载货船无法常年抵达九龙坡，缺乏专业化码头，大部分吞吐量由散小码头完成，港口岸线资源利用效率不高。

**助推城市提升和乡村振兴的内部交通网络有待完善。**城市轨道交通覆盖范围有待提升，目前仅有轨道交通1号线、2号线、5号线、环线开通运营，主要集中在东部城市核心区，西部城市拓展区轨道交通建设滞后，轨道站点覆盖率低，轨道交通对城镇空间拓展支撑力度有待加强。东西衔接仍然不畅，现状九龙坡区中梁山东西两侧仅通过华岩隧道、华福隧道连接，穿山隧道数量偏少，东西两侧通行绕行距离较长，

不利于西部城镇空间拓展。城乡路网结构仍需完善，境内高等级公路较少，二级以上公路比例为 16.5%，等级公路占比 97.69%，与沙坪坝、江北等中心城区其他地区有一定差距。公路网中县乡道占比较小，仅为 20.2%，路网结构有待调整。

**立体互联的枢纽体系有待强化。**一体化的现代综合客运枢纽较少，区内大型客运枢纽主要依托重庆西站，陶家、西彭等西部（科学城）重点区域缺乏一体化、高效率的综合客运枢纽。缺乏公交枢纽站、调度中心、公交专用停车场，公交基础设施建设推进缓慢。货运枢纽、物流园区集疏运体系尚不健全，区内现有国家级高新区两个市级特色工业园区，国家级高新区内暂无铁路引入，西彭工业园区缺少水运码头，缺少进园铁路，无法解决园区最后一公里问题，物流成本较高，对产业发展的支撑有限。

**高质量的运输服务水平有待提升。**高品质客运服务水平有待提升，城际客运服务水平不高，尚未开行与主城都市区的其他城市城际公交。城市客运服务水平还不高，轨道交通建设缓慢，公共交通主导作用发挥不够。农村客运服务水平不高，客运线路通达深度不够，部分群众出行仍然不便。高效率货运服务水平仍需加强，运输结构调整有待完善，全区公路货运占比太高，铁路占比偏低，铁路优势发挥不足。多式联运发展滞后，铁公水联运尚未实现。高质量交通保障能力亟待强化，智慧交通发展有待加强，智能交通基础设施覆盖面不够、集约度不高，交通数据资源整合仍需加强。绿色

交通发展有待加强，清洁运输装备、绿色出行方式还需进一步推广。交通安全发展有待加强，行业安全监督能力有待提升，安全基础设施设备建设力度仍需强化，交通安全应急保障能力尚显不足，水上应急装备、应急救援队伍、应急救援能力有待进一步提升。

此外，受宏观政策、环境资源等因素影响，交通提质提速发展困难多、压力大。交通受环境、用地、审批等要素制约，前期工作周期更长。资金制约更加明显，“十四五”中央车购税资金紧张，加之中央和地方事权划分改革，用于补助省道及以下公路建设的资金规模较“十三五”大幅下降，地方公路建设资金筹集压力加剧。

## 第二章 发展形势

### 第一节 形势要求

“十四五”时期，九龙坡将准确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，加快把九龙坡建成“双城”“双核”重要的现代产业新高地、科技创新新高地、改革开放新高地和宜居宜业宜游品质之城，在全市率先实现社会主义现代化、率先基本实现全域城市化、率先基本实现全社会智能化，交通发展要抢抓“四大机遇”：

一是积极融入新发展格局要求加快建设现代化高质量综合立体交通网络，畅通对外大通道。“十四五”时期，我国将加快构建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。九龙坡区位优势明显，综合交通发展要紧扣中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》以及市委、市政府印发的《重庆市综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》，立足“行千里、致广大”的交通强市建设，统筹东南西北四个方向、铁公水空四种方式、人流物流信息流资金流四类要素，抢抓“一带一路”、长江经济带发展和西部陆海新通道建设契机，着力强通道、强枢纽、强网络，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，构建互联互通的开放通道体系，加速融入国家大战略、大通道、

大平台，有力助推九龙坡实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放，努力在新发展格局中展现新作为。

**二是全面融入成渝地区双城经济圈建设和全市“一区两群”协调发展要求强化区域互联互通，充分发挥带动引领作用。**《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出成渝地区双城经济圈将建设成为具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心、改革开放新高地、高品质生活宜居地。市委、市政府正大力推进“一区两群”协调发展。九龙坡作为“双城”“双核”相向发展的主通道、主阵地、主战场，综合交通发展要坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，牢固树立一体化发展理念，做到统一谋划、一体部署，集中精力办好自己的事，同心合力办好合作的事，抓紧谋划一批引领性、带动性和标志性的重大交通基础设施，加快推动区域交通互联互通、直连直通，加快融入成渝间、成渝与周边城市间1小时交通圈、通勤圈和生活圈，强化九龙坡对周边城市的辐射带动作用，助推九龙坡深入落实建设成渝地区双城经济圈国家战略，积极融入全市“一区两群”协调发展，努力在唱好“双城记”中当先锋，在建好“经济圈”中打头阵。

**三是推进“五个一”战略实施，构建区域发展新格局，要求九龙坡交通织密区内交通网络，努力创造高品质生活。**区委、区政府立足市委赋予九龙坡的新定位、新要求，明确提出在打造西彭“中国铝加工之都”中再造“一个九龙工业”；在融入西部（重庆）科学城建设中建造“一座现代新城”；

在老工业区城市有机更新中锻造“一个九龙新商圈”；在两江四岸提质升级和艺术湾整体打造中塑造“一个美术半岛”；在主城四山保护涵养中打造中梁山“一大生态景区”。九龙坡交通发展要紧扣打造“五个战略支点”目标，聚焦城市提升和乡村振兴两大基本面，加快构建完善的干线网、广泛的基础网，强化交通与产业、城镇、旅游等融合发展，努力建设人民满意交通，创造高品质生活，提升人民群众获得感、幸福感、安全感。

**四是综合交通提质增效，要求九龙坡交通转变发展方式，推动交通高质量发展。**“十四五”期，随着新一轮技术革命和产业变革的深入推进，以5G、人工智能、大数据等为代表的新一轮信息技术将广泛而深入的渗透到交通发展各个方面，交通运输新技术、新业态、新模式将层出不穷，交通发展要坚持以供给侧结构性改革为主线，由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，创新交通治理体系，有力推动新型交通基础设施建设，大力发展智慧交通、绿色交通，积极探索出一条生态优先、绿色发展新路子，有力推动交通运输高质量发展。

## 第二节 阶段特征

**网络完善的加速期。**当前，九龙坡交通运输骨架网络初

步形成，但仍存在高铁通道缺失、港口优势不明显等突出问题。“十四五”期，九龙坡交通将抢抓“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道、新时代西部大开发、乡村振兴等多重战略机遇，进一步围绕抓重点、补短板、强弱项，加快构建对外通道，畅通内部循环，完善基础设施网络，提高交通互联互通水平。

**区域融合的机遇期。**“十四五”期，推动区域协调发展形成新格局是成渝地区双城经济圈、“一区两群”发展的重点。九龙坡交通将立足“三高三宜三率先”发展目标，积极抢抓成渝地区双城经济圈、“一区两群”协调发展机遇，进一步强化与高新区、璧山区等周边重点区域的联动互动，推动区域交通一体化发展。同时，坚持一体化规划、协同性建设，统筹交通与产业、城镇、旅游的融合，统筹交通在区域间、城乡间的融合，形成中心城市带动、功能板块联动发展的良好局面。

**高质量发展的转型期。**“十四五”期，九龙坡交通发展要抢抓交通运输新技术、新业态、新基建的发展机遇，围绕碳达峰、碳中和的战略要求，加快转变交通发展方式，加快推动交通运输智能化、数字化、绿色化发展，提升交通发展效率、质量。同时，统筹考虑行业治理效能提升，深化交通行业改革，构建高效、科学的建设管理平台，为交通高质量发展提供坚实保障。

**高品质服务的提质期。**“十四五”期，九龙坡交通发展要

坚持以人民为中心的思想，以满足人民群众日益增长运输服务需求为根本目的，全力提供更加优质高效的运输服务，推动客运出行由便其行向悦其行转型、货运物流由畅其流向优其流转型，统筹交通发展和安全，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

## 第三章 中长期布局规划

### 第一节 发展定位

紧扣交通强市建设战略，立足重庆打造国际性综合交通枢纽城市目标，抢抓新时代西部大开发、交通强国建设试点、成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展等历史机遇，围绕把九龙坡建成“双城”“双核”重要的现代产业新高地、科技创新新高地、改革开放新高地和宜居宜业宜游品质之城，在全市率先实现社会主义现代化、率先基本实现全域城市化、率先基本实现全社会智能化的战略愿景，以打造“五个战略支点”为引领，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，到2035年，把九龙坡打造为国际性综合交通枢纽重要节点，实现“行千里”，始于交通；“致广大”，依靠交通。

### 第二节 发展理念

**东部提质。**聚焦在老工业区城市有机更新中锻造“一个九龙新商圈”、在两江四岸提质升级和艺术湾整体打造中塑造“一个美术半岛”，围绕两江四岸治理提升、杨家坪、石桥铺、九龙半岛等改造提升，加快构建以轨道交通为主导的多层次、多模式交通出行体系，实现多通道、多方式快速可达核心城区，全力打造半小时核心城区交通圈。

**西部扩容。**聚焦在打造西彭“中国铝加工之都”中再造

“一个九龙工业”、在融入西部（重庆）科学城建设中建造“一座现代新城”、在主城四山保护涵养中打造“一大生态景区”，围绕西彭工业园区、陶家城市组团、中梁山生态景区等，加快构建发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，提档升级西部地区综合交通网络。

**东西融合。**聚焦推动九龙坡区与高新区融合发展、东城与西城融合发展、城与乡融合发展、产城景融合发展等，加快打通东西交通瓶颈，全力推动东西部地区轨道交通、穿山隧道、高等级快速公路等网络联通，全力打造半小时东西贯通交通圈。

### 第三节 发展战略

**外部畅通，融入大交通。**依托高速铁路、城际铁路、高速公路、长江航道等通道，构建四向对外大通道，加强通道枢纽衔接，强化九龙坡与成渝地区双城经济圈、京津冀城市群、长三角城市群、粤港澳大湾区等区域交通联系，主动融入“一带一路”、长江经济带、陆海新通道等国家大战略。

表 1 九龙坡四向对外大通道

方向	衔接区域
东进	对接渝中区、南岸区等，依托长江全面融入长江经济带
南下	对接江津、贵州等，衔接川南黔北城镇群，全面融入西部陆海新通道
西出	对接璧山、永川、成都等，强化与重庆新机场的联系，全面融入成渝地区双城经济圈
北上	对接沙坪坝、北碚等，强化与国际枢纽物流园区的联系，全面融入丝绸之路经济带

**区域联通，织密区间网。**织密九龙坡与璧山、江津、沙坪坝、高新区等周边地区的轨道交通网、高速公路网、干线公路网，强化九龙坡与江北国际机场、重庆新机场、科学城站、重庆北站、重庆西站等综合交通枢纽的联系，形成多向辐射的综合立体网，全力打造“半小时周边”交通圈，强化九龙坡对周边地区的带动作用。

**东西贯通，畅通内循环。**大力推进东城、西城间轨道交通、穿山隧道等骨干通道建设，实现东西贯通、快速转换。推动普通干线公路改造，强化公路与城市道路的衔接，打造安全可靠、便捷联通的城乡干线公路网络，提高道路的通行能力和服务水平，加强区域内镇镇之间、镇乡之间的干线公路联系。建设广泛的基础网，交通建设项目尽量向进村入户倾斜，加密乡村道路与干线公路网的衔接，保证乡村之间、村村之间、社区之间的公路联系。强化旅游景区连接道建设，提高道路等级，完善配套设施，打造宜居宜业宜游“美丽农村路”，推动“城郊野”“山水田”“产城景”“农文旅”融合发展。

**服务互通，提质优服务。**坚持以人民为中心的发展思想，全力推进“两江四岸”治理提升，优先发展城市公共交通，推进城乡运输一体化，夯实夯牢安全生产基层基础，努力让群众出行更加安全、高效、便捷，努力让人民生活更美好。大力发展多式联运，全力降低物流运输成本。坚持以大数据智能化为引领，推动互联网、大数据、人工智能等新一代信

息技术与交通运输深度融合，推进交通运行状态监测、交通运输装备和交通出行服务智能化，不断提高交通公共服务、综合决策和监管治理水平。

到 2035 年，全面建成“31111”轨道交通网络、“3948”骨架道路网络、“一千多港”航道港口体系，拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度，智慧绿色安全交通水平显著提升，全面建成人民满意、保障有力的现代化综合交通体系，全面建成国际性综合交通枢纽重要节点，实现交通供需能力精准匹配、服务品质一流、资源集约高效利用、与生态环境良性互动。

“31111”轨道交通网络，即 3 条高速铁路：渝昆高铁、渝贵高铁、渝昆高铁九龙坡站至重庆东站联络线；1 条城际铁路：渝贵铁路；1 条普速铁路：成渝铁路；11 条城市轨道交通线路：轨道交通 1 号线、2 号线、5 号线、环线、12 号线、18 号线、19 号线（轨道快线）、21 号线、24 号线、26 号线（轨道快线）、27 号线（轨道快线）。

“3948”骨架道路网络，即 3 条高速公路：成渝高速、绕城高速、江津至泸州北线高速；9 条城市快速路：内环快速、快速路一纵线、二纵线、三纵线、四纵线、四横线、五横线、七横线、八横线；4 座穿山隧道：白市驿隧道、华岩隧道、华福隧道、陶家隧道；8 座跨江大桥：鹅公岩大桥、黄桷坪长江大桥、李家沱长江大桥（含复线桥）、铜罐驿长江大桥、支坪长江大桥、土湾长江大桥、观音岩长江大桥、

鼎山长江大桥。

## 第四章 发展思路

### 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二中、三中、四中、五中全会精神，紧扣习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，准确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，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，紧紧围绕全市推动“一区两群”协调发展的要求，统筹发展和安全，瞄准“三高三宜三率先”发展愿景，把牢“五个战略支点”建设重点，全力推进“五五”部署，以全市交通强国建设试点、打造西部国际综合交通枢纽、国际门户枢纽以及打造成渝地区双城经济圈全国交通“4极”之一为契机，突出“东部提质、西部扩容、东西融合”三大理念，加快构建现代化高质量综合立体交通网，着力强通道、强枢纽、强网络、强产业、强治理，形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为建设国际性综合交通枢纽重要节点打下坚实基础，有力助推全市交通强市建设，切实发挥好交通运输支撑服务和先行引领作用。

### 第二节 基本原则

**立足一域，着眼全局。**坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，紧扣“一带一路”和长江经济带、成渝地区双城经济圈、一区两群等重大战略，加快构建“大进大出、快进快出”的对外综合运输通道，打造区域间、城乡间不同空间尺度高效衔接的多层次综合交通网，推动交通与城镇、旅游、产业等深度融合，实现区域交通一体化发展，推动形成区域协调发展新格局。

**以人为本，服务升级。**牢牢把握交通运输的服务属性，坚持以人民为中心的思想，提供品质更优、效率更高、安全可靠的客货运输服务，增强人民群众出行获得感、幸福感、安全感。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，深化交通运输重点领域和关键环节改革，有序推进行业治理体系和治理能力现代化，努力提供更加规范、更有效率的行业管理服务。

**生态优先，绿色发展。**紧扣山清水秀美丽之地目标，坚定践行绿水青山就是金山银山理念，大力发展绿色交通、智慧交通，优化交通运输结构、发展方式，集约利用资源，加强生态保护，防治交通污染，实现交通畅与生态美的统一，促进人与自然和谐共生。

**协同建设，远近结合。**着眼长远，立足当前，统筹考虑规划项目的建设规模、建设时序，重点推进一批可操作、显效果的重大工程，推动九龙坡交通基础设施建设与周边地区标准统一、步调一致，努力打通断头路、瓶颈路，全力提升

交通互联互通水平。

### 第三节 发展目标

到 2025 年,抢抓成渝地区双城经济圈打造全国交通“极”、全市加快建设“行千里、致广大”的交通强市战略机遇,以全面开启“2 小时重庆”建设为统领,以提升内联外通水平为导向,坚持**对外通道优先、经济组团优先、交通枢纽优先、场镇中心区优先、城市中心区优先**“五个优先”,加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网,基本建成外部畅通、区域联通、东西贯通、服务互通的综合交通网络,全力打造“**半小时核心城区、半小时东西贯通、半小时周边地区**”3 个半小时交通圈,基本建成**国际性综合交通枢纽重要节点**,助推九龙坡高效融入全市交通发展大格局。

**内畅外联的综合立体交通网络基本形成。**铁路,加快推动渝昆高铁建设,新开工渝昆高铁九龙坡站至重庆东站联络线、渝贵高铁,完成成渝铁路改造,铁路营业里程达到 78 公里。公路,建成江泸北线高速,高速公路通车里程达到 31 公里。升级改造国省道 37.4 公里,新改建农村公路 155 公里,有力助推乡村振兴。水运,配合开展长江航道整治,强化港口枢纽建设,全区港口货物吞吐能力达到 450 万吨。

**衔接顺畅的综合交通枢纽体系基本形成。**建设一批综合客运枢纽、物流枢纽、公交站场,改造乡镇农村客货服务站。

综合客运枢纽内交通方式间，旅客平均换乘距离 $\leq 500$ 米。多式联运无缝衔接，进港、进站铁路、公路集疏运体系更加完善。公路与城市道路衔接加顺畅，与城市干道实现高等级公路100%连接。高速公路互通、综合客运枢纽、物流园区、4A级及以上景区实现100%高等级公路连接。

**便捷高效的运输服务体系基本形成。**客运方面，积极推进公交化列车开行，巩固“公交都市”创建成果，轨道交通站点50米公交接驳率达85%，公交车进场率达到60%，开通主城都市区跨区域公交3-4条，开行5-10条旅游专线。货运方面，大力发展多式联运，运输结构调整成效明显，水运货运量、铁路货运量稳步提升。

**安全可靠的平安交通体系基本形成。**实施公路安防设施工程200公里，危桥改造10座，治理公路灾害点20处，乡道及以上公路安全隐患计划完成率100%。公路特长隧道、特大桥梁动态监测覆盖率达到100%，高速公路、普通干线公路应急救援响应时间不超过半小时。城市公共交通与“两客一危”车辆、12吨以上普通货车GPS或北斗安装率100%。

**创新驱动的智慧绿色交通体系基本形成。**建成综合交通大数据服务和管理平台，普通国省道、县乡道、农村公路项目100%实现平台监管，枢纽站场视频监测覆盖率、重点运输车辆监测覆盖率达到100%。加快淘汰高污染、高耗能、技术落后、老旧的交通装备和设施，鼓励营运车船标准化、大型化、专业化发展，推广应用新能源和清洁能源汽车和船

船，以及靠港船舶使用岸电等新技术，每年新增和更新公交、出租车清洁能源车辆比达到 100%。

表 4-1 “十四五”发展主要指标

类型	指标	2020 年	2025 年
基础 设施	铁路营业里程（公里）	62	78
	高速公路通车里程（公里）	25	31
	省道二级及以上公路比例	92%	100%
	二级及以上航道里程（公里）	10	31
	港口货物通过能力（万吨）	270	450
运输 服务	轨道站点 50 米半径公交覆盖率	80%	85%
	城际公交开行条数	0	3-5
	公交营运车辆进场率	33.4%	60%
智慧 绿色	交通营运车辆主动式预警监测安装率（%）	70	95
	每年新增和更新公交、出租车清洁能源车辆占比（%）	—	100
安全	实施公路安防设施工程里程（公里）	—	200
	高速公路、普通干线公路应急救援响应时间（分钟）	—	<30

## 第五章 融入新发展格局,构建高质量综合立体交通网

着眼国内国际大空间,统筹东南西北四个方向,着力补短板、强衔接、优网络、提效能,更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升,完善铁路、公路、水运、枢纽四张网,加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网,推动九龙坡主动融入新发展格局。

### 第一节 建设四网融合、四通八达的铁路网络

加快建设干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通,推动四网融合发展,形成分工合理、衔接顺畅的多向对外大通道,形成多层次轨道交通网络体系,全面融入全市铁路网和轨道网,满足多层次、多样化、个性化的交通需求。

**全力推进高铁建设。**加快推动渝昆高铁建设,该项目途经重庆、四川、贵州、云南“三省一市”,是国家中长期铁路网“八纵八横”高速铁路主通道京昆通道的重要组成部分,为国家“百项交通扶贫工程”重点项目,建成后将打通九龙坡南下北上高铁大通道,实现与滇中城镇群、京津冀城镇群的高铁联系。加快推动渝昆高铁九龙坡站至重庆东站联络线建设,该项目起于九龙坡站,止于重庆东站,属渝昆高铁配套项目,建成后将推动九龙坡与渝万高铁、渝湘高铁无缝衔

接，打通九龙坡东向衔接长三角、长株潭、珠三角等城镇群高铁通道。加快推动渝贵高铁建设，北上衔接渝西高铁，强化九龙坡与关中城市群联系，南下衔接贵广高铁，强化九龙坡与粤港澳大湾区的联系。

**有序推进既有铁路改造。**加快推动成渝铁路重庆站至江津站段改造，项目全长约 61 公里，设计时速 80 公里/小时，项目实施后，西彭至黄桷坪约 30 分钟，铜罐驿至黄桷坪约 22 分钟，全力提升成渝铁路运行效率。

**稳步推进轨道交通建设。**建成投用市域（郊）铁路江跳线，衔接轨道交通 5 号线，全力推动江津区与九龙坡区同城化发展。加快建成轨道交通 18 号线（5A 线），进一步加密东部城区轨道交通密度，提升轨道站点覆盖面。大力推动轨道交通 19 号线、24 号线、27 号线等开工建设，强化九龙坡区与璧山、沙坪坝、南岸、重庆东站等区域的快速联系。积极推进 12 号线、21 号线、26 号线等轨道交通的前期工作，力争早日开工建设，进一步加密九龙坡轨道交通网络。

## 第二节 建设级配合理、覆盖广泛的公路网络

加快建设现代公路网络，补齐高速公路短板，优化城市路网，提质改造国省道，持续建设“四好农村路”，形成快速的骨架道路网、完善的干线公路网、广泛的农村公路网，强化城市内外道路交通衔接，有力支撑新型城镇化、乡村振兴。

**大力推进骨架道路建设。**加快推动江泸北线高速公路建设，进一步提升九龙坡西向高速公路通道能力，强化九龙坡与永川、江津以及川南、黔北地区互联互通，推动九龙坡更快融入成渝地区双城经济圈。同步推进江泸北线高速进出城通道建设，强化城市内外交通衔接，确保高速公路与城市快速干道同步建成、同步通车。加快推进科学大道（快速路一纵线）、二纵线、三纵线改造工程等项目建设，积极推动快速路八横线（四横线分流道）等项目开工建设，加快形成快速骨架路网。加快推进陶家隧道、黄桷坪长江大桥、李家沱复线桥等项目建设，开工建设白市驿隧道、铜罐驿长江大桥、支坪长江大桥、土湾大桥等重点工程，全力打造核心片区、东西城区“半小时交通圈”。统筹推进西侧沿山货运路、九滨路与大渡口滨江路连接道等主干道、次支路网建设，进一步提升城市道路通畅水平。

**提高干线公路服务能力。**紧紧围绕服务于成渝双城经济圈发展、产业旅游发展，加快推进普通国省道路段技术等级提升，实施国道 G212 升级改造 13.9 公里，省道 S544、S105 升级改造 23.5 公里，力争到“十四五”末，国省道二级及以上比例均达到 100%，进一步提升普通国省道的通行能力和服务水平，强化与周边区域之间的互联互通。

**建设交产城融合发展的内部衔接网络。**按照“补短板、提质量、促融合”的总体思路，紧紧围绕服务于工业化、城镇化，支撑工业发展，促进综合交通一体化发展为重点，积极

推动西彭园区智能高科技产业基地配套道路、西彭外环西线及进港道路、西侧沿山货运路等道路工程实施，进一步强化区域内重要连接线网络。

**全力支撑乡村建设行动实施。**推进县乡道公路升级改造。以国省道公路网为依托、现有农村公路网为基础，优化调整县乡道公路网布局，规划九龙坡区县乡道总里程 310 公里，其中县道 137 公里，乡道 173 公里。同时，围绕九龙坡区自身发展特点和产业发展布局，以文化旅游区和产业园区两大重要节点连接公路为重点，加强重要节点与高等级路网的高效连接，加强干支联动建设更多更好的“产业路”、“民生路”、“旅游路”，形成布局合理、功能完善、衔接顺畅的县乡道网络，全面提升区内经济社会和产业发展活力。构建覆盖广泛的农村交通网络。加快推进乡镇和建制村硬化路“畅返不畅”项目的路面改造，实施窄路面拓宽工程，提升通村、通镇路网服务品质。“十四五”期规划实施农村公路新改建工程共计 155 公里。积极探索“公路+乡村旅游”、“公路+特色产业”等发展模式，打造最美乡村公路，促进西彭、陶家、铜罐驿等地区乡村旅游发展，助力乡村振兴。

### **第三节 建设通江达海、协同协作的水运网络**

建设通江达海的水运网，提升航道通航能力，形成现代港口集群，构建铁公水多式联运体系，打造成渝地区双城经济圈节点港口枢纽，助推重庆建设长江上游航运中心。全面

提升水上旅游品质，打造水上旅游特色品牌，促进产城景融合发展。

**打造通江达海、畅通高效的航道网络。**配合开展长江干线重庆至宜宾生态航道建设前期工作，使航道等级提升至Ⅱ级，进一步畅通川渝水路运输网，强化长江黄金水道对区域综合交通和重要枢纽的支撑保障作用，促进九龙坡更好的融入长江经济带发展。

**加快港口结构优化调整。**加快散小老旧码头资源整合和转型升级，调整不满足城市功能布局和生态环保要求的货运码头功能，将九龙坡建设码头和港九码头功能由货运调整为客运，并按照水上巴士轮渡停靠功能要求进行提档升级和品质提升，高品质发展水上观光游。同时，依托建设码头打造海军博物馆，加快九龙坡建设成为富有国际影响力的“文博大区”。

**进一步提升港口综合服务能力。**结合临港产业园发展，加快推进主城港区黄磛作业区一期工程建设，同步实施集疏运铁路、公路连接线建设，依托成渝铁路、绕城高速等构建西部槽谷铁公水多式联运体系，打造成渝地区双城经济圈节点港口枢纽，进一步推动九龙坡区融入“一带一路”和长江经济带发展。同时，积极推动水运口岸建设，争取将口岸功能布局至黄磛作业区，提升港口综合服务能力。

**打造高品质特色水上旅游。**主动融入巴蜀文化旅游长廊建设，依托长江朝天门至九龙半岛水上航线，开展“两江四

岸”旅游航线品质提升工程，依托长江沿线九龙艺术半岛、长江文化艺术湾区等丰富的文旅资源，推动旅游码头和水上航线向内陆延伸，促进水上、陆上旅游产品联合开发，打造中心城区山水联动的特色旅游名片。

#### 第四节 建设衔接顺畅、立体互联的枢纽体系

统筹铁公水多种交通方式协调发展，高水平建设枢纽港城市功能新名片，推动建设一批高效率换乘换装的综合客货运枢纽，打造无缝衔接的枢纽体系，努力实现客运“零换乘”、货运“零换装”。

**共建一体化综合客运枢纽。**合力推动重庆西站综合交通枢纽工程建设，加快完善重庆西站道路集疏运体系，打造一体化高效率城市综合交通枢纽。强化渝昆高铁九龙坡站周边集疏运道路建设，谋划打造集高速铁路、轨道交通、长途客运站、公交首末站、出租车停靠站等多种交通功能为一体，多种交通方式无缝换乘的区域性综合交通枢纽，推动四网融合发展。依托成渝铁路改造，同步推进鹅公岩、黄桷坪、铜罐驿、西彭、黄磛等枢纽建设。稳妥推进陈家坪汽车客运站搬迁工作，尽快释放城市资源，优化城市交通组织。

**打造内陆重要物流联运枢纽节点。**推进西彭宝湾（二期）物流园建设，着力打造以西彭为重点的现代物流业集聚区。依托西彭黄磛港，构建物流枢纽网络，大力发展多式联运、国际物流、供应链物流和枢纽经济，建设专业型、智慧化的

物流园区、物台、物流企业，努力共建西部（重庆）科学城重要的对外门户。依托西部冷链物流中心，建设水果冷链集散中心，推动现代都市精品农业高质量发展。谋划渝泸复线货运站，充分发挥公路快进快出优势，加强与铁路、水路运输联动发展，带动现代物流商贸发展，支撑“三高”九龙坡发展建设，推动区域性物流向城市中转、配送发展。同步推进九龙坡园区、西彭工业园等铁路专用线前期工作，完善枢纽集疏运体系。

## 第六章 建设人民满意交通，提升交通运输服务质效

坚持以人民为中心的发展思想，以服务人民高品质生活为导向，创新客货运输服务模式，优化客货运输服务，全力提升交通运输服务水平，努力让群众出行更加高效、便捷。

### 第一节 打造便捷舒适、品质一流的客运服务体系

遵循公交优先发展战略，充分发挥铁路大容量、高效率城际出行优势，加快构建轨道上的都市圈，开行城际公交线路推动同城化发展，不断提高公共交通服务质量，着力城乡统筹协调发展，加快推动城乡客运一体化，努力提供更加普惠、均等的客运服务。

**构建高品质城际客运体系。**利用改造后成渝铁路开行公交化列车，满足中心城区至周边地区通勤需求，打造主城都市区一小时交通圈。加快推动 800 公里以上超长客运班线退出市场，鼓励中短途客运班线定制化发展。开通 3-5 条至江津、璧山城际公交线路，建立同城化公共交通客运体系，统一优惠政策，助推两地加速同城化。

**构建高质量城市公共交通体系。**根据轨道交通线路走向、客流情况优化地面公交线网，扩大“小巷公交”覆盖面，合理布设公交站点，实现轨道交通站点 50 米接驳率达 85%。根据节假日、轨道首末班车运营时间动态调整地面公交运行时间，实现公交车辆 100%兜底轨道交通首末班车。提速完善公交基础设施，新建大溪河公交首末站、水碾公交停车场

等公交站场，续建陈家坪枢纽站，加快开展滩子口、水碾田西路维保场等公交站场前期研究，力争实现公交进场率达60%。全面推广纯电动、无障碍环保公交车型，提升乘客出行体验。加快完善配套充电桩、加气站以及公交“五小设施”，提高公共交通服务保障水平。

**推动城乡客运一体化发展。**推动城乡客运一体化发展。将公交开通与农村公路建设紧密衔接，持续完善农村公交线网布局，服务乡村振兴。加快建设一批农村公交首末站，优化农村公交站点选址，提升群众出行便捷性。通过线路资源整合、规范服务等方式提高服务质量，促进城乡客运健康发展。

**推动交旅融合深度发展。**以建成宜游城市为目标，创新交旅融合产品，谋划建设华岩、中梁山、九凤山房车露营地，提升乡村旅游品质。开通景区直达公交，完善华岩风景区、九凤山旅行步道建设，构建快进慢游旅游交通体系。

## **第二节 打造开放合作、经济高效的现代物流体系**

统筹抓好现代流通体系建设，持续优化运输结构、运输组织模式，推动物流降本增效，促进人流、物流、资金流、信息流等各类资源要素加速向九龙坡集聚，将交通优势、区位优势转化为经济优势、发展优势。

**持续推进运输结构调整。**大力发展多式联运，推动西彭工业园进港铁路、疏解公路建设，依托黄磛站大力发展铁公

水多式联运，进一步降低物流成本，加速再造一个九龙工业。优化运输组织模式。加快发展大宗货物“公转铁”“公转水”，鼓励“散改集”和中长距离公路货物运输向铁路转移，稳步提升铁路水路货运量。

**努力发展城市配送新体系。**合理设置城市配送车辆停靠装卸相关设施，优化完善城市配送车辆便利通行政策。鼓励发展共同配送、统一配送、集中配送、分时配送等集约化配送模式。利用既有铁路站场，强化公路短驳运输，引导构建公铁联运城市配送新体系。推动城乡货运一体化发展，推进乡镇运输服务站升级改造，提高存量资源利用效率和一体化服务水平，完善年农村配送网络，促进运能共享合作和城乡双向流通。

**加速完善农村三级网络节点体系。**完善区乡村三级寄递物流体系，建设村级邮政快递物流综合服务站，加强资源共享，鼓励交邮交快合作、邮快合作、快快合作等灵活多样的进村模式。完善农村配送网络，改造提升农村寄递物流基础设施，促进运能共享合作和城乡双向流通。引导企业因地制宜培育农村物流服务品牌，推广统一的农村物流服务标识。在有条件地区推广农村“货运班线”、客车货舱承接小件快运等服务模式。着力发展总部经济，以西彭工业园为载体，深化拓展金融、保险、交易、信息咨询等衍生业务，吸引3-5家世界500强、上市企业、行业龙头落户园区，引导各要素加速集聚。

## 第七章 强化创新驱动引领,推动交通运输高质量发展

围绕“三高三宜三率先”发展愿景,坚持创新的核心地位,紧扣“智慧九龙”建设,以科技创新为驱动,有序推进数字设施化、设施数字化进程,加快构建新型交通基础设施网络,大力发展智慧交通、绿色交通、平安交通,有力助推交通高质量发展,全力保障人民群众平安出行。

### 第一节 打造融合共享、智能高效的智慧交通体系

加快交通运输信息化向数字化、网络化、智能化发展,从建设、管理、运营、服务层面展开,深入挖掘人、车、路数字化价值,助力交通产业智慧化升级,构筑全民畅享的数字生活。

**打造高效互联的智慧交通体系。**推进交通运输基础设施、运载装备等基本要素的数字化,交通感知网络与交通基础设施同步规划、同步建设、同步使用。依托成渝高速公路试点研究智慧高速公路建设,打造智慧高速公路新标杆,进一步提升高速公路智慧管理和智慧服务水平。深入5G技术在公路基础设施智能化的应用,打造新一代交通控制网。全力打造智慧化渝昆高铁九龙坡站综合客运枢纽,推动枢纽内安检互认,实现多种交通方式无缝换乘。

**搭建综合交通大数据共享交换平台。**贯彻落实国家大数据战略,推进数据资源开放共享,重点建设九龙坡区交通运输数据资源开放共享平台。充分整合道路运输、综合管理、城市公共交通、铁路交通等交通运输行业全口径数据资源,

实现交通基础性数据的开放共享，推动行业提质增效、转型升级。

**打造智慧出行服务体系。**践行“出行即服务”理念，从实时数据查询、路径规划、组合公共交通工具乘坐到“一码通行”，提供完整的出行服务。继续推进智能候车亭建设，扩大服务范围。将公交、地铁、出租、巴士、共享单车等多个交通运营商信息数据汇聚整合、统筹管理，形成一个规模化的智慧交通信息平台，优化调度系统、调配最优资源。

## 第二节 打造节约集约、低碳环保的绿色交通体系

坚持走“生态优先、绿色发展”之路，将生态环保和可持续发展理念贯穿交通运输发展全过程，全力构建节能环保、生态集约的绿色交通运输体系，实现节能减排与降本增效双赢局面，有力助推碳达峰、碳中和。

**打造节能环保的绿色交通体系。**推动建设生态绿色的基础设施，坚持将生态优先、绿色发展理念融入交通基础设施设计、建设、运营和养护全过程，结合交通强国试点，重点推动建设“美丽公路”，以国省道 G212、S544 为依托，打造公路绿色景观走廊，沿线增设公路服务站充电桩等配套设施。持续推进“两江四岸”治理提升，支撑“美丽航道”建设。

**推广绿色清洁的运输装备。**推广使用电、LNG、氢能源等新能源或清洁能源装备，公交、出租新能源车辆比例 100%，加快区内充电桩的布局规划建设。加速淘汰老旧车辆，深化

高排放车辆限行措施，强化柴油车等污染源治理，降低汽车尾气污染强度。继续推动“两江四岸”船舶污染防治，严格执行船舶强制报废制度，限制高排放船舶使用。

**持续巩固交通污染综合防治。**建立“车—油—路”一体化的交通污染治理体系，开展交通路域环境污染治理、营运车辆污染治理，严格实施国家机动车油耗和排放标准，开展碳达峰、碳中和路径研究，建设扬尘控制示范道路。进一步加强道路交通声环境污染治理，探索使用低噪音沥青等新型技术。统筹利用综合运输通道线位资源和运输枢纽资源，严格岸线审批，探索岸线资源有偿使用，保障资源合理高效利用。积极发展交通行业循环经济，大力推广路面材料再生利用、船舶油污水处理等技术。

### **第三节 打造保障有力、安全可靠的平安交通体系**

坚持人民至上、生命至上，建成交通安全生产支撑保障、安全责任、应急救援三大体系，聚焦防范化解安全生产重大风险，推进安全专项行动，强化重点领域安全监管，确保交通行业安全稳定发展。

**打造保障有力的安全交通体系。**强化交通安全基础设施维护，加快公路安保工程建设，规划实施公路安防设施工程200公里，危桥改造10座，治理公路灾害点20处，乡道及以上公路安全隐患计划完成率100%。

**完善交通安全责任体系。**持续落实“一岗双责”，规范

履职行为，研究建立考核评价、尽职免责和问责机制。加大市场监督力度，积极开展企业主体责任评估和整改升级工作，提升企业安全管理规范化水平。启动交通运输企业安全生产标准化建设工作，制定实施方案，建立月进度报告、定期通报、检查督导和责任追究等制度，强力推进标准化建设。最大限度降低全区交通生产安全责任事故，确保行业安全稳定。

**提升交通应急管理**与救援急救能力。持续完善应急抢险物资保障，加强物资紧急调配、运输能力。坚持分级负责、属地为主的应急响应分级制度，进一步完善道路交通应急处置协同联动机制。加强交通事故救援能力建设，努力实现公路和水上救援半小时内速达。

## 第八章 全面深化改革，健全交通运输发展保障机制

全面加强政府建设，持续推进重大领域改革，推进信用体系建设，强化高素质交通运输人才保障，建立完善政府、市场、社会等多方协作的现代交通运输治理体系。

### 第一节 打造协同高效、规范有力的现代治理体系

坚持法治引领，健全综合交通政策与法规体系，深化行政执法体制改革，深入推进交通运输放管服，提高政务服务效能，推进交通运输治理体系和治理能力现代化。

**深化交通运输法治政府部门建设。**严格落实党政主要负责人履行推进法治建设第一责任人职责，持续深化全面依法治交。坚持依法行政，完善重大行政决策制度，优化重大行政决策程序，完善决策后评估制度。

**深化交通投融资体制改革。**持续应用 PPP、BOT 等多种模式，吸引更多社会资金投入交通，形成权责清晰、主体多元的交通投融资格局。加大公路沿线综合开发力度，探索将交通设施建设与土地开发、资源开发等有机结合，利用土地资源开发收益反哺交通建设。积极研究开展基础设施 REITs 试点工作，通过资产证券化，盘活存量资产、筹集资金，发挥杠杆效益。积极开展新型交通投融资模式研究，拓展交通建设资金来源，形成多元筹资、风险可控的资金保障和运行管理机制。

**持续推进交通运输政务服务改革。**深入推进简政放权，深化交通运输领域“证照分离”改革，配合动态调整交通领

域三级行政权力清单，加强和规范“互联网+监管”等事中事后监管。创新行政管理和服务方式，推动交通行业行政许可整合管理服务平台建设，助力“互联网+政务服务”和行业审批“一网通办”和“跨区县通办”。

**推进交通信用体系建设。**加强交通运输重点领域的信用建设，建立公共交通驾驶员、乘务员、网约车平台、从业人员、道路联网售票平台信息数据库，根据相关管理办法，对从业人员的违法违规行为录入信用系统，进一步健全信用激励与惩戒制度。加强政务诚信建设，建立政务诚信监测治理体系。

## **第二节 打造专业引领、精细科学的管养护理体系**

坚持“建管并重”的行业发展理念，不断提升养护重视程度，加强养护顶层设计，优化体制机制，健全养护管理体制体系，提升管理养护能力，矢志建设人民满意交通。

**提高公路水路养护成效。**加强日常养护实施力度，加大预防性养护实施、投资力度，推动全区路况水平提质升级，次差路段总里程逐年减少。适时开展修复养护工程，确保公路处于良好技术水平，实现普通国道平均路面使用性能系数达到 87，普通国省道优良路率达到 85%，加强应急养护物资与技术储备，提高公路防灾、减灾能力。加强长江高等级航道达标养护，发挥高等级航道骨干作用。

**积极开展养护管理专项行动。**持续推进智慧服务区、星级服务区建设，加密高速公路“司机之家”布局。开展船舶

碰撞桥梁隐患治理专项行动，规划对高等级航道跨江特大桥实施防船撞整治，持续开展绕城以内建筑控制区内违法建筑清理，全面提升路域环境。

**完善养护管理体系。**全面落实农村公路区、乡、村三级“路长制”工作，完善干线公路及农村公路管理养护质量监督和考核管理办法，建立健全公路管理养护绩效评价机制。强化养护工程监管，研究制定日常养护管理细则及养护工程质量监督管理办法，明确养护作业标准和质量标准。

**加大治超及路产路权保护力度。**建立“区有路政员、乡有监管员、村有护路员”三级路产路权保护队伍。加强超限执法、非现场执法设施建设，规划建设一批动态监控检测系统。

### 第三节 打造精良专业、创新奉献的人才队伍体系

认真落实“着力聚集爱国奉献的优秀人才”重要指示精神，健全交通运输行业技能人才培养、使用、评价、激励制度，加快建设交通强国提供技能人才支撑。

**继续实施“人才强交”战略。**加大复合型人才和高层次人才的培养引进力度。实施交通领域领军人才与高层次人才培养工程，凝聚和培养高端科研人才，推进创新型人才队伍建设。

**创新交通人才保障机制。**对重大人才工程的实施提供资金和项目保障。鼓励校企合作、产教融合，培养支撑新时代交通强国建设的技术技能人才。

**优化队伍结构。**加强创新型、应用型、技能型人才培养，打造能适应新时期行业转型发展需要的高素质专业化交通人才队伍。弘扬劳模精神、工匠精神，完善人才引进、培养、使用、评价、流动、激励体制机制和以社会主义核心价值观引领行业文化建设的治理机制。

## 第九章 环境评价

### 第一节 环境影响分析

**生态影响分析。**规划航道整治、港区码头建设以及铁路、公路跨河桥梁工程将对水域生态系统产生一定不良影响，工程完工后随着泥沙的淤积，这种影响将逐步消失。交通发展会带来一系列不利影响，如噪声污染、大气污染、占地拆迁等。规划中铁路、公路等项目为线性工程，容易对生态功能区造成分割，影响部分区域的生态完整性，对线路范围内的生态系统造成一定的影响，但是由于路基宽度有限，对生态功能影响较小，不会造成区域生态功能的整体退化。

**主要生态敏感区影响分析。**部分交通项目临近自然保护区保护范围，应当采取措施尽量减轻工程施工对自然保护区内保护动物及自然保护区生态环境的影响。在规划实施过程中，应重视交通项目的选址选线，尽量避让风景名胜区的核心景区，尽量避让森林公园植被良好的中心区域，应尽量避让湿地公园范围。若无法避让，应增加桥梁、涵洞工程，施工期禁止向湿地范围排放生产废水，避免造成湿地生态系统功能的退化。

**水环境影响分析。**本次规划中包含水运项目，项目主要是工程挖方可能对地下水环境产生影响，由于码头项目挖方深度较浅，一般只是对表层的潜水产生影响，对深层的承压水不会造成污染，且占地范围有限，污染物质较简单，通过土壤的过滤作用，对地下水水质的影响较小。

**环境空气影响分析。**“十四五”综合交通规划实施后，各种运输方式仍会对环境空气造成影响。如公路行驶车辆尾气、船舶烟气、枢纽站场汽车尾气等。均采用清洁能源、安装油烟净化装置等措施控制，其影响很小。

**声环境影响分析。**铁路项目运营期产生的噪声主要是牵引动力噪声、轮轨噪声和空气动力性噪声，对沿线的居民点、村庄的声环境造成影响。公路项目运营期产生的噪声主要由动力噪声和轮胎噪声两部分构成。水运项目对运营期产生的噪声主要是船舶运行噪声，包括发动机噪声和鸣笛噪声及港口码头运行的生产设备噪声。

## 第二节 环境影响对策

**生态环境方面。**公路、铁路对山地森林生态系统、水域生态系统、农业复合生态系统、城市生态系统、村镇生态系统分别采取生态恢复、挡土墙路堤、桥梁穿越、占补平衡补偿等措施、减轻对生态环境的影响。

**水环境方面。**公路服务区、收费站等沿线设施产生的生活污水，若其附近有城市污水管网，则经生化池处理后就近接入管网，送城市二级污水处理厂处理或处理达标后回用于沿线绿化，不外排。舱底油污水送船舶污水接收船或岸上的油污水接收单位接收处理。正常工况下工程对地下水影响较小，在风险事故状态下及时采取封闭、截流等保护措施。

**环境空气方面。**沿线服务设施及枢纽站场采用清洁能源，

不得设置燃煤锅炉。公路运营期间，加强道路管理和路面养护，保持道路良好运营状态，并加强绿洲路段公路两侧的植树绿化。对于通用机场油罐区，其油气挥发控制措施主要包括清洁生产技术和污染控制措施。清洁生产技术主要包括密闭装车回收油气技术等措施。污染控制措施主要包括油类分类储存管理、喷淋降温等，并加强管理，做好设备维修与维护，防止跑冒滴漏，减少挥发性烃类气体。

**声环境方面。**在铁路、公路建筑控制区以内应按有关规定限制建设新的敏感建筑物，特别是居民住宅建筑物等。在铁路、公路沿线附近的居民区、学校、医院等声环境敏感目标，当交通噪声对其有严重干扰时，应在相应的铁路、公路的路侧设置声屏障。港口码头项目疏港道路设置减速带、限速标志和禁止鸣笛标志，控制运输车辆行驶速度，降低交通噪声。

## 第十章 “十四五”资金匡算与规划效果

### 第一节 资金需求

“十四五”综合交通规划总投资约为 135.7 亿元，铁路投资 80.6 亿元，公路投资 46.3 亿元，内河航运投资 6 亿元，综合交通枢纽投资 2.1 亿元，智慧交通投资 0.8 亿元。

表 10-1 九龙坡区“十四五”交通规划投资表

项目类型	项目总投资（亿元）	“十四五”规划投资（亿元）
铁路	121	80.6
高速公路	8	8
普通公路	38.3	38.3
水运	6.0	6.0
交通枢纽	2.8	2.1
智慧交通	0.8	0.8
合计	<b>176.8</b>	<b>135.7</b>

### 第二节 规划效果

通过建设“互联互通、功能完善、便捷高效”的综合交通网络，九龙坡区将成为成渝地区双城经济圈重要节点城市，实现以交通优势提升区位优势、彰显战略优势，促进产业、人口及各类生产要素加快向九龙坡集聚，推动九龙坡在成渝地区双城经济圈建设中率先崛起、率先引领。

**对外通道更加完善。**通过渝昆高铁、成渝铁路改造、成

渝高速加宽、航道整治等一批重大项目实施，到 2025 年，九龙坡铁路营业里程、高速公路通车里程分别达到 78 公里、31 公里，“一千多港”航道港口体系基本形成，全面支撑四向综合运输通道，全方位、高标准对接成渝地区双城经济圈、一区两群，深度融入“一带一路”、长江经济带、陆海新通道等国家战略，实现“半小时周边”交通目标。

**内部网络更加畅通。**通过轨道交通 5 号线、白市驿隧道、陶家隧道等一批项目有序实施，九龙坡东西部交通更加顺畅。通过升级改造国省道 37.4 公里，新改建农村公路 155 公里，九龙坡内部交通网络更加完善，交通内循环更加畅通，基本实现村际双车道的目标，实现旅游景区、产业园区至少有 2 条对外通道，衔接的公路等级不低于三级水平，区域内景区、园区、乡镇实现 30 分钟内连接高速公路，交通对产业、城镇、旅游的支撑更加有力。

**枢纽衔接更加顺畅。**综合客运枢纽体系基本成型，成渝铁路改造沿线的鹅公岩、黄桷坪、铜罐驿、西彭、黄磛等客运站有序实施，综合客运枢纽实现多种交通方式立体零距离换乘。建成黄磛作业区一期工程，打造成为九龙坡区铁公水多式联运示范工程。黄磛作业区等进港铁路、公路建设有序推进，枢纽集疏运体系更加完善。

**运输服务更加高效。**依托成渝铁路改造开行公交化列车，新开一批城际公交，优化调整一批公交线路、建设一批公交

站场、投放一批电动公交车，公共交通客运服务水平明显提升。货运市场规模化、集约化水平不断提升，多式联运初显成效，农村三级物流体系基本成型，持续巩固邮政“村村直通邮”、快递“村村有网点”。智慧绿色安全保障能力大幅提升，行业治理体系更加规范高效。

## 第十一章 保障措施

**加强组织领导。**争取建立区内高规格的统筹协调机制，成立由区领导担任组长的“十四五”交通发展工作领导小组，整合各部门各单位力量，齐抓共管，形成合力。推动建立九龙坡区与重庆高新区、璧山区、江津区等区域交通规划建设协同工作机制，按照“统一谋划、一体衔接、互联互通、协同管理、共享共治”的思路，促进区域交通一体化发展。同时，建立规划动态调整机制，加强规划实施的跟踪分析，根据交通运输发展中出现的新情况、新问题适时调整规划和相关政策，增强规划的可操作性。

**加大政策支持。**加大汇报衔接力度，强化《九龙坡区综合交通运输“十四五”发展规划》与《重庆市综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》等上位规划的对接，主动争取更多项目纳入国家和市级规划。探索优化项目前期工作流程，深化重大项目方案研究，与国土空间规划等同步对接，保障重大基础设施项目用地需求。统筹处理好生态环境保护与交通发展的关系。

**拓展投融资渠道。**联合周边区积极争取国家及市级政策倾斜和资金扶持。在积极争取国家资金补助基础上，深化交通投融资改革，增强可持续发展能力，完善政府主导、多元筹资、风险可控的资金保障和运行管理体制，加强区级资金、

资源、资产的统筹和管理，发挥资金合力和放大效益。鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道，积极引导社会资本参与交通建设，强化风险防控机制建设。