

四川省人民政府办公厅文件

川办发〔2011〕62号

四川省人民政府办公厅 关于印发四川省“十二五”综合交通 建设规划的通知

各市（州）人民政府，省政府有关部门、有关直属机构，有关单位：

《四川省“十二五”综合交通建设规划》已经省政府同意，现印发给你们，请认真贯彻落实。

二〇一一年十月二十八日

四川省“十二五”综合交通建设规划

交通运输是国民经济和社会发展的基础。按照国民经济和社会发展的要求,深入贯彻落实科学发展观,构建便捷、安全、经济、高效的综合交通运输体系,充分发挥各种运输方式的技术经济优势,形成布局合理、功能完善、结构优化的一体化交通运输有机整体,对加快推进新型工业化新型城镇化互动发展、加快建设西部经济发展高地、全面建设小康社会具有十分重要的意义。

“十二五”时期是四川省建设西部综合交通枢纽的关键时期,根据《四川省国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》、《西部综合交通枢纽建设规划》,制定《四川省“十二五”综合交通建设规划》。

一、“十一五”发展回顾

“十一五”时期,是四川交通运输投资规模最大、发展速度最快、能力提升最多的5年,交通运输业实现了历史性突破。全省交通基础设施建设实现跨越式发展,灾后恢复重建任务基本完成,运输能力紧张状况总体缓解,运输保障能力明显增强,管理服务水平整体提升,体制改革不断深化,综合交通运输体系进一步完善,西部综合交通枢纽建设取得突破性进展。

(一)交通基础设施建设成绩显著。

“十一五”全省交通基础设施固定资产投资完成3102.5亿元,是“十五”完成投资的3倍以上。5年间,各种运输方式新增网络

里程近 16 万公里。快速铁路和客运专线大规模开工建设。高速公路网络加快形成,国省干线公路、农村公路技术标准和通行状况明显改善。内河航道和港口建设加速推进。干支机场体系和航线网络初具规模。成都地铁加快建设。管道运输网络进一步完善。邮政服务能力显著增强。

2007 年底,省委、省政府作出建设西部综合交通枢纽的重大战略部署,3 年多来交通基础设施固定资产投资超过 2400 亿元,占“十一五”交通建设总投资的 80%。先后开工建设成绵乐、成渝、兰渝等 23 个铁路项目,总里程超过 2500 公里。先后开工建设广陕、广甘、达陕等 30 个高速公路项目,总里程达 3137 公里。长江宜宾以下航道实现千吨级船舶昼夜通航,集装箱吞吐能力提升到 100 万标箱。双流机场第二跑道建成投用,成为全国第六个旅客吞吐量超 2000 万人次和第四个启用第二跑道的区域性枢纽机场。西部地区第一条地铁成都地铁 1 号线建成通车。

专栏一 “十一五”时期交通基础设施建设					
指标	单位	2005 年	2010 年	五年增长	
				绝对值	增长率(%)
综合交通网总里程	万公里	13.2	29.2	16	121.2
其中 铁路营业里程	公里	2960	3549	589	19.9
快速铁路	公里	0	740	740	—
复线率	%	13.4	33.0	19.6	146.3
电气化率	%	68.3	80.0	11.7	17.1
公路通车里程	万公里	11.5	26.6	15.1	131.3
高速公路	公里	1759	2681	922	52.4
乡镇通沥青(水泥)路率	%	59	90.2	31.2	52.9
建制村通公路率	%	90.5	98.4	7.9	8.7
内河三级及以上高等级航道里程	公里		228		
油气管道里程	公里		14034		
城市轨道交通运营里程	公里	0	18.5	18.5	—
民航机场数	个	10	11	1	10%

（二）灾后恢复重建任务基本完成。

受“5·12”汶川特大地震影响，全省灾区部分交通基础设施遭到毁灭性破坏，在克服震后次生灾害频发，特别是2010年“8·13”特大山洪泥石流等困难的情况下，按照“三年任务两年基本完成”的灾后恢复重建要求，全面打通灾区生命线通道，成都至都江堰铁路、都江堰至映秀高速公路等一大批交通基础设施恢复重建项目提前建成并投入使用，灾区交通运输条件得到充分改善，服务水平已达到或超过震前水平，交通运输保障能力显著增强，为抗震救灾和重建美好新家园发挥了重要作用。

全省纳入《四川省汶川地震灾后恢复重建规划项目实施计划（中期调整）》的交通基础设施灾后恢复重建项目共212个，总投资1219.71亿元。截至2010年底，已开工210个，占规划项目个数的99.06%，完成投资1010.83亿元，占规划投资的82.87%，基本完成交通灾后恢复重建目标任务。

（三）运输能力与服务水平大幅提升。

随着铁路、高速公路、水路等进出川通道加快建设，民航机场布局 and 枢纽功能逐步完善，跨区域交通运输能力大幅提高，大大缩短了与东中部地区间的时空距离。主、次级枢纽和重要节点城市之间的快速交通网络逐步形成，交通时效性、便捷性和舒适性显著提升。农村公路加快建设，交通网络覆盖范围继续扩大，农村客货运输普遍服务深度、广度和水平有了极大提高。客货运输量和周转量保持快速增长，各种运输方式发挥各自优势，加强协作配合，

综合交通运输能力和服务水平显著提高,出行的选择性不断增加。

(四)体制改革进一步深化。

交通基础设施建设体制改革取得新进展。加强与铁道部的部省合作,坚持部省共建、省市共建的原则,进一步完善部、省、市共同出资合作建设模式。加强沟通和协调,全省形成合力,加快推进铁路前期工作和工程建设。加强与中国民航局全面合作,加快航空枢纽建设,发展航空经济,共同推进民航业快速发展。搭建投融资平台,筹集交通建设资金,组建省铁路产业投资集团公司、省交通投资集团公司,深化机场管理体制改革,整合全省机场资源,以干带支,做大做强省机场集团公司。拓宽融资渠道,采用 BOT 方式建设 13 条高速公路(18 个项目),总里程 1914 公里,吸纳社会资金 1376 亿元,通过发行企业债券筹集资金 80 亿元,通过发行中期票据、短期融资债券筹集资金 66 亿元,成渝公司 A 股成功上市,募集资金 18 亿元。实施税费体制改革,取消公路养路费等 6 项费用。

“十一五”时期,特别是加快西部综合交通枢纽建设以来,全省综合交通运输网络里程明显增加,服务水平显著提高,交通运输对经济社会快速发展的“瓶颈”制约有所缓解,但仍未得到根本扭转。存在的主要问题是:交通基础设施总量仍然不足,技术标准偏低。对外通道不畅,内部网络不够完善,网络覆盖广度和深度不足。综合交通系统结构性矛盾突出,地区间交通发展不平衡,民族地区、革命老区和贫困地区交通发展较为滞后,各种运输方式之

间、城市内部交通与对外交通之间衔接不尽协调,主要干线运输通道和城市交通拥堵日益凸显。运输成本较高,运输市场体系亟待健全。

二、“十二五”形势和要求

经过改革开放特别是实施西部大开发 10 年以来,四川经济社会稳步快速发展,经济实力逐步增强,各种运输方式的网络、线路、站场和技术装备达到一定规模和水平,具备了进一步加快发展的良好基础和有利条件。“十二五”时期,全省综合交通运输发展面临国家深入实施西部大开发战略机遇,必须科学判断和准确把握发展趋势,积极应对各种困难和挑战,适应新形势和新要求,为建设西部经济发展高地发挥先导性、基础性、支撑性作用。

(一)适应经济平稳快速发展。随着西部大开发战略的深入实施,四川国民经济和社会快速发展,经济总量将迈上新台阶。我省将加快推进成渝经济区建设和规划建设天府新区,加快推进新型工业化新型城镇化互动发展,围绕产业园区、产业聚集、产业新城三个层次,推进产城互动发展,加快培育区域性中心城市和“四大城市群”,支撑和带动“五大经济区”发展。同时,随着我省进一步扩大对外开放,全面加强区域经济交流合作,城乡居民消费结构优化升级,机动车保有量迅速增长,进出川和城际间客货运需求将保持快速增长,居民出行需求呈多层次、多样化发展,长途高附加值货物运输量占货运总量比重将明显提高,迫切需要构建完善的综合交通运输网络。

(二)促进社会和谐稳定发展。“十二五”时期,我省将着力保障和改善民生,统筹城乡建设,推进革命老区、贫困地区加快发展和藏区、彝区跨越式发展,实现富民和强省的有机统一,促进社会和谐发展。全省综合交通运输体系建设必须适应这一要求,充分发挥引导区域空间合理布局和统筹城乡协调发展的作用,扩大快速客、货运输系统覆盖范围,着力提高农村公路的通达深度和通畅水平,大力提高基本公共服务能力和均等化水平,提高运输服务质量和水平,改善出行条件。

(三)实现全面可持续发展。在经济社会加快发展的过程中,全省面临的资源环境约束不断加大,不协调、不可持续问题依然突出。按照建设资源节约型、环境友好型社会的要求,必须加快转变交通运输发展方式。综合交通运输体系建设应把保护环境、节约资源摆在更加突出的位置,加强统筹规划,调整运输结构,优化布局,完善网络,合理配置交通资源,提升技术水平,加强运输管理,降低能耗,实现综合交通运输的可持续发展。

三、“十二五”需求预测

“十二五”期间全省客货运输需求将保持较快增长,在“量”上继续保持旺盛需求的同时,在“质”上也将更加多元化,进出川客货运需求与省内各经济区间的客货运需求也将呈现快速增长的趋势。

(一)客货运输需求。到 2015 年,预计客运量达到 33.4 亿人次,比 2010 年增长 36.9%,年均增长 6.5%。客运周转量达到

1662.7 亿人公里,比 2010 年增长 34.7%,年均增长 6.1%。货运量达到 23.7 亿吨,比 2010 年增长 76.9%,年均增长 12.1%。货运周转量达到 3013.6 亿吨公里,比 2010 年增长 76.2%,年均增长 12.0%。

(二)通道运输需求。“十二五”期间,北向通道仍然是全省客货运输进出川的最主要通道,但随着东向、南向进出川通道的进一步完善,四川与重庆、贵州、云南以及华东华南地区的客货运量相应增加,北向通道客货运量所占比例将有所下降,东向、南向进出川通道的客货运量比例将有所提高,西向通道基本维持不变。北、东、南、西四个方向进出川通道客、货运量所占比例分别约为 41%、25%、27%、7% 和 40.5%、24.5%、28%、7%。

(三)省内经济区间运输需求。成都、川南、攀西、川东北、川西北五大经济区间的客货运量表现为以成都为中心,向其他经济区辐射的分布形态,其中成都经济区客货运量约占全省总量的 60%,并且成都与川南经济区间的客货运量所占比例较大。随着区间交通网络的完善,区间性的运输需求将较快增长。

专栏二 “十一五”时期主要运输量完成及“十二五”期末主要运输量预测					
指标	单位	2010 年	“十一五”年均增长率(%)	2015 年	“十二五”年均增长率(%)
客运量	亿人次	24.4	7.4	33.4	6.5
旅客周转量	亿人公里	1234.8	7.0	1662.7	6.1
货运量	亿吨	13.4	13.8	23.7	12.1
货物周转量	亿吨公里	1710	13.7	3013.6	12.0

四、指导思想、基本原则与发展目标

(一)指导思想。以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,坚持以科学发展为主题,以加快转变经济发展方式为主线,抓住新一轮西部大开发等重大机遇,坚持运输通道和枢纽建设并举,交通基础设施建设与运输管理服务并重,完善综合交通基础设施网络,提升运输服务能力和技术装备水平,构建便捷、安全、经济、高效的综合交通运输体系,基本建成西部综合交通枢纽,为建设西部经济发展高地和全面建设小康社会提供有力支撑和保障。

(二)基本原则。

按照加快转变交通运输发展方式和构建综合交通运输体系的要求,“十二五”时期,综合交通发展要坚持和遵循以下原则:

——转变方式,适度超前。由各种运输方式独立发展向综合协调发展转变,由依赖要素投入发展向要素投入、科技进步、体制机制创新并举发展转变。着眼于全面建设小康社会和构建西部经济发展高地的总体部署,在满足现阶段客货运输需求的基础上,使运输供给能力适度超前,基本适应全省经济社会快速发展的需要。

——统筹兼顾,合理布局。与区域经济发展格局、城市群发展、资源分布与产业布局、应对自然灾害等要求相适应,合理布局不同区域、不同层次的综合交通运输通道和交通枢纽,统筹区域协调发展,实现主、次级枢纽和重要节点城市之间,枢纽内部各种交通方式之间的顺畅连接、高效运行。

——优化结构，一体服务。因地制宜，发挥各种运输方式的优势，促进各种运输方式在区域和城市的协调发展。以市场为导向，合理配置交通运输资源，促进各种运输方式的运力匹配和有效衔接，发展一体化运输服务，实现交通运输的便捷换乘、安全高效。

——以人为本，民生优先。统筹城乡交通运输协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化。加强交通安全监管和应急保障能力建设，提升综合交通运输体系的安全性、抗灾能力和突发事件的应急处置水平，提供安全可靠的运输服务。大力发展公共交通，提升综合交通管理能力和服务水平，缓解交通拥堵，满足人民群众更高层次的交通出行需要。

——尊重自然，节能环保。尊重自然发展规律，在加快发展综合交通运输体系的同时，把节约集约利用自然资源和保护环境贯穿于交通基础设施、技术装备、管理服务的各个环节，推进综合交通运输体系绿色、可持续发展。

（三）发展目标。

到 2015 年末，基本贯通国家《中长期综合交通网规划》“五纵五横”综合运输大通道四川段部分，加快融入国家快速铁路网和高速公路网。综合交通网络规模进一步扩大，形成畅通周边省市，通达京津冀、长三角、珠三角、北部湾等经济区的快捷运输通道，建成覆盖全省主要城市的快速交通网络，主、次枢纽及重要节点城市枢纽功能明显增强，衔接顺畅、转换高效的综合交通枢纽作用开始显现，提供便捷、安全、经济、高效的运输服务，基本建成贯通南北、连

接东西、通江达海,承接华南华中、连接西南西北、沟通中亚东南亚的西部综合交通枢纽。

铁路。力争新增铁路新线 2500 公里,其中快速铁路 2200 公里,进出川铁路 4 条,通车总里程达到 6000 公里,形成 11 条进出川铁路大通道。实现成都至重庆 1 小时左右通达,至西安、兰州、贵阳等周边省会城市 4 小时左右通达,至环渤海、珠三角和长三角地区 8 小时左右通达。

公路。新增高速公路通车里程 3700 公里,进出川高速公路 11 条,通车总里程达到 6350 公里,形成 18 条进出川高速公路大通道,基本实现高速公路网络化。累计建设干线公路 14162 公里,其中建成二级及以上公路 8300 公里,干线公路等级水平显著提高,新改建农村公路 9.3 万公里,农村公路网络进一步完善,科学化管养体系基本建立。国家公路运输枢纽客、货运站场建设全面展开,基本形成以国家枢纽为龙头,次级枢纽为支撑,县乡站场为节点的道路运输站场体系。

水路。新增三级及以上高等级航道里程 316 公里,三级及以上高等级航道达到 544 公里,新增集装箱吞吐能力 150 万标箱,集装箱总吞吐能力超过 250 万标箱。“四江六港”水运基础设施基本建成,进出川水运主通道通过能力和港口集装箱吞吐能力全面提升。

民航。新增支线机场 3 个,国际航线 22 条以上,开工建设成都新机场,基本形成以成都国家级国际航空枢纽和西部地区门户

枢纽为中心,干支结合的民用机场布局网络体系和较为完善的省际、国内干线和国际客货运航线网络。

管道。新增石油管道 1939 公里,天然气管道 2660 公里,形成较为完善的石油天然气管道网络,全省油气供应保障能力大幅增强。

地铁。新增城市地铁 90 公里,建成成都市区地铁线网主骨架,形成立体化城市公共交通体系,城市居民出行质量大为改善。

邮政。补建空白乡镇邮政局所 1149 个,基本实现全省乡镇邮政局所全覆盖,邮政普遍服务能力和水平显著提高。

专栏三 “十二五”期末交通基础设施发展目标				
指标	单位	2010 年	2015 年	五年增长率 (%)
综合交通网总里程	万公里	29.2	33	13.0
其中 铁路营业里程	公里	3549	6000	69.1
快速铁路	公里	740	2940	297.3
复线率	%	33.0	60	81.8
电气化率	%	80.0	90	12.5
公路通车里程	万公里	26.6	30	12.8
高速公路	公里	2681	6350	136.9
具备条件的乡镇通沥青(水泥)路率	%	90.2	100	10.9
建制村通沥青(水泥)路率	%	55.3	75	35.6
内河三级及以上高等级航道里程	公里	228	544	138.6
油气管道里程	公里	14034	18633	32.8
城市轨道交通运营里程	公里	18.5	108	483.8
民航机场数	个	11	14	27.3

五、发展任务

(一)加快建设进出川综合运输大通道。加快客运专线、快速铁路、高速公路和高等级航道等进出川综合运输大通道建设,连接

成都主枢纽与 20 个区域性次级枢纽和重要节点城市,直接服务“四大城市群”和“五大经济区”,形成畅通周边省市,通达京津冀、长三角、珠三角、北部湾等经济区的东西南北四个方向的进出川综合运输大通道。加快成都国家级国际航空枢纽和西部地区门户枢纽建设,积极开辟新的国际国内航线,大力推进国际货运航空发展,架设内陆对外开放的空中桥梁。

1. 铁路。

全方位打通进出川铁路大通道,增强路网灵活性,形成以客运专线、快速铁路、提速干线为主体,覆盖范围广、通道能力强、布局完善的区域快速铁路网。

以成都主枢纽为中心,加快建设以西成客专、成兰、兰渝铁路为主干线的连接陕西、甘肃的北向通道,以成渝客专、成遂渝铁路为主干线的连接重庆的东向通道,以成贵客专、成昆、隆黄铁路为主干线的连接贵州、云南的南向通道,以川藏铁路为主干线的连接西藏的西向通道。通过欧亚陆桥通道和泛亚铁路连接欧洲、中东及东南亚。到 2015 年,力争新增成渝、兰渝等 4 条进出川铁路,形成 11 条进出川铁路大通道。

专栏四 进出川综合运输大通道重点铁路项目

建成成都至重庆铁路客运专线、兰州至重庆铁路、成昆铁路扩能成都至峨眉段、成都至雅安铁路、遂渝铁路增建二线等项目。力争建成西安至成都铁路西安至江油段、成都至贵阳铁路乐山至贵阳段等项目。加快建设成都至兰州铁路等项目。新开工建设川藏铁路雅安至康定(新都桥)至昌都段、成昆铁路扩能峨眉至广通段、隆黄铁路(内江至叙永段扩能改造,叙永至毕节段)等项目。加快川青铁路成都至马尔康至格尔木段、昭通至攀枝花至丽江铁路、成都至西宁铁路等项目前期工作,适时开工建设。

2. 公路。

加快进出川高速公路大通道建设,全面建成国家高速公路网规划项目四川部分,实现主要进出川通道由普通公路向高速公路的跨越,显著提升通行和安全保障能力。

建成广元至陕西界、广元至川甘界、达州至陕西、巴中至桃园等高速公路,新增4条与陕西、甘肃相接的北向通道。建成成都至安岳至重庆、南充至大竹至梁平、达州至万州、宜宾至泸州至重庆等高速公路,新增4条与重庆相接的东向通道。建成纳溪至贵州界、攀枝花至丽江、成都至自贡至泸州至赤水等高速公路,新增3条与贵州、云南相接的南向通道。到2015年,新增11条进出川高速公路,形成18条进出川高速公路大通道。

专栏五 进出川综合运输大通道重点公路项目

建成成都至自贡至泸州至赤水、雅安至泸沽、纳溪至贵州界、攀枝花至丽江、内江至遂宁、广元至陕西、广元至川甘界、达州至陕西、广元至南充、成都至南部、巴中至南部、巴中至桃园、成都至什邡至绵阳、达州至万州、巴中至达州、成都至安岳至重庆、遂宁至资阳至眉山、宜宾至泸州至重庆、绵阳至遂宁、乐山至自贡、南充至大竹至梁平、映秀至汶川、雅安至峨眉至乐山等高速公路。

加快仁寿经沐川至金沙江岸、乐山至汉源、宜宾至叙永、叙永至古蔺至习水、汶川经川主寺至川甘界、绵阳至九寨沟、巴中至广安至重庆界、自贡至隆昌、汶川至马尔康、雅安至康定等高速公路前期工作,力争开工建设。

3. 水路。

实施“四江六港”水运通道和港口建设,全面提升水运通道通行能力和内河港口客货运吞吐能力,打造“畅通、高效、绿色、安

全”的内河航运。以长江黄金水道为主轴,以岷江(乐山至宜宾)、嘉陵江内河高等级航道为干线,以渠江、岷江中段(成都至乐山)、涪江、沱江、赤水河、金沙江等航道为补充,构建“一横两纵六线”的内河航道体系。加强长江川境段、嘉陵江川境段、岷江、渠江等航道整治和渠化梯级改造,推进岷江航电综合开发。加快主要港口的专业化、规模化、现代化建设,着力打造泸州—宜宾—乐山和广安—南充—广元两大港口群。

专栏六 进出川综合运输大通道重点水路项目

内河航道。继续推进长江川境段泸州至宜宾 228 公里航道通过能力提升,完成宜宾至水富 30 公里三级航道整治。全面实施岷江乐山至宜宾段航电综合开发,建成乐山至宜宾三级航道 162 公里。全面完成嘉陵江川境段 534 公里航道渠化建设,建成苍溪、亭子口 2 个航电枢纽,完成嘉陵江航运配套工程建设。完成渠江广安段航运工程建设,研究建设渠江风洞子航电枢纽。共渠化航道 242 公里,整治航道 410 公里。

港口码头。建设泸州港多用途码头二期续建工程、宜宾港志城作业区一期工程、乐山港老江坝作业区一期工程、广安港新东门作业区一期工程、南充港都京作业区一期工程、广元港多用途码头一期工程、金沙江库区码头等项目,新增港口泊位 28 个。

4. 民航。

巩固和强化现有双流机场区域性枢纽机场优势,全力推进成都国家级国际航空枢纽和西部地区门户枢纽建设,充分发挥国家重要航空枢纽和西部地区门户枢纽功能,建成“一个枢纽,三个网络”,即成都国家级国际航空枢纽和西部地区门户枢纽,省内及周边省(区、市)省际航线网络,国内大中城市干线网络,面向欧洲、

美洲、南亚和东南亚的国际客货运航线网络。到 2015 年,全省通航机场达到 14 个,全省机场直接通航城市超过 108 个,航线超过 150 条,全省机场旅客吞吐量达到 6000 万人次,货邮吞吐量 155 万吨,其中成都机场旅客吞吐量达到 5000 万人次,货邮吞吐量 150 万吨。

加快支线航空和通用航空发展。加快旅游机场建设,迁建和改扩建部分支线机场,完善支线机场布局网络体系,促进干线、支线机场协调发展。积极培育支线航空市场,进一步落实和完善支线机场和支线航班补贴政策,引导鼓励航空公司开辟更多的支线业务,完善支线航线网络。开展通用机场和直升机起降点的布局规划工作,优化通用航空的运营环境。

专栏七 进出川综合运输大通道重点民航项目

建成双流国际机场第二跑道和新航站楼工程,并全面投入使用。加快成都新机场前期工作,争取全面开工建设。建成九寨黄龙机场三期扩建、西昌机场扩建、南充机场扩建、阿坝红原机场、稻城亚丁机场。新开工乐山机场,迁建宜宾、泸州、达州机场。加快甘孜机场前期研究论证工作,适时开工建设。加快遂宁、阆中等通用机场前期研究论证工作,适时开工建设。

5. 管道。

加快油气管道建设,进一步完善全省油气管网结构。积极支持建设省外进川油气管道,提高全省油气供应保障能力,填补供应缺口。加快连接几大重点产区和消费中心的省内油气管道建设和现有管道改造,拓展油气支线网络,提高对省内石油天然气的输

送、调度能力。

专栏八 进出川综合运输大通道重点管道项目

建设宁夏中卫至贵阳天然气联络线(四川段),北外环、楚雄至攀枝花至西昌、川东北至川西、大邑至青白江至德阳等天然气管道。建设兰州至成都原油管道,成都至乐山、内江至宜宾、泸州至成都、成都至遂宁至南充至广安至达州、昆明至攀枝花至西昌等成品油管道。

(二) 完善内部交通网络。

1. 城际快速网络。以快速铁路和高速公路为骨干,国省干线公路为辅助,推进多层次城际快速交通网络建设。在成都主枢纽与次级枢纽及重要节点城市之间,在利用进出川大通道的基础上,新建快速铁路和改造既有铁路,建设成都至周边的高速公路放射线,形成城际快速通道。在区域性次级枢纽和重要节点城市之间,建设城际铁路、高等级公路和重要城市过境高速,提高区域间经济干线技术等级,实现城市间快速连接。

2. 地方铁路。科学合理制定建设规划,加快地方铁路建设。整合既有资源,构建地方铁路局部网络,拓展服务范围,形成国家铁路网的重要补充和地方经济发展的重要支撑。加强建设通往煤炭、矿产、旅游等资源富集地区,以及物流园区、港口、重要物资仓储设施等货物聚集地的铁路,提高大宗物资运输能力,促进地方资源开发和经济社会发展。

3. 干线公路。以提升等级、完善路网、改善路况、健全管理为重点,充分发挥干线公路在各级公路网和各种运输方式间的承接作用。加快建设连接重要旅游目的地、重要旅游景区和重要资源地的干线公路,大力推动民族地区、革命老区和贫困地区公路建设

和发展。进一步提高国省干线和经济干线高等级公路比例,新改建国省干线和经济干线 1.4 万公里,实施干线公路大中修养护工程,全面提升技术水平和通行能力。

4. 农村交通。依托干线公路,以县城为中心,完善覆盖乡镇、建制村的农村公路网络,服务民生,使农民群众享受到安全和便捷的运输服务。提高农村公路通达深度和覆盖广度,切实改善农村公路通行能力和服务水平,基本完成通乡通畅、通村通达、农村断头路建设工程。继续实施通村通畅建设,新建和改建农村公路 9.3 万公里,启动山区和丘陵地区重要乡镇联网路,平原地区新农村综合体、示范片和农业产业园区的延伸线建设。完善农村道路配套,继续实施农村危桥、渡口、渡船改造,加快农村客运发展。加大农村安全保障投入,提高农村公路抗灾能力,切实改善农村出行条件。

专栏九 内部交通网络重点项目

铁路。建成绵阳至成都至乐山客运专线、巴中至达州铁路等项目。新开工建设成渝铁路成都至内江段扩能改造、绵遂内自宜城际铁路、广元至巴中铁路扩能改造等项目。加快乐山至自贡至泸州、宜宾至泸州城际铁路等项目前期工作,适时开工建设。建成叙永至大村铁路。加快连界至乐山、九寨沟旅游支线铁路等项目前期工作,适时开工建设。

高速公路。建成广陕广巴连接线、广南广巴连接线、绵阳绕城高速公路。加快遂宁至西充、遂宁经武胜至广安、内江至威远、绵竹至德阳至中江、蒲江至简阳至中江、绵阳至西充、德阳经蒲江至井研等高速公路以及部分城市过境高速公路前期工作,力争开工建设。

干线公路。加快甘孜州“两路一隧”(国道 318 线、317 线改造和雀儿山隧道)、阿坝州国道 317 线、省道 302 线、省道 303 线和凉山州国道 108 线、省道 208 线、省道 216 线、省道 307 线等藏区、彝区干线公路以及内地的国道 108 线、210 线、212 线、213 线、318 线、319 线、321 线和现有省道为重点的国省干线公路建设,进一步完善大九寨、川东北、川南、川中、川西等重要经济干线公路。规划研究第二大件运输专用通道。

（三）提升综合交通枢纽功能。

1. 成都主枢纽。

依托 12 条铁路、16 条高速公路和大件运输通道，进一步完善成都铁路枢纽、公路运输主枢纽功能。巩固和强化双流机场区域性枢纽机场地位，加快建设成都新机场，全力推进成都国家级国际航空枢纽和西部地区门户枢纽建设。开辟更多国际长程直飞航线，构建枢纽航线网络，扩大服务范围。按照客运“零距离换乘”和货运“无缝化衔接”的要求，加强铁路、公路、民航、地铁等多种运输方式间的紧密衔接，促进集装箱多式联运发展，把成都建成西部最大的国家级综合交通枢纽。

科学制定天府新区综合交通建设规划，加强与成都主城区综合交通的衔接，完善天府新区综合交通体系。规划建设由国铁干线、城际铁路、市域铁路和城市轨道组成的天府新区轨道交通线网，加快区内高等级公路建设，完善公路网络。加强与铁路客货站、机场、港口的衔接，完善城市交通基础设施，为天府新区发展提供强有力的交通支撑和保障。

2. 次级交通枢纽及重要节点城市。以区域性中心城市为依托，铁路站场、公路枢纽站场、港口、支线机场和区域间运输通道为基础，完善次级枢纽客货运输功能，扩大交通网络的覆盖范围。加快各次级交通枢纽间运输通道建设，加快建设泸州、宜宾、乐山、南充等水陆联运次级枢纽，遂宁、内江、自贡、雅安等物流配送次级枢

纽,攀枝花、广元、达州、广安等省界次级枢纽,大力加强绵阳、德阳、巴中、资阳、眉山、西昌、康定、马尔康等重要交通节点城市建设,推进主要港口、铁路和公路货运场站、物流园区等集疏运网络建设,实现多种运输方式的有效衔接。

3. 城市交通。加快建设规模合理、网络完善、结构优化、有效衔接的城市综合交通系统,加强各种城市交通方式间、城市交通与对外交通间的紧密衔接,提升城市综合交通承载力,满足市民基本出行和生活需求。完善城市道路和公共交通基础设施,优先发展公共交通。大力推进成都市快速轨道交通建设,建成成都市区地铁线网主骨架,并加强市区地铁与市郊铁路、城际铁路的衔接,构建城市与区域一体化的快速轨道交通网络,形成以城市快速轨道交通为骨干,常规公交为主体,出租车为补充的立体化城市公共交通体系。在市区人口超过 100 万的城市,研究论证轻轨、现代有轨电车等大容量公共交通方式的规划建设。积极发展地面快速公交系统,提高线网密度和站点覆盖率。规范发展城市出租车业。优化城市交通出行结构,合理采用交通需求管理政策措施,引导私人机动车出行,倡导绿色出行,提升交通管理组织水平,提高公共交通出行分担率,缓解交通拥堵状况。

专栏十 成都主枢纽及城市交通重点项目

成都铁路枢纽。建成成都东客站、成都至蒲江铁路、成都至都江堰铁路彭州支线、成都铁路枢纽环线改造工程、成都车站扩能改造工程、成都枢纽“一所三段”、成都枢纽城厢车站新建快运和特货作业区工程、成渝客专龙泉驿站等项目。加快天府新区联系川南地区的铁路通道研究以及天府新区铁路枢纽站选址等前期工作,争取开工建设。

成都公路枢纽。建成成都第二绕城高速。规划建设成都新机场高速公路。建设大件路货运外绕线。建成“三主九辅”公路货运场站。

成都航空枢纽。建成双流国际机场第二跑道和新航站楼工程,并全面投入使用。建设成都区域管制中心、成都终端区管制工程。加快成都新机场前期工作,争取全面开工建设。

城市轨道交通。开展轨道交通线网规划修编工作,整合成都主城区与天府新区的轨道交通线网。建成并运营地铁1号线一期工程、1号线南延线一期工程、2号线全线、3号线一期工程、4号线一期工程,开工建设地铁1号线南延线二期工程、3号线北延线及南延线、4号线东延线及西延线、5号线一期工程、7号线全线以及机场快线。启动1号线南延至煎茶段、6号线南段、10号线东延段(双流机场至万安至煎茶东)等项目建设。

(四) 提高管理服务水平。

1. 提高运输服务水平,促进一体化运输。加强各种运输方式之间的衔接与合作,提高客货运输服务水平和效率。鼓励运输企业开展一体化运输服务,加强运输服务中的线路、能力、运营时间、票制、管理的衔接。创新运输组织模式,大力发展先进的一体化运输服务方式,有效延伸运输服务链。加快运输市场体系建设,加强快速铁路、航空运输市场的开发与培育,优化运输服务产品结构。

2. 完善邮政普遍服务保障体系,改善基础设施。加快推进空白乡镇邮政局所补建工作,基本实现全省乡镇邮政局所全覆盖,行政村基本设村邮站。完善邮政普遍服务网络体系,健全保障和监

督机制,提高普遍服务能力和水平。大力发展农村邮政物流,支持邮政企业全面参与农村物流流通网络建设,推进公路客运班车代运小件邮件、快件试点。推进快递服务基础设施建设,把成都打造成为西南地区快递服务中心。加快与电子商务相结合的快递服务信息平台建设,推进快递服务与电子商务协同发展。

3. 依托综合交通网络,促进现代物流业发展。支持集装箱运输、甩挂运输等运输方式,加强连接两种以上运输方式的转运设施建设,解决各种运输场站相互分离带来的货物在运输过程中多次搬倒、拆装等问题,提高运输效率。推进公路铁路货运场站、机场、港口等单一货运功能运输场站向多式联运物流园区发展,引导货运企业向现代物流企业转型,由单一的货运业务向仓储、配送、分拣、包装等多元物流业务拓展。完善交通物流服务网络,提高服务质量,降低全社会物流成本,推进现代物流业全面发展。

4. 提高交通运输信息化、智能化水平。加强综合交通运输公共信息平台建设,建立并完善智能交通基础数据平台,推进物联网发展及应用,逐步建立各种运输方式之间的信息采集、交换和共享机制,提供方便、及时、准确的交通信息服务。推进高速公路监控、联网收费系统,城市公交智能调度系统建设,提高运营效率 and 安全性。

5. 强化安全保障机制,提高应急反应能力。落实交通运输安全标准和措施,提高交通基础设施、运输装备的安全性,强化危险品运输的监管,加强交通安全意识宣传教育和运输安全事故责任

追究,减少交通事故隐患,降低交通事故发生率。完善交通运输应急预案和处置机制,建立健全包括省级、市级、县级、企业等层面的应急预案体系框架,加强灾害易发区域和重点区域的应急救援能力建设,加大应急装备和应急平台建设投入力度,提高综合交通运输网络的可靠性,增强交通运输应急保障能力。

6. 提高运输效率,发展绿色交通。优化交通运输系统结构,促进铁路、水运等高效、低能耗、节约型交通方式的发展,推进发展交通循环经济。合理引导运输需求,倡导低碳型交通消费模式和出行方式,提高运输组织水平,降低能源消耗。加强生态环保意识,加强交通运输规划、设计、施工和运营全过程环境保护工作,加快构建节能减排长效机制,推进绿色交通系统建设,全面提高综合交通运输体系可持续发展能力与水平。

(五)规划投资。

“十二五”期间,全省综合交通基础设施建设规划投资预计将达到 8453 亿元,比“十一五”增长 172.5%,其中铁路 2800 亿元,公路 4138 亿元,水运 410 亿元,民航 200 亿元,地铁 895 亿元,邮政 10 亿元。

六、政策措施

(一)完善规划体系,加强规划指导。加强综合交通规划、各交通方式专项规划、地方综合交通规划等规划间的衔接,指导交通基础设施建设。各地、各部门应按照批准的规划组织实施,不得随意改变,保持规划的严肃性和连续性。增强规划的执行力和约束

力,完善规划评估机制和动态调整机制。

(二)深化体制改革,创新体制机制。深化管理体制改革,探索建立综合运输管理体制。坚持部省共建、省市共建铁路的机制,推进铁路投资主体多元化,规范合资铁路建设和运营管理,保障投资者权益。坚持政府主导、统一规划、市场运作的高等级公路、水运航道和港口建设机制,探索加快建设民用机场和发展通用航空新机制。进一步深化公路、水运和民航管理体制,推进港口资源整合。建立跨区域、跨行业的综合交通运输规划、建设和运营新机制,创新干线公路和农村公路科学化养护和管理体制,因地制宜,落实养护责任和安保措施。按照市场经济要求,根据综合交通运输体系建设新形势需要,研究提出促进综合交通运输发展的指导意见。

(三)拓宽融资渠道,强化资金保障。鼓励社会资本积极参与经营性或具有盈利能力的交通基础设施建设,积极利用资本市场,发挥上市公司融资作用,采用债券、信托、资产证券化等融资方式,形成多渠道、多层次、多元化的投入格局。加大政府对交通基础设施建设的资金投入力度,发挥政府性资金的引导作用和乘数效应。

(四)落实节能环保,减少环境影响。严格执行《环境保护法》、《环境影响评价法》等法律法规,严格项目审批和土地、环保准入制度,认真落实项目环境影响评价要求。规范管理制度和监测方法,完善环保工程设计和施工,强化建设项目的环境监管。积极开展环境恢复和污染治理工作,大力推广采用环保新技术,科学

规划线路走向和场站选址,避绕生态环境敏感地区,采取措施防止水土流失,做好环境恢复和土地复垦工作。

(五)加大统筹协调,实现合力攻坚。健全不同层次的协调机制,加强省直相关部门和市(州)政府部门的综合协调联动,着力解决重大交通基础设施项目建设的突出矛盾和难点问题。提高行政效能,优化建设环境,强化要素保障,加快项目前期工作,促进新开工项目顺利建设、已开工项目加快建设,确保规划项目顺利实施。

(六)加强人才培养,推进科技创新。强化交通运输人才队伍建设,加强高科技人才培养,完善人才教育培训体系。健全科技创新体系和机制,强化创新驱动,提高交通运输设施、装备、技术和营运管理的自主创新能力。加大资金投入力度,支持交通运输关键技术、核心装备的研究开发及推广应用,加速淘汰落后技术和高耗低效运输装备。

主题词：交通 规划 通知
信息公开选项：主动公开

抄送：省委办公厅，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省纪委，省法院，省检察院，成都军区，省军区。

四川省人民政府办公厅

2011 年 11 月 3 日印发

