

南川区综合交通运输“十四五”规划

（2021—2025年）

2022年1月

目录

前言.....	1
第一章 发展基础.....	3
一、发展成就.....	3
(一) 投资规模逐步攀升, 筹资融资能力明显提升.....	3
(二) 脱贫攻坚全面完成, 农村出行条件明显改善.....	3
(三) 重大项目高度重视, 交通建设取得历史进展.....	5
(四) 干线公路提档升级, 产景城乡融合提速发展.....	6
(五) 客货运输持续发展, 运输保障能力不断增强.....	6
(六) 智慧创新驱动引领, 生态交通建设稳步推进.....	8
(七) 改革攻坚取得突破, 行业治理能力全面提升.....	8
二、主要差距.....	9
(一) 对外通道构建有待加强, 铁路建设发展相对滞后.....	10
(二) 路网结构亟待完善优化, 交产城景融合有待加强.....	10
(三) 运输服务水平效率不高, 新型业态引导有待加强.....	11
(四) 行业管理能力有待增强, 创新驱动能力有待突破.....	12
第二章 发展形势.....	13
一、发展要求.....	13
二、阶段特征.....	16
三、需求预测.....	17
第三章 中长期布局规划.....	19
一、发展定位.....	19
二、发展战略.....	20
三、战略目标.....	21
第四章 “十四五”总体思路.....	23
一、指导思想.....	23
二、基本原则.....	24
三、发展目标.....	24
第五章 重点任务.....	28
一、着眼枢纽提升, 构建发达快速网络.....	28
(一) 提速建设铁路网络.....	28
(二) 提速建设轨道交通.....	28
(三) 完善高速公路网络.....	29
(四) 加速建设快速通道.....	29
二、着眼产城互动, 构建顺畅干线网络.....	30
(一) 畅通毗邻区县公路.....	30
(二) 提质“产城景”公路.....	30
(三) 建设集疏运公路.....	31
三、着眼乡村振兴, 构建广泛基础网络.....	32

(一) 畅通重要节点公路.....	32
(二) 提质升级农村公路.....	32
四、着眼普惠均等，构建舒适客运体系.....	33
(一) 积极发展品质客运.....	33
(二) 优先发展城市公交.....	34
(三) 科学发展出租汽车.....	35
五、着眼经济高效，构建现代流通体系.....	36
(一) 推动多式联运发展.....	36
(二) 完善农村物流体系.....	37
(三) 发展农村物流网络.....	37
六、着眼创新驱动，构建智慧智能体系.....	38
(一) 建设交通综合信息管理平台.....	38
(二) 推进交通智能感知设施建设.....	38
(三) 推动智慧出行服务智能升级.....	39
(四) 加强交通大数据共享及应用.....	40
七、着眼集约节能，构建绿色环保体系.....	40
(一) 建设生态绿色的交通设施.....	40
(二) 开展全面综合的污染防治.....	40
(三) 推广绿色清洁的运输装备.....	41
(四) 建设集约高效的运输组织.....	41
八、着眼保障有力，构建安全可靠体系.....	41
(一) 强化安全基础设施维护.....	41
(二) 健全交通安全管理体系.....	42
(三) 完善安全应急保障体系.....	42
九、着眼深化改革，构建现代治理体系.....	42
(一) 深化养护体制改革.....	42
(二) 推进信用体系建设.....	44
(三) 加强文明交通建设.....	44
第六章 环境评价.....	46
一、环境影响分析.....	46
二、环境影响对策.....	47
第七章 资金匡算与规划效果.....	49
一、资金匡算.....	49
二、规划效果.....	50
第八章 保障措施.....	51
一、加强统筹协调.....	51
二、加大政策支持.....	51
三、拓展投融资渠道.....	51
四、强化人才科技.....	52

前 言

“十三五”期以来，在区委、区政府的坚强领导和各级相关部门的关心支持下，南川区始终把交通摆在经济社会发展的基础性、先导性、战略性位置，全力抢抓全市交通建设“三年行动计划”重大机遇，加快推进交通基础设施建设，基本奠定了南川渝南黔北交通枢纽地位，初步构建了安全、便捷、高效、绿色、经济现代化综合交通运输体系，为南川区“工业提质、旅游升级、乡村振兴、城市提升”提供坚实有力的保障。

“十四五”期是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划，是适应社会主要矛盾历史性变化新要求的五年规划，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规划。“十四五”期也是新一轮深化改革扩大开放、交通强国重庆试点、成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展的机遇期，更是南川区“立足特色化、面向同城化，加快建设同城化发展先行区”新起点下，打造“山清水秀旅游名城、大健康产业集聚区、先进制造业基地、景城乡融合发展示范区、主城都市区后花园”关键期。因此，科学编制和实施“十四五”发展规划意义重大。

“十四五”期，南川区交通应主动发挥基础性、先导性、服务性作用，紧抓国家及市级战略机遇，率先实现与中心城区同城化发展，加快建成主城区东向、南向出渝大通道门户枢纽和西部陆海新通道节点城市。为有效指导南川综合交通运输科学发展，南川区交通局组织编制《南川区综合交通运

输“十四五”规划（2021—2025年）》，《规划》研判“十四五”期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，科学谋划南川综合交通运输体系“十四五”期发展的总体思路、发展目标、主要任务、重大项目。

规划范围包括南川全域，统筹考虑周边区域，规划期限为2021-2025年，展望至2035年。

第一章 发展基础

一、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，南川区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，抢抓城市提升交通建设“三年行动计划”重要战略机遇，加大交通基础设施补短板力度，交通发展正处于历史最佳期，为加快建设渝南黔北区域交通枢纽打下了坚实基础。

（一）投资规模逐步攀升，筹资融资能力明显提升

过去五年，南川区始终坚持把资金保障作为交通发展的关键因素，积极通过多种渠道，集聚各方财力、汇聚各方资源，全力筹集交通建设资金，努力满足交通发展需要。

一是投融资能力显著提升。“十三五”期，全区交通建设完成投资共计 170 亿元，较“十二五”期完成投资（146 亿元）增长 24 亿元，增速为 16.4%。其中铁路、高速公路、地方公路建设项目完成投资分别为 31.62 亿元、71.36 亿元、67.02 亿元。

二是国省道水毁资金创新高。“十三五”期，地方公路争取市级补助资金 35 亿元。“十三五”末，全区争取到国家国省道水毁专项补助资金 3812 万元，超出前 10 年水毁专项资金总和，确保了南川普通国省道干线优良率。

（二）脱贫攻坚全面完成，农村出行条件明显改善

过去五年，南川区认真落实习近平总书记关于“精准扶贫”、“四好农村路”系列重要指示精神，紧紧围绕服务脱贫攻坚

坚、全面小康战略，加快完善贫困地区交通网络。

一是农村出行条件明显改善。“十三五”期，全区实现乡镇、行政村 100%通畅，村民小组 100%通畅，行政村通客率达 100%。同时通过实行农村客运直接补贴，统筹推进城乡客运一体化发展，“邮政下乡”、“快递下乡”推进效果明显。

二是农村公路建设加快推进。“十三五”末，全区农村公路总里程达到 4788 公里，较“十二五”期末 3191 公里增加 1597 公里，增长 50.0%；其中等级公路 4360 公里，较“十二五”末 2946 公里，增长 1414 公里，增长 48%；“十三五”期，全区农村公路四好农村建路设实施完成 2534 公里，全区农村公路网络密度达到 184 公里每平方公里，较“十二五”期增长了 50.0%。

三是农村公路管养更加规范。“十三五”期，全区修订农村公路建设办法和养护管理办法，因地制宜调整小康路建设标准，稳妥出台“以奖代补”政策，确保农村公路运营管理到位，同时通过建立乡镇农村公路养护管理站，实现专门负责制定养护规划，督查养护工作。

四是农村扶贫产业公路加快建设。“十三五”期，全区加快推进扶贫攻坚公路建设，建成天马路、大观中医药产业园区路、良瑜国际项目连接路、南坡上山路、金佛山西坡至北坡、大有指拇山环山路、头渡前星村扶贫路等一批旅游路、产业路、扶贫路，促进城区与景区、园区、村居的有机衔接以及融合发展。

（三）重大项目高度重视，交通建设取得历史进展

过去五年，南川区积极抢抓国家“加大基础设施领域补短板的力度”“重大基础设施建设继续向中西部地区倾斜”等重大机遇，突出抓重点、补短板、强弱项，加快完善交通基础设施网络，提升基础设施供给效率。

一是南道、南两高速建成通车。南道高速公路建成通车，打通南川与黔北地区的重要通道，为渝南黔北先行合作示范区开辟通道；南两高速公路建成通车，拉近南川与两江新区的时间空间距离，推动南川加速融入中心城区。

二是渝湘复线等高速公路开工。渝湘高速复线成功争取全线双六车道并开工建设，将进一步拓展南川区与中心城区高速公路通道能力，加速融入中心城区、强化与成渝双城经济圈联系；南川西环高速成功招商并实现开工建设，有利于域内片区的互联互通。

三是渝湘高速铁路建设提速推进。渝湘高铁建成后南川将全面融入全国高速铁路网络，加强与中心城区、成渝双城经济圈双核的联系，同时也大大加强与京津冀、长三角、大湾区等发达地区的联系。

四是三万南货运铁路联网运行。完成三万南货运铁路改造以及实现了三万南铁路联网运行，实现渝黔、渝怀铁路的互联互通，较大幅度提高了南川铁路货物运输能力。

五是高速公路节点改造持续推进。重点实施大坪黄泥垭隧道贯通、南川互通连接道改造投用、大观及文凤等高速互通改造投用有效缓解交通卡点和堵点。

（四）干线公路提档升级，产景城乡融合提速发展

一是干线公路服务水平不断提高。“十三五”末，全区普通公路总里程 5245 公里，较“十二五”期增长 1584 公里，其中一级路增加 6.7 公里，二级路增加 211 公里，普通国道二级及以上比例 98.3%，普通省道三级及以上比例 98.1%。

二是国省干线公路项目加快实施。“十三五”期，南川区重点实施 G243 马鞍山至三汇、G243 三汇场至大坪隧道、G243 双阡至石仁、G243 太平场至黎香湖、G243 头渡至凤门、G243 黄泥垭隧道至头渡、G353 水江至乐村、S103 大铺子至七一桥等国省道路段升级改造；重点实施 G353 水江至南平、S206 武隆平桥界至水江、S532 白沙至大观、G243 马鞍山至金佛山西高速路口、G243 拙耕园至大观高速路口、S103 三泉居委七一桥至观音村石滚子等国省道路段路面改造，全区完成国省道改造 320 公里，实现乡镇通油路比例 100%。

三是重要连接道项目加快推进。“十三五”期，南川区重点推进南道高速大有互通连接道、三岔至金山集镇段、母猪塘至金狮桥、曾家铺子至河图公路段、沿塘经河图至福寿、大有学堂坝至德隆大湾道段、福寿镇至白岩村李子基地段、河图街上至大观镇、红茶一厂至黑龙江公路等重要连接线改造项目，全区共实施重要连接道项目改造 200 余公里。

（五）客货运输持续发展，运输保障能力不断增强

一是客货运输持续稳定增长。“十三五”末，全区完成公路客运量 6676 万人次/年，受私家车等高端出行方式影响，公路客运量呈现下降趋势。全区完成货运量 1357 万吨/年，

其中公路货运量 1185 万吨/年，较上年增长 6.8%，铁路货运量 172 万吨/年，较上年增长 12.8%。

二是公交服务水平显著提高。“十三五”期，南川区深入贯彻公交优先发展战略，公交公司改革取得阶段性进展，公交服务水平显著提高，优化完成 3 条公交线路走向，增加公交运行线网 20 公里；更换投入 51 台新能源电动公交车，公交车万人拥有量达 2.92 标台；全面实现 65 周岁以上老年人公交免费出行，发放公交客运燃油补贴等 1123 万元；全面完成了公交车安全防护设施以及客运车辆智能视频监控设备安装工作；全面解决公交挂靠运营，实现由国有企业统一运营。

三是城乡客运服务水平提升。“十三五”期，南川区建成公路客运西站并投入使用，建成农村客运招呼站 745 个；新开通农村客运线路 2 条，新增通客行政村 1 个即山王坪庙坝村，发展班线客运、农客线路 179 条，实现具备通行条件行政村通客率达 100%；新增农村客运车 1 辆，淘汰 42 辆营运柴油车，确保客运车辆乘坐舒适度；全面解决客运挂靠运营，实现由国有企业统一运营。

四是货运物流市场高效运转。“十三五”期，南川区依托产业以及对外综合运输通道，积极引入和培育现代物流企业，大力发展生产性物流和生活性物流，支撑旅游产业特色商贸物流以及农村邮政物流发展，同时通过开展辖区货运、维修等企业年度安全服务质量考核工作，确保货运行业安全高效。

（六）智慧创新驱动引领，生态交通建设稳步推进

一是智慧交通取得发展。“十三五”期，全区实现“两客一危”车辆、12吨以上的货车、公交车、出租GPS运行动态监测率达到100%；公交车辆IC卡、移动支付终端安装率100%；客运车辆智能视频监控设备安装率100%；二级以上公路客运站实现联网售票、自助售票机全覆盖；交通数据共享水平不断提高，行业监管科技水平及能力不断提高。

二是绿色交通效果显著。“十三五”期，全区强化路域环境治理，严查货车抛洒运输、带泥上路行为，有效遏制带泥上路行为；落实市级环保集中督察反馈意见整改措施清单任务，完成河流域非法搭接道口的整治工作；积极推广应用清洁能源运输工具，绿色交通发展方式得到切实践行。

（七）改革攻坚取得突破，行业治理能力全面提升

一是体制机制运行更加顺畅。“十三五”期，完成了交通综合执法机构改革，整合交通领域内的公路路政、道路运政、地方海事、公路工程质监等执法职责，以交通局名义统一行使行政处罚权及与之相关的行政检查、行政强制权。

二是公路管养能力显著提高。“十三五”期，推行乡村公路“里程长”制度，强化路产路权维护加强公路日常养护工作，确保及时发现隐患、病害并采取相应处置措施，保证路容路貌整洁，共完成道口桩安装1300处5000根，沥青灌缝处理150000延米，路面修补400000平方米，补划标线58000平方米，新增、恢复安装钢护栏900余公里，修剪行道树250余公里。“十三五”末，全区普通国省道路面优良路率达到

99%。

三是安全应急体系日趋完善。“十三五”期，南川加大安全设施维护力度，加强桥隧检测和维护，有效保障了道路畅通安全，实施安保工程 731 公里，安装标志标牌 853 块，改造危桥 25 座，改造病隧 1 座，国省干线公路重大灾害整治 54 处；落实“党政同责、一岗双责、失职追责”要求，坚决遏制重特大事故发生；加强行政执法力度，重点打击非法营运、超限超载运输等违法违规行为；加强应急抢险保畅工作，充实应急物资储备，强化与周边区县联动，实现资源共享、信息互通，有效提升应急反应能力，全区交通运输行业安全事故实现“零死亡”；直面网约车波及和客运车辆经营效益下滑态势，做好群众来信来访，注重不稳定线索摸排和苗头处置，全行业未发生有影响的不稳定事件。

四是“放管服”改革加快推进。“十三五”期，南川积极引导运输市场健康发展，加大政策扶持力度，加大“打非治违”力度，强化惠企惠民政策落实，培育营造良好的营商环境，促进运输市场稳步增长；积极落实政务一体化工作，网审平台进一步优化；全面推行审批服务“马上办、网上办、就近办、一次办”，形成便捷高效行政审批体系，提升审批服务效率。

二、主要差距

对照全区经济社会发展需要和人民群众对美好生活的向往，交通仍是我区经济发展供给侧的主要短板，需要进一步补强。主要表现在：

（一）对外通道构建有待加强，铁路建设发展相对滞后

一是铁路运输能力不足。目前，南川区缺乏大容量、高效率的高速铁路，与重庆中心城区、成渝双城经济圈铁路通道能力不够；既有万南、南涪货运铁路效能尚未得到发挥；同时，北上长江经济带、南下陆海新通道的干线铁路缺失，畅联南北的铁路通道能力亟待加强。

二是高速公路覆盖性不足。目前，南川区既有 G65 渝湘高速、南万高速、南涪高速、南道高速、南两高速，高速公路网络基本形成。其中 G65 渝湘高速南川段通行状态趋于饱和，不利于南川区快速直达重庆中心城区以及应急救援快速响应处置。另外，南川区金佛山南部乡镇未实现高速公路覆盖，不利于区域经济协调发展以及中心城区高速公路直达金佛山景区。同时，缺少免费的快速通道不利于实现同城化。

（二）路网结构亟待完善优化，交产城景融合有待加强

一是普通公路等级整体不高。目前，南川区二级及以上公路比例仅为 11.65%，部分旅游景区、产业园区等缺乏高等级普通公路覆盖，部分新提升的普通国省道亟待升级改造，无法满足经济节点高质量发展需求。

二是普通公路结构有待协调。目前，南川区国、省、县、乡、村道分别占普通公路网总里程的 5.2%、5.7%、4.4%、5.0%、79.6%，普通公路路网行政等级比例尚未形成合理的“金字塔”结构，不符合普通公路结构健康发展的规律。

三是农村公路技术等级偏低。目前，南川区村道规模在农村公路中占比高达 88%，等外级占比 12%，未铺装路面占

比 12%，农村公路总体技术指标偏低。同时，农村公路路基宽度不足、安保设施缺乏，难以适应农村客运安全运营的要求，后期升级改造工程量和难度大。

（三）运输服务水平效率不高，新型业态引导有待加强

一是现代综合客运枢纽缺乏。目前，南川区城区车站相对分散，功能相对单一，资源配置利用率有待提升，亟待整合统筹，并适时拓展运旅、运邮以及智慧出行等功能，创新构建综合型客运枢纽，实现转型发展。

二是货运物流发展水平较低。目前，南川区服务工业、商业、农业等产业发展的专业货运枢纽站场体系尚未形成，生产物流、商贸物流选择运输方式相对单一，公路运输仍居主导地位，境内公铁联运发展欠缺引导，资源优势亟待引导发挥。

三是城乡客货运输纵深发展有待加强。目前，南川区城市区域公交枢纽站尚未建成，无公交保养场等辅助配套设施设备；农村地区乡镇客运站经营困难，农村客运片区化经营受交通基础设施水平限制发展缓慢；班线客运公交化改造不完全，城乡公交覆盖率较低；城市配送现代化生产作业程度不高，分拨节点相对分散，部分偏远乡镇村配送效率较低，农村物流三级节点体系尚未健全，农村物流发展缓慢。

四是交通新业态需要进一步引导发展。目前，南川区交通新业态主要包括网络预约出租汽车、汽车分时租赁等。由于处于起步阶段，存在部分无序恶性竞争，以及安全保障不完善等问题。运营企业经营方式在盈利模式、持续发展上仍

有不足，驾驶员、车辆等审核工作亟待加强。

（四）行业管理能力有待增强，创新驱动能力有待突破

一是行业管理手段方式有待突破。随着交通运输部、重庆市交通局等近年来对纳入部市的规划项目，要求论证其必要性和可行性，并全部实施精细化、平台化管理，过去粗放式的管理方式方法亟待调整转变。

二是安全管理发展水平亟待提升。目前，南川区应急运输保障机制系统化、规范化、制度化不够，多部门联动、多方式协同、多主体参与的应急运输保障体系尚未建立。

三是智慧绿色交通发展相对滞后。目前，南川区交通管理信息化发展缺口较大，行业综合运行监测水平较低，运行监测、安全监管、应急调度、辅助决策等管理手段仍不够先进。大数据、物联网、人工智能、云计算以及新能源、新材料等技术推广应用滞后，与交通产业融合发展不够。

第二章 发展形势

一、发展要求

“十四五”期，随着供给侧结构性改革深入推进，国家建设社会主义现代化国家新征程开启，以及国际国内经济双循环、扩大内需战略深入实施，重庆面临发展的机遇之多，含金量之高前所未有。南川区，作为成渝地区双城经济圈、“一区两群”一体化发展的核心组成部分，交通发展也面临多重战略机遇，催生更多新要求。

一是抢抓成渝地区双城经济圈战略机遇，以交通促融合，推动南川同城化融入中心城区发展

习近平总书记在中央财经委员会第六次会议上部署：“要推动成渝地区双城经济圈建设，在西部形成高质量发展的重要增长极”。市委书记陈敏尔在全市推动成渝地区双城经济圈建设动员大会上指出：“在推进基础设施互联互通上下功夫、见实效，加快发展以交通为重点的基础设施，强化区域互联互通，构建内畅外联、快捷高效的现代综合交通运输体系”。市委五届八次全会专题部署“一区两群”协调发展作为成渝地区双城经济圈建设的载体，要求推进长寿、江津、南川、璧山率先实现与中心城区同城化发展。2020年11月，中共中央、国务院印发《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》（中发〔2020〕26号），明确畅通璧山、江津、长寿、南川联系中心城区通道，率先实现同城化。南川作为成渝双城经济圈重要组成部分、中心城区同城化城市，应积极融入成渝双城经济圈、中心城区，通过推进轨道交通、高速铁路、高速公

路、快速通道等，打造中心城区至南川半小时通勤网。

二是抢抓国家综合立体交通网战略机遇，以交通促开放，推动南川进一步畅通对外运输通道

2021年2月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》提出了“6轴7廊8通道”立体交通网布局，成渝跻身全国交通“第四极”，要求建设以成都、重庆为中心的成渝地区双城经济圈国际性综合交通枢纽集群，将重庆定位为西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽。2021年10月，重庆市委市政府印发《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》、《重庆市综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》提出了构建“4向3轴6廊”对外运输大通道，“1带1圈2射4联”市域交通主骨架，并明确推进中心城区与璧山、江津、长寿、南川4个同城化先行区公共交通一体化融合。南川作为重庆主城都市区东向、南向对外通道走廊，处于国家综合立体交通网的“1轴1廊1通道”，即**粤港澳-成渝主轴、西部陆海走廊、厦蓉通道**。处于重庆综合立体交通网的“1向1轴1走廊”，即**西部陆海新通道、粤港澳大湾区主轴、厦蓉走廊交汇处**，全力构建南川东西南北“四向”连通对外综合运输通道，强化南川与成渝地区双城经济圈、京津冀城市群、长三角城市群、粤港澳大湾区等世界级城镇群间交通联系，主动融入“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道等国家大战略。

三是抢抓交通强国重庆试点、乡村振兴战略机遇，以交通促转型，推动南川交通高品质高质量发展

党的十九大作出了建设“交通强国”重大战略部署，“十四五”期国家将大力推进交通强国建设，推动高质量发展、创造高品质生活。重庆已被列为全国交通强国建设第一批试点城市之一，市委市政府印发《重庆市推动交通强国建设试点实施方案（2021—2025年）》，明确“十四五”期综合交通要聚焦重点领域、优势领域、急需领域或关键环节，围绕内陆国际物流枢纽建设等5+1个方面，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系和智慧交通服务体系。“十四五”期，南川综合交通发展要求交通高品质、高质量发展，一是打造发达的快速网，通过推进高速铁路、市域铁路、高速公路等建设，拓展南川对外运输大通道；二是构建完善的干线网，通过提档升级域内国省道干线，支撑产城景的发展；三是形成广覆盖的基础网，确保乡村振兴战略实施；四是理顺城市路网与区域路网衔接；五是加强特色农产品优势区与旅游资源富集区交通建设，促进产城景乡一体化发展；六是推动智慧、绿色、安全交通体系建设。

四是抢抓“一区两群”、“渝黔合作先行示范区”战略机遇，以交通促协调，推动南川带动周边地区一体化发展

推进“一区两群”协调发展是贯彻落实习近平总书记重要指示精神、推动成渝地区双城经济圈建设的重要部署，是提升国家中心城市整体竞争力、促进区域协调发展、更好发挥“三个作用”的路径选择。《渝黔合作先行示范区建设实施方案》要求将渝黔合作先行示范区建设成为渝黔合作“领头羊”，推动两地共同深度融入和服务国家战略，实现两地经济

社会高质量发展。南川地处主城都市区与渝东南城镇群交界位置以及渝黔毗邻区域的沿边位置，一是主动加强与主城都市区周边区县联系，通过推进高速公路实现区县间快速直连直通；二是充分发挥主城都市区组成部分的带动作用，通过高速公路、高速铁路、市域铁路等，发挥南川在渝黔交汇处的对渝东南城镇群及黔北地区的引领带动作用；三是加快区域高速铁路、高速公路、普通国省路网无缝衔接，把区域重要园区、景区、城镇群紧密联系起来，打造西部地区跨省市全面合作发展示范带，形成大交通、大红利、大合作、大通道经济。

二、阶段特征

（一）高速度建设期

“十四五”期，是加快推动交通基础设施建设的关键期。南川交通将积极抢抓成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展、同城化等战略机遇，进一步围绕抓重点、补短板、强弱项，加快构建对外运输大通道，畅通与中心城区快速通道，完善内部干线循环网络，提高交通互联互通水平。

（二）高质量发展期

“十四五”期，随着交通运输新技术、新业态、新基建的不断发展，交通智能化、数字化，碳达峰、碳中和等要求交通更多依托新技术，加快建设人民满意的高质量交通，满足人民向往的高品质生活。

（三）高水平管理期

“十四五”期，随着中央事权划分、职能下放，事业单位

改革、国有企业改革的深入实施，交通项目实施程序、职能职责需进一步深化，要求加快完善运行机制，构建高效、科学的建设平台、管理机构，提升行业管理水平与能力。

三、需求预测

“十四五”期，随着成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展、南川同城化战略深入实施，南川人口规模、空间分布以及出行需求将发生新的变化。预计全区常住人口2025年将达到65万人，城镇化率达到65%。2035年将达到68万人，城镇化率达到70%。

（一）客货运输量

客运方面，近五年南川旅客运输量平均增长率为-0.1%，旅客周转量平均增长率为-7.2%。由于统计口径仅为运营车辆客流，则本次预测采用高速公路出入口调查客运量4.5万人次作为基础数据。随着南川区同城化进程加快，南川作为中心城区后花园的角色深入，前来南川购房旅游度假的客流增多。结合南川经济发展趋势以及景城乡一体化发展情况，确定南川区旅客运输量2025年、2035年增长率分别为9%、7%，即南川区2025年、2035年旅客量分别为2755万人、5420万人。

货运方面，近五年南川货物运输量平均增长率为6.9%，货物周转量平均增长率为11.8%。随着南川“一园四组团”工业园区布局完善，未来南川货运量将依然保持增长的态势。综合南川经济发展趋势与工业发展情况，确定南川区货物运输量2025年、2035年增长率分别为8%、6%，即南川区2025

年、2035年货物运输量分别为2120万吨、3800万吨。

（二）公铁运输量

客运方面。随着渝湘高铁、城轨快线南川线、渝桂高铁、重庆至铜仁城际铁路建成通车，部分通过高速公路的客流将会转移至高速铁路、城际铁路、市域铁路上来。预计2025年、2035年南川区公路、铁路旅客分担比例分别为70%、30%以及50%、50%。南川区2025年、2035年公路与铁路旅客量分别为1930万人、825万人和2710万人、2710万人。

货运方面。随着三万南涪铁路扩能改造通车，部分高速公路货运量将转移至铁路上来。预计2025年、2035年南川区公路、铁路货运分担比例分别为80%、20%以及60%、40%。南川区2025年、2035年公路与铁路运输量分别为1696万吨、424万吨和2280万吨、1520万吨。

第三章 中长期布局规划

一、发展定位

紧扣重庆构建国际性综合交通枢纽目标，抓住交通强国、综合立体网、成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展等重要历史机遇，围绕南川区“一区目标、两化路径、五大定位、六个提升”¹的发展特征，结合南川现有地理与经济区位特色，将南川打造为主城区东向、南向出渝大通道门户枢纽和西部陆海新通道节点城市。

随着成渝地区双城经济圈战略、“一区两群”协调发展深入推进，南川作为国家综合立体交通网、重庆综合立体交通网重要节点，是支撑重庆主城区整体东向、南向发展的重要力量。依托渝湘高铁、广涪柳普速铁路以及渝湘复线高速等重要基础设施，助力南川打造为重庆主城区东向、南向出渝大通道门户枢纽，支撑成渝地区双城经济、重庆主城区发展；南川区作为渝黔合作先行示范区重要组成部分，是引导渝南黔北区域联动协调发展的关键力量，依托高速公路、国省干线，构建发达的快速网、完善的干线网，推动南川与綦江、武隆、乃至遵义道真等地创新服务、提升品质、发展产品，助力南川打造为西部陆海新通道节点城市，促进渝南黔北区域乃至“一区两群”协调发展。

¹一区目标：建设同城化发展先行区；两化路径：立足特色化、面向同城化；五大定位：山清水秀旅游名城、大健康产业集聚区、先进制造业基地、景城乡融合发展示范区、主城都市区后花园；六个提升：综合实力显著提升、开放水平显著提升、生态品质显著提升、民生福祉显著提升、治理效能显著提升、党的建设显著提升。

二、发展战略

(一) 拓通道，构建4向对外通道

依托高速铁路、普速铁路、高速公路等对外交通基础设施，构建南川对外东、西、南、北四向开放综合运输大通道，支撑国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”中“1轴1廊1通道”建设，强化南川与成渝地区双城经济圈、京津冀城市群、长三角城市群、粤港澳大湾区等世界级城镇群间交通联系，主动融入“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道等国家大战略。

(二) 畅循环，构建3张基础网络

建设“发达的快速网”、“完善的干线网”和“广泛的基础网”，城乡区域交通协调发展达到新高度。依托高速铁路、普速铁路、高速公路等对外交通基础设施，加快畅通对外运输通道；依托高速公路、普通干线公路等交通干线基础设施，优化交通网络布局，推动交通产业空间融合发展；依托“四好农村路”，畅通农村交通运输“最初一公里”和“最后一公里”。加快形成“多向辐射、立体互联、一体高效”现代化交通体系。

(三) 强枢纽，构建2大运输体系

依托高铁站以及多个公路客运站，统筹各种运输方式协调发展，重点推进铁路客运、班线客运、旅游客运、城市公交、出租车和社会车辆停放等多种运输方式无缝衔接，提升南川一体化客运品质。依托公路货运枢纽以及多个普速铁路物流中心，统筹各种运输方式协调发展，重点推进公水联运、公铁联运等多种运输方式高效衔接，提升南川集聚辐射能级。

（四）优服务，构建4大治理体系

坚持以人民为中心的思想，积极适应个性化、多元化出行和新业态、新模式发展需求，大力发展智慧交通、绿色交通、安全交通，全面提升交通治理水平，为人民提供品质更优、效率更高、安全可靠交通服务，增强人民群众出行获得感、幸福感、安全感。

三、战略目标

到2035年，“4324”交通格局和“衔接顺畅、舒适便捷、高效经济、智能先进、绿色集约、安全可靠、规范协同”的现代化高质量综合立体交通网络全面建成，全面实现“与中心城区半小时通勤、1小时主城上金佛山、半小时城区至乡镇、6小时通达北上广”时间目标，全面实现南川作为主城区东向、南向出渝大通道门户枢纽的空间目标，建成西部陆海新通道节点城市，为推动成渝地区双城经济圈、重庆主城区高质量发展提供重要支撑，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要。

（一）4向通道

构建南川东西南北四向对外综合运输通道，支撑国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”中“1轴1廊1通道”建设，联通成渝地区双城经济圈、京津冀、长三角、粤港澳大湾区等4大世界级城市群，融入“一带一路”、长江经济带和西部陆海贸易新通道，形成对外开放新格局。

（二）3张网络

建设完善铁、公、邮3张网络，统筹各种运输方式协同

发展。全面建成“2高3快2普1轨”铁路网络，接入全国铁路网络，畅联“一带一路”和西部陆海贸易新通道；全面建成“3横3纵3联”高速公路网络、“产城景支撑”普通干线公路网络，与重庆中心城区及毗邻区县实现收费-非收费公路双通道，进一步加强区域互联互通；全面建成“普惠城乡、联通区域”邮政快递网络，区级快件物流分拨中心、乡镇综合服务站及村级便民服务点等农村物流三级网络节点体系形成。

（三）2大运输

构建旅客运输、货物运输2大运输服务体系。全面建成舒适便捷的客运体系，统筹各种运输方式无缝衔接，客运品质满足人民日益增长需求；全面建成高效经济的货运体系，统筹各种运输方式协调发展，公水联运、公铁联运等多种运输方式高效衔接，南川集聚辐射能级不断提升。

（四）4大治理

构建智慧、绿色、安全、治理4大管理体系。全面建成智能先进的智慧交通体系、生态集约的绿色交通体系、安全可靠的平安交通体系基、现代高效的交通治理体系。

第四章 “十四五”总体思路

一、指导思想

坚持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、六中全会精神，全面落实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，把握新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，积极融入新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，以推进高质量发展为主题，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，立足特色化、面向同城化，加快建设同城化发展先行区，奋力谱写新时代南川高质量发展、高品质生活新篇章。紧紧围绕实现“与中心城区半小时通勤、1小时从主城上金佛山”时间目标，“主城都市区东向、南向出渝大通道门户枢纽”空间目标，着力构建发达的快速网、顺畅的干线网、广泛的基础网，形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为建设山清水秀旅游名城、大健康产业集聚区、先进制造业基地、景城乡融合发展示范区、主城都市区后花园，率先实现与中心城区同城化发展，建成陆海新通道节点城市，提供坚实的交通支撑。

二、基本原则

(一) 加快建设，补齐短板。

立足经济社会发展要求和交通运输发展实际，着眼新发展格局，统筹各种运输方式协调发展，加快补齐交通短板，推动铁路建设、完善高速路网、提升干线能力，助力南川更好融入国内国际双循环。

(二) 以人为本，优化服务。

牢牢把握交通运输的服务属性，精准把握群众出行新需求，积极适应新业态、新模式发展，推动客运服务向更高品质、更多型式、更加个性发展，努力实现“客悦其行”；推动货运服务向更快响应、更高效率、更加安全发展，加快实现“货优其流”。

(三) 生态优先，绿色发展。

牢固树立“绿水青山就是金山银山”的理念，大力发展绿色交通，优化交通运输结构、发展方式，在交通规划、设计、建设、运营的各个阶段充分考虑生态环境因素，集约利用资源，加强生态保护，促进人与自然和谐共生。

(四) 改革创新，智慧升级。

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，统筹传统基础设施和新型基础设施建设，有序发展智慧交通，逐步推进行业治理体系和治理能力现代化，加快实现交通运输现代化。

三、发展目标

“十四五”期，南川交通将以“融主城、联周边、畅内

部”为主线，以“拓通道、畅循环、强枢纽、优服务”为指引，有序构建“衔接顺畅、舒适便捷、高效经济、智能先进、绿色集约、安全可靠、规范协同”的现代化综合交通运输体系，加快打造主城区东向、南向出渝大通道门户枢纽，朝着“与中心城区半小时通勤、1小时主城上金佛山、半小时城区至乡镇、6小时通达北上广”和建成陆海新通道节点城市目标奋进。

（一）建设衔接顺畅的基础设施网络

建成渝湘高速铁路，铁路运营里程达到 118 公里；建成渝湘高速复线、南川西环高速公路，高速公路通车里程达到 209 公里；改造国省道 157 公里，实现普通国道二级以上、普通省道三级以上 100%；新改建农村公路 1000 公里，实现区内通村通组通院落道路全部硬化或油化。

（二）构建舒适便捷的客运服务体系

建成渝湘高铁南川北站综合客运枢纽、南川城西客运站旅游集散中心；新改建一批乡镇客运站，实现有条件的建制村通客车率 100%；新建一批公交场站，公交站点 500 米半径覆盖率 100%，公交车进场率达 100%，公交分担率达 18%。

（三）构建高效经济的货运物流体系

建成昌达智慧物流园及集疏运道路，多式联运无缝衔接体系更加完善；完善构建区镇村三级物流节点，开通一批“以客带货”运输线网，打造若干条特色货运班车。

（四）打造智能先进的智慧交通体系

基本建成南川区综合交通运输信息平台；重点路段、枢

纽监测覆盖率 100%；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%；公交车扫码支付率 100%，公交客运车载智能监控视频覆盖率 100%。

（五）打造生态集约的绿色交通体系

形成交通基础设施更加绿色环保、交通运输装备更加节能高效、交通资源更加集约节约、交通运输结构更加合理的绿色交通体系。实现新能源公交、出租车更新率 100%，营运车单位运输周转量能耗和二氧化碳排放率下降 5%以上。

（六）打造安全可靠的平安交通体系

完成公路安防设施工程 200 公里，危桥改造 20 座，乡道及以上公路安全隐患计划完成率 100%，实现高速公路、普通干线公路应急救援响应时间不超过 30 分钟。

（七）打造规范协同的现代治理体系

持续推进重大领域改革，提高公路网精细化管理和养护水平，加强交通重点领域的信用建设，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。

表 4-1 南川区综合交通“十四五”规划（2021—2025 年）指标表

类别	具体指标	2020 年	2025 年	备注
衔接 顺畅	铁路营业及在建里程（公里）	0	118	预期性
	高速公路通车里程（公里）	145.5	209	约束性
	普通国道二级及以上公路比例（%）	98.3	100	约束性
	普通省道三级及以上公路比例（%）	98.1	100	预期性
	较大人口规模自然村组通硬化路率（%）	—	100	约束性
舒适	建成区绿色出行比例（%）	—	≥18	预期性

类别	具体指标	2020年	2025年	备注
便捷	建成区公共交通站点 500 米覆盖率 (%)	90	100	预期性
	城区公共交通车辆进场率 (%)	—	100	预期性
	建制村通客车率 (%)	100	100	预期性
高效经济	综合货运枢纽高等级公路衔接率 (%)	—	100	预期性
	多式联运量增幅 (%)	—	30	预期性
	农村物流三级网络节点中村级覆盖率 (%)	70	75	预期性
智能先进	重点路段、枢纽监测覆盖率	—	100	预期性
	重要车辆 GPS 或北斗安装率 (%)	80%	100%	预期性
	公交车扫码支付率 (%)	—	100%	预期性
	公交客运车载智能监控视频覆盖率 (%)	—	100%	预期性
生态集约	每年新增和更新的公交新能源车辆比例 (%)	—	100	预期性
	营运车单位运输周转量能耗和二氧化碳排放率下降 (%)	—	5%	预期性
	公共汽车充电桩桩车比	—	1:2	预期性
安全可靠	新建公路安保工程里程 (公里)	—	200	约束性
	普通干线公路应急救援响应到达时间 (分钟)	≤100	≤30	预期性
	乡道及以上公路列养率 (%)	—	100	预期性

第五章 重点任务

一、着眼枢纽提升，构建发达快速网络

“十四五”期，发达快速网共投资 180.5 亿元，其中铁路投资 52 个亿，高速公路 128.5 个亿。

（一）提速建设铁路网络

一是加快推进渝湘高铁建设进度，力争“十四五”期建成运营，建成南川境内第一条高速铁路，构建起南川与中心城区、成渝双城经济圈的客运快速通道。

二是继续推进广涪柳铁路研究论证工作，并途径南川山王坪、大有设站，力争“十四五”期开工建设，提升南川南向出海货运干线能力，积极融入陆海新通道及连接海上丝绸之路。

三是积极开展渝桂高铁、重庆-铜仁城际铁路研究论证工作，争取在南川布设站点，打通南川至粤港澳大湾区铁路通道。加快研究论证南川-武隆市域铁路，力争纳入市级规划，进一步提高南川铁路运输能力。加快研究论证川黔支线铁路扩能工程，进一步提升南川境内货运铁路运力。

（二）提速建设轨道交通

一是加快推进城轨快线南川线研究论证工作，力争“十四五”期开工建设，打造与中心城区快速衔接多层次轨道交通网络，形成中心城区—南川半小时通勤圈。

二是加快金佛山旅游轨道方案研究论证工作，在北坡、南坡、西坡布设站点，实现多渠道“中心城区 1 小时上金佛山”。

（三）完善高速公路网络

一是协调推进渝湘高速复线建设进度，力争“十四五”期建成通车，加强加密与中心城区联系，较大程度解决渝湘高速拥堵问题。

二是加快推进建设南川西环高速，“十四五”期建成通车，实现域内片区的互联互通，支撑产业经济发展；继续推进万盛至正安高速、合溪至大有高速前期工作，力争“十四五”期开工建设，高效联结渝黔合作先行示范区和南向出海大通道。

（四）加速建设快速通道

加快推进中心城区至南川快速通道方案研究论证工作，力争“十四五”期开工建设，实现南川与中心城区城市快速连接，支撑快速融入中心城区。

专栏 1 南川“十四五”铁路、高速公路重点项目

■ 铁路

续建完工：渝湘高铁（南川段）55 公里，设计速度 350 公里小时。

力争开工：广涪柳铁路（南川段）76 公里，设计速度 160 公里小时。

研究论证：渝桂高铁（南川段）40 公里，设计速度 350 公里小时；重庆-铜仁城际铁路（南川段）56 公里，设计速度 200 公里小时；南川-武隆市域铁路（南川段）33 公里，设计速度 200 公里小时；川黔支线（南川段）扩能工程。

■ 轨道交通

力争开工：城轨快线南川线，线路西起重庆东站，行经惠民、二圣、东温泉、白沙、黎香湖、大观，止于南川城区，延伸至金佛山西

坡，线路全长 75 公里，其中南川段 37 公里，设计时速 160 公里/小时；

研究论证：环金佛山旅游轨道 110 公里，设计速度 80 公里/时。

■ 高速公路

续建完工：渝湘高速复线（南川段）54 公里，双向六车道，南川西环高速 11 公里，双向四车道。

力争开工：万盛至正安高速（南川段）45 公里，双向四车道；合溪至大有高速 23 公里，双向四车道。

■ 快速通道

力争开工：中心城区至南川快速通道，路线起于南岸茶园片区茶惠大道，经绕城惠民北互通，途径二圣，东温泉，太平场、乾丰、黎香湖、大观、河图、木凉以及永隆新城后，终点衔接南川区渝南大道。线路全长 64 公里，其中南川区内 39 公里。

二、着眼产城互动，构建顺畅干线网络

“十四五”期，普通干线公路网共投资 48.8 亿元，其中普通国省干线公路 39.3 亿元，集疏运连接线 9.5 亿元。

（一）畅通毗邻区县公路

高标准升级周边区县普通国省道，加强南川与巴南、涪陵、武隆等市内毗邻区县互联互通，规划实施 G353 武隆白马至乐村原级改造、S530 骑龙道班至武隆界原级改造、S531 鸣玉至涪陵界原级改造、S532 白沙至周家沟路面改造，促进南川与毗邻区县之间区域路网衔接道路的有效衔接，支撑区域经济高质量发展。

（二）提质“产城景”公路

一是加强国省干线公路对城镇发展支撑，规划实施 G243

兴隆至南平升级改造、S531 南川城区至鸣玉原级改造、G243 大有镇山姑庄至茅岭岗原级改造、S532 大观至石溪升级改造
工程；二是强化国省干线对工业园区发展支撑，规划实施
G353 博览城至福南桥原级改造、S532 石墙至峰岩原级改造；
三是推进国省干线与景区的融合发展，规划实施 G353 福南
桥至金佛山西升级改造、S206 山王坪集镇至山王坪景区原级
改造、G243 大观至兴隆升级改造、S103 半河至杨柳嘴原级
改造、S206 山王坪至观音村原级改造。

（三）建设集疏运公路

开工建设昌达智慧物流园至南两高速北固互通、昌达智
慧物流园至南涪铁路东胜互通连接线，力争“十四五”期建成
通车，确保东胜物流园区快速连接高速公路及铁路；积极开
展水江物流中心、南平物流集散中心集疏运道路方案研究，
力争“十四五”期开工建设。

专栏 2 南川“十四五”普通干线公路重点项目

■ 普通国省道

共计 157 公里，其中国道项目 49 公里均为升级、原级改造项
目；省道项目共计 108 公里，其中升级、原级改造 96 公里、路面
改造 12 公里。

■ 集疏运干线

共计 27 公里，其中昌达智慧物流园集疏运道路 10 公里；水江
物流集散中心集疏运道路 5 公里，铁路专用线 7 公里；南平物流集
散中心集疏运道路 6 公里。

三、着眼乡村振兴，构建广泛基础网络

“十四五”期，农村公路网共投资 71.5 亿元，其中交通产业景区连接线 61.2 亿元，农村公路 10.3 亿元。

（一）畅通重要节点公路

一是推进交通连接线建设。重点实施山王坪互通至马嘴组团道公路改建工程、山王坪互通至马嘴至水源环线道路等一批交通连接线，实现公路网络的快速转换。二是推进产业连接线建设。重点实施太平场经黎香湖至石溪公路改建工程、三泉人民坝至仙女洞连接道公路改建工程等一批产业连接线，促进乡村产业振兴。三是推进景区连接线建设。重点实施汉场坝至木凉漱玉湖道路、黎香湖互通至清凉山公路改建工程等一批景区连接线，打造南川全域旅游网。四是建立连接线项目储备库。建立金佛山东坡至金佛山南坡公路改建工程、大观经木凉兴隆至西城公路改建工程等储备库 210 公里，根据项目实际情况与区县统筹安排，动态调整规划项目、储备项目。

（二）提质升级农村公路

一是加快推进县乡道规划工作，预计规划县道里程约 620 公里、乡道里程约 1062 公里。二是持续实施“四好农村路”建设，“十四五”期，争取新建改建“四好农村路” 1000 公里，其中通组路 200 公里、入户路 550 公里、单改双 250 公里，实现区内通村通组通院落道路全部硬化或油化。

专栏 3 南川“十四五”农村公路重点项目

■ 重要连接线

开工建设：207 公里交通、产业、景区连接线

规划研究：210 公里交通、产业、景区连接线

■ 农村公路

县乡道：共计 1682 公里，规划县道 620 公里、乡道 1062 公里；

农村公路：共计 1000 公里，其中通组路 200 公里、入户路 550 公里、单改双 250 公里。

四、着眼普惠均等，构建舒适客运体系

“十四五”期，客运体系共投资 3.3 亿元，其中客运枢纽 2.2 亿元，城市公交 1.1 亿元。

（一）积极发展品质客运

一是推动客运枢纽一体发展。推进渝湘高铁南川北站综合客运枢纽建成投用，打造集铁路客运、班线客运、旅游购票、城市公交、出租车和社会车辆停放等综合服务为一体的综合客运枢纽。

二是打造旅游集散服务中心。推进南川城西客运站改造建设工作，打造集旅游购票、班线客运等综合服务为一体的全域旅游集散中心；依托金佛山旅游轨道西坡站、北坡站、南坡站，积极开展金佛山旅游西坡、北坡、南坡旅游接待中心方案研究，全面提高南川旅游出行的服务质量与体验感。

三是推进乡镇综合服务站建设。新改建水江镇、大观镇、南平镇、古花镇 4 个乡镇客运站，汇集客运班线、物流、邮政、旅游集散等综合服务功能。

四是推进城乡客运一体化发展。稳步提高农村客运车辆通达广度和通达深度，建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制；扩大农村公交覆盖面，新开 5 条农村公交线路，实施 18 条客运班公交化改造；推进农村客运招呼站建设，建成 268 个招呼站，促进城乡客运协调发展。

五是丰富交旅融合运输产品。协调周边区县共建旅游经济带、渝南黔北旅游精品环线，开行金佛山至仙女山、金佛山至涪陵大裂谷、金佛山至黑山谷旅游班线、金佛山至南天湖旅游班线，共同打造渝南黔北文化旅游走廊。

（二）优先发展城市公交

一是优化公交线网结构。规划形成“3 干线、4 支线、6 联线、5 社区”的线网层次结构，线路总里程达到 223 公里；规划 1 条公交专用道，解决大客流通道的通畅问题；实现城区公交分担率达到 18%，公交站点 500 米半径覆盖率 100%。

二是完善公交基础设施。规划公交综合枢纽 1 处，换乘枢纽 2 处，主要位于铁路客运站等对外枢纽及主要公交客流走廊换乘处；规划保养场 1 处，承担中心城区公交车辆的保养功能；规划停车场 1 处，承担公交车辆日常停放功能以及公交首末站功能，规划首末站 2 处，承担公交线路首末站始发停车功能。

三是力争开行同城公交。“十四五”期，协调建立一体化协调管理体制，力争开行南川至中心城区直达公交，争取与中心城区实现公共交通“一卡通”，将公共交通纳入南川同城化范畴。

四是积极发展“公交+”。鼓励公交企业与旅游、商业等服务型企业开展合，发展旅游专线、大站快车、社区公交等多元化服务，同时积极开展定制化公交业务。

五是建立政策保障体系。提速城区公交体制改革进程，明确公交优先在城市交通建设中地位，优先确保各类公交设施用地需要，确保公交通行道路条件；在资金投入上以政府为主，并积极吸引社会资本；继续保持公共交通票价优惠措施，提供不同人群多种选择的票制。

（三）科学发展出租汽车

一是创新准入机制，科学投放运力。建立科学合理的出租汽车经营权配置机制，兼顾政府、企业、驾驶员三者的不同利益；科学实施运力调控，建立出租汽车运力调控指标体系，以促进社会文明进步和整个行业协调规范持续发展；加强对网约车的引导和管理，鼓励利用互联网技术来构建企业与驾驶员的利益分配体系。

二是建设城区出租汽车服务中心。加快建设满足出租车加油、保养，驾驶员就餐、入厕、休息等服务中心；积极应对出租车改革，加快淘汰高耗能老旧车辆，新增一批纯电动出租车。

三是建立企业和个人诚信考核制度。通过企业质量信誉考核、年度审验等工作，监督客运出租车运输企业各项制度的落实情况，规范企业经营行为，提升出租汽车服务质量，促进企业管理服务水平不断提高。

专栏 4 南川“十四五”运输服务重点项目

■ 客运

客运枢纽：建成投用渝湘高铁南川站综合客运枢纽。

全域旅游集散中心：推进城西客运站旅游集散中心改造工作。

乡镇综合服务站：新改建水江镇、大观镇、南平镇、古花镇 4 个乡镇客运站，增加物流、邮政、旅游集散等综合服务功能。

城乡客运班线：新开 5 条农村公交线路，实施 18 条客运班公交文化改造，建成 268 个农村客运招呼站。

旅游班线：开行金佛山至仙女山、至涪陵大裂谷、至黑山谷旅游班线等。

■ 公交

公交线网：规划形成“3 干线、4 支线、6 联线、5 社区”线网结构，规划 1 条公交专用道。开行南川至中心城区直达公交。

公交场站：规划建设公交综合枢纽 1 处（南川北站）、换乘枢纽 2 处（客运中心站、客运西站）、保养场 1 处（长远）、停车场 1 处（东金华新能源充电场），首末站 2 处（龙济、永隆）。

公交改革：提速城区公交体制改革进程，明确公交优先在城市交通建设中地位，优先确保各类公交设施用地需要。

■ 出租汽车

建设城区出租汽车服务中心。

五、着眼经济高效，构建现代流通体系

“十四五”期，货运体系共投资 8 亿元。

（一）推动多式联运发展

加快推进昌达智慧物流园建设，力争“十四五”建成投用，

并加快建设枢纽连接线公路及配套设施；继续推进水江、南平物流集散中心方案研究工作，推动水江物流集散中心铁路专用线与国铁接轨工作，大力推进公铁联运发展。

（二）完善农村物流体系

依托客运中心站，新增集中分拣、仓储、共同配送等物流功能，打造承接中心城区、辐射全区、串联城乡的区级农村物流中心；科学布局重要乡镇和一般乡镇综合运输服务站，整合交通、邮政、供销、农业等行业进出货物流资源，提高乡镇综合服务站利用率及存活率；充分利用村级小商超规划建设村级农村物流服务点，探索驿站代收等邮政快递多样化模式，打通农村物流“最后一公里”与“最初一公里”。

（三）发展农村物流网络

整合邮政、供销及其他快递等货运需求，创新农村物流组织模式，规划 31 条“以客带货”运输线网，依托农村客运班线推动小件快运班线“定时+定线+定班”运营和农村物流共同配送；大胆探索发展特色货运班线，依托乡镇运输服务站，规划打造 2~3 条特色货运示范班车，以乡镇运输服务站、农业园区或县城为起终点，选择“直连+循环”的运输组织形式，构建农产品与家电品上下流动的农村物流运输通道。

专栏 5 南川“十四五”现代流通重点项目

■ 多式联运

推进昌达智慧物流园建成投用，加快推进南平、水江物流集散中心方案研究，以及水江物流集散中心铁路专用连接线建设。

■ 农村物流节点

依托客运中心站改造建设 1 个区级物流中心，布局 31 个乡镇综合服务站，N 个村邮站。

■ 农村物流网络

规划 31 条“以客带货”线网；规划打造 2~3 条特色货运班车。

六、着眼创新驱动，构建智慧智能体系

“十四五”期，智慧交通体系共投资 0.25 亿元。

（一）建设交通综合信息管理平台

按照市大数据局和市交通局对交通行业“1 个平台、1 个库”的要求，建设南川区交通综合信息管理平台，形成“1 中心、6 大系统”，包括南川区交通运输行业数据中心，路网运行监测与应急处置系统、交通应急通信指挥调度系统、交通行政执法综合管理系统、交通综合视频监控系统、交通建设项目管理系统、道路运输安全应急指挥系统等 6 大系统。建设指挥调度大厅，实现远程指挥调度、安全应急保障，实现对干线公路等重要基础设施及交通运输环境、“两客一危”车辆、应急救援车船等重点交通运输装备等全面监测。

（二）推进交通智能感知设施建设

加快推动公路重大交通基础信息化设施的智能化升级，实现信息基础设施和交通基础设施工程同步规划、同步建设和同步使用；加密普通公路国省干线运行监测设施，实现对重点路段的交通量、交通运行状态实时监控；推进隧道自动化监测技术、特大桥健康监测技术等示范应用，实现对区内特长隧道、特大桥梁安全、结构以及车流量的及时分析，保

证运营安全；加密货车流量较大的普通国省干线设置非现场治超执法设施，保护公路财产安全；结合 5G 信息传输技术，利用北斗高精度定位技术，实现区内运营的常规公交、出租车、农村客运车辆、12 吨及以上营运货车等运载装备的北斗卫星定位及运行状态监测；落实“两客一危”重点营运车辆主动安全智能防控技术试点应用要求，督促“两客一危”企业按照标准技术要求安装主动安全智能防控终端设备，并实现与市级的互联互通，实现监测平台对单车、运输企业、营运商三方的实时监测，力争全区“两客一危”企业运营车辆终端设备安装率达到 100%；推动 5G 在交通领域的应用，将 5G 建设规划站址纳入现有或新改建国省交通干线 5G 网络的规划。

（三）推动智慧出行服务智能升级

按照“便捷、满意、高效、安全”的目标，综合运用大数据、人工智能、物联网等新技术，推进新时代人民满意新公交建设，不断提高公交智能化建设水平及精细化管理水平；推进建设公交车载计数系统、公交车扫码支付系统、公交客运车载智能监控视频系统、公交智能调度系统、公交智能电子站牌；推动汽车站实施智慧车站升级改造，推广应用“电子客票”和“无纸化乘车”，着力围绕驾驶员、旅客、车站三方面的自动化、自助化、智能化应用推进建设，实现驾驶员站务服务执行无“单”、“证”，实现站务服务智能信息引导，打造“无人”值守的“无纸化、自动化、自助化”的智慧车站，提升客运站场的运营效率和服务水平，助推客运站场服务智慧升级。

（四）加强交通大数据共享及应用

根据交通应急指挥实际需要，采集和抽取南川区公安、安监、气象、文旅等其他行业资源数据，采集交通管理部门现有其他业务系统数据，建设交通应急资源综合数据库，形成交通运输大数据资源中心；通过对于现有公路、水路大数据采集，开展多元大数据融合分析应用，实现对全区重要道路运行状况的实时分析，实现对区内交通经济运行的分析，按季度、年度编制形成南川区交通运行监测分析报告、交通经济运行分析报告。

专栏 6 南川“十四五”智慧交通重点项目
建设南川区交通综合信息管理平台，形成“1 中心、6 大系统”。 推进智慧公交、智慧车站建设。

七、着眼集约节能，构建绿色环保体系

“十四五”期，绿色交通体系共投资 0.06 亿元。

（一）建设生态绿色的交通设施

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，结合交通强国示范区建设，持续推动建设“绿色公路”，力争将万盛至正安高速、大有至合溪高速纳入绿色公路示范。

（二）开展全面综合的污染防治

开展交通路域环境污染治理，对辖区内路面运输车辆抛洒滴漏、超限超载的违法行为进行查处，对影响路域环境的设施进行整改或予以取缔；推动路侧垃圾处理、污水治理等方面，打造优美的路域环境；推动营运车辆污染治理，严格

实施国家机动车油耗和排放标准，加快推动淘汰黄标车、超标车以及安装机动车尾气遥感监测设施。

（三）推广绿色清洁的运输装备

继续推广纯电动车在交通运输装备中的应用，出租车更新率 100%；加快区内充电桩的布局规划建设，“十四五”期建设公交车辆充电桩 100 套，在 15 个普通公路服务区建设充电桩 100 套；鼓励开展一批燃料电池货车示范运营，优化承担物流配送的城市新能源车辆的便利通行政策。

（四）建设集约高效的运输组织

推进多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式，发展绿色货运和现代物流；实施公交优先发展战略，优化客运组织与服务模式，推进城乡道路客运一体化发展，深化公路客运联网售票工作；优化货运车辆运输服务环境，确保新增货运车辆全部登记落户南川；试点开展绿色货运示范车队，建设城市绿色物流体系。

专栏 7 南川“十四五”绿色交通重点项目
建设公交车辆充电桩 100 套，规划建设并适时启动普通公路服务区充电桩 100 套。

八、着眼保障有力，构建安全可靠体系

“十四五”期，安全交通体系共投资 1.5 亿元。

（一）强化安全基础设施维护

加快公路安保工程建设，“十四五”期规划实施公路安防设施工程 200 公里，危桥改造 20 座，乡道及以上公路安全隐患计划完成率 100%。

(二) 健全交通安全管理体系

推进安全责任体系建设，全面构建交通运输企业安全生产责任网络，严格落实企业法定代表人安全生产第一责任人责任和主要负责人、管理人员、岗位人员的安全生产职责；从源头上严把市场准入关、车船技术关、从业人员资格关和严格落实道路运输源头安全监管；对于既不能实行接驳运输、又不能避免凌晨 2-5 时运行的长途客运线路，在经营期限结束后，不再许可延续经营；严格实施安全生产事故统计分析和分析报告编制机制，做到超前预警预防。

(三) 完善安全应急保障体系

进一步完善应急管理制度，持续完善公路应急抢险物资储备，加强应急管理，发挥公路应急抢险中心和抢险队联动作用，实现灾情发生 2 小时内处置，其中高速公路、普通干线公路应急救援响应时间不超过 30 分钟；加强渡口安全管理，布置汽车渡口监督站点，实现两岸安全隐患整治、车渡船舶安全运行监管和渡运值班值守管理，保障渡运安全。

专栏 8 南川“十四五”安全交通重点项目

实施公路安防设施工程 200 公里，危桥改造 20 座，乡道及以上公路安全隐患计划完成率 100%。

九、着眼深化改革，构建现代治理体系

“十四五”期，交通治理体系共投资 5.9 亿元。

(一) 深化养护体制改革

一是提高公路综合服务水平。“十四五”期新建服务区 15 座，改造 8 个养护站；实施路面灌缝 20 万延米，实施挖补

25.5 万平方米；国省道预防性养护不低于占比 30%，农村公路列养率 100%，普通国省道优良路率每年保持在 85%以上，重要县乡道优良路率每年保持在 75%以上。新建综合服务区规划建设包含公路养护、路政治超、运政监管、交通执法、公路应急抢险、货运车辆停泊休整的综合公路服务区，争取在全市形成亮点。

二是推进公路养护制度建设。大力推进农村公路养护技术标准化建设，参考《公路养护技术规范》(JTGH10-2009)，结合南川实际修编《南川区农村公路养护技术规范》；制定出台《南川区乡村公路养护管理以奖代补考核办法(试行)》、《南川区农村公路养护管理办法》、《南川区农村公路养护资金管理办法》、《南川区农村公路养护质量检查评定办法》、《南川区农村公路养护工程招投标暂行办法》和《南川区乡镇交通管理站管理办法》等多个办法。

三是推进公路市场化改革。进一步理顺三级农村公路养护管理模式，试行将道路综合整治和日常一线养护工作与乡镇结合，由乡镇组织实施，有利于处理土地的协调以及附属设施和站点的设置；进一步发展承包养护制度，在乡镇政府的领导下，建立以村民为主体的村道管理养护自治组织，加强日常养护和小修资金的筹措，制定村民护路公约，同时业务上接受乡镇交通管理站的检查指导；大力培育养护市场，可试探性的尝试与干线资源“联合式发展”模式，按照“大交通、大公路、大养护”干支线资源一体化的工作思路，有机地整合干线资源，以完全市场化的形式将其服务农村公路。

四是提高养护生产水平。加大投入增购养护机械装备，

鼓励扶持重点养护企业增购养护机械装备，按公路养护内容和要求合理配置养护机械，实行机械化养护，提高劳动生产率和市场竞争力；整合现有机械设备，提高养护生产效率，养护单位根据实际工作需要，重点对机械设备进行重组，淘汰能耗高、效率低、利用率低的机械设备，推广先进的养护生产工艺。

（二）推进信用体系建设

一是规范交通运输市场信用体系。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，对客货运企业、机电维修企业、驾培企业、出租汽车等从业人员的违法违规行录入信用系统。

二是健全信用激励与惩戒制度。联合相关部门，对严重违法超限超载、运输物流严重失信等行为的认定、等级划分与监管措施，对违规违法破坏路产、阻碍交通的行人违法行为，建立如取消享受交通优惠政策等合法合规的惩戒制度。

（三）加强文明交通建设

一是加强行业文化建设。深入开展文明行业、文明单位、文明示范窗口的创建活动，力争推出两至三个在全市有重大影响的文明示范窗口先进典型；坚持以人为本，重视人、尊重人、理解人、关心人，倡导人与人和睦相处，解决职工工作和生活中的实际困难，形成交通与环境的和谐；高度重视交通文化宣传工作，重点实施文化理念认同工程、文化体系构建工程、文化建设示范工程、文化品位提升工程，进一步

打造健康向上的交通文化。

二是加强交通廉政建设。按照建立健全惩治和预防腐败体系的要求，以领导干部为重点，以提高党员干部的反腐倡廉意识，筑牢拒腐防变的思想道德防线为目标，以交通文化为引领，通过开展丰富多彩的廉政文化活动，营造尊廉崇廉氛围，努力建设具有南川交通特色的廉政文化，推动全系统党风廉政建设和反腐败工作全面深入开展。

专栏9 南川“十四五”治理体系重点

■ 养护体制

新建服务区 15 座，改造 8 个养护站；实施路面灌缝 20 万延米，实施挖补 25.5 万平方米；国省道预防性养护不低于占比 30%，农村公路列养率 100%，普通国省道优良路率每年保持在 85%以上，重要县乡道优良路率每年保持在 75%以上。

修编《南川农村公路养护技术规范》；制定出台《南川区乡村公路养护管理以奖代补考核办法（试行）》

■ 信用建设

规范交通运输市场信用体系。

健全信用激励与惩戒制度。

■ 文明建设

加强行业文化建设。

加强交通廉政建设。

第六章 环境评价

一、环境影响分析

生态影响分析。规划铁路、公路跨河桥梁工程建设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，相对于重要生态功能区来说，对其生态功能影响较小，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，特别是生态保育区鸟类集中分布及繁殖地。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，设置临时工程，避免造成湿地生态系统功能的退化。

水环境影响分析。本次规划中包含枢纽场站项目，项目主要是房建工程挖方可能对地下水环境产生影响，由于项目房建挖方深度较浅，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，房建工程的占地范围有限，污染物较简单，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。综合交通“十四五”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，枢纽站场汽车尾气、装卸粉尘，船舶烟气等。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、学校、医院的声环境造成影响。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。

二、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。水运项目采用鱼类增殖放流、鱼类其他恢复补偿措施。

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。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，对沿线设施的餐厅加装油烟净化装置。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。

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。集疏运道路设置减速带、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。

第七章 资金匡算与规划效果

一、资金匡算

“十四五”期，南川区综合交通基础设施建设总投资约为319.8亿元。其中，铁路投资52.0亿元，公路投资248.8亿元（其中产业、景区、重要连接线61.24亿元），综合交通枢纽投资11.3亿元，智慧交通投资0.3亿元、安全设施及公路养护投资7.4亿元。其中，上级补助27.4亿元，社会投资185.2亿元，区县自筹107.2亿元。

表 7-1 南川区综合交通“十四五”规划（2021—2025 年）投资估算（万元）

项目类型		“十四五” 规划投资	上级 补助	社会 投资	业主 自筹
铁路	高速铁路	52	--	52	--
	普速铁路	--	--	--	--
公路	高速公路	128.5	--	128.5	--
	国省干线	48.8	14.1	--	34.7
	产业、景区、 重要连接线	61.24	2.43	--	58.81
	四好农村路	10.25	6	--	4.25
客货枢纽		11.3	1.2	1.1	9.0
智慧绿色		0.3	--	--	0.3
安全养护		7.4	3.67	3.63	0.1
合 计		319.8	27.4	185.2	107.2

二、规划效果

对外通道更加完善。通过渝湘高铁、渝湘复线高速、南川西环高速等一批重大项目实施，南川区四向对外运输通道逐步完善，全面融入主城都市区“一日生活圈”“半小时通勤圈”，实现“1小时从主城上金佛山”。

内部网络更加畅通。通过升级改造一批国省道、重要连接线、四好农村公路，南川内部交通网络进一步优化，国省干线公路全力支撑产城景发展，区内景区、园区、乡镇100%高等级公路连接，农村公路为乡村振兴提供的支撑更加有力。

运输服务更加便捷。渝湘高铁南川站建成运营，实现多种交通方式立体零距离换乘；南川城西客运站旅游集散中心建成投用，城区交通、旅游交通换乘更加高效。建成昌达智慧物流园，同步完善对应公路铁路集疏运设施建设，完善健全综合货运枢纽体系；农村物流三级节点体系及运输网络逐步形成，打通农村物流的“最后一公里”与“最初一公里”。

行业治理更加高效。基本建成智能先进的智慧交通体系、生态集约的绿色交通体系、安全可靠的平安交通体系基、现代高效的交通治理体系。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。

第八章 保障措施

一、加强统筹协调

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。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。

二、加大政策支持

积极对接《南川区综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》与《成渝地区双城经济圈综合立体交通网发展规划》、《重庆市综合交通运输“十四五”规划（2021—2025年）》等上位规划，力争更多项目纳入国家和市级规划，主动争取国家和市级政策倾斜和资金扶持。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基础设施发展的关系，研究生态红线内开展交通基础设施活动的相关政策。

三、拓展投融资渠道

在积极争取国家、市级资金补助基础上，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，积极采取 BOT+EPC、BOT+政府补贴等 PPP 模式，积极引导社会资本参与交通建设，强化风险防控机制建设。

四、强化人才科技

深入实施“人才强交、科技兴交”战略，深化人才培养机制，增强科技创新活力，服务交通强区建设。以高层次人才及重点领域急需紧缺人才为重点，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、创新团队建设与培养。加强执法业务骨干队伍和执法管理队伍建设，努力实现执法队伍正规化、专业化、规范化、标准化。把握国家和行业重大战略需求，致力产出具有原创性的基础研究成果，形成具有标志性的应用研究成果，促进科技创新与产业转型升级有效对接，在交通运输行业创新体系建设中发挥作用。