



[_ \(http://www.mot.gov.cn\)](http://www.mot.gov.cn)

欢迎使用交通智搜

交通运输部关于四川省开展成渝地区双城经济圈交通一体化发展等交通强国建设试点工作的意见

四川省交通运输厅：

《四川省交通运输厅关于审查四川省交通强国建设试点实施方案的请示》（川交〔2020〕27号）收悉。为重在落实《交通强国建设纲要》相关领域的目标任务，根据《交通运输部关于开展交通强国建设试点工作的通知》（交规划函〔2019〕859号），经研究，主要意见回复如下：

一、原则同意在成渝地区双城经济圈交通一体化发展，高原山区公路建设创新，推动公园城市交通绿色发展，提升交通防灾减灾体系韧性，车路协同技术发展，推进交通与旅游、文化融合发展等方面开展试点（具体要点附后），请进一步完善试点实施方案，细化试点任务，落实具体举措，明确阶段目标和时间进度，并及时向我部报备。

二、加强对试点工作的组织领导，建立健全试点工作推进机制，明确责任分工，强化政策支持。加强上下联动，强化协同配合，鼓励各方积极参与。

三、统筹推进、突出重点，力争在推动跨区域服务一体化、高原山区公路多元可持续投融资模式创新、交通出行结构优化研究、交通监测预警体系建设、智慧高速全路段车路协同技术应用、交通文化传承发展、城乡交通运输一体化发展等方面取得突破性进展，形成一批先进经验和典型成果，充分发挥示范引领作用，为交通强国建设提供经验借鉴。

四、加强跟踪、督导和总结，试点工作中出现的重大问题以及取得的阶段性成果、成功经验模式及时报告我部和四川省人民政府。每年12月底之前向我部报送年度试点工作总结。

我部将会同有关部门、单位、专家对试点工作积极指导，在相关“十四五”规划编制等工作中加强支持。适时开展跟踪调研、监测评估和经验交流。在试点任务实施完成后组织开展考核、成果认定、宣传推广等工作。

2020年10月19日

附件

交通强国建设四川省试点任务要点

一、成渝地区双城经济圈交通一体化发展

(一) 试点单位。

四川省交通运输厅、发展和改革委员会，重庆市交通局。

(二) 试点内容及实施路径。

1.规划一体化。统筹成渝地区双城经济圈交通运输规划，积极开展客运一体化、物流一体化、政策协同化等创新性研究，推动设施互联互通、服务共建共享、管理高效协同。

2.网络一体化。打造发达的快速网，推进成渝中线高速铁路建设，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道“四网融合”，建设内江至大足高速公路，推动成渝、遂渝等高速公路扩能改造。打造完善的干线网，推进川渝毗邻地区普通国省道建设时序同步、建设标准统一，加快推动天府大道北延线、成资临空大道、金简仁快速路等城际快速通道。

3.枢纽一体化。推动共建世界级民航机场群，合理确定天府国际机场、双流国际机场分工，统筹配置资源，推进双机场间轨道交通、高速公路衔接转换，探索建立“两场一体”管理体制机制、两场运力投放联动机制、主基地航空公司运力投放互动机制。推动共建长江上游航运中心，加快推进长江、嘉陵江、渠江、涪江等高等级航道以及嘉陵江利泽、涪江双江、三星船闸、唐家渡航运枢纽建设，积极推进雅安等无水港发展，探索开通广元、南充、广安、遂宁至重庆港的货运水上穿梭巴士，推动川渝船舶体系标准统一。

4.服务一体化。构建成德眉资“1小时通勤圈”，推进成都平原经济区铁路公交化，推进成德眉资轨道交通同城化发展，推广城市公交跨城运行模式。推进交通出行服务一体化，提升旅客联程运输服务品质，探索应用铁公、铁空等旅客联程运输电子客票，推动成都、重庆城市轨道交通、常规公交等多种交通方式“一卡通”互联互通。全面提升城乡交通运输基本公共服务均等化水平。

5.管理一体化。推动建立交通一体化发展工作机制和综合交通运输信息资源共享交换机制，强化区域交通协调发展组织保障。

(三) 预期成果。

通过1—2年时间，成渝地区双城经济圈交通一体化发展取得积极进展，在跨区域普通国省道建设、投融资方面取得典型经验，并形成相关政策成果。信息共享交互取得显著成效，形成交通运输大数据资源目录以及统一采集、处理、交换共享等标准规范。

通过3—5年时间，成渝地区双城经济圈交通一体化发展取得显著成效，跨区域交通运输数据交换共享机制基本形成，在铁路公交化运行、跨区域公交线路开行以及“一网通”“一票制”“一卡通”推广应用方面取得典型经验，并形成相关政策成果。渝广、

万达开交通融合发展取得显著成效，设施互联、服务共享水平大幅提升，毗邻地区定制客运、农村客运线路基本开通，跨区域客运线路率先开行，投融资模式不断、协同发展机制创新发展不断深入，建立川渝毗邻地区交通融资平台，交通一体化政府共商机制基本健全，率先实现区际通道项目共同审批。在区域交通协同发展方面取得典型经验，并形成相关政策成果。

二、高原山区公路建设创新

(一) 试点单位。

四川省交通运输厅、发展和改革委员会。

(二) 试点内容及实施路径。

1.构建畅通安全的公路网。统筹区域高速公路网和普通国省道网网络布局，优化公路网等级结构，强化与其他运输方式的衔接融合。加快推进马尔康至久治、泸定至石棉等高速公路建设，适时启动马尔康经黑水至茂县高速化公路前期工作，强化高原山区高速公路建设经验积累。推进G549线九龙至稻城段等待贯通路段建设，推动G347茂县至北川段等普通国省干线提档升级，强化高原山区普通公路提速改造技术积累。

2.构建衔接顺畅的枢纽集疏运体系。以康定—泸定为重要节点，加快推进康定市公铁多式联运枢纽中心、川藏（新都桥）现代商贸物流园区等集公铁等运输方式于一体的综合交通枢纽。强化枢纽集疏转运体系建设，完善枢纽港站之间的快速转运通道，打通枢纽港站“前后一公里”，提升交通网络与枢纽节点的空间协调水平。

3.探索多元化可持续的投融资模式。完善覆盖全生命周期的资金保障制度，健全长期资金筹措渠道，建立事权和支出责任相适应的政府投入机制，加强政府投资项目评审论证，提高项目可行性。优化调整招商模式，按照“效益搭配、规模适度”的原则，合理搭配项目资源，引导社会资本参与高原山区公路建设养护。探索创新“交通+”模式，推动交通项目与沿线产业园区、土地、旅游、矿产资源等一体化开发，增强项目融资能力。

4.加强高原山区工程技术标准规范研究。强化高原山区关键技术指标研究，推动出台覆盖规划、设计、施工等各环节、以及符合区域环境特点的公路技术标准。强化技术指标合理运用，探索特殊困难地区“高速化”公路实施路径，促进高原山区交通基础设施与生态环境协调发展。

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=11_6812

