沙坪坝区综合交通运输“十四五”规划

第一章 规划基础

第一节 发展基础

“十三五”以来，沙坪坝区围绕构建“国际性综合交通枢纽节点”总体目标，坚持交通先行推动发展，交通运输建设实现重大突破，同全市一道，步入了发展跨越提质阶段，“内畅外达、便捷高效、紧密衔接、绿色低碳、城乡发展”综合交通体系逐渐形成，为全区实现经济社会赶超发展贡献更大力量，为发挥联动成渝两地发展的重要主城门户、成渝国际型综合交通枢纽的重要节点、中心城区连接成渝双城经济圈和“一带一路”的最强锚点创造了有利条件。

**（一）交通基础设施日臻完善**

铁路发展全面提速。渝贵铁路正式投入运营，全区境内建成“1高铁5普铁”铁路格局，为成渝高铁、遂渝铁路、兰渝铁路、渝怀铁路、渝襄铁路、渝贵铁路，基本打通了全区东出、西进、南下、北上的铁路通道；全力推进成渝中线高铁前期工作，力争早日开工。

高速路网不断完善。全面形成“三横两纵”高速公路网，为成渝环线高速、渝蓉高速、渝昆高速、绕城高速、内环高速，全区高速通车总里程达到34公里，基本实现与城市中心区、周边区县的快速通道联系。

水运航道持续提升。全区嘉陵江水域航道里程约17公里，拥有一座旅游码头磁器口码头。“十三五”期间取缔拆解土湾水域4艘餐饮船舶、双碑桥下4艘坝坝渔船和中渡口磁器口10艘餐饮娱乐船舶，关停嘉陵江沙区段头羊角堡码头、中渡口码头和二塘码头3个码头货运功能，全力推动“两江四岸”城市品质提升。

航空领域实现突破。建成重庆西站空铁联运城市候机楼，可办理登机牌、行李托运、航班查询、专属休息室、机场专线接驳等便捷服务，为推进全市综合交通服务一体化进程打下基础，全面提升沙区铁路交通枢纽与航空枢纽一体化服务水平和衔接效率。

轨道交通加速成网。建成轨道交通一号线尖顶坡至壁山段，环线沙坪坝区域内部分通车，打通了与主城中心城区北部的交通联系；轨道交通运营站点由14个增长至18个，全区轨道交通通车里程达30公里，极大增加了轨道交通运营覆盖面；五号线、九号线持续建设，七号线正有序开展前期研究工作。

客货枢纽建设稳步推进。建成投用重庆西站一期、沙坪坝站两大综合客运枢纽，旅客换乘条件明显改善。基本建成以国际物流枢纽园为核心的多式联运货运枢纽体系，全区各运输方式一体化衔接日趋紧密。

**（二）公路网发展成效显著**

公路网络不断完善。截至2020年底，全区公路总里程1331公里，路网密度448公里/百平方公里。其中高速公路34公里，国道30公里，省道135公里，国省道占比为12.4%；县道279公里，乡道17公里，村道863公里，农村公路占比87.1%。普通公路中，一级公路32公里，二级公路71公里，三级公路204公里，四级公路976公里，等外公路14公里，等级公路占比达99.0%，公路路面铺装率达到98.6%。

路网服务水平不断提升。全区普通公路路网通行条件大幅改善，覆盖所有镇街和AAA级以上景区。“三年行动”相继完成新国道G212陈白路口至金科廊桥水乡段和花学堂至青木关、S107胡家院至回龙坝段、S447梨树湾至煤炭沟段改建工程等一批重点项目改造升级，基本实现与周边区县、重点产业园区和景区通二级及以上公路；围绕精准脱贫攻坚和乡村振兴战略，纵深推进农村公路建设，建设农村公路317公里，解决村民小组通达69个，通畅253个，实现村民小组通达率99.4%，通畅率98.8%，群众出行更加便捷，有力促进农村地区经济发展和脱贫致富。

**（三）交通服务普惠度显著增强**

客运服务能力稳步提升。“十三五”期间，客运供给能力保持良好增长态势，客运总量达807万人/年，是2016年客运总量的1.2倍，年均增速达4.6%；客运周转量达46857万人公里/年，是2016年客运周转量的1.3倍，年均增速达7.1%。

城市公共交通服务能力增强。成功创建“公交都市”，地面公交服务能力大幅提升。全区现有公交线路130条，“十三五”期间新增、调整公交线路39条，围绕生态旅游及产业经济布局，开通特色公交、定制公交、产业公交25条，开行了3条机场直达公交；围绕国家“公交都市”创建工作，实现城市居民500米公交站台覆盖率达100%，公共交通机动化出行分担率达60.2%，高于主城中心城区分担率58.2%。全区现有公交运力2034辆，新能源公交车比例达100%。建成投用重棉站场、重庆西站公交站场、陈家桥公租房公交站场、双碑公交站场等五座公交站场，现已投用公交站场面积达11.7万平方米，可提供487个公交停车位，井口公租房临时首末站、廖家坪农贸市场双向公交站港等6个公交站场正在加快建设中。

城乡客运一体化成果突出。农村公交服务体系逐步完善。“十三五”期间，有75条公交线路通达农村，投入870台运营公交车辆，实现66个行政村通公交，通达率100%，全面实施“农村一公里公交出行计划”，村民出行（家门-车门）两千米公交覆盖率达100%。与市政部门合力建设金沙港湾、虎头岩、烈士墓等3个公交站港和乡镇公交首末站；，歌乐山公交站场开工建设，形成了城市、街镇、乡村三级公交线网无缝衔接，全域公交实现“一小时免费优惠换乘”并与轨道直达接驳。沙坪坝区城乡道路客运一体化发展连续多年被评为重庆市“5A”级水平。

运输新业态生机勃勃。积极推进共享单车和共享电动汽车在沙区落地，协调相关部门制订共享单车实施方案，协调相关部门修建自行车道19公里，成功引进摩拜共享单车落户沙区大学城，会同西部新城管委会起草《沙坪坝区共享单车管理办法》。左中右(重庆)电动汽车服务有限公司落户沙区，安装电动汽车充电桩1000余处，投放电动汽车1000余台，满足市民出行需求，有力支持了“蓝天行动”。

**（四）物流服务水平进一步提高**

物流服务深度广度取得进步。2019年底，沙坪坝区拥有货运物流单位4200余家，货运车辆1.8万辆，总吨位约7.6万吨，年运输能力4300余万吨。城市配送企业3家，年配送能力8万吨，甩挂运输企业3家，车辆300台。“十三五”期间，组织开展2019年沙坪坝区道路货物运输量专项调查工作，督促96个调查样本业户、182台货运车辆积极配合，按时保质保量完成调查任务。

国际铁路联运向好发展。依托干线铁路和铁路枢纽，基本支撑重庆对外四大国际物流通道建设，现已开通中欧班列（渝新欧）、西部陆海新通道国际铁海联运班列、渝深班列、渝甬班列、渝满俄班列等5条国际物流班列。截至2019年底，西向的中欧班列（渝新欧）累计开行4769班，其中2019年共开行中欧班列1524列，占全国开行量的1/3，重箱折列、运输货值均居全国第一；北向的“渝满俄”班列累计开行901班；南向的西部陆海新通道国际铁海联运班列累计开行1674班，线路延伸至全球92个国家、220个港口；东向“渝甬”班列常态化运行，累计开行297班。

内陆保税物流园区规模壮大。依托团结村铁路集装箱中心站和兴隆场特大型铁路编组站设立内陆保税物流园区。目前，中铁联合国际集装箱有限公司、传化集团、重庆交运集团等约200余家物流相关企业入驻。已开通重庆铁路口岸、重庆整车进口口岸、重庆生物制品口岸和首次药品进口口岸，以及重庆铁路保税物流中心（B型）、国际邮件互换中心。

**（五）智能交通发展取得新突破交通保障能力大幅提高**

交通信息资源整合初见成效。建设综合交通信息服务主中心和西永应急副中心，开发了Web版及基于手机APP的应急指挥管理协同平台，实现所有动静态信息资源如道路交通基础设施数据、交通流数据、视频资源、停车诱导等数据的集中管理，资源充分整合。公路重点路段、桥梁、隧道的技术状况信息实现整合接入；物流企业自主建设西部物流园单一窗口平台系统、智慧物流园O2O集成展示中心、智慧物流以及智能分拨调配系统、智慧云仓储管理等系统。建成了覆盖国省干线公路重点路段、港口航道、“两客一危”车辆、公交车、出租车、运输船舶等的动态运行监测体系，行业运行监测能力显著增强。

智能出行服务水平明显提升。实现全区公交车辆IC卡刷卡终端和手机移动支付终端安装率100%，IC卡网上充值功能和手机移动支付功能。大学城客运中心、西部新城客运站、赖家桥汽车站全面推行联网售票，通过登录网页、微信、手机APP可实现购票、退票。

**（六）交通治理能力大幅提高**

行业改革取得突破。2017年9月沙坪坝区进行了机构改革，沙坪坝区交通委员会更名为沙坪坝区交通局，由原公路局和养护段合并成立沙坪坝区公路养护中心，由原交通运输管理所、港航所、客运服务中心合并成立沙坪坝区交通服务中心。区交通局新增了渔船检验和监督管理职能，并收回直属事业单位的行政决策、行政许可等职能，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。

安全专项治理深入推进。持续深入推进“5+N”、“道路运输平安年”等安全整治工作，全面排查整治隐患，严厉打击非法违法行为。地方水域死亡失踪人数、道路运输行车事故、交通建设工程事故死亡人数均呈现明显下降，事故防控成效明显；隐患治理能力不断强化。结合专项整治行动和安全大检查，组织开展了全区公路安全隐患、道路客运安全隐患、水上交通安全隐患排查整治，完善了安全隐患排查台帐，强化了应急管理机制。“十三五”期全区完成道路运输安全检查2645人次，排查安全隐患100余起，完成码头安全检查486座次，船舶安全检查505艘次，排查安全隐患40余起；安全防控体系不断提升。实施国省道安全防护工程整治20公里，改造危桥1座。

绿色交通监管能力不断加强。建立了船舶水污染物接收、转运、处置联单制度。交通行业绿色发展环境趋好，交通运输绿色监管工作取得初步成效。大力实施内河船型标准化建设，加快老旧船舶的改造和拆解，取缔拆解老旧餐饮娱乐船舶18艘，“量减质增”趋势明显。沙水趸船安装污水收集箱和污水处理器，实现了达标排放。淘汰黄标车233辆，完成627辆营运柴油货车退出任务。大力推进基础设施建设运营绿色环保技术，推广使用路面材料再生技术。环境保护工作水平逐步提高。加大对船舶和码头的污染治理工作，对辖区内船舶的防污染设施进行升级改造，实现嘉陵江水域内船舶水污染物零排放。加强与各部门的联合巡查、执法力度，加大日常检查和现场监管，严厉打击船舶非法排污行为。

第二节 存在问题

**（一）综合交通网络格局亟待完善**

**一是**既有高铁通道单一，与长三角、京津冀、粤港澳等城镇群的铁路联系时间较长，缺少与国家主要城镇群快速、直达铁路客运通道。**二是**全区大部分射线高速公路进出城路段交通量远超设计能力，渝遂高速沙坪坝段进城日流量在2019年首次突破7万，五年交通量平均增长率达到12.33%。当前进出城通道衔接不畅，高速下道后没有快速路直达城市核心区，导致路网迂回交通量增长，内外交通运行效率不高。**三是**嘉陵江沙区段航道等级不高，无法支撑全区全域水运旅游发展；磁器口码头建设滞后，水上旅游形象亟待提升。

**表1-1 渝遂高速历年断面交通量（pcu/日）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **路段** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **平均增长率** |
| 渝遂互通-绕城互通 | 40246 | 45815 | 52937 | 61985 | 69327 | 71630 | 12.33% |
| 绕城互通-璧山 | 40525 | 42353 | 45960 | 36918 | 46096 | 50771 | 5.67% |

**（二）区域交通品质提升亟待加快**

**一是**公路网络整体水平不高。沙坪坝区普通公路网技术等级构造不合理，全区二级及以上公路比重仅占7.9%，四级公路及以下占比为76.3%。公路网行政等级整体不高，国省干线公路里程占比仅为12.7%，村道占比达到64.4%。**二是**域内公路对产业发展支撑力度不够。内部交通还存在断头路、瓶颈路等问题。重要旅游景区上下公路路面较窄，旅游环线公路尚未形成，如缙云山景区缺乏旅游公路环线；产业园区与周边干线公路、城市道路之间的连接不畅，公路网络对城镇和产业的引导和带动支撑能力亟需进一步提升。**三是**干线公路与城市道路衔接不畅。当前区域对外交进出城通道与城市道路网衔接亟待优化，全区道路承担过境交通功能过强，关键节点转换压力大。城市快速道路将大量车流引入东部城市核心区，进一步加剧内环周边路网的交通负荷。

**（三）客运服务品质亟待提升**

**一是**客运枢纽配套设施、集疏运体系建设滞后。轨道交通沙坪坝站一号线尚未实现站内换乘，仍有较长的步行换乘距离。**二是**城市公共交通站场不足，公交车辆路内停放现象严重。石井坡212国道夜间路内停放车辆达121辆，沙坪坝杨梨路停车达98辆。现全区能够提供487个公交车辆停车位，但停车需求达2034辆，仍存在1547个停车位的缺口。**三是**地面公交与轨道交通衔接不畅。轨道交通一体化换乘枢纽建设滞后，沙坪坝大学城区域存在大量常规公交与轨道一号线的换乘需求，轨道交通站点距离最近的公交站场超过一公里，缺乏一体化换乘枢纽，换乘绕行距离大。公共交通与轨道交通换乘不顺畅，重庆轨道交通一号线沙坪坝段的公交站点配置比为3.1（每个轨道站平均配置3.1个公交站点），低于重庆市已开通轨道交通线路平均公交站点配置比3.2，其中2号线为3.2，3号线为3.7，6号线为2.6，环线为3.2。

**（四）物流运输效率亟待增强**

**一是**国际物流枢纽园货源集聚辐射能力有待提高。目前，成都已开行国际班列3186列，其中中欧班列1551列。在一定程度略优于重庆，挖掘内陆其他省市适箱货源亟待突破。**二是**多式联运组织模式亟待优化。受三峡过闸和环保督察工作持续推进影响，铁路将承担更多水运转移的货源，铁水联运亟待推广；目前，沙坪坝区虽加速打造重庆国际物流枢纽园区成为内陆国际铁路多式联运枢纽，但还尚且存在连接港口、机场、大型产业园区的货运通道建设滞后的情况，对产业发展支撑度有限，一定程度制约了多式联运发展。**三是**国际班列运行统筹协调能力有待加强。中欧班列（重庆）国际铁路联运通道与南向铁海联运通道虽已实现物理基础设施之间无缝衔接，但中欧班列（重庆）的运营主体是渝新欧公司，渝黔桂新班列的运营主体是南向通道公司等，存在多主体运营多班列的情况，数据共享成为难题。**四是**公路货运场站的智能化水平偏低、信息化组织能亟待加强。现有公路货运场站设施、管理手段、信息化水平尚无力承担多式联运的组织重任。缺乏规范化、数字化的物流配送站点，城乡物流配送体系亟待构建，新型物流发展模式尚未应用，发展潜力巨大。

**（五）交通数据共享模式亟待优化**

**一是**交通运输管理体制有待优化。铁路、民航、公路、水路、轨道交通、城市道路等交通方式之间衔接不畅，没有真正构建起适应新时代发展需要的综合交通运输体系。综合运输供给不足、集约化低，各版块间“数据孤岛”现象突出，信息化时代的新型运输方式发展能力不足，综合服务考核体系难以建立，各种运输方式的比较优势没有得到充分发挥。**二是**交通信息化与业务融合不足。管理全链条信息化程度不高，业务协同能力有待进一步提高。智能交通基础设施覆盖面不够、集约度不高，营运车辆监控、公路路网情况监测、公共交通客流监测、电子标识等交通感知设备有待进一步升级，覆盖程度有待进一步强化。行业生产管理智能化整合不够，各物流企业针对自身管理需求建立了系统和平台，但系统和平台的互联互通尚未落实，缺乏全区物流信息整合平台。**三是**交通大数据开发利用不足。共享开放水平不达预期，铁路、交管、邮政等重要数据尚未实现融合共享，行业动态数据质量有待进一步提升。大数据综合分析应用能力有待加强，交通行业数据资源开放仍未突破。公众信息服务水平仍需提升，现有信息系统更多是市级层面的统一布置、建设，较少考虑具体区域的具体需求，区内针对自身独特需求而开发相应的信息系统工作尚未开展。

**（六）交通出行环境品质亟待提升**

一**是**交通运输信用体系有待完善。信用体系建设在工程建设、运输服务等领域积极探索、先行先试，积累了一定经验，但总体上，行业信用体系建设与社会经济发展水平和行业改革发展实践不匹配、不协调、不适应的矛盾仍然突出。**二是**绿色交通发展有待完善。绿色交通标准规范和制度体系尚不健全，行业节能环保监管手段缺乏有力支撑。交通节能减排技术服务体系尚未建立，绿色交通技术产品和服务市场还有待进一步规范。绿色养护技术、清洁运输装备、绿色出行方式还需进一步推广。**三是**平安交通发展有待提升。交通运输安全生产诚信体系尚不完善，安全责任还需全面落实。尚未实现全区高速公路特大桥梁、隧道、边坡的应急实时监测，水上应急救援基地尚未建成，水上应急装备、应救援队伍、应急救援能力有待进一步提升。

第二章 形势要求

第一节 发展形势

“十四五”时期，随着供给侧结构性改革深入推进，国家建设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。沙坪坝区，作为重庆中心城区的核心组成部分，交通发展也面临多重战略机遇，催生更多新要求。

**（一）抢抓西部大开发战略机遇，加速推动沙坪坝综合交通运输对外开放。**“十四五”期，我国将实施更大范围、更宽领域、更深层次的全面开放。强化举措推进西部大开发形成新格局，是党中央、国务院从全局出发，顺应中国特色社会主义进入新时代、区域协调发展进入新阶段的新要求，统筹国内国际两个大局作出的重大决策部署。沙坪坝区内布局的科学城站、团结村中心站、兴隆场编组站以及国际物流枢纽园区，是助力重庆打造内陆国际物流枢纽和对外四向通道的核心力量，是深度对接“一带一路”、长江经济带、陆海新通道等国家战略的主力支撑。沙坪坝区交通发展将着重围绕上述核心资源，构建内畅外联、快捷高效的现代综合交通运输体系，实现与周边国家级交通枢纽节点、核心城市等快速联通，拓展货源腹地和经济辐射范围，有序增强对外开发开放程度，有力助推沙坪坝乃至重庆在西部地区带头开发、带动开发。

**（二）抢抓成渝地区双城经济圈建设的战略机遇，推动沙坪坝高效衔接成渝地区双城经济圈双核联动发展。**推动成渝地区双城经济圈建设是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略，是重庆当前和未来一个时期的一项重大政治任务。沙坪坝区，地处成渝地区双城经济圈双核相交的中心位置，其综合交通发展要紧扣成渝地区双城经济圈“两中心两地”战略目标，坚持服务“从全局谋划一域、以一域服务全局”的发展原则，支持市级各项重大决策部署，布局好、建设好、维护好沙坪坝与毗邻区的交通联系，提供舒适便利高效的运输服务保障，引导提升毗邻地区交通互联互通水平。

**（三）抢抓“一区两群”协调发展的战略机遇，推动沙坪坝交通先行示范引领发展。**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。沙坪坝区综合交通发展要立足“一区两群”对主城都市区的发展定位，强化主城都市区中心城区与同城化发展先行区、支点城市、桥头堡城市的互联互通，加快构建沙坪坝区发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，助力“一区两群”协调发展。

**（四）抢抓交通强国重庆试点的战略机遇，推动沙坪坝交通高品质高质量转型发展。**“十四五”时期，国家将大力推进交通强国建设，推动高质量发展、创造高品质生活仍是“十四五”的重要主题，重庆已被列为全国交通强国建设第一批试点城市之一。“十四五”期，沙坪坝区综合交通发展必须以满足人民群众对美好生活的向往为追求，聚焦城市提升、乡村振兴两大基本面，坚持以人民为中心的思想，全面认识、超前预判、准确把握、主动适应新时代交通运输服务需求的新变化，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、行业管理由管大家向大家管转型，努力提供多样化的交通服务模式，满足多层次的交通出行需求，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

**（五）抢抓中国西部（重庆）科学城战略机遇，加速推动沙坪坝交通科技创新发展。**

建设西部（重庆）科学城是贯彻习近平总书记重要指示精神、把总书记殷殷嘱托全面落实在重庆大地上的具体行动，是服务国家创新需要的重大举措，是补齐重庆创新短板的迫切需要。深刻领会习近平总书记关于加快区域协同创新体系建设、促进科技成果转化和产业化、合作共建西部科学城、加快共建“一带一路”科技创新合作交流的重要要求，“十四五”期，沙坪坝区要牢牢把握科学城是科技创新要素高度集聚、科技创新成果极大丰富、成果转化能力突出、创新生态优良的城市区域，是具有全国影响力的科技创新中心核心载体和平台的定位，全力推动科学城枢纽、物流园片区城市建设，依托区内国际物流在基础设施、产业配套、政策环境等方面的既有优势，积极抢抓以5G、大数据等为代表的新一轮技术革命机遇，用足用好新型基础设施建设政策机遇，坚持以供给侧结构性改革为主线，积极探索生态优先、绿色发展新路子，推动交通发展向质量效益、一体化融合以及创新驱动发展转变。

第二节 阶段特征

基于上述形势要求分析，“十四五”期，沙坪坝区综合交通发展有挑战、有机遇、更有转型提质的内生动力。总体判断，“十四五”时期沙坪坝区具有以下阶段特征：

**设施完善的加速期。**当前，沙坪坝区综合交通运输骨架网络基本建成，但部分服务工业、商贸、旅游等产业的公路设施条件仍需优化完善。“十四五”期，沙坪坝交通将充分发挥中欧班列（重庆）、西部陆海新通道和综合保税区等优势，抢抓上述多重战略机遇，加快完善对外交通通道提高与成渝地区双城经济圈大枢纽、大通道的交通互联互通水平，支撑重庆打造改革开放新高地。

**协调发展的融合期。**“十四五”期，沙坪坝交通将坚持一体化规划、协同性建设，统筹交通与产业、旅游的融合，统筹交通在毗邻区县间、产城景间的融合，统筹铁公水空一体、强化干线公路与城市道路衔接，建设便捷顺畅、经济高效交通基础设施网络，实现城际、城乡交通一体化协调发展，支撑高品质生活宜居地建设。

**转型发展的关键期。**“十四五”期，沙坪坝区要深入推进交通供给侧结构性改革，加快“重建轻养”向“建养并重”发展，持续强化交通运输“建、养、运、管、安”综合体系建设，补齐短板，均衡发力，建设便捷顺畅、经济高效、绿色集约、安全可靠的交通运输体系，实现交通高质量发展。

**精细管理的提质期。**“十四五”期，随着交通运输新技术、新业态、新基建的不断发展，要求沙坪坝交通智能化、数字化更快发展，要求交通行业转变管理方式，更多依托新技术、大数据，促进交通运输提效能，推动交通基础设施数字转型、智能升级，提升行业管理的效率，为人民群众提供高品质出行服务。

第三章 中长期布局规划

第一节 发展定位

沙坪坝是重庆主城面向渝西地区的重要连接点，是成渝地区向南通达珠江三角洲、北部湾，向东通往华中、长江三角洲、京津冀城市群重要的衔接转换枢纽，坐拥四大门户枢纽和三条成渝大通道、对接对外综合运输大通道等交通优势特征，在全市、成渝地区综合交通运输通道中具有重要的区位和地位。全区集聚了自由贸易区、铁路口岸和西永综保区等国家级开放平台，电子信息、口岸物流、创新研发等产业形态，是成渝国际性综合交通枢纽的核心载体，是成渝地区**“陆港型国家级综合交通枢纽”，是主城都市区中心城区西向门户枢纽。**

第二节 具体定位

**建设双城经济圈国际化物流枢纽城市。**以打造更具竞争力影响力的国际化城市为目标，打造双城经济圈国际化物流枢纽城市，全面提升综合交通枢纽城市地位，强化对外连接全球经济网络和对内辐射区域腹地带动作用，支撑全市与更高水平国际竞争，支撑沙坪坝区的产业、经济、市场向全球渗透。努力构建具有国际化营商环境和国际化经济业态功能的物流枢纽城市。

**建设主城都市区现代化宜行示范城市。**以构建公共交通优先的现代化城市为核心，打造主城都市区现代化宜行示范城市，全面提升综合交通运输服务能力。确立大运量城市轨道交通在城市公共交通系统中的骨干地位，以多层次中小运量公交为主体，加快形成覆盖更广、品质更高、更可持续的公共交通服务体系，持续推进交通设施立体空间布局，构建现代化一体化的交通系统，构建高品质生活宜居地。

**建设智能化新型交通示范城市。**以大数据、5G互联网、新能源、人工智能等新技术为创新手段，打造智能化新型交通示范城市，加速新基建推进交通行业智能化发展，着力提高交通系统效率和效益，提供更丰富、更优质、更安全的交通服务，加速交通在规划、建设、运营和管理等各个阶段全面落实绿色低碳理念和人文关怀理念，全面提升交通生态品质，发挥对综合交通多式联运的示范作用。

第三节 总体格局

围绕**“一枢纽两示范”**的交通功能定位，坚持**“对外联通、圈内融合”**两大方针，科学制定沙坪坝区交通中长期发展格局。

对外联通**——**依托铁路枢纽、铁路通道、公路集疏运通道，打造货运“1枢纽2园区”和客运“2主1辅”格局。

打造**“1枢纽2园区”**货运枢纽体系布局，其中“1枢纽”指重庆铁路集装箱中心站，“2园区”指重庆国际物流枢纽园区和青凤工业园区。积极推进货运集疏运公路建设，依托铁路口岸、铁路保税区、中国（重庆）自由贸易试验区等对外开发窗口，深化东向渝甬、西进渝新欧、南下西部陆海新通道国际铁海联运和渝深、北上渝满俄四向齐发、陆海联动的对外开放格局。打造**“2主1辅”**客运枢纽体系布局，其中“2主”指重庆西站、科学城站，“1辅”指沙坪坝站。依托中国西部（重庆）科学城建设，通过推进科学城站区域集疏运通道建设，引导三大枢纽空间格局优化成型。

圈内融合**——**依托高速公路（连接线）、快速路、地方公路等，打造**“1联2轴4射多联**”的区域交通网络格局。

打造**“1联2轴”**内部循环交通布局，1联指以东、西两条发展主轴为骨架，构建东西协调、互联互通的综合交通新格局；2轴指落实东西两片区均匀发展，“东部优化”——东部加快完善重大通道功能，提升交通设施承载能力，满足高密度人群交通出行需求，“西部拓展”——西部加快推进重大交通基础设施建设，落实重大政策，支撑城市空间向西拓展。打造“**4射多联**”区域衔接交通布局，4射是指畅通沙坪坝至北向北碚、西向璧山、南向高新区、东向其他主城中心区的干线公路网；多联是指针对镇街连接、旅游产业节点升级改造一批县乡村公路。

第四章 “十四五”总体思路

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，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，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，以建设“科创智核、开放高地、文化名城、美丽都市”为战略目标，以交通运输高质量发展为主线，牢牢把握交通“先行官”定位，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务的陆港型国家级综合交通枢纽，“打好四张牌”“办好四件事”，为全区建成引领重庆高质量发展的“科创智核”、承载“一带一路”倡议的“开放高地”、传承巴渝历史文脉的“文化名城”、彰显重庆山水魅力的“美丽都市”，切实发挥好交通运输支撑服务和先行引领作用。

第二节 规划原则

链接全国，开放引领。紧扣内陆国际物流枢纽和开放高地建设，充分发挥铁路中心站、编组站和国际物流枢纽园区的国际国内两大市场、多方资源的货运集聚作用，构建国际国内两大市场、多方的对外综合运输通道，全力提升沙坪坝对外开放程度，促进人流、物流、资金流、信息流在区内高效聚集。

创新驱动，示范带动。牢牢把握交通“先行官”定位，紧扣现代化、国际化、智慧化三大发展趋势，抢抓新型基础设施建设政策机遇，充分发挥交通运输行业的基础性、先导性、服务性作用，引导沙坪坝城镇交通融合发展，率先全市打造国际化、现代化、智慧化综合交通运输体系，创立交通强国示范区，助力全市提升交通运输发展水平。

优化结构，提质增效**。**牢牢把握交通运输的服务属性，综合发挥铁路、公路、民航、水运优势，合理配置资源，优化运输结构，提升基础设施网络和运输系统整体组合功能，构建一体化的综合立体交通体系，有效适应客运快速化、多样化，货运便捷化和经济的要求。全面提升运输组织水平，提供品质更优、效率更高、安全可靠的运输服务，增强人民群众出行获得感、幸福感、安全感。

**绿色集约，生态先行。**牢牢把握“生态优先、绿色发展”之路，牢固树立“绿水青山就是金山银山”的理念，实现与生态环境和谐统一。坚持创新协同管理，推动“建管”融合，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。坚持交通产业城镇融合发展，推动运输文化旅游一体化，提供品质更优、效率更高、安全可靠的运输服务。

第三节 规划目标

**（一）总体目标**

到2025年，立足成渝地区双城经济圈建设，以构建成渝交通一体化先行区为抓手，坚持“对外联通、圈内融合”两大方针，依托“一园两站”为主轴的综合交通网络优势，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代化综合交通运输网络，全力打造“半小时中心城区”“1小时周边”沙坪坝交通圈，基本建成陆港型国家级综合交通枢纽，全面打好创新、开放、生态、人文“四张牌”，干好居民就业增收、人居环境改善、公共服务提升、基层社会治理“四件事”。

**（二）具体目标**

**能力充沛。**铁路，力争建成成渝中线高铁、渝昆高铁，全区高速铁路运营里程达42公里；公路，加快推动渝蓉高速进城通道建成，高速公路（含连接道）里程达60公里，新增快速路26公里，完成国省道改造137公里、农村公路改造546公里，普通国道一级路比例达到82%，普通省道三级及以上比例达到95%以上；水运，完成磁器口码头升级改造工程，建设水上应急救援基地；民航，积极谋划建设通用机场。

**出行便捷。**新续建一批综合客运枢纽、公交站场，力争建成科学城综合客运枢纽。实现综合客运枢纽内交通方式间，力争旅客平均换乘距离≦300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更加顺畅，与城市干道实现高等级公路100%连接；持续巩固“公交都市”创建成果，实现公交车站点300米半径覆盖率100%，公交车进场率达到80%，开通旅游公交专线5-10条。

**物流高效。**完成物流枢纽升级改造，建设改造乡镇农村客货服务站；建成重庆国际物流枢纽园区、青凤工业园之间多条货运通道，分流物流货运与城市交通，打造高效物流运输网络；大力发展多式联运，运输结构调整成效明显，拓展货运专用通道，实现多式联运无缝衔接。改造一批乡镇农村货运服务站。

**安全可靠。**公路特长隧道、特大桥梁动态监测覆盖率达到100%，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%。

**智慧绿色。**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，持续推广应用新能源和清洁能源汽车和船舶，以及靠港船舶使用岸电等新技术，新改建公交站场的充电桩配置率100%，公交电子站牌设置率达60%。

**表4-1 沙坪坝区“十四五”综合交通发展主要指标**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **类型** | **指标** | **2020年** | **2025年** | **备注** |
| 基础  设施 | 高速铁路营业里程（公里） | 22 | 42 | 预期性 |
| 高速公路（含连接道）通车里程（公里） | 34 | 50 | 预期性 |
| 国道一级公路比例（%） | 65 | 82 | 约束性 |
| 省道三级及以上公路比例（%） | 89.7 | 95 | 约束性 |
| 乡镇通三级及以上公路比例（%） | 100 | 100 | 约束性 |
| 村民小组通畅率（%） | 99.8 | 100 | 约束性 |
| 运输  服务 | 公交站点300米半径覆盖率（%） | - | 100 | 预期性 |
| 公交车进场率（%） | 24 | 80 | 预期性 |
| 公共交通机动化出行分担率（%） | 60 | 62.5 | 约束性 |
| 旅游公交专线开行条数 | 4 | 5-10 | 预期性 |
| 智慧  绿色  安全 | 公交、出租汽车移动支付使用率（%） | 90 | 100 | 预期性 |
| 公交电子站牌设置率（%） | - | 60 | 预期性 |
| 每年新增和更新公交、出租车新能源车辆占比（%） | - | 80 | 约束性 |
| 内河船型标准化率（%） | 85 | 90 | 预期性 |
| 公路安保工程安装里程（公里） | - | 120 | 约束性 |

“十四五”期，沙坪坝交通运输要着眼成渝地区双城经济圈和主城都市区发展，立足重庆国际物流枢纽园区和青凤工业园两大园区，中梁乡村振兴示范带等产业结构升级，结合中国西部（重庆）科学城枢纽建设，大力实施“枢纽提升、区域畅通、品质提升、对外开放、创新引领、改革深化”六大战略。

第五章 枢纽提升战略，打造多向联通的对外运输通道

打好“开放牌”，以打造更具影响力的陆港型国家级综合交通枢纽为目标，建设铁路、公路、水运、航空多种对外运输通道，全面提升沙坪坝区区域门户地位。

第一节 加速铁路建设，打通对外交通动脉

按照市铁路“五年全开工、十年全开通”的目标，稳步推进铁路交通建设，打造周边省市高铁1小时交通圈，提升沙坪坝铁路枢纽地位。全力打造形成“6高铁3城际多普铁”铁路网布局，提高全区铁路对外辐射能力，支撑新一轮开放空间格局形成。

**构建高品质高铁大通道。**进一步加大高速铁路项目建设投入力度，高效融入国家“三纵两横”高铁主通道，强化成渝地区双城经济圈高铁互联互通。**东西向**重点加快成渝中线建设，构建成渝两地直连路径，助力全市打造成渝高铁双通道，实现成渝双核1小时可达；积极推进兰渝高铁前期工作，结合成兰高铁，联通兰西、天山北坡城市群，与兰州—西宁、天山北坡城市群联动发展，对接新亚欧大陆桥经济走廊、中国—中亚—西亚经济走廊。**南北向**加快渝昆高铁建设，建设渝昆高铁引入重庆枢纽联络线（沙坪坝段），构建重庆—昆明—印度洋主通道，与滇中城市群联动发展，对接孟中印缅经济走廊、中国—中南半岛经济走廊。加快渝西高铁建设，结合成西高铁，衔接关中平原、呼包鄂榆城市群、宁夏沿黄城市群，构建重庆—西安—呼和浩特（银川）通道，覆盖内蒙古地区，延伸至外蒙古。争取开工建设渝贵高铁，联通黔中、北部湾城市群，构建重庆—南宁主通道。围绕“一区两群”协调发展，积极谋划城际铁路构建区域轨道交通网络，打造轨道上的1小时通勤圈。积极推进重庆至自贡（乐山）、毕节等城际铁路前期工作，加强沙坪坝区与南遂广、川南城镇密集区的联系，发挥成渝地区双城经济圈与黔北地区的辐射带动。

**建好铁路对外开放物流通道。**面向“一带一路”与“长江经济带”，构建物流铁路对外开放通道，全面对接国家“六大经济走廊”。面向“丝绸之路经济带”。高标准构建渝新欧、蓉新欧国际物流大通道，积极谋划兰渝高铁，释放兰渝铁路货运能力，提升中欧班列（重庆、成都）运行水平和运营效率，适时增开中亚班列。面向长江经济带。构建沿江立体综合交通运输走廊，依托沿江货运铁路作，打破三峡翻坝能力瓶颈，畅通铁水联运通道，提升“渝甬”铁海联运班列运营效率。

|  |
| --- |
| **专栏1 “十四五”铁路通道重点工程** |
| **高速铁路：**成渝中线高铁（建成）、渝昆高铁重庆枢纽联络线沙坪坝段（建成）、渝西高铁（开工）、兰渝高铁（前期工作）、渝贵高铁（前期工作）  **城际铁路：**渝自城际铁路（前期工作）、渝毕城际铁路（前期工作） |

第二节 推动高速加密，提高互联互通水平

全面推动高速公路网扩容加密，畅通周边城市的高速网建设，顺应对外客运由以公路为主向以铁路为主、公路为辅模式转变趋势。在现有成渝环线高速、渝蓉高速、成渝高速、绕城高速和内环高速公路基础上，加密形成**“三横两纵多联”**高速公路网布局。

加速开展渝遂进城拓宽工程改造前期研究，争取在赖家桥和物流园互通之间新增下道口。由于内环高速至绕城高速段的交通流量已趋于饱和，依托大学城隧道工程，进一步拓展道路容量，缓解进出城通道压力，加强东、西部两大片区间的快速畅通。

积极拓展绕城高速至科学城站、国际物流枢纽园区新通道，争取在凤凰互通、歇马互通之间增设新互通，形成绕城高速与青凤工业园、科学城站和物流园连接的新通道，加速完善北部快速路网结构，分流成渝环线进城压力，构建西部中心区域向北碚方向的新快速通道，直接服务于科学城、国际物流枢纽园区等重要枢纽节点，支撑西部创新活力宜居之城创建。

|  |
| --- |
| **专栏2 “十四五”高速重点工程** |
| **高速公路联络线：**绕城高速进城通道（前期工作）  **高速公路扩能：**渝遂高速拓宽改造（争取开工） |

第三节 实现水运融合，打造品质水上交通

**加快完善码头布局。**以传承沙磁文化等特色文化资源和精神内涵为核心，打造磁器口“一主一辅”码头布局，特钢厂码头作为古镇游客游玩及水上交通运输的主要码头，磁器口码头为辅助码头。新建特钢厂两江游轮码头，为古镇游客游玩及水上交通运输的主要码头，设计码头为两个游船泊位，主要停靠两江游船；加快磁器口码头升级改造。磁器口码头近期为水源保护区，远期搬迁后改造为水上巴士码头，主要是分担小部分的客流，体现磁器口码头文化的历史，停靠水上巴士。

**大力发展水上旅游。**结合滨江路（磁井段）建设及磁器口码头扩容，金碧正街、特钢文创项目，优化布局水上旅游航线航点。结合主城区“两江四岸”嘉陵江“朝磁线”，以磁器口旅游名片为核心规划延伸客渡观光航线，丰富完善水陆连接和换乘设施，串联沿线网红景点、文化湾区，打造特色水上精品旅游循环航线，打响沙区水上交通名片。

**提升嘉陵江骨架航道通行能力。**结合全市《重庆长江上游航运中心总体规划（2018-2035）》任务实施中上游航道系统整治，推进嘉陵江井口枢纽前期工作，响应嘉陵江全江梯级渠化，提高江海直达整体贯通能力。

|  |
| --- |
| **专栏3 “十四五”水运重点项目** |
| **客运港口**：磁器口水上巴士码头、特钢厂两江游轮码头（建成）  **航运枢纽：**嘉陵江井口枢纽（前期工作） |

第四节 拓展通用航空，完善全区枢纽功能

**积极谋划建设西部通用机场。**积极与民航西南管理局、重庆市相关部门衔接，加快启动通用航空机场场址论证工作，争取早日获得民航西南局关于西部通用机场选址批复。全面加强与军、民航相关单位沟通协调，合理规划机场建设所需的征地拆迁、场外配套设施等方案，争取早日开工。

**布局“一场多点”航空网络。**西部通用机场主要开展试飞、飞行训练、应急救援、商务飞行、旅游服务等业务，规划布局“一个通用航空机场”和“多个旅游停靠点”，填补全区航空空白，加强与旅游业结合。在缙云山、中梁山等旅游景点规划建设直升机起降平台或者直升机起降点，在嘉陵江有条件的水面规划布局1处水上飞机起降场，在适宜地区开展空中游览活动，满足未来应急救援和旅游发展需要**。**

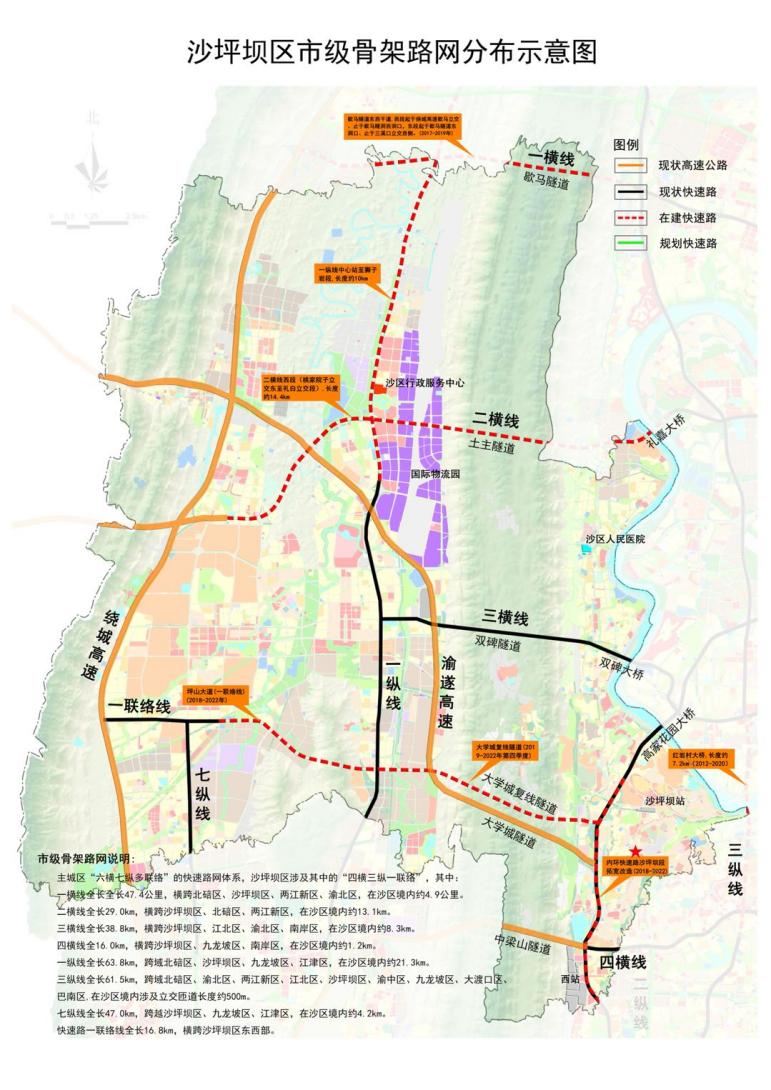
|  |
| --- |
| **专栏4 “十四五”航空重点项目** |
| **通用机场：**西部通用机场（前期工作）  **起降平台或起降点：**缙云山、中梁山、磁器口码头等地直升机起降平台或者直升机起降点（前期工作） |

第六章 区域畅通战略，打造干支相联、覆盖全面的公路网

干好“四件事”，从补强配套功能衔接入手，围绕乡村振兴战略，加快形成互联互通的公路网格局，实现普通国省道及农村公路更加通畅，做好市民交通出行基础设施保障。

第一节 构建“四横三纵两联”快速路体系

**全面建设“四横三纵两联”快速路网。**在现有快速路网基础上，重点建设二横线、一纵线、三纵线、一联络线、三联络线，全面建成“四横三纵两联”快速路网。其中，二横线包括“桃家院子立交东至礼白立交段”（14.4公里）和“渝西立交至桃家院子立交段”（1.6公里）；一纵线规划建设“中心站至狮子岩段”，长约10公里，含回龙坝立交、横五路立交；三纵线长约7.8公里，沙区范围内约1.8公里，主要建设红岩村立交与嘉陵路连接；一联线长约5.9公里，西起坪山大道，终点位于天梨路党校支路口，沙区范围内主要建设大学城复线隧道约2公里；三联络线为成渝复线高速路连接道，长约15.62公里，包含井口立交、龙井湾立交、明珠山立交项目，建成后缓解渝蓉高速进城通道交通压力，实现核心区域快速向外疏散。

****

**图6-1 市级骨架路网示意图**

**强化区域路网与快速路的衔接。**围绕“四横三纵两联”快速路网，坚持规划引领，综合考虑路网结构、交通方式、运输需求和建设条件等，统筹干线公路与城市道路规划建设，促进形成干线公路、城市快速路级配合理、布局均衡的路网体系。按照多点承接、逐步消解的思路，加快升级改造重要拥堵节点，适当增加高速公路和干线公路进出城出入口的密度，促进交通流量在路网上均衡分布；加强智能管理和信息引导，大幅提升道路设施、综合交通枢纽信息化水平。到2025年，实现与城市快速路衔接的干线公路均达到三级及以上标准。

第二节 完善科学合理的主次干道网

**加快城市道路网建设。一是**围绕沙坪坝区重大交通枢纽，加快城市主次干道基础设施建设。以“重庆西站”为核心，加快推进沿山路（全长14.1公里，沙区段全长6.8公里）、新凤中路（全长约3公里，起于西山村，止于上桥税务所，沙区段长约1.8公里）建设；以“沙坪坝站”为核心，积极实施站东路东延伸段（长约650米，宽26米）、土湾大桥等项目建设。**二是**为加强东西部片区融合发展，积极推进渝遂立交改造三期、梨高路三期和西永隧道（过江通道）建设。西永隧道（过江通道）项目全长12.5公里，位于双碑隧道及大学城隧道之间，西接西永大道，并通过凉亭关隧道衔接璧山，东接沙滨路，向东延伸接三横线及北滨路，构建东西向新交通走廊。

**积极实施片区改造提升工程。一是**建设沙磁片区滨江路项目，全长约13公里，其中市政道路工程部分主线长12.26公里，堤防工程治理河段长13.06公公里。实施磁童路片区地面景观改造工程，改造面积约5.2万平方米，磁童路两侧建筑立面整治约4.3万平方米，配套旅游设施及相关附属设施。实施磁横街片区景观整治工程，景观整治面积约1.8万平方米，建筑风貌提升面积约0.85万平方米，市政管线综合工程约5000米。**二是**推进西永换乘枢纽北向配套道路建设，项目位于西永换乘枢纽北侧地块，包含三条道路，即西井大道连接道（全长1.28公里）、西樽路连接道，（全长约0.71公里）南北货运通道（全长1.29公里）。**三是**建设北拓区项目，加快形成“三横四纵”交通网络，十四五期建成主干路、次干路及支路项目24个，共48.35公里，远期规划储备支路项目14个，共16.8公里。**四是**建设井双片区井双大道，即沙磁10号路，全长430米，路幅宽16米。**五是**建设上新片区四个项目，即上新横一路、纵一路、纵二路、纵三路共4公里。



**图6-2 北拓区路网示意图**

第三节 加快域内国省道和农村公路建设

**全面升级国省道公路技术等级。**全面提升国省公路通行水平：规划改造G212青木关至北碚界、G319凤凰桥村至关口村、S544北碚至龙塘、S544石院村至金刚坡、S544龙塘至石院村、S544金刚坡至九龙坡界、S107气象局至金刚坡等国省道重点项目。“十四五”期间，实施国省道公路改造共147公里，其中新建3公里，升级改造24公里，路面改造120公里。到2025年，实现普通国道一级路比例达到82%，普通省道三级及以上比例达到95%以上。

**全面提升农村公路服务水平。一是**全区县乡道公路网规划形成“十横十一纵四联联”的格局，规划总里程324公里，其中规划县道284公里，规划乡道40公里。**二是**实施农村公路四大工程项目，共计546公里，全面升级农村公路网络等级，提升通行能力和服务水平。实施县乡道公路提质改造工程。根据全市县乡道结构调整部署，开展新规划县乡道提质改造工程，总体规模约153公里，到2025年，三级以上县道达到70%；实施旅游路产业路工程。大力建设旅游产业公路，完善旅游景区周边配套公路及连通性，重点建设缙云山生态环山道路、中井路、北金路至太寺垭森林公园、中梁镇等通道，总体规模约81公里；实施联网公路改善提升工程。重点建设镇街联网公路，完善公路联网型不佳区域，加强各街、镇、村之间联系通道建设，总体规模约55公里；建设窄路面加宽工程257公里，强化农村公路安保设施建设，在陡坡、急弯、临水临崖等危险路段建设安防设施，提高行车安全性。到2025年，乡镇通三级及以上公路比例保持100%，四好农村公路通畅率达100%，农村路安保设施覆盖率基本达到100%。

|  |
| --- |
| **专栏5 “十四五”公路重点项目** |
| **城市快速路：**建设二横线、一纵线、三纵线、一联络线、三联络线快速路  **主次干道：**建设沿山路、新凤中路、站东路东延伸段、土湾大桥、西永隧道（过江通道）、井双大道、滨江路、磁童路片区和磁横街片区改造提升工程、上新道路、西永换乘枢纽北向配套道路、渝遂立交改造三期、梨高路三期、北拓区道路工程等  **普通国省道：**新建3公里，升级改造24公里，路面改造120公里  **农村公路：**实施提质改造项目153公里，旅游路产业公路81公里，联网路55公里，窄路面扩宽257公里 |

第七章 品质提升战略，打造现代化宜行示范城市

打好“人文牌”，全面形成三大综合客运枢纽格局，提供更便捷的公交服务，构建现代化宜行示范城市，实现东部人文母城综合服务功能更加优化，中部“两山”生态屏障功能更加巩固，西部现代新城要素集聚能力全面提升。

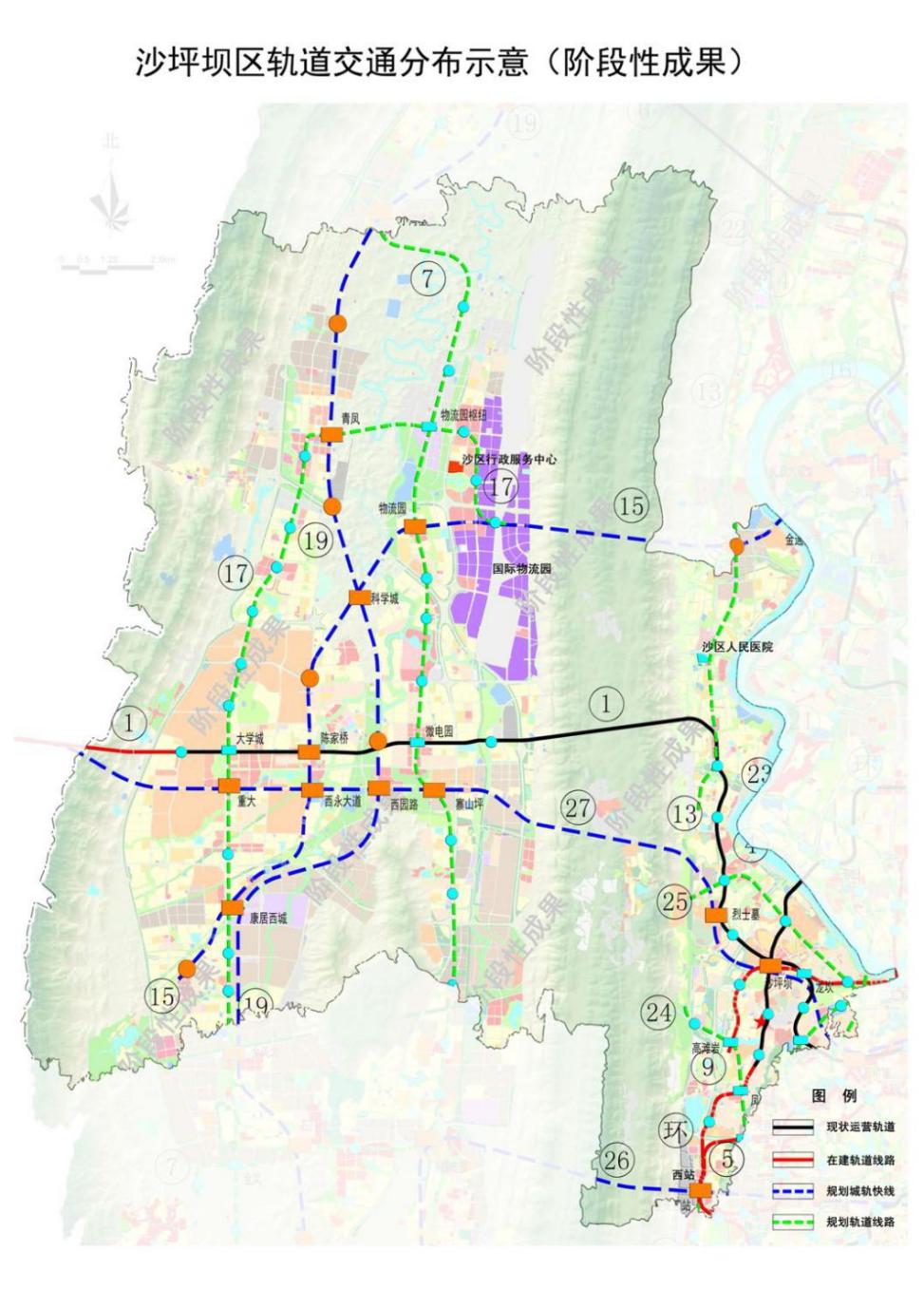
第一节 构建现代化综合客运枢纽体系

**加速推动综合客运枢纽建设。**推动科学城综合客运枢纽建设，高标准、高水平打造科学城高铁站，积极推行一体化规划设计铁路站房、配套综合交通枢纽以及集疏运体系，打造顶级高铁示范枢纽。持续推进沙坪坝站综合客运枢纽建设，推动干线、城际、市域、轨道交通“四铁”融合，促进站城一体融合发展，推动高铁、城市轨道交通、公交、出租车等无缝衔接，实现“零距离”换乘，建设成为站城空间功能有机融合、多种交通方式便捷联通的现代化综合交通枢纽。持续推进重庆西站二期工程建设，加快轨道交通环线、五号线建设速度，建成集铁路、轨道、公交、长途、等功能为一体的城市综合交通枢纽统。

**完善客运枢纽集疏运体系。**推动打造以科学城综合客运枢纽站为西部新城重要地标，以公交导向开发模式（TOD）或城市综合体模式（HOPSCA）等城市发展新模式引领，充分考虑影响出行的土地利用因素，实现西部新城区域交通顺畅，市民出行便利。加快枢纽集疏运基础设施建设，续建新凤中路、轨道交通环线华龙段，新建重庆西站中梁山沿山路、沙坪坝站东路东延伸段，推进土湾大桥开工建设，进一步提高客运枢纽疏运能力，提高集散效率。

第二节 构建多层次便捷公交服务体系

**确立轨道交通主体地位，构建城市公共交通主动脉。**推动轨道交通接驳慢行系统作为市民群众出行的主流方式，形成轨道交通“主动脉”，地面公交“微循环”的公共交通发展格局。重点推进7号线一期工程、15号线、17号线一期、27号线等项目建设，积极开展7号线二期工程、17号线二期工程、19号线前期工作研究，积极推动实现科学城高铁站及其站点轨道线路同步投入使用，争取“十四五”期末轨道交通运营突破60公里。拓展城际轨道网络，与璧山区、北碚区、九龙坡区共同加快城际轨道网规划建设。优化常规公交接驳线路运行时间，实现公交线路兜底轨道交通站点末班接驳服务100%，实现新建轨道交通站出口50米公交接驳比例达100%，实现常规公交在与轨道交通在“时间+空间”上的高效衔接。



**图7-1 轨道交通线路分布示意图**

**优化常规公交线路走向，打通城市公共交通内循环。**根据城市重大基础设施建设时序，发挥地面公交比较优势，优化调整公交线路走向，加速形成以轨道交通为主，地面公交为辅的公共交通新格局。结合沙区区内过江大桥、穿山隧道施工进度，提前研究做好居民出行结构分析、出行时空分布规律等研究，预先做好公共交通线网优化工作，调整部分公交线路走向，争取实现在相应过江、穿山重点工程投入使用时同步调整。依据轨道交通线路客流强度，优化调整常规公交线网。对于客流强度大、运能紧张的轨道线路，灵活调整与其平行的公交线路运行模式，运行大站停靠、始发直达公交线路，减轻轨道交通客流压力。对于运能充裕、新建成投用的轨道线路，适度缩减、调整与能力与其走向平行的公交线路数量，进一步释放道路资源，减轻城市拥堵压力。合理增加与轨道交通线路垂直方向的公交线路数量，扩大轨道交通覆盖面。

**建设规模合理的站场体系，构建宜行通畅人居环境。**为保障地面公交安全生产，规范公交作业流程，提高运转效率，亟需加快构建完善的公交站场体系。加快建设石井坡、梨树湾、西部物流园I15-05公交站场（一期）、西部物流园Ah29-03、西部物流园X19-2-07等五个公交站场建设，总面积达9.5万平米，开展兴隆维保场建设前期研究，推动实现公交车辆进场率达80%，提高公交规范运行水平。为减缓城市拥堵，降低城区核心商圈通行压力，至十四五期末在非核心商圈建设10个停车场，提供5000个停车泊位，大幅降低核心商圈通行压力，加速建成高品质宜行通畅的人居环境。

**创新多样化公交服务产品，提升公交分担率。**东部旧城区域，满足市民最后一公里出行需求，开行小巷公交，丰富完善“快干支微”四层级公交线网布局；加强大数据应用，鼓励引导中小学校开行定制公交，丰富公交服务产品。西部新城区域，结合轨道交通站开行接驳公交；加快农村公交线改造，丰富城际（璧山）公交线路，支撑重庆西扩。

第三节 打造多元化示范交旅融合体系

**加快完善交旅融合基础设施。**加快实施缙云山生态环山道路及环境整治工程，连接北碚、璧山，打造生态旅游路；打造曾家智慧服务区示范工程，推动曾家服务区建设成为集旅游休闲、能源补给、智能停车、救援维护为一体的智慧服务区样板；依托沙区丰富的人文与自然景观，围绕青木关、太寺垭、寨山坪、歌乐山等四个森林露营营地，中梁镇永宁、普迪、曼宁、荷塘悦色生态园集群，梁滩水乡、莲花湖项乡村露营营地建设一批乡村慢游基础设施，加速建成“山水之城，美丽之地”的重要窗口。

**贯通陆上旅游交通线。**围绕中梁镇乡村振兴示范带开行环线旅游公交。开行与科学城、蔡家、礼嘉-大竹林、双井组团的旅游直达公交，进一步发挥中梁镇距离主城各大都市区的近郊优势，实现与新兴组团的高效通达，加速中梁镇建成城乡融合发展示范区、主城都市区休闲后花园。

**贯通水上旅游交通线。**推进土湾、中渡口、二塘岸线整治和复绿工程，推动“两江四岸”品质提升。推进磁器口旅游码头升级改造，结合磁器口古镇景区提档升级工程，丰富磁器口至朝天门水上旅游巴士产品，建设“快旅慢游”新格局。

|  |
| --- |
| **专栏6 “十四五”客运重点项目** |
| **客运枢纽：**新建科学城高铁站，续建沙坪坝站、重庆西站二期工程  **集疏运工程：**新建中梁山沿山路、沙坪坝站东路东延伸段、土湾大桥，续建新凤中路、轨道交通环线华龙段  **轨道线路：**新建7号线一期工程、15号线、17号线一期、27号线，前期研究7号线二期工程、17号线二期工程、19号线  **公交线路：**轨道交通站点末班接驳服务100%，新建轨道交通站出口50米公交接驳比例达100%  **公交站场：**石井坡、梨树湾、西部物流园I15-05公交站场（一期）、西部物流园Ah29-03、西部物流园X19-2-07公交站场建设，开展兴隆场维保站前期研究  **停车场：**新建10个停车场，提供5000个停车位  **交旅融合设施：**改造曾家智慧服务区，新建缙云山生态环山道路、太寺垭森林公园连接道，青木关、太寺垭、寨山坪、歌乐山森林露营营地，中梁镇永宁、普迪、曼宁、荷塘悦色生态园集群，梁滩水乡、莲花湖项乡村露营营地，土湾、中渡口、二塘岸线整治和复绿工程，磁器口码头改造工程  **交旅融合线路：**新增5-10条旅游直达公交，拓展磁器口至朝天门水上巴士路线 |

第八章 对外开放战略，打造国际化交通物流生态圈

打好“开放牌”，依托国际物流枢纽园区，打造创新型物流标杆，完善物流枢纽支线脉络，营造多元化物流服务发展环境，构建国际化交通物流生态圈。

第一节 构建国际化货运枢纽体系

**打造专业化综合货运枢纽节点。**聚焦周边先进制造集聚区，分别在重庆国际物流枢纽园区和青凤工业园布局两个及以上公路运输配套为主，兼具多式联运、口岸保税、零担专线、城乡配送等功能的综合货运枢纽节点，加快推进陆海新通道重庆无水港、重庆交运物流基地项目、重庆公运公铁联运中心、渝新欧新兴消费品全产业链园一期等重点项目建设，加快谋划青凤工业综合货运枢纽项目，积极培育引进规模化货运物流运营企业，加快以公铁联运为主的多式联运组织模式发展；强化与国际邮件处理、口岸保税、供应链管理服务等资源的深入整合，推进全区快件集散、供应链物流等专业物流的发展；加强在建保税冻库与钦州港冷链货类运输需求的对接联系，积极拓展冷链物流专业化发展模式，促进园区向专业性和综合性两极融合发展。

**打造国际班列联运创新工程。**进一步挖掘国际物流枢纽园与果园港、江津珞璜港、重庆机场、广西钦州港等枢纽形成铁水、铁空、铁海等联运模式的开发运营潜力，打造更为复合的物流体系，加快实施口岸站场一体化铁路专用线、珞璜港铁路专用线升级等工程建设，支撑国际物流枢纽园加速成为内陆国际铁路多式联运枢纽；利用现有的成渝高铁、规划渝西高铁、成渝中线高铁、兰渝高铁富余运力，积极探索“高铁货运”模式，利用高铁货运专列服务电商快件运输，实现资源的优化配置。

**打造“公转铁”运输结构调整工程。**积极与全市正在开展的运输结构调整工作对接，加强大宗货物“公转铁”工程建设，引导园区铁路运输企业与煤炭、矿石、钢铁等大客户签订运量运能互保协议，制定“公转铁”运输方案，实现互惠共赢；开行大宗货物直达列车等多频次、多样化班列，吸引大宗货物运输模式由公路转移到铁路；推动园区铁路运输企业与港口、物流园区、大型工矿企业、物流企业开展合作，创新铁水联运运输模式，深化铁路“门到门”接取送达网络建设，提供全程物流服务。

**打造集疏运支撑网络工程。**形成以国际物流枢纽园区为核心的双层结构，打造集疏运微循环网络：**一是**构建物流枢纽园区与国家级枢纽联接骨架通道，依托现有普速铁路和在建铁路东环线、西环线及铁路专用线，集聚主城都市区各区货源，加强与空港物流园、果园港区南彭公路物流基地三大国家级物流枢纽衔接，提升国际物流枢纽园区对外集散能力与辐射范围；适时开展园区至果园港、园区至重庆新机场货运专用通道的研究，力争打造铁水、陆空联运试点示范工程标杆；积极推动一纵线、二横线城市快速路、西井干道、青凤绕城道、渝蓉高速进城通道、沿山货运通道等区域通道项目建设，加快提升进出园便利化水平。**二是**构建物流枢纽园区与青凤工业园间微循环系统。加速推进园区与青凤工业园、西永微电园高新技术产业区等连接线道路建设，分解主干道交通压力，提升运输效率，更好地服务、支撑区域产业经济联动发展。加快实施省道S545土主至凤凰镇政府段路面改造14.7公里；加快智荟大道二期、菁桐路道路及附属工程、重庆国际物流城中干线北段等集疏运“最后一公里”道路开工建成；加快重庆铁路集装箱中心站南侧上跨铁路通道工程、重庆/重庆铁路集装箱中心站与重庆铁路口岸专用连接通道工程等内部道路建设，共规划新建货运连接线主次干道及支路24.3公里，其中园区内部道路4.2公里，全面实现国际物流枢纽园区、青凤工业园与快速路一纵线、二横线等主要道路高效联接，打造两大园区间集疏运微循环系统。



**图8-1 物流集疏运重点通道示意图**

**打造数字化物流新基建工程。**依托国际互联网数据专用通道建设，促进枢纽多式联运统筹机制进一步完善；加快推进国际多式联运监管中心落地园区，实现铁路与航空、水运、公路运输信息互联互通，增强枢纽间物流网络协同共享**；**通过整合通关、保税等服务功能，构建“1+5+N”的三级物流信息平台体系，实现口岸、交通、市场监管等部门间信息互通共享。

第二节 营造物流服务创新发展环境

**大力发展总部经济。**以国际物流枢纽园区为载体，建设形成西南地区要素集聚、功能完善的物流中心区，深化拓展金融、保险、交易、信息咨询等衍生业务，吸引相关企业或机构落地园区，引导各要素在特定的空间形式下集聚；进一步发展跨境电子商务，完善相应的海关监管、检验检疫、退税、物流等支撑系统；积极引导国际装备展示、展销会和物流高峰论坛等具有行业影响力的大型会展活动在园区开展，全力打造开放创新、资源共享、合作共赢的一体化国际物流平台。

**推进配套增值服务发展。**加强与物流业务相关工商、税务等行业管理部门信息对接，适时引导其分支机构落户园区进行综合业务办理；加强园区智能化管理系统开发，推进智能化设施设备应用，优化物流服务水平，提升物流附加值和企业利润。

**打造重庆物流交易中心。**加快企业、车辆、货源、货运市场等信息资源的高效整合，运力与货源的有效对接，实现货运信息、货运量和货物类别的实时监管。适时推动“线上平台+线下实体”双轨道模式，引导中欧班列、铁海联运班列等国际班列和武汉、宁波等沿江班列等在国际物流枢纽融会贯通，实现以铁路为载体的聚集人（人流）财（资金流）物（物资）数（大数据）四项融合的综合平台，完善货运信息交易、电子商务交易、展示交易等多种交易功能模式，提高服务效率，为国际铁路班列和沿江班列的货物集聚，提供超越区域界限下的货物聚集平台。

**探索建立中欧班列物流运价指数。**研究建立中欧班列运营中心在重庆落地，建立跨区域、跨省市中欧班列合作机制，以中欧班列（重庆）运行数据为基础，搜集其他省市中欧班列运行数据，探索建立中欧班列物流运价指数，逐步完善、统一中欧班列运价机制和境外议价能力。

**稳步提升通关便利化水平。**加快形成海关、铁路、港口等“一站式”服务，提升综合服务水平；搭建铁路和海运货品管理的互认体系并与国际接轨，推进多式联运订单互认机制，统筹推进陆海新通道多式联运“一单制”改革。探索“上江船即视作上海船”模式推广到铁海联运班列，支持班列出发即可签发提单，满足客户差异化需求，争取海关总署参照中欧班列管理模式，出台海关专项支持政策，精准推动关务创新及便利化改革。

**健全政策支持体系。**积极争取国家部委支持，争取“国家多式联运标准化一单制示范园区”，“多种交通方式财税政策一体化铁总市场化改革的示范区”等试验示范区，从政策上推动“铁园一体化”模式的建设。

第三节 完善构建城乡物流服务体系

**完善建立城市共同配送体系。**依托国际物流枢纽园区设立区域性快件分拨中心，建设区域性集中分拣链、智慧仓库，统一布局建设共同配送车辆运营线路、充电桩，发展新能源车辆、统一标识标牌，积极发展集约化配送模式，鼓励发展夜间配送和共同配送、统一配送等集约化配送模式，为枢纽园区进出口商品、国际邮件等解决“最初”和“最后”一公里问题，促进城际干线和城市末端配送的有机衔接。

**打造多层次的物流服务网络。**通过“多站合一、资源共享”方式，利用乡镇综合服务站建立邮政、快递仓储场地或小型物流集散中心，构建以综合物流中心为核心，镇级物流综合服务站为纽带，村级物流便民服务点为基础的三级节点。综合利用多方资源，完善农村配送网络，促进城乡双向流通。依托邮路专线，规划特色货运示范班车，服务串联外围乡镇运输服务站与农业园区，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物流运输通道。

**推进物流运输装备升级。**契合绿色发展理念，实现交通运输业的节能减排，大力发展新能源城市配送车运营组织模式，探索制定新能源城市配送车辆便利通行政策，改善车辆通行条件，在有条件的地区建立新能源城市配送车辆运营补贴机制，降低使用成本，按照《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，争取实现物流配送等车辆中新能源汽车比例不低于80%；推进运输装备升级，大力发展甩挂运输等现代化组织模式，鼓励运输企业规模化、联盟化发展；引导公路货车向大型化、专业化方向发展，提升物流运输效率，实现节能减排发展。

|  |
| --- |
| **专栏7 “十四五”物流重点项目** |
| **综合货运枢纽：**新建陆海新通道重庆无水港、重庆交运物流基地货运枢纽、重庆公运公铁联运中心、渝新欧新兴消费品全产业链园一期、青凤工业园枢纽等配套以公路运输为主导的综合货运枢纽  **其他货运枢纽：**新建国际物流枢纽园包括：“一带一路”国际汽贸分拨中心、重庆进口医药分拨基地、三羊马股份多式联运（重庆）智能应用基地、重庆中欧班列国通（西南）智慧冷链产业园、中欧班列客来物流仓储分拨中心、安博重庆西部国际物流中心、普洛斯重庆跨境贸易物流基地、民生电商重庆金融物流园、新能源汽车智慧物流产业园等综合货运枢纽园区的建设等项目建设，占地约200亩以下  **集疏运通道设施：**重庆国际物流枢纽园至G5001重庆绕城高速凤凰立交连接道道、重庆国际物流枢纽园至重庆果园港区连接道、重庆铁路口岸沿山货运通道等重要连接线通，规划建设等级为一级；适时推进重庆国际物流枢纽园与至重庆新机场连接道建设  **园区道路：**规划新建国际物流枢纽园及青凤工业园连接线主次干道及支路24.3公里，其中园区内部道路4.2公里 |

第九章 创新引领战略，打造高质量智能绿色交通体系

打好“创新牌”，发挥沙坪坝区引领重庆高质量发展的“科创智核”区位优势，实现与高新区一体化打造全市智慧交通样板区。打好“生态牌”，深入践行绿水青山就是金山银山理念，加强生态系统保护和修复，打造高质量绿色交通体系。

第一节 着眼创新发展，构建高效智慧交通

**完善交通运行监测与应急调度中心。**按照市交通运行监测与应急调度中心的职能职责，升级综合交通信息服务主中心和西永应急副中心，进一步整合公路、运输等路网运行和道路运输安全应急职能，强化交通信息化顶层设计，建设沙坪坝区交通运行监测与应急调度中心，为全区提供交通运行监测与应急调度保障。重点开展交通运行状况监测、交通运行数据分析、实施交通基础平台及信息化项目建设、推进交通物联网和交通云计算发展、信息化硬软件管理，采集交通行业数据，汇集形成全区统一的大数据中心。

**建设交通综合信息管理平台。**完成交通综合信息管理平台（应急指挥管理协同平台二期）建设，形成“1平台、9大系统”。完善LED信息发布系统、停车诱导系统、道路车速及拥堵发布系统、交通视频监控系统、视频卡口抓拍系统、桥梁健康监测系统、移动巡查系统、不停车称重系统等8大既有系统。新建路网运行监测与应急处置系统，以重庆交通运行管理平台为基础，综合利用现有集中运行管理平台、信息监测设施设备和社会资源，实施对重要基础设施及交通运行环境、重点交通运输装备、重大交通事件等监测，实现交通运输应急资源采集。

构建智慧交通感知网络。加快推动公路水路等重大交通基础信息化设施的智能化升级，以物流园为重点建设新型智慧公路，探索自动驾驶技术，探索3D城市智能交通模型的建立与高新区一体打造全市智慧交通样板区。利用先进科技手段提升区内重要道路、国省干线、航道、码头的安全防控及养护管理水平。配合全市5G产业发展和布局，推进5G在全区交通运输领域视频监测、实时调度、监管执法中的应用，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。开展5G融合应用，在智慧公路、智慧水运、智慧出行、智慧枢纽等重点领域开展5G示范应用试点。

**打造智慧出行服务体系。**充分利用移动互联网等新一代信息技术，聚焦公众出行需求，整合区域内各种交通（地面公交、轨道交通、共享汽车、共享单车）资源及城际交通（航空、铁路、长途客运）的出行方式，接入餐饮、住宿、购物、旅游等信息，基于公共交通智能调度、个人习惯分析、绿色出行优先等，整合互联网的支付能力，实现出行行程预定、路径一键规划、公共交通无缝衔接、费用一键支付等功能，整体提升沙坪坝区公众公共交通出行满意度，提高公众绿色出行良好体验。

**打造智慧物流货运体系。**以物流运力服务等为交易标的，为货主、LLP（领衔物流服务商）、LSP（基础物流服务商）等市场主体，提供信息发布、业务咨询、交易撮合、交易登记结算、交收交割等服务，推动供需双方的高效、快速、实时匹配，促进铁路、航空、公路、水路、仓储等物流资源的优化配置，促进物流、商流、资金流、信息流的有机融合，从而加快企业物流信息对接、提高物流效率、降低物流成本、解决融资难题。

第二节 着眼绿色发展，构建节能环保交通

**全面开展环境污染综合防治。**推动船舶污染防治，严格执行船舶强制报废制度；限制高排放船舶使用，强化船舶大气污染监测和执法能力建设，加强船舶噪声污染控制，推动规划建设船舶污染物接收设施。推动港口污染防治，推动船舶垃圾收集上岸集中处理，推进港口环保升级改造工程，推进排放不达标港作机械清洁化改造和淘汰。开展交通路域环境污染治理。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，加快推动安装机动车尾气遥感监测设施。

**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”、“绿色航运”。以国省道和航道为依托，打造公路绿色景观走廊，升级转型传统公路供给模式，推进一批公路服务站、服务区、重要交通节点的充电桩建设，助力新能源汽车发展，建设斐然湖、盐堰路公路服务站等10处充电站，重点推动建设“美丽公路”、“美丽航道”。

**推广绿色清洁的运输装备。**继续推广新能源和清洁能源车船在城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递等领域的应用，加快区内新能源充电桩和LNG加注站的布局规划建设。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。全面实施新生产船舶发动机第二阶段排放标准。推广使用电、LNG等新能源或清洁能源船舶。

**建设集约高效运输组织体系。**推进多式联运、甩挂运输、水水中转等先进运输组织方式，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。实施公交优先发展战略，发展绿色货运和现代物流。试点开展绿色货运示范车队，建设城市绿色物流体系。

|  |
| --- |
| **专栏8 “十四五”智慧交通重点工程** |
| **交通运行监测与应急调度中心：**升级沙坪坝区综合交通信息服务主中心和西永应急副中心，依托国省道、重点水域、港口、码头、交通枢纽、客运车辆等视频监控系统，在目前展示信息的功能上，实现信息处理、信息辅助决策。  **交通综合信息管理平台（应急指挥管理协同平台二期）：**升级“应急指挥管理协同平台”，完善数据资源整合。  **智能公共仓二期项目：**占地107亩，设计能力预计100万吨/年。  **智能公共仓三期项目：**占地215亩，设计能力预计200万吨/年。  **执法装备数字化工程：**养护巡查、行政执法一线工作人员100%配备手持终端设备，增加路况巡查车。  **智慧公路：**以物流园为重点建设新型智慧公路，探索自动驾驶技术;加大区内重要路段视频监测、交通量采集等设备的密度，视频监测覆盖率不低于90%，交通量监测覆盖密度不低于个/20km、隧道、特大桥梁100%实施安全监测技术。  **智慧水运：**升级改造嘉陵江重点水域、磁器口客运码头等监测设备，航道重点航段动态监测覆盖率不低于95%，重点运输船舶动态监测率达到100%，实现对港口码头客货运信息采集和水上视频的实时监控。  **智慧枢纽：**升级改造西部新城客运站现有基础设施和监测设备，全面提升视频图像采集能力、视频特征提取精度，提高对于交通流、客流、事件监测等方面的准确性。 |

第十章 改革深化战略，打造安全可靠的协同治理体系

第一节 着眼科学发展，推进体制机制改革

**优化交通运输管理体制。**建议区政府成立“沙坪坝区综合交通运输运行协调领导小组”，由区政府领导担任领导小组组长，交通、发改、财政、经信、住建、国土、商务、铁路、民航、邮政等部门为成员单位，领导小组办公室设在区交通局。重点研究全区或区域性综合交通枢纽、综合客货运枢纽、综合物流园区、货物多式联运、客运联程换乘、交通运输大数据互联互通等重要项目的衔接融合。为促使城市交通的可持续发展，要从整体角度研究和设计城市规划、交通规划和土地利用规划，并在城市交通发展战略以及规划制定中充分反映城市土地利用特征，拓宽城市土地利用和城市交通规划的思路，提出应以交通可达性为核心的新观念。

**深化公路航道养护管理体制改革。**推动落实农村公路管理养护体制改革，进一步压实农村公路管理养护责任，切实推广农村公路县、乡、村三级“路长制”工作。试点推行养护总承包模式，积极扩大公路预防性养护范围，探索推进桥梁、隧道预防性养护工程，创新运用一体化咨询机制，如检测、设计监理一体化或检测、设计施工等模式。强化航道管理机构在航道应急抢通、航道巡查、航标巡查与调整等领域的专业化养护和保障能力，加强高等级航道达标养护，缓解通而不畅问题，发挥高等级航道骨干作用。

第二节 坚持法治引领，提升文明执法水平

**完善交通运输信用体系建设。**建立完善失信行为目录，引导第三方机构参与信用评价，规范信用评价活动。依法推进信用信息公开，强化信用奖惩，对诚实守信者实行优先办理、简化程序等“绿色通道”支持激励政策，鼓励和支持各单位优先选择信用考核等级高的交通运输企业和从业人员，对失信企业和从业人员加强监管和惩戒，探索使用“黑名单”制度和市场退出机制，逐步建立跨地区、跨行业信用奖惩联动机制，完善失信信息记录和披露制度，使失信者在市场交易中受到制约。提升从业人员专业素质，聚焦技能培训和知识更新，健全职业培训制度和经费保障机制，拓宽技术技能人才成长通道，加快完善产教融合、校企合作协同育人机制，开发优质教育培训资源，促进职业教育和职业培训现代化。

**加强法治文明交通建设。**深化交通运输综合行政执法改革。在既有综合行政执法队伍新格局下，健全协作机制，加强交通运输综合行政执法能力建设；深入开展文明行业、文明单位、文明示范窗口的创建活动，力争推出两至三个代表全区的文明示范窗口先进典型。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。

第三节 着眼持续发展，构建安全可靠交通

**完善安全制度体系。**健全企业安全生产制度和各项操作规程，以及交通运输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。严格交通运输市场准入，严格控制新增危险货物运输企业。启动沙坪坝区交通运输企业安全生产标准化建设工作，制定实施方案，召开宣传推进工作会议，培训考评员、企业自评员，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。

**提升交通安全水平。**实施公路安全生命防护工程，加快危桥改造、隐患隧道整治、渡口渡船提档升级、撤渡建桥、老旧车船更新改造、船型车型标准化。“十四五”期间，规划实施公路安防设施工程120公里，危桥改造5座，治理公路灾害点200处，公路安全隐患计划完成率100%，公路安保工程实施里程占比达到100%，确保普通国省干线安全设施完好率达到95%以上。

**提升救援处置能力。**构建分层次的应急预案体系，建立多部门联动应急机制和科学有效的应急能力评估机制，优化专业应急救援力量布局，加强应急救援专业装备配备和资金保障，持续开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力，对组织机构、人员保证、灾害性天气巡查、应急抢险物资储备、信息报送等进行充实和调整，实现灾情发生2小时内处置。充分发挥水上应急救援基地的作用，构建通航水域“全方位覆盖、全天候监控、快速反应”的现代化水上交通安全监管系统和救助体系，提高沙坪坝区水运基础设施服务、区域水上应急救援能力。

第十一章 效果评价

到2025年，沙坪坝形成安全、便捷、高效、绿色的现代化综合交通运输网络，基本建成陆港型国家级综合交通枢纽，实现“半小时中心城区”“1小时周边”沙坪坝通勤圈，为全区经济社会发展提供了重要支撑条件，具体表现为：

**对外联通更深远。**至2025年，以打造“6高铁多普铁”铁路网、“三横两纵多联”新高速公路网、嘉陵江+码头“1江2码头”特色旅游水运网为目标，建成以铁路、高速公路、水运为骨架的对外交通体系，全面提升综合运行保障服务水平、加强拓展铁路、高速网络，全方位、高标准对接成渝地区双城经济圈、一区两群，实现形成“东西贯通，南北终到、互联互通”的格局。

**内部融合更紧密。**至2025年，基本建成以城际轨道、快速路和国省道为骨架、衔接一体的区域快速交通体系。城市道路实现区内通勤交通30分钟到达，相邻组团平均出行时间控制在30分钟以内，平均道路网密度达8公里/平方公里，比“十三五”期末增加0.5公里/平方公里；干线公路基本实现“县际通二级、镇际通三级、村际双车道、组组硬化路”的目标，交通对产业、城镇、旅游的支撑更加有力。树立公共交通引导城市发展理念，城市公交建设水平和服务能力全面提升，公交行业运营主体更加多元化，公交服务更加品质化。

**枢纽地位更凸显。**至2025年，形成以科学城高铁站为引擎，以两大园区为动力源，带动全区发展的站城一体枢纽格局。“2主1辅”综合客运枢纽体系基本成型，交通枢纽与周边用地空间协调发展，实现多网融合的立体零距离换乘；“1枢纽2园区”货运枢纽体系实现优化，货运集疏运公路规模扩大，全面实现港口、铁路枢纽的联动发展。继续巩固现代物流业支柱产业地位，物流业增加值持续增长，物流业增加至占全区GDP比重上升；进一步提升物流经济效益，社会物流总费占全区GDP总费用持续减少。

**行业管理更智能。**城市交通发展质量全面提升，交通出行结构实现优化，重点片区交通无障碍设施持续完善，基本建成安全、连续、便捷、舒适的慢行交通系统。在全市智慧交通总体布局指导下，持续提升交通智慧化设施和管控水平，引领交通运输行业转型升级。整合多元化交通信息服务，提高拥堵治理工作的精确度和精细化程度，同时综合运用法律、行政、经济、科技等多手段平衡交通供需，到2025年，高峰小时车辆运行速度从“十三五”期末21公里/小时提升至25公里/小时。逐步完善道路交通安全体系，完善事故应急救援及疏散体系、理顺交通安全管理机制，道路交通安全管理水平提升。

第十二章 实施保障

（一）加强组织领导

区政府要加强领导、明确权责，重点抓好重大项目、重大工程、重大政策的落实；要建立分工协作机制，加强与发展改革委、规划自然资源局、生态环境局、水利局、财政局等部门的协调，形成齐抓共管的良好工作格局；成立沙坪坝区交通建设领导小组，加强相关部门的协调，形成齐抓共管的良好工作格局，推动与周边北碚区、璧山区、九龙坡区、高新区等建立交通建设沟通交流机制，进一步强化部门协调联动，明确任务分工、落实工作责任，加快项目规划选址、土地、环评、投融资模式、财政补贴等审批工作，缩短项目前期工作周期，确保重点工程、重大项目按期开工建设。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

加大交通建设领域的开放合作力度，形成多层次、多元化的投入格局。进一步加大财政性资金对交通运输公益性事业的支持力度。加大汇报衔接力度，强化《沙坪坝区“十四五”综合交通发展规划》等规划与《重庆市交通强国试点方案》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《成渝地区双城经济圈交通建设三年行动方案》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）拓展资金渠道

拓展融资渠道，建立现代交通投融资体制，在合理划分事权和支出责任的基础上，按照政府与市场的关系，区分项目属性，不断提高资金使用效率，拓宽融资思路和渠道，联合周边积极争取国家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）优化人才队伍

深入实施“人才强交”战略，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、科技创新人才和创新团队建设与培养。通过“引进来”、“走出去”、联合培养等多种模式，着力培养一支掌握科学管理知识、有现代经营理念的管理人才队伍，建立起善于拓展研究、掌握先进技术的高级别人才团队。完善人才引进机制，加大人才引进激励力度，引进一批技术领域高端人才，努力实现执法队伍正规化、专业化、规范化、标准化。进一步加强和改进行业教育培训工作，积极推进教育培训工作制度创新和管理创新，提升教育培训。

