

达州市“十四五”综合交通运输 发展规划 (征求意见稿)

达州市交通运输局
达州交投工程咨询有限公司

2021年4月

目录

前 言.....	3
第一章 发展基础.....	4
一、发展成就.....	4
二、存在的主要问题.....	15
第二章 形式与要求.....	20
一、发展形势.....	20
二、发展要求.....	24
三、阶段性特征.....	27
第三章 发展目标.....	29
一、指导思想.....	29
二、基本原则.....	29
三、发展目标.....	30
四、“十四五”具体目标.....	34
五、发展愿景及效果.....	44
第四章 重点任务与资金需求.....	52
一、推进交通基础设施建设攻坚工程.....	52
二、推进客货运服务系统提质增效工程.....	58
三、推进交通支持保障系统改善提升工程.....	60

四、推进绿色交通体系示范工程.....	61
五、推进机制体制改革创新工程.....	65
六、资金需求.....	69
第五章 保障措施.....	71
一、强化组织领导.....	71
二、坚持统筹推进.....	71
三、争取政策支持.....	71
四、落实资金保障.....	72
五、强化科技支撑.....	72
六、强化资源环境要素评价.....	72

前 言

十四五期是达州市全面开展乡村振兴、巩固脱贫攻坚成果的关键时期，是融入成渝双城经济圈、引领万达开川渝统示范区交通一体化发展的关键时期，也是贯彻落实省委三次七次全会和市委市委四届六次七次九次十次全会精神，按照交通强国、交通强省总体要求和布局，建设东出北上综合交通枢纽，协同万州、开州构建国家级立体综合枢纽的关键时期。交通运输是国民经济和社会发展的基础，把准交通“先行官”定位，完善交通基础设施，提升运输服务品质，提高安全保障水平，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为实现“4000 亿、双 300”目标提供重要支撑和保障。

《达州市“十四五”综合交通运输发展规划》（以下简称《规划》）是《达州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》在交通领域的细化和落实。是统筹和指导“十四五”期达州市综合交通运输体系发展的纲领性文件，是引领万达开川渝统筹示范区交通一体化发展的行动指南。《规划》充分衔接《四川省综合交通运输“十四五”发展规划》和交通强国、交通强省等相关上位规划和指导意见，以铁路、公路、水运、航空、运输站场等为研究对象。《规划》在精准把握国家、省级层面对达州赋予的新定位和发展方向，科学谋划交通运输发展总体思路、目标、任务和举措。规划涵盖基础设施、道路运输、应急保障、养护、绿色交通等领域。

第一章 发展基础

一、发展成就

十三五期，全市交通运输系统认真贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，紧紧围绕中央“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，省委“三大发展战略”“两个跨越”战略目标，抢抓构建四川东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市发展机遇。树立“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，以“畅通道、强融合、兜底线、促改革”为总体思路，以“建成一个枢纽、实现三项突破、推进五大工程”为发展策略，“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”为导向，着力完善综合交通基础设施网络，实现基础设施日趋完善、运输服务优质高效、支持保障可靠有力、发展方式绿色环保、行业管理规范有序的综合交通运输体系，总体发展达到全省先进、川东北领先水平。

三个第一。一是通过全力争取国家、省级层面支持，成南达万高铁开工建设，成为川东北片区第一条开工建设的高铁。二是《四川省高速公路网规划（2019~2035）》本轮规划调整全省新增纳入最多的市（州）；三是抢抓农村公路路网规划调整机遇，全市农村公路路网里程位居川东北片区第一，全省第四。

（一）基础设施建设成效显著，综合交通网络初步形成

达州市“十三五”综合交通发展规划内容包含铁路、民航、公

路、运输站场、邮政、水运、城市公交和交通信息化等，完成投资 490.43 亿元，约是“十二五”期的 1.2 倍。全市综合交通运输网络规模和覆盖范围进一步扩大，东出北上大通道取得历史性突破，综合交通网络总里程达 28845 公里，支撑实现“两个定位”，为全市经济社会快速发展提供大格局交通。

1. 铁路建设取得新进展。

“十三五”期间，新规划的成南达万、西达渝高速铁路已纳入国家“八纵八横”高速铁路网，其中成南达万高铁工可报告已获得批复并开工建设；达州至巴中、达州至万州铁路扩能改造项目前期工作已启动，兰州经广元至达州高铁正在积极争取纳入国家中长期铁路网规划。全市以高速铁路和普速铁路形成的区域铁路枢纽基本建成。

2. 公路建设实现新突破。

“十三五”以来，达州市公路网建设成果丰硕，基本形成以高速公路为骨架，普通国省道为干线，农村公路为脉络，对外畅通、内部便捷的公路网络。截至 2020 年底，高速公路：南大梁、营达、巴万高速公路建成通车，全市高速公路通车里程达 547 公里，开江至梁平、镇巴经达州至广安高速 111 公里已完成招商并开工建设，达州绕城高速公路西段即将完成社会投资人招商，城口经宣汉至重庆、通江经宣汉至开州、大竹至垫江、万源至城口等高速公路项目前期工作有序推进，全市“一环三纵六横二支”高速公

路网格局基本形成。干线公路：国省干线公路新改建完成 611 公里，在建里程 380 公里，实施大中修 543.6 公里。农村公路：县乡道提升改造完成 1913 公里，通村公路建设（村道加宽、村道完善、撤并建制村）完成 14460 公里，路侧护栏完成 2471.3 公里。渡改桥：渡改公路桥完成 34 座，渡改人行桥完成 33 座。全市公路通车里程 28298.116 公里（不含高速公路），二级以上等级公路占比 4.69%（不含高速公路），省道三级及以上比例达 44.65%，农村公路四级以上比例达 99.67%。全市 2810 个行政村（行政区划调整前）通硬化路已达 100%，具备通客车条件的行政村通客车率达 100%。

3. 水运建设稳步推进。

“十三五”期间，达州市稳步推进水运基础设施建设，渠江风洞子航运工程已开工建设；渠江达州至广安段航运配套工程项目前期工作已全面启动，围绕 2022 年开工建设全力推进。

截至 2020 年底，全市通航里程 866 公里，其中 IV 级航道 152 公里（拟建风洞子库区 31 公里尚未达标），达州港共有生产性泊位 25 个、年通过能力 456 万吨、418 万人次。

4. 航空发展开启新局面。

“十三五”期间，达州机场航线达到 16 条，年平均旅客吞吐量突破 49 万人次，航班起降超过 5752.6 架次，形成“畅达东西，贯通南北”的航线网络，为达州实现“两个定位”，争创全省经济

副中心奠定坚实基础。以河市机场改善和迁建为重点，着力提升航空运输服务能力。2018年3月28日机场飞行区主体工程全面动工，项目建设稳步推进，围绕2021年10月通航全力推进。

专栏1“十三五”期间达州综合交通基础设施发展情况

运输方式	指标	单位	2015年	2020年	增加值
铁路	铁路营业里程	公里	665	665	0
	复线率	%	81.7	81.7	0
	电气化率	%	100	100	0
	快速铁路网里程	公里	69	69	0
公路	公路通车里程	公里	19562	28298	8734
	高速公路里程	公里	408	547	139
	二级及以上公路里程	公里	1377	1683	306
	路网密度（以国土面积计）	公里/百平方公里	137.8	142.8	5
	路网密度（以人口计）	公里/万人	35	35.3	0.3
	乡镇通油路（水泥路）率	%	100	100	0
	建制村通硬化路率	%	97.2	100	2.8
水运	通航里程	公里	866	866	0
	内河IV级航道里程	公里	152	152	0
	渡口码头	个	151	151	0
	码头泊位	个	25	25	0
	通过能力	万吨	456	456	0
民航	民用机场	个	1	1	0
城市公交	运营里程	公里	2002	2758	756

（二）综合运输能力不断增强，运输服务水平不断提升

1. 客货运输量总体稳中有增。

“十三五”期间，达州市枢纽站场规划建设达州市东乡客运枢纽站、渠县土溪枢纽站、达州百节机场客运站、达州高铁南站客运枢纽站、万源汽车北站，迁建达州客运西站、达州客运北站，计划完成投资 24.15 亿元，连接了公路、铁路、航空等多种运输方式，实现旅客换乘无缝衔接。

“十三五”期间，客运枢纽站场项目共完成投资 2.371 亿元。达州客运北站完工并投运，完成投资 9930 万元；达州市东乡客运枢纽站站前综合楼装修及设施设备调试安装均已完工，完成投资 9600 万；渠县土溪枢纽站已完成场平，完成投资 4180 万元；达州百节机场客运站、达州高铁南站客运枢纽站正在开展规划选址，达州客运西站迁建正在进行项目可行性研究；万源汽车北站由于万源火车站站前广场改建，万源市政府还建后原址改变为第三中学部分住宿区，但由于万源市第三中学宿舍楼正在拆迁，导致汽车北站项目处于停滞状态。

“十三五期间”，秦巴物流园推进有力，规划了 13 大产业功能区；“一纵三横”道路完工 70%，南部物流片区道路纳入征建计划，保 B 等在建项目加快推进。双龙铁路物流园基本完成 A 区场坪工作，复兴商贸物流园冷链仓储使用率超 90%，东盟冷链产品分拨中心辐射万州、开州等地。达川区商贸物流园形成了医药、快递多个集中配送中心，产业规模不断壮大；高新区公路物流园启动 2 家 4A 级物流企业申报工作，成为全市物流统计试点平台，开业运营新华全球购项目。宣汉县商贸物流园冷链仓储面

积超 1 万平米，建成了烟草特种行业仓储物流中心；大竹商贸物流园入驻商户 200 多家，园区配套功能齐全；渠县三材仓储物流项目进展迅速；万源商贸物流园有效整合快递资源，缓解了物流最后一公里问题；开江冷链仓储中心建设进度超过 70%，配套工业企业的物流集散中心项目加快推进。

2. 运输网络和组织模式不断完善。

综合运输网络服务范围不断扩大，形成辐射川东、鄂西、陕南等地的综合运输网络，运输时效性、安全性、舒适性明显增强，先进的货物运输组织方式得以运用，甩挂运输、公铁水空联运模式加快推广。

铁路运输。形成快速连接成都、重庆区域经济中心，通达北京、上海、深圳、西安等国内主要城市，辐射周边的铁路客货运输网络。达成客运专线和襄渝二线建成运营后，达州至成都、重庆时间距离缩短至 3 小时以内。铁路物流快速发展，运输规模和网络不断扩大，依托达万铁路和万州港形成水陆联运综合运输通道，铁水、公铁联运模式加快推广。铁路专用线向物流园区延伸，为进一步开展先进高效的多式联运创造条件。

公路运输。我市道路客运行业 602 条客运线路、1979 台客运车辆和 110 台旅游客运车辆已全部恢复营运，市民可前往各大汽车客运站购票乘车。其中：省际客运线路 48 条，客运车辆 91 台；市际客运线路 66 条，客运车辆 119 台；县际客运线路 142 条，客运车辆 345 台；县内客运线路 346 条，客运车辆 1314 台

形成了直达重庆、广东、福建、贵州、陕西及华东地区，连接省内市（州）、覆盖城乡的公路客运网络。公路物流运输蓬勃发展，基本形成了面向区域、服务城市、覆盖城乡的公路物流网络。

水路运输。全市交通系统积极计划、组织、实施 112 座“渡改人行桥”建设工程，完成客小码头 188 座，小码头及“渡改人行桥”工程的建设，极大改善了沿河、水库乡村群众出行条件，把方便送给群众，使之成为一项“德政、民心、安全”工程。经过不断的努力，达州通航河流由解放前的主要季节性通航河道 7 条，到 2018 年增加为 16 条，常年通航里程 866 公里，规范化标准化渡口码头 276 余座，各种货运周转码头、设施近 90 座。这一系列的水路基础设施建设发展成就，一步一步地夯筑起达州水路交通运输行业永续发展的坚实基础。

航空运输。达州河市机场“十三五”年平均旅客吞吐量 49.2 万人次，较“十二五”增长 82.81%；“十三五”年平均货邮吞吐量 1335.4 吨，较“十二五”下降 29.10%；“十三五”年平均飞机起降 5752.6 架次，较“十二五”增长 90.19%。

达州河市机场 2020 年旅客吞吐量 54.9 万人次，全国排名第 119 位；货邮吞吐量 1091.3 吨，飞机起降 7324 架次。

3. 公交优先战略深入实施。

截至 2020 年底，公交线网覆盖范围进一步扩大，站点及车辆结构不断优化，城市公交枢纽转换衔接能力大幅提高。总里程 445.5 公里，日均运送旅客 238330 人次；营运里程 2341 万公里，

公交站点 300 米半径覆盖率达到 62.87%、500 米半径覆盖率为 90.52%，已经建立较为完善的城市公交网络。积极谋划城市轨道交通发展，开展达州城市轨道交通规划研究。

4. 邮政业快速发展。

2020 年全市邮政行业业务总量累计完成 11.51 亿元，较 2015 年的 4.83 亿元累计增长 138.30%；邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）完成 10.02 亿元，较 2015 年的 4.75 亿元增长 110.95%。其中，2020 年快递业务收入达到 3.73 亿元，快递业务量达到 2470.89 万件，较 2015 年分别增长 328.73%和 540.54%。邮政业年服务本地用户的数量超过 2 亿人次，支撑电子商务交易规模达到 50 亿元，吸收直接就业人数超过 6500 人，在经济社会发展中的作用不断增强。

全行业平均每一营业网点服务面积为 11.87 平方公里；平均每一营业网点服务人口为 4104 人。邮政城区每日平均投递 2 次，农村每周平均投递 5 次。全市人均函件量为 0.09 件，每百人订有报刊量为 5 份，年人均快递使用量为 3.64 件。年人均用邮支出 158.01 元，年人均快递支出 55.74 元。

（三）安全应急体系日趋完善，应急保障能力明显增强

1. 交通运输安全生产持续平稳。

深入开展“安全生产年”“道路交通安全综合整治攻坚年”等系列专项活动，严格落实“三把关一监督”和“三不进站、五不出站”“六不发航”等管理规定。强化安全事故易发路段、特大桥梁、

危窄桥梁和隧道现场管理和科学整治，抓好长途客运、旅游客运、水上渡运、危化品运输和重载货运等重点领域安全监管。“十三五”期间，全市铁路、公路、水路和民航运输均未发生重大安全责任事故。

2. 交通安全设施设备更加完善。

加大公路安保工程建设力度，并针对公路水路安全隐患段和易引发事故的薄弱环节，加大排查治理力度。加强治超工作力度，大力推进高速公路收费站入口计重检测站和普通国省道固定超限检测站建设，对超重超限车辆强制货物卸载，治超工作取得明显成效，提高了超载超限治理水平，维护了道路运输安全。

3. 应急保障能力显著提升。

市、县交通运输安全监管组织机构不断完善，认真落实安全生产“企业主体责任和行业监管”责任和“一岗双责”、“三管三必须”，与相关单位签订安全应急目标责任书。交通运输应急预案和预警预测体系基本建立，应急救援机制不断完善，突发公共事件应急处置和预警预控能力明显增强。

（四）智慧交通加快发展，信息化水平不断提高

交通信息化水平快速提高。高速公路收费站实现 ETC 车道全覆盖并与全国联网，所有一、二级客运站和具备条件的三级客运站实现联网售票，启用交通运输统计分析和投资计划系统，并实现市县联网管理，定时更新全市公路数据库和电子地图系统，实现公路路况数据自动化快速检测，物流公共信

息、公众出行信息等服务平台初步建立。交通监控监测体系起步建设。实现对高速公路和国省干线重点路段、渡口码头、客运站等重点区域实时监控，基础设施及运输装备视频监控联网覆盖率为 100%。国家高速公路和普通国道重点路段建成全自动交通调查与数据采集观测站，全市“两客一危”车辆和船舶实现 GPS 全覆盖。

（五）绿色交通逐步深入，节能减排效果明显

坚持绿色生态、集约环保发展理念，交通运输行业可持续发展能力不断增强。大力实施公交优先发展战略，城市公共交通出行分担率明显提高，公交站点 300 米半径覆盖率达到 62.87%、500 米半径覆盖率为 90.52%。目前，达州主城区已有公交线路 41 条、营运车辆 519 台，日均运送乘客 27 万余人次，出行分担率 21.8%。2018 年全年完成客运安全行驶里程 2341 万公里，平安运送乘客达 8699 万人次。交通运输装备发展更加环保，坚持将绿色交通发展理念贯穿从设计到施工全过程全周期，广泛采用新技术、新工艺，最大限度减少交通项目建设生态破坏和影响。

（六）改革创新持续推进，行业管理水平不断提升

1. 依法行政持续深入推进。

坚持依法行政，不断推进交通运输法治政府部门建设，切实履行法治建设第一责任人要求，将依法行政、法治政府部门建设纳入年度目标考核体系。健全完善依法行政决策程序体系，不断提升行政决策公信力和执行力。持续推进“放管服”改革工作，提

高政务服务效能，进一步简政放权，扎实开展行政权力清理工作。健全完善行政执法工作体系，全面推进严格规范公正文明执法，深入推进“四基四化”建设，开展执法队伍整顿，加强执法人员素质培训。推行政务公开和办事公开，加强行政效能建设。交通运输发展成果惠及了广大的人民群众。

2. 体制机制改革不断深化。

一是交通执法体制改革取得突破性进展。全区目前执法体制已基本完成，进一步梳理和完善了执法体制和机制，全市执法能力和执法水平得到了提高。

二是积极探索投融资体制改革。通过 BOT（建设—运营—移交）方式吸引社会资本参与交通建设，探索采用 PPP（政府与社会资本合作）模式建设重大交通项目，创新投融资机制，破解资金难题。

三是狠抓制度建设。研究制定了《关于加强公路养护管理工作的意见》等管理意见和办法，并经市政府印发实施。建立完善行业节能减排统计监测体系，建立成品油税费改革后交通资金管理监督机制，规范交通行政费用收取、建立“收缴分离、罚缴分离”制度。通过完善相关制度和规章，促进交通运输管理法治化、规范化进程。

3. 不断提升养护水平。

牢固树立“有路必养”的养护工作理念，坚持建管养并重发展，加快公路航道养护管理能力建设。严格落实市、县两级政府

公路管养主体责任，制定国、省、县、乡、村道的养护资金投入标准，抓好人员、队伍、机构、设备、资金五到位管理。推进国省干线大中修工程，圆满完成了国省干线养护管理迎部检工作。在农村公路养护管理方面，加强日常养护，确保道路安全畅通。在航道养护管理方面，以内河水运转型发展为契机，加强航道养护和航政管理，完善航道养护管理制度，推进航道养护由被动应急、以养护工程为主向主动预防、健全养护体系的转变，航道维护水平和通达能力不断提高。“十三五”期间，建成公路养护和应急保通服务中心 5 个、乡（镇）养护管理站 21 个。组织设计和实施 200 吨、300 吨、400 吨、500 吨自卸货船标准化升级改造，淘汰了挂浆自卸货船 320 余艘，新建标准轴系自卸货船 150 余艘。“以船舶为源头”，积极推进水运环保行动，全市船舶“水上环保设备安装全覆盖”行动已全面开展，截止 2018 年底，全市共安装了船舶油水分离器 718 台，安装船舶生活污水处理装置 173 台，其它防污设备 2000 余件。

4. 着力维护运输市场秩序。

坚持全力打击非法营运长效机制，开展专项整治行动，始终保持对非法营运的高压态势。积极排查班线客运经营中争抢客源、炒作经营权问题，促进客运市场健康有序发展。对机动车维修、危险品运输和汽车驾驶培训市场进行专项整治，切实维护道路运输市场环境 and 秩序。

二、存在的主要问题

近年来，达州综合交通条件已由昔日的“秦巴锁钥”逐渐向“秦巴通途”转变。但对标国内、省内发达地区水平以及与省委十一届三次全会提出的构建东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市的总体战略定位相比，达州交通基础设施仍存在瓶颈制约；发展不充分，对有效促进达州经济社会高质量发展仍显乏力，在区域交通格局中的中心地位尚不突出。

（一）综合运输网络总体供给能力依然不足，服务水平仍不能满足发展需要

——**对外大通道尚未形成。**高速铁路刚刚起步。现有达成铁路、襄渝铁路运输能力不足，达万铁路和达巴铁路均为一级单线电气化铁路，设计速度 120 公里/小时，与周边地区设计速度 200 公里/小时及以上的铁路路段不匹配。铁路网络布局不完善，缺乏联系区域中心城市的高速铁路。渠江航道未实现全线通航。渠江已规划建设 6 个梯级中，目前仅有风洞子枢纽尚未修建，致使凉滩库尾至南阳滩梯级之间存在 31 千米天然航道，境内渠江航道无法实现全线贯通。由于航运阻塞，港口建设滞后，缺乏大型综合作业区，现以 300 吨级靠泊能力的货运泊位为主，难以满足大宗货物的装卸需求。

——**新增国省道技术等级普遍较低。**全市国道 685 公里，一级公路技术标准里程 58.17 公里，占比 8.49%；二级及以上里程 676.292 公里，占比 98.72%。省道总里程 1550 公里，二级及以上里程 563.714 公里，占比 36.35%，三级及以上里程 692.469 公

里，占比 44.65%四级及以下总里程 858.515 公里，占比 55.35%。省道技术等级普遍偏低，大多为四级和等外公路，路况较差，无法满足日益增长的运输需求，是未来国省干线公路建设重点。

——**农村交通通畅水平不高**。全市 2810 个行政村虽已全部通硬化路，等级普遍较低，已建成的农村公路以四级和等外公路为主，路面宽度窄，大部分为 3.5 米左右，车辆通行困难，加之片区内洪涝、山体滑坡等自然灾害易发多发，农村公路抗灾能力较差，不能较好满足农村群众生产生活需要。

——**要素保障力度不够**。自然资源部《关于做好占用永久基本农田重大建设项目用地预审的通知》（自然资规〔2018〕3号）和自然资源部 农业农村部《关于加强和改进永久基本农田保护工作的通知》（自然资规〔2019〕1号）两个文件仅对纳入国家层面、省高网和深度贫困地区的项目占用基本农田放开，全市交通基础设施建设中普通省道提档升级、快速通道不可避免占用基本农田，因无政策支持，前期工作无法推进，后续项目储备不足。

（二）运输能力不足，集约运输水平偏低

——**运输结构依然不合理**。运输方式结构性矛盾仍较突出，结构不平衡、不合理，各种运输方式衔接协调不畅，综合运输组合效率和服务水平总体不高。行业发展方式上粗放，道路运输集约化程度不高，道路运输站场和服务能力不足，多式联运、甩挂运输、冷链运输等先进运输组织方式还未得到广泛运用。

——**新业态发展不平衡**。传统业态转型升级步伐缓慢，传统

班线客运在提供个性化方面仍有较大提升空间，传统货运向现代供应链管理、全流程物流服务转型缓慢；网约车、共享交通等新业态还没有迈入规范化、可持续发展轨道。

——运输服务供给不足。运输服务与现代农业、制造业、旅游业、商贸流通等产业融合发展有待深化，一体化、无缝化衔接不畅，与其它运输方式的有效衔接和良性互动有待加强，最先和最后一公里尚未完全打通。

（三）交通信息化、智能化程度不足，无法满足日益增长的交通出行需求

交通运输信息化、智能化尚处于起步阶段，存在资源共享难，互联互通难，业务系统难，跨区域和政企信息互联互通、信息共享有待进一步加强。基于大数据、云计算、物联网、移动互联网等信息技术在综合运输各领域应用处于探索应用阶段，智慧交通应用创新机制需要突破发展。

（四）交通运输管理体制机制仍不完善，行业治理能力有待提升

各种运输方式管理分割，综合交通运输发展的统筹协调机制尚未有效建立。综合交通、城乡客运、现代物流、智能交通、节能环保等领域发展迅猛，传统的监管体制不能满足发展需要，交通运输服务技术、模式等亟待创新。综合交通运输工作运行机制有待进一步规范和健全，交通运输部门与铁路、民航部门仍存在协调、衔接不畅等问题。交通运输行业法律法规体系尚不够完

善，发展相对滞后，依法行政能力仍需不断深化。

（五）要素保障不够，综合交通运输网络通而不畅

一是各种运输方式尚未实现融合发展。铁路、公路、水路、航空等运输方式仍然处于单一、独立发展的阶段，发展方式较为传统粗放，集约发展程度低，综合运输的整体优势和组合效率有待进一步提高。二是各种运输方式衔接转换不畅。综合运输枢纽建设缓慢，各种运输方式衔接不畅，各层次路网之间，公路、铁路运输与城市交通之间转换效率不高，距“零距离换乘”和“无缝衔接”还有较大差距。三是运输组织化程度低。客运联程运输、货运用挂运输和多式联运等先进、集约、高效的运输组织模式发展缓慢，集疏运体系建设滞后。

第二章 形式与要求

一、发展形势

“十四五”时期是乡村振兴、巩固脱贫攻坚成果的关键时期，是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。

从国外环境来看，当今世界正经历百年未有之大变局，和平与发展仍然是时代主题，同时国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增强。随着各国特别是大国之间力量对比的不断变化，世界经济发展的不确定性也在逐步加大。在“利益优先”价值观支配下，美国全球战略再次向“冷战”回摆，其他大国或被迫回应，或从中渔利，全球地缘政治格局空前复杂。特别是，国际上两种趋势、两种力量进入全面较量的关键阶段，中美从合作与竞争逐步走向战略僵持阶段，两国将围绕意识形态、政治制度、经济增长、发展模式、全球治理、网络安全等领域进行全面博弈，未来演化方向主要取决于美国内政治经济形势变化以及我全方位对外开放布局推进情况等因素。“十四五”是新冠疫情后构建构建国内国际双循环相互促进新发展格局关键时期，如何避免外部环境干扰，这对我们的战略定力、应对复杂形势的智慧和能力是一个十分巨大的考验。

从国内环境来看，我国发展已进入新的历史方位，社会主要

矛盾发生重大变化，但我国仍处于并将长期处于社会主义初级阶段的基本国情没有变，我国是世界最大发展中国家的国际地位没有变。我国已进入高质量发展阶段，发展具有多方面优势和条件，同时发展不平衡不充分问题仍然突出。主要矛盾已从“人民日益增长的物质文化需要同落后的社会生产之间的矛盾”转化为“人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾”。民生保障不再是简单托底数、满足基本需求，而是要抬基数、实现高品质生活。

（一）国家层面

2020年5月，党中央国务院出台了《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》。《意见》指出，要强化基础设施规划建设，提高基础设施通达度、通畅性和均等化水平，推动绿色集约发展；要加大对西部地区资源枯竭等特殊类型地区振兴发展的支持力度。“十四五”时期将是新时代推进西部大开发形成新格局的关键时期，加快基础设施建设，完善基础设施网络，仍然是西部大开发的重中之重。

“一带一路”是我国新时期五大国家战略之一，将进一步加深我国同沿线国家全面合作，进一步扩大对外开放，通过基础设施互联互通，促进经济走出去和资源技术引进来，参与国际分工合作和人文经济技术往来，推动我国经济转型升级健康发展。

推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策，是关系国家发展全局的重大战略，通过加强长江流域生态保护，促进绿色发

展，打造高质量发展黄金经济带。区域协调发展、形成有机融合是长江经济带发展重要任务，推动基础设施互联互通是落实区域协调发展战略的重大任务。

十九大提出实施乡村振兴战略，是决胜全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的重大历史任务，是新时代做好“三农”工作的总抓手。重点建设农村基础设施，持续加大投入力度，加快补齐农村基础设施短板，促进城乡基础设施互联互通，推动农村基础设施提档升级，提高农村美好生活保障水平。

成渝地区双城经济圈战略是中央实施区域协调发展战略的重要举措。有利于在西部形成高质量发展的重要增长极，打造内陆开放战略高地，对于推动高质量发展具有重要意义。基础设施互联互通、毗邻地区合作、开放平台建设、公共服务共建共享是当前川渝合作重点领域，其中基础设施互联互通是合作的重点，包括大通道、水利能源、电网、信息等方面。

习近平总书记在中央财经委员会第六次会议提出：“推动成渝地区双城经济圈建设，打造内陆开放高地，在西部形成高质量发展的重要增长极。要牢固树立一体化发展理念，做到统一谋划、一体部署、相互协作、共同实施，唱好“双城记”，推动万达开川渝统筹发展示范区建设。要加强交通基础设施建设，优化国土空间布局，强化公共服务共建共享”。

（二）省级层面

2018年，省委十一届三次全会作出实施“一千多支”发展战

略，构建“一千多支、五区协同”区域发展新格局的战略部署。聚力重大项目、强化区域联动、拓展开放空间，努力构建区域协同发展和立体全面开放新格局，推动治蜀兴川再上新台阶。

省委省政府办公厅《关于加快推进川东北经济区振兴发展的实施意见》中指出，加快培育川东北城市群，着力推进东向北向出川综合交通枢纽建设，培育壮大特色优势产业，深化川陕革命老区综合改革试验，加快城乡融合发展，激发县域经济发展活力，实现区域优势互补、协调联动，全面提升川东北经济区综合实力和整体竞争力。

为深入学习贯彻习近平总书记在中央财经委员会第六次会议的重要讲话精神，中共四川省委十一届七次全体会议提出，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，切实把推动成渝地区双城经济圈建设作为重大政治任务和发展使命，进一步提升落实国家重大战略的自觉性和坚定性。

2020年省政府工作报告中提出，要全面推动成渝地区双城经济圈建设，推动川东北渝东北、成渝中部地区一体化发展和川南渝西地区融合发展，共同实施一批支撑性引领性重大项目。深入推进干支联动，促进川东北革命老区振兴发展。

（三）达州市层面

在“成渝双城经济圈”、“万达开川渝统筹发展示范区”发展战略的基础上，以把达州市建设为四川东出北上综合交通枢纽和川渝陕结合部区域中心城市、四川省经济副中心城市和“4000

亿”“双 300”城市架构为目标。建设万达开一体化的综合立体交通运输网络、一体联通便捷的对外对内运输大通道、一体联动高效的物流运输服务，全面推动达州交通高质量发展。

二、发展要求

新的发展环境和发展形势对达州市交通运输体系建设提出新的更高要求。

达州市作为引领万达开川渝统筹示范区交通一体化发展的主战场，是四川东向北向出川综合交通门户枢纽，为达州市成为国家综合立体交通枢纽起着至关重要的核心作用。

（一）建立高效的交通格局

结合市委、市政府确定的“争创全省经济副中心”“冲刺 4000 亿、建设双 300”奋斗目标，建成四川东出北上综合交通枢纽目标，建设高效的交通格局刻不容缓。为实现“十四五”时期经济目标，我们需自我加压、跳起摸高，强化行业引领和担当、勇担发展重任。按照省委、市委对各县市区的发展功能定位，面对川渝发展的重大战略机遇期，达州必须抢占先机，在川渝各县市异常激烈的竞争中拔得头筹、赢得主动。“十四五”期间，达州市围绕‘一环三纵六横二支’高速公路网和‘八快速十八干线’区域公路枢纽网建设，实现川渝陕相邻市县直连直通，构建对外畅通、内部便捷的交通格局，为融入成渝地区双城经济圈和承接发达地区产业转移创造了良好条件。

（二）引领万达开川渝统筹发展示范区交通一体化发展

“十四五”期间，达州市要充分发挥区位优势，在实现“南拓、

北联、西跨、东进”城市发展战略的背景下，加强与邻近的市区的交流合作，协同发展，取长补短，统筹建设各项基础设施，高质量谋划产业布局，实现高效畅通的联络通道。响应国家、省市的交通发展号召，为推进成渝双层经济圈，万达开交通一体化目标，需高水平地提升和完善基础设施建设。

（三）建成“布局合理、干支衔接、标准适当、经济适用”的农村公路网

争创全省乡村振兴先进市（区），实现宜居美丽乡村的目标，大力推进农旅融合发展，提升农村公路网络品质。结合“十四五”农村公路网规划的要求，以国家公路、省级公路为依托连接所有乡镇、建制村和自然村；通达支撑县域发展的交通节点、文化旅游节点、经济节点；基本形成“布局合理、干支衔接、标准适当、经济适用”的农村公路网络。

凭借得天独厚的自然生态资源、红色旅游资源和人文、旅游资源，以农旅融合为手段，农耕文化和生态文化为灵魂，大力提升和发展乡村旅游道路，实现“以农带旅、以旅促农”良性循环。加强森林公园、湿地公园的旅游资源开发，开展“森林+旅游+康养+文化”为内涵的森林生态旅游新模式，在旅游公路的建设上需要提升标准，融入多元的开发模式，将路与景紧密结合，加强促进林业生态旅游产业持续快速增长。以民为本，加强农村公路的通达性，实现畅通的农村公路系统，切实实现人民的通行要求。

（四）创建明月山绿色发展示范带

达州市与周边市区。要推动基础设施互联互通，共建川渝美丽乡村示范带，推动文旅资源集聚发展，实现旅客互送、线路互通、市场共建。同时建立联系会议制度，研究谋划合作重大事项；建立部门衔接落实制度，对具体合作事项和项目提出工作措施，制定详细的合作协议、计划，定期通报合作进展情况；建立及时沟通协调制度，促进具体实施落实，及时解决应急和突发事件。在完善的合作机制上，一步一步的推进交通设施建设，谋求紧密的合作互赢。

（五）促进交通市场体系健康有序运行、交通运输安全可持续发展

扩大开放合作，深度融入“一带一路”“长江经济带”和“成渝地区双城经济圈”，深化与沿海沿江经济区交流，加快形成立体全面开放新态势。建立健全与万州、开州、梁平等周边市区常态互访、部门互联、信息互通机制，推动基础设施、公共服务、文化旅游和生态环境等规划同图、发展同步，促进各类要素合理流动和高效集聚。先行先试抓创新，提倡新能源，提倡无人驾驶新技术等的创新科技引入，环保节能，高舒适和体验感，是新时代的高质量促进交通市场体系健康有序运行、交通运输安全可持续发展的有力技术支撑。

（六）贯彻落实交通强国、交通强省，建设人民满意交通

建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策，2019年党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，要求到2035年，

基本建成交通强国，基本形成现代化综合交通运输体系；到本世纪中叶，全面建成交通强国。四川省作为交通强国建设试点省份，将重点推进构建成渝地区双城经济圈一体化交通网、创新构建高原山区综合立体交通网、建立公园城市绿色交通体系、建设有韧性的交通防灾减灾体系、探索面向车路协同的智慧高速公路体系、打造“交通+旅游”、“交通+文化”融合新名片等6个方面任务。

达州市是四川东向出川的重要节点，需要在新的战略框架下重新谋篇布局，为开启的交通强国四川篇章达州行动加油奋进。现代交通运输体系要求建设综合交通枢纽，形成运输方式完备、运输组织方式灵活、铁公水协同发展的运输格局，要求加强各种运输方式的有效衔接，充分发挥各种运输方式的比较优势，统筹发挥铁公空水的优势，显著提升综合运输效率和效益。牢固树立交通先行官思维观念，建设四川东出北上综合交通枢纽，使昔日的“秦巴锁钥”变为“秦巴通途”，不断完善交通基础设施，不断提高服务水平，使人民对交通的获得感更加充实，幸福感更加持续、安全感更有保障。

三、阶段性特征

“十四五”期间，达州交通运输将处于由“基本适应”向“总体适应”“规模速度型”向“质量效益型”的发展阶段。交通运输发展将呈现出以下阶段性特点。

——是全面实现小康社会交通发展目标的决胜阶段。对标全

面小康战略目标，扎实推进交通扶贫工作，提高扶贫的精准性和有效性，统筹区域和城乡交通一体化发展，全力推进交通运输基本服务均等化，小康路上不允许任何地区因交通而掉队。

——是全面深化交通运输改革的攻坚阶段。交通运输改革进入攻坚期和深水期。加强交通运输行业供给侧结构性改革，优化供给结构、选好设施增量、盘活设施存量，切实提高发展质量和效益。加快破除制约行业发展的体制机制障碍，形成权责清晰、成熟规范、运转高效的制度体系，建设交通运输法治政府部门。

——是交通运输形成全方位开放格局的重要阶段。进一步完善对外通道，强化与周边地区互连互通、提升区位优势，积极融入“一带一路”、长江经济带和成渝城市群等国家战略，形成交通运输全方位开放发展格局。

——是促进各种交通运输方式融合发展的关键阶段。从要素环境来看，交通运输发展面临的资源、环境约束加剧，单一运输方式各自发展对于提升交通运输整体水平已十分有限。从交通运输发展的普遍规律来看，达州各种交通运输方式将进入网络化、结构优化和一体化发展新阶段。应以综合客运枢纽、货运枢纽及集疏运体系建设为重要抓手，促进各种交通运输方式综合、集约发展，推动交通运输加快转型升级和提质增效。

第三章 发展目标

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大、中央财经委员会第六次会议和省委十一届三次七次全会、市委四届六次、七次、九次、十次全会精神，推动达州深度融入成渝地区双城经济圈、引领万达开川渝统筹发展示范区建设，加快实现“两个定位”、奋力争创全省经济副中心。按照交通强国、交通强省总体要求，坚持“服务全局，适度超前”、“统筹兼顾，协调发展”、“生态优先，绿色发展”的原则，着力强化与“一带一路”中心城市、华中华东平原城市群互联互通，全面对接“蓉欧”“渝新欧”、重庆—东盟、渝昆泛亚等国际运输大通道。2025年，构建以达州为中心，畅达东西、贯通南北的综合交通走廊和四向通达的对外经济走廊，建成四川东出北上综合交通枢纽。

二、基本原则

“十四五”期间，全市交通运输在贯彻落实五大发展理念的基础上，结合发展实际，应遵循以下三大发展原则。

1. 服务全局，适度超前。支撑国家、省区域发展总体战略，考虑经济社会发展全局，着眼长远，适度超前，突出交通对经济社会发展的引领作用，合理布局交通网。

2. 统筹兼顾，协调发展。以促进区域协调发展引领交通运

输方式协同发展，既要注重构建便捷顺畅的干线交通网，也要强化对偏远地区的路网覆盖；既要注重优化处于优势地位的铁路、公路等交通运输方式，也要补齐处于劣势地位的航空、水运等交通运输短板。

3. 生态优先，绿色发展。根据生态环境承载能力和要素保障能力，按照“三区三线”“三线一单”等管控要求，结合交通基础设施国土空间控制规划，优化运输通道布局，推动交通运输绿色发展。

三、发展目标

十四五期是达州融入成渝双圈，实现万达开川渝统筹发展示范区交通一体化发展的关键时期。达州市十四五综合交通运输发展总体目标按照“按照‘交通强国’‘交通强省’战略部署，以建设万达开国家级综合立体交通枢纽为总揽，以建成四川东出北上综合交通枢纽为主要任务，‘铁公水空’一体化推进、高质量发展，加快构建以达州为中心，畅达东西南北的综合立体交通走廊和经济走廊，将达州打造为中国西部重要综合交通枢纽，2035年建成国家综合立体交通枢纽和交通强市。

（一）中心城区

中心城区按照“三个达城”发展战略，建立以快速路为骨架，以主、次干路为主体，以支路为辅助，以智能交通为支撑的“新达州交通体系”，实现老城区、高新区、河市片区、秦巴新区间30分钟通达，建设畅通达城。

按照公交优先原则，构建多层次“便捷、高效、舒适”的公共

交通体系，逐步提高公共交通分担率，引导市民乘坐公交出行，有效缓解城市拥堵，打造生态达城。

建立标准统一、信息互通、资源共享的智能交通综合数据平台，实现城市交通“管理智能化、指挥救援一体化、出行服务信息化”，建设智慧达城。

（二）市域交通

规划建设“一环三纵六横二支”高速公路网、“八快速十八干线”干线公路网、广泛覆盖的农村公路网。构建“环达五市十三县”对外畅通、对内便捷的公路网络，实现川渝陕相邻市县高速直连直通，形成达州主城区与市域县（市）1小时交通圈。

（三）对外交通

围绕引领万达开川渝统筹示范区建设，打造国家综合立体交通枢纽为目标，以铁路、高速公路为骨架交通全面融入国家“十纵十横”综合运输通道。实现铁路达州至重庆1小时，成都、西安2小时，武汉、兰州4小时；公路达州至重庆2小时、成都、西安4小时，武汉、兰州8小时的对外交通发展目标。推进渠江航运升级改造和港口建设，畅通嘉陵江、长江黄金水道。

（四）道路运输

到2025年，形成功能完备的城市交通系统，提供快速便捷出行服务，发展绿色高效现代物流。现代道路运输体系建设取得突破性进展，构建便捷高效的运输服务网络，运输服务效率和质量显著提升，实现基础设施覆盖水平、道路客货运输水平、城乡客

运便利性、辅助行业服务水平、安全应急保障的全面提升，基本建成安全绿色、高效便捷、统一开放、竞争有序的现代道路运输业。

（五）交通运输科技信息化

信息化发展水平全面支撑基础设施建设、运输服务、行业管理等领域发展，“互联网+”推动行业转型升级取得新突破，促进交通运输生产组织的智能化，加快交通出行信息服务的互联网化，初步构建达州智慧交通体系，引领综合交通发展。基本建成适应我市现代交通运输业发展需要，实现交通科技成果有效支撑交通发展。

（六）交通运输人才及教育

继续加大引才留才力度，加强优秀拔尖人才培养，加强重点领域人才培养，加快人才发展体制机制改革和政策创新，实施重大人才工程，促进人才集聚，优化人才结构，构建川渝陕结合部区域人才高地。人力资源保障能力基本适应现代交通运输业发展的更高需求，人才对行业的贡献率达到新的更高水平。

（七）交通运输应急保障

到 2025 年，形成统一指挥、布局合理、反应迅速、运转高效、保障有力的交通运输突发公共事件应急体系，交通运输突发公共事件信息收集、监测预警、应急处置、应急保障等能力明显增强，交通运输应急综合管理水平显著提高。继续加大市交通运输应急指挥中心建设的投入，完善市级以及各区县公路机械化养

护与应急中心建设，提升综合抢险及应急救援能力，全面建成交通运输应急办事机构，职责明确，运转高效，应急预案和技术方案体系基本健全，并具有较强的可操作性。

（八）公路养护

大力推广新技术、新材料，到“十四五”期末，全市公路的技术状况和网络结构明显改善，路网的整体服务水平和安全保障水平明显提高，公路养护管理能力、通行保障能力、应急处置能力明显增强，基本实现管理体系健全化、养护体系现代化、应急救援高效化、执法治理规范化、服务体系精品化的目标，确保公路养护管理工作总体适应经济社会发展和公众安全便捷出行服务的需要。

（九）交通运输安全

提升本质安全水平，完善交通安全生产体系，强化交通应急救援能力。到 2025 年，交通运输安全生产制度体系更加健全，安全监管体系更加完善，装备手段更加先进，队伍素质整体提高，企业安全生产保障能力和行业安全监管能力明显提升，交通运输各领域安全生产状况全面改善，基本建成适应现代交通运输发展需要的安全生产体系。

（十）绿色交通

提高资源利用效率，强化生态环境保护。“十四五”期间，稳步推进适应社会要求的绿色交通运输体系建设。到 2025 年，资源节约、环境友好型行业建设取得明显进展，交通运输行业能源

和资源利用效率显著提高，节能减排取得显著成效，交通基础设施绿色建设与运营水平显著提升，绿色交通运输管理能力显著提高，基本建成绿色交通运输体系。

四、“十四五”具体目标

（一）基础设施日趋完善

建成“布局合理、能力充分、结构优化、衔接顺畅”的综合交通运输基础设施网络。

1. 铁路方面

以打造高铁优势为导向，全面融入“八纵八横”国家高速铁路网，构建“三铁交汇、六向连通”的高铁路网格局。建成成达万高铁，形成西进承接西部地区、东出连通长三角和长江中游城市群、北上连通京津冀的高铁主通道。加快推进西渝高铁建设，形成川渝两地北上高铁新通道，串联川东北、对接大西北、中南地区和东南沿海。实现达州至成都重庆 1 小时、武汉西安 2 小时、北京上海广州 6 小时通达，建成四川高铁次枢纽。全力推进成达万高铁建设，加快推进西渝高铁前期工作，力争 2021 年全面开工；加快推进建设达万铁路扩能改造前期工作，力争 2022 年开工建设；规划新增兰（州）广（元）达（州）高速铁路、绵阳经达州至襄阳铁路，力争纳入《中长期铁路网规划》，建成“五向八廊”客运高速化、货运便捷化，畅连八方的中国西部重要铁路枢纽网。

（五向：达州至西安、达州至兰州、达州至成都、达州至重庆、达州至万州；八廊：达州至安康、达州至广元、达州至绵阳、达州至成都、达州至重庆、达州至梁平、达

州至万州、达州至襄阳)

2. 公路方面

发挥邻渝邻陕连鄂区位优势，推进“一环三纵六横二支”、“八快速十八干线”区域高速和快速公路网建设，高速公路在建和营运里程突破 1000 公里，二级及以上等级公路突破 3000 公里。聚力乡村振兴、巩固脱贫攻坚成果，深入推进“四好农村路”建设，积极推进实施村道公路联网延伸工程，完成 1400 公里县乡道改造和 3364 公里村道公路建设。规划研究绵阳经达州至襄阳、南江经通江至万源和“四高”（巴万、巴达、营达、南大梁高速）连接线建设，力争 2035 年建成内联外畅的中国西部重要公路枢纽网。

（七高：镇巴经达州至广安、开江至梁平、城口经宣汉至重庆、城口至万源、大竹至垫江、通江经宣汉至开州高速公路和达州绕城高速公路西段；六快：G210 线达州城市过境段、G542 线铁山至石桥、宣汉至南坝、达州至渠县、大竹至金垭机场、万源至土黄快速公路）

——高速公路。达州市绕城高速西段、镇广高速达州段、开梁高速建成投运，城口经宣汉大竹至邻水、平昌经宣汉至开州高速公路、城口至万源、大竹至垫江等高公路开工建设，构建“一环三纵六横二支”高速公路网，在建及营运高速公路里程达 1000 公里。

——国省干线。实施国省道提升改造 1175 公里，普通国道二级及以上比重达到 100%，普通省道三级及以上比重达到 70%，形成结构优化、便捷顺畅的普通国省干线公路网络基本建成。

——农村公路。大力实施“四好农村路”建设，稳步推进建制村联网路、村内通组路建设，着力推进农村公路窄路基加宽、安保工程建设，提高农村公路密度和深度。优化全市文化旅游节点、重要经济节点、城乡（镇）和乡镇之间路网布局，力争路线走向及选线最优；提升农村公路路网通行服务水平，为乡村振兴发展提供基础保障。力争全市所有乡镇（行政区划调整前）有不低于三级公路技术标准的道路对外联系，每个行政村有不低于1条村道对外联系，有条件的行政村有不低于2条农村公路对外联系；所有村道全部按不低于四级公路技术标准建设。

4. 水运

全力推进渠江风洞子航电枢纽工程、渠江达州至广安段航运配套工程和港口建设，形成“一千二港”（一千：渠江；二港区：达州港金垭作业区、达州港宕渠作业区）高等级航道网和现代化港口物流体系，力争2035年建成大容量、绿色便捷直连嘉陵江、长江黄金水道的中国西部重要内河水运枢纽。

5. 航空

按照国家开放口岸标准建成投运达州金垭机场，积极拓展新航线，开辟更多直达航线，提高航班密度，到2025年，金垭机场通达航线达到30条以上，建成成渝第一大支线机场。主动融入成渝地区双城经济圈世界级机场群，强化达州金垭机场与成都天府、重庆江北国际机场对接，争取开通中转联程国际航线，加强与万州、南充等机场资源整合。积极发展通用航空，加快推进

万源、宣汉、渠县、大竹等通用机场建设，争取建设川东北低空空域协同运行中心，建成成渝地区区域性航空枢纽。

6. 邮政

到 2025 年，全市邮政业服务能力、水平和质量大幅提升，发展不充分、不平衡局面显著改善，绿色、安全和创新水平进一步提升，把邮政业打造成为“现代服务业的关键产业，推动流通转型、促进消费升级的现代产业，物流领域的先导产业”。

——积极融入国家大通道建设，打通东向出川邮政运输大通道。按照全省布局，着力打造达州（巴中）—南充—遂宁—成都—雅安的“一纵”省内邮政运输体系，连接川东北经济区、成都和环成都经济圈，连通进藏门户，辐射攀西。市内干线运输、分拨网络及城乡末端配送体系不断完善，邮政寄递网络更加通畅。

——邮政普遍服务达到服务标准，巩固提升建制村村村直接通邮水平。服务功能有效拓展，拥有较强生鲜、医药等特殊产品寄递能力。快递企业服务时限达到规定标准，省内城市间快件 48 小时投递达 95%，同城快件 24 小时投递率实现 100%，快件延误率、损毁率、丢失率、有效申诉率控制在目标值以内，邮政服务满意度位居全省前列。

——推进法规体系、标准体系、政策体系和监管体系不断完善，基本实现邮政治理体系和治理能力现代化。公平、有序、规范市场竞争格局加快形成，寄递安全能力持续增强，高精度的风险防控体系不断完善，重特大安全事故“零”发生，环保应用、节

能减排广泛推进，清洁能源配送车比例达 85%。

7. 城市公交

城市公交向大容量、立体化、高效率方向发展。中心城区探索建设轨道交通，研究推进轨道交通试验段建设；探索试点共享汽车、共享单车。城市公交站点进一步优化，中心城区实现公交站点 500 米全覆盖。

8. 客货运输节点

综合客运枢纽：规划建设一批立体化综合客运枢纽，实现铁路、航空与道路客运、城市公交等多种运输方式在同一空间或区域无缝衔接、高效转换，综合客运枢纽换乘时间不超过 15 分钟。

货运枢纽：加快建设秦巴地区综合物流枢纽，聚力实施“11345”口岸物流发展战略，打造 1 个内陆口岸经济高地和开放门户，依托秦巴综合物流园区主体功能区和复兴现代商贸物流园区功能区建成 1 个商贸型国家物流枢纽承载体，完善“5 园区 6 中心 3 千末端网点的”3 层物流节点体系，畅通对接“海上丝绸之路”和“丝绸之路经济带”的东向、南向、西向、北向“四向国际物流通道”，到 2025 年，实现物流业产值超 500 亿元，社会物流总费用明显下降，建成秦巴内陆口岸经济高地、川渝陕综合物流中心、秦巴地区智慧供应链中心。

运输节点：提升改造客运枢纽、县级客运站、乡镇客运站（服务站）功能，按集物流、邮政等多功能客货运输节点进行打造。

建成市、县、乡、村三级物流站场体系，提高城乡物流配送网点覆盖率。

（二）运输服务优质高效

基本建成人便于行、货畅其流、运输装备先进适用的客货运服务系统。

1. 客运服务

基本建成以人为本、人便于行的客运服务系统。客运服务无缝衔接和一体化水平显著提升。所有乡（镇）和具备条件的建制村通客车，涉水地区群众水上出行更加安全便捷。城镇化水平较高和居民出行密度较大的地区客运逐步实现公交化，有条件的地区在镇域内开行镇村公交。公共交通占机动化出行比例达到60%；县级行政区域城乡客运一体化发展水平AAAA级及以上比率超过90%。

2. 货运服务

基本建成货畅其流的货运服务系统，交通运输与物流融合发展取得明显成效，交通运输在现代物流发展中的基础性和关键性作用进一步提升。依托货运枢纽，结合经济和产业布局，建成面向区域、服务城市、覆盖农村的物流服务网络，运输效率更加优化。多式联运、甩挂运输比例稳步提升，货运标准化、集装化水平不断提高，物流成本明显下降，力争创建多式联运全国试点。

邮政方面，实现所有乡（镇）和建制村通邮及快递服务。建立集电商服务、交通运输、邮政快递等为一体的县（市、区）物

流中心 8 个，街道、乡镇配送站 200 个，村、社区取送点 1665 个，智能信包箱 3000 组。

3. 运输装备

中高级客车占公路营运客车比例达到 70%，运力结构进一步优化。厢式货车、甩挂汽车以及冷藏等专业运输车辆比重稳步提高，甩挂运输拖挂比达到 1:3，厢式货车比重达到 10%。客渡船型和货运船型标准化率分别达到 100%、80%。

（三）支持保障可靠有力

建成信息技术创新引领、安全应急可靠高效的支持保障系统。

1. 信息化

行业信息管理。全面实现交通运输基础设施、运载装备、经营业户、从业人员等基本要素数字化，以及交通基本要素信息的汇聚、开放和共享。基本实现各种不同运输方式交通基本要素信息在市级交通管理部门统一汇聚。实现投资计划管理等核心业务市县与省级信息协同化、平台化。实现所有交通运输行政审批、公共服务事项和行政执法业务全流程在线办理。所有国道和部分省道重要路段实现交通量数据观测和采集。

出行信息服务。三级及以上汽车客运站全部实现联网售票服务，高速公路服务区实现免费无线网络、信息查询系统全覆盖，具备条件的城市公交线路实现无线网络全覆盖，城市公交一卡通覆盖率达到 100%。面向群众出行和运输服务的 12328 服务监督

电话业务回访满意率不低于 85%。对重要路段，设置 F 型情报板，加大对群众出行服务。

交通监测监控。整合全市各领域交通数据资源，以云计算、互联网、大数据等先进信息技术为基础，实现交通运行监测、预测预警、应急指挥的综合业务平台。干线公路网重要路段、特大桥梁和长大隧道等基础设施技术状况监测覆盖率 100%，运行状态监测覆盖率不低于 75%。危化品车辆运输动态实现全程跟踪监测。

2. 安全应急

运输安全生产。安全监管能力和水平进一步提高，安全生产总体态势良好。营运车辆交通事故万车死亡人数在“十三五”期间大幅下降。交通运输特别重大事故控制为零。

灾害应急救援。建成市县应急联动指挥系统，并实现与省级系统协调联动。公路交通一般灾害情况下应急救援 2 小时内到达、应急抢通 24 小时内完成。

（四）发展方式绿色环保

交通节能减排取得成效，资源节约集约利用程度提高，交通生态文明建设进展明显。

节能减排。综合运输结构性减排取得明显成效，清洁能源及新能源公交车和出租车占比均达到 90%，2020 年非化石能源消费比重达到 9.29%，比 2015 年提高 0.94 个百分点；天然气消费比重达到 27.81%，比 2015 年提高 15.41 个百分点；煤炭消费比

重 56.82%，比 2015 年下降 15.27 个百分点。

生态保护。重大交通工程生态修复取得明显进展，重点生态功能区公路建设全部实施生态恢复。

资源循环利用。交通运输废旧材料再生和固体废物循环利用水平显著提高，国省道沥青路面废料循环利用率达到 80%。

（五）行业管理规范有序

在重要领域和关键环节的改革取得突破性进展，形成一套成熟规范、运行有效的交通运输制度体系。行业管理向法治化、规范化方向迈进，依法行政和行业治理能力显著增强，确保 2025 年交通运输法治政府部门基本建成。

专栏 2 达州市“十四五”综合交通运输主要发展目标表

发展目标	发展指标	2020 年	2025 年
基础设施	高速铁路在建里程（公里）	—	356
	高速公路总里程（公里）	547	696
	普通国道二级及以上比重（%）	98.7	100
	普通省道三级及以上比重（%）	44.65	70
	普通国省干线公路优良路率（%）	85	85
	建制村通硬化路比例（%）	100	100
	综合客运枢纽个数	1	43
基础设施	内河航道Ⅲ级及以上里程（公里）	—	136
	新增千吨级货运泊位	—	16
	民用运输机场数量（个）	1	4
	探索建设城市轨道交通建设里程（公里）	—	34
	城市公交线路营运里程（公里）	450	600

发展目标	发展指标	2020年	2025年
	乡镇快递网点覆盖率（%）	100	100
运输服务	旅客列车准点率（%）	95	97
	综合客运枢纽换乘时间（分钟）	小于15	小于15
	*中高级客车占运营客车比重（%）	25	70
	营运货车中厢式货车比重（%）	5.8	10
	*营运货车里程利用率（%）	60	70
	甩挂运输拖挂比	1:2	1:3
	*具备条件的建制村通班车率（%）	81.2	100
	内河货运船型标准化率（%）	80	90
	内河客渡船型标准化率（%）	95	100
	公共交通占机动化出行比例（%）	19	60
	*100万人口以上城市公交站点500米覆盖率（%）	90.52	100
	机场航线（条）	16	30
	*航班正常率（%）	87	91
	*具备条件的建制村通邮率（%）	100	100
	农村邮件投递频次（次/周）	3	4
*快递服务72小时准时率（%）	95	100	
智慧交通	*城市公交“一卡通”覆盖率（%）	100	100
	客运站场、公交无线网络覆盖率（%）	100	100
平安交通	重要基础设施及运输装备视频监控联网覆盖率（%）	92.4	100
	国省干线一般灾害情况下应急救援到达时间（小时）	—	≤2
	一般灾害情况下公路应急抢通时间（小时）	—	≤24
	重点监管水域应急救援到达时间（小时）	—	≤1.5
	*交通事故万车死亡人数下降率（%）	10	
绿色交通	公路营运车辆单位运输周转量能耗下降率（%）	4	
	公路营运车辆单位运输周转量CO ₂ 排放下降率（%）	4.5	
	水路营运船舶单位运输周转量能耗下降率（%）	5.5	
	水路营运船舶单位运输周转量CO ₂ 排放下降率（%）	5.5	

发展目标	发展指标	2020年	2025年
	清洁能源及新能源公交车占比（%）	—	90
	干线公路废旧沥青路面材料循环利用率（%）	—	80

带*指标为约束性指标，其余为预期性和导向性指标。

五、发展愿景及效果

到2035年，达州市交通运输发展迈向新台阶，形成复合多通道全面融入国家“十纵十横”综合运输大通道，助推形成国内国际双循环新经济形式下西部地区经济增长新引擎，建成国家综合立体交通枢纽。全市国省干线公路交通运输服务体系全面建成，全方位同城化川渝陕毗邻地区。

展望未来达州综合交通运输发展，将形成两个“90分钟达州交通圈”和3个“60分钟交通圈”，具体效果如下：

1. 通过成南达万、西渝高速铁路，实现达州主城区90分钟到达成都、重庆、西安等三大中心城市，全面提升达州作为国家级重要综合枢纽的地位和作用。

2. 通过高速铁路、高速公路，实现达州主城区90分钟到达周边南充、广安、巴中、万州、安康等城市，协同万州、开州将万达开区域打造成国家综合立体综合交通枢纽，全力支撑和构建川渝陕结合部区域经济中心。

3. 通过高速公路，形成达州主城区与所有县（市）的60分钟交通圈，增强中心城区的辐射能力，强力推动县域经济发展。

4. 通过高速公路、国省干线，形成达州全市相邻县（市）

之间的 60 分钟交通圈，加强县域之间交流合作，实现市域内部经济一体化发展。

5. 通过国省干线和农村公路，实现达州各县（区、市）与所辖乡镇之间 60 分钟通达，提高交通运输基本公共服务能力均等化水平，体现“全域达州”的发展理念。

专栏3 达州市综合运输大通道规划布局方案

序号	通道名称	运输方式	线路构成	路线等级	通道现状	主要控制点	境内规划里程(公里)
1	西南通道： 达州—成都—成都平原城市群	铁路	达成铁路	I级铁路	已建	达州、渠县、南充、成都	69
			成南达高铁	客运专线	在建	达州、渠县、南充、成都	72
		公路	G42 成都—南充、G5515 南充—营山、营山—达州	高速公路	已建	达州、营山、南充、成都	66
			G42 成都—南充、G5515 南充—大竹	高速公路	已建	大竹、渠县、南充、成都	68
			G318 成都—大竹、G210 大竹—达州	一、二级公路	已建	达州、大竹、渠县、南充、成都	140
			南江—通江—万源高速公路	高速公路	规划	万源市、通江县、南江县	40
2	南向通道： 达州—重庆—成渝城市群/长江经济带/东盟/渝昆泛亚	铁路	襄渝铁路	I级铁路	已建	达州、大竹、广安、重庆	83
			西达渝高铁	客运专线	待建	达州、大竹、广安、重庆	34
		公路	G65 达州—重庆	高速公路	已建	达州、大竹、邻水、重庆	105
			开江—梁平	高速公路	已建	开江、梁平	41
			城口—宣汉—大竹—邻水	高速公路	规划	城口、宣汉、大竹、邻水	184
			大竹—垫江	高速公路	规划	大竹、垫江	31
			G210 达州—重庆	一、二级公路	已建	达州、大竹、邻水、重庆	110
			达州至梁平快速通道	一级公路	规划	达州、达川区、梁平	120
			万源—开州—万州高速公路	高速公路	规划	万源市、开州区、万州区	30
水路	渠江航道达州—重庆	III级航道	规划	达州、广安、重庆	136		

序号	通道名称	运输方式	线路构成	路线等级	通道现状	主要控制点	境内规划里程（公里）
3	东向通道： 达州—万州—万源—开州—通江—宣汉—开州—达州 渝统筹发展示范区，长江经济带/长三角	铁路	达万铁路	I 级铁路	已建	达州、开江、万州	71
			达万高铁	客运专线	待建	达州、开江、万州	63
		公路	G5012 达州—万州	高速公路	已建	达州、开江、开县、万州	64
			G5515 渠县—梁平、G42 梁平—万州	高速公路	已建	渠县、大竹、梁平、万州	68
			万源—城口	高速公路	规划	万源、城口	40
			通江—宣汉—开州	高速公路	规划	通江、宣汉、开州	85
			达州—万州直达高速	高速公路	规划	达州、万州	67
			宣汉经南坝至开州快速通道	一级公路	规划	宣汉、开州	70
			达州至万州直线快速通道	一级公路	在建	达州、万州	110
G542 达州—万州	二级公路	已建	达州、开江、万州	90			
4	北向通道： 达州—西安—京津冀/丝绸之路经济带	铁路	襄渝、西康铁路	I 级铁路	已建	达州、万源、安康、西安	130
			西达渝高铁	客运专线	待建	达州、万源、安康、西安	52
		公路	G65 达州—西安	高速公路	已建	达州、万源、安康、西安	143
			渠县至镇巴、镇巴至西安	高速公路	规划	渠县、平昌、镇巴、西安	81
			G210 达州—西安	一、二级公路	已建	达州、万源、镇巴、西安	150
5	西北通道： 达州—兰州	铁路	巴达、广巴、兰渝铁路	I 级铁路	已建	达州、巴中、广元、陇南、兰州	51
			兰州—广元—达州高铁	客运专线	规划	兰州、广元、巴中、达州	50

序号	通道名称	运输方式	线路构成	路线等级	通道现状	主要控制点	境内规划里程（公里）
	—丝绸之路经济带	公路	G5012 达州—广元、G75 广元—兰州	高速公路	已建	达州、巴中、广元、陇南、兰州	31
			巴中—万源	高速公路	已建	巴中、万源	61
			G542 达州—广元、G212 广元—兰州	二级公路	已建	达州、巴中、广元、陇南、兰州	60

专栏 4 达州市普通干线公路布局方案

序号	编号	路线名称	里程 (km)	主要控制点	备注
一、纵线 6 条 (由东至西排列, 约 1271km)					
1	S201	龙泉 (宣汉) — 新街 (开江界)	168	龙泉、樊吟、土黄、华景、五宝、南坝、上峡、凉风、普安、讲治、甘棠、任市、新街	
2	S202	万源—张家 (邻水界)	306	万源县城、白沙、八台、旧院、白羊、石铁、新华、厂溪、黄金、普光、清溪、宣汉县城、天生、七里、柏树、亭子、景市、平滩、安吉、永胜、石桥铺、新生、双溪、周家、天城、石子、四合、张家	
3	G210	官渡 (镇巴界) — 欧家 (邻水界)	295	官渡、万源县城、长坝、花楼、罗文、胡家、双河、宣汉县城、罗江、魏兴、双龙、复兴、河市、斌郎、石板、赵家、石河、大竹县城、清水、欧家	
4	S203	永安 (通江界) — 鲜渡 (华蓥界)	160	永安、马渡、隘口、双河、大成、蒲家、木头、汇东、三汇、汇南、东安、临巴、双土、鲜渡	
5	S101	鹰背 (通江界) — 康乐 (镇巴界)	157	鹰背、庙垭、秦河、河口、大沙、中坪、黄钟、丝罗、溪口、竹峪、康乐	
6	S204	梓桐 (平昌界) — 望溪 (华蓥界)	185	梓桐、碑庙、金石、龙滩、米城、大堰、石梯、涌兴、贵福、三板、渠县县城、李渡、琅琊、望溪	
二、横线 6 条 (由北至南排列, 约 784km)					
1	G347	钟亭 (城口界) — 竹峪 (通江界)	124	大竹、梨树、官渡、长石、虹桥、竹峪	
2	S302	漆树 (开县界) — 魏家 (通江界)	168	漆树、三墩、樊吟、石铁、铁矿、长坝、黄钟、大沙、草坝、魏家	

序号	编号	路线名称	里程 (km)	主要控制点	备注
3	S303	上峡 (开县界) — 梓桐 (平昌界)	99	上峡、三河、宣汉县城、明月、红岭、大成、安云、青宁、碑庙、梓桐	
4	G542	石桥 (平昌界) — 宝石 (开县界)	162	石桥、石梯、九岭、管村、达州城区、南外、江阳、亭子、麻柳、檀木、普安、开江县城、讲治、宝石	
5	S305	拔妙 (万州界) — 鹤林 (营山界)	134	拔妙、长岭、广福、任市、葫芦、大滩、麻柳、景市、百节、双庙、草兴、木头、土溪三板、巨光、白兔、静边、鹤林	
6	G318	石桥铺 (梁平界) — 一定远 (广安界)	97	石桥铺、东柳、大竹县城、黄家、天星、渠县县城、渠南、有庆	
三、联络线 19 条 (约 514km)					
1	S205	宋家 (渠县) - 新市 (渠县)	6.5	宋家、新市	
2	S402	堰塘 (城口界) — 沙滩 (万源)	34	堰塘、八台、沙滩	
3	S403	厂溪 (宣汉) — 庙垭 (万源)	90	罗文、毛坝、胡家、凤鸣、红峰、庙垭	
4	S404	大竹 — 石子 (大竹)	56	大竹县城、川主、高穴、金鸡、文星、石子	
5	S405	渠县 — 鹤林 (渠县)	26	渠县县城、青龙、望江、鹤林	
6	S412	贵福 (渠县) — 骆市 (营山界)	4	千佛	
7		红峰 (宣汉) — 庙垭 (万源)	18	红峰、庙垭	
8		厂溪 (宣汉) — 庙垭 (万源)	17.6	厂溪、庙垭	

序号	编号	路线名称	里程 (km)	主要控制点	备注
9		文星(大竹)广安达州界— 高明(大竹县)川渝界	37	文星镇、童家镇、高明乡	
10		庙坝(大竹县)广安达州界— 观音(大竹县)川渝界	57	庙坝镇、妈妈镇、观音镇	
11		魏家(通川区)至宣汉城区	19	魏家、红岭、明月	
12		八台山(万源)经龙潭河至樊吟 土黄(宣汉)	18	八台、旧院、龙潭、樊吟、土黄	
13		黄金(宣汉)至南坝(宣汉)	38.8	黄金、丰城、桃花、南坝	
14		马渡(宣汉)至凤鸣(宣汉)	21	马渡、凤鸣	
15		青宁(通川区)至马渡(宣汉)	14	青宁、庆云、马渡	
16		新市(渠县)至鲜渡(渠县)	18	新市、定远、鲜渡	
17		李家(大竹)至清河(大竹)	12	李家、石河、清河	
18		月华(大竹)至杨家(大竹)	12	月华、人和、杨家	
19		庙坝(大竹)至高穴(大竹)	15	庙坝、妈妈、高穴	

第四章 重点任务与资金需求

围绕构建四川东出北上综合交通枢纽发展目标，按照交通强国、交通强省总体要求，坚持“服务全局，适度超前”、“统筹兼顾，协调发展”、“生态优先，绿色发展”的原则，奋力争创全省经济副中心系列决策部署，结合达州实际，深入实施交通基础设施建设，全面提升交通运输服务水平和行业治理能力。

一、推进交通基础设施建设攻坚工程

（一）建设高品质的五向综合运输大通道

1. 重点推进高速铁路建设

依托“一带一路”建设、长江经济带发展、西部陆海新通道等重大战略，以完善铁路达州枢纽总体布局为抓手，重点推进高速铁路建设，畅通达州至区域中心城市铁路通道，全面融入国家“八纵八横”高速铁路网。

2. 加快推进高速公路建设

加快川渝接壤高速公路建设，强化毗邻地区直联直通。加快推进镇达广、开梁高速建设，新开工达州绕城高速公路西段、大竹至垫江、城口至万源、通江经宣汉至开州、城口经宣汉至重庆高速公路建设。在《四川省高速公路网规划（2019—2035年）》确定的达州境内高速公路项目的基础上，积极研究谋划一批项目争取纳入下一轮省高网规划。

3. 积极推进渠江航道提升改造

破除渠江航运三级航道瓶颈制约，全力实施渠江风洞子航运工程建设，渠化航道 57 公里，建设集三级船闸的航电枢纽一座；开展舵石鼓、南阳滩老旧船闸改造和达州港建设；实施渠江达州至广安段航运配套工程提升改造三级航道 136 公里；配套建设航标、航标工作船码头、航道管理站、信息化系统等管理维护设施。

4. 全力加快达州金垭机场建设

加快实施达州金垭机场及航站楼改扩建工程建设，力确保 2021 年底建成并通航，逐步拓展航线达 30 条，构建川渝地区第一大支线机场，进一步巩固达州交通枢纽地位。以国家开放低空空域航权为契机，稳步推进渠县、万源、宣汉通用机场前期工作，十四五期部分项目开工建设。

专栏 5 “十四五”期间对外运输大通道重点建设重点

铁路：开工建设铁路项目（2 个/368 公里）：成都经达州至万州高铁 131 公里、西安经达州至重庆 237 公里。

高速公路：续建项目（2 个/111 公里）。镇达广高速 80.5 公里，开梁高速 30.4 公里。新开工项目（5 个/385 公里）。达州市绕城高速公路西段 38 公里，大竹至垫江 50 公里，万源至城口 40 公里，城宣渝 184 公里，通宣开 73 公里。

水运：渠江风洞子航运枢纽工程、渠江达州-广安航运配套二期工程、达州港金垭作业区、宕渠作业区。

机场：达州金垭机场及航站楼改扩建工程，宣汉、渠县、万源通用机场和应急救援直升机停机坪。

（二）建设广覆盖的集散路网

——普速铁路。开展达州—大竹等市域铁路规划研究，推动

产业园区和重点企业铁路专用线建设，提高普速铁路路网密度，夯实‘四铁交汇、五向连通’的货运铁路路网格局。

——国省干线。围绕构建“八快速十八干线”干线公路网，提升高等级公路比例，提高市域纵向与横向互联互通水平，实现市域干线公路充分覆盖，加快建设达宣达开快速通道、G318线渠县段绕城快速通道、S202线达川区亭子至平滩段公路工程等项目，开展S201线、S202线、S203线、S204线、S305线等升级改造工作。加快国省道提档升级建设，构建渠县—大竹—开江—宣汉—渠县县域环线经济走廊。

专栏6 “十四五”期间内部集散路网建设重点

铁路：推进达州铁路货站迁建二期工程，达州至大竹、宣汉普光至开州铁路等项目前期工作。

国省干线公路：续建项目（8个/223公里）：达开达宣快速通道、G318线渠县段绕城快速通道、S202线达川区亭子至平滩段公路工程、S302万源市魏家镇（通江界）至铁矿镇（宣汉界）（黄钟至赵塘）段改建工程、S101线万源市鹰背镇（平昌界）至康乐乡（镇巴界）（鹰背至河口）段改建工程、S203线通川区东岳至复兴段升级改建工程、S404大竹县莲印至金鸡段和石子镇至垫江界段升级改造等8个项目。

新开工项目（36个/952公里）：G210线达州市过境段三期工程、G210线通川区徐家坝至环城路入口段升级改造等工程、G542线达州市达川区铁山至石桥段公路工程、G542线开江县讲治镇至开州南雅界段公路工程、G210线大竹县城区过境段南段改造工程等36个项目。

规划研究项目（23个/793公里）：宣汉南坝至开州快速通道、八台山经巴山大峡谷至开州旅游快速通道、达州至梁平快速通道、通川区至宣汉第二快速通道、达州城区至宣汉七里快速路、开江至开州快速通道等23个。

——农村公路。围绕乡村振兴、巩固交通脱贫成果，大力实

施“四好农村路”建设，建立规范化可持续管护机制，着力把农村公路建好、管好、护好、运营好，深入开展创建“四好农村路”示范县活动，力争建成全省示范县和示范路。稳步推进行政区划调整后建制村联网路、村内通组路建设，着力推进农村公路窄路基加宽、安保工程建设，提高农村公路密度和深度。实施“金通工程”提升农村运输服务品质，保障农村客运安全运行。围绕乡村振兴加快建设旅游路、资源路、产业路，支撑服务农村农业发展，加快农村公路与旅游、特色农产品等产业深度融合，全面提升农村公路供给能力，提升农村运输服务品质，支撑服务农村农业发展。。有序实施渡改公路桥、渡改人行桥、涉水点改人行桥建设项目，全面取消一二类渡口。

专栏 7 “十四五”期间农村交通基础设施建设重点

县乡道改善提升工程：提升改造县乡道 1400 公里（其中包含新建的 472 公里）。

村道完善：村道完善工程建设 1750 公里（其中包含新建的 650 公里）。

村道窄路加宽：实施村道加宽 800 公里。

撤并建制村通硬化路：实施里程 814 公里。

桥梁建设：桥梁建设 11510 延米，渡改公路桥 8496 延米，渡改人行桥 6 座，危桥改造 4850 延米，路侧护栏安保工程 1650 公里。

（三）建设高效转换的综合运输枢纽站场体系

现代道路运输体系建设取得突破性进展，构建便捷高效的运输服务网络，实现基础设施覆盖水平、道路客货运输水平、城乡客运便利性、辅助行业服务水平、安全应急保障的全面提升；推动旅客联程运输发展，积极探索铁路公路航空旅客联程“一票制”

及货物联运“一单制”；基本建成安全绿色、高效便捷、统一开放、竞争有序的现代道路运输业。

1. 综合货运枢纽

抢抓国家、省推进运输结构调整三年行动机遇，完善货运运输场站设施，提升枢纽设施现代化水平，推进多式联运，提高铁转公路、铁转水换装水平，促进各种运输方式有机衔接、便捷转换，提高铁公、铁水联运的连续性、无缝性和全程性。构建完善的铁路、公路、航空集疏运体系，进一步降低物流成本。

2. 综合客运枢纽。依托成达万、西达渝高铁和达州金垭机场大运力对外运输通道，全力推进达州高铁南综合客运枢纽站、渠县高铁北综合客运枢纽站、开江高铁综合客运枢纽站、渠县天星客运枢纽站，打造成立体换乘的综合客运枢纽，从站场设施规划设计到运营管理各环节充分体现公航、公铁等多种运输方式和城市公交无缝衔接、高效转换的设计理念，积极引导采用同站换乘、立体换乘设计理念，实现综合交通运输改革的率先突破。

3. 运输节点

结合行政区划调整和城乡统筹发展，进一步优化完善县级客运站及乡镇客运站布局，实施既有运输站场功能提升改造，把乡（镇）客运站建成集客运、物流、商贸、邮政、快递等多种服务功能于一体的乡镇综合服务站。

专栏 8 “十四五”期间客货运枢纽建设重点

货运枢纽：续建项目（1个）四川双龙铁路物流园项目。新开工项目（3个），达州市海运公路物流中心、渠县北城智慧物流中心、开江任市镇临港物流园。规划研究（5个）。

综合客运枢纽：新开工（4个）达州高铁南综合客运枢纽站、渠县高铁北综合客运枢纽站、渠县天星客运枢纽站、开江高铁综合客运枢纽站。

运输站场：续建（2个）渠县土溪枢纽站、大竹县汽车南站。新开工（16个）万源市祥瑞汽车站、旧院龙潭河旅游客运站、碧瑶湾旅游景区旅游客运站、渠县红色渠县纪念园旅游景区旅游客运站、汉亭生态农业观光园旅游客运站、秀岭春天景区旅游客运站、石桥客运站、麻柳客运站、巴山大峡谷旅游客运站、賸人谷客运站、青宁云门天寨景区客运站、八台山景区旅游客运站、达州客运北站、开江客运总站、渠县客运北站、大竹双马客运站。

乡镇综合运输服务站：规划建设 92 个。

邮政快递中心：14 个。

（四）建设立体化城市公共交通系统

推进城市公交网络化，以公交首末站为基点，优化公交线网布局，提升城市公交出行分担率。开展城市轨道交通前期研究。

专栏 9 “十四五”期间城市公共交通建设重点

轨道交通：规划研究达州市城市轨道交通、川渝城际轨道交通。

公交枢纽站（7个）：汽车南站公交枢纽站、大竹县城公交站、开江县公交总站、土黄镇公交枢纽站、天生镇公交枢纽站、普光公交枢纽站、南坝镇公交枢纽站。

公交首末站：规划建设 14 个。

（五）交通运输科技信息化

大力发展智慧交通，信息化发展水平全面支撑基础设施建设、运输服务、行业管理等领域发展，“互联网+”推动行业转型升级取得新突破，加快交通出行信息服务的互联网化，初步构建达州智慧交通体系，引领综合交通发展。基本建成适应全市现代交通运输业发展需要。

（六）加强公路和航道养护管理

推进国省干线服务区、县级机械化养护中心、公路养护站建设，提高养护基础能力，大力推行精细化养护和机械化养护，推广预防性养护。采用高效率养护设施设备，提高作业效率，降低养护成本。及时开展普通国省道大中修工程和农村公路养护工程，确保公路服务水平。加强对公路地质灾害频发路段的综合整治，加强公路桥梁、隧道养护管理工作。

二、推进客货运服务系统提质增效工程

（一）优化完善客运服务网络

创新运输组织方式，加快传统客运向现代客运转变，构建和完善三大道路客运服务网：具有基础性、保障性和公益性的中短途城际、城乡客运服务网；具有市场化、多样化、门到门性质的定制客运网；具有衔接性、集疏运特征，充分对接机场、高铁、景区等枢纽的无缝衔接客运服务网。

（二）促进城乡客运一体化发展

以满足城乡居民出行需求为根本出发点，加强城乡联动，统筹协调城市公交、城际班线和农村客运发展，促进城乡道路客运基本公共服务均等化。高速公路以发展直达班线客运为主，注重整合客运企业、线路、场站等资源，提高集约化、组织化水平。普通公路人员往来较频繁的城际间以班线客运公交化改造为主。对城市周边客流量大的重要乡镇及建制村，采取城市公交线路延伸、客运班线公交化改造方式完善运输服务。对国、省、县干道

沿线客源相对稳定、不符合公交化改造的乡镇及建制村，采取“优化一批、串联延伸一批、线路新增一批”方式予以解决。对边远山区客源分散、需求不足的建制村采取区域经营和预约响应相结合方式予以解决，并通过开行赶集班、学生班、就医出行等方式解决特殊时期、特殊群体的出行需求。

（三）坚持城市公交优先发展

深入落实公交优先发展战略，强化城市公交规划的引领作用，落实公交优先发展政策，加快构建高质量城市公共客运服务体系。**提升公交站场水平**，加强公交首末站、枢纽站等场站建设，多方式解决公交停车难题。**优化线网布局**，加强公众出行规律和客流特征分析，优化调整城市公交线网和站点布局，加强城市公交与城际客运服务有机衔接，推进公交网络和新区接驳公交融合发展。**提高运行效率**，科学发展大容量快速化公共交通，中心城区构建系统化、网络化公交专用道，形成城市公共交通优先通行网络。**强化智慧建设**，推进市域范围内公交电子支付手段兼容互认，推广公交电子站牌、公交掌上 APP 等设施产品的应用，提供准确、可靠的公交车实时位置等信息服务，提升乘客公交出行感知水平。**注重个性服务**，规范、倡导并普及共享出行模式，科学引导城市巡游出租汽车、网约车、分时租赁等健康发展，鼓励需求响应式定制客运等多样化公共交通服务发展，推动实现出行工具共享、出行体验升级。

（四）试点先进的联程运输模式

积极研究具备条件的客运线路开展空铁、公铁等跨运输方式的客运联程运输模式，力争纳入省级试点工程。加快推广普及电子客票，联网售票。支持铁路、公路、民航运输企业间互设服务网点。鼓励第三方服务平台发展“一票制”客运服务，推进跨方式出行信息互联互通、实施更新、便捷查询。

三、推进交通支持保障系统改善提升工程

平安交通。持续加大基础设施安全防护投入，增强安全防护和抗灾能力，提升交通运输本质安全水平，做到“小灾不坏、中灾可修、大灾不倒”。健全交通运输安全生产管理制度和责任体系，强化行业安全生产监管责任和企业主体责任，深入推进安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系建设，切实提高交通安全管理水平。筑牢行业反恐防暴、行业消防和地质灾害预防控制体系，完善客运站硬质反恐防控设施、配齐消防设备装备、强化华蓥山区等灾害易发地区“生命线”交通运输网络，有效防控系统性风险。完成客运车辆、危货运输车辆主动防撞装置和电子运单报送监管系统以及客渡船舶自动识别系统安装，保持营运车辆（船舶）监控上线率。强化重大交通基础设施的监测数据自动化报警、预警与分析利用，建立健全跨方式、跨部门综合交通预警、应急信息沟通机制，加大市域森林草原防火通道建设工作能力，加强专业化应急救援装备、设施、队伍建设，强化交通应急救援能力。

养护管理。全面落实县乡村三级路长制，健全路长管理责任

体系和运行机制。深化农村公路管理养护体制改革，推进养护工程市场化进程，积极探索管理养护分离改革，建立政府与市场分工合理的管护机制。以专业化、机械化作业为重点，加强公路养护、航道维护设施和装备建设，加快养护和应急保通中心、养护管理站、水上综合服务区建设，提升养护管理能力。推动养护管理与信息化、网络化、智能化技术有效融合。

人才队伍。实施交通科技人才计划，大力引进一批急需紧缺专业高层次人才、选调生等高学历的交通专业性人才。探索与普通高校、科研院所开展校地合作，聘请规划顾问智囊团，为达州交通运输事业发展奠定人才和智力保障。实施交通英才培训计划，依托市内外优质教育资源，强化交通建设、水陆运输企业人员业务技能、安全意识等综合培训，打造素质优良从业人员队伍。加强干部队伍建设，常态化开展理想信念、执法能力、安全监管、廉洁从政教育，锻造一支忠诚干净担当的高素质干部队伍。

四、推进绿色交通体系示范工程

全面推进实施绿色交通发展重大工程，到 2025 年，初步建成布局科学、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色交通运输体系，绿色交通重点领域建设取得显著进展，形成与资源环境承载力相匹配、与生产生活生态相协调的交通运输发展新格局，绿色交通发展总体适应交通强国建设要求，有效支撑国家生态环境根本好转、美丽中国目标基本实现。

——客货运输结构持续优化。铁路和水运在大宗货物长距离

运输中承担的比重进一步提高，铁路客运出行比例逐步提升。

——绿色出行比例显著提升。中心城区绿色出行比例达到70%以上。

——清洁高效运输装备有效应用。交通运输行业新能源和清洁能源车辆比例达到70%，公路货运车型标准化率达到80%。

——生态保护取得积极成效。交通基础设施建设全面符合生态功能保障基线要求。建成一批绿色交通基础设施示范工程，实施一批交通基础设施生态修复项目。

（一）运输结构优化工程

统筹交通基础设施布局。在国土主体功能区和生态功能保障基线要求下，进一步优化铁路、公路、水运、民航、邮政等规划布局，扩大铁路网覆盖面，加快完善公路网，大力推进内河高等级航道建设，统筹布局综合交通枢纽，完善港口、机场等重要枢纽集疏运体系，提升综合交通运输网络的组合效率。

优化旅客运输结构。推进铁路、公路、水运、民航等客运系统有机衔接和差异化发展，提升公共客运的舒适性和可靠性，吸引中短距离城际出行更多转向公共客运。加快构建以高速铁路和城际铁路为主体的大容量快速客运系统，形成与铁路、民航、水运相衔接的道路客运集疏网络，稳步提高铁路客运比重，逐步减少800公里以上道路客运班线。

改善货物运输结构。按照“宜水则水、宜陆则陆、宜空则空”的原则，研究制定相关政策，调整优化货运结构，促进不同运输

方式各展其长、良性竞争、整体更优。提升铁路全程物流服务水平，理顺运价形成机制，提高疏港比例，发挥铁路在大宗物资中远距离运输中的骨干作用。大力发展内河航运，充分发挥水运占地少、能耗低、运能大等比较优势。逐步减少重载柴油货车在大宗散货长距离运输中的比重。

（二）运输组织创新工程

推广高效运输组织方式。大力发展多式联运、江海直达、滚装运输、甩挂运输等先进运输组织方式。依托铁路物流基地、公路港和内河港口等，推进多式联运型和干支衔接型货运枢纽（物流园区）建设。统筹农村地区交通、邮政、商务、供销等资源，推广“多站合一”农村物流节点建设，推广农村“货运班线”服务方式。

提高物流信息化水平。鼓励“互联网+”高效物流等业态创新，深入推进道路货运无车承运人试点，促进供需匹配，降低货车空驶率。

发展高效城市配送模式。加快推进城市绿色货运配送，优化城市货运和快递配送体系，在城市周边布局建设公共货运场站或快件分拨中心，完善城市主要商业区、校园、社区等末端配送节点设施，引导企业发展统一配送、集中配送、共同配送等集约化组织方式。

（三）绿色出行促进工程

全面开展绿色出行行动。积极鼓励公众使用绿色出行方式，

进一步提升公交、地铁等绿色低碳出行方式比重。鼓励汽车租赁业网络化、规模化发展，依托机场、火车站等客运枢纽发展“落地租车”服务，促进分时租赁创新发展。

深入实施公交优先战略。加快公共交通基础设施建设，强化智能化手段在城市公共交通管理中的应用。推进城际、城市、城乡、农村客运四级网络有序对接，鼓励城市公交线路向郊区延伸，扩大公共交通覆盖面。

加强绿色出行宣传和科普教育。启动全国绿色交通宣教行动，深入宣贯相关理念、目标和任务。开展绿色出行宣传月活动及“无车日”活动，让绿色交通发展人人有责，让绿色出行成为风尚。

（四）高效清洁运输装备升级工程

推广应用新能源和清洁能源车船。在港口和机场服务、城市公交、出租汽车、城市物流配送、汽车租赁、邮政快递等领域优先使用新能源汽车，加大天然气等清洁燃料车船推广应用。联合环保、工信、质检、公安等部门，严格落实国家、行业有关能耗等标准限值要求，鼓励支持节能环保车辆优先使用，推动运输装备升级进档。

（五）交通运输污染防治工程

强化船舶和港口污染防治。大力推广靠港船舶使用岸电，推动码头、船舶、水上服务区待闸锚地等新改建岸电设施。全面推进港口油气回收系统建设，推动船舶改造加装尾气污染治理装

备。

强化营运货车污染排放的源头管控。加快更新老旧和高能耗、高排放营运车辆，推广应用高效、节能、环保的车辆装备。强化运输过程的抑尘设施应用。实施汽车检测与维护（I/M）制度，确保在用车达到能耗和排放标准。采用多种技术手段，推进对营运车辆燃料消耗检测的监督管理。积极推广绿色汽车维修技术，加强对废油、废水和废气的治理，提升汽车维修行业环保水平。

五、推进机制体制改革创新工程

（一）加快转变政府职能

转变政府职能是深化行政体制改革的核心。改革开放特别是党的十八大以来，政府职能深刻转变、持续优化，对解放和发展生产力、促进经济持续健康发展、增进社会公平正义，发挥了重要作用。面对新时代新使命，必须加快转变政府职能，建设职责明确、依法行政的政府治理体系。

（二）完善综合交通运输体制机制

建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策，2019年党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，要求到2035年，基本建成交通强国，基本形成现代化综合交通运输体系；到本世纪中叶，全面建成交通强国。四川省作为交通强国建设试点省份，将重点推进构建成渝地区双城经济圈一体化交通网、创新构建高原山区综合立体交通网、建立公园城市绿色交通体系、建设有韧性的交通防灾减灾体系、探索面向车路协同的智慧高速公路体

系、打造“交通+旅游”、“交通+文化”融合新名片等6个方面任务。

达州市是四川东向出川的重要节点，需要在新的战略框架下重新谋篇布局，为开启的交通强国四川篇章达州行动加油奋进。现代交通运输体系要求建设综合交通枢纽，形成运输方式完备、运输组织方式灵活、铁公水协同发展的运输格局，要求加强各种运输方式的有效衔接，充分发挥各种运输方式的比较优势，统筹发挥铁公空水的优势，显著提升综合运输效率和效益。坚持以人民为中心的发展思想，满足人民群众对美好生活的向往，就要牢牢把握交通先行官地位，建设四川东出北上综合交通枢纽。

（三）创新交通运输投融资模式

积极探索采用PPP、BOT、TOT等投融资模式，进一步优化投融资环境和资源配置，引进更多资金用于工程项目建设。推进交通投资基金建立工作，发挥政府性资金的引导作用，争取国开行、农发行等政策性银行贷款方式进行融资，扩大交通改革开放，探索政府和社会资本股权合作，扩大招商引资范围，引进民间资本参与交通建设，支持利用保险资金、基金和发行企业债、私募债、中期票据、信托、土地综合开发及资源开发收益补偿等方式进行交通融资。保障公路养护管理资金，加大资金投入，确保农村公路养护经费及管理机构经费全部纳入财政预算。

（四）加强交通运输法治政府部门建设

进一步巩固提升交通运输法治政府部门建设水平，把法治要

求贯穿到交通运输规划、建设、管理、运营服务、安全生产等各个领域，深入推进交通运输行业治理能力和治理体系现代化，深化法治型领导班子、法治型行政机关、法治型执法队伍建设，基本形成健全完善的部门职能体系、依法行政制度体系、依法行政决策体系、行政执法工作体系、矛盾纠纷预防调处体系、权力监督制约体系。

1.健全完善部门职能体系，推动行业营商环境持续优化。全面推行清单管理制度，加大简政放权力度，提高政务服务效能，强化事中事后监管，持续加强信用体系建设。

2.健全完善依法行政制度体系，加快推进行业治理规范化、程序化和法治化。加强重点领域立法、加强地方立法指导和区域协同立法，强化行政规范性文件管理，完善科学民主依法立法机制。

3.健全完善依法行政决策程序体系，不断提升行政决策公信力和执行力。强化依法决策意识，严格落实重大行政决策程序，加强重大行政决策执行和评估。

4.健全完善行政执法工作体系，全面推进严格规范公正文明执法。深化综合行政执法改革，加大重点领域执法力度，强化执法规范，深入推进“四基四化”建设，深入推进执法信息化建设，提升执法能力，创新执法方式。

5.健全完善安全保障和矛盾纠纷预防调处体系，不断促进行业和谐稳定。完善安全生产责任体系，完善行政复议和应诉工作

机制，优化完善信访工作机制，建立健全矛盾预防工作机制，形成内外监督合力，加强对执法的监督制约，深化政务信息公开。

6.完善法治交通运输部门建设推进机制。加强党对法治交通运输部门建设的领导，完善法治交通运输部门建设推进机制，加强依法行政意识和能力建设，健全普法宣传机制。

（五）推进公路建设养护管理体制改革

加强对公路养护施工单位的监管，严格按《公路养护作业安全操作规程》落实养护工作等。“十四五”期间将大力推进养护市场化，完善和提升养护设施。大力推进养护市场化，实施公路养护市场化改革，形成了“管养分离、责任明晰、专业高效”的公路养护市场化管理模式。科学设定养护标段，根据各标段路况质量、养护计划、难易程度等科学预算定标，具有资质条件的施工企业才可进入政府采购系统平台投标，实行合同管理。搭建信息平台，让公路养护更智能。积极推行智慧化长效监管，在国、省干线及县级主要道路增设监控网点，实现主线公路监控全覆盖。同时量化养护标准，围绕养护管理、评定及维护等明确考核细则。养护中心成立小修保养考核小组，每月对中标企业管养路段实地考察百分制打分，纳入考核兑现。

（六）加强交通运输现代服务体系建设

2020年四川省政府工作报告提出，要促进城乡公共服务一体化，实施乡村客运“金通工程”，乡镇及建制村通客车的提质升级版，以统一乡村客运标识、统一招呼站（牌）、统一车辆外观、

统一从业人员标识为抓手，以建设美丽清新、安全绿色、便捷优质、精细管理客运为主要任务，建人民满意客运服务体系。

六、资金需求

“十四五”期间，达州市综合交通运输体系建设规划完成投资876.4亿元，其中，铁路完成投资200亿元，占比22.8%；航空完成投资3.2亿元，占比0.4%；公路完成投资566.2亿元，占比64.6%；枢纽站场完成投资45亿元，占比5.2%；邮政完成投资5.5元，占比0.6%；内河水运完成投资45亿元，占比5.1%；城市公交完成投资9.5亿元，占比1.1%；交通信息化完成投资2.0亿元，占比0.2%。

专栏 10 十四五交通运输建设资金匡算

序号	类别		十四五计划完成投资（万元）				完成占比
			小计	上级补助	地方自筹	融资资金及其他	
	合计		8764454	1359722	1800909	5603823	
1	铁路		2000000			2000000	22.8%
2	航空		32000			32000	0.4%
3	高速公路		2288900			2288900	26.1%
4	国省干线		2475756	580896	1152133	742727	28.2%
5	普通国省干线附属设施		51300	20520	30780		0.6%
6	农村公路		846046	507628	338418		9.7%
7	枢纽站场	货运枢纽	400000			400000	4.6%
		客运站场	49600	9920	39680		0.6%
8	内河水运		450064	202529	135019	112516	5.1%
9	邮政		55360	11072	16608	27680	0.6%
10	城市公交		95068	19014	76054		1.1%
11	交通信息化		20360	8144	12216		0.2%

专栏 11 十四五交通运输发展兜底目标（主要指标）

运输方式	指标	单位	2020 年	2025 年	增加值
公路	公路通车里程	公里	28298	28298	
	高速公路里程	公里	547	696	149
	国道二级公路率	%	98.7%	100%	1.8%
	省道三级公路率	%	44.65%	70%	32.7%
	乡镇通三级公路率	%	76%	100%	24%
	30 户自然村通硬化路率	%	72%	100%	28%
	建制村通硬化路率	%	100%	100%	0
水运	通航里程	公里	866	866	0
	内河IV级航道里程	公里	0	136	136
民航	开通航线	条	16	30	14
城市公交	公交分担率	%	21.8%	30.0%	8.2%

第五章 保障措施

一、强化组织领导

切实加强组织领导，上下联动，协同配合，做好与上位规划的衔接，分解细化规划确定的主要目标和重点任务，统筹协调推进综合交通运输项目建设，确保规划落到实处。铁路、公路、水路、航空等相关主管部门强化沟通配合，制定和完善相关配套政策措施，为规划实施创造有利条件。

二、坚持统筹推进

坚持规划引领、统筹发展、重点推进的工作思路。各县、市、区人民政府要周密部署、精心组织，根据产业发展、资源开发、城镇建设、对外联系的需求，切实编制好本地区的交通专项规划。要深入研究分阶段分层次提升辖区综合交通运输能力的有效途径，统筹安排“十四五”期交通重点建设计划，进一步增强规划的指导性。

三、争取政策支持

抢抓省委、省政府支持达州构建两个定位和争创四川经济副中心，深度融入成渝地区双城经济圈，协同建好万达开川渝统筹示范区的机遇，主动对接铁路总公司、成都局集团有限公司，争取铁路项目纳入国家、省级相关专项规划；加快融入西部陆海新通道国家和省发展格局，争取规划内公路、水运项目尽可能纳入国家、省级相关专项规划，优化项目建设时序安排；同时积极向

自然资源部、自然资源厅汇报，争取项目用地政策支持，保障项目建设用地和项目前期工作用地预审专题顺利推进。

四、落实资金保障

建立多渠道的资金投入机制。充分挖掘市域、县域财政潜力，针对重点公路水路交通建设项目设立专项目标奖励，建立以奖代补的激励机制，通过财政贴息贷款方式，发挥财政性资金的引导作用和杠杆效应。探索资源开发与交通建设相结合的交通建设模式，充分利用土地资源、旅游资源、矿产资源及其他政府性资源，增强项目建设资本金筹措能力。积极推进社会力量办交通，鼓励社会各界广泛参与交通基础设施建设，建立必要的投资补偿机制，以互利共赢为目的，积极采取 PPP、BOT、EPC 等多种方式扩大建设资金来源。

五、强化科技支撑

深入实施“科技强交”战略，以高层次人才、高技能实用人才、高素质管理人才及有关重点领域急需紧缺人才为重点，加大人才引进、培养力度，完善人才成长机制，不断提升交通运输人才队伍素质。坚持创新驱动，大力推广应用新技术、新材料、新工艺、新设备，加快科技成果的转化速度。加大与国家和省级科研单位的合作，帮助解决交通建设、养护中的技术难题。加快交通信息化建设步伐，大力发展智慧交通。

六、强化资源环境要素评价

充分考虑项目与生态环境敏感点、地质灾害隐患点和主要资

源（土地资源、水资源、能源、矿产资源、旅游资源、生物资源、景观资源等）、环境要素（水环境、大气环境、土壤环境）的关系，同时综合考虑与农业农村产业规划及产业规划园相结合，结合国土空间规划研究成果，进一步优化项目选址，综合协调好经济效益、社会效益和环境效益之间关系，坚持“绿色生态，集约环保”发展理念，确保交通运输行业可持续发展能力不断增强。