

长寿区综合交通运输“十四五”发展规划

重庆市长寿区交通局

中铁长江交通设计集团有限公司

二零二一年十二月

目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	2
（一）发展成就.....	2
（二）发展差距.....	5
二、发展形势与需求预测.....	10
（一）发展形势.....	10
（二）发展阶段.....	15
（三）需求预测.....	16
三、规划思路.....	18
（一）指导思想.....	18
（二）基本原则.....	18
（三）发展定位.....	19
（四）发展目标.....	20
四、重点任务.....	24
（一）打造高效融城的对外通道网络.....	24
（二）打造直连直通的川渝毗邻网络.....	25
（三）打造辐射两群的一体交通网络.....	26
（四）打造产业带动的基础公路网络.....	29
（五）打造长江上游多式联运枢纽港.....	31

(六) 完善互联互通的管道网络布局.....	35
(七) 建设品质一流的运输服务体系.....	36
(八) 建设创新驱动的智慧绿色体系.....	39
(九) 建设完善可靠的安全应急体系.....	41
(十) 建设改革引领的现代治理体系.....	45
五、环境影响评价.....	49
(一) 环境影响分析.....	49
(二) 环境影响对策.....	51
(三) 节约用水措施.....	52
六、投资匡算及实施效果.....	54
(一) 投资匡算.....	54
(二) 效果评价.....	54
七、规划保障.....	57
(一) 加强组织领导.....	57
(二) 加强要素保障.....	57
(三) 加强人才队伍建设.....	58
(四) 加强规划实施管理.....	58

前言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、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，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，是推进成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”协调发展的第一个五年，是推进交通强市建设的第一个五年，是长寿建设“两地一城”的第一个五年，科学编制和实施好“十四五”规划，意义重大。

“十四五”是整个重庆市加快建设国际性综合交通枢纽、推进交通强国建设试点工作、推进成渝双城经济圈建设的历史机遇期，是长寿建设同城化先行区，推进交通基础设施互联互通建设的提质期，必须对标对表中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》、国家发展改革委、交通运输部联合印发的《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》和重庆市委、市政府印发实施的《重庆市综合立体交通网规划纲要》以及市政府发布的《重庆市综合交通运输“十四五”发展规划》等上位规划，科学谋划长寿区综合交通运输体系发展蓝图，更好发挥交通运输作为现代化的开路先锋历史使命，助推长寿区经济社会高质量发展。为提出切实可行的行动纲领，特组织编制《长寿区综合交通运输“十四五”发展规划》，规划目标年为2025年，展望至2035年。

一、发展基础

“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，长寿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，加大基础设施补短板力度，为加快建设同城化先行区打下了坚实基础，为支撑区域经济发展、保障改善民生、提升综合竞争力做出了积极贡献。

（一）发展成就

1. 着力强规划，交通基础性、先导性作用明显提升。

五年来，全区交通全面贯彻了“坚持以富民兴区为目标、坚持以服务出行为根本、坚持以公众满意为追求”的核心理念，始终把交通工作融入于全区经济社会发展全局，认真贯彻区委、区政府各项决策部署，编制了《长寿区综合交通运输“十三五”发展规划》、《长寿区综合交通运输“十三五”发展规划中期调整》等多项发展规划。紧紧抓住落实全市高速公路修编、成渝地区双城经济圈建设等有利时机，全方位、宽领域争取交通运输部、市交通局等各个层面对交通发展的大力支持，成功将渝北石船至邻水高速、长寿支线二期高速、渝宜高速长寿至梁平段加宽、渝宜高铁等一大批事关长远发展的重大项目纳入市级规划项目库，显著优化了全区综合交通网络布局，引领带动全区经济产业布局。组织专家论证明月山综合交通大通道，极大

解决了主城都市区现有通道严重不足问题，充分凸显了交通规划的基础性、先导性作用。

2. 着力稳投资，交通筹融资能力明显提升。五年来，全区交通建设充分发挥消化产能过剩、拉动国内需求、稳定经济增长、改善服务民生的促进作用。始终坚持多元化理念，坚持把资金保障作为交通发展的关键因素来抓，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。“十三五”期，全区综合交通运输完成投资约 121 亿元，是“十二五”14.5 亿元投资的 8 倍，按资金渠道分，争取上级补助资金 29 亿元，社会及自筹资金 92 亿元，分别为“十二五”的 7 倍、9 倍；按交通方式分，公路完成投资约 115 亿元，为“十二五”的 9 倍，铁路完成投资 4.3 亿元，水运完成投资 1.65 亿元，与“十二五”基本持平。交通投资显著增加，对支撑全区固定资产投资完成，拉动经济社会发展做出了积极贡献。

3. 着力补短板，交通基础设施服务能力明显提升。五年来，全区交通抢抓交通建设“三年行动计划”等重大机遇，突出抓重点、补短板、强弱项，加快推进铁路、公路、水运等重大交通基础设施建设，交通事业发展成效显著。一是建成通车渝万城际铁路，有序推进渝长高速扩能等重大项目，对外大通道数量达到 10 个，实现“半小时主城、1 小时两群”，加快推进长寿区融入主城都市区发展，增强对“两群”地区经济产业的辐射带动能力。二是升级改造普通干线

公路约 210 公里，实施“四好农村路”约 1440 公里，国道二级及以上比例达到 42.5%，省道三级及以上比例达到 73.5%，村民小组通达率达到 100%、通畅率达到 93.6%，高于全市平均水平（100%、92%），城乡通畅的干线网络及覆盖广泛的基础网络基本形成。三是实施长寿港区港口资源整合，将长江北岸的化工码头、长明、川维、新恒阳码头等整合为长寿江北作业区，打造重庆市最大的化工物资保税物流和仓储分拨中心；将长江南岸的重钢、钢城、千诚码头等整合为长寿江南作业区，打造立足长寿，服务主城，辐射西南的以大宗散货为主的专业化重点港口。港口岸线节约、集约化利用水平显著提升，港口枢纽辐射能力不断加强。

4. 着力提效率，交通运输服务水平明显提升。五年来，全区交通始终坚持以人民为中心的发展思想，恪守为民情怀，立足群众所需、所盼、所求，着力解决人民群众最关心最直接最现实的交通问题，不断提升运输服务品质，努力让群众出行更加高效、便捷，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。一是城市公共交通系统不断完善。顺利完成定制动车续签，实现市郊列车公交化。新增、优化公交线路 13 条，公交覆盖范围不断扩大，实现城区 7 个街道全覆盖。新改建公交站点 40 个、公交站场 5 个，公共交通站点 500 米覆盖率达到 100%（晏家、新市、八颗除外）。建成充电桩 55 个，在建充电桩 40 个。

二是道路客运综合能力不断提升。开行长寿至大足、长寿古镇至龙头寺旅游直通车，长寿至机场、长寿至合川等班线客运，客运网络更加完善。优化新增农村客运线路 5 条，全区行政村通客车率达到 100%；新建招呼站点 45 个，乡镇客运站覆盖率达 33%，农村客运服务均等化水平不断提升。

5. 着力增动能，交通行业管理能力明显提升。始终坚持新发展理念，以供给侧结构性改革为主线，推动交通运输高质量发展，全区交通行业治理能力不断增强。一是行业安全稳控能力持续增强。以安全生产“大排查大整治大执法”专项行动为主线，以“各类专项整治”为抓手，深入开展各类安全隐患排查，实施公路安防工程 500 公里，完成危桥改造 13 座。二是依法治交促进交通事业健康发展。运政执法，累计出动执法车次 1.1 万余车次，执法人员 4.5 万余人次，查处各类违章行为 8700 余起，查处涉嫌非法营运车辆 72 台；路政执法，累计出动路政执法人员巡查 3626 人次，出动执法车辆 1218 车次，及时查处和纠正违法行为，查处货运车辆超限运输行为 6162 起，卸载及转运货物 8475.39 吨，超限率控制在 3% 以内；水上安全执法，累计出动安全执法检查 4522 人次、执法车 551 车次、巡航艇 154 航次，检查各类船舶 4771 艘次、水运企业 221 家次，查处违法行为 395 次；共计完成非税收入 600 余万元。

(二) 发展差距

对照党中央、国务院《交通强国建设纲要》要求，按照重庆市交通强国建设试点要求，结合“十四五”期发展机遇，遵循全面融入成渝地区双城经济圈等国家战略和同城化发展先行区的功能定位，发现长寿交通尚未形成强有力的支撑和引领作用，交通供给能力和质量效率还难以更好满足全区人民日益增长的美好生活需要，具体体现在：

1. 融入主城对外通道能力不足。一是通道走廊单一，作为同城化先行区，受明月山的阻隔，长寿与主城联系通道走廊集中于明月山东侧，目前仅建成渝万城际、渝利铁路和渝长高速等入城大通道。**二是通道能力下降**，渝长高速作为主城联系渝东北的主要通道，交通量日益增大，服务水平不断降低。**三是通道数量不足**，主城两江新区东向长寿的高速铁路、轨道交通和快速通道未打通，严重制约长寿融入两江新区和主城同城化发展。**四是长江水运仍然存在瓶颈制约**，三峡船闸常态化拥堵且日益加剧，涪陵至朝天门段水深不足，5000吨级满载货船及130米以上大型豪华邮轮无法常年通行，三峡库区深水航道能力无法充分发挥；旅游客运码头缺失，制约长寿融入长江三峡国际黄金旅游带。

2. 川渝合作直连直通水平不高。一是对外大通道未打通，受明月山阻隔，一直以来长寿与广安邻水间缺乏直连直通的高速公路、铁路，长寿是重庆川渝毗邻13个区县中

唯一与四川缺乏直连直通高速的区县，严重制约川渝毗邻地区的深度合作和一体化发展，制约广安、邻水融入长江经济带融合发展。二是普通干线公路通道存在瓶颈，长寿与广安邻水间的 S101、S207、S513 三条干线公路通道存在技术等级、行政等级不匹配，同时邻水与长寿之间缺乏货运快速通道，制约两地间交通互联互通和经济产业协同发展。三是旅游交通设施一体化程度低，长寿与邻水间有大洪湖、五华山等跨区域旅游资源，目前景区连接道路多为四级公路，同时未形成区域景区旅游环线，严重制约区域旅游资源的开发和旅游产业的发展。

3. 带动两群辐射网络仍需强化。一是与渝东北的货运通道能力不足，渝宜高速交通量日益增大，长寿至梁平段日均车流量已超过 25000pcu/d，服务水平不断降低；同时缺乏真正意义上的不收费货运快速通道和大运量的货运铁路，未能充分发挥长寿港区对渝东北长寿、梁平等区域的货流集聚能力。二是与渝东南的通道有待优化，长涪高速转沿江高速通道进入主城绕行较远，同时长寿支线为四车道高速，通行能力有限，制约长寿对沿江区域的产业吸引能力。

4. 内部道路网络有待提质。一是路网服务能力方面，全区普通国道二级及以上比例仅为 42.5%，低于全市 43 个百分点；省道三级及以上比例仅为 73.5%，城乡高效畅通的骨架网络仍未形成，制约城乡经济高效融合发展；撤并

乡镇通三级及以上公路比例仅为 58%，行政村通双车道比例仅为 50%，村民小组通畅率为 94%，农村公路的服务能力仍然不足，对乡镇经济和乡村农业、旅游产业的振兴发展支撑不够。**二是路网行政结构方面。**全区国省道、县乡道、村道比例为 10:6:84，呈现哑铃状结构，县乡道规模明显偏低，路网结构严重不合理。**三是路网养护方面，**对标国家“五型公路”建设和推进“四好农村路”高质量发展要求，全区公路优良路率和路网结构仍待优化，路面改造、“油返砂”、安保工程、危桥、危隧等建设任务依然繁重。

5. 运输服务质量有待提升。一是货运方面，长寿境内公路、铁路和水路运输基本上自成体系，相互间衔接配合较差，竞争大于合作；公路货运量占比常年超过 95%，水运货运量仅占 3%，铁路货运量仅占 2%，物流成本居高不下，运输结构急需优化。多式联运业务在长寿尚未充分开展，现有货运场站设施、管理手段、信息化水平尚无力承担多式联运的组织重任。乡村物流发展滞后，缺乏乡镇物流配送站点，新型物流发展模式尚未应用。**二是客运方面，**城乡客运一体化推进缓慢，7 个街道还未实现全域公交，12 个乡镇中有条件的地区班线客运、农村客运公交化改造缓慢，难以适应人民群众对舒适、便捷、价廉客运出行的新要求。

6. 行业综合管理水平需进一步加强。一是长寿区交通信息化建设进程总体滞后，信息化管理手段较弱，交通行

业整体管理和服 务效能较低。二是信息资源共享开发不足，大量交通信息资源未得到挖掘利用，对行业部门的科学决策支撑不足。三是多式联运物流信息平台缺乏，公路、铁路与港口的货物运输组织仍然依靠传统手段，货物运输组织、管理能力低下，综合运输信息网络未形成，直接影响全区多式联运发展。

二、发展形势与需求预测

(一) 发展形势

1. 新一轮深化改革扩大开放的战略机遇要求长寿交通加快构建更加完善的对外综合交通运输体系，发挥在全区对外开发开放中的支撑作用

开放是最大的改革，“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。中央深改委第十五次会议上，习近平总书记进一步强调，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，是根据我国发展阶段、环境、条件变化作出的战略决策，是事关全局的系统性深层次变革。强化举措推进西部大开发形成新格局，是落实中央精神、引导西部地区开发开放的指导意见。重庆地处“一带一路”和长江经济带的联结点上，是西部陆海新通道物流和运营组织中心，将加快建设内陆开放高地，在推进共建“一带一路”中发挥带动作用。长寿作为同城化先行区、“一区两群”的枢纽节点和川渝毗邻地区，是成渝地区双城经济圈和重庆开发开放的重要战场，享有诸多战略机遇，需要加快构建完善的铁路、城市轨道、高速公路、城市快速路集疏运系统，全力打造铁公水联运的对外综合运输通道，主动对接“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道等，充分发挥好交通先行官的作用，推动国内大循环、国际国内双循环发展，引导与支撑“长寿造”产品

“走出去”，高质量的产业、技术、资本、人才“引进来”。

2. 成渝地区双城经济圈建设要求长寿完善川渝毗邻区域综合交通网络，发挥成渝地区双城经济圈核心引擎作用

2020年1月3日习近平总书记在中央财经委员会第六次会议明确提出，研究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。2021年10月，党中央、国务院印发了《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》，提出要梯次推动重庆中心城区与渝西地区融合发展，畅通长寿等联系中心城区通道，率先实现同城化，支持长寿、万州、涪陵等打造区域性物流中心。市委、市政府要求深刻认识推动成渝地区双城经济圈建设的战略意义，树牢一体化发展理念，唱好“双城记”、建好“经济圈”，要深入把握战略重点，加强交通基础设施建设，提高互联互通水平。长寿是川渝毗邻13个区县之一，是成渝双城经济圈的重要节点城市和核心引擎。目前长寿已与广安市、垫江县、黔江区、涪陵区、渝北区、合川区、忠县达成共识，将加快构建规划共谋、设施共建、资源共享、管理共治的“1+7”交通运输一体化融合发展先行示范区。同时长寿是成渝中部地区合作平台合广长协同发展示范区的重要组成部分，是成渝地区双城经济圈建设的前沿阵地。这就要求长寿综合交通网络要坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，统筹铁公水各种运输方式，打造川渝毗邻地区互联互通的一体化综合交通网络，进一步拓通道、强枢纽、优

服务，实现项目的行政等级、技术等级、建设进度的协调统一，助推成渝地区双城经济圈交通一体化发展，充分发挥新时代西部大开发支撑作用。

3. 构建“一区两群”城镇发展格局要求长寿完善市域综合交通网络，发挥同城化发展先行区的带动作用

市委、市政府正大力推进“一区两群”发展战略，主城都市区将重点增强中心城市综合承载能力，完善重要节点城市专业化服务功能，建设具有国际影响力和竞争力的现代化都市区。长寿作为主城都市区的重要组成部分，是全市4个同城化先行区之一，未来将在锚固生态和安全屏障的前提下，加强互联互通，既保持独立城市格局，又率先承担中心城区产业分工、人口转移，优先布局重大功能设施，形成主城都市区发展的重要支撑和中心城区功能向外扩散的重要传接点，推动与中心城区特色化、差异化、互补化发展。这就要求长寿区要着力完善市域综合交通网络，加密完善连接主城、辐射两群的铁公水综合运输大通道，实现长寿与中心城区、“两群”之间的交通基础设施互联互通，加速长寿融入主城发展步伐，带动区域经济产业一体化发展，凸显长寿同城化先行区发展定位。

4. “两地一城”区级战略要求长寿交通运输提供高品质服务，实现高质量发展

长寿区深入贯彻落实国家新的发展战略要求，紧紧围绕市委、市政府对主城都市区、同城化发展先行区的目

标、定位和要求，提出了打造具有全球影响力的新材料高地、世界级运动康养旅游目的地、中国长寿生命科学城的发展战略。“两地一城”发展目标要求长寿交通要更加注重高质量发展，打造内畅外联、互联互通的综合交通设施网络；更加注重人民群众对美好生活的向往需求，提供更加高品质的客运服务体系，满足多层次、多需求、高品质的交通出行需求，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感；更加注重物流运输的降本增效，充分发挥水路、铁路、公路各种交通方式的自身优势和组合效应，加强大数据的技术手段运用，推进多式联运的全面发展，提升交通对经济产业的支撑和引领作用。

5. 推动交通行业高质量发展要求长寿交通创新发展模式，打造智能绿色的现代交通体系

党的十八大以来，习近平总书记高度重视交通运输工作，作出一系列重要论述，形成了一套科学系统的交通发展思想体系。在发展定位上，强调交通成为中国现代化的开路先锋；在发展战略上，强调加快建设交通强国；在发展目的上，强调建设人民满意交通；在发展理念上，强调完整、准确、全面贯彻新发展理念，形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系；在发展目标上，强调打造一流设施、一流服务、一流管理、一流技术，实现人享其行、物畅其流；在发展主题主线上，强调深化供给侧结构性改革，推动交通运输高质量发展，着力补齐基础

设施短板、降低物流成本、调整运输结构、促进各种运输方式融合发展、提升服务水平，这些系列重要论述为交通发展指明了方向、提供了遵循。这就要求长寿交通行业发展要走科学、健康、可持续发展道路，坚持“智慧引领、绿色发展、开放共享”的思路，推进智慧发展，着力转变发展方式，强化创新驱动，增强发展后劲和动力，提升软实力；推行绿色发展，实现发展与生态和谐促进；推进开放共享发展，实现行业内外开放交互联动，形成开放包容型管理服务新局面，使交通发展成果普惠共享。

（二）发展阶段

“十四五”时期，是我国“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，是成渝地区双城经济圈建设重大战略机遇期，是全市经济社会高质量发展期，是全区经济社会向稳向好发展关键期，全区交通发展呈现出一系列新的趋势性特征。

1. 设施完善的交汇期。当前，长寿区交通运输骨架网络初步形成，但仍存在融入主城对外通道能力不足、川渝合作直连直通水平不高、带动两群辐射网络仍需强化等突出问题。“十四五”期，长寿交通将抢抓成渝地区双城经济圈建设、新时代推进西部大开发形成新格局、“一区两群”一体化发展等战略机遇，进一步围绕抓重点、补短板、强弱项，加快完善对外通道，畅通内部循环，完善基础设施网络，提高交通互联互通水平。

2. 协调发展的融合期。当前，长寿区正大力推进融入主城、沟通川东、辐射两群的区域交通一体化发展。“十四五”期，推动区域协调发展形成新格局是“一区两群”发展的重点。长寿区将立足合广长协同发展示范区，长寿、广安等“1+7”交通运输一体化融合发展先行示范区，“一区两群”枢纽节点等发展定位，坚持一体化规划、协同性建设，统筹交通与产业、城镇、旅游的融合，统筹交通在区域间、城乡间的融合，形成中心城市带动、功能板块联动发展的

良好局面。

3. 精细管理的提质期。当前，长寿正大力发展智慧交通，依托“四好农村路”监管平台，推动交通精细化管理。“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、数字化要求更高，要求交通行业转变管理方式，更多依托新技术、大数据提升行业管理效率。

4. 行业改革的深化期。当前，长寿交通已完成新一轮机构改革，各项行政事权有序落实。“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。

（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”战略深入实施，长寿区人口规模、空间分布以及出行需求将发生新的变化。未来一段时间，长寿仍将处于城镇化快速增长区间，人口将进一步向城区集聚，客货出行需求也将向城区集中。

1. 客运方面。随着高速铁路、市域铁路、高速公路、快速通道等网络逐渐完善，居民人均出行频次提高，预计到 2025 年全区营运性客运总量将有一定幅度提升，旅客运输量达到 1500 万人次，为 2020 年的 1.4 倍，客运年均增速为 7%左右。客运出行结构发生显著变化，铁路将重点承

担跨区域的客流，占比由 18%提升到 23%；高速公路将更多地服务城镇化客流，占比由 81%降低到 76%。对外出行中，主城都市区中心城区仍是客流主要目的地，长寿与中心城区同城化速度加快。同时长寿与广安、邻水等川渝毗邻地区以及垫江、涪陵等周边地区联系将更加紧密，客流将明显增长。

2. 货运方面。随着全市产业经济高质量发展进程加快，内陆开放高地建设稳步推进，“一带一路”以及陆海新通道等对外通道不断完善，长寿区将加快融入全市大盘子，货运需求将稳步增长，预计到 2025 年全区货物发送量达到 8600 万吨，为 2020 年的 1.3 倍，货运年均增速为 5%左右，货运需求增长慢于客运。基于铁路集疏运、水运航道等网络处于逐步完善的过程，长寿货运仍将以公路为主，但铁路、水运货运量将明显提升，中长距离货物运输将以铁路、水运为主导，高速公路货运重点辐射周边毗邻地区。货运需求中，主城都市区中心城区仍是对外货运的主要方向，同时随着成渝地区双城经济圈、长江经济带的不断建设，长寿至川东、沿江地区的货运量将有所提升。

三、规划思路

(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，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，坚持稳中求进的工作总基调，坚持新发展理念，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思路，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，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，立足新发展阶段，完整准确全面贯彻新发展理念，积极融入和服务新发展格局，以建成高质量发展高品质生活新范例和同城化先行区为统揽，以交通运输高质量发展为主线，牢牢把握交通“先行官”和中国现代化开路先锋的战略定位，适度超前，进一步解放思想、开拓进取，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，为建设同城化先行区、川渝毗邻物流枢纽城市、一区两群枢纽节点城市打下坚实基础，切实发挥好交通运输服务支撑和先行引领作用，为长寿建设“两地一城”发展目标提供坚实的交通保障。

(二) 基本原则

1. 先行引领，协调发展。牢牢把握交通“先行官”和中国现代化开路先锋战略定位，充分发挥交通运输行业的基础性、先导性、服务性作用。统筹对外运输通道和区域内交通发展，构建区域对外、城乡间等不同空间尺度高效衔接的多层次综合交通网，强化枢纽衔接，实现区域交通、城乡交通一体化发展。

2. 以人为本，服务升级。牢牢把握交通运输的服务属性，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，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。

3. 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。

4. 改革创新，规范有序。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，构建统一开放、规范有序、运转高效的交通运输发展环境，推进行业治理体系和治理能力现代化，更好发挥政府在规划引导、公共服务、制度供给等方面的重要作用。

（三）发展定位

1. 同城化先行区。依托渝万城际、渝宜高铁、渝利铁路、渝怀铁路、沿江铁路、渝长高速、渝长高速扩能、长寿支线、市域（郊）铁路 C7 线、两江新区至长寿快速通道等，强化与中心城区、两江新区的互联互通，形成便捷高效的综合立体交通网，进一步拉近长寿与主城都市区的时空距离，全面融入中心城区，有力支撑同城化先行区建设。

2. 川渝毗邻物流枢纽城市。依托广涪柳铁路、广安至长寿高速、渝北石船至邻水高速等重大对外通道项目，打通与广安、邻水的通道瓶颈，形成川渝毗邻互联互通的交通基础设施网络，全面拓展长寿物流腹地范围，高效承接川东地区的货物集散，提升全区物流枢纽能级。

3. “一区两群”枢纽节点城市。依托渝万城际、渝宜高铁、渝利铁路、渝怀铁路、沿江铁路、渝宜高速、长涪高速、沿江北线高速、G243 渝东北货运通道等，强化与渝东北、渝东南及周边区县的互联互通，形成多向辐射的综合立体交通网，全面提升长寿港区对渝东北、渝东南城市群的产业集聚和辐射带动作用。

（四）发展目标

到 2025 年，基本建成**同城化先行区、川渝毗邻物流枢纽城市、“一区两群”枢纽节点城市**，综合交通基础设施更加完善，多式联运发展初具规模，综合运输服务品质明显提升，现代交通治理能力显著增强，全面实现陆上交通“半小

时主城，1小时周边”目标。

打造高标准通四方的铁路网络。加快构建“五客五货¹”铁路网，畅通连接京津冀、长三角、粤港澳、成渝地区双城经济圈及主城都市区的客货运输大通道。到2025年，开工高铁项目26.9公里，全区铁路运营总里程达到125公里。

打造高密度广覆盖的公路网络。加快构建“一环六射三联²”高速公路网和“三国六省多联线”普通干线公路网，全面提升路网服务能力和服务深度。到2025年，新开工高速公路87公里，全区高速通车里程达到142公里，出口达到5个；普通国道二级及以上达到97%，普通省道三级及以上比例达到100%；有条件的行政村实现通双车道，村民小组通畅率达到100%。

打造高等级通江海的水运网络。加快推进长江干线涪陵至朝天门段航道整治，打通长江航运瓶颈；实施老旧码头功能整合优化改造，打造“两货一客”作业区布局。到2025年，5000吨级货运船舶常年便捷通行，港口货运吞吐能力达到2900万吨。

打造高品质优服务的客货运输体系。加快构建高品质的客运服务体系，不断提升城乡客运一体化发展水平，中心城区公共交通出行分担率达到30%，公交站点500米覆

¹ “五客五货”是指：渝宜高铁、渝万城际、渝利铁路、渝怀铁路、市域铁路C7线和广涪柳铁路、长垫梁铁路、渝怀铁路、沿江铁路、市域（郊）铁路C7线五条货运铁路。

² 一环：渝长扩能与东南环线，六射线：长寿支线、渝长高速、渝长扩能、长梁高速、长涪高速、沿江高速北线，三联线：渝北石船至长寿万顺高速、长寿湖高速、广安至长寿高速

盖率达到 100%。行政村通客车率达到 100%。加快构建“一主三辅”货运枢纽布局³，多式联运发展水平、物流效率明显提升，长江黄金水道优势充分发挥，水运、铁路货运量比重明显增长，物流成本显著下降。

打造高保障快响应的安全应急体系。高速公路和国省干线公路隧道、桥梁监控覆盖率达 100%，国省干线公路重点路段监控覆盖率达 80%以上，高等级航道重点航段监控覆盖率达 95%以上，重点运输车辆、船舶监控覆盖率达 100%。建成公路水路应急救援基地，普通干线公路一般灾害应急救援到达时间不超过 1.5 小时、抢通时间不超过 12 小时。

打造高质量大平台的智慧交通体系。基本建成综合交通运输大数据资源中心、交通运输数据资源开放共享平台，基本建成交通基础设施和运载装备运行状态感知体系。

打造高节能促环保的绿色交通体系。加快淘汰高污染、高耗能、技术落后、老旧的交通装备和设施，鼓励营运车船标准化、大型化、专业化发展，引导使用三峡船型、货运汽车推荐车型，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。

打造高协同强规范的现代治理体系。持续推进重大领域改革，建立完善政府、市场、社会等多方协作的现代交

³ 一主三辅：一主是长寿站，三辅分别是长寿智慧物流中心、江南物流枢纽、八颗物流枢纽。

通运输治理体系。不断完善地方交通政策与法规体系，推动出台一批地方标准规范。持续推进交通运输政务服务改革，提升行政许可事项全程网办事项比例，减低办理事项平均跑动次数，压缩事项办理承诺时间，营造良好营商环境。

长寿区“十四五”交通规划指标表

类别	具体指标	2020 年	2025 年	类型
基础设施	高速公路里程（公里）	108	142	预期性
	国道二级及以上比例（%）	42.4	97	约束性
	省道三级及以上比例（%）	73.5	100	约束性
	村民小组通畅率（%）	93.6	100	约束性
运输服务	综合客运枢纽换乘时间（分钟）	—	≤5	预期性
	城区公共交通出行分担率（%）	21	30	预期性
	城区公交 500m 站点覆盖率（%）	90	100	预期性
	铁路、水运货运量占比（%）	5	7	预期性
行业管理	公路重点隧道、桥梁监控率（%）	—	100	预期性
	国省干线公路重点路段覆盖率（%）	—	≥80	预期性
	高等级航道重点航段覆盖率（%）	—	≥95	预期性
	重点运输车辆、船舶覆盖率（%）	—	100	预期性
	干线公路一般灾害应急救援到达、抢通时间（h）	—	≤1.5 ≤12	预期性
	主要港区及重点监管水域应急救援到达时间（h）	—	≤0.5	预期性

四、重点任务

（一）打造高效融城的对外通道网络

加快补齐长寿至主城高铁短板，完善高速公路、快速通道，研究论证主城轨道交通，提升长江航道通行能力，构建主城至长寿便捷通畅的综合立体交通网络，加速长寿同城化步伐，实现与中心城区连片发展、一体化发展。

1. 建成通车重庆主城区东向大通道。着眼同城化发展，建成通车两江新区至长寿快速通道，彻底打通两江新区东向拓展障碍，实现两江新区与长寿经开区的快速衔接和连片发展，降低两个国家级开发区之间的物流成本。长寿至中心城区距离缩小到 10 公里，实现长寿到江北机场 20 分钟可达，有效加速长寿同城化发展步伐。

2. 论证研究主城区市域铁路。坚持以同城化为引领，加快推进市域（郊）铁路 C7 线前期研究，适时开工建设，衔接中心城区 26 号线，高效串联两江新区、渝北龙兴、统景、长寿经开区等区域，全面融入中心城区市域铁路、轨道交通网，有效激发和带动沿线区域人口、产业及各类生产要素合理流动和高效集聚，实现与主城同城通勤，降低通勤成本，强化同城效应。

3. 加密完善主城高速公路通道。加快推进渝长高速扩能、长寿支线二期（东南环线）、渝北石船-长寿万顺高速

建设，形成长寿高速公路环线，提升区域交通转换效率，引导城市空间产业布局，形成主城至长寿高速公路四通道格局，有效缓解主城至长寿射线高速交通压力，增强长寿对中心城区人流、物流的集聚效能。规划论证三环高速长寿联络线，减少绕行运行距离，提高路网运行效率，提高车流转换效率。

4. 构建主城区高铁双通道。在已建渝万城际铁路基础上，加快推进渝宜高铁建设，对接成渝中线高铁，形成沟通重庆主城及成渝地区双城经济圈的高铁客运双通道，全面发挥长寿在主城都市区及成渝地区双城经济圈中的区位优势。

（二）打造直连直通的川渝毗邻网络

坚持交通同网、服务同质，加快补齐长寿至广安邻水铁路、高速公路短板，打通川渝毗邻地区普通干线公路“断头路”和“瓶颈路”，构建毗邻地区直连直通的综合交通网络，支撑川渝毗邻地区的经济产业一体化发展。

1. 打通川渝毗邻高速公路大通道。加快推进渝北石船至长寿万顺、广安至长寿高速公路前期工作，力争开工建设，全面打通长寿北向邻水、广安快速通道，填补川渝毗邻地区直连直通高速公路空白，支撑成渝地区双城经济圈交通一体化发展。

2. 打通川渝毗邻普速铁路物流大通道。加快推进广涪柳铁路前期工作，并尽早开工建设，打通广安、邻水至长

寿港区的铁路物流大通道，有效覆盖沿线邻水高滩园区、长寿经开区、长寿港区等产业节点，加强川渝毗邻地区的产业交流，扩大长寿港区的腹地范围，提升港区货物集散能力，推进公铁水多式联运的发展。

3. 建设川渝毗邻高等级干线公路通道。积极对接邻水省际干线公路建设标准，加快推进 S207 长寿邻水界至洪湖镇段、S101 渝北界至邻水界段、S513 川渝界至义和段升级改造，S513 云台至义和段路面改造，实现与邻水境内 S202、S208 的技术等级、路面状况双匹配，畅通川渝毗邻普通干线出口通道，便捷两地客货运输交流，促进两地经济产业融合发展。

4. 规划论证邻水至长寿物流大通道。加快推进邻水至长寿物流通道方案研究工作，对接两江新区至长寿快速通道，形成邻水至长寿物流大通道，强化川渝毗邻地区的产业交流，扩大长寿港区的腹地范围，支撑长寿川渝毗邻物流枢纽建设。

（三）打造辐射两群的一体交通网络

加快补齐长寿至渝东北货运铁路、货运通道短板，扩容提升高速公路通道服务能力。加密完善长寿至渝东南普速铁路、高速公路通道，巩固长寿“一区两群”枢纽节点地位，提升长寿对两群地区的交通辐射能力，带动两群地区经济产业融入主城发展。

1. 补齐完善两群地区铁路客运大通道。加快开展长寿

至垫江市域铁路前期研究，衔接市域铁路 C7 线，形成渝东北地区铁路客运三通道，提升长寿对两群及周边地区的客流吸引力，带动区域旅游、经济产业发展。

2. 补齐完善两群地区普铁物流大通道。加快推进长垫梁开（渝安）铁路前期工作，并尽早开工建设，形成长寿连接万开云、万达开及渝东北地区的铁路物流大通道，提升长寿对沿线垫江、梁平、开州等渝东北地区的产业带动和物流集聚能力。加快呼吁沿江铁路过长寿设站，积极开展前期工作，新增沿长江地区铁路物流大通道，提升长寿对沿长江地区的产业带动和物流集聚能力，加速长寿融入长江经济带一体化发展。

3. 优化完善两群地区高（快）速公路通道。加快推进渝宜高速长寿至梁平段扩能改造，对接渝长高速扩能，实现主城至渝东北射线高速公路 8 车道及以上，有效缓解射线高速交通压力，增强长寿对周边人流、物流的集聚效能。加快推进沿江北线高速公路前期工作，并力争开工建设，对接沿江高速长寿支线二期工程（东南环线）形成西进主城、东联长江经济带的高速通道，延伸长寿对沿江区域的辐射范围。规划论证长寿至涪陵高速二期工程，延伸长寿湖高速连接涪陵北环与沿江高速南线，实现长寿涪陵双通道，增强对渝东南地区辐射作用。谋划长寿江南作业区至涪陵石沱快速通道，强化联系涪陵多通道，扩大江南作业区腹地范围。

4. 高标准打造渝东北快速货运物流通道。加快推进G243长寿至垫江段升级改造，西向衔接两江新区至长寿快速通道，北向对接垫江—梁平—开州快速通道，形成主城至渝东北地区物流快速通道，有效降低物流运输成本，提升长寿对沿线垫江、梁平、万州、开州等渝东北地区的产业带动和物流集聚能力。

专栏 1 “十四五”铁路建设项目

- 1. 高速铁路：**加快推进渝宜高铁建设，计划 2025 年开工，2030 年建成通车。
- 2. 市域铁路：**加快推进市域（郊）铁路 C7 线前期工作，力争“十四五”期开工建设。
- 3. 普速铁路：**加快推进广涪柳铁路、长垫梁开铁路、沿江铁路前期工作，力争“十四五”期开工建设。

专栏 2 “十四五”高速公路建设项目

- 1. 建成：**加快推进沿江高速长寿支线二期（东南环线）工程，计划 2021 年开工，2025 年建成通车。
- 2. 开工：**渝宜高速长寿至梁平段扩能，计划 2023 年开工，2028 年建成通车；渝北石船-长寿万顺高速、沿江北线高速公路（长寿段），计划 2025 年开工，2028 年建成通车。
- 3. 前期研究：**加快推进三环高速长寿联络线、广安至长寿高速公路、长涪高速复线前期工作。

专栏 3 “十四五”川渝毗邻干线公路建设项目

1.川渝毗邻项目：S207 长寿邻水界至洪湖镇段、S101 渝北界至邻水界段、S513 川渝界至义和段、S513 云台至义和段等 4 个项目，总里程 29 公里。

2. 快速通道项目：两江新区至长寿快速通道，一级路，里程 24 公里；G243 分水岭至梓潼、G243 梓潼至葛兰、G243 葛兰至土桥 3 个项目拓宽改造，里程 46.2 公里，开展江南作业区至涪陵石沱快速路

（四）打造产业带动的基础公路网络

按照构建“完善的干线网、广泛的基础网”的基本思路，畅通“大动脉”、促进“微循环”，加快提档升级内部干线公路网络，加宽加密农村公路网络，畅通内部交通小循环，加速城乡区域交通协调发展，推进交通旅游融合发展，全面支撑乡村振兴战略。

1. 加快建设完善的干线公路网。一是实施国道升级改造 94 公里，省道升级改造 74 公里（含川渝毗邻 20 公里），国道二级及以上比例达到 97%，省道三级及以上比例达到 100%，处于全市领先水平，实现区内重要产业、旅游景区、乡镇通三级及以上公路全覆盖，重点产业、景区全部实现 1 小时通达。二是实施国道路面改造 9.7 公里，省道路面改造 19.3 公里，国省道优良路率每年保持在 85% 以上，全面提升路网运行安全和服务品质。

2. 加快建设便捷的乡村振兴路。一是实施村民小组通畅工程 300 公里，实现有条件的村民小组通畅率 100%，

加快打通服务群众“最后一公里”，全面提升人民群众获得感、幸福感、安全感。二是抢抓全市县乡道规划调整机遇，优化全区公路网络结构，调整县乡道规模到 1522 公里，路网行政结构比例更加合理。三是实施县道升级改造 700 公里（含旅游路），实现乡镇、重要行政村油化主干道全覆盖，重要县乡道技术等级达到三级及以上水平，优良路率每年保持在 80% 以上。

3. 加快推进交通旅游、产业融合发展。积极探索“公路+乡村旅游”、“公路+特色产业”等发展模式，打造最美乡村公路，助力乡村振兴。规划实施五华山旅游环山公路、大洪湖环湖路、蓝莓小镇等项目 212 公里，全面支撑五华山、大洪湖等优势旅游资源的开发。

专栏 4 “十四五”产业带动公路建设项目

1. 国省道升级改造项目：加快推进 G351 洪湖至称沱段、G351 梓潼至洪湖段、G351 长寿湖至新市、G319 晏家消防队至沙溪、G319 凤城至东新村、G319 东新村至回龙寨、G319 回龙寨至黄草山 7 个项目、94 公里；S512 狮子滩至回龙寨、S513 云集镇至垫江界、S513 石堰至合兴、S515 葛兰至龙河、S515 葛兰至新市（北城大道延伸段）5 个项目、54 公里。

2. 国省道路面改造项目：G243 长江大桥至一碗水 1 个项目、9.7 公里；S207 付何至干滩、S207 一碗水至长寿巴南界 2 个项目、19.3 公里。

3. 乡村振兴路：实施村民小组通畅工程 300 公里，县乡道调整规模到 1522 公里，升级改造 400 公里（含旅游公路）。

（五）打造长江上游多式联运枢纽港

长寿经开区开发面积居全市开发区之首，落户重钢、川维等重庆龙头企业和巴斯夫、BP、威立雅等 18 家世界 500 强企业，集聚 MDI 一体化、亚太纸业等一批百亿级项目，初步形成钢铁冶金、装备制造、新材料新能源、生物医药、电子信息五大主导产业集群。总体判断，长寿区位优势优越，交通便利，航运资源富集，钢铁、化工等大型企业集聚度高，是铁公水全程物流的重要节点，也是重庆市水路交通的重要枢纽。

依托长寿位于重庆市“一区两群”枢纽节点的重要区位优势 and 全市八大重点港区之一的重要定位，结合区域内五大产业集群，打造长寿港为长江上游重要铁公水多式联运枢纽港，建设国家级新材料和先进制造业基地。“十四五”期，按照“补短板、强弱项、优结构、强品质”的思路，加快基础设施提质增效，完善水运口岸布局和功能，拓展以港口为枢纽的供应链和物流体系，积极培育水运新动能。

1. 建设通江达海、畅通高效的水运体系。积极呼吁国家尽快启动三峡枢纽水运新通道建设，从根本上解决三峡拥堵问题，配合实施长江干线涪陵至朝天门段航道整治，使航道水深达到 4.5 米，打通 5000 吨级满载货船及 130m 以上大型豪华客运船舶无法常年通航瓶颈，充分发挥长江黄金水道运输比较优势。

2. 打造功能完善、服务高效的港口集群

统筹推进老旧码头功能整合优化改造提升，构建长寿港区江北作业区、长寿港区江南作业区、长寿港区老黄沟作业区等“两货一客”作业区布局。

一是加快建设长寿港区江北作业区。依托川维化工、巴斯夫、BP、威立雅等大型化工企业、MDI一体化等一批重大项目以及中石化或中石油油罐基地建设等优势，按照物流、保税、仓储、分拨的模式，建设成为重庆市最大的化工物资保税物流和仓储分拨中心。“十四五”期重点实施川维码头、化工码头、团山堡码头改扩建工程以及四三五油库码头新建工程。

二是加快建设长寿港区江南作业区。依托重钢等大型企业，同时抢抓主城区“两江四岸”货运码头整治机遇，按照前港中仓后园的模式，建设成为立足长寿，服务主城，辐射西南的以大宗散货为主的铁公水联运枢纽性港口。远期与洛碛港形成分工协作的港口体系，主要承担主城区南部地区砂石矿料需求。“十四五”期重点实施千诚码头、钢城盐巴石码头新建工程。

三是加快建设旅游客运码头。推进老黄沟货运码头转型为旅游客运功能并进行提档升级，填补长寿港区旅游客运码头空白。全面融入长江三峡国际黄金旅游带和全域旅游示范区建设，形成长寿品质提升的窗口。

四是加强外贸进出口岸建设。恢复外贸化危品集装箱作业资质，并争取在长寿建立保税区分区或专属保税仓。

努力把长寿港打造成为重庆市重要的外贸中转口岸和长江上游铁公水联运枢纽港的重要组成部分。

3. 完善覆盖广泛、高效便捷的集疏运体系。强化与重要港口配套的铁路支线、专用线、公路连接线建设，以大力发展多式联运为突破口，重点推进港口集疏运体系建设，着力解决“最后一公里”问题。开工建设胡家坪、千诚码头铁路连接线，胡家坪公路连接线等集疏运项目，实现港口与物流园区及干线通道的快捷连通。

4. 发展先进高效、节能环保的船舶运力体系。依托长航上海公司旗下川江最大干散货船队入驻长寿机遇，不断提升长寿航运综合实力和枢纽能级，推动长寿成为重庆国际航运中心和长江上游航运中心的重要组成部分。加快淘汰老旧落后船舶，优先发展集装箱、危化品、滚装等专业化船舶，不断促进船舶标准化、专业化、大型化发展。加快新材料、新技术、新工艺推广应用，提升船舶现代化水平。

5. 加快完善“一主三辅”的货运枢纽布局

一是积极提升长寿站货运枢纽能级。突出长寿站在重庆主枢纽中作为东北向主要枢纽的重要作用，呼吁枢纽东环线途径长寿站，全面联通南岸迎龙、巴南西彭、团结村等重要物流节点，发挥各物流枢纽协同效应，不断提升长寿站物流枢纽能级。

二是积极推进智慧物流中心建设。依托重庆（长寿）

三科农商城，打造以智慧物流中心为载体，集货物运输线上线下交易、现代仓储、分拨配送、零担专线、国际多式联运、停车住宿、配套服务设施、物流信息服务、供应链管理服务等为一体的智慧型综合物流市场，加速建成立足长寿、辐射川渝的智慧物流枢纽。

三是积极推进八颗物流枢纽建设。依托广涪柳、长垫梁开铁路建设八颗货运站，打造以铁路、公路为主的集约化货运物流运输体系，形成集货物集散、装卸、流通加工等功能于一体的多元化物流中心，充分发挥铁路、干线公路的比较优势，实现“公铁”高效联运。

四是积极开展江南物流枢纽前期研究。依托渝怀铁路、沿江铁路王家坝火车站和江南作业区，打造以铁路、公路、水运为主的集约化货运物流运输体系，形成集货物集散、装卸、流通加工等功能于一体的多元化物流中心，充分发挥长江黄金水道、沿江铁路、干线公路的比较优势，实现“铁公水”高效联运。

专栏 5 “十四五”水运及枢纽建设项目

- 1. 航道整治：**配合启动长江干线涪陵至朝天门段航道整治，21 公里。
- 2. 码头建设：**新建千诚码头、四三五码头、钢城盐巴石码头，改扩建川维、化工码头、团山堡码头等。
- 3. 集疏运体系：**开工建设胡家坪、千诚码头铁路连接线，胡家坪公路连接线等。

4. 物流枢纽体系：建设智慧物流中心、八颗物流枢纽，开展江南物流枢纽前期研究。

（六）完善互联互通的管道网络布局

立足新时代全区经济社会发展需求，统筹各类现代基础能源网络布局规划，坚持铁公水管一体发展，结合区内实际需求，科学合理布局管道网络及综合能源站规划。依据职能职责及发展战略要求，共同推进油气输送管道及配套设施建设，实现土地资源的集约节约利用，加强管道运输安全建设，切实保障交通安全生产。

1. 完善管道网络基础设施布局

完善综合能源站布局规划。根据各类能源主要应用领域及发展趋势，结合全区现状实际情况，规划全区共布局综合能源站 33 座(含现状 5 座)，其中四功能综合能源站 4 座，三功能综合能源站 2 座，双功能综合能源站 27 座。

2. 完善经开区管网布局

规划新建经开区管架总长度约 8.1 公里，供水管 13.4 公里，雨水渠管道 11 公里，燃气管 7.1 公里，电力通道 6.4 公里，通信管道 5.7 公里，支撑经开区综合化工（生物医药）、新材料新能源、钢铁冶金、装备制造、电子信息五大主导产业发展。

3. 加强管道运输安全建设

管道企业是长输管道保护的责任主体，对天然气输送管道设计、施工、运营、报废等全过程安全生产负有直接

职责。要严格落实各项安全生产规章制度，做到安全责任到位、安全投入到位、安全培训到位、安全管理到位、应急救援到位。

（七）建设品质一流的运输服务体系

坚持以人民为中心的发展思想，创新服务模式，提升服务水平，为人民群众提供便捷舒适、经济高效的运输服务，不断满足人民群众出行新需求，共享交通运输发展新成果，实现“人悦其行，货优其流”。

1. 加快打造示范引领的轨道交通客运服务体系

一是积极开行公交化列车，实现示范引领。主动对接市交通局与成都铁路局集团，摸清既有铁路富余能力，创新投融资机制，利用渝利铁路早晚高峰加密开行公交化列车，满足群众往返中心城区通勤需求，利用渝万城际开行至万州方向的公交化列车，强化对渝东北城镇群的辐射作用。

二是有序推动铁路“四网融合”研究。研究市域（郊）铁路 C7 线与渝万城际在调度指挥、信号控制、车辆制式、站台设计等方面的统一标准，提高铁路运营效率。积极推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、轨道交通在长寿站“四网融合”的前期工作。

2. 加快推进城乡客运一体化发展

一是优先发展城市公共交通。依据城区空间规划，优化新增公交线网布局，实现城区 7 个街道公交线路全覆

盖，合理新增公交运力，新增公交 100-150 辆，到 2025 年公交运力达到 450 辆，新能源车比例达 100%。规划建设火车北站停保场、八颗首末站等 19 个公交站场，提升公共交通安全作业水平，实现城区公交 500 米站点覆盖率 100%。新建成公交充电桩 120 个，总数达到 175 个，满足全区公交充电需求。着力提升公交管理水平，推进公交智能调度系统建设，灵活采用区间车、大站快车、单向快车、定时发车等调度方式，匹配多样化的公交出行需求。逐步开行长寿洪湖-广安邻水等省际公交线路，推动川渝一体化发展，扩大辐射作用，促进区域协调发展。

二是推动城乡客运一体化发展。积极推动公交线网向乡镇延伸，稳妥推进城乡班线客运公交化改造，实现长寿湖、葛兰等有条件的地区、景区公交全覆盖。推进农村客运招呼站（点）建设，探索打造一批集商贸、供销、邮政、政务服务为一体的乡镇综合客运站。推广农村客运片区经营，实现镇到村农村客运树状网络全覆盖，引导农村预约定制等客运服务发展，运用市场力量满足节假日、赶集等高峰时期农村出行需求。加大农村客运补贴力度，完善补贴机制，确保农村客运“开得住、留得住”。建立以服务质量为核心的考核评价机制，进一步提升农村客运服务质量，促进城乡客运协调发展。

3. 积极打造绿色高效的物流服务体系

一是大力发展多式联运。积极推动江南、江北作业区

进港集疏运铁路、公路建设，大力发展铁水联运、水水联运，提升多式联运发展水平。

二是打造多层次的物流服务网络。通过“多站合一、资源共享”方式，利用农村客运站有偿建立邮政、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。

三是创新发展物流服务新模式。积极推广甩挂运输、无车承运人等现代化组织模式，鼓励运输企业规模化、联盟化发展。在有条件地区推广农村“货运班线”、客车货舱承接小件快运等服务模式。推进电商物流、冷链物流等专业化物流发展，完善大型物流园区的工商、税务、银行、保险、等商务配套服务，实现“一站式”服务。

四是加快推进物流运输装备升级。引导公路货车向大型化、专业化方向发展；加快水上运力结构调整，加大江海直达船型推广力度，提升物流运输效率，实现节能减排发展。

专栏 6 “十四五”客货运输服务建设重点

- 1. 公交站场：**建设 19 个公交站场。
- 2. 公交车辆：**公交车运力达到 450 台。
- 3. 充电桩：**新建成公交充电桩 120 个，总数达到 175 个。
- 4. 省际公交：**逐步开行长寿洪湖至广安邻水等省际公交。
- 5. 公交化列车：**渝利铁路至中心城区，渝万城际至万州。

（八）建设创新驱动的智慧绿色体系

1. 加快智慧交通建设

一是全面加强交通信息基础设施建设。实现信息基础设施和新建交通基础设施工程同步规划、同步建设和同步使用。加强智能感知、信息发布等设施设备建设，实现对高速公路、普通公路、枢纽站场、港口、航道等交通基础设施运行状态的实时监测与安全预警。利用 5G、物联网、云计算等先进科技手段提升干线公路、农村公路安全防控及养护管理水平。

二是持续推进运载工具智能化升级。实现常规公交、出租车、农村客运车辆、重型营运货车等运载装备的北斗卫星定位及运行状态监测。推广基于人工智能的监控报警终端等技术装备，实现对不安全驾驶行为、乘客危险行为、危险行李货物等自动识别和实时报警。鼓励智能运载工具应用推广，推进共享化、无人化、智能化的运输系统建设。

三是提升运输服务智能化水平。充分利用移动互联网等新一代信息技术，鼓励以市场为主体创新运输生产服务模式，培育开发更加多样化、个性化、跨界融合的出行服务产品。建设公交智能调度系统、综合监管平台和公交电子站牌，实现城区范围内公交车辆实时智能化调度，提升公交智能化服务水平。聚焦公众出行需求，建设全区公众出行信息服务平台，基于互联网、服务热线、交通广播、

短信等渠道，提供多层次、全方位的交通出行信息查询与发布服务。打造跨运输方式的客运联程系统，实现旅客出行一次购票、全程服务。

四是深化数据资源“聚通用”。完成全区交通政务信息系统上云，提升集约化建设、应用水平。聚集行业各领域、各环节数据资源，推动数据融通，深化数据利用，提高数据安全管控，围绕行政执法、运行监管、生产调度、安全应急、决策分析、公共服务等领域建设一批信息资源统一、业务应用深入、信息服务便捷的大数据应用，为行业管理、决策和公共服务能力的持续提升提供支撑。

2. 加快绿色建设交通

一是深化运输结构调整。以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，强化公路货运车辆超载超限治理，优化铁路运输组织模式，切实提高铁路运输组织水平，推动大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移，力争于“十四五”末，铁路、水路货运量占比达7%。坚持错位发展思路，减少公路客运与铁路等其他客运方式线路重复的长距运输服务，转而将重点放在短距离、“门对门”、定制化服务、旅游专线等方面，充分发挥公路客运灵活的优势。

二是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，持续推动建设“绿色公路”、“绿色航运”。以高速公路和国省道为依托，打造公路绿色景观走廊，推动建设“美丽

公路”。

三是推广绿色清洁的运输装备。继续推广纯电动客车、纯电动货车在交通运输装备中的应用。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。进一步加大对老旧船舶的拆解淘汰以及三峡库区新型标准化船舶的推广，加大电、天然气等新能源或清洁能源船舶推广力度。

四是强化资源集约利用。统筹利用综合运输通道线位资源和运输枢纽资源，严格岸线审批，探索岸线资源有偿使用，保障资源合理高效利用。积极发展交通行业循环经济，大力推广路面材料再生利用、船舶油污水处理等技术。

五是积极推动交通运输碳达峰、碳中和研究。大力开展交通运输领域碳达峰、碳中和与大气污染排放、碳排放协同治理机制研究，加快新能源、新清洁能源推广应用，推动营运车船效能提升，努力实现营运车船单位运输周转量二氧化碳排放率下降4%。

（九）建设完善可靠的安全应急体系

1.完善依法治理体系

按照《安全生产法》《重庆市安全生产管理条例》等法律法规要求，结合行业需求和实际特点，健全完善全区交通运输安全生产制度和应急预案。

2.完善安全责任体系

指导督促企业落实安全生产主体责任，引导交通运输企业全面构建安全生产责任网络，严格落实行业安全监管责任和“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”。严格安全生产问责追责，严格实施挂牌督办、约谈、重点监管等制度，探索运用安全生产举报奖励制度，强化社会监督、舆论监督和群众监督。

3.完善预防控制体系

强化安全生产源头监管，从源头上严把市场准入关、车船技术关和从业人员资格关。强化安全生产风险管理，实现督查检查、挂牌督办及责任追究的“闭环管理”，强化风险源辨识、评估和管控。强化安全生产事故的调查评估工作，严格实施安全生产事故统计分析和报告，提升事故预防控制能力。强化安全生产专项整治行动，严厉打击安全生产违法行为。

4.全面加强危化品运输管理

一是强化安全生产风险管控。加强风险防范和管控。健全风险管理制度和标准规范，形成体系完备、可操作可落地的长效机制。严格落实风险管控责任，对危险货物运输企业、港口危险化学品集中区域，组织实施精准化安全风险排查评估，实行精细化管控。对辨识出的风险实施分级管理，严格重大风险报备制度。重大风险“一企一策”“一项一案”，全程严格监测管控。加强隐患排查和治理。按照《危险化学品企业安全风险隐患排查治理导则》等有关制

度规范，全面开展安全生产隐患排查，强化剧毒化学品、爆炸品、放射性物品等高危货物运输和重大危险源的安全隐患排查，重大隐患“一事一办”“专人督办”，立行立改，确保安全。

二是深化专项整治行动。结合全国安全生产专项整治三年行动计划，深化港口在役危险化学品储罐安全治理，深入开展常压液体危险货物罐车专项治理等行动。严厉打击危险货物道路水路运输非法违规行为，重点打击无证经营、超范围经营等行为。

三是加强监测预警和应急准备。加强行业重大安全风险监测预警和应急准备，对危险化学品道路水路运输及港口储存、装卸作业的重大风险、重点场所、重点环节，制定监测和管控措施，实现风险因素动态监测，及时掌握风险状态、发布风险预警。针对重大风险和重大隐患，完善应急措施，落实应急物资、人员准备，确保各项应急准备措施到位。

四是强化全链条安全生产管理。严格准入管理。严格危险货物道路水路运输及港口装卸、储存作业准入。加强危险货物运输车辆、船舶的准入管理，严格使用安全技术条件符合国家标准要求且与承运危险货物性质、重量相匹配的车辆、船舶、设备进行运输。严格落实新建、改建、扩建危险化学品港口建设项目“安全三同时”和安全条件审查制度。严格从业人员准入管理，危险化学品道路运输企

业、水路运输企业的驾驶人员、船员、装卸管理人员、押运人员、申报人员、集装箱现场检查员应当依法取得从业资格。加强重点环节安全管控。严格落实《危险货物道路运输安全管理办法》，联合相关部门，依法依规强化托运、承运、装卸、车辆运行等危险货物道路运输全链条安全监管。强化事中事后安全监管。督促危险货物道路运输企业认真落实危险货物运输车辆动态监管制度，强化对车辆运行和驾驶员的监管。港口危险化学品作业场所做到监测监控全覆盖，加强危险化学品储罐监测，涉及重点监管的危险化学品和危险化学品重大危险源的储运设施自动化控制系统装备率、重大危险源在线监测监控率均达到100%。加强港口危险化学品作业场所安全管理，严格落实特种作业各项管理制度。加强企业日常监管，强化体系运行监督管理。

五是强化企业主体责任落实。加强安全生产督查检查执法。深入开展督查检查，重点检查企业安全生产主体责任落实情况。严禁客运车辆、船舶非法夹带危险货物，严厉查处违法违规从事危险货物运输的企业（车、船）和从业人员，并依法依规严肃处理。督促危险货物运输企业制定事故应急救援预案，配备应急救援人员和必要的应急救援器材、设备，并定期组织演练。严格督促危险化学品港口、码头建立由经营管理单位法定代表人负责的安全保卫制度。督促落实安全生产投入和教育培训责任。督促企业

严格落实安全生产主体责任，按规定提取使用安全生产费用，加强设施设备维护，保障运输工具和设施设备安全性能可靠。强化人员培训教育，扎实开展危险化学品运输从业人员安全技能提升计划，将危险货物运输、港口企业从业人员作为高危行业领域职业技能提升的重点群体，鼓励企业开展线上教育培训。严格落实港口危险化学品企业相关从业人员考核和从业资格相关规定，港口危险化学品储存企业安全生产管理人员中的中级及以上注册安全工程师比例按国家规定要求达到 15%并逐步提高。建立港口危险化学品从业人员职业技能竞赛常态化机制。

5.完善支撑保障体系建设。实施公路安保工程 220 公里，危桥改造 25 座、危隧改造 1 座、地质灾害 26 处，强化公路安全保障能力。加快推进公路、水上应急救援基地建设，完善综合安全应急救援基地功能，包括船舶 GPS 监控、救援物资储备、安全救助、安全监管、通讯导航、航道维护和设施建设，提升交通安全应急保障能力。加强应急救援公路通道规划建设，完善公路水毁、洪灾等交通应急预案，定期开展应急演练，进一步完善“专业队伍+社会力量”的应急救援运行模式，提升交通应急救援保障能力。

专栏 7 “十四五”安全保障建设重点

运输保障：实施公路安保工程 220 公里，危桥改造 25 座、危隧改造 1 座、地质灾害 26 处。

（十）建设改革引领的现代治理体系

1. 持续推进重大领域改革

一是深化综合交通运输管理体制机制改革。构建完善跨区域跨部门综合交通运输发展协调机制，组建交通基础设施领导小组，建立定期联席会议机制，共同解决区域交通基础设施互联互通、运输服务一体化、信息资源共享共建等问题。

二是深化综合执法改革。将工程质量监督纳入综合执法，规范机构设置和执法事项，理顺执法层级，强化执法保障，健全协作机制，形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制。

三是深化投融资体制改革。落实交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革，完善 PPP 等多种投融资模式，探索实行建设期资本金补助、运营期亏损补贴等引资政策，优化财务结构、降低投资风险，加大招商力度、做好后续服务，努力吸引更多社会资金投入交通。同时，加强债务管控，降低债务风险。

四是持续推进交通运输政务服务改革。行政许可事项全程网办事项比例提升至 80%，行政许可事项平均跑动次数降至 0.3 次以下，即办件比例提升至 50% 以上，行政许可办理事项办理时间相较法定时间平均减少 70% 以上。建立健全“好差评”政务服务体系。建成基于“渝快办”政务服务平台的“好差评”政务服务评价系统，完善政务服务大厅评价设施，形成高效及时的评价处理、反馈与整改机制，实现

政务服务事项全覆盖、评价对象（政务服务机构及窗口、人员）全覆盖、线上线下服务渠道（电脑端、自助终端、二维码、短信、APP、小程序、热线电话、实体大厅评价器）全覆盖，实现全部事项的评价数据向“渝快办”平台归集。

五是持续深化公路养护管理体制改革。大力推广区、镇、村三级路长制，各级路长负责相应农村公路管理养护工作，建立“精干高效、专兼结合、以专为主”的管理体系。强化农村公路管理养护资金保障，市、区二级公共财政资金用于农村公路日常养护的总额不得低于县道每年每公里10000元，乡道每年每公里5000元，村道每年每公里3000元，并建立与养护成本变化等因素相关联的动态调整机制。建立农村公路管理养护长效机制，有序推进公路养护市场化改革，逐步建立政府与市场合理分工的养护生产组织模式。引导符合市场属性的事业单位转制为现代企业，鼓励将干线公路建设养护与农村公路捆绑招标。鼓励通过签订长期养护合同、招投标约定等方式，引导专业养护企业加大投入，提高养护机械化水平。完善路政管理指导体系，建立区有路政员、镇有监管员、村有护路员的路产路权保护队伍。

2. 加强交通文明建设

加强交通文化和廉政建设，构建交通行业核心价值体系，提高交通干部职工队伍素质，提高交通公共服务能

力，为加快综合交通发展提供思想保障、精神动力、文化条件和舆论支持。

一是培养高技能人才队伍。大力宣传各类人才的先进事迹，营造学有榜样、赶有目标的氛围。鼓励在职人员提高学历层次，积极参加交通方面的业务知识培训，加强培养复合型人才。力争将交通部门组织职工参加培训情况、桥梁养护工程师制度执行情况等纳入考核体系。

二是培养与引进并举，加大高层次人才建设力度。每年有计划地选送一些优秀的、有发展潜力的在职人员攻读事业发展所需专业的大学本科以上学历（位）。针对未来铁路的发展，积极引进复合型、交叉学科人才。到“十四五”期末，全区交通行业高技能人才占技能型人才总量的比例要达到 30%以上，其中技师和高级技师达到技术工人总量的 5%，高级工达到 25%。

三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 2 至 3 个在全市有重大影响的先进典型。坚持以人为本，解决职工工作和生活中的实际困难。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。

四是加强交通廉政建设。以提高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，努力建设具有长寿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。

五、环境影响评价

(一) 环境影响分析

1. 生态影响分析。规划航道整治、港区码头建设以及铁路、公路跨河桥梁工程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。

2. 主要生态敏感区影响分析。部分省县级公路由于历史原因，临近水源保护区保护范围，应当采取措施尽量减轻工程施工对水源保护区内保护动物及生态环境的影响。对于穿越风景名胜区的建设项目，可能造成风景区旅游景观的破坏，使得区域景观在空间上不再连续，出现破碎和分割。对于临近风景名胜区的铁路、公路项目，其建设对其核心景区的影响较小，项目建设将促进风景区旅游业的发展。因此，在规划实施过程中，应重视交通项目的选址选线，尽量避让水源保护区、风景名胜区的核心景区。在保障景区质量的基础上，合理布设项目线路，促进当地旅游业的发展。对于穿越森林公园的铁路、公路等

交通建设项目，实施中可能造成原有的森林景观被分割为多个斑块，影响生态系统完整性。对于临近森林公园的铁路、公路等项目，对森林公园的植被影响较小，未对景观造成切割影响。因此，本次规划实施中应尽量避免让森林公园植被良好的中心区域，在不得不穿越森林公园范围时，尽量沿森林公园外围布线，减少对森林公园中心区域的扰动。规划实施过程中应尽量避免让湿地公园范围，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，妨碍湿地范围内动物的栖息和生存。

3. 水环境影响分析。本次规划中包含水运项目和枢纽场站项目，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，污染物质较简单，通过土壤的过滤作用，对地下水水质的影响较小。

4. 环境空气影响分析。在“十四五”综合交通规划实施过程中，项目建设施工填挖方、运输扬尘会对环境空气产生影响。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，铁路、港口装卸产生粉尘，油品运输和装卸产生的油气，铁路机车、船舶运行产生烟气，枢纽站场汽车尾气、装卸粉尘等会对空气环境产生一

定影响。当前各种交通运输方式采用清洁能源比例不断增大，部分运输工具也逐步安装油烟净化装置等措施控制，对环境空气的较小，且逐步减弱。

5. 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水运项目对运营期产生的噪声主要是船舶运行噪声包括发动机噪声和鸣笛噪声及港口码头运行的生产设备噪声。

(二) 环境影响对策

1. 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。

2. 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。舱底油污水送船舶污水接收船或岸上的油污水接收单位接收处理。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。

3. 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。项目建设期间，严格落实项目建设环境空气监测与控制措施，通过采取打围作业、硬化道路、湿法作业等方式控制施工扬尘。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，并加强道路两侧的植树绿化，车辆不断行驶，有利于空气扩散，对局部区域环境空气影响不大。对于油品码头和化工码头等同步配备油气回收装置，充分收集装船过程中产生的挥发性有机物再回收，推广使用清洁生产技术，主要包括浮顶罐储存技术（减少油罐呼吸损耗）、密闭装车回收油气技术、降温技术等措施。污染控制措施主要包括油类分类储存管理、喷淋降温等，并加强管理，做好设备维修与维护，防止跑冒滴漏，减少挥发性烃类气体。

4. 声环境方面。在铁路线路安全保护区、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。水运项目：港口码头项目疏港道路设置减速带、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。

（三）节约用水措施

1. 严格用水全过程管理。严控水资源开发利用强度，完善交通规划和建设项目水资源论证制度，实施规划和建

设项目节水评价工作审查制度，合理确定项目等级、规模。严格实行取水许可制度，按标准足额征缴水资源费。加强对重点用水户、特殊用水行业用水户的监督管理。

2. 强化节水监督考核。建立管行业必管节水的工作机制，实行节水目标责任制，将水资源节约和保护的主要指标纳入经济社会发展综合评价体系，实行最严格水资源管理制度考核。完善监督考核工作机制，强化部门协作，严格节水责任追究。

六、投资匡算及实施效果

(一) 投资匡算

“十四五”综合交通基础设施建设总投资约为 367 亿元，铁路投资 10 亿元，公路投资 311 亿元，水运投资 22 亿元，枢纽站场投资 24 亿元，信息化投资 0.1 亿元。其中，计划争取国家及重庆市交通专项资金 142 亿元，本级政府投入 75.1 亿元，社会资本自筹 151 亿元，项目用地需求约 10000 亩。

长寿区“十四五”交通项目建设资金筹措一览表

项目大类	项目小类	投资 (亿元)	上级补助 (亿元)	区县配套 (亿元)	社会资本 (亿元)	用地需求 (亩)
公路 线网	高(快)速公路	232	106	15	112	3200
	普通国道	38	12	26	0	2700
	普通省道	17	5	12	0	1700
	农村公路	22	6	16	0	—
	公路养护	2	1	1	0	—
	小计	311	130	70	112	—
枢纽 站场	客运站场	3	0	3	0	—
	货运站场	17	1	0	16	—
	集疏运	4	1	0	3	—
	小计	24	2	3	19	—
铁路	铁路线网建设	10	8	2	0	2400
水运	港区作业区、码头	22	2	0	20	—
信息 化	北斗高精度位置 服务应用试点	0.1	0	0.1	0	—
合计		367.1	142	75.1	151	10000

(二) 效果评价

1. 交通能力更加充足。到“十四五”末，高速公路和高

等级公路里程分别达到 144 公里、250 公里，是“十三五”末的 1.7 倍、2.4 倍；高等级公路对乡（镇、街道）覆盖率达到 100%，综合枢纽、旅游景区、工（农）业园区全部实现三级及以上公路覆盖，川渝毗邻物流枢纽、“一区两群”枢纽节点地位更加巩固。

2. 对外通道更加完善。到“十四五”末，长寿将形成主城、川东、两群四大综合运输通道，全方位、高标准对接成渝地区双城经济圈、一区两群，深度融入“一带一路”和长江经济带、西部陆海新通道等国家战略，全面实现“半小时主城、1 小时周边”目标。

3. 内部网络更加畅通。到“十四五”末，通过实施“县际通二级、镇际通三级、村际双车道、组组硬化路”工程，改造国省道 243 公里，重要县乡道约 700 公里，村民小组通畅工程 300 公里，相邻乡、镇、街道之间多路通达，交通内循环更加畅通，乡（镇、街道）实现 30 分钟上高速公路。

4. 枢纽衔接更加顺畅。到“十四五”末，长寿北综合客运枢纽体系更加完善，铁路、公交、班线实现零距离换乘，公众出行更加便捷高效。长寿站货运枢纽提质升级，建成智慧物流中心，八颗物流枢纽，“一主三辅”枢纽格局基本成型，依托智慧物流中心打造成渝地区双城经济圈智慧枢纽示范工程，区域物流成本显著降低。

5. 产业支撑更加有力。到“十四五”末，旅游景区、工

（农）业园区至少有 2 条对外通道，衔接的公路等级不低于三级水平，旅游景区、工（农）业园区实现 30 分钟上高速公路。从城区、高速公路互通至各景区平均出行时间小于 1 小时。公路对旅游产业发展、乡村振兴及脱贫攻坚支撑作用显著增强。

6. 运输服务更加高效。到“十四五”末，公交化列车高效运行，实现半小时主城、1 小时周边通勤。优化调整一批公交线路、建设一批公交站场、投放一批电动公交车，公共交通客运服务水平明显提升。货运市场规模化、集约化水平不断提升，多式联运初显成效，区乡村三级物流体系基本成型，实现邮政“村村直通邮”、快递“村村有网点”。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。

七、规划保障

(一) 加强组织领导

成立由区领导牵头，区级有关单位、有关企业为成员单位的长寿区综合交通运输“十四五”规划建设领导小组，建立健全跨部门衔接、全域沟通、上下联动的互动协调机制，共同统筹推进交通建设。各部门根据职能分工，落实规划项目相关配套政策措施，为交通规划实施创造良好条件，确保重点工程、重大项目开工建设。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) 加强要素保障

拓展投融资渠道。加强按照政府与市场的关系，区分项目属性，拓宽融资思路和渠道，联合周边积极争取国家、重庆市政策倾斜和资金扶持。在积极争取上级资金补助基础上，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，加强区级资金管理，发挥资金合力和放大效益。积极探索创新融资模式，规范推进政府和社会资本合作（PPP）模式等方式的应用，进一步吸引社会资本投资交通建设。灵活运用不动产投资信托基金（REITs）等金融工具盘活项目存量优质资产。保障落实建设用地。充分考虑生

态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界等控制性因素，加强与规划资源部门衔接，确保项目建设用地在国土空间规划中的储备和预留，为项目建设提供用地保障。加大政策衔接。充分把握乡村振兴发展机遇，努力探索新路子破解农村公路建设用地难题，结合土地整治等契机，采取原有公路截弯取直、老旧道路复垦还林等方式强化建设用地保障。

（三）加强人才队伍建设

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。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。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，提升教育培训工作效能。

（四）加强规划实施管理

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。按照急需先建、稳慎推进原则，在切实防范政府债务风险的前提下，有序启动实施一批交通重点建设项目。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，切实履行好生态保护红线的主体责任。