

四川省人民政府文件

川府发(2017)20 号

四川省人民政府 关于印发四川省“十三五”综合交通运输 发展规划的通知

各市(州)、县(市、区)人民政府,省政府各部门、各直属机构,有关单位:

现将《四川省“十三五”综合交通运输发展规划》印发给你们,请结合实际认真贯彻落实。



四川省“十三五” 综合交通运输发展规划

目 录

一、规划背景	5
(一)发展现状	5
(二)发展要求	11
二、总体思路	14
(一)指导思想	14
(二)基本原则	14
(三)发展思路	16
(四)发展目标	17
三、完善基础设施网络	23
(一)打造“八射三联”综合运输大通道	23
(二)完善快速干线交通网	26
(三)优化一般干线交通网	27
(四)建设覆盖广泛的城乡交通网	28
(五)推进综合运输枢纽体系建设	30
(六)协调空间布局提升转换效率	32
四、优化运输服务系统	33
(一)提升客运服务便捷舒适水平	33
(二)促进现代化物流集约高效发展	35
(三)构建全方位对外开放运输体系	37
(四)推动与相关产业融合发展	38

五、夯实支持保障平台	40
（一）提升交通发展智能化水平	40
（二）加强安全保障体系建设	42
（三）增强行业现代化治理能力	43
六、促进交通绿色发展	45
（一）强化交通节能减排	45
（二）加强生态环境保护	46
（三）推进资源节约集约利用	46
七、保障措施	47
（一）加强组织领导	47
（二）强化资金保障	47
（三）强化科技支撑	48
（四）夯实人才队伍	49

“十三五”时期是我省全面建成小康社会的决胜时期，是全面深化改革的攻坚时期，是全面推进依法治省的关键时期，也是深入实施“三大发展战略”、奋力推进“两个跨越”的决定性时期。交通运输是服务国民经济和社会发展的基础性、先导性和服务性行业，加快构建“互联贯通、功能完备、无缝对接、安全高效”的现代综合交通运输体系，将为四川省实现宏观战略目标提供重要基础和保障。《四川省“十三五”综合交通运输发展规划》是《四川省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》的重点专项规划，是在国家《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》的引领下，指导“十三五”时期我省综合交通运输发展的纲领性文件。

一、规划背景

（一）发展现状。

“十二五”时期是我省综合交通运输发展史上投资规模最大、发展速度最快、发展质量最优、发展成效最好的时期。交通运输行业紧紧围绕省委省政府重大战略部署，西部综合交通枢纽建设加快推进，交通大省地位基本确立，高速铁路从无到有，高速公路对市（州）全覆盖，港口集装箱吞吐能力实现翻番，成都双流国际机场跃升全国四大航空枢纽，邮政快递业务量呈高速增长，交通扶贫和灾后恢复重建工作有序推进，交通运输各领域改革发展都取得了显著进展，基本适应经济社会发展的需要，为全省构建畅通安全高效绿色的现代综合交通运输体系奠定了坚实基础。

基础设施建设成效显著,综合交通网络初步形成。“十二五”期间,全省综合交通基础设施建设完成投资 8400 亿元,综合交通线网总里程达 33.1 万公里,基本建成了连通内外、覆盖城乡的综合交通网络。铁路建设取得历史性突破,成绵乐、成渝高速铁路相继建成通车,实现了高速铁路从无到有的突破。公路网总里程居全国第一,建成或在建高速公路覆盖全省所有市(州),普通国省道布局更加完善,农村公路覆盖水平显著提升。“四江六港”基本建成,水运主通道能力和内河港口吞吐能力不断提升,泸州港已发展成为具备百万标箱生产能力的国家内河主要港口。民航建设全面加快,成都天府国际机场立项获得国务院和中央军委的批复,成都双流机场第二跑道和新航站楼建成投用,稻城亚丁、阿坝红原两座高原机场建成通航。城市轨道交通建设全面提速,新建成成都地铁 2 号线、1 号线南延线、4 号线一期工程,成都主城区与双流、郫都、龙泉驿等周边卫星城实现快速连接。

专栏 1 四川省“十二五”期间交通基础设施发展情况					
运输方式	指 标	单 位	2010 年	2015 年	增加值
综合交通网总里程		万公里	28.1	33.1	5
综合交通建设完成投资		亿元	2900	8400	5500
铁 路	铁路营业里程	公里	3549	4442	893
	复线率	%	33	42.9	9.9
	电气化率	%	80	80.7	0.7
	高速铁路里程	公里	0	586	586

专栏1 四川省“十二五”期间交通基础设施发展情况					
运输方式	指 标	单 位	2010 年	2015 年	增加值
公 路	公路通车里程	万公里	26.6	31.5	4.9
	高速公路里程	公里	2681	6016	3335
	二级及以上公路里程	万公里	1.8	2.6	0.8
	乡镇通硬化路率	%	90.2	96.0	5.8
	建制村通公路率	%	98.4	99.0	0.6
	建制村通硬化路率	%	53.7	85.8	32.1
水 运	内河Ⅳ级及以上航道里程	公里	990	1321	331
	港口千吨级泊位	个	46	60	14
民 航	民用运输机场	个	11	13	2
城市轨道交通	城市轨道交通运营里程	公里	18.5	88.4	69.9

客货运输网络不断完善,运输服务水平整体提升。枢纽站场建设加快推进,一批具备一体化衔接功能的综合客运枢纽和具备多式联运功能的现代物流园区投入运营。客运网络不断完善,成都至重庆实现高铁一小时通行,高速公路直达客运班线覆盖全省102个县(市、区),所有地级市和86.3%的县(市、区)开行公交,95%的乡镇和78%的建制村通客车,成都双流国际机场国际(地区)航线开通量居中西部第一。货运出川取得重大突破,蓉欧班列成为国内到达欧洲最快的铁路货运固定班列,泸州港、宜宾港集装箱班轮航线从武汉、南京、上海拓展至台湾、日本、韩国等地区。邮政业持续快速发展,全面完成了1406个空白乡镇邮政局所补建运营工作,乡镇邮政营业网点实现全覆盖,快递服务网络覆盖全省183个县(市、区)和60%以上的乡镇。

交通应急体系初步建立,安全保障能力不断增强。各种运输

方式的应急预案体系和救援机制不断完善,突发公共事件处置能力明显增强,在应对“4·20”芦山强烈地震、“7·9”特大山洪泥石流、“11·22”康定地震等自然灾害中发挥了突出作用。公路交通安全设施更加完善,完成公路路侧护栏建设2.44万公里,实现国省县乡道临水临崖高差3米以上路段安保工程全覆盖。水上交通连续5年未发生重大安全事故。

智慧交通建设初见成效,系统运行更加高效可靠。铁路客票发售和预订系统、调度指挥管理信息系统、运输管理信息系统、办公信息系统得到广泛应用。高速公路不停车电子收费系统(ETC)实现全国联网和主线收费站全覆盖。所有一、二级公路客运站实现联网售票。成都市率先开展了公交电子站牌、交通诱导等系统建设。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现了实时动态监控。精密导航技术(RNP)、广播式自动相关监视(ADS-B)、自动识别与数据采集(AIDC)等航空空管新技术在全国率先应用。条码技术、射频识别技术、物联网技术得到广泛应用。

交通扶贫取得重大进展,基本公共服务显著改善。以秦巴山区、乌蒙山区、大小凉山彝区、高原藏区等四大片区的88个县为主战场,相继实施了“八大专项工程”和“新四项工程”,交通扶贫攻坚取得了显著进展。贫困地区内外通道加快通畅,农村公路通达通畅深度大幅提高。

体制机制改革稳步推进,行业管理水平不断提升。制定了《四

《四川省道路运输条例》《四川省高速公路条例》《四川省高速公路BOT项目管理办法》《四川省渡口管理办法》《航线航班经营许可评审与监管实施办法》《航班时刻管理实施细则》等一系列法规制度,有效提升了依法行政能力。积极开展交通投融资体制改革研究探索工作,制定了《四川省人民政府关于深化铁路投融资体制改革指导意见》。通过建设一经营一转让(BOT)、股份合作、市企共建等方式吸引大量社会资本参与公路建设,积极推广运用政府与社会资本合作(PPP)模式,有效缓解了资金难题。

但同时,应该清醒认识到,与“十三五”时期全省经济社会发展的总体战略要求相比,综合交通运输发展还存在一些短板和薄弱环节。

综合交通网络不完善。铁路网络覆盖不足,建成及在建铁路的技术标准普遍偏低,到京津冀、长三角、珠三角三大经济圈的直达高速铁路通道不畅,缺乏350公里/小时对外高铁客运大通道,城际铁路建设尚处于起步阶段,铁路货运通道能力明显不足。高速公路出川通道建设仍然滞后,城际高速公路网络不能充分适应区域经济一体化发展需要,早期建成路段的供需矛盾日益凸显。普通国省干线公路等级整体偏低。长江干线航道(川境段)等级尚不能满足发展需求。民航机场整体密度仍然偏低,部分重要机场能力不足,通用航空发展尚处于起步阶段。

各种运输方式之间衔接不畅。城市综合交通枢纽的建设缺乏统筹协调,枢纽集疏运体系建设较为滞后,不同运输方式之间缺乏

有效衔接。各层次路网之间、公路与城市道路之间衔接转换不畅。客运联程运输、货运甩挂运输和多式联运等先进运输组织模式发展缓慢，“零距离换乘”和“无缝衔接”的理念未能得到充分体现。

区域城乡间交通发展不平衡。民族地区、革命老区、集中连片特困地区交通运输发展滞后。甘孜、阿坝两州仍未通铁路，全省不通油路的 181 个乡镇、6844 个建制村主要集中在甘孜州、阿坝州、凉山州地区。农村地区交通基本公共服务覆盖不足，仍有 20% 的建制村未通客车，城乡配送和农村物流发展缓慢，农牧民出行难、物资运送难等问题仍然存在。

综合运输服务品质有待提升。民航国际航线有待进一步拓展，国内航班密度仍有待提高。铁路快速客运网络发展缓慢，与相邻的 7 个省市间仅开通了至重庆的客运专线。城市公交出行分担率仍然较低，成都市城市轨道交通尚未实现成网运营。交通运输信息化服务水平不高，综合交通运输公共信息平台 and 物流信息平台尚未完全建立，联网售票公路客运站覆盖范围不足。运输企业规模化、集约化经营程度不高。

交通管理体制机制尚不适应。综合运输管理的大部门制改革未能有效推进，未建立完善顺畅的统筹协调机制，各运输方式管理分割。综合交通、城市客运、现代物流、智能交通、节能环保等领域的法规政策和标准规范还不完善，各种运输方式标准不统一、不匹配。交通运输建设发展的投融资体制机制仍不完善，PPP 等新型投融资模式运用不足，资金筹措渠道较为单一。

（二）发展要求。

围绕国家、全省经济社会发展的总体战略布局，紧扣全面建成小康社会发展目标，切实发挥好交通运输的基础性、先导性、服务性作用，对“十三五”时期四川综合交通运输体系建设提出了新要求。

1. 全面融入国家区域发展新格局。

着力打造“一带一路”互联互通大通道。抢抓国家推进“一带一路”建设、四川作为国家第三批自贸试验区建设等机遇，落实中央加大西部地区门户城市开放力度，建设内陆开放战略支撑带的要求。要进一步完善成都主枢纽功能，继续强化与周边省（区、市）交通基础设施互联互通，加快畅通西向，构建四川连接西北向的国际运输通道，沟通新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚和中巴经济走廊，衔接丝绸之路经济带；着力突出南向，全面对接云南桥头堡，建设四川通达北部湾、辐射滇黔渝的南向综合运输大通道，沟通中国—中南半岛和孟中印缅经济走廊，衔接 21 世纪海上丝绸之路；推进联动北向，积极衔接京津冀协同发展的一体化交通网络，构建四川至俄罗斯远东、蒙古、朝鲜半岛的东北亚国际运输通道，沟通中蒙俄经济走廊。进一步强化东向，推进江海直达联运，构建连通内陆、辐射全球的海上丝绸之路国际运输通道，为打造内陆开放型经济高地，深度融入经济全球化和区域经济一体化提供支撑。

加快建设长江经济带综合立体交通走廊。四川作为长江上游的生态屏障，生态地位极其重要。按照长江“共抓大保护，不搞大

开发”、推进绿色发展建设美丽四川的发展要求。要在坚持生态优先、绿色发展的前提下，统筹推进沿江通道项目建设，有效发挥铁路、高速公路在综合运输体系中的骨干作用，加快成都国家级国际航空枢纽建设，优化民用运输机场布局，充分发挥长江黄金水道在“一带一路”中的纽带作用，高起点、高水平建设长江上游横贯东西、沟通南北、通江达海、便捷高效的综合立体交通走廊。

2. 有效支撑全省“三大发展战略”。

支撑点多多极发展。推进成渝国家级城市群建设，推动省内重点经济区加快建设，发展壮大县域经济，培育支撑全省经济发展的新兴增长极和增长点。要求继续加强成渝城市群交通运输一体化和网络化建设，实现成都、重庆之间以及与周边城市之间1—2小时通达。加快构建成都平原、川南、川东北、攀西城市群综合交通网络，加快川西北经济区对外通道建设，加强城市群、经济区内部和城市群之间铁路、公路快速通道的衔接，形成多层次、便捷化的区域、城际交通网。科学规划建设成都天府国际机场场外综合交通体系，支撑天府新区和临空经济区空间布局及经济产业发展。

促进“两化”互动、统筹城乡。支撑新型工业化和新型城镇化互动发展，要求积极推进交通运输供给侧结构性改革，系统整合综合运输资源，优化运输结构，不断提高客货运输组织效率，切实增强有效供给能力。推动城乡统筹发展，要求构建城乡一体化交通运输网络，推动形成多层次城市公交网络，并向中小城市和城镇延伸，推动干线交通网络覆盖所有县级城市、重点乡镇、重要产业节

点、重要旅游节点和交通枢纽。

强化创新驱动引领。适应经济发展新常态,满足运输服务新需求,要求以创新作为引领发展的第一动力,支撑行业转型升级。创新运输组织模式,推动多种运输方式融合发展,充分发挥科技创新作为推动交通运输生产力发展的主导作用,积极推进互联网、云计算、大数据等现代信息技术与交通运输全领域、全过程的深度融合,进一步完善综合交通运输标准体系。

3. 深入实施交通精准扶贫攻坚。

“欠发达、不平衡”依然是四川最基本的省情,交通运输是扶贫开发和脱贫攻坚的基础性、先导性条件。要求以共享为目的,以实现基本公共服务均等化为指向,以“四大片区”的 88 个县为重点,继续深入实施交通精准扶贫,着力改善贫困落后地区的交通条件,强化贫困地区骨干网络建设,增强交通“造血”功能,推动贫困地区农村公路完善畅通,努力缩小区域、城乡发展差距,促进城镇、产业发展,进一步推进安保设施和养护能力建设,提高安全水平和抗灾能力,支撑全面建成小康社会目标的实现。

综合判断,“十三五”时期,我省综合交通运输发展处于加快完善基础设施网络、增强交通运输有效供给能力的关键时期,处于各种运输方式加速融合、提升运输服务水平的重要时期,处于对标全面小康、实现交通运输基本公共服务均等化的决胜时期,处于深化改革创新、全面提升行业治理能力、完善综合交通运输管理体制机制的攻坚时期。要准确把握经济发展新常态下的新形势、新要

求,切实转变发展思路、方式和路径,着力在优化结构、转换动能、化解矛盾、补齐短板上取得突破,充分发挥交通运输对经济社会发展的支撑引领作用。

二、总体思路

(一)指导思想。

深入贯彻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“四个全面”战略布局,按照省委十届三次、四次、五次、六次、七次、八次、九次全会的决策部署,坚持发展是第一要务,践行创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念,完善综合交通基础设施网络,改善客货运输服务品质,强化支持保障能力,提升行业治理水平,切实增强交通运输有效供给能力,加快构建畅通安全高效绿色的现代综合交通运输体系,为深入实施“三大发展战略”、奋力推进“两个跨越”、全面建成小康社会提供坚实的交通运输保障。

(二)基本原则。

结合我省发展实际,“十三五”期间四川省综合交通运输发展须遵循六大原则。

适度超前,加快发展。继续把发展作为第一要务,紧紧抓住国家推进“一带一路”、长江经济带建设等重大战略机遇,加快综合交通运输体系发展,系统推进、重点突破、补齐短板、优化结构,努力实现交通运输能力的适度超前配置,切实发挥好交通运输对经济社会发展的支撑引领作用。

通道支撑,开放发展。以综合运输大通道建设为主要抓手,加快完善各方向进出川通道,更好地衔接“一带一路”和长江经济带战略,为我省加快自贸区建设、承接产业转移、拓展发展空间、深化多层次区域合作提供良好交通条件,有力支撑构建全方位对外开放新格局。

统筹融合,协调发展。促进交通运输与经济、产业、城镇化融合发展。统筹各种运输方式发展,强化综合交通运输枢纽的衔接,发挥不同运输方式的比较优势和综合交通运输体系的整体优势、组合效率。统筹交通基础设施建设、养护、运输与运营管理,推进综合交通运输全面协调发展。贯彻国防要求,促进军民融合发展。

民生优先,共享发展。把保障和改善民生作为出发点和落脚点,紧扣脱贫攻坚和全面建成小康社会总目标,进一步加大集中连片特困地区、革命老区、民族地区、农村地区的交通发展投入力度,努力缩小区域城乡发展差距,着力提升交通运输基本公共服务水平。

安全可靠,绿色发展。强化交通建设和运输安全生产的红线意识和底线思维,提升安全防控应急水平,全面提高交通运输的安全性和可靠性。落实国家生态文明建设战略和省委推进绿色发展建设美丽四川决策部署,把环境保护意识贯穿到综合交通运输发展各环节,促进行业绿色低碳集约发展。

深化改革,创新发展。把改革创新作为强大动力,积极应对发展的新形势、新变化、新挑战,全面深化综合交通运输体制机制改

革,推进行业治理体系和治理能力现代化。切实发挥科技进步和信息化发展的引领作用,着力提升综合交通运输规划、管理、运输和服务水平。

(三)发展思路。

“十三五”时期四川综合交通运输发展须遵循“畅通道、调结构、强衔接、惠民生、优服务、促改革”的总体思路。

畅通道。“畅通西向、突出南向、联动北向、强化东向”,着力强化进出川综合运输大通道建设。加快打通铁路西向通道,有效提升北向、南向、东向铁路通道能力。切实加快推进高速公路建设,加快构建西向、西北向高速公路进出川通道及沿长江高速公路通道。加快提升长江黄金水道通行条件。建设成都天府国际机场,更好地发挥成都作为国家级国际航空枢纽和西部地区门户枢纽的功能。

调结构。完善城际快速铁路、高速公路网络,优化区域综合交通网络格局。加快推进铁路扩能改造、高速公路拥堵路段扩容改造,提升普通国省干线公路、重要航道等级,合理推进支线机场建设,积极探索通用航空发展模式和建设机制,优化各运输方式供给结构,合理配置交通运输资源。

强衔接。进一步强化各种运输方式的物理和逻辑连接,实现运输过程的连续性、无缝性和全程性。以综合交通枢纽建设促进多种交通运输方式协调融合,加强综合交通枢纽站场及集疏运系统建设,加强不同运输方式间、各层次公路网络间、城市内外交通

间的协调衔接转换。积极推进客运联程联运和货运多式联运等运输组织模式发展。

惠民生。奋力推进交通精准扶贫,以革命老区、民族地区、集中连片特困地区为主战场,强化区域内外交通联系,努力提升交通运输基本公共服务水平,不断缩小区域、城乡交通发展差距。

优服务。积极推进“互联网+”便捷交通建设,利用科技创新和信息化技术,优化运输服务模式,促进公众出行便捷化、货物运输物流化。加强交通安全应急保障体系建设,提高交通运输系统的安全性、可靠性。

促改革。积极推进综合交通运输管理体制机制改革,建立各运输方式管理协调机制,打破行政界限和部门壁垒,统筹协调铁路、公路、水路、民航和邮政业发展,加快形成“大交通”管理体制和工作机制。

(四)发展目标。

构建现代综合交通运输体系是一项系统性、长期性的任务,需要统筹规划、分步实施。

1.“十三五”目标。

到2020年,基本建成“互联贯通、功能完备、无缝对接、安全高效”的现代综合交通运输体系,建成西部综合交通枢纽。覆盖更广泛、结构更优化、衔接更顺畅、服务更优质、运行更智慧、生产更安全、发展更绿色,适应全面建成小康社会的需要。

覆盖更广泛。铁路营业里程达到6000公里,覆盖21个市

(州)及 85% 以上的县级城市。公路网总里程达到 34 万公里,实现 100% 建制村通硬化路,建成高速公路覆盖全省 135 个县,基本实现城镇人口 10 万以上城市全覆盖。建成 17 个民用运输机场,覆盖 20 万人口以上城市。60% 的县(市、区)能够在直线距离 50 公里范围内享受通用航空服务。城市轨道交通运营里程达到 500 公里以上。

结构更优化。铁路网整体结构进一步优化,形成高速铁路、区域干线铁路、城际铁路和支线铁路合理配置的铁路运营网络,设计时速 200 公里及以上的铁路里程达到 2100 公里,复线率、电气化率分别超过 60%、90%。完善高速公路、普通国省道和农村公路三级公路网络,高速公路通车里程达到 8000 公里,普通国道二级及以上比重达到 70%,普通省道三级及以上比重超过 50%。构建干支衔接的航道体系和枢纽互通的港口体系,全省Ⅳ级及以上高等级航道超过 1600 公里,港口集装箱吞吐能力达到 300 万标准集装箱(TEU)。

衔接更顺畅。铁路、公路客运站、港口和机场等运输枢纽功能配置更加合理,与城市客运等其他运输方式紧密衔接。实现 21 个市(州)综合客运枢纽全覆盖,所有铁路覆盖的地级城市均建有综合客运枢纽,新建综合客运枢纽不同运输方式之间换乘距离基本不超过 300 米,具备多式联运服务功能的综合货运枢纽(物流园区)建设得到显著推进,国际物流口岸功能得到进一步提升。公路与城市道路、高速公路与普通公路实现顺畅衔接转换。旅客联程

运输、货运“一单制”联运服务发展取得重大突破。

服务更优质。基本公共服务水平大幅提升,具备条件的建制村通客车,有条件的农村地区实现建制村邮件直投到村,快递网点的乡镇覆盖率达到 90%,城区常住人口 100 万以上城市建成区公交站点 500 米全覆盖。运输服务品质进一步提高,公路营运货车平均里程利用率达到 70%,民航航班正常率超过 75%。

运行更智慧。“互联网+”便捷交通建设取得显著进展,交通基础设施、运载装备、经营业户和从业人员等基本要素信息全面实现数字化。联网售票服务三级及以上公路客运站覆盖率达到 100%,高速公路 ETC 车道覆盖率达到 40%,城市公交“一卡通”覆盖比例达到 90%,重要港口电子数据交换(EDI)系统覆盖率达到 100%。

生产更安全。运输安全生产监管、风险管控体系基本健全,运输安全生产态势保持平稳。交通运输事故死亡人数较 2015 年下降 5% 以上。

发展更绿色。综合运输结构性减排取得显著成效,清洁燃料和新能源以及各项节能新技术、新材料、新设备、新产品得到更大范围的推广。综合运输 SO_x 和 NO_x 排放强度较 2015 年下降 25%, CO_2 排放强度较 2015 年下降 7%。

专栏2 四川省综合交通运输“十三五”发展主要指标				
领 域	具体指标	2015 年	2020 年	属 性
覆盖更广泛	铁路营业里程(公里)	4442	6000	预期性
	公路网总里程(万公里)	31.5	34	预期性
	建制村通硬化路比例(%)	84.4	100	约束性
	高速公路覆盖现状城镇人口10万以上城市比例(%)	92	96	预期性
	民用运输机场数量(个)	13	17	预期性
	民用运输机场覆盖20万人口以上城市比例(%)	/	100	预期性
	通用航空县级节点覆盖比例(%)	/	60	预期性
	城市轨道交通运营里程(公里)	88.4	>500	预期性
结构更优化	设计时速200公里及以上的铁路里程(公里)	1023	2100	预期性
	铁路复线率(%)	42.9	>60	预期性
	铁路电气化率(%)	80.7	>90	预期性
	高速公路总里程(公里)	6000	8000	预期性
	普通国道二级及以上比重(%)	55	70	预期性
	普通省道三级及以上比重(%)	34	>50	预期性
	内河航道Ⅳ级及以上里程(公里)	1321	1600	预期性
	港口集装箱吞吐能力(万TEU)	233	300	预期性
衔接更顺畅	地级市综合客运枢纽覆盖率(%)	47.6	100	预期性
	新建综合客运枢纽换乘距离(米)	/	<300	预期性
服务更优质	具备条件的建制村通客车比例(%)	78	100	约束性
	具备条件的建制村直接通邮比例(%)	64	100	约束性
	乡镇快递网点覆盖率(%)	60	90	预期性
	城区常住人口100万以上城市公交站点500米覆盖率(%)	92	100	约束性
	公路营运货车平均里程利用率(%)	/	70	预期性
	民航航班正常率(%)	/	>75	预期性

专栏2 四川省综合交通运输“十三五”发展主要指标				
领 域	具体指标	2015 年	2020 年	属 性
运行更智慧	交通基本要素数字化率(%)	/	100	预期性
	联网售票服务三级及以上公路客运站覆盖率(%)	65	100	预期性
	高速公路 ETC 车道覆盖率(%)	33	40	预期性
	城市公共交通“一卡通”覆盖率(%)	84	90	预期性
	重要港口 EDI 系统覆盖率(%)	0	100	预期性
生产更安全	交通事故死亡人数下降率(%，基年为 2015 年)	5		预期性
发展更绿色	综合运输 SO _x 和 NO _x 排放强度下降率(%，基年为 2015 年)	25		约束性
	综合运输 CO ₂ 排放强度下降率(%，基年为 2015 年)	7		约束性

“十三五”时期，全省综合交通运输建设规划完成投资 10300 亿元。其中铁路建设完成投资 2300 亿元，公路建设完成投资 4800 亿元，水运建设完成投资 200 亿元，民航建设完成投资 900 亿元，城市轨道交通建设完成投资 2100 亿元。

2. 远景目标。

到 2030 年，全面建成“互联贯通、功能完备、无缝对接、安全高效”的现代综合交通运输体系，形成由“一个网络、两个系统、三个平台”共同组成的综合交通运输有机整体，通过各种运输方式优化组合、功能互补、充分衔接、协调发展，在现代装备技术与信息技术的支持下，以最小的资源环境代价和最优的经济社会成本，提供安全、便捷、高效、优质的一体化运输服务。

一个网络。即由铁路、公路、民航、水运和城市轨道交通等多种运输方式共同组成的综合交通运输基础设施网络，是现代综合

交通运输体系的物质基础。包括“八射三联”综合运输大通道、快速干线交通网、一般干线交通网、城乡基础交通网、综合运输枢纽站场体系和综合交通衔接转换系统。

专栏3 “八射三联”综合运输大通道布局方案

根据《国家公路网规划(2013年—2030年)》《中长期铁路网规划》《四川省高速公路网规划(2014—2030年)》等规划,立足支撑全方位对外开放新格局,围绕服务国家“一带一路”、长江经济带发展战略,规划构建“八射三联”综合运输大通道。

(一)“八射”综合运输大通道。

1. **成都—川东北—京津冀通道**:起自成都,经德阳、绵阳、广元等地,是成都平原经济区经由川东北经济区,通往关中天水、京津冀及环渤海湾等国内经济区以及东北亚,沟通新亚欧大陆桥和中蒙俄经济走廊的主要通道。主要由西成客专、宝成铁路、G5成都—绵阳—广元—陕西段组成。

2. **成都—川东北—长三角通道**:起自成都,经遂宁、南充、广安、达州等地,是成都平原经济区经由川东北经济区,通往长江中下游和长江三角洲经济区以及东亚,衔接21世纪海上丝绸之路的重要通道。主要由蓉京高铁成都—南充—达州段、G42成都—南充—重庆段、G5515南充—大竹—梁平段组成。

3. **成渝通道**:起自成都,经资阳、遂宁、内江等地,是支撑成渝经济区一体化发展的战略通道。主要由成渝铁路、成渝客专、成遂渝铁路、G76(G85)成都—内江—重庆段、G5013重庆—成都高速公路、成都—遂宁—重庆高速公路、成都—资阳—潼南高速公路组成。

4. **成都—川南—珠三角通道**:起自成都,经眉山、资阳、乐山、内江、自贡、宜宾、泸州等地,是成都平原经济区经由川南经济区,通往珠江三角洲、北部湾等经济区,沟通中国—中南半岛走廊,衔接21世纪海上丝绸之路的主要通道。主要由成贵客专、蓉昆高铁成都—天府国际机场—自贡段、隆黄铁路、泸州—遵义铁路、G76成都—泸州—贵州段、G4215成都—遵义高速公路、成都—宜宾—彝良高速公路组成。

5. **成都—攀西—东盟通道**:起自成都,经眉山、雅安、乐山、凉山、攀枝花,是成都平原经济区经由攀西经济区,通往滇中城市群以及东盟地区,沟通孟中印缅经济走廊的主要通道。主要由成昆铁路、G5成都—西昌—云南段、G4216成都—丽江高速公路、乐山—西昌高速公路、乐山—云南高速公路组成。

6. **川藏南通道**:起自成都,经雅安、甘孜,是成都平原经济区经由川西北经济区,通往藏中南城市群、沟通南亚地区的重要战略通道。主要由川藏铁路、G4218雅安—康定—芒康段组成。

7. **川藏北通道**:起自成都,经阿坝、甘孜,是成都平原经济区经由川西北经济区,通往西藏、青海等地区,沟通中国—中亚—西亚经济走廊的重要战略通道。主要由成都—马尔康—格尔木铁路、G4217成都—昌都高速公路组成。

8. **成都—兰西格通道**:起自成都,经德阳、绵阳、阿坝,是成都平原经济区经由川西北经济区,通往兰西格、天山北坡等经济区以及中亚、欧洲,沟通新亚欧大陆桥和中巴经济走廊,衔接丝绸之路经济带的主要通道。由成兰铁路、成都—西宁铁路、G8513九寨沟—绵阳段、G0615马尔康—久治段、G0611汶川—若尔盖—甘肃段等通道组成。

(二)“三联”综合运输大通道。

1. **重庆—川南—东盟通道**：经泸州、宜宾、凉山、攀枝花，是川南经济区东向沟通重庆都市圈、西向联系攀西经济区和云南滇中城市群的重要通道。由渝昆铁路、内昆铁路、西昌—宜宾铁路、昭通—攀枝花—大理铁路、G85 重庆—内江—宜宾—云南段、G93 宜宾经泸州至重庆段以及长江干线航道等通道组成。

2. **陕西—川东北—重庆通道**：经达州、巴中、南充、广安，是川东北经济区北向沟通关中天水经济区、南向连接重庆都市圈的重要通道。主要由襄渝铁路、汉中—巴中—南充铁路、包海高铁西安—重庆段、G65 陕西—达州—重庆段、G85 陕西—巴中—广安—重庆段组成。

3. **兰渝通道**：经广元、巴中、达州、南充、广安等地，是川东北经济区北向沟通兰西格地区、南向东向连接重庆都市圈和渝东北地区的重要通道，也是我国西北地区经由重庆港、万州港，通过长江航道联系长江中下游地区的重要通道。主要由兰渝铁路、广元—巴中—达州—万州铁路、G75 甘肃—广元—南充—重庆段、G5012 广元—巴中—达州—万州段组成。

两个系统。即安全舒适便捷的人本化客运服务系统、集约智能高效的物流化货运服务系统，是现代综合交通运输体系发展的内在要求。

三个平台。即综合交通运输信息服务平台、安全保障平台、行业管理平台，是现代综合交通运输体系协调、可靠、高效运转的重要外部保障。

三、完善基础设施网络

(一)打造“八射三联”综合运输大通道。

重点推进高速铁路大通道建设。以铁路大通道建设为重点，推进连接京津冀、长三角、珠三角等国内重要经济圈的高速铁路建设，建成成都至西安、成都至贵阳等北向、南向高速铁路出川通道。新开工蓉昆高铁成都经天府国际机场至自贡段、蓉京高铁成都经南充至达州段等南向、东向高速铁路项目，着力构建以设计速度350公里/小时为主的高速铁路进出川大通道。

专栏4 “十三五”时期高速铁路建设重点及规模
续建项目：西成客专西安—江油段、成贵客专乐山—贵阳段，425 公里。 新开工项目：蓉昆高铁成都经天府国际机场至自贡段、蓉京高铁成都经南充至达州段、重庆至昆明铁路四川段，782 公里。 综上，“十三五”时期四川省高速铁路建设总规模约 1207 公里。

加快干线铁路出川通道建设。积极推进衔接“一带一路”、连接亚欧大陆桥和孟中印缅经济走廊的干线铁路通道建设。打通西向北向，建设川藏铁路、成都至兰州铁路、成都至西宁铁路，加快成都至格尔木等项目前期工作。强化南向，建设隆黄铁路叙永至毕节段，加快推进昭通经攀枝花至大理铁路等项目前期工作。对成昆铁路、成渝铁路成都至隆昌段、隆黄铁路隆昌至叙永段、广巴铁路等既有干线铁路进行扩能改造。

专栏5 “十三五”时期干线铁路建设重点及规模
续建项目：川藏铁路成都（朝阳湖）—雅安段、成兰铁路成都—川主寺（黄胜关）段、成昆铁路成都—攀枝花段扩能改造、隆黄铁路叙永—毕节段，共计 1079 公里，其中扩能改造 608 公里。 新开工项目：川藏铁路雅安至康定（新都桥）、汉中经巴中至南充铁路、成都至西宁铁路、广巴铁路扩能改造、成渝铁路成都—隆昌段扩能改造、隆黄铁路隆昌—叙永段扩能改造，共计 1299 公里，其中扩能改造 578 公里。 综上，“十三五”时期四川省干线铁路建设总规模约 2378 公里，其中扩能改造 1186 公里。

继续推进高速公路通道建设。加快省际、成渝城市群及长江经济带综合立体交通走廊等高速公路通道建设，进一步强化与周边区域的互联互通。完成汶川至马尔康、雅安至康定高速公路建设，实现全省 21 个市（州）政府所在地均有高速公路连通。提升成都辐射省内各城市群、经济区重要城市的高速公路通道供给能力，

对冕宁(泸沽)至西昌(黄联关)、成都至乐山等交通繁忙路段进行扩容改造。加快西昌至香格里拉、泸定至石棉、宜宾至威信等项目的前期工作。

专栏6 “十三五”时期高速公路大通道建设重点及规模
续建项目:G85 南江—川陕界、G85 巴中—广安—重庆、G4217 汶川—马尔康、G4218 雅安—康定、宜宾—彝良等项目,1064 公里。 新开工项目:G8513 九寨沟—绵阳、G4216 井研—新市、G4216 新市—金阳、G4216 金阳—攀枝花、G8515 泸州—荣昌、G7611 西昌—昭通、G5 泸沽—黄联关扩容、G0512 成都—乐山扩容、G42 成都—南充扩容、G5 成都—绵阳扩容、南充—潼南、天府国际机场—潼南、叙永—威信等项目,共计 2364 公里,其中扩容改造 513 公里。 综上,“十三五”时期四川省高速公路大通道建设总规模约 3428 公里,其中扩容改造 513 公里。

积极推进长江航道升级。全面提升长江黄金水道通行能力,研究论证长江航道宜宾至重庆段 228 公里“三升二”工程,推进水富至宜宾段航道 30 公里三级航道整治工程。巩固泸州港、宜宾港枢纽地位,加快泸州港多用途码头二期续建工程建设,新建宜宾港志城作业区千吨级散货泊位 3 个,强化作业区散货通过能力,打造临港国际物流园区,凸显在川滇黔地区的枢纽门户作用。

全力推进成都国家级国际航空枢纽建设。建成成都天府国际机场一期工程,提升成都机场国际枢纽功能;实施成都双流国际机场交通中心停机坪及滑行道项目,优化运行效率;构建以成都双流、天府国际机场为核心节点的综合交通枢纽,引入高速铁路,同步建设高等级公路、城市公共交通设施和公路客站场,形成“国际多直达、国内强覆盖”的航空运输体系,巩固成都市航空第四城地位。

（二）完善快速干线交通网。

推进重点区域城际铁路建设。加快推进成都平原经济区、川南经济区的城际铁路建设,加快成都至蒲江、川南城际铁路内江经自贡至泸州段建设,实施绵遂内城际铁路、川南城际铁路自贡至宜宾段等项目。

专栏7 “十三五”时期城际铁路建设重点及规模

续建项目:成都—蒲江铁路、川南城际铁路内江—自贡—泸州段,共计236公里。
新开工项目:绵遂内城际铁路、川南城际铁路自贡—宜宾段,共计345公里。
综上,“十三五”时期四川省城际铁路建设总规模约581公里。

完善城际高速公路网络。进一步完善经济区之间的高速公路网络,实施成都至宜宾、绵阳经苍溪至巴中等项目。推进经济区内部节点之间的高速公路通道建设,实施成都经济区环线、峨眉至汉源、巴中至万源等项目。推进高速公路城市过境线建设,建设广安绕城、南充过境高速公路北段等项目。强化高速公路对综合运输枢纽的连接,建设成都天府国际机场高速公路。加快宜宾至新市、阆中至营山、三台经大英至乐至等项目的前期工作。

专栏8 “十三五”时期高速公路城际通道建设重点及规模

续建项目:成都经济区环线蒲江—简阳段、绵阳—西充、营山—达州、内江绕城等项目,448公里。

新开工项目:成都天府国际机场高速公路、G0511 德阳—都江堰、成都经济区环线德阳—简阳段、成都经济区环线蒲江—都江堰段、绵阳—苍溪—巴中、巴中—万源、峨眉—汉源、沐川—马边、成都—宜宾、广元—平武、G4218 康定过境段、南充过境高速公路北段、广安绕城、成彭扩容、成温邛扩容等项目,共计1755公里,其中扩容改造83公里。

综上,“十三五”时期四川省高速公路城际通道建设总规模约2203公里,其中扩容改造83公里。

加快支线机场及通用机场建设。结合经济发展和国防建设需要,完善支线民用运输机场布局,推进乐山、巴中、甘孜等机场建设;综合考虑城市发展、运营安全等因素,迁建泸州、宜宾、达州等机场;对攀枝花、西昌、广元、南充、绵阳等机场进行改扩建;加快九黄改扩建和阆中机场新建项目的前期工作。以国家低空空域改革为契机,按照统一规划、分步实施的原则,分阶段推进全省二类及以上通用机场建设,重点实施有市场需求、地方积极性较高、前期工作进展较快的一批通用机场项目,新建自贡凤鸣、绵阳北川等24个二类及以上通用机场,迁建遂宁机场,按需建设一批三类通用机场,形成成都平原、川南、川东北、攀西、川西北等五大通用机场群。

专栏9 “十三五”时期民航支线机场建设重点及规模

新建项目:乐山机场、巴中机场、甘孜机场。 迁建项目:泸州机场、宜宾机场、达州机场。 改扩建项目:攀枝花保安营机场、西昌青山机场、广元盘龙机场、南充高坪机场、绵阳南郊机场。 加快前期项目:九黄机场、新建阆中机场。 综上,“十三五”时期四川省建设民航支线机场项目10个,其中新建3个、迁建3个,改扩建5个。

(三)优化一般干线交通网。

有序推进支线铁路建设。强化铁路和主要港口、重要工业基地的有效衔接,实施乐山(燕岗)至连界等地方专支线铁路项目。

稳步推进普通国省道提档升级。以重要经济区、民族地区、集中连片特困地区为重点,加快推进通县二级公路建设和瓶颈路段改造升级,优化路网整体结构。以一级公路为主体,加快推进城市群城际通道和城市过境路段建设。积极推进普通国省道路面改

造,提高行车舒适性。

专栏 10 “十三五”时期普通国省道建设重点及规模
普通国道:加快续建项目建设 3442 公里。提升路网整体技术等级 4251 公里。 普通省道:加快续建项目建设 775 公里。提升路网整体技术等级 4566 公里。 综上,“十三五”时期规划实施普通国省道升级改造项目 1.3 万公里。

推进重要航道及港口建设。推动岷江、嘉陵江、金沙江、渠江等重要航道建设,加快沱江(下段)、涪江(下段)2 条省级高等级航道前期工作,适时启动沱江航道等级提升及涪江四级航道复航工程。优化乐山、广元、南充、广安等重要港口结构,建成一批专业化、集约化、规模化港口码头。推进达州、凉山、攀枝花、眉山、遂宁、自贡港口前期工作,适时启动建设。

专栏 11 “十三五”时期重要航道及港口建设重点及规模
重要航道建设:岷江逐步达标,建设岷江犍为航电枢纽、龙溪口航电枢纽、老木孔航电枢纽、东风岩航电枢纽、龙溪口至宜宾段航道整治,推动岷江中游虎渡溪、汤坝、板桥、尖子山、张坎、季时坝枢纽建设;嘉陵江全面达标,建成嘉陵江亭子口升船机工程、上石盘船闸工程、嘉陵江川境段航运配套一期、二期工程。渠江逐步贯通,建设渠江达州至广安段航运建设一期、二期工程,风洞子航运工程;金沙江有序开发,推进金沙江向家坝库区航运建设工程(航道整治、翻坝转运体系)、溪洛渡库区航运建设工程(航道整治、翻坝转运体系)建设;涪江遂宁以下逐步复航,启动三星枢纽船闸工程建设前期工作,适时建设;沱江下段航道建设,推进自贡至泸州段、内江白马镇至自贡段航道等级提升工程前期工作,适时启动建设。 港口建设:新建广元港张家坝作业区 4 个 500 吨级多用途泊位,乐山港老江坝作业区 4 个千吨级多用途泊位;启动凉山、遂宁、达州、攀枝花、眉山、自贡港重点作业区前期工作,适时建设。

(四)建设覆盖广泛的城乡交通网。

深入实施“交通精准扶贫”。聚焦秦巴山区、乌蒙山区、大小凉山彝区、高原藏区四大片区 88 个贫困县,加快实施交通精准扶贫,切实改善群众出行条件。强化贫困地区骨干网络建设,推动高

速公路向贫困地区延伸,加快贫困地区国省干线公路提档升级。以乡镇通油路、建制村通硬化路为重点,推动农村公路网络加速完善畅通。进一步提升贫困地区公路安保水平和养护能力。

专栏 12 四川省“十三五”交通精准扶贫专项攻坚方案
加快推进“四大片区”88个县高速公路、国省干线、农村公路以及运输站场建设,完成新改建公路约5.57万公里。 高速公路。确保建成雅安至康定、汶川至马尔康等7个高速公路项目,争取开工建设宜宾新市至攀枝花、绵阳至九寨沟等4个项目。 普通国省干线公路。以G210、G317、S216等为重点,力争新改建贫困地区国省干线公路5903公里。 农村公路。建设农村公路通畅工程2.4万公里,县乡道改善提升工程0.8万公里,窄路面加宽1.6万公里,“十三五”时期共实施农村公路4.8万公里、渡改桥333处、农村桥梁建设2万延米。 汽车客运站场。建设县级汽车客运站30个、乡镇站450个、村级招呼站(牌)8400个。 养护能力提升工程。建设超限检测站57个、养护和应急保通中心100个(市级中心12个,县级中心88个)、养护管理站545个。

进一步改善农村交通基础条件。对标全面建成小康社会,着力消除农村公路发展的薄弱环节,按照“四好农村路”的要求,促进农村公路建管养运协调发展。加快推进三州民族地区剩余建制村通达公路、剩余乡镇和具备条件的建制村通硬化公路建设。稳步推进人口集聚的撤并建制村、重要农业产业园区等节点通硬化路建设,进一步扩大路网覆盖范围。着力推进农村公路窄路面加宽和安保工程建设,保障农村客运安全运行。加快推进县乡道路路面改造和等级提升,提高通行保障能力。推进农村公路桥梁和渡改桥建设。

专栏 13 “十三五”时期农村公路建设重点及规模
通达通畅工程:规划建设 3.4 万公里,其中通乡油路 3000 公里、通村硬化路 3.1 万公里。 通撤并村硬化路:规划建设 1 万公里。 村道加宽:规划拓宽改造 3.9 万公里。 县乡道改善提升:规划改造 1.4 万公里。 渡改桥建设:规划建设渡改公路桥 223 座、9.1 万延米,渡改人行桥 134 座、3.6 万延米。 桥梁改造完善:规划实施跨江、河或涉水点的桥梁改造完善项目 3 万延米。 安保工程:规划实施安保工程 1 万公里。 综上,“十三五”时期规划新建改建农村公路 9.7 万公里。

加快城市轨道交通线网建设。完善成都市城市轨道交通骨干网络,加强中心城区与外围组团、重要枢纽的联系,扩大服务范围,推进中心城区织密成网、天府新区基本成网。结合轨道交通不同制式的优势和特点,支持绵阳、泸州、宜宾等有条件的城市开展包括城市轨道交通在内的大容量公共交通设施建设。在成都平原经济区率先探索重点城市间轻轨、有轨电车项目建设。

专栏 14 “十三五”时期成都市城市轨道交通建设重点及规模
续建项目:1 号线三期,3 号线一、二、三期,4 号线二期,5 号线一、二期,7 号线,10 号线一期等项目,共计 183 公里。 新建项目:6 号线一、二期,8 号线一期,9 号线一期、10 号线二期,11 号线一期,17 号线一期,18 号线等项目,共计 240 公里。 综上,“十三五”时期成都市规划建设城市轨道交通 423 公里。

(五)推进综合运输枢纽体系建设。

完善综合交通枢纽(城市)空间布局。统筹考虑国际、国内、省内综合运输通道网络布局,围绕“首位一马当先、市州竞相跨越”经济社会发展新格局,着眼于提高综合交通运输体系运行效率,优化完善综合交通枢纽城市空间布局,统筹各类运输路线、站

场资源,协调推进城市综合交通枢纽建设。进一步统筹规划建设不同层级的交通枢纽,完善成都主枢纽功能,推进省内区域性次级交通枢纽和重要交通节点城市建设。

专栏 15 综合交通枢纽(城市)布局
成都主枢纽:围绕支撑国家中心城市和“四中心一枢纽”建设,完善成都主枢纽功能,重点推进成都国际性综合交通枢纽建设,着力提升国际人员往来、物流集散、中转服务等综合服务功能,打造通达全球、衔接高效、功能完善的交通中枢。 区域次级交通枢纽:推进泸州、宜宾、攀枝花、自贡、内江、乐山、雅安、广元、达州、遂宁、南充、广安等省内区域次级交通枢纽建设,强化对省域综合运输网络的支撑作用,提升对省内经济区和周边省(市)的辐射带动能力。充分发挥泸州—宜宾、攀枝花全国性综合交通枢纽功能,优化中转设施和集疏运网络,促进各种运输方式协调高效,扩大辐射范围。 重要交通节点城市:完善绵阳、德阳、巴中、眉山、资阳、马尔康、康定、西昌等重要交通节点功能,推动与各级综合交通枢纽城市的互动、联运和有效衔接。

推进客运枢纽建设。将成都、成都东、天府站、成都南、成都西、天府机场站以及成渝、成西、成贵客专沿线的高铁站打造成示范性综合客运枢纽。推动成都、泸州、内江、广安、南充、广元等大中城市公路客运站与航空、铁路等运输方式及城市交通顺畅衔接。结合城乡客运发展实际,对市县老旧客运站进行升级改造,推进城郊地区客运站点公交化改造,加强人口密集地区具有农村客运始发班线的乡镇客运站建设。结合“公交都市”创建,建设一批城市公交枢纽级首末站。

专栏 16 “十三五”时期综合客运枢纽建设重点及规模

成都主枢纽：建设成都天府国际机场客运站、成都火车北站综合交通枢纽站、天府新区客运枢纽站等具备公铁、空陆、公路与城市轨道交通衔接功能的综合客运枢纽 9 个。

区域次级交通枢纽：建设广元综合客运枢纽站、泸州纳溪客运中心站、达州百节机场客运站等具备公铁、空陆、公水衔接功能的综合客运枢纽 54 个。

重要交通节点城市：建设成渝高铁资阳东汽车客运站、巴中城北客运站、九寨黄龙机场客运站等具备公铁、空陆衔接功能的综合客运枢纽 26 个。

引导货运枢纽建设。按照货运“无缝化衔接”要求，统筹推进货运枢纽（物流园区）布局建设。依托机场、铁路和港口货运站，重点建设一批辐射范围广、具备多式联运服务功能的货运枢纽（物流园区），推进公共服务属性较强、具备线上线下交易联动与通用集散功能的货运枢纽（物流园区）建设。加快铁路物流基地、港口物流园区、航空运转中心、快递物流园区、邮件快件分拨中心等规划建设和设施设备标准化改造。推动具备条件的货运枢纽（物流园区）拓展口岸保税功能。

专栏 17 “十三五”时期货运枢纽建设重点及规模

成都主枢纽：建设成都天府新区新津公路货物集散中心。

区域次级交通枢纽：建设遂宁中国西部现代物流港西部铁路物流园、乐山临港综合货运枢纽、泸州川滇黔国际物流园等多式联运货运枢纽（物流园区）7 个。建设广元广运现代物流中心、广安远成智慧物流园等通用型集散货运枢纽（物流园区）8 个。

重要交通节点城市：建设西昌物流园区、绵阳公铁联运物流园等多式联运货运枢纽（物流园区）4 个。建设德阳天旭物流园、阿坝川青甘高原物流园区等通用型集散货运枢纽（物流园区）4 个。

（六）协调空间布局提升转换效率。

促进各种运输方式之间、线路与枢纽之间空间布局协调。统筹各种运输方式的路线走向、运输能力配置，强化铁路、公路、水

路、航空网络的空间衔接,形成布局合理、分工协作、衔接顺畅的综合交通布局。坚持路线与枢纽并重,进一步强化交通干线与枢纽节点的空间协调、交通网络与枢纽节点的空间协调、多种交通干线组合与综合交通枢纽的空间协调。

加强综合枢纽集疏运系统建设。加快完善综合枢纽的集疏运系统,促进各种运输方式无缝衔接,有效解决“最后一公里”的问题。推进以成都天府国际机场为代表的民航枢纽集疏运系统建设,加强宜宾等主要港口的疏港铁路、疏港公路建设,建设一批联系铁路枢纽站场的高等级公路,推进综合物流园区铁路专用线建设。促进具备条件的大型客运枢纽与城市轨道相衔接。

强化各层次路网衔接转换。加强公路各层次路网之间的协调衔接,加快高速公路连接线建设,推进高速公路与国省干线公路间紧密衔接。加强公路与城市道路间的协调衔接,统筹推进地级城市高速公路城市过境线、普通国省道城镇过境段建设,提高交通组织与转换效率。

四、优化运输服务系统

(一)提升客运服务便捷舒适水平。

优化完善客运服务网络。拓展民航洲际 10 小时航程圈和亚洲 5 小时航程圈,增加至北美、欧洲、澳洲航线,加强现有航线对中亚、西亚、东南亚的辐射,完善省际航线网络和国内大中城市干线网络,鼓励省域内部支线机场间开行直飞航班。鼓励发展通勤飞行、公务飞行、航空游览和私人飞行等新兴通用航空服务。依托高

速铁路、城际铁路,大力发展以铁路客运专线为主体的大容量、快速捷运系统,重点开通成都经贵州至广州、成都经西安至北京等客运专线,推动铁路次级枢纽开行始发车。改进公路客运组织方式,积极发展精品班线、定制客运、旅游客运等个性化客运服务。引导各运输方式的出行分担结构进一步优化,合理优化与高铁、城际铁路平行的高速公路班线客运结构,重点发展 500 公里以下长途客运,探索长途客运班线接驳运输模式。鼓励开行连接机场、高铁站点等重要枢纽的快速集疏运班线。

推进城乡客运一体化发展。统筹利用城市轨道交通、城际铁路等铁路网资源,在成都平原经济区等重点区域开行市郊列车。积极推动成都市域铁路公交化改造,并与地铁、有轨电车等无缝对接。推动城市公交线路向城市周边延伸,在有条件的地区对城乡客运班线进行公交化改造。鼓励发展镇村公交,通过新辟、改线、延伸现有农村客运班线,进一步提高农村客运通达深度。加快推进贫困地区农村客运发展,因地制宜地开行隔日班、周班、节日或赶集班等多类型农村客运班次。

促进城市公交优先发展。继续推进“公交都市”创建活动,积极推广先进理念和技术手段。优化公交线网,完善配套设施,升级运输装备,进一步提高公交分担率。支持成都等具备条件的城市发展城市轨道交通、有轨电车、快速公交(BRT)等大容量快速公交模式。推动传统出租汽车行业转型升级,鼓励发展即时电召、定点候客、网络预约等模式,规范新型网络预约出租车发展。建立出租

汽车运力动态调控机制,完善出租汽车价格形成机制。加快完善公交换乘设施,结合公交枢纽及站点布局,同步推进城市汽车停车场建设,积极推广“P+R”停车换乘出行模式。

推进旅客联程运输发展。按照客运“零换乘”理念,鼓励发展旅客联程运输,支持“空铁通”、“空巴通”等联程联运服务模式创新。推进跨方式出行信息互联互通、及时发布、实时更新、便捷查询。推广普及电子客票、联网售票、实名制购票,完善旅客联程、往返、异地等出行票务服务系统。推行跨方式异地候机候车、行李联程托运等配套服务。

(二)促进现代化物流集约高效发展。

积极推进货物多式联运发展。促进铁水、公水、空水、公铁、空陆、江海等多式联运发展,构建能力匹配的集疏运通道,配备现代化的中转设施,实现货运换装“无缝衔接”。围绕“一带一路”建设,打造以“蓉欧+”为核心的快捷化多式联运通道和多式联运产品。引导多式联运关联企业加强信息互联和联盟合作,支持有条件的运输企业加快向多式联运经营人转变,开展无车承运物流创新试点。引导企业创新多式联运全程运输组织模式,大力推行“一单制”联运服务,实现一次托运、一次付费、一次签到、一票到底。推广使用集装箱、半挂车、铁路驼背运输平车、滚装专用船舶等标准化运载单元。加快普及公路甩挂运输,推进多式联运甩挂、企业联盟甩挂、网络型甩挂、干线运输与城市配送衔接甩挂发展,实施四川省企业联盟公路甩挂运输、四川省成都国际铁路港集装箱铁

公水多式联运等试点项目。推动空地物流服务联盟物流组织创新,鼓励成都枢纽机场开行“卡车航班”。

专栏 18 “十三五”时期多式联运重点开行通道
加密蓉深、蓉沪铁路往返快运班列,提升蓉欧快铁市场竞争力,推动开行成都与东部沿海城市间的直达电商专列。推进成都至泸州、南充、广安的铁水联运班列双向稳定运行,开通成都至广西北部湾的海铁联运“五定班列”,做好开通成都经昆明至仰光的海铁联运“五定班列”的前期工作。开通成都至重庆港、泸州港、南充港、广安港的集装箱城际货运班车,形成成都至重庆至长三角公铁水联运通道。

统筹城乡配送协调发展。加快建设城市绿色货物配送体系,进一步优化车辆便利化通行管控措施。积极发展共同配送、统一配送、集中配送,在成都率先开展城市共同配送试点,设立统一监管的“城市集中配送示范区”。促进农村物流服务设施综合利用,鼓励利用邮政、供销社等网点,开展农村共同配送。积极推广“三定”农村货运班线、农村客运班车承接邮件快件运输和小件快运等服务模式。

促进邮政普遍服务和快递业发展。以邮区中心局为核心、邮政网点为支撑、便民服务站和村邮站为延伸,加快完善邮政普遍服务网络布局。实施民族地区建制村直接通邮工程,健全普遍服务末端网络,保障基本公共服务均等化。推进“快递下乡”,提升农村邮政网络覆盖率和稳定性。促进与供销合作社、超市等融合发展,推动工业品下乡和农产品进城的双向畅通。推进快件“上机上铁”,加快成都天府国际机场和各市(州)火车站的快件绿色通道建设,推动快件处理中心和机场、火车站的联合安检,提高快件上机上铁效率。鼓励传统邮政业转型发展,支持邮政快递企业创新

合作模式,推动提升邮件快件标准化处理水平。创新城市地区投递模式,提升包裹类业务处理、运输和投递能力。进一步优化城市收投环境,着力解决快递车辆城市通行难、停靠难、作业难等问题。

专栏 19 “十三五”时期邮政快递建设重点及规模
邮件处理中心建设。建设成都天府新区邮政枢纽、成都天府国际机场航空邮件处理中心。推动成都北站邮件处理中心迁址改建,完成绵阳、资阳、宜宾、德阳、巴中、遂宁、广安、攀枝花、乐山、达州等地邮件处理中心迁建。加快成都邮政速递物流邮件(快件)处理中心二期工程、泸州邮政速递处理及物流仓储中心建设。 快递分拨中心(园区)建设。建设绵阳、泸州、南充、宜宾、资阳、达州、自贡等7个二级节点、13个三级节点城市快递专业类物流园区(含快递仓配、分拨中心)和县域快件集散中心。

加快推进专业物流体系建设。按照现代物流标准化、集约化、规模化运作要求,提升专业物流服务水平。推进冷链运输行业健康发展,完善全过程温控相关技术标准和服务规范,加强重要节点和薄弱环节基础设施建设。以电子运单应用为主要抓手,规范危险货物运输组织流程,创新危险货物运输跨区域联网联控技术手段和协同机制,加快实现全链条协同监管。完善大件运输管理规制,强化企业和车辆资质的审查,创新超限运输管理手段,健全跨区域、跨部门联合审批机制,进一步完善大件运输护送机制。

(三)构建全方位对外开放运输体系。

完善国内国际运输网络。立足“一带一路”和长江经济带两大战略重要交汇点的定位,依托“八射三联”综合运输大通道,推进衔接“一带一路”战略的中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅的六大经济走廊的国内国际运输通道建设,加快完善东向连接长三角和东亚、美洲,南向连

接珠三角、北部湾和东南亚、南亚，西向连接西亚、欧洲，北向连接华中、华北、环渤海湾地区、亚欧大陆以及连接中亚铁路的国内国际运输网络。

鼓励交通运输“走出去”。按照国家对于中欧集装箱运输班列的整体部署，积极推动蓉欧班列拓展运输通道，提高运输时效，优化运输流程，进一步提升市场竞争力。充分依托长江黄金水道积极发展江海联运，继续加强省内港口与上海港、武汉港、南京港的对接合作。积极推动泸州、宜宾港口岸整合，加大对外推介力度，进一步扩大铁水联运辐射范围，立足成都平原经济区，西南向攀西地区、贵州毕节六盘水地区、云南昆明及滇东北地区，西北向陕西、甘肃、青海等省区延伸。支持快递业跨境发展，提高国际快件通关效率，鼓励寄递服务与跨境电子商务联动发展，发展邮政国际小包、跨境电商快递等业务。推动国际贸易“单一窗口”在具备条件的货运枢纽（物流园区）落地，有效整合国际物流资源，提供一站式国际物流服务。鼓励省内企业全方位开展对外交通合作，积极参与海外交通基础设施的建设和经营。

（四）推动与相关产业融合发展。

构建交通物流融合发展新模式。以提质、降本、增效为导向，以融合联动为核心，推动交通物流一体化、集装化、网络化、社会化、智能化发展。打通衔接一体的全链条交通物流体系，构建便捷通畅的骨干物流通道，优化一体化服务流程。以“互联网”为纽带，构筑资源共享的交通物流平台，创新发展模式，实现资源高效

利用。推进“平台+”物流交易、供应链、跨境电商等合作模式，鼓励“互联网+城乡配送”“物联网+供应链管理”等业态模式的创新发展。积极推进公路港等枢纽新业态发展。

适应交通旅游融合发展新形势。加强交通运输与旅游行业间信息共享，积极拓展交通基础设施旅游服务功能。鼓励发展汽车营地，配套建设生活服务相关功能区，促进房车产业发展。加强运输路线、枢纽站场与旅游景区的交通衔接，鼓励开行旅游目的地与主要客源地间的旅游专线运输，依托旅游集散中心大力发展旅游包车业务。支持拓展多样化旅游航空服务，在川西北经济区试点探索利用民航运输机场发展通用航空的服务模式。

大力发展交通运输新经济。以高速铁路通道为依托，培育高铁经济，引领支撑沿线城镇、产业、人口等合理布局，促进区域密切交流合作和资源优化配置，加速产业梯度转移和经济转型升级。依托成都天府国际机场，同步推进国际空港经济区规划建设，打造国家级内陆航空港经济发展示范区，发展城市综合服务、商贸物流、高新技术、临空制造等产业，形成临空经济新兴增长极。依托泸州港、宜宾港等重要内河港口，加大港口岸线及后方陆域资源的开拓和综合开发利用，探索贸港产城一体化开发模式，提升临港产业发展水平，延伸和拓展产业链。以综合运输枢纽站区综合开发为载体，引导和推动现代物流、商贸金融、旅游餐饮等关联产业聚集和规模发展。拓展高速公路服务区功能，结合地方经济发展特色，打造一批以地方文化、旅游为主题的精品服务区和以物流、仓

储为特色的功能服务区。

促进交通运输军民融合发展。按照军需与民用一体、平时与战时衔接、经济与战备兼容的原则,推动交通运输发展贯彻国防要求,形成以铁路、高速公路、枢纽机场、枢纽港口为骨干,国省干线公路、支线通用机场、重点港口为支撑的军民融合交通运输网络。预留预设铁路军用专线军民连接点,合理布局建设国边防公路,构建以民航运输为主、战备需求兼顾的航空服务体系,拓展重要港口兼顾军用舰船停泊和补给的国防军事功能。加强国防交通专业保障队伍建设,强化国防交通物资储备管理,巩固提升军事斗争准备的交通保障能力。

五、夯实支持保障平台

(一)提升交通发展智能化水平。

推进信息服务“畅行四川”。整合各种客运方式出行信息资源,建立覆盖全省的公众出行服务信息平台。支持互联网企业和交通运输企业完善各类交通信息平台,提供涵盖运输、停车、租赁、维修、救援等领域的综合出行信息服务。鼓励和支持企业依法推广形式多样的交通信息服务应用软件。依托移动互联终端,推动实现掌上完成导航、票务和支付等服务。建设覆盖综合交通枢纽、城市及进出城交通、城市停车、充电设施等领域多元化、全方位信息引导系统。加快公共交通智能化建设,推进公交“一卡通”省域、省际联网,扩展传统公交“一卡通”的支付领域和支付渠道。继续完善高速公路ETC系统建设,进一步提高用户使用率,提升高

速公路收费站通行能力和效率。依托高速公路 ETC 收费省际联网,结合服务区运营,扩展 ETC 收费卡支付及消费功能。推动在民航、高铁等载运工具及重要交通线路、客运枢纽站点提供高速无线接入互联网的公共服务。

推动物流信息化发展。鼓励跨区域、跨行业物流平台资源共享和互联互通,强化多式联运信息集成和交换。依托省政府电子政务外网、省交通运输物流公共信息平台等,建设承载信息汇集、信息查询、政策服务、行业监测以及“一单制”电子标签码赋码功能的公共服务平台。提高物流信息化应用水平,促进社会化、专业化物流交易平台与省公共信息平台对接。在主流物流信息服务平台推广用户分类、货物代码、机构代码、运力分级分类标准、诚信评价标准等标准规范。推进重要物流园区按照统一标准建设信息系统,应用现代识别、感知定位、自动换装等技术,大幅提升大宗物资、集装箱、快递包裹等重点货物运输组织效率。

提升交通运输在线协同管理能力。建立完善支撑各类基础业务跨层级、跨部门、跨区域协同应用的信息化管理平台。全面推动交通运输行政审批和公共服务事项网上全流程一站式办理,面向社会提供基于移动互联网的一站式查询服务。加强安全应急管理 with 日常各类业务管理各环节的信息相互融合,推动实现安全应急全流程闭环管理。推进不同运输方式运行信息的汇聚应用,逐步实现跨业务的综合交通运输协调管理。加快交通运输行政执法对象要素信息在线化、执法案件电子化、执法作业流程透明化、执法

业务协同网络化进程,实现违法行为的综合巡视和自动甄别。

强化交通发展智能化基础设施建设。打造泛在的交通运输物联网,强化全面覆盖基础设施风险状况、运行状态、移动装置走行情况、运行组织调度信息的数据采集系统建设。推进云计算与大数据应用,建立交通运输数据资源开放共享机制,完善交通运输数据资源交换共享标准,促进交通运输领域信息资源高度集成共享和综合开发利用,优先推动交通运输基础要素、民生保障服务等数据向社会开放共享。保障交通网络信息安全,建设完善交通行业通信网络、数据资源和信息系统的安全防护体系,加强大数据环境下防攻击、防泄露、防窃取的网络安全监测预警和应急处置能力建设。

(二)加强安全保障体系建设。

强化安全生产管理。切实落实企业安全生产主体责任,健全完善安全生产规章制度。以保障高铁和旅客列车安全、危险品运输安全及运输高峰期、恶劣气象条件下的安全保障为重点,加强铁路安全监管。加强新开通道路、道路危货运输、长途班线客运、城市公共交通等重点领域的安全监管。推进水上安全监管规范化建设,加快建设现代化水上交通安全监管体系。完善现代空管系统,加大机场空管和安防设备投入,加强对新开航、高流量、高增速机场,不停航施工机场、高原机场的安全监管。实施寄递渠道安全监管“绿盾”工程,强化寄递渠道的安全防范工作。加强施工安全风险评估、防控和监管,完善工程质量安全监督体系。

完善监测监控体系。加强对民航飞机、铁路机车、“两客一危”车辆、“四客一危”船舶、执法车船、公交车的联网监测。推进航空通信、导航、监视系统及气象装备建设,提高机场终端监视探测能力。完善高速铁路、城际铁路和重要干线的路基沉降及轨道变形监测系统,强化铁路综合视频监控系统、计算机连锁系统、编组站综合自动化系统及牵引供电综合监控系统建设。推进交通基础设施运行监测设备与交通基础设施工程同步建设,加强对公路网重要路段、客货运输枢纽、重点水域、邮件快件处理场所、重要工点的监测监控。

加强交通运输应急体系建设。推动建立政府、企业、社会共同参与、协同配合的应急救援机制,构建统筹各种运输方式的综合交通运输应急指挥平台,完善应急预案、应急预警体系。加快建设四川省国家区域性公路交通应急装备物资储备中心。推进航道船舶自动识别系统(AIS)基站、海事工作码头、应急救援基地、溢油设备仓库建设。构建民航应急救援综合信息管理系统,在有条件的扇区推进民航雷达管制间隔进一步与国际标准接轨。加强直升机救援机队、公路应急抢险队伍、海事监管救助队伍建设,积极开展应急救援培训和演练,确保突发事件发生时快速响应。

(三)增强行业现代化治理能力。

深化综合交通运输体制机制改革。认真落实国家关于综合交通运输体制机制改革的总体部署,研究制定综合交通运输体制改革方案,稳步推进有利于综合交通运输建设的各项改革。健全完

善综合交通运输协调机制,按照权责一致的原则,进一步理顺各运输方式管理部门之间的职责关系,推动形成管理高效、运行顺畅的综合交通运输管理新格局。

加快推进交通运输法治建设。完善综合交通运输法律法规体系,探索建立综合交通运输法律体系框架。推进《四川省农村公路条例》《成都市城市轨道交通管理条例》《四川省出租汽车客运管理办法》等地方性法律法规的制修订工作。推进交通运输综合行政执法改革,研究探索交通运输新业态新领域监管政策和模式。健全依法决策机制,积极推行交通运输部门法律顾问制度,着力提高交通运输依法决策能力。

创新交通运输投融资模式。按照中央财税体制改革和事权划分有关精神,进一步完善“政府主导、分级负责”的投融资管理体制,落实各级政府在交通建设、养护、管理中的主体责任。进一步完善“多元筹资、规范高效”的投融资体制,加快推进投融资体制改革、完善投融资模式,积极推广 PPP 模式,鼓励社会资本参与交通建设。积极完善预算绩效管理体系,强化项目管理和成本控制,防控债务风险。

完善现代运输市场体系。完善交通运输市场规则,建立公平开放、统一透明的交通运输市场,完善市场准入制度,全面清理交通运输领域妨碍统一市场和公平竞争的规定和做法。完善交通运输价格形成机制,逐步放开竞争性环节价格,提高定价透明度。完善交通运输市场信用体系,建立健全交通运输市场主体和从业人

员“黑名单”制度。推进与公安、工商、税务、金融、安全监管等部门信用系统的有效对接和信息共享。

六、促进交通绿色发展

（一）强化交通节能减排。

促进结构性减排。科学配置交通运输资源，鼓励发展铁路、水运、城市公共交通等大容量、集约化运输方式，优化发展航空、公路等运输方式。提高能源利用效率，有效降低单位运输量的能源消耗和污染排放强度。

推动低碳交通方式普及应用。加快老旧机动车和运输船舶淘汰更新，推进节能环保型和新能源运输设施设备应用。加快城市人口集聚区、商业中心区、重要枢纽场站、停车场、高速公路服务区的新能源汽车充电设施建设。继续推进新能源运输工具在城乡公交、出租车、城市配送等领域规模化应用。加大资源配置向低碳绿色交通方式倾斜，完善城市步行、自行车和公共交通等绿色出行服务系统。

推广节能新技术应用。加强新技术、新工艺、新装备的研发，提高节能环保型车船、铁路机车车辆、民用航空器、港站节能环保技术和工艺的应用水平，推进港口、机场地面车辆“油改电”节能改造，推进高原机场太阳能改造。推动交通基础设施建设节能降耗，鼓励标准化设计及工厂化预制。

强化节能管理。加快建立健全交通运输节能减排的制度体系和标准体系，健全交通运输节能减排监督考核机制，引导交通运输

企业提高节能减排能力。探索建立重点区域交通运输温室气体与大气污染物排放协同联控机制,强化交通运输能效管理能力。

(二)加强生态环境保护。

加强全过程全周期生态保护。将生态保护理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护的全过程。积极倡导生态选线、生态环保设计,减少对自然保护区、风景名胜区、湿地公园、森林公园等生态敏感区域的影响。利用生态工程技术,降低交通设施对生态环境的影响,严格落实生态保护和水土保持措施。提升交通基础设施景观服务功能,鼓励开展生态修复。

强化污染防治及环境监测。完善交通源污染控制和污染物处理制度。采取综合措施,有效防治铁路沿线噪声、振动,减缓大型机场飞机发动机噪声影响。推进港口岸电工程改造,鼓励节能环保型船舶建设和既有船舶实施污水储存处置设施改造。推进运输枢纽、高速公路服务区污水治理和循环利用。推进省级交通环境信息平台建设,提高监测、统计、分析能力。加强交通建设和运营全过程环境影响动态监测,推进高速公路、长江干线航道等重点环境监测对象在线监测点建设。

(三)推进资源节约集约利用。

节约集约利用交通资源。统筹规划布局线路和枢纽设施,应用先进工程技术,集约利用土地、线位、桥位、岸线等资源,提高综合利用水平。加强空域精细化管理,提高空域资源配置效率。

加强资源综合循环利用。积极推动废旧路面、沥青等材料再

生综合利用,钢材、水泥等主要建材的循环利用,以及废旧钢轨、老旧车船的翻新利用。扩大粉煤灰、煤矸石、矿渣等工业废料和疏浚土、建筑垃圾的无害化处理和在交通工程建设中的循环利用。加强交通生产、生活污水循环利用。推进资源循环利用试点工程建设。

七、保障措施

(一)加强组织领导。

建立由政府领导、各相关部门分工协作的综合交通运输统筹发展机制,完善工作沟通、前期工作协调和项目推进的机制,加强沟通配合,形成发展合力,为规划实施创造有利条件。财政、国土资源、环境保护、水利等部门要协同推进交通项目前期工作,切实保障交通建设用地,制定和完善相关配套政策措施,确保全省综合交通运输发展的重大项目、重大工程顺利实施。加快推进中远期特别重大项目的前期工作,强化项目储备。明确各级政府和部门的主体责任,紧密结合发展实际,细化落实规划确定的主要目标和重要任务。加强与城镇、土地等相关发展规划的衔接,强化对铁路、公路、水运、民航、邮政等专项规划和五大经济区综合交通运输发展规划的指导作用,促进各类规划间的互动衔接。加强不同运输方式的枢纽设施在建设时序、空间布局、等级能力上的协调和衔接。建立健全规划实施情况评估制度,加强规划实施情况动态监测,及时发现并解决规划实施中出现的问题。

(二)强化资金保障。

加强交通公益性项目建设的资金保障力度,积极争取中央车购税资金、中央一般财政预算资金、扶贫开发资金和中央专项建设基金。继续用好省内已经出台的交通建设投融资政策,积极争取省财政资金、地方政府债券等资金用于交通建设。加快推进省级交通投资基金建立工作。鼓励通过企业债券,争取国开行、农发行等政策性银行贷款等方式进行融资。落实市、县政府事权和支出责任,加大对交通建设的投资力度。出台有利政策,吸引社会资本参与交通基础设施的投资和运营。继续加快推动 PPP 模式在交通运输领域的应用。

(三)强化科技支撑。

以技术进步推进综合交通运输体系完善,加快综合交通运输信息化、智能化步伐,构建综合交通运输信息服务与决策平台,形成体系完善、结构合理、宽带传输、互联互通、覆盖全省的综合交通运输信息网络系统。积极采用和推广智能交通技术,全面提升综合交通运输管理水平。推进行业科研创新平台建设,推动在综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通等领域取得一批国内领先、实用性强的自主创新成果,强化关键共性技术的工程化、产业化应用。围绕国家综合交通运输标准体系的构建,加强标准体系顶层设计和统筹管理,推动各种运输方式标准的协调衔接。推进基础设施建养、运输服务、信息化等重点领域地方标准的制修订工作。依托交通运输“走出去”,带动装备、技术和运营服务等标准的国际化。

（四）夯实人才队伍基础。

加快综合交通运输体系发展的人才队伍建设，着力培养优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才。进一步完善人才使用、激励、交流机制。推进交通运输行业教育培训的基础条件和软硬件环境建设。强化贫困地区、民族地区的人才保障。强化行业服务意识，提升从业人员的专业化、职业化素养。加强执法队伍正规化、专业化、规范化、标准化建设。

信息公开选项：主动公开

抄送：省委办公厅，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省纪委机关，省法院，省检察院，西部战区，省军区。

四川省人民政府办公厅

2017 年 4 月 6 日印发

