

巴南府发〔2026〕12号

重庆市巴南区人民政府
关于印发《重庆市巴南区综合交通运输发展
“十五五”规划（2026—2030年）》的通知

各镇人民政府、街道办事处，区政府各部门，区属国有公司，有关单位：

现将《重庆市巴南区综合交通运输发展“十五五”规划（2026—2030年）》印发给你们，请认真贯彻执行。

重庆市巴南区人民政府

2026年8月14日

（本文有删减）

重庆市巴南区综合交通运输发展“十五五” 规划（2026—2030 年）

“十五五”时期，全区现代化综合交通运输体系发展将进入积厚成势、率先突破、整体跃升的关键阶段。为加快建设现代化综合交通运输体系，根据《重庆市巴南区国民经济和社会发展的第十五个五年规划纲要》和《重庆市“十五五”现代综合交通运输体系和物流发展规划（2026—2030 年）》，制定本规划。

一、总体要求

全面贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入落实习近平总书记视察重庆重要讲话重要指示精神，聚焦做实“两大定位”、发挥“三个作用”，坚持战略引领、人民满意、系统集成、数智赋能、绿色安全、深化改革的原则，以推动高质量发展为主题，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以“1575”全区核心发展思路为导向，构建安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的可持续现代化综合交通运输体系，建成重庆南向开放综合交通枢纽，有力支撑构建“五城三片”和五个千亿级产业集群，奋力打造中心城区重要增长极和新的动力源，在巴南现代化建设中奋力当好开路先锋。

到 2030 年，围绕“12358”战略架构，坚持“一网四化”导向，突出“五个转向”，建设现代化综合交通运输体系，建成“高铁双通道贯通、高速公路全域畅达、黄金水道高标提质、低空设

施分级覆盖、普通公路织密成网、路网运行高效智能”的现代化综合立体交通网络，支撑实现“1小时都市圈通勤、2小时市域畅行、3小时周边省会城市畅达、6小时北上广通达”交通圈，有力支撑巴南区社会经济发展。具体目标如下：

——综合立体交通网取得新突破。到2030年，对外通道全面畅通，高速铁路运营里程达62公里，高速公路里程达242公里，全面融入2小时重庆。“五城三片”骨架交通网络持续夯实，高快速路网连通水平大幅提升。普通公路网络提质增效，支撑农业产业、乡村旅游发展取得新进展。

——枢纽一体化融合取得新突破。到2030年，商贸物流枢纽能级提升，南彭铁路站物流配套设施不断完善，佛耳岩港口年通过能力达到370万吨，中心城区南向非收费物流通道加快建设，重庆公路物流基地、南彭铁路站、佛耳岩码头三港融合，推动巴南全面融入西部陆海新通道。

——高品质运输服务取得新突破。到2030年，基本建成“人享其行”客运体系，建成综合客运枢纽、公交场站，轨道线网填补空白区域、公交线路持续优化，实现车辆进场率达85%，全面融入“1小时通勤”都市圈。基本建成“物畅其流”货运体系，多式联运体系基本成型，铁路水路货运周转量占比持续提升。争创“四好农村路”与城乡交通运输一体化全国示范县。

——数智化升级取得新突破。到2030年，基本建成数字赋能变革体系，新增一批多功能交调站、交通非现场执法、健康监测系统等新一代设施监测设备，推动两客一危及重货北斗监控率

100%，全量承接市级交通数字重点应用，“人工智能+交通运输”应用场景不断推进。

——绿色化转型取得新突破。到 2030 年，基本实现交通运输领域碳达峰，西部陆海新通道氢走廊建设推进，重庆公路物流基地零碳枢纽加快建设。

——安全化提升取得新突破。到 2030 年，公路技术状态稳定在较高水平，普通国道 MQI 优良路率达 95%以上，普通省道 MQI 优良路率达 90%以上，农村公路优良中等路率 95%以上，国省道一、二类桥梁比例达 98%以上。

表 1 巴南区“十五五”综合交通运输发展指标

类别	具体指标	2025 年	2030 年	备注
立体网络	铁路运营里程（公里）	69	95	预期性
	高速铁路建设里程（公里）	26	55	预期性
	高速公路通车里程（公里）	237	242	预期性
	五千吨级航道里程（公里）	27.5	56	预期性
	城市道路累计建成里程（公里）	657	756	预期性
	城市道路路网密度（公里/平方公里）	6.6	7.4	预期性
	山城步道建成里程（公里）	51.25	60	预期性
	低空起降设施数量（个）	15	103	预期性
	港口货物吞吐能力（万吨）	300	460	预期性
一体融合	铁路水运货物周转量占比（%）	2.79	5	预期性
	客货邮融合线路数量（条）	10	20	预期性
数智升级	承接市级数字化重点应用	4	6	预期性
	两客一危及重货北斗监控率（%）	95	100	预期性
	普通公路多功能交调站占比（%）	10	40	预期性
绿色转型	船舶运力（万吨）	6.7	13	预期性
	公交车电动化占比（%）	64	70	预期性
	新能源清洁能源船舶数量占比（%）	11.7	35	预期性

类别	具体指标	2025 年	2030 年	备注
	港口岸电设备	—	100	预期性
	同城快递使用可循环包装比例（%）	10	21	预期性
	单位运输周转量二氧化碳排放降低（%）	—	〔6〕	约束性
安全 提升	综合立体交通网安全设施完好（%）	—	95	约束性
	国省干线公路沿线存量一二级自然灾害风险点处治率（%）	—	100	约束性
	重点风险路段和桥梁监测预警设施覆盖率（%）	—	100	约束性
	道路运输较大及以上等级行车事故万车死亡人数下降率（%）	—	〔10〕	约束性
	普通国道 MQI 优良路率（%）	94.1	95	预期性
	普通省道 MQI 优良路率（%）	88.7	90	预期性
	国省道一、二类桥梁比例（%）	96.1	98	预期性
	农村公路优良中等路率（%）	93.2	95	预期性
人享 其行	公交车辆进场率（%）	60	85	预期性
	城市轨道交通占公共交通客运分担率（%）	57	60	预期性
	公交轨道 50 米接驳率（%）	86	90	预期性
物畅 其流	社会物流总费用与 GDP 比率（%）	13.3	13	约束性
	建有村级寄递物流综合服务站的建制村比例（%）	32.8	95	预期性
	低空常态化物流运输线路（条）	5	10	预期性
	邮政行业寄递业务量（亿件）	2.3	3.0	预期性

备注：“〔〕”表示累计值。

展望到 2035 年，基本建成“人享其行、物畅其流”的现代化高质量综合立体交通体系，高水平支撑巴南区打造中心城区重要增长极和新的动力源。

二、重点任务

（一）聚焦开放引领，做强商贸服务型国家物流枢纽

立足重庆南向开放综合交通枢纽定位，加快畅通对外开放大

通道，做强商贸服务型国家物流枢纽，强化枢纽集疏运建设，建设西部陆海新通道重要承载地，主动融入全球化高层次的内陆开放枢纽体系。

1.健全多元化国际开放通道体系

深度融入西部陆海新通道。持续强化中线通道能力。加快渝贵高铁开工建设，进一步释放南向川黔铁路货运能力；谋划论证枢纽东环线南彭站—川黔铁路联络线，畅通东盟班列南彭站始发直达东南亚、南亚通道；积极探索枢纽东环线—广涪柳铁路联络线，进一步拓展南向铁路通道；加快推进重庆至赤水至叙永高速公路建成投用，适时开展渝黔高速公路巴南段原路加宽前期研究工作，进一步强化南向高速公路通道能力。加快开辟西线通道，协调推进都市圈货运铁路永川至江津段前期论证工作，通过衔接成渝铁路、隆黄铁路推动巴南融入西部陆海新通道西线通道。

积极融入长江经济带。抢抓川渝两地提速共建长江上游航运中心契机，积极融入长江经济带，发挥连接西南西北、沟通东盟的桥梁纽带作用。积极配合国家三峡水运新通道建设，切实提升长江上游航运通行能力。持续深化长江干线重庆至宜宾段“三升一”航道整治前期工作，突破长江水运“肠梗阻”，畅通巴南东向、西向长江黄金水道。推动佛耳岩、麻柳等作业区深度参与，深度参与“千里轻舟”水运发展行动。

2.打造商贸服务型国家物流枢纽

高能级建设商贸服务型国家物流枢纽。提升国际公路物流枢纽开放功能，统筹布局国际集散分拨中心、中转集拼中心、大宗

商品储运基地，增强国家冷链骨干基地功能，提升面向东盟地区的辐射能级。强化南彭铁路站货运功能。加快推进南彭站铁路货运中心物流仓储及配套设施建设项目，提速建设公铁转运货运场站，增加铁路口岸功能，建设中欧班列（重庆）南向集结中心，深度对接全市集装箱共享调拨，拓展东盟班列、渝新欧班列覆盖范围。提升公路港运营效率。升级迭代重庆公路物流基地智慧化管理水平，加快建设智慧公路港大数据平台，构建“大数据+商贸物流+配套服务”协同运营模式，提升公路港辐射能力。健全现代水路货运体系。推进建设麻柳作业区东琪通用码头工程，启动麻柳作业区二期前期研究，提升对中心城区南部及周边的服务辐射能力。

高标准建设高铁快运试点示范基地。积极争取在南彭站建设重庆高铁快运基地，基于重庆公路物流基地入驻龙头快递企业，依托枢纽东环线串联重庆江北机场快件集散中心，开展快件集散陆空联运试点示范工程，为承接周边主要省市，辐射渝东新城、渝东北三峡库区、渝东南武陵山区快件集散提供支撑保障。依托九龙坡至重庆东站直通线探索开行直达东盟的国际快件列车，进一步加强与南亚、东南亚地区的贸易往来，强化南彭综合交通枢纽南向门户枢纽地位。

3.推进物流枢纽一体化融合

推动三港深度联动融合。加快推进南彭铁路站周边配套道路建设，推进东盟贸易国际走廊与中欧班列的无缝衔接，拓展与中亚、欧洲的通道建设。积极推动云篆山隧道项目，力争“十五五”

时期启动，强化佛耳岩港口与重庆公路物流基地、南彭铁路站无缝衔接，推进东盟贸易国际走廊与长江黄金水道相连接，融入通江达海长江水运网络。强化港口码头与周边路网充分衔接，研究推进麻柳作业区疏港大道项目前期工作，打通水陆联运通道，提升多式联运整体效能。

打通南向物流通道走廊。推动中心城区至綦江非收费物流通道“十五五”时期开工建设，有效串联沿线产业园区、物流园区以及重要交通节点；配合推进中心城区至南川非收费物流通道建设，在姜家镇附近增设互通与规划的第二绕城高速衔接，完善接龙片区快速通道。加快推进巴南区与江津区快速通道建设，谋划江津区南区大道接巴南区尚文大道、渝南大道等一批主干路及快速通道项目，进一步强化综合物流枢纽间联动。

专栏 1：“十五五” 做强商贸服务型国家物流枢纽重点项目
1.铁路：协调推进枢纽西环线、都市圈货运铁路永川至江津段前期工作；谋划论证枢纽东环线—川黔铁路联络线、枢纽东环线南彭站—广涪柳铁路联络线。
2.高速公路：建成重庆至赤水至叙永高速公路；适时开展渝黔高速公路巴南段原路加宽前期研究。
3.航道：配合国家启动三峡水运新通道建设、长江干线重庆至宜宾段“三升一” 航道整治等工程。
4.交通枢纽：推动建设南彭站铁路货运中心物流仓储及配套设施项目工程，搭建智慧公路港大数据平台；推动建设麻柳作业区东琪通用码头；推动麻柳作业区二期工程前期研究；推进建设高铁快运试点示范基地。
5.集疏运：推动中心城区至綦江非收费物流通道建设，启动云篆山隧道前期工作，推进麻柳作业区疏港大道项目前期研究工作，启动江津南区

大道接巴南区尚文大道、渝南大道以及中心城区到南川非收费物流通道前期工作。

（二）聚焦区域互联，打造现代化综合立体交通网络

以支撑全面建成市域“2小时重庆”交通圈为导向，加快推进高铁、高速公路等快速网络建设，构建现代化高质量综合立体交通网，支撑优化城市空间发展格局、建设国家城乡融合发展试验区、深度融入巴蜀文化旅游走廊。

1. 支撑构建市域“2小时”畅行网

全面融入全国高铁网络。积极推动九龙坡至重庆东站枢纽直通线，力争“十五五”开工建设，推动巴南积极融入成渝地区双城经济圈，进一步强化与东盟地区紧密联系。加快建成渝万高铁，推动巴南早日全面融入国家高铁网络，强化巴南与周边城市高铁联系。

持续完善高速公路网络。加快推动 G5001 绕城高速公路改扩建（东段）建设，持续提升绕城高速巴南段通行能力；加快推进 G4223 武汉至重庆高速公路涪陵至长寿至巴南段前期工作，力争“十五五”建成通车。积极推进第二绕城高速公路江津刁家至巴南双河口前期研究工作，探索线位走向途经石滩镇并布设下地互通，打通石滩镇快速上高速的便捷通道，提升区域交通可达性与产业发展支撑能力。适时开展南岸迎龙至涪陵梓里等高速公路论证前期工作，加密完善区域高速公路网。

构建分级低空设施网络。布局 5 处大型起降设施网络。建设飞行营地满足低空航空器研发、试飞、制造与 6S 服务等全产业

链需求，同步支撑飞行培训、空中观光、低空运动等场景需求。布局 37 处中型起降设施网络。建设 19 处直升机起降场、14 处无人机垂直起降场和 4 处飞行运动体验基地，用于应急救援、飞行运动体验等场景。布局一批小型起降设施网络。实施 9 处长江巡检无人机机巢、9 处森林巡检无人机机巢、16 处城市治理无人机机巢、6 处消防巡检无人机机巢和 21 处物流无人机起降场，满足低空载货运输、公共服务、生产作业等场景发展需求。

2.支撑贯通“1 小时”都市通勤网

打造“轨道上的都市圈”。加快推进市（域）郊铁路建设，审慎推动綦江线 C5 市域铁路、南川线 C6 市域铁路等前期工作，扩大域内铁路网络覆盖范围。依托枢纽东环线、渝厦高铁等，力争合理增加列车编组、缩短发车间隔，便捷服务南彭站、高铁巴南站周边镇街居民出行。加快推进轨道网络建设与延伸。推进轨道 24 号线、27 号线建设，逐步延伸至重庆国际生物城、中心镇东温泉镇等区域，提升东部槽谷轨道交通服务水平；推动轨道 10 号线南延至李家沱片区，3 号线南延至职教城片区，开展轨道 8 号线、12 号线、20 号线、28 号线前期研究，完善中部槽谷轨道网络；争取规划建设城轨快线，同步强化滨江人文城、国际生物城、环樵坪山数智城与重庆东站轨道联动。

推动城市内外道路贯通畅联。“十五五”期，新增城市道路 99 公里，路网总里程达到 756 公里。持续推进城市道路建设，加快推进南湖大道、云篆山隧道、茶园至木洞连接道等项目建设和前期工作；推进鱼洞长江大桥南桥头立交等项目建设，根据需

求及开发时序依次建设高职城片区道路。强化进出城快速道路衔接。提速建设黄桷坪长江大桥、鹿角隧道及东延伸段、新燕尾山隧道等重点项目，加快建成渝黔复线连接道、茶惠大道等关键节点工程，早日全面贯通全市七横线、八横线等快速通道。强化普通省道与城市道路的衔接。抢抓全市普通省道修编契机，优化 S103、S104、S533 等 3 条线路，将 S103 起点调整至南彭，S104 起点移至圣灯山场镇、S533 整段予以调减。

3.提质“五城三片”城乡融合路网

持续推动干线公路疏堵提质。实施低等级路段改造工程。以普通国省道四级公路为重点，规划实施 G210 中心城区至綦江界段非收费物流通道、S104 圣灯山镇至綦江界段等新建、升级改造工程，提升区域路网通行条件、防灾抗灾能力。推动干线公路关键节点升级。积极推进 G210 南涪路长冲隧道段加宽等项目前期研究工作，缓解巴南东部片区、国际生物城至重庆东站交通压力。实施干线公路提质工程。重点推进 G348 木洞至麻柳、G210 南彭至界石等路面改造工程，全面优化干线公路通行质量。

加速完善集疏运连接线。强化高速公路对镇街的支撑，推动实施升龙路、为民路、桥盘路等连接线项目，打通石滩镇上高速“最后一公里”瓶颈，全面实现乡镇 15 分钟通达高速公路。打通交通枢纽“最后一公里”，规划实施渝厦高铁巴南站连接道、南彭站北中连接道、碾石路等关键项目，实现高速与区域主干路网的快速无缝衔接。

开展新一轮农村公路提升行动。探索农村公路片区化组团式

发展模式，进一步推动镇街及主要经济节点对外通道建设，畅通区域“微循环”，有序推进“一镇一环（线）”美丽农村路建设。提升农村公路服务品质。持续推进老旧县乡道改造、过窄路面拓宽改造及错车道工程，加快低等级公路提质发展，提升通行能力和安全服务水平。结合慢行交通需求，深入推进“四好农村路”联网公路建设，扩大农村公路覆盖广度。全区统筹实施新改建“四好农村路”1000公里，力争打造1—2条全国“最美农村路”，构建层级清晰、干支衔接、覆盖全域、安全便捷的现代化农村公路网。

专栏 2：“十五五” 打造现代化综合立体交通网络重点项目
1.铁路：建成渝万高铁；力争开工九龙坡至重庆东站直通线、渝贵高铁。 2.高速公路：加快推动 G5001 绕城高速公路改扩建（东段）、G4223 武汉至重庆高速公路涪陵至长寿至巴南段建设；积极推进第二绕城高速公路江津刁家至巴南双河口、南岸迎龙至涪陵梓里等高速公路论证前期工作。 3.低空设施：开工建设“5+37+61”的低空设施网络。 4.城市交通：审慎推进綦江线 C5、南川线 C6；建成樵坪山隧道、新燕尾山隧道、鹿角隧道、鹿角隧道东延伸段、鱼洞长江大桥南桥头立交、黄桷坪长江大桥、李家沱复线桥南引道工程；推进佛耳岩长江大桥、云篆山隧道前期工作。 5.普通国省道：推动实施 G210 中心城区至綦江界段非收费物流通道、S104 圣灯山至綦江界段、G348 木洞至麻柳、G210 南彭至界石、S102 惠民至二圣、S103 接龙至石滩、S207 木洞至二圣、S207 麻柳至双河、S532 双河口至丰盛、S534 安澜至綦江界以及 S207 东泉至接龙等干线公路路面改造项目。积极推进 G348 一品至百节扩宽改造工程、G210 费家坝至南彭派出所段、G210 南彭场镇段、S207 接龙至綦江界段、S102 丰

专栏 2：“十五五” 打造现代化综合立体交通网络重点项目

盛至鹅公堡段等升级改造前期研究工作。

6.重要连接道：推动实施升龙路、为民路、渝厦高铁巴南站连接道、南彭站北中连接道、桥盘路、碾石路（芦沟-石龙）等改建工程。实施麻天路、双清路、百川路等路面改造项目。

7.农村公路：推动实施毗邻镇街、村庄联网项目 1000 公里，力争打造 1—2 条全国“最美农村路”。

（三）聚焦以人为本，构建高品质人享其行客运体系

以客运服务提质增效为主线，高标准打造立体客运站体系、高品质打造便捷客运网体系、提升交通与旅游深度融合发展水平，持续提升旅客运输服务能级，不断满足人民对美好生活的向往需求。

1.高标准打造立体客运站体系

加快建设综合客运枢纽。高标准建设南彭综合客运枢纽。力争引入九龙坡至重庆东站直通线、市域铁路綦江 C5 线、城轨快线 28 号线至南彭铁路站，完善城市道路、常规公交、低空起降等配套设施，打造综合立体无缝衔接枢纽体系。推进渝厦高铁巴南站站前枢纽建设，探索配套常规公交、低空起降等设施，强化渝厦高铁巴南站对周边镇街、园区的辐射能力。

持续完善公交站场体系。围绕公交车停靠、调度、维修及能源补给停保场的运营需求，结合规划用地性质及轨道站点空间布局，加快推进环樵坪山产城融合区域、职教城、李家沱等区域公交场站建设，提升公交运营效率及服务品质。推动公交轨道一体化，拓展优化“轨道+公交”便捷通勤系统，围绕轨道线站点周

边布局小型公交首末站场，因地制宜建设无缝衔接慢行接驳网络。

2. 高品质打造便捷客运网体系

持续优化常规公交线路。提高城乡公交覆盖密度，夯实 15 分钟高品质生活服务圈。优化完善公交线路，推动车型小型化、班次响应化、社区公交微循环化，覆盖常住人口超 5000 人的社区。推动无障碍公交全覆盖，站台适老化改造，打造 30 分钟老年友好出行圈。在铁路、长途汽车站及轨道交通换乘站设置新市民“一站式”交通服务站，因地制宜规划建设与之无缝衔接的步行与自行车接驳网络。通过公众参与渠道，形成“规划—实施—反馈—优化”良性循环，定期评估新增、调整公交线路。

加快推进道路客运转型。持续创新定制化、小型化、多元化道路客运服务模式，促进道路客运行业转型升级。促进“交旅融合”“客货邮”等产业融合发展，探索“农村客运+物流+邮政+电商”的可持续商业模式，创新道路客运服务模式。联动重庆东站枢纽，规划建设公交快线，适时开行毗邻地区跨区城际公交。

3. 实施交通旅游品质提升行动

加快建设旅游路产业路。依托天坪山、羊鹿山、丰盛古镇等重点景区，推进东温泉—丰盛古镇东部生态人文旅游环线、自由—红炉—金田都市近郊城区都市近郊旅游环线公路、天坪山中部乡村旅游示范线公路提质升级，推动实施丰盛古镇至丰盛互通、麻柳嘴镇店子头至南坪坝岛大桥道路、桥盘路、干百路环樵坪山旅游公路等项目改造，推动旅游景区“快进”网络提质升级。

加快完善旅游配套设施。推进木洞、东温泉、接龙等 3 个片区旅游集散中心建设，打造“站运游一体化”旅游集散体系。优化木洞等公路客运站长途功能，增加公交、出租、旅游集散等综合功能，按照城乡公交一体化要求实施改造。围绕旅游景区规划实施一批风景大道、步游道、骑行廊道等涉旅基础设施，依托文旅项目，打造“交通+演艺赛事”“四好农村路+低空经济”周末度假应用场景。

持续提高旅游客运品质。依托高铁巴南站建设重庆中心城区高铁旅游“第一站”“首节点”，开发“高铁+”巴南旅游主题产品。充分发掘丰盛古镇、东温泉、云篆山等旅游资源，打造重要枢纽与景区直连“景区直通车”，推进域内交旅融合发展以及传统客运的转型升级。推动融汇西流沱客运码头、木洞客运码头提档升级前期研究，主动对接三峡游轮停靠需求，争取纳入三峡游轮停靠点布局；谋划布局西流沱客运码头，有序推动梅家梁、水子坝、李家沱等码头向客运旅游功能转型，优化完善水陆换乘接驳系统；研究开通朝天门至李家沱、水子坝、梅家梁的水上观光旅游航线，适时开行朝天门—广阳岛—桃花岛水上旅游环线。

专栏 3：“十五五”构建高品质人享其行客运体系重点项目
1.客运场站。客运枢纽：推进渝厦高铁巴南站站前枢纽建设；旅游集散中心：建设木洞、东温泉、接龙等 3 个片区级旅游集散中心；公交场站：建设职教城公交枢纽站、李家沱三角岗公交场、界石贾平公交维保场、界石后子冲公交站、国际生物城公交枢纽站。
2.客运线路。公交线路：优化调整公交线路，打造重庆东站与巴南核心区公交快线；强化轨道与公交衔接：推进新建鹿角北、况家塘等轨道站

专栏 3：“十五五”构建高品质人享其行客运体系重点项目

点与公交线路的衔接；旅游公交：发掘巴南区丰盛古镇、东温泉、南温泉、云篆山、圣灯山等旅游资源，开通枢纽节点至景区的公交线路。

3.交旅融合。实施丰盛古镇至丰盛互通、麻柳嘴镇店子头至南坪坝岛大桥道路等改造工程；推进东温泉、丰盛古镇等旅游环线提质升级；实施白象山连接道、桥盘路、干百路等改造工程项目。积极推进东温泉互通至东泉场镇、碑二路、惠天路等改建工程前期工作。推动融汇西流沱客运码头、木洞客运码头前期研究。

（四）聚焦提质增效，构建高质量物畅其流货运体系

围绕建设西部陆海新通道重要承载地、服务全市打造内陆开放国际合作引领区，全方位提升现代物流业发展能级，推动物流与供应链产业链深度融合，促进交通和物流降本提质增效，引领带动“1246”现代制造业集群体系优化升级。

1.提质扩能国际物流通道

提升跨境公路班车功能。积极争取重庆公路物流基地公路口岸功能延伸，打造商贸服务型国家物流枢纽分拨中心。巩固扩大跨境公路班车线路，深化中国—东盟跨境公路班车物流联盟合作。加强大湄公河次区域行车许可证作用，开辟 TIR 国际公路冷链运输线路，拓展在中东、欧洲的跨境运输业务。开设农产品跨境冷链专车，加密直发直达路线。

拓展国际班列覆盖范围。进一步拓展南彭站货运功能和提升铁路运输服务水平，推动铁路物流中心与巴南区生产制造企业深度对接，挖潜适铁运输货物。积极携手陆海通道公司开行中老泰、中越国际联运班列，力争实现班列常态化，推动汽车摩托车、新

型显示等产品运输至东南亚等国家。

探索推动国际道路规则。在全国范围内推广跨境公路班车模式，探索建立面向东盟的陆路贸易规则，推动重点企业运用跨境公路陆上贸易规则开展业务，推动跨境公路班车术语研究成果转化为地方性、全国性实践标准，提高国际道路运输便利化水平。

2. 共建“千里轻舟”联运体系

拓展干线航线网络。强化佛耳岩码头与果园、新田、龙头、珞璜等四大战略性枢纽港业务衔接，加密开行佛耳岩至上海、江苏的直达航线，拓展至泸州、宜宾、水富等港口的水水中转航线，以及连通南充、广安等港口的干支直达航线。加快融入三峡坝上多式联运体系。主动衔接江津—万州、永川—巫山等“千里轻舟”货运班轮航线，推进佛耳岩港与重庆公路物流基地以及珞璜、小南垭等货运枢纽设施联通，提高货物集聚与分拨效率。

构建三港多式联运体系。构建公路港—南彭站—佛耳岩港公铁水多式联运体系，积极推动周边产业中长距离的大宗货物和集装箱公转铁、公转水和铁水联运。推动多式联运“一单制”“一箱制”发展，积极争取在南彭布局集装箱还箱点，加快集装箱循环共用“一箱制”发展。引导重庆物流集团、铁路物流中心、物流基地公司等运营企业间建立共建机制，构建大客户联动机制和供应链物流解决方案，推动公路港、铁路港和水运港的物流信息融合，实现资源共享、信息共享、利益共享。

3. 大力发展城乡共配物流

推动城市货运集约高效发展。依托东盟国际食品产业园等特

色专业市场集群和重庆公路物流基地等物流枢纽，构建干支衔接的城市运输体系，发展共同配送、集中配送等集约化配送模式，推动铁路货运站场融入城市物流体系，研究南彭铁路站与城市配送体系的运输模式，促进城市货运配送各类资源的集约利用。

加快推动“邮运通”服务发展。积极推进龙洲湾枢纽站区级共配中心建设，强化统筹调度和区域辐射能力；充分挖掘界石物流配送中心、花溪园区快递产业园等现有区级共配中心的服务能级。推动全区 14 个既有客运场站加快转型升级为综合运输服务站，优化现有 7 个镇街寄递共配中心服务能力，扩展快递分拣收投、农村电商、政务便民等服务功能。系统整合邮政、快递、农业、商贸、供销等既有服务网点资源，打造“一点多能”的村级综合便民服务站。

4.健全物流支持保障系统

推动产业链供应链一体化融合。服务支撑巴南区现代制造业集群体系，推动物流与新能源汽车、新一代电子信息制造业等主导产业衔接，制定动力电池、储能电池等专业运输及应急保障方案。积极拓展多式联运及多用途船运输，依托重庆公路物流基地、佛耳岩港等枢纽，打造“渝车出海”公水联运示范线路。强化与数智产业园、国际生物城、大江科创城等园区协同联动，推动物流企业为园区企业提供供应商管理库存、循环取货等定制化供应链服务，全方位提升区域产业供应链韧性。

推动物流与商贸业深度融合发展。以重庆公路物流基地国家骨干冷链物流基地、国家示范物流园区、国家电子商务示范基地、

商贸服务型国家物流枢纽为突破口，推动物流企业与商贸、电商企业加强战略合作，支持商贸流通领域物流设施标准化智能化改造，提高流通组织效率，构建“商贸+物流”一体化供应链网络。

培育现代物流综合集成商。积极推动区内公路和水路运输企业拓展延伸服务链条，强化国际货代、网络货运、多式联运等业务，积极向多式联运经营人转变。积极引进国际货代龙头企业、物流全链条服务企业等链主企业，加大多式联运、航空物流、低空物流、快递服务、第四方物流咨询服务等企业的招引力度。持续开展 A 级物流企业梯度培育，新增 2 家 A 级物流企业。培育一批覆盖采购、生产、仓储、分销、配送的物流企业集群。

专栏 4：“十五五”构建高质量物畅其流货运体系重点项目
1. 水路运输网络：加密佛耳岩至上海、江苏的直达航线，拓展佛耳岩至泸州、宜宾、水富等港口的水水中转航线以及至南充、广安、广元等港口的干支直达航线，常态化运行江津-万州、永川-巫山等“千里轻舟”货运班轮航线。 2.多式联运集疏运体系：常态化开行铁水联运产品，建立“三港”运营企业共建机制。 3.城乡新业态物流：实现城市即时配送航线、快递配送航线常态化和规模化、商业化运营；构建 4+21+N 农村物流三级服务体系，实现“邮运通”模式常态化规范运营。 4.物流支撑保障系统：新增 2 家 A 级物流企业，推动区内公路和水路运输企业向国际货代、多式联运经营人转型。

（五）聚焦科技创新，以新质生产力引领交通现代化

坚持把创新作为第一动力，全面推动交通运输数智化升级，推广落地“人工智能+交通运输”场景应用，大力发展低空经济、

路衍经济、枢纽经济，支撑打造现代化交通产业集群，大力发展新质生产力。

1.推动交通运输数智化升级

推进设施设备数字化升级。实施兰海高速巴南段动态开放应急通道、包茂高速巴南站通道自由流、银百高速巴南站不停车称重、绕城高速巴南段智慧隧道、兰海高速巴南段恶劣天气监测以及普通国道 G210 出入口协调等工程，提升路网通行效率及安全韧性。实施重庆公路物流基地、佛耳岩码头等枢纽安全生产智能预警、装备智能调度等工程，推动南彭、惠民及龙洲湾等客运枢纽智能监控、电子信息牌等设备升级。全面升级货运车辆监控终端，实现区内重点营运货运车辆北斗定位终端 100%覆盖。

搭建数字交通大脑平台。构建交通运输数字底座，依托数字重庆一体化智能化公共数据推动区内感知设备应接尽接，积极获取监控视频资源、普通公路交调站调查、高速公路收费站通行等巴南交通运输数据，探索构建一批交通领域高质量数据集，持续强化数据底座支撑能力。搭建数字交通驾驶舱。通过持续丰富 KPI 指标及体征指标体系，推动区内交通运输运行全面监测、异常预警、研判决策、协同调度，实现全域交通运输态势一屏统览、指挥调度一键直达。积极承接“渝路畅行”“渝你同行”等市级应用，依托三级治理中心推动交通运输业务多跨协同。

推动“人工智能+交通运输”应用场景。依托渝湘高速公路复线巴南至彭水段等打造自动驾驶测试开放场景；推广人工智能+公路管养，推动人工智能赋能基础设施运维，推广智能巡检车、

智能巡检无人机，实现病害自动化精准识别、寿命周期预测的智能分析，推动养护模式从“定期养护”向“预测性养护”转变。推广人工智能+出行服务，集成出行信息发布、实时公交查询等实用功能，提升客运服务智慧化、便捷化水平。推广人工智能+货运物流，推动无人驾驶集卡、无人驾驶矿卡、无人车邮路等智能化技术在交通运输领域应用。推广人工智能行业治理，规划超限运输动态监控检测执法系统，探索以 AI 视频分析技术对非法营运、超限超载、危险货物违规运输等行为进行智能识别取证、打击，推进交通运输法治+智治新格局。

2.构建现代化低空经济体系

打造低空产业核心承载区。依托大江科创城、国际生物城等载体，聚焦中小型航空发动机研发制造，形成零部件、子系统至总装的完整制造能力，探索低空专用设施设备制造，做强服务重庆及成渝经济圈的低空配套产业。推广打造低空载货运输引领区。联合企业建设低空智慧物流运营基地，拓展无人机末端配送。打造山区、江岛低空货运“巴南样板”，开通城市配送、乡村投递、应急转运等航线，创新低空物流运输模式。培育低空消费场景示范区。充分发挥巴南区低空运动及教育培训优势，开发空中游览、航空运动、低空赛事、研学体验等消费场景，营造低空飞行文化，打造成渝特色低空消费体验目的地。领航公共服务场景先行区。依托中心城区区位，探索“一网统飞”模式，选取试点区域，建设重庆市具有代表性的低空公共服务场景飞行先行区。

3.推动交通与产业深度融合

推进智能网联汽车提级发展。重点依托大江科创城、巴南数智产业园，大力发展新能源汽车及智能网联汽车、机器人、无人机等，积极引导交通装备制造业智能化升级，推动交通装备制造业延伸服务链条，促进现代装备在交通运输领域应用，强化交通与现代装备制造业的相互支撑。改造提升巴南区国家外贸转型升级基地，推动面向东盟的汽摩配件企业在南彭聚集，通过产业带动面向东盟的公路物流发展。

大力发展路衍经济。依托“7纵9横多联线”交通骨架网络，规划布局“一核一环两带”路衍可持续消费经济带，推动农村路网向“功能融合”方向升级，实现交通运输从“通达到优质”“连接到融合”的跨越式发展。加快落实山城步道“成网”计划，累计建成山城步道不低于60公里。建设路景融合美丽绿色交通廊道，推动普通公路路域环境洁化、绿化、美化。

大力发展枢纽经济。积极推进高铁经济功能区建设，强化域内铁路、公路、轨道枢纽站点的辐射带动作用，推广高铁商务圈、轨道交通TOD等站城一体化发展模式。积极探索推进南彭铁路站、巴南高铁站站城一体化发展，加强站点与商业、居住等城市功能的无缝衔接，打造集一站式出行、商旅、购物、娱乐等服务于一体的交通综合体和高品质生活圈。

专栏 5：“十五五”新质生产力重点项目
1.交通数智化升级。实施兰海高速巴南段动态开放应急通道、包茂高速巴南站通道自由流、银百高速巴南站不停车称重以及普通国道G210出入口协调等工程；实施绕城高速巴南段智慧隧道、兰海高速巴南段恶劣

专栏 5：“十五五”新质生产力重点项目

天气监测以及普通国道 G210 多功能交调站等工程；依托 IRS 平台对接获取巴南交通运输数据，建设交通运输数字化驾驶舱，承接“渝路畅行”“渝你同行”“渝运安”等市级应用。

2.低空经济体系。依托大江科创城着力构建巴南区航空动力及低空智造产业核心承载平台，依托国际生物城跑道资源引进低空航空器整机及配套企业打造产业集聚区，依托重庆首个中小型航空动力研究院和国家级低空飞行器试验基地，推广“低空+政务、物流、文旅”等场景。

3.交通与产业融合。布局“一核一环两带”路衍可持续消费经济带；建成山城步道不低于 60 公里；建设路景融合美丽绿色交通廊道。

（六）聚焦绿色转型，建设低碳环保交通运输体系

深入践行“绿水青山就是金山银山”理念，推进交通运输全面绿色低碳转型发展，绘就人与自然和谐共生的美丽巴南新画卷，建设美丽重庆窗口展示地，支撑筑牢中心城区重要生态屏障。

1.推进基础设施绿色化转型

积极参与“零碳走廊”建设。依托渝筑高速公路新建加氢站，协同打造西部陆海新通道“氢走廊”集群。在绕城高速、渝湘高速服务区建设“光储充一体化”充电站，利用服务区屋顶、停车场遮阳棚安装光伏发电系统，形成多能互补的能源供给网络。推进长江 LNG 船用能源覆盖，谋划布局零碳港口，加快岸电设施和港口分布式光伏应用，推动港口作业低碳化。打造景区低碳交通配套设施。探索在东温泉等景区公路沿线设置光伏智慧路灯、建设新能源补给驿站，形成“零碳旅游走廊”。

积极推进“零碳枢纽”建设。推动枢纽站场清洁能源开发利

用,推动绿电、绿证在重庆公路物流基地等物流枢纽的运营使用,探索“光伏+储能+充电桩”及绿电制氢等模式,提升交通物流设施能源自给率。在区内部分工业园区道路试点建设“光伏路面”“路侧光伏廊道”,利用公路边坡、隔离带、服务区屋顶等闲置空间安装太阳能板,为道路照明、充电设施、监控设备提供清洁电力。

2.推进大规模设备更新行动

推动客运车辆电动化清洁化升级。充分利用大规模设备更新奖励等政策,鼓励推动10年及以上老旧城市公交车辆、营运客车的淘汰更新,积极引导公交企业和巡游出租汽车经营者更新使用纯电车型,加快推进中短途客车电动化替代。

推动新能源重卡规模化应用。持续实施老旧营运货车报废更新行动,引导大型运输企业、快递物流企业等经营主体在长距离干线运输中优先使用电动重卡等新能源重卡,更新推广纯电动、氢燃料电池重型货车400辆。

强化水路运输装备清洁化转型。加快液化天然气、醇、氢、氨等燃料动力船型研发,重点推动中长距离2000载重吨以上LNG动力货船、工程船等应用,在中短途运输等场景开展电动船舶试点,探索开展甲醇、氢燃料等动力船舶应用。推动标准化燃料罐、箱式电源等船舶移动设备的共享化应用。

强化非道路移动机械电动化替代。推动港口码头、物流园区内部装卸、搬运、仓储等作业机械电动化替代,推广使用电动AGV等装备。深化无人配送场景创新应用,在重庆公路物流基

地等扩大无人机、无人车等配送应用试点。

3.推进交通污染防治攻坚战

促进交通资源集约节约利用。严格执行生态优先交通项目选址选线原则，重点避让环境敏感区域，科学规划线路和设施布局，最大限度节约集约利用土地资源，减少永久性占地规模。将绿色低碳要求贯穿公路工程设计全过程，优化临时设施布局，严格控制施工便道、拌和站等临时用地规模。推进绿色运营养护，加强节能环保技术和环保材料在公路养护中的应用力度，推广温拌沥青、废旧轮胎再生沥青等材料，促进资源循环利用。

打好交通运输污染防治攻坚战。加强路域环境污染防治，推进高速公路服务区环境整治，实现服务区污水达标率达到 100%。严禁利用公路边沟排放污染物，加强对运营高速公路和普通公路保洁及扬尘污染控制工作。做好城市轨道、高速公路噪声污染治理，推广采用降噪路面、降噪绿化林、声屏障等措施。强化港口船舶污染防治，严格执行船舶强制报废制度，限制高排放船舶使用，落实重点水域和港口码头污染排放控制，推动船舶垃圾收集上岸集中处理、污染物零排放，2030 年全区船舶污染物接收转运处置率达到 95%以上。强化重点交通场站施工污染防治，在客运枢纽、旅游集散中心、公交场站建设施工中，全程布设喷淋降尘设施管控施工扬尘。

专栏 6：“十五五”建设环保低碳交通运输体系重点项目
1.基础设施绿色转型：依托渝筑高速公路新建加氢站。在绕城高速、渝湘高速服务区建设“光储充一体化”充电站，探索在景区公路沿线设置

专栏 6：“十五五”建设环保低碳交通运输体系重点项目
光伏智慧路灯、建设新能源补给驿站。 2.大规模设备更新：更新推广纯电动、氢燃料电池重型货车 400 辆；更新推广新能源、清洁能源、高效船舶 15 艘；更新推广新能源网约车 3000 台、新能源公交车 200 台；在重庆公路物流基地等扩大无人机、无人车等配送应用试点。

（七）聚焦安全提升，建设韧性可靠交通运输体系

将安全发展理念贯穿交通运输各领域、全过程，推动安全治理向事前预防转型，切实提高交通运输领域防范抵御风险能力，全面提升交通运输本质安全水平，支撑高质量建设平安巴南、法治巴南。

1.加强基础设施安全化提升

增强基础设施本质安全能力。开展基础设施安全隐患排查，对桥梁、隧道、高边坡等重点结构稳定性、地质灾害风险等进行评估，建立动态隐患台账，及时发现重大安全隐患。推进桥隧基础设施提质改造，推进 6 座农村公路危旧桥、5 座普通国省道桥梁整治、2 座普通国道危隧整治，对存在结构缺陷的桥隧进行加固或重建。推进 5 公里普通国道安全设施精细化提升工程，完善标志标线、防护设施等安全保障体系。加强对公路沿线地质灾害的整治，开展普通国道边坡监测，结合遥感监测技术动态预警，并对滑坡、泥石流易发路段采取边坡加固、排水系统改造、生态防护等措施。加大公路养护资金的投入。有序推进 50 公里农村公路次差路改造，逐步加大对农村公路养护资金的投入，及时更新农村公路管养项目库，切实保障农村公路安全畅通。

2.构建现代化安全管理体系

完善运输行业安全责任体系。按照《中华人民共和国安全生产法》《重庆市安全生产条例》《重庆市道路客运经营者信用评价标准》等法律法规要求，健全完善全区交通运输安全生产标准规范、应急预案和交通运输安全生产权责清单，明确政府监管、企业主体、第三方运营机构职责，建立“网格化”安全包保制度，重点路段、运输企业责任到人。同时，将安全绩效纳入企业信用评价，对公交、货运、驾培等领域进行信用评价并公示，对未达标企业限制新增运力或线路审批。

强化行业风险预防控制体系。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分析报告编制机制，提升类似事故预防控制能力。强化安全生产专项整治行动。针对“两客一危”等重点运输管理领域，结合“渝运安”等数字化手段，提升运输安全水平。

3.提升公路水运应急救援水平

加快建设公路水路应急救援队伍，建立“区—镇—企”三级联动救援机制，依托全区应急资源在二环外镇街布局微型应急救援站，提升应急救援水平。储备保障应急救援抢险物资，规划建设4座应急物资储备中心，科学配备无人机、破拆工具和应急电源车等物资工具，提升应急处置能力。构建应急指挥数字化一张图，推进数据共享，实现应急资源一屏统揽、一网通查，一键调

度，提升科学决策水平。强化应急处置能力，系统推进应急预案的修订与完善工作，细化运力调度、公路抢通、水上救援、突发公共卫生事件应对等应急处置流程；在客运场站、公交枢纽等场所设置应急避难、封闭隔离、紧急医疗救治等所需的设施和设备，通过培训演练、技术升级及部门联动，提升应急处置、救援效率与协同水平。

专栏 7：“十五五”建设可靠韧性交通运输体系重点项目
1.基础设施安全提升：6 座农村公路危旧桥改造，5 座普通国省道桥梁整治，2 座普通国道危隧整治，开展约 30 公里国道边坡监测，按照每年 5%的比例进行国省道路面预防性养护，实施 50 公里农村公路次差路段改造。
2.应急救援水平提升：依托全区应急资源在二环外镇街布局微型应急救援站，推进应急预案的修订与完善工作，全区应急资源在二环外镇街布局微型应急救援站；建设 4 座物资储备中心。

（八）聚焦深化改革，重塑综合交通运输治理能力体系

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，加快建立统一开放交通运输市场，建设交通运输全面深化改革创新实践地，促进行业健康可持续发展。

1.深化交通运输领域改革

深化管理体制机制改革。构建完善跨区域跨部门综合交通运输发展协调机制，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。深化综合执法改革。以“数据驱动+主动治理”为主线，建立“诉求预警—趋势研判—预案储备—动态评估”闭环治理体系，打造

“数据先行、需求先知、服务先达”的城乡交通运输一体化示范区。深化养护市场改革。推行养护工程公开招投标制度，建立养护企业信用评价体系，促进养护市场规范有序发展。加强养护质量监管。积极引入第三方质量检测机构，建立养护质量溯源机制，确保养护工程质量。

2.推进交通“放管服”改革

深化交通“证照分离”改革。规范“互联网+监管”等事中事后监管，推动交通运输市场监管领域“双随机、一公开”监管全覆盖、常态化、制度化，完善新业态包容审慎监管机制，力争“放管服”改革在巴南率先落地。创新行政管理和服务方式，推动交通行业行政许可整合管理服务平台建设，助力“互联网+政务服务”和行业审批“一网通办”和“跨省通办”，积极引导发展“货运企业安全技术托管”“集中办公+大数据监管”“危货运输监管联盟”等安全监管新模式，促进交通运输行业健康持续发展。

推进交通运输信用体系建设。以推动信用与行业深度融合为主线，持续抓实数据归集、重点监管、分级分类监管等基础工作，深化守信激励、失信惩戒与信用修复机制，主动争创、申报信用交通典型案例。常态化开展交通领域诚信文化宣传建设，主动配合市级交通运输部门健全信用制度机制、完善信用信息系统、扩大信用应用场景，加快构建上下联动、部门协同、区域共建、主动管控、精准施策的交通运输信用监管机制。拓展“信用+交通运输”应用场景，持续完善“享信学车，e路无忧”应用场景，

完善信用激励机制，打造具有辨识度、影响力的“信用+交通出行”巴南品牌。

3.探索公路养护现代模式

加大公路基础设施养护力度。实施国道预防性养护项目 44.6 公里、省道预防性养护项目 76.6 公里，国道修复性养护项目 18.1 公里、省道修复性养护项目 62.4 公里，系统消除路面病害，恢复和提升路面使用性能。构建公路精准养护资金管理体系。建立“群众共治养护”的养护监督与评价反馈机制，开发公众应用，开通“随手拍”路况上报通道鼓励公众参与监督，将公众评价纳入养护单位的考核体系，按“路况优先+群众诉求权重”动态切块资金。推动公路养护管理数字转型。构建“智慧预防型”养护新体系，构建“一路一档”数字化资产与智能感知网络，建立“路病”大数据预警与决策支持平台，探索实施安全“韧性单元微更新”工程，推行“分级响应、精准养护”的标准化作业流程。

三、环境影响评价

（一）环境影响分析

生态影响分析。航道、码头、路桥等交通工程施工会短暂扰动水域生态，工程占地、施工噪声、扬尘等会对生态环境造成一定影响，轻微分割生态功能区。项目临近自然保护区、风景名胜区、森林公园、湿地公园等生态敏感区域时，会扰动动植物栖息环境、破坏局部景观，但整体布设范围有限，不会造成区域生态功能退化。

水环境影响分析。交通配套房建浅挖作业仅扰动表层潜水，

占地小、污染物简单，经土壤过滤后对地下水水质、深层承压水影响微弱，整体水环境风险较低。

环境空气影响分析。规划实施后，公路车流、港口装卸、船舶航行、场站作业等会产生尾气、粉尘、油气挥发等污染物，对区域空气环境造成持续影响。

声环境影响分析。铁路轮轨、动力设备，公路车辆行驶，水运船舶、码头设备运行及鸣笛等，会对沿线居民区、学校、医院等敏感区域造成噪声干扰。

（二）环境影响对策

生态环境对策。项目选址选线优先避让各类生态敏感区核心区域，确需临近或穿越的，沿外围布线并依规审批、强化施工防护。针对山地、水域、农田、城乡不同生态类型，落实植被恢复、鱼类增殖放流、占地占补平衡、边坡防护等修复措施，最大限度降低生态扰动。

水环境对策。沿线交通设施生活污水经处理后接入市政管网或达标回用，严禁直排；船舶舱底油污水统一交由专业单位处置。制定突发水污染应急预案，落实地下水截流、封闭等应急防护措施，防范水环境风险。

环境空气对策。全域推广清洁能源，取缔燃煤设施，配套餐饮加装油烟净化装置。港区采用密闭储运、油气回收、喷淋降温等清洁生产工艺，严控油气挥发和物料扬尘；常态化开展道路养护、沿线绿化，规范物料运输路线与作业方式。

声环境对策。严控交通沿线敏感区域新建建筑，在居民区、

学校、医院等重点区域布设噪声监测设备。对噪声超标的铁路、公路路段增设声屏障，港区疏港道路设置限速、禁鸣标识，通过限速管控降低噪声影响。

四、保障措施

加强组织领导，由区政府统筹抓总、压实部门权责、健全协同联动与考核机制，抓实重大项目政策落地，培育交通重点领域专业人才，广泛宣传营造全民参与的交通发展氛围。加强资金保障，秉持政府主导、社会参与原则，依托项目类型明晰市区两级出资责任、精准配置资金，创新多元投融资模式，撬动金融与社会资本投入交通建设管护工作。加强人才保障，深入实施“人才强交”战略，聚焦重点领域紧缺人才与创新团队培育，建强规范化交通执法队伍，优化行业教育培训、提升人才建设质量。加强实施管理，建立规划动态调整机制，严控债务风险、有序推进重点项目建设，优化项目审批与用地保障流程，统筹生态保护与交通发展，全面排查各类建设风险并落实应对举措，针对资金投入困难、技术难题、政策变化以及突发公共卫生事件等风险因素，交通规划实施应开展风险分析并制定应对策略。

附件：名词解释

附件

名词解释

1. 一网四化：“一网”，指加快建设现代化高质量国家综合立体交通网。“四化”，指更加突出一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型。

2. 五个转向：建设方式转向跨区域统筹布局、跨方式一体衔接、跨领域深度融合推进，发展动能转向结构优化、数智赋能、绿色转型协同驱动，增长模式转向以做优增量、提质存量为主导的内涵式发展，产业发展转向新质生产力创新育新与传统产业固本升级并重，行业治理转向“大综合一体化”整体智治。

3. “12358”框架体系：“1”即锚定1个总体目标，到2035年，基本建成重庆南向开放综合交通枢纽，助力奋力打造中心城区重要增长极和新的动力源。“2”即做强2大主轴，做强陆路主轴通道-西部陆海新通道，强化长江水运主轴-长江经济带，支撑巴南成为贯通欧洲-中国-东盟三大市场的产业链供应链和物流贸易枢纽节点。“3”即推动3港联动，强化重庆公路物流基地、枢纽东环线南彭站、佛耳岩码头的造多式联运体系，支撑做强商贸服务型国家物流枢纽及高铁快运基地，推动重庆物流基地创建“一网四化”示范高地。“5”即构建5张交通网络，打造现代化高质量国家综合立体交通网，涵盖现代化铁路网络、公路网络、航运网络、低空网络、邮政网络。“8”即实施8大任务，做强商贸服务型国家物流枢纽、打造现代化综合立体交通网络、

构建高品质人享其行客运体系、构建高质量物畅其流货运体系、以新质生产力引领交通现代化、建设低碳环保交通运输体系、建设韧性可靠交通运输体系、重塑综合交通运输治理能力体系。

4. “三高一普四联线”铁路网。三高：渝厦高铁、渝万高铁、渝贵高铁；一普：枢纽东环线；四联线：九龙坡至重庆东站长轨快线、枢纽东环线—川黔铁路联络线、枢纽东环线南彭站—广涪柳铁路联络线、枢纽东环线—渝贵铁路联络线。

5. “三环八射一联线”高速公路网。三环：内环快速、绕城高速、巴南丰盛至接龙高速公路（第二绕城高速）；八射：渝黔高速、渝黔高速复线、渝湘高速、渝湘高速复线、重庆至赤水至叙永高速、沿江高速、石渝高速、迎龙至涪陵梓里高速；一联线：南两高速。

6. “一江两港”水运网。一江：长江黄金水道；两港：佛耳岩作业区、麻柳作业区。

7. “七纵九横多联线”干线公路网。纵 1：快速路三纵线—鱼洞长江大桥至云篆山隧道，纵 2：快速路四纵线-李家沱大桥至马桑溪大桥，纵 3：快速路五纵线-渝南大道-重庆至赤水至叙永高速公路（渝赤高速支线），纵 4：内环快速（南泉南环段）—渝黔高速，纵 5：东城大道-中心城区至綦江万盛快速通道，纵 6：绕城高速，纵 7：G4223 武汉至重庆高速公路涪陵至长寿至巴南段—巴南丰盛至接龙高速（第二绕城高速）—渝黔高速复线。横 1：快速路六横线—两江新区至涪陵区快速通道（巴南段），横 2：南两高速公路，横 3：茶园至木洞连接道—沿江高速，横 4：迎龙至涪陵梓里高速公路（主城—武隆高速），横 5：快速路四

横线—茶惠大道，横 6：快速路八横线—黄桷坪大桥至鹿角隧道—渝湘高速复线—中心城区到南川同城化通道，横 7：快速路七横线—白居寺大桥至渝黔内外环连接道，横 8：内环快速（李家沱南环段）—渝湘高速，横 9：快速路五横线—永川至璧山（正兴机场）—佛耳岩长江大桥—云篆山隧道—龙洲湾隧道。多联线：琵琶高路—丰羊路—丰黄路—碾石路—大寨路—双寨路，G210（南涪路—惠南路—圣灯大道—一陈路），S207（木隆路）等 20 条联络线。

8. “4+21+N” 邮政快递网。4 个区级共配中心：龙洲湾枢纽站区级共配中心、界石物流配送中心、花溪园区快递产业园、金竹分拣中心。21 个镇级共配中心：一品、丰盛、麻柳嘴、双河口、木洞、东温泉、接龙等 7 个镇街寄递共配中心；接龙镇客运站、木洞镇客运站、石龙镇客运站、天星寺镇客运站、跳石镇客运站、安澜镇客运站、东温泉客运站、二圣客运站、丰盛客运站、姜家客运站、界石客运站、南彭街道客运站、石滩客运站、一品街道客运站等 14 个乡镇综合运输服务站。N 个村级综合便民服务站：有条件的建制村寄递物流综合服务站覆盖比例达 95%。

9. 中心城区南向非收费物流通道。依托 G210 国道干线改造升级等，串联中心城区、巴南、江津、綦江、万盛等南部片区，是重庆中心城区南向对接渝黔边界、衔接西部陆海新通道的低成本货运主干通道。

10. 新市民 “一站式” 交通服务站。整合交通政务、车驾管、出行服务、便民配套等多元功能，搭建综合性线下便民服务载体，

实现集中办理交通高频事项，实现就近办、一站办、一次办。

11. “一核一环两带”。“一核”即高铁巴南站综合交通核（TOD+康养 Mall），打造 30 分钟高铁衔接网，激活“高铁+康养+民宿+品牌农业”特色资源通道；“一环”即云篆山、樵坪山都市近郊交通环，打造近郊微度假“交通圈”，串联环樵坪智数城等城郊节点，激活消费潜力；“两带”即中东部交旅康养融合带、南部田园产业联动带，推动交通与景区、产业深度融合，打造“流动风景道”和“产业民生路”。

12.农村公路片区化组团式发展。2026 年“四好农村路”高质量发展现场会提出，要更加突出精准有序建设，重点转向因地制宜推进片区化、组团式乡村联网路建设，“打破村域、镇域界限”“缝合空间，串点连片”，更好支撑巴渝和美乡村片区化发展。

13.“四好农村路”与城乡交通运输一体化全国示范县。《综合运输服务发展“十五五”规划》设立的国家级示范创建载体，以县（市、区）为创建主体，聚焦完善基础设施、加强运输服务供给、深化融合发展、强化政策保障等方面，通过申报、创建、考核验收后命名。