

广安市综合交通运输 “十四五”发展规划 (征求意见稿)

广安市交通运输局

四川省交通运输发展战略和规划科学研究院

交通运输部规划研究院

2022 年 3 月

目 录

前 言.....	6
一、发展基础.....	7
（一）经济社会概况.....	7
（二）交通发展成绩.....	9
（三）存在主要问题.....	16
二、发展形势.....	19
（一）面临形势.....	19
（二）发展要求.....	21
（三）阶段性特征.....	23
三、总体要求.....	24
（一）指导思想.....	24
（二）基本原则.....	25
（三）发展定位.....	26
（四）规划目标.....	27
四、空间布局.....	32
（一）通道布局.....	32
（二）枢纽布局.....	37
（三）渝广交通同城化骨干网布局.....	37
五、推进渝广交通同城化发展.....	38
（一）推动基础设施同城同网.....	38

（二）推动运输服务同城同质.....	40
（三）推动行业管理协同共治.....	41
（四）推动政策机制创新共享.....	42
六、畅通多向对外运输通道.....	43
（一）铁路建设提速度.....	43
（二）高速公路加密度.....	43
（三）内河水运提质效.....	44
（四）民航机场谋突破.....	44
七、完善内部互联互通网络.....	45
（一）加快推进普通国省道提档升级.....	45
（二）有序推进快速通道规划建设.....	46
（三）全面推进“四好农村路”建设提质扩面.....	46
八、构建高效便捷枢纽体系.....	48
（一）推进客运枢纽一体化建设.....	48
（二）推进货运枢纽无缝衔接.....	49
（三）完善枢纽集疏运体系.....	49
九、提升综合运输服务品质.....	50
（一）打造人民满意客运服务体系.....	50
（二）打造经济高效货运服务体系.....	51
十、促进交通产业融合发展.....	52
十一、推动交通运输高质量发展.....	52
十二、资金需求.....	58

十三、环境影响评价.....	58
十四、保障措施.....	69
（一）加强组织领导.....	69
（二）积极争取支持.....	69
（三）强化要素保障.....	70
（四）严格监督考核.....	71

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，也是四川深入实施“一千多支”发展战略，推动成渝地区双城经济圈建设成势见效的关键时期。“十四五”时期，广安经济社会发展面临“一带一路”建设、长江经济带发展、新时代推进西部大开发形成新格局、成渝地区双城经济圈建设等多项国家重大战略叠加，处于与全国全省一道迈向基本现代化的奠基期，加紧壮大现代产业提升综合实力的攻坚期，用好成渝地区双城经济圈建设重大机遇加快建成川渝合作示范区的关键期。围绕省委对广安“深化川渝合作示范区建设，探索跨省域一体化发展”的战略定位，广安市第六次党代会提出全域全程全力融入重庆都市圈，加快建成川渝合作示范区。广安交通肩负着推动高质量发展，践行同城融圈、优镇兴乡、品质主导、产业支撑“四大战略”，建设社会主义现代化广安的重要历史使命。

《广安市综合交通运输“十四五”发展规划》是国民经济和社会发展五年总体规划在综合交通运输领域的具体细

化和落实，是统筹全市“十四五”时期综合交通运输发展的纲领和行动指南，也是指导全市“十四五”时期重大项目布局、公共资源配置、社会资本引导、相关政策制定的重要依据。规划编制主要依据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2035年）》《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》《广安市国民经济和社会发展“十四五”规划和二〇三五年远景目标纲要》等相关纲要或上位规划，以全市综合交通运输体系为研究对象，涉及铁路、公路、水运、航空等多种运输方式，规划内容涵盖基础设施、运输服务、智慧交通、绿色交通、平安交通、治理体系等。规划范围为广安全域，包括广安区、前锋区、岳池县、武胜县、邻水县、华蓥市2区3县1市，幅员面积6339平方公里。规划期至2025年，展望到2035年。

一、发展基础

（一）经济社会概况

广安是伟人故里、滨江之城、川东门户、红色旅游胜地，是四川距离重庆主城区最近的地级市，也是四川唯一的川渝合作示范区—广安川渝合作示范区，拥有“全国文明城市”“国家森林城市”“中国优秀旅游城市”“中国最美山水生态旅游城市”“全国双拥模范城”等多项城市荣誉。

“十三五”以来，广安市深入践行新发展理念，围绕“1234”工作思路，构建“341”现代工业产业体系，开展“三大合作”、建设“三大园区”，实施城市提质、乡村振兴“两大工程”，综合实力显著增强，脱贫攻坚取得决定性胜利，交通硬仗实现重大突破，现代产业体系加快成势，开放合作形成新态势，融入成渝地区双城经济圈建设开局良好。2020年，全市实现地区生产总值1301.6亿元，“十三五”时期年均增长7%，人均地区生产总值40037元，居川东北地区第一。2020年末常住人口325.5万人，城镇化率43.3%。现已形成装备制造、电子信息、能源化工、生物医药、食品饮料、先进材料、轻工服装等7大支柱产业。

多年来，广安在川渝跨区域合作示范方面始终走在全省前列，已初步形成规划衔接、交通互联、产业协作、服务共享和生态共建的联动发展格局，广安50%的工业项目为重庆配套，75%的农产品销往重庆、60%的游客来自重庆。广安始终坚持发挥毗邻重庆的区位优势，主动融入重庆，努力建成重庆主城空间拓展区、重大产业配套区、农副产品供应区、休闲度假“后花园”。广安市邻水县高滩园区成为省内首个专为川渝合作设立的第一个省级园区，成为川渝合作前沿阵地和广渝合作示范窗口。《川渝高竹新区总体方案》获得批

复实施，成为两省市率先启动建设的跨省域新区，合（川）广（安）长（寿）协同发展示范区、明月山绿色发展示范带规划建设有序推进。

（二）交通发展成绩

“十三五”时期是广安市交通发展速度最快、发展质量最高、交通面貌变化最大的五年。在市委、市政府的坚强领导下，在省级交通运输主管部门的关心支持下，广安交通紧紧围绕构建“区域综合交通枢纽”的目标，勇当促投资、稳增长的首行者，先后开展了推进“项目年”活动、交通脱贫攻坚七项工程、川东渝北区域综合交通枢纽推进方案等专项行动，持续打响交通硬仗。“十三五”时期广安交通发展成绩突出，亮点频现，在全省交通系统创下多个率先记录。渝广交通一体化首创跨区域“1+7”合作模式；首次开行省际定制班线客运，开启成渝地区双城经济圈川渝毗邻地区交通融合发展新篇章；在全省率先推行农村公路养护“路长制”，“四好农村路”国家级、省级示范县数量全省领先；成功探索形成机动车驾驶员培训改革的“广安经验”。

1. 规划引领作用日益显著

广安过境高速西环线、城宣大邻高速、武胜至潼南高速、G42 沪蓉高速扩容改造等项目纳入 2019 年省高网规划调整

方案，垫江至邻水至合川高速、南充至武胜赛马至合川大石高速、蓬安至岳池高速等项目纳入 2022 年省高网规划调整方案，渠县至华蓥公路纳入普通国道方案，近 500 公里农村公路纳入普通省道方案，渠江航道纳入国家内河高等级航道布局，广安机场纳入全国民用运输机场布局规划，为下一步更好争取国家、省支持打下坚实基础。

2. 基础设施网络日趋完善

“十三五”时期，全市累计完成基础设施建设投资 294.9 亿元，其中争取国家、省补助资金 40.1 亿元，地方筹资 166.8 亿元，债券资金 10.7 亿元，企业自筹资金 77.3 亿元。

铁路。现有襄渝铁路、兰渝铁路及广高支线 3 条铁路，营业里程 153 公里。西渝高铁基本完成前期工作和广安站初步选址工作，将于 2021 年全面开工建设。

公路。建成 G85 银昆高速巴广渝段，实现广安主城区直接联系重庆。广安过境高速东环线及渝广高速支线开工建设，前锋至小沔段（广安境）45 公里于 2020 年底建成通车，实现县县通高速目标。镇巴至广安高速公路通江至广安段开工建设，广安绕城高速西环线、城口经宣汉至大竹至邻水高速公路前期工作有序推进。新改建普通国省道 333.4 公里，建成 G350 前锋货运站至枣山操场坝公路、G244 岳池九龙至

华蓥阳和公路、G350 广安邻水石滓至重庆界、S406 华蓥段改建工程、S203 广安区段一期工程、S208 邻水境高滩至子中段改建工程等项目，G350 广武快速通道、广邻快速通道（华蓥山隧道）、岳池罗渡渠江大桥、武胜中心嘉陵江大桥开工建设。

全市公路通车里程达到 14599 公里，较“十二五”末增加 3500 公里，其中高速公路 413 公里，公路网密度位居全省第二，川东北地区第一，高速公路网密度川东北地区第一。普通国道二级及以上比重达到 96.7%，普通省道三级及以上比重达到 65.9%。高速公路网骨架基本形成，实现“县县通国省道、乡乡通油路、村村通硬化路”。

水运。嘉陵江川境段 78.5 公里航运配套工程竣工交付使用，渠江四九滩至丹溪口 70.9 公里Ⅲ级航道整治工程、广安港新东门作业区一期工程、富流滩二线船闸建设主体工程基本完工。嘉陵江利泽枢纽建设开工建设，渠江四九滩至达州段航运配套工程项目前期工作正在推进。全市航道总里程 522 公里，其中四级及以上航道里程 190.7 公里，广安港货物、集装箱吞吐能力分别达到 550 万吨和 40 万标箱，水运基本具备连接长江黄金水道实现通江达海的条件。

航空。广安机场前期工作加快推进，初步选址岳池县普

安镇，计划“十四五”开工建设。

3. 交通脱贫攻坚顺利完成

“十三五”时期，新改建农村公路近 6000 公里，农村公路总里程达 1.25 万公里，密度居全省前列。其中，新改建县乡公路 794 公里，通村公路 3500 公里，建设窄路加宽 1467 公里，旅游资源产业路及美丽乡村旅游路 82 公里，新建农村公路桥梁 28 座，渡改公路桥 37 座，改造危桥 58 座，建设安全防护工程 1070 公里。2018 年底，实现所有乡镇和具备条件的建制村通硬化路、通客车，全面完成交通脱贫攻坚任务。邻水县被命名为“四好农村路”全国示范县并成为全省农村公路发展先进典型，岳池县、华蓥市、武胜县、广安区成功创建四川省“四好农村路”示范县。农村公路成为连接城乡的“民心路”“产业路”“致富路”，为实施乡村振兴战略、打赢脱贫攻坚战、实现农业农村现代化创造了便利的交通条件。

4. 枢纽体系建设有序推进

新建投运广安、武胜万善、岳池 3 个综合客运枢纽，武胜长途客运中心、邻水县客运中心、前锋汽车站 3 个县级客运站，实现全市二级及以上汽车客运站全覆盖。华蓥高兴物流园区、武胜万善物流园区开工建设。新建投运乡镇客运站

25 个，其中集客货运输、邮政快递等功能于一体的农村综合运输服务中心 10 个，新改建村级招呼站（牌）2600 余个。枣山公交中心、协兴公交首末站建成投运。

5. 运输服务水平提质增效

客运服务。依托兰渝铁路及广高支线、襄渝铁路，实现至成都、重庆的动车常态化开行，开通广安站至重庆主城区的列车每日 11 对、武胜站至重庆主城区的列车每日 9 列、华蓥高兴站至重庆主城区列车每日 1 对，与成渝双核联系更加便捷、紧密。广安城区开通至前锋、岳池、华蓥的城际公交，在全省率先开通广安至重庆江北机场和邻水、武胜至重庆主城区省际定制客运专线，邻水高滩至渝北举人坝、茨竹等 3 条跨省农村客运，广安至黄水旅游专线。新增和改造客运班线 31 条，新增客运车辆 145 辆，发展农村片区客运 15 个，新增主城区公交线路 9 条，新增公交车辆 91 台。推广应用纯电动营运车辆 528 辆、插电式混合动力公交车 86 辆，清洁能源公交车占比 80%以上，位居全省前列。2019 年提前实现所有乡镇、建制村 100%通客车，全面实现乡村客运“金通工程”全域示范试点。全市 7 个三级及以上县级客运站全部实现联网售票，中心城区实现城市公共交通全国“一卡通用、互联互通”。

货运服务。新发展货运企业 8 家，新增货运车辆 684 台。支持承平港务有限公司发展，推动川东北公水物流服务联盟发展壮大。在全省率先开行了防城港—广安直达冷链班列，广安港至重庆港集装箱班轮成功开航，成为渠江嘉陵江线路首个集装箱班轮。

6. 渝广交通合作全面提速。

广安过境高速公路东环线及渝广高速支线成为川渝地区首条渝广两地联合审批、联合招商、同步建设、分区管理、联合通车的高速公路项目。2020 年 4 月，广安市与重庆市黔江区、涪陵区、渝北区、长寿区、合川区、垫江县、忠县等 7 个区县联合签署《共建成渝地区双城经济圈交通一体化融合发展先行示范区战略合作协议》，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，共同建设外畅内联、运行高效、安全便捷的现代综合交通运输体系，打造一批可复制、可推广的先行示范样板。2021 年 9 月，《共建成渝地区双城经济圈交通一体化融合发展先行示范区行动方案》正式印发。

7. 行业高质量发展成效初显

智慧交通。全市 7 个三级及以上汽车客运站全部实现联网售票和 WIFI 覆盖，中心城区实现公交卡全国“一卡通”，

“交通运输监测与应急指挥系统”投入应用，交通行业信息化水平加快提升。

绿色交通。新能源运营车辆得到推广应用，投放 115 辆纯电动公交车，新能源公交车投放比例位居全省前列，回收沥青混凝土路面旧料近 10 万吨。扎实开展污染防治攻坚行动，淘汰黄标车 761 辆，整治多个汽修企业、非法码头。

平安交通。严格落实安全生产“党政同责”“一岗双责”，安全态势总体平稳可控，“十三五”时期未发生一起较大以上生产安全责任事故。落实寄递物流业“三个 100%”制度，协调指导邮政管理部门推进专项整治行动。

8. 行业治理水平能力稳步提升

改革创新探索。在全省率先推行“先培训、后付费、计时培训”新模式，形成机动车驾驶员培训改革的“广安经验”。有序启动出租车行业改革，规范网络预约出租车发展。交通综合执法改革不断深化，推进行政执法队伍标准化、规范化，指导华蓥市完成交通运输综合执法改革试点工作。

狠抓行业监管。加强依法行政能力建设，先后制定出台《广安市高质量发展“四好农村路”服务乡村振兴的指导意见》《广安市优先发展城市公共交通的实施意见》《广安市深化改革推进出租汽车行业健康发展的实施意见》《广安市网

约车经营服务管理实施细则（暂行）》等规章制度。“12328”交通运输服务监督电话系统平稳运行，质量造价监管体系得到完善。

深化“放管服”改革。完善行政权力清单、责任清单制度，规范前置审批事项和中介服务事项，加强事中事后监管。优化交通行政审批流程，对已下放审批事项抓好督促落实，规范行政审批行为。

（三）存在主要问题

对标成渝地区双城经济圈建设和全域全程全力融入重庆都市圈的发展要求，广安市综合交通发展仍然存在短板和薄弱环节。

1. 对外运输大通道仍然不畅

广安目前是目前全省仅有的4个既无机场、又无高铁的地级市之一，链接成渝双核的大通道尚未形成，交通条件不优、边缘化明显。**一是**铁路规划布局缺失。现有兰渝铁路设计时速200公里，广高支线和襄渝铁路仅为160公里，缺乏设计时速350公里的高速铁路大通道，难以满足快速融入成渝双核和国内主要城市群发展需要。武胜县城和邻水县未实现铁路覆盖，联系重庆主城区的城际铁路处于规划空白。**二是**高速公路网仍不完善。市域北部缺乏横向通道，东部铜锣山以

东缺乏纵向通道，与重庆联系的高速公路通道还需加密。G42 沪蓉高速、G65 包茂高速、G75 兰海高速等主通道存在不同程度的通行能力紧张情况，需要研究实施扩容改造。**三是**水运优势未能充分发挥。现有渠江、嘉陵江通航等级偏低，加之受航电枢纽建设滞后影响，渠江—嘉陵江—长江出川黄金水道尚未发挥应有作用。**四是**航空运输尚属空白。航空运输只能依靠周边重庆、南充机场，衔接转换距离较长。

2. 区域互联互通水平仍然不足

一是快速通道建设滞后。目前仅建成广安主城区联系岳池、华蓥、前锋的快速通道，联系武胜、邻水的快速通道在建，联系重庆及周边南充、达州、遂宁的快速通道不足。**二是**普通国省道整体技术水平偏低。普通国道一级公路比重偏低，普通省道仍有近 200 公里四级公路。**三是**川渝毗邻地区还存在断头路。拟新增省道有 2 个出口在重庆境内无规划省道对接，农村公路还有相当数量省际断头路和标准不一的瓶颈路段。**四是**农村公路存在明显短板。农村公路总体上以四级公路为主，还有 280 公里等外路，30 户以上自然村（组）通硬化路比例仅为 50%。已建成的路段大多标准偏低，路面窄，网络化程度低，对旅游资源开发、产业发展的支撑带动作用不足。

3. 综合运输服务水平仍然不高

一是运输枢纽站点建设滞后。受资金、土地、城市规划等因素影响，综合客运枢纽中公路运输站点建设普遍滞后。货运枢纽（物流园区）建设进展缓慢，尚无等级公路货运站，铁路货场能力偏低，影响现代物流发展。二是客运网络服务能力和水平有待提升。传统道路客运受到较大冲击，转型升级发展难度大，联程运输发展滞后，各种运输方式的有效衔接还需加强。农村客运便捷性、舒适度不高，“开得通、留不住”的问题依然突出。三是多式联运、甩挂运输等先进运输组织模式发展不足。货物运输结构以公路为主，公转铁、公转水推进面临较大挑战。缺乏多式联运物流信息化平台，货运“一单制”提单还未实现，物流园区、港口、工矿企业等铁路专用线和集疏运公路建设滞后。

4. 创新驱动发展能力仍然不够

一是交通信息化水平仍然较低。综合交通大数据体系尚未建立，缺乏跨方式大数据的有效协同，交通运输大数据共享开放和创新应用不足，信用信息互认机制不健全。二是行业创新驱动能力较弱。面对新一代信息技术发展和科技革命，行业自主创新能力不足，智慧交通发展基础薄弱，应用场景不够。三是交通可持续发展压力较大。资金、土地、环保等

刚性约束更加突出，交通建设要素保障制约愈发明显。

5. 行业现代化治理能力仍然不强

一是养护管理水平有待加强。现代化公路养护管理体系还不健全，管养力量和资金投入仍显不足，缺乏稳定的养护资金来源保障。**二是**跨区域协同治理机制尚不成熟。跨区域综合交通规划建设统筹衔接不够，部分通道省际路段走向不一致、建设时序和技术标准不统一。统一开放的运输市场、要素市场尚未形成。综合交通执法、交通应急管理跨区域跨部门联动不足。**三是**行业治理水平亟待提升。交通运输市场监管、信用体系建设还需加强，综合行政执法改革、行政审批制度改革、投融资改革仍需深化。

二、发展形势

（一）面临形势

从外部发展环境看，发展环境明显改善，比较优势更加凸显，拥有一系列重大机遇。《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出“推动广安全面融入重庆都市圈，打造川渝合作示范区”，《重庆都市圈发展规划》将广安全域纳入规划范围，提出支持广安开展跨行政区同城化路径探索，建设重庆中心城区同城化示范区，着力打造重庆都市圈北部副中心，并确立广安“川东渝北区域综合交通枢纽、成渝地区先

进制造业集群配套基地、丘陵地区生态宜居美丽山水园林城市和全国重要红色旅游胜地”的城市功能定位。省委赋予广安“深化川渝合作示范区建设，探索跨省域一体化发展”的战略定位，市第六次党代会提出实施同城融圈、优镇兴乡、品质主导、产业支撑“四大战略”，全域全程全力融入重庆都市圈，加快建成川渝合作示范区，为全面建设社会主义现代化广安奠定坚实基础。

从行业发展形势看，发展要素制约更为趋紧，行业高质量发展要求更高。四川省被选定为交通强国第二批试点省份，《四川省交通强国建设试点实施方案》明确提出创建渝广交通融合发展先行区，推进跨区域设施互联、服务共享、融资创新、体制创新。《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》提出支持广安打造川东渝北区域综合交通枢纽，推动融入重庆都市圈“1小时交通圈”，探索跨省域交通一体化发展。《重庆市综合交通运输“十四五”规划》确定了成渝地区双城经济圈4个“1小时交通圈”，广安全域被纳入重庆都市圈“1小时交通圈”。“十四五”时期，交通运输行业发展面临由追求速度规模向注重质量效益转变，由以基础设施建设为主向建设、管理、养护、运营等并重转变，由单一方式独立发展向多方式综合发展转变，由传统业态为主向多业

态融合发展转变，由要素驱动向创新驱动转变。未来一段时期广安交通建设的任务还比较繁重，资金、土地、环境等资源要素制约作用将更加凸显，迫切需要转变发展方式，推动交通运输高质量发展。

（二）发展要求

1. 支撑“同城融圈”战略，全面融入成渝地区双城经济圈建设，要求渝广交通同城化一体化率先取得突破。着力构建以轨道交通为骨干的通勤圈，推进高速公路、快速通道互联互通，创新跨省城际客运、毗邻地区农村客货运输模式，探索跨区域交通协同治理新机制，助推广安全域全程全力融入重庆都市圈。突出对外综合运输大通道建设，强化与成都、重庆双核联系，融入西部陆海新通道，加密北向通道，巩固提升东向出川通道，为扭转交通边缘化劣势、重塑区域发展版图创造条件。

2. 支撑“优镇兴乡”战略，实现城乡深度融合、县域经济高质量发展，要求构建市域互联互通基础交通网。推进城乡交通资源整合，优化升级主城区交通基础设施，以县城为重点补齐县域交通短板，拓展农村交通基础设施通达深度，提升主城区和县域组团的交通枢纽交通功能，为提升城市能级、联合推动新型城镇化和乡村振兴提供交通支撑。

3. 支撑“品质主导”战略，建设“品质广安”，要求打造高品质的综合运输服务体系。坚持以人民为中心、以品质为主导，在完善基础设施网络的同时，着力提高综合运输服务效率，打造衔接高效的枢纽体系、人享其行的客运体系、物畅其流的货运体系，扩大运输服务对农村地区覆盖范围，为经济高能级、城市高格调、生态高颜值、生活高品质提供高品质的综合运输服务。

4. 支撑“产业支撑”战略，夯实现代化广安产业基础，要求深化“交通+”融合创新发展。整合交通与旅游文化资源，完善快进慢游系统，拓展交通设施旅游服务功能，支撑做响做亮邓小平故里和华�山两大旅游品牌，助推文旅资源优势转化为竞争优势。探索发展枢纽新经济，推动枢纽港站与周边土地综合开发利用，优化城市空间布局结构，引导产业聚集发展，力争将枢纽经济培育为新兴产业经济增长点。

5. 贯彻落实交通“双纲要”，聚焦“现代化”“高质量”两个关键，要求提升交通运输绿色智慧安全发展水平和治理能力。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》为交通行业现代化高质量发展指明了路径，明确了安全发展、智慧发展、绿色人文、治理能力四个主攻方向。加快推进交通生态文明建设，提高智慧化发展水平，增强交通抗灾和应

急保障能力，推动治理体系和治理能力现代化建设，将有力推动广安交通高质量发展，为实现交通现代化奠定坚实基础。

（三）阶段性特征

从总体上看，目前广安市交通运输基本能够适应经济社会发展的要求。基于发展基础和发展形势判断，“十四五”时期广安交通发展所处的阶段性特征为：

加快融入重庆都市圈综合立体交通网络，构建现代综合交通运输体系的关键期。“十四五”时期广安市综合交通运输发展仍将处于集中建设、扩大规模、补齐短板、加速成网的黄金期，要发挥紧邻重庆的最大地缘优势，用足用好核心城市极化引领效应，抓住成渝地区双城经济圈和重庆都市圈建设的重大战略机遇，多争取更多重大项目进入国家、四川省、重庆市规划，并积极推动实施一批重点项目，加快融入重庆都市圈综合立体交通网络，有力支撑同城融圈战略。

支撑交通强国建设试点、打造成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区的攻坚期。在四川省6大交通强国试点任务中，涉及广安的有“构建成渝城市群一体化交通网”、“打造‘交通+旅游’‘交通+文化’融合新名片”两项试点任务。要充分彰显广安担当、展现广安作为，通过试点形成可复制、可推广的先进经验，加快建设川东渝北区域综合交通枢纽，

打造成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区。

推动交通高质量发展、开启实现交通现代化的起步期。

“十四五”期，广安综合交通的发展将由以基础设施建设为主向建设、管理、养护、运输等并重转变。要实现高质量发展，需要在做好基础性、普惠性、公共性运输服务的基础上，以满足人民日益增长的美好交通需要为宗旨，提供高端化、个性化、多样化的运输服务。需要充分运用现代科技的力量，积极培育交通运输领域的新技术、新模式。需要切实转变长期依靠传统要素驱动的发展方式，以创新为增长动力，不断提升发展质量效益，实现更可持续的发展。

三、总体要求

（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，深入贯彻习近平总书记对四川和交通工作系列重要指示精神，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神、省委十一届历次全会、市第六次党代会决策部署，坚持新发展理念，以支撑国家重大战略、省委“一千多支”战略、市委“同城融圈、优镇兴乡、品质主导、产业支撑”四大战略为导向，以推动高质量发展为主题，围绕交通强国、交通强省建设的总体要求，着力打造成渝地区双城经济圈交

通融合发展先行区和川东北渝北区域综合交通枢纽，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为全域全程全力融入重庆都市圈，加快建成川渝合作示范区，建设社会主义现代化广安提供强有力的交通支撑和保障。

（二）基本原则

1. 坚持立足广安与放眼全国相结合

既要立足广安全域，服务全市经济社会发展，又要拓展视野，跳出广安看广安，从更广的范围、更大的范围、更宽的领域提高站位和认识。特别是要找准广安在全国、全省和成渝地区双城经济圈中的定位，注重与国家、省综合交通发展重大上位规划的衔接，争取更多项目挤进国家、省里“大盘子”。

2. 坚持传承延续与创新融合相结合

既要回顾过去，总结广安交通发展已有的成功经验，做好继承发扬，又要展望未来，善于融合新的发展理念，用创新的思维解决新问题。特别是要紧紧抓住交通强国建设试点任务的新机遇，在创建成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区的过程中，通过创新机制体制和工作方法，形成一批可复制、可推广的成功经验。

3. 坚持全面统筹与重点突出相结合

既要把握行业发展全局，覆盖面广，做好统筹谋篇布局的工作，又要结合广安的实际情况，坚持问题导向和目标导向，结合发展需求，针对发展短板和薄弱环节，找到发展重点和突破口。特别是要扭住实现渝广交通一体化的“牛鼻子”，加强与重庆的互联互通，助力广安全域全程全力融入重庆都市圈。

4. 坚持前瞻引领与实施操作相结合

既要强调规划的前瞻性、战略性、指导性，体现交通运输对经济社会发展的先行引领作用，又要因地制宜，突出规划的可操作性，注重与国土空间规划的协调，做好交通建设项目与“三区三线”的充分有效衔接，确保规划方案能实施、建设项目能落地。特别是要科学制定符合实际、合理可行的规划目标，在全面做好要素保障的基础上合理统筹安排建设项目。

（三）发展定位

广安市第六次党代会提出，坚决扛起“全面融入重庆都市圈、打造川渝合作示范区”的重大使命，全力推进同城化一体化，在交通互联、产业协同、民生共享等方面实现重大突破。围绕落实市委重大战略部署，研究提出广安市综合交通运输发展定位。

成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区。依托广安毗邻重庆主城区的区位优势，围绕交通强国建设试点任务要求，按照“规划一体化、网络一体化、枢纽一体化、服务一体化、管理一体化”的发展理念，聚焦基础设施共建、运输服务共享、协同管理共治等关键领域，在项目审批建设、信息资源共享、创新投融资模式等方面先行先试，打造成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区，形成跨区域高质量发展的样板，有力支撑成渝地区双城经济圈建设，有力支撑广安全域全程全力融入重庆都市圈。

川东渝北区域综合交通枢纽。立足重庆都市圈发展对广安的城市功能定位，围绕交通强省建设和“四向八廊”战略性综合交通走廊建设，通过实施一批重大交通基础设施建设项目，强化成渝地区东出北上对外大通道能力，提升区域内部及与周边互联互通水平，建设“能力充分、衔接顺畅、便捷高效、辐射周边”的川东渝北区域综合交通枢纽，加快与渝东北一体化发展，带动成渝地区北翼振兴。

（四）规划目标

到 2025 年，交通强市建设取得重大进展，有力支撑交通强国、交通强省建设开好局、起好步。基本建成成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区和川东渝北区域综合交通

枢纽，初步形成渝广交通同城化、川东北和渝东北一体化发展的交通互联互通网络，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。实现铁路机场补齐短板、高速公路互联成网、快速通道市县畅通，全域基本形成“1230”交通圈：全面融入重庆主城区1小时交通圈，实现与周边南充、达州、遂宁1小时通达；全面融入成都2小时交通圈；实现广安主城区到各县（市）30分钟畅达、相邻县（市）之间30分钟通达。

具体发展目标如下：

渝广交通同城化发展取得阶段性成效。“构建成渝地区双城经济圈一体化交通网”交通强国建设试点任务基本完成，在交通基础设施共建共商、运输服务共用共享、管理协同联动等方面总结形成一批可复制、可推广的先进经验。力争将广安联系重庆主城区的城际铁路环线纳入国家规划，广渝快速通道开工建设，建成一批川渝毗邻地区路网缝合示范项目，成功创建跨省“四好农村路”示范片区。铁路公交化列车常态化开行、渝广定制客运示范样板区建设、跨省城际公交和农村客运线路开行、都市圈物流一体化发展等运输服务方面同城化进程明显加快。

对外通道建设实现重大突破。西渝高铁重庆至广安段开

工建设，实现高速铁路零的突破。建成广安市过境高速公路东环线及渝广支线、镇广高速公路通江至广安段，形成四条纵向高速公路大通道，高速公路通车里程达到 456 公里。建成广安民用运输机场，结束广安不通航历史。

内部互联互通网络日趋完善。全市公路通车里程达到 1.6 万公里，其中普通国道基本达到二级及以上标准，普通省道三级及以上比重达到 80%，县道全部达到三级及以上标准，80%村道路面宽度达到四级公路标准，乡镇三级及以上公路连通率达到 100%，实现 70%的 30 户以上自然村（组）通硬化路。主城区与 6 个县（市、区）均实现一级公路便捷联系，形成“半小时通勤圈”，相邻县（市、区）之间至少有 2 条以上二级公路相通。川渝之间 8 条普通国省道全部实现规划对接、标准统一，基本消除内部及与重庆毗邻地区的农村公路“断头路”。建成一批资源路、产业路、旅游公路，实现 AA 级以上旅游景区（点）和重要经济节点均有等级公路连接。全面完成农村公路危险路段整治工作，实现隐患路段安防设施全覆盖。创建“四好农村路”省级示范市，建成一批路况良好、运行安全、服务优质的示范路。

综合运输服务水平显著提升。广安东、广安机场综合客运枢纽建设与高速铁路、机场建设同步推进，建成华蓥高兴

物流园区、武胜万善物流园区、岳池县现代物流园区、枣山园区商贸物流园区等多式联运货运枢纽。建成 10 个乡镇综合运输服务中心。高速铁路、航空快速客运服务系统基本形成，实现市到县全部开行公交线路，县到主要乡镇开行公交线路，开通一批川渝毗邻地区跨省公交线路和定制客运专线。“公转铁”“公转水”工作有效推进，多式联运、甩挂运输等先进运输组织模式得到发展，现代物流效率和服务水平进一步提升。实现快递网点对所有乡镇和建制村全覆盖。

行业高质量发展支撑更加有力。建成一批“交通+旅游”“交通+文化”融合精品示范项目，交通与关联产业融合发展水平进一步提升，枢纽经济发展取得实质性进展。新技术、新工艺、新材料、新设备在交通建设管理中得到广泛应用，行业信息化、智慧化发展水平显著提高。绿色交通体系建设持续推进，资源节约集约利用水平大幅提升。建成广安市交通应急物资储备中心，交通基础设施防灾抗灾能力、应急救援能力进一步提高，行业安全生产管理体系持续完善。

行业管理水平和治理能力有效提高。现代化养护管理体系基本形成，养护管理水平和能力不断提升。一体化综合交通管理体制基本建立，各项行业改革举措有效推进，营商环境得到切实有效优化。法治政府部门建设持续加强，依法行

政能力有效提高。

专栏 1 广安市“十四五”综合交通运输发展主要指标				
序号	具体指标	2020 年 实际值	2025 年 目标值	全省 2025 年 目标值
一、设施线网				
1	公路网总里程（万公里）*	1.46	1.6	43.4
2	高速公路总里程（公里）*	413	456	11000
3	普通省道三级及以上比重（%）*	65.9	80	65
4	乡镇三级及以上公路连通率（%）	62	100	65
5	30 户以上自然村（组）通硬化路比例（%）	50	70	65
6	AAA 级及以上景区三级公路连通率（%）		100	
二、枢纽衔接				
7	民用机场数量（个）*		1	
8	综合客运枢纽数量（个）	3	4	
9	货运枢纽（物流园区）数量（个）		4	
三、服务质效				
10	普通国省道技术状况（MQI）优良路率（%）*		90/85	85/80
11	农村公路技术状况（MQI）优良中等率（%）*		85	83
12	建制村通快递比例（%）*		100	100
四、智慧创新				
13	重点领域北斗系统应用率（%）*		99	99
14	二级及以上汽车客运站使用电子客票覆盖率（%）*		100	100
15	具备条件的危险货物运输企业电子运单使用率（%）*		90	90
五、绿色安全				
16	交通运输 CO ₂ 排放强度下降率（%）*	3		3
17	较大以上等级道路运输行车万车事故死亡人数下降率（%）*	12		12

注：*为《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》指标。

展望到 2035 年，基本建成建设“人民满意、保障有力、全省前列”的交通强市，现代化高质量综合立体交通网络更加优质，便捷舒适、经济高效的运输服务体系更加完善，行业现代化治理体系更加完备。全面建成现代化综合交通运输体系，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，综合交通发展达到全省一流、区域领先水平。

四、空间布局

根据全省“一轴两翼三带”区域经济布局和成渝地区双城经济圈“突出双城引领、强化双圈互动、促进两翼协同”空间发展新格局，立足广安地处国家综合立体交通骨干网京津冀—成渝主轴和长三角—成渝主轴的交汇点的区位条件，衔接国家综合立体交通网“6 轴 7 廊 8 通道”骨干网，充分考虑全域全程全力融入重庆都市圈的要求，布局形成广安市“三纵两横一环”综合运输通道格局、“一主两辅”的综合枢纽发展格局和联系重庆主城区“六轨九高五快”的骨干网布局。

（一）通道布局

1. “三纵”

纵一：陕西—达州—广安—重庆。国家综合立体交通骨干网京津冀—成渝主轴（北京—重庆）的组成部分，向北经

达州、安康等地联系关中城市群、京津冀，向南经重庆联系粤港澳、北部湾。广安境内涉及邻水县，线路主要包括广安至邻水至重庆城际铁路（规划论证）、G65包茂高速公路、S13城邻高速、G210。

纵二：陕西—巴中/达州—广安—重庆。国家综合立体交通骨干网西部陆海走廊西部陆海通道（甘其毛都—海口）的组成部分，向北经巴中/达州、汉中等地联系关中城市群、宁夏沿黄城市群，向南经重庆联系粤港澳、北部湾。广安境内涉及广安区、前锋区、华蓥市，线路主要包括西渝高铁、襄渝铁路、岳池至武胜至合川城际铁路（规划论证）、G85银昆高速、S15通广高速、S19青岳高速、岳池至合川高速、G244、渠江航道。

纵三：甘肃—广元—南充—广安—重庆。国家综合立体交通骨干网西部陆海走廊西部陆海通道（兰州—海口）的组成部分，向北经广元、陇南等地联系兰西城市群，向南经重庆联系粤港澳、北部湾。广安境内涉及武胜县，线路主要包括兰渝铁路、G75兰海高速、S21南合高速、S44武潼安高速、G212、嘉陵江航道。

2. “两横”

横一：成都—遂宁—广安—重庆（垫江）。国家综合立

体交通骨干网长三角—成渝主轴(上海—成都)的组成部分,向东经垫江、忠县等地联系长江中游城市群、长江三角洲(或经黔江联系长株潭城市群、海西城市群),向西经遂宁联系双城经济圈成都极核。广安境内涉及武胜县、岳池县、广安区、华蓥市、邻水县,线路主要包括南充至广安铁路(规划研究)、广安至忠县至黔江铁路(规划论证)、广安至涪陵铁路(规划研究)、G42 沪蓉高速、G8515 广泸高速、S40 广洪高速、S46 垫邻合高速、G350。

横二：南充—广安。川东北经济区内部互联通道,广安境内涉及岳池县、广安区,线路主要包括兰渝铁路广高支线、G42 沪蓉高速、G244。

3. “一环”

依托 SX 广安绕城高速、G42 沪蓉高速、G8515 广泸高速,形成广安绕城高速公路大环线,基本串联广安全域所有县(市、区)。

专栏 2 广安市综合立体交通网布局方案（2021—2035 年）						
运输方式	类型	名称	里程（km）	技术等级	建设情况	备注
铁路	高速铁路	兰渝铁路	20	国铁 I 级、200 km/h	建成	
		西渝高铁	60	350km/h	规划	
	城际铁路	南充至广安铁路	60	250km/h	规划	规划研究
		渝广城际铁路（广安至邻水至重庆、	105	250km/h	规划	规划论证

专栏2 广安市综合立体交通网布局方案（2021—2035年）

运输方式	类型	名称	里程(km)	技术等级	建设情况	备注
	普速铁路	岳池至武胜至合川)				
		兰渝铁路广高支线	63	国铁Ⅰ级、160km/h	建成	
		襄渝铁路	70	国铁Ⅰ级、160km/h	建成	
		广安至涪陵铁路	40	国铁Ⅰ级、160km/h	规划	规划研究
		广安至忠县至黔江铁路	72	国铁Ⅰ级、160km/h	规划	规划论证
公路	高速公路	G42 沪蓉高速	115		建成	
		G65 包茂高速	59		建成	
		G75 兰海高速	44		建成	
		G85 银昆高速	66		建成	
		G8515 广泸高速	39		建成	
		S13 城邻高速	53		规划	
		S15 通广高速	70		建成/规划	
		S19 青岳高速	12		规划	
		S21 南合高速	20		规划	
		S36 南大垫高速	38		规划	
		S40 广洪高速	35		建成	
		S44 武潼安高速	10		规划	
		S46 垫邻合高速	40		规划	
		SX 广安绕城高速	81		建成/规划	
		岳池至合川高速	38		规划	规划研究
	普通国道	G210 满都拉—防城港	77	现状一、二级	建成	规划一级
		G212 兰州—龙邦	30	现状二级	建成	规划一级
		G244 乌海—江津	102	现状一、二级	建成	
		G318 上海—聂拉木	16	现状二级	建成	
		G350 利川—炉霍	239	现状一、二级	建成	
	普通省道	S202 万源—御邻（邻水）	46	现状三、四级	建成	规划全部达

专栏2 广安市综合立体交通网布局方案（2021—2035年）

运输方式	类型	名称	里程(km)	技术等级	建设情况	备注
		S203 永安（通江）—岳池	90	现状三、四级、无路	建成/规划	到三级及以上标准
		S204 诺水河（通江）—华蓥	48	现状二、三、四级	建成	
		S205 广元—广安	41	现状一、三、四级	建成	
		S206 阆中—清平（武胜）	99	现状二、四级	建成	
		S208 青川—九龙（邻水）	139	现状二、三、四级、无路	建成/规划	
		S406 邻水—罗渡（岳池）	96	现状二、三、四级、无路	建成/规划	
		S407 牟家（邻水）—伏龙（岳池）	42	现状三、四级	建成	
	拟新增省道	S203 延伸：岳池—万善（武胜）	38	四级	建成	
		S205 延伸：广安—裕民（岳池）	22	三级	建成	
		S316 兴仁（邻水）—蓬南（蓬溪）	182	四级	建成	
		S407 延伸：牟家（邻水）—伏龙（岳池）	1	无路	规划	
		S507 观音（大竹）—溪口（华蓥）	61	四级	建成	
		S508 天城（大竹）—丰禾（邻水）	35	四级	建成	
		S510 代市（前锋）—庆华（华蓥）	41	无路	规划	
		S208 调整 溪口（华蓥）—川渝界	5	无路、四级	建成/规划	
		S511 岳池—城南（邻水）	59	无路	规划	
		S512 溪口（华蓥）—九龙（邻水）	55	无路	规划	
		S513 建兴（南部）—裕民（岳池）	38	无路、四级	建成/规划	
		S514 广安机场—枣山（广安）	12	无路	规划	
		S526 赛马（武胜）—川渝界	8	四级	建成	
水运	内河高等级航道	嘉陵江航道	117	现状Ⅳ级	建成	规划Ⅲ级
		渠江航道	123	现状Ⅲ、Ⅳ级	建成	规划Ⅲ级
	广安港	广安港区（新东门作业区）			建成	渠江
		华蓥港区（明月作业区）			规划	渠江
		岳池港区（罗渡作业区）			规划	渠江

专栏2 广安市综合立体交通网布局方案（2021—2035年）						
运输方式	类型	名称	里程（km）	技术等级	建设情况	备注
		武胜港区（中心作业区）			规划	嘉陵江
航空	机场	广安机场			规划	岳池普安
		广安区通用机场			规划	
		华蓥市通用机场			规划	
		邻水县通用机场			规划	

（二）枢纽布局

“一主”，即广安主枢纽，包括广安区、前锋区、华蓥市、岳池县，是川东渝北地区综合交通枢纽的核心。主要依托已建的广安客运枢纽站、岳池县综合客运枢纽、前锋汽车客运站，在建的华蓥高兴物流园区，规划的广安东综合客运枢纽、广安机场综合客运枢纽、华蓥城北客运站、岳池县现代物流园区、枣山园区商贸物流园区。

“两辅”，即武胜、邻水副枢纽，包括武胜县、邻水县，是川东渝北地区综合交通枢纽的重要组成。主要依托已建的武胜万善客运枢纽站、武胜客运中心站、邻水县汽车客运中心，规划的武胜万善物流园区、川渝高竹新区物流园区。

（三）渝广交通同城化骨干网布局

为支撑广安与重庆主城区交通同城化发展，规划形成“六轨九高九快”的骨干网布局。

“六轨”：西渝高铁、兰渝铁路、襄渝铁路、渝广城际铁路（广安至邻水至重庆、岳池经武胜至合川城际铁路）、广涪柳铁路。

“九高”：G65 包茂高速、G75 兰海高速、G85 银昆高速、S13 城邻高速、S15 通广高速、S21 南合高速、S36 垫邻合高速、S44 武潼高速、岳池至合川高速。

“九快”：武胜至潼南快速通道（S526）、G212、武胜至合川快速通道（S206）、岳池至合川快速通道（S513）、华蓥至合川快速通道（S510）、G244、华蓥山天池至重庆金刀峡快速通道（S507）、广渝快速通道（S512+G210）、川渝大道。

五、推进渝广交通同城化发展

锚定“同城融圈”战略提出的“全域全力融入重庆都市圈，打造与重庆中心城区同城化示范区，建设重庆都市圈北部副中心”同城目标，以“构建成渝地区双城经济圈一体化交通网”交通强国建设试点任务为契机，在打破行政区划壁垒方面大胆先行先试，加快与重庆主城区交通一体化发展，创建成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区。

（一）推动基础设施同城同网

共建“轨道上的都市圈”。坚持将轨道交通作为渝广交

通同城化发展的先行引领方向，统筹干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道建设，构建广安便捷联系重庆主城区的轨道交通网络。研究论证渝广城际铁路（含广安至邻水至重庆、岳池至武胜至合川城际铁路），形成广安联系重庆主城区的城际铁路环线。研究论证重庆轨道交通向广安、川渝高竹新区等区域延伸，引领城市发展新格局。

构建联系重庆的快速通道群。主要依托普通国省道提档升级，实施一批联系重庆主城区的快速通道项目，形成渝广交通同城化大通道。开工建设广渝快速通道（广渝同城大道），形成广安主城区经华蓥、川渝高竹新区通往重庆主城区最为直捷的快速通道。规划建设武胜至潼南、武胜至合川、岳池至合川、华蓥至合川等大容量快速通道，全面融入重庆都市圈快速路网。

推进川渝毗邻地区“路网缝合”。开工建设一批川渝毗邻地区路网缝合示范项目，提升互联互通水平，促进交通同城化发展。聚焦服务乡村振兴发展战略，推动川渝两省市共建跨省“四好农村路”示范片区，在川渝双方签署的《成渝地区双城经济圈“四好农村路”示范区建设战略合作框架协议》指导下，选择邻水县、华蓥市、岳池县、武胜县，协同达州市大竹县，与重庆市梁平区、垫江县、长寿区、渝北区、

合川区创建“5+5”跨省“四好农村路”示范片区，围绕建立路网互联互通、管护协同联动、运输一体发展等方面共同发力，探索跨区域“四好农村路”合作建设新模式，形成共建、共治、共享“四好农村路”新格局，力争在全国形成典型示范。

专栏3 渝广交通同城化发展“十四五”重点建设项目
1. 轨道交通 规划研究项目：广安至邻水至重庆、岳池至武胜至合川城际铁路。 研究论证项目：重庆轨道交通向广安、川渝高竹新区延伸。 2. 快速通道 新开工项目：广渝快速通道、武胜至合川快速通道、岳池至合川快速通道、华蓥至合川快速通道。

（二）推动运输服务同城同质

客运方面。围绕构建与重庆主城区的“1 小时通勤圈”，推动多层次轨道交通网络运营管理衔接融合，加密广安与重庆主城区之间动车开行对数，实现铁路公交化列车常态化开行，探索实行铁路通勤乘车月票、年票、积分等多样化票制。围绕推动渝广道路客运转型升级融合发展，开通广安主城区及各县区至重庆主城区大型商圈、高校、医院等重要目的地的定制客运路线，打造渝广定制客运示范样板区，实现优化行政审批、打造定制精品线、共享信息平台等创新服务。围绕推进毗邻地区客运服务同城化进程，积极鼓励和支持武胜、

岳池、邻水等地在具备条件的区域开行跨省城际公交，规划新开通岳池至合川、岳池罗渡至合川香龙、岳池大佛至合川肖家、岳池裕民至肖家等 9 条跨省农村客运线路，并主动对接重庆相关部门，共同探索毗邻地区跨省农村客运发展新模式。围绕提升渝广客运联程运输水平，规划新增连接轨道交通站点、重要客运枢纽的接驳运输服务，加快推进渝广两地实现公共交通“一卡通”“一票式”“一码畅行”。

货运方面。围绕与重庆共建长江上游航运中心，加强广安港与重庆果园港、合川港、长寿港、龙头港、新生港、万州港等长江沿线港口的分工协作，参与组建长江上游港口联盟，共同建设长江上游港口群。围绕提升都市圈物流一体化发展水平，联合开发干支联运航线，推动“水水中转”班轮发展，推动都市圈同城化即时递送服务。围绕探索跨区域交邮融合发展，集约利用资源毗邻地区农村区域货运资源，优化解决农民群众物流配送、邮政寄递“最后一公里”问题。

（三）推动行业管理协同共治

用好共建成渝地区双城经济圈交通一体化融合发展先行示范区联席会议平台，按照“规划共绘、设施共建、服务共享、市场共管”的思路，摸索渝广跨区域协同治理新机制、新模式，力争在资源整合、平台共享、联合执法等领域率先

突破，有力支撑川渝合作示范区建设。**规划共绘**，建立健全渝广交通一体化发展规划的跨省联动工作机制，共同开展相关支撑性课题研究和规划编制工作，争取更多广安的项目纳入成渝地区双城经济圈和重庆都市圈发展规划。**设施共建**，总结川渝首条联合审批、统一招商、共同建设、联合通车样板项目—广安过境高速公路东环线及渝广高速支线的先进经验，统筹协调跨省交通项目技术标准、建设时序、建设进展，探索建立毗邻市县（区）普通省道、农村公路川渝两省市联合审批机制。**服务共享**，加强跨省运输服务标准和制度衔接，建立跨区域运输服务运营管理机制，鼓励毗邻地区运输服务跨区域延伸，推进跨区域综合运输服务数据互联互通、开放共享。**市场共管**，推动形成统一开放、竞争有序的交通运输市场，在跨区域公路治超、道路水路运输管理、运输船舶污染物监管、“两客一危”案件协查等方面建立常态化联动监管机制，探索推进交通运输行政审批跨区域“无差别化”受理。

（四）推动政策机制创新共享

强化政策协同和优惠共享，加强跨省运输服务标准和制度的衔接，统一渝广毗邻地区定制客运、跨省城际公交、跨省农村客运开行运营的相关补助标准和支持政策。按照“平

台共建、资金共筹、风险共担、利益共享”的思路，协同建立川渝毗邻地区交通融资平台合作机制，探索多元化的跨区域交通投融资创新模式。依托跨省“四好农村路”示范片区建设，组建片区农村公路养护公司、渝广农村客运公司等，探索跨省域“四好农村路”一体化规划、建设、管理、养护、运营模式。

六、畅通多向对外运输通道

以“同城融圈”战略提出的“进入成渝双核引领带动的大格局，建成川渝合作示范区”为目标导向，以突破广安交通边缘化为问题导向，全力攻坚重大交通项目，构建“同城融圈、链接双核、融通全国”的现代综合交通运输网络，打造川东渝北区域综合交通枢纽。

（一）铁路建设提速度

全力推进高速铁路建设，打造高效通达的轨道交通网络，补齐全市综合交通发展的短板。开工建设西渝高铁安康至重庆段，形成北联西安、南接重庆极核的高铁大通道，高效融入国家“八纵八横”高铁主通道。全力争取将南充至广安铁路纳入国家规划并开工建设，与在建的成达万高铁共同形成广安连接成都极核的高速铁路。规划研究广安至涪陵铁路，研究论证广安至忠县至黔江铁路，开辟四川东向出川铁路新

通道，融入西部陆海新通道。

（二）高速公路加密度

完善“一环三横五纵”高速公路网布局，提升高速公路通道效能。加快广安市过境高速公路建设，开工建设镇巴至广安高速公路通江至广安段，形成重庆市都市圈又一条联系达州、巴中方向的北上高速公路大通道，开工建设广安经武胜至潼南、城口经宣汉至大竹至邻水、垫江至邻水至合川高速公路，加快形成绕城高速公路大环线，加密川渝毗邻地区高速公路网。加快推进南充经武胜赛马至合川大石、蓬安经岳池至合川高速公路前期工作。建设 G65 包茂高速高滩互通及连接线、G75 兰海高速武胜北互通及连接线，更好带动沿线经济社会发展。

（三）内河水运提质效

整治渠江凉滩、四九滩闸坝安全隐患，开展闸坝除险加固工作。开工建设广安港配套航道整治工程、富流滩二线船闸剩余工程。协同重庆推进嘉陵江利泽航运枢纽建设，全面畅通渠江、嘉陵江与长江主干航道，形成广安出川黄金水道，支撑建设嘉陵江流域国家生态文明先行示范区。

（四）民航机场谋突破

开工并建成投运广安民用运输机场，填补航空发展空白，

推动广安机场与成都天府国际机场、重庆江北国际机场资源共享、联动发展，加强与枢纽机场协作，融入成渝世界级机场群。

专栏4 广安市“十四五”对外通道重点建设项目
1. 铁路 新开工项目：西渝高铁安康至重庆段。 规划研究项目：南充至广安铁路、广安至涪陵铁路。 研究论证项目：渝广城际铁路（广安至邻水至重庆、岳池至武胜至合川）、广安至忠县至黔江铁路。
2. 高速公路 加快建设项目：广安市过境高速公路东环线及渝广支线。 力争开工项目：镇巴至广安高速公路通江至广安段、广安经武胜至潼南、城口至宣汉至大竹至邻水、垫江至邻水至合川高速公路、G65包茂高速高滩互通及连接线、G75兰海高速武胜北互通及连接线。 加快前期项目：南充经武胜赛马至合川大石、蓬安经岳池至合川高速公路。
3. 航道 力争开工项目：渠江达州—广安航运建设工程（广安段）、广安港配套航道整治工程、富流滩二线船闸剩余工程、嘉陵江利泽枢纽。
4. 航空 力争开工项目：广安民用运输机场。

七、完善内部互联互通网络

建设“便捷顺畅、经济高效、服务优质”的区域内部交通网络，全面实现内部网络提质增效，服务城市提质、乡村振兴。

（一）加快推进普通国省道提档升级

提升普通国道通行能力和服务水平，实施 G210 邻水县高滩镇至川渝界段改建工程、G350 广安枣山至武胜段公路改建工程、G350 前锋货运站至枣山操场坝公路、G244 线岳池县东板乡至石垭镇段改建工程等项目。有序引导普通省道提档升级，提升乡镇通三级公路比重，实施 S203 广安区悦来镇（岳广界）至岳池县花园镇段改建工程、S204 渠县望溪镇（红旺桥）至前锋区至华蓥市禄市镇段改建工程、S208 邻水县高滩镇至九龙镇（川渝界）段改建工程等项目。实施一批绕县城、重要乡镇的普通国省道过境公路项目，提升路网通行效率，实现公路与城市道路有效衔接。

（二）有序推进干线公路规划建设

建设一批大容量快速通道，显著提升区域内部互联互通能力和综合交通运输系统的衔接转换能力。围绕支撑全域广安发展，建设广邻、广武快速通道、广岳中线快速通道。围绕川东北经济区交通一体化发展，规划建设岳池至南充快速通道。围绕配套西渝高铁、广安机场等重大项目，建设广安城区至西渝高铁广安东站、广安至机场快速通道、广安机场大道（岳池石垭至普安段）。推进 S316、S507、S526 等一批新增省道建设，提升干线公路服务水平和能力。

（三）全面推进“四好农村路”建设提质扩面

畅通四好农村路“微循环”，消除“断头路”“瓶颈路”“宽窄路”，全面提升农村公路发展质量和水平，支撑乡村振兴战略，争创“四好农村路”建设全国示范市。实施乡村振兴旅游路、产业路工程 266 公里，提升交通支撑服务产业发展的能力。实施撤并建制村硬化路 1406 公里、县乡道提升改造工程 840 公里、村道窄路加宽工程 300 公里，逐步消除农村公路发展的薄弱环节。实施通组公路 715 公里，扩大农村公路覆盖范围和通达深度，推动农村公路向进村入户延伸。加快完善路网配套服务设施，实施农村公路安保工程 427 公里，新建一批农村公路桥梁。

专栏 5 广安市“十四五”完善内部网络重点建设项目

1. 普通国道

加快建设项目：G210 邻水县高滩至川渝界改建工程（渝邻快速通道）、G350 广安枣山至武胜段公路改建工程（广武快速通道）、G350 前锋货运站至枣山操场坝公路

力争开工项目：G244 前锋区广兴至华蓥市溪口（川渝界）新建工程（广渝快速通道）、G244 岳池县东板乡至石垭镇段改建工程、G350 华蓥段改建工程。

加快前期项目：G210 邻水县太和镇至城南镇段、G210 邻水县城南镇至高竹新区（高滩镇）段改建工程、G212 武胜县烈面镇（南充界）至万隆镇（川渝界）段改建工程、G350 武胜县过境南环（鸣钟至华封段）新建工程、G350 武胜县宝箴塞镇（农山村）至胜利镇（遂宁界）段改建工程。

2. 普通省道

加快建设项目：S202 邻水县兴仁镇至御临镇段新改建工程、S203 广安区悦来镇（岳广界）至岳池县花园镇段改建工程、S204 渠县望溪镇（红旺桥）至前

专栏5 广安市“十四五”完善内部网络重点建设项目

锋区至华蓥市禄市镇段改建工程、S205 广安区花桥镇（渠县界）至彭家乡段改建工程、S208 罗渡渠江大桥及引道改建工程、S208 邻水县高滩镇至九龙镇（川渝界）段改建工程、S406 邻水县城北镇至牟家镇新改建工程、S407 华蓥段改建工程。

力争开工项目：S208 华蓥市溪口至高竹段新建工程、S204 华蓥市华龙街道至永兴镇段新改建工程、S206 武胜县境内段（含嘉陵江大桥）公路工程、S208 岳池县段、S406 明月渠江大桥、S406 广安区官盛镇（芙蓉村）至穿石镇（岳池界）段新建工程、S406 华蓥市双河至古桥段改建工程、S406 华蓥市双河过境段改建工程（矿山公园至双河）、S406 华蓥市明月段新建工程（明月渡改桥连接线）、S406 岳池县罗渡至裕民段新改建工程、S407 岳池县临溪镇至川渝界段改建工程。

加快前期项目：S203 广安区肖溪镇（上游村至渠县界）段改建工程、S407 邻水县合流镇至田坝子（华蓥界）段改建工程。

3. 干线公路

加快建设项目：华蓥山隧道及引道工程（广邻快速通道）、

力争开工项目：广安城区至西渝高铁广安站快速通道、广安至机场快速通道（含齐福连接线）、广安机场大道（岳池石垭至普安段）、岳池至经机场至重庆（合川）快速通道、广岳中线快速通道、武胜县城至街子镇至合川区钱塘镇快速通道新建工程、S316 岳池段、S316 前锋段、S316 广安区段、S316 武胜段、S316 邻水段、S507 华蓥市天池镇（前锋界）至前锋区龙滩镇（达州大竹界）新改建工程、S507 华蓥市天池镇至渝北金刀峡新改建工程、S526 武胜县赛马镇至川渝界段改建工程、华蓥山乡村振兴旅游公路。

加快前期项目：华蓥至合川快速通道、岳池至南充快速通道、S203 武胜县三溪镇（岳池界）至万善镇公路新改建工程、S508 邻水县三古镇至丰禾镇段新改建工程、广安区广恒快速路协兴连接线新建工程。

3. 农村公路

乡村振兴旅游路、产业路 266 公里，撤并建制村硬化路 1406 公里，通组公路 715 公里，县乡道升级改造工程 840 公里，村道窄路加宽工程 300 公里，农村公路安保工程 427 公里。

八、构建高效便捷枢纽体系

（一）推进客运枢纽一体化建设

推进综合客运枢纽多种运输方式统一规划、统一设计、协调建设，依托西渝高铁、广安机场，同步建设广安东、广安机场综合客运枢纽，推进岳池、广安等综合客运枢纽改扩建，实现各种运输方式的高效换乘。结合城市建设、功能拓展及发展需求，推进武胜客运中心站、邻水县汽车客运中心改扩建，新建华蓥城北客运站。结合特色集镇建设，实施一批集客货运输、农村物流、邮政快递、农资与农产品仓储和配送等功能于一体的乡镇运输服务中心，创新农村客货运输站点发展模式。

（二）推进货运枢纽无缝衔接

围绕“做强工业”“做活文旅”“做优农业”的现代化产业发展路径，规划建设一批综合货运枢纽，重点推进华蓥高兴物流园区、武胜万善物流园区、川渝高竹新区物流园区、岳池县现代物流园区、枣山园区商贸物流园区等多式联运型货运枢纽建设。

（三）完善枢纽集疏运体系

规划研究广安港进港铁路专用线，破除港口集疏运“最后一公里”瓶颈制约，拓展港口腹地范围。适时推进货运枢

组集疏运公路建设。强化各县（市、区）与重点交通节点、机场、高铁站的便捷到达和疏散。

专栏6 广安市“十四五”运输枢纽站场重点建设项目
1. 综合客运枢纽站 西渝高铁广安东综合客运枢纽、广安机场综合客运枢纽、岳池县综合客运枢纽、广安客运枢纽站。 2. 普通公路客（货）运站 武胜客运中心站、邻水县汽车客运中心、华蓥城北客运站。 3. 多式联运货运枢纽（物流园区） 华蓥高兴物流园区、武胜万善物流园区、川渝高竹新区物流园区、岳池县现代物流园区、枣山园区商贸物流园区。 4. 乡镇综合运输服务中心 建设10个乡镇运输服务站。

九、提升综合运输服务品质

（一）打造人民满意客运服务体系

推进城际出行快速化。大力发展大容量、高效率的区际快速客运服务系统，加密广安与成都、南充间列车开行对数，推动广安与遂宁、达州等周边城市和省内热点区域间发展班线定制客运，根据需要配设城市候机楼、高铁无轨站等联运服务设施。

推进城市出行便捷化。完善城市公交基础设施，建设官盛等公交首末站，在城市道路部分路段合理设置公交优先道，加大新能源公交车辆投放比例。优化普通公交线路，结合客

流需要增开日间常规公交线路、夜间公交线路，拓展特色公交服务，探索发展特色公交线路、旅游观光线路。提升公交服务能力，研究开发并推广应用公交出行 APP、小程序，推广实现云闪付、微信、支付宝等多种支付方式。给予现役军人、老年人、残疾人、学生等特殊人群搭乘公共交通工具时充分便利和优惠。

推进城乡出行一体化。对具备条件的农村客运班线，采取优化站点、增加班次、降低票价等方式，有序实施公交化改造，推动市到县、县到乡镇、县域重点片区通公交，预计到 2025 年实现主城区至各县（市、区）公交全覆盖。调整优化公交线路和客运线路，避免线路重叠，合理确定单线里程长度，形成功能清晰、布局合理的新型城乡客运网络。研究出台对公交化改造的客运班线在营运亏损、车辆购置、保险费用等方面的资金支持和优惠扶持政策。进一步巩固乡村运输“金通工程”成果，鼓励和支持各地结合实际情况和需求特点，合理配置运力和班次，提高城乡出行服务能力和水平。

（二）打造经济高效货运服务体系

提升多式联运发展水平。发挥地处渝新欧国际铁路大通道重要物流节点和紧邻西部陆海新通道运营和组织中心的

优势，大力发展多式联运，重点培育南向陆海联运和北向中欧班列，推动各种运输方式高效衔接。推进多式联运“一单制”，搭建多式联运信息服务平台，加快多式联运信息共享。培育多式联运经营人，鼓励市场主体不断创新多式联运组织模式、开发品牌化联运服务产品。

优化道路货运供给。创新发展大车队、甩挂运输、挂车共享、长途接驳甩挂等道路运输模式，培育网络货运、冷链物流龙头骨干企业，推广标准化专业化装备，促进物流运输与生产制造和商贸流通企业信息共享。

推进城乡配送协调发展。加快城市货运配送绿色发展，鼓励发展共同配送、统一配送等先进组织模式。完善县乡村三级物流网络，培育农村物流服务品牌，提升城乡货运效率，促进城乡物流双向顺畅流通。深化交邮合作，依托乡村运输“金通工程”提升农村地区快递快件覆盖深度。

十、促进交通产业融合发展

（一）推进“交通+旅游”“交通+文化”融合发展

完善快进慢游旅游交通系统。依托普通国省道提档升级，加快旅游交通干线建设，强化高等级公路对重点景区联系，促进文旅资源优势向竞争优势转化。围绕做响做亮邓小平故里和华蓥山两大旅游品牌，以小平故里旅游环线、华蓥山旅

游环线公路为主要抓手，建设一批美丽乡村旅游示范公路，打造展示广安红色文化资源和自然生态禀赋的走廊。围绕提升石林、天意谷、五华山、宝箴塞等景区品质和高标准建设四方山、黑龙峡、龙女湖、沿口古镇等精品景区，因地制宜选择连接景区公路的部分路段实施旅游化、主题化、景观化营造，力争打造旅游精品路段示范。全面推进农村公路建设，进一步扩大对农村旅游景点的覆盖范围和延伸深度。

强化基础设施旅游服务功能。加快推进标志标识、收费站和旅游厕所的改造完善，进一步拓展综合枢纽、服务区、港口码头等交通设施的旅游服务功能。建立跨部门数据共享机制，研究制定交通、旅游部门数据共享清单、开放清单，实质性对外开放相关数据。

（二）探索培育枢纽经济

构建现代产业体系要求创新交通发展理念，以综合交通枢纽为载体，大力发展枢纽经济，打造各类资源要素高效流动和优化配置的平台。以西渝高铁广安东综合客运枢纽为载体，强化综合客运枢纽与区域联动开发，通过技术创新、模式创新、制度创新等手段，激发市场主体对客运枢纽综合开发的动力，建成与城市空间、产业发展联动融合的立体式、复合型综合体，引导城市、产业发展。以华蓥高兴、武胜万

善物流园区为示范，推进综合货运枢纽建设与产业集群、生产基地、重要园区建设紧密衔接，促进多式联运与物流链、产业链、贸易链深度融合，推动现代物流业向专业化和价值链高端延伸。探索以广安机场、渠江广安港为基础，发展临空经济、临港经济的模式，规划建设空港经济区，构建以航空运输为基础、航空关联产业为支撑的产业体系。

十一、推动交通运输高质量发展

（一）提升智慧绿色安全发展水平

推进智慧交通发展。积极推进智慧公路、智慧港口、智能航运、智慧枢纽、智能安检等交通新型基础设施建设，大幅提升基础设施和运载装备全要素、全周期数字化程度。加快交通运行监测与应急指挥系统(二期)工程、城市公交“一卡通”区县联网接入、高品质视频会商系统、公共交通智能调度系统等信息化项目建设，积极推动交通行业与大数据、5G等新技术等融合发展。建立综合交通信息资源交换共享机制，加强省级以上公路交通情况调查站建设，加强综合交通大数据分析利用，提升旅客出行服务、物流服务、农村交通运输综合服务信息化水平。整合多部门数据资源，提升高速公路、国省干线重要路段和节点、高等级航道、重点港口码头等监控监测覆盖水平。

推进绿色交通发展。坚持优先发展公共交通，鼓励绿色低碳出行，推广新能源、清洁能源交通工具和绿色交通技术产品应用。建立完善交通运输节能降碳、污染防治等相关标准规范体系，强化交通能耗监管。加强土地、岸线、水域、空域、过江通道等资源节约集约利用，严格遵守“三线一单”制度，强化项目与“三区三线”的有效衔接，注重提高资源再利用和循环利用水平。强化交通生态环境保护修复，严守生态保护红线，严格落实生态保护和水土保持措施，推进生态选线选址，强化生态环保设计，大力实施铁路、高速公路、普通公路、航道等交通沿线绿化和环境整治行动，合理配置和打造绿色廊道、绿色航道。

推进平安交通建设。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。

（二）提升行业现代化治理能力

强化基础设施养护管理。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。

推进管理机制创新。建立健全综合交通一体化管理体制，完善跨区域、跨部门的综合交通运输发展协调机制，建立现代综合交通运输治理体系。持续深入推进综合执法改革、投融资改革、“放管服”改革。创新交通建设投融资模式，完

善政府、市场、社会多方协作机制。

提升行业治理软实力。持续推进法治政府部门建设，提高依法行政能力，健全交通运输依法决策机制和决策程序，扩大行政决策的公众参与度，建立健全公共监督机制。切实优化营商环境，健全市场治理规则，做好市场培育监管工作，构建统一开放、竞争有序的现代交通市场体系。强化交通运输信用体系建设，严格落实交通运输市场准入负面清单管理制度，构建以“双随机、一公开”为基础、信用监管为手段的新型监管机制。

强化交通人才队伍建设。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，为广安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。

强化交通文化建设。弘扬以“两路精神”、马班邮路、其美多吉、川航英雄机组等新时代的交通精神，讲好红岩精神

的“广安故事”，提升行业发展软实力。践行社会主义核心价值观，积极宣传倡导交通文明新风尚，营造交通文明良好氛围。推进先进交通文化传承创新，促进全社会交通文明发展进步。

十二、资金需求

“十四五”时期,广安市综合交通建设规划投资 592 亿元，其中铁路 98 亿元、公路 465 亿元（高速公路 92 亿元、普通国省道 125 亿元、干线公路 165 亿元、农村公路 52 亿元、枢纽站场 30 亿元）、水运 5 亿元、航空 24 亿元。

十三、环境影响评价

（一）保护目标及影响识别

规划阶段环境保护目标识别主要是识别规划项目所在地可能涉及的重要环境敏感区域。重要环境敏感区域包括世界遗产地、自然保护区、风景名胜区、森林公园、地质公园、水产种质资源保护区、水源保护区、湿地公园等。

专栏 8 广安市自然保护地基本信息表					
类型	名称	级别	创建时间	批准文号	涉及县 (市、区)
自然保护区	四川倒须沟树厥自然保护区	县级	1983.10	邻府发 [1983] 183 号	邻水县
森林公园	四川华蓥山国家森林公园	国家级	2002.12	林场发 [2002] 274 号	华蓥市
	四川省罗家洞森林公园	省级	1996.07	川林造函 [1996] 225 号	邻水县
	四川省万峰山森林公园	省级	2017.05	川府函 [2017] 81 号	邻水县

专栏8 广安市自然保护地基本信息表					
类型	名称	级别	创建时间	批准文号	涉及县(市、区)
湿地公园	四川广安白云湖国家湿地公园	国家级	2015.12	林湿发 [2015] 189 号	广安区、岳池县
	四川护安省级湿地公园	省级	2010.02	川林发 [2010] 20 号	广安区
	四川龙女湖省级湿地公园	省级	2010.02	川林发 [2010] 20 号	武胜县
风景名胜区	华蓥山风景名胜区	省级	1993	川府函 [1993] 57 号	华蓥市
地质公园	华蓥山国家地质公园	国家级	2005.09	国土资发 [2005] 187 号	华蓥市

需要进行重大环境问题识别的项目为规划拟在 2021—2025 年期间新开工建设的项目。已开工和纳入其他规划项目，按照相应规划环评及审查意见、项目环评及批复的要求执行。

(二) 规划分析

1. 与上位规划的符合性分析

本规划与《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2035 年）》《四川省综合立体网规划纲要（2021—2035 年）》《四川省“十四五”综合交通发展规划》等上位规划不冲突，符合有关上位规划的规定和要求。

2. 与相关规划协调性分析

(1) 与国民经济和社会发展规划的协调性分析

本规划是依据 2021 年 6 月 23 日广安市第五届人民代表大会第八次会议批准的《广安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》，聚焦全面融入重

庆都市区圈、打造川渝合作示范区，打造成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区和川东渝北区域综合交通枢纽，统筹和指导全市“十四五”时期综合交通运输发展。本规划与国民经济和社会发展规划相符。

（2）与农业发展规划的协调性

本规划的实施有利于推动农业大市向农业强市转变，加快特色优势产业全链融合发展，与广安市农业发展规划相符。

（3）与工业发展规划的协调性

本规划的实施有利于优先做强工业，培育装备制造、绿色化工 2 个 1000 亿产业集群和生物医药、电子信息、先进材料 3 个 500 亿产业集群，与广安市工业发展规划相符。

（4）与文化旅游发展规划的协调性

广安发展文化旅游产业得天独厚，有以邓小平故里为代表的红色文化资源、以华蓥山为代表的自然生态禀赋和紧邻重庆大都市的客源优势，本规划的实施有利于培育文旅新产品新业态，做活文旅产业，规划符合文化旅游发展规划。

3. 环境约束型规划协调性分析

（1）与《四川省主体功能区规划》协调性分析

根据《四川省主体功能区规划》，广安市所在主体功能定位为“五带”中成遂南广（安）达城镇发展带重点开发地

区，为省级层面重点开发区域。

严格按照《四川省主体功能区规划》相关开发原则和要求，并认真落实本规划要求以及后续环评及批复提出的各项环境保护措施，可以把项目实施对主体功能区的环境影响降到最低。从环境保护的角度分析，规划与《四川省主体功能区规划》相关内容相适应。

（2）与四川省国土资源空间规划协调性分析

根据《四川省国土空间规划 2020—2035 年》（草案），全省将系统优化全省国土空间开发保护格局，推动资源高效配置，促进区域城乡协调发展，全面提升人居环境品质，加快形成“和谐有序、安全韧性、高效集约、协同联动、美丽宜居”的国土空间，实现各类空间各得其所、发展空间有序利用。广安市所在的川东北经济区将统筹实现城镇、农业和生态功能的空间协同，加大水资源调配力度，合理提升人口和城镇规模。本规划与草案确立的规划目标、国土空间总体格局和生态、农业城镇空间布局相符。

（3）与四川省和广安市“红线方案”协调性分析

根据《四川省生态保护红线划定方案》，广安市涉及盆中城市饮用水源—土壤保持红线区、川东南石漠化敏感生态保护红线。本规划中已开始动工的建设项目应严格遵守相关

环评和批复要求；未动工项目在规划时，已与“红线方案”进行了协调。因此，本规划与省、市“红线方案”不冲突。

（4）与四川省“三线一单”相关要求的协调性分析

根据《关于落实生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线制定生态环境准入清单实施生态环境分区管控的通知》，四川省从生态环境保护角度划分为优先保护、重点管控和一般管控三类环境管控单元。广安市部分区域涉及环境重点管控单元。本规划已将“三线一单”融入决策中，本规划符合“三线一单”生态环境分区管理体系要求。

（5）与广安市“三线一单”相关要求的协调分析

规划编制过程中已与涉及的主要建设项目进行了协调，充分考虑了项目建设需求。本规划符合广安市对“三线一单”的相关要求。

（三）环境影响分析与评价

1. 环境影响分析

（1）铁路类项目（高速铁路、城际铁路、普速铁路）

该类项目实施的主要环境影响如下：项目实施占用土地资源，土地利用格局将发生变化，同时产生水土流失；项目可能涉及重要的生态敏感区域，对沿线景观有一定的影响，新增廊道可能对区域生态环境产生阻隔作用；项目可能涉及

饮用水源保护区，对饮水安全造成一定影响。运营期铁路噪声和振动将对铁路两侧声环境敏感点带来较大不利影响。

（2）公路类项目（高速公路、普通国省道、快速通道、农村公路）

该类项目主要环境影响为：项目实施可能会有征地拆迁，存在一定社会稳定风险；占用土地，特别是耕地资源，土地利用格局发生变化，同时产生水土流失；项目可能会涉及重要生态敏感区域，对生态环境产生影响；项目营运期产生的交通运输噪声，将对沿线居民造成一定的不利影响；公路服务区产生污、废水可能对地表水体产生不利影响。

（3）水运类项目（航道整治、港口码头）

该类项目主要环境影响为：占用土地，对区域土地利用格局产生一定的影响；航道建设和整治期间，会对河道水生环境产生影响；运营期间，码头往来的船舶产生的油污废水如不经处理可能会对附近水体水质产生一定影响；船舶产生的尾气可能会对当地大气环境造成轻微影响；交通噪声会影响河道周围居民，同时影响水生生物的自然生存环境。

（4）航空类项目（民用运输机场、通用机场）

该类项目主要环境影响包括：机场建设将占用土地，对区域土地利用格局，并产生水土流失；运营期间，机场噪声

将对周边声环境质量造成影响；飞机及飞机辅助动力装置排放的尾气、燃气锅炉排放的烟气等对大气环境造成影响；机场监视系统、气象工程、通信工程等产生一定的电磁辐射。受机场净空要求，机场建设将对机场净空区内其他建筑物和障碍物在高度上存在限制。

（5）枢纽类项目（综合客运枢纽、普通公路客运站、多式联运货运枢纽或物流园区、乡镇综合运输服务站）

该类项目主要环境影响包括：在建设期间将占用土地，对区域土地利用格局产生影响，并造成水土流失；运营期间，项目将产生生活污水，对地表水环境造成影响；客运汽车、货车等车辆将会对大气造成影响；交通噪声会影响项目周围声环境质量；项目会产生固体废弃物，可能会影响周围的自然生态环境。

2. 环境风险

本规划项目可能存在的环境风险主要包括：（1）铁路类项目运营中，发生事故导致运送的危险品在运输途中突发性发生泄露、爆炸等；（2）公路类项目运营中，因车辆运输交通事故导致被运送的危险品在运输途中发生、爆炸等；（3）水运类项目运营过程中，航运船侧翻导致有毒有害货物进入江河对水体造成严重污染；（4）航空类项目中油库航煤罐区、

航空加油站航煤储罐和输油管线发生事故造成航空煤油泄露或引发火灾对周围环境造成危害；（5）枢纽类项目，危险品在运输枢纽类项目内突发性发生逸漏、爆炸、燃烧等对当地环境造成较大危害。在做好有效风险防控前提下，此类项目发生环境风险概率非常小。

3. 重要敏感区域环境影响分析

本规划项目可能会涉及重要环境敏感区域。但总体上在项目选址、选线阶段，可以绕避相关法律法规禁止建设的区域。对于无法避绕的建设项目，可通过采取有效措施，合理安排施工工艺和施工组织，加强污染防治和监督管理，将建设项目对生态环境敏感区域造成的负面影响降低到最小。

4. 环境影响评价

重点在规划中明确的建设项目可能对环境造成的各种影响，从规划层面为环境管理和下阶段建设项目环境影响评价工作提出意见。具体项目的环评应符合生态环境部关于建设项目环评审批原则及相关要求。

规划实施后，社会、生态、环境空气、水环境、声环境等环境影响如下：

（1）社会环境。本规划涉及的建设项目能够推动社会经济发展，但无法避免的征地拆迁存在一定社会稳定风险。

(2) 生态环境。占用土地资源使土地利用格局发生变化, 新增水土流失; 永久占用或破坏植被, 改变原有生态植被状况; 可能对生态环境敏感区域和脆弱区产生一定影响。(3) 环境空气。施工期主要是扬尘污染, 营运期主要是燃油尾气排污。(4) 水环境。施工期间主要污染为施工废水和施工人员生活污水; 营运期污染为路、桥面初期含油雨水, 航道船舶产生的含油废水。(5) 声环境。施工期主要是施工作业机械噪声, 营运期主要是交通噪声影响。(6) 环境风险。交通事故可能造成危化品泄露, 污染当地环境。

(四) 资源环境承载能力分析

土地资源: 广安市幅员面积 6339km², 本次规划主要为线性工程, 包含少部分面源工程, 占用规划范围幅员面积较少, 不会产生明显土地资源累积影响。

水资源: 广安市共拥有城镇集中式饮用水源地保护区 7 个, 项目实施范围内水资源丰富。项目消耗水资源主要在枢纽类项目、机场及物流园区等, 占总供水量比例较小, 不会产生明显水资源累积影响。

生态资源: 项目大部分为线性工程(包含少量点源工程)。针对线性工程在选线阶段就会尽可能规避生态敏感区, 减小对生态资源的占用, 项目实施后产生的累积影响也基本不会

改变规划范围内的生物多样性和区域生态系统的功能。

大气资源：规划区域范围环境空气质量日益改善，而项目实施过程中大气污染来源主要为施工扬尘以及运营期的汽车、飞机尾气等，基本沿线性分布，不会改变规划范围内大气质量。

声环境资源：本规划涉及的区域范围内声环境资源良好，针对本规划涉及的项目在选线时尽量避开了声环境敏感区，运营期均会通过声环境影响评价对存在声污染实施相应的措施，故不会对声环境质量产生明显影响。

综上所述，规划实施后不会产生明显资源累积影响，本规划项目设施的影响在所在地资源环境承载能力范围内。

（五）环境影响减缓措施

1. 规划期间的环境保护工作原则

按照全面、协调、可持续发展原则，处理好规划的项目与资源节约、环境保护之间的关系，处理好交通建设部门与其他相关部门的发展规划的关系。环境保护是一项重要的考核指标，需要落实到项目设计和实施的各个环节。

2. 减轻不利环境影响的对策措施和要求

减缓社会影响的措施：规划涉及的过境县（市、区），应按照有关要求，留足距离和走廊带，减少搬迁，并合理设

置通道，方便当地群众通行。规划项目在选线阶段，应尽量绕避环境敏感建筑物。同时，应征求文物部门意见，尽量避开文保单位范围和重点文物区；在施工过程中如发现文物，应立即通知文物部门进行抢救和处理。

缓解环境污染的措施：项目选线尽量远离居民点、学校等敏感保护目标。施工期间避免夜间施工；落实项目环评提出的声环境影响减缓措施。合理规划设置施工场地和优化施工运输，加大大气环境管理力度。施工弃渣、建渣在指定地点集中堆放。严格执行国家和有关部门颁布的危险货物运输相关法规。

对重要环境敏感区域及其生态环境的保护措施和要求：本规划项目可能会涉及环境敏感区，部分项目选址对区域的生态环境影响较大，对规划实施有一定制约性。项目选址、选线阶段应绕避自然保护区核心区、缓冲区，饮用水一级水源保护区，风景名胜区核心景区以及世界自然和文化遗产地、森林公园、地质公园、文物保护单位、水产种质资源保护区、湿地公园等相关法律法规禁止建设的区域；如实在无法避让，须局部优化路线方案，采取控制建设规模、适当降低技术标准、增大桥隧比例等有效措施，合理安排施工组织和优化施工工艺，并加强污染防治和监督管理，强化生态恢复，把“规

划”实施对生态环境的影响降到最低程度。

（六）综合评述

本规划与四川省主体功能区规划、四川省生态功能区划、四川省和广安市生态保护红线方案以及国土空间规划等相关规划协调。除涉及国家现行法律法规禁止建设区域的项目外，在落实本篇章提出的预防和减轻不良环境影响的措施后，规划实施的生态影响和环境污染能够得到有效减缓和控制，从环境保护角度分析，实施本规划总体可行。

十四、保障措施

（一）加强组织领导

坚持党的全面领导，在市综合交通建设和运输协调领导小组的领导下，形成统筹协调的工作推进机制，定期会商会办重要事项、解决重要问题并进行跟踪分析、督促检查，协调解决突发问题。市级财政、发改、自然资源、生态环境、水利等部门按照职能分工，加强沟通配合，制定和完善相关配套措施，各县（市、区）人民政府、园区管委会细化工作目标，落实责任分工，形成工作合力。

（二）积极争取支持

以广安被纳入重庆都市圈规划范围为契机，全力争取国家、四川省和重庆市在项目规划、计划安排、资金补助、技

术支持等方面对广安的支持和倾斜，将广安交通发展纳入国家、四川省、重庆都市圈总体发展格局之中。利用好“构建成渝地区双城经济圈一体化交通网”交通强国建设试点任务的窗口期，积极争取一批试点项目和支持政策，推动渝广交通同城化发展。进一步向上争取成渝地区双城经济圈交通融合发展先行区示范区建设的专项支持政策。

（三）强化要素保障

按照“政府主导、市场运作”的原则，充分调动市场主体参与交通建设、运营的积极性，注重培育多元化的市场主体。加大市、县各级财政性资金对交通基础设施建设和养护管理的投入力度，同时创新投资投融资机制，创新金融产品和融资模式，引导和吸引社会资金参与交通基础设施的投资和运营，缓解地方交通建设的融资压力。鼓励通过发行权益类和基金类金融工具筹措项目资本金，支持交通投资平台盘活存量资产，增强融资能力，统筹利用交通沿线土地整理、广告，以及沿线一定区域内土地综合开发增值收益等支持交通建设发展。

规划实施过程中要注重与国土空间、生态保护等规划的协调与衔接。加强交通规划与国土空间规划“三区三线”划定有效衔接，将交通基础设施建设项目用地纳入国土空间规

划统筹考虑，加大对交通建设项目用地需求的保障力度。严守生态保护红线，严格落实生态保护红线管控措施,扎实做好重大交通项目不可避让生态保护红线论证相关工作。市、县各级政府做好征地拆迁、砂石材料供应等工作，保证重大交通项目按时开工建设。

（四）严格监督考核

市、县各级政府将规划实施情况作为重要督导内容，强化目标任务管理，加强对重大项目建设全过程的动态监管和督导检查，切实维护规划执行的严肃性。市、县各级交通运输主管部门要切实落实主体责任，加强统筹协调，建立规划动态跟踪评估机制，确保规划顺利推进实施。