

北碚区综合交通运输“十四五”发展规划

【送审稿】

北碚区交通局

中铁长江交通设计集团有限公司

2021年5月

目 录

前 言	1
第一章 发展基础	3
第一节 发展成就.....	3
第二节 发展差距.....	8
第二章 发展形势	10
第一节 形势要求.....	10
第二节 阶段特征.....	15
第三节 运输需求.....	16
第三章 中长期布局规划	17
第一节 发展定位.....	17
第二节 发展理念.....	18
第三节 发展战略.....	19
第四章 发展思路	23
第一节 指导思想.....	23
第二节 基本原则.....	24
第三节 发展目标.....	25
第五章 区域交通提升，构建多向辐射大通道	26
第一节 全面推进铁路建设，畅通对外铁路大通道.....	26
第二节 优化完善高速公路，打通周边区县瓶颈路.....	27
第三节 稳步建设航运网络，积极融入长江经济带.....	28

第四节 积极谋划通用航空，大力发展低空旅游.....	29
第六章 内部网络优化，构建互联互通内循环.....	29
第一节 推进轨道交通建设，加速轨道交通成网.....	30
第二节 提速城市路网建设，打造城市骨架网络.....	30
第三节 推进普通公路建设，形成广覆盖公路网.....	32
第七章 枢纽节点整合，推动立体互联一体化.....	32
第一节 支撑全市建设陆港型国家物流枢纽.....	33
第二节 推动客运枢纽站城一体化发展.....	33
第三节 建设高效衔接集疏运体系.....	34
第八章 运输服务增效，助推客货服务优品质.....	34
第一节 构建便捷舒适的客运服务体系.....	34
第二节 构建高效畅通的货运物流体系.....	35
第九章 创新驱动引领，助推交通升级强保障.....	36
第一节 大力发展智慧交通，提升交通运行效率.....	36
第二节 大力发展绿色交通，提升节能低碳水平.....	37
第三节 大力发展平安交通，提升运输安全保障.....	38
第十章 行业改革深化，助推治理转型提效能.....	39
第一节 构建现代化交通运输管理体系.....	39
第二节 提升公路水路管理养护水平.....	40
第三节 建设文明廉政现代交通.....	41
第十一章 环境评价.....	41
第一节 环境影响分析.....	41

第二节 环境影响对策.....	43
第十二章 “十四五”资金匡算与规划效果.....	44
第一节 资金需求.....	44
第二节 规划效果.....	44
第十三章 保障措施.....	45

前 言

党的十九届五中全会指出，“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，我国将进入新发展阶段，加快构建新发展格局。市委五届九次全会指出，“十四五”时期是新时代重庆推动高质量发展、创造高品质生活的关键五年。北碚区委十二届九次全会强调，“十四五”时期是北碚抢抓国家新时代推进西部大开发形成新格局、全面推动长江经济带发展、成渝地区双城经济圈建设和重庆市推进主城都市区高质量发展、西部（重庆）科学城市建设等重要战略机遇，谱写高质量发展新篇章、开启社会主义现代化建设新征程的关键五年。北碚区位优势突出，处于成渝双城发展主轴上，是全市唯一的民营经济综合改革示范试点区，拥有两江新区、重庆高新区、自贸区“三区”叠加的独特优势，将加快建设成为主城都市区区域性综合交通枢纽，充分发挥北碚承东接西、联结南北的区位优势，推动北碚更好地融入“一带一路”、西部陆海新通道等国家战略。

“十四五”时期是北碚面向新发展阶段，践行新发展理念，融入新发展格局，建设区域性综合交通枢纽的关键期。交通作为基础性、先导性、战略性、服务性行业的地位没有变，在经济社会发展中的“先行官”职责和使命没有变，“适度超前”发展的特征和要求没有变。综合交通发展要着眼长远、把握大势，积极抢抓成渝地区双城经济圈、“一区两群”、交通强国建设试点等多重战略机遇，加快构建安全、便

捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，奋力谱写交通高质量发展新篇章。

为科学研判“十四五”经济社会发展新形势、人民对美好生活新期待、科技发展新趋势，准确把握交通运输高质量发展新要求和支撑服务国家重大战略实施新任务，把握好各方式发展节奏和建设重点，进一步加大交通基础设施补短板力度，努力建设人民满意交通，特编制《北碚区综合交通运输“十四五”发展规划》。规划范围包括北碚全区，统筹考虑合川、璧山、沙坪坝、渝北等周边地区，规划期限为 2021-2025 年，展望到 2035 年。

第一章 发展基础

第一节 发展成就

“十三五”时期是全面建成小康社会决胜阶段，北碚交通认真落实市委、市政府工作部署，在区委、区政府的坚强领导下，深化交通供给侧结构性改革，大力实施交通建设三年行动计划，坚决打赢交通脱贫攻坚战，加快补齐交通基础设施短板，成为北碚交通史上发展速度最快、建设成果最多、人民获得感最强的五年，南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽地位明显提升，有力支撑北碚融入成渝地区双城经济圈发展。

（一）“十三五”综合交通投资再创新高。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。全区交通完成各类投资 127 亿元，其中公路 75 亿元、铁路 51.6 亿元、公交及其他 0.3 亿元。尤其是全力确保“三年行动计划”各项工作落地落实，共计争取上级直接建设补助资金 12 亿元，整合其他区级资金约 3.3 亿元，有力助推各建设项目全速推进。交通投资已成为有效投资的重要组成部分，已成为拉动经济增长的重要力量，有效发挥了交通投资的关键性、撬动性作用，对促进全区经济增长起到了强有力的拉动作用。

（二）交通基础设施骨架网络加速形成。深入贯彻落实市委、市政府工作部署，交通发展按下“快进键”，跑出“加速度”，干出“好成

绩”，交通出行面貌发生根本性变化，区域性综合交通枢纽地位大幅提升。铁路网络不断完善，区内拥有襄渝、遂渝、渝怀、兰渝等干线铁路，铁路营运里程达到 166 公里，渝西高铁北碚站基本确定，铁路枢纽东环线（北碚段）、市郊铁路重庆至合川段一期工程（北碚段）加快推进，北上南下的铁路通道加速形成，有力助推北碚融入“一带一路、西部陆海新通道等国家大战略。高速公路建设取得突破，渝广高速建成通车，北碚至广安车程由 2 小时缩短至 1 个小时，三环高速、渝武高速复线（北碚至合川段）、渝遂高速复线（北碚段）加快建设，高速公路通车里程达到 86 公里，比“十二五”末增加 48%，对外出口通道达到 6 个，基本形成了东南西北各个方向高速公路对外通道。水运能力不断提升，区内嘉陵江高等级航道里程 44.5 公里，生产性泊位 9 个，港口货物吞吐能力达到 265 万吨，有力助推北碚积极融入长江经济带发展，加快实现通江达海。城市骨架路网加快畅通，快速路一横线歇马隧道及东西干道、快速路一纵线北碚老城段改造工程建成投用，新建成城市道路约 140 公里，打通城市未贯通道路 20 条，水土大桥、蔡家大桥、二横线西段等市级重点项目工程加快推进，全区城市及园区道路达到 408 公里，比“十二五”增加 54%。轨道交通建设加快推进，轨道 6 号线建成通车，6 号线支线二期建成投用，城市轨道交通运营总里程达到 37 公里，进一步畅通北碚南下通道，有力缓解城市交通拥堵、方便居民出行。

（三）交通脱贫攻坚战全面打赢。紧紧围绕服务脱贫攻坚、全面小康和乡村振兴战略，加快推动干线公路升级改造，努力建设“四好

农村路”，筑就美丽乡村交通走廊。提质升级国省干线公路网，抢抓全市三年行动计划普通干线路网升级改造机遇，完成 G351 东阳至合川、G244 东阳至大田坎、G212 北温泉至沙坪坝、G351 三圣至渝北、S542 井口至朝阳桥等 278 公里的干线公路路面改建和升级改造，全区国道二级及以上、省道三级及以上分别达到比例 93%、91%，干线公路提质升级成效显著，惠及群众 50 万人，串起 16 个旅游点和 30 余个乡村产业基地。全力推进“四好农村路”建设，以“交通进村入户、助推精准脱贫”为统揽，优先解决柳荫、三圣、金刀峡镇贫困地区“四好农村路”建设，完成“四好农村路”通畅公路 642 公里，通达工程 321 公里，串联辖区 107 个行政村，涉及村（居）民小组 2331 个，村民小组通畅率达到 100%。有力助推乡村振兴，以交通+乡村旅游、交通+特色经济、交通+历史人文、交通+体育健身为抓手，在干线公路、四好农村路上增加彩色路面、停车驿站、观景休憩、人行步道等设施，打造一大批旅游观光路、休闲产业路、美丽致富路，充分发挥交通对乡村振兴的支撑作用。

（四）客货运输服务水平稳步攀升。坚持以人民为中心的发展思想，不断提升运输服务品质，努力让群众出行更加高效、便捷，努力让人民生活更美好。城市公共交通服务能力显著增强，轨道交通 6 号线 7 个站点全部投入运营，6 号线支线二期悦来至沙河坝站开通运营，高效串联悦来、复兴组团，极大便捷区域群众出行。积极开通曹家湾等片区小巷巴士，累计新增常规公交线路 12 条，新增运力 139

台，公交线网覆盖更加广泛、运力保障更加有力。两江民居公租房首末站、蔡家碛都佳园等 5 个公交站场建成投用，水土、思源公租房等公交站场加快推进，新增公交停靠点 107 个，公交基础设施网络更加完善。城乡客运一体化水平明显提升，积极推进二环外公交改革，开通 960、961 等公交线路，覆盖水土镇、复兴镇等区域，惠及江东片区 20 余万群众，率先实现二环外区域公交全覆盖。客货运输蓬勃发展，拥有客运站 5 个，其中一级客运站 1 个，二级客运站 1 个，四级客运站 3 个。班线客运线路 86 条，其中 14 条省际班线覆盖四川、贵州等 14 个地区，36 条县际班线覆盖市内合川、大足等 19 个区县，群众出行更加便捷。拥有 697 户货物运输业户、3051 台货运车辆，货运物流覆盖全国 32 个省、市、自治区，交通经济价值更加凸显。

（五）智慧绿色平安交通保障能力不断提升。坚持把发展的基点放在创新上，探索绿色发展新路子，树立生命至上、安全第一的发展思想，全力推动交通发展更加智能、绿色、安全。智慧交通发展取得突破，全区所有公交车安装使用 IC 卡终端，在全市率先实现扫码支付，开启全市公交非现金支付先河。城区客运站实现全市联网。完成公路养护管理、桥梁动态分析系统和重要交通节点视频监控、LED、交调系统，交通管理、监测水平不断提升。绿色交通发展成效显著，加大投入纯电动公交车辆，积极建设公共充电桩。大力实施内河船型标准化工程，完成客渡船拆解 12 艘、餐饮船舶 5 艘。清退营运黄标车 145 辆。积极开展“蓝天行动”“干线公路路域环境综合整治”及缙云

山国家级自然保护区生态环境综合整治，全面清理辖区乱堆乱放、违规设置交通标志等现象，生态环保、路域品质大幅提升。交通安全保障能力大幅提升，五年完成安保设施维修 1800 余处，安装护栏约 10 公里，修补路面裂缝约 200 公里，地质灾害治理 127 处。广泛开展安全督查、安全培训等工作，强化对行业监管责任和企业主体责任“双监督”。深入开展“平安交通”“打非治违”“大排查大整治大执法”等专项行动，全区未发生重特大交通安全责任事故，安全生产形势持续平稳。

（六）交通行业治理体系深化完善。严格按照区委、区政府工作要求，大力推进交通重点领域改革，取得积极成效。交通运输管理体制、机制改革全面推进，严格落实机构改革三定方案，完成区交通局行业机构改革，交通运输管理职责更为清晰、机构更加合理、岗位更高效。行政审批改革持续深化，落实“只进一扇门、最多跑一次”和“马上就办”精神，进一步规范行政审批流程，推动交通运输行政审批项目全部进入北碚区行政服务中心交通窗口统一受理接件，实现只跑一次率、网上可办率达到 100%。行业管理手段不断完善，出台《北碚美丽乡村交通走廊创建指南》《北碚区“四好农村路”养护管理“以奖代补”考核实施办法》，积极采用养护新工艺新技术新材料，普通国省道优良路率达 80%以上。交通执法扎实推进，依法开展超限运输治理，率先在中心城区执行国家治超新规定，创新治超新模式，多部门开展联合整治，基本消除恶意超限超载和非法改装行为，持续保证每月超限率在 1%以内。全面打赢疫情防控战，面对突如其来的新冠肺炎疫情，第一时间制定《北碚区交通局关于新型冠状病毒感染的肺炎

防控工作方案》等各类疫情防控方案和应急预案，建立防疫领导小组例会研讨机制，形成常态化防控方案，在辖区高速公路出口、国省道等主要路口设立疫情防控检测点，累计检查车辆 42.2 万台次，检测人数 68.4 万人次，实现区内“零感染”目标，成为全市仅有的 2 个“零感染”区县之一。

第二节 发展差距

尽管“十三五”期交通发展成绩显著，但面对新发展阶段、新发展格局，对照经济社会发展新要求、人民对美好生活新向往，交通发展仍然存在不平衡不充分的问题。

一是铁路对外运输通道不健全。北碚尚未建成时速 250 公里以上的高速铁路，既有对外铁路通道标准偏低，遂渝铁路、兰渝铁路设计速度均为 200 公里/小时，襄渝铁路仅为 160 公里/小时，造成北碚融入成渝地区双城经济圈缺乏高铁通道。与周边区相比，永川已建成成渝高铁，渝昆高铁正加快建设。璧山、大足将加快推进成渝中线高铁建设，北碚高铁建设相对滞后，融入双城经济圈的距离优势、速度优势面临挑战。市域（郊）铁路规划建设进度缓慢，渝合铁路尚在建设，1 小时通勤圈尚未实现。与周边区相比，铜梁、璧山已加快推进市域（郊）铁路璧铜线建设，江津的市域（郊）铁路江跳线即将建成通车。此外，现有铁路均未在北碚设置客运站点，群众出行不便，是北碚融入双城经济圈的最大短板。

二是高等级公路通道不足。现状北碚高速公路对外出口通道仅 6 个，新建合璧津高速公路位于北碚西侧，未能和合川、璧山、江津形成连接。东西向与合川、长寿的高速公路通道尚在建设，尚未形成衔

接有序的高速公路网络。射线高速拥堵严重，渝武高速超负荷运转，近年来全线交通量年均增长达到 10.1%，北碚段日均交通量超过 4.5 万 pcu，尤其是进出城的重要路段北碚隧道，日均交通量达到 8.0 万 pcu，远超设计能力，成为北碚融入中心城区的瓶颈路段，呈现常态化拥堵。国道 212、351 道路差、等级低，利用率不高，交通对旅游景区、工农业园区和城镇仍未实现高等级公路全覆盖，尤其是景区、园区的连接线公路等级偏低，交通对产业的支撑力度不够。

三是城市交通发展有待完善。城市轨道交通服务能力较低，现状仅有轨道交通 6 号线及 6 号线支线运营通车，轨道站点覆盖率低，老城区与科学城、高新区、水土片区缺乏轨道交通联系，轨道交通服务能力不足。城市快速通道不足，受中梁山、嘉陵江阻隔，北碚与中心城区核心区之间连接必须穿山跨江。当前，快速路一纵线、蔡家大桥、水土大桥等骨架通道正在建设，北碚与两江新区、高新区等区域快速通道联系仍然不畅。同时，与毗邻渝北、璧山、合川、沙坪坝等出口快速通道有待加强，普通公路与城市道路衔接不畅。

四是客货枢纽衔接服务水平不够。区内缺少综合型物流配送中心（基地），物流资源缺乏有效整合，与重庆国家物流枢纽园区、果园港、南彭公路物流基地等口岸未形成快速通道，立足周边、服务全局、带动发展的能力亟待加强，尚未形成大通道带动大物流、大贸易、大产业。客运枢纽设施不完善，干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”发展尚未形成，区内公交站场设施不足，公交车辆夜间入场停车率较低。

五是航运、航空发展存在短板。航运通行能力有待提升，嘉陵江航道等级不高，专业性、综合性码头缺乏，航线旅游开发不够。航

空发展存在空白，受地域和空域制约，区域内缺少承担空中旅游、空中表演、空中航拍、空中测绘等特殊飞行任务的通用航空机场。

六是运输服务不高效。高品质客运服务水平有待提升，与周边地区的城际公交尚未开行，包车客运、旅游客运、精品班线等多样化道路客运服务推进缓慢，城市公共交通主导地位有待进一步加强。高效率货运服务水平仍需加强，运输结构调整有待完善，多式联运发展滞后，公路货运量在全社会货运中占比过高，铁路、水运货运量占比偏低，铁路和水运优势发挥不足。高质量交通保障能力亟待强化，新型交通基础设施建设尚未起步，交通大数据应用有待强化。绿色交通发展有待加强，清洁运输装备、绿色出行方式需进一步推广。交通安全基础设施设备建设力度仍需强化，水上应急装备、应急救援队伍、应急救援能力有待进一步提升。

此外，受宏观政策、环境资源等因素影响，交通提质提速发展困难多、压力大。交通受环境、用地、审批等要素制约，前期工作周期更长。资金制约更加明显，“十四五”中央车购税资金紧张，加之中央和地方事权划分改革，用于补助省道及以下公路建设的资金规模较“十三五”大幅下降，地方公路建设资金筹集压力加剧。

第二章 发展形势

第一节 形势要求

习近平总书记指出，“十四五”时期是我国开启全面建设社会主

义现代化国家新征程的第一个五年，谋划好“十四五”时期发展十分重要。当前和今后一个时期，我国发展仍然处于战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。当今我国发展的内外部环境正在发生深刻变化，交通发展要放在国际大环境、全国大格局中思考谋划。

从国家和市级层面看，“十四五”期交通发展要把握“五个特征”：

一是“十四五”期是宏观形势变革下交通支撑国家战略落地的关键期。当前经济全球化遭遇逆流，国际贸易和投资大幅萎缩，交通发展要在“推动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”中把握机遇，有力推动国家战略落地，着力扩大交通有效投资，拉动内需。中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，成渝跻身全国交通“第四极”。重庆交通在“十四五”期将牢牢把握新时代西部大开发、成渝地区双城经济圈等区域协调发展战略，统筹推进现代流通体系硬件和软件建设，优化综合运输通道布局，构建多向联通、多式联运对外开放大通道，实现通道带物流、物流带经贸、经贸带产业，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

二是“十四五”期是交通由大规模建设向高质量供给的优化期。

当前，我国经济发展的空间结构正在发生深刻变革，交通发展要紧紧围绕人流、物流、产业流等要素流动，优化交通资源供给，更加注重优化交通基础设施结构，补齐设施短板，破除无效供给，提升交通供给质量和效率，实现交通供给与需求更高水平的动态平衡，形成交通与国土空间开发、产业布局优化、人口要素流动、生态环境保护良性互动的发展格局，推动交通运输由追求速度规模、投资规模向更加注

重质量效益转变。

三是“十四五”期是交通由单一发展模式向多种模式融合发展的加速期。“十四五”期，综合交通发展要打破各种交通方式独自发展的模式，推动交通运输从相对独立发展向更加注重一体融合发展转变，推动各种交通“规划同图、建设同步、运营同期”，促进通道共用、资源共享。铁路，要统筹考虑干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道“四网”融合。公路，要考虑城市外部高速公路和城市内部快速的衔接，普通国省道、农村公路要充分发挥特色优势、资源优势，推动普通干线公路、农村公路转变为旅游路、产业路、资源路。水运，要持续推动铁水联运、水水中转发展，构建支流转干流、陆港转水港的运输格局，提升组合效益。民航，要探索发展空空、空公、空铁等多种航空联运新模式，培育国内国际航空物流发展。交通枢纽，要推动站城一体、多网合一，广泛推行 TOD 发展模式，实现高效换乘换装、无缝衔接联动。

四是“十四五”期是交通由传统要素驱动向科技创新驱动转变的攻坚期。“十四五”时期，以 5G、人工智能、大数据等为代表的新一轮信息技术将广泛渗透到经济社会各领域，综合交通发展要抢抓新一轮技术革命，推动交通运输由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，推动实施一批智慧高速、智慧港口、智慧航道、智慧枢纽等新型交通基础设施项目，促进交通行业数字经济、无人驾驶、交通智能车船装备等战略性新兴产业发展，实现交通运输行业质量变革、效率变革、动力变革，在社会经济发展中形成新的增长点。

五是“十四五”期是交通由注重建设向更加注重管养的转型期。

受国土空间资源配置、生态保护红线、基本农田等因素制约，未来交通建设大体量、大投入发展趋势将逐步下滑，在交通基础设施网络相对完善后，迫切需要更高效率、更高水平、更加精细的管理和养护，要持续推进行业改革，提升行业治理水平，提升路网通行保障能力。

从区级层面看，“十四五”时期，北碚将准确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，着力打造生态人文名城、科技创新高地、高新产业基地、民营经济示范地、休闲度假目的地，综合交通发展要抢抓“四大机遇”：

一是积极融入新发展格局要求加快建设现代化高质量综合立体交通网络，畅通对外大通道。“十四五”时期，我国将加快构建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。北碚区位优势明显，综合交通发展要紧扣中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，统筹东南西北四个方向、铁公水空四种方式、人流物流信息流资金流四类要素，抢抓“一带一路”、长江经济带发展和西部陆海新通道建设契机，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，构建互联互通的开放通道体系，加速融入国家大战略、大通道、大平台，有力助推北碚实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放，努力在新发展格局中展现新作为。

二是全面融入成渝地区双城经济圈建设和全市“一区两群”协调

发展要求加快建设南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽，提升辐射能力。《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》明确提出成渝地区双城经济圈将建设成为具有全国影响力的重要经济中心、科技创新中心、改革开放新高地、高品质生活宜居地。市委、市政府正大力推进“一区两群”协调发展。北碚作为成渝地区双城经济圈重要节点城市，作为中心城区九区之一，交通发展要主动融入、当好支撑，紧紧围绕“两中心两地”战略目标，以深化落实“绵碚”战略合作框架协议和三年行动计划为导向，坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，牢固树立一体化发展理念，做到统一谋划、一体部署，加强战略对接、政策衔接、项目承接，进一步拓通道、强枢纽，促进互联互通，加快建设南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽，充分发挥北碚“三区”叠加的独特区位优势，推动各类资源要素加速向北碚集聚，有力支撑主城都市区一体化发展，不断提升北碚辐射带动渝西及川东北的能力。

三是推动高质量发展要求加快构建现代化综合交通运输体系，推动交通运输转型升级。“十四五”期，北碚将坚持创新驱动发展、生态优先绿色发展，全力筑牢安全发展底线，推动经济社会高质量发展。交通发展要以加快建设科技创新高地为引领，以筑牢主城都市区中心城区重要生态屏障为重点，以建设更高水平的平安北碚为导向，积极抢抓5G、人工智能、大数据等为代表的新一轮信息技术应用，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，大力发展智慧交通、绿色交通、平安交通，有力推动交通由追求速度规模向

更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，加快实现交通运输质量变革、效率变革、动力变革，努力为北碚高质量发展当好先行官。

四是创建高品质生活要求加快推动交通与产城景融合发展，建设人民满意交通。“十四五”期，北碚将加快构建现代产业体系，打造高新产业基地；将深入实施“园城带动”发展战略，打造生态人文名城；将加快构建大旅游发展格局，打造休闲度假目的地。产业、城镇、旅游的发展离不开交通的支撑、保障。交通发展要进一步突出抓重点、补短板、强弱项，聚焦“四园两城”发展，围绕城市提升、乡村振兴两大基本面，以“一带两区”旅游发展为重点，加快建设区域内一体畅联的基础设施网络，畅通城乡“毛细血管”，建设更多更好的“产业路”、“民生路”、“旅游路”，形成布局合理、功能完善、衔接顺畅的内部交通网络。同时，以满足人民群众对美好生活的向往为追求，加快推动城乡公共服务均等化，努力提供多样化的交通服务模式，满足多层次、多需求、高品质的交通出行，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

第二节 阶段特征

设施网络的完善期。“十四五”期，北碚交通发展要抢抓“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道、新时代西部大开发、乡村振兴等多重战略机遇，进一步围绕抓重点、补短板、强弱项，加快构建

对外大通道，畅通内部微循环，完善基础设施网络，加快构建南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽。

区域融合的加速期。“十四五”期，北碚交通发展要抢抓成渝地区双城经济圈建设机遇，大力推进“绵碚”战略合作，打造川渝非毗邻地区合作典范。要抢抓“一区两群”协调发展契机，坚持一体化规划、协同性建设，强化北碚与科学城、两江新区等周边重点区域的联动互动，推动区域交通一体化发展。同时，要统筹交通与产业、城镇、旅游的融合，全力推动城乡交通一体化发展，有力支撑城市品质提升。

高质量发展的关键期。“十四五”期，北碚交通发展要抢抓交通运输新技术、新业态、新基建的发展机遇，围绕碳达峰、碳中和的战略要求，加快转变交通发展方式，加快推动交通运输智能化、数字化、绿色化发展，提升交通发展效率、质量。同时，统筹考虑行业治理效能提升，深化交通行业改革，构建高效、科学的建设管理平台，为交通高质量发展提供坚实保障。

高品质服务的提质期。“十四五”期，北碚交通发展要坚持以人民为中心的思想，以满足人民群众日益增长运输服务需求为根本目的，全力提供更加优质高效的运输服务，推动客运出行由便其行向悦其行转型、货运物流由畅其流向优其流转型，统筹交通发展和安全，切实提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

第三节 运输需求

“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，北碚人口规模、空间分布以及出行需求将发生新的变化。预计全区常住人口城镇化率 2025 年将达到 90%，未来一段时间，北碚仍处于城镇化快速拓展时期，人口将进一步向城区集聚，客货出行需求也将向城区集中。

客运方面。随着高速铁路、市域铁路、高速公路等网络逐渐完善，居民人均出行频次提高，预计到 2025 年全区客运总量将有一定幅度提升，旅客运输量达到 440 万人次，为 2020 年的 1.2 倍，客运年均增速为 4.1%左右。客运出行结构发生显著变化，市域铁路承担部分主城都市区通勤客流，高速公路更多服务城镇化客流。对外出行中，中心城区核心区仍是客流主要目的地，同时北碚与高新区、两江新区、合川、璧山等周边地区联系将更加紧密，客流将明显增长。

货运方面。随着全市产业经济高质量发展进程加快，“一带一路”以及西部陆海新通道等对外通道不断完善，北碚将加快融入全市内陆开放高地建设，货运需求将稳步增长，预计到 2025 年全区货物发送量达到 2390 万吨，为 2020 年的 1.15 倍，货运年均增速为 2.8%左右，货运需求增长慢于客运。随着市域铁路的建成通车，铁路货运将稳步提升，公路货运仍占主导，但运输结构调整逐步优化，中长距离货物运输将以铁路为主导，高速公路货运重点辐射周边毗邻地区。

第三章 中长期布局规划

第一节 发展定位

以重庆建设西部国际综合交通枢纽和国际门户枢纽为导向，准

确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，围绕北碚打造生态人文名城、科技创新高地、高新产业基地、民营经济示范地、休闲度假目的地的总体目标，深度融入成渝地区双城经济圈建设，到 2035 年，把北碚建设成为主城都市区南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽，有力支撑北碚建成成渝地区双城经济圈有影响力的高质量发展示范区、高品质生活宜居区，有力助推重庆成为“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽。

第二节 发展理念

区域交通提升。链接区域，依托高铁网络、高速公路网络、城际交通网络、嘉陵江航道，强化北碚与成渝地区双城经济圈、京津冀城市群、长三角城市群、粤港澳大湾区等区域交通联系，构筑北碚多向对外综合交通大通道。**融入核心**，以轨道交通、城市快速路为骨架打造多层次快速网络，全力助推北碚对接中心城区核心区域，充分发挥北碚在主城都市区的枢纽地位，助推主城都市区一体化发展。**辐射周边**，立足北碚区位优势，强化北碚与周边地区的互联互通，构建区域快速通道网，实现与周边地区的快速联系，推动优势互补，强化北碚区域性综合交通枢纽的地位。

内部网络优化。以服务北碚社会经济发展为重点，结合区域产业发展，大力推进城市骨架路网建设，推动干线公路改造，打造安全可靠、便捷高效的城乡道路网络，提高道路通行能力和服务水平，强化区域内镇镇之间、镇乡之间公路联系。立足乡村振兴战略，继续把公共基础设施建设的重点放在农村，加快建成布局合理、连接城乡、安

全畅通、服务优质、绿色经济的农村公路网络，巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。立足交旅融合发展，强化旅游景区对外连接公路建设，提高道路等级，完善配套设施，打造宜居、宜业、宜游的“美丽农村路”。

枢纽节点整合。统筹铁公水空各种交通方式融合发展，全力打造一体畅联的综合交通体系，充分发挥好各种运输方式的比较优势和组合效率。加快建设综合客运枢纽，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通“四网融合”发展，实现不同运输方式的高效衔接和合理转换。高质量、高标准构建集通道、枢纽、网络、平台于一体的现代物流体系，全力打造铁公水多式联运枢纽，完善枢纽集疏运体系，强化北碚与市级重要货运枢纽、开放口岸的衔接，提高枢纽节点间的转换效率。

运输服务增效。以通畅、便捷、舒适、友好为价值追求，大力开展服务质量提升工程，全力提品质、持续增效率。大力发展城际交通，优先发展城市公共交通，统筹推进城乡交通运输一体化，推动客运出行向高品质和多样化升级。大力发展多式联运，持续推动运输结构调整，推动货运物流向专业化、一体化延伸。大力发展交通新业态新模式，倡导“出行即服务”理念，推动交通发展更加智能、绿色、安全。

第三节 发展战略

1、多向联通拓展四向大通道

南下：依托渝西高铁、襄渝铁路、轨道交通7号线、渝武高速及扩能、快速路一纵线、蔡家大桥等多通道南下综合交通网络，打通北

碚与高新区、沙坪坝区、江北区等周边区域南下大通道。依托东阳陆港物流园(综合交通枢纽站场)建设,加强北碚和国际物流枢纽园区、重庆西站等综合交通枢纽联系,全面衔接西部陆海新通道。

东进: 依托铁路枢纽东环线、轨道 11 号线、三环高速、快速路一横线、二横线、六横线、五联络线(椿萱大道)、宝山大桥等对外通道,进一步衔接江北国际机场、果园港、重庆东站等综合交通枢纽,强化北碚与两江新区、渝北区的交通联系,全面融入长江经济带。

西联: 依托成渝中线高铁、枢纽西环线、渝遂高速及扩能、璧山七塘至合川草街高速、黛山大道延伸线等骨架网络,强化北碚与璧山、铜梁、潼南的联系,进一步衔接重庆新机场,畅通完善北碚与渝西地区的交通网络。

北拓: 依托渝西高铁、重庆至广安城际、兰渝、遂渝、渝合等铁路通道,以及渝武高速及扩能、渝广高速、合川至北碚至渝北高速、快速路六横线、中心城区至合川快速通道、云汉大道延伸段等高快速路网,强化北碚与合川、遂宁、南充、广安城镇密集区的交通联系,通过网络完善、高效衔接,加强北碚和绵阳的交通联动,积极融入成渝双城经济圈。

2、畅通循环打造五大交通圈

打造半小时融入“一带一路”、长江经济带交通圈: 依托枢纽东环线、襄渝铁路、兰渝铁路、绕城高速公路等对外骨架通道,高标准高水平建设综合交通枢纽,完善枢纽集疏运体系,推动北碚与国际物流枢纽园区、江北国际机场、果园港、南彭公路物流基地等国际性综合

交通枢纽的快速衔接，实现北碚半小时可达“一带一路”、长江经济带重要枢纽，推动北碚更高层次、更高水平对外开放。

打造半小时对接广安等川渝毗邻地区交通圈：重点加快区域铁路、高速公路建设，形成北碚衔接广安、遂宁等川渝毗邻地区的高快速大通道，实现北碚与川渝毗邻地区的快速联系。

打造半小时融入中心城区核心区交通圈：加快推动轨道快线、普线建设，强化轨道交通与国铁干线、城际铁路、市域（郊）铁路无缝衔接。全力推动射线高速公路扩能、城市快速路、骨架路网建设，形成北碚与中心城区核心区形成多通道、快转换的一体化道路交通体系。

打造半小时畅通主城都市区毗邻地区交通圈：重点依托市域（郊）铁路、高速公路网络，加密北碚与合川、璧山、铜梁、高新区、两江新区等周边区的市域铁路、高速公路通道，提档升级对外普通干线公路等级，畅通嘉陵江航道体系，形成北碚与周边区域快速衔接的多层次综合交通网络。

打造半小时可达区域内部各乡镇交通圈：重点完善高速公路连接线，加快区内普通干线公路低等级路段升级改造，强化公路与城市道路衔接，推动交通与产业、城镇、旅游的融合发展，实现北碚区内各个毗邻乡镇半小时可达。进一步强化农村公路网建设，推动农村公路进村入户，更好支撑乡村振兴战略。

3、立体互联构建一个大枢纽

到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，形成“人享其行、货优其流”的运输服

务体系，全面融入新发展格局，全面融入成渝地区双城经济圈交通一体化发展，全面融入主城都市区“一日生活圈”“1小时通勤圈”，城乡区域交通协调发展达到新高度，智慧绿色平安交通水平显著提升，建成人民满意、保障有力的现代化综合交通体系，建成**南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽**，有力支撑社会主义现代化北碚建设。

全面建成“2133”铁路网络。形成2条高速铁路（渝西高铁、成渝中线高铁）、1条城际铁路（重庆至广安城际）、3条普速铁路（兰渝铁路、遂渝铁路、襄渝铁路）、3条市域（郊）铁路（渝合铁路、枢纽东环线、枢纽西环线）为骨架的铁路网络，畅通北碚对外大通道。

全面建成“四横四纵”高速公路网络。形成以绕城高速、渝遂高速复线、三环高速、合川至北碚至渝北高速为主的横向高速公路骨架，以渝武高速、渝武高速复线、渝广高速、璧山七塘至合川草街高速为主的纵向高速公路骨架，强化北碚与周边地区的互联互通。

全面建成“一千多点”航道港口体系。全面提升嘉陵江航道等级，推动建设一批旅游码头，打造嘉陵江美丽生态航道，助推北碚高效融入长江经济带。

全面建成1个通用机场。规划建设北碚通用机场，积极融入全市通用机场网络，拓展通用机场功能。

全面建成“3快7普”轨道交通网络。形成以轨道交通15号线、19号线、28号线为主的轨道快线网络，以轨道交通6号线、7号线、11号线、13号线、14号线、21号线（既有6号线支线及延长线）、22号线为主的轨道普线网络，充分发挥轨道交通引领城市空间拓展

的作用，建设轨道上的北碚。

全面建成“四横四纵”城市快速骨架路网。形成以快速路一横线、二横线、五联络线、六横线为主的横向快速干道，以快速路一纵线、四纵线、七联络线以及黛山大道延伸线为主的纵向快速干道，强化北碚与周边地区的道路联系。

全面建成“1+1+N”的枢纽体系。形成以东阳陆港物流园为主导的货运枢纽、以渝西高铁北碚站为主导的客运枢纽，建设一批市域(郊)铁路、轨道交通、城市公共交通枢纽站场以及公路客运站场，形成级配合理的多层级综合交通枢纽体系。

第四章 发展思路

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，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，准确把握新发展阶段，深入践行新发展理念，积极融入新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，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，紧紧围绕全市推动“一区两群”协调发展的要求，统筹发展和安全，加快构建现代化高质量综合立体交通网，

形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，全力打造南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽，为北碚主动融入成渝地区双城经济圈建设，开启社会主义现代化建设新征程当好先行、当好支撑。

第二节 基本原则

立足一域，着眼全局。坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，紧扣“一带一路”和长江经济带、西部陆海新通道、成渝地区双城经济圈、一区两群等重大战略，加快构建“大进大出、快进快出”的对外综合运输通道，打造区域间、城乡间不同空间尺度高效衔接的多层次综合交通网，推动交通与产业、城镇、旅游等深度融合，实现区域交通一体化发展，推动形成区域协调发展新格局。

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，提供品质更优、效率更高、安全可靠的客货运输服务，增强人民群众出行获得感、幸福感、安全感。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，有序推进行业治理体系和治理能力现代化，努力提供更加规范、更有效率的行业管理服务。

生态优先，绿色发展。紧扣山清水秀美丽之地目标，坚定践行绿水青山就是金山银山理念，大力发展绿色交通、智慧交通，优化交通运输结构、发展方式，集约利用资源，加强生态保护，防治交通污染，实现交通畅与生态美的统一，促进人与自然和谐共生。

协同建设，远近结合。着眼长远，立足当前，统筹考虑规划项目

的建设规模、建设时序，重点推进一批可操作、显效果的重大工程，推动北碚交通基础设施建设与周边区标准统一、步调一致，努力打通断头路、瓶颈路，全力提升交通互联互通水平。

第三节 发展目标

到 2025 年，立足成渝地区双城经济圈和“一区两群”协调发展，以交通强市建设为统领，以提升内联外通水平为导向，以打造区域性综合交通枢纽为引领，加快构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，全力打造五个“半小时”交通圈，有力助推北碚在承接落实“三个作用”、深入推动成渝地区双城经济圈建设、支撑全市建成高质量发展高品质生活新范例中体现新担当、展现新作为。

基础设施网络建设取得新突破。高铁建设实现“零”突破，力争开工建设铁路 2 条，建成通车 2 条，铁路营业里程突破 200 公里。建成高速公路 3 条，高速公路通车里程超过 100 公里。改造国省道 120 公里，省道三级及以上比例达到 95%。新改建农村公路 500 公里，有力助推乡村振兴。推动嘉陵江航道等级提升，推动港口码头建设，加快形成“一千多点”水运体系。谋划建设通用机场，满足特色旅游和应急救援等需求。力争新开工轨道交通 2 条、新改建一批城市骨架道路，完善城市交通体系。

枢纽内外衔接得到新提升。高标准建设东阳陆港物流园、渝西高铁北碚站，推动建设一批市域（郊）铁路、轨道交通、城市公共交通枢纽站场以及公路客运站场，加快形成“1+1+N”的枢纽体系。多式联

运无缝衔接，枢纽集疏运铁路、公路体系加速完善。公路与城市道路衔接加顺畅，与城市干道实现高等级公路 100%连接。高速公路互通、4A 级及以上景区实现 100%高等级公路连接。

运输服务效率达到新水平。积极推进跨区域城际公交开行，持续推进“公交都市”建设，公共交通机动化分担率达到 63%，公交车辆进场率力争达到 80%以上，轨道交通 50 米公交接驳率达到 100%。推动交通旅游融合发展，加快形成宜行宜游的交旅融合体系。大力发展多式联运，运输结构调整明显优化，力争铁路水路货运量占比提高到 2%。大力发展城乡物流，基本实现“村村通快递”。

智慧绿色平安交通发展迈出新步伐。建成综合交通大数据服务和管理平台，普通国省道、县乡道、农村公路项目 100%实现平台监管，数字化交通感知网络、行业治理和监管决策能力显著提升。积极推广应用新能源和清洁能源汽车和船舶，每年新增和更新的公交、出租清洁能源车辆比例达到 100%。基本形成坚实可靠的安全应急保障体系，实施公路生命安全防护工程 200 公里，危桥改造 15 座，地质灾害治理 15 处，高速公路和普通干线公路应急救援响应时间不超过 30 分钟。

交通行业治理效能得到新提高。持续推动交通行业重点领域改革，加快推动法治交通、信用交通建设，交通运输政务服务事项实现全网通办，加快形成政府、市场、社会等多方协作的现代交通运输治理体系，行业治理水平明显提升。

第五章 区域交通提升，构建多向辐射大通道

第一节 全面推进铁路建设，畅通对外铁路大通道

科学谋划干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路，形成分工合理、衔接顺畅的铁路对外大通道，满足多层次、多样化的交通需求。**加快推进高速铁路建设。**开工建设渝西高铁（北碚段）、成渝中线高铁（北碚段），实现北碚高铁零的突破，推动北碚高效融入成渝地区双城经济圈，全面融入国家“八纵八横”高铁通道中的包（银）海通道、京昆通道、沿江通道，助力全市构建“米”字型高铁网。利用遂渝铁路，衔接规划的渝遂绵高铁，形成北碚与绵阳的快速直达铁路通道。**积极谋划城际铁路。**积极争取重庆-广安城际铁路途径北碚并设站，形成北碚与川渝毗邻地区快速联系的城际通道，与渝西高铁形成北出的2条高快速铁路。**有序推进市域（郊）铁路建设。**加快推进铁路枢纽东环线北碚段建设，打通北碚东向铁路大通道，衔接江北国际机场、果园港、重庆东站等综合交通枢纽，助推北碚融入全市内陆开放高地建设。加快推进渝合铁路一期工程建设，强化北碚与合川的铁路联系，有力助推打造主城都市区“一日生活圈”“1小时通勤圈”。加快启动铁路枢纽西环线北碚段项目前期工作，通过枢纽西环线强化与重庆新机场的联系，进一步打通北碚西向铁路大通道。**积极开行公交化列车。**利用枢纽东环线开行环线公交化列车，利用渝合铁路开行纵向公交化列车，强化北碚与渝北、南岸、巴南、江津、合川等区，以及江北国际机场、重庆东站等综合交通枢纽的联系。

第二节 优化完善高速公路，打通周边区县瓶颈路

畅通高速公路对外通道，打通“断头路”“瓶颈路”，推动毗邻地区互联互通，2025年高速公路对外出口通道达到10个，有力支撑五个

“半小时”交通圈打造。**加快建成3条高速公路。**建成三环高速北碚段，强化北碚东西向高速公路对外通道，实现北碚与渝武、渝广等主城都市区射线高速的快速转换。建成渝武高速复线北碚至合川段，畅通北碚南北向高速公路骨架通道，缓解渝武高速交通拥堵，强化北碚与合川、渝北等交通联系。建成渝遂高速复线北碚至铜梁段，加密北碚东西向高速公路骨架通道，缓解渝遂高速交通拥堵，强化北碚与璧山、铜梁等交通联系，有力推动北碚与主城新区交通一体化发展。利用渝武高速、渝武高速复线衔接绵西高速，利用渝遂高速、渝遂高速复线衔接成渝环线高速，形成北碚与绵阳的2条快速直达高速公路通道。**力争开工2条高速公路。**力争开工璧山七塘至合川草街高速公路，连接渝武高速和合璧津高速，加密北碚与周边地区的联系通道，形成多通道南下的高速公路网络。力争开工渝武高速金开大道至三溪口段拓宽改造，提升渝武高速通行能力，缓解进出城交通拥堵。**积极推进1条高速公路前期工作。**谋划合川至北碚至渝北高速公路，西接三环，东至长寿，加密重庆北部东西向高速路网络，带动金刀峡等旅游景区发展。

第三节 稳步建设航运网络，积极融入长江经济带

立足服务长江经济带发展，全面畅通嘉陵江航道，合理布局港口码头体系，加强成渝地区航运体系协作协同。**提升航道通行能力。**推动嘉陵江草街以下河段航道通行能力提升，积极呼吁井口枢纽建设，启动同兴低坝前期研究工作。结合嘉陵江利泽航运枢纽建设以及草街

库尾航道整治，推动嘉陵江全线高等级贯通，打造成渝地区双城经济圈水路运输主通道，进一步吸引嘉陵江上游的南充、遂宁、广安物资运输通过嘉陵江水运畅通入渝、通江达海，推动北碚区更好的融入长江经济带、成渝地区双城经济圈发展。**优化调整港口结构。**推进不符合城市功能布局和生态环境保护要求的货运码头退出或转型升级，进一步提升港口岸线利用效率，有力助推中心城区“两江四岸”品质提升。完善旅游客运码头布局，加快推进澄江、东阳、北温泉、金刚碑、朝阳、白庙子、蔡家等旅游客运码头建设，完善二岩、白羊背等水上旅游客运停靠点布局，打造金刚碑水上旅游环线，发展交旅融合发展新业态，助力打造生态人文名城、休闲度假目的地。

第四节 积极谋划通用航空，大力发展低空旅游

积极分析北碚在空域条件、建设条件等方面的基础，提前开展相关研究，争取市级部门支持北碚建设通用机场，纳入重庆国土空间规划，并适时启动建设。同时，在金刀峡等旅游景点规划建设直升机起降平台或者直升机起降点，满足未来应急救援和旅游发展需要。选择嘉陵江有条件的水面规划布局 1 处水上飞机起降场，满足水上应急救援需要。以通用机场为载体，大力开展飞行员培训、空中巡查、防林护林等作业飞行，积极拓展应急救援、商务包机、空中摄影、景点观光、空中表演等民生功能，把北碚打造成全市通用机场网络的重要节点。

第六章 内部网络优化，构建互联互通内循环

第一节 推进轨道交通建设，加速轨道交通成网

加快构建多层次轨道交通网络，形成以轨道交通为骨干的交通出行模式，探索推进轨道站点综合开发，打造轨道上的北碚，有力支撑中心城区“850+”轨道交通成网计划。**加快构建轨道快线。**开工建设轨道交通15号快线，形成北碚南部东西向轨道交通快速网络，强化北碚与科学城站、江北国际机场等综合交通枢纽联系。通过15号快线衔接市域（郊）铁路永川线，打通北碚与重庆新机场的联系。积极推进轨道交通19号快线前期工作、及时开工，形成西部槽谷南北向快速骨架通道，有力引领西部（重庆）科学城发展。积极推进轨道交通28号快线前期工作、及时开工，形成中部槽谷南北向快速骨架通道，强化北碚与中心城区核心区的快速联系。**逐步完善轨道普线。**力争与沙坪坝区、高新区同步开工轨道交通7号线，加密西部槽谷轨道交通网络，形成北碚西部槽谷南下轨道交通双通道。积极推进轨道交通6号线静观延伸线、11号线、13号线、14号线、22号线等轨道普线前期工作，进一步扩大轨道交通覆盖范围，强化北碚与两江新区、沙坪坝区等周边地区轨道交通联系。**积极推进轨道站点TOD开发。**结合轨道交通建设，适时推进轨道站点TOD开发，强化轨道站点与城市功能的无缝衔接、融合发展，实现轨道交通和人口、产业、土地利用的协调发展。

第二节 提速城市路网建设，打造城市骨架网络

提升城市交通互联互通水平，加快过江桥梁、穿山隧道、快速干道等项目建设，加密次支干道，强化城市道路与普通公路一体衔接，改善道路交通循环。**大力推进快速路网建设。**加快建成快速路一纵线

北碚段（科学大道北碚段），有力带动西部（重庆）科学城北碚园区建设，强化北碚与团结村等多式联运枢纽的衔接，助推北碚融入“一带一路”发展。建成快速路二横线西段，形成北碚南部东西向快速通道，推动歇马片区深度融入西部（重庆）科学城一体化发展。新建快速路六横线，形成北碚北部东西向快速通道，衔接渝武高速复线，强化北碚与合川、两江新区的快速联系。新建快速路五联络线（宝山大桥西延伸段），强化蔡家与北碚老城区的联系。新建云汉大道延伸段，强化静观北上通道。积极推进中心城区至合川快速通道、黛山大道北碚延伸段、快速路七联络线、中梁山东侧沿山道路二期、童家溪至北碚城区滨江大道等项目前期工作、及时开工，进一步强化北碚城市骨架网络。**大力推进桥梁隧道建设。**依托城市快速骨架路网建设，加快建成土主隧道、蔡家大桥、水土大桥，新建宝山大桥、马鞍石复线桥、蔡家隧道、西南大学地下隧道、天府隧道等跨江桥梁及穿山隧道建设，打通快速骨架网络瓶颈节点，全力畅通城市交通。**加快完善城区内部网络。**积极推进建成区缓堵建设，充分结合园城开发进程，分类、分步推进新城区骨干路网建设，加快推进两江水土园区、市城投集团、市地产集团储备地范围内的路网建设，稳步推进其他园区内部路网建设，打通未贯通道路，加密次支干道，提高城市路网密度。**强化城市道路与公路网一体衔接。**同步实施高速公路进出城通道建设，推动城市骨架快速路与高速公路一体衔接，缓解进出城拥堵。紧扣城市空间拓展，合理界定城市道路、普通公路功能定位，全力推进城市、城乡间道路衔接，进一步统一衔接标准、技术等级，推动城市道路与干线公路高效融合、一体互联。

第三节 推进普通公路建设，形成广覆盖公路网

持续推动普通国省道升级改造，大力实施乡村交通建设行动，加快形成完善的干线网、广泛的基础网，实现巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。**大力推进普通干线公路建设。**紧紧围绕服务于工业化、城镇化发展，坚持“补短板、抓重点、促衔接、强服务”的原则，大力推进普通国省道升级改造和路面改造，改造总里程 122.4 公里，其中实施升级改造 71.8 公里，省道三级及以上比例达到 95%；实施国省道路面改造 50.6 公里，国省道优良路率每年保持在 85%以上，全面提高普通国省干线公路通行能力。**推进县乡道公路改造。**以旅游景区和产业园区两大重要节点连接公路为重点，推动建设一批“产业路”“旅游路”，加快推进金刀峡度假区旅游环线公路（东山环线）、江东片区乡村旅游环线（西山环线）、北温泉度假区云雾山环线等 110 公里县乡道改造，全面提升公路服务水平。**推进美丽农村公路建设。**坚持以人民为中心的发展思想，推进农村公路建设项目更多向进村入户倾斜，因地制宜实施建制村通双车道和窄路加宽改造，合理增设错车道，新改建农村公路 500 公里，加强通村公路和村内主干道路衔接，提高农村公路网络的通行能力、运行效率和服务水平。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，促进现代农业、乡村旅游发展，助力乡村振兴。

第七章 枢纽节点整合，推动立体互联一体化

第一节 支撑全市建设陆港型国家物流枢纽

集约通道资源，统筹铁公水等多种交通方式协调发展，推动建设高效率换乘换装的综合货运枢纽，有力支撑全市建设陆港型国家物流枢纽。**高质量、高标准建设东阳陆港物流园。**依托枢纽东环线石子山、磨心坡站点建设，按照“公、轨、铁”多式联运思路，在北碚东阳片区科学选址建设东阳陆港物流园，构建集通道、枢纽、网络、平台于一体的现代物流体系，将海关、保险公司、结汇银行等有关机构引入陆港物流园，有效整合物流园区与港口功能，打造一站式通关的国际物流中心，协同带动区域发展。**推动建设区域性物流枢纽。**加快打造龙凤桥邮政快递二级枢纽及农产品（含冷链）物流仓储集散中心，推动应急物流体系建设，夯实物流实体和物流信息两个平台，促进物流线上线下融合发展，形成辐射中东部的区域性物流枢纽。紧密结合蔡家先进高端制造产业、歇马战略性新兴产业布局，推进蔡家、歇马2个综合型公共配送中心建设，提升片区物流和配送服务水平。

第二节 推动客运枢纽站城一体化发展

立足站城一体、融合发展的总体要求，全力打造功能完善、便捷高效的现代化客运交通枢纽，使枢纽成为设施网络与一体服务衔接的纽带，实现枢纽与城市功能完美融合。**高标准、高水平打造北碚站。**推动渝西高铁北碚站综合客运枢纽建设，践行一体化规划设计理念，同步优化布局铁路枢纽配套轨道、长途、公交等交通设施，打造地上地下立体化分层衔接体系，提升枢纽换乘效率，打造一流高铁示范枢纽。**统筹推进建设市域（郊）铁路客运站场。**依托枢纽东环线、渝合铁路建设，加快推进磨心坡、石子山、水土等客运站建设，增强站场

服务能力。结合枢纽西环线项目前期工作，提前谋划澄江站，提升铁路站场覆盖范围。**完善乡镇综合客运站场。**按照“一站多能、多站合一”的发展思路，加快推动建设静观、金刀峡、三圣汽车站，打造客运、物流、商贸、邮政、政务服务为一体的乡镇综合客运站。

第三节 建设高效衔接集疏运体系

加快完善以合长、渝遂、渝武等高速公路为依托，以襄渝、遂渝、兰渝等铁路为纽带，以渝合铁路一期、铁路枢纽东环线、枢纽西环线等市域（郊）铁路为补充的物流通道体系，畅通与兰州、西安、遂宁等其他地区物流枢纽的连接通道，有效衔接江北国际机场、重庆新机场、果园港、寸滩港、团结村、南彭公路物流基地和珞璜港等市级重点口岸。同步推进北碚站、东阳陆港物流园等重点客货枢纽的铁路、轨道交通、城市骨干道路集疏运体系建设，提高枢纽疏运能力、集散效率，全力增强枢纽可达性，提升枢纽辐射范围，有力支撑北碚打造南下东进、西联北拓的区域性综合交通枢纽。

第八章 运输服务增效，助推客货服务优品质

第一节 构建便捷舒适的客运服务体系

坚持以人民为中心的发展思想，实施公交优先战略，创新服务模式，提高服务水平，构建多层次、多样化城际、城市、城乡客运体系，不断满足人民对美好出行的向往。**大力发展城际客运交通。**充分利用干线铁路富余能力，开行公交化列车。以成渝地区双城经济圈为重点，推动客运一体化发展，开行 2-3 条跨区域城际公交线路。加快 800 公里以上超长客运线路退出市场，鼓励中短途道路客运班线定制化发

展，加强与高铁、航空等方式的衔接，满足人民群众“门到门”、“点到点”出行需求。**加快完善城市公共交通。**充分发挥轨道交通骨干作用，强化公交轨道无缝接驳，新增优化一批公交线路，扩大“小巷公交”开行范围，力争轨道交通 50 米公交接驳率达到 100%。全面推广纯电动、无障碍的环保公交车型，提升乘客出行体验。加快推进锦鑫苑公交枢纽站、曹家湾公交首末站等 8 个公交站场建设，新增公交停车位 300 个以上，公交车辆夜间入场停车率达到 80%。加快配套完善充电桩、加气站以及公交“五小设施”，全面提升公交站场形象、品质和功能。**创新发展城乡客运。**针对城区至镇以及镇至镇客运需求旺盛的客运线路，实施公交化改造，开行城乡公交线路，提升群众出行满意度。推动三圣、水土万寿、思源等 10 处乡镇公交站建设，提高农村公交站点覆盖率。围绕乡村振兴战略，完善农村客运线网布局，提高农村客运班车通达率。**稳步推进客运新业态发展。**推进定制公交、定制城际客运等新业态健康发展，加大区间车、定制班车、预约式公交车开行力度，满足多区间、多时段、多层次出行需求。开行金刀峡、金刚岛等旅游公交线路，有力助推交通与旅游深度融合发展。

第二节 构建高效畅通的货运物流体系

着眼服务新发展格局，创新运输组织发展模式，完善农村物流三级节点体系，推动物流运输装备升级，促进降本提质增效，构建现代化物流产业体系。**持续推进运输结构调整。**持续优化运输组织模式，推进大宗货物“公转铁”“公转水”，力争实现铁路水路货运量占比提升至 2%。依托东阳陆港物流园，积极申报创建国家级、市级多式联运示范工程。**推进城市货运配送创新发展。**合理设置城市配送车辆停靠

装卸相关设施，鼓励发展共同配送、统一配送、集中配送、分时配送等集约化配送模式。推动商超与配送深度结合，推进建立城市配送联合联盟，提升配送效能。**促进城乡物流网络均衡发展。**通过“一点多能、多站合一、资源共享”方式，推进乡镇运输服务站升级改造，构建以区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体系，完善覆盖区、镇、村三级物流网络，发挥城乡物流集散作用。推动邮政物流、农村客运小件快运、电商快递、冷链物流、货运班车等多种形式农村物流发展，加强农村交通运输资源整合，增强邮政普遍服务能力和快递服务能力。**推进物流运输装备升级。**大力发展新能源城市配送车运营组织模式，探索制定新能源城市配送车辆便利通行政策，提高物流配送车辆新能源汽车比例。推进运输装备升级，大力发展甩挂运输等现代化组织模式，鼓励运输企业规模化、联盟化发展。引导公路货车向大型化、专业化方向发展，提升物流运输效率。

第九章 创新驱动引领，助推交通升级强保障

第一节 大力发展智慧交通，提升交通运行效率

紧扣“智慧名城”建设，以数字化、网络化、智能化为主线，转换交通发展动能，构建新型智能交通网络，搭建交通大数据平台，推动智慧出行服务，加快实现交通智能化发展。**推动交通感知网络建设。**推动交通感知网络与交通基础设施同步规划、同步建设、同步使用，增强基础设施多维监测、智能网联、精准管控、协同服务能力。试点推进渝武高速北碚至合川段智慧高速建设，打造智慧高速新标杆。推

动嘉陵江建设高等级航道感知网络建设，完善航道雷达、视频监控、水位监测等智能设施，实现重点航段运行状况实时监控。建设北碚站智慧枢纽，推动售取票、检票、安检、乘降、换乘、停车等客运服务“一码通行”。继续推广运输装备视频监控系统、定位系统的安装使用。

构建智能交通大数据云平台。加快建设北碚智慧数据中心云平台，接入并整合交通行业相关基础数据、视频资源、车辆 GPS 数据，实现数据标准统一、开放共享，推动基础设施、智能汽车、运营服务、交通安全管理系统、交通管理指挥系统等信息互联互通，促进交通数据资源协同优化利用。

打造智慧出行服务体系。积极推进“出行即服务”理念，大力发展智慧公交、智慧站点，形成涵盖“人—车—站—线”的智慧公交出行网络。进一步扩大移动支付，探索推进客运一体联程服务。大力发展“互联网+”高效物流新模式、新业态，依托东阳陆港物流园，打造物流信息平台，加快推动物流活动全程数字化，推进公路、水路、铁路等货运单证电子化和共享互认，发展“一站式”物流服务。

第二节 大力发展绿色交通，提升节能低碳水平

紧扣“山清水秀美丽之地”建设，围绕碳达峰、碳中和，积极探索“生态优先、绿色发展”新路子，大力发展绿色交通，实现人与自然和谐共生。

推动绿色交通基础设施建设。落实国土绿化行动，在渝广高速等公路沿线开展绿化整治行动，建设美丽绿色交通廊道。推动高速公路绿色服务区升级改造，高标准打造高速公路服务区示范工程。建设路景融合绿色公路，打造 G351、S108 等国省干线绿色公路样板工程。结合乡村旅游，建设一批美丽农村路。推动嘉陵江建设生态美丽

航道，推进老旧码头岸线资源整合及复绿，实现港口岸线集约利用。**推动运输装备绿色发展。**积极推广应用新能源、清洁能源汽车和船舶，推进国三及以下排放标准营运柴油货车淘汰更新，每年新增和更新的公交、出租清洁能源车辆比例达到 100%。继续推进内河船型标准化建设，加快淘汰老旧运输船舶、非标准化船舶。推动高速公路服务区充电桩等配套设施建设。**加快构建绿色出行体系。**充分发挥轨道交通在城市交通的骨干作用，强化轨道公交的无缝接驳，增强公交服务的广度和深度，稳步提高公交出行率。加快构建安全、连续和舒适的城市慢行、水上出行等交通体系。**强化交通污染防治。**推动开展交通运输领域碳达峰、碳中和路径研究。加强对高速公路和普通干线公路保洁及扬尘污染控制。做好城市轨道、高速公路噪声污染治理。推进船舶污染物接收与处置船岸有效衔接，努力实现船舶污染物零排放。

第三节 大力发展平安交通，提升运输安全保障

以人民安全为宗旨，深化平安交通建设，完善安保设施，强化应急保障，进一步完善安全责任体系、预防体系，为建设更高水平的平安北碚提供坚实保障。**完善交通安全基础设施建设。**实施公路生命安全防护工程 200 公里，危桥改造 15 座，地质灾害治理 15 处，确保高速公路主要安全设施完好率达到 98%以上，普通国省干线安全设施完好率达到 98%以上，县乡道安全隐患排除率达到 100%。**加强应急救援体系建设。**加快推进公路、水上等应急救援基地建设，进一步完善“专业队伍+社会力量”的应急救援运行模式，持续加强道路运输、水路、公路应急救援队伍建设，打造全区域覆盖、全天候运行、快速响应的现代化应急救援体系，实现公路救援半小时速达，地方水域救援 10 公里内 20 分钟、20 公里内 40 分钟、30 公里内 60 分钟到达。严

格落实安全责任体系。严格党政领导责任，完善安全生产与自然灾害防治工作“党政同责、一岗双责”责任体系，强化主要负责人第一责任人责任和其他负责人直接领导责任。严格行业监管责任，建立健全安全生产与自然灾害防治权责清单和工作责任规范，明确交通主管部门、事务中心、执法机构安全职责。严格企业主体责任，落实企业主要负责人安全生产法定职责，确保企业实现安全责任、安全投入、安全培训、安全管理、应急救援“五到位”。**完善预防控制体系。**扎实推进安全生产标准化建设，把标准化建设作为企业提升本质安全的有效载体。深入开展企业风险辨识评估，建立健全安全风险“一图一表一库”，制定落实针对性管控措施，全面构建预防控制体系。建立重大风险清单管理模式，实施重大风险全过程动态科学管控。督促企业严格落实“日周月”隐患排查制度，形成闭环管理。积极推广小微企业安全技术托管先进模式。深入开展“安全生产月”、消防安全、案例警示教育等活动。

第十章 行业改革深化，助推治理转型提效能

第一节 构建现代化交通运输管理体系

持续深化交通运输重点领域改革，大力推进法治交通、信用交通建设，全面激发行业市场主体活力，推动行业治理效能提升。**深化交通投融资体制改革。**持续应用 PPP、BOT 等多种模式，吸引更多社会资金投入交通，形成权责清晰、主体多元的交通投融资格局。加大公路沿线综合开发力度，探索将交通设施建设与土地开发、资源开发等有机结合，利用土地资源开发收益反哺交通建设。**深化交通运输“放**

管服”改革。深入推进简政放权，创新行政管理和服务方式，全面对接交通行业行政许可整合管理服务平台，推动“互联网+政务服务”和行业审批“一网通办”和“跨省通办”。**大力推进法治部门建设。**严格落实党政主要负责人履行推进法治建设第一责任人职责，持续深化全面依法治交。坚持依法行政，完善重大行政决策制度，优化重大行政决策程序，完善决策后评估制度。**加强行业信用体系建设。**持续完善公路水路交通市场信用体系建设，有力助推“信用交通市”创建。依法依规加强对交通运输失信行为进行惩戒，对守信行为进行激励。

第二节 提升公路水路管理养护水平

坚持“建管养并重”理念，以维持基础设施良好技术状况为目标，提高养护效能，优化养护管理体制机制，系统推进养护管理高质量发展。**全力提高公路水路养护成效。**加强日常养护实施力度，及时发现、处理、修复公路设施病害。加大预防性养护实施、投资力度，推动全区路况水平提质升级，次差路段总里程逐年减少，普通国道、省道总体技术状况均达到 85。加强嘉陵江等高等级航道达标养护，缓解通而不畅问题，发挥高等级航道骨干作用。**完善养护管理体系。**推动落实农村公路管理养护体制改革，压实农村公路管理养护责任。完善干线公路及农村公路管理养护质量监督和考核管理办法。**强化治超及路产路权保护。**加强超限执法、非现场执法设施建设，进一步加强货车超限超载治理，规范治超执法行为。积极开展路产保护专项行动，每年按专题开展桥梁及桥下空间、隧道、涵洞等专项排查整治。

第三节 建设文明廉政现代交通

立足交通高质量发展，加强交通人才队伍、文化建设、廉政建设，全面增强交通可持续发展能力。**加强人才队伍建设。**通过“引进来”、“走出去”、联合培养等多种模式，着力培养一支掌握科学知识、有现代经营理念的管理人才队伍，建立高级别人才团队，完善人才引进机制，加大人才引进激励力度。**加强行业文化建设。**深入开展文明行业、文明单位、文明示范窗口创建活动，力争推出两至三个在全市有重大影响的文明示范窗口先进典型。高度重视交通文化宣传工作，打造健康向上的交通文化。**加强交通廉政建设。**建立健全惩治和预防腐败体系，以领导干部为重点，以提高党员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，开展丰富多彩的廉政文化活动，营造尊廉崇廉氛围，努力建设具有北碚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。

第十一章 环境评价

第一节 环境影响分析

生态影响分析。规划航道整治、港口码头建设以及铁路、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，

对生态功能影响较小，不会造成区域生态功能的整体退化。

主要生态敏感区影响分析。部分交通项目临近自然保护区保护范围，应当采取措施尽量减轻工程施工对自然保护区内保护动物及自然保护区生态环境的影响。在规划实施过程中，应重视交通项目的选址选线，尽量避让风景名胜区的核心景区，尽量避让森林公园植被良好的中心区域。

水环境影响分析。本次规划中包含水运项目，项目主要是工程挖方可能对地下水环境产生影响，由于客运码头项目挖方深度较浅，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，且占地范围有限，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。

环境空气影响分析。“十四五”综合交通规划实施后，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、港口装卸产生粉尘、油品运输和装卸产生的油气、船舶烟气、枢纽站场汽车尾气、装卸粉尘等。均采用清洁能源、安装油烟净化装置等措施控制，其影响很小。

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。

第二节 环境影响对策

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。

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。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，并加强绿洲路段公路两侧的植树绿化。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。

声环境方面。在铁路、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。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。

第十二章 “十四五”资金匡算与规划效果

第一节 资金需求

“十四五”综合交通规划总投资约为 320 亿元,铁路投资 28 亿元,公路投资 151 亿元,内河航运投资 0.4 亿元,机场投资 0.15 亿元,综合交通枢纽投资 36 亿元,智慧绿色交通投资 8 亿元,轨道交通 55 亿元,城市道路 41 亿元。其中,拟争取国家及重庆市交通专项资金约 132 亿元,地方自筹资金 188 亿元。

第二节 规划效果

通过建设综合立体交通网络,北碚将加快成为主城都市区区域性综合交通枢纽,实现以交通优势提升区位优势、彰显战略优势,促进产业、人口及各类生产要素加快向北碚集聚,推动北碚在成渝地区双城经济圈建设中率先崛起、率先引领。

对外通道更加完善。到 2025 年,北碚铁路营业里程、高速公路通车里程分别突破 200 公里、100 公里,“一千多点”航道港口体系基本形成,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”、长江经济带、西部陆海新通道等国家战略,加快实现“半小时融入“一带一路”、长江经济带,半小时对接广安等川渝毗邻地区,半小时融入中心城区核心区。

内部网络更加畅通。通过城市轨道交通、城市快速路、跨江桥梁、穿山隧道等城市骨架体系建设,北碚城市交通更加畅通。通过升级改造国省道 120 公里,重要县乡道 110 公里,新改建农村公路 500 公里,

北碚城乡交通网络更加完善，交通内循环更加畅通，省道三级及以上比例达到 95%。区域内景区、园区、乡镇实现 30 分钟内连接高速公路，交通对产业、城镇、旅游的支撑更加有力。

枢纽衔接更加顺畅。加快建成东阳陆港物流园、渝西高铁北碚站，建成一批市域（郊）铁路、轨道交通、城市公共交通枢纽站场以及公路客运站场，加快形成“1+1+N”的枢纽体系。各枢纽间高效联通，实现 30 分钟互通互达。

运输服务更加高效。公交化列车高效运行，新开一批城际公交、小巷公交，轨道交通骨干作用凸显，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，农村三级物流体系基本成型，实现快递“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。

第十三章 保障措施

加强组织领导。争取建立区内高规格的统筹协调机制，成立由区领导担任组长的“十四五”交通发展工作领导小组，整合各部门各单位力量，齐抓共管，形成合力。推动建立北碚区与西部（重庆）科学城、广安等周边区域交通规划建设协同工作机制，促进区域交通一体化发展。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。

加大政策支持。加大汇报衔接力度，强化规划与《重庆市综合交通运输“十四五”规划》《成渝地区双城经济圈综合立体交通网发展规划》等上位规划的对接，主动争取更多项目纳入国家和市级规划。探索优化项目前期工作流程，深化重大项目方案研究，同步对接国土空间规划，保障重大基础设施项目用地需求。

拓展投融资渠道。联合周边积极争取国家及市政策倾斜和资金扶持。在积极争取国家资金补助基础上，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、资源、资产的统筹和管理。鼓励采用多元化市场融资方式拓宽融资渠道，积极引导社会资本参与交通建设，强化风险防控机制建设。

