

目 录

巴中市人民政府文件

巴府发〔2021〕21号

巴中市人民政府 关于印发《巴中市“十四五”综合交通运输 发展规划》的通知

各县（区）人民政府，巴中经开区、文旅新区管委会，市政府各
部门、直属事业单位，有关单位：

《巴中市“十四五”综合交通运输发展规划》已经市政府同意，
现印发给你们，请认真遵照执行。



巴中市“十四五”综合交通运输发展规划

目 录

前言	4
一、发展基础	5
(一) 发展成就	5
(二) 存在问题	11
二、形势要求	13
(一) 发展形势	13
(二) 阶段特征	16
三、发展思路	17
(一) 指导思想	17
(二) 基本原则	18
(三) 发展定位	19
(四) 发展目标	20
四、空间布局	22
(一) 对外交通走廊	22
(二) 区域骨架网络	24
(三) 枢纽体系布局	25
五、重点任务	26
(一) 航空机场加密完善工程	26
(二) 对外通道扩能贯通工程	27
(三) 国省干线提档升级工程	28

(四) 农村公路扩能延伸工程	29
(五) 内河水运改善提升工程	30
(六) 枢纽站场优化转型工程	30
(七) 交旅融合品牌打造工程	32
(八) 安全智慧绿色引领工程	33
(九) 客运出行优质满意行动	35
(十) 货运物流降本增效行动	37
(十一) 行业治理共建共享行动	38
(十二) 资金需求	39
六、环境影响评价	40
(一) 环境影响分析	40
(二) 环境影响对策	42
(三) 评价结论	43
七、保障措施	44
(一) 加强组织领导	44
(二) 积极争取支持	44
(三) 强化要素保障	44
(四) 重视人才建设	45
(五) 加强监督评估	45

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目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是巴中市加快融入新发展格局和成渝地区双城经济圈建设、圆满收官第三轮交通大会战的重要时期，是落实交通强国、交通强省战略，奋力建设交通强市的关键时期。构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，是建设现代化经济体系的先行领域，是推进巴中新时代革命老区奋力后发赶超振兴发展的重要支撑，对于推动全面建设社会主义现代化巴中新征程，书写新时代革命老区高质量发展新篇章具有重大意义。

本规划是巴中市“十四五”重点专项规划，规划以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入落实习近平总书记对四川和交通运输工作系列重要指示精神，与交通强国建设纲要、国家综合立体交通网规划纲要、国家“十四五”综合交通运输体系发展规划、四川省“十四五”综合交通运输发展规划、巴中市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要、巴中市第五次党代会相衔接，阐明“十四五”时期巴中综合交通运输发展的主要目标、重点任务和改革举措，是指导全市综合交通运输高质量发展的纲领性文件。规划期至 2025 年，展望到 2035 年。

一、发展基础

（一）发展成就。

“十三五”时期，巴中市深入贯彻落实省委对内形成“一千多支、五区协同”区域协调发展格局，对外形成“四向拓展、全域开放”立体全面开放格局战略部署，以构建外快内畅、便捷高效的交通运输体系为目标，全面掀起第三轮交通大会战，对外运输大通道加快完善，交通脱贫攻坚取得决定性胜利，川陕革命根据地红军烈士陵园交通专项改善提升工程、诺水河至光雾山公路（米仓大道）等红色旅游精品线纳入四川省交通强国建设试点任务，“十三五”综合交通发展规划执行情况良好，主要目标顺利完成，为全面建成小康社会奠定了坚实基础。

1.基础设施建设稳步推进，供给能力不断提升

交通建设投资力度空前。“十三五”时期，全市交通基础设施建设累计完成投资 639.1 亿元（其中，铁路 45 亿元，航空 25 亿元，公路 566.9 亿元，水路 2.2 亿元），较“十二五”时期（572.1 亿元）增加 67 亿元，同比增长 11.7%，连续 10 年实现投资超百亿元。争取上级补助资金 69.3 亿元，规模居全省第四。

公路网规模进一步扩大。截至 2020 年底，全市公路通车里程达 25115.6 公里，较“十二五”末增加 8042.6 公里，增幅 47.1%，路网密度由“十二五”末的 139 公里/百平方公里、43 公里/万人提高到 2020 年的 204 公里/百平方公里、93 公里/万人，超过全国和全省平均水平。

交通扶贫任务提前收官。新改建农村公路 3638.2 公里，建成

建制村联网路 3463.5 公里、通组路 10143.3 公里，提前实现 100% 的乡镇和建制村通硬化路、通客车；完成渡改公路桥 23 座、渡改人行桥 84 座，整治农村公路病（危）桥 24 座。创建“四好农村路”示范路 1596 公里，平昌、南江、恩阳、巴州等 4 县（区）被评为国家或省级“四好农村路”示范县，“平昌经验”在全国推广。

航空运输从无到有。巴中恩阳机场建成通航，实现民用航空机场“零”的突破，陆续开通直通北京、上海、深圳等主要城市 16 条航线。通江、南江通用机场项目前期工作有序开展。

铁路取得历史性突破。汉巴南铁路巴中至南充段开工建设，巴中全面进入高速铁路建设期，开行巴中至成都、重庆动车。

高速公路实现县县通。巴广渝、巴陕、巴万高速相继建成通车，巴中实现所有县（区）通高速公路历史性突破，高速公路通车总里程达 392.8 公里，较“十二五”末增加 155.8 公里；苍巴高速、镇广高速通江至王坪段开工建设，南苍盐、通宣开高速纳入省高网规划，放射+环形高速公路主骨架初步形成。

国省干线改造成效显著。实施 G542 线、S409 线等 32 个共 986 公里普通国省干线项目新改建，其中巴城南环线、恩阳机场快速通道、恩阳大道等 17 个项目 310 公里建成通车，米仓大道、诺水大道、巴城过境公路等项目加快建设，普通国道二级及以上、普通省道三级及以上比重分别达 88.2%和 41.4%，市域快速循环能力大幅提升。

枢纽站场布局日趋完善。启动汉巴南高铁综合客运枢纽前期工作，建成市级客运站 1 个、普通公路客运站 5 个、县级旅游客

运站 2 个、乡镇客运站 48 个、村级招呼站（牌）2298 个，县、乡、村三级客运场站体系基本形成。巴中经济开发区众彩智慧综合物流园启动建设，恩阳空港物流园区完成前期规划，南江秦巴物流园、平昌东城物流园（一期）等重点项目建成投用，巴中川东北重要商贸物流中心加快形成。

内河水运建设稳步推进。建成县级水上交通安全监测信息系统工程 4 个、县级水上应急救援点 15 个，配置水上应急系锚设施 60 套、海事巡逻艇 17 艘和应急抢险救助艇 2 艘。

2.运输服务品质有效改善，服务民生水平显著提高

客货运输结构不断调整。“十三五”时期，巴中市客运总量不断降低，货运总量快速增长。累计完成客运量 1.2 亿人次，较“十二五”缩减 53.7%，航空、铁路、公路、水运客运量占比分别为 0.4%、4.6%、90.5%、4.5%，其中公路和水路客运量近年呈明显下降趋势，航空客运量稳步增长。累计完成货运量 1.9 亿吨，较“十二五”增长 28.9%，其中铁路、公路、水路货运量占比分别为 0.5%、96.8%、2.7%；航空货运服务于 2020 年 10 月正式开通，航空货运发展进入快车道。

客运服务能力持续增强。开通公路客运班线 796 条，开行定制客运线路 14 条，大力推广联网售票、电子客票，中长线路出行更加快捷。全域实施乡村客运“金通工程”，城乡客运均等化水平大幅提升。加快实施城市优先发展公交战略，政府财政投入较“十二五”增长近 20 倍，投放公交车辆 455 辆、开行公交线路 64 条、运营里程 574 公里，建成黄家沟等 4 个公交综合枢纽站，新

改建公交首末站 10 个、停靠站 446 个，中心城区公交站点 500 米覆盖率达 80%，公共交通出行分担率达 30.5%，较“十二五”末提高 9 个百分点，实现电子支付乘车服务。巡游出租车保有量达 1303 辆，较“十二五”末提高 21 个百分点；网约车实现从无到有，累计注册运营 656 辆。

货运物流转型步伐加快。出台《巴中市加快货运物流业转型升级促进高质量发展的八条措施》及实施细则，积极培育货运物流业龙头骨干企业，推动物流业规模化、集约化发展，回引 4.5 吨以上货运车辆 840 辆。推动“互联网+物流”新业态新模式发展，积极协调整合邮政、供销等资源，大力发展农村货运班线，优质普惠的农村物流网络加快形成。

3.支撑保障系统逐步健全，行业治理能力不断提高

智慧绿色交通加快建设。建成市县两级交通运输运行监测与应急指挥系统，安装普通国道 110 个视频监控点、25 套车载视频外场终端、2 套船载视频终端和 1 套可变情报板，有效提高路网监测运行水平。完成车辆 ETC 安装 15.3 万辆。建成公交智能调度中心 2 个，实现公交动态实时查询。新增新能源及清洁能源公交车和出租车 285 辆，城市客运车辆中新能源及清洁能源车辆占比达 70%。全市一、二类汽修服务企业危险废物规范处置率达 100%。

公路管养能力持续加强。建成巴中市级和南江县、平昌县机械化养护与应急保通中心，新改建公路养护站 32 个、停车区（服务区）11 个、普通国省干线公路厕所 9 个；完成省补养护 411 公

里、自主养护 108 公里，全市普通国省干线公路路面使用性能指数（PQI）达 90 以上，不断提高优等路水平。持续加大路产保护和路域环境整治力度，创建路政管理“示范路”5 条、120 公里，建立健全与公安交警等部门联勤联动治超机制，车辆超限率控制在 1%以内，建成 4 个不停车检测非现场执法试点，非现场执法工作走在全省前列。

安全生产形势保持稳定。实施农村公路安保工程 1704 公里，实现县乡道临崖临水 3 米以上危险路段路侧护栏全覆盖。实现“两客一危”重点车辆动态监控，监控入网率达 100%。深入开展“平安交通”等系列专项行动、应急演练，“十三五”期未发生较大及以上等级事故和源头管理责任事故。坚持疫情防控、保通保运、复工复产协调推进，有效阻断新冠肺炎疫情在我市通过交通运输工具传播。“春风行动”累计开行省际班线 2700 班次，运送返岗民工 5.7 万人。

改革创新深入推进。通过吸引社会投资，发行政府专项债券，做大地方国企融资平台，整合涉农资金、银行贷款、发动受益村民捐资等方式，拓宽项目建设资金来源。巴陕高速公路桃园（川陕界）至南江段、恩阳大道荣获“天府杯”金奖，巴陕高速公路米仓山隧道获得国家优质工程奖，实现了巴中交通工程建设质量历史性突破。稳妥推进全市出租汽车行业改革，规范网约车发展。整合货运车辆检验与检测，全市 8 家综合性能检测机构实现“两

检合一¹”。深入推进“放管服”改革，持续优化营商环境，市县两级相关证明事项全部取消，有序推进“双随机、一公开²”工作，政务服务群众满意率和按时办结率均达 100%。

行业治理卓有成效。以建设品质工程为抓手，推行“监督工作组+专家+第三方检测机构”监督方式，利用大数据、远程视频监控技术等手段加强管理，公路工程总体抽检合格率保持在 93% 以上，交通建设工程质量稳步提升。用好 12328 交通运输服务电话监督平台，及时办结人民群众急难愁盼交通问题，获得“全国十佳服务中心”称号。扎实开展“10+3”城乡客运市场乱象专项治理，联合公安机关严打非法营运，查扣非法客运 4000 余辆次，强制执行非法营运案件 1100 件，瓦解非法营运团组 5 个，注销网约车平台公司 3 家、从业资格证 26 件，清退违规经营出租车驾驶员 643 人。

表 1 巴中市“十三五”综合交通运输发展规划重要指标执行情况表

类别	指标	规划 2020 年目标	2020 年完成目标	目标完成百分比
基础设施	建成和在建铁路总里程（公里）	174	174	100%
	航空机场个数（个）	2	1	50%
	高速公路通车总里程（公里）	390	392.8	101%
	普通国省干线公路二级及以上比例	≥60	60	100%
	其中：普通国道二级及以上比例（%）	100	88	88%
	普通省道二级及以上比例（%）	45	34	76%
	建制村通畅率（%）	100	100	100%
	二级及以上客运站县城覆盖率（%）	100	100	100%
	等级客运站乡镇覆盖率（%）	100	100	100%

¹两检合一：安全技术检验、综合性能检测。

²双随机、一公开：在监管过程中随机抽取检查对象，随机选派执法检查人员，抽查情况及查处结果及时向社会公开。

类别	指标	规划 2020 年目标	2020 年完成目标	目标完成百分比
	招呼站或汽车停靠点建制村覆盖率 (%)	100	100	100%
	通航里程 (公里)	669	685	102%
	普通国省干线公路路面使用性能指数 (%)	83	90	108%
	普通国省干线公路优良路率 (%)	≥80	89	111%
运输服务	具备条件的建制村班车通达率 (%)	100	100	100%
	船舶标准化率 (%)	50	33	66%
信息化	普通国省干线公路通阻信息预报 (%)	100	100	100%
	普通国省干线公路灾害预报、预警 (%)	100	100	100%
	重要路段、交通节点实时监控覆盖率 (%)	100	100	100%
	重点渡口、码头实时监控覆盖率 (%)	100	100	100%
	客运船舶实时监控覆盖率 (%)	100	100	100%
绿色环保	清洁能源及新能源公交车比重 (%)	95	70	74%
	清洁能源及新能源出租车比重 (%)	90	70	78%
安全应急	道路运输死亡人数下降 (%，基年为 2015 年)	18	18	100%
	海事巡逻艇、应急救援艇 (艘)	11	19	173%
	市、县水上交通应急搜救中心 (个)	3	6	200%

(二) 存在问题。

经过“十三五”时期努力，巴中取得了由区域交通节点向区域综合交通枢纽跨越的卓越成就，基本适应经济社会发展和人民群众出行需要，但立足推动全市经济社会高质量发展和构建现代综合交通体系，仍然存在短板和薄弱环节，发展不充分、不平衡问题依然突出。

1.综合交通网络亟待完善

公路支撑能力不强。高速公路对外出口仅建成 6 个，通江和平昌缺乏南北向贯通高速公路通道，全域四向开放能力不足。部分普通国道城镇段街道化严重，城镇交通和过境交通相互干扰，成为干线路网运行瓶颈。普通省道技术等级偏低，三级及以上比重仍低于全省平均水平 9 个百分点。农村公路通达深度和广度不

够，30户以上自然村（组）中仍有30.2%未通硬化路。铁路短板依然突出。仅有广巴达1条东西向普速铁路，且广元至巴中段因技术标准低已停止客运业务。高速铁路通道亟需加快布局。通用航空、水运发展缓慢。通用机场尚处于空白，难以满足多样化的航空运输需求；全市内河航道总里程685.4公里，仅194.2公里为Ⅶ级航道，其余均为等外级航道，内河航道等级整体偏低。交通枢纽能级不高。全市铁路、公路、航空等运输方式仍处于相对独立发展状态，现有客运场站以单一铁路或公路客运为主，缺乏多方式无缝换乘的综合客运枢纽，货运场站普遍呈现小、散、弱的特点，枢纽场站集聚辐射能力不足。

2.运输服务品质有待提升

客运服务质量有待提高。目前从巴中站始发或经停的客运列车趟次较少，恩阳机场航线仍需继续拓展；城市公交覆盖水平和运行效率不高，城乡公交网络发展不协调、衔接不顺畅、通达程度不深等问题较为突出；农村客运从“有”到“优”仍有较大差距，“金通工程”有待深入推广。现代物流发展较为滞后。全市物流运输仍以公路为主，货运物流组织化程度低，甩挂运输、多式联运等先进、集约、高效的运输组织模式发展缓慢，物流运输成本总体偏高；物流信息化发展不足，货源与运力之间信息共享不充分，供需匹配效率不高。

3.交通转型发展亟需推进

智慧绿色交通仍处起步阶段。交通运输基础设施和运载装备等交通要素数字化程度低，交通信息化、网络化、智能化发展不

足，交通系统运行效率较低；行业节能减排技术有待进一步推广，科技创新对支撑交通绿色发展作用未得到充分发挥。交旅融合未形成优势。部分 3A 级及以上旅游景区（景点）公路通行条件较差，局部旅游资源、景观资源优质路段没有实现路景融合开发，“交通+旅游”融合发展有待加强。交通行业深化全面改革有待深入。交通运输管理制度仍不完善，铁路、公路、航空等管理机制还存在职能分割、衔接不顺等问题；现代化养护管理体系尚未建立，公路养护市场化改革仍需深化；交通运输行业信用体系建设和综合行政执法改革有待进一步推进。

二、形势要求

（一）发展形势。

“十四五”时期，是巴中市加快建设“三市两地一枢纽”的五年，是全面建设社会主义现代化巴中奠基的五年。当前，巴中正处于再次创业的历史新时期、后发赶超的关键突破期、振兴发展的黄金机遇期，全市交通运输行业面临新的发展形势。一是宏观政策战略带来巨大利好。《交通强国建设纲要》明确要强化西部地区补短板，大力推进革命老区、贫困地区交通发展；同时，新时代西部大开发形成新格局、成渝地区双城经济圈建设、新时代支持革命老区振兴发展、支持特殊类型地区振兴发展、西部陆海新通道等多重重大战略叠加，为促进巴中交通运输全面发展带来了重大机遇。二是行业转型升级步伐加快。大数据、云计算、人工智能、5G 等新技术加快应用，新能源、新材料等绿色产业与交通运输跨界融合，新基建正加速推动传统公路、水路、铁路、民航

等基础设施向数字化、智能化转型，并带动行业装备制造技术升级和设备更新，交通运输行业发展动力与发展方式将发生新一轮大变革。三是交通发展要素制约日益趋紧。经济方面，宏观经济下行压力加大，交通基础设施建设成本快速上涨，全市稳定交通建设投资面临较大挑战；环境资源方面，全市山地面积占比达90%，生态保护红线面积达13.5%，适宜开发的面积少，整体环境容量有限，土地、环境等刚性制约长期存在。

适应经济社会发展新形势，推进巴中“三市两地一枢纽”建设，加快推进巴中新时代革命老区振兴发展，发挥好交通先行引领作用，对“十四五”时期巴中市综合交通运输发展提出了新要求。

1.融入双循环新发展格局和成渝地区双城经济圈建设，加快完善对外开放大通道。中央提出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，大力推进成渝地区双城经济圈建设，为成渝地区新一轮快速发展赋予了全新优势、创造了重大机遇。巴中作为成渝地区北向连接关中—天水经济区、兰西城市群的重要节点城市，要求充分发挥位于成渝地区北上黄金中轴线的区位优势，推动以航空、高速铁路、高速公路为主的跨区域战略大通道建设，构建南下成渝、北上陕甘的南北大通道和连通大西北、畅通万达开、快达长三角的新通道，提升在区域交通发展格局中的战略位势。

2.落实乡村振兴战略加快县域经济发展，持续推动农村交通基础设施提质扩面。巴中是全国爱国主义教育和红色文化传承基地、成渝地区绿色产品供给地和产业协作配套基地，具有较大的

特色农村经济发展潜力。保障和改善农村民生，推动农业农村优先发展，大力发展农村经济，要求巴中以省级“四好农村路”示范城市建设为抓手，着力提升农村公路网覆盖广度和深度，提高农村公路技术等级，补齐农村交通基础设施短板，提升农村运输服务品质，缩小城乡交通差距，充分发挥农村交通作为农业和农村发展的先导性、基础性作用。

3.推动行业高质量发展，坚持走创新绿色融合的发展道路。科技创新是发展的第一动能，生态绿色是发展的基本底色，二者融合是发展的必然要求。“十四五”时期，巴中要以新基建为契机，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，牢固树立生态优先理念，对标2030年前实现碳达峰、2060年前实现碳中和目标，围绕建设国家生态文明建设示范市、国家全域旅游示范市，深入推进交通运输节能减排，努力形成交通运输发展与生态文明建设相互促进的良好局面，强化“公铁航”一体化、“交通+文旅”“交通+园区”和“交通+产业”等融合发展，积极培育新业态新模式新动能。

4.维护经济社会发展与稳定，大力提升行业安全保障能力。安全是发展的永恒主题，是综合交通运输发展的本质要求和基本前提。巴中地形地貌和地质结构复杂，自然灾害频发，给交通运行安全保障带来巨大压力。同时，新型冠状病毒引发的肺炎疫情对交通运输有效应对能力提出了新的挑战。这就要求必须牢固树立安全发展理念，坚守红线底线，深化平安交通建设，着力完善安全责任体系，夯实安全生产基础，提高交通运输应对重大自然

灾害和突发公共事件的安全应急保障能力。

5.推进治理体系和治理能力现代化，全面深化交通运输重点领域改革。党的十九届四中全会对推进国家治理体系和治理能力现代化作出了重要部署，要求优化政府职责体系，厘清政府和市场、政府和社会关系，构建职责明确、依法行政的政府治理体系。这就要求加快深化交通运输行业改革，优化交通运输管理体制和运行机制，推进政府职能转变，努力创造一流的营商环境，提供优质的公共服务，着力破解制约综合交通运输发展的深层次矛盾，切实提高交通运输现代化治理能力和水平。

（二）阶段特征。

从发展形势上看，“十四五”时期战略要求更高、运输需求更旺、发展任务更重、资源约束更强，巴中交通仍然大有可为，但也面临巨大挑战。总体判断，巴中交通发展呈现三大阶段性特征。

一是仍处于补齐交通基础设施短板的追赶阶段。当前，巴中交通运输脱贫攻坚兜底任务全面完成，农村交通出行条件有效改善，城乡交通基本公共服务均等化水平不断提升，但基础设施网络通而不畅、有而不优、规模不足等问题依然突出。加密高速公路网络，布局启动一批一级公路，提档升级普通国省干线，拓展农村公路网通达深度，优化完善综合交通网络体系仍然是当前巴中交通发展的核心任务。“十四五”时期，巴中要紧抓新时代西部大开发形成新格局、成渝地区双城经济圈建设、新时代支持革命老区振兴发展、支持特殊类型地区振兴发展、西部陆海新通道、“交通强国”“交通强省”和万达开川渝统筹发展示范区建设等契机，

深入实施交通强市战略，加快补齐交通基础设施短板，进一步强化交通基础设施网络支撑。

二是处于推动交通运输内外融合发展的关键阶段。“十三五”以来，巴中已基本形成“公铁空”齐头并进的综合交通运输发展格局，有力支撑巴中广泛参与泛秦巴地区合作，区域交通枢纽地位进一步提升。“十四五”时期，巴中要促进各种运输方式衔接协调，加快交通运输与文旅、信息、物流、制造等产业融合，大力推广公铁、公航等客运联程联运、货运多式联运模式，推进运输服务供给多样化，推动“交通+文旅”等新业态成为重要经济增长极。

三是处于深化交通运输重点领域改革的重要阶段。“十三五”时期，巴中大力推进公路养护市场化改革，创新投融资模式，优化项目审批流程，加强道路运输行业监管，改革成效显著。“十四五”时期，巴中要继续对标治理体系和治理能力现代化要求，在公路养护、综合行政执法、投融资、信用交通等领域持续深入推进改革攻坚，进一步解放交通运输生产力，强化交通运输发展内部支撑保障。

三、发展思路

（一）指导思想。

坚持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、五中、六中全会精神，认真落实十一届省委历次全会和五届市委决策部署，牢固树立新发展理念，按照高质量发展要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持以供给侧结构性改革为主线，深度融入成渝地区双城经济圈、

万达开川渝统筹发展示范区、西部陆海新通道等重大战略，坚持“三市两地一枢纽”发展定位，坚持“两主三基、四向发力”总体思路，深入实施交通强市战略，着力构建出川出渝多向复合大通道，做强交旅融合发展品牌，积极培育枢纽经济和路衍经济，不断推进基础设施补齐短板和运输服务提质增效，加大行业深化改革力度，努力打造现代化综合交通运输体系，为开启全面建设社会主义现代化巴中新征程当好先行。

（二）基本原则。

开放引领，适度超前。按照全面推动高质量发展的战略部署，以服务国家战略和提升区域竞争力为指引，增强综合交通立体开放能力；着眼于建立现代综合立体交通运输体系，加快交通设施联网贯通，实现基础设施能力适度超前配置，充分发挥交通运输对经济社会发展的“先行官”作用。

把握重点，统筹协调。充分把握现阶段交通运输发展薄弱环节，坚持把基础设施发展作为第一要务，加快公路、铁路、通用航空等基础设施建设，着力补齐发展短板；统筹不同运输方式融合发展、不同区域协调发展，充分发挥各种运输方式比较优势和组合效率，促进交通运输一体化发展。

深化改革，创新驱动。坚持以全面深化改革统领交通运输发展全局，以理念创新、科技信息创新、机制政策创新为手段，加快推进综合交通运输转型升级，探索现代交通运输发展新模式，提升治理体系和治理能力现代化水平，激发交通运输行业发展活力。

集约绿色，优化供给。充分考虑市域资源条件及环境承载力，

注重节约集约利用土地、水域等资源，推进交通运输与生态环境协调发展；充分利用存量资源，扩大优质增量供给，以最小的资源消耗和环境代价实现交通运输可持续发展。

（三）发展定位。

以建成“人民满意、保障有力、全省一流”的交通强市为总愿景，立足区位优势和资源禀赋，推进巴中“一枢纽一样板”建设，全面支撑巴中新时代革命老区高质量发展。

成渝地区北向重要门户枢纽。巴中地处成渝西“西三角”几何中心，是连接成渝地区双城经济圈和关中—天水经济区的交通桥梁。依托恩阳机场、汉巴南铁路、广巴达铁路及银昆高速、镇广高速、恩广高速等对外运输大通道，积极对接成都、重庆、西安三大国家中心城市，把交通区位优势转化为发展优势，实现成渝地区北向开放由经传统的广元、达州两大通道转变为经巴中、广元、达州共同构成的北向开放通道集群，加快建设成渝地区北向重要门户枢纽，推进商贸相通、信息互通、产业融通，构建开放拓展窗口。

革命老区振兴交通先行样板。巴中是川陕革命老区核心城市、原川陕苏区中心城市和秦巴山片区中心城市，红色文化、秦巴风光、巴文化三大旅游资源品牌享誉全国。在国家《“十四五”特殊类型地区振兴发展规划》中，巴中被列为四川唯一全国革命老区重点城市。巴中应积极抢抓川陕革命老区核心城市高质量发展试点的重大机遇，推动交通巩固脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，奋力争取国家、省支持，着力加强交通基础设施建设，提升交通

与文化、旅游、产业、园区等融合发展水平，为全国革命老区加快发展、推动乡村振兴提供示范“样板”。

（四）发展目标。

1.“十四五”发展目标

到 2025 年，高质量完成交通强国建设试点任务，交通强市建设取得重大突破。初步构建以高速铁路、高速公路、民用航空为骨干，普速铁路、普通公路为支撑，水运为补充的现代化综合立体交通网络，铁路、高速公路出巴大通道达到 12 条，形成巴中至成渝 2 小时、至周边市 1.5 小时交通圈、乡镇半小时上主干线，综合交通效益效率明显提高，为巴中加快融入成渝地区双城经济圈建设，推进巴中新时代革命老区高质量发展奠定坚实基础。

基础设施能力充分。高速铁路、通用机场和综合客货运枢纽实现“零”的突破，铁路和高速公路对外出口通道分别增加至 3 个和 9 个，城市内外、省界毗邻路网衔接更加顺畅，普通国省干线中高等级公路比例大幅提高，农村公路通达深度和广度进一步提升，内河航道通行条件显著改善，3A 级及以上景区（景点）实现双车道等级公路全覆盖。

运输服务便捷舒适。恩阳机场对国内主要城市覆盖更加广泛，航空客货运量显著提高，铁路连通省、市数量明显增加，公路省际、市际、县际和县内客运班线运营网络进一步完善。货运物流效率有效提升，多式联运得到推广应用，电商物流、冷链物流、大件运输等专业化物流加快发展。

智慧绿色实现进步。5G、大数据、人工智能等新技术与交通

运输深度融合，设施装备数字化水平显著提升，行业创新能力不断加强。新能源、清洁能源装备全面推广，中心城区公共交通出行分担率不断提高，交通运输“碳达峰”“碳中和”取得阶段性成果。

安全治理取得突破。及时消除四、五类桥梁（隧道），一般灾害应急救援到达时间控制在 90 分钟以内，较大以上事故得到全面控制，应急救援体系更加健全。重要领域和关键环节改革取得重大突破，综合交通管理体系更加完善。

表 2 “十四五”交通运输发展主要指标表

序号	发展指标	2020 年	2025 年	指标属性
一、基础设施				
1	高速铁路营业里程（公里）*	0	45	预期性
2	高速公路总里程（公里）*	392.8	596.1	预期性
3	通用机场数（个）	0	2	预期性
4	普通国道二级及以上比重（%）*	88.2	95	预期性
5	普通省道三级及以上比重（%）*	41.4	65	预期性
6	乡镇 ³ 通三级及以上公路比例（%）*	44	65	预期性
7	30 户及以上自然村通硬化路比例（%）*	69.8	80	预期性
二、运输服务				
8	城乡交通运输一体化发展水平达到 AAAA 级以上的区县比例（%）*	—	100	预期性
9	三类及以上班线定制客运覆盖率（%）*	—	90	预期性
10	建制村通快递比例（%）*	—	100	预期性
11	中心城区公交站点 500 米覆盖率（%）	80	100	预期性
12	二级及以上汽车客运站使用电子客票覆盖率（%）*	—	100	预期性
三、智慧绿色				
13	重点领域北斗系统覆盖率 ⁴ （%）*	—	99	预期性
14	重要干线公路路网监测覆盖率（%）	—	100	预期性
15	中心城区公共交通出行分担率（%）	30.5	32	预期性
16	城市公交新增和更新新能源车比重（%）	—	95	预期性
17	交通运输 CO ₂ 排放强度下降率（%）*	—	3	约束性

³按撤并前乡镇统计。

⁴重点领域北斗系统覆盖率：指长江干线航道测量、客船、危险品船、客渡船、三峡过闸船舶，以及道路运输“两客一危”车辆、重载货车、通用航空器等领域中北斗系统覆盖的比例。

序号	发展指标	2020年	2025年	指标属性
四、安全治理				
18	较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降率(%)*	—	12	约束性
19	普通国省道技术状况(MQI)优良路率(%)*	—	85/80	预期性
20	农村公路技术状况(MQI)优良中等路率(%)*	—	83	预期性

注：*为省级综合交通运输“十四五”发展规划或相关专项规划确定指标。

2. 2035年远景目标

到 2035 年，基本建成“人民满意、保障有力、全省一流”的交通强市，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系基本形成。全面建成成渝地区北向重要门户枢纽和革命老区振兴交通先行样板，建成“三轴六射”对外综合交通走廊，对外运输大通道出口达 19 条（铁路 6 条、高速公路 13 条），所有区县实现铁路和两条及以上高速公路联通，所有乡镇和重要经济、交通节点通三级及以上公路，所有建制村通四级双车道公路，基本形成巴中至全国主要城市 3 小时、至成渝西 1.5 小时、市区至乡镇 1.5 小时便捷顺畅、高效经济的客货交通圈。基本实现交通治理体系和治理能力现代化。

四、空间布局

（一）对外交通走廊。

依托四川对外构建“四向八廊”和对内构建“1轴2环3带4联”交通主骨架，与国家“6轴7廊8通道”综合立体交通网主骨架相衔接，按照空间上多向多路、方式上多网融合的总体思路，到 2035 年，规划构建“三轴六射”对外综合交通走廊，实现至京津冀、长三角、粤港澳、兰西、宁夏沿黄、成都平原等地区交通走廊上均有铁路及高速公路通道。

成都平原经巴中至关中/京津冀交通轴。是国家京津冀—成渝主轴（北京—成都、北京—重庆）、四川川陕京走廊的重要组成部分，起于成都平原经济区，经南充、巴中、安康、西安至京津冀城市群，衔接川藏通道和京藏走廊，巴中境内主要由2条铁路和4条高速公路通道构成。**铁路通道：**成巴安铁路、汉巴南铁路。**高速公路通道：**S1成万高速、S2成巴高速、盐南通万高速、平仪高速。

兰西地区经巴中至万达开/长三角交通轴。是国家西部陆海走廊（西宁—重庆—三亚）、四川川甘青新走廊和长江北走廊的重要组成部分，起于兰州—西宁城市群，经广元、巴中、达州、万州至长三角地区，是中国西北地区融入长江经济带距离最短、效率最高的综合交通走廊，巴中境内主要由1条铁路和2条高速公路通道构成。**铁路通道：**广巴达铁路。**高速公路通道：**G5012恩广高速、通宣开高速。

宁夏沿黄经巴中至重庆/粤港澳交通轴。是国家西部陆海走廊（甘其毛都—银川—南宁）、四川川陕蒙走廊和川黔粤桂走廊的重要组成部分，起于宁夏沿黄城市群，经汉中、巴中、广安及重庆，至北部湾、粤港澳，衔接21世纪海上丝绸之路和新亚欧大陆桥走廊，巴中境内主要由1条铁路和2条高速公路通道构成。**铁路通道：**汉巴南铁路。**高速公路通道：**G85银昆高速、S15镇广高速。

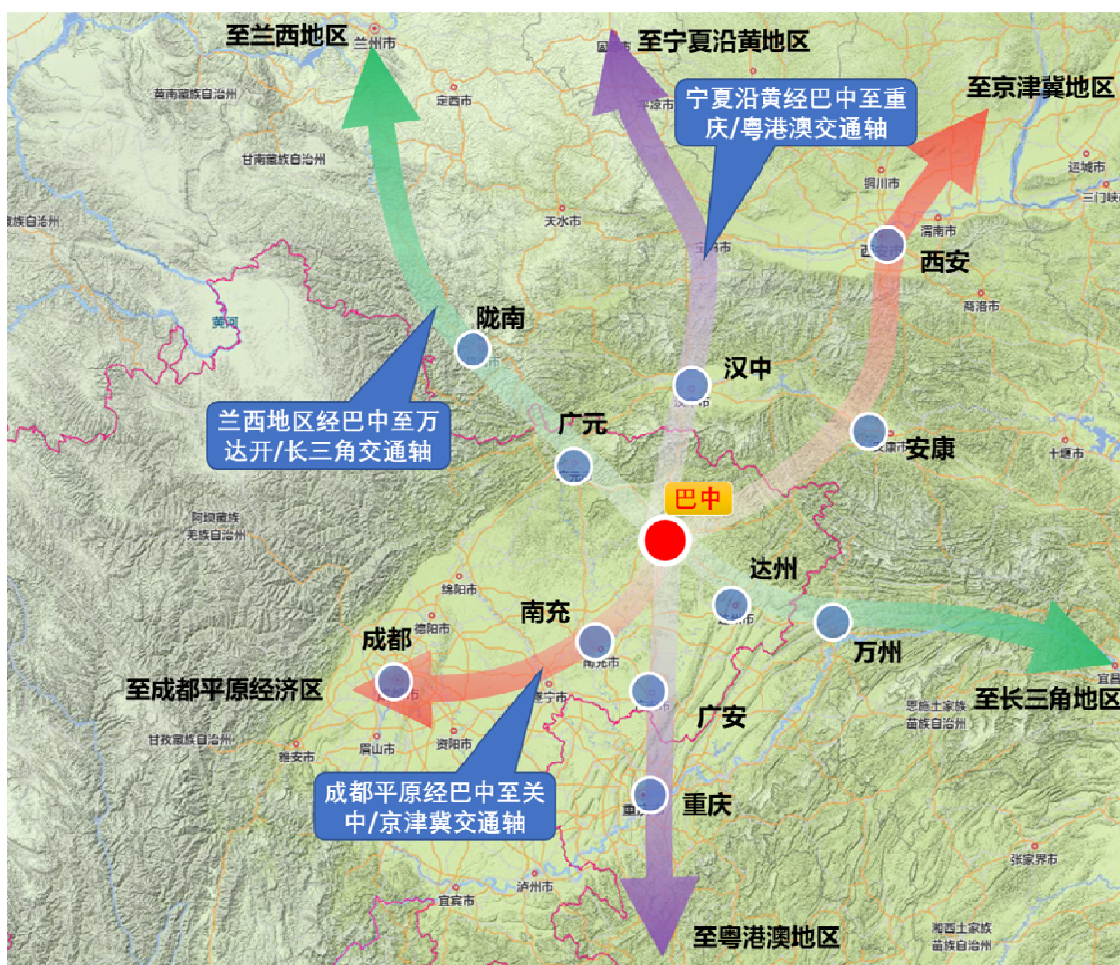


图 1 巴中市“三轴六射”对外综合交通走廊布局示意图

(二) 区域骨架网络。

以开展川陕革命老区核心城市高质量发展试点为契机，促进巴中与外部市县之间、巴中内部区县之间直连直通，增强市域循环畅通能力，到 2035 年，规划布局“8844”区域骨架网络，支撑打造成渝地区北向重要门户枢纽。

专栏 1 巴中市“8844”区域骨架网络

八纵：汉巴南铁路、银昆高速、成巴高速、镇广高速、通宣开高速、G244 光雾山至下八庙段普通国道、G245 巴中至群乐段普通国道、G542 乐坝至涵水段普通国道。

八横：广巴达铁路、成巴安铁路、恩广高速、苍巴万高速、盐南通万高速、平仪高速、G347 铁溪至渔溪段普通国道、米仓大道。

四环：巴城绕城高速环线、巴城快速公路环线、区县直连高速环线、国省干线公路环线。

四航：恩阳机场、南江通用机场、通江通用机场、平昌通用机场。

（三）枢纽体系布局。

围绕全市功能组团和主导产业分布，提升区域交通枢纽能级，大力发展枢纽经济，到 2035 年，规划构建“1 主 3 副”枢纽城市布局 and “1+6+3”的枢纽港站布局。

1.“1 主 3 副”枢纽城市布局

巴中主枢纽。围绕建设成渝地区北向重要门户枢纽，依托恩阳机场和高速铁路综合客货运枢纽，支持巴州区建设革命老区振兴发展先行区、川陕渝结合部现代商贸物流集聚区和恩阳区建设成渝地区北向开放高地、西部肉制品生产基地，进一步增强巴州区和恩阳区作为全市对外联系枢纽的核心功能，有力支撑巴中融入成渝地区双城经济圈和万达开川渝统筹发展示范区建设。

平昌副枢纽。围绕建设东向开放桥头堡、乡村振兴示范县，打造融入万达开川渝统筹发展示范区重要门户，依托广巴达铁路和恩广高速，充分发挥平昌作为兰州—西宁城市群等中国西北地区联系长江经济带重要交通节点优势，打造巴中对接万达开、长三角的区域副枢纽。

南江副枢纽。围绕建设生态经济发展高地、国际休闲度假旅游目的地，依托汉巴南铁路和银昆高速，发挥南江作为巴中北向开放桥头堡的作用，打造巴中对接关中—天水经济区、京津冀城

市群的区域副枢纽。

通江副枢纽。围绕建设全国革命老区振兴发展示范县、红色旅游融合发展示范区，依托成巴安铁路、巴万高速、镇广高速、通宣开高速等对外通道，打造巴中对接西安、万达开等地区的区域副枢纽。

2.“1+6+3”枢纽港站布局

1个恩阳机场；**6**个综合客运枢纽，分别为巴中东站综合客运枢纽、巴中站综合客运枢纽、恩阳站综合客运枢纽、平昌站综合客运枢纽、通江站综合客运枢纽、南江站综合客运枢纽；**3**个综合货运枢纽，分别为巴中众彩智慧综合物流园、恩阳空港物流园、巴中兴文货运枢纽（外迁曾口）。

五、重点任务

聚焦建设成渝地区北向重要门户枢纽，深入实施交通强市战略。坚持以人为本，持续补短强基，推进联网升级、提质增效，以“畅通道、强枢纽、优网络、促融合、提品质”为着力点，重点实施侧重于加强基础设施建设的“八大工程”、侧重于提升运输服务水平和促进行业高质量发展的“三大行动”，加快构建“八纵八横四环四航”（8844）的区域骨架网络，着力畅通“三轴六射”对外综合交通走廊，全面推动交通运输高质量发展。

（一）航空机场加密完善工程。

以国家大力发展通用航空业为契机，优化通用机场布局，完善航空网络体系。提升恩阳机场运营保障能力，着力打造川东北

重要中转机场和航空培训基地；开工建设南江、通江通用机场，有序推进平昌通用机场前期工作。

专栏2 巴中市“十四五”航空机场建设项目

新开工项目：南江通用机场、通江通用机场。
前期工作项目：平昌通用机场。

（二）对外通道扩能贯通工程。

超前谋划对外铁路运输大通道，构建巴中北向对外高速铁路大通道，加快形成“*”（星）型铁路网络布局。建成汉巴南铁路巴中至南充段，加快融入轨道上的双城经济圈；开工建设广巴达铁路扩能改造；加快汉巴南铁路巴中至汉中段前期工作，并力争开工建设；加快市中心城区轨道交通（智轨）、文旅新区轨道交通（秦巴山地线轨道交通）规划研究；积极争取将成都至巴中至安康铁路纳入国省相关规划。

着力推动高速公路成网成环，进一步优化完善高速公路出入口布局，提升高速公路与地方公路联系效率。建成苍巴高速、镇广高速，开工建设平昌至仪陇高速公路，加快通江经宣汉至开州、南江经苍溪至盐亭高速公路前期工作，启动南江经通江至万源高速公路规划研究工作。

专栏3 巴中市“十四五”铁路、高速公路建设项目

1.铁路

续建项目：汉巴南铁路巴中至南充段。

新开工项目：广巴达铁路扩能改造。

前期工作项目：汉巴南铁路巴中至汉中段。

规划研究项目：成都至巴中至安康铁路、市中心城区轨道交通（智轨）、文旅新区轨道交通（秦巴山地线轨道交通）。

2.高速公路

续建项目：S1 苍溪至巴中高速巴中段、S15 镇广高速王坪至通江段。

新开工项目：S15 镇广高速王坪至川陕界段（含长坪至两河口支线）、S15 镇广高速通江至达州界段、平昌至仪陇高速公路。

前期工作项目：通江经宣汉至开州高速公路巴中段、南江经苍溪至盐亭高速公路巴中段。

规划研究项目：南江经通江至万源高速公路。

（三）国省干线提档升级工程。

以“提速度、消瓶颈、强联通”为重点，以国、省支持为方向，加快构建功能完善、结构优化、安全可靠的干线公路网络。**提升路网速度。**建成米仓大道、诺水大道等项目，构建巴中北部山区横纵相交的联系主通道；加快 G245 巴州区回风街道（回风社区）至恩阳区群乐镇（碑垭口）段、S303 平昌县江口街道（小桥沟）至青云镇（元石盘）段等普通国省道提档升级，进一步优化干线路网结构，提高高等级公路对重要产业园区、旅游景区、交通枢纽、乡镇节点等覆盖力度。**消除交通瓶颈。**建成巴城东环线、S408 鹿角垭隧道等项目，消除干线路网“肠梗阻”；开工建设 S204 山花顶隧道、G244 南江县光雾山镇过境段等项目；加快开展 G244 南江县下两场镇过境段等项目前期工作。**强化快速联通。**加快 G542 平昌县驷马镇至涵水镇段、巴州枣林经化成至通江涪阳、恩阳经南江长赤至赤溪等项目前期工作，开展 G244 巴州区枣林镇至恩阳区下八庙镇（仪陇界）、巴州区天马山至凤溪等项目规划研究，着力构建县区间国省干线公路环线，提升跨组团联系效率，拓展城市发展边界。

专栏4 巴中市“十四五”普通国省道建设项目

续建项目：G245 巴州区回风街道（回风社区）至恩阳区群乐镇（碑垭口）段改建工程、G244G347G542 巴城过境公路建设工程、G244 巴中市南江县东榆至马跃溪过境公路新建工程、米仓大道、S204 通江县诺江镇（千佛村）至诺水河镇（聂家坝村）段改建工程（诺水大道）、S303 恩阳区雪山镇至登科街道办事处段、玉山镇（玉山车站至陈村）段改建工程等 450 公里。

新开工项目：S302 通江县涪阳镇（涪阳大桥）至陈河镇（南江界）段改建工程、S303 平昌县江口街道（小桥沟）至青云镇（元石盘）段改建工程、S101 平昌县龙岗镇（营平桥）至岳家镇（江陵庵）段和邱家镇至望京镇（万平桥）段改建工程、S204 山花顶隧道及引道工程、S408 鹿角垭隧道新建工程等 290 公里。

前期工作项目：G542 平昌县驷马镇至涵水镇段改建工程、G244 南江县下两场镇过境段改线工程、巴州至恩阳快速通道新建工程、巴州枣林经化成至通江县涪阳新建工程、恩阳经长赤至赤溪新建工程、平昌经巴州曾口至恩阳机场新建工程、S303 平昌县县城至邱家改建工程等。

规划研究项目：G244 巴州区枣林镇至恩阳区下八庙镇（仪陇界）改建工程、S203 平昌县镇龙镇至岩口乡段改建工程、天马山至凤溪改建工程等。

（四）农村公路扩能延伸工程。

以“扩覆盖、提质量”为方向，进一步满足人民群众对农村交通出行的美好需求，结合县域片区划分及乡村国土空间规划编制，推进“四好农村路”提质扩面，构建以中心镇（村）为核心的外畅内联农村公路网，支持各区县创建国家级“四好农村路”示范县，积极创建省级、国家级“四好农村路”示范市。扩大路网覆盖。因地制宜推进常住人口 30 户及以上的自然村通硬化路，扩大农村公路覆盖范围和通道深度。实施撤并建制村联网畅通工程，实现

撤并建制村与新村委会之间通 4.5 米及以上硬化路，实现有条件的地区农村公路成网成环，着力保障广大农村地区基本交通出行需求。**提高路网质量。**实施乡村振兴产业路旅游路工程，提升乡镇对外畅通能力，助力培育一批中心城镇，实现具备条件的县级及以上产业园、3A 级及以上景区（景点）通双车道等级公路，带动县域经济发展。新建一批农村公路桥梁，实施一批铁索桥改公路桥项目，建设森林防灭火通道。

专栏 5 巴中市“十四五”农村公路建设项目

通组硬化路：常住人口 30 户及以上自然村通硬化路 1600 公里。

撤并建制村畅通工程：实施路面加宽改造 1100 公里，新建 450 公里。

乡村振兴产业路旅游路：实施 280 公里。

乡镇通三级公路：实施 50 公里。

防灭火专用通道：实施森林防灭火道路 50 公里。

新建桥梁：新建农村公路桥梁 2000 延米。

农村铁索桥改公路桥：实施 2000 延米。

（五）内河水运改善提升工程。

实施水上出行平安渡运专项，淘汰老旧挂浆机船舶，加快推动标准化渡口码头改造，新购一批海事巡逻艇、海事应急抢险救助船、轻型近程无人机等水上安全装备，建设一批水上应急系锚设施、水上应急救助站（点），推动水路安全管理信息化建设，提升水路运输的安全保障水平；完善配套一批岸电设施，支撑全市客（渡）船舶绿色化更新改造。

（六）枢纽站场优化转型工程。

1.高品质推进客运枢纽建设。按照“资源整合，综合协调，方

便快捷”的原则，推进综合客运枢纽汽车站和普通公路客运站建设。依托汉巴南铁路建设，同步建成汉巴南高铁综合客运枢纽站、恩阳铁路客运站，依托广巴达铁路巴中站和平昌站，建设巴州区汽车北站和平昌金宝客运枢纽站，提升巴中枢纽能级；新建巴州区城南客运站、通江县城东客运站、川陕革命根据地红军烈士陵园旅游汽车集散中心，完善县级客运站布局；推进巴中江北客运中心站、巴中兴文客运中心站、平昌城东客运站等9个普通公路客运站改扩建，提升客运站服务功能。

专栏6 巴中市“十四五”客运场站建设项目

1.综合客运枢纽汽车站

续建项目：巴州区汽车北站、平昌金宝客运枢纽站。

新开工项目：汉巴南高铁综合客运枢纽站、恩阳铁路客运站。

2.普通公路客运站

新建项目：巴州区城南客运站、通江县城东客运站、川陕革命根据地红军烈士陵园旅游汽车集散中心。

改扩建项目：巴中江北客运中心站、巴中兴文客运中心站、南江县旅游集散中心、平昌县中心客运站、通江县客运中心站、南江县客运站、平昌城东客运站、通江县城南客运站、广运司南江客运站。

2.优化完善货运场站布局。全面落实市委“两主三基、四向发力”总体思路，坚持产业培育振兴主线，规划布局一批高效多能货运枢纽，将巴中打造为川陕结合部物流枢纽。依托巴中东站、恩阳机场，推动恩阳空港物流园区、巴中众彩智慧综合物流园等3个综合货运枢纽（物流园区）建设，大力发展多式联运；新建南江川陕物流集散中心、通江秦巴智慧物流园、平昌东城物流园

（二期）等 3 个普通公路货运站（物流园区），进一步完善县级物流园区布局；以“金通工程·天府交邮通”建设为抓手，推动 3 个物流配送中心建设，新改建 187 个乡镇运输服务站及 2228 个建制村农村物流服务点，加快构建“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”覆盖县、乡、村三级的寄递物流体系。

专栏 7 巴中市“十四五”货运场站建设项目

综合货运枢纽（物流园区）：恩阳空港物流园区、巴中众彩智慧综合物流园、巴中兴文货运枢纽（外迁曾口）。

普通公路货运站（物流园区）：南江川陕物流集散中心、通江秦巴智慧物流园、平昌东城物流园（二期）。

物流配送中心：巴中盘兴物流配送中心、平昌县物流配送中心、通江县物流配送中心。

农村物流节点：新改建 187 个乡镇运输服务站、2228 个建制村农村物流服务点。

（七）交旅融合品牌打造工程。

1.完善“交通+文旅”融合网络。整合交通与文化、旅游资源，推进重点景区通景公路功能提升和联网贯通，促进旅游景点连通，畅通连接景区景点“最后一公里”，强化旅游交通基础设施支撑。发挥诺水河景区、光雾山景区、川陕苏区王坪景区等知名生态旅游、红色旅游资源优势，以高速公路、国省干线和农村公路为依托，构建一批红色旅游、生态旅游、康养旅游和文化旅游风景廊道，打造一批特色旅游精品线路。实施川陕革命根据地红军烈士陵园交通专项工程，加快建设“一主、四环、四联”红军烈士陵园旅游公路网络，打造川陕红色记忆旅游环线；推进米仓大道交通强国试点任务建设，打造康养旅游黄金线路，塑造“秦巴山地·生

态康养”品牌；结合“四好农村路”示范市、天府旅游名县等创建工作，打造以产业融合为特色的幸福美丽乡村路，推动乡村旅游集中发展，形成农村公路路衍经济新亮点。

2.创新“交通+文旅”融合产品。努力推动有条件的内河通航水域有序发展游轮游艇，完善水上旅游线路。结合南江、通江通用机场建设，探索打造“光雾山—诺水河”旅游区通用航空旅游示范工程。支持开发恩阳机场到光雾山、诺水河、空山、王坪等重点景区低空旅游线路，发展空中游览、航空体验、航空运动等航空旅游产品。结合自然景观，适时联合广元、达州开展秦巴山地轨道交通可行性研究，串联曾家山、米仓山、光雾山、诺水河、空山天盆、巴山大峡谷等众多旅游资源，改善川东北秦巴山区域旅游交通条件，兼顾沿线居民出行，带动区域经济发展。

3.强化“交通+文旅”融合支撑配套。建立交通、旅游等跨部门数据共享机制，构建交旅融合数字化平台，完善景区景点和干线路网运行动态监测预警等功能，引导调节节假日旅游高峰客流。以“游运一体化”为导向，重点改造旅游景区景点所在乡镇等级客运站，拓展旅游咨询、旅游包车和定制公交等服务功能。全力打造恩阳高速公路主题服务区，积极推进米仓大道诺水河服务区等普通国省干线公路服务区建设，因地制宜在公路沿线设置旅游停车场、驿站、简易自驾车房车营地、观景台、厕所等设施，完善旅游步道等慢行系统，提升普通公路旅游服务品质。

（八）安全智慧绿色引领工程。

1.提升安全应急保障能力。按照全寿命周期养护成本最小化理念，科学安排养护计划，全面推行预防性养护和精细化管理，推进养护和应急抢险保通中心建设，加强基层养护管理站场建设改造，加大有效养护投入，完善农村公路安保设施，深入实施危旧桥（隧）改造工程，提升基础设施本质安全水平。加快交通应急物资储备中心建设，强化交通应急物资、设备储备。加强专业化应急救援装备、设施、队伍建设，组建针对性强、专业化高的公路交通应急保通、抢通队伍。进一步完善应急救援体系、管理体制、工作机制，健全应对各类自然灾害、重大公共卫生事件、交通事故等交通应急救援预案。加强跨行业跨部门安全风险联防联控，严格落实安全风险管控措施，有效防控系统风险。

专栏 8 巴中市“十四五”安全养护建设项目

国省干线养护工程：实施 696 公里。

农村公路预防性养护：实施 1000 公里。

机械化养护中心：新建巴州区、恩阳区机械化养护中心。

养护管理站：新改建 20 个。

危桥（隧）改造：实施 35 座。

应急保障能力建设：新建恩阳区应急指挥中心、市级公路交通应急物资储备中心、市级水上应急救援站。

农村公路安全防护工程：实施路侧护栏 2000 公里。

2.提高交通智能化水平。建设交通运输综合管理系统，实现对全市综合交通信息资源的集中、统一管理和应用，全面推动我市交通行业基础设施数字化、信息化、智慧化。推进科技治超，逐步推动货运车辆非现场执法不停车检测系统建设。建设普通国省干线监测预警系统，完善普通国省干线、大型桥梁和隧道等重

点路段、节点视频监控设备，做到交通基础设施安全运行水平动态实时监控。推动 5G 等信息基础设施与交通基础设施协同建设，加快北斗系统在交通运输领域的应用，探索推动一批智慧高速公路建设。继续推进市县与省级交通运输运行监测与应急指挥系统数据信息对接，提高指挥调度和辅助决策能力。大力推广电子客票客运场站覆盖，支持使用身份证、二维码、生物识别信息等新媒介验票乘车。依托汉巴南高铁综合客运枢纽、恩阳铁路客运站，探索建设智能化客运场站，促进多种运输方式之间运力匹配、集散协调，提升枢纽运行效率。

3.绿色交通建设取得成效。积极推广使用新能源运载工具，提高新增车船中新能源装备占比，加快公路服务区、综合客运枢纽、普通公路客（货）运站、公交客运站各类运输场站充电桩等基础设施建设。按照“绿色建设”要求，落实施工环境保护措施，推进已建基础设施生态修复工程。积极推动废旧路面、沥青等材料循环再生，推进邮件快件包装绿色化、减量化、可循环，促进资源综合集约利用。推广新材料、新设备、新工艺、新技术在交通基础设施建设、养护方面的应用，加快淘汰落后生产方式，提高建养工程的绿色科技含量。加快公路绿化设施建设，开展交通基础设施生态化提升改造，建设绿色交通廊道，增强碳汇能力。

（九）客运出行优质满意行动。

1.推进城际客运便捷高效。加快构建铁路、航空、公路等相互衔接的客运网络，积极拓展恩阳机场至重要区域中心城市航线，依托汉巴南铁路，开行巴中至成都、重庆等城际列车，形成各运

输方式发展优势互补、服务差异化的城际客运市场格局，提升巴中区域交通枢纽战略位势。支持具有旅游需求的客运枢纽向“旅游融合”发展转型，鼓励运输企业开行县城至市域内4A级以上旅游景区的旅游客运班车，开行机场、高铁站到重点景区的客运班线，为旅客提供快速直达景区的运输服务。根据工业园区、服务业集聚区、农林园区集聚情况，规划开行一批公交线路，解决园区群众出行。

2.深入践行公交优先理念。积极倡导绿色出行，推动绿色低碳出行深入人心。优化城市公交线网结构，大力发展快速公交为骨干，常规公交为主体，出租车、网约车为补充的城市公共交通体系，完善配套设施，建设公交出行数据监测分析系统，加强公交运力投放，提升城市公交出行分担率。加大公交换乘枢纽、公交停泊场、公交首末站等公共交通运输场站建设力度，推动场站建设用地综合开发，推进公交停靠站建设标准化，提升中心城区公交站点覆盖率。优化公交优先道布局，推进主要公交走廊公交信号优先，加强对公交优先道的信息化监管和违法行为执法力度，提升公交准点率。

3.推动城乡客运一体发展。围绕建设美丽清新、安全绿色、便捷优质、精细管理的乡村客运，加快实现乡村客运标志、招呼站（牌）、车辆标识、从业人员标志“四统一”，规范客运服务标准，完善农村客运服务网络，推进“金通工程”全域覆盖和样板创建。在具备条件的地区有重点、分步骤推进农村客运班线公交化改造，鼓励通行条件良好的地区将公交线路向周边的重要乡镇、

主要人口集散点延伸，提升城乡交通公共服务均等化水平。对于出行需求较小且相对分散的偏远地区，鼓励开展预约、定制式等个性化客运服务，因地制宜推行隔日班、节日班或赶集班等形式的农村公交新模式。

4.加强客运服务转型创新。推进跨方式出行的信息互联互通、实时更新、便捷查询，研究具备条件的客运线路发展公铁、公航等跨运输方式的旅客联程运输模式，培育火车站、机场开往周边市、县（区）的道路客运市场。强化政策支撑，支持道路班线客运剩余运力依法转为租赁、包车和旅游客运。鼓励在民航机场、高铁车站开辟汽车租赁服务网点，为旅客出行提供个性化联程出行服务。

（十）货运物流降本增效行动。

1.加快货运物流集约化发展。大力推广多式联运货运组织模式，打通巴中经达州、万州出海的铁水联运和公水联运大通道。大力发展无车承运人等道路货运新业态，积极培育有条件的企业发展甩挂运输，推动甩挂运输企业间信息共通、站场共用、挂车共享，提升运输效率。大力发展铁路货运，推动大宗货物向铁路有序转移，增强运输经济性，切实降低物流成本。

2.促进农村物流协调发展。鼓励邮政快递、物流运输、电商企业入驻新改建客运站场，打造乡镇分拨中心，推广集约配送、共用网点、统仓统配等模式。统筹电商、邮政、快递、交通运输等企业农村网络资源，加快布局建制村物流服务网点，切实推进建制村基本实现“村村通快递”。因地制宜探索创新“交通运输+邮

政快递”“电子商务+农村物流”“网络货运平台+农村物流”等服务模式，大力培育农村物流服务品牌，提升农村物流整体服务水平。

3.推动“物流+产业”融合发展。推进“物流+农业”融合发展，以服务巴中富硒茶、核桃、中药材等特色农产品、冷冻冷藏产品交易为中心，畅通冷链上下游，打造集冷冻加工、冷冻储存、冷藏运输、冷冻销售于一体的全程式、专业化、规模化的冷链物流体系。推进“物流+制造”融合发展，推动物流企业与食品饮料、生物医药等制造企业实现信息对接共享、业务联动，引导物流企业与制造企业形成战略合作关系，充分释放制造企业潜在物流需求。

4.提高物流运输信息化水平。推动物流公共信息平台建设，推进物流信息系统数据接入四川省交通运输物流公共信息平台，完善全市物流信息数据库和跨行业、跨区域物流公共信息服务，为服务供需双方提供稳定高效的信息交互。将大数据、人工智能、云计算等先进技术应用到车货匹配、在线交易、智能仓储和配送系统，对物流运作实施全流程化信息管理和服务，提高服务水平。支持货运企业加强信息系统建设，提高线上线下一体化服务水平。

（十一）行业治理共建共享行动。

1.深化公路管理养护体制改革。稳步推进公路养护改革试点工作，积极探索普通公路市场化养护新模式。按照《巴中市深化农村公路管理养护体制改革实施方案》要求，建立健全农村公路多元化投入的管理养护资金保障机制，完善管理养护体制，全面提升管理养护水平和服务保障能力。大力推广农村公路“路长制”，

实现“路常治”。建立健全日常养护、小修、预防性养护、大中修、应急抢险等各类养护工程管理办法，形成“体系健全、标准完善、技术先进、监督有效”的公路管理养护体系。

2.完善交通运输管理体制机制。优化交通运输部门职责体系，进一步厘清机场、铁路、公路、水运等不同交通运输方式之间的管理职责，加强规划和政策协同。推进法治建设，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。深化交通运输综合行政执法改革，加强“四基四化”⁵建设，推进“三项制度”⁶落实。加大交通运输领域各环节简政放权力度，强化事中事后监管，统筹推进“放管服”改革，进一步优化交通运输行业营商环境。

3.建设交通运输行业信用体系。推动交通运输领域信用规章制度和标准体系建设，健全覆盖交通基础设施建设和运输经营领域的信用记录和信用基础设施网络，落实以信用监管为核心的事中事后监管要求，推进行业管理由“管行为”向“管信用”转型。建立健全信用信息修复机制，明确信用修复规则，通过完成信用整改、接受专题培训等方式，开展失信市场主体修复工作。

（十二）资金需求。

“十四五”时期，巴中市综合交通运输建设预计完成投资895.2亿元，其中公路735.7亿元，铁路75亿元，航空14.2亿元，

⁵四基四化：基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化、基层执法工作信息化。

⁶三项制度：行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度。

水运 2.4 亿元，枢纽场站 44.9 亿元，养护及其他 23 亿元。

依据事权和支出责任，合理编制筹资方案，多渠道筹集建设资金，铁路以争取中央投资为主，高速公路、一级收费公路等经营性项目以市场融资、发行专项债券为主，普通国省道、农村公路等非经营性项目在争取中央和省级补助资金的基础上，其余由市县两级财政投入。具体为：争取中央和省级资金 170.1 亿元，占比 19%；地方政府筹资 101.2 亿元，占比 11.3%；社会资本（债券资金）623.9 亿元，占比 69.7%。

表 3 “十四五”时期巴中交通重点建设项目资金平衡表（亿元）

项目类别	总投资	十四五投资	资金来源			
			中央和省 级补助	地方政府 筹资	社会资本 (债券资金)	
合计	1079.6	895.2	170.1	101.2	623.9	
铁路	112.8	75	65	10	0	
航空	14.2	14.2	0	0	14.2	
水运	2.4	2.4	1.6	0.8	0	
公路	882.1	735.7	86.6	80	569.1	
其中	高速公路	467.1	392	19	0	373
	普通国省干线	378.9	307.6	47.5	64	196.1
	农村公路	36.1	36.1	20.1	16	0
枢纽场站	45.1	44.9	4.7	0	40.2	
养护及其他	23	23	12.2	10.4	0.4	

六、环境影响评价

（一）环境影响分析。

根据巴中市国土空间规划，全市将推动构建“一屏、四区、七廊、多点”的区域生态保护格局，一屏为北部的大巴山系米仓山等山地构成的生态屏障，四区为光雾山生物多样性保护区、诺水河生物多样性保护区、五台山生物多样性保护区、驷马河生物

多样性保护区，七廊为以巴中市域内的巴河、通江河、小通江河、恩阳河、澌滩河、神潭河、焦家河七条主要河流构成的七条生态廊道，多点为市域内多个生态较为重要的生态斑块。同时，全市分布 7 个县级及以上自然保护区、5 个省级及以上森林公园、2 个省级及以上风景名胜区、2 个国家级及以上地质公园、1 个国家级自然遗产地、1 个国家级湿地公园。

1.生态影响分析。本次规划建设的相关铁路、公路等陆上项目涉及的范围较广，通过空间位置分析，发现部分铁路、高速公路、普通国省干线项目将穿越风景名胜区、地质公园、森林公园、湿地公园等生态敏感目标，可能造成以上各类自然保护地内生态的破坏，使得生态系统在空间上不再连续，出现破碎和分割。通过进一步的路线空间缓冲分析，规划项目涉及自然保护地的部分线路，可通过选线时的方案优化实现对生态环境敏感目标的有效避让。同时，部分项目由于路基宽度有限，其对自然保护地内生态功能影响较小，不会造成区域生态功能整体退化。

2.水环境影响分析。本次规划中包含的航道整治、码头建设以及铁路、公路跨河桥梁工程等项目将对水域生态系统产生一定不良影响，主要表现在工程施工过程中可能产生大量的淤积泥沙，可能改变部分流域水环境格局。同时，规划的机场、枢纽等房建工程挖方可能对地下水环境产生影响，施工及运营期间排放的污染物可能影响地下水的水质。

3.空气环境影响分析。规划实施后全市交通运输气体污染排放量总体会有增长，如公路行驶车辆尾气，飞机、船舶烟气，

枢纽站场汽车尾气、装卸粉尘，机场油罐区油气挥发等，其中公路相关污染物排放总量高于其他交通运输方式。在实施调整运输结构、能源清洁化和电动化、排放控制技术进步等多种政策措施的情况下，全市清洁能源车占比越来越高，交通运输污染物排放对空气质量的影响将逐渐减少。

4.声环境影响分析。公路、水路、铁路、航空等将对沿线居民点、村庄、学校、医院等区域声环境造成影响。其中项目建设期的噪音主要是施工机械工作以及建材运输车辆产生的噪音；运营期公路项目产生的噪声主要由动力噪声和轮胎噪声两部分构成，水运项目产生的噪声主要是船舶运行噪声和码头运行的生产设备噪声，铁路项目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，机场项目产生的噪声主要是动力噪声和机身空气动力性噪声。

（二）环境影响对策。

1.生态环境方面。公路、铁路对生态系统的影响，采取线路优化、生态恢复、挡土墙路堤、桥梁穿越、占补平衡补偿等措施、减轻对生态环境的影响。水运项目采用鱼类增殖放流或其他恢复补偿措施。

2.水环境方面。公路服务区、收费站等沿线设施产生的生活污水，若其附近有城市污水管网，则经生化池处理后就近接入管网，送城市二级污水处理厂处理或处理达标后回用于沿线绿化。船舶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，建设工程对地下水影响较小，在风险事故状态

时，及时采取封闭、截流等保护应急措施。

3. 空气环境方面。 沿线服务设施及枢纽站场采用清洁能源，不得设置燃煤锅炉，对沿线设施的餐厅加装油烟净化装置。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，并加强公路两侧的植树绿化。对于机场油罐区，其油气挥发控制措施主要包括清洁生产技术和污染控制措施，清洁生产技术主要包括浮顶罐储存技术（减少油罐呼吸损耗）、密闭装车回收油气技术、降温技术等措施；污染控制措施主要包括油类分类储存管理、喷淋降温等，并加强管理，做好设备维修与维护，防止跑冒滴漏，减少挥发性烃类气体。

4. 声环境方面。 在铁路、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。机场项目：对超标的敏感目标采取隔声措施，安装隔声窗，对代表性敏感点进行飞机噪声跟踪监测，并及时采取补救降噪措施。

（三）评价结论。

本规划与《交通强国建设纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》及正在编制中的巴中市国土空间规划等有效衔接，坚持绿色发展理念，注重提升资源、能源综合利用水平，与各类环境敏感区相协调，对气、声、水环境的影响均在可

控范围之内，不存在重大环境制约因素，规划实施将对巴中市交通行业践行绿色发展理念，实现高质量发展具有积极的促进作用。

七、保障措施

（一）加强组织领导。

坚持党的全面领导，健全“政府主导、分级负责、社会参与、部门联动”的规划实施机制。发展改革、财政、自然资源、生态环境、林业、水利、交通运输等部门分工负责、协同推进重大项目。各县（区）政府要落实主体责任，紧密结合地方发展实际，细化落实本规划确定的主要目标和重点任务，制定和完善相关配套政策措施，统筹协调推进综合交通运输发展，为规划实施创造有利条件，确保规划落到实处。

（二）积极争取支持。

抢抓交通强国建设、新时代西部大开发形成新格局、成渝地区双城经济圈建设、新时代支持革命老区振兴发展、支持特殊类型地区振兴发展、西部陆海新通道和省委实施“一千多支”发展战略等重大历史机遇，主动融入国家和省发展格局，积极争取上级支持，实现区域交通一体化发展。各相关部门要按照职能分工，积极对口争取国家和省级有关部门给予巴中更多支持和倾斜，为规划实施创造良好的政策环境。

（三）强化要素保障。

强化交通基础设施与国土空间规划、“三线一单”划定等有效衔接，落实生态保护红线管控措施，充分预留廊道资源，在项目用地审批、用地指标保障等方面给予保障。健全政府引导、分级

负责、多元筹资、风险可控的资金筹措机制，在积极争取中央、省级交通专项资金的基础上，通过发行债券、推动沿线资源统筹开发、鼓励政府和社会资本合作等融资方式拓宽投融资渠道。

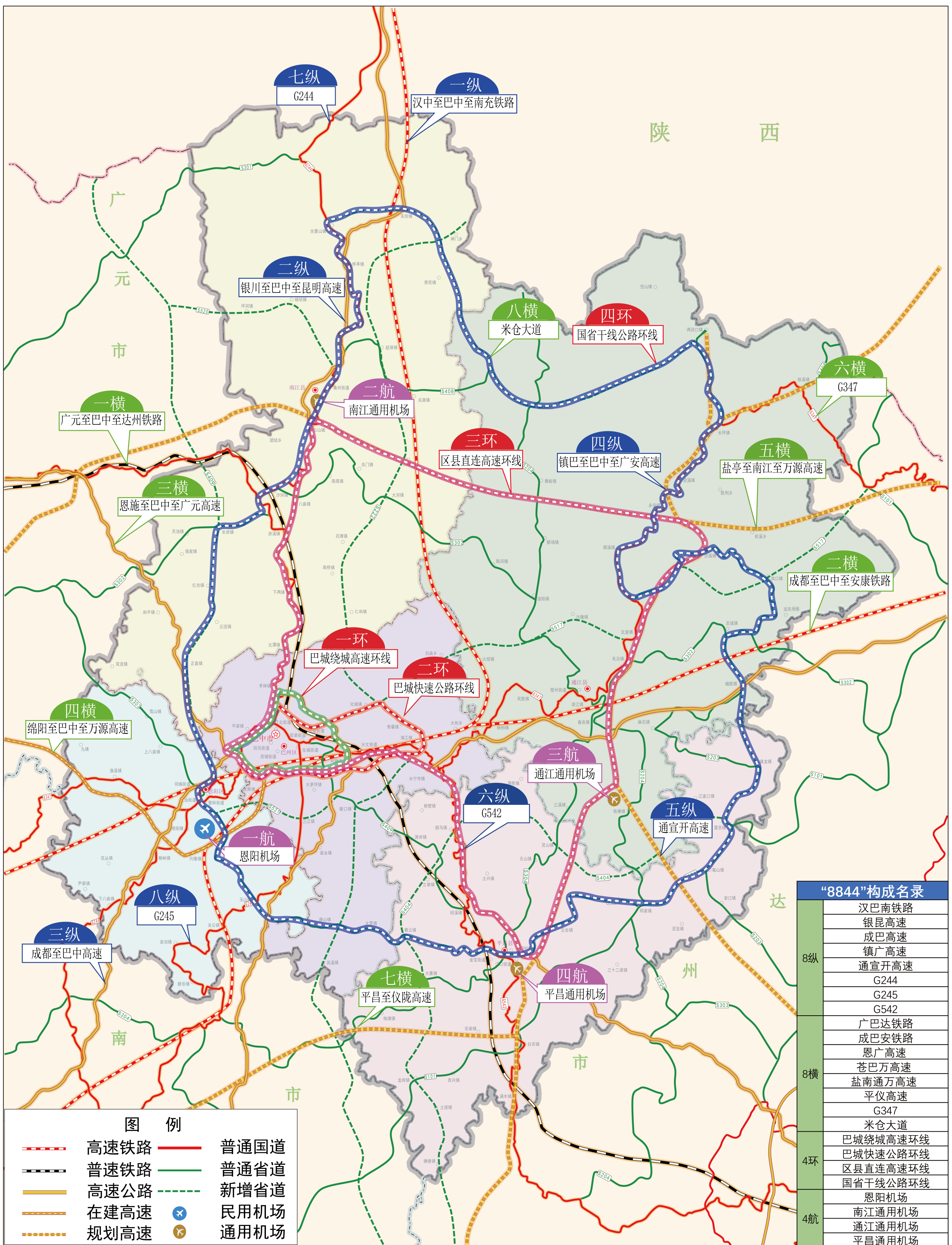
（四）重视人才建设。

以市委市政府实施“百千万引才工程”和“巴山优才计划”为契机，营造有利于人才聚集和成长的发展环境，重点引进复合型交通专业人才、高精尖科技人才和重点领域急需紧缺人才，进一步加强交通运输专业人才培养和人才队伍建设，建设结构优、素质良的人才队伍和创新团队，为全市交通运输科学发展和转型升级提供人才保障和智力支持。

（五）加强监督评估。

建立健全规划执行情况监测、评估和调整工作机制。实行规划项目建设进度定期报送制度，密切跟踪规划实施情况，及时协调解决实施过程中遇到的重大问题和困难，确保规划项目有序推进。同时，持续监测规划实施过程中的内外部环境，及时把握交通运输发展的新情况和新问题，组织开展规划执行情况全面评估，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性和可操作性。

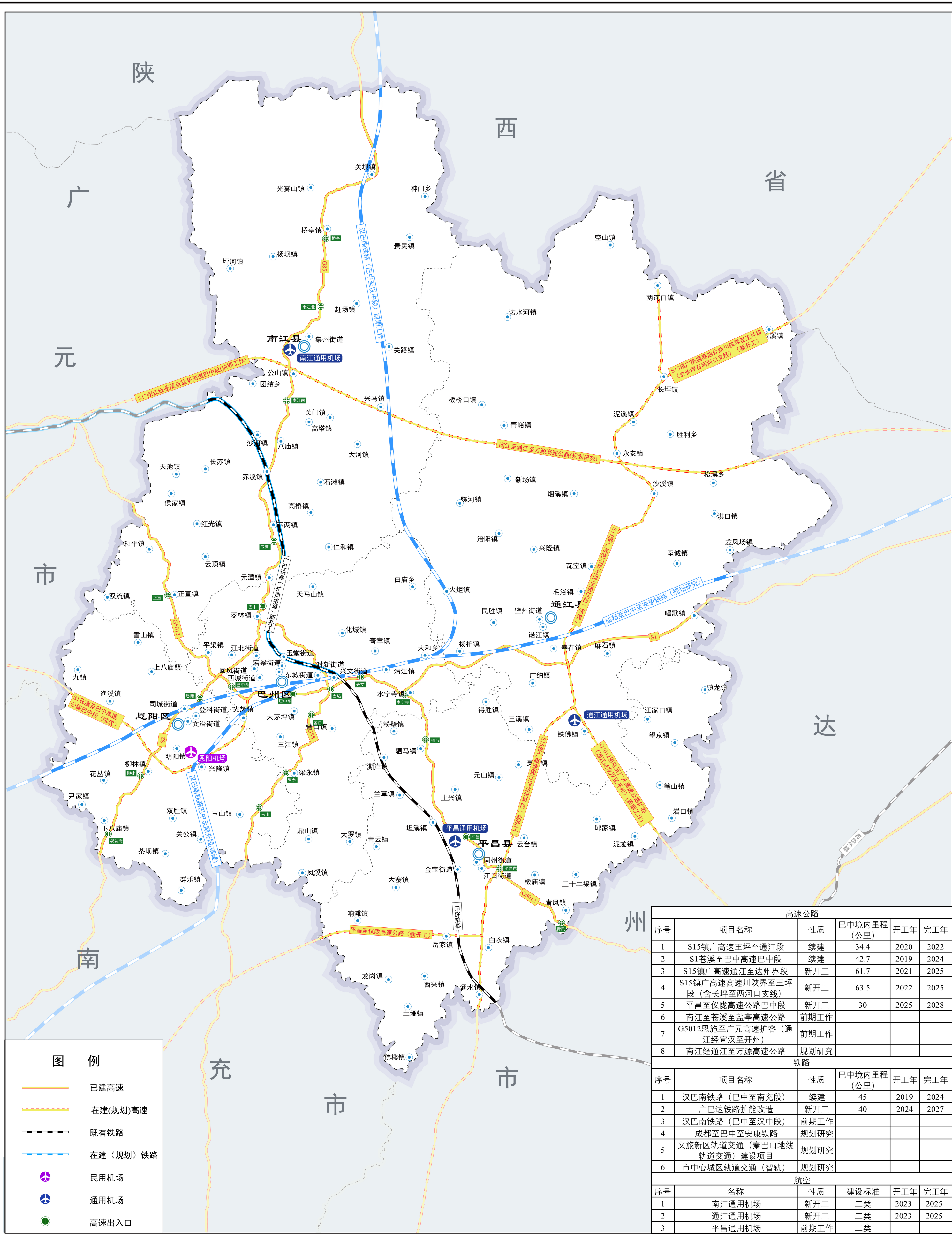
附图1：巴中市“八纵八横四环四航”综合立体交通骨架网示意图



“8844”构成名录	
8纵	汉巴南铁路
	银昆高速
	成巴高速
	镇广高速
	通宣开高速
8横	G244
	G245
	G542
	广巴达铁路
	成巴安铁路
	恩广高速
	苍巴万高速
	盐南通万高速
4环	米仓大道
	巴城绕城高速环线
	巴城快速公路环线
	区县直连高速环线
4航	恩阳机场
	南江通用机场
	通江通用机场
	平昌通用机场

图例			
	高速铁路		普通国道
	普速铁路		普通省道
	高速公路		新增省道
	在建高速		民用机场
	规划高速		通用机场

附图2：巴中市“十四五”高速、铁路、航空建设项目示意图



高速公路					
序号	项目名称	性质	巴中境内里程(公里)	开工年	完工年
1	S15镇广高速王坪至通江段	续建	34.4	2020	2022
2	S1苍溪至巴中高速巴中段	续建	42.7	2019	2024
3	S15镇广高速通江至达州界段	新开工	61.7	2021	2025
4	S15镇广高速高速川陕界至王坪段(含长坪至两河口支线)	新开工	63.5	2022	2025
5	平昌至仪陇高速公路巴中段	新开工	30	2025	2028
6	南江至苍溪至盐亭高速公路	前期工作			
7	G5012恩施至广元高速扩容(通江经宣汉至开州)	前期工作			
8	南江经通江至万源高速公路	规划研究			

铁路					
序号	项目名称	性质	巴中境内里程(公里)	开工年	完工年
1	汉巴南铁路(巴中至南充段)	续建	45	2019	2024
2	广巴达铁路扩能改造	新开工	40	2024	2027
3	汉巴南铁路(巴中至汉中段)	前期工作			
4	成都至巴中至安康铁路	规划研究			
5	文旅新区轨道交通(秦巴山地线轨道交通)建设项目	规划研究			
6	市中心城区轨道交通(智轨)	规划研究			

航空					
序号	名称	性质	建设标准	开工年	完工年
1	南江通用机场	新开工	二类	2023	2025
2	通江通用机场	新开工	二类	2023	2025
3	平昌通用机场	前期工作	二类		

图例

- 已建高速
- - - - 在建(规划)高速
- - - - 既有铁路
- - - - 在建(规划)铁路
- ✈ 民用机场
- ✈ 通用机场
- ⊕ 高速出入口