

资中县“十四五”综合交通运输 发展规划

二〇二二年十月

目 录

前 言	1
一、发展基础	2
(一) 发展成就	2
(二) 发展水平	4
(三) 存在问题	6
二、形势要求	8
(一) 发展要求	8
(二) 阶段特征	10
三、发展思路	11
(一) 指导思想	11
(二) 基本原则	12
(三) 发展目标	13
四、通道规划	16
五、综合交通网络规划	17
(一) 公路网络规划	17
(二) 公路快速通道规划	21
(三) 铁路网络规划	22
(四) 水路运输规划	23
(五) 航空运输规划	24
(六) 客货运枢纽规划	24
六、构建高质量运输服务体系	26
(一) 构建便捷舒适客运服务体系	26
(二) 打造高效绿色物流服务体系	28
(三) 开拓普快结合新型邮政体系	30
七、强化智慧绿色平安交通建设	31
(一) 培育智慧交通	31
(二) 发展绿色交通	31
(三) 深化平安交通	32
八、推进行业治理体系现代化	34
(一) 优化政府治理	34

(二) 完善市场治理	35
(三) 增强社会治理	36
九、规划效果	38
(一) 综合运输通道更加畅通	38
(二) 综合交通线网更加完善	39
(三) 出行更加快捷	39
十、环境影响评价	40
(一) 环境影响分析	40
(二) 环境影响减缓对策	41
(三) 评价结论	43
十一、保障措施	43
(一) 加强规划引领	43
(二) 加强组织协调	44
(三) 加强资金保障	44
(四) 加强要素保障	44

前 言

交通运输是经济社会发展的基础性、先导性、战略性产业，重要的服务性行业，在经济社会发展中具有“先行官”作用。近年来，资中县持续推进交通运输事业发展，在支撑全县产业结构优化、对外开放合作及经济社会发展等方面发挥了重要作用，从总体上看，资中县交通运输事业发展基本适应了现阶段经济社会发展的需要。在未来一段时间内，资中县经济社会将由高速度发展阶段转向高质量发展阶段，这对交通运输的发展提出了新的更高要求，迫切需要构建与地区经济社会发展相匹配的现代化、高质量综合交通运输体系。

“十四五”时期（2021-2025）是全面建成小康社会后第一个五年，也是全面开启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，是推进融入成渝地区双城经济圈建设、建成成渝主轴次级交通枢纽的重要时期。科学编制好资中县“十四五”综合交通运输发展规划对于落实交通强国、交通强省部署，衔接国家、四川省和内江市综合交通运输“十四五”发展规划，切实解决好资中县交通运输发展面临的主要问题，推动综合交通运输高质量发展，发挥“先行官”作用具有重要的意义。因此，亟待开展本次规划，为构建资中现代化综合交通运输体系、奋力谱写交通强国资中篇章做出应有贡献，助力资中建成成渝主轴上的绿色产业强县和活力文化名城。

本次规划明确了“十四五”时期资中县综合交通发展形势、发展目标和主要任务，规划范围即资中县行政辖区范围，规划年限为2021年~2025年，远期展望至2035年。

一、发展基础

（一）发展成就

“十三五”时期以来，在资中县委、县政府的领导下，交通运输充分发挥了经济社会发展“先行官”的作用，多种运输方式进一步协调发展，通道布局和设施网络布局不断完善，综合交通网络运输效率逐渐提高，交通信息化水平持续增强，绿色平安交通稳步推进，交通运输各项工作取得了良好成效，为建设交通强国资中篇章打下坚实基础。

1.基础设施网络加速完善

“十三五”期间，资中县持续推进综合交通基础设施建设工作，已基本形成了以公路和铁路为主要运输方式的基础设施网络，对支撑区域经济社会发展和服务人民群众出行发挥了巨大的作用。

公路网服务水平更高。进行了国省道编号调整命名工作，完成普通国省道路基改造、沥青混凝土路面改造等工程42公里，有效提升国省干线通行能力。完成县乡道提升90余公里，新改建村道1100余公里，包括扶贫村道路建设、窄路加宽项目建设、“一事一议”道路建设、异地扶贫搬迁道路、美丽新村道路建设等项目，助力美丽乡村发展。

高速铁路覆盖更广。开工建设成都至自贡至宜宾铁路，并在球溪镇设置客运站，该铁路建设项目完成后，全县高铁线路扩充至两条，拥有两座综合客运枢纽，推动了资中快速融入双城经济圈。

枢纽场站体系更完善。建设完成资中北站综合客运枢纽，位于资中北站东侧方向的资中县一级客运站已经建设完成，准备投

入使用，将与成渝高铁资中北站相结合，形成一个集公路客运、高速铁路、城市公交、出租车以及社会车辆运输等于一体的城市综合性交通枢纽。

2.运输服务能力持续增强

近年来，本着安全、便捷、优质、高效的交通运输服务目标，资中县不断提高客货运输服务水平，快速推进城乡公共交通运输均等化，不断扩大农村客货运输服务范围，积极推进“金通工程”，提高乡村运输条件，以满足农村地区群众出行需求及社会发展需要。

“十三五”期间，全县实现公路客运周转量年均 53000 万人公里，公路货运周转量年均 58000 万吨公里。新增通客车的村 2 个，全县通客车的村达 362 个；更新及新增客运车辆 13 辆，其中豪华客车 3 辆，全县客运车辆数量为 494 辆。全县有客渡船 92 艘，货船 84 艘。

3.先进建设理念逐步深化

“十三五”期间，资中县以建设资源节约型环境友好型交通运输行业为出发点，推进资源节约和环境保护，着力构建绿色交通体系，为实现交通运输发展与资源环境的和谐统一开展了卓有成效的工作，初步形成了节约、集约、低碳、绿色的交通运输体系。始终注重自然资源、人文资源与通道建设的整合，积极推广环保新技术、新工艺，加快实施绿色循环和再生替代能源利用工程，符合发展资源节约、环境友好型交通行业要求，进一步节约资源、保护环境。

推广绿色环保交通。注重项目前期环境影响评价，严格执行交通建设规划、建设项目为主的环境影响评价制度、环境保护制

度，在规划阶段、新建项目可行性研究阶段落实情况良好；2017年首次引进20辆新能源公交，在6条城区公交线上投入使用。

提升安全应急水平。全面提升基础设施安全性，消除安全隐患点，实施了沱江大桥（一桥）整治工程，完成对宋金路高桥、朱大路双河桥、归火路归德大桥3座危桥的整治工作；完成溪口、郭家坝、胡家堰3座渡改人行桥，曹家沟村、繁荣村2座渡改公路桥，总计建设里程548.5米，方便了人民群众出行；安装公路波形护栏77公里，有效提升行车安全，降低交通事故发生可能性；提升应急管理处置能力，健全完善各类应急预案，强化应急队伍培训和演练，建设完成资中县沱江水上应急救援点，加强水上应急救援能力。

4.行业治理能力不断提升

近年来，资中交通运输事业全面深化改革，全面推进交通运输行业治理体系和治理能力现代化。一方面，稳步推进综合交通运输管理体制机制改革，提升了管理效率效能；另一方面，丰富行业治理手段，修建了重龙镇固定超限检测站，正式投入治超工作，加强超限超载治理力度，同时深化道路运输市场专项整治，严厉打击各类违法违规行为。

（二）发展水平

公路总体规模逐年扩大。截至2020年底，资中县各类公路总里程9427公里，其中省交通运输厅入库数据3574公里。入库里程中，高速公路1条（G76成渝高速）53公里；普通国道2条（G321、G247）124公里；普通省道3条（S401、S212、S213）152公里，含S401与G247共线里程（青龙嘴至双河镇）32.98公里；农村公路3245公里（县道647公里，乡道481公里，村道2116公里），

所有乡镇均实现县道及以上等级道路联通。从技术等级上来看，以四级及等外公路为主，三级及以上公路 250.239 公里，占比 7%，四级及等外公路 3324 公里，占比 93%。

干线公路形成公路网主骨架。境内现有一条高速公路成渝高速，境内全长 53 公里，是资中联系内江市及周边重要城市的主要对外通道，对推动资中融入成渝城市圈具有重要意义。普通国省干线包含两条国道 G321、G247，以及三条省道 S212、S213、S401，构成“三主两联”路网结构，G321、G247 和 S401 是三条主要干线，贯穿县域，支撑县域内中长距离出行和县域对周边的长途出行，两条联络线 S212、S213 分布在西侧，国省干线线路对推动县域经济社会发展起到了重要作用。

铁路运输稳步建设。资中境内有四条铁路线路，含三条普速铁路和一条高速铁路，三条普速铁路分别是成渝铁路、资威铁路和归连铁路。成渝铁路贯通资中全境，是连接四川省和重庆市的客货共线干线铁路；资威铁路和归连铁路是区域性货运铁路支线，从成渝线接轨，对支撑四川省物流运输起到了重要作用。成渝高铁位于沱江资中段西岸，与成渝铁路、成渝高速交通廊道走向一致，是成渝城市圈重要的客运专线，对推动资中融入成渝快速客运体系具有重要意义。此外，成自宜高铁在建。

水路运输逐步发展。资中县通航河流有沱江、球溪河、龙江水库，通航里程 152 公里；全县已建成投入使用客运码头 8 个，其中沱江 7 个、龙江水库 1 个；渡口 27 个，包括沱江 20 个、龙江水库 7 个；港口作业区 5 个，航电枢纽 1 个。水运运输能力平稳增长，但整体能力依然较弱。

客运枢纽更加完善。资中县现有 3 个等级公路客运站，即资

中北站、资中汽车客运站以及谷田客运站，主要满足县城至各镇、县城至周边城市的客运需求。

（三）存在问题

1.综合交通运输网络结构有待优化

一是对外高速运输通道较少。高速运输通道仅有一条高速铁路和一条高速公路，且成渝高速技术标准较低，其通行能力相对于不断增多的出行需求来说已略显不足，这两条高速运输通道运输量逐渐饱和，需谋划新的高速公路和高速铁路。二是跨江通道数量偏少。现有两个跨江通道资中大桥（沱江大桥）和资州大桥（沱江二桥），集中在城区范围，随着县域交通出行需求及过境交通量的扩大，易造成既有跨江通道拥堵，难以满足两岸跨江出行需求，需建设新的过江通道。三是连接周边市县的普通干线道路不足。目前县域对接周边县市如仁寿县、资阳市等地方的交通干道较少，口子路、瓶颈路段依然存在。项目进展缓慢，对接仁寿县的红星路南延线、天府大道南延线、G321内江至天府机场快速通道、乐雁快速通道等已纳入规划，暂未启动建设。四是尚未形成快速通道道路体系。县域内缺乏快速通道，县中心城区与各乡镇间交通走廊上的瓶颈现象依然存在，制约着中心城区集聚、辐射能力的提升以及地区一体化发展。五是水运资源开发不足。境内水资源丰富，但是航道资源开发不足，未能与沿线的旅游资源融合发展，水运旅游码头数量少，旅游功能不强。

2.公路网服务能力有待进一步提升

一是高等级道路占比偏低。县内入库道路中三级及以上道路占总里程比重仅为7%，道路网整体技术等级偏低，且未通三级及以上道路的乡镇接近半数。省道尚有大量四级公路，亟需改造升

级。二是农村公路部分道路通行条件较差。农村公路规模不高，村组断头路依然存在，技术等级以四级为主，三级及以上占比仅为 1.1%，等级率不高；由于设计标准低、使用年限长等原因，部分农村公路路况水平和技术等级有待进一步提高。此外，部分乡道断头现象明显，镇与各重点村等重要节点之间交通联系偏弱。三是特色功能型公路覆盖不足。目前一些大型公共设施或产业设施缺少具有特定服务对象或特色服务功能的道路，如旅游路、产业路。一些重要交通节点未实现县道及以上等级道路连通，交通可达性不高。

3.综合运输服务品质待进一步加强

一是综合客运枢纽布局仍需加强。县公路客运站等级较低，基础设施较为陈旧，县城仅有资中北站一座综合客运枢纽，资中西站公路客运站有待建成，全县综合客运场站布局亟需优化。二是物流基础设施及集疏运系统发展缓慢。物流园区建设规模尚小，物流体系的承载能力不足，不能适应现代物流运输发展的需求，实现货运多式联运的综合货运枢纽数量较少，货物转换效率有待提高。三是运输服务品质效率有待提高。综合交通运输服务的多元化程度不足，运输结构有待优化。城乡客运通达深度有待进一步提高，城乡客运、城际客运公交化改造需进一步推进。运输结构有待进一步优化，货运公转铁、公转水有待进一步推进和深化。旅客联程运输、货运用挂运输和多式联运等先进运输组织模式发展有待进一步加强。

4.交通高质量发展有待提高

一是需加强建设交通可持续发展能力。科技创新水平有待进一步提高，新技术、新材料的运用需要突破。“交通+”方面，综

合交通与旅游、新农村建设、物流及产业等的融合程度有待进一步提高，缺乏具有带动作用的示范路。二是需深化发展行业现代化治理体系和治理能力。综合交通运输管理体制建设有待进一步深化，行业管理仍需进一步理顺，对新业态、新模式的行业监管能力有待提升，政策体系、人才建设还需加强。

二、形势要求

（一）发展要求

1.多重战略叠加要求交通支撑对外开放水平提升。

新发展阶段下区域协同优势逐渐凸显，成渝地区双城经济圈战略地位提升，川南经济区一体化发展，内自同城化加速，资中作为成渝发展主轴上次级交通枢纽，要求交通加速融入区域综合交通格局，充分发挥枢纽优势，助推区域综合立体交通走廊形成，提升节点通畅度和转换效率，支撑要素流动，全面深化对外开放水平，助力资中打造成为内江西向成都桥头堡。

2.瞄准行业形势要求基础设施建设实现融合发展

未来交通发展要由“大”向“强”迈进，建设交通强国要推动交通发展的三个“转变”，实现基础设施布局完善、立体互联，全省将建成综合立体交通网络，形成“四向八廊”综合运输通道。资中作为成渝中部重要地区，要求交通优化基础设施“三张网”，构建发达的快速网，通过速度快、能力强、效率高的快速通行网络，加强与成渝双核及重要城市的联系；构建完善的干线网，强化与周边地区的设施衔接，提升干线交通网络的设施服务水平；构建广泛的基础网，扩大通行道路覆盖范围，提升沱江流域通航条件，适时筹划通用机场建设前期工作。

3.运输服务提质增效要求推进客货运高质量发展

围绕新发展阶段、新发展理念、新发展格局，综合运输服务需进一步推动高质量发展，促进运输服务一体化和均等化发展，推进绿色低碳发展，提升安全稳定水平，促进治理改革。要求构建高品质客运服务系统，加快旅客联程联运发展，提升综合客运枢纽换乘接驳效率，持续深化城乡客运一体化，探索游运一体化融合，扩大公交服务范围，构建无障碍出行服务体系，引导第三方出行服务平台健康发展；要求构建一体化物流运服务系统，优化运输结构调整，提升多式联运运输占比，完善农村物流服务网络，促进物流集约化绿色化发展。

4.衔接乡村振兴要求交通持续推进农村公路系统建设

持续做好农村地区交通建设工作，巩固脱贫攻坚成果，主动衔接乡村振兴战略，支撑农村地区振兴发展，以全县片区规划为基础，加强片区内部交通出行和片区对外交通建设，提升中心镇通达度。紧抓“四好农村路”发展契机，建设好示范道路，做好示范带动作用，构建完善的农村公路体系，打造特色道路，支撑产业资源和旅游资源开发，助力活力文化名城建设，积极发展农村客货运体系，实现交通运输基本公共服务均等化。

5.注重创新发展要求交通强化支撑保障体系

坚持新发展理念贯穿全部交通发展工作，坚持创新驱动转变，构建现代化综合交通体系，要求加强智慧交通建设，储备智慧设施建设项目，提升信息化管理水平；加强绿色交通建设，围绕“双碳”目标，研究节能减排路径，推进交通污染治理，提高交通环保水平；加强平安交通建设，持续加大超限超载治理力度，提升运输安全水平，建立健全安全应急制度，推进安全生产理念；加强治理能力和治理水平现代化，提升交通行业管理水平。

（二）阶段特征

“十四五”时期将是资中县紧密围绕重大战略机遇深层次提升区域协作水平的窗口期，是资中县积极策应融入综合交通体系，主动对接川南经济区、成渝地区双城经济圈，强化枢纽节点作用的重要战略期。资中县综合交通运输发展具有显著的特征：

1. “十四五”时期是全县综合交通行业发展的全面“转型期”

一是由追求速度规模向注重质量效益转变，在基础设施规模和总量大大提升后，未来将向服务的高质量转变，实现发展质量、结构、规模、速度、效益、安全等有机统一。二是由相对独立发展向一体化融合转变，既包括系统内不同运输相对独立发展向一体化融合转变，既包括系统内不同运输方式统筹协调发展，又包括系统外与旅游、物流、产业园区融合发展，还包括与成渝双核及周边区域的基础设施互联互通、运输服务一体化发展。三是由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，强调创新及科技引领在行业发展中的持久动力，全面提高交通信息化、智能化发展水平。

2. “十四五”时期是打造现代化综合交通运输体系的“关键期”

目前，资中县内铁路、公路、水运等运输方式齐全，按照高质量发展要求，“十四五”时期合理把握各种运输方式发展节奏，实现统筹配置、一体化发展阶段，随着全县客货运输需求总量稳步增长，交通基础设施建设仍将保持一定规模，要继续高质量推动基础设施建设，按照“三区三线”的要求主动协调适应国土空间开发格局，加强不同基础设施间的高效衔接，建设互联互通的综合立体交通网络。

3. “十四五”时期是综合交通运输服务高质量发展的“换挡期”

“十四五”时期，全县综合交通由高增量基建转向高质量服务，是综合交通服务高质量发展重要的换挡期和机遇期。要突出交通运输的服务本质，以互联互通的基础设施为抓手，以满足人民群众多样化、高品质、高效率的运输需求为出发点，从发展理念、管理手段、落实举措等多方面补齐服务短板，增强服务供给，突破性提升服务质量。调整运输结构，建设现代流通体系，提高循环效率，促进行业高质量发展。

4. “十四五”时期是行业支撑保障能力的“攻关期”

“十四五”时期，随着新基建、“三区三线”划定、统筹发展与安全等新要求的不断提出，智慧交通、绿色发展和安全应急等行业支撑保障能力建设进入“攻关期”，必须调整思路，实现行业可持续发展。强化创新的重要驱动力，加强先进交通技术攻关，深入突进信息平台整合、行业数据挖掘，实现行业管理由信息化向智慧交通迈进。加强资源节约集约和生态保护，推动行业绿色低碳发展。统筹发展和安全，全力保障经济社会和交通行业安全稳定。破除不同运输方式之间的壁垒，构建适应“大交通”发展要求的现代化行业治理体系，提升行业治理能力。

三、发展思路

（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，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，认真领会省委、市委各项安排部署，在县委、县政府的坚强领导下，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，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，

统筹发展和安全，认真落实上级部门重大战略部署和县委县政府有关工作安排，以成渝地区双城经济圈、交通强国、乡村振兴建设等战略为契机，紧紧围绕成渝主轴绿色产业强县活力文化名城的发展定位，抢抓战略机遇和政策红利，充分发挥成渝地区主轴次级交通枢纽作用，以交通互联互通推动资中全面融入成渝地区双城经济圈建设，按照“精定位，长规划；强衔接，畅互通；优等级，促融合；挤盘子，强保障”的发展思路，力求破解交通发展瓶颈，打造现代化综合交通运输体系，以交通枢纽新格局实现我县在成渝地区协同发展中异军突起，支撑和推动资中县经济社会高质量发展。

（二）基本原则

稳中求进，适度超前。把发展作为第一要务，按照适度超前的方针，大力推进综合交通运输建设，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先导作用。

服务为本，提质增效。坚持以人民为中心，努力建设人民满意交通，把保障和服务民生作为出发点和落脚点，构建具有包容性、广泛服务于各种社会群体的运输服务系统，突出交通运输行业的服务属性，使交通发展成果更多惠及全县人民。

统筹兼顾，重点突破。把统筹兼顾作为根本方法，在推进综合交通运输建设过程中，统筹传统与新型、存量与增量、供给与需求之间的关系，推进跨运输方式、跨领域、跨区域、跨产业一体融合发展。同时，坚持问题导向，补齐发展短板，在重点领域有所突破。

安全智能，绿色发展。坚守安全生产底线，全力建设平安交通，全面提高交通运输生产的安全性、可靠性和应急能力。大力

推广信息技术利用，提高资中交通运输智能化信息化水平。深入贯彻生态文明理念，建设绿色循环低碳交通运输体系，促进交通可持续发展。

（三）发展目标

1.2035 年远景目标

展望 2035 年，基本建成交通强县，基本形成现代化高质量综合立体交通网，深度融入“全国 123 出行交通圈”“全球 123 快货物流圈”，新型交通基础设施建设取得显著成效，先进信息技术深度赋能交通运输发展，平安、绿色、智慧、共享交通水平明显提高，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，人民满意度明显提高，交通支撑资中现代化建设能力显著增强。

2. “十四五”发展目标

到 2025 年，全面建成成渝发展主轴次级交通枢纽，深度融入成渝地区双城经济圈。统筹“3 网络、3 支撑、1 治理”的交通发展格局，激发基础设施“硬建设”、综合运输“软服务”、智慧绿色安全及行业治理体系“强支撑”的驱动合力。

“3 网络”：互联互通的综合立体交通网络、便捷舒适的客运服务网络、绿色高效的货运服务网络。

“3 支撑”：强化科技创新引领、强化安全应急保障、强化绿色集约发展。

“1 治理”：推进现代化的行业治理能力和体系。

基础设施网络更加完善可靠，结构更加合理，铁路、公路、水路、航空等基础设施发展水平显著提升，基础设施网络化、一体化水平显著增强；综合运输服务能力和水平持续提升；交通与旅游、农业、装备制造等产业进一步融合，科技进步和信息化水

平不断提高；绿色交通建设取得明显进展；交通运输应急反应能力进一步加强，安全保障能力明显提高，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输网络，为推进资中县打造成渝主轴绿色产业强县和活力文化名城做好支撑。

（1）基础设施网络便捷顺畅合理

基本建成“一横两纵”内联外畅的综合运输通道，新增对自贡、资阳、眉山等地区的主通道，提档升级县级口子路、瓶颈路。

打造高效对外出行通道。形成由三条铁路、两条高速铁路、四条高速公路和六条快速通道构成的“3246”对外交通网。铁路进行扩能改造，在建高速铁路建成运营，规划高速公路力争开工建设，对重要干线路段进行提级改建，形成快速通道体系。

增密高速公路、高速铁路网络。建设高品质高速公路网，高速公路里程增加 90 公里，形成“三纵一横”高速公路网，到规划末期实现所有乡镇 30 分钟上高速。加快推进成自宜高铁建设。

提质国省干线路网。建设高效率国省干线网，对既有国省干线提质升级，实施普通国省道升级改造 54 公里，提高普通省道达到三级及以上技术等级路段比重，提升服务效率。

提档拓展农村路网。通三级及以上公路乡镇率达 80% 以上，持续推进 30 户及以上自然村通硬化路建设，完成撤并建制村畅通工程，积极创建“四好农村路”示范县，打造临空发展片区产业路，持续进行桥梁新改建。

提高内河水运品质。挖掘水运资源优势，提升内河运输服务品质，开展航道整治和渡口码头建设，推进苏家湾航电枢纽工程前期工作并适时启动建设。

完善客货枢纽体系。客运枢纽增至 4 个，其中两个为多方式

综合客运枢纽，两个为公路客运枢纽，新建综合客运枢纽旅客步行换乘时间不超过5分钟。初步形成“一园四基地”物流园布局，完善县乡村三级物流体系，全面实现“快递进村”。

（2）运输服务质效全面提升

交通网络运行服务效率显著提高，基本建成“0.5、1、3、5”出行交通圈，“0.5、1、3、5”快货物流圈，农村地区基本形成30分钟便捷生活圈。旅客联程运输和货物多式联运持续深化，基本实现客运出行“一票制”，货运物流“一单制”。城乡交通运输一体化建设持续深化。

“0.5、1、3、5”出行交通圈：半小时通达成渝双核，1小时通达周边地市，3小时通达省域主要城市，5小时通达全国主要城市。

“0.5、1、3、5”快货物流圈：半天送达县，2天送达全省，3天送达全国，5天送达全球。

（3）可持续发展能力显著增强

新一代信息技术与交通运输深度融合，谋划推进智慧高速建设，数字化交通感知网络初步构建。绿色交通成效显著，运输结构持续调整，铁路、水运承担货物周转比例显著上升，绿色出行比例明显提升；交通运输碳排放强度下降3%，车船超标排放现象基本消除，绿色城市公共交通运输覆盖率达到70%以上。交通运输安全应急保障能力显著提升，安全保障体系不断完善，安全生产事故发生率进一步降低。

（4）行业治理现代化逐步提升

大交通改革取得实质性进展，交通法规标准体系更加完备，市场环境公平有序，基本形成公众满意、事权清晰、权责一致、

分工合理、运行高效、法制保障的交通运输治理体系。

表 3-1 资中县综合交通运输“十四五”发展主要指标

类别	指标	2020年	2025年	指标属性
基础设施	高速铁路营业里程（公里）	62	89	预期性
	高速公路总里程（公里）	53	146	预期性
	普通省道三级及以上比重（%）	36	77	预期性
	乡镇通三级及以上公路比例（%）	55	87	预期性
	城区过江通道数量（个）	2	3	预期性
	客运枢纽数量（个）	2	4	预期性
运输服务	新建综合客运枢纽旅客换乘时间（分钟）	—	≤5	预期性
	中心城区公交站点500米覆盖率（%）	—	100	预期性
	建制村通快递比例（%）	—	100	预期性
行业管理	交通运输CO ₂ 排放强度下降率（%）	3		约束性
	农村公路列养率（%）	—	100	预期性
	农村公路工程实体一次性交工验收合格率（%）	—	≥98	预期性
	国省道技术状况（MQI）优良路率	—	85	预期性
	农村公路技术状况（MQI）优良中等路率	—	75	预期性

四、通道规划

结合资中交通区位和基础设施布局，综合考虑资中对内对外的经济联系，结合未来的发展需求，规划形成资中“一横两纵”综合运输通道总体布局。通过优化完善交通基础设施布局，畅通资中与极核城市、各大经济区特别是成都平原经济区和川南经济区的交通干道，实现与周边区县交通的快速互通，引领资中全面开放新格局。

“纵一”通道：成内渝通道

成内渝通道呈西北-东南走向，是沟通成渝城市间的重要纽带，是融入成德眉资同城化的一条便捷通道，是资中县整个城市发展的纵向中轴，资中县重要的经济发展带，该通道内的运输方式主要以城际高铁、高速公路、普通国省干线为主。

“纵二”通道：资威通道

资威通道呈东北-西南走向，向西南连接自贡威远县，向东北主要连接资阳市，沿线途径资中县城，是资中地区重要的纵向通

道，对于加强资中与南北向城市的联系具有重要意义，可极大带动区域的共同发展。该通道内的运输方式主要是高速铁路、普通铁路、高速公路、普通国省干线为主。

“横向”通道：眉内通道

眉内通道呈东西走向，向西直接与眉山市连接，向东连接至内江，该通道内的运输方式主要是高速铁路、高速公路、普通国省干线。

五、综合交通网络规划

（一）公路网络规划

1.高速公路网

资中作为成渝双核主轴上重要节点、内江西向成都的门户地区，高速公路网规划思路主要考虑以“增加通道、完善网络、提升服务”为根本任务，继续完善高速公路设施网络，形成“三纵一横”高速公路网。其中，“一纵”——成都至重庆高速公路、“二纵”——成都至重庆高速公路扩容工程、“三纵”——乐至经自贡至犍为高速、“一横”——乐山至资中高速、资中至铜梁高速。

专栏 1 资中县“十四五”时期高速公路建设重点

1. 新开工G76（G85）成都至重庆高速公路扩容工程，24.4公里。
2. 新开工资中至铜梁高速公路，39公里。
3. 新开工乐山至资中高速公路，30公里。
4. 加快推进乐至经自贡至犍为高速前期工作。

2.国省干线网

国省干线规划思路以“补充干线道路，改造穿城路段，增强通行能力，提升服务质量”为主要任务，在维持现有道路总体形态的基础上，对部分路段实施提级改造，提高道路通行能力，消除瓶颈路段。

专栏2 资中县“十四五”时期国省干线建设重点

1. 新开工G321县城段改线建设工程，9.7公里。
2. 新开工G247县城段改线建设工程，9.28公里。
3. 新开工S212球溪镇至铁佛镇段（球马路）改建工程，16.9公里。
4. 新开工S401鱼溪镇至铁佛镇段（归沙路）改建工程，18.8公里。
5. 新开工S543省道建设工程，含S543/S212资中县重龙至甘露段（资甘路）改建工程、S543龙山至太平段改建工程、S543狮子至重龙段改建工程、S543太平至狮子段改建工程4项。

3.农村公路网

推进乡镇通三级及以上公路建设。使主要乡镇能够在直线距离3公里内通过三级及以上等级公路连接高速公路互通、三级及以上普通国道或县城。“十四五”时期实现87%以上的乡镇（按照区划调整前全县33个镇统计）通三级及以上公路，方便人民群众出行。

加快“四好农村路”示范路建设。围绕“四好农村路”示范县创建目标，加快示范路建设，重点推进X070大朝门村至发轮镇段公路、X071配龙镇至发轮镇公路等县道的路基路面改造和附属设施完善等，选取部分乡道进行路基加宽、路面黑化和附属设施完善，积极推进村道改造提升。“四好农村路”示范路的建设可以提高农村公路服务水平，使农民群众共享普惠公平的农村交通基本公共服务。

专栏3 资中县“十四五”时期“四好农村路”公路建设重点

1. 县道。新开工X070龙结-发轮公路（大朝门-发轮镇段）、X061银山-公民公路、X066球溪-龙结公路、X071配龙镇-发轮公路（石板田村至发轮段）、X070龙结-发轮公路（发轮镇-黄板桥水库段）、X058驷马-兴隆街公路（驷马镇-双龙镇段）、X008板栗垭-铺子湾公路（板栗垭至兴隆街镇段）、X059孟塘-龙山公路（孟塘镇至龙江镇段）、X068龙结-配龙公路（配龙镇至大佛段）9个项目、84.6公里。
2. 乡道。新开工Y077三星村至三树村公路（韩婆岭-砖厂）、Y075发轮镇-黄柳树公路（发轮中心校-黄柳树）、Y064甑子坝村-蜂塘河村公路3个项目、21.1公里
3. 村道。“十四五”期间共改造示范路村道约60公里。

推进30户及以上自然村通硬化路建设。持续扩大农村公路覆

盖范围，提高农村公路建设质量，推动 30 户及以上自然村通硬化路建设，使农村公路基础设施更好服务于广大农村地区，深化交通建设公平普惠程度。

持续推进撤并建制村畅通工程。深化实施撤并建制村畅通工程，实现全部撤并建制村与新村委会通过硬化路或油化路直连，提升农村公路通行能力和服务水平，缩短居民出行时间，提高居民生活品质。

支撑临空发展片区建设。临空发展片区是资中西北片区未来经济发展新动力，依托交通设施建设，规划形成片区对外连通道路，将有助于汇聚发展势能、助推临空片区高质量发展。

专栏 4 资中县“十四五”时期临空片区公路建设重点

1. X071发轮镇发北路改建工程。改扩建发北路接仁寿县境内G351，通达至仁寿县北斗镇对接红星路南延线，按照三级路技术标准建设。
2. X070球溪至发轮公路改建工程。改建X070大朝门至发轮镇段，按照三级路技术标准，远期作为连接至新增省道S543，连通至仁寿县北斗镇。
3. 发轮至丰裕快速通道。规划发轮镇至资阳市丰裕镇快速通道，在资阳境内与雁丰大道相接，并通过规划的成资临空大道对接天府国际机场，按照三级路标准建设，总里程约6公里。

完善片区内外出行交通体系。统筹七大片区交通建设，着力完善各片区内部路网建设，使片区内部乡镇间畅通出行，实现片区内部交通循环，支撑资源要素向中心镇聚集；提升中心镇区域路网服务水平，建设适应出行需求逐步增多的中心镇路网，完善相关附属设施和运输服务；重点加强银山镇、球溪镇、鱼溪镇和罗泉镇等中心镇的对外交通通道建设，使中心镇能够便捷连通高速公路、国省道和重要县乡道。

推进实施高质量养护管理。落实“全生命周期养护、预防性养护”理念，强化常态化预防性工作理念，加快构建科学化养护

决策体系，推进养护机械化、标准化、绿色化、智能化，筹建农村公路机械化养护与应急中心，提高农村公路养护机械化水平。进一步推进养护市场化进程，建立政府与市场分工合理的养护生产模式。深化农村公路养护体制改革，全面推进“路长制”落地实施，建立农村公路管理养护长效机制，创新农村公路养护模式，鼓励将农村公路建设和一定时期的养护捆绑招标施工方。完善内河航道常态化养护跟踪分析机制，推进疏浚养护市场化改革。“十四五”期间，资中通过基础设施养护，实现国省道技术状况（MQI）优良路率达到85%，农村公路技术状况（MQI）优良中等路率达到75%。

4.过江通道建设

城区过江通道建设。加快推进唐明渡大桥（沱江三桥）新建工程，增加过江通道数量，缓解高峰时段过江交通压力，整治拥堵点，进而提高整个路网通行效率，增强城区的辐射影响力。

其他区域过江通道。加快推进桥梁建设工程，主要包括银山镇渡口改公路桥项目和归德镇大桥项目，尽快投入使用，完善资中区域路网，打破沱江对资中东西两岸的交通制约，提升路网整体效益，促进乡村振兴。

专栏5 资中县“十四五”时期桥梁建设重点

- 1.城区过江通道。加快推进唐明渡大桥（沱江三桥）建设前期工作1项。
- 2.新建桥梁工程。续建银山镇渡口改公路桥项目1项，新开工归德镇大桥项目1项。

5.收费站提升改造

“十四五”时期推动资中收费站和球溪收费站改造建设，将资中收费站向成都方向平移约2.5公里，并结合城市外环线统筹设

置。将球溪收费站右行线合并到左行线，合并设置在镇区东南部（资中方向），实现上、下行两站合一。

（二）公路快速通道规划

快速通道作为干线道路的重要组成部分，可对接周边地区干线道路，增强对外连通度，“十四五”期间以“改造原干线、补充新干线、提升通达性”为重点任务，完善快速通道路网体系，形成六条快速通道。

（1）资东快速通道

规划形成资东快速通道，按照一级路标准建设，路线经过球溪镇、高楼镇、狮子镇、太平镇等，境内全长 46 公里，实现了县域内东西地区的快速连通，资东快速通道可通往内江市东兴区，远期纳入新增省道 S543 建设规划。

（2）资威快速通道

加快打通资中县西部横向快速通道，同时以资威快速通道连接资中、威远沿线景区，带动区域旅游快速发展。按照一级路标准建设，由成渝高速球溪出口经龙结镇、罗泉镇、威远县连界镇至威远县与荣县交界处。该项目在资中县境内里程约 26 公里。

（3）资荣快速通道

资荣快速通道内江至资中段，是四川省普通国道提档升级建设推进方案中规划的 G321 线内江至资中快速通道，按照一级路标准建设，设计速度 60 公里/小时，全长约 65.653 公里。其中资中境内主线全长约 27 公里，线路沿 G321 布设，途明心寺镇、银山至内江；两条支线分别为明心寺快速通道连接线，全长 2.09 公里，以及高铁连接线，全长 7.28 公里。

（4）仁资快速通道

为加快对接天府大道南延线仁寿段和红星路南延线仁寿段，在东北部规划一条经龙结、球溪，西连仁寿、东接资阳雁江区到乐至的快速道路，按照一级路标准建设，路线仁资段在禾加镇共同村接红星路南延线仁寿段，经仁寿规划的仁洪快速通道（仁资段），进入资中龙结镇；中段（资威快速通道资中段）从龙结镇黄家湾村接资威快速通道，到球溪镇，形成仁资快速通道中段；球伍段从球溪镇连接到伍隍镇对接乐雁快速通道。该项目在资中县境内里程约 19.5 公里，其中在龙结镇与资威快速通道不共线段约 4.5 公里。

（5）资宜快速通道

远期谋划资宜快速通道，在 G247 原有道路上进行改扩建，按照二级路标准建设。途径陈家、公民、明心寺、马鞍、龙江等镇，通往自贡与威远交界处。

（6）内简快速通道

规划形成内简快速通道，沿现有 G321 道路进行提升改造，按照一级路标准建设，本项目的建设可以提升 G321 通行能力，加强与简阳市、资阳市的互动，支撑资中北部临空区建设。

专栏 6 资中县“十四五”时期快速通道建设重点

1. 加快推进仁资快速通道（S213）建设工程，4.5公里。
2. 加快推进工资东快速通道、资荣快速通道、资威快速通道、内简快速通道、资宜快速通道前期工作。

（三）铁路网络规划

以打通融入区域协同发展的新通道，强化与成渝地区重要城市、平原经济区的互动发展，促进沿线客货运交流为目标，规划形成铁路线五条，其中三条普速铁路线，两条高速铁路线，强化资中面向周边区域的交通节点功能。普速铁路为成渝铁路、资威

铁路和归连铁路，两条高速铁路是成渝铁路及成都至自贡至宜宾铁路。

专栏7 资中县“十四五”时期铁路建设重点

1. 普速铁路。新开工成渝铁路资中段扩能改造1个项目，62公里。
2. 高速铁路。续建成自宜高铁资中段1个项目，27公里。

（四）水路运输规划

1.完善水上基础设施

积极对接成都东部新区沱江发展轴，简阳、资阳梯级航道规划布局，加快推进沱江资中至内江段航道整治，加快苏家湾航电枢纽工程建设，推动资中港、渡口码头规划建设，形成资中境内连续阶梯渠化航道，远期力争实现沱江资中段全段复航。

“十四五”期间重点推进苏家湾航电枢纽工程建设，新建IV级船闸一座，服务货物运输、沱江旅游观光通航需求和生态宜居地建设,充分发挥资中县沱江航道的地理优势。远期谋划建成以高等级航道为主线、以若干个主要港区为重点、航道网络畅通、港口布局合理、保障系统完备、传播技术先进、高效环保的水运体系。

2.谋划水上旅游项目

依托沱江复航资源优势，充分发挥其观光游览功能，支撑水上旅游产品开发，打造水上文化旅游典型示范航线。

水上巴士：谋划研究沿沱江通航的水上巴士，兼具城市特色交通功能与旅游观光功能。

游船码头：结合流域水系的走向及沿线资源特点，因地制宜地在沿线景区（点）设置游船码头，推进文江旅游码头、杨柳滩旅游码头、五显庙、西门口旅游码头项目建设，推进资中城区旅

游集散码头建设工程。

缤纷港湾：沱江两岸风景优美，资源丰富，拥有独特的古驿古渡，旅游发展潜力巨大，可结合岸线资源打造不同特色、不同主题的特色风情港湾。

专栏 8 资中县“十四五”时期水运建设重点

1. 基础设施。新开工苏家湾航电枢纽工程建设1项。
2. 水上旅游。谋划研究并适时开通水上巴士游线、游船码头、缤纷河港水上旅游产品。新开工文江旅游码头、杨柳滩旅游码头、五显庙、西门口旅游码头项目建设，推进内江市资中城区旅游集散码头建设工程。

（五）航空运输规划

通用机场的建设可为今后从事工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、科学实验、教育训练、文化体育及休闲旅游等方面的飞行活动打下坚实的基础。“十四五”期间适时谋划资中县通用航空服务，启动前期研究工作，重点开展县域低空旅游、森林防火等业务，兼顾飞行驾驶、空管人员培训、飞行转场保障等业务。

（六）客货运枢纽规划

资中作为内江市交通副枢纽、成渝区域综合交通重要节点枢纽，在跨区域人流、物流、要素流集散中发挥着重要的运输组织功能。同时，客货运站场作为中转集散的载体，是发挥区域综合交通枢纽作用的重要因素。因此，在客货运站场布局中，资中应立足成渝区域和内自同城化综合交通节点枢纽定位，充分发挥各运输方式的比较优势，强化对区域的辐射功能，构建功能合理、布局完善的多层次、一体化客货运站场网络体系。

1. 客运枢纽体系

布局方案。根据综合客运枢纽需求规模及功能要求，按照全

县“一核一带两轴多点”的总体空间格局，考虑各枢纽、站场之间的功能联系及其可能的服务半径，结合用地供给情况，共布局 4 个客运枢纽及客运站场。

（1）资中综合客运枢纽

综合利用资中北站、站内公交场站和公路客运班线，通过一体化设计形成综合交通枢纽，建设完成资中北站汽车站，规划等级为一级站。本项目的建设可实现乘客快速抵离，并提供舒适便捷的换乘服务，构建立体化交通体系，实现不同交通方式客流无缝衔接和高效换乘。

（2）资中高铁西站综合客运枢纽

加快建设资中西站配套公路客运站，规划等级为二级站，将成自高铁资中西站（球溪站）打造成综合城际铁路、公路和城市公交等多种交通方式为一体的综合客运枢纽，服务资中西部片区快速通行，支撑区域客运高效换乘。

（3）资中汽车总站

资中汽车总站为既有车站，“十四五”期间以提升服务质量为重点工作方向，完善基础设施，优化运营班线，增强辐射带动能力。

（4）资中县汽车客运站城南站

新建资中县汽车客运站城南站，规划等级三级站，有利于完善客运枢纽体系，支撑县区南部的公路客运流动。“十四五”期间加快客运站的建设。

2.物流园区布局

布局方案。以构建现代物流大通道，深度融入成渝地区供应链体系为目标，依托产业布局和资源优势，在重点产业基地和园

区建设一批集仓储、货运、加工、商贸和信息服务于一体的综合性物流园区及物流中心，构建“一园四基地”现代物流空间布局。

专栏9 资中县“十四五”时期客货枢纽建设重点

1. 加快资中客运站枢纽站建设1项。
2. 新开工资中高铁西站汽车客运站、资中县汽车客运站南站、资中县明心寺冷链箱装复合型物流中心建设3项。
3. 加快中心城区综合物流园项目，明心寺冷链箱装复合型物流中心，资中新发地农产品物流批发市场项目，顺河场物流园项目建设4项。

六、构建高质量运输服务体系

（一）构建便捷舒适客运服务体系

优化公路运输服务结构。持续推进省际、市际以及县际城乡客运协调发展，加强对综合客运枢纽、汽车客运站等旅客集散点的公路运输接驳工作，发挥公路运输“门到门”优势，打通“最先一公里”和“最后一公里”。

大力发展旅客联程运输。以资中北综合客运枢纽和资中西客运站为依托，加强公路、铁路、城区公交运输资源的协调配置，支持不同运输方式企业间的合作，建设一体化的联程客运系统，优化不同运输方式间运力、时间、班次安排，建设“一票制”旅客运输服务平台，打造一体化“门到门”出行链，更好地满足不同层次旅客个性化、多样化、高品质出行需求，让出行成为一种按需获取的即时服务。

积极倡导绿色出行方式。持续发展新能源车辆，合理设置充电桩及附属设施，持续发展城市公交清洁能源和新能源客车，到“十四五”末，争取公共交通工具实现全部车辆为新能源车辆，对有条件的乡镇，在城乡客运班车中逐步推广新能源车辆。加强对营运车辆的管理，杜绝超标准车辆进入运输市场。

构建优质舒适公共交通。城区公共交通的发展要与城市空间总体布局相协调，坚持“公共交通引领城市发展”的战略导向，进一步实施公交优先发展战略，构建以常规公交为主体，出租车为补充，信息化为手段，多模式协调融合的绿色环保公共交通体系，构建可持续发展的高品质公共交通系统，让人民群众出行更便捷、乘坐更舒适、换乘更快捷。

进一步完善城乡客运网络。统筹协调城区公共交通、城际客运和农村客运发展，提高客运网络的覆盖广度、深度和服务水平，确保人民群众“行有所乘”。深化推进“金通工程”，统一乡村客运 LOGO 标志、统一村级招呼站（牌）、统一车辆标识、统一从业人员标识，建立农村客运政策补贴机制；对于重点乡镇及道路通行条件良好的地区，探索尝试通过城市公交线网延伸或客运班线公交化改造，鼓励发展镇村公交，提升标准化、规范化服务能力。加强偏远村庄的公共交通覆盖，注重满足特殊困难群体的出行需要，完善公共交通无障碍设施。

建设乡镇运输服务站。按照土地资源节约的总体原则，考虑充分利用现有资源，改造提升银山客运站和孟塘客运站 2 座乡镇运输服务站，满足居民出行、候车乘车、旅游客运集散、休息等需求。

专栏 10 资中县“十四五”时期乡镇运输服务站建设重点

改建提升银山客运站和孟塘客运站 2 座乡镇运输服务站。

推进城乡客运结构调整。加快整合城乡客运资源，鼓励开展区域经营，积极培育骨干龙头客运企业，鼓励整合分散的农村客

运营主体。引导农村客运班线采取区域经营等灵活方式运营。探索开行隔日班、周班、节日或赶集班等非固定班次，采用城乡公交、区域经营班车、循环运行、预约响应客车、设置临时发车点等组织形式，提升农村客运组织模式的灵活性和适应性。

提升乡村旅游交通保障能力。依托资中特色旅游，加大公共交通支持乡村旅游发展力度，积极拓展“运游一体”服务，加快改善农村特色产业、休闲农业和乡村旅游等的交通条件，积极支持传统村落、休闲农业聚集村、休闲农园、特色景观旅游名村、“农家乐”等乡村特色旅游区域开通乡村旅游客运线路。

（二）打造高效绿色物流服务体系

完善物流空间布局。调整物流产业布局，整合和建设物流园区，引导物流企业集聚，形成层次分明、功能完善、定位清晰、错位发展的现代化物流产业空间布局。形成以中心城区综合物流园，明心寺冷链箱装复合型物流，资中新发地农产品物流批发市场，顺河场物流园为支撑的现代物流交通体系。重点依托物流中心发展契机，提升园区服务功能，推进乡镇物流中心等项目落地实施。完善新增物流园区控制性详细规划，对物流业发展需求预留空间。

推进枢纽联动发展。充分发挥高铁站、火车站在区位、产业资源等方面优势，建立多式联运合作机制，延伸辐射范围。推进物流园等与内江、成都联动发展。加快与货运班列对接，实现与内江、成都物流枢纽的业务联动，探索建立一站式通关合作机制，推进跨区域物流一体化发展。

加快发展城市配送。积极推进城市配送体系建设，以乡镇物流配送中心为基础，加快整合商贸、供销、邮政等行业资源，在

全县范围内实现集约配送的物流融合发展模式。依托地方龙头企业发展综合商贸物流、专业型农副产品冷链物流、工业品专业物流、城市配送物流等领域。支持电商以及物流企业在社区、学校、商业网点发展自提柜等自助设施，构建城市配送末端物流服务网点。

推动城乡物流一体化发展。完善城乡物流配送体系，加大公用型城市配送节点建设扶持力度，鼓励物流中心升级完善城市配送功能，在全县镇街、重点村整合改造一批集商流、物流和信息流等功能服务于一体的节点网络，加快城乡物流配送渠道下沉。加强部门协作，推动商贸物流、交通运输、邮政、快递、供销合作、第三方物流等企业向农村延伸服务网络，充分利用农村既有仓储资源，拓展农产品上行物流通道。创新城乡配送模式，鼓励发展统一配送、夜间配送等配送模式，积极发展同城配、落地配、入宅配等新业态。

完善农村物流体系建设。整合商务、交通、农业、供销、邮政等多方资源，按照县、镇、村三级网络构架及“多站合一、资源共享”建设模式，推进全县三级农村物流节点体系建设。在资中县中心城镇依托物流园区资源建设集仓储、集散、配送、分拨、交易、信息服务功能于一体的物流枢纽场站，充分利用农村物流综合服务站、乡镇快递超市、“村邮站”、村级供销服务社等既有设施，建成统一挂牌的村级农村物流网点。在县级农村物流配送中心站，引进第三方互联网企业，建立农村物流综合性信息服务平台，切实提高农村物流效率。

推进绿色货物运输。货运运输应以绿色发展为导向，以降低对环境的污染、减少资源消耗为目标，以生态优美与货运物流发

展双赢为价值标准，顺应加快转变发展方式、建设生态文明的要求，持续推进新能源与清洁运输装备在货运物流领域的使用，促进货运物流向科技含量高、资源消耗低、环境污染少的健康和谐方向发展，构建与社会自然生态和谐共生的货运物流体系。

（三）开拓普快结合新型邮政体系

提升服务新水平。鼓励并支持邮政企业在保障顺畅通邮、安全用邮的基础上，探索利用现有各类邮政网络资源拓宽业务范围，丰富服务种类，拓展服务功能，切实提升邮政网络资源的使用效率。鼓励邮政企业与快递企业通过联盟、联合、合作等方式进行资源整合，充分利用乡镇邮政局所、村邮站等邮政服务设施加强共同配送末端网点建设。支持邮政企业适应电子商务发展需要，自主探索创新“邮政+电商”等农村物流服务模式，开展农村特色农产品、快消品和生产资料的流通配送。

推动行业转型升级。引导企业加快向集约式经营转变，从偏重价格竞争向服务品质竞争转变。大力实施品牌战略，鼓励企业强化质量意识和诚信意识，实现规模化、品牌化、差异化经营。鼓励支持企业根据用户需求开展服务创新，拓展代收货款、供应链管理、冷链快递、特殊物品寄递、绿色回收等增值服务，鼓励企业做大做强特色业务。

构建普惠服务网络。积极推进网络共建共享，加快形成覆盖城乡、配套衔接、布局合理、便民惠民的快递骨干网和末端投递网。延伸快递服务网络，积极实施快递下乡工程，鼓励和引导快递企业加快乡镇网点设置，打通农村快递物流“下乡与进城”的双向快捷通道。鼓励快递企业在农村地区加强与交通运输、农业、供销、商贸企业的合作，结合农产品现代流通体系建设的新要求，

加快探索适应农批对接、农超对接、农社对接、直供直销等快递服务新模式，协同推进农村物流的发展。

七、强化智慧绿色平安交通建设

（一）培育智慧交通

一是强化重点领域智慧建设。在充分利用现有资源的基础上，根据需求，适时谋划建设交通运输信息资源平台，整合行业数据资源，提升管理效能。建设综合运输应急调度系统，建立包括公共卫生紧急工作预案、重大事故紧急处理机制、突发重大地质灾害的有效组织疏散方案等在内的数字化交通应急预案系统。建设综合运输市场监管系统，重点跟踪监测“两客一危一货”车辆的安全技术状态和运行状况。完善交通工程项目建设与养护系统，推动全县交通工程项目信息化管理。二是深化交通运输业务应用。推进公路路网数据采集，完善公路基础数据，实现公路智能检测、路网信息自动采集、公路养护信息智能采集，提高公路智能处理能力。谋划涵盖公交车、出租汽车等出行方式的交通“一卡通”，推进标准箱式货车、集装箱车辆使用 ETC，着重提升在道路客运车辆、出租汽车等各类营运车辆上的使用率。完善公交行业管理系统，满足行业管理部门的业务需求。完善公交综合监控与应急指挥调度系统，实现公交运行状况日常监控以及紧急情况下的公交资源协同调度。完善公交行业决策分析系统，为公交行业管理和决策提供支撑。

（二）发展绿色交通

一是推进节能减排。发挥各种运输方式的比较优势和综合运输的运输效率，推动多式联运发展，降低能源消耗强度。以资中县辖区为重点区域，加快发展城市公共交通，倡导低碳型交通消

费和出行方式。积极研究并适时推出营运车辆使用新能源、清洁能源的鼓励政策措施。加大全县道路运输行业宣传力度，在新增或更新公交车、城市出租车、驾驶培训教练车辆时，推广使用电力、天然气作为动力。合理安排客运线路，完善资中县道路客运班线以及公交线路的信息监测，提高客运车辆的实载率。二是集约利用资源。统筹利用综合运输通道内铁路、公路线路资源和运输枢纽资源，按需确定通道内各种运输方式的线位走向和技术标准，并有序推进铁路、公路建设，提高交通基础设施建设利用率，减少对土地、通道等不可再生资源的利用率。积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，促进路面材料、施工废料、弃渣等资源的再生和综合利用。三是加强生态保护。完善行业环保监管体系，加快推进行业环境监测网建设。加强建设工程生态环境保护，优化公路建设路线，合理避让生态敏感区，尽量减少公路建设对环境生态的影响。强化污染治理，加强公路、铁路等交通基础设施施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放。四是深化全寿命周期理念。坚持全寿命周期理念，以集约利用资源、降低能源耗用为核心，从规划设计、施工组织及运营维护等多个方面统筹考虑，在整个规划、设计和建设过程中融入节约资源、降低能耗的绿色理念。强化设计、施工、运营、养护等各阶段的生态环境保护，实现最大限度地保护、最小程度地影响破坏、最有强力度地恢复自然环境，实现交通基础设施与生态、社会的健康协调的可持续发展。

（三）深化平安交通

一是持续进行危桥改造。危桥改造工程不仅可解决资中农村

居民安全出行难的问题，消除桥梁安全隐患，保障道路交通和航道通航安全畅通，也为进一步推动农村经发展和美好乡村建设提供了保障，对于完善区域公路运输网及发展农村经济发展均具有重要的意义。重点推进全县 10 座危桥维修加固项目。二是提升应急处置能力。加强安全预警，做好安全信息和应急通信保障工作，及时发布预防预警信息，做好特殊恶劣气候条件的预警防范工作。认真做好事故预防预控，大力实施公路安全整治，消灭事故隐患，超前做好预防预控。修订完善各类应急预案，汇编成册。加大投入，做到作业现场监控全覆盖，不断提升安全水平。开展应急预案的演练，并对演练效果进行评估，提高应急处置能力。增强水上应急救援能力，推进资中县沱江水上应急救助点建设工程。三是完善安全管理机制。明确领导班子“一岗双责”，形成安全工作主要领导亲自抓、分管领导具体抓、其他领导协助抓、监管部门重点抓的安全管理格局。明确安全责任目标。形成以目标责任状为依据，以检查考核为手段，以全员为网络的安全责任保障体系。建立健全安全生产体系，完善各项安全管理制度，建立完善安全管理长效机制。建立安全绩效考核机制，实现指标层层分解、压力层层传递、活力层层激活的绩效考核体系，做到考核对象覆盖全员化，考核内容具体化，考核结果实效化。四是强化运输安全保障。加固运输安全底板，深化“平安交通”建设，定期进行交通安全检查和隐患排查，安全责任落实到人，定期对客运从业者开展安全教育培训，增强安全意识；持续加强安全应急管理，定期开展各类型应急演练，强化应对突发情况的能力；加强网约车监管和秩序整顿，严格网约车平台资质和车辆、驾驶员管理，有效规范市场秩序。五是开展安全文化创建。加强与电视、报纸

等主流媒体的沟通，在重要版面、时段通过新闻报道、专题节目、车载显示屏等方式开展交通安全宣传教育，集中展示典型经验，弘扬安全生产文化，树立“平安交通”安全文化建设品牌。

专栏 11 资中县“十四五”时期应急救援能力建设重点

加快推进资中县沱江水上应急救助点建设工程前期工作。

八、推进行业治理体系现代化

（一）优化政府治理

构建资中现代综合交通运输体制。统筹协调公路、铁路、水运、邮政等多种运输方式协同发展，进一步深化完善综合交通运输管理体制和工作机制。理顺资中县交通运输局与相关县委办局的关系，建立与发改、自然资源、生态环境、住建等部门促进综合交通运输发展的协调机制，进一步明确与发改、国土资源、生态环境、住建等部门在交通运输领域的职责关系，在制定政策、规划方面，加强统筹衔接，打破行政体制分割。建立以联席会议为主要方式，下设办公室作为日常事务执行机构，加强对不同部门、在综合运输体系规划、建设、管理等方面的协调工作，组织对统筹区域交通发展、综合性项目建设等重大问题进行研究。

稳步推进资中县交通运输综合行政执法改革。构建权责清晰、高效便民的交通运输综合行政执法体制机制。完善执法机构设置，优化执法力量配置，加强法律法规教育和培训，提高执法队伍综合素质。

着力构建交通运输法治政府部门。全面清理现行有效地方性法规和规范性文件，出台交通行政裁量权基准制度，全面贯彻落

实“谁执法谁普法”责任制，开展执法人员集中培训和考试，规范和约束执法行为。全面打造职能科学、运行规范的法治机关和纪律严明、保障有力的执法队伍。抓好行政立法、坚持严格执法、支持公正司法、推动全员守法，让群众在交通运输行业每一项法规制度、每一个执法决定、每一次公共服务中都感受到公平正义。

构建交通运输事中事后监管体系。主动纠正监管错位，将监管重心后移，从传统的规范市场主体的活动资格为主，转向规范和监管市场主体的行为为主，即由严管市场准入转向更加注重市场秩序监管。从制度和法理层面对事中事后监管职责进行梳理，研究事中事后监管的内涵、外延以及各项具体业务，形成一系列可操作的制度规范。

创新交通运输监管机制。健全以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管机制。结合资中县实际情况，在掌握分析监管风险的基础上，合理分类，配置监管资源，开展针对性监管。各业务部门强化协同，充分利用各类监管信息采取提示、警示、限制等监管措施，形成信息共享、随机抽查、风险共管的协同监管机制。

加强新技术在交通运输监管方面的应用。充分运用互联网、物联网、大数据、云计算、人工智能等现代信息技术，推行以信息共享为基础的智能监管，加强大数据采集、开放、分析应用，及时掌握市场主体经营活动的规律与特征，发现违法违规线索，提高风险预判能力，实现有效监管。

（二）完善市场治理

完善交通运输市场规则体系。一方面，按照全面深化交通运输改革的要求，推进实行公平的市场准入制度和公平竞争审查制

度。深入调研交通运输建设市场和运输市场存在的无序竞争现象，清理和废除妨碍建立统一市场和公平竞争的各种规定，打破交通运输领域地方保护壁垒，反对垄断和不正当竞争。另一方面，完善资中县交通运输价格调整和财政补贴机制。注重发挥市场形成价格的作用，逐步实现价格形成以市场为主、价格制定以企业为主、价格管理以宏观间接调控为主的价格机制，使交通运输价格能够真正调节需求、合理配置资源。

激发交通运输市场活力。促进资中县大、中、小交通运输企业协调发展。强化企业市场主体地位，支持交通运输企业间战略合作，提高规模化、集约化经营水平，引导大企业与中小企业通过专业分工、服务外包、订单生产等多种方式，建立协同创新、合作共赢的协作关系。引导资中县交通运输龙头企业做强做优，提升城市竞争力支持优势企业发挥科技和资本优势，提前布局并持续引领交通运输新业态。支持中小民营交通运输企业联盟发展。以创新驱动为导向，打造资中县交通运输企业核心竞争力，支持中小交通运输企业以市场为导向，组建网络集成型、业务协作型、平台主导型、供应链整合型企业联盟，促进产业链、供应链和服务链的一体化整合、网络化发展、系统化集成。

（三）增强社会治理

培育资中县交通运输社会组织发展。加快行业协会等社会组织的职业化进程。进一步完善社会组织和政府之间的关系，提升社会组织的独立性和自治性。加强行业协会等社会组织的内部建设。通过创新人才引进、培养和使用机制，推进社会组织建设职业化、专业化的人才梯队，提高承接公共服务职能的能力，更好地发挥社会组织作用和功能。

推进交通运输信用评价体系建设。建立健全资中县交通运输信用评价体系，建设政策体系框架，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用。加强事前信用监管，优化行政许可，开展准入前诚信教育。加强事中信用监管，在更大范围实施信用评价，开展分级分类监管，及时在交通局网站等渠道公开，加强事后信用监管，聚焦工程建设、道路运输、水路运输等领域，建立地区行业联合奖惩名单目录，同步完善信用修复机制。加强诚信文化宣传，引导行业协会、社会信用服务机构参与信用建设。

健全资中县交通运输行业公共决策机制。针对当前公众参与社会治理相对较为薄弱的问题，应引导公民增强主人翁精神，激发公民社会自治、自主、能动力量，健全交通运输行业公共决策机制，拓宽公众参与交通运输行业治理的渠道，推动治理过程与治理方式的公开与透明。积极培育公民民主观念与意识，提升政治参与的主动性和自觉性，增强公民参与社会治理的能力。通过民主恳谈会、议事会、集体协商制度、旁听制度、网络参与等平台，提升公民参与社会治理的渠道的多样化水平，确保公民参与社会治理更具更具有现实性与实效性。不断完善交通运输行业公共政策和规划形成机制，完善重大事项调查研究和集体决策制度，重大政策专家咨询制度、公示制度、公开征求意见制度，对事关群众切身利益的重大决策，要建立社会风险评估机制，重大政策制定、重大项目审批、重大工程立项、重大举措出台前，采取公示、听证等方式广泛听取意见。

完善资中县交通运输公共监督机制。加大交通运输行业对社会组织信息公开力度，依法落实交通运输行政管理部门政务信息

公开，建立交通运输领域国有企业报告制度，自觉接受各级人大监督质询。强化民主监督机制，规范交通运输领域各类治理主体的行为。

九、规划效果

（一）综合运输通道更加畅通

规划末期将新增多项交通运输基础设施，支撑不断增长的县域出行需求，并有效对接周边地区，发展成为运输新通道；不同交通方式间线路串联融合，支撑了“一横两纵”通道发展，畅通资中与重点发展区域（特别是成都平原经济区和川南经济区）之间的通行，实现与周边区县交通的快速互通，引领资中全面开放新格局。

（1）“纵一”廊道：成内渝通道

成内渝通道内有成自宜高铁、成渝高铁、G76（G85）成渝高速、G321、内简快速通道等高铁高速线路和公路干线，向北可通往简阳市、成都市，向南可通向内江市、重庆市，是有沟通成渝地区双核城市的重要纽带，是融入成都平原经济区的通行廊道，是资中县城市发展的纵向主轴线。

（2）“纵二”廊道：资威通道

资威通道内有乐至至犍为高速、G247、资宜快速通道、S401等高速线路和公路干线，向北可通往资阳市，西南方向连接威远县，沿线途径县主城区，是资中城市发展的又一纵向轴线，对于加强资中与南北城市的联系具有重要意义，可极大带动区域的共同发展。

（3）“横向”通道：眉内通道

眉内通道内有乐山至资中高速、资中至铜梁高速、仁资快速

通道、资东快速通道等高速线路和公路干线，向东可通向乐山市、眉山市，向西可到达资阳市安岳县、内江市东兴区，加强了县内东西部乡镇与县城及县城对外的联系。

（二）综合交通线网更加完善

一是对外通行线网形成体系。至规划末期，高速铁路线增加 1 条，高速公路增加至 4 条，打通 6 条快速通道，形成“3246”对外交通网；国省干线进行升级改造，提高了道路通行能力，通过优化对外线网体系，提高了资中对外开放度，为资中建设成渝中部经济强县提供了设施保障。二是内部基础路网畅通度提升。通三级及以上公路的乡镇规模进一步扩大，撤并建制村、30 户及以上自然村出行条件更好，七大片区内部交通通行更加顺畅，支撑中心镇带动片区发展，形成聚集效应。

（三）出行更加快捷

经过基础设施及运输服务的优化，缩短了资中与重点城市、周边地区的通行时间，极大提高了中短途通行效率，方便了人民群众的出行。

“0.5 小时”可达成渝双核、周边县：自资中城区通过成渝高铁可达成都和重庆，通过内简快速通道、仁资快速通道、资威快速通道等到达仁寿县，通过 G247、S401 等到达威远县；

“1 小时”可达内江市、资阳市：自资中城区通过成渝高铁、成渝高速、资荣快速通道等到达内江市主城区；自资中城区通过仁资快速通道、资威快速通道等到达资阳市；

“3 小时”可达成渝地区其他重要城市、天府国际机场等重要交通节点：自资中城区通过发轮至丰裕快速通道对接成资临空大道到达天府国际机场，通过成渝高铁、成渝高速、资中至铜梁高

速、内简快速通道、成自高铁、仁资快速通道对接红星路南延线等衔接到成渝地区综合交通网上，通达省内其他城市和成渝地区重要城市。

十、环境影响评价

（一）环境影响分析

1.生态环境影响分析

交通发展建设中不可避免的会对水体、大气、声环境等造成不利影响，首先，公路、铁路建设可能由于选线不当会产生交通穿越生态敏感区的情况，其中以对自然保护区的影响最大。主要表现在，如果直接穿越自然保护区，将占用自然保护区土地资源，破坏保护区内主要保护对象的栖息地，也将带来噪声扰动、大气污染、人员进入增加的问题，威胁自然保护区内保护对象的生存。其次，水上设施建设如航电枢纽、港湾码头等会对水体造成一定的影响，带来水体污染，破坏水域生态。

2.水环境影响分析

项目施工期，砂石材料的冲洗，混凝土搅拌后产生的废水，钻孔灌注桩的泥浆排放，施工队伍的生活污水，若处理不当可能对水环境有一定的影响。建成运营期，沿线附属设施，如服务区、收费站、车站等排放的废水、洗车污水、汽车洒落的有害物质，经雨水排入河流，造成水质的污染。

3.大气环境影响分析

交通活动导致的大气污染物一次排放按照其来源可以分为三类：机动车尾气管直接排放；机动车行驶过程中扬起的道路扬尘；机动车行驶过程中部件磨损造成的颗粒物排放和曲轴箱等部位的THC逸散。交通活动排放的一次污染物在大气中可进一步发生化

学反应，造成二次污染。

4.固体废物环境影响分析

建设过程中产生的弃渣会临时性或长期占用土地资源，从而加剧公路沿线占用耕地、林地以及草地的情况，减少地区土地资源，减少地区生物量。堆弃在线路旁边的弃渣会对周边的景观生态和景观美学产生影响。另外，在运营过程中，服务区、加油站、车站等地方会产生一些生活垃圾。

5.噪声环境影响分析

公路交通噪声就其来源而言可分为两类：动力噪声和轮胎噪声。机动车在低速运行时，以发动机壳体的振动噪声为主；在高速运行时，轮胎噪声就上升为主要噪声。在允许鸣笛的路段，汽车喇叭也属于一种噪声源。除营运期的公路交通噪声之外，规划路段施工期内还存在暂时性的建筑施工噪声。铁路运营期列车运行时，车辆和轨道系统的耦合振动会引发环境振动。

（二）环境影响减缓对策

1.生态环境保护对策

对于已有走廊充分利用，邻近并行的走廊带尽量合并，在环境敏感区域尽量少开辟新的走廊带，避免生态破坏和穿越环境敏感区。如实际工程条件所限，线路无法完全避让环境敏感区，可结合敏感区的性质和环境保护对象的保护要求，优先考虑采用隧道或桥梁形式穿越敏感区，以减缓对重要环境敏感区的不良环境影响。

2.水环境保护措施

认真调查论证路线走向与地表水系的相互关系，设计足够的涵洞、桥梁，以减少高路基对地表径流的影响。施工物质，如沥

青等不宜堆放在河旁，应远离河流，妥善保管堆放，防止暴雨冲刷进入水体。加强施工生活污水管理，在各施工营地建造化粪池及垃圾堆放站，严禁将其直接排入河道水流。在自然保护区、地表水源地保护区、珍稀水生生物栖息地等区域，若线路靠近或穿越对水质有特殊要求的水体时，应结合实际情况在路边设置沉淀池进行沉淀处理后排放或利用天然洼地、池塘等收集处理路面径流。铁路运营期生活污水经化粪池处理，含油污水经隔油池、集便污水经化粪池与生化处理后，达标排放；中水尽可能回用。机场使用的油罐车及加油设备要做好管理、维修与维护，防止跑冒滴漏，减少挥发的烃类气体。

3.大气污染防治对策

施工阶段加强沥青混凝土、碎石、灰土拌和设备的密封和除尘，对操作人员进行卫生防护，且拌和场站应远离大气环境敏感点；采用符合环保要求的先进施工设备，禁止使用敞开式简易方法熬制沥青。大风天气下使用篷布覆盖及洒水等方式减少施工材料和施工场地的扬尘。营运阶段加大机动车的初检、年检、路检、抽检力度，严格执行机动车尾气排放国家标准，注意加强敏感路段和沿线敏感点的空气质量监测，大力发展公共交通，提高客货运运输效率，在满足交通需求的前提下减少交通行业的能源消耗和污染物排放。铁路营运阶段对燃煤锅炉烟气进行治理，排放烟尘物、SO₂和NO_x排放浓度均需满足《锅炉大气污染物排放标准》（GB13271-2014）中新建锅炉大气污染物的排放浓度限值。

4.固体废物污染防治对策

固体废物主要包括生活垃圾和施工垃圾。对于生活垃圾必须定点收集，及时清运或处理；对于施工垃圾尽量回收利用，不能

回用的应按有关规定由环卫部门统一收集处理，或送往当地划定的垃圾场填埋。

5.声污染防治对策

施工阶段严格遵循规划项目所在地地方政府制定的《施工噪声管理规定》，调整高噪声作业的施工时间；根据情况需要采取临时隔声围护结构或吸声的声屏障、隔声罩等。营运阶段若在距拟建公路路边 150m 处的两侧存在声环境敏感点，则应视交通量、人口密度、污染程度以及环境条件等采取适当的隔音措施或进行搬迁工作。为降低铁路建设对环境振动影响，临近线路两侧 30m 以内禁止新建居民住宅、学校、医院等振动敏感建筑物。

（三）评价结论

本规划符合国家和四川省主体功能区规划、生态功能区规划，符合内江市和资中县城镇体系规划、城市总体规划，在严格落实本次评价提出的环境影响减缓对策前提下，可以接受区域资源环境能够承载的不利环境影响。从环境保护角度来看，《资中县“十四五”综合交通运输发展规划》提出的建设内容是可行的。

十一、保障措施

（一）加强规划引领

坚持以规划为引，发挥规划在未来各项工作中的统筹作用。一是重视并增强规划的指导性，加强本规划的执行力和约束力，强化对交通基础设施建设工作的指导，严格遵照批复的规划内容做好立项工作。二是有序推进规划内容实施，按照规划内容并结合经济社会发展情况、资金情况，制定各个阶段的建设计划，积极推动规划项目建设和前期工作，并做好项目储备。三是建立动态调整机制，在规划实施过程中，持续进行跟踪评估，对不适合

新形势的内容及时调整，增强规划的可操作性，实现可持续发展。

（二）加强组织协调

坚持齐心协力，破除规划实施推进过程中的阻隔。一是增强与省、市两级交通运输主管部门的衔接，确保发展方向和工作重点与上级保持一致，为项目审批和建设提供规划依据。二是深化与发展改革、财政、国土资源、生态环境等相关部门的协作，明确各自职责权属，落实各项工作任务，形成齐抓共管的工作局面。三是有效衔接市政道路、国土空间、水利工程、环境生态等各专项规划，实现统筹资源利用、集约节约资源，及早控制、保障交通建设用地，守住土地和生态环境底线。

（三）加强资金保障

拓宽筹资渠道，加强规划实施过程中资金保障。一是坚持“政府统筹、政策引导、市场运作、多元筹资”的原则，完善多渠道、多层次、多元化资金筹措模式。二是争取财政支持，发挥财政资金的引领作用，加大县政府财政性资金投入交通设施建设，调整和优化投资结构，保障政府对基本公共服务的供给水平，同时积极争取省、市财政的支持力度，吸引上级财政投入重点公路建设和农村公路建设，探索设立交通产业投资基金和发展基金，建立稳定的资金保障机制。三是发挥市场筹融资的作用，引导和吸引社会资本进入公路交通建设领域，探索公路投资体制和养护体制改革，鼓励发债、政府和社会资本合作（PPP）模式、民间资本投资进行公路建设。

（四）加强要素保障

一是做好土地空间预留，与发改委、环境保护、自然资源等部门做好协调控制工作，提前做好交通基础设施用地的预留和控

制工作，处理好城镇与农村、农村与农村之间的发展与交通基础设施建设的关系；各乡镇及农村在此基础上做好乡村国土空间规划。二是建立完善应急运输保障体系、预警机制和突发事件应急预案。针对季节性和不同时段的车货运输需求，建立并适时启动应急运输预案，提高应急响应水平。建立行业保障协调信息机制，提高预警、判断、决策能力。三是强化人才队伍建设，加强技能型、管理型人才培养，完善教育培训制度，提高从业人员素质。