

乐山市人民政府办公室
关于印发乐山市“十四五”综合交通运输
发展规划的通知

各区、市、县、自治县人民政府，市级各部门：

《乐山市“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，请认真组织实施。

乐山市人民政府办公室

2022年6月23日

乐山市“十四五”综合交通运输发展规划

2022年6月

目 录

前 言.....	6
第一章 发展基础.....	7
一、发展成就.....	7
（一）脱贫攻坚成果丰硕。.....	8
（二）外联通道四向拓展。.....	8
（三）市域交通城乡一体。.....	9
（四）惠民便民不断深化。.....	10
（五）绿色发展取得突破。.....	10
（六）平安交通保障有力。.....	11
（七）治理能力不断提升。.....	12
二、现状评价.....	12
（一）对外通道仍然不足。.....	13
（二）联通水平有待提升。.....	15
（三）枢纽体系亟待完善。.....	16
（四）服务品质还需优化。.....	17
（五）创新融合发展不足。.....	18
第二章 发展形势.....	18
一、面临形势.....	18
二、阶段特征.....	20
三、发展要求.....	21
（一）以建设人民满意交通为目标。.....	22
（二）以当好发展“先行官”为定位。.....	22
（三）以新发展理念为引领。.....	23
（四）以改革开放为动力。.....	23

第三章 总体思路	24
一、指导思想	24
二、基本原则	24
（一）着眼长远，适度超前。	24
（二）统筹兼顾，系统推进。	25
（三）创新引领，效益优先。	25
（四）开放融合，协同联动。	25
三、规划目标	26
（一）2035年远景目标。	26
（二）“十四五”发展目标。	26
第四章 空间布局	29
一、外联“四向五廊”	29
二、内畅“三维五网”	30
三、枢纽布局	31
四、融入新发展格局	32
（一）融入成渝地区双城经济圈建设。	32
（二）打造南向和西向门户枢纽。	33
（三）推动交通强国试点。	34
第五章 发展任务	34
一、培育畅通“空中走廊”	34
二、扩容增效“航运中心”	35
三、提质提速“四向通道”	35
四、提升加密普通路网	37
（一）畅通干线公路。	37

(二) 优化农村公路。	37
五、提升交通运输服务水平.....	38
(一) 完善综合交通枢纽布局。	38
(二) 打造人民满意出行系统。	38
(三) 建设经济高效货运体系。	40
(四) 构建现代化智慧交通体系。	40
(五) 深化交通创新融合发展。	40
(六) 推动交通运输节能降碳。	41
(七) 实施高质量养护管理。	42
(八) 提升交通抗灾能力。	42
(九) 强化安全生产管理。	43
第六章 环境影响评价.....	43
一、环境现状.....	43
(一) 环境质量状况。	43
(二) 生态环境敏感目标。	44
二、环境影响分析.....	45
(一) 规划生态影响分析。	45
(二) 环境影响分析。	46
三、承载能力分析.....	47
四、协调性、一致性分析.....	47
五、环境合理性分析.....	48
六、环境影响减缓措施.....	48
七、评价结论.....	49
第七章 保障措施.....	50

一、加强党的领导.....	50
二、加强组织协调.....	51
三、加强资金保障.....	51
四、加强要素保障.....	51
五、做强人才队伍.....	51
六、抓好试点示范.....	52

前 言

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视交通运输工作，要求充分发挥交通运输的先行官作用。“十四五”时期是我国进入全面建设社会主义现代化国家、向第二个百年奋斗目标进军的新发展阶段。立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展，坚定贯彻落实省委“一干多支、五区协同”“四向拓展、全域开放”战略部署，坚持“旅游兴市、产业强市”战略，聚焦三大任务、优化四区布局、实现五个提升，建设现代综合交通体系，

推动综合交通运输高质量发展，为奋力谱写全面建设社会主义现代化乐山新篇章贡献交通力量。

本规划是乐山市“十四五”重点专项规划，规划编制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》《成渝地区双城经济圈规划纲要》《国家“十四五”综合交通运输体系发展规划》《乐山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》、中国共产党乐山市第八次代表大会精神相衔接，阐明“十四五”时期乐山综合交通运输发展目标、主要任务，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，展望至2035年。

第一章 发展基础

一、发展成就

“十三五”期间，乐山接续开展两轮交通三年攻坚大会战，通过枢纽项目“四向拓展”，“对外大动脉”逐步贯通，四川南北综合交通中轴线重要节点作用更加突出，城乡交通大幅改善，即将实现县县通高速。加快推进以“两港四梯级、五铁十高速”为核心的重大项目建设，综合交通建设投资达1160亿元，建成出境大通道3个，综合交通线网总里程16911公里，铁路运营里程328公里，其中高铁122公里，公路网总里程超过16057公里，其中高速公路里程380公里，岷江

犍为航电枢纽通航发电，通航里程 526 公里，其中三级及以上高等级航道里程 20 公里。《乐山市综合交通运输“十三五”发展规划》确定的目标任务总体完成情况良好，有力支撑乐山发展新动能成长壮大、“三大攻坚战”决战决胜、民生保障水平提高、发展格局优化、开发开放持续深化，为迈进新阶段、开启新征程奠定坚实基础。

（一）脱贫攻坚成果丰硕。

仁沐新高速沐川及马边段建成通车，小凉山民族地区进入高速时代；农村公路通乡通畅率、通村硬化率、建制村通客车率均达 100%，提前实现兜底目标；全市 136 个省定贫困村、175 个市列贫困村依托交通育产业、建新村，发展后劲不断增强，支撑脱贫摘帽；峨美路、五犍沐快速等项目陆续建成，带动公路沿线经济社会发展，叠加效应显著增强，为彝区山区脱贫攻坚、经济发展增添动力；县乡村三级农村物流节点体系建设不断加速，农村物流发展成绩显著，工业品下乡、农产品出村、快递服务入户等运输服务能力不断提升；“交通+特色农业+电商”“交通+文化+旅游”“交通+就业+公益岗”等扶贫模式不断创新，特色产业因路而起、因路而兴，为广大农民打开一扇脱贫致富的大门。

（二）外联通道四向拓展。

高速公路里程达 380 公里，新增 168 公里，较“十二五”末翻一番。仁沐新高速、峨汉高速、成乐高速扩容、乐西高速等加快建设，在建里程达 262 公里。新增规划天眉乐、乐资、屏马峨等六条高速，规划里程超 200 公里，高速公路网

布局更加完备。铁路运营里程达 328 公里，新增 125 公里，成贵高铁、成昆铁路复线成峨段相继建成，直达粤港澳、北部湾，乐山融入全国“八纵八横”高铁网。岷江犍为航电枢纽工程通航蓄水发电，岷江龙溪口航电枢纽工程建设加快，岷江老木孔航电枢纽工程实现开工，岷江东风岩航电枢纽工程、岷江（龙溪口枢纽至宜宾合江门）航道整治工程等前期工作不断破题，乐山港总体规划修编应势而动，功能布局更加优化，岷江黄金水道“成都港”建设全面提速。

（三）市域交通城乡一体。

峨汉高速峨眉至峨边段实现贯通，乐西高速加快推进，县县通高速即将实现，小凉山地区进入市域“1 小时交通圈”。乐自高速乐山城区连接线建成通车，成乐高速扩容乐山城区过境复线、乐西高速绕城段建设不断提速，绕城高速即将全面闭环。省道 308 改线、省道 215 改线、省道 103 青五路全面落地开工，中心城区物流过境绕线指日可待。新改建国省干线公路 388 公里，是“十二五”时期的 1.9 倍，国省干线路网通行效率不断提升。乐沙大道、井乐快速、乐峨大道、乐夹大道建成通车，环主城区“半小时交通圈”全面形成，为乐北城市组团同城化发展奠定基础。新改建农村公路超 8000 公里，现有农村公路等级公路占比从 35% 提高至近 100%，等外公路全面消除，农村群众出行条件大幅改善。犍为县被评为“四好农村路”国家级示范县，峨眉山市、沐川县、金口河区、井研县先后被评为省级示范县，示范引领作用显著。

（四）惠民便民不断深化。

成绵乐城际铁路基本实现公交化运营，高峰增至 42.5 对、85 趟次，北上南下朝发夕至，高铁成为国内出行首选方式，市民出行体验越来越好。客运形象大提升，新开行公交线路 21 条，中心城区 587 辆公交车全部升级为清洁能源公交；公交线网不断完善，在常规公交、社区公交、城际公交、夜间公交、定制公交的基础上，创新推出“菜农公交”“学生号”“法治公交”“旅游美食公交”等特色服务专线；“金通工程”11 个县（市、区）实现全覆盖；五通桥区、沙湾区、峨眉山市、井研县等城市群开通 7 条城际公交，基本实现交通同城化；邮政快递智能投递终端广泛布点。大数据应用更加广泛，建成乐山交通 APP 和乐山交通出行服务网，开通微信公众号和新浪微博，为公众提供实时、权威的出行服务信息，广受群众好评；实现中心城区公交车金融 IC 卡及扫码支付，智能化电子站牌及时更新播报公交信息。交通民生工程加快建设，通过“以坝代桥、渡口改桥”等方式取消渡口 26 座，惠及 10 余万群众出行；基本实现二级及以上汽车客运站县县全覆盖。

（五）绿色发展取得突破。

交通运输生态文明制度体系日益完善，节能降碳取得实效，环境友好程度不断增加。交通基础设施建设全面实行“避让—保护—修复”模式，推进生态选线选址，生态环保设计理念不断强化，有效避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。积极参与“绿秀嘉州”行动，对高速公路

和干线公路进行绿化美化，交通沿线路域环境品质不断提升。运输车辆提质增效有序推进，累计淘汰 994 辆营运黄标车和 93 辆营运老旧车，全市清洁能源和新能源巡游出租汽车和城市公交占比分别达 95%、82%。市域主要通航流域共计排查并拆除非法码头 14 个，全市 18 艘餐饮娱乐趸船全部拆解，506 艘船舶油水分离、生活污水和固体废物收集转运处置设施全部改造达标。

（六）平安交通保障有力。

交通应急保障能力显著提升。建成普通国省干线公路服务设施 25 处、机械化养护中心 11 个，实现县县全覆盖，建成养护管理站 27 个，完成普通国省道大中修及预防性养护工程 453 公里，公路路况质量持续优良，高标准通过五年一次“部检”，公路优良路率达到 98.3%，路面性能指数稳居全省前列。完成普通公路地灾整治 720 处，普通国省道灾损发生率较“十二五”末下降 35.7%。实施公路生命安全防护工程 1384 公里，整治病危桥 526 座、特长隧道 1 道，建成区域性公路交通应急装备物资储备中心 1 个。应急处突能力显著提升。“两客一危”车辆监管实现智慧化，行业连续 17 年未发生重特大安全事故。安全监管设施更加完善，道路运输第三方安全监测平台正式运行，实施水上交通安全监测巡航救助一体化专项工程，实现市域公路、水路实时监测，应急处置系统更加完善。15 支应急队伍时刻待命，成功应对 2020 年乐山市“8·18”特大洪涝灾害。全力阻断新冠肺炎病毒通过交通工具传播，同时保障应急物资运输和人民生活需求，

为打赢疫情防控人民战争、总体战、阻击战提供了有力支撑。

（七）治理能力不断提升。

综合交通运输管理体制机制不断完善。一是市交通运输局、市公路建设服务中心等机构改革推进平稳。交通运输综合行政执法改革稳步推进，权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制逐步形成。平稳完成市、县两级路政体制改革、干线公路养护体制改革，健全农村公路路长运行机制，实现“工作不断档、路况不下降”。中心城区巡游出租汽车行业改革平稳推进，全面实现公司化经营管理。二是交通运输法治政府部门建设持续深化。以法治政府部门建设工程为载体，法治贯穿交通运输规划、建设、运营、管理和安全生产全过程各方面，为加快建设交通强市提供坚实保障。修订完善《乐山市中心城区巡游出租汽车客运服务规范》，制定印发《乐山市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（试行）》。不断深化“放管服”改革，推广交通运输政务服务“一网通办”，企业群众办事“只进一扇门”“最多跑一次”服务，办事效率显著提升，营商环境逐步优化。推动营商环境向纵深发展，激发了交通发展活力，提高了政府服务效能，促进了交通运输行业健康发展。

二、现状评价

乐山位于南丝绸之路与长江经济带的交汇处，是成渝地区南接云贵、沟通东盟，衔接“一带一路”和长江经济带的重要节点，在成渝地区南向开放中具有明显的区位优势。乐山隶属四川省五大经济区中的成都平原经济区，与川南、攀

西经济区接壤，是成都平原经济区的水运枢纽和唯一港口城市。

省第十二次党代会提出加快提升乐山区域中心城市发展能级。2020年，乐山市GDP约2003亿元，城镇化率在省内交通枢纽城市中处于较为领先地位。

表 1.2—1 省内交通枢纽城市国民经济发展指标对比

城 市	乐山	绵阳	德阳	宜宾	泸州	南充	达州
GDP（亿元）	2003	3010	2404	2802	2157	2401	2118
城镇化率（%）	53.36	54.13	53.90	51.19	52.00	49.72	47.14

立足成都平原经济区内部，乐山虽未能占有成德眉资同城化的先手优势，但以观光旅游、光伏产业等为金字招牌的城市特色明显，自身具有较强的交通吸引力。

表 1.2—2 成都平原经济区城市相关指标对比

成都平原经济区城市	乐山	绵阳	德阳	眉山	遂宁	资阳	雅安
GDP（亿元）	2003	3010	2404	1424	1403	830	755
城镇化率（%）	53.36	54.13	53.90	47.83	51.52	44.10	48.37

对标“人民满意、保障有力、全省一流”交通强市建设总体目标，制约乐山交通发展的“瓶颈”问题依然比较突出，主要表现在以下几个方面。

（一）对外通道仍然不足。

乐山境内已建成12条以市中区为中心，涵盖公路、铁路和水运等多种运输方式的对外辐射通道，其中北向对接成都通道5条，东向对接宜宾、重庆3条，南向对接云南、贵

州通道 3 条，西向对接雅安 1 条。

表 1.2—3 乐山市对外通道现状

通道方向	通道路线
北向	成昆铁路
	成昆复线铁路
	成贵高铁
	G0512 成都—乐山高速公路
	G4216 成都—丽江高速公路
东向	G93 成渝地区环线高速公路
	S66 隆昌—汉源高速公路
	岷江航道
南向	成昆铁路
	成贵高铁
	G4216 成都—丽江高速公路
西向	G93 成渝地区环线高速公路

对标区域综合交通枢纽，对外大通道仍然不足。一是北向通道能力日趋饱和。连接成都方向的高速公路通道单一，G0512 成乐高速公路通行能力日趋饱和；成昆铁路技术等级较低，运输能力不足；岷江航道乐山至成都段不具备通航条件。二是缺乏东向直联通道。东向的铁路和高速公路通道均需绕行，直联通道尚未贯通；岷江航道乐山至宜宾段作为四川省的大件运输主通道，受枯水、丰水期影响，存在季节性通航现象，严重影响运输效率。三是通过乐山的出川大通道建设滞后。南向大通道中成昆铁路设计时速仅为 160km/h，乐山至昆明方向无高速铁路；西向通道单一，仅有 G93 成渝地区环线高速连接雅安。

（二）联通水平有待提升。

乐山境内铁路总里程达 328 公里，已覆盖除井研县、沐川县、马边彝族自治县之外的 8 个县（市、区），县级节点覆盖率为 73%；初步形成了以岷江乐宜段高等级航道为主骨架，大渡河、青衣江为支线的“Y”形航道网络；公路总里程超 1.6 万公里，公路网密度为 126 公里/百平方公里，高于全省平均水平，其中二级及以上公路里程 1425 公里，占比 8.9%。已形成“三纵三横两射七联”普通国省干线网，其中普通国道 3 条，共计 574 公里，二级及以上公路比重 85%；普通省道 12 条，共计 684 公里，二级及以上公路比重 57%。中心城区至各县（市、区）均有一条及以上干线公路联通。

表 1.2—4 省内交通枢纽城市公路主要指标对比

市(州)	公路总里程	高速公路		普通国省干线公路		农村公路	
	(公里)	里程 (公里)	县级节点 覆盖率	里程 (公里)	二级及以 上占比	里程 (公里)	等级公路 占比
乐山	16057	380	73%	1257	64.5%	14420	99.1%
	6 位	5 位	6 位	6 位	3 位	6 位	2 位
绵阳	23639	412	78%	2190	51%	21037	88.9%
德阳	10261	270	100%	938	72%	9053	97.4%
南充	30514	573	100%	1860	74%	28081	99.6%
泸州	19698	497	100%	1473	55%	17727	93.8%
宜宾	25086	357	70%	1889	42%	22840	95.4%
达州	28784	486	100%	2236	55%	26062	98%

对比省内交通枢纽城市，仍存在干线交通网路覆盖不广、等级不高、衔接不畅等短板。一是干线交通网络覆盖率低。已通车高速公路的县级节点覆盖率为73%，在全省仅高于宜宾及三州地区。二是普通国省道技术等级偏低。仍有15%的普通国道、43%的普通省道未达到二级及以上标准，G245线夹江新场镇至青神段仅为四级公路，16个普通省道市际出口中，10个通道仅为四级公路技术标准。三是公路与城市道路“肠梗阻”问题日趋凸显。各层次路网之间、公路与城市道路之间衔接转换不畅。国道G348线、省道S308等多条国省干线穿越城区，过境大件运输和城市交通相互交织、干扰严重。未能充分发挥绕城高速公路功能，高速公路出入境交通与城市交通叠加，进一步加重进出城市通道压力。四是畅联农村公路网任重道远。做好两项改革“后半篇”文章对农村公路发展提出了更新更高要求。目前，乐山农村公路里程较少，增长速度较慢，农村公路断头路、瓶颈路普遍存在。

（三）枢纽体系亟待完善。

依托成贵高速铁路（成绵乐客运专线），已建成乐山、峨眉山、犍为3个综合客运枢纽。公路方面，基本实现地市有一级、县（市、区）有二级客运站覆盖。港口方面，乐山港是四川内河水运“两核四翼多点”体系的重要港口之一，是成都平原经济区的唯一港口，也是四川重特大件进出川的重要门户。铁路方面，已建成燕岗、峨边、乐山北3个普速客运站。货运方面，建成燕岗铁路物流中心。

对标先进地区发展水平，综合交通枢纽体系仍不完善。

一是缺乏航空支撑。绵阳、南充、泸州、宜宾、达州等省内交通枢纽城市均已建成支线机场，乐山作为区域综合交通枢纽城市、世界重要旅游目的地，缺乏机场提供快捷服务。二是综合交通枢纽发展不足。站场运输方式及功能单一，各种运输方式融合程度不高。综合客、货运枢纽覆盖率低，缺乏统筹谋划，枢纽集疏运体系仍不完善。

（四）服务品质还需优化。

一是运输需求总量大。乐山是中国优秀旅游城市，旅游运输量占比较大；货物运输以盐磷化工产品、冶金矿石、建材和以硅为主导的新能源、新材料为主。2020年，乐山市公路客运量1715万人、货运量1.25亿吨；铁路货物发送量530万吨、货物到达量993万吨。随着巴蜀文化旅游走廊、“中国绿色硅谷”的打造，客货运输需求将更加旺盛。二是对外出行需求旺盛。根据2020年高速公路出行流量分析，乐山市出行总量折合标准小客车约为13万辆，其中外部出行量占比71%，约为9.2万辆，在全省排名第4。

对标人民群众美好出行需要，乐山市运输服务品质和效率仍然不高。一是“快进慢游”的旅游交通体系还不健全。市域内各旅游景区通达性不强，连接景区的干线公路技术等级较低，缺少串联旅游景区的旅游环线和风景廊道，交通设施的旅游服务功能尚未有效拓展，旅游交通信息化服务水平不高。二是客运服务品质不高。对接成都、重庆及周边城市的客运班车尚未实现公交化运行，对成眉乐交通一体化发展支撑力度不够。三是物流运输效率偏低。货物运输结构仍以

公路为主，铁路、水运占比较少。多式联运发展较为缓慢，多种运输方式间信息共享不足，换装衔接不畅。第三方物流发展滞后，物流社会化、专业化、组织化程度较低。

（五）创新融合发展不足。

交通运输跨方式、跨行业融合程度不够，“交通+旅游”“交通+邮政”“交通+冷链物流”等新业态新模式培育不足，未形成通道经济、枢纽经济。一是旅游形式多样性待开发，通用航空和轨道交通基本处于前期研究阶段，航道资源未良好开发，水上旅游发展滞后，无法满足游客多元化旅行需求。二是旅游服务设施待提升，公路服务区、自驾车营地、骑行绿道、旅游标志标牌及智慧旅游等旅游服务设施发展不足，无法为游客提供高品质的旅行服务。三是智慧交通发展不足，目前乐山对交通数据采集严重不足，对采集到的数据开发和综合利用不充分，随着 5G、大数据、AI 等技术的全面普及，交通信息化建设已经不能满足交通运输高质量发展的要求。

第二章 发展形势

一、面临形势

党的十九大提出到 2035 年基本实现社会主义现代化、到本世纪中叶建成社会主义现代化强国的宏伟目标，“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国家战略将在四川深入实施，交通强国、交通强省建设全面推进，乐山交通发展迎来更加

宝贵的“黄金时期”。

交通高质量发展更加紧迫。进入新发展阶段，贯彻新发展理念、构建新发展格局对交通发展提出了更高要求，也提供了更大空间。人民对美好生活的向往呈现多样化、多层次、多方面特点，对交通运输服务需求更加旺盛、更加多元。新一轮科技革命和产业变革加速推进，给交通运输带来革命性变化。同时，国际环境日趋复杂，不稳定性、不确定性明显增加，新冠肺炎疫情在全球传播推动世界百年未有之大变局加速演进，单边主义、保护主义、霸权主义使国际产业链供应链运转严重受阻，气候变化给生态系统安全及经济社会发展带来现实和潜在威胁。

面对国际国内形势的发展变化，加快构建综合立体交通网，建设人民满意、保障有力、全省一流交通强市，既面临机遇，也面临挑战。适应新的生产生活方式变化，建设人民满意交通，全面提升综合交通运输网络效率和服务品质的要求更高。服务国土空间开发保护和城乡区域协调发展，全方位提升交通保障能力，保持交通基础设施适度超前发展、充分发挥交通先行作用的要求更高。服务经济高质量发展，转变交通发展方式，提高安全智慧绿色发展水平，提升安全防控、应急处置和救援保障能力，推进治理现代化的要求更高。支撑全方位对外开放，强化交通基础设施互联互通，完善面向全国、全球的运输服务网络的要求更高。

乐山是成都平原经济区南向开放门户，沟通东盟的重要节点，位于四川三大经济区集合部，随着重大战略交汇叠加，

畅通多向出入境大通道，提升枢纽能级，加快建设综合立体交通网，加快推动由陆路交通向综合立体交通跨越，是必经之路。畅通现代流通体系，迫切要求建设现代物流体系，畅通干线物流，完善末端配送网络，加快优化运输结构，提高运输效率，降低运输成本，是必由之道。

二、阶段特征

“十四五”时期是乐山交通加快发展的黄金期，转型升级的关键期，政策协同的创新期，战略要求更高、发展任务更重、资源约束更强、实施难度更大。

从行业来看。“三个没有变”：交通运输作为基础性、先导性、服务性行业的地位没有变，适度超前的阶段性特征和要求没有变，在经济社会发展中“先行官”的职责和使命没有变。“四个要当好”：交通运输需要当好现代产业体系协调发展的坚实支撑、内外经济循环相互促进的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石、改善人民生活品质促进共同富裕的开路先锋。“六大风险挑战”：全球正经历百年未有之大变局、全球疫情仍在扩散蔓延、保行业市场主体压力不容忽视、交通固定资产投资后劲不足、绿色交通发展任重道远、行业安全稳定形势依然严峻。

从乐山来看。未来五年，是全面建设社会主义现代化乐山新征程的关键起步期，是全面融入国家区域发展战略的历史机遇期，也是全面推动高质量发展的蓄能起势期。“十四五”期间，乐山按照“345”工作思路，要聚焦三大任务，加快提升乐山区域中心城市发展能级，建设“中国绿色硅谷”和世界

重要旅游目的地，这既是省委、省政府赋予乐山的重大使命，也是乐山在新发展阶段的关键性战略取向。要优化四区布局，建设文旅经济核心区、先进制造集聚区、现代农业示范区、生态经济先行区，形成各具特色的经济增长极，这是乐山在新发展格局下产业架构的重点摆布和路径选择。要加快实现发展质效、产业能级、城乡面貌、交通优势和幸福指数“五个提升”，让一个经济繁荣、自然生态、多彩人文、乐山乐水、灵秀博雅的幸福美丽嘉州在成渝地区双城经济圈中卓然崛起，这是乐山未来五年发展的实现形态和实践追求。

“十四五”期间，补齐基础设施短板依然是乐山综合交通运输发展重点，投资结构会发生变化，但仍将保持较快建设速度和较大投资规模，通道建设依然是交通建设主战场，城乡发展需更加平衡。成渝地区双城经济圈建设上升为国家战略，对接双核的通道项目尤为重要。同时，民族地区、农村地区需要巩固脱贫攻坚成果，深入推进乡村振兴，做好两项改革“后半篇”文章。综合交通加速融合成网成为发展主线，中心是建设战略性枢纽。“十四五”时期，乐山将加速融入国家综合立体交通网，需要高标准加快建设乐山港、航空港、动车存车场，完善集疏运体系，提升枢纽转换效率。

三、发展要求

坚持以人民为中心的发展思想，以高质量发展为主题，以供给侧结构性改革为主线，牢牢把握“先行官”定位，适度超前。推动交通发展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。

（一）以建设人民满意交通为目标。

坚持人民共建共治共享，建设人民满意交通。坚持人民主体地位，着力解决人民最关心、最直接、最现实的交通发展问题，充分调动人民的积极性、主动性、创造性，鼓励社会公众参与交通治理，依靠人民办好交通。统筹公平和效率，坚持普惠性、保基本、均等化、可持续方向，大力推进城乡基本公共服务均等化，保障城乡居民行有所乘，让人民共享交通发展成果。以人民满意为根本评判标准，聚焦新时代人民对交通的新期待，深化供给侧结构性改革，推动交通运输高质量发展，不断满足不同群体的交通运输需求，不断提升人民的获得感、幸福感、安全感。

（二）以当好发展“先行官”为定位。

充分发挥交通运输“先行官”作用，把建设区域综合交通枢纽作为先行领域重点部署、优先保障。能力上适度超前。适应新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化发展要求，以加快建设综合立体交通网络为目标，以乐山市“十四五”综合交通运输发展规划编制为抓手，适度超前布局交通基础设施建设，支撑经济社会发展，为未来发展留足空间。作用上先行引领。充分发挥交通运输在国土空间开发、产业梯度转移、城镇布局优化、经济贸易交流中的先导作用，发挥互联网新业态在培育经济发展新动能中的引领作用，促进新经济形态加速崛起。

（三）以新发展理念为引领。

贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，引领交通高质量发展，更新观念，转变方式，破解难题，厚植优势。建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。打造高品质的快速交通网、高效率的普通干线网、广覆盖的基础服务网，加快形成立体互联的综合交通网络化格局和横贯东西、纵贯南北、内畅外通的综合交通主骨架。推动交通运输供给侧结构性改革。降低交通运输结构性、制度性、技术性、管理性、服务性成本，促进物流业“降本增效”，更好发挥交通运输在物流业发展中的基础和主体作用。优化营商环境。加强法治政府建设，推进简政放权、加强管理、优化服务，健全完善以信用为基础的新型监管机制，持续打造市场化、法治化、国际化营商环境。增强发展动能。鼓励和规范交通新业态发展，加快推动新旧动能转换，建立多层次、可选择、多元化的综合交通运输服务体系，提高交通服务水平。

（四）以改革开放为动力。

深化改革、扩大开放，把“有效市场”和“有为政府”更好结合起来，进一步解放和发展交通运输生产力。坚持市场化改革。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府调控作用，放开交通运输市场，推进质量变革、效率变革、动力变革，着力依靠市场解决发展不充分的问题，更好发挥政府作用解决发展不平衡的问题，不断完善综合交通运输市场体系，释放交通运输活力。坚持高水平开放。积极推

进交通运输“走出去”“请进来”，以服务共建“一带一路”、西部陆海新通道等为重点，着力推动陆、水、空、网“四位一体”联通和政策、规则、标准“三位一体”联通，提升区域互联互通水平和国际运输便利化水平。

第三章 总体思路

一、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平总书记对四川工作系列重要指示精神和党中央决策部署，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，紧紧围绕省委“讲政治、抓发展、惠民生、保安全”工作思路和市委“345”工作思路，深入实施“一千多支、五区协同”“四向拓展、全域开放”战略部署，在把握新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局中展现交通引领，坚持旅游兴市、产业强市战略，支撑加快提升乐山区域中心城市发展能级和“中国绿色硅谷”、世界重要旅游目的地建设，实现交通优势显著提升，推动乐山高质量发展，谱写全面建设社会主义现代化乐山新篇章。

二、基本原则

（一）着眼长远，适度超前。

把握交通发展大势，对标第二个百年目标和国内外先进水平，高起点、高层次谋篇布局，推动乐山主动对接国家战

略通道，融入国内国际双循环。抓住成渝战略位势提升的历史机遇，继续保持交通投资高位运行态势，高标准落地实施一批强基础、增功能、利长远的重大工程项目，提升骨干通道能力和关键枢纽功能。

（二）统筹兼顾，系统推进。

坚持全要素、全领域并重，推动由铺摊子、上项目为主向建管养运全面发展转变，坚持宜公则公、宜空则空、宜水则水，推动由各方式相对独立发展向一体化融合发展转变，实现综合交通运输质量、效益、安全相统一。坚持全市一盘棋，平衡好优势区域和欠发达区域的关系。

（三）创新引领，效益优先。

推动乐山交通由传统要素驱动向创新驱动转变，抓住新一轮科技革命和产业变革深入发展的契机，以新型交通基础设施建设为牵引，充分利用新技术为交通运输赋能增效，提高交通运输信息化、智能化水平。深化重点领域和关键环节改革，以制度创新为手段，提升行业治理效能，推动交通运输发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变。

（四）开放融合，协同联动。

加大对外开放力度，协调周边共畅运输通道，融入成渝，推动区域交通共商共建共享，合力打造一体化交通网和通勤交通圈。加强跨方式、跨产业深度融合，推动交通与国土空间开发保护有机统一。

三、规划目标

(一) 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”交通强市，基本建成独具乐山特色的安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通体系，区域综合交通枢纽地位充分体现。形成便捷顺畅的“123 出行圈”（都市区 1 小时通勤、成渝地区双城经济圈城市 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）、经济高效的“123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达），基本实现交通治理体系和治理能力现代化。

(二) “十四五”发展目标。

到 2025 年，交通强市建设全面推进，综合立体交通网络建设取得重大突破，乐山由陆路交通向立体交通跨越。外联“四向五廊”形成 18 个对外大通道出口，承接成都、联动川南、辐射攀西的能力显著提升，形成“1、2、3、1”出行交通圈，基本实现邻市 1 小时到达、成渝地区双城经济圈主要城市 2 小时互通、邻省会城市 3 小时畅达、市县 1 小时通勤，基本建成区域综合交通枢纽。实现 4 个 100%，100%县通高速公路、100%县通二级及以上干线公路、100%县有二级及以上客运站、100%县达到“四好农村路”省级示范标准。形成完善的综合枢纽集散体系和“快进慢游”全域旅游交通体系，对旅游和产业发展支撑作用明显增强。

外联通道更完善。高速公路通道和铁路通道进一步加密，高速通车里程达 600 公里，铁路通车里程达 500 公里；填补

航空发展空白，成渝黄金水道岷江段基本贯通，纵贯南北、畅联东西的综合立体交通网络基本形成。向北，形成铁路通道3条、高速公路3条；向东，形成铁路通道1条、高速公路2条、水运通道1条；向南，形成铁路通道3条、高速公路3条；向西，形成高速公路2条。

内部循环更畅通。国道二级及以上公路比重达95%以上，省道三级及以上公路比重达到75%，超全省平均水平10个百分点；基本建成乐山中心城区物流过境环线，实现区域交通和城市交通综合协调发展；所有县城和重点区域中心乡镇形成绕城公路，实现客货分离。乡镇通三级及以上公路比重、常住人口30户及以上自然村通硬化路率稳步提升。成功创建省级“四好农村路”示范市，争创国家级“四好农村路”示范市，支撑保障乡村振兴战略能力进一步加强。

运输服务更优质。成绵乐城际铁路公交化运营进一步深化，高铁始发夯实世界重要旅游目的地建设基础；干线公路综合服务区、停车区等布局更加合理，交通干线沿线出行环境大大改善，交通保障能力和服务水平大幅提高；出行体验显著改善，城际出行便捷化、城市出行智能化、城乡客运一体化水平明显提升，协同实现客运“一票制”“一卡通”“一码畅行”，定制客运、共享交通得到全面推广；实施人民满意乡村客运“金通工程”建设，实现新时代乡村客运全面升级。物流成本明显下降，基本实现货运“一单制”提单和“一站式”通关，融入国际航空枢纽、西部陆海新通道、中欧班列等国际运输蓬勃发展，降本增效取得新进展。

创新融合新优势。智慧交通运用更加广泛，行业服务水平显著提高，支撑交通运输管理和核心业务的在线运行，实现重要桥梁隧道、路段（航段）感知网络全覆盖，5G等信息基础设施与交通基础设施一体化建设，安全可靠、智能绿色、经济高效的交通运输新型基础设施更加完善，基本形成“运行监测一张图、运输服务一张网、行业管理一平台”，交通全要素数字化程度大幅提升。交通与关联产业加速融合，“交通+旅游”、枢纽经济、路衍经济、通道经济等形成规模。

“十四五”时期，围绕综合立体交通网络建设，公、铁、水、空基础设施全面推进，规划项目总投资超2600亿元。“十四五”期间，规划完成投资800亿元，其中铁路37亿元、高速公路310亿元、水运200亿元、普通国省干线公路110亿元、机场70亿元、农村公路50亿元、枢纽及集疏运公路18亿元，以及智慧交通等保障设施5亿元。

专栏1 乐山市“十四五”综合交通运输发展主要指标

序号	具体指标	2020年	2025年目标值	指标属性
一、设施线网				
1	市际大通道出口数量（个）	12	18	预期性
2	铁路营业里程（公里）	328	500	预期性
3	高速公路通车里程（公里）	380	600	预期性
4	内河航道1000吨级（三级）以上里程（公里）	20	90	预期性
5	普通国道二级及以上比重（%）	85	95	预期性
6	普通省道三级及以上比重（%）	65	75	预期性

二、客货枢纽				
7	综合客运枢纽（个）	3	8	预期性
8	多式联运货运枢纽（物流园区）（个）	2	4	预期性
三、服务质效				
9	普通国省道技术状况（MQI）优良中等路率（%）	-	85/80	预期性
10	农村公路技术状况（MQI）优良中等路率（%）	-	83	预期性
11	建制村通快递比例（%）	-	100	预期性
四、智慧创新				
12	二级及以上道路客运站电子客票覆盖率（%）	-	100	预期性
13	具备条件的危险货物运输电子运单使用率（%）	-	90	预期性
五、绿色安全				
14	交通运输 CO ₂ 排放强度下降率（%）		3	约束性
15	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

第四章 空间布局

一、外联“四向五廊”

国家综合立体交通网规划“6轴7廊8通道”和四川综合立体交通网规划“四向八廊”和“1轴2环3带4联”，囊括了我市“四向五廊”战略性综合交通走廊。

乐蓉走廊。是国家粤港澳—成渝主轴、成渝昆走廊和四川“四向八廊”中川滇走廊的重要组成部分，起于乐山，经眉山至成都，进而通往关中平原、山西中部、中原地区、京津冀城市群。

乐桂走廊。是国家粤港澳—成渝主轴、西部陆海走廊和

四川“四向八廊”中川黔粤桂走廊的重要组成部分，起于乐山，经川南，通往黔中、北部湾、粤港澳大湾区城市群，进而衔接中国—中南半岛陆路国际运输通道。

乐昆走廊。是国家成渝昆走廊和四川“四向八廊”中川滇走廊的重要组成部分，起于乐山，经攀西，通往滇中城市群，经瑞丽、磨憨、河口等，进而衔接孟中印缅、中国—中南半岛陆路国际运输通道。

乐渝走廊。是国家长三角—成渝主轴的重要组成部分，陆路起于乐山，经自贡、内江等至重庆，水路起于乐山，经宜宾、泸州等至重庆，进而通往长江中游、长三角城市群。

乐藏走廊。是国家川藏通道的重要组成部分，起于乐山，经雅安、甘孜等，通往拉萨，进而衔接中尼印陆路国际运输通道。

二、内畅“三维五网”

到2035年，综合立体交通线网总规模突破1.8万公里，实现“民用航空联全球、干线铁路通市州、高速公路连区县、普通公路到乡村、邮政快递到村”。

落实交通强国、交通强省战略部署，按照“三维五网”立体化交通布局，努力把乐山建成贯通南北、连接东西、通江达海的区域综合交通枢纽。推动形成水陆空三维联动、多式联运的便捷高效运输服务体系，实现乐山与成渝、京津冀、长三角、粤港澳大湾区等快捷互通，与西部陆海新通道和中国—东盟走廊无缝衔接。

“三维五网”：形成“一港四梯级”内河航运网、“1+3+N”航空网、“五纵两横”铁路网、“一环九射两纵两横”高速公路网、“六纵四横两环”国省干线公路网等“五大交通网”的立体综合交通布局。

1. “一港四梯级”内河航运网

一港：乐山港；

四梯级：岷江老木孔航电枢纽、岷江东风岩航电枢纽、岷江犍为航电枢纽、岷江龙溪口航电枢纽。

规划形成“一干三支多线”航道网络体系和“双核两带多点”港口布局体系。

2. “1+3+N”航空网

“1”：乐山机场，近期4C（远期4E）标准。

“3”：通用机场，峨眉山市、峨边彝族自治县、马边彝族自治县通用机场。

“N”：停机坪，根据旅游及救援需求建成N个停机坪。

3. “五纵两横”铁路网

五纵：成昆铁路、成昆铁路复线、新成昆高铁、成贵铁路（成绵乐城际铁路）、乐宜铁路；

两横：渝自（乐）雅铁路、连乐铁路。

铁路规划总里程920公里。

4. “一环九射两纵两横”高速公路主网

一环：中心城区绕城高速环线；

九射：成乐高速、天眉乐高速、乐安铜高速、乐自高速、乐宜高速、乐西高速、峨汉高速、乐荣高速、乐雅高速；

两纵：仁沐新高速、新峨高速；

两横：屏马峨高速、自犍高速。

高速公路规划总里程860公里。

5. “六纵四横两环”干线公路网

“六纵”：天府大道乐山延伸线，益州大道乐山延伸线，剑南大道乐山延伸线，产业大道，康养走廊，大峨眉旅游干线；

“四横”：S401—G245—S215、G348—S429—G245、S308、S309；

“两环线”：中心城区物流过境环线（S215—G348—S103—S308—S215），卫星城市环线（G245—S429—G213—S401—G245）。

普通公路规划总里程16056公里，其中普通国省道1257公里、农村公路14799公里。

三、枢纽布局

按照乐山县域经济发展布局，市中区建设乐山高质量发

展引领区，五通桥区建设“中国绿色硅谷”核心区，沙湾区打造工旅融合发展示范区，金口河区打造四川彝区乡村振兴示范区，峨眉山市争创全国百强县，犍为县建设市域副中心，井研县打造全省乡村振兴示范县，夹江县建设全国民用核技术发展高地，沐川县建设绿色经济发展强县，峨边彝族自治县建设全域旅游示范县，马边彝族自治县打造南丝路文化旅游走廊，乐山高新区打造创新发展示范区，结合各县（市、区）地理和交通区位，立足全域开放，形成“1+1+4”枢纽布局。

专栏 4—2 乐山市综合立体交通枢纽布局

区域综合交通枢纽形成以中心城区为综合立体交通枢纽地，峨眉山市为旅游交通枢纽，夹江县对接成都形成北门户，井研县对接成渝地区双城经济圈形成东门户，峨边彝族自治县、金口河区、马边彝族自治县对接攀西经济区形成西南门户，犍为县、沐川县对接川南经济区形成南门户。

四、融入新发展格局

（一）融入成渝地区双城经济圈建设。

通过成都—乐山—重庆主轴廊带，积极融入成渝地区双城经济圈建设。形成乐山与成都、重庆间多方式、大容量、快速度的通道集群，实现成乐渝“1小时”交通圈，带动产业发展集聚融合、建成巴蜀文化旅游走廊。

乐山—成都，形成“4+4”通道集群（4条铁路、4条高速公路），形成东中西多方式、多路径带动成乐两市优势互补、一体化发展，进而经成都融入四川“四向八廊”运输通

道，衔接国家六大经济走廊。

乐山—重庆，形成“3+3+1”通道集群（3条铁路、3条高速公路、1条航道），进而经重庆融入长江经济带发展，形成东西双向互济开放新格局，为乐山积极承接重庆产业配套以及东部沿海地区产业转移提供有力支撑。

（二）打造南向和西向门户枢纽。

通过（成都经）乐山—云南—东盟走廊、（重庆经）乐山—雅安—川藏走廊形成“十字新枢纽”，主动支撑成渝地区双城经济圈发展。新的路网格局突破乐山位于成渝地区西南边沿的区位瓶颈，变被动为主动，有力支撑成渝地区是我国南向西向开放的门户定位。在成都—乐山—重庆主轴廊带的基础上，打开南向、西向新开放，将极大的提高乐山市在成渝地区中的综合交通枢纽地位。

南向开放。依托4条铁路、3条高速公路，在成都通往云南及以南的通道集群中，形成最省时、最便捷、最密集的交通走廊，支撑乐山强化南向开放，高效融入我省四向八廊运输通道中的川滇走廊，进一步衔接国家六大经济走廊中的孟中印缅、中国—中南半岛等国际经济走廊。

西向开放。以西向新开放补齐东西向通道的短板，进而变西南边沿为十字开放枢纽，形成多方式、多路径（1条铁路、3条高速公路）（重庆经）乐山—雅安—川藏走廊，既能增加重庆向西更顺直的进藏通道，又能聚合雅安、眉山，联动甘孜、阿坝的旅游资源，吸引重庆及以东方向的客流，增强乐山在成渝“黄金旅游三角”中的吸引力。

（三）推动交通强国试点。

贯彻落实《四川省交通强国建设试点工作方案》，以加快建设乐山大渡河风景道、峨眉全域旅游环线等项目为抓手，打造文化旅游精品路线，支撑乡村振兴及“世界重要旅游目的地”建设。

第五章 发展任务

实施交通强市战略，打造“一廊一心四通道”，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通体系，推动乐山由陆路交通时代向立体交通时代跨越。

一、培育畅通“空中走廊”

建成投运乐山机场，拓展覆盖全国和东南亚主要旅游城市的航线，力争国内航线达到10条以上、年旅客吞吐量130万人次以上，国内定期通航点达到30个左右，将乐山机场打造成成渝地区国际旅游机场。打造集航空物流、航空仓储、航空维保和通用航空训练为主导的特色空港园区。加快通用机场及旅游停机坪建设，拓展全域低空旅游航线，形成以乐山为核心的“一小时航空旅游圈”，开通通往成都、重庆的通用航空。

专栏5—1 “十四五”时期“空中走廊”建设重点及规模
开工项目：乐山机场（市中区通用机场共建）。
储备项目：峨眉山市通用机场、峨边彝族自治县通用机场、马边彝族自治县通用机场。

结合市场需求稳步推进建设一批 A3 级通用机场或起降点。

二、扩容增效“航运中心”

持续推进岷江港航电综合开发，协同畅通成渝黄金水道岷江段，推动乐山港加快升级打造为“成都港”。完善集疏运体系，大力发展多式联运，推动峨眉燕岗编组站和集装箱编组站建设。扩大港口货源腹地，逐渐形成聚集效应，完善现代港口产业链、供应链，发展港口枢纽经济。拓展内河航运班线，强化与沿江重要港口协作，重点推动与泸州、宜宾两地港口整合和优势错位，升级发展通道经济，打造长江上游（乐山）航运经济（贸易）合作示范区，共建长江上游航运中心。同时依托成渝黄金水道的建设，大力发展水上旅游，协同打造“乐山—宜宾—泸州—重庆”豪华游轮精品线路，建设乐山港国际旅游中心。

专栏 5—2 “十四五”时期“航运中心”建设重点及规模

续建项目：岷江犍为航电枢纽工程、岷江龙溪口航电枢纽工程、岷江老木孔航电枢纽工程等。

新开工项目：岷江东风岩航电枢纽工程、岷江（龙溪口枢纽至宜宾合江门）航道整治一期工程、沐溪河航道等级提升工程等。

储备项目：岷江板桥航电枢纽工程、岷江（龙溪口枢纽至宜宾合江门）航道整治二期工程等。

三、提质提速“四向通道”

织密北向，以建设成乐高速扩容、天眉乐高速、新峨高速等为重点，畅通成乐一体化大动脉，支撑乐山“成都港”

拓展货源腹地。深化南向，以建设成昆铁路扩能改造工程、成贵铁路动车存车场、乐西高速等为重点，融入西部陆海新通道。突出东向，以建设连乐铁路、渝自（乐）雅城际铁路、乐资高速等为重点，融入长江经济带发展。拓展西向，以建设峨汉高速、乐荣高速等为重点，加强与川西北、川藏走廊的交通联系。推动实现县级行政单位均通铁路，市域铁路通车总里程 500 公里。全面实现县县通高速，市域高速公路通车总里程超 600 公里。

专栏 5—3 “十四五”时期“四向通道”建设重点及规模

1. 铁路

续建项目：成昆铁路扩能改造峨眉至米易段、连乐铁路，乐山境内里程共计 173 公里。

新开工项目：成贵铁路乐山动车存车场。

储备项目：渝自（乐）雅城际铁路、乐山高铁站站房改扩建等。

规划研究项目：新成昆高铁、乐宜货运铁路、乐雅货运铁路等。

2. 高速公路

续建项目：G4216 仁寿经沐川至新市高速公路（井研至新市段）工程、S66 峨眉至汉源高速公路工程、G0512 成都至乐山高速公路扩容工程、S7 乐山至西昌高速公路（马边至昭觉段）工程、S7 乐山至西昌高速公路（乐山至马边段）工程，乐山境内里程共计 383 公里。

新开工项目：S7 天府新区经眉山至乐山高速公路工程、S48 乐山至资中高速公路工程、S48 乐山至荣经高速公路工程、S6 新津至峨眉山高速公路工程，乐山境内里程共计 120 公里。

储备项目：S80 峨边经马边至屏山高速公路工程、S45 乐至经资中至犍为高速公路工程、乐山机场专用高速等。

四、提升加密普通路网

（一）畅通干线公路。

加快构建县际互联、畅达乡镇、高效优质的干线公路网络。消除瓶颈路、断头路，加快普通国省道待贯通路段和低等级路段改造，推进普通国省干线公路全域升级，实现境内普通国道二级及以上公路比重达 95%以上，提升普通省道三级及以上公路比重至 75%。建设中心城区物流过境环线，基本消除城市内外衔接“肠梗阻”。合理布局普通国省干线公路停车区、服务区等服务设施，并依托公路项目建设适时启动。

专栏 5—4 “十四五”时期国省干线建设重点及规模

续建项目：G245 金口河过境段、S103 青神至五通段、S215 大件公路夹江至市中区段、S308 中心城区改线段等普通国省道 180 公里。

新开工及加快前期项目：G348 中心城区过境段、S310 沐川县箭板镇至新凡段、S215 五通桥区冠英至西坝段等普通国省道 450 公里。

（二）优化农村公路。

优化完善农村公路网，推动农村公路完善延伸，扩大农村公路覆盖范围和通达深度，新改建农村公路超 3000 公里，加大农村公路桥梁建设力度，实施危桥改造、铁索桥改造等项目，建设森林防灭火道路。推进“四好农村路”提质扩面，推动县县均达到“四好农村路”省级以上示范县要求，争创国家级“四好农村路”示范市。

专栏 5—5 “十四五”时期农村公路建设重点及规模

撤并建制村畅通工程。实施道路新建、路面改造及加宽共计 983 公里。

乡村振兴产业路旅游路。建设美丽乡村路 570 公里。

常住人口 30 户及以上自然村通硬化路工程。实施常住人口 30 户及以上自然村通硬化路改造 520 公里。

农村公路提升工程。实施农村公路改造 1000 公里。

桥梁工程。新建农村公路桥梁 7 座、危桥改造 22 座、铁索桥改造 10 座。

五、提升交通运输服务水平

（一）完善综合交通枢纽布局。

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，引导立体或同台换乘。推动各运输方式换乘区、停车区、售票区、停车场等功能区合并布设，以及安检等设施设备共享共用，探索综合客运枢纽一体化运营机制。

完善货运枢纽多式联运功能，引导物流节点拓展冷链、邮政快递、电商等服务功能，推动重点综合货运枢纽预留应急物流功能。依托成都等国家物流枢纽和国家级多式联运示范工程建设，完善物流设施及装备，规划建设一批多式联运型货运枢纽。大力推进“公转铁”“公转水”“散改集”等措施，推动大宗物资运输由公路向铁路、水路运输转变。推进铁路专用线向重要枢纽型港区、大型工矿企业和物流园区覆盖延伸。

（二）打造人民满意出行系统。

继续深化成绵乐城际铁路公交化，联合购置（租赁）投运一批新型公交化高铁动车组，进一步加密城际间高铁（动

车)频次。推行定制快客、旅游专线、通勤车等道路客运新模式。争取天府国际机场乐山候机楼建设,推行行李直挂、枢纽间摆渡等服务。

进一步优化公交线路资源配置和线网布局,促进“交通+旅游”提档升级;积极创建“公交都市”,推动绿色出行。强化城市内外公交衔接,提升高铁站、汽车客运站、旅游景区、大型商业区等重点节点的公交集疏运效能和换乘便利性,提升公共交通出行分担率。加快城市公共交通工具更新改造和升级,积极推进新能源纯电动汽车的应用。完善城市公共交通基础设施(含枢纽站、首末站、中途停靠站、换乘接驳站、充电站等)建设,推动大数据、人工智能、5G等新技术在公共交通行业全面应用,提升公共交通智能化水平。

紧紧围绕“四好农村路”示范市创建总体目标,高质量推进乡村客运“金通工程”,实施“金通工程”“四统一”。优化运输服务、调整运力结构,建立农村客运可持续发展长效机制,提升农村运输服务智慧运营水平。坚持因地制宜推动预约、定制、响应式等个性化农村客运服务,在定班定线、区域经营、开行赶集车和学生号、美食专线等组织模式基础上,建立以班车客运、公交客运为主体,以预约响应式客运服务兜底的新型乡村客运服务体系,最大程度满足群众出行需求。积极推进城乡公交一体化发展,将公交线网向城市周边延伸,扩大公共交通服务广度和深度,提升城乡出行服务均等化水平。推进平安渡运建设,推动客渡码头提档升级和船舶标准化改造。

（三）建设经济高效货运体系。

积极对接中欧班列，同时拓展至东南亚、中亚的跨境直通国际运输服务。积极争取在乐山机场、乐山港、燕岗站增设开放口岸。持续推动结构提质，协同建立道路货运市场运行监测体系和制度。以冷链运输、零担货运、无车承运等为重点，大力发展甩挂运输，提高道路货运和物流效率。推行多式联运“一单制”，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务，积极融入全省多式联运物流信息化平台。

强化邮政基础设施建设，深入实施“邮政下乡”“快递下乡”和“快递进厂进村”工程，完善邮政快递末端设施建设。健全农村物流基础设施和配送服务网络体系，创新农村物流融合发展模式，有效整合交通运输、邮政、商贸、供销等资源，形成以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的农村物流网络，实现建制村快递服务100%覆盖。

（四）构建现代化智慧交通体系。

从基础设施、生产组织、运输服务、行业监管4个着力方向，建设省内一流水平、具有地域特色的智慧交通体系。以交通运输大数据中心为载体，形成“运行监测一张图、运输服务一张网、行业管理一平台”，即“一图一网一平台”。加快形成“交通+”创新融合新优势，以“客运一票到底、货运一单到底、出行一码通行、服务一站解决”为目标，初步形成智慧高效的综合交通运输服务体系。

（五）深化交通创新融合发展。

一是建设乐山全域旅游环线，继续推进高速公路大环线、

地方公路大环线建设，拓展世界重要旅游目的地发展新空间。二是开发多样性的旅游产品，打造公、铁、水、空融合发展的综合立体交通旅游形式，建设风景道，享受慢游乐趣，拓展空中走廊，培育特色业务；新开行旅游专线公交和快速公交；开发水上旅游，发挥水资源优势。三是完善旅游服务配套体系，建成旅游集散系统，配套建设绿道系统设施，完善自驾车营地，旅游标志标牌，打造智慧旅游服务系统。四是推进功能融合，支持客运枢纽、高速公路服务区、游轮码头等旅游服务功能设施建设，推动旅游专列、旅游航道、低空旅游、汽车摩托车运动发展，布局建设自驾车房车营地，不断推进“夜游三江”提档升级。五是弘扬交通文化。不断弘扬“两路”精神，加强“血肉筑成的长路”乐西抗战公路、“象征二十世纪人类征服自然的三大奇迹之一”成昆铁路、大渡河水运等具有重要历史意义的交通工程的保护利用和精神挖掘，建设博物馆，弘扬乐山独特交通文化。

（六）推动交通运输节能降碳。

制定交通运输“碳达峰”行动方案。持续推进运输结构调整，加快“公转铁”“公转水”，减少公路大宗货物长距离运输比重。打造新型交通能源网，依托服务区、客货枢纽场站，加快新能源汽车充电桩建设。推动高等级航道、港口、公路货运通道 LNG 加注站（船）建设。完善机场、港口等区域岸基供电和码头岸电设施。引导居民绿色出行，提高公共交通、慢行交通、共享交通出行比例。大力发展城市绿色货运配送。推广新能源和清洁能源车船装备应用。

（七）实施高质量养护管理。

落实“全寿命周期养护、预防性养护”理念，强化常态化预防性养护，科学实施养护作业，逐年提高预防性养护比重，合理安排大中修工程。加强养护科学决策，完善路况定期检测评定机制，建设交通基础设施长期性能观测网。加大养护新技术推广应用，持续推进养护机械化、标准化、绿色化、智能化。进一步完善公路管理养护制度，全面推进“路长制”落地实施。加强内河航道常态化养护，加大通航建筑物、港口、锚地等养护投入。加强铁路路基桥梁隧道等设施养护管理，完善检修维修配套设施。强化不同运输方式关联设施养护管理的协调联动。推进公路养护、疏浚养护市场化改革，形成市场准入退出机制，建立政府与市场分工合理的养护管理机制。深化农村公路管理养护体制改革，进一步落实县乡村三级“路长制”。

（八）提升交通抗灾能力。

围绕“面、线、点”提升交通本质安全。完善灾害易发地区交通网络，建设重要节点之间短距离迂回路线，提升路网韧性和可靠度。加强安全隐患整治，加快国省干线公路灾后恢复重建，加强重点路段灾害防治和风险隐患点整治，推动灾害绕避工程建设，改造国省县乡道危桥危隧。打造平安百年品质工程，提高设施耐久性，深入推进公路安全提升工程。推动林区道路及森林草原防灭火通道建设，提高林区路网密度和通行效率。按照《乐山市“8·18”特大洪涝灾害公路水路交通基础设施灾后恢复重建专项方案》要求，统筹

推进公路水路交通基础设施恢复重建。

（九）强化安全生产管理。

严格落实企业主体责任，完善安全生产责任体系，加强企业源头管理，强化安全生产清单制管理，积极推进企业安全生产标准化建设和诚信体系建设，严格落实政府的属地监管责任和行业管理部门的行业监督责任，健全安全生产管理制度和标准规范，健全安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，强化安全风险管控和事故隐患排查治理，完善联合执法和安全责任追究机制，实行安全生产“一票否决”。加强重点领域安全综合治理，强化铁路沿线环境、网约车、道路客运、危化品运输、寄递渠道等安全管控。加强科技信息技术在安全领域的应用，推进安全应急信息化建设。强化安全生产宣传，提高驾驶员安全文明素养。

第六章 环境影响评价

一、环境现状

（一）环境质量状况。

根据《2020年乐山市环境质量公报》，乐山市环境质量稳中趋好。2020年水环境质量创“十三五”时期以来最好水平，岷江乐山段出境断面月波水质从“十二五”末Ⅴ类，于“十三五”末改善至Ⅱ类。全市4个国家考核断面李码头、姜公堰、马边河河口断面、出境断面月波水质均为Ⅱ类，水质优；2个省级考核断面龙溪河口水质为Ⅱ类，水质优，茫

溪河茫溪大桥断面达到IV类水质目标考核要求。乐山市2个市级集中式饮用水水源地为大渡河安谷水电站库区和青衣江陶渡，两个断面达标率均为100%，取水总量3257.0万吨，达标水量3257.0万吨，水质达标率100%；乐山市11个县级集中式饮用水水源地全部达标，断面达标率100%，取水总量4095.3万吨，达标水量4095.3万吨，水质达标率100%。主城区环境空气有效监测天数366天，达标天数319天，达标率87.2%，与上年相比上升3.3%；全市11个县（市、区）环境空气中二氧化硫、二氧化氮、可吸入颗粒物和细颗粒物年均浓度分别为 $11\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、 $23\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、 $55\mu\text{g}/\text{m}^3$ 和 $34\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，均达到国家环境空气质量二级标准，同比分别下降16.5%、4.1%、11.5%和12.2%；一氧化碳24小时平均第95百分位数浓度均值为 $1.1\text{mg}/\text{m}^3$ ，达到国家环境空气质量二级标准，同比下降19.9%；臭氧日最大8小时滑动平均浓度为 $126\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，达到国家环境空气质量二级标准，同比上升3.8%。乐山市主城区各类功能区共监测56点次，其中昼、夜各28次。各类功能区昼间达标28点次，达标率为100%；乐山市主城区建成区面积 51.3km^2 ，区域环境噪声网格覆盖面积 43.25km^2 ，有效测点数173个，区域环境昼间噪声平均等效声级为54.8分贝，同比下降0.2分贝，声环境质量状况较好。

（二）生态环境敏感目标。

乐山全市拥有世界遗产3处，全国重点文物保护单位12处，国家级非物质文化遗产4个，国家级风景名胜区、自然

保护区、湿地公园各 2 处，国家级森林公园 3 处，国家级地质公园、矿山公园各 1 处，国家级水利风景区 4 处，国家级种质资源保护区 1 处。本规划涉及 1 处世界遗产地、2 处自然保护区、4 处风景名胜区、2 处森林公园、1 处湿地公园、1 处国家级种质资源保护区，16 个县级及以上水源保护区。

二、环境影响分析

（一）规划生态影响分析。

规划建设的铁路、公路、机场、水运等交通线网涉及面积大。通过空间位置分析，发现可能涉及的敏感区包括：乐山大佛世界遗产地、四川芹菜坪省级自然保护区、四川金口河八月林大熊猫自然保护区、乐山大佛风景名胜区、大渡河一美女峰省级风景名胜区、黑竹沟风景名胜区、小西湖—杪楞峡谷省级风景名胜区、岷江长吻鮠国家级水产种质资源保护区、黄丹省级森林公园、四川沐川国家森林公园、四川沙湾大渡河国家湿地公园、乐山市第一水厂饮用水新水源保护区、夹江县峨眉山市青衣江群星水源保护区、青衣江陶渡饮用水水源保护区、金口河区城乡一体化水厂小河水源地以及井研县大佛水库水源地保护区等重要环境敏感区域。本规划涉及自然保护区、风景名胜区、世界遗产地、森林公园、湿地公园等敏感保护区项目包括 G4216 仁寿经沐川至新市高速公路（沐川至新市段）、S66 峨眉至汉源高速公路工程、屏马峨高速、S48 乐山至荣经高速公路工程、成昆铁路扩能改造峨眉至米易段、连乐铁路、新成昆高铁、渝自（乐）雅铁路、岷江老木孔航电枢纽、乌尤寺码头、大渡河沫水航电枢纽、

岷江板桥航电枢纽、G348 改线工程、G213 井研县周坡镇（眉山市界）至五通桥区杨柳镇（柑子村）段、S310 改线工程、S309 柑子口隧道新建工程，其中已开工项目包括 G4216 仁寿经沐川至新市高速公路（沐川至新市段）、S66 峨眉至汉源高速公路工程、成昆铁路扩能改造峨眉至米易段、连乐铁路、岷江老木孔航电枢纽。大部分项目已完善相应的环评报告，对已完善环评报告的项目，按照环评的要求进行实施；对未完善环评报告的项目，需在下一层次规划或工程方案中实施更大范围的空间调整，或采取生态环境影响小的工程形式。

（二）环境影响分析。

水环境影响分析。规划的基础设施运营后将排放一定量的污染物，可能改变部分流域水环境格局，虽在妥善处理情况下总体影响不大，但需引起高度重视，严格控制污染物排放，避让自然保护区和水产种质资源保护区，切实加强重要水域的生态环境风险防控。

大气环境影响分析。按既有排放水平测算，规划实施后排放量将有一定增长，其中公路污染物排放总量高于其他交通运输方式，但在进一步强化机动车污染治理的情况下，公路运营期间不会对沿线环境空气质量和重要的大气功能区造成明显影响。同时，在实施运输结构调整、能源清洁化和电动化、排放控制技术等多种政策措施的情况下，随着清洁能源车占比越来越高，路网规划对空气质量的影响将逐渐减少。如考虑未来交通运输装备排放标准的不断加严，单位排放强度的不断降低，交通排放总量将会进一步大幅削减，

总体大气污染排放影响较小。

噪声环境影响。经分析，铁路、公路、水运、枢纽等在距交通基础设施中心线 200 米处，昼间噪声基本可以达标，但是公路和铁路夜间噪声可能超标，在采取声屏障等声环境保护措施后影响可以减轻。民航的噪声影响范围大于其他几种交通方式。总体上看，综合考虑选线避让、路线因素、路基因素、障碍物因素和防噪设施有效性后，规划实施引起的噪声环境影响较小。

三、承载能力分析

本次规划实施需要新增占地约 0.7 万公顷，存在一定的用地压力，但总体仍在可接受的规模内，实施过程中还需要采取廊道综合利用和多种工程措施进一步强化节约集约利用水平。规划实施后，预计交通能源消费量将达到约 160 万吨标准煤，占 2020 年乐山市能源消费总量的 13%。随着公路和铁路载运工具电动化和电气化率的增长以及新能源的利用，交通能耗将进一步降低。总体上，能耗、碳排放和用水量对于规划实施影响较小，基本协调。

四、协调性、一致性分析

本规划与《交通强国建设纲要》《乐山市总体规划（2011—2030 年）》及正在编制中的《乐山市国土空间规划》、“三线一单”等有效衔接，符合国家生态文明建设和交通强国发展战略的具体要求，对于推动乐山市交通行业践行绿色发展，实现高质量发展具有积极的促进作用。但规划实施将不可避免地对生态环境和自然资源等造成一定影响，下一步需与国

土空间规划、“三线一单”、生态保护规划等相关规划和要求进一步加强协调衔接，努力提高规划方案的环境友好度。

五、环境合理性分析

本次规划充分发挥公路、铁路、水运、机场各交通方式比较优势，统筹各运输方式间交通基础设施空间配置，强化各方式有机衔接、优势互补和融合发展，有助于资源节约使用和能源利用效率的提高，总体有助于改善环境质量，维护生态系统良性发展。规划提出坚持推进绿色智能交通建设，加强生态环境保护，减少对生态脆弱区、环境敏感区的破坏，通过局部线路调整、环境补偿等措施避免或减少对自然保护区等生态敏感区以及其他环境敏感目标的影响，符合生态环境保护有关要求。综上，虽然规划新增交通基础设施具有一定的生态环境影响，但在采取一定措施后，规划实施不会对区域重要环境敏感目标和重要保护对象产生显著不可逆影响。

六、环境影响减缓措施

从空间管制规避环境影响和生态破坏，所有综合立体交通基础设施建设项目选址应符合国土空间规划、产业发展规划、环境保护规划等要求。依据空间管制红线实行分级分类管控。按照国家公园、自然保护地、风景名胜区、重要湿地、饮用水水源保护区、生态公益林、水源涵养区、洪水调蓄区内实行有限准入的原则，严格限制有损主导生态功能的建设活动。推进绿色交通基础设施建设，将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条件。严格建设项目用地标准控制，大力推广

节地技术和节地模式。

合理利用资源，提高能源利用效率，促进自然资源保护。优化国土空间开发格局，完善土地节约利用体制，全面推进节约集约用地，控制土地开发总体强度。严格控制水资源利用总量，提高交通基础设施节水水平。加强对能源消耗总量和强度“双控”管理，提高清洁能源使用比例。

按照环境质量不断优化的基本原则，以改善环境质量为目标，衔接大气、水、土壤环境质量管理要求，严格交通基础设施建设运营的环境质量底线管理。在建设期，关注地表水、地下水、取弃土场的污染；在运营期，关注运输产生的大气和噪声污染，防范水环境风险。

七、评价结论

规划贯彻了“创新、协调、绿色、开放、共享”的新发展理念，完善了乐山市综合交通发展布局，统筹公路、铁路、水运、机场等多种运输方式，大幅提高了综合交通运输效率和资源利用效率。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》等及已经发布的“三线一单”等有效衔接，符合国家生态文明建设和交通强国发展战略的具体要求，对于推动乐山市实现高质量发展具有积极的促进作用。

规划实施可能会对乐山市部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响和污染排放三个方面。即：需要消耗一定的土地、通道资源，消耗能源并产生碳排放；可能对局部陆生和水生生态产生一定影响，对部分自然保护

区、水产种质资源保护区、饮用水水源保护区、基本农田等环境敏感目标，以及生态保护红线产生一定空间影响；产生的废气、污水、噪声等污染物，可能对环境 and 人群健康带来一定损害。

经综合论证，规划的规模、布局、结构、时序等环境合理性较充分，资源能源消耗、生态影响和环境影响总体符合“生态保护红线、资源利用上线、环境质量底线、环境准入清单”的基本要求，重点项目安排合理。通过严格实施规划和建设项目环境影响评价制度，落实“三线一单”要求，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。在严格落实规划评价提出的各项环境保护措施，集约利用资源，最大限度避让环境敏感区，严格控制环境污染的前提下，规划实施不存在重大资源环境制约因素。从环境保护角度考虑，规划可行。

第七章 保障措施

一、加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿到加快建设交通强市全过程，充分发挥各级党组织在推进乐山市“十四五”综合交通运输发展中的作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，

为实现本规划纲要目标任务提供根本保证。

二、加强组织协调

加强本规划实施组织保障体系建设，建立健全实施协调推进机制，强化部门协同和上下联动，推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。财政、自然资源、住房城乡建设、生态环境等部门要细化完善财政、用地、城乡建设、环保等配套政策及标准规范。健全本规划与各类各级规划衔接机制。

三、加强资金保障

紧紧抓住中央、省加大支持基础设施建设的机遇，积极争取国家、省专项建设资金。充分利用PPP、政府购买社会服务等方式多渠道引入社会资金。积极争取地方政府一般债券和专项债券融资支持。支持做大做强交通项目投融资平台。理顺市、县交通领域财权事权。健全普通公路、内河航道等公共设施养护管理资金保障机制。

四、加强要素保障

加强交通运输与国土、环保、投资、金融等政策协同，优化项目审批流程，保障重点项目和试点示范的协调推进。强化交通基础设施与国土空间规划、“三线一单”划定的有效衔接，充分预留廊道资源。落实生态保护红线管控措施，研究应用不可避免让生态保护红线项目“无害化”穿（跨）越技术。探索建立跨区域项目统筹用地指标、盘活空间资源的土地管理机制。

五、做强人才队伍

重视交通技术管理人才队伍建设，特别是县级党委、政

府应当加强交通系统干部配备，调整充实专业人才，解决专业技术人员短缺、管理人才缺乏问题。加大交通系统人员培训力度，逐步缓解人员短缺的矛盾。引进专业技术管理人才，配优配强技术管理队伍。

六、抓好试点示范

高质量推进交通与旅游融合发展交通强国试点任务，分批次推进交通强县试点申报。积极创建“四好农村路”示范县、示范市。争创公交都市，建成一批“金通工程”样板县、城乡交通一体化等引领强的样板工程，培育一批竞争力强的交通产业，形成一批政策机制和标准规范的创新成果，推动乐山交通运输高质量发展。