

# 乐山市城市综合交通体系规划

(2024-2035 年)

乐山市自然资源和规划局

成都西南交通大学设计研究院有限公司

2025 年 12 月

# 目 录

第一章	总则.....	1
第二章	规划目标.....	2
第三章	交通发展战略.....	3
第四章	市域交通系统规划.....	4
第五章	中心城区道路网规划.....	8
第六章	中心城区公共交通规划.....	11
第七章	中心城区客运枢纽规划.....	12
第八章	中心城区慢行交通规划.....	13
第九章	中心城区停车设施规划.....	16
第十章	中心城区旅游交通规划.....	17
第十一章	中心城区货运交通规划.....	19
第十二章	智慧交通规划.....	21
第十三章	环境影响评价.....	22
第十四章	近期建设规划.....	25
第十五章	规划实施保障措施.....	26

# 第一章 总则

## 第一条 规划目的

把握成渝地区双城经济圈等国家战略机遇，充分发挥乐山南丝绸之路、长江经济带交汇点区位优势，通过交通系统重构，构建区域立体综合交通枢纽，以优质服务为支撑，以文旅融合为特色，以低碳智慧为导向，将乐山打造为全省重要的区域交通物流枢纽和宜居宜业的山水公园城市。

## 第二条 规划依据

1. 《中华人民共和国城乡规划法》（2019年）
2. 《城市综合交通体系规划标准》（GBT 51328-2018）
3. 《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》
4. 《四川省综合立体交通网规划纲要》
5. 《四川省高速公路网布局规划（2022-2035年）》
6. 《四川省“十五五”铁路网规划》（过程稿）
7. 《乐山市国土空间总体规划（2021-2035年）》
8. 《乐山港总体规划（2023-2035年）》

## 第三条 指导思想

1. 区域协同，开放融合。主动融入成渝地区双城经济圈，强化区域辐射能力，构建“成乐眉一体化”快速通道网络；
2. 以人为本，服务公平。以满足居民与游客多样化需求为导向，优先发展公共交通、慢行交通，优化出行体验；
3. 生态优先，低碳集约。践行“双碳”目标，推动新能源车辆普及、绿色货运体系构建；结合山水城市特点，保护生态廊道；
4. 文旅赋能，特色引领。围绕世界级旅游目的地定位，打造“快旅慢游”交通网络，整合景区接驳、水上交通等特色服务，实现“交通+旅游”深度融合；
5. 近远结合，动态优化。衔接国土空间规划，制定“近期可操作、远期有弹性”的分期方案，建立动态评估机制，确保规划科学落地。

#### **第四条 规划原则**

1. 为人和物的流动提供经济、安全、有效服务的原则；
2. 有效利用城市发展优势，增强城市活力，带动区域经济发展的原则；
3. 促进城市产业和用地结构优化，集约使用土地和环境资源的原则；
6. 保护城市传统和自然风貌，减少对社会和环境所造成的负面影响，持续改善城市生活质量的原则。

#### **第五条 规划范围**

规划范围分为市域和中心城区两个层次，中心城区为规划重点。

市域包括4区1市6县，即市中区、沙湾区、五通桥区、金口河区、峨眉山市、犍为县、井研县、夹江县、沐川县、峨边彝族自治县和马边彝族自治县，总面积12720.42km<sup>3</sup>。

中心城区为乐山市本级城区所涵盖的市中区、沙湾区和五通桥区城区开发边界所围合的区域，总面积145.68km<sup>3</sup>。

#### **第六条 规划年限**

规划年限近期至2027年，远期至2035年。

## **第二章 规划目标**

#### **第七条 综合交通体系远期总体发展目标**

形成便捷顺畅的“123”出行交通圈（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），打造全省公铁水空一站式多式联运示范基地，充分体现区域立体综合交通枢纽地位。

中心城区建设成为开放高效的区域级综合枢纽城市、层次分明的集约化低碳公交都市、智慧共享的便利化健康绿行都市。

1. 枢纽都市发展目标：打造区域立体综合交通枢纽；建设“天府港”，构建成都通江达海运输大通道；突破跨江瓶颈，新建多个跨江通道，形成多方式复合

过江通道；加密高速公路网络，形成中心城区多个疏散通道，强化四向联系。

2. 公交都市发展目标：中心城区公交线网密度不低于 3km/km<sup>2</sup>，300 米半径公交服务覆盖率达 80%，500 米半径公交服务覆盖率达 100%，万人公交车辆拥有量不低于 7 标台，公共交通（包括公交车、出租车、网约车、共享单车）分担率达 35%。

3. 绿行都市发展目标：构建城市快速路系统，实现与公路网无缝对接；中心城区总体路网密度不低于 8.0km/km<sup>2</sup>；新建集中成片地区支路网密度不低于 4km/km<sup>2</sup>；构建层次分明的步行和非机动车通道，控制慢行交通空间不被侵占，保障慢行安全；构建绿波交通系统，提升干路系统通行效率、缓解交通拥堵、降低对环境的污染。

#### **第八条 综合交通体系近期发展目标**

1. 缓解近期主城区的交通拥堵；
2. 支撑城市空间拓展；
3. 建设有利于慢行和公共交通优先发展的基础设施，落实慢行主导、公交优先；
4. 合理安排中心城区交通基础设施近期建设；
5. 加快推进区域交通物流枢纽建设。

### **第三章 交通发展战略**

#### **第九条 交通发展战略**

1. 枢纽提升：建设成都南翼区域性公铁水空联运枢纽，加快乐山机场、“天府港”、铁路港的建设，提升乐山区域交通物流枢纽地位；

2. 通道集群：构建成乐多方式、多层次的一体化交通运输体系，提升界面多方式通达能力，提高交通系统的可靠性和多样性，为区域多式联运和多方式换乘提供条件；

3. 全域交通：强化北部城市同城化交通体系建设，充分利用与成都时空距

离优势，融入成都经济区核心圈，共享成都重大交通设施，支撑乐山建设综合立体交通枢纽；

4. 双快引导：以快线公交为骨干打造公交都市，以快速路为骨干串联城市组团，引导乐山山水城市空间规范有序、土地利用节约集约、运输高效低碳；

5. 差别调控：采取分区差别化交通发展策略，积极主动引导高效低碳机动化和新型绿色城市；

6. 绿色主导：构筑公交优先、慢行友好、绿色主导、精细精致、智慧韧性的城市综合交通体系，以绿线和蓝线为本底打造慢行闲适空间，充分展现“世界重要旅游目的地”的魅力。

## 第四章 市域交通系统规划

### 第十条 区域交通发展规划

构建“空铁公水”四位一体现代化立体综合交通枢纽体系，建成全省重要的区域交通物流枢纽。实现由平面交通枢纽向“水、陆、空”区域立体综合交通枢纽转变。

1. 成都、眉山方向铁路通道有成贵高铁、成昆铁路及复线，高速公路通道有成峨高速、成乐高速、天眉乐高速及仁沐新高速；

2. 西藏、雅安方向通道有乐雅高速、峨汉高速、乐荣高速；

3. 昆明、攀西方向铁路通道有成昆铁路及复线，高速公路通道有乐西高速、仁沐新高速；

4. 重庆、自贡、宜宾方向铁路通道有成贵高铁、连乐铁路，高速公路通道有乐自高速、乐宜高速、资乐高速、自犍高速。

区域交通枢纽有乐山机场、乐山港、乐山站。

### 第十一条 乐眉交通协同发展

乐（山）眉（山）之间规划形成“6+3+9”主要交通通道，其中高速公路 6 条分别为乐荣高速、乐雅高速、成峨高速、成乐高速、天眉乐高速、仁沐新高速；

铁路通道 3 条分别为成昆铁路及复线、成贵高铁；国省通道 9 条，分别为 G661、G245、G213、S307、S430-S215-S428-工业大道、S103-岷东大道-剑南大道、S401、S537、S213。

## **第十二条 铁路系统规划**

规划形成 1 条高速铁路、2 条普通铁路以及 1 条货运铁路组成的铁路网络。

1. 高速铁路：成贵高铁。
2. 普通铁路：成昆铁路、成昆铁路复线。
3. 货运铁路：连乐铁路（及乐山港专用线）。

## **第十三条 公路系统规划**

### 1. 高速公路系统规划

规划构建“一环九射两纵两横”高速公路网络，全面实现县县通高速，形成“织密北向，深化南向，突出东向，拓展西向”发展格局。

### 2. 国省干线公路系统规划

规划形成“五纵五横两环线”高品质普通干线公路网络格局。推进普通国省干线公路全域升级，推动幸福美丽乡村路专项工程，提升重点产业园区、农业园区、景区景点道路联通水平。

## **第十四条 航空系统规划**

规划“1+3+N”航空体系。

1. “1”：乐山机场，加速开通与国内主要城市、重要景区之间的直达航班。
2. “3”：规划建设峨眉山市、峨边彝族自治县、马边彝族自治县 3 个通用机场。
3. “N”：根据旅游及应急救援需求建设多个停机坪。

拓展全域低空旅游航线，开通天府机场-峨眉山旅游航线、乐山大佛-峨眉山旅游航线、乐山大佛-美女峰航线等，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。

## 第十五条 航运系统规划

推动乐山港打造成成都平原经济区“天府港”。

### 1. 港区规划布局

乐山港将形成以嘉州港区为客运核心港区，以犍为港区为货运核心港区；以岷江、大渡河为两带；以五通桥港区、沐川港区、沙湾港区、峨边港区、金口河港区、夹江港区为多点的“双核两带多点”港口总体发展格局。

乐山港共规划集装箱、重大件、件杂货、散货、客运 5 大运输系统。

### 2. 航道系统规划

岷江（彭山江口至宜宾合江门）规划于 2035 年前通过加快建设岷江（彭山—宜宾）老木孔等枢纽，适时新建板桥等枢纽，达到三级航道标准，可常年通行 1000 吨级船舶，丰水期可通行 3000 吨级船舶，通过宜宾港，至长江中下游。

大渡河沙湾玉溪河口至汇合口 35 公里 2035 年前通过新建沫水枢纽、补建安谷通航建筑物，达到四级航道标准，可常年通行 500 吨级船舶。

沐溪河在龙溪口枢纽蓄水后拟通过航道整治王华村至河口 14.5 公里达到四级航道标准。

## 第十六条 旅游系统规划

推动大峨眉交旅融合先行示范区建设。开发多样性的旅游产品，打造公、铁、水、空（低空）融合发展的综合立体交通旅游形式。

1. 依托“一环九射两纵两横”高速公路旅游通道，串联市域世界级遗产、国家 5A 级旅游景区、风景名胜区、自然保护区、地质公园、特色小镇及旅游特色村等；

2. 依托“1+3+N”机场布局，即乐山机场、3 个通用机场以及多个停机坪，结合景区资源特色，发展低空观光旅游。加快通用机场及旅游停机坪建设，拓展全域低空旅游航线，开通天府机场—峨眉山旅游航线，乐山大佛—峨眉山旅游航线、乐山大佛—美女峰航线等；

3. 依托两条客运铁路，即成昆复线、成贵高铁，推出形式多样的铁路产品，着力打造“一站一景”；

4. 依托老江坝游轮码头、大佛旅游客运码头（芭蕉林旅游客运码头、乌尤寺旅游客运码头、凤洲岛旅游客运码头）、高新区旅游客运码头、龙岩旅游码头等开发水上旅游线路。其中，乐山市水上旅游集散中心布局在老江坝作业区游轮码头。

## **第十七条 低空交通规划**

以乐山机场、三个通用机场及乐山高新区研发基地、犍为孝姑生产基地、夹江低空经济产业集聚区为基础，与相关企业开展深度合作，通过超材料技术优势和产业链集聚效应，形成覆盖研发、生产、检测的生态体系，并辐射带动区域经济增长。

根据产业发展布局，旅游资源分布，结合区域生态保护等需求，形成低空产业发展“五区”格局。

1. 低空经济-新兴产业发展区：结合高新区、犍为孝姑、夹江县等地产业发展规划，构建低空经济产业链、科技创新赋能中心，形成完整的无人机产业创新复合体，并利用夹江华头镇获批空域进行配套测试、飞行训练；

2. 交旅融合-低空观光游览区：结合大峨眉旅游环线，依托乐山大佛、峨眉山、郭沫若故居、金口大峡谷、东风堰-千佛岩等旅游资源，在景点附近划定旅游专用空域，发展载人观光、无人机表演等旅游业务，并在无人区域划定景区物流航线，通过运输无人机为景区输送物资，以减少景区物流成本，降低景区物价，提高旅客体验；

3. 乡村振兴-低空助农试点区：在乐中等山地农业区，依托低空经济发展区和周边通用机场，引入先进企业，给予适当补贴，在山地农业适宜区，试点发展无人机播撒、协助采收、物流配送等低空农业，降低本地农业从业者工作强度和生产成本，提高农业物流效率，减少运输存储过程中产品损耗，保障产品质量，增加农业收入；

4. 科技创新-低空飞行试验区：在马边、沐川等地，避开生态保护极重要区及人口密集区，划分专用空域作为飞行试验空域，专供报审后低空飞行器试飞，提高试飞活动的安全性、规范性，降低实验风险，保障低空经济安全健康发展；

5. 绿水青山-生态保护协作区：在乐西生态极重要区，进行无人机巡检勘测，提高对自然资源、濒危物种等巡检频率，保障生态环境数据采集的准确性和及时性，降低巡检人员工作强度，加快灾害防治的反应速度，提高生态保护能力。

## 第五章 中心城区道路网规划

### 第十八条 道路系统规划目标

在新形势和新的发展背景下，城市道路系统要解决城市发展中的重点问题，主动适应城市发展，使交通系统的运行达到动态的稳定平衡状态，实现道路系统“安全、高容、畅通”的目标，建成结构合理、功能完善、内外畅通、密度适宜、级配科学的城市路网系统。

### 第十九条 道路系统优化策略

1. 调整既有“横纵式”骨架路网发展模式，构建“环射式”城市骨干路网格局；
2. 引入快速路系统，串联城市组团，实现组团快联，分流核心区交通压力；
3. 构筑核心区保护环，避免过境交通直接冲击核心区，减轻核心区交通压力。

### 第二十条 骨干路网系统规划

规划形成“四环多射”的骨干路网格局，其中“四环”分别为高速绕行环、货运外绕环、组团快联环、核心保护环。

1. 高速绕行环：乐雅高速—绕城高速—乐自高速，总长 71km；
2. 货运外绕环：S215-S308-S103-G348，总长 66km；
3. 组团快联环：成乐高速—嘉瑞大道—S305—乐自高速，总长 46km；作为内部交通与对外交通之间的转换通道，快速联系高新、苏稽、江东以及主城区北部组团，分流穿越主城区的过境交通，避免长距离交通直接穿越核心区；西段（成乐高速段）和南段（乐自高速段）对乐山籍（川L号牌）7座及以下的一类客车实施全天免费通行政策，实现功能上的快速路；

4. 组团快联环(苏稽左环): 瑞祥路—通棉路—棉竹青衣江大桥—苏新大道—苏安大桥—苏安大道—乐高大道—高新大道, 总长 27km; 快速串联主城组团、苏稽和高新片区, 衔接组团快联环和核心保护环;

5. 核心保护环: 通棉路—翰林路—桃园路—碧山路—致江路—柏杨路—春华路—人民北路—绿心西路—绿心东路—瑞祥路, 总长 21km; 强化交通功能, 分流穿越核心区的过境交通, 承担内外交通的转换;

6. 对外联系射线: 成乐高速、天眉乐高速、乐自高速、乐宜高速、乐西高速、峨汉高速、乐雅高速、S430、生态大道、乐沙大道、苏安大道、进港大道、机场快速、云华街、S103、乐井大道、S215、S308、乐峨路。

## **第二十一条 道路网系统规划**

规划将中心城区道路网分为快速路、主干路(进一步划分为交通性主干路和一般性主干路)、次干路、支路四个等级, 建立层次分明、功能明晰的道路网系统。

1. 快速路系统形成“环路+射线”结构。作为城市路网的主骨架, 不直接服务于城市用地, 主要提供快速的跨区域交通联系。

环路: 成乐高速、嘉瑞大道、护佛路(S305)、乐自高速, 苏稽左环由瑞祥路、通棉路、棉竹青衣江大桥、苏新大道、苏安大桥、苏安大道、乐高大道、高新大道构成;

射线: 乐峨路、苏新大道、苏安大道、乐沙大道、进港大道、S430 苏沙路、乐沙城际生态大道、云华街、致江路延伸线、乐井大道、S103、S215。

2. 主干路系统由交通性主干路和一般性主干路两个层级组成。主要承担跨区交通的联系功能, 是主要客流走廊的载体以及片区用地功能组织与布局的基础。

交通性主干路: 形成“一环多射”结构。“一环”由通棉路、翰林路、桃园路、碧山路、致江路、柏杨路、春华路、人民北路、绿心西路、绿心东路和瑞祥路构成。“多射”包括苏棉路、S430、瑞祥路、凌云东路、山龙路;

一般性主干路: 大桥西街、南新大道、柏杨路、春华路、龙游路、鹤翔路、

绿心路、凤凰路、嘉定路、子瞻路、海通路、文豪路、银河路、中心路、文化路等。

3. 次干路系统主要承担分流和集散主干路交通的功能，是主干路之间联系的辅助性干路。

4. 支路系统承担局部地区小范围的交通服务功能，并且直接服务两侧城市用地，具有更高的可达性。支路网的布局以方格网为主，应在详细规划中进一步深化，兼顾不同城市功能区的布局需要，并与城市空间拓展同步进行。

## **第二十二条 道路控制指标指引**

### **1. 道路面密度**

远期交通运输用地面积占城镇建设用地的比例为 16.66%。其中，城镇村道路用地占城镇建设用地的比例为 15.87%，交通场站用地和其他交通设施用地占城镇建设用地的比例为 0.79%。交通运输用地总面积不小于 24.09km<sup>2</sup>。

### **2. 道路线密度**

规划快速路网密度为 0.33km/km<sup>2</sup>，主干路网密度为 1.09km/km<sup>2</sup>，次干路网密度为 0.91km/km<sup>2</sup>，支路网建设密度不应小于 4.0km/km<sup>2</sup>。

规划道路总长度约 967km，其中快速路 120km，占比约 12%；主干路总长度约 276km，占比约 29%，集散道路占比为 21%。

商业区和就业集中的中心区道路网线密度不小于 10.0km/km<sup>2</sup>，居住区道路网线密度不小于 8km/km<sup>2</sup>，工业区、物流园区道路网线密度不小于 4.0km/km<sup>2</sup>。

## **第二十三条 道路设施规划**

### **1. 道路横断面规划**

长青路、柏杨西路、人民西路西沿线（人民西路交叉口-绿心路段）、柏杨中路（白燕路-乐山广场段）、凤凰路南段（朝霞路-乐山广场路口段）、柏杨中路（乐山广场-天星路段）、柏杨东路、青衣路（乐山南出口-绿心路段）、绿心路延续《乐山市主城区缓堵保畅规划》规划道路横断面形式，其余道路横断面推荐下文设置形式。

城市集中建设用地范围内的快速路采用四块板主辅道形式，物理隔离，红线

宽度为 40~60m。外围快速路可采用两块板公路断面形式，红线宽度 24-40m。

交通性主干路应采用四块板主辅道形式，原则上应采用物理隔离，道路红线宽度 30~60m，外围交通性主干路可采用一块板或两块板的公路断面形式，红线宽度 24~40m；一般性主干路可采用三块板或四块板主辅道形式，原则上应采用物理隔离，道路红线宽度 30~60m。

次干路采用一块板横断面形式，局部路段采用三块板机非分隔横断面形式，道路红线宽度为 20~30m。

支路道路一般采用一块板横断面形式，红线宽度一般在 20m 及以下。

道路横断面设计时，应结合建筑退距，充分考虑街道一体化要求。

## 2. 立体交叉口规划

本次共计规划 42 处立交，其中保留现状立交 9 处，延续国空规划立交 9 处，延续缓堵保畅规划立交 6 处，本次新增立交 18 处。

## 3. 跨江河桥梁隧道规划

规划沿岷江、大渡河、青衣江及涌斯江共设置 38 座跨河桥梁/隧道。其中，保留现状桥梁 25 处，规划新增桥梁/隧道 13 处。

# 第六章 中心城区公共交通运输规划

## 第二十四条 规划目标

构建以快线公交为骨干，常规公交为主体，定制公交、出租车、共享交通为补充的多层次、一体化、高品质公共交通体系，为市民提供便捷、高效、绿色、智慧、安全且具有竞争力的公共交通服务，实现公交优先引导城市发展。

构建公交接驳换乘发展模式。

## 第二十五条 骨干公交系统规划

依据客流走廊规划布设“一环一横四纵”6 条快线公交通道，形成网络覆盖，总里程约 146km。

## 第二十六条 常规公交线网规划

常规公交线网由公交干线网和支线网组成。

1. 公交干线网承担各组团间中长距离公交出行需求，覆盖所有城市功能组团，在主要公交需求走廊上应设置公交干线。

2. 公交支线网在组团内形成网状结构，与快线公交、公交干线、城际铁路和其它对外交通枢纽等通过公交换乘枢纽及节点进行衔接和换乘。公交支线网密度应达到  $2.5\sim 3.5\text{km}/\text{km}^2$ 。城市支路和社区的设计应满足公交支线的运行要求。

## 第二十七条 公交运力规划

远期规划乐山市中心城区万人公交车拥有量达到 7 标台，中心城区公交车辆规模达到 800-900 标台。

## 第二十八条 公交场站规划

远期规划公交场站综合用地面积不低于  $19\text{hm}^2$ ，其中首末站不低于  $4\text{hm}^2$ ，公交车场不低于  $15\text{hm}^2$ 。规划公交场站 18 处，其中，换乘枢纽站 8 处（部分兼停保场），首末站 9 处，修理厂 1 处。

## 第二十九条 公交优先道

规划公交优先道总长 98.57km，均为路段式（路侧进口道式）公交优先道，工作日的早晚高峰时段仅允许公交车、校车、大客车和消防车、救护车等应急车辆行驶，其余时段社会车辆可通行。

规划公交优先道的路段包括：瑞祥路、绿心西路、乐青路、鹤翔路北段、鹤翔路、长青路、凤凰路北段、凤凰路、嘉州大道、檀木南街、龙游路西段、苏新大道、乐高大道等。

# 第七章 中心城区客运枢纽规划

## 第三十条 枢纽功能

主要服务于区域和市域的客流集散和转换，是内外交通转换的主要节点，是多种交通方式相互衔接所形成的大型客流集散换乘点，具备综合协调铁路、常规

公共交通枢纽、对外客运的功能。

### **第三十一条 规划布局**

规划形成“3主+3辅”的客运枢纽体系。

1. 规划一级综合换乘枢纽3处：乐山枢纽站、乐山机场枢纽站、沙湾枢纽站。分别结合铁路站和机场设置。

2. 规划二级综合换乘枢纽3处：联运客运站、肖坝旅游车站、五通桥客运站。占地规模按照1.5-3.0 $\text{hm}^2$ 预留控制。

## **第八章 中心城区慢行交通规划**

### **第三十二条 慢行系统规划目标**

坚持“以人为本”理念，通过对步行、非机动车交通系统的网络构建、特色打造、设施完善，构建结构清晰、系统连贯、主次分明、彰显特色、低碳友好的高品质山水特色慢行系统，塑造宜人活力街道，促进绿色交通出行，缓解城市交通压力，提升城市整体形象，打造城市安全便捷、模式多元、品质怡人的慢行系统，营造良好的生活环境，促进城市健康可持续发展。

### **第三十三条 慢行分区**

结合城市慢行系统发展定位，重点考虑现状和规划的土地使用情况、城市空间布局、大型公共设施分布、地形地貌、天气气候等要素，划分为三类。

#### **1. 慢行 I 类区：慢行主导发展区**

嘉州历史文化片区、苏稽历史文化片区、肖坝-老城片区、乐山大佛风景名胜区、五通桥老城核心区、沙湾老城核心区、嘉农老城核心区、安谷老城核心区、牛华老城核心区；区内应全面保障慢行优先，提供高密度的慢行道网和便利的慢行设施，加强慢行与公交衔接，有条件时设置步行街区；慢行出行比例 $\geq 70\%$ ，步道网密度 $\geq 10\text{km}/\text{km}^2$ ，非机动车道网络密度 $\geq 10\text{km}/\text{km}^2$ 。

#### **2. 慢行 II 类区：慢行优先发展区**

以居住区、新区、商住混合区为主，增加慢行路权空间，设置集散广场、人

车分离，加强与公共交通接驳，人车分离；慢行出行比例 $\geq 50\%$ ，步道网密度 $\geq 8\text{km}/\text{km}^2$ ，非机动车道网络密度 $\geq 7\text{km}/\text{km}^2$ 。

### 3. 慢行 III 类区：慢行平衡发展区

以工业、仓储物流区为主，以保障慢行交通的连续性、通达性为主，注重过街设施的有效指引；慢行出行比例 $\geq 40\%$ ，步道网密度 $\geq 5\text{km}/\text{km}^2$ ，非机动车道网络密度 $\geq 5\text{km}/\text{km}^2$ 。

## 第三十四条 步行道网络规划

中心城区构建由一级步行道、二级步行道和三级步行道组成的三级步行网络系统。

1. 一级步行道：主要为人流量很大，街道界面活跃度较高的道路，重点分布在城市中心区、重要公共设施周边、主要交通枢纽、城市核心功能区、市民活动聚集区等地区的主干路，人流量较大的次干路，断面条件较好、人流活动密集的支路。

2. 二级步行道：主要分布在城市副中心、中等规模公共设施周边、城市一般功能区(如一般性商业区、政务区、大型居住区)等地区的次干路和支路。

3. 三级步行道：三级步行道主要为步行直接通过为主的道路，街道界面活跃度较低，人流量较小，步行活动成分多为简单穿越，与两侧建筑联系不大。

## 第三十五条 非机动车道网络规划

根据客流需求、功能定位、设施配置等不同将非机动车道网络划分为四级，包括廊道、通道、连接道、共享网络。

1. 廊道：依托城市干路建设，作为组团间非机动车交通主廊道，贯穿城市主要的居住区、就业区，承担主要以通勤通学为目的的非机动车出行。

2. 通道：连通城市各片区和廊道的次级非机动车道，并与公共交通枢纽紧密衔接，具有分流和汇集廊道上的非机动车交通流的作用。

3. 连接道：依托城市支路，作为廊道及通道两个层次非机动车网络的补充，通达居民小区等重要非机动车交通发生吸引点，承担非机动车交通连通功能，实现门到门的非机动车服务。

4. 共享路径：依托城市绿地、公园、大型公建形成的供非机动车和步行使用的慢行道，进一步加密网络，尤其是大地块内部慢行网络，提高网络通达性。

### **第三十六条 慢行休闲绿道规划**

结合研究范围内的水系、绿地走廊、湿地公园等条件，规划沿青衣江、大渡河、岷江等水系建设沿江河休闲慢行绿道，同时串联各景区、大型公园、历史街区、古镇等主要景点。

主城区绿道网规划中，在现状已形成绿道基础上，主要依托水系和绿地，形成成网成环的慢行绿道系统，串联城市绿心、三江岸线、历史街区、竹公溪-九百洞湿地以及主城其他滨水公园等。

### **第三十七条 驿站系统规划**

结合绿道区位、周边用地条件等设置人性化、便利化的服务设施（驿站），支撑绿道多元综合功能。规划设置三级驿站，保障绿道配套服务。

1. 一级驿站：结合绿心公园、湿地公园、风景名胜、历史街区、古城等设置，包括特色商品销售中心、便利店、餐饮、公共厕所、休息区、治安点、消防点、非机动车停车场、机动车停车场、垃圾箱等，设置间距 5-8km，规模 1000m<sup>2</sup> 以上。

2. 二级驿站：结合城市公园、文化节点、休闲广场设置，包括便利店、公共厕所、休息区、非机动车停车场、垃圾箱等，设置间距 3-5km，规模 300-500m<sup>2</sup>。

3. 三级驿站：结合非机动车道出入口设置，主要提供休息场地，设置间距 1-2km，除老城区、历史街区需因地制宜确定具体规模外，其余规模应在 50m<sup>2</sup> 以上。

### **第三十八条 慢行立体过街设施规划**

规划 35 处慢行立交过街设施。其中，保留现状人行天桥 11 处，保留现状人行地道 6 处，延续缓堵保畅新增人行天桥 8 处，本次结合规划快速路嘉瑞大道、苏新大道等沿线新增慢行立体过街设施 10 处。

## 第九章 中心城区停车设施规划

### 第三十九条 停车系统规划目标

从构筑可持续交通体系出发，坚持公交优先，以停车设施供给作为调整交通结构的抓手，通过科学分区、差别供给、价格引导、信息驱动、资源共享综合施策，加快停车产业化发展，最终建成一个“结构合理（配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路内停车为补充）、动静协调、停车有序、智慧共享”的停车系统。实现“拥车者有其位、用车者有其度、停车者有其序”的目标，助力乐山构建宜居宜业的山水公园城市。

### 第四十条 停车发展策略

#### 1. 停车供给差别化策略

综合考虑不同区域的土地开发强度、区域功能定位、公交发展水平、停车供需特性提出分区细化停车发展策略。

（1）老城区—适度供应区：进行停车需求管理，严格控制出行车位供给，适度控制基本车位供给，尽可能地减少机动车对老城区内部的冲击；挖潜布局路外停车，置换路内停车，适度弥补基本车位缺口；适度控制居住、商业、办公等建筑停车配建上限；提高各类停车收费价格，采用按时间的收费方式；配建停车设施供应调控系数取 0.95，公共停车设施供应调控系数取 0.85。

（2）除老城以外其他区域—平衡供应区：适度控制出行车位供给，充分满足基本车位供给，严格落实停车配建指标；预控路外停车规模，减少路内停车设置；严格执行配建标准；路内和路外的停车收费价格低于老城区，采用按时间和按次相结合的收费方式。配建停车设施供应调控系数取 1.0，公共停车设施供应调控系数取 0.95。

#### 2. 停车设施立体化策略

采用节约集约用地的新技术新手段，充分挖潜利用地上地下空间，推进建设用地的多功能立体开发和复合利用。

#### 3. 停车智慧化、产业化策略

推进停车场智慧化、标准化改造，建立统一的数据标准和交换机制，逐步实现全市停车场信息系统的互联互通。

#### **第四十一条 路外公共停车设施布局规划**

结合国土空间总体规划、详规规划停车场、保留现状停车场以及结合绿地广场、公交场站等新建停车场 83 处，提供 1.5-1.8 万个路外停车泊位。

1. 保留现状路外公共停车场 42 处，计 3761 个泊位；
2. 延续国土空间总体规划/控规规划公共停车场 20 处，提供 5000-7000 个泊位；
3. 结合绿地建设地下公共停车场 13 处，提供 4000-6000 个泊位；
4. 结合广场建设地下公共停车场 5 处，提供 1000-1500 个泊位；
5. 结合公交场站建设公共停车场 3 处，提供 300-500 个泊位；

此外，还可利用空地新建及拆除重建地块以及改造整治地块挖潜增永久或临时路外公共停车泊位。其中，对于空地新建及拆除重建地块，应严格执行建筑物停车配建标准或预控路外公共停车场用地；针对改造整治地块，可充分利用零散地块、绿地、操场、广场等空间资源挖潜增补车位；对于大型公建、商办配建车位，鼓励推行错时共享缓解停车矛盾；同时，可依托现有停车场进行“平改立”，或增设机械式停车设施，并积极引导采用地下、立体机械停车场等集约化建设模式。

#### **第四十二条 路内公共停车设施规划**

规划应在半径 300m 范围内无路外公共停车场的区域设置路内停车场，规划中心城区路内公共停车泊位总数控制在 1.0~1.2 万个。

## **第十章 中心城区旅游交通规划**

#### **第四十三条 旅游公交专线规划**

将 K1（铛铛车）调整为美食专线公交，将游客较为集中的聚集地、聚居地作为站点，串连嘉兴路、张公桥美食街、上中顺特色街区三大美食街区和文翰巷、

乐山文庙两大文化地标。通过收集公众意见，采用投票方式优化公交线路名称，突出美食主题特色。

将 K2（双层观光巴士）调整为城市观光线路，覆盖乐山大佛景区、历史文化名城、三江岸线，充分展示“观江、观佛、观城”的城市风光，并增加自动播报景点介绍功能，提升可游度和观赏性，让游客深度体验“烟火嘉州城”魅力。

为旅博会、演唱会、赛事等重大活动开通临时专线，通过调度保障优先通行，提供更快捷、更灵活的公交出行选择，让观众不用换乘直达活动现场，真正实现缓堵保畅。

在烟火嘉州城和苏稽两大片区探索增加微循环、响应式公交，减少无效停站时间，提升公交运行效率，提供更快捷、更灵活、更时尚的公交出行新体验。

新增直达主要景区公交线路，有效连接高铁站与主要景区景点、酒店、文化地标等游客聚集区，并尽可能与景区售票处或摆渡车站点无缝衔接，方便散客直达目的地，打通游客到达景区的“最后一公里”，逐渐引导游客以公交出行为主，减轻道路流量压力。

#### **第四十四条 旅游集散中心规划**

规划在中心城区重要交通集散地布置“一主两次”旅游集散设施。旅游交通集散主中心为高铁乐山站旅游集散中心，两个旅游交通集散次中心分别为乐山大佛旅游集散中心和乐山机场旅游集散中心，主要功能包括交通集散、中介服务、信息咨询、商业、定制化服务以及车辆机务维修等。其中高铁乐山站旅游集散中心位于乐山站旁，主要服务于乐山中心城区及周边景区，是乐山市域范围的旅游交通集散主枢纽。

#### **第四十五条 低空观光旅游中心规划**

结合峨眉山市直升机起降场、滑翔伞俱乐部基地以及低空综合服务产业园等，发展直升机、水上飞机观光等载人观光业务。

在主要景区划分专用低空空域，在保持合理退界情况下，组织专业人员提供无人机表演，实现科研文旅有机结合。

#### **第四十六条 自驾交通旅游路线规划**

在各外围景区分别设置景区停车场，小汽车从高速公路下来可通过城市干路快速到达各景区停车场。

构建主城核心区“快进慢游”的交通接驳体系，引导自驾车辆出高速 5 分钟内抵达换乘中心（老城外围停车场），换乘公共交通 10 分钟抵达核心慢行游览区（老城内部集散中心），截流小汽车交通，减轻核心区交通压力。老城内部为慢行主导的游览区，通过共享（电）单车、电动观光车、特色摆渡车等组成多模式游览交通。

#### **第四十七条 水上观光线路规划**

规划水上观光线路可将芭蕉林码头、乌尤寺码头、老江坝码头、杜家场码头、凤洲岛码头、肖坝码头之间根据客流需求进行组合，同时结合市港航中心在编的《乐山市水上旅游航线运力评估报告》确定具体线路方案。

## **第十一章 中心城区货运交通规划**

#### **第四十八条 货运枢纽布局**

中心城区规划 7 处工业区，由北向南依次为：苏稽工业区，规划工业用地面积 0.53km<sup>2</sup>；水口工业区，规划工业用地面积 2.11km<sup>2</sup>；高新工业区，规划工业用地面积 6.19km<sup>2</sup>；嘉农工业区，规划工业用地面积 3.98km<sup>2</sup>；牛华工业区，规划工业用地面积 0.82km<sup>2</sup>；沙湾工业区，规划工业用地面积 2.51km<sup>2</sup>；五通桥工业区。

中心城区形成 4 大物流园区，分别为：空港保税物流区，结合乐山机场建设，布局保税物流相关功能，为航空产业和进出口货物提供服务；棉竹物流仓储区，重点发展农产品物资、粮油等城市生活型仓储物流；沙湾旧城物流仓储区，结合成昆铁路火车站，发展生产资料型物资物流，提供工业产成品运输中转服务；高新物流仓储区，服务高新区先进制造产业园，发展轻加工业、智能加工业物流仓储。

## 第四十九条 对外货运通道规划

1. 铁路货运通道形成“一横一纵”：“一横”为连乐货运铁路；“一纵”为成昆铁路。

2. 高速货运通道形成“一环一横七射”：“一环”为绕城高速；“一横”为乐荣高速-乐资高速；“七射”为乐雅高速、成乐高速、天眉乐高速、乐自高速、乐宜高速、乐西高速、峨汉高速。

3. 国省干线货运通道形成“一绕一环九射”：“一绕”为S215-S308-S103-G348，为主城货运绕行环；“一环”为G348-S103-S429，为南部工业区串联环；“九射”为G348、G661、S308西至峨眉段、S215、S103北至青神段、S308东至井研段、S103南至犍为段、G213至青神段、G213至犍为段，为对外货运联系线。

4. 大件运输、危险品通道：S215。

5. 水运货运通道形成“人”字形：分别为大渡河和岷江航道。

6. 危险品管控措施：“技防”与“人防”相结合，“静态规划”与“动态管理”并重，充分利用信息技术实现全过程监管，强化多部门协同和应急准备，并落实企业主体责任，实现危险品运输“可知、可控、可防、可救”。

## 第五十条 内部货运交通组织规划

1. 过境货运截流环

构建由S308-S103-G348-S215作为外部货运截流环，截流过境货运交通，降低对城市交通的干扰。

2. 主城核心保护环

构建由嘉瑞大道-岷江-大渡河-青衣江作为主城核心保护环，过境货车禁止入内，本地货车分车种、分时段限行。区内所有道路白天只允许小货车通行；早高峰之前或晚高峰之后，允许中型货车配送货物通行；大型货车在任何时段禁止进入该区域；禁行区外，主要居民区、商业区等市民休息、娱乐、购物区域的次干道和支路全天只能通行小型货车。

## 第十二章 智慧交通规划

### 第五十一条 发展目标

以“人、车、路、企”一体化协同为思路，充分利用大数据、物联网、云计算、AI 等新一代信息技术，统筹及整体推进交通动态感知、资源共享、智慧管理、公众服务等功能建设，最终建成新型智慧综合交通运输系统，提高交通运输系统的运行效率和服务水平，提供畅通、安全、绿色、舒适的出行服务，奠定乐山市全面开启智慧城市建设的基础。

### 第五十二条 智慧交通建设

1. 改进智慧交通业务板块，系统提升智慧交通综合治理和服务能力；

积极搭建“运行监测一张图、运输服务一张网、行业管理一平台”构架，结合乐山智慧交通需求特征，构建 1+1+N（1 个数据中心、1 个决策支持平台、N 大专业运用板块）智慧交通系统总体框架，以智慧交通系统建设有效推动乐山市城市交通治理体系与服务能力现代化。

2. 升级综合交通大数据云平台；

构建联通省级、直达县级的交通数据中枢，升级现有综合交通大数据支撑平台，为部门间信息共享、辅助决策和交通综合信息服务提供基础数据支撑，促进政府部门全面深度精细化交通管理，同时更好地为公众交通出行、交通运输企业服务。

3. 优化交通决策支持平台，助力城市交通管理；

创新大数据应用，让数据说话、靠数据决策、以数据管理、用数据服务，建立多层次交通模型及交通动态运行评估系统，实时在线评估城市交通整体运行态势，创新实现沙盘推演辅助城市交通动态管理，保障城市交通安全、稳定、有序运行。

4. 完善 N 大智慧交通功能板块。

面向终端管控业务需求，完善“智慧道路”、“智慧公交”、“智慧停车”、“智慧交运”、“智慧出行”等功能板块，实现乐山市交通运输全方式、全过程管控与

服务，优化资源配置、缓解交通拥堵、提高交通安全、提升服务品质。

## 第十三章 环境影响评价

### 第五十三条 环境影响分析

#### 1. 生态环境影响分析

本次规划为综合交通运输发展规划，内容包括铁路、公路、水运、机场等各类交通建设项目，涉及乐山市全域，影响范围广，规划的实施将对区域生态系统、区域生物多样性、重要生态功能区、重点生态功能区、主要生态脆弱区以及主要生态敏感区等产生一定生态影响。规划中铁路、公路等项目为线性工程，易对生态功能区造成分割，影响生态完整性，对路域范围内的生态系统及生物多样性造成一定的影响，甚至导致路域两侧的生态系统不同程度的退化，但是由于路基宽度有限，相对于重要生态功能区来说，对其水源涵养、生物多样性的生态功能影响较小，不会造成区域生态功能的整体退化。对于可能涉及重要生态敏感区的项目，规划采纳环评提出的优化调整建议并采取生态影响减缓措施后，对生态环境影响有限；机场、枢纽及港口等点状项目占地规模相对较小，对各个生态环境影响较小。

#### 2. 水环境影响分析

本次规划所包含项目对水体的影响主要是施工期生产废水和生活污水，运营期公路、铁路的路桥面径流排放和服务区、收费站等沿线设施产生的生活污水排放对周边水环境的影响。水运项目主要港区污废水排放对周边水环境的影响以及港航工程建设对水文情势的影响；枢纽站场生活污水及生产废水、维修生产废水对水环境的影响。

#### 3. 土壤环境影响分析

本次规划所包含项目施工期拌合站破碎、搅拌和原料在运输、堆放等工序产生的大气污染物沉降对土壤环境影响，施工机械油污跑冒滴漏等对土壤环境的影响，车辆冲洗废水、施工废水防渗措施不到位发生渗漏影响土壤环境。运营期枢纽、港口、公路场站等污水管道渗漏、设备维修废油处理不当以及存储堆放物料

等泄露均有可能对土壤环境产生影响。

#### 4. 声环境影响分析

本次规划所包含项目施工期施工机械的噪声将对周边环境敏感点居民的正常生活造成干扰，但相对于某一个敏感点，其影响持续时间较短；运营期，周边环境敏感点将受到各交通工具噪声的持续影响，应采取相应的降噪措施。

#### 5. 振动环境影响分析

本次规划所包含项目施工期的振动主要来自振动型作业，包括钻孔、夯实、重型汽车行驶、拆迁工程等及爆破作业产生的振动影响。运营期振动主要为铁路列车车轮与钢轨的相互作用而产生的振动影响。

#### 6. 大气环境影响分析

规划中的交通建设项目在施工和运营中，会产生扬尘、沥青烟及交通工具尾气，可能会对周边环境空气敏感点造成不利影响，施工期针对某一具体环境空气敏感点影响的时间有限，随着施工结束后，施工期的扬尘、沥青烟等影响将消失；运营期，铁路机车主要采用电力，无机车废气排放；公路运营后的大气影响主要是公路汽车尾气排放影响，需重点关注车流量大、沿线环境空气质量要求高的路段，对沿线设施的采暖提出有效的污染防治措施，尽量降低规划实施对沿线环境空气影响。水运建设项目运营期大气影响主要来自港口转运的货种扬尘及港区机械、车辆、船舶的燃油废气等废气的排放。

#### 7. 固体废物影响分析

施工期的固体废物主要来自施工所产生的建筑垃圾和施工队伍生活产生的生活垃圾。运营期的固体废物主要来自工作人员的生活垃圾等。

### **第五十四条 承载能力分析**

本次规划实施需要新增占地约 0.5 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 170 万吨标准煤，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。

### **第五十五条 协调性、一致性分析**

本规划与《住房城乡建设部关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》、省委省政府《关于支持乐山高质量发展加快提升区域中心城市能级的意见》及《乐山市国土空间总体规划（2021—2035年）》等有效衔接，符合乐山市“全省区域中心城市、中国绿色硅谷、中国堆谷、世界重要旅游目的地”总体定位，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”、《美丽乐山建设规划（2024—2035年）》、“十五五”生态环境保护规划等相关规划的编制与执行进一步加强协调衔接，努力提高规划方案实施的环境友好度。

### **第五十六条 环境合理性分析**

本次规划充分发挥公路、铁路、水运、空运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“绿色主导”发展战略，构筑公交优先、慢行友好、绿色主导、精细精致、智慧韧性的城市综合交通体系，以绿线和蓝线为本底打造慢行闲适空间，充分展现“世界重要旅游目的地”的魅力。

规划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、低空经济分区发展等措施避免或减少对自然保护区等生态敏感区以及城市绿心等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。

## **第五十七条 环境影响评价结论**

规划的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。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。

## **第十四章 近期建设规划**

### **第五十八条 近期建设目标**

#### **1. 缓解主城区交通拥堵**

初步形成核心保护环及组团快联环，层层分流主城核心区的穿越交通；打通主城区城市干路，新建支路，改造道路横断面，新建交叉口立交，实施绿波交通等，缓解交通拥堵。

#### **2. 支撑近期城市用地开发**

新建跨江桥梁（棉竹青衣江大桥），打通城市干路，加强棉竹片区与苏稽片区、苏稽片区与高新片区之间的联系；新建城市道路，支撑近期棉竹片区、苏稽片区以及高新片区用地开发。

#### **3. 落实慢行主导、公交优先**

新建公交场站，优先保障公交场站建设用地；新建绿道，主城区形成成网成环的慢行绿道系统。

#### **4. 推进区域交通物流枢纽建设**

以枢纽能级跃升和多式联运优化为突破口，近期重点推进重大物流基础设施建设，改建、新建货运物流通道，涉及机场、铁路、公路、水运等，进一步提升

乐山区域交通物流枢纽地位。

## 第十五章 规划实施保障措施

### 第五十九条 政策保障

乐山市交通系统与土地利用整体协调发展的策略包括：

1. 交通引领发展策略；
2. 公共交通优先策略；
3. 交通需求调控策略；
4. 低碳交通引导策略；
5. 智慧交通促进策略。

### 第六十条 资金保障

以交通投资适度超前保障交通建设与发展适度超前。构建稳定的多元投资渠道体系，优化交通投资结构，确保与城市发展进程适配的投资规模，确保政府财政对交通建设的高比例投入，不断完善综合运输体系。

政府财务优先保障公交系统建设、综合枢纽建设、公共交通基建、运营、维护、票价优惠等项目，重点扶持慢行交通、清洁交通建设与发展。

### 第六十一条 组织保障

由乐山市交通工作领导小组统筹协调，各责任单位（规划、建设、交通、公安、财政）牵头落实分工，全力推进乐山市交通规划的建设和管理工作。

### 第六十二条 规划保障

完善乐山市综合交通规划的编制，加强交通综合体系规划与国土空间总体规划的衔接，加强各部分沟通、联动，确保公共交通建设项目推进实施。

### 第六十三条 宣传保障

积极利用电视、广播、网络等媒体，加大“慢行优先、公交优先、绿色优先”的宣传报道，提高市民和社会对交通发展的参与意识，不断提升慢行和公交的发

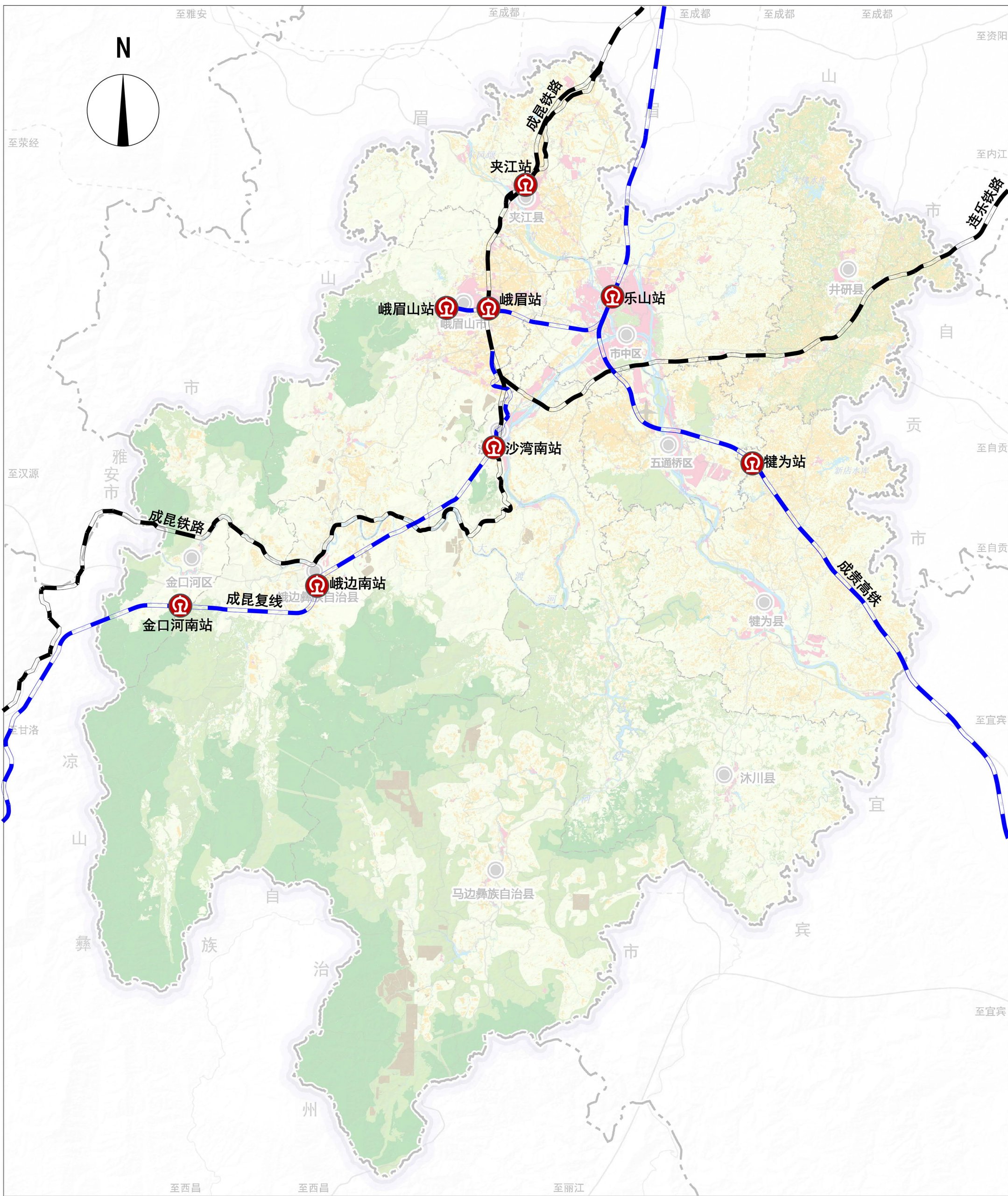
展水平和出行吸引力。







# 乐山市城市综合交通体系规划（2024-2035）

## 02 市域铁路系统规划图



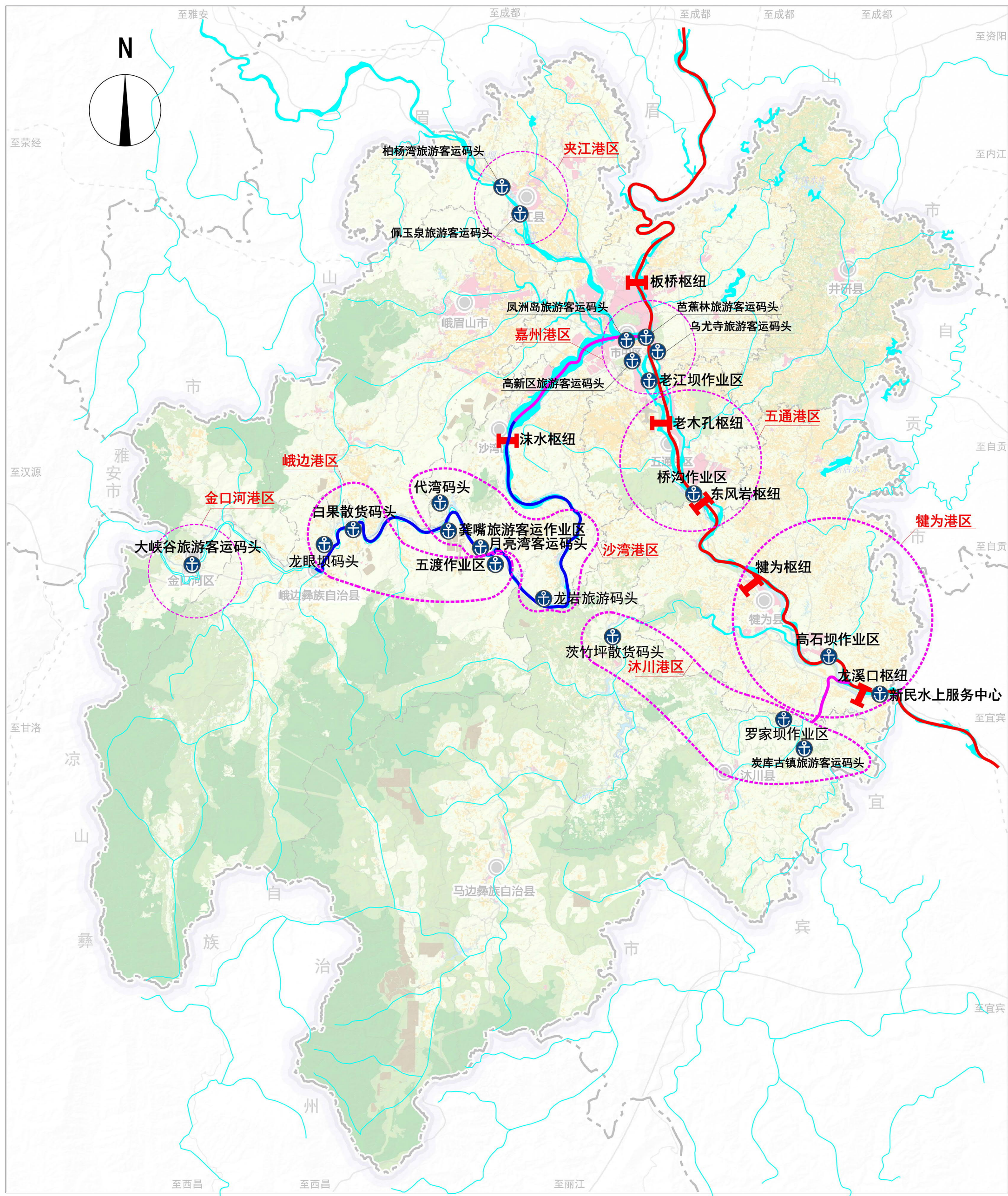
图例

-  货运铁路
-  客运铁路
-  铁路站



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 03 市域航运系统规划图

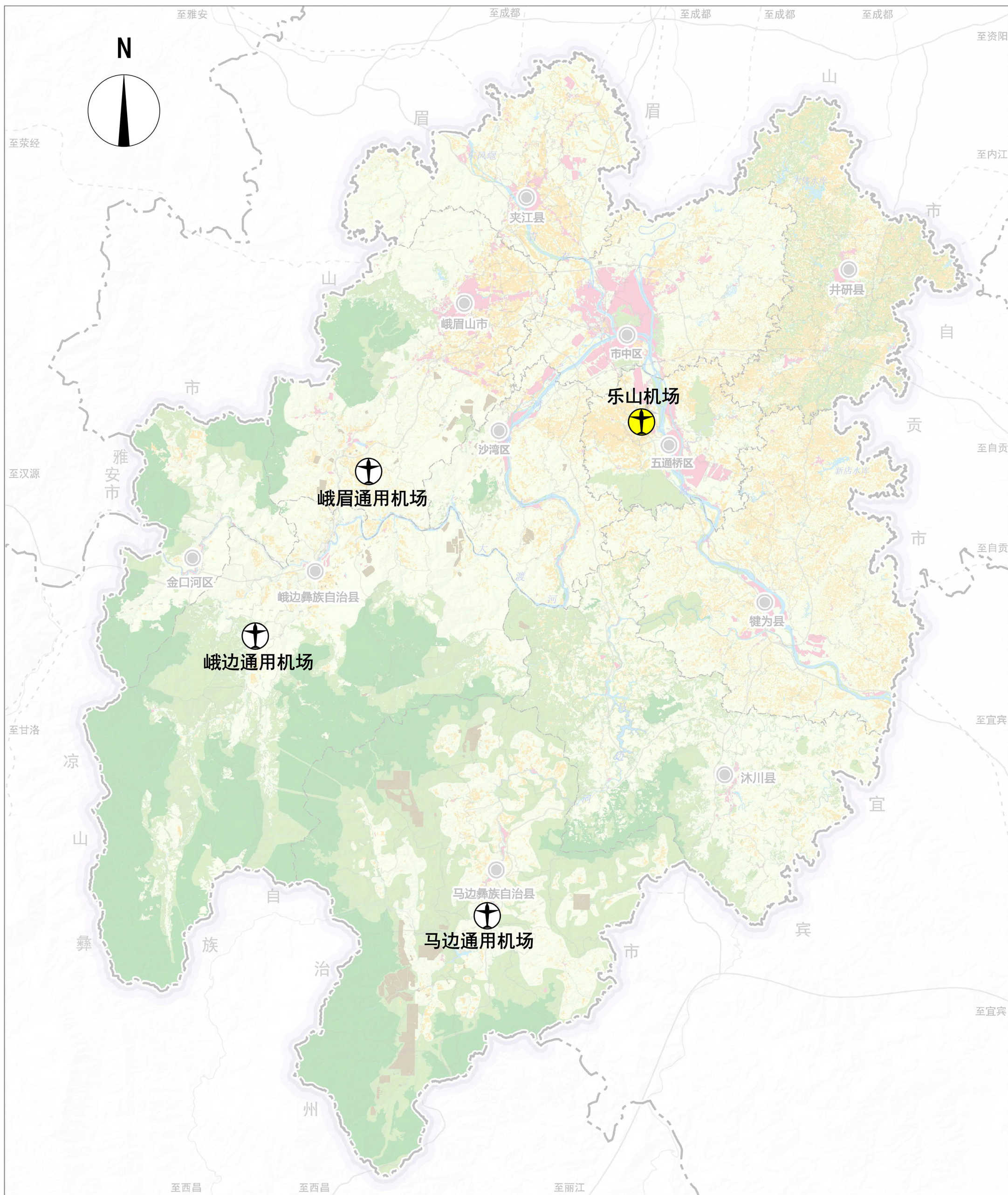


图例	三级航道	港口码头
	四级航道	航电枢纽
	五级航道	水域





# 乐山市城市综合交通体系规划 (2024-2035)

## 04 市域航空系统规划图



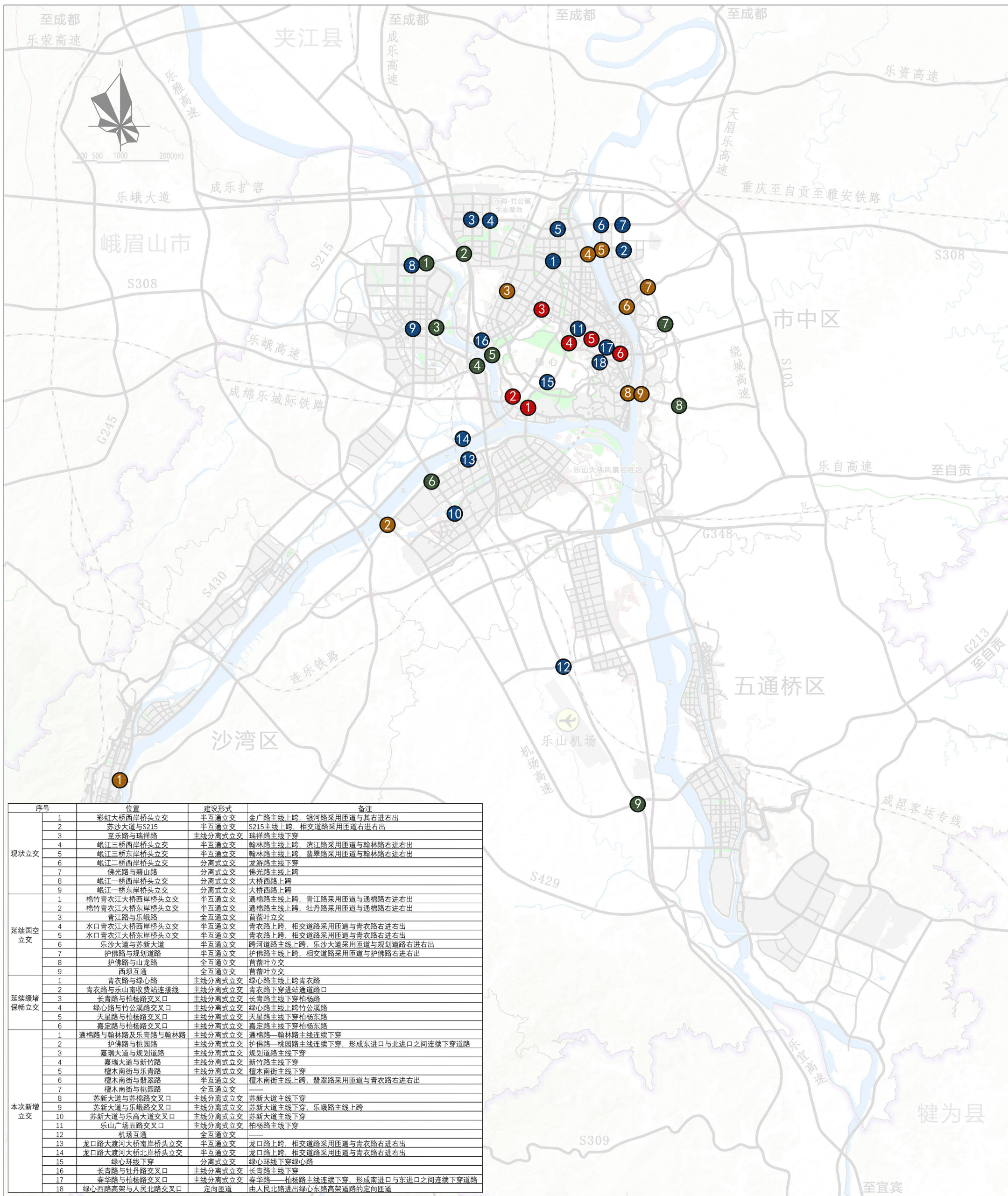
图例

-  乐山机场
-  通用机场

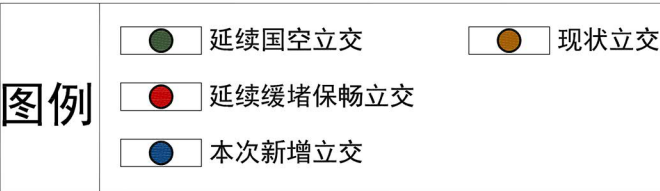


# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 06 中心城区立交节点规划图



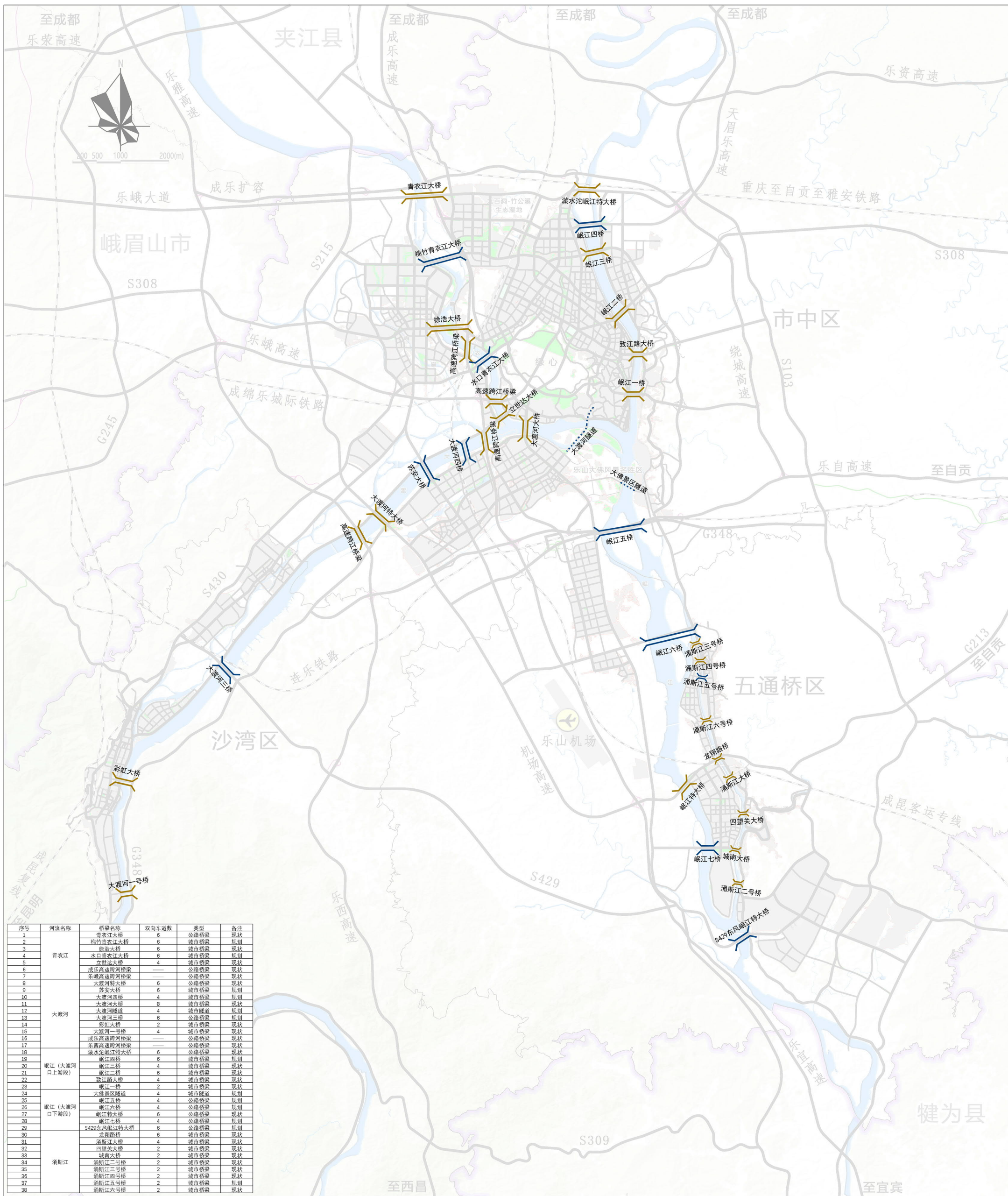
序号	位置	建设形式	备注
1	彩虹大桥西岸桥头立交	半互通立交	金广路主线上跨, 银河路采用匝道与其右进右出
2	苏沙大道与S215	半互通立交	S215主线上跨, 相交道路采用匝道右进右出
3	至乐路与瑞祥路	主线分离式立交	瑞祥路主线下穿
4	峨江三桥西岸桥头立交	半互通立交	翰林路主线上跨, 滨江路采用匝道与翰林路右进右出
5	峨江三桥东岸桥头立交	半互通立交	翰林路主线上跨, 碧翠路采用匝道与翰林路右进右出
6	峨江二桥西岸桥头立交	分离式立交	龙游路主线下穿
7	佛光路与碧山路	分离式立交	佛光路主线上跨
8	峨江一桥西岸桥头立交	分离式立交	大桥西路上跨
9	峨江一桥东岸桥头立交	分离式立交	大桥西路上跨
1	棉竹青衣江大桥西岸桥头立交	半互通立交	通棉路主线上跨, 青衣路采用匝道与通棉路右进右出
2	棉竹青衣江大桥东岸桥头立交	半互通立交	通棉路主线上跨, 牡丹路采用匝道与通棉路右进右出
3	青衣路与乐峨路	全互通立交	苜蓿叶立交
4	水口青衣江大桥西岸桥头立交	半互通立交	青衣路上跨, 相交道路采用匝道与青衣路右进右出
5	水口青衣江大桥东岸桥头立交	半互通立交	青衣路上跨, 相交道路采用匝道与青衣路右进右出
6	乐沙大道与苏新大道	半互通立交	跨河道路主线上跨, 乐沙大道采用匝道与规划道路右进右出
7	护佛路与规划道路	半互通立交	护佛路主线上跨, 相交道路采用匝道与护佛路右进右出
8	护佛路与山龙路	全互通立交	苜蓿叶立交
9	西坝互通	全互通立交	苜蓿叶立交
1	青衣路与绿心路	主线分离式立交	绿心路主线上跨青衣路
2	青衣路与乐山南收费站连接线	主线分离式立交	青衣路下穿进站通道路口
3	长青路与柏杨路交叉口	主线分离式立交	长青路主线下穿柏杨路
4	绿心路与竹公溪路交叉口	主线分离式立交	绿心路主线上跨竹公溪路
5	天星路与柏杨路交叉口	主线分离式立交	天星路主线下穿柏杨路
6	嘉定路与柏杨路交叉口	主线分离式立交	嘉定路主线下穿柏杨路
1	通棉路与翰林路及乐青路与翰林路	主线分离式立交	通棉路—翰林路主线连续下穿
2	护佛路与桃园路	主线分离式立交	护佛路—桃园路主线连续下穿, 形成东进口与北进口之间连续下穿道路
3	嘉瑞大道与规划道路	主线分离式立交	规划道路主线下穿
4	嘉瑞大道与新竹路	主线分离式立交	新竹路主线下穿
5	檀木南街与乐青路	主线分离式立交	檀木南街主线下穿
6	檀木南街与碧翠路	半互通立交	檀木南街主线上跨, 碧翠路采用匝道与青衣路右进右出
7	檀木南街与桃园路	全互通立交	—
8	苏新大道与苏棉路交叉口	主线分离式立交	苏新大道主线下穿
9	苏新大道与乐峨路交叉口	主线分离式立交	苏新大道主线下穿, 乐峨路主线上跨
10	苏新大道与乐高大道交叉口	主线分离式立交	苏新大道主线下穿
11	乐山广场五路路交叉口	主线分离式立交	柏杨路主线下穿
12	机场互通	全互通立交	—
13	龙口路大渡河大桥南岸桥头立交	半互通立交	龙口路上跨, 相交道路采用匝道与青衣路右进右出
14	龙口路大渡河大桥北岸桥头立交	半互通立交	龙口路上跨, 相交道路采用匝道与青衣路右进右出
15	绿心环线下穿	分离式立交	绿心环线下穿绿心路
16	长青路与牡丹路交叉口	主线分离式立交	长青路主线下穿
17	春华路与柏杨路交叉口	主线分离式立交	春华路—柏杨路主线连续下穿, 形成南进口与东进口之间连续下穿道路
18	绿心西路高架与人民北路交叉口	定向匝道	由人民北路进出绿心西路高架道路的定向匝道



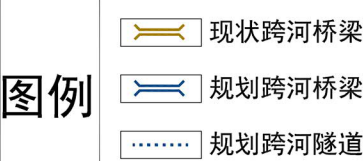


# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 07 中心城区主要桥梁规划图



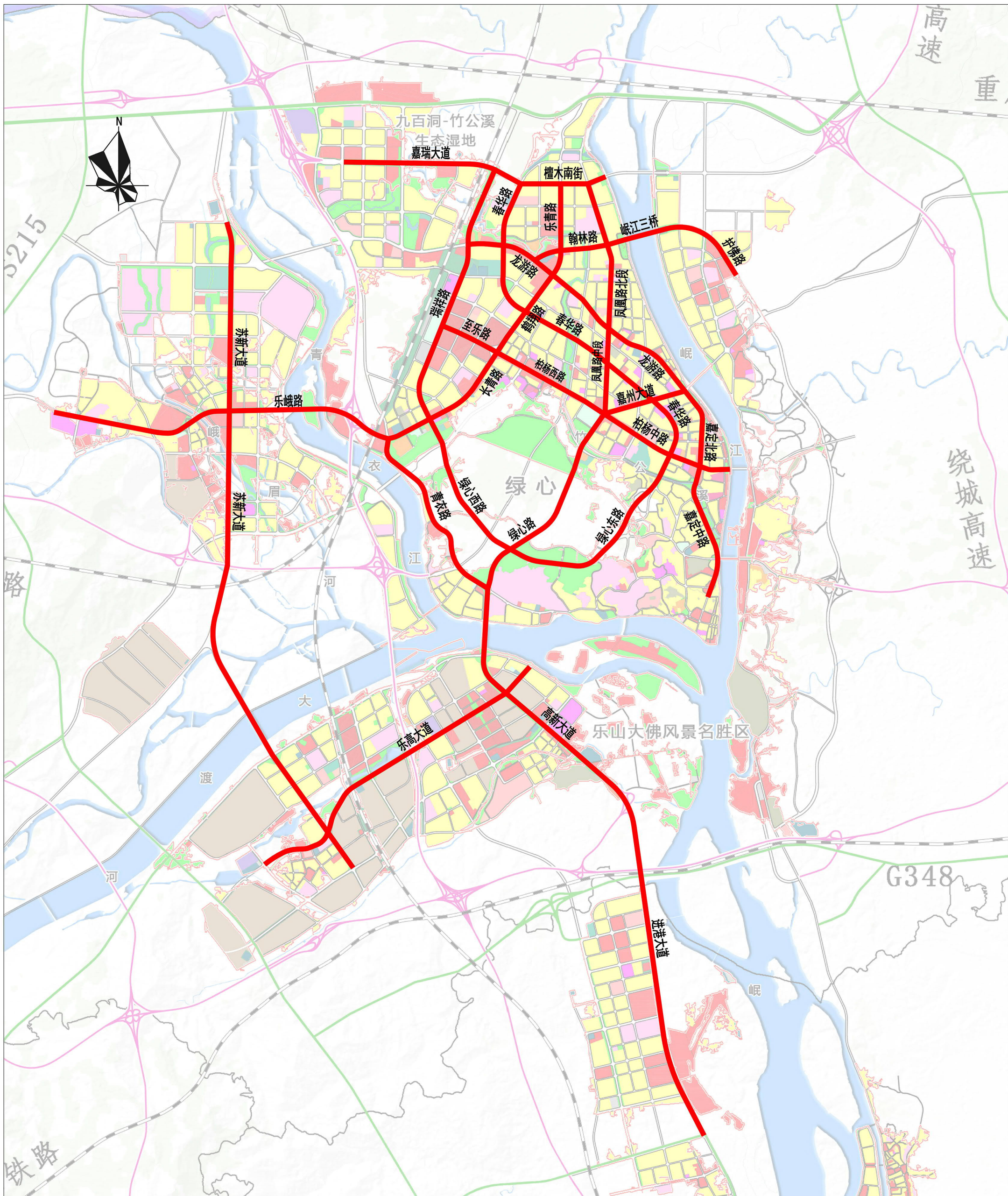
序号	河流名称	桥梁名称	双向车道数	类型	备注
1	青衣江	青衣江大桥	6	公路桥梁	现状
2		棉竹青衣江大桥	6	城市桥梁	现状
3		徐浩大桥	6	城市桥梁	现状
4		水口青衣江大桥	6	城市桥梁	现状
5		立世达大桥	4	城市桥梁	现状
6		成乐高速跨河桥梁	—	公路桥梁	现状
7		乐峨高速跨河桥梁	—	公路桥梁	现状
8		大渡河特大桥	6	公路桥梁	现状
9		泰安大桥	6	城市桥梁	现状
10		大渡河大桥	4	城市桥梁	现状
11		大渡河大桥	8	城市桥梁	现状
12		大渡河隧道	4	城市隧道	现状
13		大渡河三桥	6	公路桥梁	现状
14		彩虹大桥	2	城市桥梁	现状
15		大渡河一号桥	4	城市桥梁	现状
16		成乐高速跨河桥梁	—	公路桥梁	现状
17		乐峨高速跨河桥梁	—	公路桥梁	现状
18		峨边县跨河桥梁	6	公路桥梁	现状
19		峨边县跨河桥梁	6	公路桥梁	现状
20	岷江(大渡河口上游段)	岷江四桥	6	城市桥梁	现状
21		岷江三桥	4	城市桥梁	现状
22		岷江二桥	6	城市桥梁	现状
23		致江路大桥	4	城市桥梁	现状
24		岷江一桥	2	城市桥梁	现状
25		大渡河隧道	4	城市隧道	现状
26	岷江(大渡河口下游段)	岷江五桥	4	公路桥梁	现状
27		岷江六桥	4	公路桥梁	现状
28		岷江七桥	4	公路桥梁	现状
29		S429东风岷江特大桥	6	公路桥梁	现状
30		S429东风岷江特大桥	6	公路桥梁	现状
31		龙翔路桥	4	城市桥梁	现状
32		西津大桥	2	城市桥梁	现状
33		西津大桥	2	城市桥梁	现状
34	蒲斯江	蒲斯江二号桥	2	城市桥梁	现状
35		蒲斯江三号桥	2	城市桥梁	现状
36		蒲斯江四号桥	2	城市桥梁	现状
37		蒲斯江五号桥	2	城市桥梁	现状
38		蒲斯江六号桥	2	城市桥梁	现状





# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 08 中心城区公交优先道规划图



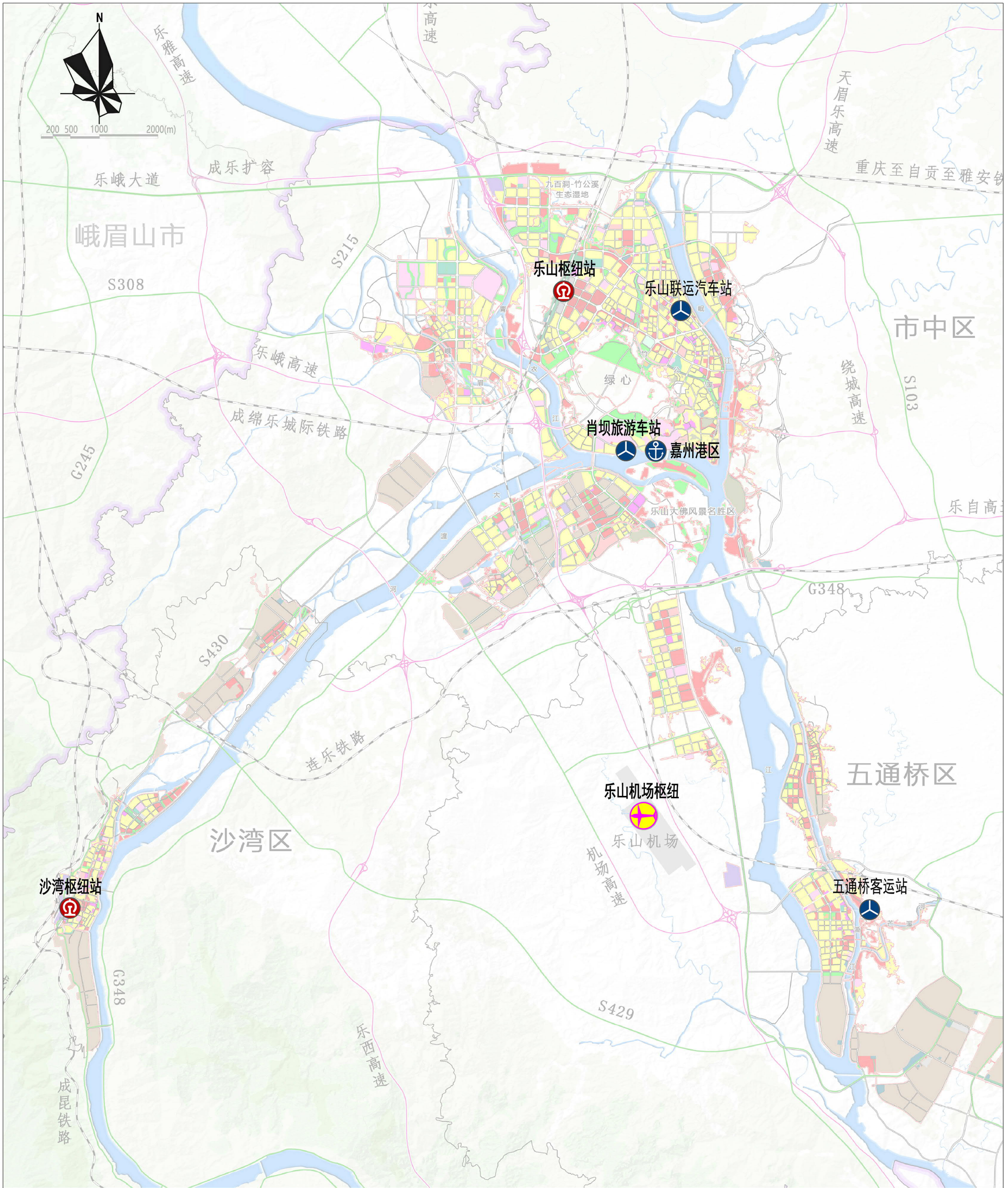
图例

— 公交优先道



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 09 中心城区客运枢纽规划图



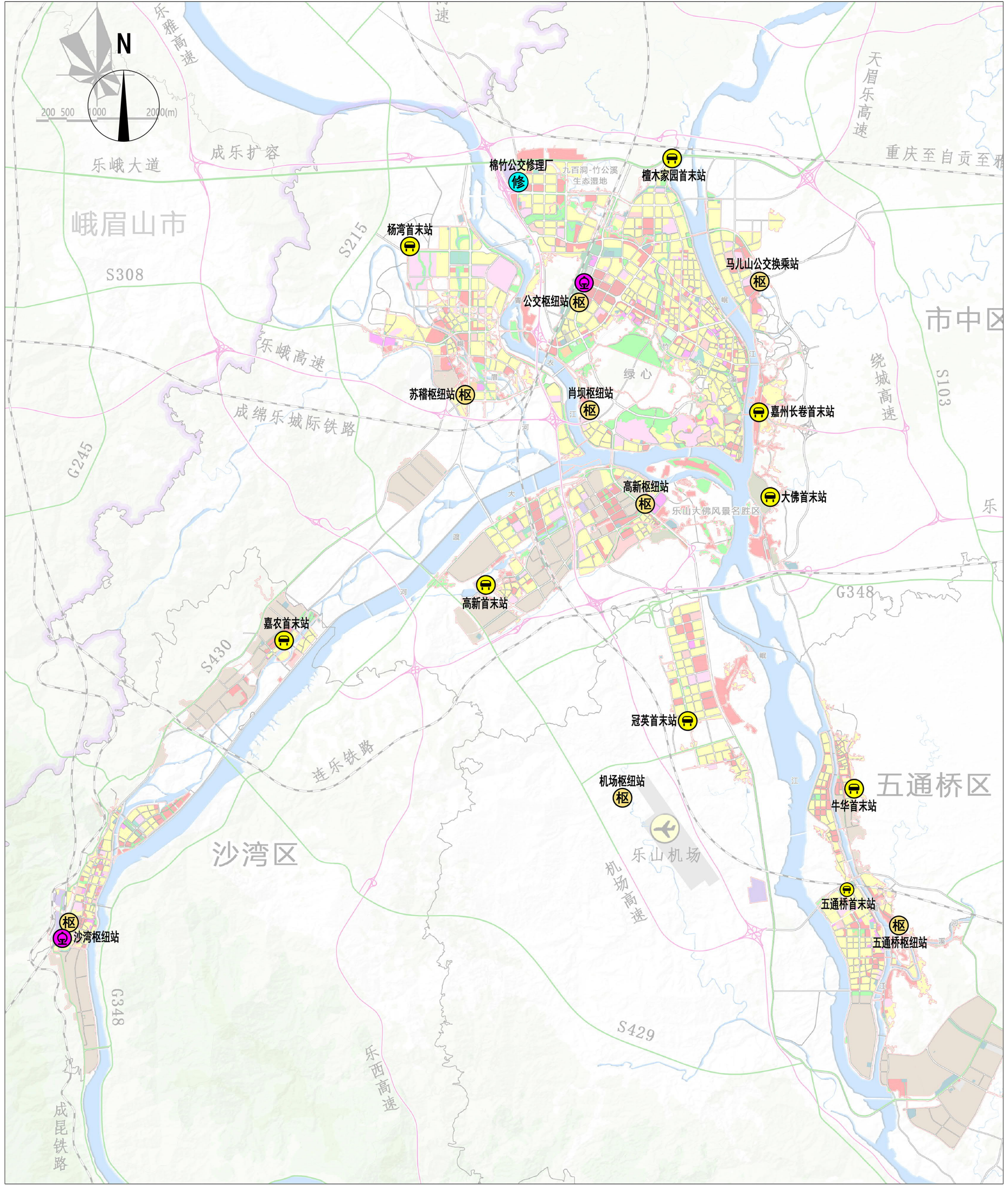
图例

-  码头
-  客运站
-  机场
-  铁路站



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 10 中心城区公交场站规划图



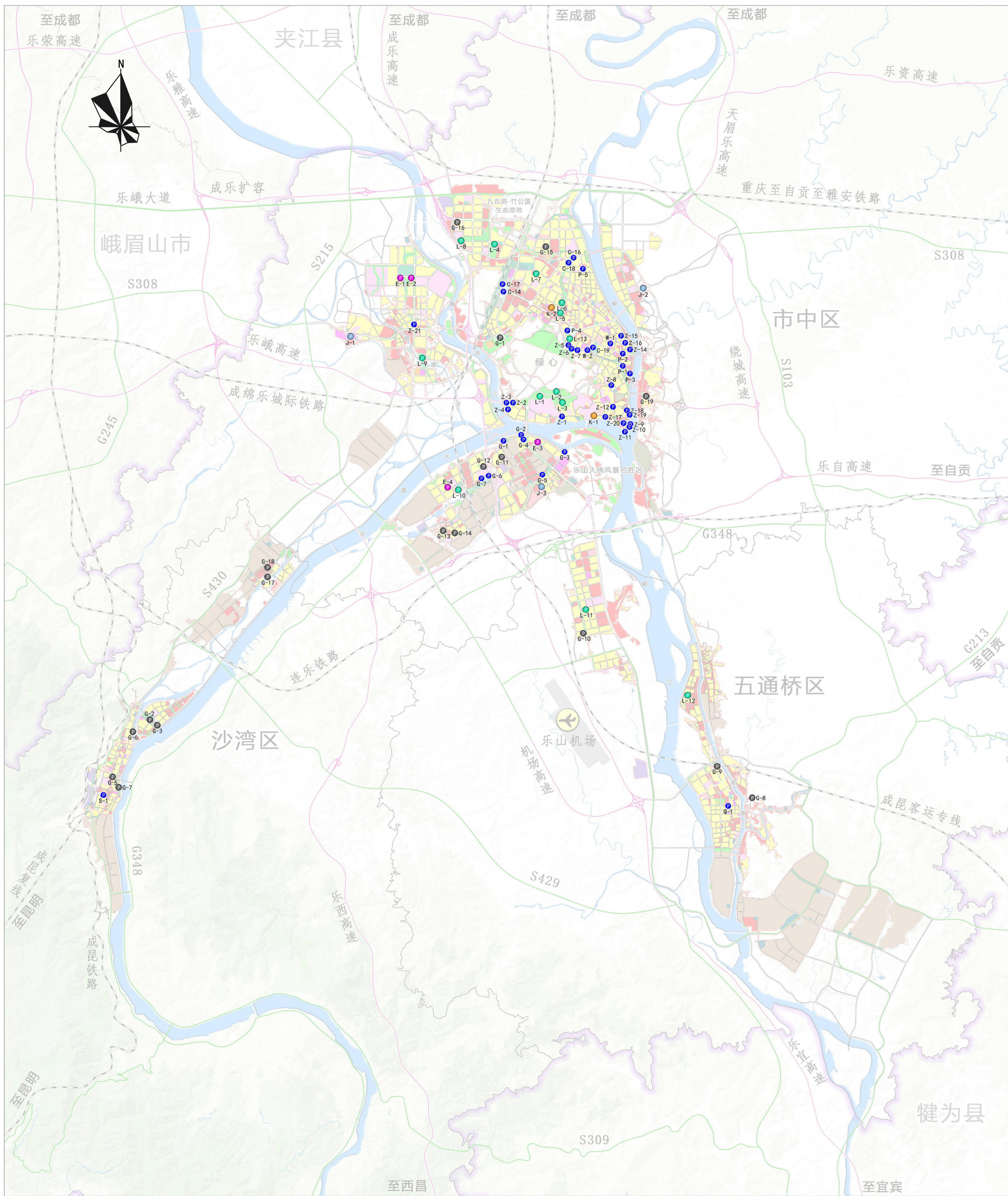
图例

- 铁路站
- 公交修理厂
- 公交枢纽站(兼停保场)
- 公交首末站



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 11 中心城区路外公共停车场规划图



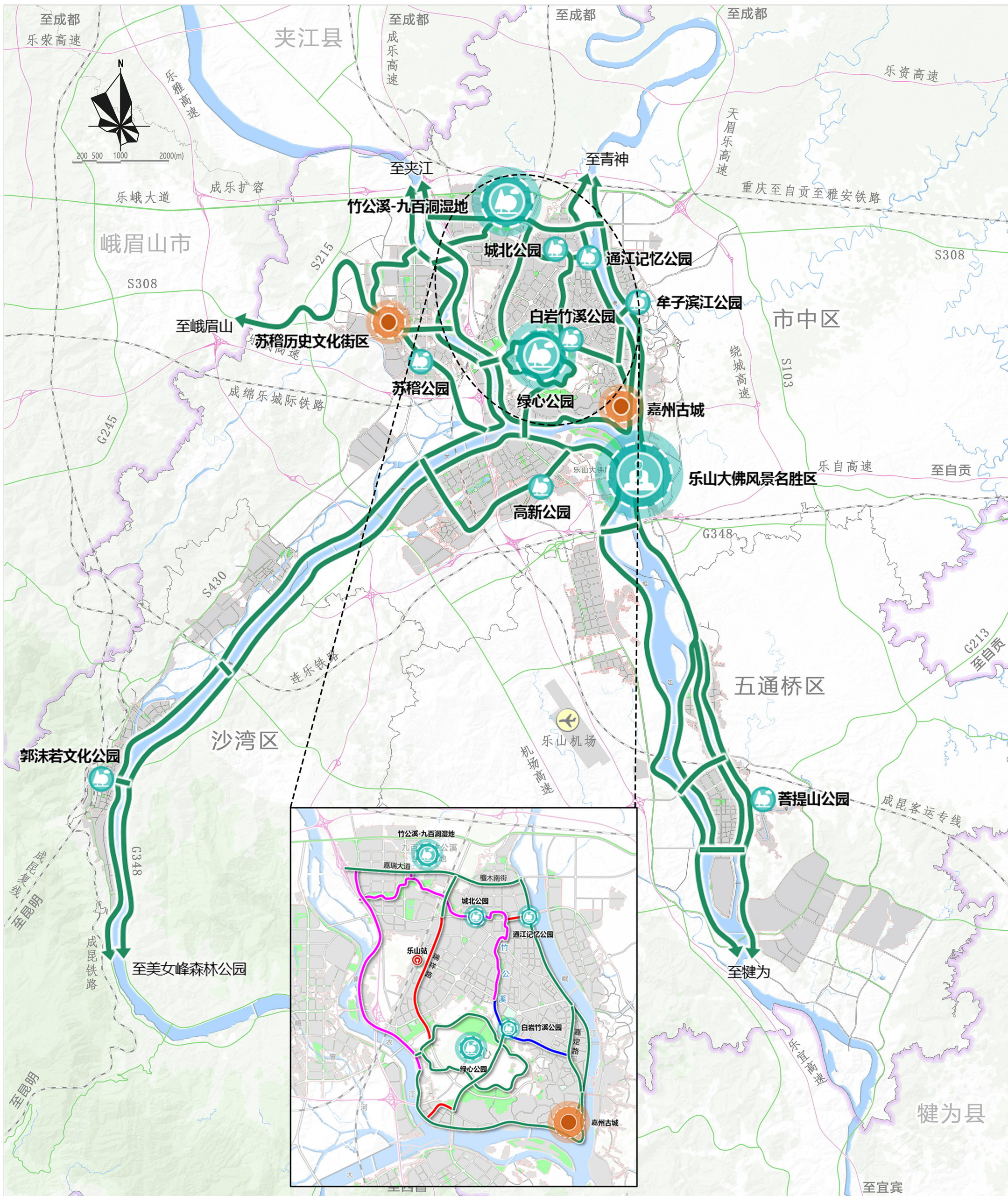
图例

- |   |   |
|---|---|
|  保留现状公共停车场   |  结合绿地建设地下公共停车场 |
|  延续国空规划公共停车场 |  结合广场建设地下公共停车场 |
|  延续控规规划公共停车场 |  结合交通场站建设公共停车场 |



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 12 中心城区滨水慢行系统规划图



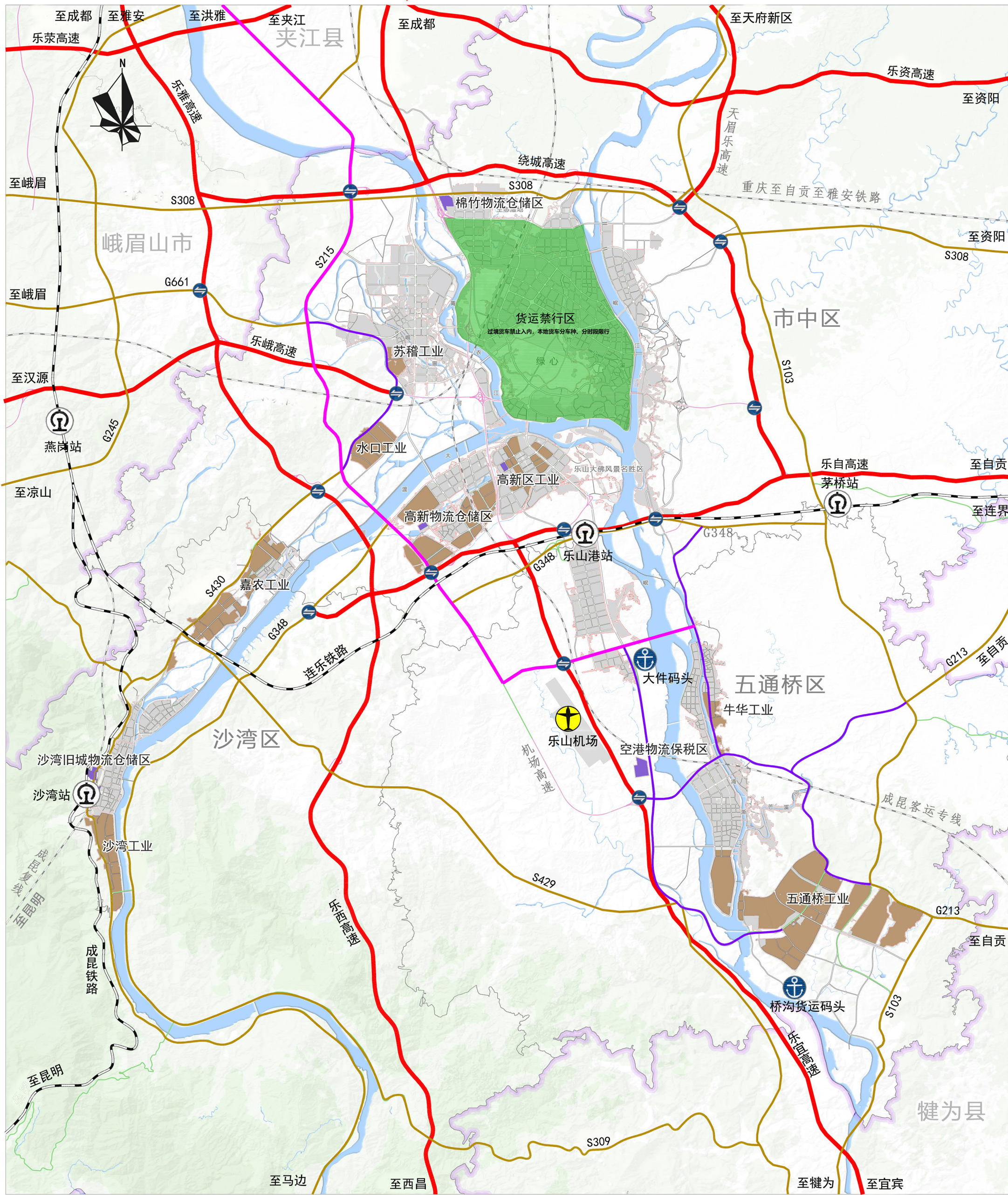
图例

- |  |         |  |              |  |                  |
|--|---------|--|--------------|--|------------------|
|  | 绿道网     |  | 现状已形成绿道      |  | 规划依托现有步行空间提质改造绿道 |
|  | 景区、大型公园 |  | 规划依托滨水资源新建绿道 |  | 规划依托现有道路慢行空间新增绿道 |
|  | 历史街区、古城 |  |              |  |                  |



# 乐山市城市综合交通体系规划(2024-2035)

## 13 中心城区货运交通规划图



图例

- |  |          |  |          |  |       |  |       |
|--|----------|--|----------|--|-------|--|-------|
|  | 货运铁路     |  | 国道省道货运通道 |  | 物流仓储区 |  | 机场    |
|  | 高速公路货运通道 |  | 货运内外转换通道 |  | 工业区   |  | 铁路货运站 |
|  | 大件运输通道   |  | 高速出入口    |  | 货运禁行区 |  | 码头    |