

眉山市“十四五”综合交通运输发展规划

目 录

前 言	3
一、发展基础	4
(一) 经济社会发展概况	4
(二) 发展现状	6
(三) 存在问题	11
二、发展要求与需求预测	13
(一) 形势要求	14
(二) 发展要求	15
(三) 需求预测	17
三、总体思路	21
(一) 指导思想	21
(二) 基本原则	21
(三) 发展定位和思路	22
(四) 规划目标	24
四、“十四五”期间重点任务	27
(一) 加快成眉交通同城，打造对外综合运输大通道	27
(二) 加速东彭仁新交通同城，形成畅联内部路网	30
(三) 推动农村公路提标升级	34
(四) 推进“交通+产业+旅游”融合发展	35

(五) 促进绿色智慧交通赋能增效	38
(六) 提升客货运输现代化服务水平	40
(七) 构建协同联动的行业治理体系	45
五、资金测算及实施安排	47
(一) 资金测算	47
(二) 实施安排	48
六、保障措施	50
(一) 确立规划地位，加强组织领导	50
(二) 争取上级支持，拓宽融资渠道	50
(三) 加强行业治理，强化要素保障	51
(四) 推进技术创新，强化人才队伍	51
七、环境影响评价	52
附表 1 眉山市“十四五”重点交通项目计划完成投资	56
附表 2 眉山市“十四五”重点交通建设项目总表	57
附表 3 眉山市“十四五”交通储备项目表	66

前 言

“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，是开启交通强省建设新征程的第一个五年，是眉山主动融入新发展格局、坚持新发展理念，积极参与成渝地区双城经济圈建设、深入推进成德眉资同城化发展的关键时期。围绕成眉同城和东彭仁新极核引领发展，眉山将致力于构建成都都市圈南部综合交通枢纽，推动实现高水平开放、高质量发展、高品质生活，为全面建设社会主义现代化眉山开好局、起好步。

本规划是《眉山市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》的重点专项规划，与《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050年）》《四川省综合立体交通网规划纲要（2021—2050年）》《四川省“十四五”综合交通运输发展规划》相衔接，涉及铁路、公路、水运、航空等多种运输方式，涵盖基础设施、运输服务、绿色智慧、平安治理、交产融合等内容，明确“十四五”期间眉山市综合交通运输发展思路、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，展望到2035年。

一、发展基础

（一）经济社会发展概况

1. 区位。

眉山市下辖眉山天府新区、东坡区、彭山区、仁寿县、洪雅县、丹棱县、青神县，面积 7140 平方公里，市域总人口 342.26 万，区位条件优越，处于“两区两带”交汇区域：一是位于成都平原经济区的核心区域，北距成都主城区仅 70 公里，南至乐山主城区约 60 公里，东接资阳主城区约 80 公里，西邻雅安主城区约 80 公里；二是位于成都都市圈南部区域，是都市圈重要组成城市之一；三是全省南北中轴线重要节点城市；四是成渝地区双城经济圈成德绵乐广攀发展带的重要组成部分。在四川全面融入“一带一路”、落实新一轮西部大开发、推动成渝地区双城经济圈建设、推进成都都市圈同城化发展等重大战略中具有较好的区位优势。

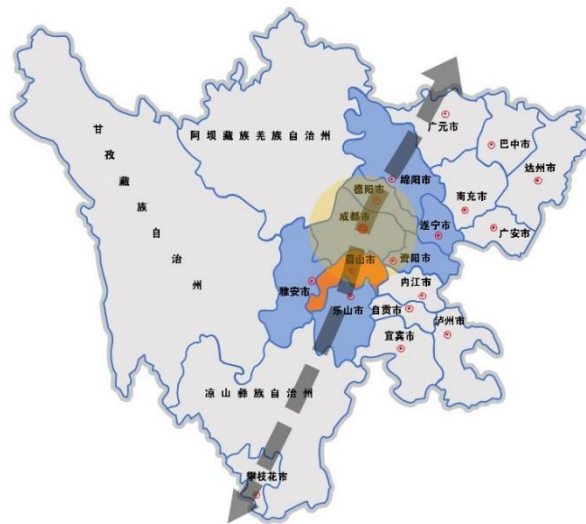


图 1 眉山市地理位置图

2. 经济发展。

“十三五”期间，眉山市以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕党中央国务院、省委省政府和市委市政府决策部署，全面落实省委“一千多支”发展战略，全面实施开放引领战略，加快建设环成都经济圈开放发展示范市，着力构建“三区协同、竞相发展”新格局，形成“融入成都、全域开放”新态势，引领资源要素汇集，推动全域经济地理重塑，产业结构进一步优化，经济发展量质齐升。

经济指标增长平稳。“十三五”期间，眉山市经济增速平稳，地区生产总值年均增长 6.6%左右，2020 年全市地区生产总值达 1424 亿元，人均 GDP 达 4.8 万元，总体处于全省中游水平。在成德眉资四市中，眉山 GDP 总量和人均 GDP 均排名第三；在相邻六市中（成都、资阳、内江、自贡、乐山、雅安）均排名第四，未来眉山经济社会仍有较大增长空间。

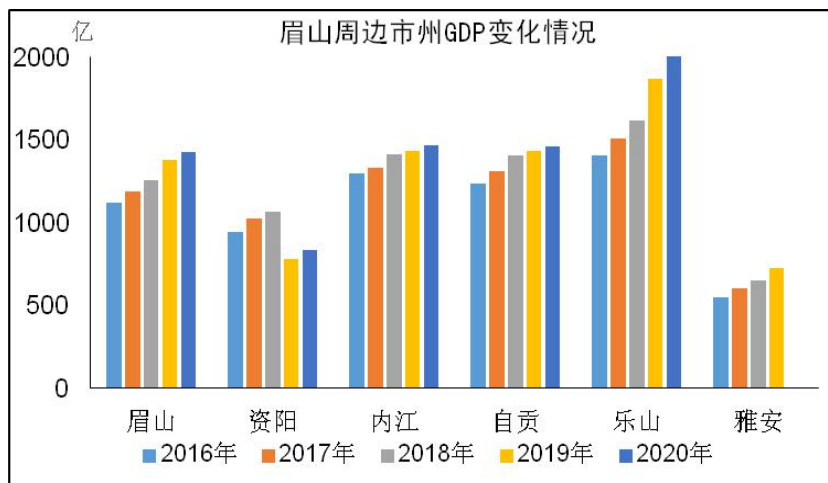


图2 2016年-2020年眉山周边城市（不含成都）GDP变化情况

经济结构调整加快。眉山三次产业结构由 2015 年的 16.9:45.6:37.5 优化为 2020 年的 15.1:36.6:48.3，主导产业从“4+4”

逐步集聚发展为“3+3”体系，培育超 100 亿元产业 5 个，其中新能源新材料、农产品及食品加工产业突破 400 亿元，电子信息产业从无到有。“十三五”期间，共淘汰煤矿、造纸、钢铁等资源消耗型企业 137 户，战略性新兴产业占工业比重由 23% 提升至 30%，高新技术产业占比由 12.4% 提升至 24.4%，高技术产业占比由 5.8% 提升至 10.3%。

城镇化率不断提高。为推进新型城镇化建设，在户籍、土地、财政、教育、就业、医保和住房等领域相继出台配套改革政策，农业转移人口市民化进程明显加快，城市管理更加精细，城乡空间格局和城市功能不断优化提升。2020 年眉山市城镇化率为 49.38%，但仍低于全省城镇化率 6 个百分点，整体仍较为滞后。

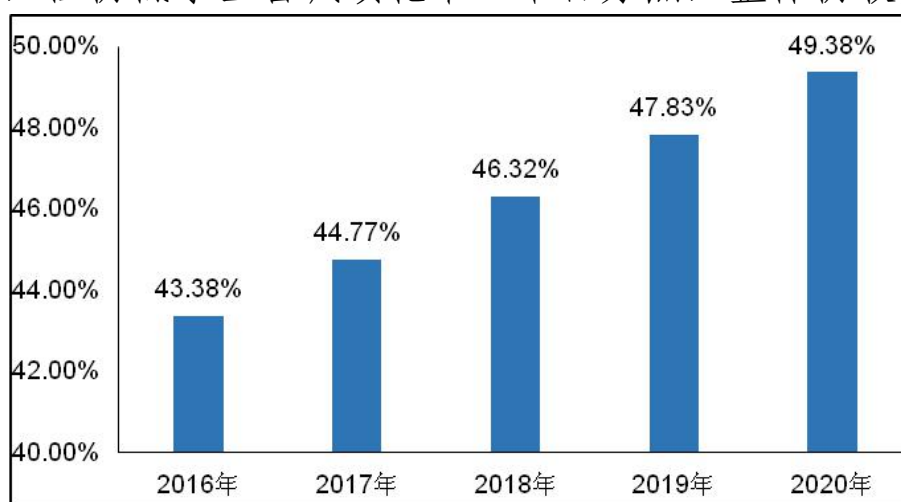


图 3 2016-2020 年眉山市城镇化率变化情况

（二）发展现状

经过多年的建设，眉山市交通运输整体水平有了较大的提升。眉山市“十三五”期间眉山市综合交通共完成投资 712.4 亿元，其中公路水运完成投资 527.88 亿元，是“十二五”公路水运完成投

资的 3.3 倍，轨道交通、枢纽建设、航空等投资完成情况相对较低。

1. 交通基础设施连通水平明显提升。

轨道交通建设深入推进。完成成昆铁路成峨段扩能改造，连汪燕铁路加快建设，南北向铁路通道能力进一步提升。截至 2020 年，全市铁路运营里程达 180 公里，较“十二五”末新增 54.6 公里。

高速公路持续扩容加密。成宜高速、仁沐新高速、成都三绕眉山段建成通车，全省首条跨市域双向八车道高速公路——成乐高速成都至眉山东坡段完成扩容改造，高速公路骨架网逐步形成。截至 2020 年底，眉山市高速公路路网密度达 6.4 公里/百平方公里，居四川省第 5 位，较“十二五”增长 53%；高速公路通车里程达到 460 公里，居四川省第 5 位。

普通干线公路加速提档升级。全市快速公路加速成网，累计完成一级快速路建设 145.5 公里，工业大道、滨江大道、剑南岷东大道等建成通车，环天府新区快速通道、益州大道南延线、红星路南延线、丹蒲快速等加快建设。普通国省道完成升级改造 144.9 公里。截至 2020 年底，眉山市普通国省道总里程达 1000 公里，全市二级及以上普通国省道占总里程的 44%，略高于全省平均水平。

交通脱贫攻坚任务提前完成。累计建设农村公路 2130 公里，实现所有乡镇和建制村通硬化路，全市 316 个贫困村通村公路全部达到脱贫交通条件。2017 年，全市基本完成交通脱贫攻坚任

务，2018年，彭山区被评为四川省第二批“四好农村路”省级示范县。截至2020年底，眉山市农村公路里程达6982公里，三级及以上道路共计约489公里，四级及等外路共计约6503公里，占比达93%。

表1 眉山市公路建设情况表（单位：公里）

行政等级	合计	按技术等级					
		等级公路					等外公路
		高速	一级	二级	三级	四级	
合计	8442.5	459.7	256.1	421.7	391.0	6285.9	628.1
国道	527.1	215.7	93.3	181.1	27.5	9.4	0.0
省道	933.3	244.0	69.0	96.3	122.8	400.7	0.5
县道	2256.9	0.0	82.7	126.6	186.2	1709.8	151.7
乡道	2997.9	0.0	4.2	6.8	45.8	2490.6	450.5
专用公路							
村道	1727.4	0.0	7.0	10.9	8.7	1675.4	25.4

水运建设推进顺利。岷江眉山段航电枢纽建设顺利推进，建成汉阳航电枢纽，尖子山航电、汤坝航电、虎渡溪航电项目正加快推动建设。截至2020年底，全市通航里程280公里，其中等级航道90公里、等外级航道190公里。

枢纽站场渐成体系。完成洪雅县瓦屋山旅游客运汽车站提升改造。截至2020年底，眉山市共有7个公路等级客运站、5个铁路客运站，其中一级公路客运站2个，二级公路客运站5个。同时，眉山市拥有一个大型物流园区——青龙综合物流园区，这也是成都平原经济区内唯一集航空、铁路、高速公路、水运等多种运输条件于一体的物流园区。

2. 运输服务水平整体改善。

货物运量稳步增长。截至 2020 年底，全市公路完成货运量 8463 万吨，货运周转量 677879 万吨公里，分别较 2015 年末增长 39%、30.5%；全市邮政业务总量达 22.8 亿元¹（为“十二五”时期的 6.5 倍），较 2015 年末增长 545.89%，全社会货运量增长明显，其中，2020 年完成快递量 8969.61 余万件，在全省排名中仅次于成都市。

邮政快递服务能力持续提升。“十三五”期间，建成智能快件箱 167 组，社区综合服务站 29 个，半自动分拣线、RDF 巴枪等技术提升了邮政快递运输效率。基本实现快递普惠化，同城快递 24 小时投递率达到 100%，乡镇快递服务覆盖率 100%，建制村快递服务覆盖率 73.92%。累计培育年业务收入超过千万元的快递企业 8 个，其中超五千万元的企业 4 个；培育了 2 家快递业务收入突破亿元，具有标杆性、带动性、城乡网络全覆盖、全产业链发展的快递龙头企业。

客运出行服务多样化。居民出行多选择更加方便、快捷的高铁和私家车，出行方式升级。受成绵乐城际开通影响，全市公路客运量和客运周转量从 2015 年起逐年下降，2020 年眉山完成公路客运量 1650 万人次，客运周转量 74241 万人公里，仅为 2015 年的 17.07%、40.05%。

客运服务网络日趋完善。截至 2020 年底，眉山市共开行客运班线 398 条，总数位于全省中游水平，共开行跨省班线达 9 条，

¹ 注：以上邮政业业务总量以 2010 年邮政业务不变单价计算和比较，2020 年国家邮政局进行了调整，制定了最新的邮政业务不变单价表，实际调整后 2020 年邮政业业务总量应为 11.05 亿元。

跨市班线 137 条（总数排名全省第 8）；开行农村公路 235 条（排名全省第 11 位），各区县农村客运均提供响应式服务，乡镇、建制村客车通达率达 100%。截至 2020 年，全市开通公交线路达 27 条，其中城市公交营运线路 19 条，公交车 298 辆。市域内跨区县公交开行取得突破进展，东坡—彭山间开通跨区县城市公交，东坡—青神间推出定制客运班线；公交换乘实现 1 小时内免费。

3. 交通同城化初见成效。

成眉交通基础设施网络化水平不断提高。目前成眉间已形成“2+2+5”通道，分别为成贵、成昆铁路通道，天府大道、剑南岷东大道两条快速路，以及成乐、成雅、成自泸赤、成宜、简蒲五条高速公路。在德阳、眉山、资阳三市中，眉山快速路数量排第 1，通道总数暂居第 2 位。

跨市公交开行取得突破。成眉之间跨市公交线路增至 4 条，分别为全省首条跨市公交—眉山视高至成都兴隆湖，全省首条公交化运营的地铁接驳公交—眉山彭山至成都新津，以及眉山彭山至成都黄龙溪。

高铁动车公交化运营深入推进。眉山市交通运输局联合成都市相关部门采取租赁动车组、运营专项补助的方式，推动高铁动车公交化改造和运营，眉山与成都间动车列次已由 2018 年底的 37 列/天加密至 83 列/天，动车开行列数逐年增加，极大便捷了成眉之间的旅客出行。

4.交通行业治理和运输保障体系不断完善。

综合交通行业治理取得突破。在全省 21 个市州中，眉山市是综合交通管理体制改革的 3 个市州之一，并在天府新区眉山片区探索积累了经济区和行政区适度分离的管理经验。

信息化水平不断提高。初步建成城市公交系统动态监控体系，初步实现对公交运行状态的全方位、动态监控和管理，车载智能终端安装覆盖率 100%。联合省级平台共建四川票务汽车、天府行 APP、电话订票等售票服务平台，实现全市道路客运联网销售，满足不同层次乘客需求。建立并完善全市 12328 交通运输服务监督电话系统，实现市与部、省三级联网运行，畅通群众诉求通道。

安全保障能力显著增强。安全生产形势持续稳定，“十三五”期间道路运输交通未发生一起重特大安全生产事故。建成国家区域性公路交通应急装备物资储备中心，配合推进四川省交通运行监测与应急指挥系统建设，初步建立全市综合应急预案体系和救援机制，建成彭山、丹棱公路养护和应急保通中心，多层级的应急保障体系初步建成。

（三）存在问题

对照眉山市未来社会经济发展目标和成渝地区双城经济圈建设、成德眉资同城化发展要求，对标建设“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国总目标，眉山交通仍然存在以下问题。

1.路网整体不优。

一是通道数量不均，呈“南北密、东西疏”的特点，现有“8高2轨14快”24条大通道中，南北向16条、东西向仅8条，东接成渝交通主轴，西接成都西部区域、雅安市际快速路网较为薄弱；市域内洪雅、丹棱两县尚无铁路覆盖，丹棱尚无铁路通道布局。二是公路等级和通达深度还有待提高，普通省道二级及以上占比未超过50%，农村公路4.5米以下等外级路4405公里，占比达63%，部分区域产业路、旅游路还有待等级提升。

2.对外通道不畅。

一是南北向虽通道较多，但运能逐渐饱和，特别是高速公路承载能力受限，东西向通道建设滞后，不能良好支撑对外交通联系。二是市际“断头路”现象突出，项目建设时序不统一，存在益州大道南延线、梓州大道南延线、S401丹蒲快速、S428工业大道等市际“断头路”，相邻市县之间部分农村公路直联不畅。三是南向岷江水运通道航道等级偏低，港口码头建设滞后，目前尚不具备大规模通航条件。

3.枢纽能级不足。

一是青龙站作为眉山最大的铁路货运站，距离铁路物流基地新津普兴站仅10公里，面临较大市场竞争，在协同发展、错位发展和承接产业转移方面有待进一步强化。二是成昆铁路青龙、彭山、眉山、鲜滩、思蒙均为低等级站，运输集疏运能力弱，彭山北、眉山东、青神3个高铁站均为过境站，引流驻流能力较弱，与城市融合发展水平不高。三是眉山到天府国际机场缺乏直联轨

道交通，川藏铁路“擦边”眉山未与成昆铁路连通，寿安货运基地与青龙站暂不能轨道互联，未形成完善的铁路干线网络。

4.服务水平偏低。

一是成眉间地铁接驳公交、跨市公交开行及轨道交通联运模式创新等方面仍需进一步提高。二是冷链运输、鲜活运输、集装箱运输、多式联运等现代化货物运输方式推进较为缓慢。三是客运“一票制”、货运“一单制”推进较慢。

5.行业治理仍需完善。

一是眉山虽然在交通大部制改革上取得了一定成效，但协调联动机制尚未有效运转，仍需创新提高。二是在交通信息共享、监管协同、联合执法等领域的跨区域管理尚需完善。三是随着未来眉山通用航空、港口的逐渐建成，需进一步完善行业治理体系，适应交通新业态发展趋势。

二、发展要求与需求预测

“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向社会主义现代化迈进的重要时期，开启了建设交通强国的新征程，是四川省推进成渝地区双城经济圈建设、交通强省建设的五年关键期，也是落实眉山市历次党代会重要决定，加快推动建设成都都市圈高质量发展新兴城市的重要机遇期。我国发展的内部条件和外部环境正在发生深刻复杂变化，国省重大战略纵深推进、双循环新格局逐步确立等新形势，将会对眉山市综合交通运输发展提出新的要求。

（一）形势要求

从经济发展格局来看。我国正着力构建以国内大循环为主、国内国际双循环相互促进的新发展格局，要求通过推进新型基础设施建设、畅通现代流通体系等举措，加快扩内需、促进内循环，通过建设更高水平开放型经济新体制、推动更深层次改革，实现更高水平对外开放。

从区域发展格局来看。成渝地区双城经济圈发展上升为国家战略，成都都市圈发展加速推进，以中心城市引领都市圈、城市群发展的模式成为必然趋势，要求提高中心城市的辐射能力、提升区域总体发展能级。

从行业发展来看。党的十九大提出建设交通强国的重大战略决策，四川是交通强国建设第二批试点省份，构建成渝地区双城经济圈一体化交通网是试点工作的首要任务，完善成都都市圈多层次多制式轨道交通网络是交通强省建设的重要任务，需不断提升资源要素集聚能力。

从政策导向来看。在规划管理政策方面，根据《中共中央 国务院关于统一规划体系更好发挥国家发展规划战略导向作用的意见》，市县级规划既要加强与国家级专项规划、区域规划、空间规划的衔接，又要因地制宜，符合地方实际，突出地方特色，通过按照“谁牵头编制谁组织实施”的基本原则，落实规划实施责任。在投资政策方面，国家通过加大转移支付力度、发行特别国债、增加地方政府专项债券规模等措施，缓解地方财政困境。在

土地政策方面，永久基本农田以外的农用地转为建设用地审批事项授权各省、自治区、直辖市人民政府批准，永久基本农田转为建设用地审批权下放试点，意味着审批层级已降低，审批效率将大幅提高。在产业发展方面，2020年国务院《政府工作报告》提出，要重点支持“两新一重”建设，即新型基础设施、新型城镇化，交通、水利等重大工程，有利于加快动能切换与产业转型，对于支撑扩内需、体现民生导向具有积极作用。在生态环保方面，国务院印发的《2030年前碳达峰行动方案》对交通运输绿色低碳行动提出了明确任务，要求确保交通运输领域碳排放增长保持在合理区间，交通运输部先后印发《推进交通运输生态文明建设实施方案》《关于全面深入推进绿色交通发展的意见》，这对交通运输结构、绿色交通治理体系、治理能力等方面提出了更高要求。政策导向的变化对眉山市“十四五”期间交通发展带来更多要素保障和发展机遇。

（二）发展要求

“十四五”期间是眉山市提升发展能级实现跨越发展的关键期，也是成眉交通“同城同网”的黄金期，在成都加快“南拓”“东进”和推进天府新区、成都东部新区建设机遇下，眉山在交通领域可实现同城率先突破，加速成眉交通同城化由局部融入向全域融合的更高阶段转变。“十四五”期间，眉山市面临的新形势、所处的新阶段，对综合交通运输发展提出了更高的要求。

1.融入双循环发展新格局，要求持续完善对外运输大通道。

以国内大循环为主、国内国际双循环相互促进的新发展格局正在逐步形成，国家将继续深入推进“一带一路”建设、长江经济带发展、新时代西部大开发等战略，提升区域发展水平和对外开放水平，要求加快培育完整的内需体系，保持交通投资高位运行，畅通以高速公路、干线铁路、内河航运为主的综合运输大通道，完善各类物流节点布局、加快物流基础设施配套建设，助力形成高效畅通的现代流通体系，打通“大动脉”、畅通“微循环”，支撑眉山融入双循环发展格局。

2.做强成都极核和主干功能，要求共建成都国际性交通枢纽，加快构建同城同网的交通网络。

成渝地区双城经济圈已上升为国家战略，成都都市圈发展是成渝地区双城经济圈建设的先手棋，主干将由“成都”向“成德眉资”拓展升级，要求发挥好交通“先行官”的作用，突出自身地缘优势，提升交通内联外畅水平，以交通变革重塑区域经济地理，引领资源要素、人口的高效集聚，与成都共建国际性交通枢纽，加快实现成眉半小时通勤，提升发展能级和城市综合竞争力。

3.满足人民美好出行需求、培育创新发展动能，要求提升运输服务水平和交产融合发展能力。

随着我国经济转向高质量发展，人民生活水平日益提高，要求顺应人民群众出行需求升级趋势，精准配置多样化、个性化、人性化的交通服务供给，推进物流现代化和枢纽转型升级发展，支撑建设幸福新家园。同时，新一轮科技革命和产业革命加速演

变，要求交通主动转换增长动能，推进“交通+旅游”“交通+现代工业”“交通+农业”融合发展，提升行业发展活力，加快新型基础设施建设，实现交通运输科技赋能。

4.支撑乡村振兴战略，构建生态绿色本底，要求打造高品质农村公路，构建绿色集约型交通运输体系。

随着乡村振兴战略的加快推进和撤乡并镇的深入实施，农村人口分布将发生较大变化，农村地区居民对出行质量也将有更高需求，要求持续推进“四好农村路”建设，不断优化提升农村地区交通运输服务水平，支撑国家级乡村振兴示范区建设。同时，党中央作出“我国力争2030年前实现碳达峰，2060年前实现碳中和”重大战略决策，眉山成功跻身全国“公交都市”名单，获“国家森林城市”称号，并正在积极创建“国家生态文明建设示范市”，要求加快推进交通生态文明建设，构建低碳集约的土地利用和交通发展模式。

（三）需求预测

根据《眉山市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》，眉山市“十四五”期间经济社会发展整体形势良好，到2025年地区生产总值将力争达到2400亿元。结合眉山市未来经济社会发展、人口、城镇化水平及同城化发展等，预测2025年眉山市客货运输情况如下。

从总量看，眉山市客货运量呈持续上涨趋势。2025年，眉山市客运量达4900万人/年，较2020年增长30%；眉山市货运

量为 13515 万吨/年，较 2020 年增长 35.2%。

从流向看，仍以市域内出行和成都、乐山等南向城市为主。市域内部客货运量占总出行的 40%；跨市域出行中，以成都、乐山方向为主（客流占比达 68%左右，货流占比为 33%左右）。

从结构看，客运出行由“公路为主”转为“公铁并重”。随着铁路公交化运营的进一步推进以及成都外环铁路、成昆复线、连沱燕铁路的全线贯通，到 2025 年，公路客运分担率有所降低且增速成放缓趋势，公路铁路客运量将大致持平，铁路运输量与 2020 年相比将提升 27%，但货物运输依旧以公路运输为主，约占总货运量的 93%。

表 2 眉山市公铁客运量预测结果（2025 年）

指标			运量（万人）	占比（%）	
公路	总量		2354.00	100	
	主要运输方向	省内	眉山	966.79	41.07
			成都	830.54	35.28
			乐山	267.46	11.36
			雅安	45.20	1.92
			资阳	43.21	1.84
		省外	重庆	14.71	0.63
铁路	总量		2547.24	100	
	主要运输方向	省内	成都	1784.84	70.07
			乐山	372.33	14.62

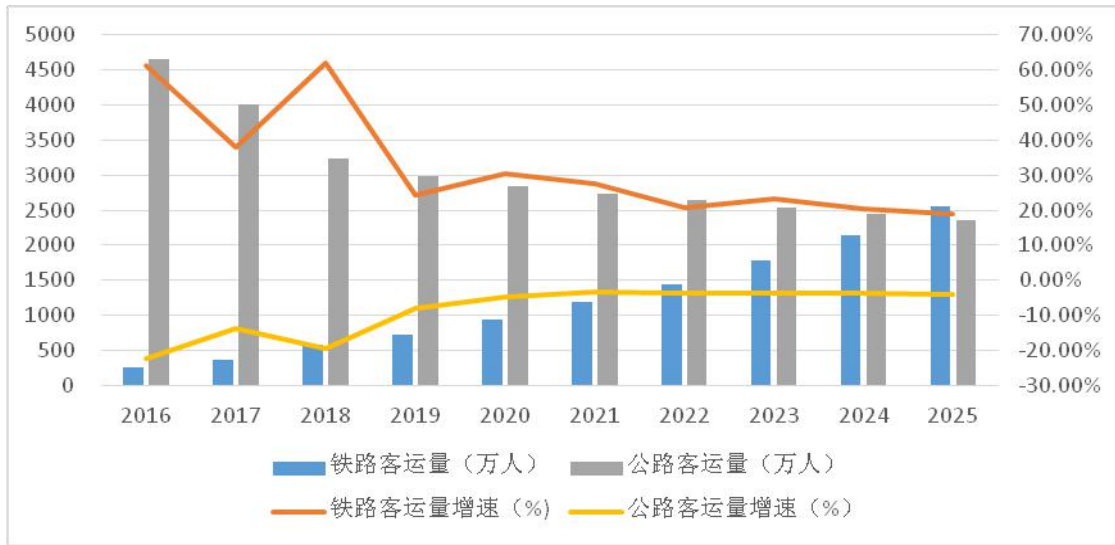


图 4 2016 年-2025 年眉山市公铁客运量及增速变化图

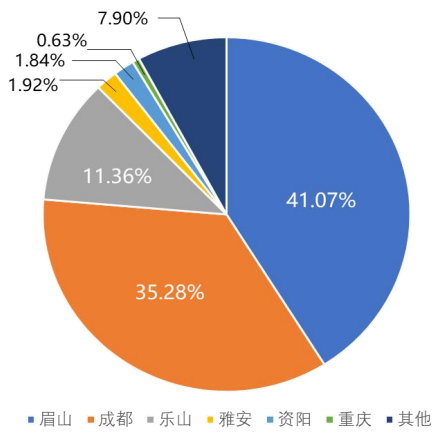


图 5 不同运输方向公路客运量占比
(2025 年)

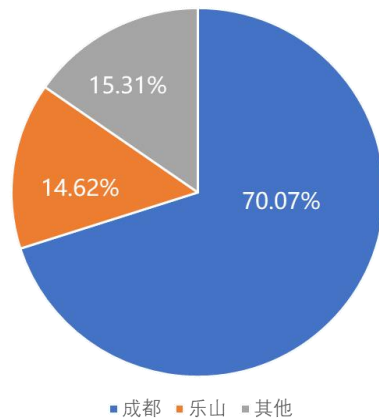


图 6 不同运输方向铁路客运量占比
(2025 年)

表 3 眉山市公铁货运量预测结果 (2025 年)

指标			运量 (万吨)	占比 (%)	
公路	总量			12588.55	100
	主要运输方向	省内	眉山	4811.72	38.22%
			成都	2241.25	17.80%
			乐山	1933.48	15.36%
			德阳	264.88	2.10%
			雅安	234.85	1.87%
		省外	重庆	616.61	4.90%
			陕西	432.17	3.43%
铁路	总量			927.14	100
	主要运输方向	省内	凉山	463.57	50.00%
			攀枝花	154.52	16.67%
			达州	154.52	16.67%
			宜宾	154.52	16.67%

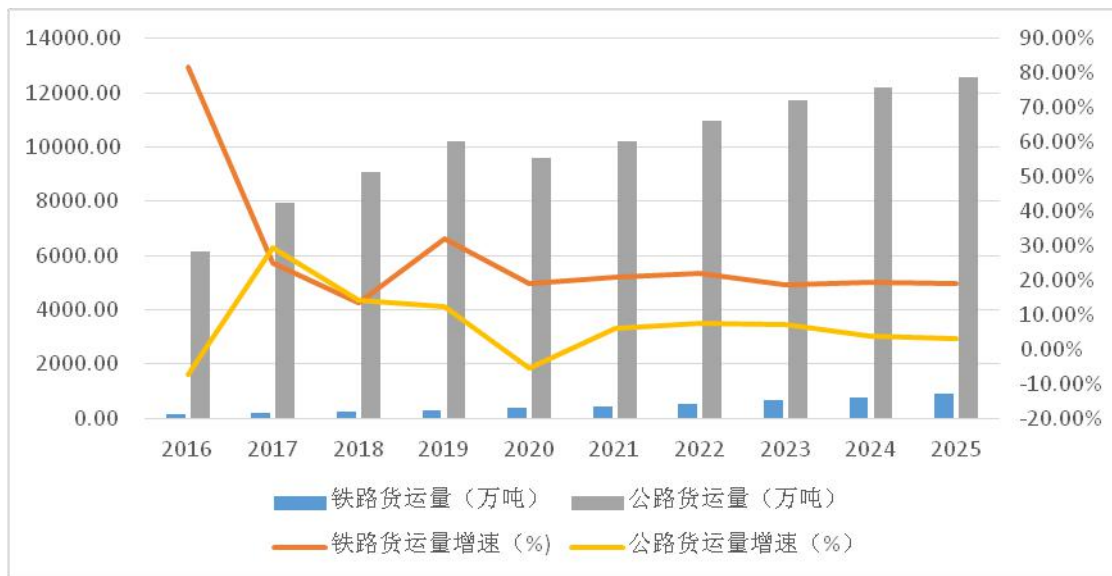


图 7 2016 年-2025 年眉山市公铁货量及增速变化图

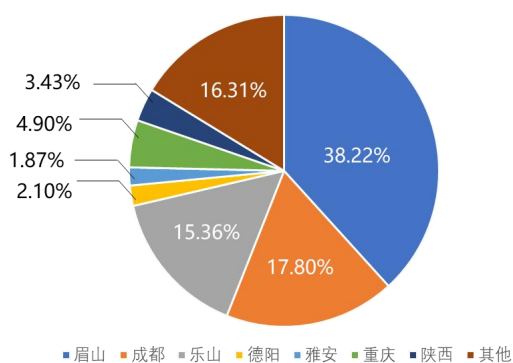


图8 不同运输方向公路货运量占比
(2025年)

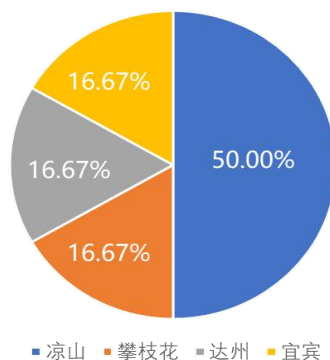


图9 不同运输方向铁路货运量占比
(2025年)

三、总体思路

(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，紧紧围绕建设交通强国、成渝地区双城经济圈、成都都市圈发展的总体要求，以成眉同城发展、东彭仁新极核引领为抓手，着力构建“航空引领、轨道突破、路网加密、水路贯通、运输便捷”的现代化综合交通运输体系，加快打造成都都市圈南部综合交通枢纽，为经济社会发展提供更加有力的交通支撑和引领作用。

(二) 基本原则

质量第一，效益优先。按照高质量发展要求，协调行业转型升级发展与追求速度规模的关系，注重交通服务品质提升。强化安全防控应急水平，将环保意识落实到基础设施建设、运输服务和技术装备升级的各个环节，推进交通运输与生态环境协调发展。

统筹协调，突出重点。充分发挥综合交通的组合效率和整体

优势，统筹建设、管理、养护、运输等。补齐交通基础设施发展短板，缩小各区县交通发展水平差距，进一步强化主要交通通道能力，增强交通对经济社会的支撑和引领作用。

深化改革，创新融合。促进交通运输与经济、产业、城镇融合发展，把改革创新作为强大动力，注重科技创新、体制机制创新和政策创新，探索投融资新模式，加快行业转变发展方式，实现现代科技和信息技术与交通运输管理服务融合。

（三）发展定位和思路

1.发展定位

根据四川省委对眉山的发展定位要求，结合眉山市经济社会发展的客观需求，在全面融入成渝地区双城经济圈建设和做强成都“极核”的背景下，提出眉山市综合交通运输发展战略定位为“成都都市圈南部综合交通枢纽”，支撑成都都市圈建设国际性综合交通枢纽、参与国际竞争、引领成渝双圈发展。

2.发展思路

坚持以建设成都都市圈南部综合交通枢纽为战略牵引，以“畅通道、建枢纽、强极核、联产业、优服务、抓保障”为抓手，聚焦轨道交通、高快干线、枢纽港站等关键领域，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，实现“铁公水空”多式联运新突破，支撑全市高质量发展。

畅通对外运输通道。以铁路、高速公路、水路为主体，推动干线铁路、城际铁路、市域铁路融合发展，打造轨道交通圈，加

快构建全域高速公路网和快速路网，推进岷江航道建设，打造纵穿南北、横贯东西的交通廊带，推动综合立体交通网加速完善。

构建综合交通枢纽。抢抓建设西部陆海新通道及中老铁路开通机遇，高标准规划建设眉山国际铁路港，协同成都国际铁路港，立足都市圈“南向枢纽、北向节点”定位，打造“北有青白江、南有青龙港”南北联动的区域交通枢纽和国际物流大通道，加快构建“铁公水空”多式联运物流港；打造城市新中心综合客运枢纽，实现轨道交通、城市公交等“零换乘”出行。

做强“东彭仁新”极核。推动眉山城市新中心发展，加快高快速路和城市公共交通建设；强化东彭仁新区域组团发展，提升东西向通道密度和等级，打造区域枢纽节点，构建30分钟交通路网体系；推动成眉交通同城同网，实现北向与成都天府新区、东向与东部新区、西向与蒲江、邛崃等地基础设施同城同网，强化跨区域公交发展，实现运输服务同标同质。

推动交产农旅融合。依托高速铁路、货运铁路、高快速路等提升交通轴带运能和密度，推进“K”型现代工业走廊建设，强化对眉山高新技术产业协作带的交通通道支撑；突显天府特色和眉山韵味，以各层次铁路、高快速路、农村公路等打造“O”型全域旅游交通网络，畅联眉山旅游景点；构建广覆盖乡村振兴路。

优化运输服务水平。瞄准运输服务转型升级新趋势，加强科技应用，推动运输站场智能化升级；推进城乡公交一体化发展，构建“轨道+公交+慢行”出行体系，加快“公转铁”运输结构调整，

积极发展多式联运，推广新能源、清洁能源装备，打造安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。

抓好组织保障体系。推动交通强市建设，加快构建市委、市政府牵头揽总、市和县（区）联动的综合交通推进机构；深入研究交通项目投融资举措，积极探索建立综合交通发展基金，深化项目前期工作，强化土地、资金等要素保障能力；强化交通运输科技人才的引进和培育。

（四）规划目标

1.2035 年远景目标。

展望至 2035 年，基本建成“人民满意、保障有力、全省一流”的交通强市，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，对外开放程度显著增强。

2.“十四五”发展目标。

到 2025 年，着力推动实现“对接两大机场、融入都市路网、畅联陆海通道”，加快构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通运输体系，综合交通投资始终保持高位运行，形成“18 纵 10 横”²大通道，争创全省交通强市，初步建成成都都市

2 18 纵：3 条铁路通道，成贵高铁、成昆铁路、成眉市域铁路 S5 线主线；6 条高速通道，成乐高速、成自泸赤、成宜高速、乐雅高速、仁沐新高速、天眉乐高速；9 条快速通道，剑南岷东大道、天府大道、工业大道、滨江大道、梓州大道南延线、益州大道南延线、锦江大道+岷东滨江快速、丹蒲快速+大峨眉旅游西环线、西山旅游环线。10 横：3 条铁路通道，连汪燕铁路仁寿段、成都外环铁路、川藏铁路；4 条高速通道，成都经济圈环线高速、遂资眉高速、成雅高速、铜梁经乐山至荣经高速；3 条快速通

圈南部综合交通枢纽，基本实现“233”交通发展目标。2个突破，建成市域铁路，实现轨道交通历史突破；建成“两港一枢纽”³，实现客货运枢纽历史突破。3个先行，创建都市圈轨道交通、高快速路同城同网、运输服务同质同标，实现同城交通先行；创建交通引领城市发展、农业发展、工业发展、文化旅游服务业发展，实现交产融合先行；创建国省级全域“四好农村路”示范，实现“乡村振兴”交通先行。3个交通圈，依托轨道交通、高速公路、快速路等打造成眉半小时、邻近市半小时、市域半小时通勤、通达圈。

基础设施更加完善。综合交通路网总里程突破1万公里，其中：推动干线铁路、城际铁路、市域铁路融合发展，构建超300公里多层次轨道交通体系；新改扩建高速公路200公里、干线公路超1000公里、农村公路3000公里，普通公路实现3个100%和2个65%⁴；基本建成“1+N”航空体系，洪雅通用机场投入运营；建成岷江Ⅲ级航道，里程达到78公里，规划启动眉山港建设。

运输服务更加优质。建成眉山城市新中心等8个综合客运枢纽，城乡客运一体化水平明显提升，县城与乡镇、县城与景区、乡镇间具备条件的班线客运完成公交化改造；建成集快递分拨、仓储、电商、物流配送和冷链等产业于一体的市县两级快递综合

道，眉州大道-仁简快速-眉资快速、天邛快速-环天府新区快速、东蒲快速-天府大道城区段、眉山段。

3 “两港一枢纽”。眉山国际铁路港、眉东新城国际物流中心、眉山城市新中心综合客运枢纽。

4 普通国道二级及以上达100%，普通省道二级及以上达65%，乡镇通三级及以上道路达100%，建制村通双车道达100%，30户以上自然村（组）通硬化路达65%。

分拨中心和县、乡、村三级邮政快递网络体系，实现快递网点乡村全覆盖、建制村通邮率 100%；大力发展多式联运，物流货运费用明显下降。

行业管理更加高效。干线公路养护管理水平全面提升，农村公路实现“有路必养、养必到位”；干线公路网重要路段、桥梁、隧道等关键节点实现监测全覆盖；绿色交通体系逐步完善，全市城市公交新能源车比重力争达 100%，逐步形成车桩相随、布局合理的充电基础设施体系；建成面向公众的交通运输公共服务信息平台；综合交通运输执法能力建设进一步提高；应急救援体系、应急运输体系进一步完善；行业管理手段进一步提升，安全管控更加有力，行业整体形势更加稳定。

专栏一 眉山市“十四五”综合交通运输发展主要指标				
领域	具体指标	2020 年	2025 年	指标属性
基础设施	综合交通线网总里程（万公里）	0.89	1.05	预期性
	铁路建成及在建里程（公里）	184	365	预期性
	高速铁路建成及在建（设计时速 200 公里及以上）里程（公里）	70	160	预期性
	市域（郊）铁路建成及在建里程（公里）	0	37	预期性
	高速公路建成及在建总里程（公里）	460	595	预期性
	通用机场数量（个）	0	1	预期性
	普通国道二级及以上比重（%）	91.2	100	预期性
	普通省道二级及以上比重（%）	36.9	65	预期性
	公路网总里程（万公里）	0.84	1	预期性
	乡镇三级及以上公路连通率（%）	82	100	预期性
	30 户以上自然村（组）通硬化路比例（%）	36	65	预期性
	三级以上航道里程（公里）	17	78	预期性

专栏一 眉山市“十四五”综合交通运输发展主要指标				
领域	具体指标	2020年	2025年	指标属性
运输服务	普通国省道技术状况（MQI）优良路率（%）	/	≥85/80 （省）	预期性
	农村公路技术状况（MQI）优良路率（%）	/	≥83（省）	预期性
	乡镇快递网点覆盖率（%）	97	100	预期性
	具备条件的建制村通邮比例（%）	73.92	100（省）	预期性
	邮政业业务总量（亿元） ⁵	11.05	15.8	预期性
	快递业务量（亿件）	0.89	1.36	预期性
行业管理	重点领域北斗系统覆盖率（%）	/	95（省）	预期性
	二级及以上汽车客运站电子客票覆盖率（%）	/	100（省）	预期性
	快递电子运单使用率（%）	98.71	100	预期性
	营运车辆/船舶单位运输周转量 CO ₂ 排放下降率（%）	4/5	4/5（省）	约束性
	较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降率（%）	12	12（省）	约束性
	一般灾害情况下公路水路应急救援到达时间（分钟）	≤120	≤60	约束性

四、“十四五”期间重点任务

（一）加快成眉交通同城，打造对外综合运输大通道

围绕眉山建设成都都市圈南部综合交通枢纽这一目标，加速推动成眉交通同城同网，构建复合高效的对外综合运输大通道，支撑眉山对外开放发展。

1.以成眉同城为引领，深度融入都市路网。一是打造“轨道上的都市圈”。大力推进成都外环铁路建设，强化眉山至成都简阳、资阳等地的通道联系。协同成都加速实施市域铁路 S5 线，做好市域铁路线网规划研究。谋划城市轨道交通线路延伸，积极争取市域铁路 S16 线纳入上位规划，争取成都地铁 10 号线、16

⁵ 以 2020 年国家邮政局制定的最新邮政业不变单价换算。

号线延伸至一体化发展区域，满足都市圈组团间快速通行需求，打造成眉“半小时通勤圈”。二是提升成眉间高速公路承载力。持续推进成乐高速眉乐段扩容改造，新开工建设天府新区经眉山至乐山高速，积极开展成赤高速仁寿段扩容改造前期工作，疏解既有高速通道拥堵现象，提升高速公路通行能力。三是推动成眉快速路加速成形。加快构建成眉间“直连直通”快速通道网络，打通梓州大道南延线、丹蒲快速、益州大道南延线、滨江大道等市际“断头路”，积极推进天府大道二峨山隧道段建设，加快实施锦江大道等城际快速路项目，加强与东部新区、蒲江、邛崃等地路网连接。

2.以南部枢纽为引领，畅连陆海通道。一是加快推进铁路干线通道建设。建成连汪燕铁路，实现仁寿铁路“零”的突破；协同实施川藏铁路眉山段、渝自雅城际铁路等项目。二是加快构建“四横八纵”高速公路网。积极开展彭峨高速、洪雅支线高速规划研究，形成眉山西部区域纵向高速旅游通道，经乐山、西昌形成出川新通道。三是畅通岷江水运航道。积极构建“1港5航电”⁶，确保“十四五”期间建成尖子山、汤坝、虎渡溪3个航电枢纽工程，提高航道通行能力，重点推动眉山水港和张坎航电建设，协调乐山板桥航电加快推进，早日实现岷江通航，打造成都平原出海第一港。四是加强物流枢纽中心建设。高起点规划建设眉山国际铁路港，推进眉山港（川滇藏货物陆水转运中心）建设，畅连中老

6 “1港5航电”：天府眉山港（眉山水港）、尖子山航电枢纽、汤坝航电枢纽、张坎航电枢纽、虎渡溪航电枢纽、汉阳航电枢纽。

铁路、宝成铁路、川藏铁路，并依托成昆铁路、连汪燕铁路等加快完善多式联运物流服务网络；依托天府国际机场，积极探索推进眉山东部新城货运枢纽前期研究工作，构建以航空为核心的“铁公空”多式联运物流港，承接成都都市圈物流转移功能和临港产业物流需求，打造集展示交易、仓储、配送、综合服务等功能于一体的西南现代物流产业发展高地；着力推动眉山邮政快递转运（分拨）中心、仓储基地建设，推动快递物流园区转型升级为区域总部。

3.以集疏运通道为引领，高效畅联空港海港。一是构建畅联“双机场”综合交通体系，依托轨道交通、高快干线，高效接驳“双机场”，积极推进成都外环铁路建设和成乐高速扩容、加快实施眉州大道东延线、仁简快速等综合交通路网，分别构建“1轨2高2快”⁷接驳天府国际机场和双流国际机场，实现“半小时、多方式”无缝对接，助推高质量对外开放。二是强化集疏运体系建设，加强与成乐高速、遂资眉高速等高效连接，推进干线铁路至眉山港专用联络线前期研究，畅通重点园区、重大产业的铁路专用线和集疏运通道，提升眉山国际铁路港承载能力，基本满足腹地范围内客货运输需求。

4.以高快速路为引领，全面对接成渝双圈主轴。开工建设荣经至铜梁高速公路（乐山至资中段、乐山至荣经段），形成眉山

7 “1轨2高2快”至天府国际机场：成都外环铁路、遂资眉-成宜高速、成都经济区环线高速、金简黄快速、金简仁快速。“1轨2高2快”至双流国际机场：成贵高铁、成乐高速复线、成雅高速、工业大道—双新快速、剑南岷东大道。

直连内江、重庆等地的高速公路通道。以眉州大道东西延线建设为核心，推动金简仁、东蒲快速路等东西干线“优轴密网”，积极开展天府大道南延线（仁寿-自贡）前期研究工作，形成眉山联系成都东部新区、资阳、内江的快速通道。

专栏二 眉山市“十四五”期间对外通道重点建设任务

1. 干线铁路。

——续建。连汪燕铁路。

——新开工建设。成都外环铁路、川藏铁路眉山段。

2. 轨道交通。

——新开工建设。成眉市域铁路 S5 线。

3. 高速公路。

——新开工建设。天府新区经眉山至乐山高速公路、铜梁经乐山至荣经高速（荣经至乐山和乐山至资中段）。

——扩容改造。成乐高速扩容。

4. 快速路及普通国省道。

——续建。益州大道南延线（天府新区段）、锦江大道、天府大道眉山城区段（拟新增省道）、梓州大道南延线（拟新增省道）、S307 仁寿县贵平镇至怀仁街道办新建工程（仁简快速通道）（拟新增省道）、天府大道二峨山隧道段（拟新增省道）、S401 丹棱县齐乐镇至蒲江县鹤山街道办段新建工程等。

——新开工建设。G351 眉州大道东延线、G351 眉州大道西延线、S213 仁寿县宝马镇至新店镇段新建工程（仁寿至资中快速）、东蒲快速路（拟新增省道）、眉山天府新区至资阳快速通道（眉资快速）（拟新增省道）、滨江大道北延线等。

5. 航电枢纽。

——续建。汤坝航电枢纽、虎渡溪航电枢纽、尖子山航电枢纽。

——新开工建设。张坎航电枢纽。

6. 港口工程。

——新开工建设。眉山港（含川滇藏货物陆水转运中心）。

（二）加速东彭仁新交通同城，形成畅联内部路网

围绕塑造大城市发展格局，以增强中心城区极核功能为目

标，构建全域畅达的综合交通网，推动东彭仁新同城相融，形成拥江发展、主副联动的城市格局。

1.促进东彭仁新交通同城互融。一是东彭直联做强极核。构建东彭 10 分钟交通快线，加快形成由天眉乐高速、岷东滨江快速和天府大道眉山城区段构成的“两纵一横”高快速路；加快建设岷江航道，集合岷江航运与滨水旅游产业互融，助推城市发展；尽快开通太和大道城市公交，结合快速公路建设，探索发展有轨电车等城市公共交通，实现城市交界地带、中心城区与郊区之间客运的快速联系。二是区域畅联组团发展。构建东彭仁新 20 分钟交通路网体系，加快天府大道眉山段、眉山环城公路南环线、通江大道等建设，打造“3 环 6 联”交通骨架网⁸，实施天府大道眉山段跨江桥、南环线跨江桥、彭山岷江大桥，加密跨江通道；规划研究东彭滨江快速、东仁货运快线等，实现区域内东西向通道密度和等级提升，支撑构建东彭仁新形成“一主两副多点”⁹城镇空间格局。三是推进“无缝换乘”综合客运枢纽建设。以天府新站、成都东客站等综合客运枢纽为示范，在东彭融合区、天府新区、仁寿、眉东新城打造区域枢纽节点，新建眉山城市新中心、眉东新城、仁寿北、视高等综合交通枢纽，改建彭山北综合客运枢纽，实现轨道、班线客运、城市公交、出租车、网约车等多方式运行，

8 东彭仁新“3 环 6 联”交通骨架。1 环：天府大道眉山城区段、眉山环城公路南环线、工业大道、剑南岷东大道；2 环：成都经济区环线高速、遂资眉高速、成乐高速、天眉乐高速；3 环：环天府新区快速、天府仁寿大道、S307、S401、S104；6 联：太和大道、视青路、岷黑快速、通江大道、彭蒲快速、天眉乐高速彭山连接线

9 “一主两副多点”。“一主”即市域主中心；“两副”即眉山天府新区视高城区和仁寿县城。

畅通综合客运枢纽之间的联系转换通道，方便市民多样选择，快速换乘。

2.打造全域畅达的都市圈交通网。一是构建覆盖全域的轨道交通体系。加快全域多层次轨道交通线网布局规划研究，并争取纳入上位规划，在布局上实现“铁路市域全覆盖”，探索规划城市有轨电车线网，覆盖交通客流密集区域，为城市通勤分担交通流量，提升交通畅通度，推进与汽车客运站、高铁客运站、客运枢纽无缝衔接，实现内外交通闭环。二是积极推进县际干线公路建设。以提高普通国省道技术等级和服务水平为目标，重点实施G245线青神段、S104线东坡段、S210线仁寿段、S401线仁寿段、S104线洪雅段等提档升级项目。提升主要城市干线间连通水平，重点实施滨江大道南延线、彭山区西山旅游环线等重点项目，新建东坡大桥，加快推进彭山岷江大桥工程。推进国省干线公路城市过境段升级改造，实施G351线丹棱县城南绕段、G245线青神县过境段等项目，促进干线公路与城市道路的顺畅衔接，有效缓解城市进出“肠梗阻”。三是提升干线路网与城市交通衔接效率。建成眉山环城公路，实现货运绕城，高效接驳眉州大道、东坡大道、赤壁西路等城市干道，新增跨岷江、铁路通道，打通城市出城堵点，实现外部路网与城市道路畅联互通。

3.加快眉山航空“1+N”建设。加快完善成都平原经济区“双枢纽机场、多支线机场和通用机场”的机场群布局，建成洪雅通用机场，加快丹棱通用机场前期工作，研究论证江口通用机场改扩

建，根据实际情况谋划三类及以上通用机场及直升机起降点的规划布局和建设，形成功能完善、层次清晰的通用机场网络体系，在布局上实现“县县有机场”。结合区县实际，差异化发展旅游观光、低空旅行、应急救援、飞行培训、维修生产、航空休闲等通用航空服务。

专栏三 眉山市“十四五”期间内部网络重点建设任务

1.快速路。

——新开工建设。通江大道、太和大道至剑南岷东大道连接线、滨江大道南延线等。

2.普通国省道。

——续建。天府大道眉山段（拟新增省道）、S428线眉山环城公路南环线工业大道至岷东大道段、S104线丹棱县齐乐镇至名山区马岭镇段改建工程、S307洪雅县将军镇至洪雅县东岳镇段改建工程等。

——新开工建设。S401线东坡思蒙至丹棱杨场段新建工程、滨江大道北延线（S536天府新区段）、S210线仁寿县新民至文官段改建工程、G351线丹棱县城南绕段新建工程、G245线青神县过境段新建工程、S428线工业大道青龙互通至新津大件外绕段、G245线青神县至夹江县新建工程、S307线青神县绕城段新建工程、川零公路（S308线）、彭蒲快速（拟新增省道）等。

3.独立桥隧。

——续建。锦江大桥、彭山区岷江大桥建设（拆除重建）工程。

——新开工建设。东坡大桥。

专栏四 眉山市“十四五”期间枢纽站场重点建设任务

1.通用机场。

——新开工建设。洪雅县平乐通用机场。

2.综合枢纽。

——新开工建设。眉山城市新中心综合交通枢纽、岷东新区综合客运站、彭山北综合客运站、视高综合客运站、眉东新城客货运枢纽、丹棱综合客运站、仁寿北综合客运站等。

（三）推动农村公路提标升级

围绕巩固脱贫攻坚成果，做好乡村振兴“后半篇”文章，持续推进“四好农村路”建设，打造人民满意、保障有力的农村公路基础网。

1.基础工程。优化路网布局、提升县乡村道路技术等级。按照“四好农村路”建设要求，推进建制村双车道公路改造和乡村旅游路、资源路、产业路建设，实施3000公里新改建工程，提升路网服务水平，推进“四好农村路”建设；加快通村通组路建设，推进常住人口30户以上村民小组65%通硬化路，推动农村公路向进村入户延伸，提高网络化水平和覆盖深度。

2.安保工程。完善村社道路安保工程等附属设施，持续推进病桥、危桥新改建和渡改桥工作，实施生命防护工程600公里，新改建桥梁80座（渡改桥、病危桥、其他桥），保障出行安全。

3.养护工程。大力推进实施路长制，巩固“乡镇通油路、建制村通硬化路”建设成果，加大农村公路养护力度，推行精细化养护和机械化养护，在养护方式上实现从应急养护向周期养护转变。

4.示范工程。全面推进区县“四好农村路”示范创建工作，引领带动全市农村公路高质量发展，“十四五”期间成功创建“四好

农村路”国家级示范市。

专栏五 眉山市“十四五”期间农村公路重点建设任务

1.农村公路。

——新建 1000 公里。

——改扩建 2000 公里。

——养护工程 1795 公里。

2.安防和桥隧工程。

生命防护工程 600 公里，新改建桥梁 80 座（渡改桥、病危桥、其他桥）。

（四）推进“交通+产业+旅游”融合发展

围绕建设成都都市圈经济增长极核科技创新高地，加快畅通主要交通轴带，引导资源要素集聚，形成成眉高新技术产业协作发展带、成乐眉晶硅光伏产业一体化发展带、成都平原经济区锂电等产业协同发展带。因地制宜，围绕各区县自身特色，推动交通与文旅融合发展，打造文景相融的全域旅游。围绕乡村振兴战略，推动农村公路与现代农业、特色产业融合发展。

1.打造“K”字型交通工业走廊。一是畅通生产要素快速辐射交通轴带。围绕“扩能、提速、加密”，形成“高速铁路+货运铁路+高速公路+快速路”的大容量、快速度复合型通道集群，为沿线产业发展、资源要素快速辐射提供交通轴带支撑。南北 K 字主轴依托成贵铁路、成昆铁路（含复线）、成乐高速、工业大道、滨江大道、剑南岷东大道等串联眉山高新技术园区、甘眉工业园区、彭山经济开发区、青神经济开发区，重点发展新能源新材料、电子信息、生物医药、机械及高端装备制造等产业。东北向 K

字上翼依托金简仁、金简黄、眉资快速路，成都外环铁路、成都经济区环线高速等，推动眉东新城积极融入成都东部新区发展，重点发展智能制造、电子信息、数字经济等产业。东南向 K 字下翼通过仁沐新高速、成赤高速、成宜高速、天府大道南延线等，推进仁寿经济开发区、眉山天府新区与自贡、宜宾、内江等地上下游产业链实现联动发展。二是构建生产要素自由流动交通经脉。强化联系产业园区、物流园区、重要港口、重要交通干线的集散通道建设，实施工业大道青龙互通至新津大件外绕段，谋划干线铁路至眉山港专用联络线，实现生产物资、生活物资的快速集散。三是做靓“眉山制造”交通品牌。引进培育一批具有全球供应链运营能力的龙头企业，支持眉山中车车辆有限公司、德鑫航空设备股份有限公司等本土企业发展，鼓励并引导交通装备制造、交通装备研发、运输物流等龙头企业入驻眉山，借助天眉乐高速招商引资机遇，积极引进全省交通龙头企业蜀道集团在眉注册全资子公司，打造集投资、开发、建设、运营为一体的眉山本土高资质的交通投资建设产业。推动快递企业功能整合和服务延伸，引导邮政企业提供专业化、个性化、精细化的快递服务，鼓励有条件的邮政企业发展跨境寄递业务，做响眉山交通行业名片。

2. 构筑“O”型交旅融合走廊。一是打造全域旅游交通骨干网。利用高速公路、国省干线和快速通道为“快进”网络骨架，重点实施 S104 线西环线七里坪连接线、S429 线洪雅东岳至柳江、S308

线瓦屋山快速通道等，实现三苏祠、瓦屋山、柳江古镇、丹棱幸福古村、江口沉银博物馆、乐高乐园等眉山旅游景点快速互通，进一步融入大峨眉旅游环线建设。二是因地制宜发展水上旅游观光。充分利用眉山旅游资源，发展岷江、青衣江流域沿江休闲及水上旅游业，规划建设雅女湖、彭祖山、中岩寺、江湾神木园等客运码头，形成黄龙溪-彭祖山、江口沉银、蟆颐观、中岩寺、江湾神木园、汉阳古镇沿江旅游带，全面推进黑龙滩、雅女湖等库区旅游业发展。三是打造交旅融合示范风景路。支撑“西优”空间发展战略，依托旅游公路、旅游风景道、低空交通等连通配套旅游节点并衔接快进交通网络，构筑“慢游”交通网；提升服务质量，在慢行绿道、休憩区、旅游驿站等营造彰显眉山文化特色的景观，沿线布设预留智慧通信设施廊道，选择部分景区接驳路段或慢游路段小范围体验自动驾驶型观光车，推进智慧交旅试点工作。

3.打造广覆盖的交农经济网。推动资源路产业路建设，将农村道路基础设施建设与现代农业产业基地、田园综合体、特色小镇、乡村旅游等产业项目组合开发，规划建设一批具有产业开发性质的特色产业路，建设标准以三级公路为主，打通高效联系农业园、工业园、开发区、示范园等园区的“最后一公里”。

专栏六 眉山市“十四五”期间“交通+产业”融合发展重点建设任务

1.快速路
 ——新开工建设。三岔湖环湖路、东坡区东山旅游环线（金顶山墓区专用道路建设工程）一期、彭山环湖东路、黑龙滩环湖东路等。

2.普通国省道。

——续建。S308 洪雅县柳江镇至洪雅县瓦屋山镇段新建工程(瓦屋山快速通道)、S104 洪雅县七里坪镇新建工程(西环线七里坪连接线)等。

——新开工建设。S429 线洪雅东岳至柳江段改建工程等。

3.旅游码头

——新开工建设。雅女湖码头、彭祖山旅游客运码头、双漩客运码头、中岩寺、江湾神木园、汉阳湖忆村码头。

(五) 促进绿色智慧交通赋能增效

1.提升绿色清洁水平。一是大力推广新能源装备使用。鼓励并引导企业进一步提高运输服务硬件水平,结合运输市场需求推进新能源公交车的投入使用,全市新增和更新公交车、出租车新能源和清洁能源化率 100%,同时适当增加中高档、环保型班车和小型旅游客车的投入,加大推进车载 WIFI 建设力度,服务创建绿色智慧都市;大力实施全市库区船舶提档升级改造,推进新能源船舶发展。二是配合落实相关政策。落实新能源汽车相关税收优惠政策,优化分类交通管理及金融服务等措施,对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持,给予新能源汽车停车、充电等优惠政策。三是完善新能源配套设施等布设。结合眉山天府新区和各区县实际情况,加快完善眉山区域内城市公交枢纽站、停车场、首末站和高速公路服务区、公路客运枢纽站等充(换)电设施布局建设,合理布局加氢等基础设施建设,提升全市绿色能源服务水平。

2.强化节能减排。一是推进交通运输碳达峰。积极参与四川

碳市场能力建设，加快推进“零碳港口”“低碳服务区”等低碳或近零碳设施建设，推进“公转铁”“公转水”“私转公”，逐步加大铁路货运比重、加快发展水运、积极推广公交等低能耗运输方式，倡导低碳交通出行方式，促进结构性减排。二是强化污染治理。深入推进营运车辆污染治理，加快老旧营运柴油货车淘汰更新，淘汰库区燃油船舶，深入开展非法码头和涉砂船舶整治，鼓励发展专用车辆和标准化车辆，推动交通装备技术升级，推进新增货车全部达到国六排放标准。三是建立体制机制。推广“碳惠天府”，加快构建交通运输节能减排管理长效机制，建立健全制度体系和标准体系，继续加大对节能减排技术的研究和应用。

3.提升交通信息化管理水平。一是建设信息化管理平台。推进建设眉山市综合交通运输大数据中心，促进多行业、多部门信息共享交互。建设“大数据+智慧交通”管理平台，构建“路网可计算、人车可测量”的精细化、智慧化交通管理模式，构建交通基础设施全周期性能观测体系。整合各类客货运输车辆信息，提供全天候、多维度的科学调配方案。二是做好智慧出行服务。构建交通运输公共信息服务系统，完善交通信息发布渠道，做好与新型媒体、电子地图等重要交通信息发布渠道的信息互通工作，构建“出行即服务（MaaS）”平台，推动联运经营、整合各种出行方式，为公众出行提供一体化方案、“一站式”服务，打造智慧运输服务体系。推进智慧停车、共享停车，支持货车电子道路运输证和ETC卡“两卡合一”，推动营运货车不停车收费全覆盖。

4.推动科技智慧创新赋能。一是推进交通信息基础设施建设。在重点区域、重要运输通道、特大桥梁、客货枢纽等地试点布局车联网、5G、北斗时空信息基础服务网络。在重要隧道、桥梁等关键节点布设检测预警系统，实现动态化巡查和运行状态实时管控。在G351、G245、G213、S103、S401等普通干线公路上建设一批交通情况调查站。二是实施智慧交通工程。推动智慧公路、智慧铁路、智慧航道、智慧港口等示范工程，试点建设支持自动驾驶、车路协同等应用的智慧路网云控平台。推进综合客运枢纽智能化升级，创新推广综合客运一体衔接的全程电子化服务模式，推行报班自动化、安检智能化、检票自助化，完善无障碍设施布局，提升乘客站内服务体验。推进货运枢纽智能化升级，提升数字交通现代化服务管理水平。三是提升行业创新能力。提升行业创新研发能力，联合高校、科研机构等推进重点实验室、研究中心等创新平台建设。

专栏七 眉山市“十四五”期间绿色智慧重点建设任务

- 1.公路交通情况调查站。G213 徐家坝；G351 丹棱、白马、洪雅中保、仁寿高照、仁寿郑家湾站；G245 彭山观音、青神清凉、青神九井；S103 宋家坝、梨儿坪、老房子、永德；S307 高车站；S401 鸡公山、李家湾；S429 孔坝村；工业大道董坝子。
- 2.绿色工程。客船提档升级改造。
- 3.信息化系统。综合交通运输大数据中心。

（六）提升客货运输现代化服务水平

瞄准服务转型升级新趋势，通过推动成眉交通一体化、城乡交通一体化、货运物流现代化和枢纽经济发展等，推进提升客货

运输服务品质。

1.推动同城客运服务同标同质。一是推进铁路公交化运营。推进成贵高铁公交化运营，进一步加密城际间高铁(动车)频次，探索优化市域铁路S5线运营组织，注重“大站快线”与“常规慢线”相结合，发展大站快车、站站停等多样化都市圈铁路服务。二是加密重点区域开行公交班次。积极推动城市交界地带公交线路对接，按需加密视高至兴隆湖、彭山至黄龙溪、彭山至新津等公交班线开行频次。三是合理增开空白区域公交班线。有序推动开行一批跨市域公交线路，探索增开丹棱至蒲江、眉东新城至东部新区等跨市公交，全域实现成眉同城同网运营公交化。四是推进综合客运便捷化。支持毗邻区域互设出租车配客点，协同推进眉山常规公交和成都轨道交通、市域铁路实现“一卡通”“一票制”“一码畅行”，推行市域铁路“月票制”。加强常规公共交通与轨道交通、枢纽站场高效接驳，研究制定弹性公交线路，强化城市公交与市域铁路、城际铁路在站点设置、时刻表上的衔接，实现公共交通网和轨道交通网的融合发展。研究开行快线公交。适时启动眉山市城市候机楼建设。引导出租汽车、共享汽车、私人小客车合乘等健康发展，推广“公共交通+定制出行+共享交通”多元出行服务。

2.推进传统客运转型升级。一是探索推广新型行业模式。结合“互联网+交通”的发展趋势，打造出租车互联网约车与拼车平台，研究探索柔性公交、新型旅游公交等方式，推行旅游公交“一

票通”政策。加快中短途道路客运班线定制化发展，推广 19 座以下营运车辆在定制客运领域应用。适时推进城乡客运班车公交化改造，引导城市公共客运向周边乡镇和建制村延伸。在有条件的地区推行定制客运、旅游客运等个性化客运服务，研究制定预约响应式客运服务，解决农村客运“开得通、留不住”的难题，满足农村居民日常出行需求。提升流动儿童出行保障能力，研究制定公共交通出行票价优惠政策，定期组织安全出行宣讲教育，逐步在各等级车站设立流动儿童托管场所，常态化开展“春风行动”。

二是深入实施金通工程。巩固构建规范优质、畅通高效的乡村运输基本服务体系，制定统一的通行标准和标牌标识，实行统一的编号和数字化管理，使用全省统一的乡村客运监管服务平台，力争打造“金通工程”样板县，并将条件成熟的县（区）优先向上级推荐为城乡交通运输一体化示范县。研究建立政府补贴机制和公司化经营管理制度。

3.推动枢纽转型发展。一是推动过路经济向枢纽经济发展。结合成都外环铁路、市域铁路 S5 线建设，在眉山城市新中心，以 TOD 模式建设综合交通客运枢纽，集合轨道、高快速路、城市主干线，实现轨道交通、城市公交等“零换乘”出行，打造交通圈、商业圈、生活圈“多圈合一”的城市新中心，构建更大范围的“半小时城际网”。二是打造主题服务区。依托高速公路集聚商流、物流、资金流、客流，探索将眉山境内高速公路服务区分类打造为彰显东坡文化、彭祖长寿文化、青神竹编文化等眉山优质文化、

展现未来交通科技和宣传当地名特产的主题服务区。

4.打造一体化绿色交通出行体系。一是构建以公共交通为主导的出行体系。重点依托轨道交通、快速公交构建快速线网，依托各区域内城市公交、社区巴士构建干线网，依托农村客运构建支线网，打造“快、干、支”三级城市公交网络。二是推进慢行交通系统建设。对标成都天府绿道建设，研究编制全域慢行绿道规划，通过专用慢行通道连接各社区组团，并与城市轨道交通、快速公交等实现无缝衔接，形成人车分离的独立慢行网络，构筑交通有序、慢行优先、骑行顺畅的绿色出行系统。

5.发展先进的物流运输模式。一是探索新型配送和运输模式。推进“互联网+”“智能+”邮政快递发展，壮大供应链服务，积极发展智能分拣、机械化装卸等先进技术推广运用。引导区域内物流配送企业成立合作联盟，建立城市配送公共信息平台，探索发展共享物流、共同配送、“仓配”一体、干线甩挂运输与城市共同配送一体化、无人机（车）配送、轨道交通配送等新模式，逐步完善城市绿色货运配送体系。探索无车承运人试点，依托高铁、机场等，发展服务于高附加值商品的快货运输服务。二是推广专业化运输。加快发展农业、畜禽产品冷链物流体系，推行农产品分级、包装、储藏、运输各环节标准化，推动建立健全产地商品化加工和冷链物流标准体系。三是优化多式联运营运环境。引导企业通过契约或并购等形式延伸服务链条，打造多式联运经营人，推动企业应用标准化、专业化、智能化的运载单元、快速转

运设备和专用载运机具。

6.推动城乡物流现代化发展，加大交邮合作推进力度。一是构建层次合理的货运站点网络。建设集快递分拨、仓储、电商、物流配送和冷链等产业于一体，实现快递全自动共同分拣、共同高效配送、集中监管和电商产业协同高效发展的市本级综合快递物流园区。构建层次合理的货运站点网络，力争到2025年实现县县有快递分拨中心。结合实际，规划建设“一站多能”乡镇综合运输服务站，保障生活物资运输集散需求。继续推进“司机之家”建设，改善货运司机从业环境。二是加强交邮合作，推动邮政末端普惠均等。深化农村物流供给侧改革，强化交邮融合，提升邮政快递末端基础设施公共属性，深入实施“邮政在乡”“快递下乡”和“快递进厂进村”工程，推进农村邮政服务站点，街道、乡镇公共配送站，村、社区取送点，智能信包箱等末端设施建设，推广普及智能快递柜，力争到2025年推进智能信包箱或其他智能末端400组以上，建立街道、乡镇公共配送站80个，完善末端设施布局和建设，覆盖全市行政村510个。依托乡村客运“金通工程”进一步深化交邮合作，支持邮政企业参与农村物流流通网络建设，鼓励邮政快递企业在车站等配套建设快递转运中心，支持通过邮快合作、交快合作、快快合作等方式将快递服务网络向农村地区延伸，实现“快递进村”全覆盖。

专栏八 眉山市“十四五”期间运输服务重点任务
1.城乡客运基础设施。

张场镇交通运输综合服务站、玉屏山客运站、瓦屋山客运站、七里坪客运站、东岳镇客运站以及国道驿站建设；柳江古镇客运站、槽渔滩客运站的改建升级。扩充综合客运枢纽与乡镇客运站功能，配套场地快递物流作业场地。

2.创新性客运基础设施。

接驳天府国际机场城市候机楼。

3.公共交通体系。

开通城区至乡镇城乡公交班线，全市统一推广天府通并制定扶持政策。

4.货运服务基础设施。

为物流园、高速公路服务区以及国道驿站配套建设司机之家。拓展乡镇客运站“运邮”功能。在城乡客运线路沿线建设乡村物流节点。

（七）构建协同联动的行业治理体系

1.强化安全应急保障能力。一是提升现代化安全治理能力。完善交通流量、桥梁结构安全信息采集设备布设，在国省干线公路重要路段、特大桥梁隧道、客货运枢纽、重点水域等加强交通视频监控设施建设。重点加强“两客一危”车辆、普货车辆、危险货物运输电子运单动态监控和安全隐患排查整治。加强寄递安全宣传引导，加强用户信息安全管理。二是完善应急救援体系。健全应急物资储备体系，完善快递仓库应急储备转换需求，重点推进交通运行监测与应急指挥中心、公路基础设施技术状况监测预警系统、“两客一危”车辆、普货车辆、危险品运输车辆安全动态监管系统建设。逐步配备应急抢险救援船、应急冲锋舟和无人航空器。

2.提升公路水路管养水平。一是构建养护管理体系。推进管养体制改革，大力推行县乡村三级路长制，建立健全路长管理责

任体系和运行机制，推进航道属地化管理改革。推动养护管理向规范化、专业化、市场化转变，重视预防性养护，推广养护新材料、新技术、新设备。加强公路养护巡查和日常养护力度，对岷江高等级航道实施二类维护，推进航道养护常态化。二是推动绿色养护发展。推广废旧路面材料在低等级公路面层中的循环利用，大力推广沥青温拌、路面冷修补、隧道节能照明等绿色低碳养护技术，推动养护绿色发展。

3.深化管理体制机制改革。积极推动交通运输大部门制改革，借鉴川渝两地共建成渝地区双城经济圈的合作机制建设经营，探索建立适应成都都市圈同城化发展、行政区与经济区适度分离的综合交通运输管理新模式，协调规划编制、项目建设、运输组织等相关事宜。推进行业内各层级之间、交通与其他管理部门之间的信息互通。进一步加大简政放权力度，加强取消下放审批项目的事中事后监管。深入推进考核评价制度体系，明确公开重点监督对象、污点企业，探索将考核情况纳入优先享受优惠政策的重要依据。

4.推进交通法治建设。加强交通运输信用体系建设，建立信用承诺制度，扎实开展交通运输领域信用评价及信用修复工作，建立优胜劣汰的市场化退出机制。贯彻执行《四川省交通运输综合行政执法条例》，持续推进交通运输“四基四化”建设，强化行政执法“三项制度”落实，着力提升执法形象。加强权力内部监督，拓展权力外部制约监督，深化政务信息公开，完善行政责任制。

依法化解矛盾纠纷，完善行政复议和应诉工作机制，优化信访工作机制，建立健全矛盾预防工作机制。

专栏九 眉山市“十四五”期间行业治理重点建设任务

- 1.水上巡视及应急救援设施。市域水上交通安全监测巡航救助一体化项目。
- 2.养护工程。航道专项养护（青衣江、彭山区府河、洪雅县青衣江槽渔滩航道疏浚）、普通国省道养护 300 公里。

五、资金测算及实施安排

（一）资金测算

“十四五”期间，眉山市拟实施重点建设项目共计 80 个，计划“十四五”时期计划完成投资约 1061 亿元，其中，高速公路 319 亿元、占总投资 30%，铁路建设 211 亿元、占总投资 19.9%，普通公路建设 452.8 亿元、占总投资 42.6%，客货枢纽建设 34.7 亿元、占总投资 3.3%，航空建设 6.7 亿元、占总投资 0.6%，水运建设 36.8 亿元、占总投资 3.5%。农村公路、港口码头、养护工程、智慧交通等其他项目共计投资约 190 亿元。

表 4 眉山市“十四五”重点交通项目资金测算

	项目个数	计划完成投资（亿元）
合计	80	1061
铁路	4	211
高速公路	4	319

普通公路	58	452.8
普通国道	7	90.7
普通省道	37	284.5
快速路	11	70.9
独立桥隧	3	6.7
运输站场	9	34.7
客运枢纽	7	14.7
货运枢纽	2	20
航空	1	6.7
水运	4	36.8

（二）实施安排

1.2021 年。

一是继续推进“十三五”期间结转项目。共计 20 个，其中，铁路高速公路方面，包括连汪燕铁路、成乐高速扩容。普通国省道和快速路方面，包括天府大道眉山段、S428 眉山环城公路南环线、环天府新区快速通道、天府大道二峨山隧道段、益州大道南延线（眉山天府新区段）等项目。独立桥隧方面，为锦江大桥和彭山区岷江大桥建设（拆除重建）工程。内河水运方面，包括虎渡溪航道枢纽、汤坝航电枢纽和尖子山航电枢纽。

二是新开工 10 个重大项目。普通国省道和快速路方面，包括 S536 线彭山环湖东路、S401 线东坡思蒙至丹棱杨场段新建工程、S210 线仁寿县新民至文官段改建工程、三岔湖环湖路等项目。客货枢纽方面，为彭山北综合客运枢纽。力争“十四五”首年完成投资 150 亿元，实现开门红。

2.2022 年。

新开工 12 个重点项目。铁路高速公路方面，包括市域铁路

S5 线主线、天眉乐高速、乐资高速等。普通国省道和快速路方面，包括工业大道北段、S210 鳌陵至环天快速段、S104 东坡区多悦至三苏段、眉州大道东延线。力争完成投资超 165 亿元。

3.2023 年。

新开工 13 个重点项目，铁路航空方面，包括成都外环铁路、川藏铁路眉山段、洪雅通用机场。普通国省道和快速路方面，G245 线青神县至夹江县新建工程、S307 线青神县绕城段新建工程、太和大道至剑南岷东大道连接线等。客货枢纽方面，为眉山城市新中心综合交通枢纽、视高综合交通枢纽、眉山国际铁路港等项目。力争完成投资超 220 亿元。

4.2024。

新开工 15 个重点项目。高速公路方面为荣经至乐山高速公路。普通国省道和快速路方面包括 G351 仁寿县城至富加段新建工程、S307 线眉山青神县城至仁寿界段新建工程、东蒲快速路、眉资快速路等项目。客货枢纽和水运方面为眉山东部新城客运枢纽、张坎航电。力争完成投资超 240 亿元。

5.2025 年。

新开工 10 个重点项目。普通国省道和快速路方面，包括眉州大道西延线、洪雅县洪川镇至中山镇（名山界）段新建工程（G351 线）、天邛快速、仁资（中）快速等项目。客货枢纽方面，包括仁寿北综合客运站、眉山港（含川滇藏货物陆水转运中心）。力争完成投资超 270 亿元，为“十四五”收官战打下坚实基础

础。

此外，瞄准 2035 远景规划，提前谋划了一批储备项目共计 42 个，总投资超 1000 亿元，包括江口通用机场改扩建、成眉市域铁路 S16 线、市域铁路 S5 线仁寿支线、彭峨高速、S103 青神县县城至乐山段改建工程、东彭滨江快速通道、三岔湖码头、洪雅综合客运枢纽等。“十四五”时期将积极推动储备项目前期研究工作，待条件成熟时予以实施。

六、保障措施

（一）确立规划地位，加强组织领导

充分认识规划的重要性，保障规划的严肃性，确保规划发挥引领作用，做好与四川省“十四五”规划、成德眉资同城化规划、眉山市国土空间规划的协调衔接。成立现代综合交通建设领导小组，细化目标任务，明确责任分工，统筹推进实施。将年度交通建设和重大项目前期工作、征地拆迁等保障任务纳入年度综合目标考核，加强跟踪分析和督促指导，建立评价指标体系。

（二）争取上级支持，拓宽融资渠道

抢抓新一轮国省重大政策机遇，积极争取和统筹安排中央车购税资金，充分运用省内已出台的交通建设投融资政策，积极向省级政府争取扩大一般债券、专项债券。眉山天府新区和市县（区）两级财政要根据实际需要共同出资设立轨道交通专项资金，用于支持市内轨道交通建设。发挥财政性资金对社会资本的引领和撬动作用，吸引社会资本进入交通领域，继续推广 BOT

等投融资模式在交通运输领域的应用，积极整合涉农资金用于支持“四好农村路”建设。加强与地方融资平台及银行合作，积极争取银行等金融机构信贷支持。

（三）加强行业治理，强化要素保障

进一步规范建设市场，加强行政和市场治理力度，完善交通规划、建设、运营过程中的公众参与和监督机制，做好相关信息的公开工作，保障人民群众可以通过合理合法的程序和渠道参与实施和监督工作。强化资源集约节约利用、加强各种运输方式资源共享和通道线路集中布局，减少占地需求，涉及耕地和永久基本农田占用的，要符合国省耕地保护和永久基本农田占用的政策规划。规划重点项目总占地约 8.4 万亩，占基本农田约 2.5 万亩，实施过程中加强与国土空间规划的有效衔接，严格遵守“三区三线”。优先保障铁路、高速公路、机场以及水路重点项目建设用地需求，简化审批手续，优化审批流程。各地政府加快规划选址、用地、环评、水土保持等方面前期工作和项目审批进度，做好征地拆迁、砂石材料供应等工作，保证重大交通工程项目按时开工建设。

（四）推进技术创新，强化人才队伍

学习引进先进的综合运输管理技术，提升运输管理和服务能力、交通现代化水平和运营效能。深化与国内知名高校、科研机构战略合作，加强复合型、高精尖、重点领域急需紧缺人才引进和培养，实施交通运输干部职工梯次培育计划，锻造一支政治

合格、专业过硬、一专多能的交通铁军。创新人才评价和流动机制，鼓励引导交通运输人才向基层一线流动。促进人才国际、国内交流和合作，提升从业人员的专业化、职业化素养，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。

七、环境影响评价

（一）与上位规划的符合性分析

本规划中铁路、（高速）公路、民用航空、轨道交通部分项目已经作为《国家公路网规划（2013年—2030年）》《四川省普通省道网布局规划（2014—2030年）》《四川省高速公路网规划（2022—2035年）》等上位规划中的重要组成部分先行实施或开展前期工作。综上，本规划指导思想、建设规模、达成目标等符合国家、省、市以及流域有关上位规划的规定和要求。

（二）环境约束型规划协调性分析

根据《四川省主体功能区规划》（2013年），眉山所在主体功能定位为成都平原重点开发地区，该区域是省级层面的重点开发区域，地处四川盆地南缘、长江上游中部，川渝滇黔结合部，只要能够严格按照相关开发原则和保障措施要求，并且认真落实后续项目环评提出的各项环境保护措施，本规划具体项目的实施可以把对各主体功能区的环境影响降到最低程度。综上，本规划与《四川省主体功能区规划》（2013年）无冲突。

（三）环境影响分析预测与评估

本环境影响章节重点在规划中明确的铁路、公路、航空等大

型基建项目可能对生态环境造成的各种影响，从规划层面已为“眉山市‘十四五’综合交通运输发展规划”的环境管理和下阶段建设项目环境影响评价工作提出意见。“规划”实施后，水、大气、噪声等环境影响如下：

水环境影响分析预测与评估。规划的基础设施运营后将产生少量生活污水排放，可能影响局部流域水质，在严格落实项目建设的同时，合理避让自然保护区和水产种质资源保护区，做好重要水域的生态环境风险防控情况下，对流域水环境影响较小。

大气环境影响分析预测与评估。施工期主要是扬尘污染，营运期主要是行车燃油尾气排污，主要影响因子为 SO₂、CO、非甲烷总烃、NO₂、VOC 和颗粒物等但对环境质量影响一般较小。随着清洁能源车占比越来越高，路网运行对空气质量的影响将逐渐减少。考虑到未来交通运输装备排放标准的不断提升，单位排放强度的不断降低，则交通排放总量将会进一步大幅削减，总体大气环境影响较小。

噪声环境影响分析预测与评估。施工期主要是施工作业机械噪声，营运期主要是交通噪声影响。但在考虑选线避让、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。

（四）规划环境合理性分析

本次规划充分发挥公路、铁路、水运、民航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。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。

（五）预防或减轻不良环境影响的对策和措施

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、主体功能区划、产业发展规划、城市总体规划、国土空间规划、环境保护规划、水土保持规划、生态保护红线等要求，依据空间管制红线实行分级分类管控。国家公园、自然保护地、风景名胜区、重要湿地、饮用水源保护区、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。将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条件。合理利用资源，提高能源利用效率，促进自然资源保护。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。严格交通基础设施建设运营的环境质量底线管理，建设过程中加强水土涵养。在建设期，关注地表水、地下水的污染，尽可能减少水土流失及破坏，消除取弃土场的安全隐患；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。

（六）结论

本规划综合考虑了眉山经济社会发展水平，人口与资源分布、地形与地貌特点和不同地区的生态环境特征，与四川生态功能区划、四川省主体功能区规划以及眉山国民经济和社会发展规划等协调。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范能力，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、生态脆弱区，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，实施本规划总体可行。

附表 1 眉山市“十四五”重点交通项目计划完成投资

序号	年度	轨道	高速	普通公路	枢纽	水运	其他	合计（亿元）
1	2021 年	2	12	120.1	1	12.5	2.4	150
2	2022 年	10	39	105.6	0.5	10	1.6	166.7
3	2023 年	55.3	98	61.9	3.6	2.3	3.7	224.8
4	2024 年	70.3	89	71	9.2	4.5	4.7	248.7
5	2025 年	73.4	81	87.5	20.4	7.5	1	270.8
合计		211	319	446.1	34.7	36.8	13.4	1061

附表2 眉山市“十四五”重点交通建设项目总表

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
			合计						1834.1	1061	
			小计						428.9	228.9	
“十三 五”结转 (20个 项目)	1	铁路	连汪燕铁路	2015年	2021年	30(公里)	干线铁路	新续	18.5	2.0	仁寿县
	2	高速公路	成都至乐山高速扩容工程(G0512线)	2017年	2023年	58(公里)	高速	新续	60	19.0	市交通运输局
	3	普通国 省道	天府大道眉山段	2018年	2022年	17.71(公里)	一级路	新续	42	29.5	市交通运输局
	4		环天府新区快速通道	2018年	2021年	48(公里)	一级路	新续	55.9	5.0	市交通运输局
	5		环城公路南环线(S428线)	2018年	2022年	14(公里)	一级路	新续	30.5	20.5	市交通运输局
	6		瓦屋山快速通道新建工程(S308线)	2019年	2022年	21.3(公里)	二级路	新续	10.7	7.5	洪雅县
	7		丹蒲快速路新建工程(S401线)	2019年	2021年	14(公里)	一级路	新续	8.7	0.7	丹棱县
	8		丹名快速路改建工程(S104线)	2019年	2021年	23.09(公里)	二级路	新续	6	0.5	丹棱县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
“十三五”结转 (20个项目)	9	普通国省道	梓州大道南延线	2020年	2023年	17.28(公里)	一级路	新续	28.1	24.8	眉山天府新区
	10		仁简快速(简仁快速)(S307线)	2020年	2024年	26.7(公里)	一级路	新续	28.7	24.7	仁寿县
	11		天府大道二峨山隧道段	2020年	2023年	12.5(公里)	一级路	新续	25.8	21.0	仁寿县
	12		西环线七里坪连接线(S104线)	2020年	2023年	4.2(公里)	二级路	新续	2.6	2.3	洪雅县
	13		洪雅县将军镇至东岳镇段改建工程(S307线)	2020年	2021年	27.7(公里)	二级路	新续	2.2	1.9	洪雅县
	14	地方规划建设快速路	益州大道南延线	2020年	2023年	19.55(公里)	一级路	新续	36.5	32.2	眉山天府新区
	15		锦江大道	2020年	2023年	10(公里)	二级路	新续	12	10.8	眉山天府新区、彭山区
	16	桥隧	锦江大桥	2020年	2023年	2.1(公里)	桥梁 0.25km, 引道 1.85公里	新续	2.9	2.3	眉山天府新区
	17		彭山区岷江大桥拆除重建工程	2020年	2022年	2.35(公里)	桥梁 0.51km, 引道 1.837km	新续	3.3	2.4	彭山区

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
“十三五”结转 (20个项目)	18	水运	汤坝航电枢纽工程	2017年	2022年	渠化航道13.8公里。IV级船闸一座,装机6.9万千瓦	IV级航道	新续	23.3	1.0	东坡区
	19		虎渡溪航电枢纽工程	2018年	2023年	渠化航道13.4公里。IV级船闸一座,装机6.3万千瓦	IV级航道	新续	14.3	9.0	青神县
	20		尖子山航电枢纽工程	2019年	2023年	渠化航道14.9公里。IV级船闸一座,装机6.9万千瓦	IV级航道	新续	16.9	11.8	彭山区
2021年 (新开工10个项目)			小计						26.6	26.6	
	21	普通国 省道	彭山环湖东路(S536线)	2021年	2022年	5.33(公里)	二级路	新建	4.2	4.2	彭山区
	22		东坡区思蒙镇至丹棱县杨场镇段新建工程(S401线)	2021年	2022年	4.1(公里)	一级路	新建	2.4	2.4	丹棱县
	23		滨江大道北段东线(S536天府新区段)	2021年	2023年	2.55(公里)	一级路	新建	2.5	2.5	眉山天府新区
	24		仁寿县新民镇至文官段(分两期)改建工程(S210线)	2021年	2024年	15.09(公里)	二级路	改建	4.6	4.6	眉山天府新区
	25		三岔湖环湖路	2021年	2021年	2.8(公里)	二级路	新建	0.8	0.8	眉山天府新区

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2021年 (新开工10个项目)	26	地方规划建设快速路	仁寿粮食园区产业大道(二期)	2021年	2022年	1.8(公里)	二级路	新建	0.7	0.7	仁寿县
	27		彭山岷江二桥引道改扩建	2021年	2022年	3.3(公里)	一级路	改扩建	2.5	2.5	彭山区
	28		东坡区东山旅游环线一期	2021年	2022年	3.9(公里)	一级路	新续	2.0	2.0	东坡区
	29		通江大道	2021年	2023年	4.8(公里)	一级路	新建	5.4	5.4	眉山天府新区
	30	枢纽	彭山北综合客运枢纽	2021年	2022年	81亩	一级站	新建	1.5	1.5	彭山区
2022年 (12个项目)			小计						502.1	502.1	
	31	铁路	成眉市域铁路S5线主线	2022年	2025年	37(公里)	市域铁路	新建	108.0	108.0	市交通运输局
	32	高速公路	天府新区经眉山至乐山高速	2022年	2025年	69(公里)	高速	新建	220.0	220.0	市交通运输局
	33		荣经至铜梁高速公路(乐山至资中段)	2022年	2025年	33.7(公里)	高速	新建	65.0	65.0	仁寿县
	34	普通国道省道	眉州大道东延线(G351线)	2022年	2024年	27(公里)	一级路	新改建	50.0	50.0	东坡区、仁寿县
	35		丹棱县城南绕段新建工程(G351线)	2022年	2024年	10(公里)	一级路	新改建	7.7	7.7	丹棱县
	36		青神县绕城段新建工程(G245线)	2022年	2024年	4(公里)	一级路	新建	4	4	青神县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2022年 (12个项目)	37	普通国省道	工业大道北延线(S428线)	2022年	2024年	7(公里)	二级路	改建	5.8	5.8	眉山天府新区
	38		汪洋物流大道(S210、S401线)	2022年	2024年	10.3(公里)	一级路	改建	7.9	7.9	仁寿县
	39		洪雅东岳镇至柳江镇段改建工程(S429线)	2022年	2023年	14.6(公里)	二级路	新改建	1.0	1.0	洪雅县
	40		天府大道眉山城区段(S211线)	2022年	2025年	17(公里)	一级路	新建	25.0	25.0	市交通运输局
	41		东坡区多悦镇至三苏镇段改建工程(S104线)	2022年	2024年	34.3(公里)	三级路	新改建	6.7	6.7	东坡区
	42	地方规划建设快速路	龙梅路改建工程	2022年	2023年	7(公里)	三级路	新改建	1.0	1.0	丹棱县
2023年 (13个项目)			小计						284.7	152.7	
	43	航空	洪雅通用机场	2023年	2024年	566亩	A1类	新建	6.7	6.7	洪雅县
	44	铁路	成都外环铁路	2023年	2027年	94(公里)	城际铁路	新建	230.0	100.0	市交通运输局
	45		川藏铁路眉山段	2023年	2026年	2.2(公里)	干线铁路	新建	3.0	1.0	市交通运输局
	46	普通国省道	青神县成乐高速连接线至夹江段新建工程(G245线)	2023年	2025年	4(公里)	一级路	新建	4	4	青神县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2023年 (13个项目)	47		眉山青神县绕城段新建工程(S307线)	2023年	2025年	3.5(公里)	一级路	新改建	3.5	3.5	青神县
	48		滨江大道北段(S536线)	2023年	2025年	9(公里)	一级路	新建	9.0	9.0	彭山区
	49	地方规划建设快速路	太和大道至剑南岷东大道连接线	2023年	2025年	6(公里)	二级路	新建	3.5	3.5	彭山区
	50		滨江大道(东坡大道)南延线一期(千禾大道以南段)	2023年	2024年	2.1(公里)	一级路	新建	4.0	4.0	东坡区
	51	枢纽	眉山城市新中心综合交通枢纽	2023年	2025年	100亩	一级站	新建	5.0	5.0	市交通运输局
	52		视高综合客运站	2023年	2025年	60亩	二级站	新建	2.0	2.0	眉山天府新区
	53		丹棱综合客运站	2023年	2025年	80亩	一级站	新建	2.0	2.0	丹棱县
	54		岷东新区综合客运站	2023年	2025年	67亩	一级站	新建	2.0	2.0	东坡区
	55		眉山国际铁路港	2023年	2025年	500亩		扩建	10.0	10.0	眉山天府新区
2024年 (15个项目)			小计						250.7	106.5	
	56	高速公路	荣经至铜梁高速公路(荣经至乐山段)	2024年	2027年	32.9(公里)	高速	新建	78.0	15.0	洪雅县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2024年 (15个项目)	57	普通国 省道	仁寿县城至富加段新建工程(G351线)	2024年	2026年	19.3(公里)	一级路	新改建	34	15.0	仁寿县
	58		眉山青神县城至仁寿界段(S307线)	2024年	2025年	10(公里)	二级路	新改建	7.0	7.0	青神县
	59		东蒲快速路	2024年	2026年	27(公里)	一级路	新建	27.0	10.0	东坡区
	60		眉资快速	2024年	2026年	7(公里)	一级路	新建	7.0	2	眉山天府新区
	61		仁寿县满井镇至青神界段改建工程(S307线)	2024年	2026年	23.5(公里)	二级路	改建	6.2	4.0	仁寿县
	62		剑南岷东大道改建工程(S103线)	2024年	2026年	13(公里)	一级路	改扩建	13.0	7.0	眉山天府新区、彭山区
	63		东坡区思蒙镇至丹棱界段改建工程(S401线)	2024年	2026年	22.29(公里)	一级路/二级	新建	12.0	7.0	东坡区
	64		彭山西山旅游环线(S104线谢家至保胜)	2024年	2026年	13(公里)	一级路	新建	13.0	7.0	彭山区
	65		眉山市丹棱县城北绕境段(S401线)	2024年	2025年	4.5(公里)	一级路	新建	3.5	3.5	丹棱县
	66		川零公路(S308)	2024年	2025年	6.4(公里)	二级路	新建	2.0	2.0	洪雅县
	67	地方规划建设快速路	黑龙滩环湖东路	2024年	2026年	20.9(公里)	二级路	新改建	14.0	8.0	仁寿县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2024年 (15个项目)	68	桥隧	东坡大桥	2024年	2026年	2.41(公里)	桥梁 1.3km, 匝道 1.11公里	新建	9.0	2.0	东坡区
	69	客货运 枢纽	眉山东部新城客运枢纽	2024年	2025年	60亩	二级站	新建	2.0	2.0	眉山天府新区
	70	水运	张坎航电枢纽工程	2024年	2026年	渠化航道16 公里。IV级船 闸一座,装机 8.4万千瓦	IV级航 道	新建	23.0	15.0	东坡区
2025年 (10个项目)			小计						341.1	44.2	
	71	普通国 省道	眉州大道西延线(G351线)	2025年	2027年	46.5(公里)	一级路	新改建	55.6	5.0	东坡区、洪雅 县、丹棱县
	72		洪雅县洪川镇至中山镇(名山界)段新建工程(G351线)	2025年	2028年	21.1(公里)	一级路	新建	22.0	5.0	洪雅县
	73		仁寿县宝飞镇至钟祥镇(S424线)	2025年	2027年	15.2(公里)	一级路	新建	24.0	8.0	仁寿县
	74		天邛快速	2025年	2027年	10(公里)	二级路	新建	5.0	1	眉山天府新区、 彭山区
	75		仁寿县汪洋至曹家段新建工程(S401线)	2025年	2028年	36.18(公里)	一/二级 路	新改建	42.8	5.0	仁寿县

年份	序号	项目类别	项目名称	开工时间	建成时间	建设规模	建设等级	建设性质	计划总投资(亿元)	“十四五”计划投资(亿元)	责任单位
2025年 (10个项目)	76	普通国省道	彭蒲快速彭山段一期(谢家至蒲江段)	2025年	2027年	8(公里)	一级路	新建	8.0	2.0	东坡区、彭山区
	77		瓦屋山镇至金花桥段新建工程(S104线)	2025年	2025年	8.5(公里)	二级路	新建	11.5	3.0	洪雅县
	78		仁资快速(S213线)	2025年	2028年	29.6(公里)	一级路	新改建	49.6	5.0	仁寿县
	79	枢纽	仁寿北综合客运站	2025年	2028年	70亩	一级站	新建	1.0	0.2	仁寿县
	80		眉山港(含川滇藏货物陆水转运中心)	2025年	2029年			新建	121.6	10.0	市交通运输局

附表3 眉山市“十四五”交通储备项目表

序号	项目类别	项目名称	建设规模	建设等级	建设性质	规划总投资（亿元）	责任单位
	合 计（42个）					1125.4	
1	航空	丹棱通用机场	500亩	A2类	新建	7.0	丹棱县
2		江口通用机场改扩建工程	——	——	改扩建	2.0	彭山区
3		龙正、汪洋通用机场	——	——	新建		仁寿县
4	铁路	瓦屋山山地轨道	17.8（公里）	山地轨道	新建	10.0	洪雅县
5		成眉市域铁路S16线	38（公里）	市域铁路	新建	87.0	市交通运输局
6		雅眉乐自隆城际铁路	34.6（公里）	城际铁路	新建	62.0	洪雅县
7		成眉市域铁路S5线仁寿支线	33（公里）	市域铁路	新建	83	市交通运输局
8		眉山东部新城市域铁路	20（公里）	市域铁路	新建	50.0	天管委
9		地铁10号线眉山延伸段	16（公里）	市域铁路	新建	40.0	天管委
10		地铁16号线眉山延伸段	15（公里）	市域铁路	新建	37.5	天管委
11		川藏铁路寿安站至彭山港联络线	26（公里）	I级双线	新建	40.0	彭山区
12		市域铁路S5线眉丹洪段	60（公里）	市域铁路	新建	180.0	丹棱县、洪雅县

序号	项目类别	项目名称	建设规模	建设等级	建设性质	规划总投资（亿元）	责任单位
13	高速公路	成赤高速仁寿段扩容改造	68.27（公里）	高速	改扩建	54.0	仁寿县
14		彭峨高速	55（公里）	高速	新建	100.0	市交通运输局
15		洪雅支线高速	30（公里）	高速	新建	45.0	洪雅县
16	普通国省道	眉青快速通道北延线（G245线）	7.5（公里）	一级路	新建	5.9	东坡区
17		彭蒲快速彭山段二期（谢家至G245段）	10（公里）	一级路	新建	14.0	彭山区
18		眉山青神罗波至夹江段新建工程（S307线）	10（公里）	二级路	新建	4.0	青神县
19		青神县县城至乐山段改建工程（S103线）	15（公里）	一级路	新建	13.0	青神县
20		仁寿县高家镇至汪洋镇段新建工程（S210线）	66.92（公里）	一、二级路	新改建	27.9	仁寿县
21		天府大道南延线（S213线）	36.6（公里）	一级路	新建	67.4	仁寿县
22		洪雅县东岳镇至雅安界段改建工程（S307线）	18.2（公里）	二级路	改建	3.7	洪雅县
23		洪雅县洪川镇至中保镇段新改建工程（S215线）	9.4（公里）	一级路	新改建	7.5	洪雅县
24		七里坪连接线B段（S104线）	5.47（公里）	二级路	新建	0.8	洪雅县
25		洪川镇至马岭镇（名山县）延长段（S429线）	14（公里）	三级路	改建	1.0	洪雅县

序号	项目类别	项目名称	建设规模	建设等级	建设性质	规划总投资（亿元）	责任单位
26	地方规划建设快速	东彭滨江快速通道	9（公里）	二级路	新建	6.0	东坡区、彭山区
27		江口古镇绕场路	5.5（公里）	三级路	新建	1.5	彭山区
28		岷江大桥至 S103 连接线	5.5（公里）	二级路	新建	4.0	彭山区
29		滨江大道北段西线（唐河大桥至青龙街道段）	2（公里）	一级路	新建	2.0	彭山区
30		滨江大道北段东线（岷江二桥至唐河大桥段）	4.5（公里）	一级路	新建	4.0	彭山区
31		益州大道南延线（仁寿段）	11.8（公里）	一级路	新建	10.0	仁寿县
32		名青快速	30（公里）	一级路	新建	30.0	丹棱县
33		滨江大道（东坡大道）南延线二期	2.16（公里）	一级路	新建	5.0	东坡区
34		桥隧	彭山岷江二桥加宽改造	0.6（公里）	桥梁	改扩建	4.5
35	水运	三岔湖码头	30 亩		新建	4.0	天管委
36		中法合作园旅游码头	35 亩		新建	3.0	天管委
37		泡菜园区货运码头			新建		东坡区
38		洪雅综合客运枢纽			新建	1.0	洪雅县

序号	项目类别	项目名称	建设规模	建设等级	建设性质	规划 总投资（亿元）	责任单位
39	客货运 枢纽	城南客运枢纽站	40 亩		改建	1.2	东坡
40		农村客运站（运输服务站）			新建	3.5	彭山、洪雅
41		眉山东部新城货运枢纽	500 亩		新建	8.0	天管委
42	智慧 交通	彭山区交通运输综合信息化系统			新建	2.0	彭山