



成渝城市群综合交通发展总体思路



国家发改委综合运输研究所 程世东

总体思路



适度超前，以轨道交通建设为重点，加快形成高标准对外运输通道，逐步构建双核辐射城际通道，打造层次合理、衔接紧密的综合交通枢纽，推动形成绿色集约化综合交通运输体系，有效支撑引领成渝城市群的形成与发展。

总体思路



- 一．适度超前建设，有效支撑引领城市群的形成与发展
- 二．以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式
- 三．加快形成高标准对外运输通道
- 四．逐步构建双核辐射城际运输通道
- 五．打造层次合理、衔接紧密的综合交通枢纽



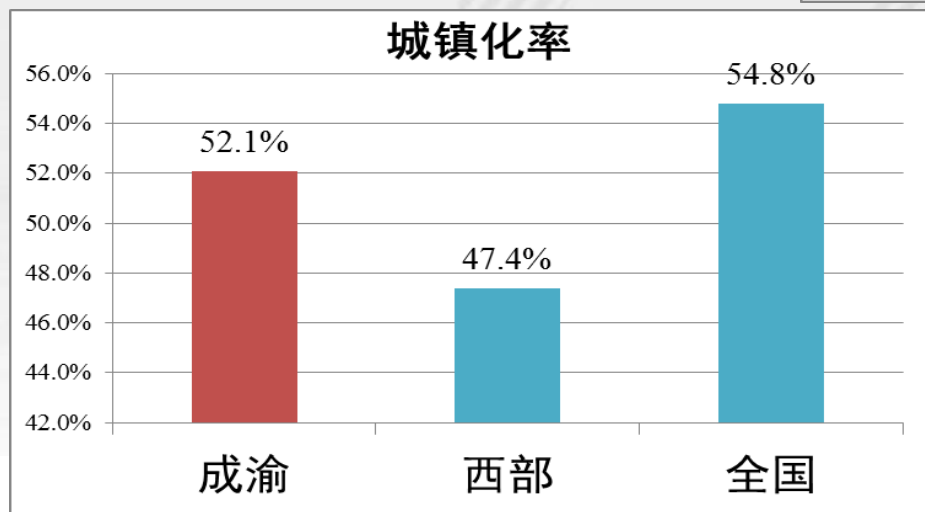
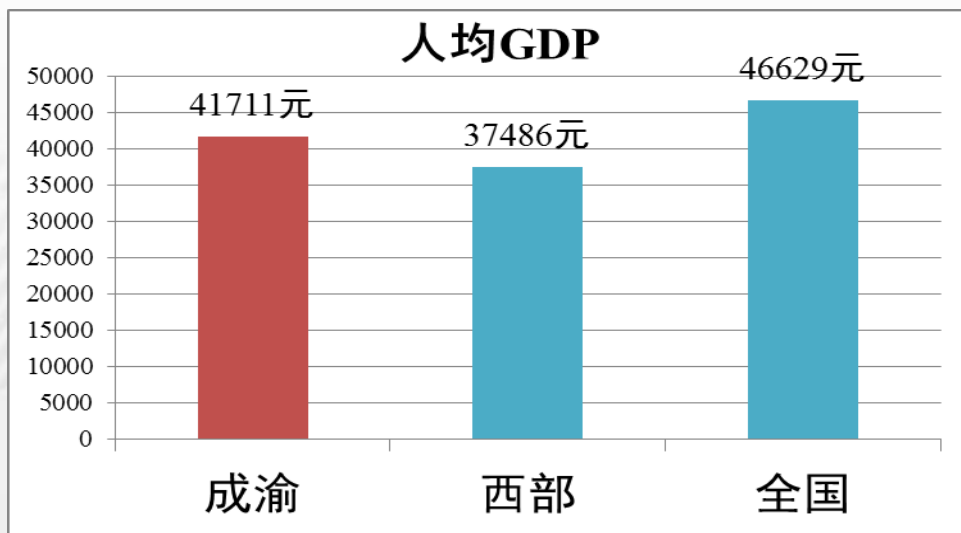
一、适度超前建设，有效支撑引领城市群的形成与发展

城市群处于发展初级阶段

□ 经济与城镇化水平

——略高于西部地区

——略低于全国平均水平

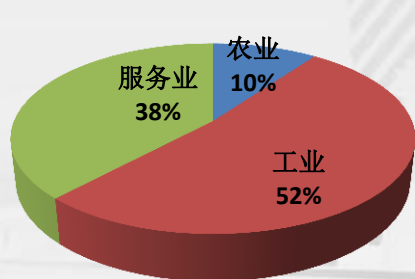


一、适度超前建设，有效支撑引领城市群的形成与发展

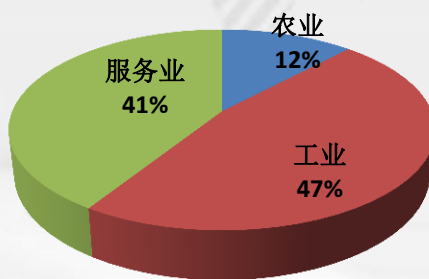
城市群处于发展初级阶段

□ 产业结构与工业化发展阶段

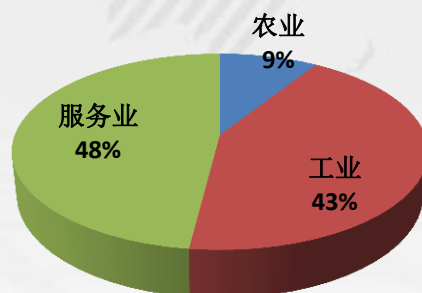
- 好于西部，但与全国平均水平仍有差距，二产制造业比例较高，服务业远远低于长三角、珠三角等东部发达地区；
- 近几年承接东部地区产业转移，总体处于工业化发展中期。



成渝



西部



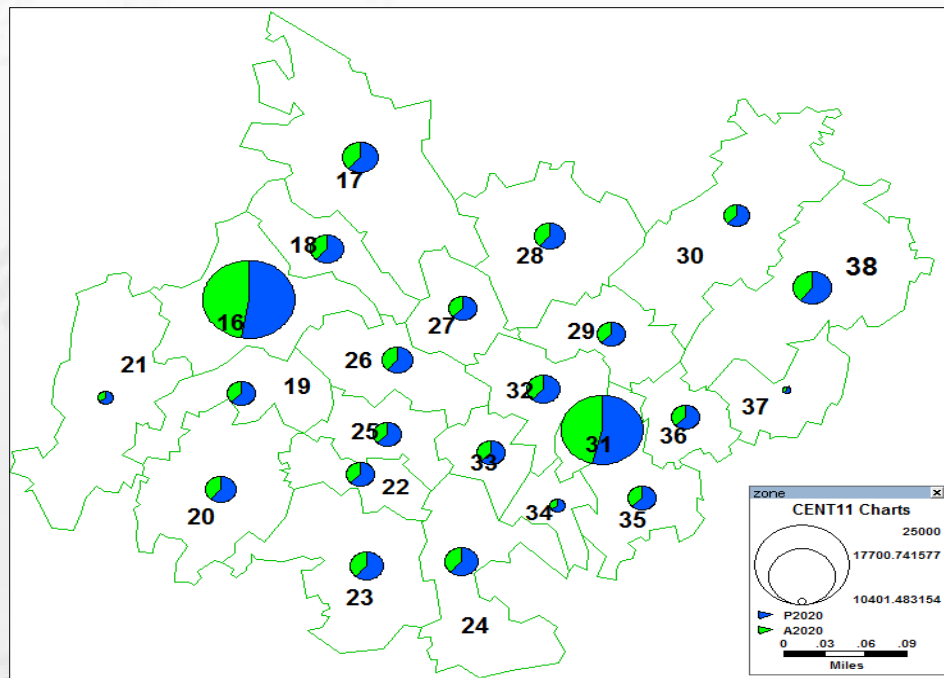
全国

一、适度超前建设，有效支撑引领城市群的形成与发展

城市群处于发展初级阶段

□ 城镇体系与产业联系

——尚未形成层级合理的城镇体系



——各城市间经济产业联系紧密度不高，“双核”对周边城市更多是集聚而不是辐射带动，双核之间竞争大于合作

一、适度超前建设，有效支撑引领城市群的形成与发展

城市群处于发展初级阶段

交通运输作为经济社会发展的基础前提，
在城市群发展初期，需要适度超前建设，
更多发挥先行官作用，引领多于支撑！



二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

1、打造绿色集约交通模式是形势需要和现实必然

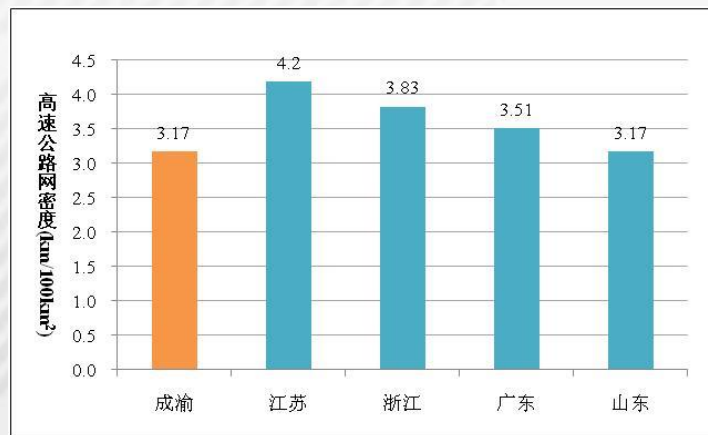
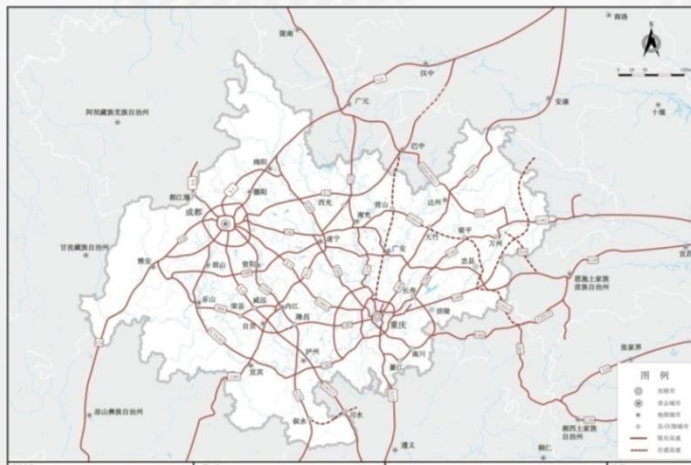
严峻的能源安全和环境污染形势要求城市交通走可持续发展的道路



二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

1、打造绿色集约交通模式是形势需要和现实必然

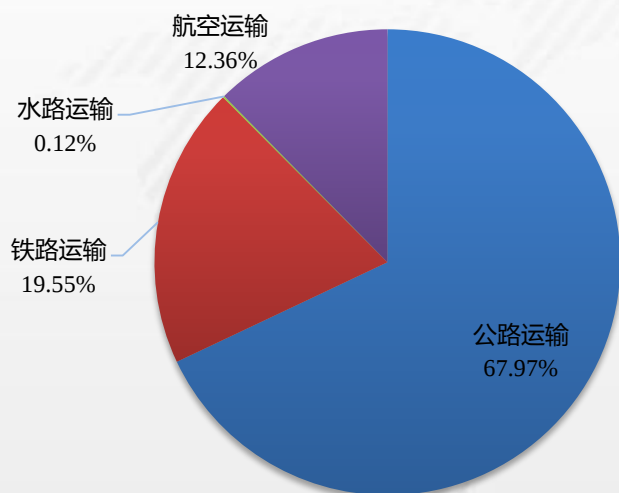
□ 交通网络：公路与东部差别不大，铁路相对落后



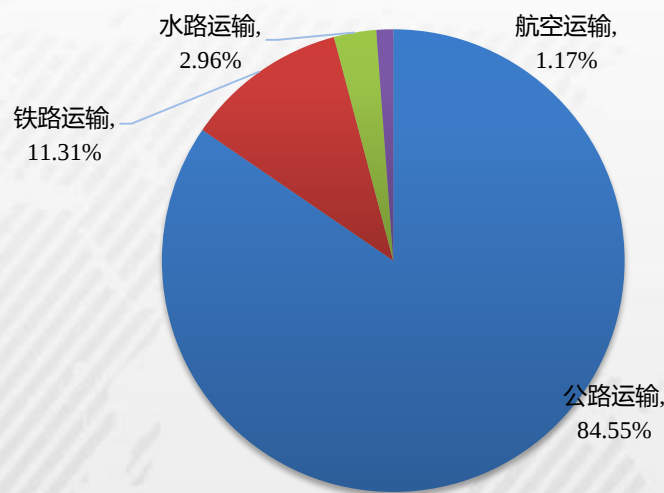
□ 运输公路绝对主导：客运，95%左右；货运，88%

二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

1、打造绿色集约交通模式是形势需要和现实必然



客运

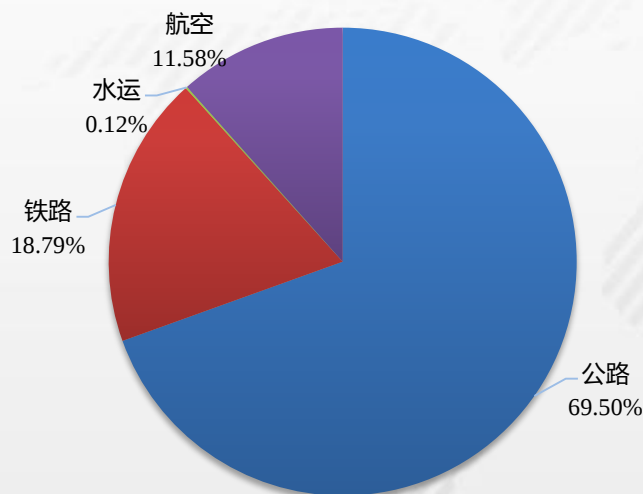


货运

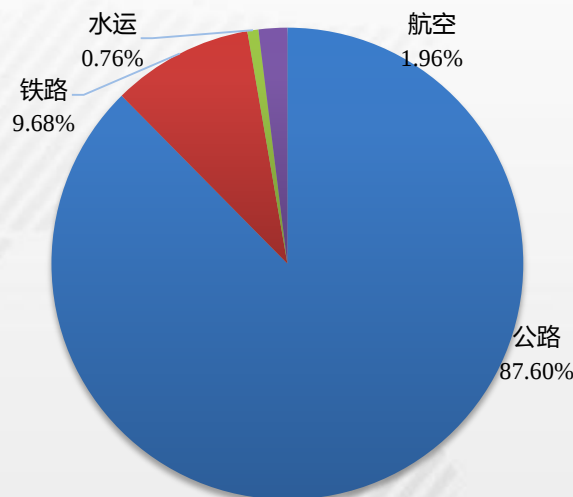
- 货运能耗、碳排的主体，均在80%以上
- 公路运输能耗、碳排比重大，占80%以上，是节能减排的关键

二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

1、打造绿色集约交通模式是形势需要和现实必然



客运



货运

- 货运能耗、碳排的主体，均在80%以上
- 公路运输能耗、碳排比重大，占80%以上，是节能减排的关键

二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

1、打造绿色集约交通模式是形势需要和现实必然

城市群	人口 (万人)	面积 (万KM ²)	经济总 量(亿元)	人口密度 (人/KM ²)	经济密度 (万元/KM ²)	交通模式
美国东北部	6500	13.8	364930	471	26444	小汽车+部分 轨道交通
日本东海岸 太平洋沿岸	7000	10	194350	700	19435	轨道交通为主， 小汽车为辅
英国中南部 城市群	3650	4.5	83200	811	18489	轨道交通+高 速公路
欧洲西北部 城市群	4600	14.5	49000	317	3379	轨道交通+公 路
成渝城市群	9725	20.6 (15)	40668	472 (650)	1974 (3000)	轨道交通+公 路

二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

2、绿色集约交通模式——客运

对外交通

铁路+航空



长距离出行

- 铁路运能大、准时性高、速度较快
- 航空速度快、舒适、安全

城际交通

城际轨道+公路



短距离出行

- 城际轨道运能大、准时性高、速度较快
- 公路规模小、组织灵活；小汽车，舒适

二、以轨道交通为重点，形成绿色集约化交通模式

2、绿色集约交通模式——货运

对外交通

铁路+水运



长距离运输

- 良好水运条件，运量大、能耗小
- 铁路运能大、成本低，适用大宗货物

城际交通

公路



短距离运输

- 公路机动灵活，方便快捷

三、加快形成高标准对外运输通道

1、加快形成是国家战略与现实发展的迫切要求

- “一带一路”、长江经济带国家战略要求加强对外及国际通道建设
- 全国产业转移、区域经济合作要求加强与东部沿海地区的交通联系



三、加快形成高标准对外运输通道

1、加快形成是国家战略与现实发展的迫切要求

对外交通薄弱，制约了对外经贸合作

- ❑ 与部分经济区没有直达通道，
- ❑ 高速铁路不发达、水运没有充分利用



三、加快形成高标准对外运输通道

2、加强高铁建设、充分发挥长江黄金水道



三、加快形成高标准对外运输通道

2、加强高铁建设、充分发挥长江黄金水道



三、加快形成高标准对外运输通道

2、加强高铁建设、充分发挥长江黄金水道



三、加快形成高标准对外运输通道

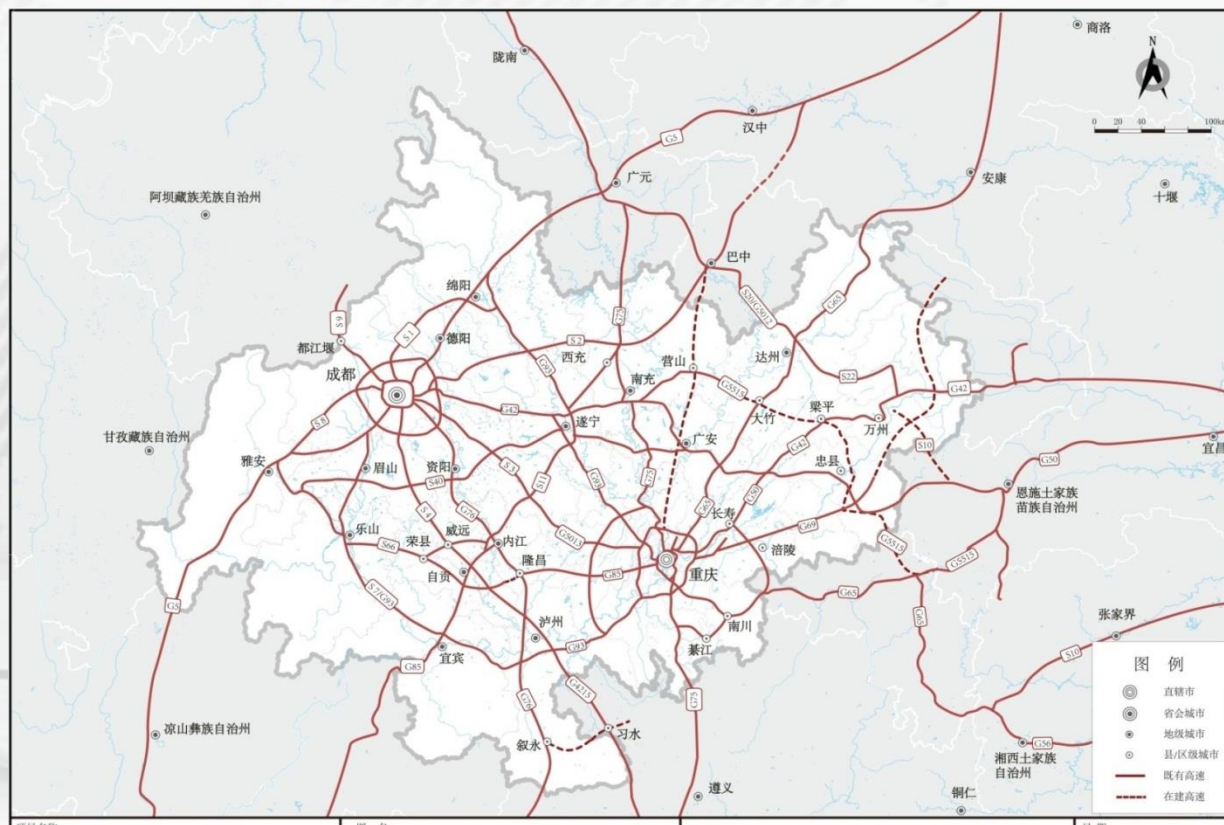
2、加强高铁建设、充分发挥长江黄金水道



四、逐步构建城市群内通道网络

1、内部通道网络与城市群初级阶段基本适应，尚不能起到引领带动作用

高速公路网络基本
完善
城际铁路刚刚起步



四、逐步构建城市群内通道网络

2、城镇产业布局决定打造“双核辐射”通道网络

正在形成“**双核五带**”空间格局；

具有典型的“**双核辐射**”特征。

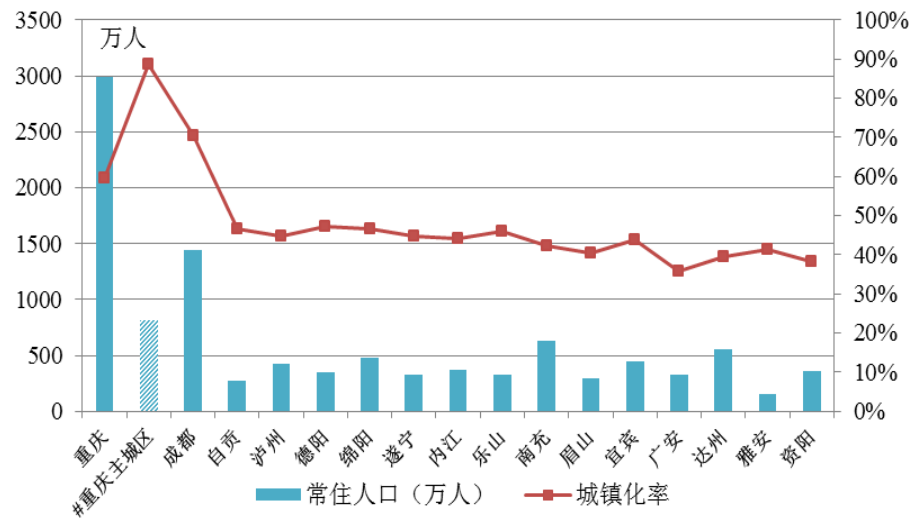


四、逐步构建城市群内通道网络

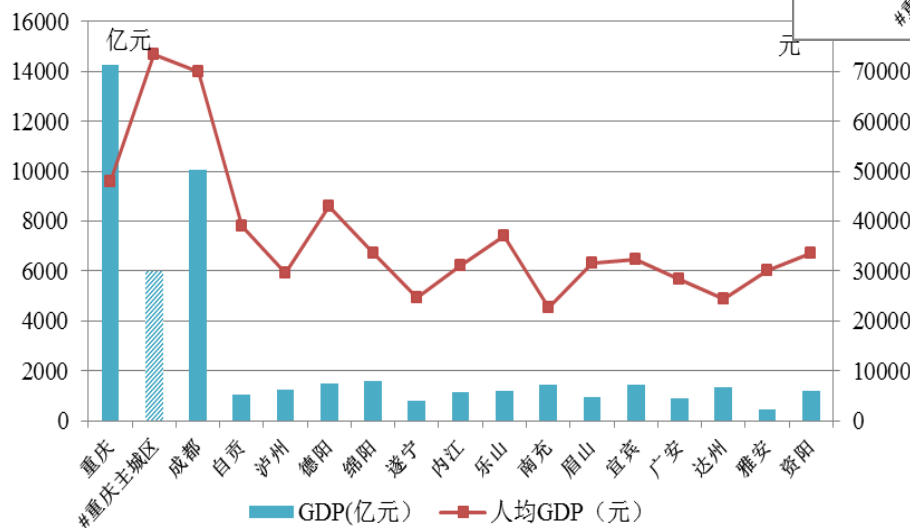
2、城镇产业布局决定打造“双核辐射”通道网络

双核特征明显

GDP：成都和重庆主城区
占总量40%；人均超过7
万，其他城市3万左右



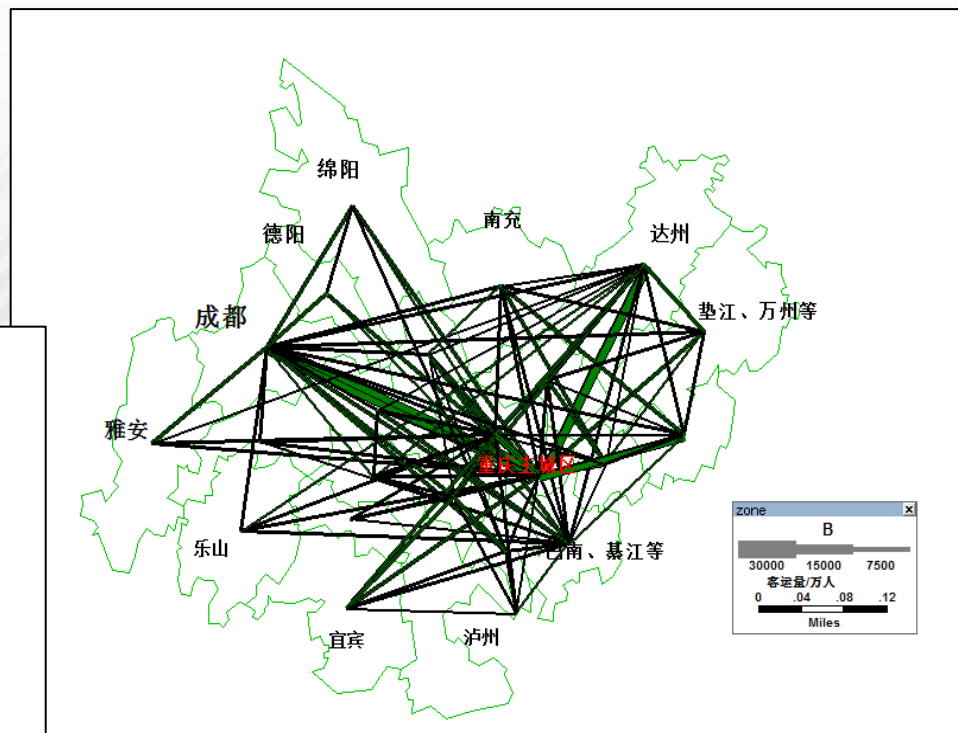
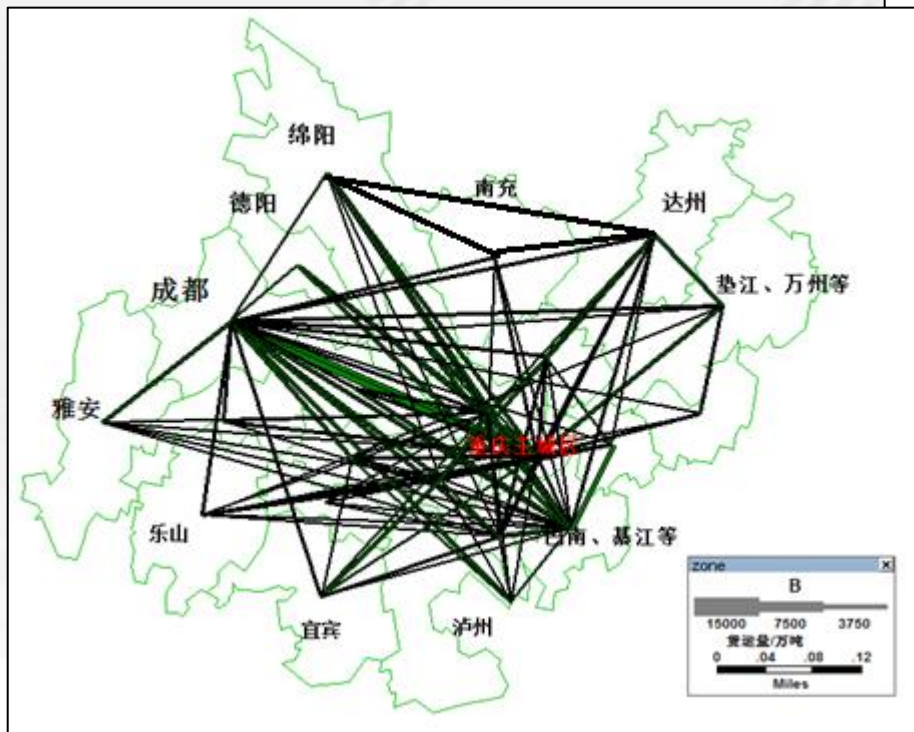
城镇化率：成都70%，
重庆主城区89%；其他
城市45%左右。



四、逐步构建城市群内通道网络

2、城镇产业布局决定打造“双核辐射”通道网络

内部
客运

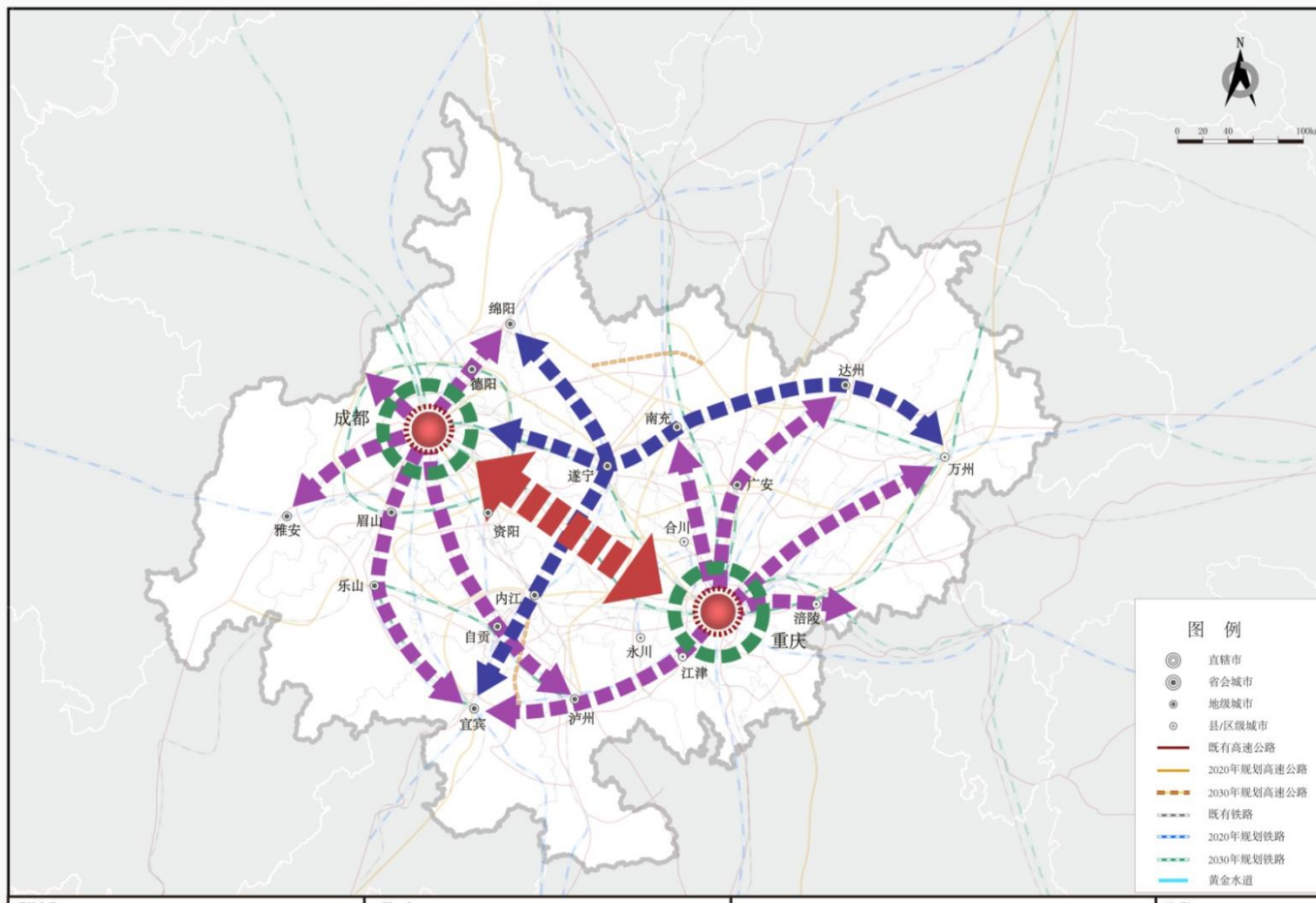


内部
货运

四、逐步构建城市群内通道网络

3、城市群城际通道网络

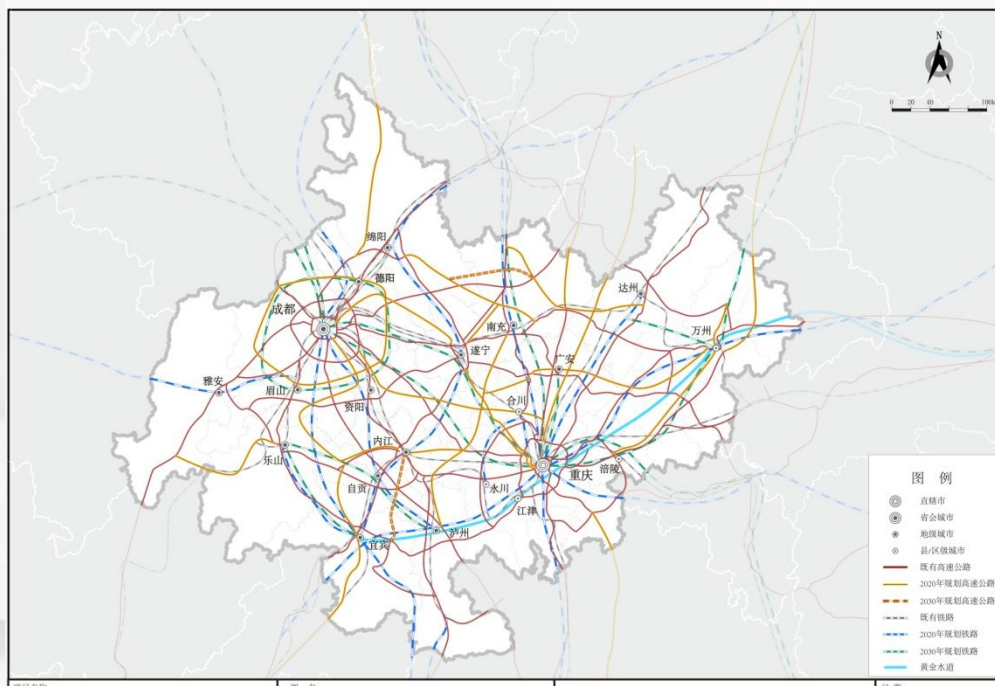
一主、两辅、两环、十射



四、逐步构建城市群内通道网络

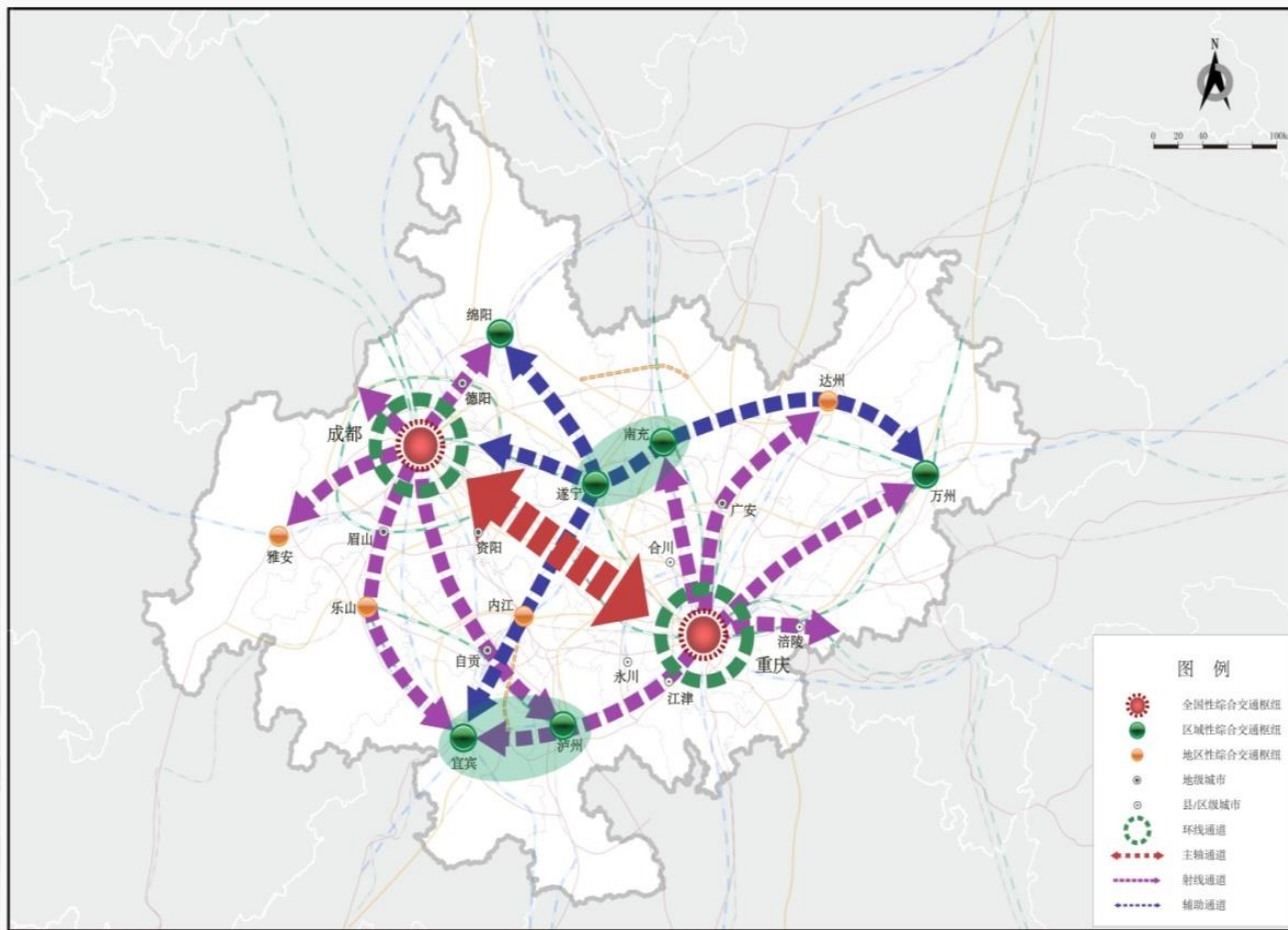
4、推进实施路径

- 近期利用干线铁路开行城际列车，推动道路客运公交化；
- 远期大力发展城际铁路
- 持续完善公路网络



五、打造层次合理、衔接紧密的交通枢纽

1、层次合理综合交通枢纽城市



五、打造层次合理、衔接紧密的交通枢纽

2、衔接紧密综合交通枢纽站点

柏林中央火车站



上海虹桥综合枢纽



战略目标与实施策略



总体目标

- 围绕建设长江上游航运中心
- 尽快形成完善的高标准对外运输通道，逐步构筑形成以轨道交通和高速公路为骨干、各城市高效联通的城际交通网
- 形成深度通达、无缝衔接、服务高效、绿色生态的现代综合交通运输体系。



战略目标与实施策略



阶段目标

2020年：对外通道基本形成，城际通道开始起步。

2030年：对外通道基本完善，城际通道网络基本形成。

实施策略

- 以建设对外客运专线为主
- 充分利用既有铁路开行城际列车
- 进一步完善高等级公路网络

- 大规模建设城际铁路
- 不断完善公路网络

建设发展中不断优化运输结构，形成绿色集约化交通模式。

谢谢，各位领导、专家批评指正！

