

成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划

为贯彻落实《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》等战略部署，共建轨道上的成渝地区双城经济圈，推动成渝地区轨道交通规划建设，促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通融合发展，编制本规划。规划期至 2025 年，展望到 2035 年。

一、总体要求

（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，全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，弘扬伟大建党精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，构建新发展格局，推动高质量发展，坚持以人民为中心的发展思想，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以防范化解风险为底线，依托重庆、成都为核心，强化双圈互动和对外辐射，完善区域路网布局、提升内联外通水平、持续优化运输结构，加快构建四网融合、枢纽衔接、运营一体的多层次轨道交通网络，大力提升服务能力、质量效益和服务品质，打造高效率高水平的轨道上的双城经济圈，支撑成渝地区一体化高质量发展，形成“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展的战略性枢纽。

（二）基本原则。

双核引领，科学布局。以重庆、成都为核心，强化“双核”间直接联系和对外联通、开放辐射。促进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通合理分工、功能互补，打造布局协调、层次清晰的多层次轨道交通网络，发挥网络整体效益。

一体融合，高效衔接。加强各层次轨道交通网络设施一体融合、资源共享，强化线路枢纽能力匹配。统筹协调技术标准、系统制式、运营组织、制度体系，推动各层次轨道交通与其他交通方式信息互联、服务共享，提升运输效率和服务品质。

创新驱动，协同发展。加强 5G、云计算、大数据、区块链、人工智能、北斗通信等技术与轨道交通深度融合。创新投资、规划、建设、运营、土地综合开发等体制机制，由“重建轻管”向“建管并重”转变，推进运输市场适度竞争，促进整体协同发展。

绿色集约，安全持续。发挥轨道交通安全可靠、集约高效、绿色低碳和骨干运输优势，推动轨道交通与环境相协调和可持续发展。坚持底线思维和风险意识，健全监管体系，强化应急保障能力，防范和化解各类风险。

二、发展目标

到 2025 年，初步建成轨道上的成渝地区双城经济圈，进出川渝四向通道基本形成，形成功能清晰、布局合理的设施“一张网”，点线协调、衔接高效的枢纽“零换乘”，客货并重、联程联运的运输“一体化”。轨道交通总规模达到 1 万公里以上，其中铁路网规模达到 9000 公里以上、覆盖全部 20 万以上人口城市，形成重庆、

成都都市圈 1 小时通勤圈，实现重庆、成都“双核”间 1 小时通达，“双核”与成渝地区区域中心、主要节点城市 1.5 小时通达，与主要相邻城市群核心城市约 3 小时通达。大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线力争接入比例达到 85%，长江干流主要港口实现铁路进港。轨道交通承担客运量、货运量占比大幅提升，有力支撑沿江货运通道、中欧班列、西部陆海新通道高质量发展。

成渝地区双城经济圈多层次轨道主要指标（2025 年）			
指标分类	指标名称	2020	2025
规模指标	网络规模（公里）	7000	>10000
	其中：铁路总里程（公里）	6400	>9000
	高铁总里程（公里）（含时速 200 公里及以上）	1900	>3200
结构指标	轨道交通承担客运量占比（%）	18	>24
	轨道交通承担货运量占比（%）	3.2	>10
覆盖指标	20 万人口以上城市铁路覆盖率（%）	—	100
	大型综合交通枢纽衔接率（%）	90	100
时效指标	成都、重庆都市圈内可达性（小时）	2	1
	成都、重庆与区域中心城市间可达性（小时）	3	1.5
	成都、重庆与相邻城市群核心城市可达性（小时）	3-5	3

到 2035 年，成渝地区双城经济圈基础设施互联互通基本实现，干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通等多层次轨

道交通网络高度融合、枢纽无缝衔接、运营智能高效，运输组织水平、科技和体制创新能力位于国内前列，轨道交通全面发挥客运和货运骨干作用，支撑引领区域一体化发展。

三、四网融合

以重庆、成都“双核”为中心，成渝主轴为骨架，统筹干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通规划布局和衔接，加快补齐城际和市域（郊）铁路短板，发挥不同轨道交通特点和优势，适应多种运输需求，构建层次清晰、功能明确、布局合理的多层次轨道交通网络。按照“网络有机衔接、功能服务兼容、时序远近适宜”的原则，推进多层次轨道交通“四网融合”。

（一）打造内联外通的干线铁路网。

以强化对外联通为重点，坚持高速普速并举、客运货运并重、新建改建结合，统筹经济性与战略性，科学规划建设干线铁路网络，充分发挥铁路骨干作用，强化成渝双城直接联系，快速联通周边城市群，逐步形成进出川渝四向大通道，支撑成渝地区打造内陆开放战略高地。

客运通道。强化成渝双城间直联直通，建设成渝中线高铁，打造成渝间直达客流主通道。依托京昆、包（银）海、兰（西）广、沿江、厦渝等高速铁路主通道，加快高速、普速干线铁路建设，形成四向拓展的干线铁路网，支撑成渝地区快速联通其他重要城市群。东向依托既有成渝高铁、沪汉蓉铁路等，加快建设沿江高铁成都至达州至万州段和重庆至万州段、郑万高铁襄阳至万州段、重庆

至黔江高铁，规划建设沿江高铁涪陵至宜昌段，规划研究黔江至吉首高铁，快速联通长江中游、长三角城市群，融入长江经济带；南向依托既有成贵高铁、渝贵铁路，加快建设成都至自贡、重庆至昆明高铁，适时规划建设重庆至贵阳高铁，快速联通粤港澳大湾区、北部湾、滇中、黔中城市群；西向建设川藏铁路雅安至林芝段，打通入藏战略通道，快速联通西藏、沟通南亚；北向依托既有西成高铁、宝成铁路、兰渝铁路、襄渝铁路，加快建设西宁至成都铁路，规划建设重庆至西安高铁重庆至安康段，快速联通京津冀、关中平原、兰西城市群。

货运通道。填补路网空白，适当补强能力紧张路段，打造大容量、高效率的沿江货运通道，提升西部陆海新通道等普速铁路通道运能，完善货运铁路设施布局。东向结合沿江高铁规划建设，恢复提高沪汉蓉铁路货运功能，增强东向货运能力，服务沿江货运需求。南向加快建设叙永至毕节铁路、隆黄铁路隆昌至叙永段扩能改造工程，规划建设黄桶至百色铁路、珙县至叙永铁路、成渝铁路成都至隆昌段扩能改造工程等补短板项目，推动渝贵铁路适时恢复货运功能，服务西部陆海新通道货运需求；加快建设成昆铁路扩能改造工程，规划研究内昆铁路内江至宜宾段扩能改造工程，服务面向云南、辐射东南亚的货运需求。西向推动形成以川藏铁路为主的货运通道，规划建设川藏铁路引入成都枢纽天府至朝阳湖段，研究论证重庆至自贡至雅安铁路，服务西藏、南亚货运需求。北向依托既有兰渝铁路、宝成铁路、襄渝铁路，规划建设达州至万州铁路扩能改造

工程，服务“一带一路”、京津冀和陕西、山西、蒙西等“三西”方向货运需求。

（二）完善快速便利的城际铁路网。

以成渝主轴为骨架，重庆、成都“双核”辐射为主体，节点城市连接线为补充，优先利用干线铁路开行城际列车，适当新建客流有需求、财力有保障的城际铁路，完善成渝地区城际铁路网，实现“双核”直连直通、城市群节点互联互通。

成渝主轴。依托成渝北线、中线和南线综合运输通道，利用既有沪汉蓉铁路成遂渝段、成渝高铁，以及规划建设的成渝中线高铁等干线铁路开行城际列车，加强重庆、成都“双核”之间快速联系，支持重庆向西、成都向东拓展，推动“双核”功能沿轴带疏解，夯实成渝主轴发展基础。

双核辐射。以重庆中心城区、成都为核心，依托四向拓展干线铁路网络，构建“双核”与区域中心城市、主要节点城市之间的城际运输网。强化“双核”辐射带动，利用成贵、渝万高铁等干线铁路开行城际列车，建成自贡至宜宾铁路，规划建设成都外环铁路简州至空港段、资阳西至眉山北段、寿安至彭州段及彭州至德阳北段（部分兼具联络线功能）、重庆至遂宁铁路。

（三）构建便捷通勤的市域（郊）铁路网。

以服务便捷通勤为重点，围绕支撑重庆、成都都市圈，优先利用既有铁路资源，通过优化运输组织、补强既有铁路、改扩建局部线路、改造站房站台、增建复线支线及联络线、增设车站等方式公

交化开行市域（郊）列车，有序新建市域（郊）铁路，有机衔接中心城区城市轨道交通，打造1小时都市交通圈、通勤圈。

重庆都市圈。优先利用既有成渝、渝贵铁路等富余能力开行市域（郊）列车，加快建设重庆中心城区至合川、重庆跳蹬至江津、璧山至铜梁市域（郊）铁路，规划建设重庆中心城区至永川、重庆中心城区至南川、重庆中心城区至綦江（万盛）、璧山至大足等重庆都市圈市域（郊）铁路，推动重庆中心城区与渝西地区融合发展，率先实现重庆与璧山、江津、长寿、南川同城化。

成都都市圈。优先利用西成高铁、成贵高铁等富余能力，以及对成都枢纽环线进行适应性改造开行市域（郊）列车，加快建设成都至资阳市域（郊）铁路，规划建设成都至德阳、成都至眉山、龙泉至天府机场，改造宝成铁路并规划建设青白江至金堂等成都都市圈市域（郊）铁路，推动成德眉资同城化。

（四）完善“双核”城市轨道交通网。

结合区域和城市功能定位，科学编制和实施城市综合交通体系规划，统筹城市内部交通和对外交通规划建设。以提高有效供给为重点，统筹城市开发、建设条件及财力支撑，因城施策有序推进项目建设，缓解重庆、成都等城市交通拥堵状况，提高城市公共交通服务水平。完善重庆、成都等超大、特大城市轨道交通网络，同步推进轨道交通新线建设和既有设施更新改造，统筹做好城市轨道网与干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路及城市重要交通枢纽的预留和衔接，强化城市轨道交通在城市公共交通中的骨干作用，提升

设施资源整体利用效率。

四、枢纽衔接

（一）完善客运枢纽体系。

强化枢纽与城市功能布局的协调，加强铁路等枢纽站场选址管理，减少交通对城市功能布局的分割干扰，做好大运量客运枢纽安全管理。完善不同层次轨道交通系统枢纽功能及规划布局，规划建设九龙坡站至重庆东站直通线等枢纽疏散线或联络线，缓解枢纽能力紧张，促进主要客站便捷连通，推动轨道交通枢纽与机场、公路客站等其他交通方式的枢纽规划建设、运营服务衔接协调，构建层次清晰、结构合理、分工互补的客运枢纽场站体系。

I 型客运枢纽。依托重庆、成都两大国际性枢纽城市的铁路主客站，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通至少“三网”或 8 条以上骨干轨道交通线路高效衔接。打造重庆西站、重庆东站、重庆北站、成都站、成都东站等枢纽，优化综合枢纽内部功能布局，鼓励同站台、立体换乘，促进功能布局紧凑、“零距离”换乘。

II 型客运枢纽。重点依托重庆、成都两大国际性枢纽城市的铁路主、辅客站、枢纽机场站和重要节点车站，紧密衔接干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通中的“三网”或 4 条骨干轨道交通线路。打造重庆站、天府站、成都南站、成都西站、十陵南站、天府机场站、双流机场站、江北机场站、科学城站、简州站等枢纽，优化枢纽内部交通流线，做好轨道接入条件预留，积极

推进衔接通道换乘改造为立体换乘，促进与机场等其他交通方式无缝衔接。

Ⅲ型客运枢纽。依托地级市铁路客站和中心城市铁路中间客站为重点，主要衔接干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通中的“两网”。打造德阳站、资阳西站、眉山北站、绵阳站、自贡东站、宜宾站、内江北站、泸州站、沙坪坝站、复盛站、江津北站、铜梁站、大足石刻站等枢纽，推动各层次轨道交通多线多点便捷换乘，探索推进旅客接续换乘比重较高的不同轨道交通方式跨线运营，强化枢纽与公交、慢行、停车系统接驳，提高集疏运能力和水平。

（二）提升货运枢纽功能。

1. 统筹货运枢纽布局。完善铁路货运场站布局，加强与国家物流枢纽、国家骨干冷链基地衔接，按照“建立分级体系、用好存量资产、创新发展模式、适度超前布局”的原则，有效适应市场需求，规划布局一批铁路物流基地，提升揽货、堆存、集结、编组及班列始发直达和集零成整的中转能力，满足大宗货物、集装箱、冷链以及高附加值货物等多样化、个性化运输需求。实施重庆铁路枢纽东环线等枢纽配套工程，打通铁路货运通道和枢纽能力堵点。

一级铁路物流基地。位于重庆、成都等全国性铁路枢纽城市，发挥区域内集装箱集散的主枢纽作用，货物聚集、班列组织、路网中转功能强，具备完善的物流服务、增值服务和配套服务功能。打造完善重庆团结村、四川城厢等一级铁路物流基地。

二级铁路物流基地。位于重要铁路枢纽城市，发挥区域内集装箱集散的重要枢纽作用，具备较强货物聚集、班列组织或专业物流功能。推动实施重庆鱼嘴、万州新田港、涪陵龙头港、自贡南、绵阳皂角铺、成都空港、广元西、广安高兴、内江新区等二级铁路物流基地。

三级铁路物流基地。一、二级之外的物流基地，发挥区域内集装箱集散的枢纽作用，主要承担一般城市货物集散及城市配送、专业物流功能。推动实施重庆南彭、木耳和成都龙泉驿、金堂、寿安等三级铁路物流基地。

2. 补强集疏运体系。推动疏港铁路、铁路专用线进入港区、物流园区、重点工矿企业，增强铁路货运枢纽多式联运功能，补齐“最后一公里”短板。规划建设万州港新田港区、宜宾港、涪陵港龙头港区、重庆白涛化工园区、大足邮亭铁路物流园、重庆川维化工、秦巴物流园区、达州第二工业园区、绵阳安州区物流产业园、成都天府机场空港南站、成都经开区南区等铁路支线、专用线。

五、运营一体

充分利用现代信息技术手段，强化铁路货运服务，促进轨道交通与城市功能融合，构建高水平轨道交通体系，推进各层次轨道交通高效融合、管理协同、绿色发展，提升运营服务水平和出行体验。

服务兼容。强化各层次轨道交通网络规划、技术标准、硬件设施等高效衔接，鼓励开行双流制列车，推动有条件线路具备互联互通、贯通运营、跨线运营条件，减少换乘次数，提供便捷化出行服

务。推行市场化灵活调价机制，支持政府购买服务方式，鼓励干线铁路利用富余能力开行城际、市域（郊）公交化列车，通过提速改造、增建复线支线、设备设施补强等，增加停靠班次、增开小交路列车，适应通勤客流需求。新建市域（郊）铁路主要车站具备越行条件，实现高峰期“站站停”与“大站停”相结合的灵活运输组织，提供多样化运输服务。优化高速铁路运输组织、提高普速铁路服务质量，鼓励开行夕发朝至、大站直达等列车，增加配置动车组资源，推动客运提质增效。

信息共享。依托新一代移动互联网，加强 5G、云计算、大数据、物联网、区块链、人工智能、北斗通信等技术应用，推进轨道交通与其他交通方式的信息数据共享、服务互联互通、协调联动协作。建立统一信息平台，促进各层次轨道系统信息无缝衔接，推进枢纽与智能交通等融合发展，完善轨道交通线上票务服务功能，全面提升“门到门”运输效率和服务品质。

联程联运。推动具备条件的轨道交通线路信息互联、票务互认、安检互信、支付互容、管理互通，研究联程运输票价优惠政策、联运旅客行程延误解决方案、退改签和票款清算机制。加强轨道交通与机场衔接，创新空铁联运产品，提升空铁联运服务。推动城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通实现二维码互认互扫，推进人脸识别、二维码支付等智能化方式快速进出站。

客货并重。深化西部省区市协作，依托中欧班列、西部陆海新通道班列运输协调委员会，发挥重庆物流通道和运营组织中心、成

都国家重要商贸物流中心作用，提高中欧、西部陆海新通道等国际班列以及渝甬、蓉甬等铁海联运班列开行密度。推行货物列车客车化管理，大力推动铁路集装箱多式联运，积极发展铁路快运，推进枢纽自动化场站、智能型仓储等智慧物流设施建设，提高全程运输效率和物流服务水平。提升铁路货运数字化、智能化水平，打造铁路货运综合服务平台，优化货运业务流程，实现在线班列、电子运单、电子支付、跟踪查询等“一站式”服务，促进与其他交通运输方式标准互通、信息共享，培育多式联运全程经营人，加快发展铁水、公铁联运和“一单制”联运服务。

功能融合。积极推广成都市“全域轨道 TOD”模式和重庆沙坪坝高铁站土地综合开发经验，统筹对成渝地区轨道交通站点和车辆基地综合开发进行分层、分类布局。推动轨道交通对区域城镇空间格局、人口分布、产业布局的支撑引领，鼓励场站建设与物业开发、社区建设的有机融合，打造站城融合综合体。加强轨道交通沿线及站点土地综合开发，分层设立建设用地使用权，加大综合开发用地政策支持力度，鼓励社会资本参与一体化开发，研究制定综合开发收益分配机制。

绿色发展。加快货物运输结构调整，推动大宗货物和中长途货物运输“公转铁”，直辖市和省会城市积极采用“外集内配”的城市物流公铁联运方式。构建交通枢纽场站分布式“光伏+储能+微电网”的交通能源系统，新建铁路场站、物流基地、仓储设施等按照能设尽设原则增建光伏设施。大中及以上城市新建铁路场站停车

场，具备规范充电条件的车位比例较城市注册电动汽车比例高 10% 以上，既有场站停车场车位同比例改造。全面淘汰铁路场站国三及以下作业车辆、国一及以下作业机械，铁路场站新增和更新作业机械和车辆优先采用新能源。强化铁路场站作业机械、铁路机车超标排放监管，消除冒黑烟现象。

六、保障措施

（一）加强组织领导，完善统筹协调机制。

研究制定土地、价格、运营补亏等项目建设和运营管理方面的相关政策、法规，着力强化高效协同，健全多层次轨道交通一体化协调机制。统筹协调跨地区、跨部门的重大交通项目，及时分解落实规划目标任务，按年度梳理工作进展，稳步推进落地实施。构建多样化、多渠道运营补贴机制，推动铁路企业可持续发展，共享区域经济增长红利。

（二）创新投资模式，拓宽多元融资渠道。

按照政府主导、市场化运作、多元化投资的原则创新投融资体制。借鉴城市轨道交通综合开发经验，加强铁路车站周边土地综合开发，充分给予配套政策支持，创新综合开发利益分配机制，把“轨道+土地综合开发”模式做成、做大。构建合理的投资回报及退出机制等，广泛吸引社会资本参与投资建设。借鉴京沪高速铁路等成功经验，适时推动铁路公司优良资产上市。加大地方财政投入，用好用足地方政府专项债券政策。

（三）坚持稳步推进，严控政府债务风险。

坚持尽力而为、量力而行的原则，稳妥推进规划实施，严格落实地方财政出资，并分年度纳入地方财政预算支出计划，具备条件后方可启动项目建设。建立持续稳定的建设资金保障机制，严禁以债务性资金代替财政资金，严格落实融资资金偿还来源，严禁通过融资平台公司或违规变相举债，坚决防范地方政府债务风险。

（四）统筹建设运营，推进运管模式改革。

深化铁路行业市场化改革，引入市场竞争，提升发展质量效益。构建多层次轨道交通建设、运营协调机制，支持铁路企业开展自主运营、通过委托运营、购买运输服务等方式参与运营，推动有条件地区开展城际铁路和市域（郊）铁路综合改革试点。铁路企业与地方政府加强运营统筹，建立公平、合理、透明的票务清分模式，按市场化原则开展票务清算。

（五）建立标准体系，推动四网高效协同。

统筹多层次轨道交通建设、技术装备、运营管理，强化网络整体布局、技术标准统筹和运营调度协调等顶层设计，精简和公开各种社会化服务的收费标准、清算规则，完善建设监管、安检互认、票制联程、运营调度等管理制度，推动各体系标准化建设。

七、环境影响评价及要求

（一）总体评价。

本规划紧密衔接《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》等，坚持可持续发展理念，发挥铁路绿色高效比较优势，注重生态保护、资源节约和污染治理，

与各类环境敏感区相协调。轨道交通建设、运营对环境产生的影响均在可控范围之内，对区域构建绿色综合交通运输体系、助推碳达峰碳中和、推进生态文明建设发挥重要支撑作用。

（二）生态环境保护措施。

各项目建设运营应满足环境影响评价要求，以区域资源环境承载能力为基础，紧守生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单。

生态保护。加强法定敏感目标保护，实施环保选线，将生态环保理念贯穿规划、建设、运营和养护全过程，尽量避开自然保护区及其他各类自然保护地、生态保护红线、重要物种栖息地等环境敏感目标。对于难以绕避的敏感区域，应在依法依规办理相关手续前提下，提出降低生态与环境影响的设计和施工方案，做好水土保持或生态恢复工作。

资源节约。将绿色低碳理念贯穿于轨道交通规划、建设、运营和维护全过程，大力提升轨道交通电气化水平，以降低全生命周期能耗和碳排放。严格控制建设规模和用地规模与强度，减少土地、资源消耗，坚持土地复垦与项目建设统一规划。大力推广使用节能、节水、环保材料，广泛应用铁路建筑节能、热泵、太阳能热水、绿色照明、光伏发电等节能降碳技术，采用节能低碳机车车辆，扎实推进绿色低碳技术装备研发和应用，积极用好碳排放权市场化交易机制，从源头降低能源消耗和污染排放。

污染治理。采用综合措施严控废气、污水、噪声和固体废物的

排放。结合区域环境功能和水域类别，提出污水处理方案，优先选用低振动机车车辆，采取规划与管理结合，建立轨道交通安全保护区，提出沿线噪声、振动超标敏感点降噪措施。

- 附件：1. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划新建项目
表
2. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通重点客运枢纽
衔接表
3. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通主要铁路物流
基地布局
4. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划建设示意
图

附件 1

成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划新建项目表

序号	项目名称	成渝地区里程（公里）	估算投资（亿元）	线路走向及主要建设内容	备注
一、干线铁路					
1	成渝中线高速铁路	292	692	自成都站引出，经四川资阳、重庆大足接入重庆北站。	规划内
2	重庆至西安高速铁路	370	881	西线：自重庆西站引出，经达州引入安康西站。东线：经重庆开州，接入万州北站。	规划内
3	重庆至宜昌高速铁路	159	472	自重庆北站引出，经长寿、涪陵、丰都、石柱、湖北利川、恩施至宜昌。	规划内
4	天府站至朝阳湖铁路	81	112	自朝阳湖站引出，经蒲江、邛崃、新津、彭山、双流，接入天府站。	规划内 客货共线
5	广安至涪陵铁路	110	134	自四川广安至重庆涪陵。	规划内 客货共线
6	成渝铁路成都至隆昌段扩能改造工程	/248	210	/	规划内
7	达州至万州铁路扩能改造工程	/145	138	/	规划内

8	珙县至叙永铁路	71	61	自宜珙铁路引出，经四川宜宾珙县、长宁、江安、兴文至泸州叙永，接入隆黄铁路。	新增客货共线
9	南充至广安铁路	100	194	自成都至达州至万州高铁南充北站引出，经四川南充、广安接入渝西高铁广安车站。	新增
10	重庆至贵阳高铁	105	207	自重庆西站引出，经巴南区、綦江区、万盛经开区、正安县、绥阳县、贵州遵义市至贵阳。	规划内适时建设
小计		1288	3101		
(二) 城际铁路(部分兼具联络线功能)					
1	绵阳经遂宁至内江铁路	272	532	自四川绵阳经遂宁至内江。	规划内
2	成都外环铁路简州至空港段、资阳西至眉山北段、寿安至彭州段及彭州至德阳北段	新建线路 210 公里，新建相关干线联络线 46 公里。	533	1、简州至空港段：自简州站接入空港站后，利用成自高铁接入资阳西，新建线路 28 公里、投资 60 亿。 2、资阳西至眉山北段：自资阳西站引出，经仁寿至眉山，新建线路 81 公里、投资 174 亿。 3、寿安至彭州段：包括新建寿安至西来段，利用成浦铁路接入大邑站，新建大邑站至道明站、元通站至青城山站，利用成灌铁路接入安德站，新建安德站至新民站，利用成彭铁路至彭州站，新建线路 43 公里、投资 110 亿。 4、彭州至德阳北段：自彭州至什邡西至德阳北，新建线路 58 公里、投资 122 亿。 5、新建与成达万高铁、成贵高铁、成昆铁路、西成高铁等联络线 46 公里、投资 67 亿。	新增

3	重庆至遂宁铁路		150	300	自重庆西站引出，经重庆沙坪坝、璧山、铜梁、潼南至四川遂宁，接入绵阳至遂宁至内江铁路。	新增
小计			678	1365		
(三)市域(郊)铁路						
1	宝成铁路改造及新建青白江至金堂线	宝成铁路改造	/25	3	/	新增
		青白江至金堂线	23	34	自宝成铁路青白江站引出至金堂。	
2	成都至德阳线		70	187	自成都地铁1号线韦家碾站引出，经成都金牛区、新都区、彭州市濛阳镇、广汉市三星堆、德阳天府旌城、德阳中心城区至德阳北站。	新增
3	成都至眉山线		56	127	自成都地铁19号线红莲村南站引出,经成都科学城片区、天府文创城、眉山市视高片区、乐高乐园、黑龙滩天府生态片区、岷东新区西片区至眉山市东坡区。	新增
4	龙泉至天府机场线		51	149	自成都地铁13号线龙安站引出，经龙泉、简州新城、空港新城至天府机场。	新增
5	重庆中心城区至永川线		68	203	自重庆中心城区经璧山至永川区。	新增
6	重庆中心城区至南川线		75	153	自重庆东站引出，经二圣、黎香湖、大观，至南川城区。	新增

7	璧山至大足线	56	114	自璧铜线璧山（黛山大道站）引出，经璧山、铜梁至大足。	新增
8	重庆中心城区至綦江（万盛）线	79	192	自重庆中心城区经綦江至万盛。	新增
小计		478	1162		
（四）铁路专用线					
1	秦巴物流园区铁路专用线	6	5	自襄渝铁路河市站引出，连接秦巴物流园区。	新增
2	达州第二工业园区铁路专用线	3	3	自达万铁路麻柳站引出，连接达州第二工业园区。	新增
3	绵阳安州区物流产业园铁路专用线	4.3	5.2	自成兰铁路安州站引出，连接安州区睢水镇物流产业园。	新增
4	成都天府机场空港南站铁路专用线	20	16	自成渝铁路庙子沟站引出，至成都天府机场空港南站。	新增
5	成都经开区南区铁路专用线及货站	7.7	15	规划建设龙泉西接驳站、龙泉南装卸站(含相关配套设施)及铁路连接线。	新增
6	重庆大足邮亭铁路物流园铁路专用线	2	1	自国铁邮亭站引出，连接重庆能投物流邮亭物流园。	新增
7	川维铁路专用线	1.5	1.5	连接中国石化集团重庆川维化工的铁路专用线。	新增
8	重庆白涛化工园区铁路专用线	0.9	4.5	自渝怀铁路白涛站引出，至白涛化工园区。项目新建装卸线 3 条、调车线 1 条、集装箱堆场 1 处、散货堆场 3 处、货运综合楼 500 平米。	新增

9	重庆忠县新生港铁路专用线	64.8	56.8	自达万铁路梁平站引出，经梁山街道、蟠龙镇、柏家镇、紫照镇、兴峰乡、黄金镇和忠县城区，至重庆港新生作业区。	新增
小计		110.2	108		

注：市域（郊）铁路为直接工程投资

附件 2

成渝地区双城经济圈多层次轨道交通重点客运枢纽衔接表

序号	枢纽类型	主要车站	干线铁路	城际铁路	市（域）郊铁路	城市轨道交通
1	I 型枢纽	重庆西站	既有渝贵铁路、襄渝铁路、兰渝铁路、川黔铁路；在建渝昆高铁；规划重庆至西安高铁、重庆至贵阳高铁	规划重庆至遂宁铁路	规划重庆中心城区至永川线	重庆轨道交通 5 号线和环线
2		重庆东站	在建渝昆高铁、重庆至黔江高铁、沿江高铁重庆至万州段、东环铁路；规划重庆至贵阳高铁、九龙坡至重庆东站联络线		规划重庆中心城区至南川线	重庆轨道交通 6、27 号线
3		成都站	既有西成高铁、宝成铁路、遂成铁路、成渝铁路；规划成渝中线高铁		既有成灌铁路；规划宝成铁路改造及新建青白江至金堂线	成都轨道交通 1、7、18 号线
4		重庆北站	既有渝万铁路、渝利铁路、渝怀铁路、兰渝铁路、遂渝铁路；规划成渝中线高铁、沿江高铁涪陵至宜昌段			重庆轨道交通 3、4、10 号线和环线
5		成都东站	既有西成高铁、成贵高铁、成渝高铁、遂成铁路；在建成都至自贡高铁			成都轨道交通 2、7、20 号线

6	II 型枢纽	重庆站	既有成渝高铁、成渝铁路；在建重庆至黔江高铁			重庆轨道交通 18、27 号线
7		天府站	在建沿江高铁成都至达州至万州段、成都至自贡高铁；规划天府站至朝阳湖铁路			成都轨道交通 18、19、26 号线
8		成都南站	既有成贵高铁、成渝高铁、成昆铁路			成都轨道交通 1、7、18 号线
9		成都西站	既有成雅铁路、成都铁路枢纽环线			成都轨道交通 4、9 号线
10		十陵南站	既有遂成铁路、成渝铁路、成昆铁路、宝成铁路			成都轨道交通 2、30 号线
11		双流机场站	既有成贵高铁			成都轨道交通 10、19、30 号线
12		江北机场站	在建东环铁路			重庆轨道交通 3、10、15 号线
13		天府机场站	在建成都至自贡高铁		规划龙泉至天府机场线	成都轨道交通 18 号线
14		科学城站	规划成渝中线高铁	规划重庆至遂宁铁路		重庆轨道交通 7 号线
15		简州站	规划成渝中线高铁	规划成都外环铁路	规划龙泉至天府机场线	

16	III 型枢纽	沙坪坝站	既有成渝高铁			重庆轨道交通 1、9、27 号线和环线
17		江津北站	在建渝昆高铁		在建跳蹬至江津线	
18		复盛站	既有渝利铁路、渝万铁路			重庆轨道交通 4、15 号线
19		铜梁站	规划成渝中线高铁	规划重庆至遂宁铁路		
20		大足石刻站	规划成渝中线高铁		璧山至大足线	
21		成都空港站	在建成都至自贡高铁	规划成都外环铁路		
22		德阳站	既有西成高铁、宝成铁路		规划成都至德阳线	
23		资阳北站	既有成渝高铁		在建成都至资阳线	
24		资阳西站	在建成都至自贡高铁、沿江高铁成都至达州至万州段	规划成都外环铁路		
25		绵阳站	既有西成高铁、宝成铁路	规划绵阳至遂宁至内江铁路		
26		眉山北站		规划成都外环铁路	规划成都至眉山线	
27		内江北站	既有成渝高铁	既有内江至至自贡至泸州铁路；规划绵阳至遂宁至内江铁路		

28	III 型枢纽	自贡东站	在建成都至自贡高铁	既有内江至至自贡至泸州铁路；在建自贡至宜宾铁路		
29		宜宾站	既有成贵高铁；在建渝昆高铁	在建自贡至宜宾铁路		
30		泸州站	在建渝昆高铁	既有内江至自贡至泸州铁路		
31		什邡西站	在建西宁至成都铁路	规划成都外环铁路		
32		安岳站	规划成渝中线高铁	规划绵阳至遂宁至内江铁路		
33		寿安站	天府站至朝阳湖铁路	规划成都外环铁路		

附件 3

成渝地区双城经济圈多层次轨道交通主要铁路物流基地布局

序号	枢纽类型	项目名称	所在省份	所在城市	接轨站	建设情况
1	一级铁路物流基地	团结村	重庆	重庆	团结村	建成
2		城厢	四川	成都	城厢	建成
3	二级铁路物流基地	鱼嘴	重庆	重庆	鱼嘴	在建
4		万州新田港	重庆	重庆	万州	在建
5		涪陵龙头港	重庆	重庆	涪陵西	规划建设
6		自贡南	四川	自贡	自贡南	在建
7		皂角铺	四川	绵阳	皂角铺	在建
8		成都空港	四川	成都	空港	规划建设
9		广元西	四川	广元	广元西	规划建设
10		高兴	四川	广安	高兴	规划建设
11		内江新区	四川	内江	内江南	规划建设

12	三级铁路物流基地	南彭	重庆	重庆	南彭	在建
13		木耳	重庆	重庆	木耳	在建
14		龙泉驿	四川	成都	龙泉西	规划建设
15		金堂	四川	成都	金堂	规划建设
16		寿安	四川	成都	寿安	规划建设

成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划建设项目示意图

