

# 成都市城市轨道交通建设“十三五”规划



成都市规划管理局  
成都市规划设计研究院



**编制单位：**成都市规划设计研究院

**资质等级：**规划甲级[建]城规编第（141248）号

**院 长：**曾九利（教授级高级工程师 注册城市规划师）

**副 院 长：**沈莉芳（教授级高级工程师 注册城市规划师）

**副 院 长：**汪小琦（高级工程师）

**项目名称：**成都市城市轨道交通建设“十三五”规划

**项目编号：**L-2015-058

**项目审核：**李 星（工程师）

**项目负责人：**杨兴地（工程师）

**编制人员：**宋伟程（规划师）

谭 月（工程师）

辛光照（规划师）

# 前 言

“十三五”时期是我国全面建成小康社会，实现我们党确定的“两个一百年”奋斗目标的第一个百年奋斗目标决胜阶段，是全市加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市，谱写伟大中国梦成都篇章的关键时期，也是全市加快完善城市轨道交通系统，推进我市城市轨道交通加速成网、全域覆盖的重大战略机遇期。城市轨道交通是服务经济、服务社会、服务公众的重要载体，大力发展城市轨道交通，提高公共交通服务水平，是缓解城市交通拥堵，提升城市品质的重要途径，也是落实“东进、南拓、西控、北改、中优”发展战略，促进和引领城市新发展格局，全面建成小康社会，加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市的重要保障。

本规划是全市 34 个“十三五”重点专项规划之一，是全市国民经济和社会发展规划在轨道交通领域的细化。规划依据《成都市国民经济和社会发展规划“十三五”规划纲要》、《四川省交通运输“十三五”发展规划》等的总体要求编制，涵盖全市城市轨道交通体系构成、城市轨道交通沿线及枢纽周边综合开发、城市轨道交通产业发展等多个方面，主要阐明全市城市轨道交通发展的总体思路、发展目标、重点任务及政策措施等，是指导“十三五”时期全市城市轨道交通建设发展的纲领性文件。

# 目 录

一、发展现状.....	1
(一) 发展回顾.....	1
(二) 存在问题.....	2
二、发展要求.....	5
三、指导思想、基本原则及发展目标.....	7
(一) 指导思想.....	7
(二) 基本原则.....	7
(三) 发展目标.....	9
(四) 规划依据.....	11
四、重点任务.....	12
(一) 加快推进城市轨道交通加速成网建设.....	12
(二) 大力推进城市轨道交通站点周边土地综合开发.....	16
(三) 大力发展城市轨道交通产业.....	18
五、保障措施.....	19
(一) 完善城市轨道交通建设管理机制.....	19
(二) 保障轨道交通建设资金需求.....	20
(三) 加大轨道交通建设用地的安全保障力度.....	21
(四) 其他保障措施.....	22

# 一、发展现状

## （一）发展回顾

“十二五”期间，我市先后实施“交通先行”和“公交优先”战略，是我市构建以城市轨道交通为骨架的公共交通系统的攻坚期。在市委、市政府的坚强领导下，全市城市轨道交通行业坚持“科学发展、领先发展”的发展取向，紧紧围绕构建“高效、便捷、舒适、绿色的一体化公共交通系统”的总体目标，大力发展城市公共交通，经过全体交通工作者和市民的共同努力，迎难而上，主要目标任务如期顺利完成，“十二五”期间我市城市轨道交通建设取得了长足进步。

### 1. 城市轨道交通基础设施实现跨越式发展

截止 2016 年 12 月，成都市轨道交通 1 号线南延线、2 号线、3 号线一期工程、4 号线一期、二期工程相继建成通车，城市轨道交通运营里程由“十一五”期间 18.4 公里增加至 129 公里。在建线路里程约 400 公里，我市城市轨道交通网络“环+放射”的结构初见雏形。运营车站由“十一五”期间 17 个增加至 101 个，在建车站达到 238 个。

车辆段、停车场、变电所等城市轨道交通配套设施不断完善。目前已建成车辆段 4 处、停车场 3 处、主变电所 9 处；在建车辆段 8 处、停车场 13 处，变电所 12 处。充分保障了城市轨道交通的正常运营、车辆维修与检修、车辆保养、车辆停放等基本需求。

### 2. 城市轨道交通服务水平不断提高，客流迅猛增加

随着城市轨道交通基础设施的不断完善，城市轨道交通服务水平和能力有了显著提升，居民公共交通出行环境得到极大改善。截止2016年12月成都市轨道交通在线运营车辆122列，1号线最小发车间隔缩小到2分20秒，已达世界先进水平。轨道交通日均客流由2013年的66万乘次提升到198万乘次。

### **3. 轨道交通投资力度进一步加大，带动全市经济增长**

截至2016年12月，全市轨道交通建设累计完成投资约1089亿元，其中，“十二五”期间，完成轨道交通建设投资约652亿元，相比“十一五”期间投资总额增长近502亿元，增长率334%。

### **4. 城市轨道交通融资渠道多元化，建设资金充分保障**

我市城市轨道交通项目建设资金采用“财政资金+项目贷款+多渠道融资”的模式筹集，截至2016年12月，累计筹集到位资金1125.63亿元。除政府财政支持和传统的银行贷款融资模式外，积极拓展新的融资模式，采取多渠道筹集轨道交通建设资金，先后通过融资租赁、中期票据、私募债、经营性租赁和股权融资等多种方式筹集资金，截至2016年12月，通过多种渠道已筹集到位资金共计301.52亿元，充分保障了“十二五”期间轨道交通建设运营资金需求。

## **（二）存在问题**

### **1. 城市轨道交通运营线网总体规模不足**

由于成都市城市轨道交通建设起步较晚，加之轨道交通建设周期较长，截止2017年9月，已开通运营5条线路，总里程约141公里，

与国内北京、上海、广州、深圳、重庆等城市相比，存在较大差距。城市轨道交通网络尚未形成，整体规模不足，导致轨道交通分担率偏低，现状仅占机动化出行的 9.2%（公交出行分担率占机动化出行的 35%），尚未发挥在城市公共交通系统中的骨干作用，城市轨道交通线网规模还需进一步提升。

表 1-1 国内其他城市轨道交通运营里程

城市	北京	上海	广州	深圳	武汉	重庆	成都
线网里程(公里)	527	548	260.5	178	123.4	202	108
轨道分担率(占机动化)	28%	30%	25.1%	15.5%	8.3%	10.8%	9.2%
公交分担率(占机动化)	56%	60%	60.2%	55.6%	42.6%	60.7%	35%

## 2. 轨道交通对城市发展格局引领不足

随着我市城市空间结构向“双核联动，多中心支撑”战略转型升级，亟需城市轨道交通的引领和支撑。现有轨道交通建设重点围绕中心城区进行布局，轨道交通线网“单中心”结构特征明显，城市轨道交通建设尚未由传统的“适应型”向“引导型”转变。

## 3. 轨道交通线网层级尚不完善，市域铁路资源未能充分利用

目前，我市城市轨道交通建设的重心仍是地铁慢线，“双核”与周边区（市）县缺乏“点对点”快速轨道交通的支撑，轨道交通线网层级有待进一步完善。成灌铁路(含成彭支线)实际列车日开行 20 对，尚未实现公交化运营，市域铁路资源未能得到充分利用。

## 4. 与其他交通方式衔接不畅，换乘不便

目前国家铁路和城市轨道交通两者运营管理各自为政，缺乏统筹协调与衔接配合，二者之间存在空间隔离、转换不便、联动低效等问题。同时，城市轨道交通站点周边步行通道较少、步行环境较差、非

机动车停放难、常规公交站点距离轨道交通出入口较远，轨道交通站点周边指示标志缺乏，以轨道交通为中心的交通换乘衔接不畅，给市民出行带来极大不便。

#### **5. 城市轨道交通建设滞后于城市发展，轨道线路及站点周边土地综合开发利用不足**

目前我市城市轨道交通站点进行物业综合开发不足，未能有效提升轨道交通站点周边的土地价值。轨道交通线路及站点周边土地开发缺乏统筹，存在公共服务设施配置不足，周边商业设施和站点出入口未能有效衔接，缺乏地上、地下空间的有机联系，站内功能多样性较低，空间资源浪费，交通功能与城市功能的融合较差等诸多问题。城市轨道交通建设滞后于城市发展，对轨道交通沿线及站点周边土地带动效益还需进一步提升。

## 二、发展要求

“十三五”时期，是全市全面建成小康社会的决胜时期，也是我市加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市的关键时期。全市城市轨道交通建设要主动抢抓发展新机遇，有效应对挑战，科学确定发展路径，以构建城市轨道交通为骨干，常规公交为基础的一体化公共交通体系为出发点，加快城市轨道交通由“适应型”向“引导型”转变，发挥城市轨道交通的引领作用。

本规划中的城市轨道交通包含地铁、市域铁路、有轨电车和中低速磁悬浮等多种方式。

### （一）主动引领城市发展新格局

落实“东进、南拓、西控、北改、中优”发展战略，促进和引领城市新发展格局，着力推进城市轨道交通建设，构建完善通达的城市轨道交通体系，实现轨道交通加速成网，全域覆盖，支撑城市体系进一步完善和城市空间结构、经济地理的重塑，并完善城市公交系统，加快建设公交都市，构建现代化高品质的城市设施体系。

### （二）主动抓住发展新机遇

主动抓住“轨道交通加速成网、全域覆盖”的发展机遇，奠定轨道交通在城市交通中的主体地位，引导城市交通结构向以轨道交通为主体的公共交通转变，支撑城市绿色交通体系构建。2016年11月，《成都市城市轨道交通线网规划（修编）》正式获批，在全域范围内共规划46条线路，总里程达2450公里。在《成都市城市快速轨道交

通线网规划（2011）》版的基础上，已完成第三轮城市快速轨道交通近期建设规划，已获批近期建设线网总规模达到 500 公里以上。同时成都正基于《成都市城市轨道交通线网规划（修编）》编制下一轮城市快速轨道交通近期建设规划，为“十三五”期间轨道交通建设提供了良好的发展基础和机遇。

### （三）主动迎接新挑战

“十三五”为城市轨道交通建设提供了新的发展机遇，同时也对城市轨道交通建设提出了新挑战。如何保障“十三五”期间轨道交通建设资金需求，如何保障施工期间城市交通的正常交通秩序，如何落实轨道交通建设用地保障，如何确保城市轨道交通建设进度，均是“十三五”期间需要面临的严峻挑战。优先保障城市轨道交通建设资金和土地需求，简化建设审批程序，优化施工工艺，提升管理水平，确保轨道交通建设的顺利推进，实现我市轨道交通发展再上新台阶。

### （四）主动应对环境要素新变化

党的十八大首次把生态文明建设提到了“五位一体”总布局的战略高度，提出了资源节约型和环境友好型社会建设的发展目标。“十三五”时期，全市城市轨道交通行业应进一步树立绿色发展理念，把绿色发展理念贯彻到规划、建设、运营、维护和管理等各个环节，集约节约利用资源，注重对生态环境的影响，推进城市轨道交通系统可持续发展。

### 三、指导思想、基本原则及发展目标

#### （一）指导思想

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，全面落实中央“四个全面”战略布局和省委“三大发展战略”要求，牢固树立和贯彻落实“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，以推进供给侧结构性改革为主线，坚持推进轨道交通加速成网，以优化城市格局为重点，以提升城市价值为核心，以增强城市功能为基础，以改善城市品质为突破，建设资源节约型、环境友好型城市轨道交通系统，为全市人民提供高效、便捷、舒适的公共交通出行环境，为全面建成小康社会、加快建设全面体现新发展理念的国家中心城市提供强有力的支撑和保障。

#### （二）基本原则

——**稳抓机遇，科学发展。**准确把握“十三五”时期的新形势、新动态，紧抓成都融入“一带一路”和长江经济带发展战略，成渝西昆贵钻石经济圈建设，以及构建“双核联动，多中心支撑”大都市区建设等重大历史机遇，加快城市轨道交通基础设施建设，科学配置城市轨道交通系统运输服务能力，统筹协调全市域城市轨道交通建设，促进多种轨道交通方式一体化发展，充分发挥城市轨道交通的引领作

用，为我市网络城市群和新型城镇化发展提供保障。

——**统筹兼顾、协调发展。**坚持在推进城市轨道交通建设过程中，统筹城市轨道交通、快速公交、常规公交、社区公交多种公交方式协调发展，充分发挥城市轨道交通在城市公共交通中的骨干作用，完善城市轨道交通与其他公交方式的换乘接驳，促进各种公交方式融合发展，构建多元化、一体化发展的大公交系统。进一步统筹中心城区、天府新区、都市新城、卫星城、小城市的公共交通系统协调发展；促进圈层公交系统之间的融合；通过城市轨道交通大力提升外围城市交通服务水平，将中心城区的优质公共交通资源向外围延伸，努力实现城市轨道交通的民生普惠。

——**创新驱动、集约发展。**把改革创新作为加快城市轨道交通发展的强大动力，加快体制机制创新、政策创新、管理创新，努力克服城市轨道交通建设中的障碍，提高发展效率，更好地发挥政府职能部门的作用。从国家生态文明建设战略出发，把节能减排、保护环境和集约节约利用资源落实到城市轨道交通建设、维护、运营和管理等各个环节，避免建设过程中资源的浪费，提高建设和管理水平，降低对城市环境的影响，推进城市轨道交通与自然生态环境的协同发展。

——**以人为本、安全发展。**以为人民提供高效、舒适、便捷、安全的城市公共交通出行环境为出发点，突出城市轨道交通的公共服务属性，努力提升城市轨道交通的服务水平。把安全保障作为前提，坚守红线定位和底线思维，全面提高城市轨道交通的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力，为社会经济发展提供安全可靠

保障。

### **（三）发展目标**

到“十三五”末，基本实现“双核”独立成网、构建半小时覆盖全域的城市轨道交通体系；完善城市轨道交通系统层级，实现各种轨道交通方式的优势互补；强化城市轨道交通在城市公共交通中的骨干地位，大幅提升城市轨道交通分担率；以轨道交通为核心，构建“多网融合”的一体化大公交系统；促进城市轨道交通与城市功能的融合。

#### **1. 强化城市轨道交通骨干作用，大幅提升轨道交通分担率**

充分发挥城市轨道交通系统运能优势，加快推进城市轨道交通建设，大幅提升轨道交通分担率。力争至2020年运营地铁线路500公里以上，国铁公交化运营347公里以上，同步加快市域铁路建设，到“十三五”末，实现轨道交通在公共交通中占主体地位。

#### **2. 构建全域覆盖的轨道交通半小时交通圈**

进一步强化中心城区轨道交通建设，实现中心城区轨道交通织密成网；加快推进天府新区城市轨道交通建设，实现天府新区核心区轨道交通初步成网；依托天府国际机场，优化提升龙泉山东侧轨道交通网络及机场与简阳的快速轨道交通联系；以“双核”为中心，加快辐射周边卫星城与区域中心城市的“点对点”市域快线建设，构建市域半小时轨道交通圈。

#### **3. 构建多制式轨道交通系统**

充分利用国铁的富余运能，加快推进国铁路公交化改造，发挥速

度优势，缩短区域中心城市与“双核”之间的时空距离，补充城市轨道交通系统运能。加快启动中运量系统现代有轨电车示范线建设，作为周边卫星城和区域中心城市内部公交骨干，提升外围圈层城市公共交通的品质，完善全市城市轨道交通线网层级。到“十三五”末期，在市域范围内形成多制式无缝衔接的城市轨道交通体系。

坚持以“大城市，细管理”科学理念为引导，以落实“以人为本”为核心，优化运营管理体制机制，统筹协调，打破国家铁路和城市轨道交通部门之间的运营管理壁垒，推行一票式管理和信息智能化运营，实现无缝衔接，提升出行效率；以轨道交通站点为核心，优化常规公交站点位置，提升非机动车停放设施配建标准，建立轨道站点进出通道与周边建筑互联互通的联系通道，强化轨道交通与常规公交、非机动车及步行等交通方式的无缝衔接，缩短换乘距离，提高换乘效率。

#### **4. 强化轨道交通与城市功能融合**

优化轨道交通沿线土地开发利用模式，促进站点周边资源集约化和功能复合化。以轨道交通规划为基础，充分发挥轨道交通规划指导城市规划建设的引领带动作用，梳理轨道交通站点及沿线用地规划信息、土地权属、建设现状及可利用资源，借鉴 TOD 理念，采用“联合开发”模式，拓展融资渠道，鼓励多方合作，集约化整合站点出入口和周边建筑及公共空间资源，促进站点与核心区地下、地上空间一体化利用，实现交通功能与城市功能的有机结合，加强轨道交通站点的集聚影响力，提升站点周边土地价值。

#### **5. 助推轨道产业发展，打造千亿级产业链**

我市拥有中国中车、西南交大、中铁二院，中铁二局等制造、研发、设计、建设等完整的轨道交通产业链，通过轨道交通建设，大力助推我市轨道交通产业发展，打造千亿元轨道交通产业链。

#### （四）规划依据

- （1）《成都市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》
- （2）《四川省交通运输“十三五”规划》
- （2）《成都市城市总体规划》(2011~2020)
- （3）《成都市城市轨道交通近期建设规划》(2013~2020)
- （4）《成都市城市快速轨道交通线网规划》(2011)
- （5）《成都市城建攻坚 2025 规划纲要》(2015~2025)
- （6）《成都市现代有轨电车线网布局规划及示范线选择》(2015~2050)
- （7）《成都市人民政府关于加快城市轨道交通建设的实施意见》  
[2015]31 号文
- （8）《成都市城市轨道交通近期建设规划》(2013~2020)拟优化方案报告
- （9）《成都市城市轨道交通第三期建设规划》(2016-2020)
- （10）《成都市城市轨道交通线网规划（修编）》(2016)

## 四、重点任务

### （一）加快推进城市轨道交通加速成网建设

#### 1. 保障已开通线路的正常运营

加强对已运营线路的管理水平，不断提高信息化管理水平，优化运输组织模式，在保障安全的前提下不断缩小轨道交通1号线、2号线、3号线、4号线、10号线的发车间隔，充分挖掘既有线路的潜能，提升系统运输效率和服务水平，保障已开通线路在“十三五”期间正常运营。

#### 2. 加快已获批线路中尚在建设的轨道项目的建设

加快在建轨道交通1号线三期工程，3号线二期、三期工程，5号线一期、二期工程，6号线一、二期工程，7号线全线、18号线一期等线路的建设，优化施工工艺，采用先进技术，确保在建项目按照工程进度安排顺利推进，确保2020年全部开通运营。

#### 3. 力争新增283公里轨道交通项目尽早批复

在新一轮《成都市城市快速轨道交通线网规划》的基础上，力争新增283公里线路作为第四轮城市轨道交通近期建设规划尽早批复，在2020年前全部开工建设。目前简阳市已由成都市托管，283公里线路重点考虑与中心城区尚无轨道交通联系的金堂、简阳、天府国际机场等区域的联系，天府新区核心区与温江、郫县、龙泉、新津的轨道交通联系，同时进一步加密“双核”内部轨道交通覆盖薄弱区域。

到“十三五”末，力争实现我市轨道交通建设总里程达780公里

以上，其中运营里程达 500 公里，在建里程 280 公里以上。保障中心城区轨道交通织密成网，实现线网密度达 0.75 公里/平方公里；天府新区直管区核心区初步成网，实现线网密度达 0.35 公里/平方公里，“双核”之间形成多条城市轨道交通联系通道，轨道交通网络基本形成，城市轨道交通规模和服务水平步入全国先进城市发展行列。

表 4-1 已获批的剩余在建城市轨道交通项目

序号	项目名称	起讫点	线路长度 (公里)	车站 (座)	开工 时间	竣工 时间	开通 时间
1	1 号线三期	北段：升仙湖-北三环站 南段：四河站-天府新站； 广都站~五根松站	18.68	14	2014.12	2018.4	2018.7
2	3 号线二期	太平园站-城铁双流站站	17.5	11	2015.12	2019.6	2019.9
3	3 号线三期	军区总医院站-成都医学院站	12.6	9	2015.12	2019.1	2019.4
4	5 号线一期	华桂路站-骑龙站	39.3	35	2015.9	2019.12	2020.3
5	5 号线二期	骑龙站-回龙路站	9.6	6	2015.9	2019.12	2020.3
6	6 号线一期	川师影视学院-观东路站	28.8	25	2016.3	2020.9	2020.12
7	6 号线二期	望丛祠站-上府河站	18.7	13	2016.3	2020.9	2020.12
8	7 号线	火车北站-火车南站-火车北站	38.6	31	2013.10	2017.10	2018.1
9	18 号线	火车南站-新机场站	58.6	9	2016.8	2020.6	2020.9
10	6 号线三期	观东路站-回龙路站	20.7	18	2017.1	2020.9	2020.12
11	8 号线一期	长城路站-十里店站	27.4	20	2016.12	2020.8	2020.11
12	9 号线一期	金融中心站-两河森林公园站	23.7	11	2016.12	2020.6	2020.9
13	10 号线二期	航空港 T2 站(不含)-太平寺站	26.7	8	2016.12	2019.12	2020.3
14	17 号线一期	机投镇站-易园站	25.7	9	2017.1	2020.7	2020.10
合计			376	219			

表 4-2 第四轮近期建设规划重点项目

编号	项 目	起 点	终 点	长度 (km)	
1	3 号线四期	红星村站	新都站站	2.57	
2	5 号线三期	回龙路站	永安站	6.55	
3	6 号线四期	望丛祠站	太清路站	3.05	
4	8 号线二期	东北延	十里店站	龙潭寺东站	6.51
		机场支线	长城路站	空港 T2 站	5.02

		西南延	谢家桥站	西航港客运中心	1.32
5	9号线二期		成飞集团站	安靖站	9.10
6	10号线三期		太平园站	人民公园站	5.50
7	13号线一期		七里沟站	龙华寺站	28.85
8	15号线一期		老双中路	沙坝儿站	21.80
9	17号线二期		机投镇站	龙潭寺东	27.60
10	18号线三期(北延)		火车南站	火车北站	11.20
11	19号线二期		九江北站	合江镇站	45.60
12	27号线一期		栗子湾站	羊犀立交	22.20
13	29号线		成飞集团南站	韩婆岭村	38.43
14	30号线一期		航枢大道站	洪家桥站	26.10
15	33号线		锦水花乡站	永康森林公园站	21.90
合 计					283.30

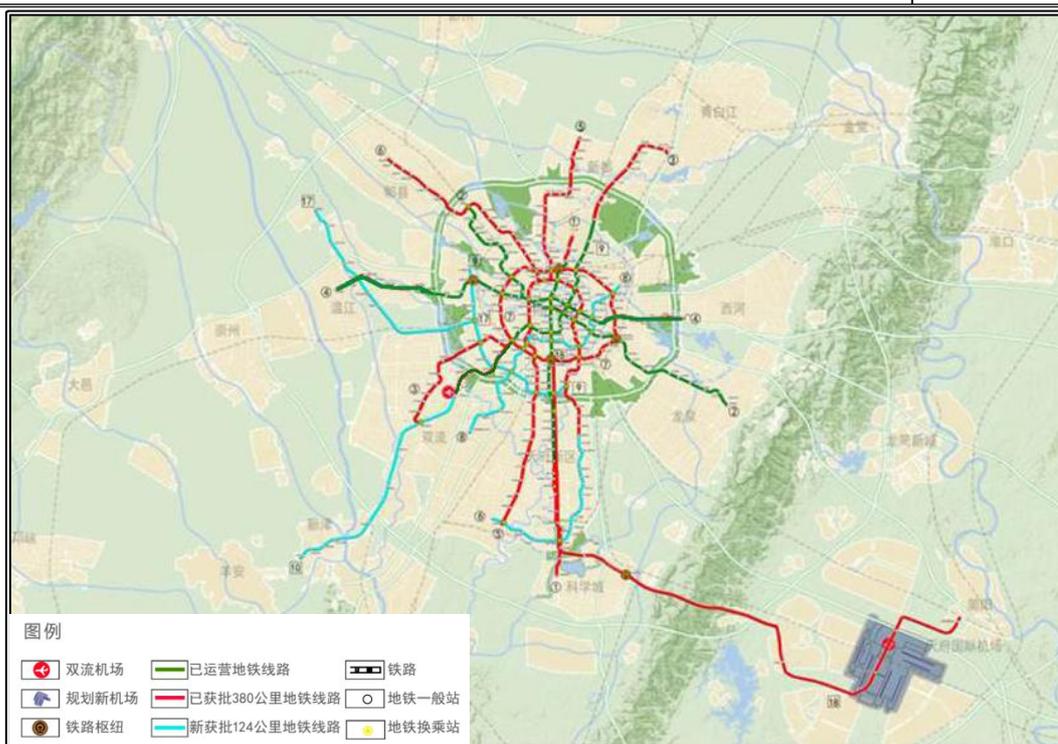


图1 成都市“十三五”城市轨道交通建设重点项目

#### 4. 推进市域铁路公交化运营，带动独立成市发展

充分挖掘既有铁路的富余能力，通过市域铁路公交化运营，补充城市轨道交通对卫星城、区域中心城市覆盖不足的缺陷，构建中心城区与卫星城、远郊区域中心城市“点对点”快速轨道交通联系，初步

实现城市轨道交通半小时覆盖全域的发展目标，通过市域铁路带动独立成市的发展。

“十三五”末，争取实现成灌（彭）铁路、成蒲铁路、成渝客专、成绵乐客专北段、成绵乐客专南段5条国铁射线的公交化运营，共计里程347公里。结合“东进、南拓、西控、北改、中优”发展方针，同步加快市域铁路建设，支撑城市发展格局。

表 4-3 2020 年铁路公交化运营改造方案

主要内容		市域/总线网规模 (公里)
2017年-2020年	5射，成灌（彭）、成蒲、成渝客专、成绵乐北段、成绵乐南段加密开行市域公交化列车。	347/520

注：资源来源《成都市三铁融合总体方案研究》

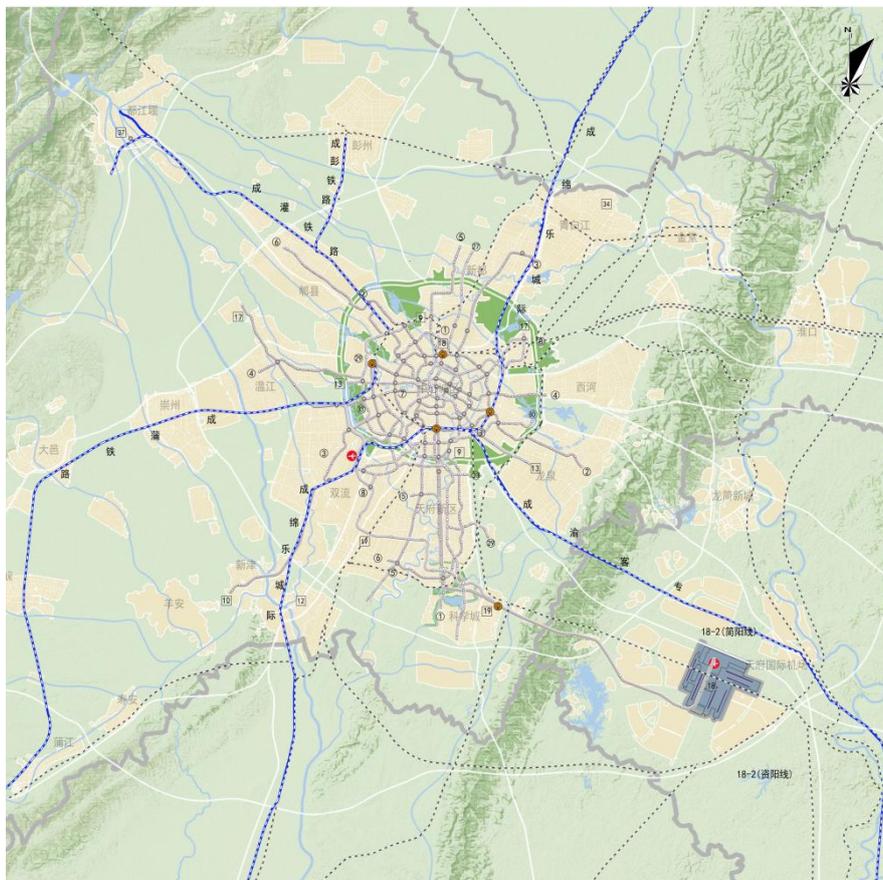


图 2 成都市“十三五”国铁公交化运营改造重点项目

## 5. 统筹推进中低速磁悬浮、有轨电车等多制式轨道系统建设

发挥我市拥有西南交通大学、中国中车、中铁二院、中铁二局、中铁八局等资源优势，围绕成都天府国际机场等门户枢纽，加快推进以中低速磁悬浮为代表的新型城市轨道交通方式的应用研究，尽快启动中低速磁悬浮示范线建设。

统筹推进全市有轨电车示范线建设，作为大中运量轨道交通系统的延伸和补充。加快推进 IT 大道现代有轨电车、新津现代有轨电车 R1 线 2 条在建示范线的建设；加速推进都江堰万达有轨电车、新都区现代有轨电车、天府新区现代有轨电车等示范线建设，到“十三五”末力争开通运营现代有轨电车 97.3 公里，在市域范围内形成层级完善的城市轨道交通系统。

## （二）大力推进城市轨道交通站点周边土地综合开发

### 1. 出台促进轨道交通站点周边综合开发管理政策

明确城市轨道交通站点周边土地综合利用的模式、地上地下空间权属、管理模式、投资主体、利益分配、鼓励政策等相关体制机制。加强城市轨道交通上盖物业和地下空间综合利用，并将综合开发收益用于城市轨道交通建设和运营补贴。各相关部门应当依法对城市轨道交通建设、运营单位办理相关地下、地上物业空间权证，单列用地指标，条件允许的，可适当提高开发强度。明确政府和企业之间的职能分工，出台城市轨道交通站点综合开发指导手册、管理条例及相关政策，有效促进轨道交通站点综合开发。

## 2. 开展轨道交通站点土地综合利用规划设计

根据轨道交通站点的服务范围、服务能级对城市轨道交通站点进行分类，参考《城市轨道沿线地区规划设计导则》将轨道交通站点分为枢纽站、中心站、组团站、特殊控制站、一般站、端头站 6 种类型。

枢纽站(A类)：依托高铁站和机场等大型对外交通设施设置的轨道交通站点，是城市内外交通转换的重要节点。

中心站(B类)：多条轨道交通线路的交汇站，承担城市级中心或副中心功能的轨道交通站点。

组团站(C类)：多条轨道交通线路交汇站或轨道交通与城市公交枢纽的重要换乘节点，承担组团级公共服务中心功能的轨道交通站点。

特殊控制站(D类)：指位于历史街区、风景名胜区、生态敏感区等特殊区域，应采取特殊控制要求的站点。

一般站(E类)：指上述站点以外的轨道交通站点。

端头站(F类)：指轨道交通线路的起终点站。

编制轨道交通沿线及站点周边土地综合利用规划，划定不同类型站点周边土地综合利用范围（500米-800米），筛选线路及站点周边可利用潜力地块，确定不同类型站点对应的城市功能、业态布局、交通基础设施的配置规模、土地开发强度、绿地指标等控制指标，优化轨道交通沿线及站点周边土地利用性质，开展轨道交通站点周边地上地下空间与建筑的一体化设计。通过城市轨道交通站点促进城市 TOD 发展，促使城市人口分布在轨道线路沿线和站点周边。

## 3. 加快与城市轨道交通站点换乘衔接设施的建设

按照步行>自行车>地面公交>出租汽车>小汽车的顺序，确定步行系统、公共自行车、地面公交、出租车等接驳设施的规模和布局。步行系统规划应重点围绕轨道交通站点进出通道和出入口布置，整合站点周边地区现状或规划的步行廊道、步行平台以及立体过街设施等，形成连续、安全、舒适的步行系统。以轨道交通站点为中心，就近布置公共自行车、地面公交站点、出租车临时停靠站等接驳设施，实现公共交通设施间的无缝衔接。依托城市外围的端头站设置小汽车“P+R”停车场，P+R停车场应尽量结合综合开发进行配置和建设。

#### 4. 推进轨道交通沿线市政管线控制及优化设计

在进行轨道交通线路规划时，同步进行区域市政管网规划，确定市政管线与轨道交通线路的平面布局关系，立面上的垂直关系，减少轨道交通线路与市政管线的冲突。

### （三）大力发展城市轨道交通产业

以城市轨道交通为基础，引导轨道交通产业发展。“十三五”期间，加快推进轨道交通产业一校：西南交大，一总部：金牛区研发总部，两基地：新都轨道交通产业基地、新津轨道交通产业基地的建设，带动产业链发展。力争“十三五”期间培育涵盖城市轨道交通研发设计、工程总包、装备制造、运营维护和教育培训等千亿级产业链，把成都建成全国领先的轨道交通产业基地，将轨道产业打造成为我市主导产业之一，促进经济发展。

## 五、保障措施

### （一）完善城市轨道交通建设管理机制

#### 1. 严格落实《成都市城市轨道交通管理条例》要求

随着轨道交通运营规模日益扩大，为了有效保证运营线路的安全，建议从政府层面明确轨道交通建设保障牵头部门，以建立多部门、各区县和多单位共同参与的有效联动机制。同时严格落实《成都市城市轨道交通管理条例》的具体要求，确保轨道交通建设和运营的安全。

#### 2. 强化轨道交通建设统一管理指挥部的统筹作用

落实《成都市人民政府关于推动城市轨道交通加速成网建设计划的实施意见》相关部署，由轨道交通建设指挥部统筹负责领导、督促推进轨道交通建设管理和重大事项决策。

#### 3. 明确相关部门和单位工作职责

在轨道交通建设指挥部的统一指挥下，明确市级各相关部门和单位、各区（市）县政府的职能与工作，各司其职，相互配合，确保“十三五”期间我市轨道交通建设工作的顺利推进。

#### 4. 建立协调推进工作机制

召开联席协调会议制，针对轨道交通建设过程中涉及中央机关、省级机关、部队、铁路、电力、通讯等部门的重大协调事项及重大决策事项，不定期进行协调解决。

定期召开轨道交通建设工作例会，实时掌握轨道交通建设推进情况，召集轨道交通建设指挥部成员单位协调解决建设过程中存在的问

题，推进轨道交通建设工作有序快速开展。

### **5. 提高项目审批效率**

建立轨道交通项目审批绿色通道，简化轨道交通项目报规报建手续，对于市级权限范围内的事项实行并联审批，需省级及以上审批的事项，对口单位牵头负责抓紧审查和转报。

## **（二）保障轨道交通建设资金需求**

### **1. 加大财政投入力度**

加大财政资金统筹使用力度，调整城市轨道交通年度专项资金安排，存量资金、新增财力和地方政府债券优先用于城市轨道交通项目，集中力量重点保障城市轨道交通项目建设。

### **2. 进一步拓宽资本金筹集渠道**

加快政府和社会资本合作（PPP）模式在城市轨道交通项目的运用，探索设立城市轨道交通项目投资引导基金，充分发挥财政资金的放大和撬动作用，引导社会资本投入。积极争取政策性银行软贷款，争取发行永续期债等权益性融资产品。

### **3. 拓展企业融资渠道**

探索政府租用企业投资基础设施模式在城市轨道交通项目的运用。进一步强化对企业的资本金注入，充实企业资本规模，支持企业以项目为载体，争取银行、国际金融组织和外国政府贷款，发行公司债券、中期票据和项目收益债券，开展融资租赁和经营租赁。探索资产证券化融资（ABS 模式），积极推进企业上市募集资金，组建城市

轨道交通建设投融资平台。

#### **4. 探索以轨道交通沿线土地资源筹集资金的模式**

加大力度推进轨道交通沿线土地资源筛选与划定工作，建立沿线土地资源规划管理、用地整理、土地上市、资金回笼的专项机制，大力拓展以轨道交通沿线优质土地资源为基础的资金筹措渠道。

### **（三）加大轨道交通建设用地和安全保障力度**

#### **1. 落实区（市）县政府征地拆迁工作的主体责任**

对于车辆段、停车场等涉国有及集体土地的征地拆迁工作，由各区（市）县主要领导负责，保障轨道交通建设需要；加大对轨道交通用地的支持。轨道交通车站主体及附属结构在各区（市）县、各市级部门、各市属国有企业权属土地内设置的，各部门和单位应给予支持，优先提供轨道交通施工用地，土地权证、补偿等相关问题，由市轨道交通建设指挥部办公室统筹协调，市国土局依法依规同步办理。

#### **2. 强化安全和质量管理**

强化城市轨道交通施工期间的安全管理，建立完善的质量监督体系，及时整顿施工期间的违规违法操作，确保施工安全和工程质量。同时结合区域轨道交通建设项目施工安排，研究制定局部和片区施工期间的交通组织方案和城市交通缓堵保畅应急处理方案，通过交通信息平台实施对市民发布最新消息，确保施工期间城市道路交通畅通和交通安全。

## **（四）其他保障措施**

### **1. 加强轨道交通与配套项目的协调**

根据轨道交通线网规划和建设规划编制轨道交通建设年度计划，并结合综合交通体系规划编制年度城建计划，同步建设轨道交通配套附属设施，实现同步规划、同步建设、同步实施。

### **2. 做好配套管线迁改工作**

相关行政主管部门、产权单位、测绘（勘测）单位、工程档案管理机构应向轨道交通建设单位提供供水、排水、电力、照明、燃气、通信和人防工程、建（构）筑物等管线、设施档案资料。管线产权单位应按照相关管理部门认可的方案和时间进度完成管线迁改、恢复等工作；沿线相关部门和单位应积极支持配合管线迁改工作。

### **3. 保障项目施工进度**

轨道交通项目应当严格按照建设工期安排持续施工，各项工程均需按照确定的时间节点完成相应工作，除因不可抗力因素导致的施工延误外，不得以其他任何理由耽误轨道交通施工进度；各轨道交通施工单位应制定科学的施工方案，优化施工工艺，缩短施工工期，确保轨道交通项目顺利实施。