

# 渝西地区交通一体化发展对策研究

李万里, 李 白

(中机中联工程有限公司, 重庆市 400039)

**摘 要:** 成渝双城经济圈是我国继“京津冀”、“长三角”和“大湾区”之后的第四大城市群, 目前两个超大城市的虹吸效应明显, 存在“两头大、中间小”的哑铃式发展格局, 渝西等中部地区“塌陷”趋势明显。协同发展, 交通先行, 以渝西地区为研究对象, 在系统分析现状交通条件、列出区域交通存在的问题的基础上, 结合地区功能定位和发展目标, 聚焦交通枢纽、交通廊道、公交体系3个方面, 提出了交通一体化发展的具体措施, 对优化渝西地区交通布局, 促进区域经济协同发展具有一定的指导意义, 对其他都市圈交通一体化建设有一定的参考作用。

**关键词:** 成渝双城经济圈; 渝西地区; 都市圈; 交通一体化; 交通枢纽

**中图分类号:** U491.1

**文献标志码:** B

**文章编号:** 1009-7716(2025)09-0067-05

## Study on Countermeasures for Integrated Development of Transportation in Western Chongqing Region

LI Wanli, LI Bai

(CMCU Engineering Co., Ltd., Chongqing 400039, China)

**Abstract:** The Chengdu-Chongqing Twin-City Economic Circle is the fourth largest urban agglomeration in China after the Beijing-Tianjin-Hebei region, the Yangtze River Delta and the Greater Bay Area. At present, the siphoning effect between the two megacities is obvious, which exists a dumbbell-shaped development pattern of "big at both ends and small in the middle", and the trend of "collapse" in central regions such as western Chongqing is obvious. Coordinated development starts with transportation. Taking the western Chongqing region as the research object, the current traffic conditions are systematically analyzed and the existing problems in regional traffic are listed. Combined with the functional localization and development objective of the region, the focus is on three aspects of transportation hub, transportation corridors and public transport system. The detailed measures for the integrated development of transportation are proposed to optimize the regional traffic layout of the western Chongqing and promote the coordinated development of the regional economy, which has certain reference value for the integrated construction of transportation in other metropolitan areas.

**Keywords:** Chengdu-Chongqing Twin-City Economic Circle; western Chongqing region; metropolitan area; traffic integration; transportation hub

## 0 引 言

渝西地区, 即重庆西部地区, 位于成渝双城经济圈发展主轴, 地处西部陆海新通道、中欧班列、长江水道的交汇区域, 具备良好的区域联动发展基础, 是成渝双城经济圈协同发展的先行区<sup>[1]</sup>。

目前, 渝西八区交通建设以各自规划、分散发展为主, 枢纽能级不强、通道能力不足、一体化统筹不够, 协同发展的格局尚未形成。在重庆西扩、成都东

进的背景下, 渝西地区(见图1)作为成渝双城经济圈协同发展的桥头堡和先行区, 将成为全市新型城镇化、新型工业化的主战场。推进区域交通一体化建设、提升交通发展能级、打造内陆开放新高地, 既是加快渝西地区与中心城区同城化协同发展的重要支撑, 也是推动川渝交通一体化、共建成渝双城经济圈的必然要求<sup>[2]</sup>。

## 1 渝西地区交通现状

渝西地区与重庆主城、川中四市的距离均较近, 整体地势相对平坦, 具备良好的区域联动发展基础。渝西地区现状交通(见图2)如下:

收稿日期: 2025-02-14

作者简介: 李万里(1989—), 男, 硕士, 高级工程师, 从事道路交通工程设计工作。

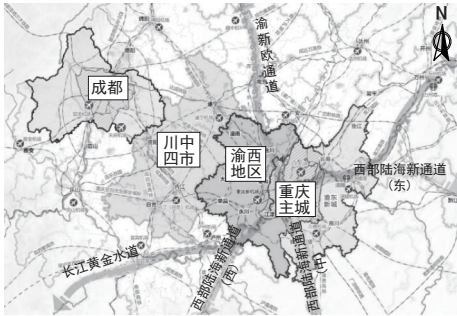


图1 渝西地区区位图

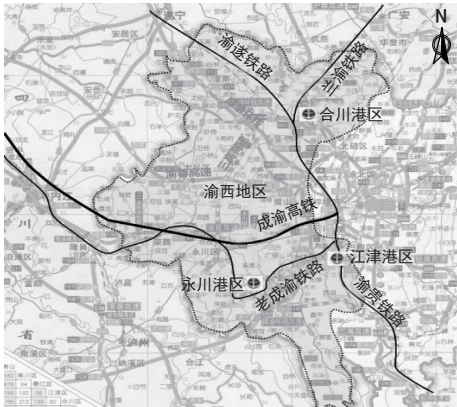


图2 渝西地区现状交通布局图

水路交通:长江航道上主要港口为江津珞璜港和永川朱沱港,嘉陵江航道上主要港口为合川渭沱港。

公路交通:已建成的有成渝、渝蓉、成渝环线高速等,在建的有江习高速、永津高速等。

铁路交通:高速铁路已通车的有成渝高铁,在建的有渝昆高铁、成渝中线高铁和渝西高铁;普通干线铁路已通车的有老成渝铁路、渝遂铁路、兰渝铁路、渝贵铁路等;市域铁路已通车的有江跳线、璧铜线,在建的有永川线、重庆都市圈环线。

民航机场:已建成的有永川大安通用机场、大足登云军用机场,规划建设有位于璧山正兴的重庆新机场<sup>[3]</sup>。

协同发展,交通先行,渝西地区现状交通虽能满足各区发散发展的基本需求,但在地区同城化发展的背景下,与“一小时都市圈”的目标仍有较大差距,日益突出的通勤成本高、物流效率低等问题成为区域经济一体化发展亟待解决的问题。

2 渝西地区交通一体化建设存在的问题

2.1 枢纽结构分散,缺乏一体化综合交通枢纽

渝西地区枢纽结构分散。客运方面:暂无民用机场,所有铁路站点规模均为Ⅲ型以下。货运方面:江津珞璜港靠近主城,配套铁路、公路设施不足,多

式联运衔接不畅,对渝西地区辐射能力有限;永川朱沱港吞吐规模较小。

整体而言,地区交通枢纽能级较低,缺乏标志性、引领性、辐射带动力强的综合交通枢纽,对外交通仍然依赖于中心城区。

2.2 衔接“一带一路”和西部陆海新通道的能力不足

渝西地区交通战略通道不足。铁路方面:现状高速铁路仅有成渝高铁,途经永川和荣昌;另有渝遂铁路,途经合川和潼南;大足、铜梁尚无铁路直达。水路方面:长江航道,现状航道等级为三级,常年仅能通航1 000 t级货运船舶;嘉陵江航道,梯级渠化尚未实现,通达性不足,不能吸引川南、川东北货运中转。

2.3 区域内部互联互通的公路网络不完善

渝西地区陆路交通过度依靠高速公路,缺乏高效便捷的同城化通道,增加了通勤、物流成本,不利于公交线路运营,亟需建设高等级融城通道<sup>[4]</sup>。渝西地区内部交通公路技术等级低(见表1),二级及以上等级公路占道路总里程比例7.26%,低于中心城区的12.86%<sup>[5]</sup>;干线公路多为修建年代较早的国省道,沿线分布大量村镇,安全等级较低;旅游公路建设滞后,对文旅体产业支撑力度不够。

表1 渝西八区公路等级统计表

| 地区                   | 总里程/km | 一级公路里程/km | 二级公路里程/km | 二级以上公路占比/% |
|----------------------|--------|-----------|-----------|------------|
| 2个同城发展先行区(璧山、江津)     | 9 005  | 94        | 758       | 9.5        |
| 2个重要支点城市(永川、合川)      | 11 056 | 101       | 539       | 5.8        |
| 4个桥头堡城市(大足、铜梁、潼南、荣昌) | 15 816 | 181       | 930       | 7.0        |
| 渝西地区总计               | 35 877 | 376       | 2 227     | 7.3        |
| 中心城区                 | 18 356 | 750       | 1 610     | 12.9       |

2.4 公共交通体系不健全

渝西地区现状公交体系较为零散,一些小型公交公司仍未纳入政府统一运行体系。城际公交方面:靠主城较近的合川、铜梁、璧山、江津4区之间开通了沿途停靠的城际公交线路,永川、荣昌、大足和潼南4区的公交采用客运班线形式,车次较少、便捷性较差;不同区县公交卡优惠政策略有差异,无法实现大范围互通使用。地区内部公交方面:公交专用道、公交站点设置缺失,高峰运行速度低于15 km/h,与私家车出行时间比大于2:1,导致公共交通吸引力较差<sup>[6]</sup>。

3 渝西地区交通一体化建设发展目标

3.1 联动成渝地区,成为双城经济圈一体化发展的连接点、桥头堡

《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》的总体要求:增强渝西片区交通枢纽能级,利用区位优势构建高效互联的现代化综合交通网络,助力区域经济融合,成为双城经济圈一体化发展的连接点、桥头堡<sup>[6]</sup>。

3.2 融入重庆中心城区,成为交通功能向西疏解的承接地

根据《重庆都市圈发展规划》要求,推动渝西地区一体化发展。璧山、江津两个“同城化先行发展区”依托重庆新机场和重庆枢纽港,打造“中心城区功能疏解承接地”;永川、合川两个“战略支点城市”依托朱沱港、渭沱港,打造“中心城区向外辐射的战略支点”;荣昌、大足、铜梁、潼南 4 个“桥头堡城市”依托毗邻川中 4 市的区位优势,打造“联动成渝、联结城乡的纽带”<sup>[8]</sup>。表 2 为渝西八区城市发展和交通功能定位表。

表 2 渝西 8 区城市发展和交通功能定位表

| 区县 | 主城都市圈定位  | 渝西地区交通定位             |
|----|----------|----------------------|
| 江津 | 同城化发展先行区 | 同城化交通先行区、西部陆海新通道门户枢纽 |
| 璧山 |          | 同城化交通先行区、航空对外开放新门户   |
| 永川 | 重要战略支点城市 | 双城经济圈主轴节点、渝西地区南部战略支点 |
| 合川 |          | 渝西北部物流基地、区域性综合交通枢纽   |
| 潼南 | 桥头堡城市    | 成渝互联互通桥头堡、融合发展试验区    |
| 大足 |          |                      |
| 荣昌 |          |                      |
| 铜梁 |          |                      |
|    |          | 渝西地区内部互联互通节点枢纽       |

3.3 强化区域内部互联互通,成为成渝双城交通一体化发展的样板区

根据《渝西地区国土空间规划》要求,打造渝西地区“一小时通勤圈”和“三十分钟物流圈”。通过市郊铁路和“四横三纵一联线”8 条公路快速通道加强各园区、各枢纽及各城镇之间的快速连接,实现不同区县公交联运,增加公交班次,推动渝西地区一体化、同城化发展<sup>[9]</sup>。图 3 显示了渝西地区交通节点和通道功能定位。

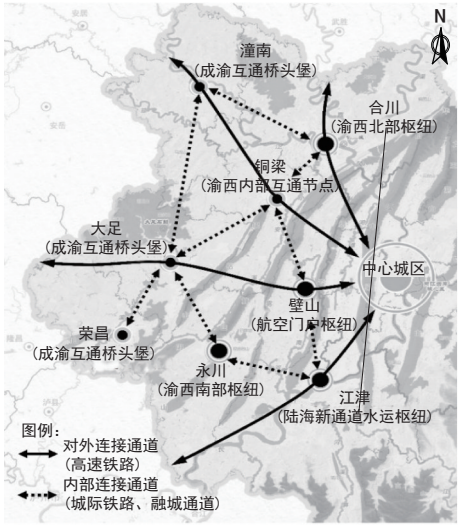


图 3 渝西地区交通节点和通道功能定位示意图

4 推动渝西交通一体化建设的具体措施

4.1 合力打造一体化、综合性交通枢纽

4.1.1 协同打造国际航空门户枢纽

依托重庆新机场综合交通枢纽,完善周边轨道和道路等配套交通设施,增强对渝西-川南地区的影响力,打造有区域影响力的对外开放新门户,力争与江北机场、成都双流机场和天府机场共同成为中国第四大航空枢纽。同时,发挥临空资源优势,规划枢纽新城,联动永川大安、江津吴滩、铜梁大庙等区域,发展低空经济、高端制造,高水平建设临空经济区<sup>[10]</sup>。

4.1.2 携手共建长江上游航运中心

强化与川南、川西地区的联动,推进港群协作,共建以永川临江—朱沱、江津珞璜—一小南垭、合川渭沱 3 大枢纽为核心的川南-黔北-渝西水路运输通道,打造“一带一路”、“长江经济带”和“西部陆海新通道”联动发展的水运交通枢纽<sup>[11]</sup>。

4.1.3 合力共创成渝中部物流中心

加强综合货运枢纽建设,重点打造渝西国际开放枢纽新城、江津珞璜港枢纽新城、正兴机场临空枢纽新城三大交通物流园区。完善枢纽节点配套设施,提高物流运行效率,构建辐射川南、带动川东北、联动中心城区的“铁公水空”多式联运物流枢纽集群<sup>[8]</sup>。图 4 为渝西地区一体化交通枢纽布局图。

4.2 携手共建一体化、集约型交通廊道

4.2.1 协同构建多层次铁路网络

强化轨道引领作用,共同构建高效衔接的多层级铁路体系:加快渝昆高铁、成渝中线高铁、渝西高铁 3 条高速铁路建设,打造内联外通的干线铁路网;



图4 渝西地区一体化交通枢纽布局图

积极推动渝自、渝毕等城际铁路前期研究,打造快速便利的城际铁路网;早日开工永川线、重庆都市圈环线2条市域铁路,打造通勤便捷的市域铁路网<sup>[12]</sup>。争取建成“轨道上的渝西都市圈”,有效支撑地区一体化发展。

同时,应大力推进多层次轨道融合发展,做好一体化运营,研究制定高铁与市域铁路、城市轨道换乘的优惠政策,为乘客提供联程联运“一张票”便捷服务,实现在同一站点无缝换乘,真正提升服务水平和效率。图5为渝西地区多层级铁路廊道布局图。

4.2.2 合力打造长江、嘉陵江黄金航道

加强与川南、川西地区联动,按照“长江等级提升、嘉陵江提效”的原则,推动渝西地区水运发展。

长江上游航道整治:目前渝西长江航道仅能通航1 000 t级船舶,应发挥长江黄金水道对国家重大战略的支撑,提升通航能力,满足常年3 000 t级船舶要求,推动长江黄金水道与西部陆海新通道多式联运、无缝衔接<sup>[13]</sup>。

嘉陵江航道建设:渝西地区应加快推进嘉陵江利泽航运枢纽建设,将其打造成为川渝合作共建示



图5 渝西地区多层级铁路廊道布局图

范项目,吸引川东北货运通过嘉陵江水运中转。

图6为渝西地区长江、嘉陵江航道图。



图6 渝西地区长江、嘉陵江航道图

4.2.3 携手共建互联互通的公路网络

统筹快速公路网和非收费物流通道规划,分梯次开展“四横三纵一联”融城通道建设<sup>[14]</sup>(见表3、图7),推动跨区公路交通由“高速为主”向“同城化通道”转变,降低通勤和物流成本,加强渝西八区互联互通,助力区域协同发展。

表3 渝西地区“四横三纵一联”融城通道规划表

| 线路名称 | 线位走向     | 总长/km | 建设方式   |        |     | 穿山隧道 |       | 串联镇街及产业园数量/个 |
|------|----------|-------|--------|--------|-----|------|-------|--------------|
|      |          |       | 利用城区道路 | 利用公路改建 | 新建  | 数量/条 | 长度/km |              |
| 一横线  | 水土—合川—潼南 | 61    | 23     | 14     | 24  | 3    | 11    | 5            |
| 二横线  | 璧山—铜梁—安岳 | 46    | 8      | 22     | 15  | 2    | 9     | 9            |
| 三横线  | 璧山—大足—内江 | 71    | —      | 33     | 38  | 3    | 7     | 7            |
| 四横线  | 陶家—永川—荣昌 | 87    | 20     | 35     | 33  | 2    | 6     | 6            |
| 一纵线  | 北碚—璧山—江津 | 87    | 12     | 35     | 40  | —    | —     | 13           |
| 二纵线  | 合川—铜梁—永川 | 170   | 43     | 106    | 21  | —    | —     | 22           |
| 三纵线  | 潼南—大足—荣昌 | 113   | 33     | 53     | 27  | —    | —     | 21           |
| 一联络线 | 江津—龙华—港桥 | 60    | —      | 22     | 38  | 1    | 0     | 7            |
| 合计   |          | 695   | 139    | 320    | 236 | 11   | 33    | 90           |

