

**重庆市城市轨道交通建设
“十四五”规划
(2021-2025年)**

**重庆市住房和城乡建设委员会
2022年1月**

目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	2
（一）发展成就	2
（二）存在问题	6
（三）形势要求	7
二、总体目标.....	9
（一）指导思想	9
（二）基本原则	10
（三）发展目标	11
三、重点任务.....	13
（一）加快轨道交通建设	13
（二）提升轨道交通服务水平	21
（三）推动轨道交通可持续发展	24
（四）强化轨道交通科技创新	28
（五）加强轨道交通安全保障能力	30
四、保障措施.....	32
（一）加强组织保障	32
（二）加强资金保障	32
（三）加强安全管控	33
（四）加强人才培养	33

前 言

城市轨道交通是现代城市交通系统的重要组成部分，是城市公共交通系统的骨干，是现代大城市交通的发展方向，发展轨道交通是解决大城市病的有效途径，也是建设绿色城市、智能城市的有效途径。加快主城都市区轨道交通网络化，完善多层次轨道交通体系，提升轨道交通支撑引领能力与服务品质，对于主城都市区打造高质量发展重要增长极，推动成渝地区双城经济圈建设和“一区两群”协调发展具有重要意义。

《重庆市城市轨道交通建设“十四五”规划》依据《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《成渝地区双城经济圈综合交通运输发展规划》和《重庆市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等编制，是国民经济和社会发展的重点专项规划之一。《规划》系统总结了“十三五”时期城市轨道交通建设成就，分析了“十四五”时期轨道交通发展面临的形势与要求，提出了发展思路、基本原则、发展目标和重点任务，是指导“十四五”时期全市轨道交通发展的行动指南。

本规划范围为重庆市市域范围，重点范围为主城都市区。规划期限为 2021—2025 年。

重庆市城市轨道交通建设“十四五”规划

一、发展基础

“十三五”期间是重庆轨道交通建设加快推进、网络化水平不断提高、服务质量持续提升、支撑引领作用不断增强的五年。五年来，坚持以轨道交通引领城市发展格局，大力实施轨道交通成网计划，轨道交通第三期、第四期建设规划相继获得批复，开工建设了一批引领性、带动性、标志性轨道交通线路，建成投用了一批客流效益好、引领作用强的重大项目，有力支撑了城市高效运行、人口及产业有效集聚、城市品质全面提升，促进了全市经济社会健康持续发展，为“十四五”时期轨道交通提速发展、主城都市区高质量发展及成渝地区双城经济圈建设奠定了坚实基础。

（一）发展成就

1. 轨道交通网络骨架基本形成

“十三五”期间，新开工建设6号线支线二期、9号线一期、9号线二期、10号线二期、4号线二期、5号线北延伸、18号线、江跳线、璧铜线等9条（段）线路约200公里线路，建成运营1号线尖璧段、1号线朝小段、3号线北延伸段、4号线一期、5号线一期、6号线支线二期、10号线一期和环线等168公里线路，形成“一环七射”的轨道交通运营网络，总里程达370公里，位居中西部前列、全国第七，在建里程达186公里。

2.轨道交通绿色骨干地位凸显

城市轨道交通客流量持续增长，网络化效益及在公共交通体系中的骨干作用日渐凸显，绿色出行方式加快形成。“十三五”期间，日均客流量由 173.3 万人次增长到 309.1 万人次(2020 年 11 月平均数据，年日均客流量为 229.4 万人次)，年均增长 12.3%，中心城区轨道交通出行占机动化出行分担率由 12.4% 增长到 18.1%，占公共交通出行总量比例由 20.4% 增加到 33.0%。线网平均负荷强度 0.67 万人次/(公里·日)，高于全国平均水平 0.45 万人次/(公里·日)。

3.轨道交通引领城市发展格局初见成效

深入实施轨道交通引领城市发展格局行动方案，以轨道交通规划建设引领空间结构优化、用地有序拓展、城市有机更新、区域一体化发展。

一是轨道交通网络引领城市空间结构优化，运营及在建轨道交通线路基本实现中心城区三大槽谷、二十一个城市组团全覆盖，服务解放碑-江北嘴-弹子石 CBD、观音桥、科学城、礼嘉智慧城、江北机场、重庆北站、重庆西站等城市重要功能节点。

二是轨道交通引领城市空间有序外拓，加快外围新区新城城市发展进程，加速人口产业集聚。3 号线、4 号线、9 号线、10 号线等线路有效促进空港、李家沱、龙盛、礼嘉、悦来、水土等外围城市组团开发，拓展了城市纵向空间尺度。1 号线、6 号线等线路带动了北碚、大学城、西永、茶园片区快速拓展，支撑城市跨越槽谷发展，拉大横向空间尺度。

三是轨道交通促进城市有机更新，带动老旧城区改造升级，形成新兴商业商务集聚区。围绕1号线石油路站开展石油路片区升级改造，打造了集轨道交通、购物中心、商务楼宇、星级酒店、住宅、城市广场于一体的大坪时代天街超级城市综合体，在城市核心区域形成了新兴商圈。

四是轨道交通支撑中心城区与主城新区一体化发展，尖璧段、江跳线、璧铜线的建设实现了轨道交通由中心城区向主城新区延伸，提升中心城区与主城新区联系水平，形成璧山、江津等同城化发展先行区融城连片发展格局。其中，尖璧段的投用实现了主城新区轨道交通从无到有的重大突破。

4.轨道交通创新发展取得新突破

一是互联互通网络化运营国内领先。以增强制造业核心竞争力项目为依托，攻克轨道交通互联互通关键技术世界性难题，推动重庆轨道交通网络化运营能力迈上新台阶，达到国内领先、国际先进水平。在国内率先开行互联互通跨线直达列车，实现4号线与环线贯通运营，全程节省13分钟；10号线采用快慢车运营组织模式，开行了快速列车，全程节省12分钟，实现重庆北站至江北国际机场10分钟通达。

二是山城特色轨道交通技术创新成果斐然。积极引进吸收国内外先进技术，注重原始创新研发，取得了121项发明专利和实用新型专利。主导编制6项地方规范标准，参与4项国家标准的制定，开展并完成15项省部级科研项目。创新跨座式单轨设计建造关键技术，总体达到国际先进水平；研制小半径、大纵坡、高运量的山地城市A型车辆（即As

型车)，在 4 号线、5 号线、10 号线等线路成功应用；创新研制双流制轨道车辆，保障江跳线、5 号线贯通运营，届时将成为国内首条双流制轨道交通线路；编制城轨快线（以载客为主要功能接入城市轨道交通网的市域（郊）铁路，下同）车辆、设计等系列标准，研制了城轨快线车，为城轨快线规划建设提供了有力支撑。

三是轨道交通产业逐步壮大。建成了全球最大的跨座式单轨装备制造基地，形成了由 40 多家产业单位组成的涵盖规划设计、装备制造、施工承包全产业链，设备国产化率达 95% 以上，本地化率达 80% 以上。

5. 轨道交通建设投融资模式更加多元

积极推动多元化融资，充分吸引社会资源和先进技术，采用政府自建、BT、PPP 等多种建设模式，通过融资租赁、信托资金、中期票据等多种方式拓宽资金筹集渠道，如 4 号线二期、18 号线采用了 PPP 建设模式，有效扩大了轨道建设资金来源，缓解当期财政压力，提高了建设效率。

6. 轨道交通建设运营法规政策日臻完善

自 2011 年颁布《重庆市轨道交通条例》以来，轨道交通的规划、建设、运营、管理工作进入了法制化新阶段，“十三五”期间，先后发布了《关于保障城市轨道交通安全运行工作的实施意见》《关于印发重庆市城市轨道交通运营突发事件应急预案的通知》等规范性文件，为轨道交通高效建设、安全运营、持续发展提供了完善政策保障。

7.轨道交通服务水平显著提升

大力推动轨道交通服务品质提升，制定了轨道站点提质增效建设方案、轨道交通与地面公交换乘整体提升实施方案。完成小什字、五里店、铜元局、唐家院子和袁家岗等首批 5 个示范站点增设扶梯、加装出入口雨棚、优化步行衔接等提质增效建设工程；完成 105 个轨道车站与地面公交换乘提升实施方案，平均换乘距离由改造前的 215 米缩短至 35 米，轨道出入口 100 米内换乘地面公交实现全覆盖；完成轨道交通移动支付应用改造，实现移动支付进出车站；完成全国“一卡通”改造，实现成渝地区轨道二维码互通，有效提升了市民乘坐轨道交通的便捷性与舒适性，轨道交通出行的获得感、幸福感、安全感显著提升，获得了广大人民群众的高度认可。

（二）存在问题

“十三五”期间，我市轨道交通建设虽然取得了显著成效，但与高质量发展要求相比，仍然存在一些问题与短板。一是中心城区轨道网络化效益尚未充分发挥。受山水城市自然本底影响，重庆轨道存在大量穿山、越江等无效线路里程。5 号线、10 号线等部分骨干线路受过江、枢纽等节点控制尚未全线贯通，网络化运营优势未全面体现，导致客流效益偏低。二是主城新区城轨快线建设有待提速。主城新区方向城轨快线尚处于前期研究阶段，主城新区建成线路仅 1 号线尖璧段，在建线路仅有璧铜线和江跳线，无法支撑沟通主城都市区“1 小时通勤圈”。三是轨道交通建设投融资模式单一。轨道交通建设以政府出资建设为主，未能充分利用市场机制

撬动社会资本助力我市轨道交通发展，政府财政压力较大。四是轨道交通 TOD 综合开发力度需进一步加强。轨道交通 TOD 综合开发进度与轨道建设时序未完全匹配，综合开发全流程有关协调机制和审批程序还不够健全，相关管理体系和技术标准等配套政策有待进一步完善，轨通城兴以及综合开发反哺轨道交通建设运营的良好局面尚未全面形成。五是轨道交通与其他交通方式衔接融合不足。轨道交通与地面公交、社会车辆、共享单车等其他交通方式衔接不够紧密，便捷舒适人性化的出行服务体系构建仍需加强。六是轨道交通科技创新水平不高。全自动驾驶、智慧车站等智慧城轨技术应用不足，轨道交通建筑工业化研究与应用不够。

（三）形势要求

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。重庆轨道交通发展面临重大历史机遇，要求进一步强化使命担当，充分发挥轨道交通的基础性、先导性、战略性作用，推动重大战略实施，融入新发展格局，促进经济社会高质量发展。

1. 新时代新战略要求构建更加完善的轨道交通体系

深化落实习近平总书记对重庆提出的“两点”定位、“两地”“两高”目标、发挥“三个作用”和营造良好政治生态的重要指示要求，主动融入以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，推动成渝地区双城经济圈建

设和“一区两群”协调发展，加快建设国际化、绿色化、智能化、人文化现代城市，要求构建系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的轨道交通体系，发挥轨道交通外联内畅功能，畅通对外大通道、打通枢纽内循环，提升国际综合交通枢纽地位，增强辐射带动能力，发挥轨道交通保障城市高效运转基础功能，提升城市品质，增强人民出行获得感、幸福感、安全感，助力重庆在新时代新战略中承担新使命、展现新作为、实现新突破。

2.城市发展新格局要求强化轨道交通支撑引领能力

坚持从全局谋划一域、以一域服务全局，优化主城都市区“两江四岸”核心区、中心城区、四个同城化发展先行区、四个支点城市和四个桥头堡城市的空间布局，全面提升主城都市区互联互通水平，打造“1日生活圈”“1小时通勤圈”，要求进一步强化轨道交通的支撑作用，引领主城都市区城市发展格局，针对主城都市区不同板块的功能定位，因地制宜构建差异化的轨道交通体系，满足不同圈层、不同出行距离、不同出行目的差异化出行需求，强化轨道交通对科学城、生态城等中心城区重点功能区域及主城新区重点城市的服务保障，支撑主城都市区扩大城市规模、提升城市能级、彰显城市品质，为推动成渝地区双城经济圈建设和“一区两群”协调发展奠定坚实基础。

3.综合交通体系构建要求轨道交通发挥融合协同作用

落实交通强国战略，推进交通强市建设，加快推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通

方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，要求发挥轨道交通运能大、效率高、全天候、排放少、占地省的比较优势和主体作用，推进轨道交通与其他交通方式协同一体发展，推动干线铁路、城际铁路、城轨快线、城市轨道交通融合发展，构建基础设施完善、运输服务优质、保障坚强有力的综合交通运输体系，加快形成绿色低碳运输方式，推动交通领域尽快实现碳达峰、碳中和目标，促进经济社会发展全面绿色转型，为建设交通强国贡献重庆方案。

4.轨道交通发展新阶段要求提升全生命周期可持续发展能力

经过 20 余年的发展，重庆轨道交通已形成了庞大的资产资源，运营及在建里程达 556 公里，中心城区轨道交通建设完成投资总额 2419 亿元，在建线路预计还将投入 377 亿元，第四期建设规划获批的 8 条（段）、198 公里线路，批复投资估算约 1366 亿元，重庆轨道交通已进入网络化运营的全新发展阶段，要求在关注新增轨道交通设施的同时，应更加注重存量设施的挖掘利用，推动存量资源效率效益充分发挥，增强轨道交通全生命周期可持续发展能力。

二、总体目标

（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二中、三中、四中、五中、六中全会

精神，深入贯彻习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，准确把握新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务和融入新发展格局，切实担当新发展使命，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，坚持以轨道交通引领城市发展格局，推进干线铁路、城际铁路、城轨快线、城市轨道交通融合发展，加快成渝地区双城经济圈和主城都市区轨道交通网络化，全面提升轨道交通服务品质，增强轨道交通全生命周期高质量可持续发展能力，打造“轨道上的都市区”，构建“1小时通勤圈”，加快形成绿色低碳出行方式，为建成高质量发展高品质生活新范例提供有力支撑。

（二）基本原则

支撑引领、高质发展。坚持建轨道就是建城市，以轨道交通引领城市发展格局，支撑主城都市区高质量发展。轨道交通网络建设全面支撑经济社会发展，强化对城市重点功能区域及重大设施的服务支撑。依托轨道交通线路建设，打造城市功能链，构建城市发展轴带。围绕轨道交通站点建设，强化车站周边用地复合开发，建设城市微中心，构建“1日生活圈”。

协同融合、衔接高效。坚持建轨道就是建综合客运交通体系，以轨道交通为主体构建高效便捷、融合一体的现代化

客运交通体系。加强轨道交通与机场、长途汽车、常规公交、社会车辆等交通方式的协同，充分发挥各种交通方式的比较优势和组合效率。强化轨道交通车站与其他交通方式一体化衔接，提升各种交通方式规划建设、运输管理匹配度。

提质增效、提升品质。坚持建轨道就是提品质，以轨道交通服务品质、效率效益提升促进城市品质有效提升。加强智慧技术应用，推动智慧轨道建设，提升轨道交通服务品质，增强市民出行的获得感幸福感，创造高品质生活，提升城市价值。发挥轨道交通绿色比较优势，加快形成绿色出行方式，推动绿色集约节约型城市建设，提升城市生态品质。

创新驱动、持续发展。坚持建轨道就要可持续，多措并举全面增强轨道交通全生命周期财务生存能力，保障轨道交通可持续发展。创新轨道交通投融资、建设、运营管理模式，积极开展多元化经营，促进轨道交通降本增效。

补链成群、交产互动。坚持建轨道就要促产业，以轨道交通建设项目为抓手，持续培育完善轨道交通产业生态，推动装备制造产业链薄弱环节补强，提升面向轨道交通全生命周期集成服务能力。

（三）发展目标

“十四五”期间，加快推动轨道交通网络化，立足“850+”，谋划“1000+”，基本建成网络结构完善、服务品质一流、运营效益优良、创新能力领先、引领作用突出的轨道交通体系，轨道交通全生命周期可持续发展能力全面增强，干线铁路、城际铁路、城轨快线、城市轨道交通“四网”高效融合，“轨

道上的都市区”建设稳步推进，初步建成“1小时通勤圈”，有力支撑成渝地区双城经济圈建设和“一区两群”协调发展。

——轨道交通网络化取得新成效。按照“中心加密、两槽提速、两翼联通、外围辐射”的总体思路，加快实施“850+”成网计划，推动主城都市区轨道交通网络化，织密中部槽谷线网，加速东西槽谷成网，构建主城新区骨干网。中心城区基本形成“环射+纵横”的轨道交通线网格局，轨道交通快线骨架、西部槽谷“环+放射”和东部槽谷“南北纵向”的骨干线网基本成形。到2025年，形成约600公里的轨道交通运营网络，力争实现运营及在建里程“1000+”，城轨快线运营里程实现从无到有的重大突破，中心城区轨道交通线网密度达到0.63公里/平方公里。

——轨道交通服务水平实现新跨越。以增强人民群众出行的获得感、幸福感、安全感为导向，全面提升轨道交通服务品质，增强轨道交通出行吸引力，优化社会出行方式结构，突出轨道交通绿色出行主体作用。至2025年中心城区轨道交通站点800米范围内人口和岗位覆盖率达到70%，轨道交通与其他交通方式一体化衔接更加紧密，轨道交通成为广大人民群众低碳出行的首选，日均客流量达600万人次以上，占机动化出行比例达30%，占公共交通出行比例达50%以上。

——轨道交通可持续发展迈上新台阶。轨道交通建设与产业布局协同一体，TOD土地综合开发有序推进，土地综合开发反哺轨道交通建设运营的体制机制更加健全，轨道交通全生命周期财务生存能力有效提升，产业生态持续完善，可

持续发展能力全面增强。

——轨道交通科技创新开创新局面。轨道交通“国际化、绿色化、智能化、人文化”发展取得新进展，绿色智能发展水平大幅提高，为交通领域率先实现碳达峰、碳中和目标奠定坚实基础，轨道交通技术标准体系进一步完善，关键技术研发实现新突破，科技创新能力全面提升。

——轨道交通安全保障能力获得新提升。轨道交通建设运营安全管理水平、设施设备本质安全水平、应急处置及救援能力显著提高，轨道交通安全稳定发展保障能力全面提升。

到 2035 年，重庆主城都市区全面建成“一张网、多模式、全覆盖”的轨道交通体系，轨道交通服务品质、运营效益、科技创新水平国内一流、国际知名，持续发展能力全面增强，全面建成“轨道上的都市区”。

三、重点任务

坚持以轨道交通引领城市发展格局，全面增强轨道交通全生命周期可持续发展能力，高质量打造“轨道上的都市区”，“十四五”期间重点聚焦加快轨道交通建设、提升轨道交通服务水平、推动轨道交通可持续发展、强化轨道交通科技创新、加强轨道交通安全保障能力等重点任务。

（一）加快轨道交通建设

以打造“轨道上的都市区”为引领，统筹轨道交通网络布局，推进“四网融合”发展，加快成渝地区双城经济圈和主城都市区轨道交通网络化，构建多层次轨道交通网络体系。

1.提速推动轨道交通成网实施计划

一是加快续建项目建设。加力加速推动中心城区5号线一期南段、9号线一期、9号线二期、10号线二期、5号线北延伸段、4号线二期、18号线等7条、123公里在建轨道交通项目建设工作，到2023年，前三期建设规划线路全部建成投用，全市轨道交通运营里程达到500公里以上。

二是大力推进新建线路开工建设。在既有及在建轨道交通基础上，按照“中心加密、两槽提速、两翼联通、外围辐射”思路，坚持以轨道交通引领城市发展格局，加强对科学城、智慧园、广阳岛以及重庆东站、重庆站等重要城市功能区域的支撑引领，加快推动第四期获批的4号线西延伸段、6号线重庆东站延伸段、18号线北延伸段、7号线一期、15号线、17号线一期、24号线一期、27号线等8条、198公里线路开工建设。

三是开展中远期轨道交通线路前期研究。按照轨道交通成网实施计划要求，结合轨道交通线网规划优化调整，开展中远期规划线路可行性研究或预可行性研究，适时启动新一轮轨道交通建设规划编制工作。围绕“十四五”我市经济社会发展目标，充分发挥轨道交通支撑引领作用，深入开展经市政府审定的轨道交通成网实施计划中的7号线二期、17号线二期、26号线、8号线一期、21号线南段、24号线二期等6条、174公里线路前期研究工作，同时，为进一步强化轨道交通对长嘉汇、广阳岛、科学城、枢纽港、智慧园、艺术湾等城市重大功能区域和节点的服务，积极开展西部科学

城 15 号线三期、17 号线三期、19 号线一期，东部生态城 20 号线一期，中部钓鱼嘴-龙洲湾 29 号线、融汇半岛 12 号线，横贯三大槽谷衔接市域轨道的 28 号线等项目前期研究，争取早日开工建设，保障我市轨道交通可持续发展。

专栏 1 中心城区轨道交通项目

(一) 续建项目 (7 条、123 公里)

(1) 5 号线一期南段 (大石坝~石桥铺)，串联大石坝、大杨石组团，形成中部槽谷南北快速通道。长度约 3 公里，设车站 3 座。

(2) 9 号线一期 (新桥~兴科大道)，串联沙坪坝、观音桥、江北嘴 CBD 及寸滩邮轮母港。全长约 32 公里，设车站 26 座。

(3) 9 号线二期 (兴科大道~花石沟)，服务中央公园片区。全长约 8 公里，设车站 5 座。

(4) 10 号线二期 (兰花路~鲤鱼池)，串联观音桥、大礼堂、南坪等核心区，有效缓解江北区、南岸区与渝中半岛间的跨江交通压力。全长约 10 公里，设车站 8 座。

(5) 4 号线二期 (唐家沱~石船)，实现主城核心区与两江新区鱼嘴组团、龙兴组团快速联系。全长约 32 公里，设车站 14 座。

(6) 18 号线 (富华路~跳蹬南)，主要串联九龙坡区、巴南区和大渡口区的南北向快速交通大通道。全长约 29 公里，设车站 19 座。

(7) 5 号线北延伸段 (园博中心~悦港大道)，服务中央公园片区。全长约 9 公里，设车站 7 座。

(二) 第四期开工项目 (8 条、198 公里)

(1) 4 号线西延伸段 (盘桂路~民安大道)，主要串联江北农场、大石坝、新牌坊等核心区。全长约 11 公里，设车站 9 座。

(2) 6 号线重庆东站延伸段 (刘家坪~重庆东站)，主要串联重

庆东站、茶园副中心等区域。全长约 6 公里，设车站 3 座。

(3) 7 号线一期(金凤~科学城站)，主要串联金凤、微电园、文旅城、物流园等区域。全长约 25 公里，设车站 16 座。

(4) 17 号线一期(石家院子~大学城)，主要串联金凤、大学城等区域。全长约 13 公里，设车站 9 座。

(5) 24 号线一期(鹿角北~广阳湾)，主要串联鹿角、重庆东站、广阳湾等区域。全长约 16 公里，设车站 11 座。

(6) 18 号线北延伸段(富华路~小什字)，主要串联大坪、重庆站、朝天门等核心区。全长约 11 公里，设车站 8 座。

(7) 15 号线(曾家~两江影视城)，主要串联科学城、智慧城、江北机场、两江协同创新示范区等区域。全长约 67 公里，设车站 25 座。

(8) 27 号线(璧山~重庆东站)，主要串联璧山、科学城、沙坪坝、大坪、重庆站、南坪、茶园、重庆东站等区域。全长约 49 公里，设车站 14 座。

(三) 前期研究项目(15 条、453 公里)

(1) 7 号线二期(物流园北~团山堡)，主要串联物流园、歇马、北碚城区等区域。全长约 15 公里，设车站 11 座。

(2) 17 号线二期(大学城~物流园枢纽)，主要串联大学城、青凤、青木关、物流园等区域。全长约 13 公里，设车站 11 座。

(3) 26 号线(金凤~江北机场)，主要串联金凤、重庆西站、巴国城、杨家坪、大坪、重庆站、观音桥、重庆北站、江北机场等区域。全长约 53 公里，设车站 17 座。

(4) 8 号线一期(重庆东站~御临)，主要串联重庆东站、茶园、广阳湾、鱼嘴等区域。全长约 35 公里，设车站 21 座。

(5) 21 号线南段(礼嘉~金鳌山)，主要串联礼嘉、江北农场、

高庙村、巴国城、重钢、金鳌山等区域。全长约 34 公里，设车站 22 座。

(6) 24 号线二期 (梨树湾~鹿角北), 主要串联高滩岩、二郎、巴国城、九龙半岛、鹿角等区域。全长约 24 公里, 设车站 20 座。

(7) 12 号线一期 (重庆西站~南桐路), 主要串联重庆西站、九宫庙、融侨半岛等区域。全长约 25 公里, 设车站 18 座。

(8) 15 号线三期 (曾家~金凤、两江影视城~石船), 主要服务高新区、两江协同创新示范区核心区域。全长约 15 公里, 设车站 7 座。

(9) 17 号线三期 (双福~石家院子), 主要串联金凤、双福。全长约 16 公里, 设车站 6 座。

(10) 18 号线北延伸二期 (小什字~石坪), 主要串联解放碑—弹子石 CBD、港城工业园、石坪等片区。全长约 20 公里, 设车站 13 座。

(11) 19 号线一期 (鼎山~大学城中路), 主要串联江津、西彭、双福、金凤、曾家。全长约 34 公里, 设站 12 座。

(12) 20 号线一期 (南彭~广阳湾), 主要串联南彭、鹿角、重庆东、广阳湾。全长约 37 公里, 设站 15 座。

(13) 24 号线三期 (广阳湾~干部学院), 服务广阳岛片区。全长约 7 公里, 设站 3 座。

(14) 28 号线 (北碚东阳~南彭东), 快速串联北碚城区、智慧城、观音桥、江北嘴、解放碑、南坪、龙洲湾、南彭等区域。全长约 103 公里, 设车站 21 座。

(15) 29 号线 (陶家~龙洲湾), 快速串联陶家、钓鱼嘴、龙洲湾等区域。全长约 22 公里, 设车站 7 座。

2.有序推动主城都市区城轨快线建设

一是加快推动续建项目建设。提速推动江跳线、璧铜线等2条、63公里在建项目，保障工程质量与建设安全，优化施工组织，争取早日建成投用发挥效益。加快实施沿线用地综合开发，提速城市用地开发进程，推动轨道交通线路建设与城市用地开发功能有机衔接、时序有效匹配，实现“建成一条线、带动一片城”。

二是积极开展主城都市区城轨快线前期研究，有序推动新线建设。加快主城都市区轨道交通建设方案编制并争取将有关项目纳入国家相关规划，启动中心城区至永川-荣昌、合川、大足、南川、长寿-涪陵、綦江-万盛、铜梁-潼南等主城都市区城轨快线前期工作，预留延伸至泸州、广安、遂宁等周边毗邻城市条件，稳定线站位方案，为项目实施创造良好条件。“十四五”期间实现主城新区城轨快线陆续开工建设，支撑城市重点功能区域发展和重大设施建设；通过永川线建设，支撑重庆新机场布局建设，串联科学城、重庆高新区、永川高新区等，打造科技创新产业带；通过大足线建设，弥补大足轨道交通短板，改善旅游交通条件，擦亮世界文化遗产大足石刻旅游品牌；通过南川线建设，串联东温泉、黎香湖、大观、金佛山等旅游度假区，盘活沿线旅游资源，打造旅游经济发展走廊；通过合川线、綦万线建设，提升合川、綦江-万盛支点城市能级和竞争力，培育区域中心城市。协同主城都市区铁路、高速公路、城市道路等其他交通方式构建综合立体交通走廊，提供差异化运输服务，打造“1小时通

勤圈”，促进各类要素合理流动和高效集聚，支撑主城都市区高质量发展。

专栏 2 主城都市区城轨快线项目

（一）续建项目（2条、63公里）

（1）江跳线（江津~跳磴），串联江津滨江新城、双福、九龙坡九龙园片区、大渡口跳磴片区等，与轨道交通5号线贯通运营。线路全长约28公里，设车站7座。

（2）璧铜线（璧山~铜梁西），串联璧山城区、青龙湖、铜梁蒲吕片区、铜梁城区。线路全长约35公里，设车站9座。

（二）前期研究项目（8条、457公里）

（1）永川线（中心城区~重庆新机场~永川），串联高新区金凤片区、璧山青杠片区、重庆新机场、永川区。线路全长约48公里，设车站8座。

（2）大足线（中心城区~大足），串联璧山、万古、大足城区。线路全长约56公里，设车站8座。

（3）南川线（中心城区~南川），串联重庆东站、巴南惠民片区、东温泉、南川黎香湖、大观、南川城区、金佛山。线路全长约74公里，设车站9座。

（4）綦万线（中心城区~綦江~万盛），串联中心城区、綦江城区、綦万创新经济走廊、万盛经开区，线路全长约79公里，设车站8座。

（5）合川线（铜梁~合川），串联铜梁、合川，预留延伸至广安条件。铜梁至合川段全长约43公里，设车站9座。

（6）永川~荣昌线（永川~荣昌），串联永川区、荣昌区。线路全长约37公里，设车站7座。

（7）铜梁~潼南线（铜梁~潼南），串联铜梁城区、安居古镇、

潼南城区等，预留延伸至遂宁条件。铜梁至潼南段长约 59 公里，设车站 6 座。

(8) 涪陵线(中心城区~长寿~涪陵)，串联两江协同创新示范区、长寿城区、涪陵城区，线路全长约 61 公里，设车站 10 座。

3.统筹推进“四网融合”发展

一是推动设施设备互联互通。推进城轨快线与城际铁路、城市轨道交通标准有效协调，根据客流需求及运输组织方案，在衔接节点预留贯通运营的物理条件，有序推动城轨快线与市域(郊)铁路、城际铁路跨线运营，提升直联直通水平，减少换乘。推进“四网”相互衔接的换乘车站统一规划、统一设计、统一建设、协同管理，实现“无缝化”衔接，缩短旅客换乘空间距离。推进关键设施设备统一标准、互相兼容，推动多制式车辆基地、综合维修、运营控制等资源整合共享，提升资源利用效率。

二是推动体制机制有效协同。推进“四网”运营管理衔接融合，研究建立一体化建设运营机制，采用大数据、云计算等智能化手段，整合衔接不同制式、不同主体运营管理系统，推动信息互联、支付兼容、管理互通，实现全网“一卡通”服务、二维码“一码畅行”。推进安检互信，应用快速安检等新技术，统一安检标准，简化安检程序，实现不同交通方式换乘旅客安检相互信任，提高旅客换乘效率，方便旅客出行。

4.积极谋划中低运量轨道交通发展

结合各区县城市发展定位、经济社会发展水平、人口规

模、交通需求、建设条件等实际情况，积极开展中低运量轨道交通规划工作，因地制宜论证采用适宜的轨道交通制式，在发展有需求、客流有支撑、财力有保障的地区布局规模合理的中低运量轨道交通网络，承担中心城区地铁轻轨的补充、城市外围组团及中小城市的骨干交通功能。支持有条件的区县按照国家相关政策要求，有序推进线路建设，探索中低运量轨道交通规划、投融资、建设管理、运营维护等发展模式。

（二）提升轨道交通服务水平

以满足人民美好出行需要为根本出发点，运用新兴信息技术，提升轨道交通运营组织服务与客流需求匹配性，加强轨道交通与其他交通方式一体化衔接，全面提升轨道交通出行服务品质。

5.提升运营组织水平

充分发挥轨道交通网络化效益，提升线网运营服务水平。一是构建普线、快线组合的多层次复合通道。轨道普线提供中心城区中短距离、便捷出行服务，轨道快线提供主城都市区长距离、快速出行服务，引导“轨道+步行”的绿色出行方式。二是协调线网运营，推动跨线互联互通。在建4号线二期、5号线北延伸段、9号线、10号线二期、环线以及第四期新建线路，按照网络化运营要求设计建设，确保具备车辆共享、设备兼容、跨线运营的条件，最大限度发挥网络化运营优势。三是优化线路运输组织方案。提升线路运输组织与客流需求时空匹配度，依托轨道交通综合运营协调指挥中心（COCC），应用大数据、云计算等技术手段，强化客流实

时监测与预警，采用多交路运行、不对称运行、灵活编组、快慢车运行等多种运营组织模式，实现运力精准安排，满足差异化、灵活性的客流需求。四是提升线网换乘效率。优化线网布局，减少全网换乘次数，提升新建线路换乘站设计标准，缩短换乘距离和时间，提升全网换乘效率。

6.打造高品质出行环境

一是提升轨道交通车站服务品质。实施轨道交通车站服务品质提升工程，贯彻“国际化、绿色化、智能化、人文化”理念，已运营轨道站点对服务品质薄弱环节进行针对性补强提升，新建线路站点按照高标准高品质要求进行规划设计建设。增加轨道交通车站出入口数量，提升轨道与周边大型居住小区、商业商务、公共服务设施等公共建筑的直联直通率。提升轨道交通车站服务便捷性，增加车站扶梯数量，完善站内导向标识，增设候车座椅、卫生间、自助售卖机等便民服务设施。提升轨道交通车站文化艺术品位，将巴渝优秀文化元素、当代文化艺术以多种方式融入车站建筑、装修及景观等多种空间及界面，打造文化车站、艺术车站和主题列车，呈现城市文化特色和精神气质。

二是加强一体化设施建设。实施轨道交通车站一体化衔接建设工程，贯彻落实以人为本的核心理念，完善轨道交通交通衔接功能和服务环境，提升服务品质，强化对重要对外交通枢纽的服务支撑，加强与城市交通紧密衔接，构建安全、便捷、舒适的轨道交通一体化交通衔接系统，形成外联内畅的综合交通运输体系。

加强轨道交通对重要对外交通枢纽服务支撑，推进轨道交通与机场、火车站等综合客运枢纽集中布局，打造全天候、一体化换乘环境。重点强化轨道交通对重庆新机场、重庆站、重庆东站、科学城站、寸滩邮轮母港等综合交通枢纽的服务保障，推动轨道交通与综合交通枢纽同步规划、同步设计、同步建设、同步投用，提升内外交通转换效率。

加强轨道交通与其他城市交通方式紧密衔接，提升接驳换乘效率。强化慢行系统衔接，实施人行步道、过街设施、出入口雨棚、风雨连廊、绿化照明等提升项目，增强步行的安全性、连续性、便捷性与舒适性，有条件的地区建设非机动车停车设施，鼓励共享电动自行车等新业态新模式。强化常规公交系统衔接，实施轨道与地面公交换乘整体提升方案，优化调整公交线路、公交停靠站站位，实现轨道交通车站出入口与公交停靠站紧密衔接，缩短轨道交通与常规公交换乘距离。强化出租车、社会小汽车等临时接送车辆衔接，邻近轨道交通车站出入口布设出租车、网约车、社会小汽车临时上下客设施。强化机动车停车换乘设施衔接，在外围区域建设社会小汽车、摩托车停车换乘场所，鼓励“P+R”出行模式。完善轨道交通车站周边导视系统，车站周边 500 米范围内构建连续、清晰、准确、易读的完整视觉导视系统。

“十四五”期间实施既有轨道交通车站一体化衔接提升工程，新开工项目原则上推进一体化衔接设施与轨道交通车站同步规划、同步设计、同步实施，不能同步实施的预留实施条件。

7.推动既有线路改造更新

一是大修更新及改造工程。实施 2 号线（较场口~新山村段）、3 号线（鱼洞~九公里段、龙头寺~江北机场段）等线路区间、车站、车场等设施设备大修及更新改造工程，提升线路运输能力。

二是信息化系统升级改造。实施轨道交通综合运营协调指挥中心（COCC）工程，强化全网的运营组织、协调指挥能力，提升网络化运营管理水平。

三是既有线路车辆增购。对 1 号线、2 号线等运输能力不足、车辆运用紧张的线路分批次增购车辆，提升线路运输能力，缓解线路拥挤问题。

四是升级既有线路安防监测系统，对既有线增加视频监控和设备前端工程，与公安系统进行联动，提升轨道交通运营安全的防护能力。

专栏 3 轨道交通服务水平提升项目

轨道站点提质增效，轨道与地面公交换乘整体提升，2 号线曾家岩站 C 口搬迁改造等工程，轨道交通车站无电梯出入口雨棚加装工程。

2 号线、3 号线等线路设施设备大修和更新改造；轨道交通综合运营协调指挥中心（COCC）、安全作业管理系统；1 号线、2 号线车辆增购；升级既有线路安防监测系统。

（三）推动轨道交通可持续发展

坚持建设与管理并重、运营与经营并重，深入推动轨道交通 TOD 综合开发，充分挖掘既有轨道交通资源潜力，积

极开展多元化经营，提升运营效率效益，增强轨道交通全生命周期财务生存能力，完善轨道交通产业生态，推动轨道交通持续健康发展。

8.推动轨道交通 TOD 综合开发

借鉴东京、香港等国际大都市 TOD 发展经验，引进全球顶尖策划咨询和专业设计机构，系统谋划主城都市区轨道交通 TOD 综合开发，同步推进有条件实施的既有和在建城市轨道交通场站上盖开发。

一是采用市场化机制推动轨道交通 TOD 综合开发。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，全面深化改革，大力推广轨道交通场站“TOD+PPP”建设模式，激发市场活力，提高资源配置效率，提升城市价值。

二是推动资源要素向轨道交通集聚。坚持科学建设和集约发展，树立“精明增长”“紧凑城市”理念，促进人口、产业、资金等资源向轨道交通场站集聚，充分挖掘地上地下空间潜力，加强交通、公共服务等多种功能复合一体，将轨道场站打造为市民的交通中心、生活中心、商业中心和居住中心，形成围绕轨道站点的“1日生活圈”，提升城市品质，缓解新市民、青年人等住房困难问题。

三是有序推动轨道交通 TOD 综合开发。围绕轨道交通 TOD 综合开发效益最大化目标，结合轨道交通建设时序及沿线城市发展进程，按照“先试点后推广、先中心后外围、先培育后开发”的原则，分批次组织实施主城都市区轨道交通 TOD 综合开发。“十四五”期间根据滚动开发计划梯次推进

TOD 综合开发项目落地，促进轨道交通健康持续发展。

专栏 4 TOD 综合开发项目

九曲河停车场、四公里停车场、海峡路主变电站、微电园站、观月路站、金山寺站、石马立交站、现代大道站、五里店站、大学城站、天堂堡站、王家庄停车场、狮子山停车场和金鳌寺车辆段等。

9.开展多元化经营开发

一是提升轨道交通车站剩余空间商业利用价值。完善轨道交通车站剩余空间利用鼓励支持政策，创新剩余空间商业利用的规划手续、权属登记、建设管理等各环节政策设计，为轨道交通车站剩余空间开发利用提供政策保障。加强轨道交通车站剩余空间商业开发利用，以不影响车站出行功能、保障安全为基本前提，充分利用剩余空间因地制宜开展商业布局，打造轨道商业品牌。探索轨道交通车站剩余空间经营模式，加大对连锁品牌、无人售货等业态引进，探索自主经营、整体招租、合作联营等经营模式，积极探索车站剩余空间商业开发利用。

二是提升轨道交通广告资源价值。整合现有广告经营资源，借力大数据精准营销提升传媒资源价值，利用信息通信技术赋能广告资源开发，培育轨道交通广告品牌。

三是借势 5G 建设提升客流大数据资源价值。加快通信基础设施更新换代，实现轨道交通 5G 网络全覆盖，积极探索大数据资源经营新模式。

10.充分运用市场化机制发展轨道交通

采用市场化机制，探索通过资产证券化、政府与社会资

本合作等方式，盘活存量轨道交通资产，将盘活回收资金用于轨道交通建设运营，促进政府投资良性循环。紧密跟踪衔接国家层面关于推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs, Real Estate Investment Trusts）试点政策、工作推进情况，以及资产证券化等相关政策变化，适时选择审批手续完善、客流效益好、运营效益佳的轨道交通线路，开展轨道交通 REITs 可行性论证及方案研究，探索既有轨道交通 REITs。

11.完善轨道交通产业生态

一是优化完善轨道交通装备制造产业链。以轨道交通建设运营需求为牵引，以“大项目”带“大产业”，积极引入和培育一批轨道交通装备领军企业和“链主”企业，聚焦轨道交通高端装备产业中的核心系统设备，强化科技创新成果转化应用，鼓励通过重大项目合作、联合建设实验室、共同培育产业等形式，加强与科研机构、高校、央企在转向架、牵引供电、信号系统、智能运维等核心系统领域的深度合作，加快轨道交通装备产业补链、强链、延链，培育壮大具有市场竞争力的轨道交通装备制造产业集群，推动轨道交通装备制造加快向价值链高端延伸。

二是提升面向轨道交通全生命周期服务能力。以轨道交通建设项目为依托，培育锻炼国内一流的咨询设计团队、建设管理队伍及运营管理平台公司，提升涵盖轨道交通规划咨询、勘察设计、投融资、施工承包、运营管理、经营开发等全生命周期服务能力，做大做强轨道交通全生命周期综合集

成服务产业链。

三是推动轨道交通产业“走出去”。加速轨道交通设计、建设、运营、维保经验向技术标准成果转化，助推装备制造、设计咨询、运营维护、经营管理等优势产业资源走出去。聚焦国内二三线新建轨道交通城市，以单轨为突破口，拓展国内市场。聚焦“一带一路”、东南亚地区等海外市场，加强与央企合作，借助央企的资金、市场培育优势，联合出海走向国际市场。

（四）强化轨道交通科技创新

坚持创新驱动，紧密结合重庆轨道交通发展实际，推动轨道交通“四化”建设，加强智慧轨道等前沿技术创新应用，健全山地城市轨道交通技术标准体系，强化核心技术研发攻关。

12.深入推动轨道交通“四化”建设

将“国际化、绿色化、智能化、人文化”理念融入到轨道交通规划设计、建设和运营管理全生命周期，着力将轨道交通建设成为集中体现“四化”现代城市的重要载体。

一是以高标准建设彰显国际化。按照“世界眼光、国际标准”的定位，对标国内外先进城市，坚持“以乘客服务为中心”的原则，通过提升轨道交通运营服务、车站服务、车辆服务设计标准，系统提升轨道交通服务标准和品质。

二是推动轨道交通全生命周期绿色发展。将低碳绿色理念融入轨道交通规划设计、建设施工、运营维护全生命周期，探索绿色轨道交通星级评价，引领交通运输领域早日实现碳

达峰、碳中和目标。推动绿色设计，充分发挥规划设计的统领作用，在轨道交通规划设计阶段从线路制式、用能系统、绿色建筑等方面系统考虑运用绿色技术及绿色材料，力求最大程度节约资源能源及保护环境。推动绿色建造，以绿色施工和工业化建造为抓手，努力提高机械化、装配式建造水平，开展轨道交通工业化建造研究，推动建造方式绿色转型。推动绿色运维，聚焦轨道交通运营维护耗能的长期性特征，在轨道交通运营、维护管理中充分运用绿色节能技术，切实降低能耗和排放。

三是推动轨道交通智能化发展。推动新兴信息技术与轨道交通深度融合，运用大数据、云计算、人工智能、5G 通信、物联网、BIM 等智能技术，打造智慧轨道。推动智能服务，强化乘客购票、出行、进站、安检、乘车、出站等全路径智能技术应用，提供智能语音购票、智能招援求助、智能客服、人脸识别过闸等智能服务。推动智能运维，推动车站管理由人工化转向智能化，实现日常巡检、开关站、施工作业、维护管理、安全防范等全过程智能化管理。推动智能建造，通过智能工地管理、智能 BIM 平台、智能施工管理等协同配合，形成智能化建造管理体系，提升建设管理水平、管理质量和管理精度。

四是推动轨道交通人文化发展。结合重庆地域特点和人文特色，使轨道交通成为体现重庆人文特色的重要载体，聚焦便民设施、导向标识、交通衔接、装饰装修、人文景观、运营文化等人民群众感受最直接的领域，通过人文化、精细

化设计管理手段，提升人民群众幸福感和获得感。

13.完善轨道交通技术标准体系

积极总结建设运营管理经验，加强技术创新及科研攻关，推动成熟经验及先进技术标准化，进一步更新完善轨道交通的建设、运营、维护、管理等技术标准体系，推动关键设施设备标准统一、互相兼容，为轨道交通全生命周期高质量发展提供完善技术标准支撑。适时开展适合重庆地方特色的中低运量技术标准研究，为线路的规划、建设与运营管理打下坚实基础。

14.加强关键核心技术研发

坚持消化吸收与原始创新并重，鼓励本地优势企业加大研发投入，加快技术创新平台建设，提高轨道交通核心装备及关键技术的攻关力度，提升自主研发能力，鼓励新技术、新工艺应用。开展跨座式单轨系统技术创新，重点开展车辆、车站、供电系统、轨道梁桥、全自动无人驾驶、车辆基地智能维护设备等方面的技术创新。开展轨道交通线路大修和更新改造工程的创新研究，提高轨道交通安全保障及运营服务水平。开展轨道交通建筑工业化研究与应用，加强预制装配式建造技术研究，强化轨道交通装配式建筑探索应用，培育壮大装配式建筑产业，打造自主研发、技术先进、配套完善的建筑工业集群。

（五）加强轨道交通安全保障能力

强化轨道交通安全发展红线意识，提升轨道交通建设运营安全管理水平，健全安全管理体系，加强安全风险管控，

增强应急处置能力，确保轨道交通发展安全稳定。

15.提升建设运营安全管理水平

牢固树立安全发展理念，坚守安全底线，健全完善人防、物防、技防“三位一体”的安全保障体系。一是完善安全管理体系，加强施工安全、运营安全管理，强化安全责任意识，落实全员安全主体责任制，严格安全生产责任追究，强化安全投入保障机制。二是完善安全标准体系，建立健全覆盖轨道交通建设、运营、经营各项业务的安全标准体系。三是完善预防控制体系，加强轨道交通控制保护区管理，切实落实管控要求，加大安全巡查力度，及时消除危及或可能危及轨道交通建设和运营安全的隐患；健全安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，建立风险和隐患一岗一册制度，实现风险隐患识别、评估、监控、预警、处置等全过程动态管理，强化重大安全关键管控措施，提高应对处置和防控能力。四是完善安全培训宣传体系，强化安全教育培训工作，加强安全宣传普及，增强社会安全意识，营造合力建设平安轨道良好环境。

16.提升设施设备本质安全水平

完善轨道交通基础设施和装备安全技术标准体系，提升关键设施设备全生命周期的安全性、可靠性及耐久性。完善轨道交通建设质量管理体系，确保轨道交通工程建设质量安全。落实质量安全终身负责制，完善轨道交通质量标准管理和质量失信惩戒制度，严把设施设备产品源头供给质量安全关口。

17.提升一体化应急处置与救援能力

完善综合预案、专项预案和处置方案三级应急预案体系，加强动态更新管理，形成预案库，实现一站一预案、一线一预案及现场仿真模拟。建立健全应急联动机制，强化社会协同能力，构建高效反应、立体联动的应急救援体系，提高应急处置能力和应急救援水平。

四、保障措施

（一）加强组织保障

在市委市政府的统一领导下，抽调精干力量，组建轨道交通建设工作专班，统筹推进全市轨道交通建设，协调解决各项问题，加快前期工作，推动项目尽快落地实施。市级相关部门建立轨道交通项目审批（核）绿色通道，进一步优化轨道交通项目审（核）批的办理流程，严格限时办结，提高项目审批（核）效率。轨道交通沿线区县政府进一步完善轨道交通建设推进工作机制，落实征地拆迁主体责任，保障轨道交通建设用地需求。

（二）加强资金保障

健全轨道交通建设运营资金保障机制，采用市场化方式拓宽资金渠道来源，强化市、区两级政府出资责任，推行“市区两级财政+多元化融资+土地综合开发”的城市轨道交通建设投融资模式，增强轨道交通全生命周期财务生存能力。一是鼓励采用市场化方式积极吸引社会资本参与轨道交通建设运营与 TOD 综合开发，建立风险共担、收益共享等政企合作机制，通过 TOD 综合开发获取收益反哺项目建设运营，

缓解政府财政资金压力。二是多渠道筹集轨道交通建设资金，积极争取政策性银行贷款支持，鼓励银行等金融机构加大信贷支持力度，助力城市轨道交通建设。三是完善城市轨道交通市区共建分担机制，强化市区两级政府财政资金分担责任，优化完善政府财政资金投入机制，建立健全政府投入与轨道交通工程进度动态适应机制，保障财政资金及时足额筹集到位。四是推动轨道交通运营企业降本增效，探索建立健全轨道交通运营企业成本规制管理制度，强化运营成本管控，建立健全轨道交通票价动态调整机制，鼓励运营主体开展多元化经营。五是积极探索既有轨道交通资产资源盘活利用，积极探索采用资产证券化、政府与社会资本合作等方式，盘活存量轨道交通资产，促进政府投资良性循环。

（三）加强安全管控

强化建设安全管理，建设单位及相关部门严格落实工程质量和施工安全各项要求，严把项目设计、施工、验收等各环节，加强对项目建设全过程的质量安全监督管理。强化运营安全管理，按照相关规定划定轨道交通控制保护区并加强管理，运营期间在控制保护区范围内的施工作业活动，作业单位或个人在进场实施作业前应按照《重庆市轨道交通条例》及建设主管部门规定办理相关手续。

（四）加强人才培养

强化轨道交通人才队伍建设，在重大工程建设、重要项目实践中培养急需的高层次、高技能领军人才，加强规划设计、工程建设、运营管理、投融资、资源经营、装备制造等

重点领域创新型技术领军人才和优秀青年人才培养。加强与重庆大学、重庆交通大学等高校及科研院所合作，鼓励开设轨道交通领域相关课程，建立轨道交通实训基地，提升行业教育培训的基础条件和软硬件环境，培育轨道交通专业技术、经营管理和职业技能人才。推动人才对外交流与合作，鼓励对外考察学习、学术交流，积极开展与国内外政府机构、行业协会、民间团体和企业之间的交流合作。