

《云南省综合立体交通网规划纲要》解读

近日，省委、省政府印发了《云南省综合立体交通网规划纲要》，并发出通知，要求各地区各部门结合实际认真贯彻落实。

背景

为深入贯彻落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》精神，构建现代化高质量综合立体交通网，深入推进交通强省建设，制定本规划纲要。规划期为2021—2035年，远景展望到本世纪中叶。

形势需求

国际国内形式要求；实现全省经济社会高质量发展要求；建设交通强省、构建现代综合交通体系要求。

旅客出行需求，预计2021年—2035年年均增速4.5%左右。

货物运输需求，预计2021年—2035年年均增速3.5%左右。

指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入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，深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神，正确认识和把握云南在全国发展大局中的地位和作用，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，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，落实省委、省政府对全省 16 个州（市）的发展定位，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，打造面向南亚东南亚和辐射全球的国际综合交通门户枢纽，构筑连接太平洋与印度洋的陆海新通道，为打造绿色能源、绿色食品、健康生活目的地“三张牌”，实现云南高质量发展提供坚强保障。

发展目标

到 2035 年，交通强省建设目标基本实现，形成高水平网络，提供高品质服务，实现高质量发展，陆路、空中、水上、枢纽协同融合，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合立体交通网。综合交通网络覆盖更加广泛，综合交通枢纽衔接更加顺畅，综合交通网络承载能力明显提高，有力支撑“1233 出行交通圈”（滇中城市群 1 小时通达、全省主要城市间 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖、南亚东南亚主要城市 3 小时覆盖）和“113 快货物流圈”（国内 1 天送达、南亚东南亚国家 1 天送达、全球主要城市 3 天送达）。交通基础设施质量、智能化与绿色化水平进入全国先进行列，人民群众交通服务满意度明显提高，支撑现代化建设的能力显著增强。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、水平先进的交通强省，交通基础设施体系达到更高水平，“一带一路”支点建设、民族地区交通普惠发展、交通运输生态文明建设等领域全国领先，人民享有美好交通服务，出行安全便捷舒适，物流高效

经济可靠，实现“人享其行、物优其流”，面向南亚东南亚辐射中心交通能级不断提升，现代化高质量综合立体交通网有力保障社会主义现代化建设。

工作原则

服务大局，适度超前。立足全面建设社会主义现代化的发展大局，强化面向南亚东南亚辐射中心综合交通枢纽地位。在规划建设上适度超前，为国土空间开发、城镇布局优化、扩大对外开放等提供强有力的要素流动保障。

以人为本，立足省情。坚持以人民为中心，建设人民满意交通。加强资源节约集约利用，合理配置交通运输资源。

扩大开放，深化改革。立足建设面向南亚东南亚和环印度洋地区开放的大通道和桥头堡，加快构建外向型综合运输大通道。深化综合交通运输管理体制机制以及重点领域和关键环节改革。

优化结构，统筹融合。加强规划统筹，实现供给和需求更高水平的动态平衡。促进交通运输与相关产业深度融合。强化衔接联通，提升综合交通运输整体质量效率。

创新智慧，安全绿色。注重科技赋能，促进交通运输提效能、扩功能、增动能。提升交通运输智慧发展水平。统筹发展和安全。促进交通与自然和谐发展。

完善综合立体交通布局

主动服务和融入国家发展战略，充分发挥面向南亚东南亚和环印度洋地区开放的大通道和桥头堡的区位优势，对接中国—中

南半岛、孟中印缅两大国际经济走廊，连接京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国内重要经济区，覆盖全省各区域经济板块。

一是打造“2廊4带5轴”综合交通经济走廊

“2廊”：中国—中南半岛国际综合交通经济走廊、孟中印缅国际综合交通经济走廊。

“4带”：昆明至京津冀综合交通经济廊带、昆明至长三角综合交通经济廊带、昆明至粤港澳大湾区综合交通经济廊带、昆明至西藏综合交通经济廊带。

“5轴”：滇中城市群综合交通经济轴线、沿边综合交通经济轴线、滇东北—滇东南综合交通经济轴线、滇西—滇南综合交通经济轴线、滇西北—滇东北综合交通经济轴线。

二是构建“55538”综合交通运输体系

(1) 5条国际综合交通运输通道：

中越通道（昆明—河口—越南）。陆路通道由河口等口岸出境，经越南河内至海防；水运通道即中越红河通道。该通道包含铁路、公路、航空、水运等运输方式，由弥勒—蒙自、昆明—玉溪—蒙自—河口、昆明—河口（米轨）等铁路，G80广昆高速昆明—开远段、G8011开远—河口等高速公路，中越红河国际航道等构成。

中老泰通道（昆明—磨憨—老挝—泰国）。陆路通道由磨憨等口岸出境，经老挝万象至泰国曼谷；水运通道即澜沧江—湄公

河通道。该通道包含铁路、公路、航空、水运等运输方式，由昆明—玉溪、玉溪—磨憨等铁路，G8511 昆明—磨憨等高速公路，澜沧江—湄公河国际航道等构成。

中缅瑞丽通道（昆明—瑞丽—缅甸）。陆路通道由瑞丽等口岸出境至缅甸皎漂；陆水联运通道由章凤等口岸出境至缅甸八莫，经伊洛瓦底江至缅甸仰光。该通道包含铁路、公路、航空、水运等运输方式，由昆明—楚雄—大理、大理—瑞丽、广通—大理等铁路，G56 杭瑞高速昆明—瑞丽段、瑞丽—弄岛等高速公路，中缅伊洛瓦底江陆水联运通道等构成。

中缅清水河通道（昆明—清水河—缅甸）。陆路通道由孟定清水河等口岸出境，经缅甸腊戍、曼德勒至仰光、皎漂。该通道包含铁路、公路、航空等运输方式，由昆明—楚雄—大理、大理—临沧、临沧—清水河等铁路，G56 杭瑞高速昆明—大理段、G5612 大理—临沧、楚雄—景东、临沧—清水河等高速公路构成。

中缅印通道（昆明—猴桥—缅甸—印度）。陆路通道由腾冲猴桥等口岸出境，经缅甸密支那至印度。该通道包含铁路、公路、航空等运输方式，由昆明—楚雄—大理、大理—芒市、芒市—腾冲—猴桥等铁路，G56 杭瑞高速昆明—龙陵段、G5615 天猴高速龙陵—腾冲—猴桥段等高速公路构成。

（2）5 条国内综合交通运输通道：

京（蓉）昆通道。昆明—成都—北京的国内运输通道。该通道包含铁路、公路、航空等运输方式，由成都—昆明铁路，G5 京

昆高速昆明—永仁段、昆明—倘甸、禄劝—乌东德（滇川界）等高速公路，国道 G108 等构成。

京（渝）昆通道。昆明—重庆—北京的国内运输通道。该通道包含铁路、公路、航空等运输方式，由重庆—昆明、内江—昆明、东川—巧家、攀枝花—昭通等铁路，G85 银昆高速昆明—水富段、昆明—巧家等高速公路，国道 G213 等构成。

沪昆通道。昆明—上海（杭州）的国内运输通道。该通道包含铁路、公路、航空、水运等运输方式，由沪昆客专、贵阳—昆明等铁路，G56 杭瑞高速昆明—宣威段、G60 沪昆高速昆明—富源段等高速公路，国道 G320，金沙江—长江干线航道等构成。

广昆通道。昆明—广州（深圳）的国内运输通道。该通道包含铁路、公路、航空、水运等运输方式，由云桂客专、南宁—昆明、蒙自—文山—靖西等铁路，G78 汕昆高速昆明—罗平段、G80 广昆高速昆明—富宁段、沪西—丘北—广南—富宁等高速公路，国道 G324，右江（富宁）—珠江（广州）航道等构成。

滇藏通道。昆明—拉萨的国内运输通道。该通道包含铁路、公路、航空等运输方式，由昆明—楚雄—大理、大理—丽江、丽江—香格里拉、保山—泸水、滇藏等铁路，G56 杭瑞高速昆明—大理段、G5611 大理—丽江、G0613 丽江—香格里拉段、G5613 保山—泸水等高速公路，沿边国道 G219 和国道 G214 等构成。

（3）5 条省内综合交通运输通道：

滇中城市群通道。曲靖—陆良—泸西—弥勒—玉溪—双柏—

楚雄—武定—禄劝—寻甸—曲靖的省内环形综合交通运输通道。该通道由铁路、公路等运输方式组成，由滇中环线铁路、滇中环线高速公路等构成。

沿边通道。贡山—福贡—泸水—腾冲—梁河—盈江—陇川—瑞丽—芒市—镇康—耿马—沧源—西盟—孟连—澜沧—勐海—景洪—勐腊—江城—绿春—金平—河口—马关—麻栗坡—富宁的省内综合交通运输通道。该通道由铁路、公路等运输方式组成，由沿边铁路、沿边高速公路、沿边国道 G219 及其并行线等构成。

东部通道。昭通—宣威—曲靖—师宗—丘北—文山的省内综合交通运输通道。该通道由铁路、公路等运输方式组成，由内江—昆明、师宗—丘北—文山等铁路，威宁—宣威、G56 杭瑞高速宣威—曲靖段、曲靖—师宗、师宗—丘北、丘北—砚山、G8013 砚山—文山等高速公路构成。

西部通道。丽江—大理—临沧—普洱—景洪的省内综合交通运输通道。该通道由铁路、公路、水运等运输方式组成，由大理—丽江、大理—临沧、临沧—普洱、玉溪—磨憨等铁路，G5611 大理—丽江、G5612 大理—临沧、G5615 天猴高速临沧—振太段、振太—景谷、景谷—宁洱、G8511 昆磨高速宁洱—磨憨段等高速公路，澜沧江航道等构成。

北部通道。丽江（迪庆）—四川攀枝花、西昌—昭通的综合交通运输通道。该通道由铁路、公路、水运等运输方式组成，由大理—丽江—攀枝花、攀枝花—昭通—毕节等铁路，G4216 丽江

—华坪—攀枝花段、G7611 宁蒗泸沽湖—香格里拉段、G7611 昭通—金阳段等高速公路，金沙江中下游航道等构成。

（4）综合立体交通“3张网”：

规划形成“高品质快速网+高效率干线网+广覆盖基础网”3张综合立体交通网络。实体线网总规模合计40万公里左右，其中，铁路网总规模1.2万公里左右（高速铁路0.52万公里、普速铁路0.68万公里），公路网总规模38.3万公里左右（高速公路2.1万公里、普通国道1.9万公里、普通省道2.3万公里、农村公路32万公里），水运航道总规模0.53万公里、主要港口13个；民用运输机场29个、通用机场105个，邮政交换枢纽19个。

高品质的快速网：

专栏 3 高品质的快速网布局

1. 高速（城际）铁路。规划形成由“一环四射四延”高速铁路主通道为骨架、区域性高速铁路相衔接的高速铁路网。“一环”为滇中城市群环线铁路，“四射”为沪昆、云桂、渝昆、昆大丽、昆攀，“四延”为昆玉、弥蒙、丽攀、昆澄红。

2. 高速公路。规划形成以“五纵五横一边两环”高速公路网为骨架的网络化布局，“五纵”为威信（谢家凹）—天保、水富—河口、永仁—勐康、隔界河—磨憨、泸水—打洛，“五横”为镇雄（二龙关）—香格里拉、宣威（普立）—片马、胜境关—猴桥、江底—瑞丽、罗村口—清水河，“一边”为泸水—富宁沿边高速公路，“两环”为昆明绕城高速公路和滇中城市群高速环线。

3. 民用航空。规划形成以昆明国际航空枢纽为核心，丽江、西双版纳、芒市和大理 4 个次枢纽为骨干，滇中、滇西、滇西南、滇西北、滇东南和滇东北 6 个区域机场群为特色的“1+4+6”运输机场体系。持续推进“干支通”民航航线网络合理布局和充分衔接。

高效率的干线网：

专栏 4 高效率的干线网布局

1. 普速铁路。规划形成“三纵四横”普速铁路骨架网络格局，“三纵”为德钦—香格里拉—丽江—大理—临沧—清水河、成都—广通—昆明—玉溪—普洱—磨憨、宜宾—昭通—昆明—河口，“四横”为攀枝花—昭通—毕节、瑞丽—芒市—保山—大理—楚雄—昆明—曲靖—贵阳（含大理—兰坪支线）、猴桥—芒市—临沧—普洱—蒙自—文山—靖西—防城港、泸水—保山—临沧—楚雄（玉溪）—昆明—师宗—兴义—南宁。

2. 普通国省道。按照“优化存量、做优增量”的原则，提升普通国省道覆盖，强化普通国省道连通，普通国省道覆盖所有县级以上节点、交通枢纽、物流节点、边境口岸和跨境经济合作区、4A级及以上景区、重要经济区，省际间和省域内运输服务高效便捷。逐步提高普通国道二级及以上比例和普通省道三级及以上比例。

3. 水运。规划形成以“五大水运通道、七大港口枢纽”为核心，其他重要航道（航线）、港口（港点）为补充的水运基础设施布局，“五大水运通道”包括金沙江—长江、右江—珠江等出省通道和澜沧江—湄公河、中越红河、中缅伊洛瓦底江陆水联运等出境通道，其他重要航道（航线）包括金沙江攀枝花以上段、澜沧江南得坝以上段、怒江、瑞丽江、滇池航线、洱海航线、普者黑航线；“七大港口枢纽”包括水富港、东川港、富宁港、景洪港、思茅港、关累港、红河港，其他重要港口（港点）包括绥江港、永善港、元谋港、临沧港、滇池港、大理港。

广覆盖的基础网：

专栏 5 广覆盖的基础网布局

1. 农村公路。以打造高质量发展的“四好农村路”为导向，持续扩大农村公路网规模，提升网络覆盖深度，实现乡镇（街道）、行政村（社区）、较大人口规模自然村通硬化路，县城连通乡镇（街道）和重要经济节点的农村主干公路总体达到三级及以上公路水平，乡镇（街道）或主干公路连通村庄的农村公路畅通高效，提高毗邻乡镇（街道）、毗邻行政村（社区）及主要经济节点之间农村公路网络化水平。

2. 铁路专用线。实施连接产业园区、物流园区、大型工矿企业、港口等铁路专用线补短板工程，打通铁路运输“最后一公里”，持续深化运输结构调整。

3. 通用机场。突出通用机场在通航短途、应急救援、通航消费、航空飞行培训和工农林生产应用中的基础功能，基本实现通航飞行“县县通”。

4. 邮政快递网。由交换枢纽和边境口岸枢纽组成邮政快递交换网，依托省域综合立体交通网形成邮政快递运输网，由邮政局（所）、揽投站点、智能信报箱和新型信筒等为主体组成邮政快递终端网。布局昆明一级交换枢纽，大理、蒙自和麒麟等二级交换枢纽，红塔、隆阳、昭阳、古城、思茅、临翔、芒市、泸水、香格里拉、文山、景洪等三级交换枢纽。设置瑞丽、河口、磨憨3个边境口岸枢纽。

（5）8个骨干型综合交通枢纽：

“一主”：昆明国际性综合交通枢纽，面向南亚东南亚、辐射西南、联通全球的门户枢纽和中心枢纽。

“三辅”：大理、曲靖和红河（培育）全国性综合交通枢纽，承接国际性综合交通枢纽，辐射全国，对接京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈等国内重要经济区。

“四支”：昭通、文山、德宏、西双版纳等区域性综合交通枢纽，承接全国性综合交通枢纽，覆盖省内主要经济区，承担跨区域与周边地区的客流、货流、信息流中转集散，带动区域协调发展。

三是完善面向南亚东南亚和环印度洋地区的运输网络

以中国—中南半岛、孟中印缅两大国际经济走廊为主体，推动与周边国家交通设施互联互通。

发展多元化国际运输通道，重点打造面向南亚东南亚的陆路国际运输通道。加快陆路跨境通道建设，促进国际道路运输便利化。

加大南亚东南亚国际货运班列品牌建设力度，稳定开行云南至越南、老挝国际铁路班列。

完善云南经东南亚至大洋洲，经东南亚南亚跨印度洋至欧洲和非洲等 2 条海上国际运输通道的陆海联运通道，保障原油、液化天然气等国家重点物资国际运输。

不断完善国际航线网络，织密南亚东南亚航线，积极开辟东北亚航线和欧美洲际航线，拓展环印度洋国家航线，搭建连接国内、通达南亚东南亚及环印度洋国家的区域性国际航空物流网络，打造南亚东南亚航空物流集散中心、跨境物流中心和生鲜产品转运中心。

建设和完善国际干线邮路网，探索国际邮路新渠道。

推进综合交通统筹融合发展

推进各种运输方式融合发展：

- 推进综合客运交通枢纽一体化规划建设和运营管理
- 推进综合货运交通枢纽一体化规划建设和运营管理
- 统筹综合交通通道一体化规划建设
- 加强城市内外交通有效衔接

推进区域交通融合发展：

- 推进重点区域交通运输统筹发展
- 推进城市群交通一体化发展
- 推进都市圈交通一体化发展
- 推进城乡交通一体化发展

推进交通与相关产业融合发展：

- 推进交通与旅游融合发展
- 推进交通与邮政快递融合发展
- 推进交通与现代物流融合发展
- 推进交通与制造等产业融合发展

推进综合交通高质量发展

推进安全发展：

- 提升安全保障能力
- 提升交通基础设施本质安全水平
- 完善交通运输应急保障体系

推进智慧发展：

- 提升智慧发展水平
- 加快既有设施智能化

推进绿色发展和人文建设：

- 推进绿色低碳发展
- 加强交通运输人文建设

推进现代化治理能力提升：

- 深化交通运输行业改革
- 加强交通运输法治建设
- 加强人才队伍建设

保障措施

加强党的领导：

- 总揽全局、协调各方
- 激励干部担当作为

加强组织协调：

- 部门协同和上下联动
- 细化完善配套政策落实机制
- 统筹规划、协同建设

加强资源支撑：

- 加强土地等资源供给

—盘活闲置交通用地资源

—完善公共交通引导土地开发的相关政策

—建立国土空间规划等相关规划与交通规划协调机制和动态调整管理政策。

加强资金保障：

—健全完善资金保障制度

—积极争取中央政策和资金支持

—落实省级与省以下交通运输领域财政事权和支出责任，多渠道筹措各类交通建设资金。

—强化本规划纲要与财政规划紧密衔接，加强政府中长期支出事项管理。

—加快构建“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通运输投融资体制

—创新资金使用方式，强化资本金注入，探索企业债券融资、资产证券化、债转股等方式。

—推进交通基础设施建设与土地开发、资源开发等有机结合，拓展建设资金来源。

—开展基础设施公募信托试点，盘活存量资产，形成投资良性循环。

—构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范化解债务风险。

加强实施管理：

—建立综合交通规划实施管理制度

—做好规划衔接

—加强实施进展统计与监测，定期开展规划评估