各县、自治县、区人民政府，市直相关部门：

《临沧市“十四五”及中长期综合交通运输发展规划》已经市人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

2022年11月17日

（本文有删减）

**临沧市“十四五”及中长期**

**综合交通运输发展规划**

二○二二年十月

[前言 1](#_Toc117787527)

[第一章 发展基础 2](#_Toc117787528)

[一、发展成就 2](#_Toc117787529)

[二、存在问题 9](#_Toc117787530)

[第二章 发展研判 13](#_Toc117787531)

[一、形势要求 13](#_Toc117787532)

[二、需求预测 16](#_Toc117787533)

[第三章 总体要求 22](#_Toc117787534)

[一、指导思想 22](#_Toc117787535)

[二、基本原则 22](#_Toc117787536)

[三、发展目标 24](#_Toc117787537)

[第四章 中长期战略任务 28](#_Toc117787538)

[一、建设高品质综合立体交通网 28](#_Toc117787539)

[二、打造高品质运输服务体系 34](#_Toc117787540)

[三、构建城市绿色出行体系 39](#_Toc117787541)

[四、构建互联共享的智慧交通体系 39](#_Toc117787542)

[五、完善保障有力的交通治理体系 42](#_Toc117787543)

[第五章 近期重点任务 45](#_Toc117787544)

[一、铁路建设提速工程 45](#_Toc117787545)

[二、公路发展强化工程 47](#_Toc117787546)

[三、航空发展升级工程 50](#_Toc117787547)

[四、水运发展突破工程 50](#_Toc117787548)

[五、运输服务提升工程 51](#_Toc117787549)

[六、轨道交通引领工程 54](#_Toc117787550)

[第六章 环境影响及对策 55](#_Toc117787551)

[一、规划区域环境特征 55](#_Toc117787552)

[二、区域环境影响分析与评价 55](#_Toc117787553)

[三、预防和降低环境不良影响的措施 58](#_Toc117787554)

[第七章 保障措施 60](#_Toc117787555)

[一、强化组织领导，完善协调推进机制 60](#_Toc117787556)

[二、拓宽投资渠道，提高资金保障 60](#_Toc117787557)

[三、夯实用地保障，保护生态环境 61](#_Toc117787558)

[四、增强人才支撑，培育可持续发展氛围 61](#_Toc117787559)

**前言**

“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，也是临沧奋力实现高质量跨越发展，建设“一带一路”、孟中印缅经济走廊、面向南亚东南亚辐射中心重要战略支撑点的重要机遇期。“十四五”综合交通运输发展规划是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，也是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。

随着国家“一带一路”、长江经济带、交通强国等重大战略的深入实施，云南省“五年大会战”“能通全通”工程的全面推进，临沧市综合交通的发展在云南建设面向南亚东南亚辐射中心布局中的战略机遇和地位更加凸显。新时期新形势新阶段对临沧综合交通运输提出了新的更高的要求，在此背景下，临沧市编制《临沧市“十四五”及中长期综合交通运输发展规划》对于保障全市经济社会发展、提升边疆各族人民福祉具有重要的现实意义，对于提高临沧交通运输发展水平、服务全省交通运输发展大局具有重要的战略意义。

本规划基年为2020年，近期为2021-2025年，远期为2026-2035年，远景展望至2050年。主要阐述规划期内全市综合交通运输体系发展的战略意图和“十四五”时期工作重点，是引导和推进综合交通运输体系发展的纲领性文件，是制定交通发展相关政策、规划，安排重点项目建设与投资的基本依据。

**第一章 发展基础**

**一、发展成就**

“十三五”时期，全市交通运输系统紧紧围绕市委、市政府的总体安排部署，以推进区域性交通枢纽建设为契机，全力破解交通瓶颈制约，奋力推进交通基础设施建设，大临铁路与墨临高速的通车实现了临沧综合交通的第一次跨越，促进交通运输事业全面进步，各种运输方式发展取得了显著成效。交通运输在稳定经济增长、保障和改善民生、带动脱贫致富等方面作出了重要贡献，明显改善了临沧的发展环境，为临沧创建国家可持续发展议程创新示范区提供了有力的交通保障。

（一）基础设施建设加快推进，综合交通网络逐步形成

**1.固定资产投资创新高**

“十三五”期，全市综合交通完成固定资产投资1059.34亿元，是“十二五”期的4倍。其中，道路运输业完成974.9亿元；水上运输业完成1.3亿元；铁路运输业完成72.77亿元；航空运输业完成8.26亿元；管道运输业完成0.6亿元；多式联运及运输代理业完成1.4亿元。交通建设实现跨越式发展，对保障全市经济增长发挥了重要的作用。

**2.铁路建设取得新进展**

“十三五”期末，临沧市开通运营大理至临沧铁路，结束临沧市不通铁路的历史，并通过大理至昆明铁路线，与沪昆、云桂等高速铁路网连通，从而接入全国高铁网。大临铁路的开通，将破解滇西特别是临沧市经济社会发展“瓶颈”，联通内外，推动形成新发展格局。

“十三五”期间，临沧积极开展了临沧至清水河铁路、临沧至普洱、临沧至芒市等沿边铁路通道的前期研究工作。临沧至清水河铁路是云南省列入国家“十三五”铁路建设规划盘子唯一未下达勘察设计计划的项目，已完成可行性研究报告编制并通过咨询评估；临沧至普洱、芒市至临沧铁路完成可行性研究报告编制并通过咨询审查。

**3.公路建设取得新突破**

“十三五”以来，全市公路网建设成果丰硕，全市进入县域高速公路“能通全通”工程规划的11条（段）667公里高速公路全面启动建设。“十三五”末，公路通车总里程达19874公里，其中：高等级公路1431公里，三级公路159公里，四级公路16759公里，等外公路1525公里。较“十二五”末新增3492公里，其中高等级公路增加357公里。公路网密度由“十二五”末的68.3公里/百平方公里、69.7公里/万人，提高至“十三五”末的82.8公里/百平方公里，88公里/万人，较“十二五”末增长21.2%、26.2%。

**高速公路规划建设驶入快车道**。全市高速公路“能通全通”工程规划临翔至清水河高速公路、云县至临沧高速公路、永德（链子桥）至耿马（勐简）高速公路、瑞丽至孟连高速（临沧段）等项目全面启动建设，机场高速、临清高速勐简至国门段、云凤高速、墨临高速相继建成通车，实现了高速公路从零到建设667公里、建成通车200公里的重大跨越。

**国省道及地方干线公路建设成果颇丰**。德党至勐堆、沧源立新至耿马孟定、小黑江桥至勐省等二级公路建成通车。G219龙镇桥至永德（户乃）、沧源南撒至岗莫标山段二级公路开工建设。

**“四好农村路”建设硕果累累**。着力补齐临沧市农村交通基础设施短板，推动临沧市“四好农村路”从以建设为主向建设、管理、养护、运营协调发展转变，不断提升农村综合交通水平，切实解决好群众出行难、运输难问题，累计实施农村公路10230公里，2017年底实现全市建制村公路100%硬化，自然村公路硬化率大幅提高；实施安全生命防护工程10412公里，农村公路安全水平不断提升；建设“美丽公路”3440公里，助推乡村振兴、产业发展、乡村旅游。

**4.民航发展开启新局面**

“十三五”时期，机场建设取得显著成效。2016年12月8日，沧源佤山机场按期建成通航，2020年10月11日临沧机场T2航站楼建成并投入使用，2020年11月，凤庆通用机场全面开工建设。航线开发取得新突破，临沧机场航班由开航时每周2班加密到2020年每周77班；沧源佤山机场航班由2016年开航时每周3班加密到2020年每周63班。全市旅客吞吐量从2015年的32.4万人次增长到2019年最高峰值80.74万人次。机场净空和电磁环境保护工作走上了法制化轨道。为保障机场飞行安全，2016年临沧市人民政府制定并发布了临沧机场、沧源佤山机场的《机场净空和电磁环境保护区管理办法（暂行）》，2020年进行重新修订。2020年委托民航机场建设集团西南设计研究院有限公司开发了临沧机场净空管理软件系统，机场净空保护开始初步数字化管理尝试。

**5.水运建设稳步推进**

目前现状拥有10个码头、13处停靠点，内河水运航道里程达到了447.6公里。此外还完成了糯扎渡库区、澜沧江小湾、漫湾等水运基础设施建设，以及临沧港至244界碑航道整治工程顺利推进。

**6.枢纽建设成效明显**

2020年12月大临铁路开通，临沧市设云县站、临沧站两大客运枢纽。全市目前运营汽车客运站10个，临翔区与耿马县各2个，其它各县1个，其中一级客运站5个，二级客运站4个，三级客运站（不含农村客运站）1个。全市建成农村客运站70个，建成农村客运招呼站（点）957个。“十三五”期间，临沧孟定清水河、临沧火车站物流园区等货运枢纽重点项目大力推进，全市物流园区、物流中心、配送中心等基础设施建设稳步推进，综合化程度不断提升。

（二）综合运输能力不断增强，运输服务水平持续提升

**1.运输质量不断提高**

全市交通运输主要以公路运输为主，航空运输为辅，有少量水运。“十三五”期末，公路客运量、货运量占综合运输比重分别达到91.9%和99.9%，公路运输在综合运输系统中占据绝对主导地位。

2020年全社会客运量810万人，其中铁路、公路、航空、水运比重分别为0.0%、91.9%、4.9%、3.2%。公路为临沧市旅客运输主要方式。近年来临沧市居民生活水平日益提高，居民小汽车出行意愿逐步增强，但由于该部分出行并未纳入公路客运统计中，临沧市近年来统计范围内的全社会客运量出现下跌趋势。

2020年全社会货运量7290×104t，其中铁路、公路、水运比重分别为0%、99.9%、0.1%，公路为临沧市货运主力。随着临沧市社会经济的发展，市内货运需求逐年上升。2016年至2020年，临沧市货运量由3255×104t增加至7290×104t，年均增长22.3%，货运需求量飞速增长。

未来随着临沧市基础设施条件的改善以及产业结构调整优化，城市化水平提高，社会经济持续快速发展，临沧市内部以及对外的联系和交流将更加紧密，临沧市的客货运输需求将进一步增长。

**2.城乡客运服务水平大幅提升**

城市公共交通和出租汽车行业有序发展。“十三五”末，全市共开通公交线路67条，投入城市公共汽车207辆，城市出租汽车1211辆。网络预约出租汽车共许可27家网约车平台公司，发放从业资格证1141本。

城乡公交一体化进程稳步推进。“十三五”末，全市开通客运线路471条，其中：省际班线1条、市际班线69条、县际班线116条、县内班线285条。有营运载客汽车1487辆，营运货车14002辆。77个乡镇通客车率为100%；937个建制村（社区）已全部通客车，通客车率达到100%。

**3.交通升级物流即将腾飞**

物流产业规模快速增长。临沧陆港型、清水河陆上边境口岸型物流枢纽列入省级重点规划布局。2016-2020年，全市货运量累计2.126亿吨，平均增长率11.56%，货物周转量155.73亿吨公里，平均增长率13.35%。

物流企业快速成长。全市物流企业加快转型升级，运用现代物流管理理念、先进技术手段整合物流资源，物流服务能力不断提高。

**4.邮政快递稳步持续发展**

“十三五”时期，临沧市邮政行业稳步发展，产业组织体系不断健全，业务规模逐步扩大，服务能力和服务水平显著提升，支撑新业态发展作用日益凸显。

（1）行业发展规模稳步增长

“十三五”规划执行以来，临沧市邮政业业务总量累计完成80186万元，邮政业业务总收入累计完成85978万元，业务总量和业务收入不断扩大，市场秩序进一步规范，信息化水平迅速提升，服务能力和服务水平显著提高。2020年，全市邮政行业业务总量达21400万元，较2016年增加10056万元，增长88.6 %；全市邮政从业人员从2016年的1158人增长到2020年底的2300人。人均服务超过1.09万人次,邮政业服务对全市经济社会发展的基础性支撑作用愈加凸显。

（2）邮政普遍服务网络不断健全

全市共有便民服务站314处，邮政普遍服务营业网点达到98个，覆盖全市77个乡镇，乡镇邮政局所覆盖率达到100%。“十三五”期间，实现912个建制村100%通邮，每周均能确保5-7次邮路往返邮件运输，达到“乡乡设所”“村村通邮”目标。

（3）快递业持续快速发展

一是行业发展环境不断完善。截至2020年，全市共有邮政EMS、顺丰、中通、圆通等14家快递品牌，企业网点577个。2020年累计快递业务量532万件，累计快递业务收入11545万元，实现“十三五”快递业务收入占总收入的比重增加到50%的目标。二是快递基础设施建设不断完善。目前共有邮件快件处理中心9个，建成城市快递末端公共服务站189个，新建、改扩建分拨中心1个，2个分拨中心在临沧市工业园区，占比22.2%。三是末端投递能力持续提升。全市快递乡镇网点覆盖率达100%，持续推动“快递下乡”工作，深化“运邮合作”，整合现有资源，推广“寄递+电商+农特产品+农户”产业脱贫模式，切实解决人民群众用邮需求，在推动地方经济发展、服务民生等方面发挥着日益重要的作用。

（三）交通运输安全生产形势进一步稳定

坚持综合治理、预防为主的工作方针，认真贯彻落实安全生产责任制，全面履行安全监管职责。一是认真组织开展交通运输行业安全生产隐患排查治理和交通基础设施建设安全专项整治工作。二是积极开展“安全生产年”活动，严格落实“一岗双责”工作要求，加强安全生产大检查，强化安全生产基础工作和源头监管。三是组织开展节前、节后和各重要节日期间的运输安全和安全生产检查。四是严格履行“三关一监督”的运政监督职责，层层落实安全生产责任，全市所有客运车和危货运输车都安装GPS。五是进一步加强安全生产管理制度建设，落实安全监管措施，认真排查事故隐患，着力解决事故苗头，有效地控制了安全事故的发生，全市交通运输安全生产形势稳定。

**“十三五”发展主要指标完成情况表 表1.2-1**

| 类别 | 指标 | 单位 | 2015年 | “十三五”规划目标 | 2020年 | “十三五”增减 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 公路 | 公路总里程 | 公里 | 16382 | 18000 | 19874 | 3492 |
| 公路密度 | 公里/百平方公里 | 68 | 75 | 76 | 8 |
| 高速公路通车里程 | 公里 |  |  | 200 | 200 |
| 普通国省干线二级以上公路比重 | % |  |  | 6.7 |  |
| 二级及以上公路比重 | % | 6.5 | 12.4 | 6.7 | 0.2 |
| 建制村通畅率 | % | 84 | 100 | 100 | 16 |
| 建制村通班车率 | % | 86 | 100 | 100 | 14 |
| 铁路 | 总里程 | 公里 | - | / | 96 | 96 |
| 民航 | 机场数量 | 个 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 航空旅客吞吐量 | 万人次 | 32.4 | / | 80.74 | 48.34 |
| 水运 | 航道总里程 | 公里 | 447.6 | / | 447.6 | 0 |
| 邮政 | 业务总量 | 亿元 | 1.3 | 1.6 | 2.14 | 0.84 |
| 快递服务网点 | 个 | 577 | / | 621 | 44 |
| 乡镇通快递率 | % |  | 100 | 100 |  |

**二、存在问题**

（一）基础设施总量不足，交通网络有待完善

一是现代物流基础体系薄弱，综合交通枢纽尚未形成。铁路、高速公路建设仍然处于起步阶段，临沧至清水河铁路尚未开工建设，在建的高速公路无法在“十三五”期间全部建成通车，“县县通高”目标还不能实现，临沧通往缅甸的铁路、高速公路尚未启动建设。

二是现有公路网络等级低、承载能力弱、结构不合理，尤其是高等级公路占比较低，截至2020年底，全市统计公路里程19874公里，二级以上公路占比仅为7.2%，远低于全国同期平均水平12.8%。

三是农村交通发展水平较低，农村公路山高坡陡、缺桥少涵，通行能力弱的问题依然存在，村组公路建设与群众的出行需求仍然存在一定差距。

（二）运输发展水平不高，多元化需求待满足

一是站场建设较为滞后，等级客运站尤其高等级客运站数量不足。货运站场建设滞后，专业化程度普遍较低。客运网路和班线建设有待加强，城际间快速客运网络尚未形成，农村客运通达深度和服务水平滞后，农村交通基本公共服务能力和水平仍有待提高。码头、渡口基础设施简陋、规模小、专业化程度不高，泊位数量较少，难以满足现代物流发展的需要。

二是航线开发缓慢。目前临沧机场、沧源佤山机场存在着航线开发单一，点、线开发不足，航线巩固困难，无法满足广大旅客的出行需求。

三是道路运输经营主体结构和运力结构不尽合理，运输组织化程度低，运输保障能力急需提高。客运方面，企业对边远人少运力投入积极性不高，难以满足农村群众出行需求。货运方面，中小型货车大量存在，重型货车、集装厢车等专业运输车辆比重较小，货运规模化程度低，难以适应大宗物资及物流快运的需求，物流发展滞后。

（三）建设资金缺口较大，筹措落实有待解决

一是高速公路建设资金还债压力大。“十三五”期间临沧高速公路建设里程在全省排名第一，投资规模在全省排名第二。临沧市组织实施6条高速公路需筹措配套资金约224.4亿元，临沧属于欠发达地区，经济总量小，目前，6条高速公路通过发行162.07亿元新增地方政府专项债券资金解决项目配套资金，但未来还债压力大。

二是农村公路建设资金筹措压力大，配套资金到位率低。农村公路建设的资金来源主要是车购税补助资金，目前资金拨付率低，导致项目因资金不到位推动困难。同时，农村公路建设融资能力低，由于临沧市财力有限，配套资金落实困难。

三是养护资金投入不足，安防工程补助标准低。随着劳动力、物价快速上涨及农村公路等级提升、规模不断扩大，加之多数县道已超过设计使用年限，超龄服役，病害多发，多需大修，现有补助难以满足全市农村公路养护需求。安防工程建设资金按隐患里程每公里7万元进行补助，我市农村公路基本属于山岭重丘区，基本都需要设置安防工程，有限的资金难以确保隐患段落整治到位。

（四）重大项目推进困难，前期投入亟需加强

一是重大项目审批环节较多，且很多事权不在市级，存在争取难、审批难的问题。综合交通项目投资规模大、涉及部门广、审批事项多、要求严、时限长，部分项目难以及时得到批复。随着投资体制改革的深化，建设用地、环境影响评价、抗震设防、节能减排等行业管理标准和要求进一步提高，同时由于前期经费不足、前期审批程序繁杂等因素影响，导致项目研究深度不够，中介服务力量不足、时间长，各项目审批支撑性文件未较好做到同步受理、并联审批，审批工作繁杂缓慢、审批周期长。

二是临沧至清水河铁路前期工作推进受制。临清铁路尚未列入国家铁路集团公司铁路勘察设计计划，导致前期工作无法快速推进。

三是由于国家民航局对一类通用机场的资金补助政策调整，云南机场集团融资困难，加之对通用机场市场开发、运营前景信心不足等原因，导致通用机场建设推进较慢。

（五）智慧交通短板突出，持续保障能力薄弱

一是临沧交通运输信息化、智能化起步晚、起点低，智慧交通短板突出，交通运输整体服务水平与临沧市经济社会发展要求极不适应。改革开放40多年来，我国的工业化、城市化、运输化程度总体上已经步入了中后期阶段，交通运输事业已经从数量满足型为主导，过渡到数量、质量、效益协同发展的阶段，全面提升交通运输服务水平成为交通运输行业发展的主要目标。党的十九大提出的交通强国战略的推进实施不仅仅依靠建设资金的投入增加，更多的是依靠科技进步，技术创新发展，交通运输信息化、智能化水平是制约交通运输服务水平的关键因素。

二是临沧综合交通运输信息化平台尚未有效建立，对交通运输现代化的引领作用不强。信息化基础网络和数据资源建设滞后，信息资源共享和开发利用程度不高，共享交换难度大，地区和部门间的信息壁垒仍未破除，现有信息资源缺乏整合，开发利用程度低，价值难以充分体现。交通运输信息化建设应用水平低，尚处于一般事务处理和简单信息管理的阶段，信息化与业务融合的广度和深度不够。信息服务的及时性、准确性和全面性不足，难以满足公众需求。信息化体制机制尚未形成，发展环境有待改善。

**第二章 发展研判**

**一、形势要求**

（一）国际层面

**实现全面提高对外开放水平，要求全面夯实交通运输保障能力。**当今世界正处于大发展大变革大调整时期，面对新冠肺炎疫情冲击，目前世界经济运行面临较大压力，全球经贸增速将明显放缓。但是，从世界大势看，经济全球化仍是历史潮流，各国分工合作、互利共赢是长期趋势。国际经济联通和交往仍是世界经济发展的客观要求。同时，我们还要面对世界经济深度衰退、国际贸易和投资大幅萎缩、国际金融市场动荡、国际交往受限、经济全球化遭遇逆流、一些国家保护主义和单边主义盛行、地缘政治风险上升等不利局面。从我国发展看，我国经济持续快速发展的一个重要动力就是对外开放。对外开放是基本国策。习近平总书记在经济社会领域专家座谈会上谈到了六方面重要问题，其中之一就是“以高水平对外开放打造国际合作和竞争新优势”。总书记强调，我们要全面提高对外开放水平，建设更高水平开放型经济新体制，形成国际合作和竞争新优势；要积极参与全球经济治理体系改革，推动完善更加公平合理的国际经济治理体系。

（二）国家层面

**支撑重大战略实施，要求积极发挥交通运输先行官作用。**推动形成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是以习近平同志为核心的党中央根据我国发展阶段、环境、条件变化作出的战略决策，是事关全局的系统性深层次变革。在经济新常态下，我国区域政策重点更加注重协调发展、协同发展、共同发展，以“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带、粤港澳大湾区、长三角一体化、成渝双城经济圈等战略为引领，更大范围、跨区域的合作将日渐增多，强化优势互补、互利合作、共同发展，中西部也将面临新的发展机遇。随着“一带一路”和长江经济带战略、新时代西部大开发、国家可持续发展议程创新示范区建设、交通强国、“四好农村路”、“调整运输结构，减少公路运输量，增加铁路运输量”、“乡村振兴战略”、供给侧结构性改革等国家层面的区域重大发展战略，新冠疫情影响，国家大力提高基础设施投资，为临沧综合交通发展提供了机遇。

（三）云南省层面

**加快构筑现代基础设施网络，要求全面提升交通运输发展水平。**云南是南方丝绸之路和长江经济带的重要组成部分，习近平总书记考察云南时提出云南省要“主动服务和融入国家发展战略”，“闯出一条跨越式发展的路子来”，并提出了“三个战略定位”“五个着力”的工作要求。云南省立足自身的交通区位优势，正在加快构筑现代基础设施网络，形成内畅外通的综合交通体系。以发展畅通、快捷、安全、大容量、低成本交通运输为目标，加快“八出省、五出境”铁路骨架网、“七出省、五出境”高速公路主骨架网、广覆盖的航空网、“两出省、三出境”水运通道建设，构建与全面小康社会相适应、辐射南亚东南亚的综合交通运输体系。

（四）临沧市层面

**应对经济发展新常态，要求加快交通运输提质增效升级。**《临沧市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五远景目标纲要》指出：经济发展速度走在全省前列。按照高于全省全国平均水平、走在全省前列的总体目标，力争经济年均增速10%以上。到2025年，全市经济总量达1300 亿元以上，人均地区生产总值达5万元以上，实现“产”“城”“人”融合协调发展，经济增长潜力充分发挥，增长质量和效益明显提高，与全省全国平均水平的差距进一步缩小。城镇空间规划“打造一核、打通一轴、构建两带、带动多点”的“如意型”发展空间格局。产业将坚持“两型三化”产业发展方向，全力打造世界一流“三张牌”，加快培育千百亿级产业，推进高原特色农产品加工、进出口加工和新兴产业三大工业产业体系建设，大力发展数字经济，提升产业基础高级化、产业链现代化水平，推进一二三产深度融合，全力构建特色鲜明、技术先进、绿色安全、动态迭代的现代产业体系。

综上所述，“十四五”时期，临沧应在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下，紧抓“一带一路”和长江经济带战略、交通强国、新时代西部大开发、国家可持续发展议程创新示范区建设、“四好农村路”、“乡村振兴战略”、供给侧结构性改革等国家层面的区域重大发展战略和云南省打造交通强国示范区、临沧（清水河）建设为陆上边境口岸型省级重点发展物流枢纽等历史性发展机遇，支撑临沧“打造一核、打通一轴、构建两带、带动多点”区域空间结构形态，要求临沧市秉持区位优势、边境优势、资源优势，抓住机遇乘势而上，积极担负建设面向南亚、东南亚辐射中心战略支点，打造大湄公河次区域经济合作新高地的历史重担，对外着力打通国内外国际运输通道，对内加快铁路、航空、公路建设、加速成网，综合运输服务提质增效、全面提升、促进各种运输方式融合，构建内畅外联、互联互通、全方位、立体化、大运量的“大交通、大连通”的现代化一体化综合交通体系，打造“交通+产业、交通+旅游、交通+生态”的城乡一体化交通设施，全面支撑“建设开放包容强临沧、繁荣共享富临沧、风情浓郁美临沧、活力迸发新临沧”。

**二、需求预测**

（一）交通运输客货运总量需求预测

1.客运量预测

综合采用弹性系数法、趋势分析法定量计算和专家咨询定性分析 相结合的方法，分析预测临沧市各种交通方式客运量。

（1）弹性系数法

2010～2020年临沧市地区生产总值年均增长14.2%、客运量年均增长1.6%，临沧市客运量的地区生产总值弹性系数为0.11。

根据临沧市未来城镇化进程以及旅游产业发展，预测2021～2025、2025～2035年间临沧市客运量的地区生产总值弹性系数将分别为0.95和0.9左右。

**图2.2-1 临沧市历年客运量示意图（单位：万人）**

**临沧市客运弹性系数预测表 表2.2-1**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 　 | 经济增长率（%） | 客运量增长率（%） | 弹性系数 |
| 2010-2020年 | 14.2 | 1.6 | 0.11 |
| 2020-2025年 | 10.0 | 9.5 | 0.95 |
| 2025-2035年 | 7.8 | 7.0 | 0.90 |

根据《临沧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》，2021～2025、2025～2035年临沧市地区生产总值年均增长分别为10%和7.8%。结合临沧市客运量增长率与地区生产总值增长率弹性系数，测算2025年、2035年临沧市客运量分别为1274万人和2507万人。

（2）趋势分析法

以历年临沧市全社会客运量数据为基础，通过采取线性、指数、多项式、对数、幂指数等模型模拟趋势分析，预测研究年度临沧市客运量。预测模型的具体公式见下表。

**临沧市客运量预测模型及结果表 单位：万人 表2.2-2**

| 　 | 预测结果 | 模型公式 | 标准差 |
| --- | --- | --- | --- |
| 2025年 | 2035年 |
| 线性模型 | 1120 | 1332 |  | 0.2975 |
| 指数模型 | 1145 | 1459 |  | 0.3039 |
| 对数模型 | 1069 | 1132 | 　 | 0.5176 |
| 幂指数模型 | 1081 | 1163 | 　 | 0.5422 |

（3）综合取值

综合弹性系数法以及对数、幂指数等模型趋势分析法对临沧市客运量的预测结果，并咨询相关专家意见，经过适当调整，得出规划期临沧市综合交通客运总量如下表。

**临沧市客运市场预测表 单位：万人 表2.2-3**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 　 | 2020年 | 2025年 | 2035年 |
| 全社会客运量 | 810 | 1400 | 2000 |

2.货运量预测

综合采用弹性系数法、趋势分析法定量计算和专家咨询定性分析 相结合的方法，分析预测临沧市各种交通方式货运量。

（1）弹性系数法

2010~2020年临沧市货运量年均增长16.9%，临沧市货运量增长率与地区生产总值增长率间弹性系数为1.19。

**图2.2-2 临沧市历年货运量示意图（单位：万吨）**

根据临沧市未来经济、产业发展规划，预测 2021～2025、2025～2035年间临沧市货运量增长率与地区生产总值增长率间弹性系数分别为0.95和0.9左右。

**临沧市货运弹性系数预测表 表2.2-4**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 　 | 经济增长率（%） | 货运量增长率（%） | 弹性系数 |
| 2010-2020年 | 14.2 | 16.9 | 1.19 |
| 2020-2025年 | 10.0 | 9.5 | 0.95 |
| 2025-2035年 | 7.8 | 7.0 | 0.90 |

采用弹性系数法测算2025年、2035年临沧市货运量分别为 11477万吨和22576万吨。

（2）趋势分析法

以历年临沧市全社会货运量数据为基础，通过采取线性、指数、多项式、对数等模型模拟趋势分析，预测研究年度临沧市货运量。预测模型的具体公式见下表。

**临沧市货运量预测模型及结果表 单位：万吨 表2.2-5**

| 模型 | 预测结果 | 模型公式 | 标准差 |
| --- | --- | --- | --- |
| 2025年 | 2035年 |
| 线性模型 | 7772 | 12783 |  | 0.866 |
| 指数模型 | 11892 | 57965 |  | 0.9405 |
| 对数模型 | 5435 | 6429 | 　 | 0.6589 |
| 幂指数模型 | 5917 | 8253 | 　 | 0.8034 |

（3）综合取值

综合弹性系数法以及对数、幂指数等模型趋势分析法对临沧市货运量的预测结果，并咨询相关专家意见，经过适当调整，得出规划期临沧市综合交通货运总量如下表。

**临沧市货运市场预测表 单位：万吨 表2.2-6**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 　 | 2020年 | 2025年 | 2035年 |
| 全社会货运量 | 7290 | 9500 | 13000 |

（二）交通运输结构分析

1.客运结构分析

目前，临沧市客运以公路为主，航空为辅。2020年12月30日，大临铁路通车运营，研究年度随着楚临清、西南沿边等铁路建成，将极大地改善临沧对外交通条件，铁路客运市场份额将大幅提升。公路受铁路开通影响，客运市场份额将有所下降，但仍是临沧市主要交通方式。

**临沧市客运市场份额预测表 表2.2-7**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 　 | 公路 | 航空 | 水运 | 铁路 | 合计 |
| 2020年 | 92% | 5% | 3% | 0% | 100% |
| 2025年 | 76% | 5% | 2% | 17% | 100% |
| 2035年 | 62% | 7% | 3% | 28% | 100% |



**图2.2-3 临沧市2035年客运市场份额示意图**

**临沧市各交通方式客运量预测表 单位：万人 表2.2-8**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 　 | 公路 | 航空 | 水运 | 铁路 | 合计 |
| 2020年 | 744  | 40 | 26 | 　 | 810  |
| 2025年 | 1061 | 70 | 34 | 235 | 1400 |
| 2035年 | 1232 | 150 | 62 | 556 | 2000 |

2.货运结构分析

目前，临沧市货物运输主要依托公路，市场份额高达99.9%，航空及水运占比极低。目前，大临铁路已开通运营，未来随着楚临清、西南沿边等铁路建成，临沧市对外货运将新增铁路运输方式。研究年度临沧市各交通方式货运量及市场份额如下表所示。

**临沧市货运市场份额预测表 表2.2-9**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 　 | 公路 | 航空 | 水运 | 铁路 | 合计 |
| 2020年 | 99.9% | 0% | 0.1% | 0% | 100% |
| 2025年 | 98% | 0% | 0.1% | 2% | 100% |
| 2035年 | 96% | 0% | 0.1% | 4% | 100% |



**图2.2-4 临沧市2035年货运市场份额示意图**

**临沧市各交通方式货运量预测表 单位：104t 表2.2-10**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 公路 | 航空 | 水运 | 铁路 | 合计 |
| 2020年 | 7285 | 0.1 | 5.2 |  | 7290 |
| 2025年 | 9326 | 0.2 | 7 | 167 | 9500 |
| 2035年 | 12419 | 0.6 | 14 | 566 | 13000 |

**第三章 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，全面贯彻落实党的十九大和十九届历次全会精神，深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神、习近平总书记给沧源县边境村老支书们的回信精神和省第十一次党代会精神，立足新发展阶段，践行新发展理念，主动融入新发展格局，牢牢把握交通“先行官”定位，以高质量发展为根本要求，紧紧抓住服务经济发展和服务民生两条主线，结合临沧“区位、开放、资源”三大优势，围绕把临沧建设成为面向南亚东南亚和环印度洋地区开放的大通道、桥头堡及辐射中心的重要节点城市总体目标，着力完善基础设施体系、调整交通运输结构、提升运输服务品质、提高行业治理水平、增强可持续发展能力，建成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合立体交通网络，为临沧实现高质量跨越式发展提供坚实的交通运输保障。

**二、基本原则**

（一）先行引领，突出重点

全面提升发展理念，强化战略思维和大局意识，夯实发展先行官的战略定位。把支撑国家与全省重大战略实施作为着眼点和切入点，把建设人民满意交通作为出发点和落脚点，积极适应新常态，妥善应对新变化，更加主动地服务全国交通发展大局，更加主动地服务全省经济社会发展，更加主动地服务全市百姓。继续坚持发展为第一要务，加快完善基础设施网络，努力实现基础设施能力适度超前，发挥交通运输在区域经济协调发展、滇西南区域中心城市建设中的基础支撑和先行引领作用。

（二）统筹协调，融合发展

统筹行业自身发展与经济社会发展，把握发展有利机遇，实现加快发展。统筹政府与市场，充分发挥市场在交通运输领域配置资源的决定性作用，实现高效发展。统筹各种运输方式发展，强化互联互通，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率。统筹区域、城乡交通发展，促进交通运输基本公共服务均等化，实现交通运输协调发展。推动交通与产业、交通与城市融合发展，促进互利共赢。

（三）服务为本，提质增效

坚持“以人为本”和“民生交通”理念，坚持民生优先惠及群众，把建设人民群众满意交通作为出发点和落脚点，突出交通运输行业的服务属性，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”。把提质增效升级作为发展的衡量标准，切实处理好发展的速度、质量、效益的关系，以科技进步和信息化引领交通运输现代化发展，努力推动行业转型升级。

（四）改革创新，生态优先

全面深化交通运输重点领域和关键环节改革，增强交通运输改革的系统性、整体性、协同性，加快体制机制创新、政策措施创新、管理服务创新，努力破解深层次问题，激发内生动力，增添行业活力。加快发展方式转变，积极调整运输结构，鼓励科技创新推广，推动智慧交通发展，以科技进步和信息化引领交通运输现代化发展。坚持将生态优先、绿色发展理念贯穿综合交通运输发展全生命周期，把建设生态文明落实到交通运输各环节，促进交通低碳发展、循环发展、可持续发展。牢固树立安全第一的理念，坚守红线定位和底线思维，全面提高交通运输的安全性和可靠性。

**三、发展目标**

构建现代综合交通运输体系是一项系统性、长期性的任务，需要统筹规划、分步实施。

（一）“十四五”目标

**1.总体目标**

“十四五”期间，全面加快综合交通基础设施建设，强化面向南亚、东南亚等方向的陆路运输大通道建设，加快构建铁路、高速公路、航空和水运协调发展、相互补充的综合交通网络。到2025年，交通基础设施能力明显增强、运输结构不断优化、服务品质显著提高，交通运输对经济社会支撑引领作用进一步提升，基本建成层次清晰、立体互联、安全高效、绿色智能、服务便民的综合交通运输体系，为临沧实现第二次跨越提供有力支撑。

**2.具体目标**

**（1）基础设施能力更加充分**

**——铁路网络骨架基本形成**。新建铁路201公里，包括临沧至清水河铁路、临沧至普洱铁路。至2025年，临沧铁路里程达到297公里，基本形成布局合理、高效便捷、安全绿色、经济适用的铁路运输网络。

**——公路网络布局更加优化。**续建及新开工高速公路796公里，至2025年高速公路通车里程达到780公里，高速公路密度达到3.25公里/百平方公里，全面实现“县县通高速”，基本形成高速公路主骨架；继续推进沿边公路G219的升级改造工作，启动G323、G357及S235、S329、S331等国省道升级改造前期工作，力争完成普通国省道改造390公里；加快农村公路向自然村延伸，提高农村公路服务质量和辐射广度，新建改建农村公路总规模10000公里，形成覆盖广泛、衔接顺畅、安全可靠、功能完善的广域干线公路网络，适应全面建成交通强国和现代化的需要。

**——机场布局和航线开发整体合理。**加速推进民航机场建设和航线拓展。完成临沧、沧源佤山机场改扩建，争取孟定民用支线机场列入省级和国家中长期相关规划，适时启动云县、镇康、双江通用机场或直升机起降点前期工作。力争开通省内腾冲、香格里拉等精品旅游环飞航线以及经停或直飞省外主要城市（北京、上海、深圳、重庆等）的航线航班；积极探索通用航空发展模式，建成凤庆通用机场，力争新开工建设永德通用机场。

**——水运港口建设步伐加快。**围绕疏通国际水路运输大通道目标，着力构建临沧港至普洱至版纳出境国际水路大通道。完成澜沧江244号界碑至临沧港临沧段四级航道整治，积极建设临沧港中心港区、小江边、景临桥、双江4个作业区，加快推进沿江公路、码头和停靠点建设，进一步提升水运基础保障能力。

**（2）运输服务品质显著提升**

基本形成便捷、舒适、安全的一体化客运体系和开放、高效、及时、可靠的一体化货运体系，综合运输结构进一步优化，运输服务基本实现均等化，公共交通优先发展战略进一步强化。

**——枢纽建设立体化。**加快孟定综合交通枢纽建设，高质量服务国际大通道枢纽建设。强化综合客运枢纽建设，重点推动临沧机场改扩建和临沧火车站枢纽工程，形成面向全国、辐射区域的航空、铁路枢纽。

**——客运服务便捷化。**以“公共交通优先”及“城乡公交一体化”的发展理念为指导，全面构建以轨道交通为引领、常规公交为主体、慢行交通为补充的多网融合的绿色交通体系，着力推进城乡公共交通一体化工作。

**——物流服务枢纽化。**围绕临沧省级重点物流枢纽的发展进程，优化运输结构，推动铁路货运在大宗物资运输中的占比明显提升，促进多式联运、甩挂运输、冷链运输等先进运输组织方式得到显著推广。

**——邮政服务高效化。**持续优化政策环境服务发展邮政快递企业，加快推进建设云县和临翔区的快递产业物流园区，加快推进邮政快递业“两进一出”工程，加强邮政快递基础设施建设、电子商务与快递物流协同发展等各项工作部署落到实处，全力推进市邮政快递业高质量绿色发展。

**（3）智慧交通领域创新发展**

继续发挥政府与市场两个主体的积极性，深入实施“互联网+交通”工程，更好地利用智慧交通服务于群众出行和预测预警、应急指挥、辅助决策等工作。交通运输信息化、智能化水平不断提升，积极推动综合交通出行信息服务、联网售票服务，高速公路收费车道ETC覆盖率100%，城市公共交通“一卡通”覆盖比例达到100％。三级及以上客运站联网售票开通率达100%。重点营业性运输装备（公交，出租车，两客一危车、四客一危船）监控覆盖率100%。

**（4）安全应急保障更加有力**

公路、水路交通安全管理和设施水平进一步提高，战略物资、重点物资和抢险救灾物资的运输保障能力明显增强，基本形成反应快速、保障有力的交通安全监管和应急保障体系。到2025年，较大等级行车事故比2020年下降率达到10%，一般灾害情况下公路应急抢通时间不超过24小时，清洁能源及新能源公交车占比达到100%，交通运输CO2排放比2020年下降率达到5%。

（二）远期目标

到2035年，进一步完善综合交通体系建设，先进科学技术深度赋能交通发展，建成一体化的综合交通网络、多层次的综合交通枢纽、高品质的公共出行服务、高效率的现代物流服务，实现全国主要城市快速通达，省内互联互通，市级节点立体畅达，县级节点高效互联，乡镇节点高等级全覆盖，旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济。交通引领支撑作用更加突出，枢纽功能更加完善，确立临沧面向南亚东南亚辐射中心和云南东西国际大通道的重要战略支撑点地位。

（三）远景目标

展望至本世纪中叶，形成高质量、高标准、高效益、现代化的综合立体交通网络体系、综合运输服务体系和支撑保障体系，全面建成人民满意、保障有力、云南先进、全国知名的交通强省示范城市，为实现经济社会现代化提供更有利的交通保障。

**第四章 中长期战略任务**

**一、建设高品质综合立体交通网**

（一）构建多层次现代化铁路网，实现临沧铁路高质量发展

从国际通道（直通南亚东南亚、印度洋）、国内通道（包括对接滇中城市群、沟通周边地区）两大层次进行布局,构建“出境快速便捷、对内高效多层、衔接顺畅协调、服务精准优质”的现代化铁路网，规划形成“三出境、六出市”的铁路网总体布局形态。

**1.国际通道**

通过覆盖境内三大口岸，实现临沧全面对接缅甸，打造南亚陆海通道、泛亚铁路西通道，由临沧至清水河、云县至永德至镇康、芒市至临沧（孟定西）、沧源至双江及孟定至沧源铁路构成。

**2.国内通道**

（1）对接滇中：通过构建高标准、多层次、多方位的铁路通道，实现临沧充分对接滇中城市群，通道由大理至临沧铁路、临沧至楚雄铁路、临沧至玉溪高铁构成。

（2）对接周边：通过构建快速、高效的铁路通道，实现临沧便捷沟通周边地区，包括大理至临沧铁路、大理至临沧至普洱高铁、保山至云县铁路、芒市至临沧（孟定西）铁路、临沧至清水河铁路、临沧至普洱铁路。

**临沧市铁路规划布局项目表 表4.1-1**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **通道** | **项目名称** | **境内长度（km）** | **主要技术标准** | **备注** |
| **三出境** | 经清水河口岸 | 临沧至清水河铁路 | 170 | Ⅰ级、单线、160km/h | “十四五”规划 |
| 经南伞口岸 | 云县至永德至镇康铁路 | 183 | Ⅱ级、单线、160km/h | 本次新增 |
| 芒市至临沧（孟定西）铁路 | 96 | Ⅰ级、单线、160km/h | 中长期规划 |
| 经永和口岸 | 沧源至双江铁路 | 71 | Ⅰ级、单线、160km/h | 本次新增 |
| 孟定至沧源铁路 | 69 | Ⅰ级、单线、160km/h | 本次新增 |
| **六出市** | 芒市方向 | 芒市至临沧（孟定西）铁路 | 96 | Ⅰ级、单线、160km/h | 中长期规划 |
| 保山方向 | 保山至云县铁路 | 59 | Ⅰ级、单线、160km/h | 本次新增 |
| 大理方向 | 大理至临沧铁路 | 96 | Ⅰ级、单线、160km/h | 既有铁路 |
| 大理至临沧至普洱高铁 | 120 | 客专、双线、350km/h | 本次新增 |
| 楚雄方向 | 楚雄至临沧铁路 | 60 | Ⅰ级、双线、200km/h | 云南省“十四五”铁路网规划 |
| 玉溪方向 | 临沧至玉溪高铁 | 29 | 客专、双线、350km/h | 本次新增 |
| 普洱方向 | 临沧至普洱铁路 | 34 | Ⅰ级、单线、160km/h | 中长期规划 |
| 大理至临沧至普洱高铁 | 120 | 客专、双线、350km/h | 本次新增 |

（二）推动区域公路体系完善，实现临沧公路体系网络化

1.加快完善高速公路网络，形成互联互通的高速公路网

为充分发挥交通对城市及产业发展的基础支撑作用，有效支持临沧市经济社会发展和产业转型升级，同时按照“整体成网、中部加密、周边连通”的原则，构建高速公路“九出市三出境”通道。加快实施县域“能通全通”工程，“十四五”期间，规划临沧市在现有高速公路的基础上，续建6条高速公路，新建7条高速公路，远期规划5条高速公路，加强与各个城市之间的直连直通，提高城市中心、市域重要乡镇的可达性，形成“两横四纵六连”的高速公路网格局。

①“两横”

一横：墨江至临沧至清水河高速公路

二横：南涧至云县至凤庆高速公路

②“四纵”

一纵：云县至临沧、临翔至双江、双江至澜沧高速公路

二纵：昌宁至永德（链子桥）至耿马（勐简）高速公路

三纵：瑞孟高速（保山至镇康段、镇康至清水河段、勐撒至沧源至景洪段）

四纵：巍山至凤庆高速公路、凤庆至永德高速公路、永德至镇康高速公路

③“六连”

一连：芒卡至沧源高速公路

二连：双江至勐省高速公路

三连：云县（羊头岩）至勐永至勐撒高速公路

四连：昔归至云县高速公路

五连：圈内至普洱（景谷）高速公路

六连：孟定至耿马高速公路

2.保障国省干线服务水平

抓住国家对国省干线提升改造政策的机遇，紧扣《云南省道网规划（2014-2030年）》，全力加快普通干线国、省道的升级改造，力争使全市所有国道达到二级或以上标准，省道二级以上标准达80%以上。消除断头路，以高速公路网和高等级公路为基础，构建与综合交通体系相衔接的骨架公路体系，进一步提高干线公路网的通行能力和运行效率，构建层次清晰、结构合理、相互衔接的公路网。“十四五”期间，规划临沧市在现有国省干线的基础上，升级改造国道5段；远期升级改造11段，推动干线公路网提档升级，扩容提质。

3.拓展覆盖广的农村公路服务网

着力补齐农村交通基础设施短板，强化富民交通建设，加快美丽公路建设，推动“四好农村路”迈入高质量发展新阶段，巩固脱贫攻坚成果，服务乡村振兴战略。加快推动农村公路从规模速度型向质量效益型转变，围绕补短板、促发展、助增收、提服务、强管养、重示范、夯基础、保安全“八大工程”，推进农村公路建、管、养、运协调发展，服务好美丽乡村建设，推动农村公路与关联产业融合发展，推进城乡交通一体化。

在建设上，推进重要县乡道升级改造，实施具备条件的乡镇通三级路，加快30户以上自然村(组)通硬化路建设。构建普惠公平的农村公路基础网络,新建改建农村公路应满足等级公路技术标准。改善乡村交通环境，建设一批美丽农村公路,完善农村公路沿线设施,营造安全宜人的乡村交通出行环境,更好服务美丽乡村建设。

在管理上，加强农村公路法制和执法机构能力建设，权责一致，规范运行。加强治超管理，强化货运车辆管理，严把车辆登记和检查关，强化货运源头监管，排查重点货源单位，教育与查处双管齐下，多渠道开展宣传工作。

在养护上，必须做到专群结合、有路必养，基于“县市主体、行业指导、部门协作、社会参与”的原则进行养护工作机制的建设，可采取定额包干、分段承包、吸收沿线群众等方式更好地开展养护工作。将农村公路养护质量、资金使用效益的提升作为养护基本目标。

在运营上，坚持“城乡统筹、以城带乡、城乡一体、客货并举、运邮结合”，建立农村客运站点、提升客车性能、推广“多站合一、资源共享”模式开展农村公路运营任务。

（三）加快民航基础设施建设，支撑旅游产业快速发展和扩大对内对外开放水平

为倾力打造面向南亚东南亚辐射中心重要战略支撑点，“一带一路”、中缅国际大通道重要门户、节点和枢纽，连接成渝双城经济圈、长江经济带到印度洋、陆海新通道，更好地服务周边县区的航空出行需求，形成临沧市和西双版纳、芒市、丽江、昆明、成渝、长三角等地区间空中快速通道，围绕“县县通机场”建设目标，构建结构合理、重点突出的区域性机场协同发展格局，规划形成“1+2+5”的航空体系，即1个口岸机场通南亚东南亚，2个支线机场通省内外，5个通用机场相互连通的发展格局，优先发展国内和省内航线，加快开辟连接国内城市的直飞或中转联程航线，形成基本覆盖国内主要城市、连通南亚东南亚国家城市和省内精品旅游环飞的航空网络；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应用中的基础功能，推进通用航空与旅游融合发展，有力支撑全市旅游产业快速发展和扩大对内对外开放水平。

**1.民用机场**

临沧机场航线基本形成覆盖国内主要城市和省内精品旅游环飞的航空网，推动实施新一轮提升改造工程，力争提升为国内口岸机场，重点加快南亚、东南亚国际航线建设。

沧源佤山机场增加省内、国内航线航班，加强区域旅游互动，拓展临沧旅游市场，打造为旅游机场，基本形成覆盖国内主要城市和省内精品旅游环飞的航空网，提高临沧旅游吸引力，全面助力临沧旅游转型升级。

孟定机场定位为国内民用支线机场，按4C机场规划，主要开通国内主要城市航线，与省内周边民用和通用机场形成辐射连接，体现民用客运和货运的运输功能。

**2.通用机场**

规划建设永德一类通用机场、云县、双江、镇康通用机场或直升机起降点。近期建设永德一类通用机场，远期建设云县、双江、镇康通用机场或直升机起降点，充分发挥通用机场功能，争取开通部分短途旅游航线。

（四）加强水运基础设施建设，逐步打通出境国际水路大通道

主动融入和服务“一带一路”及周边互联互通战略，依托澜沧江的天然优势和澜沧江—湄公河次区域（GMS）经济合作的有利时机，着力构建临沧至普洱至版纳至缅甸出境国际水路大通道，打造澜沧江第一港临沧港，规划临沧港中心港区、小江边、景临桥、双江等4个作业区，使临沧港成为对外开放港口，推动临港产业开发园区的特色发展，促进优势产业向园区集聚，推动沿江沿河新型工业化布局和产业结构调整优化，服务滇西南地区承接产业转移，促进区域经济社会协调快速发展，辐射和带动滇西地区特别是临沧市外向型经济的快速发展。

**1.临沧港中心作业区**

主要为港口腹地农副产品、矿产资源开发和工业生产、基础设施建设等所需的原材料及工业产品等提供运输及旅游客运集疏运服务，是以承担农副产品、矿建材料、工业产品等件杂货、散货等货运、客运集疏运为主。

**2.小江边作业区**

主要为大朝山电站大坝翻坝转运服务，兼顾区段农副产品资源开发和工业生产、基础设施建设等所需的原材料及工业产品、矿建材等进出口提供集疏运服务，是以承担大朝山电站大坝翻坝转运为主，兼顾农副产品、工业产品等矿建材料、件杂、散货等货运集疏运。

**3.景临桥、双江等2个作业区**

主要为段内区间资源开发、基础设施建设等所需的原材料及产成品、建材等提供运输和旅游客运运输服务，是以工业产品、农副产品等散货、件杂货等货运、客运集疏运为主。

**二、打造高品质运输服务体系**

按照建设人民满意交通的要求，以提升运输服务品质和效率、降低物流成本为导向，进一步提升运输服务质量和水平。

（一）强化综合客运枢纽建设

从一体化衔接、无缝对接的角度，围绕区域性交通枢纽城市建设目标，并考虑临沧市境内现有交通基础设施条件、各种运输方式之间的衔接与协调发展,形成多种运输方式和多元交通层次的现代化综合交通网络体系、与周边路网有效衔接的滇西南城市群重要的综合枢纽城市。

以公共服务均等化为宗旨，以综合运输大通道建设为支撑，以城镇体系布局为结合，高水平建设临沧综合客运枢纽，构建三级立体客运枢纽体系,形成“6+3+6”的综合客运枢纽体系。

在既有临沧机场、沧源佤山机场和临沧火车站综合交通枢纽的基础上，高标准建设孟定西站、临沧高铁站综合客运枢纽及孟定民用支线机场，形成集航空运输、铁路运输、公路运输、游客集散中心、社会停车场于一体的区域级综合客运枢纽。

规划形成云县火车站、凤庆通用机场、永德通用机场等3处市域级交通换乘枢纽。依托铁路客运站、机场或公路客运站形成凤庆、永德、耿马、双江、镇康、沧源等6处县级综合交通枢杻。

加快孟定西火车站综合交通枢纽、孟定机场综合交通枢纽建设，打造孟定综合交通枢纽，统筹铁路、公路、航空等交通运输方式的衔接与协作，完善内部交通体系，实现“零距离”换乘。同时，推动临翔主城区综合交通枢纽建设，谋划对外铁路、公路、航空等交通运输方式相互衔接，协调对外交通与主城区内部交通的影响与干扰。

（二）实现城乡客运服务一体化

坚持“公交优先、城乡一体”的发展理念，以推进城乡道路客运公共服务均等化和为广大群众提供便捷、安全、优质的公共交通服务为目标，将城乡道路客运发展作为重大民生工程，充分发挥政府主导和部门联动、政策引导和市场互动的组合作用，创新体制机制，整合客运资源，着力构建衔接顺畅、方便快捷、安全绿色的城乡公共交通服务体系。推动城乡客运一体化，增加公共交通覆盖范围，实现百姓零换乘，方便群众出行，减少出行成本。

加快构建“内循环、外辐射”的城乡公交客运网，省际、市际、中心城区客运相互衔接、无缝换乘的班线客运网，形成了城乡客运服务一体化发展大格局。同时，优化城乡客运运营结构，整合客运经营主体，改造公共交通线路，增置新能源公交车辆，着力打通群众出行“最后一公里”。

加强对城乡公交宏观调控和统一监管，进一步规范城乡公交市场秩序。制定城乡公交安全运营和服务质量评价标准，实现城乡公交与城市公交评价标准和政策保障的有效衔接。建立健全公交企业服务评价考核和绩效评价机制，实施公交企业成本规制和动态联动的补贴机制。

（三）建设省级物流枢纽城市

深度融入双循环发展格局，着力打造国际化、智能化、标准化、网络化、一体化的综合物流产业链，打通印度洋出海口至缅甸至临沧至成渝的海公铁联运物流通道，将临沧建成中国与环印度洋经济圈的物流大通道和重要枢纽。

综合考虑临沧区位条件、经济发展状况、综合交通和资源环境承载能力，围绕中缅大通道走向，结合产业发展布局，构建“通道+枢纽+网络+平台”的“4-7”货运枢纽体系，即4个区域物流枢纽，7个县域物流节点。

**临沧市货运枢纽体系 表4.2-1**

| **枢纽类型** | **项目名称** | **建设内容** | **投资估算（亿元）** |
| --- | --- | --- | --- |
| 区域物流枢纽 | 临沧火车站物流园区 | 面积2000亩。以现代物流、二级油库、冷链库功能为平台，以多式联运和跨境合作为核心，以多种现代物流功能为一体的面向南亚、东南亚重要枢纽物流节点。 | 22 |
| 博尚勐托物流园区 | 以博尚站为依托，以增值加工、区域分拨为重点，打造立足云南，服务西南，辐射东南亚，链接两洋的国际性、枢纽型现代物流产业高地。 | 20 |
| 云县铁路物流园区 | 多式联运集散平台，产城联动的区域物流节点，宜居宜业的现代物流小镇。 | 8 |
| 清水河国际物流园区 | 依托中缅通道，推进一体化通关、便捷化过境运输，集进出口贸易及综合保税、仓储物流、商贸物流、冷链物流、跨境电商、轻纺家电、金融结算于一体，打造服务全国、辐射南亚东南亚的陆上边境口岸型物流枢纽。 | 15 |
| 县域物流节点 | 凤庆物流中心 | 主要功能为农特产品运输、加工、仓储冷链物流。完善城乡流通体系。 | 3 |
| 永德物流中心 | 主要功能为农特产品运输、加工、仓储冷链物流。 | 3 |
| 镇康口岸物流中心 | 集货运信息、快递分拣配送、边民互市、进出口商品检验检疫及交易区、跨境电子商务平台、农产品批发市场等多功能为一体。 | 3 |
| 耿马物流中心 | 主要功能为仓储、运输等 | 3 |
| 双江物流中心 | 主要功能为仓储、配送、交易、货运信息、冷链等。 | 3 |
| 沧源物流中心 | 设立保税仓库，主要功能为仓储、配送、交易、货运信息、冷链等。 | 3 |
| 临沧港物流中心 | 仓储、停车、货运信息、应急物流、货场等物流配套设施。 | 3 |

（四）提质增效邮政快递服务

在全市8县（区）、1镇(孟定镇）建设适应邮政行业发展的分拣、仓储、投递、运输等多功能为一体的快递物流园区。同时加强快递服务网点、快递公共服务站建设，通过引导快递企业入驻园区，借助各类快递企业集聚的优势，园区集聚效应，增强快递企业的竞争实力，实现共同发展。

促进快递业发展，完善城乡服务网络，打造“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通渠道，带动农村消费。迅速扩大快递网点，覆盖全市乡、镇、村。

**临沧市邮政快递节点体系 表4.2-2**

| **项目名称** | **建设内容** | **备注** |
| --- | --- | --- |
| 云县、临翔区快递物流园区 | 快递仓储、分拣、配送设施，建成当地的电商物流中心，在满足本地电商快递消费需求的同时，将临沧市的特色产品通过电子商务销往全国。 | 临翔区拟与火车站物流园区同步建设、同步规划、同步投入使用。 |
| 永德县、凤庆县、镇康县、耿马县、沧源县、双江县快递物流园区 | 发挥快递服务网点承接分拨处理中心和支撑快递公共服务站的配送仓功能，缓解城市配送压力。 | 与各县物流园区建设同步建设、同步规划、同步投入使用。 |
| 快递服务网点、快递公共服务站 | 发挥快递服务网点承接分拨处理中心和支撑快递公共服务站的配送仓功能，缓解城市配送压力。综合利用智能快件箱、连锁商业合作、第三方服务平台等创新模式，推进快递服务进工厂、进社区、进机关商厦，打造智能化、信息化的智慧快递末端服务平台。 | — |

（五）推进交通运输与相关产业融合发展

推进交通与旅游融合发展。充分发挥交通助推全域旅游发展的基础性作用，打造具有临沧特色，突出生态优势和舒适宜游的交旅融合体系。强化交通网“快进慢游”功能，加强交通干线与重要旅游景区衔接，积极融入“滇西大环线”。构建以澜沧江沿岸休闲旅游示范区、沧源全域旅游示范区、清水河、南伞与永和边境口岸等为代表的精品景区、乡村旅游集聚区“串珠成链”的旅游公路网，提升整体旅游品质。推进美丽铁路、美丽公路、旅游航道建设,推动设施与周边环境协调发展。完善高速公路、国省干线开放式服务区旅游服务功能，打造一批A级以上景区式服务区。加快推动车、站、路景观一体化设计,完善沿线驿站、观景台、旅游厕所、停车场等服务设施，改善旅游出行条件及服务水平

推进交通枢纽经济发展。依托铁路、机场、公路等交通枢纽发展枢纽经济,结合人口、产业布局和经济转型升级,引导和推动现代物流、商贸金融、电子商务、旅游服务等关联产业聚集和规模化发展,形成品牌效应和规模效益。探索建设集农村客运、邮政快递、农村旅游、汽车维修、信息服务和公路养护等功能于一体的乡镇综合运输服务站,充分融合高原特色农产品销售、文化展示等功能。

推进交通与产业融合发展。加强交通运输与装备制造、现代农业、建筑材料等跨行业合作。促进运输企业、物流企业与生产企业深度融合，提升物流信息化水平，探索物流金融应用，提升高端装备制造业物流服务水平。发展冷链运输，支持现代农业发展。统筹规划制造业集聚区配套物流服务体系促进物流业与制造业实现相关标准对接、资源交互、信息共享。推进智能交通产业智能化。

**三、构建城市绿色出行体系**

深入实施公交优先战略，全面构建以轨道交通为引领、常规公交为主体、慢行交通为补充的多网融合的绿色交通体系。积极鼓励公众使用绿色出行方式，进一步提升公共交通等绿色低碳出行方式比重。重点提前规划部署中心城区轨道交通系统，以引领城市“一主两片”[发展格局](http://www.baidu.com/link?url=gJgnSLVOkcpsCmBoxsYmCWVlQHQGfdsRsWYgtJUVK2Z4u4ZritSBLoYKn-tjnNB6" \t "_blank)，契合建设国家可持续发展议程创新示范区使命担当，破解城市南北向长达30余公里超长的空间尺度带状组团发展与有限的道路资源难题，建设美丽宜居城市。根据城市形态规划4条线路，形成“1主1环2联”格局，总规模77.6km，主城区线网密度1.02公里/平方千米。

**城市轨道交通线网规划项目表 表4.3-1**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 线路 | 起讫点 | 长度（km） | 功能 |
| 1号线 | 临沧站-博尚机场 | 30.5 | 骨干线路 |
| 2号线 | 环线 | 15.6 | 骨干线路 |
| 3号线 | 下忙布-西环农庄 | 9 | 辅助线路 |
| 4号线 | 杨半山-大平掌 | 22.5 | 辅助线路 |
| 合计 | 77.6 |  |

**四、构建互联共享的智慧交通体系**

顺应“互联网+”发展趋势，加强统筹规划和顶层设计，加快互联网和交通运输领域的深度融合，建立覆盖交通运行状态感知、运输动态信息服务、交通运行管理等全方位的智慧交通管理与服务体系，实现交通信息服务精准化、交通管理精细化、交通决策科学化。

（一）构建大数据云平台

1.推进交通运输资源综合感知

利用物联网、移动互联网等技术，进一步加强对基础设施、运输工具、交通运行环境的监测，逐步完善全市交通运输感知体系，全面支撑交通运输事件预警、运行维护、非现场执法及智能调度。打破现有各个部门间的“信息孤岛”，推动交通运输行业内部、部门之间交通运输信息互联互通。以构建和完善交通信息资源体系为核心，加大政府与市场、不同运输方式、不同区域之间的组织统筹、技术统筹等，实现资源共享、业务协同。

2.搭建“智慧交通云平台”

依托市政务云平台，推进交通运输资源在线集成，结合云计算、移动互联网等技术，交通运输相关业务部门，搭建集数据交换、信息存储、综合处理及支持服务于一体的智慧交通大数据云平台。着力开发完善全市综合交通“一张图”，为行业管理与居民出行提供统一的交通地理空间信息服务。

（二）积极推进“互联网+交通运输”发展

1.实施“互联网+”便捷交通

推进覆盖城乡的出行引导综合信息服务，通过手机APP、互联网站、电视、可变情报板以及交通服务热线，并创建“临沧交通发布”网络微信公共平台，提供基于位置的全程、实时交通出行信息服务，打造集公交信息查询、实时路况查询、客票预定、出租车预约、网约车呼叫、驾培信息查询、运管信息查询、客运服务监督评价等多位一体的综合化交通信息服务平台。

完善交通“一卡通”互联互通顶层设计，提升城市公交“一卡通”覆盖率，整合公交、出租、市际运输、客运站等相关信息，为公众出行提供准确、便捷、高效的出行信息服务，特别是不同运输方式之间的接驳转运信息，切实做好公众投诉和求助服务等工作。

推广使用道路客运互联网购票系统、移动互联网购票系统，推广站外代售、网上售票、手机购票、自助终端、电子客票等多样化服务。实现联网售票在二级及以上客运站的覆盖率达到100%。

积极推动交通旅游服务大数据应用，打造智慧旅游景点，完善景点的“快进”交通和景区内“慢游”交通的信息化设施建设、多方式客运与景区交通接驳信息化设施配套建设以及网站、应用程序等软硬件设备建设，大力完善“智慧交通+旅游”的新型模式大交通发展，提高旅游线路的智慧化运行效率、提升游客出行满意度，为社会公众提供交通出行、酒店预订、旅游度假等多层次、全方位的综合交通旅游信息服务，全力支撑临沧市高质量跨越发展。

2.推进“互联网+”高效物流

深化市级交通运输物流公共信息平台建设。加强公路与铁路、民航、邮政、贸易、检验检疫等部门物流相关信息系统对接，推动政府相关公共信息向物流市场的开放和共享。积极推进与商业化物流信息服务平台广泛合作，融合相关物流信息资源，共建全市物流信息服务网络。引导下辖各县区开展农村物流信息平台建设。

加快市级交通运输物流公共信息平台行业交换节点建设。积极推进公铁、公空等多式联运的信息互联互通。推广使用货运“电子运单”，推动“一单制”多式联运试点示范。引导推动智慧物流园区建设，实现货运枢纽内多种运输方式顺畅衔接和协调运行。

建立货运车辆智能指挥调度系统。通过对全市货运车辆资源进行整合，建立健全车源管理方案、车源整合调度、运输在途监控等，整合运力，重复优化能力，提升调度能力，直接降低调度管理运输成本，并通过在途监控全程掌握车辆位置信息和货物状态，全面提升货物运输透明度和客户服务体验。

（三）积极提高行业智能化治理能力

建设完善综合交通运行协同和应急指挥平台，推动跨部门、跨层级协同办公和应急指挥，提高运行管理效率。加快推动许可证电子化、执法案件数字化，完善交通运输综合行政执法管理系统，逐步建立网格化、智能化、闭合式的综合行政执法管理体系和运输市场管理体系。建设交通基础设施建设管理系统，加强对交通基础设施建设工程项目全生命周期的监管，逐步实现行业治理体系和治理能力现代化。

**五、完善保障有力的交通治理体系**

夯实行业运行保障，激发行业内在动力，提升行业发展软实力，增强现代化综合治理能力，实现行业持续健康发展。

（一）完善交通运输安全监管体系

一是建立健全行业安全生产责任险制度。督促所辖各区县交通运输管理部门建立监管责任清单，推动交通运输企业健全安全生产责任制和安全生产全生命周期管理制度体系。

二是加强安全监管执法。督促各县区交通运输部门完成综合行政执法改革各项任务；继续推进“四基四化”建设，提升执法队伍素质能力，推进严格规范公正文明执法；培育安全监管“第三方”机构机制，坚决遏制重特大交通生产安全事故；建立健全交通运输安全监管尽职免责、失职追责工作机制。

三是完善交通运输安全生产形势分析研判和风险预警机制。基本建成以数字公路、数字运管、数字港航、交通综合指挥平台为主体，公正公平、反应灵敏、决策科学的智慧交通管理体系，实现对交通运输行业的高度集成监测和监管，做到风险预判、防患未然。

（二）强化安全生产主体责任

坚持安全发展理念，持续推进平安交通建设。落实企业安全生产主体责任，推动企业建立健全安全生产责任制，继续深入推进企业安全生产标准化建设和风险管理。推进交通运输企业安全生产诚信体系建设，与交通运输信用体系相对接，建立安全生产“黑名单”制度，及时向社会公告企业信用信息。深入推进企业安全生产标准化建设和安全生产诚信体系建设，积极探索政府购买服务方式，加快推行第三方安全技术服务。

（三）切实加强安全宣教工作

强化交通安全宣传，不断提高交通参与者的安全意识和法治观念，自觉养成文明、守法的交通行为。不断创新宣传教育形式，完善宣传工作机制，改进宣传方式方法和内容，给交通安全宣传工作不断注入新的活力，营造新的宣传氛围，增添新的动力；树立交通安全典型模范，表先促后，示范引路，营造良好的交通安全社会氛围；建立长效机制，持之以恒抓源头，不断推进安全宣传迈上新台阶。

（四）完善应急保障机制体系

一是建立综合交通运输应急联动机制。由交通运输局牵头，与铁路、民航、邮政管理机构及重点运输企业协作联动，共同构建统一的“公、铁、水、空、邮”运输一体化应急指挥系统，进一步提升交通运输应对自然灾害、事故灾害、公共卫生、社会安全等突发事件和国家重大节假日等特殊时期的应急保障能力。

二是加强应急演练，结合实际工作需要，组织开展综合性、专项性应急演练，并通过总结、评估演练效果，进一步修订、完善各类应急预案，提高应急预案的全面性和可操作性。

三是逐步加大交通运输应急产品、应急服务的政府采购力度，探索建立交通运输应急物资储备、交通运输风险评估和隐患排查治理、安全生产和应急管理教育培训等方面社会化服务、专业化运作的工作机制。

四是强化社会监督体制。充分发挥职工、公众、团体、媒体等监督作用，完善举报、受理、处置、信息公开办法，加强与媒体合作，设立曝光台，建立完善的应急联系渠道。

**第五章 近期重点任务**

**一、铁路建设提速工程**

抢抓国家加快西部铁路发展的有利机遇，结合国家中长期铁路规划及“十四五”铁路发展规划，全面加快铁路建设，完善铁路网络体系，实现铁路发展迈上新台阶。“十四五”期间，临沧市开工建设临沧至清水河、临沧至普洱2条铁路，境内新建里程204km，研究建设楚雄至临沧铁路，新建里程60km。

（一）临沧至清水河铁路

线路自大理至临沧铁路临沧站引出，向南经博尚镇设站，尔后折向西经双江、耿马设站，出站后穿南滚河自然保护区缓冲区至孟定镇设站，沿临清高速公路终至清水河口岸，并预留缅甸方向延伸条件。

项目的建设可实现临沧与周边国家互联互通，加速云南融入“一带一路”倡议，对加快打通中国通往印度洋物流通道，支撑中缅经济走廊，进一步深化中缅经贸交流具有重要意义。同时，项目可构建临沧边合区后方运输通道，加快沿线贫困地区和少数民族地区脱贫致富，加速实现“精准扶贫”与建设全面小康社会，也是保持边疆稳定和国防安全的需要。

（二）临沧至普洱铁路

线路自大理至临沧铁路临沧站引出，向东经凹子寨，沿澜沧江上游展线至那令跨澜沧江，尔后向东南经明乐镇至芒哈设景谷站，出站后跨威远江，经正兴镇至宁洱县，接入玉溪至磨憨铁路宁洱站。之后利用玉磨铁路至普洱。

项目的建设是构筑我国与东南亚国家互联互通，进一步深化中国-东盟经济联系的需要，项目也是沿边铁路的重要组成部分，对促进沿边开发开放具有重要意义。同时，项目可与大临铁路共同构成沟通滇西与滇南地区旅游景区的铁路通道，有效促进云南省旅游产业发展，对促进沿线国土资源开发，加快沿线贫困山区和少数民族地区脱贫致富具有重要意义。

（三）楚雄至临沧铁路

线路北起楚雄市，由既有广大新双线楚雄站引出，向西南穿哀牢山，经普洱市景东县，穿无量山，跨澜沧江，终至临沧市既有大临铁路临沧站。项目北端与既有广大线和广大新双线衔接，南端与既有大临铁路、规划临沧至普洱铁路、临沧至清水河铁路衔接。

项目的建设是加速云南融入“一带一路”倡议，实现与周边国家互联互通、形成国家对外开放重要支撑点的需要，也是加快打通中国通往印度洋物流通道、构建中缅经济走廊的需要。同时，项目可构建临沧（孟定）边境合作区后方运输通道，可有效促进沿线社会经济发展，加快建设全面小康社会。

|  |
| --- |
| **专栏一：临沧市“十四五”铁路重点项目** |
| “十四五”期间开工建设临沧至清水河、临沧至普洱2条铁路，境内新建铁路里程204km，境内投资243亿元，研究建设楚雄至临沧铁路，境内新建铁路里程60km，境内投资85亿元。**临沧至清水河铁路。**新建正线长度170km，投资203亿元，工期5.5年。技术标准为客货单线，160km/h。**临沧至普洱铁路。**新建正线长度153km，投资136亿元，其中境内长度34km，境内投资40亿元，工期5.5年。技术标准为客货单线，160km/h。**楚雄至临沧铁路。**新建正线长度258km，投资366亿元，其中境内长度60km，境内投资85亿元，工期6年。技术标准为客货双线，200km/h。 |

**二、公路发展强化工程**

（一）高速公路

“十四五”期间重点完善高速公路网络，推进临沧市高速公路由以墨临高速、临清高速为骨架向基本形成网络转变。完成临翔至清水河、临翔至双江、云县至临沧、云县至凤庆、永德（链子桥）至耿马（勐简）、瑞孟高速（临沧段）等6条在建高速公路的收尾工作，总里程594.606km，投资1026.1亿元。

新建巍山至凤庆、凤庆至永德、昔归至云县、双江至勐省、南涧至云县、双江至澜沧、昌宁至链子桥等7条高速公路，总长330.895km，总投资766.86亿元。

|  |
| --- |
| **专栏二：临沧市“十四五”高速公路建设项目** |
| **一、续建项目**“十四五”期间续建高速公路6条，总里程594.606km，投资1026.1亿元。。**临翔至清水河高速公路**。打通了临沧市与清水河口岸的直接联系，境内里程156.5公里，总投资约245.6亿元。**临翔至双江高速公路**。打通了临沧市南向的对外联系通道，境内里程42.87公里，总投资约70.5亿元。**云县至临沧高速公路**。增加了临沧市北向的对外联系通道，境内里程60.79公里，总投资约107.3亿元。**云县至凤庆高速公路**。临沧市西北向对外交通运输主通道和重要的经济干线，促进云凤一体化发展，境内里程52.25公里，总投资约86.1亿元。**永德（链子桥）至耿马（勐简）高速公路**。进一步推动与保山联系，境内里程103.49公里，总投资约180.6亿元。**瑞（丽）孟（连）高速公路**。沿边高速一段，进一步提高临沧与沿边口岸城市联系，境内里程178.7公里，总投资约336亿元。**二、新建项目**“十四五”期间新建高速公路7条，总里程330.895km，投资766.86亿元。**南涧至云县高速公路**。临沧市北向重要对外联系通道，境内总里程46.8km，总投资约91.5亿元。**双江至勐省高速公路**。有效带动沧源融入临沧城市核心，境内总里程51.68km，总投资约112.64亿元。**巍山至凤庆高速公路。**有效加强了临沧市北部的纵向联系，境内总里程48.66km，总投资约150.77亿元。**凤庆至永德高速公路**。有效加强了临沧市中部的纵向联系，境内总里程86.96km，总投资约188.09亿元。**双江至澜沧高速公路**。打通了临沧与景洪的直接联系，境内总里程20.62km，总投资约60.08亿元。**昔归至云县高速公路**。临沧中心城市区经云县至大理的又一条高速通道，境内总里程75.78km，总投资约163.5亿元。**昌宁至链子桥高速公路。**临沧西北部高速通道，境内总里程0.409km，总投资约0.76亿元。 |

（二）国省干道

“十四五”期间，加快普通国省道低等级路段提质升级，将普通国道二级以上公路比重提高到70%，强化对重点乡镇、产业区、资源区、旅游区的覆盖能力，扩大联网覆盖范围。续建完成G219龙镇桥至永德户乃二级公路、G219沧源南撒至岗莫标山二级公路升级改造，总里程118.25公里，投资26.3亿元。

规划新增G219永德（户乃）至镇康（白岩）二级公路、G219耿马（班幸）至沧源（南撒）二级公路、G323耿马至孟定二级公路升级改造，全力提高干线公路的服务水平，加强G219对沿线耿马县、沧源县、永德县、镇康县等乡镇经济社会发展的带动作用。新增二级公路升级改造工程总里程275.66公里，投资90.07亿元。

|  |
| --- |
| **专栏三：临沧市“十四五”国省干道建设项目** |
| **一、续建项目**“十四五”期间升级改造国道2段，总里程118.25km，投资26.3亿元。**G219龙镇桥至永德户乃二级公路**。提高至德宏国道干线公路的通行能力，境内总里程72.4km，总投资约15.65亿元。 **G219沧源南撒至岗莫标山二级公路**。强化沿边城镇联系，境内总里程45.85km，总投资约10.65亿元。**二、新建项目**“十四五”期间二级公路升级改造工程3段，总里程275.66km，投资90.07亿元。**G219永德（户乃）至镇康（白岩）二级公路**。进一步提高南伞口岸对外运输能力，境内总里程90.46km，总投资约32.7亿元。**G219耿马（班幸）至沧源（南撒）二级公路**。连接清水河与沧源口岸，促进区域社会经济协同发展，境内总里程98.2km，总投资约31.27亿元。**G323耿马至孟定二级公路。**进一步提高清水河口岸周边辐射能力，境内总里程87km，总投资约26.1亿元。 |

（三）农村公路

“十四五”期间，农村公路通行条件和路域环境明显提升，交通保障能力显著增强，运输服务品质大幅提高，基本建成高质量“四好农村路”路网体系、管养体系、运输服务体系，服务乡村振兴战略能力全面提升。每年建设“美丽公路”980公里以上，实施乡镇通三级公路、30户以上自然村通硬化路10000公里以上，实施农村公路危桥改造110座,县乡道公路安全生命防护工程690公里，村道防护工程3800公里，新建中小桥205座，适时启动实施部分旅游路资源路产业路、具备条件的建制村通双向车道、窄路基路面改造等项目。“路长制”管理体系完善，县、乡级农村公路管理养护责任落实率达到100%，农村公路列养率达到100%，年均养护工程比例不低于5%，中等及以上农村公路占比不低于75%。农村公路沿线群众对公路路域环境满意度≥80%，农村公路沿线群众对公路服务品质满意度≥85%。

|  |
| --- |
| **专栏四：临沧市“十四五”农村公路建设项目** |
| “十四五”期间，临沧市农村公路总投资约145.38亿元。其中，乡镇通三级公路1108公里，总投资49.86亿元；30户以上自然村通硬化路8843公里，总投资88.43亿元；新建农村公路中（小）桥205座，总投资2.05亿元；农村公路危桥改造110座，总投资0.55；县乡道公路安全生命防护工程692.57公里，总投资0.69亿元；村道公路安全生命防护工程3801公里，总投资3.8亿元。 |

**三、航空发展升级工程**

“十四五”期间，加速推进机场建设。完成临沧机场、沧源佤山机场改扩建及凤庆通用机场建设；力争开工建设永德通用机场；推进孟定民用机场前期工作，力争将孟定支线机场纳入省级和国家中长期相关规划；适时启动云县、双江、镇康通用机场或直升机起降点前期工作。按照“一市三场、航旅融合、协同发展”的思路，坚持航空市场与旅游市场同步培育、拓展航线，加快开辟连接国内城市（北京、上海、深圳、重庆等）的直飞或中转联程航线，争取开通省内精品旅游环飞航线。并持续做好机场净空和电磁环境保护工作。

|  |
| --- |
| **专栏五：临沧市“十四五”机场建设项目** |
| **一、支线机场**完成临沧机场改扩建项目扫尾工作，投资0.3亿元。完成沧源佤山机场改扩建项目，投资4亿元。**二、通用机场**建成运营凤庆通用机场，投资7.9亿元。争取开工建设永德通用机场，投资9.75亿元。 |

**四、水运发展突破工程**

“十四五”期间，完成澜沧江244号界碑至临沧港临沧段四级航道整治，争取澜沧江-湄公河国际航道从南得坝上延至临沧港，打通临沧至南亚东南亚国家的航运通道。加快临沧港项目前期工作，开工建设临沧港中心港区、小江边、景临桥、双江4个航运基础设施建设工程。

|  |
| --- |
| **专栏六：临沧市“十四五”水运建设项目** |
| “十四五”时期，完成澜沧江244号界碑至临沧港临沧段四级航道整治，争取澜沧江-湄公河国际航道从南得坝上延至临沧港，开工建设临沧港中心港区、小江边、景临桥、双江4个航运基础设施建设工程，总投资15亿元。 |

**五、运输服务提升工程**

（一）综合客运枢纽

加强区域交通基础设施建设，打造区域对外客运枢纽。“十四五”期间，通过临沧机场、沧源佤山机场改扩建和新建临沧火车站等基础设施建设，形成面向全国、辐射区域的航空、铁路枢纽，增强临沧的区域辐射力和城市竞争力。

|  |
| --- |
| **专栏七：临沧市“十四五”综合客运枢纽建设项目** |
| “十四五”时期，完成临沧机场、沧源佤山机场改扩建工程及凤庆通用机场建设，争取开工建设永德通用机场，新建临沧火车站综合交通枢纽。其中，临沧火车站综合交通枢纽项目已列入交通运输部“十四五”综合客运枢纽项目库，项目占地13300平米，总投资约1亿元。 |

（二）城乡客运服务

引导中心城区周边客运班线公交化改造，推进城乡客运一体化。推进农村客运加快发展，提高农村客运通达深度；完善扶持政策，建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制，稳定农村客运运营。积极推进城市公交优先发展，优化公交线网布局，通过新开辟和延伸公交线路，提高线网覆盖率，加快推进符合临沧市城市发展实际的大容量、快速化城市公交方式研究。加强客运市场管理，创新和规范出租车服务方式，探索电召出租汽车、网络约车等新型模式。

（三）物流

1.专业物流体系建设

（1）高原特色农产品物流

深入贯彻落实打造“绿色食品牌”的战略部署，引进大型物流公司建立农产品仓储、冷链、物流体系，引导农业龙头企业参与农产品交易公共信息、现代物流、电子商务和农业物联网平台建设，建立健全农产品营销网络，发展农产品网上直销。

（2）现代商贸物流

完善城乡服务网络，打造“工业品下乡”和“农产品进城”双向流通渠道，发展连锁经营、物流配送等新型流通方式，推动新技术应用，优化城市配送网络，加快临翔、云县、孟定等现代商贸物流中心和凤庆、永德、镇康、双江、耿马、沧源6个现代商贸物流节点建设。

（3）口岸跨境物流

以临沧边合区为纽带，构建镇康县、耿马县、沧源县为重点的沿边发展经济带，深化与缅甸和印度洋经济圈国家经贸合作。加快电子口岸建设，实现口岸管理的信息共享和业务协同。

2.物流枢纽节点建设

依托中缅通道，加快推进一体化通关、便捷化过境运输，以临沧边境经济合作区为支撑，与瑞丽口岸协同发展，支撑临沧（清水河）陆上边境口岸型国家物流枢纽建设，打造成为服务全省，连接南亚、东南亚和面向印度洋的陆上边境口岸型物流枢纽，推动形成大宗货物由缅甸仰光港至临沧清水河通关后，通过公路和铁路至川渝、云贵鄂地区的海公铁联运物流格局，加快实现中缅印度洋海公铁联运新通道常态化运行。

|  |
| --- |
| **专栏八：临沧市“十四五”物流枢纽建设项目** |
| **一、物流枢纽规划体系**临沧规划形成“4-7”货运枢纽体系，即4个区域物流枢纽，7个县域物流节点，建成昆明至缅甸皎漂经济走廊的跨境电商及国际物流中心，形成区域经济联动、产业融合、服务创新的现代物流产业发展新格局。**二、物流枢纽建设项目**区域物流枢纽（大型国际物流园区）：4个，即临沧火车站物流园区、博尚勐托物流园区、云县铁路物流园区、清水河国际物流园区，计划总投资65亿元。 |

（四）邮政快递

1.强化邮政业服务网络平台建设工程

推进邮政综合服务平台建设，把“邮政在乡”和“快递下乡”相结合。加强邮政快递、商务、供销、交通运输、农业等农村物流基础设施的规划衔接，健全农村快递末端投递网络。打造以县建物流集散中心、乡镇建物流服务站、村建物流服务点为支撑的农村服务网络。

2.推动快递物流园区建设

在全市8县（区）、1镇(孟定镇）建设适应邮政行业发展的分拣、仓储、投递、运输等多功能为一体的快递物流园区。推动孟定清水河口岸国际邮件快件交换中心建设，促进电子商务和陆路快件业务发展，实现完善办理、报关分拣、仓储等一条龙手续，规范和畅通临沧市进出口商品流通管理秩序，适应新常态。

3.深化产业融合协同发展

鼓励邮政、快递企业与电子商务企业建立长期稳定的战略合作关系；开发“快递+”特色产品，针对产地直销、订单生产等农业生产新模式，构建特色农产品快递服务网络。支持快递企业、电商开展农超、农批、农社、农商等多种形式的对接。深化与电子商务的协同，发展便民利商新业态。

|  |
| --- |
| **专栏九：临沧市“十四五”邮政快递业建设项目** |
| “十四五”期间，在全市8县（区）、1镇(孟定镇）建设适应邮政行业发展的分拣、仓储、投递、运输等多功能为一体的快递物流园区。云县、临翔区快递物流园区，预计总投资10亿元。永德县、凤庆县、镇康县、耿马县、沧源县、双江县快递物流园区，预计总投资18亿元。 |

**六、轨道交通引领工程**

“十四五”期间以轨道为牵引工程，力争补齐轨道交通基础设施短板，充分发挥轨道交通引领城市发展，尽早做好前期规划研究工作与交通廊道空间预留工作，并适时建设临沧火车站至博尚机场轨道交通线，线路规模30.5公里，预计投资36.6亿元。

|  |
| --- |
| **专栏十：临沧市“十四五”轨道交通建设项目** |
| “十四五”期间，充分发挥轨道交通引领城市发展，尽早做好前期规划研究工作与交通廊道空间预留工作，并适时建设临沧火车站至博尚机场线路，线路规模30.5公里，预计投资36.6亿元。 |

**第六章 环境影响及对策**

**一、规划区域环境特征**

交通建设对环境的影响，主要集中在交通运输基础设施建设期，范围包括规划新建、改扩建交通设施两侧，以及运输枢纽场站区域，受影响的主要环境要素为生态环境及社会环境。生态环境是指交通设施及两侧的自然保护区、水资源保护地、森林、草原、湿地和野生生物及其栖息地等。社会环境是指人类在自然环境的基础上，经过长期有意识地社会劳动所创造的人工环境，主要包括土地资源、农田水利设施、建筑物、行政区划、人文景观等。

**二、区域环境影响分析与评价**

本次规划全面贯彻落实党的十九大报告中生态文明建设和生态环境保护的战略布局，走绿色发展之路，实现环境与经济一体化发展；用绿色发展的成果提升整体发展的质量，将推进经济高质量发展和生态环境高水平保护的要求体现在本次规划里。坚持选址选线的环保避让原则，积极避让重点生态功能区、生态环境敏感区和脆弱区等区域，确保生态保护与公路、铁路等项目建设有序推进，提升沿线区域生态服务功能。在规划及建设中，加强与环境功能区划和各类环境敏感区域的协调。确保规划实施具有环境合理性。

（一）对生态环境的影响

对生态的影响主要表现在对沿线农业生态环境、地表植被及工程活动引发的地质病害等几个方面。规划中铁路、公路等线性工程，容易对生态造成分割，影响生态完整性，对局部范围内生态环境造成一定的影响，导致线位两侧生态系统出现不同程度的退化，由于占用面积有限，相对于整个生态系统来讲，不会造成区域生态功能的整体退化。项目选线时，应尽量避绕区域的各类自然保护区，避免对现有的自然保护区造成不良影响。应考虑沿线地质灾害整治工程及重大地质灾害避绕工程，后期建设项目实施时，由于对不良地质地段应采取相应的整治措施，可以改善地质环境状况。

（二）对水环境的影响

对水体的影响主要是施工期生产废水和生活污水，运营期公路、铁路的路桥面径流排放和服务区、收费站等沿线设施产生的生活污水排放对周边水环境的影响。水运项目主要港区污废水排放对周边水环境的影响以及港航工程建设对水文情势的影响；枢纽站场生活污水及生产废水、维修生产废水对水环境的影响。

（三）对土地资源的影响

交通设施建设必然要占用土地，改变原有农业用地的功能。建设方案尽量沿现有路线进行布局，不会更多占用沿线的基本农田土地资源，规划方案实施后不会对沿线的土地资源造成重大影响。

（四）对大气环境的影响

规划中的交通建设项目在施工和运营中，会产生扬尘、沥青烟及交通工具尾气，可能会对周边环境空气敏感点造成不利影响。施工中的土石方开挖、运输、装卸、堆放及水泥、石灰等的装卸、运输和灰土拌和等产生的尘污染；沥青的熬炼、搅拌及铺设过程中的生沥青烟气中含有THc、TsP及苯并[a]芘等有害物质，有损于操作人员的健康和周围居民的身体健康；施工材料、设备的车辆、内燃机械等施工机械的运行会产生尾气造成大气污染。运营期中机动车排放的 CO、NOX、THC、Pb 以及多环芳烃化合物等污染物会对道路周围的大气环境产生一定的污染影响；行驶的汽车产生的二次扬尘污染；运送散装含尘物料车辆在道路上行驶时洒落的物料引起的二次扬尘污染。

（五）对声环境影响

施工期间各种施工机械和施工车辆，如路基、路面、桥梁施工机械，都属于突发性非稳态噪声源，将对附近的学校、医院、居民的良好声环境产生影响；筑路材料运输道路和便道线路设计不当，运输车辆产生的高噪声将影响沿线人群的正常生活；运营期间，机动车排气、引擎运转、车轮与路面的摩擦等原因产生的噪声，对沿线环境敏感点、居民点等将会产生不同程度的噪声污染影响。

（六）对社会环境的影响

1.对当地交通及区域经济发展的影响

至规划末期，交通基础设施将实现量的突破、质的飞越，助推区域交通跨越式发展，为区域建设生活更富裕、生态更优美、城乡更协调、社会更和谐的幸福美丽新家园打下了坚实的交通基础。

2.对地方基础设施的影响

交通基础设施建设带来的主要问题是征地拆迁和分隔的影响，项目建设可能占用大量的土地，造成一定的征地拆迁与再安置工作，影响到沿线居民的生活，改变他们对生产资料的占有数量。但交通项目建成后，将带动沿线诸多产业兴起和资源开发利用，由此为社会提供大量的就业机会，并改善沿线交通运输条件，促进人民生活水平的提高。施工期间将会拆迁一些照明线，输电线，通讯电缆等，会给沿线居民的照明、通讯及企业用电带来较大影响。建议在项目后期的实际实施过程中要重视听取和采纳沿线政府有关部门及人民群众的合理意见，力求做到影响度最低，以求长远协调发展。

**三、预防和降低环境不良影响的措施**

优化交通运输结构。优先发展轨道交通等资源节约型、环境友好型运输方式。采取综合立体交通廊带的方式，整合铁路、公路等线状交通项目的路由，鼓励铁路、公路等共用线位、桥位资源，减少土地占用。鼓励建设综合交通枢纽，提高场站资源利用效率。鼓励使用清洁能源,提高铁路电气化水平,实施营运车船燃料排放消耗限制标准,推广清洁环保车辆.鼓励运输企业清洁生产,加强交通运输业“三废”和生活废物的资源化利用以及开展烟气脱硫除尘、机动车尾气净化工作。

加强交通环境监测网络建设，实现高速公路和重点干线公路全覆盖。充分利用机动车遥感监测、排放检验机构联网，以及道路和停放地监督抽测对机动车实施全天候、全方位的实施监控。严格实施非道路移动机械大气排放标准。开展非道路移动机械摸排、台账登记及动态管理工作，重点加强建筑工地、道路施工场地等领域非道路移动机械达标监督检查，严禁使用尾气排放不合格的非道路移动机械。

积极开展生态环境恢复和污染治理。切实采取措施，防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作。合理设计项目线路走向和场站选址,避绕水源地、风景名胜等环境敏感区域,保护生态环境.注重景观恢复,积极推动生态环境工程和绿色通道建设,逐步恢复和改善交通建设过程中遭破环的生态环境和自然景观.大力推广采用环保新技术,促进废气、废水和固体废物的循环使用和综合利用。

推进绿色交通规划设计、建设。以资源集约化、精细化开发为主旨，在项目设计和实施过程中，通过改造、扩容等手段提高各类既有交通设施的资源利用效率，尽量减少土地占用，实现对能源、资金、土地和环境等资源的节约集约利用。严守生态红线，在交通基础设施建设中牢固树立生态环保理念，提高道路、桥梁等建设标准，严格环评和变更审查；配合县、乡人民政府因地制宜实施交通廊道绿化行动；加强交通设施施工现场管理，及时做好取、弃土场生态恢复、动物通道建设等工作，确保交通设施与自然生态环境之间的和谐统一。

**第七章 保障措施**

**一、强化组织领导，完善协调推进机制**

健全完善综合交通运输体系建设制度，加强市县协调联动，形成推动重大综合交通基础设施规划建设的整体合力。围绕土地、资金等重点要素保障，研究提出加快综合交通发展的重大政策措施。积极向上对接国家、省有关部委，争取相关政策支持，统筹协调重点交通项目建设中的突出矛盾和难点问题，积极协调与周边区市交通建设的衔接与合作。

加强内部运行机制的优化和整合，建立发改、资源规划、财政、交通、生态环境、文物、水务、住建等部门促进综合交通运输发展的协调机制，落实工作责任，简化环节，切实加快项目土地、环评、选址等审批工作，协调解决工作推进中的各种问题,努力构建运转高效、协调有序的综合交通管理体系，积极推进交通管理一体化。

**二、拓宽投资渠道，提高资金保障**

针对临沧市交通基础设施建设资金需求量大、建设周期长的现状，按照“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的交通建设投融资机制，加大交通建设领域的开放合作力度，形成多层次、多元化的投入格局。首先，紧跟国家和云南省发展战略，争取将更多的项目纳入国家和省级规划，在农村公路、独立桥梁的改善维护领域积极向上级主管部门争取资金。其次，保持现有交通专项资金和财政性资金政策的稳定，继续加大财政性资金对交通运输公益性事业的支持力度；加大对准公益项目的前期引导与投入，逐步增强市场无形之手的力度，加强资金监管，严格防范债务风险。第三，充分发挥政府和市场的双重功能，积极探索BOT、PPP、EPC+F等投融资模式，向民间资本和外资开放部分交通基础设施建设、经营领域。充分利用交通建设项目周边有升值潜力的土地资源，以及相应的加油站、加气站、广告位等资源，进行资本运作，弥补交通建设资金不足。

**三、夯实用地保障，保护生态环境**

切实保障交通基础设施建设用地，统一将综合交通运输建设用地纳入国土空间规划统筹。加强重要通道、重大设施和重大项目的空间预控，规划战略性空间储备用地。加强与自然资源等部门的对接，对符合条件的重点建设项目，优先安排用地指标。加强与生态环境部门的沟通协调，统筹协调好交通基础设施建设规划项目与生态红线保护的关系。

**四、增强人才支撑，培育可持续发展氛围**

发挥重点科研平台、产学研联合创新平台的主体作用，加快综合交通运输人才队伍建设。发挥省内高校交通领域专业优势，加强校企合作，加快培养亟需的高层次、高技能人才。加强交通领域科技领军人才和优秀青年人才培养引进，制定落实人才使用与激励的政策措施，提升教育培训的基础条件和软硬件环境，为全省综合交通发展提供坚实的人才支撑和智力保障。打造素质优良的交通劳动者大军。弘扬劳模精神和工匠精神，造就一支素质优良的知识型、技能型、创新型劳动者大军。