

砚山县人民政府办公室文件

砚政办发〔2023〕24号

砚山县人民政府办公室 关于印发《砚山县“十四五” 综合交通体系建设规划》的通知

各乡（镇）人民政府，县直各部门，省州驻砚科局级以上单位：

经县人民政府同意，现将《砚山县“十四五”综合交通体系建设规划》印发给你们，请认真抓好贯彻落实。



（此件公开发布）

砚山县“十四五”综合交通 体系建设规划

2022年10月

目 录

前 言.....	4
一、发展基础.....	6
（一）“十三五”综合交通发展特征及现状.....	6
（二）存在的短板与不足.....	9
二、发展形势与要求.....	13
（一）“十四五”面临的形势及要求.....	13
（二）“十四五”砚山县交通运输发展的阶段性特征.....	17
三、砚山县综合交通中长期展望布局（2021—2035年）.....	19
四、发展思路.....	21
（一）指导思想.....	21
（二）基本原则.....	21
（三）发展目标.....	23
五、发展重点.....	27
（一）主要任务.....	27
（二）资金需求.....	39
六、保障措施.....	41

前 言

交通运输是国民经济的基础性、先导性、战略性新兴产业，是重要的服务性行业。“十四五”时期是我国迈向现代化的第一个五年，是建设交通强国的关键起步期，也是云南加快构建现代综合交通运输体系的攻坚时期。

党的十九大报告将建设交通强国作为建设现代化经济体系的重要内容，赋予了交通运输行业新使命，指明了交通运输发展的新方向。“十四五”时期是我国迈向现代化的第一个五年，是为建设现代化交通强国奠定基础的关键时期。“十四五”时期是谋划好交通强国砚山篇章的起步期，也是砚山县公路交通基础设施建设、服务水平提升和行业转型发展的关键期。

砚山县隶属文山州，是云南省通往广西、广东等地重要出省大通道的重要交通节点，是文山州滇东南重要综合交通枢纽的核心部分。随着云南省综合交通网络的进一步完善，将形成云南东进粤桂的通江达海大通道，推动云南融入北部湾经济区和粤港澳大湾区发展步伐，有效提速砚山县区域经济发展水平，带动砚山经济社会快速发展。

为实现交通强国建设，有效对接上位规划，实现各种运输方式由“基础设施高速发展”向“综合衔接高质量发展”模式转变。立足砚山县综合交通现状与社会经济结构特点，结合未来综合交通发展需求，以构建综合交通运输体系为主线，统筹各类交通运

输资源整合利用，系统谋划未来砚山县综合交通运输体系发展，有效发挥砚山县区位与资源优势，启动本次《砚山县“十四五”综合交通体系建设规划》，科学指导砚山县综合交通建设发展，使交通真正成为经济社会发展先行官。

规划范围：砚山县

规划期限：“十四五”规划期限 2021—2025 年，展望至 2035 年。

一、发展基础

（一）“十三五”综合交通发展特征及现状

“十三五”期间，在省委、省政府和州委、州政府的高度重视和正确领导下，砚山县交通运输行业发展以党的“十九大”、十九届三中、四中全会精神为指导，按照省委十届六次全会和州委九届七次全会精神，紧紧围绕《国家公路网规划（2013年—2030年）》《新时代中长期铁路网规划（2035年）》《滇桂黔石漠化片区区域发展与扶贫攻坚规划》《左右江革命老区振兴规划（2015—2025年）》《云南省道网规划修编（2016年—2030年）》《文山州综合交通发展规划（2014年—2030年）》等上位规划确定的各项目标任务，坚持以供给侧结构性改革为主线，扎实抓好综合交通运输工作，全县综合交通基础设施不断完善，交通运输保障能力显著提升，为全县经济社会跨越发展奠定了坚实基础，实现了稳中求进、稳中向好的良好发展局面，为支撑经济平稳较快发展、保障和改善民生做出了积极贡献。全县综合交通基础设施正加快成网，运输保障力度显著提升。

1. 交通基础设施建设成效显著。

——公路建设稳步增长。截至2020年底，全县公路通车里程3504.675公里。按行政等级划分：国道311.86公里，省道42.201公里，县道680.95公里，乡道513.968公里，村道1955.696公里；按技术等级划分：高速公路145.795公里，一级公路23.637公里，二级公路168.967公里，三级公路113.116公里，四级公路1480.91

公里，等外公路 1572.25 公里。全县 11 个乡镇全部通沥青或水泥路面，“通畅率”达 100%；107 村委会（社区）全部通沥青或水泥或整齐块体路面，“硬化率”为 100%，1033 个自然村全部通等外以上公路，“通路率”为 100%。全县 11 个乡镇全部通班车，乡镇通班车率为 100%，全县村委会（社区）通客车或开通农村客运班线，村委会（社区）通客车率为 100%。

——铁路建设取得历史性突破。“十三五”期间云桂铁路建成通车，为文山州经济社会发展增添了发展新引擎，打通了连接珠三角经济圈和粤港澳大湾区的大通道，为少数民族边疆地区与沿海发达地区的经济往来奠定了坚实基础。云桂铁路从砚山县境内通过，通过普者黑高铁站形成公铁联运体系，砚山县境内 22.49 公里。

——航空运输依托文山砚山机场，通用航空发展处于起步阶段。文山砚山机场通航结束了文山州没有航空交通的历史，为文山打开了一扇通向世界的大门，对文山的经济发展起到了“以点带面”的作用，促进了旅游服务、物流快递、商业贸易的快速发展。文山砚山机场飞行区等级 4C，可起降 B737、A319 等机型；航站区按满足年旅客吞吐量 15 万人次设计。目前开通广州、昆明等多条航线，已成为全州的中心机场和“文砚丘平”城市群的重要民航设施。

2. 公路养护管理水平稳步提升。

“十三五”期间，面对养护资金不足、交通流量不断增长、自然灾害频发等压力和挑战，通过深化内部管理机制改革、实施

劳动养护竞赛、提升职工养护技能、推广新技术、新工艺和新材料的运用，全力维护国省干线及农村公路路况稳定，公路优良路率稳步提升，切实保障了社会公众出行需要。

3. 客货运输量持续增长，运输服务水平整体提升。

一是道路运输服务对经济社会的支撑能力持续增强。2020年末，砚山县道路运输客货经营业户460户（其中：客运经营者29户、道路客运车辆2618辆，货运经营者431户、货运车辆13686辆），完成客运量947万人次、旅客周转量73229万人公里；完成货运量1988万吨、货物周转量215539万吨公里，实现公路客货运输总周转量达到222862万吨公里，同比增长10.48%。

二是客运服务能力进一步提升。云桂高铁的建成大大缩短了公众出行的时空间距，民航航班航线逐步增多，各种定制网约车的出现，改变了公众出行方式，城乡客运一体化持续推进，互联网售票、手机售票、异地售票、联网售票等服务快速推广，购票服务更便民，出行更便捷，城乡客运基本公共服务均等化水平持续提高。

三是货运转型升级步伐加快。货运领域简政放权持续推进，车辆通行管控逐步优化，道路货运初步形成了集装箱、危险品、快运、城市便捷货运等专业运输市场，集装箱车、冷藏车、罐体车等专用车辆增长迅速。传统货运企业通过多业联动、跨界融合等方式，加快向现代物流经营商转型。城乡物流配送集约化组织模式加快推广，探索深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流

高质量发展。以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，运输结构调整稳步推进，清洁能源和新能源运输装备得到推广，插电式混合动力、纯电动等新能源车辆在城市公共汽车领域加快应用。

（二）存在的短板与不足

通过“十三五”期间对交通基础设施的大力建设，砚山县交通运输条件得到明显改善，由过去的不适应经济社会发展需要向逐步缓解甚至初步适应转变。但交通基础设施供给依然不足，各种交通方式发展不均衡、交通网络覆盖不均衡、与周边县（市）互联互通水平有待进一步提升、公路网技术结构仍存在不合理、普通干线等级及供给与快速增长的需求之间不平衡等问题。主要表现在以下几个方面：

一是对外通道能力不足，与周边县（市）高效便捷的运输通道不够完善。

砚山县自身发展能力弱，迫切需要快速化的交通方式融入周边重点经济区。砚山县“2+2”运输大通道东西向G80广昆高速通道已贯通，但高速指标较低；云桂铁路大通道已形成，但高铁站距砚山较远，衔接不够顺畅。且与丘北、广南等地未实现高速公路通达，与省政府提出的县域高速“互联互通”的“十四五”规划目标存在较大差距。

专栏“2+2”运输大通道

“2”指两条高速公路大通道：

(1) 东西向高速公路通道

广州—广西南宁—富宁—砚山—弥勒—昆明

通道由 G80 广昆高速构成，高速公路通道已建成通车，砚山县境内 110 公里，是重要的粤桂滇省际联系通道和旅游通道。

(2) 南北向高速公路通道

曲靖—罗平—丘北—砚山—文山—天保—越南

通道由罗平至丘北高速、丘砚高速、砚文高速、G5615 天猴高速构成，是最便捷、最经济的运输通道。砚山县境内砚文高速 22 公里已建成通车，丘砚高速 27 公里尚未建成。是重要的滇东、滇东南区域旅游、运输通道，同时也是滇东地区通往文山、越南最便捷的高速公路通道。

“2”指两条铁路大通道：

(1) 东西向铁路通道

广州—广西南宁—富宁—丘北—弥勒—昆明

通道由云桂高铁构成，为客运专线，从砚山县北通过，境内 22.5 公里，于丘北设普者黑站，砚山县城通过 G80 广昆高速、普炭一级、拟建丘砚高速与云桂高铁实现公铁联运，是重要的粤桂滇省际联系通道和旅游通道。

(2) 南北向铁路通道

曲靖—陆良—师宗—丘北—文山—马关—河口—越南

通道由陆文铁路、文山至河口构成，砚山县境内陆文线 64 公里尚未建成，是重要的滇东、滇东南区域旅游、运输通道，同时也是滇东地区通往文山、越南最便捷的铁路通道。

二是干线公路供给不足且技术等级偏低，服务能力亟待提升。砚山县公路总里程为 3359 公里，现有普通国省道公路仅占为 5.89%，平均水平远低于全省和全国水平，尚难以承担干线功能。此外，部分干线公路存在超期服役、管理维护较差、破损现象严重等问题，路面行车条件差，为交通运输带来诸多不便，存在一定安全隐患，技术等级亟待提升。

三是综合交通结构性问题依然存在。大运量、低成本、快速度、低能耗的运输方式发展缓慢，客运一体化、货运集约化的综合交通枢纽发展滞后；交通运输行业转型升级动力不足，缺乏交通运输大数据分析平台，各种交通运输方式接驳不畅、组合效应不够，尚未形成优势互补的格局。

四是各种交通方式发展不均衡，铁路、航空运输能力有待提升。砚山县目前主要运输方式以公路为主，运输成本高、效率低。境内云桂铁路高铁站位于丘北，不能直接带动砚山县经济发展，规划拟建陆文铁路，未来将承担大宗货物长距离低成本运输，一定程度上改善运输结构单一现状。航空运输以客运为主，主要服务旅游业，航线相对不足，与西双版纳等景点机场间尚未实现串飞。

五是公路管养水平依然很低。随着重大建设工程的实施，货运车辆超限超载运输、养护资金缺乏、导致县乡公路路面破损较大，有的路段已严重影响安全行车，进一步加大了养护的成本支出。乡（镇）农村公路管理所管理人员严重不足、力量薄弱。应对突发自然灾害公路抢险保通能力不足。

综上，砚山县综合交通发展短板明显，与高水平的“外联、内畅、互通”目标还有较大差距，与深化供给侧结构性改革、提高综合交通运输网络效率、降低交通运输物流成本、实现“降本增效”的要求还不适应，与文山州面向南亚东南亚辐射中心前沿阵地定位重要节点和社会经济高质量跨越式发展的要求还不匹配，交通运输基础性和先导性作用还没有充分发挥，交通基础设施建设滞后仍然是制约砚山县社会经济高质量发展的短板。

二、发展形势与要求

（一）“十四五”面临的形势及要求

“十四五”期是“两个百年”奋斗目标的历史交汇期，是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的重要机遇期，也是全省高质量跨越式发展、建设面向南亚东南亚辐射中心的关键期，历史任务、主要矛盾、竞争格局等将发生根本变化。同时，砚山县及州、省综合交通基础仍相对较为薄弱，“十四五”时期是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，是基础设施网络完善、运输服务水平提高和转型发展的关键期，是开启全面建设交通强国新征程的起步期。经济社会发展新形势、新任务对交通运输发展提出了一系列新的要求：

一是国际形势多变，外部冲击增加，经济全球化和“逆全球化”相互角力，中美贸易摩擦升级，新冠疫情蔓延对全球经济贸易格局和产业链、供应链带来重大冲击，地缘政治等不确定性因素增加，全球政治经济发展面临前所未有之大变革。国内经济社会转型发展的阵痛仍将持续，内需体系尚不完善。保持经济平稳健康发展，要求发挥好交通运输“先行官”作用，砚山县乃至全州、全省社会经济发展仍然是以投资拉动为主，要加速补齐综合交通基础设施短板，交通固定资产投资要保持一定的规模和增速，持续发挥在“六稳”“六保”中的关键作用，助力砚山县社会经济高质量跨越式发展。

二是建设现代化经济体系，要求提高综合交通网络效率，持

续降低物流成本。综合交通运输要推动产业结构、消费结构优化升级，成为培育扩大内需新引擎，在数字经济、共享经济等领域形成新动能，促进实体经济发展，带动城乡区域协调联动，促进居民消费增长，形成强大国内市场，要求交通运输要进一步优化综合交通网络布局，提高保障能力，提升网络整体效率，降低物流成本，支撑产业转型升级。

三是推动全方位高水平对外开放，要求深化交通运输国际合作。交通运输是“一带一路”建设的重要基础领域和先行领域，服务国家全面开放新格局，统筹推进硬联通和软联通，加快形成陆海内外联动、东西双向互济的交通运输开放格局，构建安全可靠的国际物流供应链体系，推进国内交通发展和国际交通合作，高水平拓展交通运输发展的新空间。砚山县作为文山州滇东南综合交通枢纽的重要节点，要正确认识和把握在全国发展大局中的地位和作用，要主动融入和服务国家战略，要坚定不移扩大开放，以大开放促进大发展，加快完善大通道建设，提高与周边县市的互联互通水平，支撑形成高水平对外开放新格局。

四是实施创新驱动战略，新一轮科技革命和产业革命将加速对新的交通基础设施、运输装备以及新的运输组织模式、治理模式等产生影响，在前瞻性基础研究、关键核心技术上的突破将为交通运输发展赋予新动能和新优势，要求交通运输强化科技创新培育发展新动能，新技术与交通运输深度融合，智能交通基础设施等“新基建”加快推进。交通运输须抓住科技革命难得机遇，

推动建立以科技创新为引领、以智慧交通为主攻方向、以人才为支撑的创新发展体系，以数据为关键要素，赋能交通运输及关联产业，创新发展模式，增强发展动能。

五是全面深化改革，要求交通运输增强现代化治理能力。全面深化改革进入深水区，不断增强改革定力，突出问题导向，突出改革全局性，深化重点领域改革，要求加快建立完善政府市场社会等多方协作的现代化交通运输治理体系，深入推进要素市场化配置，激发市场活力，优化营商环境，进一步解放和发展交通运输生产力。

六是落实以人民为中心的发展思想，要求不断增加人民群众对交通运输的满意度和获得感。要求不断提高交通运输保障能力和服务品质，增强中心城市和城市群交通承载能力，进一步改善农村交通条件。

七是新常态下加强供给侧结构性改革，社会经济增速进入中高速增长阶段，高度依赖传统要素投入的交通基础设施建设将逐步触碰到“天花板”，必须寻求新动能，推动传统动能转型升级，加快新旧动能转换，实现“增量崛起”与“存量变革”的协同并举。要求加快构建布局完善、立体互联的综合立体交通运输体系，着力提高供给体系质量和效率。砚山交通运输要加快补齐综合交通发展短板，切实推动交通运输调结构、转方式，实现交通运输由低水平供需平衡向高水平供需平衡的跃升。

八是适应全面建成小康社会向乡村振兴战略的转移目标要

求，切实保障改善服务民生，着力建设我国民族团结进步示范区，实现发展成果由各民族所共享，巩固小康社会成果，要求砚山县围绕实现综合交通运输体系“三通、三覆盖、两降、两提升”发展目标，加大对落后地区、农村地区的交通支持力度，努力提高交通运输基本公共服务能力和均等化水平。

九是新冠病毒肺炎疫情突发以来，国家提出“适当提高财政赤字率，发行特别国债，增加地方政府专项债券规模，引导贷款市场利率下行”等宏观政策工具，来应对疫情对经济造成的影响，金融市场进一步宽松，基建行业资金限制趋缓。交通基础设施建设面临更为有利的发展环境，砚山县要抓住基础设施建设的关键机遇期和发展黄金期，大胆创新筹融资体制机制，深入研究专项债发行、资本金比例降低等政策，通过市场化方式解决项目建设资金瓶颈，全面加快交通基础设施建设。

十是严守生态保护红线，推进生态文明建设，为绿色交通发展带来新机遇。要求把生态文明建设摆在全局工作的突出地位，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。积极推进绿色铁路、绿色公路、绿色码头、绿色机场建设，加强土地、岸线、空域等资源节约集约利用，全面提升交通基础设施的绿色发展水平，实现交通与生态环境的和谐发展。随着节能环保技术加快在交通行业的推广应用、打好污染防治攻坚战深入推进，将促进运输结构优化调整，绿色出行加快发展，新能源车辆加快普及，为绿色交通发展带来新机遇。

十一是推进新型城镇化建设，围绕“一环、两带、三轴、五片”全县城镇总体布局，要求不断提升以砚山为核心的交通集聚辐射及承载能力，构建有效衔接城镇的多层次、网络化的交通运输服务网络，充分发挥交通运输在支撑引领城镇化建设中的关键作用。

（二）“十四五”砚山县交通运输发展的阶段性特征

从交通运输发展趋势来看，“十四五”依然是砚山县交通基础设施通道建设、补齐短板、各种运输方式强化衔接、建设综合运输枢纽的关键期，结合砚山县发展实际，“十四五”砚山县交通运输发展特征具体表现为：

一是交通基础设施集中建设、补齐短板关键期。目前砚山县综合交通基础设施网络主骨架尚未成形，“2+2”运输大通道建设需求依然迫切，“十四五”是砚山县构建通道和扩大覆盖的关键时期，要全力加快交通基础设施建设，推动基础设施骨架成形、干线成网。

二是各种运输方式强化衔接、构建综合运输体系关键期。随着“十三五”期高速、高铁的大力建设，砚山县各种运输方式逐步补全，运输供给能力有效提升，各运输方式间的衔接具备了一定的基础。随着经济社会发展和人民群众生活水平提高，对高效、便捷、一体的运输服务提出了更高要求，融合发展具有广泛的社会基础。在外部条件的改变和内部需求的驱动下，砚山县综合交通进入各种运输方式有效衔接，统筹发展，综合运输体系逐步构

建的关键期。

三是建设综合运输枢纽关键期。“十四五”是砚山县公路、航空、铁路高质量发展的黄金期，着力建设高速公路、铁路骨架网，砚山机场改扩建。届时，砚山县公路客货运站场、机场、铁路客货运站场逐步完善，形成多种运输方式的交汇点，是大宗客货流中转、换乘、换装与集散地，是各种运输方式衔接和联运的重要基地。形成“公铁空”三位一体的立体交通运输优势。

四是处于全面深化改革、转型发展的关键时期。在交通运输快速发展的同时，长期形成的结构性矛盾尚未得到根本改变，土地、劳动力等要素低成本的优势相对减弱，资金、人口、环境、资源等因素的刚性制约明显增强。“十四五”，砚山县交通运输的发展要围绕全面深化改革和推进行业治理体系和治理能力现代化的要求，统筹推进建设养护管理、投融资、科技创新、运输综合管理等重点领域改革，促进行业持续健康发展。

三、砚山县综合交通中长期展望布局（2021—2035年）

规划建设“两横一纵一专线一开口”铁路网、“一横三纵一环四联”高速公路网、干线公路全面成网，全面覆盖砚山国土空间布局、经济布局、产业布局，进一步服务砚山跨越发展的承载力、集散力、辐射力。到2035年，建成高速公路349公里，实现高速公路互联互通、全面成网，铁路大通道全面贯通，形成“2+2”运输大通道，综合交通运输网络全面形成，各种运输方式紧密衔接，建成现代综合交通运输体系，高速公路密度达8.98公里/百平方公里。

“一横三纵一环四联”高速公路网布局如下：

“一横”

锁龙寺—平远—砚山—富宁（G80广昆高速）。

“三纵”

1. 广南（那洒）—蚌峨—西畴。
2. 丘北—砚山—文山。
3. 丘北—平远—开远。

“一环”

者腊—布标—统卡—砚山西—盘龙—拖支白—明德—白岭山—者腊。

“四联”

平远—文山、砚山（盘龙）—西畴、文山（追栗街）—砚山（盘龙）—文山（德厚）、西畴—砚山（蚌峨）—阿猛—广南（珠

琳)。

——**铁路**：着力构建“两横一纵一专线一开口”铁路网，铁路通车里程达 166 公里。

“两横一纵一专线一开口”铁路网布局如下：

“两横”

1. 弥勒—丘北—广南（云桂铁路）。
2. 开远—平远—砚山铁路。

“一纵”

丘北—砚山—文山（陆文铁路）。

“一专线”

砚山县绿色水电铝材铁路货运专线。

“一开口”

大白户站（争取在云桂铁路增开）。

——**民航**：完成砚山民用机场改扩建，进一步完善文山州“四主五辅”机场网络布局。

——**综合枢纽**：依托公路、铁路、航空、物流枢纽建设，构建砚山县“一主、一次、多节点”综合交通枢纽布局。

四、发展思路

（一）指导思想

深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想以及党中央、国务院、省委、省政府和州委、州政府的相关重大决策部署，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持“稳中求进”的工作总基调，坚持以加快建设交通强国为总要求，坚持以人民为中心的发展思想，坚持以推动高质量发展为主题，坚持以深化供给侧结构性改革为主线，坚持以改革开放创新为动力，坚持强化交通运输先行引领和服务支撑作用牢固树立和贯彻落实新发展理念。完善文山州全国性综合交通枢纽和全国面向东盟开放的交通战略支点优化综合立体交通网，促进各方式协调衔接，推动科技创新、制度创新、政策创新，培育发展新动能，提升人民出行体验，持续推动降低物流成本，构建完善的交通运输制度体系，推进治理体系和治理能力现代化，着力打造安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系，实现人便其行、货畅其流，充分发挥交通运输在砚山县社会经济发展中的引领和基础作用，为全面建设社会主义现代化新征程提供可靠的交通保障。为建设国家“一带一路”的重要节点和云南面向南亚东南亚辐射中心的重要前沿提供坚强支撑。

（二）基本原则

——**把握全局、前瞻发展。**统筹全局，把发展作为第一要务，保持一定的建设规模和发展速度，满足当下需求，放眼长期发展，

站在支撑砚山县经济发展全局的角度，充分考虑总体发展定位、区域城镇空间发展、产业发展、旅游发展等新要求，统筹全县综合交通运输布局，努力实现基础设施能力适度超前配置，为砚山县基本实现现代化当好先行、做好交通保障。

——**统筹衔接、科学发展。**深入新时期砚山县社会主要矛盾，聚焦综合运输发展不平衡不充分的问题，因地制宜，充分考虑自然条件、环境承载力以及建设能力，发挥各种运输方式比较优势和组合效率为导向，从规划、政策、体制机制等全方面衔接融合多种交通运输方式，统筹各运输方式科学发展。

——**创新驱动，融合发展。**将创新作为引领发展的第一动力，创新理念，以更加科学的思路与方法，促进新技术、新业态、新模式发展，提升要素流通、优化资源配置、加强市场交互，推动交通与其他各行业相互融合、相互促进、共同繁荣。

——**内联外通，开放发展。**加强提升县内通道建设，推动县内重要经济产业区互联互通。服务畅通滇东南城市群运输通道，保障文山州与其他省市地区连接通道，布局省域大通道建设。内联外通，统筹规划综合交通运输布局，满足砚山县经济社会发展和对外开放的需要。

——**生态环保，绿色发展。**严守交通生态红线，在规划、建设、运营、养护等环节全方位全方面集约利用资源、保护生态环境，优化交通运输结构，加快绿色交通基础设施建设，严格防控交通污染。

（三）发展目标

根据砚山县实际情况，以“优化路网等级结构，提升服务水平，强化与其它运输方式的有效衔接”为目标，规划形成以高速公路网为骨架，以普通干线公路网为基础，民航、铁路为补充的布局合理、能力充分、衔接顺畅、服务高效、安全经济的综合交通运输体系，提出砚山县“十四五”综合交通运输发展目标。

总体目标：到 2025 年底，砚山县通道总骨架基本建成，基本建成发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，有效支撑“1233 出行交通圈”和“113 快货物流圈”构建，“文砚平”半小时经济圈初步形成，路网结构进一步完善，硬化所有自然村进村公路路面，综合交通基础设施得到有效衔接，结构更加合理；运输装备和运输组织水平进一步提高，综合运输服务能力和水平显著提升；创新能力不断增强，科技进步和信息化水平不断提高；资源节约型、环境友好型行业建设取得明显进展；交通运输应急反应能力进一步加强，安全保障能力明显提高。辅之以民航、铁路建设，基本形成便捷、安全、高效、绿色的现代综合交通运输体系，群众出行问题得到进一步全面解决，全县经济社会发展进一步加快。

具体发展目标和指标如下：

通道更完善。初步形成“一横两纵一联”高速公路通道主骨架，互联互通更完善。与周边丘北、广南、文山等地实现铁路、高速公路连接，多通道连通。

覆盖更广泛。在境内云桂高铁通车的基础上，加快陆文铁路

建设，争取国家支持铁路项目建设，积极破解枢纽瓶颈制约。

新增高速公路通车里程 47.1 公里，高速公路通车里程达到 193.1 公里，高速公路密度达 4.97 公里/百平方公里。砚山县与周边地区实现高速公路互联互通。普通国道公路技术等级基本达二级及以上。农村公路建设再上新台阶，农村公路管理率达到 100%，农村公路列养率达到 100%，路面技术状况指数（PQI）逐年上升，优、良、中等路的占比不低于 75%。

围绕航空业全产业链发展思路，建设文山砚山机场改扩建，进一步完善国际、国内航线。

水运方面，重点开发库区旅游，水路交通与旅游融合发展进一步加强；水路运输保障能力和服务质量、效率明显提高。

结构更优化。建设陆文铁路，新增高速公路通车里程 47.1 公里，新增铁路通车里程 86 公里。普通国道公路技术等级达二级及以上。

衔接更顺畅。铁路、公路客运站和机场等运输枢纽功能配置更加合理，与城市客运等其他运输方式紧密衔接。完善砚山综合交通枢纽。具备多式联运服务功能的综合货运枢纽（砚山火车站物流园区等）建设得到显著推进。公路与城市道路、高速公路与普通公路实现更加顺畅衔接转换。旅客联程运输、货运“一单制”联运服务发展取得进一步突破。

服务更优质。运输方式融合发展更加深入，服务水平全面提质升级。加强铁路运输组织，提升铁路候乘、集散能力，线上线

下服务更加智慧便捷，以铁路和现代物流为引领的客货运输产品不断优化升级。公路基本公共服务水平大幅提高，具备条件的建制村通客车。构建连接国际、国内、省内三级航线网络。完善县、乡、村三级农村邮政物流体系，实现村级邮政（快递）站点全覆盖，升级乡邮投递能力。

到 2035 年，对标交通强国第一阶段目标，基本形成互联互通、功能完备、高效安全、保障有力的现代综合交通运输体系，为砚山县与全省全州同步基本实现现代化提供支撑。为砚山县主动服务和融入国家及省州发展战略规划提供交通支持，为砚山县社会经济跨越式发展做好交通保障。

——**交通网络完备高效**。综合考虑砚山县实际县情和交通现状，对外综合运输大通道、干线公路网的对内综合交通公路网布局体系。县域对内交通以公路网为基础，对外交通公路铁路并重，民用航空发展。打造互联互通、覆盖广泛、衔接顺畅、运转高效的综合交通基础设施网络。

对外大通道高速公路、铁路联通，有效沟通红河、曲靖地区与文山协同发展。对内，全面形成“两横一纵一专线一开口”铁路网+“一横三纵一环四联”高速公路网+干线公路全面成网的交通网络布局，有效联通所有乡（镇）、重要产业物流园区及旅游区，干线公路等级达到二级及以上；农村地区交通运输均等化水平全面提升；开展湖库区精品旅游航运。

——**枢纽功能优化提升**。打造货运以砚山工业园区、砚山火

车站物流园区、平远物流中心为主，客运以砚山县一级客运站、平远二级客运站、砚山动车站为主，乡（镇）综合交通服务中心为多点支撑的综合交通枢纽体系。配套完善综合交通枢纽站场集疏运系统，使县城内外交通衔接顺畅，联程联运更加便捷高效，客货运输中转及换乘效率加快，多元化服务提升交通参与体验。

——**运输服务优质高效。**各种运输方式衔接一体，县域内外、城镇间、城乡间等多层次交通运输转换顺畅，基本形成高效、经济、可靠的多式联运系统以及多级客运服务网络，物流效率显著提高，居民出行便捷舒适，各族群众享有更加公平、更有质量的交通运输服务。交通公共服务水平大幅提升，城市公共交通出行比例不断提高。交通服务带动旅游服务业快速发展。

——**支持保障有力可靠。**综合交通人才建设培养选拔体系完善，人才队伍素质显著提升；交通信息化水平大幅提高，新一代信息技术广泛应用，实时提供准确、可靠的交通信息；运用新技术，支持新业态，加快培育交通运输新动能。交通运输治理体系和治理能力基本实现现代化，综合交通运输管理、养护体制机制完善，法律法规体系完备，标准规范体系健全；交通运输安全应急和救援体系完备；交通能源消耗、污染物排放、碳排放监管系统完善，交通绿色化水平显著提升，资源利用集约，绿色出行比例提高，生态文明理念深入人心。

五、发展重点

（一）主要任务

1. 加快完善综合交通基础设施网络

统筹各种运输方式发展，大力推进铁路、航空、水运等薄弱环节建设，不断优化综合交通网结构，着力加强公路、铁路、航空、水运四种运输方式的有效衔接，基本建成布局合理、功能完善、衔接顺畅、便捷高效的综合交通运输网络。

——**有序推进高速公路工程建设**。继续加快发展以高速公路为主快速公路网建设，加快推进在建项目建设，积极响应州域“互联互通”工程高速公路主骨架建设，适时启动中长期高速公路前期工作，加强项目储备。

专题一：高速公路重点项目

续建丘北至砚山、广南（那洒）至西畴（兴街）高速公路。同时争取“十四五”末开工建设丘北至开远（羊街）、砚山（盘龙）至八嘎至西畴、文山东北绕城（砚山段）等高速公路项目。

启动西畴至珠琳至西林（古障）、者腊至盘龙（砚山东绕城）等高速公路项目前期研究。

——**稳步推进干线公路提级改造**。加快推进普通国道改造，着力提升技术等级，基本消除断头路、等外路和无铺装路面，不断优化和改善路网结构。加强普通国道日常养护，科学实施养护工程，强化大中修养护管理。积极推进普通省道提级、城镇过境段改造等扩容工程。

做好普通国省道提升改造的同时，稳步推进对地方产业发展和新型城镇化建设有重要支撑作用的重要县乡道高等级化，提高道路服务水平，不断优化和改善路网结构，积极开展项目前期工作，做好项目储备。力争部分路段开工建设，争取开展研究一批主要干线的前期工作。

专题二：干线公路重点项目

1. 普通国省道项目

开工建设 G248 线砚山至文山段改扩建工程、G323 线城脚至物流园区改造项目、G323 线砚山过境段（大外革至铕卡）一级公路改造项目、国道 G323 砚山县过境段（新干河至白沙坡）、G248 线砚山县城至响水龙段（砚山县城东过境连接线）、G248 线砚山县城至响水龙段（砚山县城西过境段）、S242 线土锅寨至砚山县城段（建设路延长线）等项目。

开展省道 S209 等项目前期工作。

2. 通乡（镇）二级公路项目

开工建设者腊至东山二级公路（砚山段）、新干河至居那革二级公路、砚山县炭房至文山秉烈（砚山段）二级公路、老回龙至丘北树皮（砚山段）二级公路、砚山县维摩至拖白泥二级公路、砚山县铕卡至文山马塘（砚山段）二级公路、平远至腻脚二级公路、砚山沙子坡至翁达至红坎二级公路、布标至马鞍山二级公路、砚山县卡子至阿猛至六诏至蚌峨至马汉塘（砚山段）二级公路、规划平远落地立交至平远农场三队等公路项目。

——**继续推进“四好农村路”建设。**稳步推进乡村旅游路、资源路、产业路等具有重要支撑作用的县乡道改造升级，推动自然村公路和联网公路建设。在完成全县具备条件的建制村通硬化路任务的基础上，巩固提升建设成果，集中启动推进人口较大规模自然村（组）等自然村（组）通硬化路，加强县乡村公路改造，进一步完善农村公路网络，继续加强农村公路安全生命防护工程建设。

专题三：“四好农村路”重点项目

开工建设砚山至西畴（砚山段）二级公路、红河州蒙自市鸣鹫至阿舍至平远至丘北火车站一级公路（砚山段）、八嘎至龙所公路、黑巴草场旅游专线Ⅰ、黑巴草场旅游专线Ⅱ、八嘎乡奇幻花谷漂流景区配套游览线路、县乡道改造等项目。

完成农村公路桥梁改造 56 座，拆并建制村道路硬化项目 200 公里，砚山县自然村进村道路 1984 公里。

——**加快推进铁路建设。**构建城际铁路网，拓展普速铁路网，拓展区域连接线，推进周边互联互通，形成内联外通、通边达海的普速铁路网，拓展对外通道，提高砚山地区对外开放、国家安全等方面的支撑保障能力。优化点线配套协调，完善铁路站场周边交通配套，形成便捷、高效、顺畅沟通的换乘和联运体系，提高铁路枢纽集散效率。

专题四：铁路重点项目

开工建设师宗经丘北至文山铁路、砚山县绿色水电铝材铁路货运专线、开远经平远街至砚山铁路。

——**加强湖库区航运建设。**大力发展浴仙湖、听湖水域的湖区旅游，提升库湖区航运品质，实现航运发展和与旅游开发的精准“互动”，有效带动区域社会经济发展。同时做好陆上货运通道与富宁港有效衔接，提升砚山县商贸物流入港效率，从而带动区域工贸一体化发展。

专题五：水运重点项目

浴仙湖、听湖新建码头。

——**积极推进航空机场建设。**按照省委、省政府关于将云南省建成民航大省、民航强省的要求，围绕《云南省通用机场布局规划(2016—2030年)》确定的云南省通用航空发展的目标和任务，“十四五”期间重点建设砚山机场改扩建，积极打造“布局合理、功能完善、规模适度、航线通达”的文山州航空体系，增加地区机场数量，扩大航空运输服务覆盖面。

专题六：航空重点项目

续建文山砚山机场。

——**完善综合交通枢纽空间布局。**结合城镇体系布局，着力打造以砚山（盘龙）为核心，以平远为次核，以稼依、阿猛、者腊、八嘎、干河、蚌峨、阿舍、维摩8个乡（镇）为集散点的“一主、一次、多节点”综合交通枢纽，优化完善综合交通枢纽布局，完善集疏运条件，提升枢纽一体化服务功能。

专题七：“一主、一次、多节点”综合交通枢纽布局

一主：以砚山县江那镇、盘龙乡为核心，覆盖周边乡

(镇)、通达全县、衔接高效、功能完善的主枢纽，有效衔接普通铁路、民用机场等多种运输方式，强化物流集散、中转服务等综合服务功能，实现机场、火车站、铁路货运站、公路客货运站等枢纽设施间旅客短距离换乘和货运“无缝衔接”。

一次：以平远为次核，有效衔接高速公路、干线路网等运输方式，优化中转设施和集疏运网络，促进各种运输方式协调高效，扩大辐射范围，带动砚山县西部片区经济发展。同时也是文山州沟通红河、昆明等地的重要门户。

多节点：分别以稼依、阿猛、者腊、八嘎、干河、蚌峨、阿舍、维摩为集散点，便捷衔接干线路网、汽车客货运站场等，提升对周边的辐射带动能力，加强对砚山县综合交通枢纽的支撑。

2. 提升养护管理水平

——**进一步提升公路养护管理水平。**一是要切实转变重建设轻养护的观念，将公路建设和养护管理放在同等重要的地位，推进养护体制改革，加大养护管理资金投入力度；二是要加大养护力度，推广运用新技术、新工艺、新设备、新材料，提高养护机械化水平，保证大中修工程机械化作业率达到 70%，加大推广小型养护机械使用力度，提高重要高等级公路小修保养机械化作业水平；三是要继续推行社会第三方监测机构对公路和桥梁质量进行专业化监测，提高公路养护质量监测力度，同时加强公路养护行

业监管，制定严格的公路养护质量验收标准和检查制度，加大各级公路行业管理监管力度，将检查结果与养护资金拨付挂钩。四是要加强路政管理，提高路政装备水平，强化路政队伍建设，完善路政执法手段，加大路政执法宣传，完善治超体系。

——**继续实施公路安保工程**。一是要集中治理重要县乡公路及重要旅游公路的安全隐患，基本消灭重要公路上的四、五类桥梁，并逐步改善改造宽路窄桥，提高公路桥梁的使用能力；二是要大力实施公路灾害防治工程，使危害严重的重大灾害点基本得到整治，力争重要公路上的水毁路段年修复率达到100%，一般农村公路上的水毁路段年修复率达到80%以上，水毁路段的灾害重复发生率降到10%以下，国省干线公路安全设施完好率不低于95%，县道安全设施完好率不低于70%，乡道和村道安全设施完好率不低于60%，并建立起相对完善的公路灾害预警与防治监管体系。

3. 着力提升客运服务水平

——**积极提升客运装备水平**。对客运车辆进行车型标准化设置，市际客运鼓励发展中、高级公路营运客车；农村客运发展实用、经济型客车和客货兼用型运营车辆；在城市公交和出租车领域推广混合动力、纯电动等清洁能源客车。

——**重点加强客运市场管理**。推进体制改革，按照现代企业制度的要求和政企分开的原则建立国有控股、民营参与经营管理的客运公司，建设客运市场格局；建立健全城乡客运管理法律、法规体系，做到有法可依，执法必严，完善运输市场监管，加快

形成统一开放、公平竞争、规范有序的运输市场体系；货运企业坚持向集约化、规模化方向发展，提高专业化、现代化运输水平；城市交通发展坚持“公交先行”的原则，合理布局城市公交网络，依托城市发展规划，适时新增公交线路；加强对现有出租汽车的规范和管理，进一步提高服务质量，将出租汽车行业改造为有特色、低能耗、绿色环保的产业。

——**加快完善客运服务网络。**优化航班运行链条，着力提升航班正常率，提高航空服务能力和品质。拓展铁路服务网络，扩大高铁服务范围，提升动车服务品质，改善普通旅客列车服务水平。进一步完善由城际快速客运、城乡公交一体化客运、城市客运和农村客运组成的四级客运网络，道路客运以省、市际班车客运为主导，县际旅游、包车客运为补充，在集约化经营的基础上，逐步实现长途客运结点化，中途客运直达化，短途客运公交化，出租车客运规范化；大力发展农村客运，进一步规范经营行为，提高服务质量，满足广大乘客出行需求；全面整合客运联网售票系统资源，建立与联网、标准统一的售票系统，实现三级以上等级客运站网上售票联网全市范围内覆盖。

4. 积极促进现代物流发展

——**提升货运装备技术水平和组织效率。**大力发展标准化、专业化公路货车车型，鼓励发展厢式、冷藏、散装、液罐、城市配送等专用运输车辆和多轴重载大型车辆；大力发展多式联运、甩挂运输、回程配载、冷链运输等组织方式，推动运输便利化，

提高运输效率。

——**培育和发展龙头物流企业。**重点支持地方物流企业对优良物流资源进行整合，进一步优化资源配置，提高资源运营效率，打造砚山现代物流业龙头企业；鼓励中小物流企业通过改制、兼并、联合等形式进行资产重组，发展具有一定规模的物流企业；鼓励工商企业逐步将原材料、配件的采购，产品仓储、运输等物流服务业务分离出来，由专业物流企业承担或以市场为导向，吸收社会资金进行产权改造，组建若干个有特色的大型物流集团；大力支持、鼓励民间投资创建民营第三方物流企业，鼓励民营传统物流企业和其他行业企业转型发展第三方物流企业；通过合资、合作或独资等方式，积极引进国内外大型物流企业。

5. 强化交通科技进步和信息化发展

结合未来发展趋势，大力发展智慧交通，推动云计算、大数据、物联网、移动互联网（5G）、区块链、人工智能、北斗导航技术等新一代信息技术与交通运输融合，推进智能化、信息化整体规划与管理应用，优化公众出行效率，提高交通物流运转效率，强化各相关部门间的资源共享合作，保障基础设施有效运行。

进一步强化交通运输信息化建设，整合公路、铁路、公共交通等信息平台资源，实现交通信息共享与交互，提高交通运输信息化水平，依靠信息化引领交通运输现代化，实现智慧交通建设全方位突破。

——**行业信息化建设。**加强行业信息基础设施建设，提升交

通运输信息服务支撑能力。构筑交通数据资源整合系统、交通行业运行监测系统、交通信息辅助决策系统。同时加强交通管理和应用系统建设，全面建立面向行业管理的电子政务、行政执法、市场诚信体系、安全监管与应急处置等综合管理系统，全面提升行业业务协同、科学决策和信息服务能力，使交通主管部门及企业能够在网上提供方便、快捷、透明的“一站式”服务。推动交通与公安、水利、气象、测绘等资源的数据融合与协同创新，逐步实现跨区域、跨行业信息资源的共享共用。

——**公路建设管理系统**。全面地对项目建设的重要工程引用信息化手段进行信息化管理。对控制性工程施工现场远程视频监控，在数据监控的基础上进行数据的分析预警并对预警情况进行实时反馈，做到及时发现问题、及时预警问题、及时处理问题。实现项目建设信息化的标准化、规范化。

——**公路路政管理系统**。采用手持终端利用移动互联网(5G)，通过路政巡查管理系统进行现场执法，对路产路权进行巡查记录，实时录入执法数据、采集现场图片、现场打印执法文书，并及时发送到数据中心进行处理，提高执法效率。在调查取证方面可采用照相、录像等方式，并可用摄像机对取证过程进行监控确保执法的公正、公平性和证据的合法性，同时确保执法的权威性及规范性。

——**公路养护管理系统**。由GIS地图、综合概览、路况管理、巡检管理、养护管理、桥隧管理等内容组成管理系统，提供地图

定位导航、路网资产分布查看、路线采集、资产采集、病害采集、养护任务执行等功能，结合使用实现了无纸化办公，使巡检养护流程管理更加智能化、科学化，提升了公路管理水平、降低了养护成本、提高了养护质量和效率。

——**车联网管理系统**。车辆管理系统基于 GIS 和无线视频监控技术，对我市农村客运、班际客运车辆的运行状态、车内场景和司乘人员工作状态进行实时监督，保障车辆合规正常运行，健全了车辆安全运行监督机制。

——**应急指挥管理系统**。应急指挥中心依托应急指挥系统，通过 GIS 地图，可快速定位事发地点，调度应急所需的各类资源，包括人员、机械、物资等，并通过视频通话功能实时地对现场应急人员进行指挥，实现应急突发事件的快速响应和高效处置。

——**大数据决策分析**。智慧交通大数据决策分析平台，通过对公交、客运、港航、公路、桥隧、两客一危、应急指挥各业务系统的集成与数据融合，实现系统间的关联与交互、信息共享、集成联动以及数据的统一管理，实现各子系统所无法单独完成的功能，形成智能交通大数据管理体系，并利用大数据批量业务处理技术与大数据可视化分析技术提升大数据处理能力、运算能力和多维度展示能力。为交管部门提供有力的智能化支撑，提升工作效率。

6. 大力推进绿色循环低碳交通发展

聚焦国家碳达峰碳中和与绿色交通发展要求，突破新能源与清

洁能源创新应用、生态环境保护与修复、交通污染综合防治等领域关键技术，加快低（零）碳技术攻坚。

——**推动节能低碳发展。**优化交通运输结构，鼓励发展铁路、水运和城市公共交通等运输方式，优化发展航空、公路等运输方式。科学划设公交专用道，完善城市步行和自行车等慢行服务系统，积极探索合乘、拼车等共享交通发展，倡导低碳型交通消费及“135”绿色出行方式。积极研究并适时出台营运车辆使用新能源、清洁能源的鼓励性政策措施，助力“蓝天保卫战”。鼓励淘汰老旧高能耗车船，提高运输工具和港站等节能环保技术水平。加快新能源汽车充电设施建设，推进新能源运输工具规模化应用。发扬绿色交通文化，深入开展绿色交通、文明出行宣传教育活动，全面提升从业人员、社会公众的节能环保意识和能力。

——**推进节能减排和资源集约利用。**建立健全交通运输节能减排标准和制度体系，启动交通运输企业节能减排能力提升计划，建立能源利用在线监测平台；推进交通规划设计生态化、建设过程清洁化、能源利用高效化、环境影响最小化；着力推进结构性、管理性、技术性节能减排，加强行业环保监管，集约节约高效利用资源；推进行业绿色低碳示范项目实施；鼓励使用清洁能源运输车辆，推广使用交通废弃物（废水）循环利用的新工艺和新设备。

——**加大环境保护力度。**将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。积极倡导生态选线、环保设计，

利用生态工程技术减少交通对自然保护区、风景名胜区、珍稀濒危野生动植物天然集中分布区等生态敏感区域的影响。加强港口泊位防污染处置能力，提高船舶溢油防控和污水处理能力强化污染治理，加强公路、航道、机场等交通基础设施施工和运营过程中的污染治理，确保生产生活污染物达标排放。严格落实生态保护和水土保持措施，鼓励开展生态修复。加强建设工程生态环境保护，实施生态公路示范工程。

7. 增强交通安全和应急保障能力

——**完善应急保障体系建设**。完善交通突发事件监测预警系统和应急指挥平台建设；建立跨部门应急联动协调机制，加快应急物资储备体系建设，增强突发事件与重大灾害的预警、应对和处置能力；完善加大交通应急物资、运力储备建设；建立交通应急动员和补偿机制，鼓励和组织社会力量参与应急工作；加大交通应急队伍建设。

——**加强交通运输安全生产管理**。落实运输企业安全生产主体责任，建立安全生产诚信管理体系，提升企业安全生产违法成本，深入推进企业安全生产标准化建设和风险管理；完善公路运输日常监控系统及危险品运输车辆、长途客运车辆监控网络，加大重点路段和危桥的交通监测预警系统建设；开展社会公众交通运输安全生产知识宣传教育活动，增强公众安全意识。

——**加强交通安全监管体系建设**。建立有关部门“各司其职、各负其责、齐抓共管”的安全监督机制；完善安全法规、制度体

系，形成安全生产的长效机制。

8. 进一步提升邮政服务水平

切实保障公民的基本通信和社会对邮政特殊服务的要求，保证邮政履行普遍服务的基本条件，确保邮政通信安全。实现乡（镇）局所设置比例达 100%，行政村通邮比例 100%。加快机要通信信息化建设，提高服务能力。进一步深化投递体制改革，有效提升末端环节服务质量，提高党报党刊妥投率。加快保密安全防范设施建设，保障机要通信从收寄、内部处理、运输、投递、机要件保管、查询等各环节的保密安全。推动快递企业强化服务能力、提升服务质量、提高服务人员素质。支持和鼓励有实力的快递企业进入资本市场，着力培育几家在州内有一定规模、实力强、信誉好的快递品牌企业。

（二）资金需求

为进一步加强县域内部各乡镇间的联通，同时，提升砚山县各对外大通道的通行能力及可达性，提升县域范围内整体客货运水平，支撑砚山县经济高效健康发展，在近期实施计划的基础上，制定砚山县综合交通规划十四五实施计划。

“十四五”期间，砚山县境内总投资约 640.743 亿元。其中：

高速公路：合计 124.6 公里，总投资约 92.45 亿元。

普通国道：合计 69.16 公里，总投资约 62.59 亿元。

普通省道：合计 7 公里，总投资约 17.68 亿元。

通乡（镇）二级公路：合计 308.5 公里，总投资约 107.73 亿

元。

旅游路资源路产业路：合计 456.02 公里，总投资约 61.143 亿元。

农村公路桥梁改造：合计 56 座，总投资约 0.67 亿元。

拆并建制村道路硬化项目：合计 200 公里，总投资约 5 亿元。

砚山县自然村进村道路：合计 1984 公里，总投资约 19.84 亿元。

铁路建设：合计 166 公里，总投资约 214 亿元。

民航建设：完成砚山机场改扩建，总投资约 13 亿元。

水运建设：总投资约 0.5 亿元。

枢纽工程项目：建设火车站、客运站、物流中心、客运站等，总投资约 40.04 亿元。

其他项目：增设 G80 广昆高速公路平远北立交及电动车充电桩，总投资约 6.1 亿元。

六、保障措施

（一）加强规划衔接

抓住国家“扩内需、稳投资、稳增长”的发展机遇，充分利用国家对边疆少数民族地区的倾斜支持政策，加强与国家、省级、州级综合交通运输上位规划对接，适时争取将更多的项目纳入国家、省级规划和投资范围，争取优先安排和重点支持，为项目的顺利推进创造良好条件。

（二）加强组织领导

按照“统筹规划、分级负责”的原则，成立县级“十四五”综合交通规划实施领导小组，加强联动，协同推进规划实施。交通主管部门落实各自工作职责，建立分工协作机制，抓好重大项目、重大工程及重大政策的落实。加强与发改、财政、自然资源、环保、林业、金融机构等相关部门的协调，建立健全工作机制，定期组织召开项目协调调度会，研究解决项目筹融资、资金到位、征地拆迁、投资完成、施工环境和施工要素保障等方面的问题，确保项目建设有序推进。

（三）强化部门协作

县内各级各有关部门充分发挥职能作用，发改部门积极配合支持交通基础设施重点项目前期工作各阶段文件的上报、转报工作，简化项目审批程序；财政部门大力支持做强做大交通运输建设融资平台，同时每年安排必要的预算资金，支持交通运输基础设施建设；公安部门为交通项目建设积极营造良好的施工环境，

帮助施工单位做好火工用品的供应和日常安全管理工作；住建部门统筹考虑路网设施和运输站场的规划建设，在城市道路和相关基础设施建设中，统筹考虑与交通路网的衔接；自然资源部门对交通基础设施建设项目，符合土地利用总体规划和供地政策的项目优先保障用地需求，积极支持指导交通运输部门做好建设项目用地预审及用地报批所需材料的编制、上报，做好相关的地灾评估和压覆矿产评估，采取措施加快审批速度；林草部门优先保证交通基础设施建设用林地需求，做好指导交通运输项目林地审批所需材料，在林木采伐审批等方面提供便捷服务；生态环境部门指导配合建设单位做好交通运输项目环评审批所需材料，对农村公路采取捆绑打包方式办理环境评价审批；水利部门配合支持交通运输部门做好建设项目水土保持审批所需材料的编制和上报，对项目的建设简化水土保持审批程序，对交通基础设施建设过程中由建设单位组织水土流失治理、森林植被恢复的，按最低标准收取水土保持补偿费；银行系统积极为交通运输项目贷款立项并加快贷款评审工作，安排好贷款规模；电力、广电、电信、移动、联通等杆线权属部门做好建设项目的杆线迁移工作，同时做好施工用电架设，及时提供施工用电，对交通基础设施建设杆线迁移费用收取成本费，电力部门减免设计费和增容费。

（四）加强资金保障

砚山县“十四五”综合交通基础设施建设投资规模巨大，只有建立财政保障有力、有效吸引社会资金、风险可控的投融资机

制才能保障规划顺利实施。既要用好用活车购税、国家和省级财政专项资金、自筹等资金、商业贷款等现有资金渠道，在确保落实到位已出台交通建设各项优惠政策的同时，又要积极申报地方政府专项债券，提高州财政对交通建设资金的补助额度，探索“交通+综合开发”等新方式，营造良好的营商环境，健全我县交通运输投融资规定，进一步放宽社会资本的准入限制，研究提出“合理回报”的政策设计，吸引有实力、资信良好的社会资本进入交通基础设施领域。加强交通建设资金的精细化管理方法的研究，通过交通规划、设计、建设、验收全过程的精细化管理，努力降低基础设施建设造价，提高建设资金使用效率。

（五）加强实施管理

统筹考虑重大基础设施建设，合理安排建设时序。加快建立和完善项目储备库，按照“完成一批、开工一批、研究一批、储备一批”的思路，加快推进项目前期工作、做好项目储备，加大前期工作资金、科技和人才投入，切实保障重大建设项目前期工作经费投入。加强规划实施的动态监测与实施定期评估，建立健全规划目标责任制和考核机制，强化规划实施情况的跟踪分析和监督检查，根据发展中出现的新情况、新问题适时调整规划和相关政策，增强规划的可操作性。

- 附件：1. 砚山县“十四五”综合交通规划项目表
2. 砚山县“十四五”综合交通规划示意图

抄送：县委各部门，人大常委会办公室，县政协办公室，县监委，县法院，县检察院，县人武部。

砚山县人民政府办公室

2023年2月15日印发
