

西双版纳州“十二五”交通 运输发展规划

二〇一一年十二月

目 录

| | |
|------------------------------------------------------|-----------|
| 前言..... | 1 |
| 第一章 发展环境..... | 2 |
| 一、“十一五”公路交通发展回顾..... | 2 |
| (一) 初步形成以高速公路、国省干线为主骨架,县乡公路为支线,连接城乡、辐射周边的公路网络系统..... | 2 |
| (二) 公路网络建设持续发展,总体布局明显改善..... | 3 |
| (三) 农村公路建设快速发展,公路服务质量不断提升..... | 6 |
| 二、存在的问题..... | 6 |
| (一) 交通基础设施规模总量偏小,结构不尽合理..... | 6 |
| (二) 综合交通运输枢纽的规划建设有待完善和推进..... | 10 |
| (三) 干线公路整体等级需要提高,现阶段规模难以发挥效益..... | 10 |
| (四) 综合交通管理体制有待进一步理顺..... | 10 |
| 三、“十二五”交通发展环境和条件分析..... | 11 |
| (一) 面临的机遇..... | 11 |
| (二) 面临的挑战..... | 13 |
| 第二章 发展思路..... | 14 |
| 一、指导思想..... | 14 |
| 二、发展目标..... | 14 |
| (一) 总目标..... | 14 |
| (二) 分目标..... | 14 |
| 第三章 发展任务..... | 16 |
| 一、 总体安排..... | 16 |
| (一) 公路网布局方案..... | 16 |

| | |
|----------------------------------------------|-----------|
| (二) 中长期建设规划..... | 17 |
| (三) 景洪国家公路运输枢纽规划..... | 18 |
| 二、重点任务..... | 21 |
| (一) 建设云南省公路网主骨架路线，满足云南桥头堡建设要求..... | 21 |
| (二) 配合云南省干线公路网调整工作，加大干线公路改造力度，明显提升路网等级... .. | 21 |
| (三) 加强公路养护管理..... | 22 |
| | |
| 第四章 实施保障..... | 24 |
| 一、切实加强领导，提供组织保障..... | 24 |
| 二、加强制度建设，落实项目建设责任制..... | 24 |
| 三、健全规划实施机制，保障规划任务顺利完成..... | 24 |
| 四、建立长期、稳定、充足的筹资渠道..... | 24 |
| 附件:西双版纳州“十二五”交通建设项目规划表” | 26 |

第二章 前 言

“十二五”时期，是西双版纳州深入贯彻落实科学发展观，全面建设小康社会，积极构建社会主义和谐社会的重要时期，也是加快推进现代交通运输业发展，加快交通运输结构调整、转变发展方式、向现代服务业转型的重要战略机遇期，同时也是西双版纳州推进旅游产业发展，加快农业产业化发展步伐的关键时期。“十二五”时期经济社会发展的新特征，必然对交通运输发展提出更高的要求，科学编制和组织实施好西双版纳州“十二五”交通运输发展规划，对适应国内外形势的新变化，解决发展中的新矛盾、新问题，全面提升西双版纳州总体竞争实力，保持经济社会持续、快速、协调发展至关重要。

第三章 第一章 发展环境

一、“十一五”公路交通发展回顾

(一) 初步形成以高速公路、国省干线为主骨架，县乡公路为支线，连接城乡、辐射周边的公路网络系统

“十一五”期间，西双版纳州公路网络在总体规模和等级结构方面取得快速发展，公路通车总里程由 2005 年底的 6054 公里增加至 2010 年的 8729 公里，公路总里程增加了 2675 公里，公路密度增加约 14 公里/百平方公里。形成由国道 G8511 线、国道 213 线、国道 214 线、省道 214 线、省道 220 线、省道 327 线、省道 328 线七条国省道为主骨架，以县乡道为补充的较为完善的公路网络。2010 年西双版纳州公路网建设现状见图 1。

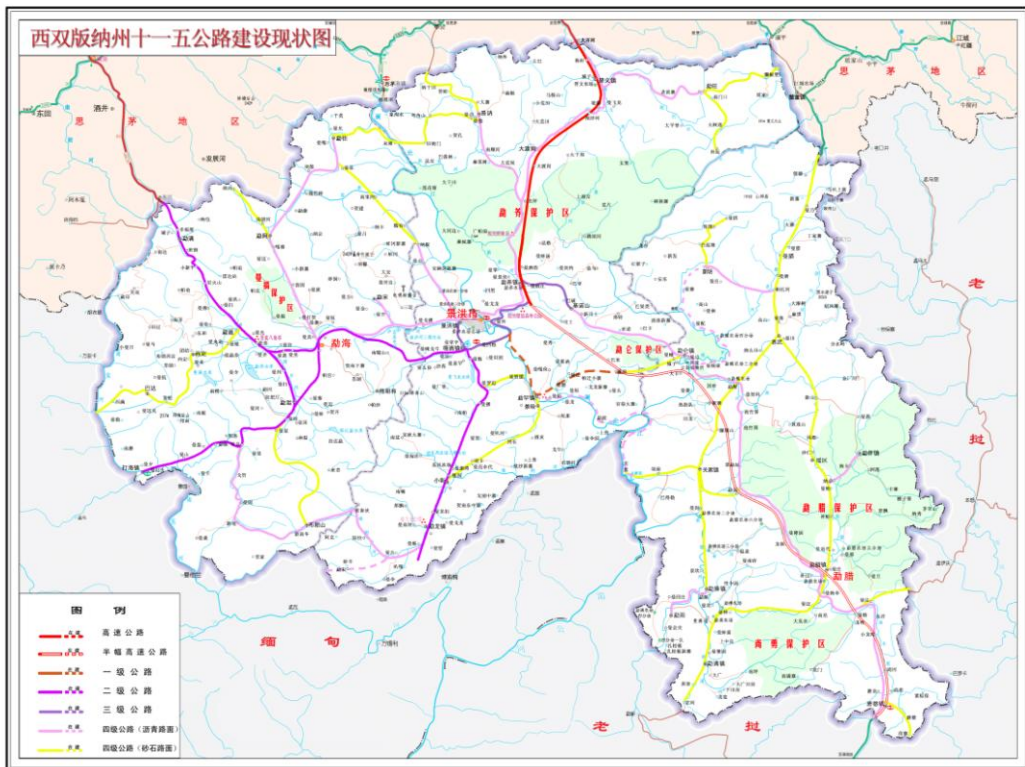


图 1 西双版纳州公路网现状图

（二）公路网络建设持续发展，总体布局明显改善

“十一五”期间，西双版纳州交通基础设施建设取得了显著成效，5年累计完成交通投资 92.11 亿元，是“十五”时期 14.28 亿元的 6.5 倍，交通投资占全州固定资产投资比例达 23%。

1. 2006 年完成交通固定资产投资 1.27 亿元，其中完成 2006 年通达工程 100 公里，总投资 1240.52 万元；帕扎河至象明通乡油路工程，全长 35 公里，总投资 1673 万元；吉良至布朗山公路，全长 47 公里，总投资 3369 万元；勐旺公路，全长 42 公里，总投资 1940 万元；景洪农场八分场至景哈公路，全长 25 公里，总投资 1838 万元；新农村公路，全州投入建设 501.13 公里，总投资 2800.5 万元。

2. 2007 年完成交通固定资产投资 2.49 亿元，其中象明公路，全长 35 公里，总投资 2533 万元；勐往通乡油路，全长 46 公里，总投资 3493 万元；格朗和通乡油路，全长 30 公里，总投资 2100 万元；2007 年通达工程，全长 550 公里，总投资 7038 万元；完成通乡镇公路路面硬化工程 2800 万元；曼景坎大桥 312 万元；农村公路大中修工程投资 452 万元；国家领导人视察公路总共投资 543.5 万元；其它农村公路建设总投资 4263 万元。

3. 2008 年完成交通固定资产投资 69.51 亿元，其中配合省厅、小磨高速公路建设指挥部完成国道 213 小勐养至磨憨公路 185 公里，二级标准，总投资 63.94 亿元；完成佛双桥至打洛公路，全长 66.2 公里，二级标准，总投资 4.48 亿元；磨憨至苗寨公路，全长 22 公里，投资 2387 万元；勐海镇至勐宋乡路口公路，全长 4 公里，投资 284 万元；2008 年通畅工程，全长 55 公里，投资 4726 万元；2008 年通达工程，全长 354.5 公里，投资 3545 万元。

4. 2009 年完成交通固定资产投资 7.67 亿元，其中完成景大二级公路，全长 61 公里，总投资 4.45 亿元；西双版纳州自然村“村村通”公路，全

长 2000 公里，总投资 1.5 亿元；景哈哈尼族通乡油路，全长 24.5 公里，投资 1962 万元；基诺山至巴卡油路，全长 1.7 公里，投资 129 万元；勐海西定公路，全长 66.8 公里，投资 4286 万元；勐腊象仑公路，全长 57 公里，投资 4560 万元；曼飞龙至曼兵公路，全长 14 公里，投资 811 万元；2009 年通达工程，全长 164 公里，投资 3270 万元；嘎洒镇曼列至阿麻新寨公路，全长 28 公里，投资 1570 万元；大勐龙曼广罕至勐宋边防检查站公路，全长 8 公里，投资 620 万元。

5. 2010 年完成交通固定资产投资 11.17 亿元，其中完成澜沧（惠民）至勐海段二级公路，全长 60 公里，总投资 10.63 亿元；大勐龙曼广罕至勐宋边防检查站公路，全长 12 公里，投资 1092 万元；勐海镇至勐宋乡路口公路，全长 10 公里，投资 700 万元；其他公路，全长 84.6 公里，桥梁 8 座 633 米，总投资 3593 万元。

“十一五”末，全州公路通车里程达到 8729 公里。按技术等级划分：高速公路 90.4 公里，占总里程的 1.04%；一级公路 26.7 公里，占总里程的 0.31%；二级公路 424.1 公里，占总里程的 4.86%；三级公路 15.1 公里，占总里程的 0.17%；四级公路 4453.3 公里，占总里程的 51.02%；等外公路 3719.6 公里，占总里程的 42.61%。高速公路和二级公路里程以 40% 的速度增长，等外公路里程逐年减少，全州公路技术等级得到逐步提高。按公路等级划分：国道 565.3 公里，省道 654.9 公里，省管县道 82.9 公里，地管县道 849.8 公里，乡道 4051.6 公里，村道 2400.7 公里，专用道 124.1 公里；按路面等级划分：有铺装路面 1947.3 公里，简易铺装路面 120.4 公里，未铺装路面 6661.6 公里。“十一五”期间西双版纳州公路发展基本情况见表 1，“十一五”期间西双版纳州公路等级结构见图 2、3、4。

表 1 西双版纳州“十一五”以来公路发展基本情况表

单位：公里、公里/百平方公里

| 年份 | 公路里程 | 高速公路 | 一级公路 | 二级公路 | 三级公路 | 四级公路 | 等外公路 | 公路密度 |
|------|--------|------|------|-------|------|--------|--------|-------|
| 2006 | 6053.5 | 76 | 9.1 | 98.3 | 21.9 | 2963.7 | 2884.5 | 31.65 |
| 2007 | 6064 | 76 | 9.1 | 98.3 | 21.9 | 2974.2 | 2884.5 | 31.71 |
| 2008 | 6252.8 | 86.7 | 9.1 | 257 | 21.9 | 3661.9 | 2216.2 | 32.70 |
| 2009 | 8681 | 86.7 | 9.1 | 273.9 | 33.1 | 3998.2 | 4279.9 | 45.39 |
| 2010 | 8729 | 90.4 | 26.7 | 424.1 | 15.1 | 4453.3 | 3719.6 | 45.64 |

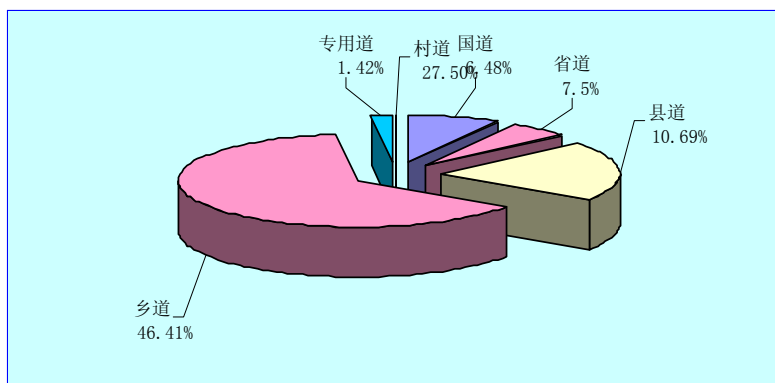


图 2 “十一五”西双版纳州公路行政等级结构图

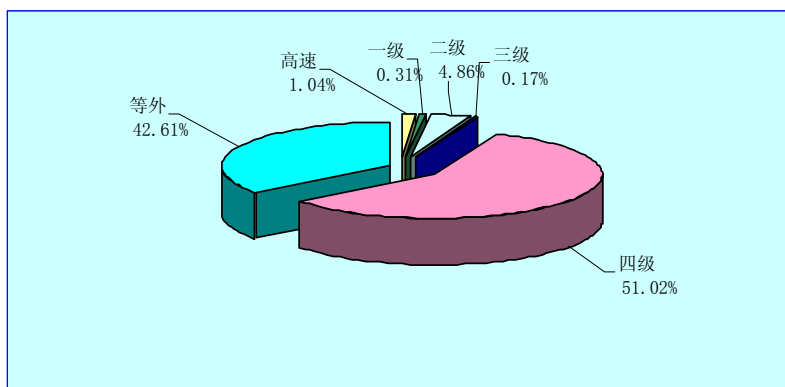


图 3 “十一五”西双版纳州公路技术等级结构图

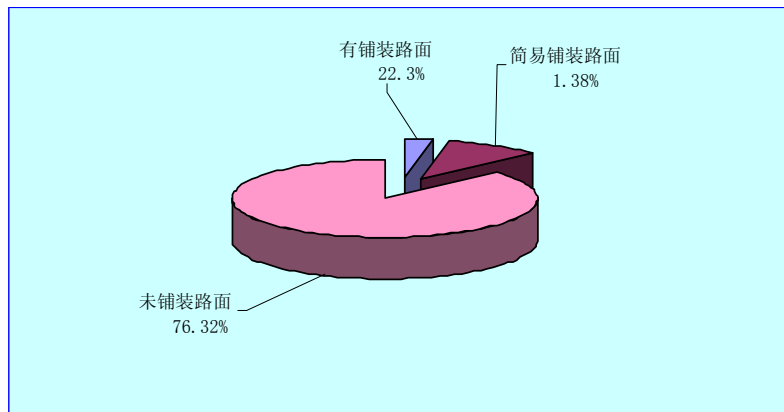


图4 “十一五”西双版纳州公路路面等级结构图

(三) 农村公路建设快速发展, 公路服务质量不断提升

“十一五”时期，是西双版纳州交通运输发展速度最快、发展成效最显著、交通发展变化最深刻、群众得实惠最多的时期。规划确定的各项目标任务全部提前完成。“十一五”提出实现州到县到口岸公路高等级化、县到乡镇公路油路化、乡村公路保畅通的目标全面完成。

二、存在的问题

西双版纳州综合交通体系虽然在基础设施建设、技术结构、运输能力等方面得到了提升与发展，但基于综合交通协调发展的要求而言，在交通供需平衡、交通结构调整、交通与城市协调发展等问题日益突出，表现在以下几个方面。

(一) 交通基础设施规模总量偏小，结构不尽合理

截至2010年底西双版纳州公路通车里程达到8729公里，占全省公路通车里程的4.2%，在全省16个州市中排名第12位。从公路规模来看，与省内其他州市相比总量及平均水平均较低，而且西双版纳州公路技术等级结构总体偏低，等外公路占总里程的35%。详见表2。

以国土面积计算，全州公路密度达到45.39公里/百平方公里，在全省16个州市中排名第11位，远远低于全省平均水平。

表 2 2010 年西双版纳州与其他州市公路规模水平比较表

| 类别 | 公路里程 | 占全省里程比例 (%) | 等级公路 | 其中：高速公路 | 等外公路 | 万人公里 | 百平方公里公路里程 |
|-------|--------|-------------|--------|---------|-------|--------|-----------|
| 全省 | 206214 | | 124526 | 2512 | 79227 | 45.14 | 51.71 |
| 昆明市 | 16036 | 7.78 | 11602 | 359 | 4434 | 26.28 | 72.07 |
| 曲靖市 | 20293 | 9.84 | 15732 | 255 | 4561 | 34.19 | 69.03 |
| 玉溪市 | 16390 | 7.95 | 15937 | 240 | 453 | 77.24 | 105.7 |
| 保山市 | 11549 | 5.6 | 7234 | 134 | 4315 | 47.05 | 58.1 |
| 昭通市 | 14312 | 6.94 | 4393 | 135 | 9919 | 26.92 | 60.22 |
| 丽江市 | 5966 | 2.89 | 3127 | | 2839 | 56.02 | 29.99 |
| 普洱市 | 19076 | 9.25 | 8578 | 135 | 10498 | 76.89 | 41.9 |
| 临沧市 | 13755 | 6.67 | 6783 | | 6972 | 60.28 | 56.04 |
| 楚雄州 | 16644 | 8.07 | 7114 | 301 | 9530 | 62.6 | 54.92 |
| 红河州 | 18937 | 9.18 | 13615 | 334 | 5322 | 45.22 | 56.58 |
| 文山州 | 12871 | 6.24 | 8533 | 303 | 4338 | 33.73 | 38.5 |
| 西双版纳州 | 8729 | 4.23 | 5010 | 90 | 3719 | 81.58 | 45.64 |
| 大理州 | 16783 | 8.14 | 9121 | 226 | 7662 | 46.58 | 53.28 |
| 德宏州 | 6835 | 3.31 | 3905 | | 2930 | 53.3 | 53.87 |
| 怒江州 | 3696 | 1.79 | 1514 | | 2182 | 76.28 | 25.94 |
| 迪庆州 | 4342 | 2.11 | 3286 | | 1056 | 114.49 | 16.72 |

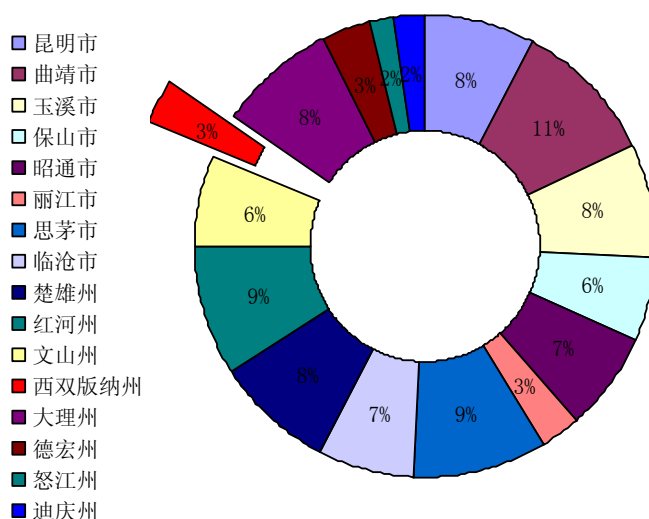


图 5 西双版纳州公路总里程全省比重图

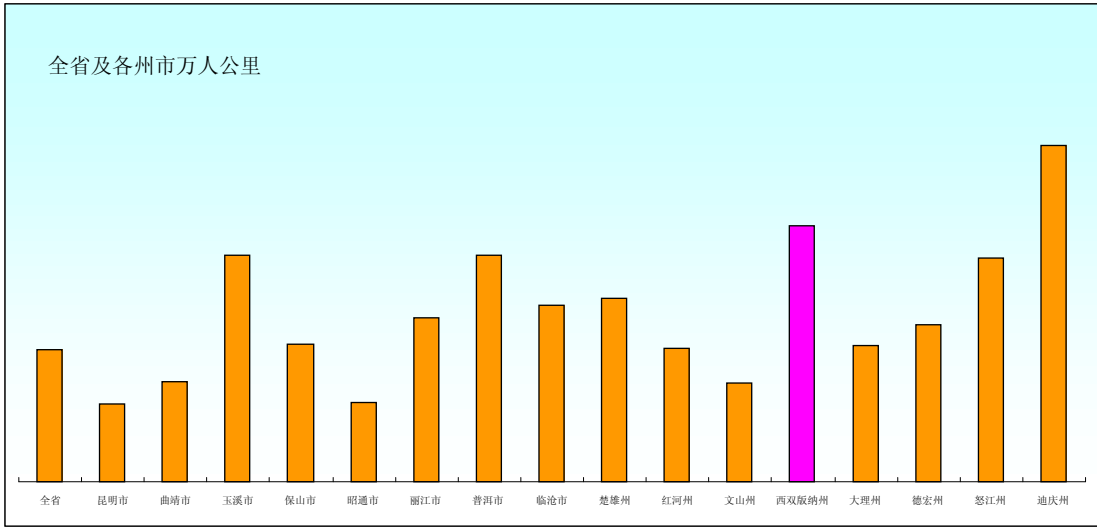


图 6 西双版纳州万人拥有公路里程与全省对比图

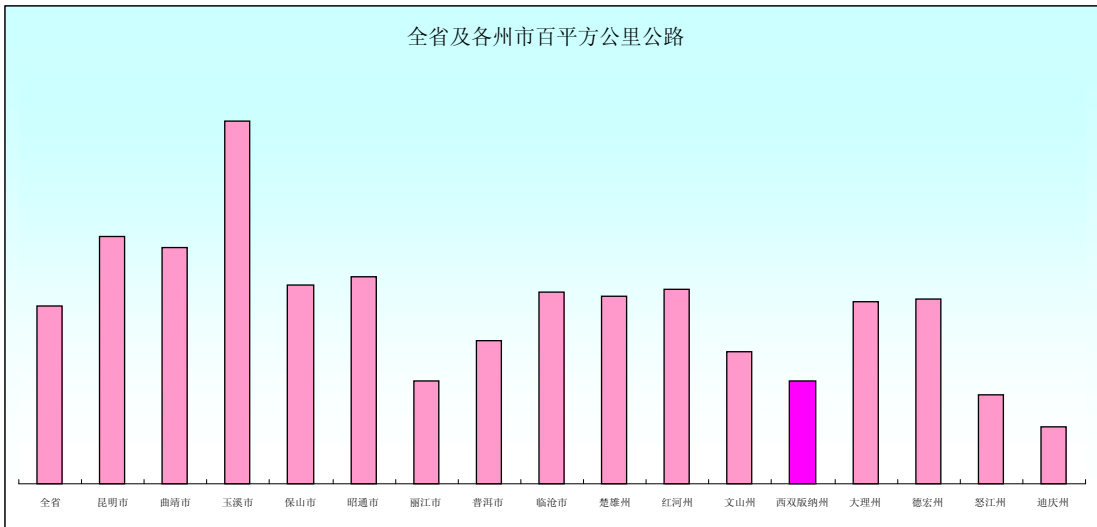


图 7 西双版纳州百平方公里拥有公路里程与全省对比图

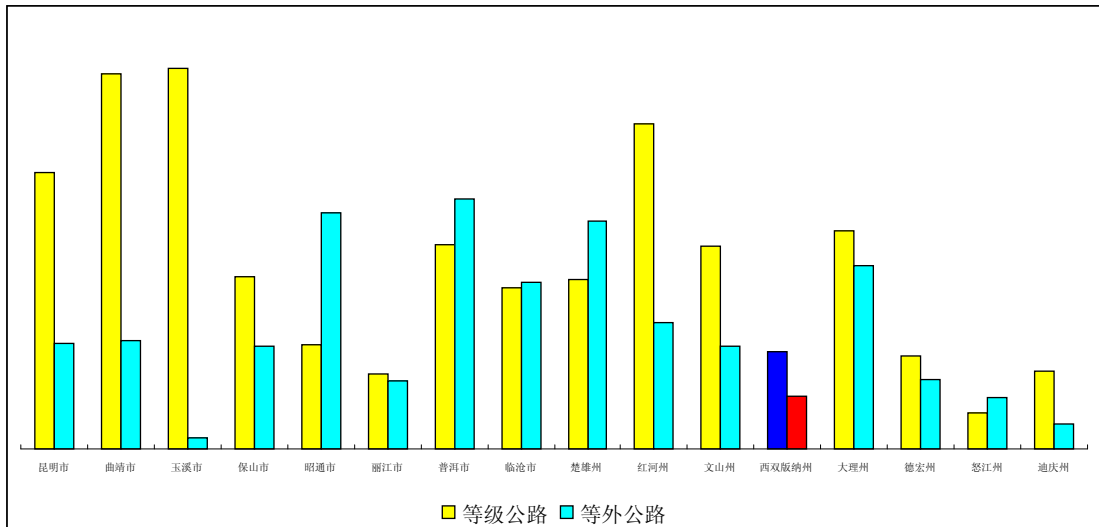


图 8 西双版纳州拥有公路等级结构与全省对比图

“十五”和“十一五”期间，西双版纳州加大了高速公路的建设及农村公路道路的改造，公路基础设施建设取得了卓越的成绩，但干线公路的改建相对滞后，从交通基础设施规模总量来说，交通基础设施规模总量不足，有效供给能力还不能适应经济社会快速发展和社会公众对出行消费急剧增长的需要。

虽然西双版纳州目前已有昆磨高速公路贯通，但总体上为南北向交通，横向联系不足且对西双版纳州的西北、东北、西南的覆盖较差，除昆磨高速外无高速公路与外界相通。相对于景洪市与普洱市的经济社会联系程度，其与勐海、勐腊的公共交通能力显得薄弱，公路长途客车很难适应客流持续增长的需要，城市间的快速交通网络亟待修建。城市交通需求增长较快，市政道路交通供需矛盾突出。

交通网络结构比例不协调，运输选择的自由度和合理性不强，综合运输的整体效益远没有得到充分发挥。在各种运输方式的运营方面还没有形成分工合理、优势互补，旅客零换乘方面仍有待进一步加强。跨行政区域的公路、航道等基础设施的无缝对接仍有待进一步加强。跨州市的通盘规划、建设、一体化管理方面还有待提高。

（二）综合交通运输枢纽的规划建设有待完善和推进

由于交通行政管理体制的分割，各种运输方式各自规划、建设和管理，较少从综合交通运输体系角度考虑相互配合、共通和互联互通，发展综合交通枢纽意识不强、建设滞后，各种运输方式间以及城市交通和区域交通之间缺乏紧密衔接，信息不能共享，运输组织协调性差，综合运输整体效率不高。

公路、站场、城市交通与港口布局之间合理衔接问题长期未得到解决，缺乏协调，货物换装环节多，不仅增加运输时间和费用，也增加了城市交通压力，公路客运站、城市公交站点等独立建设，衔接不畅，公路客运与城市公交分离，旅客出行换乘不便。

缺乏大型的现代化物流中心和货运站场，公路货运站场、港口和物流中心之间没有得到有效的整合，迫切需要货物流通的无缝衔接。

（三）干线公路整体等级需要提高，现阶段规模难以发挥效益

从目前西双版纳州国省干线公路等级现状分析，低等级公路占有相当大的比重，从路面等级来看，砂石路面及沥青表处路面还占有相当大的比例。由于道路等级偏低，大部分国省干线公路已不能充分发挥在整个路网中的纽带作用，并逐渐成为交通运输的瓶颈，严重制约经济社会发展。

（四）综合交通管理体制有待进一步理顺

由于交通管理体制等原因，西双版纳州目前的交通运输体系仍然处于多口管理、条块分割的状态，各种运输方式之间、不同镇区之间的衔接还不够紧密，体制性、制度性的障碍还普遍存在，一体化的交通格局尚未形成。尤其是近年来，全州城市化进程逐步加快，迫切要求交通运输体系的一体化，避免道路被人为地划分为公路与城市道路。由于两者的技术标准不同，在衔接上会出现问题，有些道路在功能上偏于城市道

路或随着城市范围的扩大越来越具有城市道路的功能，而管理上又属于公路范畴，这给管理带来了一些问题。

三、“十二五”交通发展环境和条件分析

（一）面临的机遇

1. 桥头堡建设

2009年7月，胡锦涛总书记在视察云南时提出要“把云南建设成为我国面向西南开放的重要桥头堡”的指示，为我国深化改革开放、提升沿边开放水平指明了具体方向，也为云南及西南各省区市创造了难得的、历史性的发展机遇，推动我国沿边开放发展步入快车道。

在云南桥头堡建设过程中，将加快连接东南亚和南亚、直达印度洋的国际大通道建设，以公路为基础、铁路为骨干、航空为先导、水运为补充、信息通信网络为枢纽，建成我国连接东南亚和南亚国家的综合、高效、现代化的交通运输体系。西双版纳州作为桥头堡建设的前沿城市迎来了交通基础设施建设新的机遇。

2. 西部大开发战略的深入实施

2010年7月7日，中共中央、国务院召开的西部大开发会议确定今后十年新的战略目标是“西部地区综合经济实力上一个大台阶，基础设施更加完善，现代产业体系基本形成，建成国家重要的能源基地、资源深加工基地、装备制造业基地和战略性新兴产业基地；人民生活水平和质量上一个大台阶，基本公共服务能力与东部地区差距明显缩小；生态环境保护上一个大台阶，生态环境恶化趋势得到遏制”。交通基础设施继续放在优先发展地位，西双版纳州必将迎来新一轮、更好的发展机遇。

3. 经济社会的快速发展，对交通发展产生更大的需求

“十二五”期间，国民经济将保持平稳较快增长，将加快增长方式转变，调整经济结构，要求公路交通运输进一步扩大基础设施能力、完

善网络，要求促进区域交通协调发展，要求不断增强安全应急保障能力。

随着我国经济进入新一轮快速增长期，国家将给予更多的优惠政策和资金支持西部地区加强基础设施建设、生态环境保护等，区域经济发展合作的方兴未艾，对西双版纳州而言，是在科学发展观的指引下，实现交通跨越式发展的一次重大战略机遇。

4. 纳入国家规划建设的机遇

一是交通运输部提出了调整国高网、调整完善普通国道网和编制国家公路网，为西双版纳州更多项目能纳入国家规划建设提供千载难逢的机遇；二是国家对交通基础设施建设提供的资金政策机遇，国家将在“十二五”期间加大交通基础设施的投入，提高建设投资补助标准，将有力减轻配套资金及资金筹措的压力，保障交通可持续发展；三是景洪市在国家公路运输枢纽规划中作为国家道路运输枢纽节点城市，将给全州交通运输业带来更大的发展机遇，“一江连六国”的澜沧江—湄公河流经景洪市，凭借着独特的地理区位优势和有利的交通条件，同时作为我国通往东南亚的桥头堡，景洪市顺利入选为国家公路运输枢纽，为西双版纳州推进建设综合交通运输体系，构建和做大做强运输物流业，将给全州交通运输业带来更大的发展机遇。

5. 全面建设小康社会进入关键时期，边境少数民族地区面临良好的发展机遇

在全面建设小康社会的要求下，国家将实施加快民族地区发展战略，继续支持少数民族和民族地区加快发展，并将此作为推进西部大开发的首要任务。西双版纳是我国少数民族聚集地区，景洪、勐海、勐腊三县市均在云南省 25 个“兴边富民”县之列，扶持边境民族地区发展政策将为西双版纳加快经济社会发展、发展特色产业、加强文化建设、增强社会发展能力提供广阔的发展空间。

6. 城镇化进程加速推进，交通运输发展前景广阔、潜力巨大

“十二五”时期西双版纳州正处于城镇化加速推进期，随着城镇化水平的不断提高，客货运输需求日益旺盛，机动车辆拥有量大增，民用汽车运输市场发展也十分迅猛，对公路基础设施的需求将持续增加。

（二）面临的挑战

1. 构建综合运输体系。促进各种运输方式的衔接和配合、推动综合运输体系协调发展是西双版纳州“十二五”时期交通运输发展面临的重大挑战。

2. 建设“资源节约型、环境友好型”和低碳、安全、便捷、舒适的交通网络。实现公路交通的可持续发展，以最小的资源和环境代价来满足经济社会发展对交通运输的需求，是“十二五”时期公路交通发展面临的重要挑战。

3. 保障国家安全，提高应急保障能力。构建满足国防和应急保障交通是“十二五”时期公路水路交通发展面临的挑战。

4. 成品油价格、税费改革和取消政府收费还贷二级公路。实施成品油价格和税费改革以及取消政府收费还贷二级公路政策，需要积极建立非收费公路发展的新体制、新机制，这是“十二五”时期交通运输发展面临的新挑战。

5. 交通运输在投融资、建管养体制等方面积累的深层次矛盾凸显。交通运输经过多年快速发展积累下来许多问题，运输服务水平与经济社会发展、人民生活水平提高要求不相适应的矛盾进一步突出，交通运输发展在投融资、建管养体制等方面的深层次矛盾进一步凸现，“十二五”时期基础设施建设资金需求庞大、体制和机制中的一些深层次问题亟待解决。

因此，“十二五”时期仍然是交通基础设施建设关键期、发展机遇期，同时，也是矛盾的凸显期和交通发展转型期。

第四章 发展思路

一、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，深入贯彻落实科学发展观，紧紧围绕州委、州政府提出的“六大战略”及“两个率先”、“两个为主”、“两个定位”目标，坚持交通运输服务经济发展的总体方针，以可持续发展为导向，以承接、优化、协调发展为主线，以体制机制创新为动力，以科技为手段，优化结构、强化通道、完善枢纽，构建以人为本、资源节约、环境友好的现代化综合交通运输体系，全面提升综合交通运输的生产力、竞争力，为加强区域合作、促进经济社会又好又快发展提供坚实支撑与保障。

二、发展目标

（一）总目标

构建昆曼国际大通道的时候，形成网络完善、布局合理、运行高效、安全环保、与周边州市紧密相连的一体化综合交通运输体系，全面推动区域经济社会的跨越发展。

（二）分目标

——优化交通网络结构：整体调控全州公路、航运、水运的发展，在稳步发展公路的同时，优先发展铁路和水运。

公路方面，继续完善高速公路和快速路网络，优化干线公路的规划建设方案，继续强化农村地区基础路网的建设，提高路网的通达性，加强各等级道路的有序衔接。“十二五”期间西双版纳州规划建设公路里程6409公里，其中高速公路266公里，一级公路146公里，二级公路589公里，三级公路418公里，四级公路4908公里。

铁路方面，积极争取国家、省推进泛亚铁路中线玉溪至磨憨段在“十

“二五”期间开工建设。

水运方面，积极推动内河航道升级改造和网络化建设，优化内河港口布局，完善内河港口运输功能，提高港航的运输能力。

——建设综合交通枢纽：以实现“客运零换乘、货运无缝衔接”为目标，以解决运输方式之间衔接松散和城乡交通之间衔接不畅为突破口，合理布局、加快发展综合交通枢纽。

——提高重大交通节点的集疏运能力，加强交通运输系统的信息化、科技化建设，提高运输服务能力和运输管理水平。加强交通网络对交通节点的服务，提高交通节点，尤其是重大交通节点的集疏运能力。

——推进交通一体化发展：积极推进各运输方式一体化发展、城乡交通运输一体化发展、区域交通运输一体化发展。

第五章 发展任务

一、总体安排

(一) 公路网布局方案

西双版纳州公路网主干线呈“136”公路网布局，即1条东西横线，3条南北纵线，6条路网连接线，总规模约1432公里（见表3）。规划等级结构以二级及二级以上公路为主，三级公路为辅。规划西双版纳州主干线公路网与规划的云南省干线公路有3条干线相连接，与规划的泛亚铁路中线昆明至磨憨铁路及民航、港口、口岸、通道有机的结合起来，再与亚洲公路网A3公路相连，使全州公路交通形成以干线公路为骨架、内连省内地州主要城市，外通老挝、缅甸、泰国的公路网。

表3 西双版纳州干线公路网——主干线路网布局方案

单位：公里

| 东西横线线 | | | 南北纵线 | | | 连接线 | | |
|-------|-------|-----|------|-------|-----|-----|--------|-----|
| 序号 | 起终点 | 里程 | 序号 | 起终点 | 里程 | 序号 | 起终点 | 里程 |
| 1 | 打洛~磨憨 | 369 | 1 | 保德~岔河 | 241 | 1 | 勐海~西满 | 102 |
| | | | 2 | 普文~勐龙 | 152 | 2 | 小勐养~勐仑 | 63 |
| | | | 3 | 勐满~勐龙 | 159 | 3 | 景洪~小街 | 110 |
| | | | | | | 4 | 勐罕~勐远 | 99 |
| | | | | | | 5 | 易武~勐捧 | 120 |
| | | | | | | 6 | 曼庄~南克星 | 17 |
| | | 369 | | | 552 | | | 511 |

农村公路网为主干线路网的补充，并与主干线相配合，形成覆盖西双版纳州的公路网，加强全州范围内横向联系，经济与边防建设相互配合，共同发展的统一整体，满足西双版纳州社会经济和文化发展的需求。达到经济发展、边疆稳定、巩固国防的目标。

农村公路网以全面提高路面等级，改善通行条件为重点。以通乡沥青路、弹石路建设，通行政村水泥路、弹石路及完善排水设施建设为主要内容。逐步实现全州220个行政村公路路面硬化的建设目标。

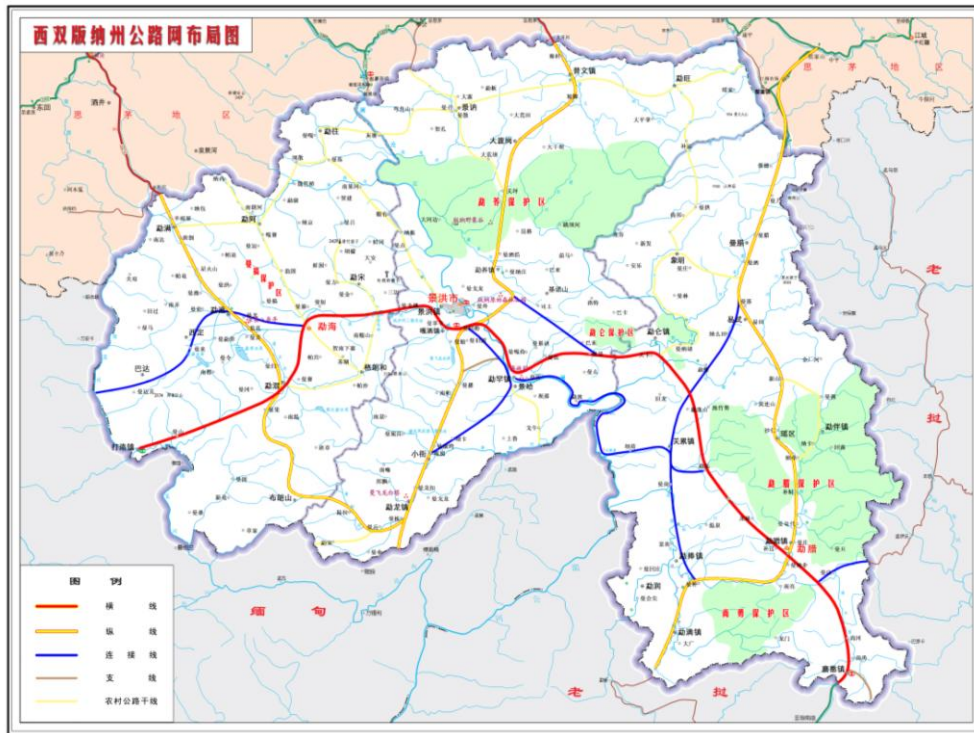


图 9 西双版纳州公路网布局图

（二）中长期建设规划

西双版纳州公路网规划主干线里程 1432 公里，农村公路 5450 公里，农村公路干线 953 公里。

规划实现后，西双版纳州将形成一个纵贯南北、横贯东西、覆盖全州一市二县的主要乡镇和口岸、连接对外通道，构建层次分明、结构合理的高等级公路主干线网络，与全省干线公路网配合，全面实现云南通往东南亚的国际大通道公路网络，将有力促进西双版纳州全面建设小康社会目标的实现。将达到以下效果：

- 1、直接覆盖全州一市二县的所有乡镇和口岸，全州绝大多数群众能够享受高效、安全的公路运输服务。
- 2、与云南省干线公路网配合，形成以州府为中心的高等级公路放射路网，实现 80% 的乡镇 60 分钟内上高等级公路，大大提高全社会和国

防安全需要的机动性。

3、进一步改善西双版纳州乡村公路的通行条件，实现了 220 个行政村村村通硬化公路，2162 个自然村村村晴雨通车的目标。

4、连接西双版纳州主要旅游景点，有效形成旅游快速通道，进一步促进旅游业的发展。

5、连接西双版纳州所有国家二类以上口岸，连通泛亚铁路中线，形成联系周边国家的 8 条主要通道，老挝 3 个，缅甸 5 个，形成通向东盟的多条高等级公路通道，有效支持对外开放，增强边防应变能力，为实现东盟自由贸易区的建设创造基础条件。

（三）景洪国家公路运输枢纽规划

国家公路运输枢纽是位于重要节点城市的国家级公路运输中心，主要由与周边国家之间、区域之间、省际之间以及大中城市之间的公路客货运输组织及相关服务的客货运输站场组成。在国家高速公路网规划中昆明—磨憨国家高速公路联络线穿越景洪市，“一江连六国”的澜沧江—湄公河流经景洪市，凭借着独特的地理区位优势和有利的交通条件，同时作为我国通往东南亚的桥头堡，景洪市顺利入选为国家公路运输枢纽。

景洪国家公路运输枢纽分为客运枢纽站场和货运枢纽站场两部分，客运枢纽系统呈“梯型”分布，规划占地面积 11.3 万平方米，日均旅客发送量 3.1 万人次。货运枢纽系统呈“3+1”式空间分布，总规划面积 35.7 万平方米，设计吞吐能力 270 万吨。

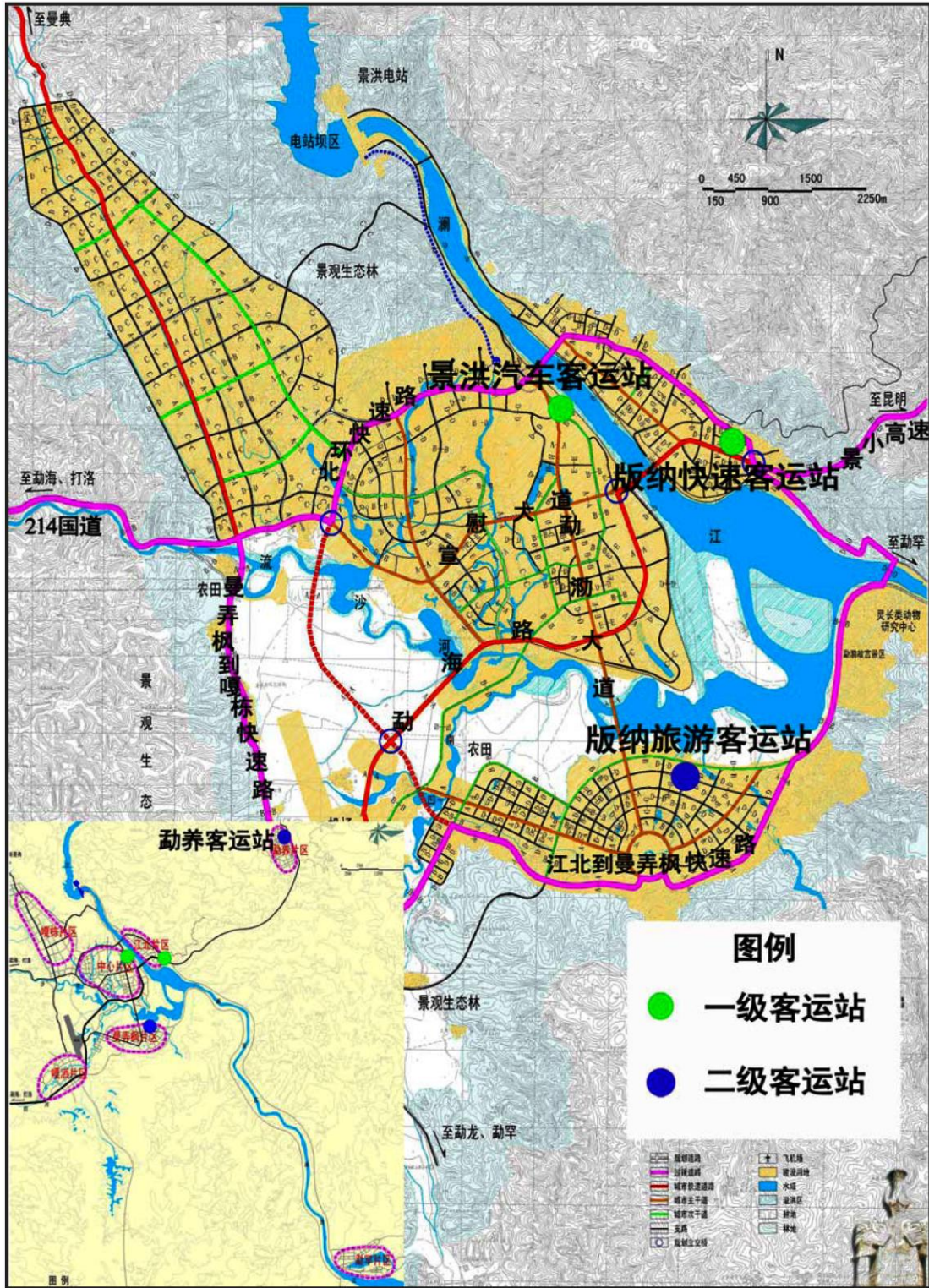


图 10 景洪国家公路客运枢纽系统布局



图 11 景洪国家公路货运枢纽系统布局

二、重点任务

（一）建设云南省公路网主骨架路线，满足云南桥头堡建设要求

昆明至磨憨公路是云南省提出的“七入省、四出境”骨架公路网的重要组成路段，连接了景洪国家公路运输枢纽中心和磨憨国家一类口岸。为了构建畅通无阻的区域公路交通大通道，需要提高道路通行能力和服务水平，同时带动地方经济社会发展，“十二五”期间争取建设完成小勐养至磨憨的高速公路。

（二）配合云南省国省干线公路网调整工作，加大干线公路改造力度，显著提升路网等级

1. 高速公路

“十二五”期间，需在认真总结“十一五”经验的基础上有序安排新项目的开工建设，并规划建设高速公路 266 公里，开工建设小磨另半幅高速公路、景洪至勐海至打洛高速公路。

2. 国省干线

大力改善地方干线路网，强化州市际、县际骨架公路网，加强重点旅游公路建设，努力提高民族地区和沿边县干线公路的等级和标准，不断优化和改善路网结构。继续抓好景洪—勐罕—勐宽—勐仑二级公路、勐罕至关累公路等“十一五”续建项目。开工建设国道 214 线景洪绕城路、国道 213 线普文—大渡岗—小勐养—磨憨二级公路、**象庄至勐腊二级公路、勐腊至岔河口岸一级公路**、省道 214 线勐醒至关累二级公路等国省干线重点项目 4 个，新改建里程 614 公里。

开工建设国道 214 线勐泐大桥（澜沧江四号桥）、省道 327 线橄榄坝至景哈大桥（澜沧江五号桥）。

3. 农村公路

重点建设建制村硬化工程，县与县之间、乡镇之间和建制村的联网路。完成 220 个建制村路面硬化建设目标，实施建制村公路桥梁新改建工程，继续加大农村公路投资，抓好自然村村村通工程的续建，积极推进乡际公路的建设，努力实施通村通畅工程，继续提高农村公路通达深度，实施人口较少民族的自然村的公路通达工程，不断改善农村公路通行条件，切实提高农村公路的服务水平，继续推进农村客运站和招呼站建设，解决农民出行难的问题，促进农村经济社会发展。“十二五”期间完成 2422 公里的行政村路面硬化工程，建设内容包括沥青、水泥路面，其中：景洪市 748 公里，勐海县 957 公里，勐腊县 717 公里。

（三）加强公路养护管理

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，确保公路养护管理工作取得良好成效。加大养护力度，提高养护技术水平，建立科学合理的公路养护市场管理体系，提高路网畅通水平。加强实施公路安保工程，采取积极预防措施，对重大公路泥石流、水毁、滑坡等灾害性事故做好预案，将安全事故降到最低。

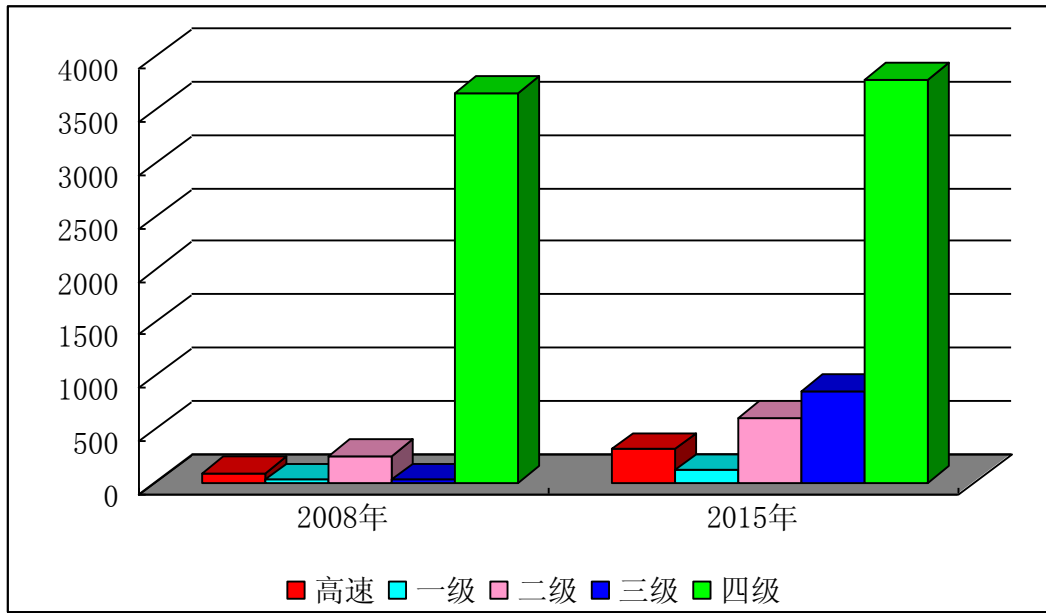


图 12 “十二五”末西双版纳州公路技术等级变化图

第六章 第四章 实施保障

一、切实加强领导，提供组织保障

加强对规划实施的组织领导，及时解决规划项目建设中的重大问题，对重大事项进行统一部署、科学决策。认真制定年度分解计划，按照年度的任务和要求抓好落实，对每项任务和项目明确分工，责任到人，确保各项工作顺利开展、有序推进。对交通运输发展中遇到的困难和问题，积极与相关部门沟通交流，形成合力，共同推进西双版纳州交通运输发展，确保“十二五”交通运输发展规划落到实处，抓出实效。

二、加强制度建设，落实项目建设责任制

一是切实做好重大项目论证工作，加强与相关部门的衔接配合，加大推进项目前期工作力度，提高前期工作质量，为争取国家和省级项目计划创造条件；二是建立完善项目库建设，实行动态管理、滚动推进；三是落实项目建设责任制，解决项目建设中的实际困难和问题，促进项目早日开工、建设。

三、健全规划实施机制，保障规划任务顺利完成

推行政务公开制、首问责任制、责任追究和限时办结制，促进依法行政、廉洁执法；创新规划实施机制，综合运用经济、法律和必要的行政手段。各部门切实转变职能，正确履行职责，为规划的实施创造良好的服务环境。同时，加大规划宣传力度，营造全社会关心规划、自觉参与规划实施的氛围。

四、建立长期、稳定、充足的筹资渠道

目前西双版纳州公路建设资金，除车购税、中央和地方财政专项资金和地方自筹等资金外，较大部分资金来源于国内贷款，总体上尚未形成长期、稳定和充足的资金渠道。注重发挥市场机制作用，合理引导社会资金，有效配置公共资源，另外，公路建设资金中，近一半资金是通过“收费还贷”政策获取了贷款资金，需要进一步优化资

金结构，设立专项建设资金，加大政府对交通运输的政策性投入，确保政府给予交通运输在土地利用、投资、财税等方面的重点支持，从而为交通运输适应经济社会发展提供制度和资金保障。

附件：

西双版纳州“十二五”交通建设项目规划表

| 序号 | 项目名称 | 行政等级 | 公路现状 | 建设性质 | 建设规模 | | | | | 投资(万元) | | “十二五”期投资 | | | | “十二五”期间工作目标 | 备注 |
|----|------------------|---------|------|------|---------|-----|-----|-----|-----|--------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-------------|----|
| | | | | | 桥梁(米/座) | 高速 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 | 总投资 | 合计 | 中央投资 | 省投资 | 地方投资 | | |
| 一 | 续建项目 | | | | 213/1 | | | 70 | 0 | 96 | 87494 | 87494 | 5348 | 31080 | 51066 | | |
| 1 | 景洪-勐罕-勐宽-勐仑 | 省道327线 | 四级 | 改建 | | | | 70 | | | 70000 | 70000 | | 30000 | 40000 | 投入使用 | |
| 2 | 曼兵至勐宋 | 乡道 | 等外 | 改建 | | | | | | 12 | 780 | 780 | 560 | | 220 | 投入使用 | |
| 3 | 勐罕-关累公路 | 乡道 | 等外 | 新建 | 220/1 | | | | | 84 | 16714 | 16714 | 4788 | 1080 | 10846 | 完成路基和大桥 | |
| 二 | “十二五”建设项目 | | | | 1372/2 | 266 | 146 | 589 | 418 | 4,908 | 3,754,003 | 2,652,358 | 1,482,587 | 748,989 | 420,783 | | |
| 1 | 小磨高速公路 | 国道8511线 | | 改建 | | 156 | | | | | 977554 | 977554 | 586532 | 293266 | 97755 | 投入使用 | |
| 2 | 橄榄坝至景哈乡澜沧江大桥 | 省道327线 | | 新建 | 1120/1 | | | | | | 51800 | 51800 | 31080 | 15540 | 5180 | 投入使用 | |
| 3 | 国道G31线普文至磨憨公路 | 国道213线 | 四级 | 改建 | | | | 313 | | | 313000 | 313000 | 125200 | 112680 | 75120 | 投入使用 | |
| 4 | 景洪市绕城公路 | 国道214线 | 三级 | 新建 | | | 44 | | | | 347000 | 347000 | 208200 | 104100 | 34700 | 投入使用 | |
| 5 | 勐腊至岔河口岸一级公路 | 省道214线 | 四级 | 改建 | | | 65 | | | | 390000 | 390000 | 234000 | 117000 | 39000 | 投入使用 | |
| 6 | 象庄至勐腊二级公路 | 省道214线 | 四级 | 改建 | | | | 126 | | | 162500 | 162500 | 97500 | 48750 | 16250 | 投入使用 | |
| 7 | 勐泐大桥(澜沧江四号桥) | 国道214线 | | 新建 | 252/1 | | | | | | 11991 | 11991 | 7195 | 3597 | 1199 | 投入使用 | |
| 8 | 勐醒至关累(口岸)公路 | 省道214线 | 四级 | 改建 | | | | 66 | | | 153963 | 153963 | 92378 | 46189 | 15396 | 投入使用 | |
| 9 | 景洪至勐海至打洛高速公路 | 国道214线 | 二级 | 改建 | | 110 | | | | | 900000 | 5000 | | | 5000 | 完成前期工作 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----------|------------|----|----|--|--|--|----|----|--|-------|------|--|--|------|------------|--|
| 10 | 勐养-景洪-勐海 | 省道 328线 | 四级 | 改建 | | | | 14 | 81 | | 37085 | 2000 | | | 2000 | 完成前期 工作 | |
|----|----------|------------|----|----|--|--|--|----|----|--|-------|------|--|--|------|------------|--|

西双版纳州“十二五”交通建设项目规划表

| 序号 | 项目名称 | 行政等级 | 公路现状 | 建设性质 | 建设规模 | | | | | | 投资(万元) | “十二五”期投资 | | | | “十二五”期间工作目标 | 备注 |
|----|--------------------|--------|------|------|---------|----|----|----|-----|------|--------|----------|-------|------|-------|-------------|----|
| | | | | | 桥梁(米/座) | 高速 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 | 总投资 | 合计 | 中央投资 | 省投资 | 地方投资 | | |
| 10 | 勐海至勐遮 | 国道214线 | 四级 | 改建 | | | 37 | | | | 81400 | 2000 | | | 2000 | 完成前期工作 | |
| 11 | 大勐龙曼费至布朗山吉良公路 | XK15 | 四级 | 改建 | | | | | 92 | | 26220 | 26220 | 15732 | 7866 | 2622 | 完成前期工作 | |
| 12 | 景洪农场八分场至景哈至大勐龙曼秀公路 | XK04 | 四级 | | | | | 70 | | | 19950 | 2000 | | | 2000 | 完成前期工作 | |
| 13 | 曼庄至南克星公路 | X172 | 四级 | 改建 | | | | | 17 | | 4845 | 500 | | | 500 | 完成前期工作 | |
| 14 | 磨憨-苗寨公路 | X173 | 四级 | 改建 | | | | | 17 | | 4845 | 500 | | | 500 | 完成前期工作 | |
| 15 | 关坪至景讷至翠云公路 | XK02 | 四级 | 改建 | | | | | 56 | | 17920 | 1000 | | | 1000 | 完成前期工作 | |
| 16 | 勐海至勐往至阿麻新寨至嘎栋公路 | XK07 | 四级 | 改建 | | | | | 155 | | 49600 | 1000 | | | 1000 | 完成前期工作 | |
| 17 | 西双版纳州行政村通畅工程 | 乡道 | 四级 | 改建 | | | | | | 2422 | 169540 | 169540 | 84770 | | 84770 | 投入使用 | |
| 18 | 西双版纳州自然村“村村通”工程 | 村道 | 等外 | 改建 | | | | | | 2486 | 34790 | 34790 | | | 34790 | 投入使用 | |