

楚雄州“十三五”交通运输发展规划

前 言

“十三五”时期，是楚雄彝族自治州深化改革发展，贯彻落实依法治国纲要，全面建成小康社会的关键时期。交通运输业作为国民经济基础性和先导性产业，在当中面临巨大机遇与更高的发展要求。楚雄州交通运输局按照《楚雄州人民政府关于印发“十三五”经济社会发展规划编制工作方案的通知》（楚政通〔2014〕42号）精神，根据州委、州人民政府的部署安排和云南省交通运输厅有关要求，依据《楚雄彝族自治州国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》《云南省公路水路邮政交通运输十三五规划》《中共云南省委关于深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神闯出跨越式发展路子的决定》《云南省五大基础设施网络建设规划（2016—2020年）》《中共云南省委云南省人民政府关于推进五大基础设施网络建设5年大会战的意见》《中共云南省委云南省人民政府关于实施综合交通建设5年大会战（2016—2020年）的意见》《中共云南省委云南省人民政府关于加快高速公路建设的意见》《楚雄州人民政府关于加快高速公路建设的实施意见》等，结合楚雄州交通运输发展实际，认真研究了全州“十三五”交通运输发展规划工作。《楚雄州“十三五”交通运输发展规划》对楚雄州加快推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通“四个交通”发展的战略任务，保障全面建成小康社会具有重要意义，是“十三五”楚雄州交通运输科学、可持续发展的基础性规划。

第一章 规划背景与发展基础

第一节 规划背景

一、基本概况

楚雄彝族自治州是全国两个彝族自治州之一，全州行政区域总面积29258平方千米。州府驻地楚雄市，东距省会昆明165千米。东靠昆明市，西接大理白族自治州，南连普洱市和玉溪市，北临四川省攀枝花市和凉山彝族自治州，西北隔金沙江与丽江市相望，G56杭瑞高速、G5京昆高速、成昆铁路、广大铁路过境而过，是川滇通往南亚、东南亚的重要通道。是省会昆明市西出滇西7州（市）及缅甸的必经之地，素有“迤西咽喉”之称，自古为“省垣屏障、滇中走廊、川滇通道”。楚雄州还是闻名中外的元谋猿人、禄丰恐龙和万家坝铜鼓的故乡，区域内自然资源丰富，铜、钛、煤等矿产资源储量较大，太阳能、风能、水电资源开发潜力巨大，烟草、蔬菜、核桃、魔芋是地方特产。

楚雄州处于云南省经济社会发展的滇中核心区，是云南省建设面向南亚东南亚辐射中心的核心区域，连接南亚、东南亚国家的重要陆路通道，长江经济带、孟中印缅经济走廊的重要节点，金沙江流域经济合作区的重要节点和支撑，滇中城市圈重要的西部增长极。楚雄州是云南重要的烟草、绿色食品、彝医药和中成药、新能源新材料、冶金化工、商贸物流、民族文化旅游产业基地，承接产业转移基地和外向型特色优势产业基地。

“十三五”期间楚雄州经济社会发展面临巨大机遇与挑战，对交通运输提出了新的更高要求，为发挥交通运输在国民经济和社会发展中的先导

作用，保障楚雄州全面建成小康社会目标，州交通运输局开展了《楚雄州“十三五”交通运输发展规划》研究和编制工作。

二、规划年限与范围

规划年限：2016—2020 年

规划范围：楚雄州州域范围 9 县 1 市，即楚雄市、双柏县、南华县、牟定县、姚安县、大姚县、永仁县、元谋县、武定县、禄丰县。

三、规划目的

研究楚雄州经济社会发展及交通发展需求，分析现有路网层次结构、功能定位和运输服务保障形势，明确“十三五”时期交通运输发展重点目标任务，为楚雄州国民经济和社会发展提供有效交通支撑。

第二节 发展基础

一、经济社会发展现状

1958 年 4 月 15 日，楚雄彝族自治州正式成立，2015 年末全州设九县一市（楚雄市、双柏县、牟定县、南华县、姚安县、大姚县、永仁县、元谋县、武定县、禄丰县），下辖 103 个乡镇，1099 个村民委员会和社区居委会。全州常住人口 273.30 万人，户籍人口 262.55 万人。少数民族占总人口 35.68%，少数民族中彝族人口 75.60 万人，人口自然增长率为 4.53‰。

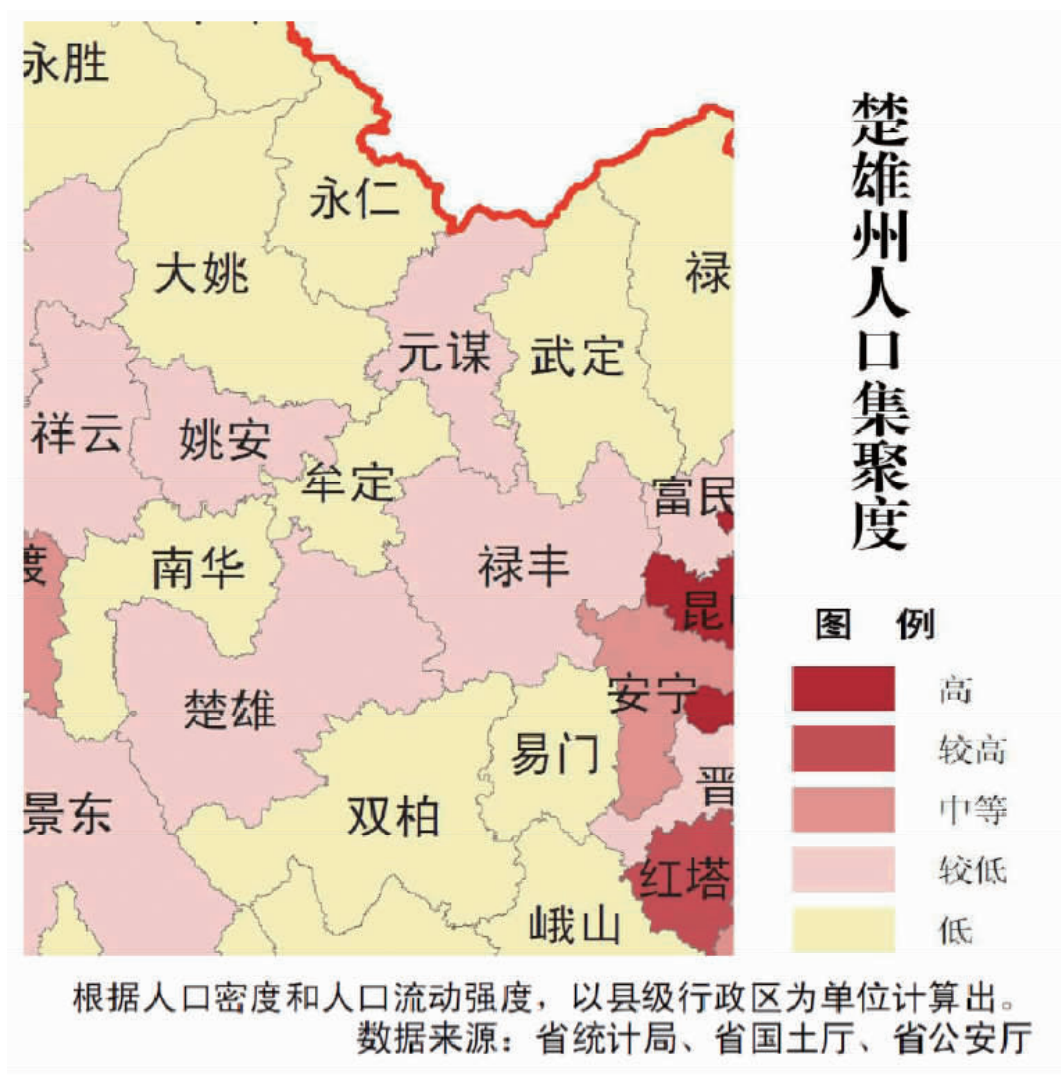


图 1.2—1 楚雄州人口集聚度图

2015年，全州生产总值达762.97亿元。规模以上固定资产投资完成770.56亿元；地方财政总收入、地方公共财政预算收入分别完成159.82亿元和68.19亿元；城乡居民收入分别达26763元和

8327元，居民消费价格上涨1.9%。全年实现外贸进出口总额43222万美元，社会消费品零售总额265.68亿元。

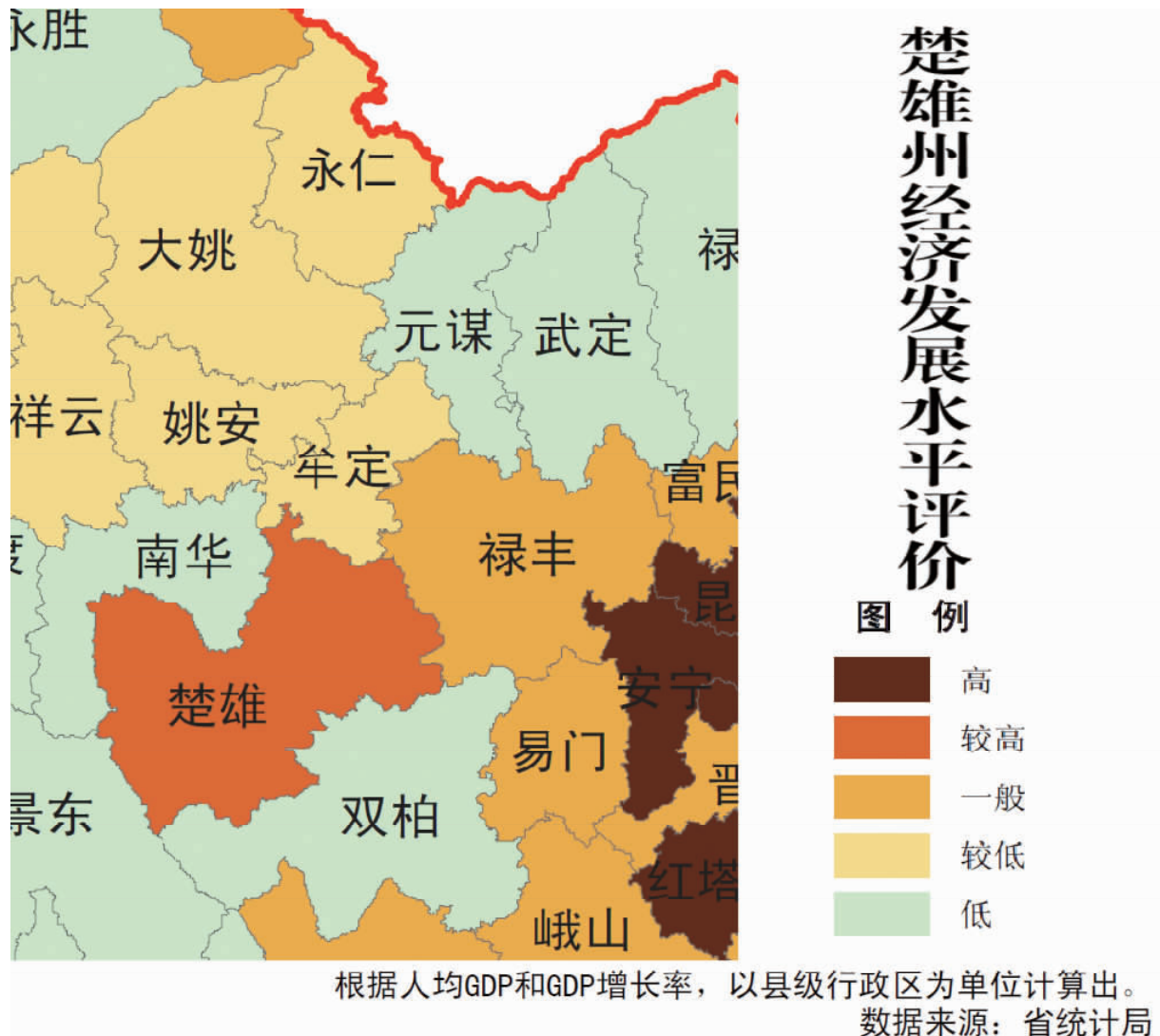


图 1.2—2 楚雄州经济发展水平评价图

2015年楚雄州机动车保有量已超过63万辆，其中汽车保有量较2010年增长一倍。机动车驾驶员数量为63.69万人。

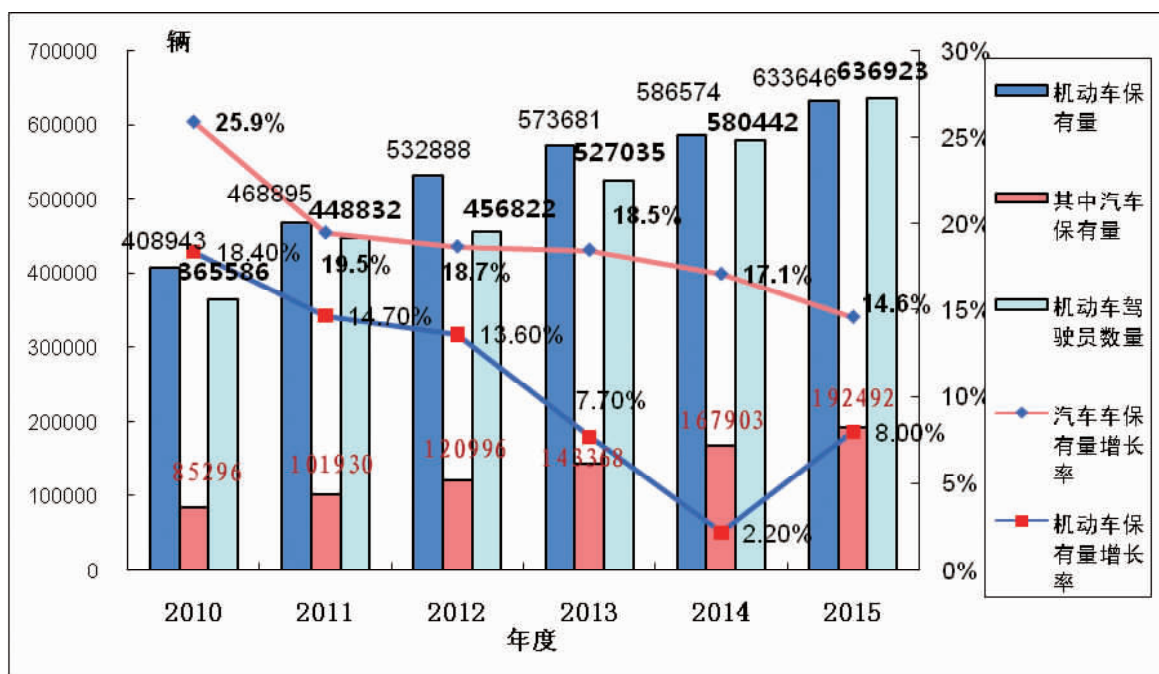


图 1.2—3 楚雄州机动车保有量、汽车保有量、驾驶员数量变化情况

二、交通运输发展现状

“十二五”以来，楚雄州交通运输事业在国家、省各级各部门的关心支持下，在州委、州政府的正确领导下，紧紧抓住国家继续实施西部大开发、建设桥头堡、集中连片扶贫开发，建设滇中产业新区（聚集区）等历史性战略机遇，围绕楚雄经济社会发展战略，深入贯彻科学发展观，以建设“四纵四横”为重点，初步构建了以楚雄市为中心，东连昆明、北出四川、西接大理、南下玉溪、普洱的公路主通道，实现县县通高等级公路，村村通路。客运站场和水运码头建设取得明显进步、城乡客运持续发展，服务延伸，形成了“能力适应、服务优良、安全环保、保障有效”

的交通运输系统。交通运输基础设施条件进一步优化、供给能力进一步增强，服务效率和水平进一步提升，科技进步和信息化水平进一步提高，安全应急保障能力明显增强，交通运输结构调整初见成效，交通运输发展方式加快转变，行业科学发展水平不断提高，为楚雄州经济社会平稳较快发展提供了重要保障。

从目标实现情况看，我们高度重视规划实施，突出抓好项目资金争取工作，研究制定落实规划实施保障措施，确保了建设项目落实和实施情况基本达到规划序时进度要求，通过与目标对比，楚雄州交通运输“十二五”主要目标完成情况详见下表：

项 目		2010 年 基数	2015 年末 实际数	2015 年 目标
公路 里程	公路总里程（公里）	16938.12	18916.3	18000
	高速公路	304.495	339.4	402
	一级公路	13	46.13	46
	二级公路	182.729	317.3	428
	高等级公路比重（%）	2.95	3.7	5
	等级公路比重（%）	50.08	62.93	67

项 目		2010 年 基数	2015 年末 实际数	2015 年 目标
路面	有铺装路面（公里）	2736.253	6142.3	7236
通达	通公路建制村数（个）	1072	1093	1093
	建制村通达率（%）	98	100	100
通畅	通铺装路面公路乡镇数（个）	92	103	103
	乡镇通油率（%）	90	100	100
	通铺装路面公路建制村数（个）	235	790	656
	建制村通畅率（%）	21.50	72.3	70
运输	乡镇通班车率（%）	100	100	100
	建制村通班车率（%）	75	83	85
投资	交通固定资产投资（亿元）	十一五 累计 123 亿	十二五累计 113.552 亿	200 亿

（一）公路建设成果显著。到 2015 年末，全州公路通车里程达 18916.3 公里，高等级公路（二级以上）公路 701.3 公里，提前实现了县县通高等级公路目标。其中：高速公路通车里程达 339.4 公

里，一、二级公路达 363.4 公里，高等级公路率 3.8%；三级及以下公路达 18216.5 公里。全州公路路网面积密度 62.6 公里/百平方公里，全州公路路网人口密度 69.4 公里/万人。

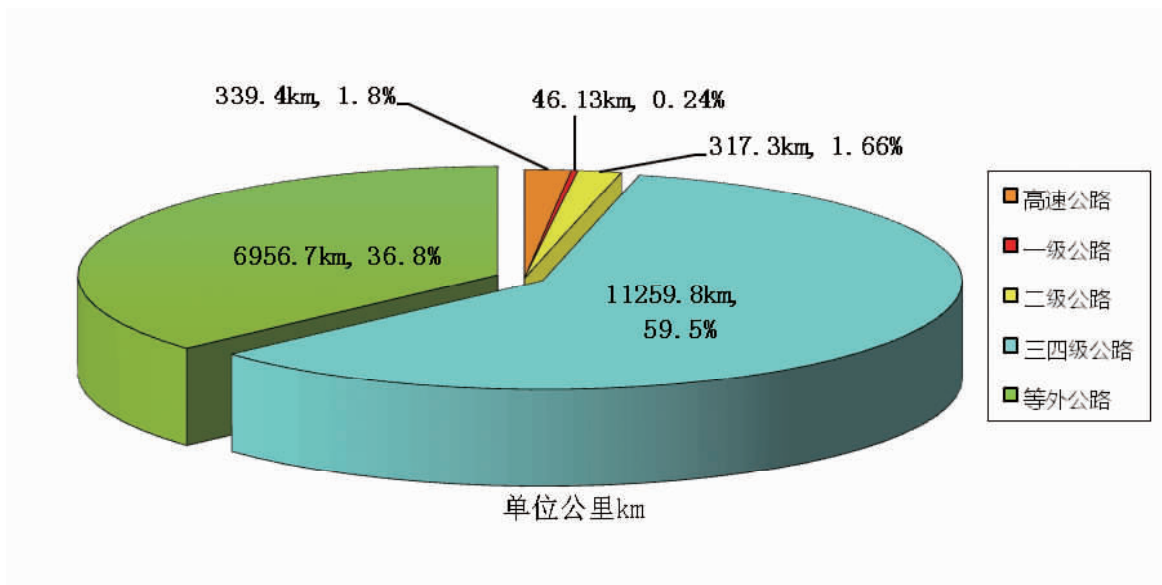


图 1.2—3 楚雄州公路等级结构图

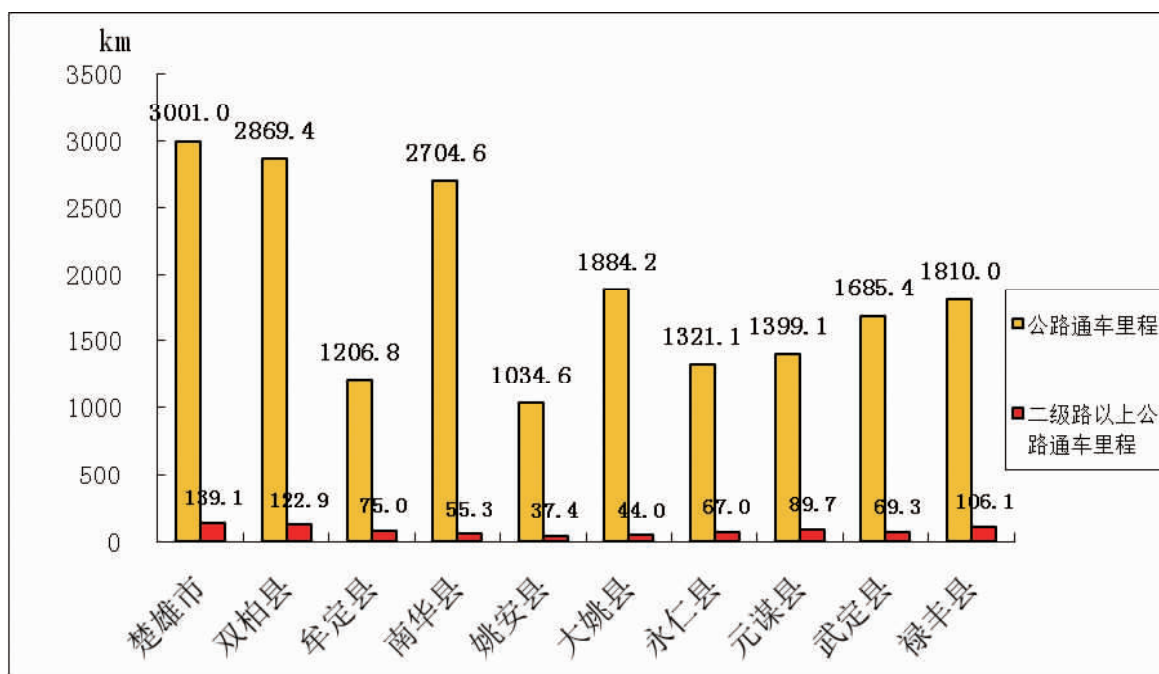


图 1.2—4 2015 年楚雄州分县市公路通车里程图

1. 干线公路

——元谋至双柏二级公路工程建设竣工通车。

项目于 2009 年 3 月 28 日开工，于 2011 年 6 月完工，累计完成投资 40.4 亿元，于 2011 年 11 月通车。

——昆明至武定高速公路工程建设竣工通车。武定至昆明高速公路全长 64.58 公里，其中，楚雄州境内长 14.645 公里。项目于 2009 年 3 月 28 日开工，于 2013 年 10 月通车。

——楚雄至广通高速公路工程建设竣工通车。楚雄至广通高速公路全长 20.28 公里，由省公路开发投资公司和楚雄州人民政府联合建设，于 2012 年 9 月 26 日正式开工建设，累计完成投资 16.57 亿元，于 2014 年 12 月通车。

——楚南一级公路工程开工建设。楚南一级公路全长 54.03 公里，概算总投资 40.78 亿。项目于 2013 年 9 月 29 日正式开工建设，截至 2015 年底项目累计完成投资 203698 万元。

——G108 国道改造工程顺利实施。项目 2013 年 9 月 24 日正式开工建设，由省公路局楚雄公路管理总段作为业主负责组织实施。路线长 169.73

公里，国家补助投资 9.1 亿元，目前主体工程已顺利结束并通过验收。

——禄丰彩云至双柏县城至鄂嘉公路工程如期启动。彩鄂三级公路全长 185.762 公里，估算总投资 8.46 亿元。项目已于 2014 年 12 月 17 日正式启动建设，计划工期 3 年。截止 2015 年底累计完成投资 30516 万元。

——双柏县城至新平水塘（三江口）公路建设项目顺利推进。项目全长 90.5 公里，估算总投资 16.4 亿元。楚雄公路管理总段作为省公路局代业主，负责项目组织实施，指挥部已成立并开展工作，2015 年 9 月 20 日，试验路段已开工。

——元谋县 G5 京昆高速至龙街公路建设项目顺利推进。元谋县 G5 京昆高速至龙街公路建设项目列入交通运输部“十二五期”红色旅游公路重点建设项目计划，项目已开工。

——320 国道安丰营至天申堂改造工程项目。新建一级、二级公路 247 公里，分安丰营至一平浪段、一平浪至牛凤龙段、牛凤龙至天申堂段三个项目推进，估算总投资 31.5 亿，争取国道改造补助资金及地方政府筹集资金解决。前期工作

已完成，项目计划资金已落实。省公路局楚雄公路总段作为项目业主，正在开展工程施工招标工作。2015年10月21日项目举行了启动仪式。

——楚雄市紫溪山大道二级公路工程。新建二级公路20公里。建设地点：楚雄市紫溪镇，估算总投资7亿元，争取上级扶持及地方自筹资金解决。目前，正着手开展项目前期工作。

——武定县县城至禄金工业园区公路建设项目。项目位于武定县狮山镇，拟新建二级公路11.9公里。估算总投资4.5亿元，以争取上级扶持及地方自筹资金解决。目前可研报告已通过州级评审；除环评外，其余支撑性报件已编制完成。目前，正准备启动施工图初步设计。

——省道S320线大姚金碧镇至祥云插朗哨公路建设项目。新建二级公路71.1公里（大姚境内）。项目《工可》已编制完成并通过评审，文物调查报告已通过省级专家评审，相关报件正在编报中。

——禄丰县彩云至元谋至大姚公路。项目拟新建二级公路250公里。涉及禄丰、元谋、大姚三县，估算总投资50亿元，争取上级扶持及地方自筹资金解决。目前，正在筹集前期工作经费，拟先开展元谋至大姚段前期工作。

——重点高速公路项目前期工作迅速启动。武易高速楚雄州境内段已由楚雄州政府与云南省公路开发投资公司签订合作协议，2015年8月30日正式开工建设。其余项目前期工作正抓紧推进。

2. 农村公路

“十二五”以来，随着国家继续加大对农村交通基础设施的投入，集中连片扶贫交通规划启动，我州掀起了新一轮的农村公路建设高潮，全州农村公路状况进一步改善，农村交通基础设施不断加快推进，“十二五”期间，共争取中央和省下达我州农村公路建设计划项目667项，争取中央、省级补助资金27893万元，全州共完成通乡油路建设项目17项，铺筑沥青（水泥）路面484.6公里；全州实施通村油路建设项目493项，硬化通建制村

公路4787.5公里。农村公路通车里程达16393.9公里，占全州公路通车里程的86.66%；103个乡镇通公路等级率达100%；有101个乡镇通油（水泥）路，通油路率100%；全州所有村（居）民委员会通村公路达到国家通达标准，公路通达率达100%；有790个村（居）民委员会通混凝土硬化路面，通畅率为72.3%。

（二）交通固定资产投资支撑有力。“十二五”期间，全州累计完成交通固定资产投资113.552亿元。

（三）公路养护管理水平不断提升。“十二五”期间，楚雄州公路养护管理工作紧紧围绕“通、平、美、绿、安”的养护目标，坚持“建养并重、强化管理、深化改革、调整结构、依靠科技、提高质量、依法治路、保障畅通”的公路管理工作方针，以“有路必管、管必规范、有路必养、养必到位”为标准，以农村公路养护管理年活动为契机，不断深化养护体制改革，建立了科学高效的公路管理体制，拓宽了公路养护资金渠道，实现了管养分离，全面提高了路况质量和管养能力水平，取得了一定的成绩。通过深化养护管理体制，落实养护管理责任制，初步建立起县乡村“三位一体”以县为主的农村公路养护管理体系。通过层层严格检查考核奖励，增加公路养护管理科技投入，强化路政管理和加大依法治路力度，农村公路养护质量和路网服务功能不断提高，农村公路优良路率逐年上升。全州103个乡镇均已成立了乡镇农村公路管理所。“十二五”期间，全州共投入3.9亿元用于公路养护，为“十一五”时期的9.8倍；到2015年底，全州农村公路县道的优良路率达62.82%，与2010年底相比上升了13.82个百分点，巩固100%的经常性养护率，绿化率达90.86%，与2010年底相比上升了18.06个百分点；乡道的优良路率达35.8%，与2010年底相比上升了13.8个百分点，经常性养护率达81.78%，与2010年底相比上升了14.98个百分点，绿化率达61.67%，与2010年底相比上升了

20.27个百分点；村道的优良路率达21.7%、与2010年底相比上升了9.7个百分点，经常性养护率达71.83%，与2010年底相比上升了16.83个百分点，绿化率达51.86%，与2010年底相比上升了15.96个百分点，各项指标得到逐年提升和巩固，路况质量稳步提升，通行能力得到较大改善，确保公路完好、安全、畅通，更好地服务经济社会发展。

（四）道路运输发展水平进一步提高。“十二五”规划实施以来，楚雄州的道路运输呈现平稳发展的良好态势。一是运输结构调整初见成效，运输经济实现平稳增长。二是行业发展体系得到进一步加强，优化结构促进运输质量明显提升。道路旅客运输、道路货物运输、汽车维修、机动车驾驶员培训等产业链条基础得到加强，产业链条间的结合显得更加紧密，运行机制更加合理，产业体系进一步完善。三是运输基础设施建设结构性调整成效显著，站场建设在数量、等级上与全州公路网络化的结构布局相一致，交通便利、

顺畅，位置恰当，旅客出行方便“零换乘”得以显现。四是农村群众出行条件明显改善，农村客运网络化建设正在推进，安全生产源头监管的作用明显增强。2015年末基本形成以5个一级客运站辐射周边，8个二级客运站为换乘节点、2个三级客运站为服务延伸，92个农村客运站城乡客运一体化的客运服务网络，南华欣泰驾校培训与考试“一站式”服务新模式示范基地等道路运输行业发展优势，基本满足了全州260万人民群众多样性、个性化“走得平安、走得顺心”运输需求。

经过近5年的实践，楚雄州道路运输实现了年行业产值29亿元以上；全州从事道路运输经营业户26324户，从业人员49494人，分别比“十一五”末增长34.7%、54.4%；有客货营运车辆31621辆，货运总吨位120261吨，客车总座位38430座。道路运输在道路运输、铁路运输、水路运输、航空运输和管道运输等5种综合运输体系中占比达90%以上。

“十二五”规划全州道路运输经济发展指标完成情况

年 度	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	与2009年 相比 (%)	与上年同期 相比 (%)	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)	与2009年 相比 (%)	与上年同期 相比 (%)
2009年	1934	129472	—	—	1572	173989	—	—
2010年	2404	164904	27.36	27.36	1317	146107	-16	-16
2011年	2810	184638	42.6	11.97	1501	170947	-1.7	17
2012年	3287	214425	65.61	16.13	178	200954	15.49	17.55
2013年	3337	164352	26.94	-23.35	2612	400579	130	99.3
2014年	3490	166516	28.6	1.32	2875	458939	163.7	14.57
2015年	3483.9	169156	30.65	1.58	3003	492133	182.85	7.23

——以禄丰、南华、大姚、双柏等5个一级客运站、8个二级客运站、2个三级客运站，57个四级农村客运站、35个五级站、219个招呼站（点），554条客运班线为辐射的客运服务网络基本形成，2015年客运周转量16.91亿人公里、货运周转量49.21亿吨，增速1.58%、7.23%。

——拥有1321辆教练车、2006名教练员的35所培训机构，分别比“十一五”末增加862辆、1413人、7户，年培训能力可达到9.5万人。

——以14户一类、92户二类企业为核心的2444户维修业户，遍布全州10个县市城乡。分别比“十一五”末增加10户、16户、493户。现有

机动车综合性能检测站7户，满足广大驾驶员就近检车的需要。

——公司化经营、集约化管理的13户城市公交企业，开行公交线路118条，投放运力467辆；拥有城市出租汽车企业17户，出租汽车1467辆，驾驶员2203人，基本满足城市公共交通及出租汽车客运需求。

——全州有危货运输企业有6家、危货车辆713辆。

——道路运输企业安全生产和运政办公基础管理标准化建设。

——在落实云南省“智慧交通物流平台”、“七彩云南·智慧出行”公众服务信息平台、“客运站计算机管理系统”、“省际、省内客运包车系统”、“两客一危”运输车辆GPS监控系统平台、“客车视频监控系统”、“公交管理系统”、培训计时管理系统、运政移动执法系统等现代管理措施中形成了行业服务好市场监管的制度优势。

（五）水路运输能力进一步增强。“十二五”期间，全州水路基础设施建设明显提高，水路运输能力和运输量迅速增长，服务能力、服务质量大幅提升。人才素质逐步提高，依法行政趋于规范，资源利用效率、节能环保水平明显提高，水上安全形势持续稳定。至2015年末，我州有航道199.5km，其中四级航道82km，六级航道85km，七级航道32.5km；我州有全州共有码头10座，渡口23道；拥有航运企业3家，个体经营户28户，新增运输动船12艘，辖区内拥有机动运输船44艘，500总吨，469客位。“十二五”期间完成客运量229.4万人，客运周转量4567.05万人公里，货运量96.996吨，货运周转量2594.33万吨公里。水路运输完成的客运量、旅客周转量年均递增—19.24%和0.32%；货运量和货物周转量年均递增34.1%和—0.57%。

（六）邮政业发展迅速。2013年以来，楚雄州邮政业按照国家、省邮政管理局“稳中求进”的总基调和“安全为基，发展为要，服务为上”的

总要求，全面实施《中华人民共和国邮政法》，以惠民强邮为战略目标，保障监督并举，着力提高邮政普遍服务能力，提升快递发展水平，各项指标成绩突出。全州邮政行业管理逐步规范，邮政业持续、快速、健康发展。邮政普遍服务业务稳定增长，普遍服务保障能力和服务水平明显提高，快递服务能力和服务水平不断加强。

——邮政业平稳快速发展。2015年，全州邮政业业务收入累计完成1.19亿元，同比增长36.4%；业务总量累计完成1.01亿元，同比增长13.14%。其中快递业务量累计完成152.49万件，同比增长21.18%；快递业务收入累计完成0.36亿元，同比增长104.78%。截止2015年底，全州共有快递企业130家，全行业年服务用户超过1750万人次，邮政业平稳、快速发展。

——邮政普遍服务能力和服务水平稳步提升。普遍服务业务稳定增长，普遍服务保障能力和服务水平明显提高。在省局和地方政府的大力支持下，推动了空白乡镇邮政局所的补建，服务网点、设施设备的更新改造。全州5个空白乡镇邮政局所完成补建，并投入运营，实现了“乡乡通邮”目标。截至2015年底，全州共有邮政企业营业场所138处，其中自办网点76处，代办网点62处，开办全部普遍服务业务的营业场所138处，邮政基础设施和普遍服务网络得到发展和完善，服务内涵不断拓展，服务水平和服务质量稳步提高，函件、包裹、报刊、汇兑等各项邮政普遍服务、特殊服务均呈稳定发展态势，有效保障了公民通信权的实现，基本满足了社会公众对普遍服务和特殊服务的需求。

——快递服务能力和服务水平不断提高。快递企业发展迅猛。一是业务规模扩大和业务收入增加。二是快递服务能力明显提升。三是企业人力资源素质逐步提高，快递服务满意度不断增强。截止2015年底，全州共有快递企业及分支机构130家，分布在全州10县市及部分乡镇，其中：持证法人企业16家，分支机构104家。共有申通、

圆通、中通、韵达、天天、百世汇通和 EMS、全一、顺丰、优速、全峰、快捷、品骏等 13 个品牌，行业从业人员约 1200 人。运输投递车辆约 220 辆，旺季期间储备人员约为 150 人，储备车辆约为 80 辆，手持终端约 148 台，计算机设备约 160 台。全州快递行业继续保持较快发展态势，业务量和业务收入均保持 20% 以上的增速。

——邮政管理水平进一步提高。一是加强邮政普遍服务监督管理，“政府监管、社会监督、企业自律”三位一体监督体制的逐步建立。二是加强了市场监管，一方面加强快递业务经营许可的常态化管理，按照《快递业务经营许可条件审核规范》流程，完成了快递企业变更法人事项和增设分支机构事项的现场核查等工作；另一方面，强化市场监督管理，对 10 县市快递市场专项检查力度不断加大，坚决依法查处违法行为，规范邮政市场秩序。三是加强安全监管，提高行业安全水平。建立健全邮路安全监管制度，建立和完善企业快递业务旺季期间突发事件应急响应机制，与公安等部门联动建立健全禁毒、反恐等工作机制，督促企业完善安全设施，圆满完成了各重大活动和业务旺季期间的邮路安保任务。

——地方法规、政策不断完善，行业发展环境逐步优化。经多方调研、论证和评审，2013 年 9 月 23 日，《楚雄彝族自治州物流寄递实名管理办法》以州人民政府公告形式颁布，10 月 1 日正式实施。我州物流寄递行业收寄实名登记工作逐步推开，行业运行逐步规范，全州物流寄递实名管理工作取得了初步成效。此外，为适应新形势下物流产业发展，出台了《楚雄州现代物流产业发展规划（2013—2020 年）》和《楚雄州加快物流产业发展三年行动计划（2015—2017 年）》及《楚雄州加快现代物流产业发展若干意见》。

（七）交通安全形势保持平稳。“十二五”期间，我们围绕“抓好一个重点工作，构建两个机制，着眼于四个创新”，加强公路建设安全管理，建立健全符合交通工程建设实际的安全管理

办法，确保了重点建设项目安全运行；抓好对道路运输安全管理队伍、驾驶员、车辆技术状况、消防设施进行的综合治理整顿，构建安全监督、安全教育两个机制。以思想观念、管理工作、管理手段、事故防范机制四个创新，进一步健全了交通运输安全生产责任制，构建起安全生产长效机制，加大交通安全生产隐患治理力度，全面落实安保设施“四同时”规定，提高对交通运输安全生产事故预防与应对能力，交通运输安全生产状况进一步好转。

（八）节能环保与行业发展相适应。“十二五”期间，楚雄州交通运输发展逐步从数量扩张向质量提高转变，向环保节约型发展转变。通过完善交通基础设施、增强养护管理水平、优化运输结构，提高运输组织化程度，健全管理体制，创新发展模式，加大宣传力度，提升人员素质，推进技术创新，资源利用效率、节能环保水平明显提高，至 2015 年，营业性公路运输载客、货运汽车汽柴油综合燃料单耗下降到每百吨公里 7.8 升；营业性内河运输船舶燃料单耗下降到每千吨公里 34 公斤。全州 33 户驾驶培训机构已投入模拟器 178 台。楚交集团的 300 辆出租车完成了油改气改造技术并投入使用。

（九）安全生产形势稳定。“十二五”期间，通过层层明确职责、层层签订《责任状》，“党政同责”、“一岗双责”、“行政问责”、奖惩、责任追究、应急制度落实到位。2011 年，针对道路运输、水上交通、公路建设、公路养护安全生产工作，专门设立了各个专业的安全生产专业办公室，明确分工负责，进一步加强了交通运输各专业的安全生产工作。

“十二五”期间我州交通运输事故主要呈现的特点，一是发生的事故均为道路运输安全事故，道路运输一般性事故多发频发；二是道路运输一般性安全事故占比大；三是事故总量呈稳中下降态势；四是公路施工、水上交通安全一直以来保持零事故；五是系统内部安全事故为零事故；六

是无因监管责任缺失、履职尽责不到位引发事故。交通运输各类安全事故明显下降，较大以上交通运输安全事故得到有效预防和明显遏制。到2015年，仅楚雄州运输公司2013年发生“3.18”重大安全事故。全州营运车辆万车死亡事故件数和死亡人数平均每年下降3%；运输船舶百万吨港口吞吐量水上交通事故件数和死亡人数为零；城市客运百万车公里死亡事故件数和死亡人数平均每年下降1%；公路工程建设百亿元投资死亡事故件数和死亡人数每年下降1%以内。交通运输系统各单位（道路交通、消防安全、硬件设施建设）安全事故为零。

（十）应急保障得以加强。“十二五”期间，汛期未发生公路桥梁损毁情况，未发生公路施工安全事故。2014年元谋县羊街镇发生4.7级地震，元谋县交通运输局及时启动应急响应，全县范围交通运输秩序正常。

至2015年，重点控制的道路旅客运输领域的安全生产事故明显下降（2013年发生“3.18”重大道路交通事故1起）；较大事故2起。监管职责内的营运船舶连续25年未发生水上交通安全事故。在楚南一级公路、农村公路建设、公路养护安全监管职责内未发生安全事故。邮政安全监管职责范围内未发生安全事故。行业内未发生消防安全事故。系统内部未发生安全事故。进一步完善了应急体系建设，健全了组织机构、工作机制，明确工作职责。制定了《楚雄州交通运输系统安全生产应急管理预案》，结合实际制定了应急管理八项工作机制。应急保障队伍、装备储备建设得以加强。现已储备53辆货运车辆（含拖挂车）、50辆客运车辆。储备挖掘机23台、装载机34台、推土机1台。将20支共180人应急抢险队伍纳入储备。已在金沙江航道储备3艘运输船舶。认真排查整改事故隐患。州预防道路交通事故领导小组办公室通报的全州大小道路安全隐患51项全部完成整改。安全生产宣传教育不断加强。召开了运输安全例会、事故分析会4次。道路运输

协会、公交协会组织运输企业安全生产标准化宣传会议专场6场次，深入企业宣传20多场次。客货运输驾驶员“两客一危”继续教育培训累计达21518人。组织全系统《安全生产法》学习宣传及竞赛活动，“六月安全生产月”宣传教育活动。开展安全生产标准化创建工作，交通运输企业主要负责人、安全管理人员、特种作业人员持证上岗，督促企业三级教育培训全面开展。认真组织开展应急演练。2014年7月组织楚交集团公司进行了一次突发较大以上道路交通事故的应急救援演练，取得预期效果。

（十一）人才队伍加快发展。“十二五”期间，楚雄州交通运输行业坚持科学发展观和科学人才观，本着“立足当前、着眼长远、积极筹划、超前打算”的原则，从全州社会经济和交通运输事业发展出发，不断加强人才资源开发与管理，大力增加人才总量、改善人才结构、提升人才素质，逐步建立了一支总量规模、专业结构和整体素质基本适应行业快速发展需要的人才队伍。至2014年底，全州交通运输系统共有在职职工576人，其中具有大专以上学历261人，本科学历248人，研究生学历7人；共有专业技术人员119人，其中具有初级专业技术职务68人，具有中级专业技术职务45人，具有高级专业技术职务6人；共有全州中青年学术带头人及培养对象3人，全州有突出贡献专业技术人才1人。大批优秀人才快速成长，已成为我州交通运输行业快速发展的重要支撑。

第三节 存在问题

尽管“十二五”期我州交通运输事业发展成绩显著，对全州经济社会的发展做出了重要贡献，但与发达地区相比，我州交通运输发展在路网结构、服务水平、管理能力等方面，还存在较大差距。当前和今后一段时期，国民经济的快速发展与人民生活水平不断提高同交通运输基础设施总量不足、质量不高的矛盾，交通运输综合能力的有限性同社会需求不断增长的矛盾，仍是交通运

输发展的主要矛盾和问题。

——交通基础设施规模不足和服务水平低，难以适应经济社会快速发展的要求。公路交通发展虽然总体平稳，全州公路骨架网络已初步形成，但高等级公路所占比重较低，州域相邻县市间高等级公路建设尚不完善，与相邻州市之间路网衔接还不通畅。农村公路等级低，通行能力较差，桥涵不配套，养护资金投入严重不足，安保设施不完善、抗灾能力弱等问题依然存在。内河航道等级低，港口基础设施建设刚刚起步，难以满足需求。交通基础设施规模与服务难以有效支撑全州经济社会的快速发展。

随着经济社会的快速发展，现有的公路网仍面临一些亟待解决的问题：一是路网等级低，互联互通不畅。虽然形成了“四纵四横”的公路骨架网，但与建设云南面向南亚东南亚辐射中心战略大通道上重要枢纽的发展要求仍不适应，尤其是公路交通等级低，与周边区域互联互通不畅，覆盖范围不全。还有5个县城未通高速公路，G56高速等重点公路运能紧张、拥堵严重，不能适应国际大通道的需要。二是国省道改造提升仍需加大投入。部分国省道建成时间较久远，虽经多次改造，但由于修建时受诸多条件限制，建设标准低，平纵线形差，行车速度慢，通行能力较小，交通安全难以保障。三是网络效率不高。普通国道路线不连续、不完整，国家公路与其他运输方式之间、普通国道和国家高速公路之间的衔接协调不够，网络效益和效率难以发挥。四是重点项目筹资难，农村公路建设地方配套资金筹集难。地方建设重点项目立项难，招商引资难，项目推进难，受国家项目投资补助政策及项目立项审批等因素的影响，给重点项目的开工启动及组织实施带来了巨大压力。此外农村公路上级补助资金有限，地方配套资金筹集不到位或无法筹集的现象十分突出，给农村公路建设持续快速发展带来了不少困难。五是公路养护经费投入不足。公路养护管理任务越来越艰巨、资金需求越来越大，

但受经济发展水平和财力制约，县级财政筹资能力普遍不足，可持续性差，导致养护资金不足。六是公路养护管理的基础支撑仍然薄弱。公路养护管理运行机制还不适应公路网络化运行管理与应急处置需要，公路养护管理标准规范体系有待完善。公路养护技术力量薄弱，预防性养护技术体系和科学决策体系尚待完善。

——道路运输服务效率和水平不高，行业发展不能满足多样化、多层次的运输需求。道路运输市场机制还有待进一步完善，市场经营主体数量多、规模小，龙头企业缺乏，行业的规模化、集约化程度低，运输整体效率不高；企业“行政化”严重，还没有真正融入市场经济，生产经营方式与社会化运输经济发展需求不相适应；国家方针政策在企业没有接到地气，企业生产经营组织、装备水平、服务机制与市场需求不适应；行业发展的激励机制尚未完全发育成熟，竞争与合作机制作用仍然处在低水平，道路运输组织体系与国家大开发大发展战略不相适应；运输服务还不能满足多样化、多层次的运输需求，安全监管任务仍然繁重，生产经营条件、安全生产标准化等“双基”建设成果转换不乐观；城乡客运一体化、城市公共交通、农村客运发展与群众的出行需求还不相适应；道路货运组织化程度低、装备水平低、信息化水平低的情况依然存在，物流园区建设成效依然不明显。

——邮政普遍服务社会效应和经济效应矛盾较为突出，快递企业服务能力水平不高，行业管理难度较大。一是受限于经济发展，楚雄州绝大部分县市的邮政业尚处在履行普遍服务及特殊服务为主阶段，普遍服务点多、面广、线长，投入产出不成比例，部分企业对普遍服务重视程度不够，企业经济效益与普遍服务社会效益之间的矛盾日益突显。二是快递企业发展仍存在“小、散、弱”的问题，企业缺乏自有生产作业场地、且作业场地分散、快件运输、分拨困难等问题愈加突出。出进出港业务量始终是“进多出少”，对地方经济

的拉动作用不强。各企业的服务质量也参差不齐，服务水平还处于相对粗放阶段。三是快递市场目前处于逐步规范阶段，快递企业对行业管理的认识不到位，尚未形成快递服务立体监管网络，由于邮政管理部门组建时间不长，各项职能职责尚在完善之中，监管机构不健全，监管力量仍较为薄弱，与其它部门协调、配合和联系不够。

——水路交通工作基础仍然十分薄弱。一是建设投资来源全部靠省投资，与市场经济脱节，不能满足地区经济发展需求，滞后于经济社会的发展。二是基础设施落后，不能满足水路交通运输发展需要。三是电站开发没有兼顾航运发展，航电矛盾突出，影响了水运可持续发展。四是水上交通安全隐患突出，水上交通安全形势仍然十分严峻。五是海事基础设施建设投资力度不足，水上安全监管和搜救系统覆盖面不广，防污染应急体系有待建设，海事通信系统还不完善，海事机构设置和管理体制仍不健全。六是水运管理规范性文件较少，海事、航务机构虽已成立但不适应发展需求，管理对象点多面广较为分散，管理工作基础薄弱。七是从业者操作技能、安全意识仍然偏低，法纪观念淡薄，航运企业大都经营举步为艰。

——“六个建设”与逐步形成的大交通运输安全监管工作不相适应，交通应急保障能力亟需提高。“平安交通”、“智慧交通”建设、交通运输安全体系中的安全监管队伍建设、法规制度体系建设、安全责任体系建设、预防控制体系建设、安全文化宣传、教育、培训体系建设、支撑保障体系“六个建设”与逐步形成的大交通运输安全监管工作不相适应，需要进一步加强完善。安全监管和救助设施总量不足问题仍然突出，交通应急能力亟需加强。交通运输安全应急保障建设还存在无专门的应急机构、人员编制，缺乏专业应急救援队伍，缺少应急资金，应急装备不足，应急反应能力差等问题仍然存在。

——环境保护和集约节约利用资源等工作还

有待进一步加强。作为能源消费增长最快的高能耗行业，机制体制、行业管理、配套政策等方面不适应需求，环境保护制度措施执行中还有很大差距，能源消耗统计、标准、计量与检测等节能基础工作还比较薄弱。运力结构尚需改善，运输装备总体能耗偏高，节能环保型车辆推广应用速度还有待加快，节能技术研发和推广应用仍显不够。综合运输体系尚需完善，节能政策激励力度仍然不足，引导和鼓励企业节能减排的技术、经济、行政等政策以及相关资金政策尚不明确。

——交通运输人才队伍建设程度与交通运输大发展的要求还不相适应。一是人才队伍学历层次不高。全州交通运输系统干部职工中具有本科学历人员占43%，研究生学历人员占2%。二是高层次高技能人才不足。全系统专业技术人员中具有高级专业技术职称人员仅占2%。三是专业人才队伍分布不够合理。全系统专业技科人才主要集中在公路建设领域，而海事、安全监管、行政执法和邮政物流系统专业人才严重短缺，且具有高级专业技术职务人员全部集中于公路建设领域，与现代交通运输发展不相适应。四是人才资源开发与管理机制不健全，人才短缺与引进困难的矛盾突出，人才评价缺乏合理的分类标准，不能客观反映不同领域、不同专业人才的能力要求与业绩特点。

第二章 面临形势与发展环境

第一节 面临形势

目前我国正处于经济增速换挡期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期“三期叠加”的特殊阶段，发展方式正在实现根本性转变的关键期，经济发展将由高速增长步入高速平稳增长的“新常态”。未来我国经济增长传统要素优势持续减弱、经济结构不合理的问题依旧突出，但未来发展依然具有强劲的源动力，经济发展依然有巨大的增长韧性和市场空间，经济发展长期向好的基

本面没有变。就我州而言，经济社会发展基础还较为薄弱，调整产业结构和转变发展方式、缩小城乡差距压力较大，发展环境不够宽松，发展面临较大的竞争和压力。

“十二五”以来，楚雄州经济保持较快增长，全州生产总值年均增长 11.7%，高于全国平均增速，经济总量由 2010 年的 404 亿元增加到 2015 年的 762 亿元，人均生产总值增加超过 10000 元。

2015 年，楚雄州规模以上固定资产投资 770.56 亿元，第一、二、三产业增加值占生产总值的比重分别为 20.0%、38.3%、41.7%；城镇常住居民人均可支配收入达 26763 元，较 2010 年增加 11139 元，农村人均可支配收入 8327 元，较 2010 年增加 4431 元；地方财政收入较 2010 年增长 89.1%，地方公共财政预算收入较 2010 年增长 122%。

表 2.1—1 楚雄州 2008—2015 年生产总值

年度	全州生产总值 (GDP)	比上年增长%	人均生产总值	比上年增长 (元)
2008	306.02	—	11389	—
2009	342.35	12.2%	12701	1312
2010	404.44	11.3%	15452	2751
2011	482.50	12.4%	17899	2447
2012	570.0	12.8%	21021	3122
2013	632.5	10.6%	23241	2220
2014	701.78	11.0%	25744	2503
2015	762.297	10.1%	27892	2148



图 2.1—1 楚雄州 2008—2014 年生产总值变化情况图

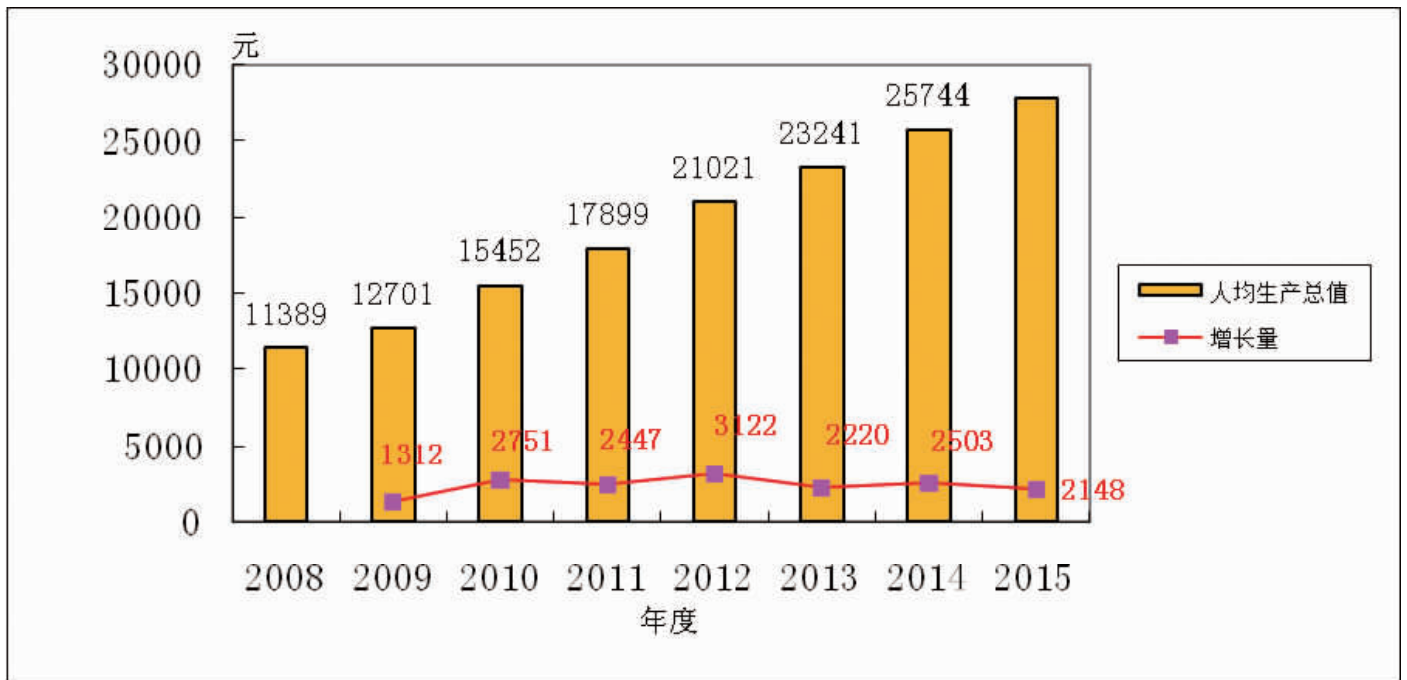


图 2.1—2 楚雄州 2008—2014 年人均生产总值变化情况图

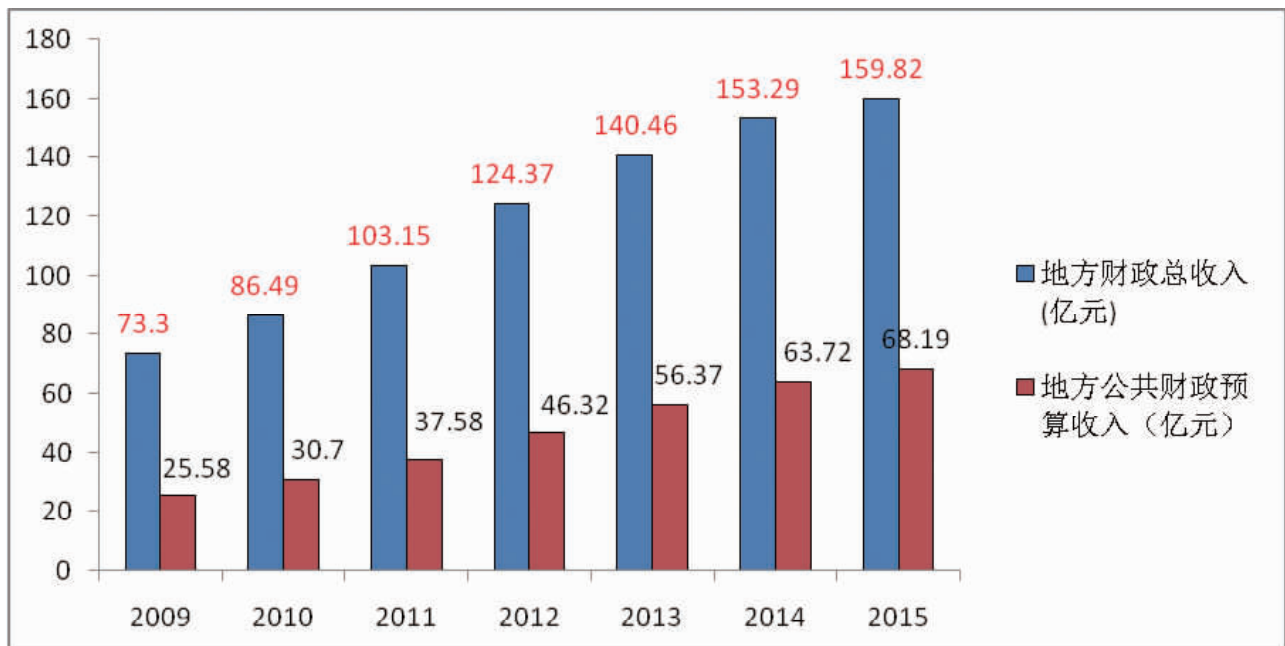


图 2.1—3 楚雄州 2006—2014 年地方财政总收入及地方公共财政预算收入图

“十二五”以来，楚雄州的人口在数量、发展质量及结构方面发生了一些变化：人口总量增速放缓，人口结构发生明显变化，农村人口向城镇聚集，劳动适龄人口继续增加，人口老龄化进

程明显加快，人口流动明显增强，流动人口呈逐年上升得趋势。2015 年，楚雄州城镇化水平（城镇化率）为 40.44%，较 2010 年提高 8.4 个百分点。

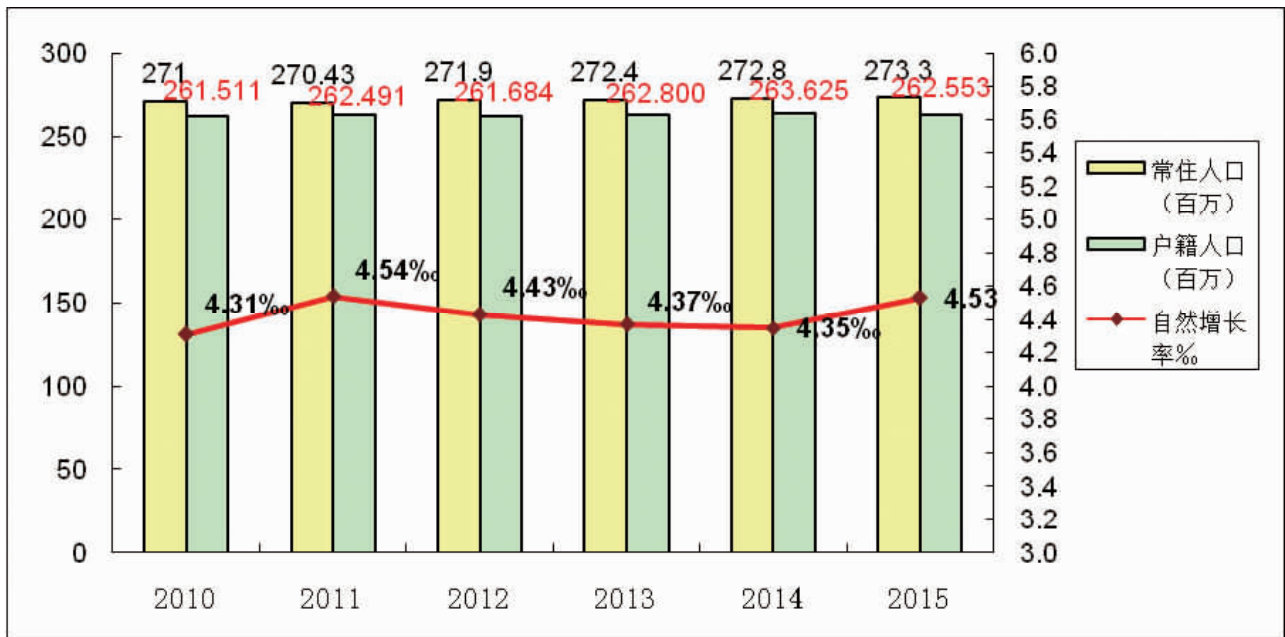


图 2.1—4 楚雄州 2010—2014 年人口变化情况图

第二节 发展趋势

一、经济社会发展趋势

与“十二五”相比，“十三五”发展的内外环境、方式、需求、重点等诸多方面有本质的区别。“十三五”时期，随着我国经济发展进入新常态，楚雄州经济社会发展将和全国全省一样，在保持长期向好基本面不变的情况下，发展机遇与挑战并存，有利因素和不利因素同在。未来五年，楚雄州经济社会发展将根据党的十八大提出的“两个一百年”奋斗目标，紧紧围绕到 2020 年克期完

成脱贫攻坚任务，与全国全省同步全面建成小康社会的总目标。把楚雄州打造成为滇中城市经济圈西部增长极，连接长江经济带与孟中印缅经济走廊开放合作的桥梁，国际化、高端化的文化旅游品牌，全国民族团结进步示范区和全省生态文明建设先行示范区，面向南亚东南亚辐射中心重要的石化产业基地、冶金产业基地和绿色产业基地。

(一) 州域发展格局

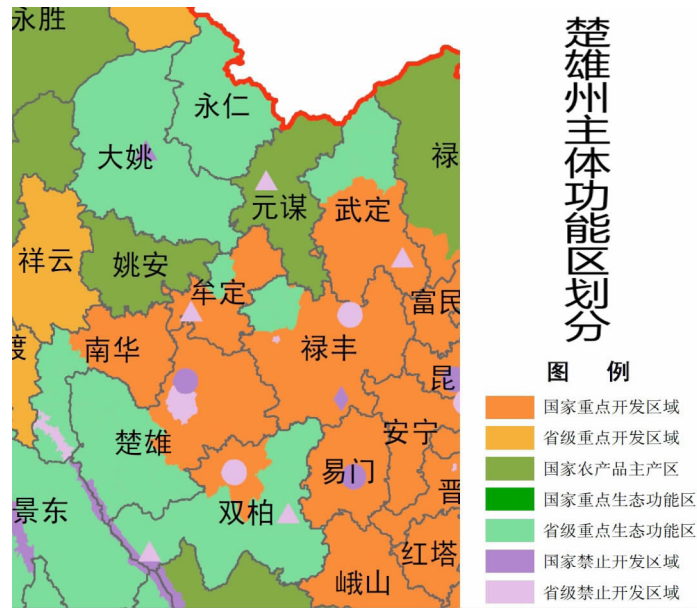


图 2.1—5 《云南省主体功能区规划》
楚雄州主体功能区划分图

根据《滇中城市经济圈一体化发展规划（2014—2020）》，滇中城市经济圈空间布局特点为“一区、两带、四城、多点”。

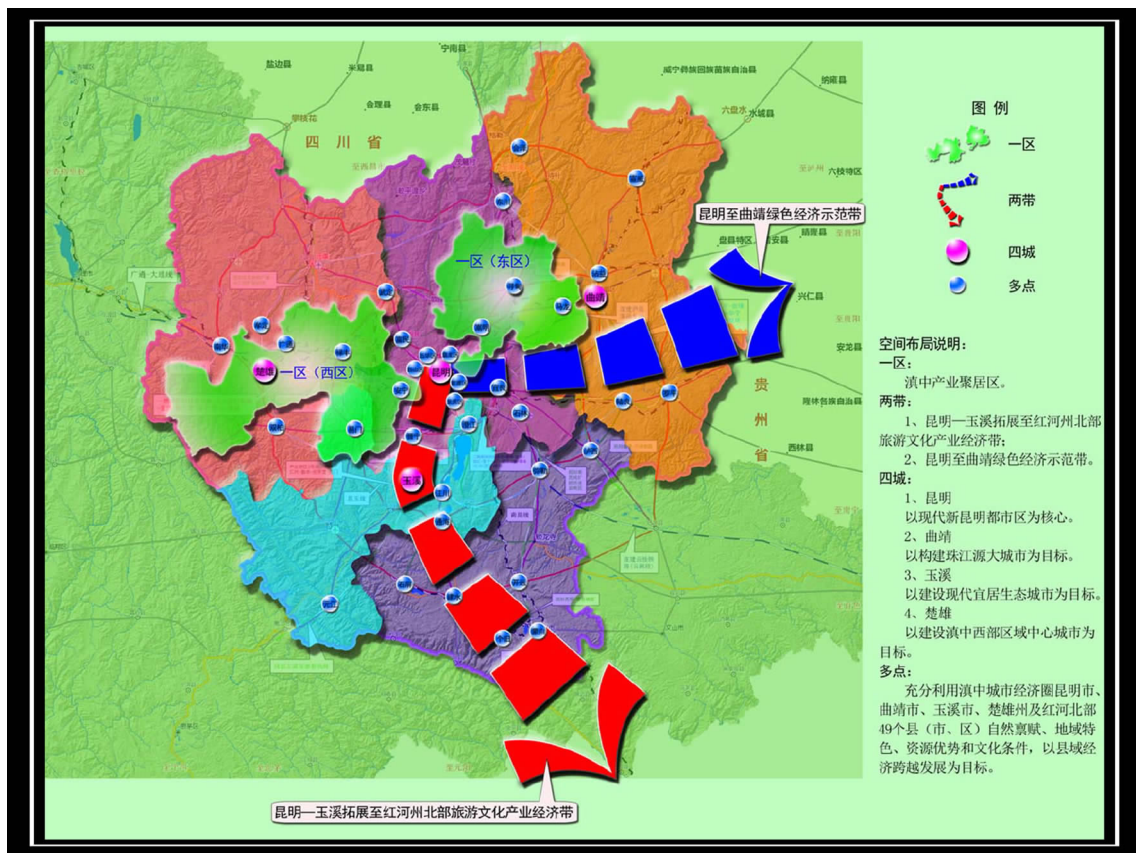


图 2.1—6 滇中城市经济圈空间布局图

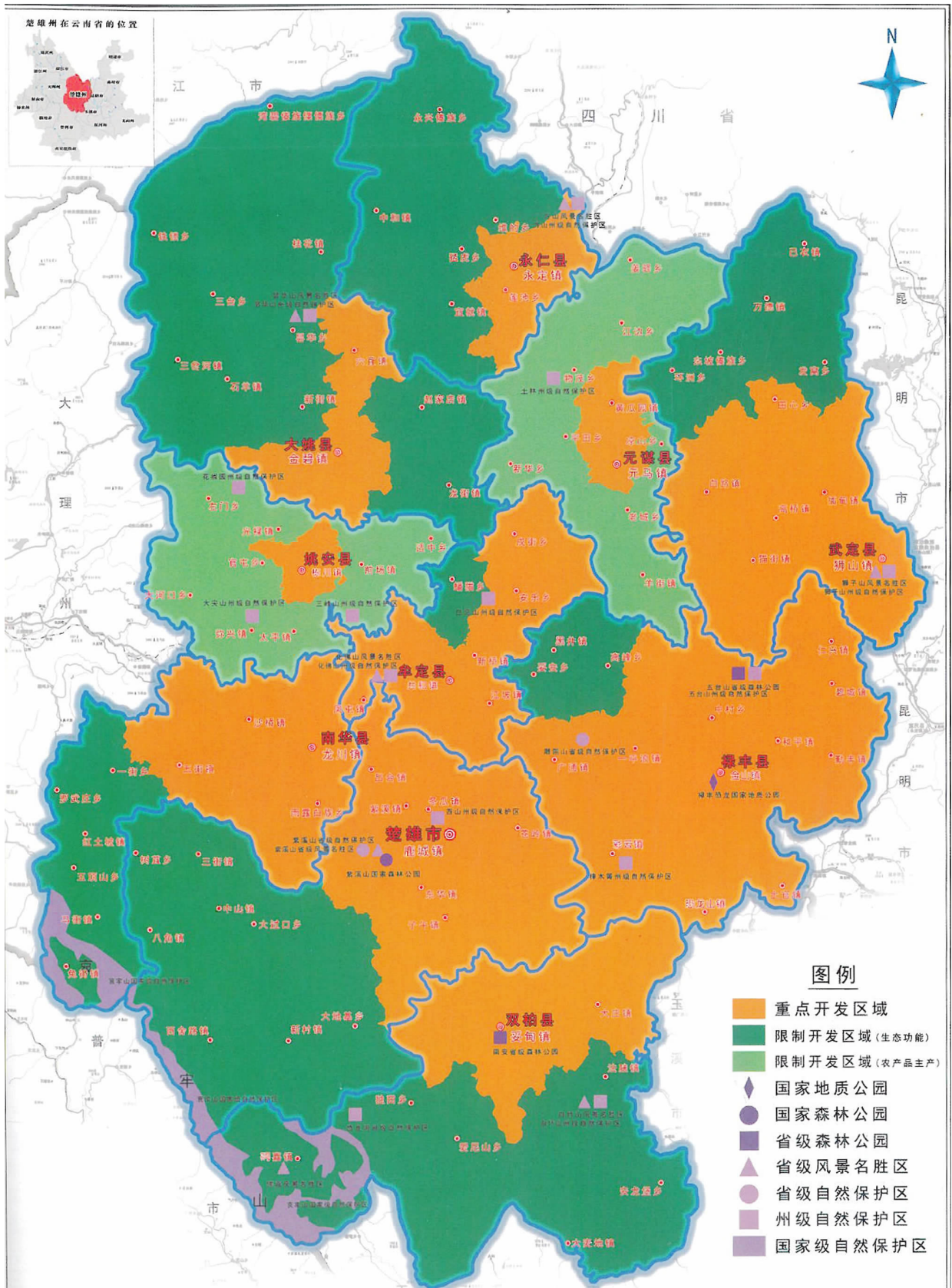


图 2.1—7 楚雄州主体功能区

按照《楚雄彝族自治州国民经济和社会发展规划第十三个五年规划纲要》，我州区域发展布局，根据国家、省主体功能区划和云南省“一合一圈两廊三带六群”（11239）的空间布局规划，围绕州委确定的“一极一桥一品两区三基地”战略定位，逐步形成“一核两极三群四带”（1234）的州域经济社会发展空间结构，构建面向南亚东岸南亚全方位开放合作的州域发展新格局。

以楚雄市为核心，提升楚雄区域中心城市的

核心地位，辐射带动带动南华、牟定、双柏、双柏、姚安思想和禄丰县广通镇一体化发展，把楚雄区域中心城市建成昆明国际区域中心城市的副中心。充分发挥禄丰、武定和永仁、元谋、大姚独特的区位优势，以新型工业化和城镇化为动力，培育做大楚东和楚北两个增长极，引领楚雄东部和北部区域跨越发展。有序推进楚中城镇群、楚东城镇群、楚北城镇群三个城镇群协调发展。

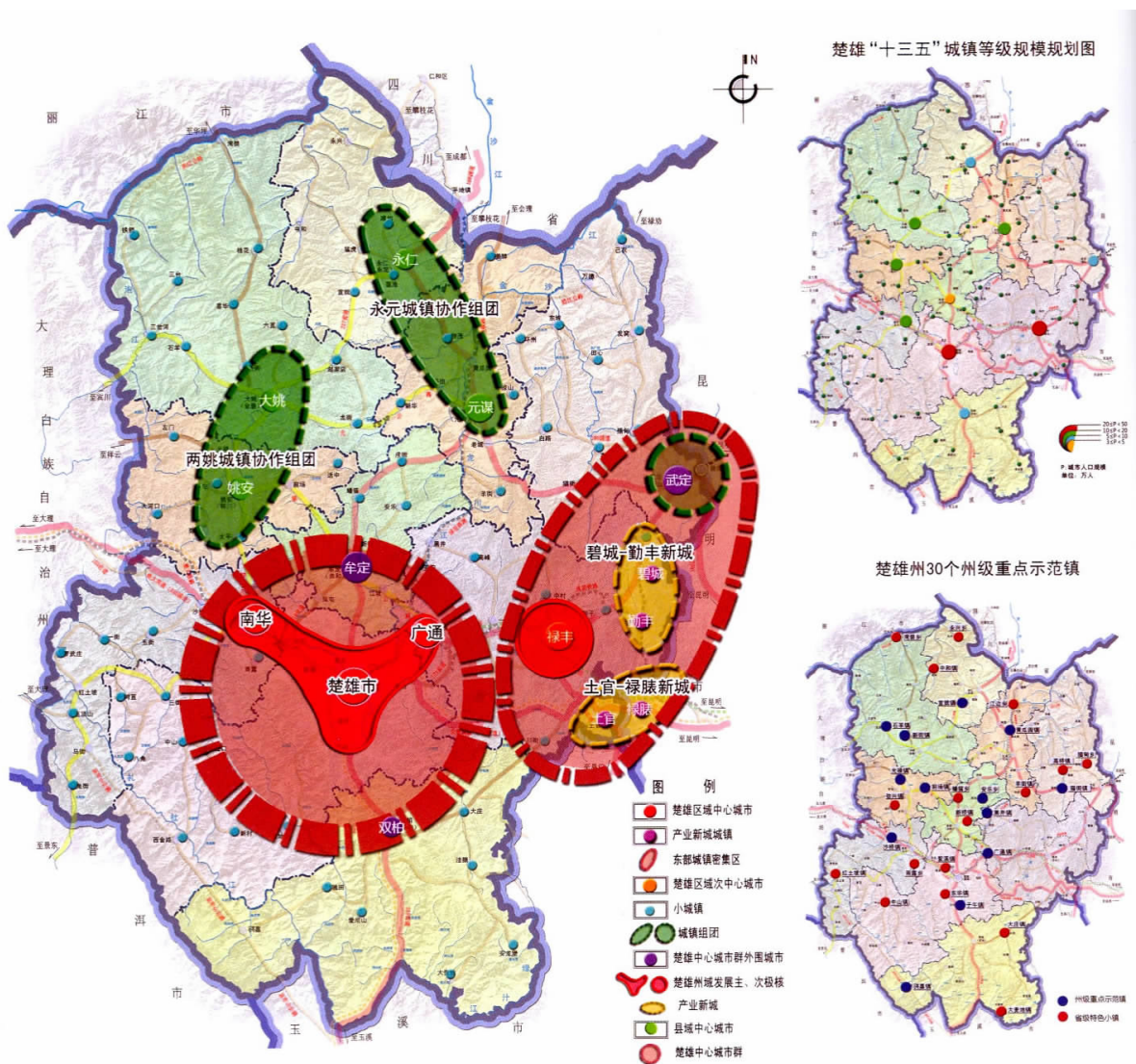


图 2.1—8 楚雄州城镇化格局示意图

加快昆楚大东西开放合作经济带、攀楚玉南北开放合作经济带、金沙江昆楚攀东西开放合作

经济带、滇中城市经济圈禄武易南北开放合作经济带四条开放合作经济带建设。

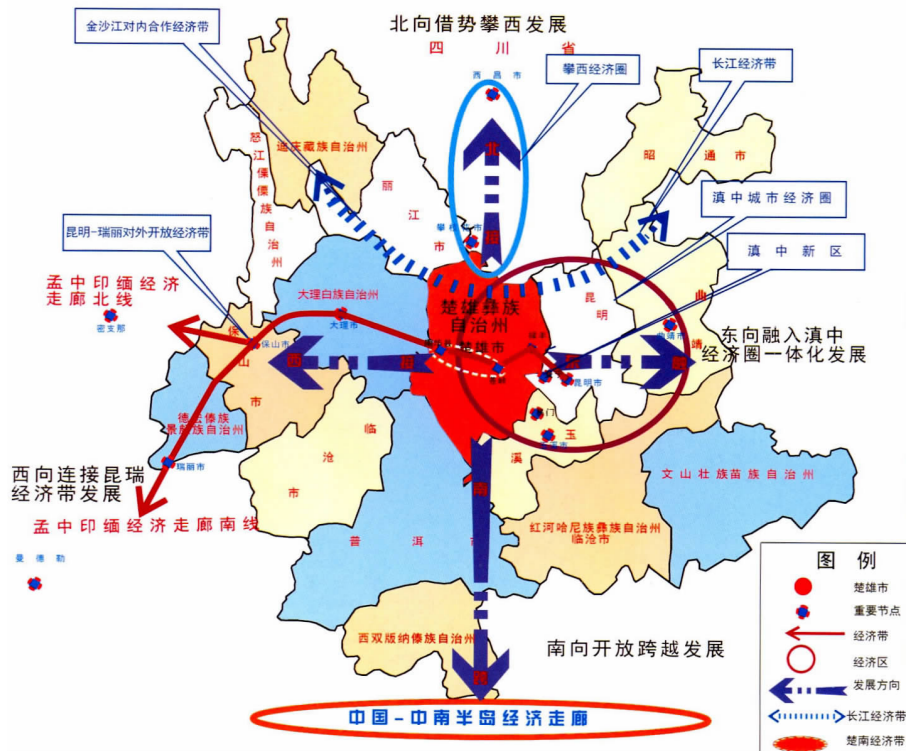


图 2.1—9 楚雄州开放发展示意图

(二) 州域产业布局

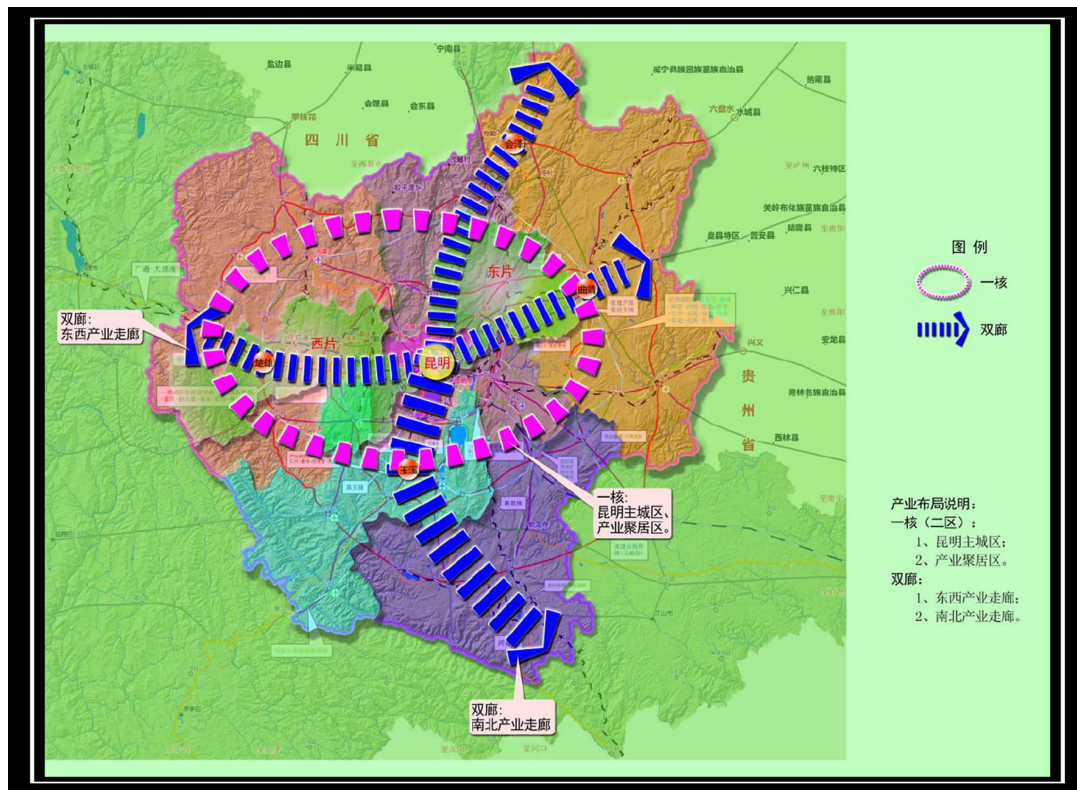


图 2.1—10 滇中城市经济圈产业布局图

根据《滇中城市经济圈一体化发展规划（2014—2020）》，滇中城市经济圈要依托滇中城市经济圈“一区、两带、四城、多点”的空间发展格局，形成“一核（两区）、双廊”的产业布局。

根据《楚雄彝族自治州国民经济和社会发展规划第十三个五年规划纲要》的总体布局，我州产业

发展的重点是提升改造烟草、冶金两大支柱产业，突出打造生物医药和大健康、旅游文化、新材料与绿色能源、先进装备制造、高原特色现代农业与绿色食品制造五大产业，加大培育石化产业、现代商贸物流、新兴服务三大产业。

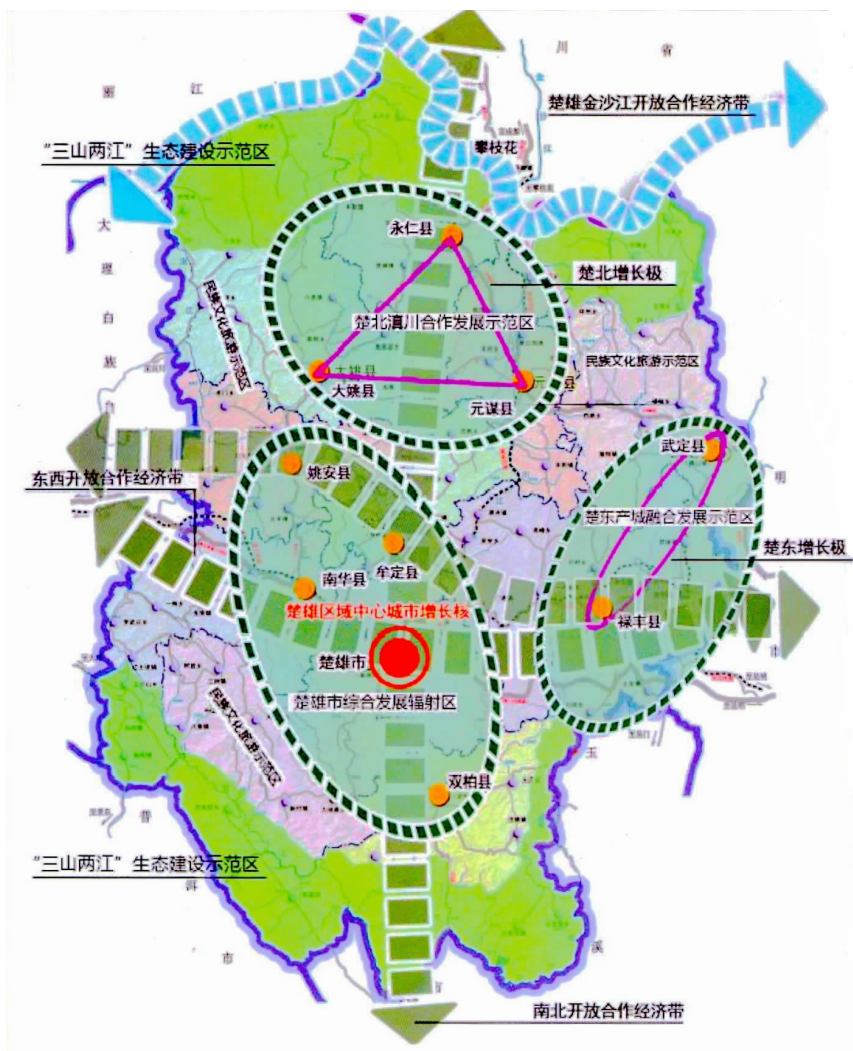


图 2.1—11 楚雄州生产力空间布局

二、交通运输发展趋势

“十二五”时期，伴随着楚雄州经济社会的快速发展，交通运输虽然实现了稳步发展，形成了一定规模与基础，但仍不能很好满足经济社会长远发展需要和便捷群众生产生活的需要，作为滇中经济圈重要成员与周边州市发展还有差距，面临区位优势而无势的危险。作为经济社会发展的基

础性先导性服务性行业，交通运输在新常态下正在呈现新的发展特点。

——从运输生产增速上看，在经济增速转入中高速增长后，交通运输生产也在向中高速增长转变。

——从运输结构变化上看，随着运输结构调整步伐加快，高附加值运输需求快速增长，特别

是高端出行增长较快。

——从固定资产投资上看，新常态下固定资产投资仍能保持较高增速，说明在经济下行压力较大情况下，交通运输固定资产投资对稳增长作用依然重要。

——从发展要素上看，过去在交通运输短缺时期和规模不大的情况下，各种要素制约尚不明显，可以支撑较高发展速度和较大建设规模。新常态下各种风险逐步显现，资金、土地、资源、环境等刚性约束进一步增强，建设成本快速增长，资金筹措难度加大，企业债务风险增加，交通运输可持续发展面临严峻挑战。

依据新形势新变化，交通运输发展既需要加快升级转型步伐，推进法治建设和综合治理体系建设，统筹综合运输体系建设，又要充分发挥基础保障和先行引导作用，实现交通扶贫脱贫工作先行一步、率先突破，缩小区域交通运输发展差距，满足交通运输多样化需求，确保服务质量和保障能力的提高，走资源节约型、环境友好型发展道路，增强交通运输可持续发展能力。

第三节 发展要求

在新常态下，政府与市场的关系转变、经济发展方式的转变、大众对交通运输多样化需求与行业提高管理、提升服务、实现行业现代化的期盼，对交通运输发展提出了多层次、多样性、高水平的需求。同时，如何更好的融入和服务国家发展战略，找准自身定位，对楚雄州交通运输发展也是巨大挑战。

总结“十三五”时期交通运输发展的阶段性特征，一是全面深化改革条件下的第一个五年规划，是全面推进行业发展由量的扩张向质的提升转变，由粗放式管理向集约化发展转变的关键时期；二是全面强化基本公共服务能力，切实服务和保障民生，增强可持续发展能力的关键时期；三是加快交通运输法治政府部门建设，实现行业治理体系和治理能力现代化，提供一整套更完备、

更稳定、更管用的制度体系，不断增进制度执行能力的推进时期。新形势新变化下对“十三五”期交通运输体系建设提出了新的更高要求。

——打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会对交通运输提出了新的要求。“十三五”时期是楚雄州完成脱贫攻坚任务，实现与全国全省同步建成小康社会的关键阶段，省委省政府提出加快“五网”建设，积极融入“一带一路”、长江经济带、孟中印缅经济走廊等重大战略规划建设，交通运输必须全面适应形势和社会发展要求，结合我州城镇体系、资源环境、产业布局等特点，以及经济社会发展对交通运输在规模、结构、服务、管理等方面的不同要求，凝心聚力、精准施策，适应各方面的发展需求，实现交通扶贫脱贫工作先行一步、率先突破。打赢交通扶贫脱贫攻坚战，事关全面建成小康社会目标的实现，事关稳增长、调结构、惠民生的发展大局。目前交通扶贫工作仍然面临贫困地区基础交通网络覆盖不足、对外联系通道衔接不畅、运输服务质量水平不高等一些突出困难和问题，脱贫攻坚任务特别紧迫，交通运输先行官作用亟待发挥，交通运输从“供给侧”看仍有很大需求。交通扶贫脱贫工作要力争尽快完成托底性的建设任务，为贫困地区脱贫攻坚打牢基础、做好引领。

——实现经济跨越发展要求扩大交通基础设施供给规模。未来五年，楚雄州经济要实现跨越发展，达到生产总值年均增长10%以上，经济总量实现翻番的目标，将带来对交通运输基础设施需求量的激增。这就要求必须继续加大交通基础设施建设力度，扩大交通基础设施供给规模，提高基础设施技术等级水平和服务质量，着重建设一批重点高速和国省干线。同时，城镇发展格局和产业布局的变化，要求调整、优化已有交通基础设施网络布局，加强网络密度和节点连通。未来我州将进一步强化基础设施和重点产业支撑，推进新型工业化、信息化、新型城镇化和农业现代化加快发展，人均收入稳步增加，经济结构加

快转型，交通运输总量将保持较快增长态势，随着国家进一步加大西部地区铁路、公路、能源、通信、生态环境、农田水利、新农村、民生工程等领域投资倾斜，各项事业发展要求提高公路网的服务能力和水平。

——改革发展新常态要求加快交通运输管理体制机制改革。当前及今后一段时期，是我州融入全省全国战略的关键时期，面对新阶段新形势新任务新要求，交通运输稳发展的基本面没有变，但发展条件和环境正在发生深刻复杂变化；交通运输转方式调结构的任务十分紧迫，推进转型升级面临不少困难和挑战；交通运输深化改革的难度前所未有，面临体制机制障碍等突出问题。要适应综合运输体系发展形势需要，深化综合交通管理体制机制改革，理顺综合交通管理体系，加大对投融资体制、农村公路养护管理体制等多项改革的积极探索，改革理念、创新思路，理顺行业管理体制机制。未来随着国家新一轮西部大开发、主体功能区规划等战略的深入实施，加快推进交通扶贫攻坚工程，进一步支持民族地区、贫困地区、革命老区加快发展，将制定出台促进民族地区、贫困地区经济社会发展的新的特殊扶持政策。

——服务保障民生、实现基本公共服务均等化要求提高行业管理服务能力。可以预期，“十三五”时期，楚雄州人均地区生产总值和居民可支配收入仍将快速增长，随着居民收入水平的提高，社会公众对运输的时效性、质量性、安全性、便捷性、舒适性乃至个性化需求日益提高，对道路运输服务的要求也在不断提高，这就要求在继续增加道路运输服务网络规模的同时，把管理水平和 service 水平的提升作为发展重点，发展人性化智能型交通，为社会提供更高质量的运输服务。

——经济社会发展要求传统邮政业向现代邮政业转变。公共服务均等化为城乡普惠指明方向。“十三五”期间，邮政普遍服务的提供仍然是我国邮政的首要任务，国家将更加重视利用邮政网络布局完善的特点，提供高效、丰富、均等、便民

的邮政服务。快递业成为促进邮政业发展的新引擎。电子商务高速发展势头不减，快递业地位在国民经济中的地位不断提高，快递业不仅与电子商务融合，价值链将进一步延伸与制造业、信息业、金融业、交通业协同发展，加速向实物流、资金流和信息流“三流合一”的现代邮政业转变。

——保障可持续发展要求建设低碳交通运输体系。“十三五”期国家将继续调整产业结构、大力发展绿色低碳经济，建设以低碳排放为特征的交通体系。只有把绿色、低碳理念切实落实到交通规划、建设、运输、管理的各个环节，推进交通基础设施建设集约发展，优化交通用能结构，才能实现行业绿色、可持续发展。

——建设平安交通要求提高交通运输安全监管及应急保障能力。近年以来，交通运输安全问题日益为社会所关注，同时，各类自然灾害和突发事件频发，对交通应急能力提出越来越高的要求。我州地处金沙江、元江流域，总体生态良好。但受地质地貌、气候土壤等自然条件和人为因素的影响，是全省自然灾害多发地区之一。有效应对重大自然灾害、突发事件，要求从我州公路网布局统筹考虑高速公路、国省道及其辅助线、联络线的布设，提升通达通畅水平，打通“断头路”、“瓶颈路”，提高公路网的安全性、可靠性和应急保障能力。新的形势要求我们必须从基础设施、运输服务、监管救助、体制机制建设等方面增强安全和应急保障能力，健全交通安全及应急体系，加强安全及应急基础设施建设，提升交通运输系统整体的安全性，保障人民群众出行安全、国家经济安全和国防安全。

——构建综合交通运输体系要求加强协调发展。加快转变交通运输发展方式，优化运输组织结构，合理配置和优化利用交通资源，发挥各种运输方式的比较优势和综合运输的组合效率，促进综合运输协调发展，要求发挥普通公路的基础作用和高速公路的骨干作用，加强与各种运输方式的衔接。

第四节 发展机遇

“十三五”时期是楚雄州深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神、闯出一条跨越式发展路子的关键时期，是楚雄州克期完成脱贫攻坚任务、与全国全省同步全面建成小康社会的决胜阶段，也是我州抓住难得机遇扩大开放的五年。楚雄州经济社会发展面临着国家和省“一带一路”战略、建设面向南亚东南亚辐射中心、孟中印缅经济走廊、长江经济带、西部大开发、滇中城市经济圈一体化、昆瑞经济带等一系列重大发展机遇。省委省政府提出把加快路网、航空网、能源网、水网、互联网5大基础网络建设作为服务国家开放战略，推动云南发展和开放的基础支撑，滇中地区要率先实现县县通高速。同时，大众对传统运输服务业实现服务现代化的需求，互联网时代电子商务市场进一步繁荣带动传统邮政快递业升级发展等新情况，都使得交通运输事业在发展当中面临着巨大的机遇与挑战。

——《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域。要抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，优先打通缺失路段，畅通瓶颈路段，配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备，提升道路通达水平。推进建立统一的全程运输协调机制，促进国际通关、换装、多式联运有机衔接，逐步形成兼容规范的运输规则。要发挥云南区位优势，推进与周边国家的国际运输通道建设，打造大湄公河次区域经济合作新高地，建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心。

——《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》提出，要依托长江黄金水道，统筹铁路、公路、航空、管道建设，加强各种运输方式的衔接和综合交通枢纽建设，加快多式联运发展，建成安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊，增强对长江经济带发展的战略支撑

力。要以国家高速公路为重点，建设高等级广覆盖公路网。加快县乡连通路、资源开发路、旅游景区路、山区扶贫路建设，实现具备条件的乡镇、建制村通沥青（水泥）路。强化滇中城际交通网络，实现省会城市与周边节点城市之间1—2小时通达。

——《中共云南省委关于深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神闯出跨越式发展路子的决定》提出，为充分发挥公路、铁路、航空、水运在建设面向南亚东南亚辐射中心中的重要作用，紧紧围绕“一带一路”、长江经济带等国家发展战略和全面建成小康社会目标，确立我省综合交通建设5年大会战（2016—2020年）专项目标。明确提出促进滇中城市交通一体化。按照“适度超前、功能完善、配套协调”的原则，聚焦滇中城市经济圈，加快滇中城市综合交通建设。率先在滇中城市经济圈建成集高速公路网、城际铁路网、航空网、现代物流集疏运网等为一体的现代综合交通运输体系，为滇中城市协同发展创造良好的交通运输环境。

——《云南省五大基础设施网络建设规划（2016—2020年）》《中共云南省委云南省人民政府关于推进五大基础设施网络建设5年大会战的意见》《中共云南省委云南省人民政府关于关于实施综合交通建设5年大会战（2016—2020年）的意见》明确了加大五大基础设施网络和滇中高速公路网建设，是我省促进区域协调发展、与全国同步全面建成小康社会的重大举措，是主动服务和融入国家发展战略、建设面向南亚东南亚辐射中心的基础支撑，是加快滇中城市经济圈一体化发展的重要突破口，是我省优化发展环境、实现跨越发展的现实需要。确定了我省五大基础设施网络建设5年大会战和滇中城市经济圈高速公路网建设目标任务，并针对五大基础设施网络和滇中高速公路网建设中急需解决的一系列问题，在创新投融资模式、保障要素配置等方面明确了支持政策措施。要求全省各地各部门各单位要把五大基

基础设施网络建设5年大会战暨滇中城市经济圈高速公路网建设作为头等大事来抓，按下“快进键”、跑出“加速度”，打基础、破瓶颈、补短板、强支撑，在更高层次、更广范围、更大空间发挥路网、航空网、能源保障网、水网、互联网五大基础设施网络对云南经济社会发展的带动和支撑作用。

——《中共云南省委云南省人民政府关于加快高速公路建设的意见》要求，深入贯彻落实习近平总书记要求云南闯出一条跨越式发展路子的指示精神，按照“做强滇中、搞活沿边、联动廊带、多点支撑、双向开放”的总体布局，规划建设“五纵五横一边两环十二联”高速公路网络，实现高速公路覆盖云南国土空间布局、经济布局、产业布局，实现高速公路互联互通、全面成网。

第三章 总体要求与发展目标

第一节 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话和考察云南重要讲话精神，坚持全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党的战略布局，贯彻创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念，紧紧围绕“克期完成脱贫攻坚任务，全面建成小康社会”的总体目标，依托国家“一带一路”、长江经济带战略，云南建设面向南亚东南亚辐射中心等战略，努力推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设，为楚雄州打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会和“一极一桥一品二区三基地”发展定位提供有力的交通保障和基础支撑。

第二节 基本原则

发展自己，服务全局；统筹兼顾，融合发展；

适度超前，进中提升；建管并重，协调发展；服务为本，民生优先；安全发展，绿色环保；深化改革，创新驱动。

第三节 发展定位

立足楚雄跨越式发展需要，发挥区位优势服务全省，助力脱贫攻坚、新型城镇化和产业发展布局，适应公众现代化生活需求，注重安全可持续绿色发展，将楚雄打造成云南滇中横跨东西，贯穿南北，出滇入川的重要交通枢纽。

第四节 发展思路

实施交通引导、统筹发展，扩大规模、提升服务的发展战略。将区位优势转化为开放优势、发展优势和竞争优势。以经济社会发展需要为导向，围绕打好“五网”建设、精准脱贫、产业转型、城镇建设“四大攻坚战”和民生保障相关要求，发挥交通运输先导作用，统筹考虑经济社会与交通运输的发展互动。以构筑高速公路网、提升国省干线服务能力、拓展农村公路覆盖、改善航运条件、加强站场建设为重点，加强保障机制建设，推进“投、融、建、管、营”一体化，建设规模适用、布局合理、层次分明、内联外通的交通基础设施网络。改善运输运营网络结构，加强行业治理能力，加快智能技术应用，健全质量管控体系，大力发展公共客运、货运物流和邮政快递业，实现公共运输服务均等化。提升交通运输发展科技含量，推进绿色低碳交通发展，强化交通运输安全应急保障。

第五节 发展目标

一、总体目标

按照全面建成小康社会的总体要求，依托滇中城市经济圈、长江经济带、云南建设面向南亚东南亚辐射中心三大战略，合理配置、高效利用

交通资源，发展楚雄服务全省。形成互联互通、畅通高效、管理有序、安全便捷、资源集约、绿色智能、服务优质、群众满意的交通运输体系。

到2020年，实现县县通高、乡乡通油、村村硬化、组组通达。州域高速公路与滇中互联互通、成网成环，国省干线公路服务水平显著提升，通建制村路面100%硬化。道路运输和邮政行业服务能力不断提高，组织保障水平显著提升。科技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。交通扶贫规划目标全面达成。

中远期2030—2040年，完善覆盖全州的高速公路网，全面建成现代化公路网络，实现与周边州市多路畅通、县市间高速连通、重要乡镇村快速通达，构建全方位开放交通枢纽，提供覆盖全州辐射滇川的交通运输服务。

二、具体目标

——公路建设。

统筹安排，集中力量，以高速公路建设为主要任务，突出民生交通，以交通扶贫和农村公路建设为重点，统筹加快推进普通国省道公路提升改造，实现“通县、出州、跨区域”，基本形成高速公路网、普通干线公路网相互支撑，主干线与联络线并行的公路网络。前瞻规划、科学论证，有序推进地方高速公路建设。把握好建设时机，因地制宜确定建设标准，合理决策地方高速公路远期展望线，视区域经济社会和交通发展需求适时开展建设，灵活掌握建设标准。明确普通公路侧重体现基本公共服务，高速公路侧重体现高效服务，加强两个路网在功能和布局上的衔接，实现普通公路和高速公路的协调发展。加密普通公路网络并加强与周边高速路网的联系，将重要产业基地、重点城镇串联起来，实现楚雄州路网与滇中城市圈路网无缝衔接，服务省州发展战略。提高公路基本公共服务能力，改善人民群众出行条件。有效降低公路建设土地占用和环境影响，

实现资源环境协调发展。在满足安全和运输需求的前提下，努力降低公路建设和运营成本。

实施“8588”工程，即：建设8条高速公路，建设里程500公里以上，投资800亿以上，州内高速公路通车里程达800公里以上。到2020，全州公路总里程达20000公里，州境内高速公路通车里程达800公里以上，一、二级公路里程达700公里。中远期2030—2040年，实现州域高速公路总里程达到1000公里以上，重要国省干道基本达到二级路以上标准，县乡村主要公路全面硬化。

——水路。

实现水路基础设施能力明显增加、运行质量有较大改观；服务能力和质量大幅提升；交通发展对资源的利用效率显著提高；水路科技创新推广能力明显增强，职工队伍素质明显提高。安全和应急保障能力显著增强；资源利用效率、节能环保水平明显提高，形成“能力适应、服务优良、安全环保、保障有效”的水路交通体系。初步建成听从指挥、素质精良、作风过硬、服务人民的海事队伍，建立职责清晰、管理规范、运转协调、行为统一的海事管理体制机制，初步形成监管到位、保障有力、反应快捷、服务智能的现代海事服务体系，确保水上交通安全形势持续稳定，总体适应我州水运经济的发展需求，促进金沙江黄金水道航运服务能力进一步提升。

到2020年，水运通航四级航道里程达到93.2公里；一级航道86.2公里；六级航道里程达到70公里；七级航道里程达到40.5公里；航运码头达到26个，吞吐能力达到261万吨。中长期，使金沙江黄金航道成为承载我州对外沟通交流的又一便捷通道。

——公路养护管理。

贯彻落实“畅通主导、安全至上、服务为本、创新引领、全面管养、常态规范”的公路养护管理工作总要求，以全面深化改革为动力，以平安交通建设为重点，以推进养护管理常态化、规范化为主题，以养护应急抢修保障中心建设为抓手，

以提高公路技术状况为中心，以科技创新为引领，以完善公路数据库为基础，强化队伍建设，提高管养能力与水平，主动适应新常态，确保公路养护管理工作总体适应经济社会发展和公众安全便捷出行服务的需要。发挥示范引领作用，全面实现“管养责任落实到位，机构人员配备到位，制度制定执行到位，资金筹措管理到位，监督检查考核到位，提高管养能力，提高路况水平，提高服务质量，提高群众满意度”的农村公路养护管理目标。

巩固县道 100% 的经常性养护率，到 2020 年乡道和村道的经常性养护率分别达到 87% 和 72.2%，力争实现有“有路必养”。及时进行小修保养，加强沥青、水泥路面病害处治力度，强化预防性养护，实施大中修工程 218 个、安保工程 79 个、危桥改造 85 座，加强桥梁的“健康体检”，道路优良路率年均提高 1% 以上，力争到 2020 年县道优良路率达 62.8%、乡道优良路率达 37.2%、村道优良路率达 22.6%，保持路况良好，桥涵隧道等构造物及附属设施完好。实施 GBM 工程，沿线设施完善，绿化协调美观，道路绿化率年均提高 2% 以上，力争到 2020 年县道绿化率达 92.5%、乡道绿化率达 63%、村道绿化率达 55%，建成畅、洁、绿、美、安的公路交通环境。加大新技术、新工艺、新材料使用力度，新技术、新工艺、新材料推广率达 20% 以上，科技对养护生产的贡献率达到 50% 以上，养护成本降低 10% 以上。进一步提高服务意识和水平，做好出行信息服务。

——道路运输服务。

道路运输基础设施网络化更加趋于完善，运输结构更加合理，运输供给能力明显增强，运输装备进一步改善，运输组织不断优化，运输效率和服务水平明显提升，创新能力不断增强，科技推广和信息化水平不断提高，行业监管能力明显加强，以低碳为特征的交通运输体系建设取得成效，资源节约型、环境友好型行业建设取得明显进展，道路运输安全监管体系逐步完善，应急反

应能力进一步加强，安全保障能力明显提高。便捷、安全、经济、高效的道路运输体系初步形成，基本适应国民经济和社会发展的需要和国家“一带一路”战略大局。客货运站场保障能力整体提高。初步建成布局合理、功能完善、层次分明、安全高效的站场服务体系，日发班车班次 200 个以上，涵盖省、市、县际班线，站场发班容量饱和问题得到缓解。

到 2020 年，保障民生，实现 100% 的乡镇和具备条件的建制村通班车，乡镇有等级站、村组设招呼站。农村客运站总数达到 110 个，建成 5 个左右铁路、公路、城市交通有效衔接的综合客运枢纽。中高级营运客车比例达到 40%，重型车、专用车和厢式车占营运货车比例达到 25%、10% 和 25%，内河运输船型标准化率达到省目标，公路、水路客货运量、客货运周转量有所提高。

——邮政业。

促进邮政业持续快速发展，到 2020 年，邮政业务收入年均增长 25%，邮政业务收入突破 4.78 亿元，其中，快递业务年均增长 55%，快递业务收入突破 3.1 亿元，快递业务收入占总收入的比重增加到 70% 左右。提升法定四项邮政普遍服务业务开办水平，有效拓展服务功能；提升普遍服务能力，到 2020 年全面完成全州所有行政村“村邮站”建设，实现 100% 全覆盖目标；实施城镇居民楼信报箱配套建设，新建居民楼安装信报箱率 100%；服务营业时间、投递频次以及寄递邮件的时限和服务规范等达到国家规定的基本要求，保证群众享受到与经济社会发展水平相适应的邮政服务；提高快递服务水平，重点企业国内异地快递服务时限 72 小时准时率超过 80%。快递服务满意度达到 75 分以上，快件延误、损毁、丢失率分别控制在 0.8%、1%、0.05% 以内，通过职业资格认定的从业人员比例达到 70%。坚持需求导向和产业化方向，大力提升行业在科技研发应用、服务网络建设、产品体系拓展、商业运营模式等方面的创新水平，提高发展质量和效益。

邮政业“十三五”时期发展指标

类别	指 标	2015 年	2020 年	年均增长 (%)
发展 规模	邮政业业务总量 (亿元)	1.01	6.2	36.1%
	快递业务量 (万件)	152.49	907.63	39%
	邮政业业务收入 (亿元)	1.19	4.78	25%
	快递业务收入 (亿元)	0.36	3.1	55%
	邮政业年服务用户 (万人次)	1750	6496	30%
	全州邮政行业新增就业人数 (人)		1300	
普遍 服务 目标	城乡营业网点翻建 (个)		1	
	危旧县分公司重建 (个)		2	
	城市网点新建 (个)		20	
	农村网点整修计划 (个)		52	
	村邮户箱建设 (个)		1099	
	新建居民楼信报箱安装率 (%)		100	
	邮件处理中心建设 (个)		1	
	邮政代办服务实现代收农村电费 (万户)		40	
快递 服务 目标	快递业务收入占总收入的比重 (%)		70%	
	快递服务 72 小时准时率 (%)		80%	
	快递服务满意度 (分)		75	
	快件延误率 (%)		<0.8%	
	快件损毁率 (%)		<1%	
	快件丢失率 (%)		<0.05%	
	通过职业资格认定的从业人员比例 (%)		70%	
	快递园区建设 (个)		1	

——科技与信息化。

信息化建设取得成效，科技进步贡献率进一步提高。全面推进交通科技创新和科技成果推广应用，大力推进行业人才工程，充分吸纳社会科技资源。大力推进智能交通在客货运等方面运用，加快物流公共信息系统建设，与省同步构建出行

信息服务系统，推进交通运输社会信息服务。推动交通运输行政许可全过程网上办理。加强交通运输市场信用系统建设和推广。出行信息服务覆盖主要城市，三级以上等级客运站联网售票服务全覆盖；高速公路省内非现金联网收费达 100%，高速公路收费站 ETC 覆盖率达 80% 以上，其中新

建高速公路收费站 ETC 覆盖率达 100%。与全省同步实现跨市域公共交通 IC 卡互联互通。

——绿色交通。

坚持能源综合利用原则、环境保护原则、适度发展原则、运输高效性原则、循环经济原则。基本完成从数量扩张向质量提高、从粗放型发展向质量效益、环保节约型发展的转变。到 2020 年，形成“节约能源、保护环境、结构优化、合理高效”的交通运输发展体系，实现全面、协调、可持续发展，最终建成“资源节约型、环境友好型”的交通运输行业。

与 2015 年相比，公路营运车辆、水路运输船舶单位运输周转量能耗和二氧化碳排放均有较大幅度下降；城市客运单位人次能耗、二氧化碳排放进一步下降；交通运输废旧材料再生和固体废物循环利用水平显著提高。

——安全生产。

有效遏制重大以上交通运输安全生产事故发生，预防和减少一般事故、较大事故发生。交通运输各类安全事故明显下降。到 2020 年，营运车辆万车死亡事故件数和死亡人数平均每年下降 3%；运输船舶百万吨港口吞吐量水上交通事故件数和死亡人数平均每年下降 5%；城市客运百万车公里死亡事故件数和死亡人数平均每年下降 1%；公路水运工程建设百亿元投资死亡事故件数和死亡人数每年下降 1%。力保全州交通运输系统内部（道路交通、消防安全、基础设施建设）不发生安全事故。推进交通运输安全体系建设。在安全监管队伍建设、法规制度体系建设、安全责任体系建设、预防控制体系建设、安全文化宣传、教育、培训体系建设、支撑保障体系建设“六个建设”方面，完成建成系统完备、科学规范、运行有效的交通运输安全体系的建设目标。交通安全与应急保障水平显著增强。到 2020 年，营运车辆万车死亡事故件数和死亡人数平均每年下降 3%；城市客运百万车公里死亡事故件数和死亡人数平均每年下降 1%；公路水运工程建设百亿元投资死亡事故件数和死亡人数每年下降 1%。

——应急保障。

“主动防灾，充分备灾，科学救灾，有效减灾”，有针对性地开展应急准备工作，切实提高应急处置能力。摸清重点地段交通情况，加强对危险路段，交通枢纽工程整治，建立震后公路交通管制机制，制定应急保通方案，确保在地震等自然灾害发生后能快速、有序地组织救援力量，确保公路抢险保通。建立健全紧急情况下运力调集和运输快速恢复机制，确保救灾物资、救灾人员、伤员转移。依据《楚雄州交通运输系统安全生产应急管理应急救援预案》有效应对突发交通运输安全应急保障任务。建设交通战备应急抢险基地一个。做好应急车辆、船舶、机械设备、队伍保障。

——人才队伍建设。

树立人才培养的紧迫感，加强党管人才工作，健全人才培养与管理机制；全面加强急需紧缺人才培养、提升人才综合素质、合理调整专业队伍分布；健全和完善人才评价体系、人才激励机制。

第四章 发展重点

第一节 构筑四通八达公路网络

“十三五”期间，在对楚雄州公路交通量进行预测，对楚雄州及周边地区社会经济分布特征和发展趋势进行分析的前提下，以国家国道网规划、云南省道网规划为基础，契合“一带一路”、面向南亚东南亚辐射中心等国家和地区重要规划，综合考虑楚雄州发展战略方向、新型城镇体系、产业布局、资源开发利用等各种因素，围绕交通扶贫规划目标，结合我州交通区位优势，从路网功能需求出发，以布局目标为导向，按照完善通道、提升等级、构建枢纽、优化配套设施的要求，加快高速公路、国省道干线、农村公路建设步伐，加大交通扶贫建设力度，融入滇中城市经济圈交通路网，加强州内各县市和周边州市地区的互联

互通，形成布局合理、功能具备、覆盖广泛、安全可靠、多层次结合的公路网络。

到2020年实现县县通高速公路，与周边州市全面实现高等级路互联互通，通村路面硬化全面完成，全面建成“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”的贫困地区交通运输网络，为贫困地区与全国同步全面建成小康社会提供交通运输保障。打通东西、南北高速大通道，构建以昆楚大东西大通道、永金高速南北大通道、滇中大环线为依托，东连滇中城市经济圈，西接昆瑞经济带和孟中印缅经济走廊，北连成昆经济带和长江经济带，南接昆曼国际大通道，四通八达的公路网络，打造滇中重要公路交通枢纽。

公路网新增规划总规模15900公里，由高速公路、国省道干线公路、农村公路及专用公路三个路网层次构成。

一、高速公路建设

以抢抓五网建设大机遇、建设云南东西北南高速大通道、构建滇中高速大环线、实现州域各县高速互联互通，将楚雄打造成为承东接西，贯穿南北，出滇入川的高速交通大枢纽为目标，按照“实现县县连通、提升通道能力、增强辐射功

能、强化区际联系、优化路网衔接”的思路，以“连通、扩容、互通”为重点，完善骨架路网、畅通州（市）际通道、增强辐射功能，加强与相邻区域的建设协调力度，加快形成跨地区、跨州市互联互通的公路网络，完善路网衔接，加快拥挤路段扩能改造。采取路网加密和路线扩容相结合的方案，优化路线走向；在拥堵高速路段新建平行路线；适当增加联络线，有效提高路网运输效率；通过形成环线和网格使州内任意城市间可以高速直接通达；通过增加楚雄州进出州高速出口，进一步密切与周边州市的联系；增加连接县级行政中心和乡镇级节点、重要的产业园区的立交匝道，发挥公路串联经济带及城镇组团作用；合理规划 and 布局地方高速公路服务区，增强公路服务能力。

（一）规划项目

以“高速公路五年大会战”为主要任务，规划高速公路项目14项，州内里程1019公里，匡算总投资1462亿元。十三五实施“8588”工程，规划新建高速公路8条500公里，完成投资800亿元。到2020年前年实现县县通高速公路，高速公路通车里程达到800公里以上。

专栏一 高速公路规划建设项目专栏

1. G8012 弥勒至楚雄高速公路玉溪至楚雄段。属国家高速路网长江经济带综合立体交通走廊 G8012 弥勒至楚雄高速的一段，滇中路网项目。路线起于玉溪市峨山县，经易门县、双柏县，止于楚雄市，全长 189 公里，在楚雄州境内 88 公里，州内估算总投资 147 亿元。

2. 楚雄至大理高速公路改扩建工程。属国家高速路网 G56 扩能改造东西第二高速昆楚大通道。起于禄丰县广通镇，经牟定县、姚安县至大理。路线全长 197 公里，楚雄州境内有 113 公里，州内估算投资 197 亿元。

3. 昆明（岷山）至楚雄（广通）高速公路。属国家高速路网 G56 扩能改造东西第二高速昆楚大通道。路线起于昆明市眠山，途经禄丰县勤丰镇、金山镇，止于广通镇，全长 110 公里，在楚雄州境内有 66 公里，楚雄州内估算投资 114 亿元。

4. 武定至易门高速公路。属地方高速公路，是滇中城市经济圈高速公路网项目。路线起于武定县城，途经勤丰镇、安宁安丰营，止于玉溪市易门县。路线全长 104 公里，在楚雄州境内有 54 公里，州内估算投资 72 亿元。该项目已于 2015 年 8 月 31 日开工。

5. 楚雄至大姚高速公路。属地方高速公路，是滇中路网项目和我州县县通高重点项目。路线起于楚雄市，途经牟定县、姚安县，止于大姚县，规划里程 78 公里，估算总投资 130 亿元。

6. S35 永金高速永仁至大姚段。属地方高速公路，是我州高速公路南北大通道重要路段，重要路网连接线。路线起于永仁县，止于大姚县，规划里程 61 公里，估算总投资 89 亿元。

7. S35 永金高速双柏至新平段。属地方高速公路，是我州高速公路南北大通道重要路段，滇中南下滇南的便捷通道，路线起于楚雄州双柏县，止于玉溪市新平县，路线全长 49 公里，匡算总投资 96 亿元。

8. G56 昆明—大理高速公路扩容段禄丰至长田连接线。属地方高速公路项目，是我州县县通高及连接石化产业园区的干线高速。路线起于禄丰县城附近，途经金山镇，止于禄丰长田。路线全长 30 公里，匡算总投资 34 亿元。

9. 楚雄市东南环线高速公路。属地方高速公路，楚雄城市环线。路线预计长 30 公里，匡算总投资 41 亿元。

10. 武定至倘甸至寻甸高速公路。属地方高速公路，滇中路网环线项目，路线起于楚雄州武定县，经昆明倘甸镇止于寻甸县。路线全长 130 公里，在楚雄州境内有 6 公里，境内投资 13 亿元。

11. 元谋至大姚至宾川高速公路。属地方高速公路项目，为长江经济带高速规划，滇中川南通往滇西北的又一高速走廊。路线起于楚雄州元谋县接京昆高速，经大姚县，止于大理宾川县。路线预计全长 160 公里，楚雄州境内 110 公里，匡算投资 110 亿元。

12. 牟定至元谋金沙江高速公路。属地方高速公路，是滇中经济圈与长江经济带的重要高速连接线，路线总长 144 公里，匡算投资 144 亿元。

13. 楚雄市西南环线高速。属地方高速公路，楚雄城市环线。路线预计长 50 公里，匡算总投资 65 亿元。

14. 姚安至南华至景东高速公路。属地方高速公路，连接普洱的重要通道，重要路网连接线。预计长 140 公里，估算投资 210 亿元。

（二）布局方案

采用环线与辐射线、纵横网格相结合的布局，形成由环州高速公路、放射线、纵横大通道线组成高速公路网。

1. 环线。

环州高速公路。以 G56 昆明至楚雄、G5 武定至昆明为基础，结合规划项目形成楚雄—牟定—姚安—大姚—永仁—元谋—武定—禄丰—楚雄环州高速公路。

楚雄市环线。构建楚雄中心城市环线高速，先期规划南环线。

2. 放射线。

楚雄州出入口：与周边省份及州市形成 13 个高速公路出口通道，其中四川方向 2 个（永仁—攀枝花、元谋—会理），昆明方向 4 个（武定—倘甸、武定—富民、广通—岷山、楚雄—安宁），玉

溪方向 3 个（勤丰—易门、双柏—易门、双柏—新平），大理方向 3 个（南华—祥云、姚安—祥云、大姚—宾川），普洱方向 1 个（南华—景东）。

中心城市放射线：以楚雄市为中心构建 5 向射线，东向（楚雄—昆明）、西向（楚雄—大理）、西北向（楚雄—牟定）、南向（楚雄—双柏）、东北向（楚雄—广通），既连接城市群内部楚雄、南华、牟定、双柏、广通等中心城镇，又扩展对外辐射周边中心城市，连接周边州市。

3. 纵横线。

东西大通道：通过规划建设形成昆明—安宁—楚雄—南华—大理、昆明—岷山—勤丰—禄丰—广通—牟定—姚安—大理、昆明—武定—元谋—大姚—宾川—大理—丽江 3 条东西向走廊通道，增强与滇中联系，形成辐射滇西、滇西北、缅甸、印度洋国际大通道。

南北大通道：通过规划建设形成永仁—大姚—姚安—牟定—楚雄—双柏—新平—金水河、会理—金沙江—元谋—牟定—楚雄—双柏—峨山、

武定—勤丰—安丰营—易门、永仁—大姚—姚安—南华—景东4条南北向高速通道，形成北上四川重庆，南下滇南东南亚纵向大通道。

楚雄州高速公路规划建设项目表

序号	项目名称		建设规模及投资				规划类别		
			全长 (公里)	总投资 (亿元)	州内里程 (公里)	州内投资 (亿元)			
规划项目合计 14 项			1472	2112	1019	1462			
一	国 高 网	国高网小计		496	845	267	458		
1		十三 五	G8012 弥勒至楚雄高速公路玉溪至楚雄段	189	315	88	147	G8012 国家高速、滇中路网	
2			楚雄至大理高速公路改扩建工程	197	340	113	197	G56 扩容东西第二高速大通道	
3			昆明（眠山）至楚雄（广通）高速公路	110	190	66	114	G56 扩能东西第二高速大通道	
二	地 高 网	地高网小计		976	1267	752	1004		
4		十三 五	武定至易门高速公路		104	138	54	72	滇中路网环线
5			楚雄至牟定至大姚高速公路		78	130	78	130	滇中路网
6			永金高速永仁至大姚段		61	89	61	89	打通断头路、路网连接线
7			武定至倘甸至寻甸高速公路		130	160	6	13	滇中路网环线
8			禄丰至长田高速公路		30	34	30	34	G56 双通道间连接线
9			永金高速双柏至新平段		49	96	49	96	南北大通道
10			跨十四 五	楚雄市东南环线高速公路		30	41	30	41
11		中 远 期	元谋至大姚至宾川高速公路		160	160	110	110	昆楚大北线走廊，川滇通道
12			牟定至元谋金沙江高速公路		144	144	144	144	滇中放射线、长江经济带
13			楚雄市西南环线高速公路		50	65	50	65	楚雄城市环线
14			姚安至南华至景东高速公路		140	210	140	210	滇中滇西南通道

二、普通国省道建设

按照“加强主体、优化连接、扩大覆盖、完善网络”的思路，加快推进国省道干线公路提升改造，以既有路线升级改造为主，着力提升技术等级，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，提高道路服务水平；加大干线公路危桥改造力度和安保设施建设，提高干线公路整体技术水平。优先建设路网功能突出的省际、州际、县际通道、区域性公路。规划总计3020公里，其中一级路126.4公里，占4.2%；二级路1925公里，占63.7%；三级路968.6公里，占32.1%；总投资727.95亿元。包含普通国道规划总计866公里，省道规划总计2154公里。优先项目17项，规划里程1831公里，其中含续建项目7项，里程591公里。储备项目11项，规划里程1189公里。继续建设楚雄连汪坝至南华县城公路、禄丰彩云至双柏县城至鄂嘉公路、双柏县城至新平公路、G320安丰营至天申堂公路，重点推进G227姚安经牟定至楚雄、G357易门至双柏、G357双柏鄂嘉至景东、S320元谋至大姚至祥云、S226

鼠街至新树（哀牢山公路）等项目。

（一）南北纵线

元谋—彩云、禄丰彩云—双柏县城—鄂嘉、双柏县城—新平、武定猫街—四川会理、杨家庄—大麦地、南华—景东、永仁—丽江、安丰营—武定、禄丰—双柏（绿汁江沿江二级路）、楚雄—景东、大姚—永仁中和、元谋—牟定、S224南华—大田丫口—保甸。

（二）东西横线

楚雄连汪坝—南华县城、G320安宁安丰营—平浪、平浪—牛凤龙、牛凤龙—天申堂、G227姚安—牟定—楚雄、S320元谋—大姚—祥云、武定—禄劝、G357易门龙格里—双柏县城、鄂嘉—景东、S321姚安—祥云交界（凉水塘）。

（三）联络线

姚安县城至光禄改造工程、楚雄州哀牢山公路、武定元谋金沙江沿江公路（乌东德库区公路）、大姚永仁沿金沙江公路。

楚雄州“十三五”国省道干线公路规划项目表

序号	项目名称	性质	楚雄境内建设规模（公里）				总投资（亿元）	项目阶段	规划类别	备注
			合计	一级	二级	三级				
	总计 28 项		3020	126.4	1925	968.6	727.95			
一	优先项目（17项）合计		1903	126.4	892	884.6	367.45			
1	楚雄连汪坝至南华县城公路	续建	54	54			40.78		国道网	
2	禄丰彩云至双柏县城至鄂嘉公路	续建	186			186	9.57		国道网	
3	双柏县城至新平公路	续建	90.5		90.5		13.1		国道网	
4	姚安县城至光禄改造工程	续建	15.6		15.6		2.6		国道网	
5	G320安丰营至平浪公路	续建	99.3	24	33.7	41.6	9.3		国道网	

序号	项目名称	性质	楚雄境内建设规模（公里）				总投资 (亿元)	项目 阶段	规划 类别	备 注
			合计	一级	二级	三级				
6	G320 一平浪至牛凤龙公路	续建	80.6	33.3	47.3		15.7		国道网	
7	G320 牛凤龙至天申堂公路	续建	65	7.1	57.9		9.5		国道网	
8	G227 姚安经牟定至楚雄	改建	105			105	10.5	工可编制	国道网	
9	G357 易门县龙格里至双柏县城	改建	100			100	10	工可编制	国道网	
10	G357 双柏鄂嘉至景东	改建	70			70	7	工可编制	国道网	
11	S226 云元线鼠街至新树（哀牢山公路）	改建	192			192	10	工可编制	省道网	
12	S320 元谋至大姚至祥云公路	改建	190			190	18.6	工可编制	省道网	
13	绿屏线安丰营至武定公路	改建	72		72		25.2	规划	省道网	
14	彩云至元谋公路	改建	129		129		25.8	规划	省道网	
15	武定至禄劝公路	新建	8	8			2.4	规划	省道网	
16	武定猫街至四川会理公路	改建	140		140		35	规划	省道网	
17	杨家庄至大麦地公路	改建	129		129		51.6	规划	省道网	
18	南华南景公路	改建	177		177		70.8	规划	省道网	
二	储备项目（11项）									
合计	1117		1033	84	360.5					
19	永仁县至丽江公路	改建	134		134		40.2	规划	省道网	储备项目
20	S321 姚安至祥云交界（凉水塘）	改建	51		51		17.85	规划	省道网	储备项目

序号	项目名称	性质	楚雄境内建设规模（公里）				总投资（亿元）	项目阶段	规划类别	备注
			合计	一级	二级	三级				
21	禄丰双柏绿汁江沿江二级公路	改建	162		162		56.7	规划	省道网	储备项目
22	楚雄至景东二级公路	改建	172		172		60.2	规划	省道网	储备项目
23	大姚至永仁中和公路	改建	100		100		35	规划	省道网	储备项目
24	元谋至牟定公路	改建	84			84	11.8	规划	省道网	储备项目
25	武定元谋金沙江沿江公路（乌东德库区公路）	新建	80		80		28	规划	省道网	储备项目
26	大姚永仁沿金沙江公路	改建	128		128		44.8	规划	省道网	储备项目
27	S224 南华至大田丫口至保甸公路	改建	165		165		57.75	规划	省道网	储备项目
28	金沙江大桥至四川黎洪公路	新建	41		41		8.2	规划		储备项目

三、农村公路和交通扶贫建设

以“五大发展理念”引领交通扶贫和农村公路建设工作。在创新发展上，要突出创新扶贫理念、扶贫政策、扶贫机制、建设模式和服务标准。在协调发展上，要坚持统筹联动、整体推进，把交通扶贫放在综合运输体系的大框架中，统筹建、管、养、运协调发展，推动“路、站、运”一体化发展。在绿色发展上，集约节约利用资源，把握好建设时机，省道、县道不刻意追求高等级，乡村公路要尽可能的少占农田尤其是基本农田。在开放发展上，加快打通贫困地区对外运输大通道，推进重点路网改造、窄路面加宽改造、危桥改造和安保工程建设，提高道路运输便利化水平。在共享发展上，推动交通运输基本公共服务向贫困人口全覆盖，改善贫困地区群众基本出行条件。

着力推动“对外开放路”建设，促进我州由

边疆向开放前沿发展。

突出重点建设“康庄大道”，推进贫困地区主要交通干道建设，促进贫困地区内部以及与外部大通道的贯通。

集中力量建设“幸福小康路”，以实现100%建制村通硬化路为基本目标，加快农村公路建设。有序推进人口较多的撤并建制村通硬化路，稳步推进具有重要支撑作用的县乡道改造升级，按照省统一安排开展好直过民族农村公路建设，结合国省道、通村油路建设统筹好异地扶贫点和农村危房改造示范村公路建设，积极推进自然村公路建设。进一步明确各级政府和交通部门的责任和义务，实现农村公路建设由数量增长向质量提高转变，以提高现有公路的技术等级、路面等级、抗灾能力为主，合理选用沥青路面、水泥路面、弹石路面等类型，形成以县道为局域骨干、乡村

公路为基础的干支相连、布局合理，具有一定密度和服务水平的农村公路网，为繁荣农村经济，

推进城镇化进程，全面建设农村小康社会提供良好交通条件。

楚雄州“十三五”农村公路规划项目表

序号	项目名称	建设性质	楚雄境内建设规模 (公里) 合计	总投资 (亿元)	项目阶段	备注
	农村公路建设		12000	84.2		
1	建制村油路	新建	2500	16.3		
2	县乡公路改造		800	16	规划	
3	连通工程		2000	28	规划	
4	自然村通路工程 (含直过民族农村公路)	新建	6700	23.5		
5	新建桥梁和危桥改造			0.5		

创新发展“特色致富路”，抓好贫困地区的资源路、旅游路、产业路建设，促进贫困地区经济增长点的培育与发展。建设恐龙谷至彩云旅游专线、禄丰黑井旅游公路、楚雄紫溪山旅游公路、元谋旅游环线、武定狮子山旅游公路、武定己衣大裂谷旅游公路、元谋土林旅游公路、禄丰五台山旅游公路、永仁方山旅游公路、牟定化佛山旅游公路。S214元勳线凤仪村至G5京昆高速元谋收

费站公路、禄丰县彩云立交联接线改造、禄丰县工业大道（火车站德钢原料厂至棠海工业园区至禄丰联络线）、元谋县元双公路至能禹农产品物流园区公路、元谋物茂（108国道岔口）至波亨立交公路、永仁县永武、南永路与国道G108公路连接公路、永仁中和至直直至桂花公路、元谋县金沙江大桥、大姚湾碧金沙江炳海大桥等旅游路、产业路、资源路18项。

楚雄州十三五资源路、旅游路、产业路规划项目表

序号	项目名称	建设性质	楚雄境内建设规模（公里）				总投资 (亿元)	项目阶段	备注
			合计	一级	二级	三级			
	旅游公路及其它公路		478.7	11.8	269.7	197.2	139.37		
1	S214元勳线凤仪村至G5京昆高速元谋收费站公路	新建	4.3	4.3			2.1	实施	
2	楚雄市紫溪山至大过口公路	新建	82.3			82.3	9.07	实施	
3	禄丰县彩云立交联接线改造	改建	3.3		3.3		0.8	规划	
4	禄丰县工业大道（火车站德钢原料厂至棠海工业园区至禄丰联络线）	改建	14		14		5.6	规划	

序号	项目名称	建设性质	楚雄境内建设规模（公里）				总投资（亿元）	项目阶段	备注
			合计	一级	二级	三级			
5	元谋县元双公路至能禹农产品物流园区公路	改建	7.5	7.5			4.29	工可待批	储备
6	元谋物茂（108国道岔口）至波亨立交公路	改建	68			68	2.04		储备
7	永仁县永武、南永路与国道108公路连接公路	改建	11			11	0.57	工可已批	储备
8	永仁中和至直直至桂花公路	改建	35.9			35.9	10.8	规划	
9	元谋县金沙江大桥建设项目	新建	0				1.4	规划	350米大桥
10	大姚湾碧金沙江炳海大桥建设	新建	0				0.9	规划	320米大桥
11	恐龙谷至彩云旅游专线	改建	25		25		10	规划	
12	禄丰黑井旅游公路	改建	41		41		16.4	规划	
13	武定己衣大裂谷旅游公路	新建	15		15		5	规划	
13	楚雄紫溪山旅游公路	改建	20		20		7	规划	储备项目
14	元谋旅游环线建设	改建	62.4		62.4		30	规划	储备项目
15	武定狮子山旅游公路	改建	10		10		3	规划	储备项目
16	元谋土林旅游公路	改建	12		12		3.6	规划	储备项目
17	禄丰五台山旅游公路	改建	51.5		51.5		20.6	规划	储备项目
18	永仁方山旅游公路	改建	15.5		15.5		6.2	规划	储备项目

第二节 深化公路管理养护改革

一、发展理念

——坚持以人为本、用户至上。以公众出行需求为导向，强化公共服务职能，把维护公众利益、让用户满意作为养护管理工作的出发点和落

脚点，改变发展理念和管理方式，实现更好地为公众出行服务的宗旨。

——坚持质量优先，安全第一。坚持“质量是生命”、“质量重于泰山”的理念，强化质量意识，加强制度管理，规范标准要求，强化监督检查，确保养护质量的逐步提高。把保障公众生命

财产安全作为首要任务。健全标准体系，强化安全监管，消除安全隐患。完善应急管理体系，强化运行机制，加快队伍建设，提高公路安全和应急保障能力。

——坚持建养并重、协调发展。牢固树立“建设是发展，养护管理是可持续发展”的观念，强化公路养护的基础性地位，满足合理的养护资金需求，加强养护管理中的薄弱环节，使公路养护进入预防性养护和周期性养护的良性循环。

——坚持深化改革、体制创新。按照国家行政体制与事业单位改革的总体部署，合理确定公路管理部门的职能；以权责对等的原则，正确界定各级公路管理部门的事权关系。综合考虑改革的客观条件和社会可承受的程度，合理把握改革的时机与节奏，平稳推进公路管理体制和养护运行机制改革。兼顾效率与公平，最大限度的保护职工的合法权益。

——坚持科技支撑、节约环保。围绕发展“绿色交通”的要求，借鉴先进养护管理技术和经验，加大自主创新力度，提高科技成果对养护管理事业的贡献率，树立环保意识和循环经济理念，发展绿色公路、预防性养护和再生利用技术，提高养护管理的信息化、智能化水平，促进人、车、路、自然和谐发展。

——坚持依法治路、保障畅通。健全法律法规体系，加大公路保护力度，全面推进依法行政。建设法治公路。把坚持依法行政与积极履行职责统一起来，提高管理效能，降低管理成本，增强管理透明度，确保公路完好畅通。

二、重点工作

——深化公路养护机制改革。坚持公路建设、管理、养护并重的原则，继续巩固公路养护体制改革成果。全面建立健全以县为主的农村公路管养责任体系，着力提高县级人民政府农村公路养护管理的主体责任意识，将农村公路养护管理纳入年度综合绩效考核，落实县级督查室牵头按季度对农村公路养护管理工作进行考核评价通报制

度，建立农村公路养护配套资金纳入县级财政预算并足额拨款到位机制，确保养护资金匹配落实到位；积极探索管养政府购买服务和群众参与的社会化服务机制，提高农村公路经常性养护率，真正实现“有路必管、管必到位，有路必养、养必见效”的工作目标。

——抓好乡村公路日常养护。建立常态化管理、专人负责经常性养护为主的新机制，探索专业组织负责、个人家庭承包养护等新方式，充分利农村当地半劳力，整合低保户等政策劳动力资源，承包承担家前屋后乡村公路的日常维护，提高乡村公路经常性养护率，实现乡村道的常态化管理、经常性养护。

——全面推行预防性养护。牢固树立全寿命周期养护成本理念。以现有县道为重点，围绕路况检测调查、分析评价、养护决策和工程实施四个关键环节，抓紧研究制订预防性养护相关制度措施。积极推广应用预防性养护新设备、新技术和新工艺，使预防性养护成为养护管理的基础和重点。

——实施大中修、路网改造工程。突出重点和急需，统筹兼顾、合理安排，合理编制年度养护大中修工程计划，抓好路基损毁修复、增加排水防护、维护桥梁、完善安保设施、改善路面等工程，提高公路技术状况，确保边坡稳定、路面平整、路容整洁、排水畅通、设施完善、绿化协调，方便百姓出行。

——加强桥梁隧道养护管理。严格按照交通部颁布《公路桥涵养护规范》（JTJH11—2004）及《公路桥梁养护管理工作制度》的要求，健全公路桥隧的检查、评定制度，完善公路桥梁管理系统和公路桥梁数据库管理，组建桥梁隧道养护工作专班。认真做好桥梁经常性、定期和专项检查，注重桥梁隧道的日常养护工作，保持桥面、隧道内干净整洁，定期保养桥梁支座、伸缩缝、泄水孔、隧道的顶板和内装、排水设施等，使桥梁隧道保持良好的技术状态。

——加强公路安全保障工程。按照交通部颁布《公路安全保障工程实施技术指南》的要求，加快实施安保工程，增设安全防护设施，完善交通安全标志、标线，干线公路重点危险路段的整治工作，为行车安全创造良好条件。

——规范养护工程管理。全面推行公路养护项目管理。公路改建、大修工程，必须实行“四制”管理；公路养护中修和小修保养工程，应实行合同管理，计量支付，并积极引入竞争机制，逐步推行市场化、社会化。公路养护工程从业单位，必须具备相应类别级别的公路养护工程从业资质。公路养护工程招投标应坚持公平、公正、公开、诚实守信的原则，任何单位和个人不得以任何方式干预公路养护工程招投标活动。

——加强养护安全管理。贯彻“安全第一、预防为主、狠抓落实”的安全生产方针，建立健全安全保障体系；上路从事养护作业人员，必须穿安全标志服，戴安全帽；公路养护工程施工时，除按要求设置标志外，必要时，还应安排专人进行交通管理的指挥；公路沿线的安全设施、交通标志及标线应符合《道路交通标志和标线》（GB5768—1999）要求进行设置。

——提升公共突发事件应急处置能力。以养护应急抢修保障中心建设为抓手，构建布局合理、覆盖管养路域的养护应急保障中心站点，提升全州农村公路应急保障能力。

——加强养护新技术的研发应用。以科技创新为引领，积极探索沥青、水泥混凝土路面养护管理模式，积极推广使用新工艺、新技法、新机械，及时处治路面病害；积极开展半刚基层破损和水泥混凝土路面裂缝处治研究；积极开展农村公路应急抢修技术研究；积极开展复合新材料制作农村公路标志牌研究，为农村公路日常养护、小修保养、大中修工程和应急保通提供智力支撑。

——完善公路养护基础数据。以完善公路数据库为基础，认真做好各项统报工作，认真开展未列统的村道调查、路网结构改造工程调查、沥

青路面与水泥混凝土路面调查，为科学决策和建设、养护资金争取提供数据支持。

——依法保护公路设施。全面贯彻落实《公路安全保护条例》，进一步加大车辆超限治理工作力度，建立长效治理机制，加大公路保护工作力度，分层级开展公路用地确权和登记、路产路权维护、建筑红线控制、清理非法占用公路用地等综合治理活动，实现管理规范、秩序井然、通过安全。

——构建充足的人才保障。着力培养和造就一支理论素质高、业务功底精、具有全局意识和战略眼光的高水平管理人才队伍；着力培养一支数量充足、结构合理、素质优良、具有创新精神的科技人才队伍；形成一支管理统一、行为规范、具有良好职业道德和奉献精神的公路养护从业人员队伍。

——切实加强养护工作的领导。要切实加强工作的领导，加大行业监管和技术指导力度，落实农村公路养护责任主体，多渠道筹集养护资金，进一步强化乡镇农村公路管理机构建设，争取在乡镇设立公路管理所，且每个管理所至少有1名专职人员、2名兼人员，为加强乡村公路养护管理创造条件。努力为基层工作人员创造更多学习交流机会，解决事关他们切身利益的突出问题。采取有效措施稳定基层队伍，为基层工作人员脱颖而出创造良好环境。

第三节 全面提高水路运输能力

围绕《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》、省政府提出的打造金沙江黄金水道，发展云南水体经济等发展战略，按照“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”发展要求，调整结构、惠民生、跨越式发展，注重公共服务，坚持建、管、养、运、安并重，促进港口现代物流发展，提升科技信息化水平，提高安全应急救援能力，发展航运，为全州经济社会发展提供可靠的水路交通保障。

一、加快水路交通基础设施建设

到2020年，金沙江梯级电站开发建设，观音岩电站建设，使我州大姚县鱼泡江口至永仁县与四川省攀枝花市交界的93.2公里水道形成渠化航道，对该航道增设航行辅助标志，进行碍航礁石清理，形成国家标准Ⅳ级航道，航道优良，通航条件和通航能力大为改善，下与攀枝花市连接。完成大姚湾碧码头客货运500吨级两个泊位、永仁县永兴500吨级码头泊位1个及丙海、巴拉、七棵树等停靠点的建设。新增客货运输船舶6艘，通过水路运输，旅客及货物可进出攀枝花市，再通过高速公路达永仁、大姚、楚雄、昆明等。根据双柏县三江口电站库区建设情况，规划建设100吨级泊位两个，吞吐量各为6万吨的码头，新增Ⅵ级航道40公里。完成青山嘴水库18公里渠化航道内航

运基础设施二期建设。

加强永仁县云龙至武定县志力86.2公里通航航道的养护管理，积极向上争取资金对碍航的志力滩、河门口滩、滴水岩滩、黑者滩、金桩岩滩、拖拉古滩、白马口滩、闸木滩、芝麻村滑坝、棉叉箐滩、羊楼梯滩、龙川江口滩、石花滩进行整治；增设航标，使该航段真正达到国家标准的六级航道；对现有的江边车渡码头、江边枯水洪水码头、骂拉莫、丙弄、白马口、五曲沟、热水塘、新民进行修善和维护管理。

2019年，随着乌东德电站下闸蓄水，我州境内86.2公里江段的六级航道等级将大为提升，根据长江水运规划院初步设计规划，该段规划为可通航3000吨级船舶的一级航道。

“十三五”期间楚雄州内河运输发展重点规划项目表

序号	项目名称	建设性质	建设规模及内容	规划建设时间	总投资(万元)	前期工作情况
1	大姚县湾碧码头	新建	吞吐量33万吨、500吨级泊位2个	2015年	3304.6	已完成
2	永仁县永兴码头	新建	吞吐量33万吨、500吨级泊位2个	2015年	3881.77	已完成
3	元谋港	新建	货物吞吐量200万吨，2000吨级泊位4个	2018年	35000	已完成
3	那旧客运码头	新建	旅客吞吐量60万人，500吨级泊位2个	2018年	3500	已完成
4	大湾子货运码头	新建	货物吞吐量50万吨，500吨级泊位2个	2018年	3500	已完成
5	永仁县云龙货运码头	新建	货物吞吐量50万吨，500吨级泊位2个	2018年	3500	已完成
6	武定县白马口码头	新建	吞吐量33万吨、旅客吞吐量20万人，500吨级泊位3个	2018年	5000	已完成
7	武定县新民码头	新建	货物吞吐量33万吨，旅客吞吐量16万人，500吨级泊位2个	2018年	5500	已完成
8	双柏县三江口码头	新建	吞吐量6万吨、100吨级泊位1个	2019年	3500	正在做

序号	项目名称	建设性质	建设规模及内容	规划建设时间	总投资(万元)	前期工作情况
9	双柏县鹅脖子码头	新建	吞吐量6万吨、100吨级泊位1个	2019年	3500	正在做
10	青山嘴码头及停靠点二期	新建	吞吐量10万人、50吨级泊位2个	2019年	3000	已完成
11	双柏县河门口码头	新建	吞吐量6万吨, 100吨级泊位1个	2020年	3000	正在做

二、着力提升水路客运服务水平

航运旅游逐步成为楚雄州旅游的一个重要组成部分,舒适化是今后客运发展所追求的目标。提升客运服务水平,一是要积极引导客运装备优化升级,鼓励发展中、高级客运船舶、适合乡村客运安全、实用、经济型船舶和清洁能源船舶。二是要加快调整客运结构,完善市场准入制、监管、退出和客运行业职业资格制度,推进诚信体系建设,整合服务监督体系。三是要以满足多层次客运需求为导向,积极鼓励发展旅客联程联运,建立水路与其他运输方式间常态化的协调管理机制,切实提升客运服务水平。四是要以“乘放心船、过安全渡”为要求,积极推进渡运船舶标准化,全面提升渡运和库湖区短途运输船舶的安全性;配合农村公路建设,进一步推进地方实施渡改桥建设工程,彻底解决渡运安全。

三、积极促进现代化水运物流发展

积极引导货运船舶标准化,加快发展多式联运装备,促进内河船舶大型化、标准化,提升内河水运在社会货运量中的比重。以内河水运与其他运输方式的有效衔接为突破口,优化水运货物组织方式,促进多式联运发展。加快水运物流信息化建设,构建港口物流信息网络,推进物流信息化网络的应用和推广,促进物流园区、甩挂运输、多式联运等示范项目信息化发展。改善水运物流发展环境,着力提高运输效率,有效降低物流成本。

四、大力推进绿色循环低碳航运发展

强化水路交通节能减排,着力推进结构性、管理性、技术型节能减排,建立健全水路交通运输节能减排制度体系,完善水路交通运输节能减排标准体系,组织开展绿色航运示范专项行动,启动水运企业节能减排能力提升计划,完善水路交通运输节能减排统计监测体系,建立能源利用在线监测平台。加大环境保护力度,加强水运行业环保监管,坚持污染排放源头控制和末端治理并重。推进水运资源集约利用,集约节约高效利用水运资源,推动绿色生态的港口、航道等建设,推广使用港口、船舶废弃物(废水)循环利用的新工艺和新设备,努力建设资源节约型、环境友好型行业,促进绿色航运发展。

五、增强水路交通安全和应急保障能力

加强水路交通运输安全生产管理,落实水运企业安全生产主体责任,继续深入推进水运企业安全生产标准化建设和风险管理,严把从业人员资质准入关,加强安全管理职业资格制度建设,建立健全安全生产培训教育体系,着力提升水运企业安全生产。加强水路交通安全监管体系建设,构建统筹水路运输与其他运输方式的应急联动机制,基本建立应对非传统安全威胁的应急防控体系,进一步完善水路交通运输应急预案体系、应急抢险指挥体系、应急监测预警系统,完善救捞系统基地布局,提高重点水域监管能力,切实增强水路交通运输应对自然灾害、突发事件的反应

能力，实现水上安全形势明显好转。

六、全面深化水路交通领域各项改革

要紧紧围绕推进国家治理体系和治理能力现代化的总目，突出问题导向，努力推动水路交通重要领域和关键环节改革取得突破性进展。深化管理体制改革，加快转变水路运输管理部门职能，积极推进水路交通运输领域审批事项改革，简化审批程序和环节，加强事中事后监管，继续深化管理体制改革，继续加强市场监管体系建设，深化重点领域改革，建立完善水路交通运输领域市场制度改革、实施水运管理体制改革、深化水路交通财税体制改革，完善水路交通管理体制机制。深化投融资体制改革，积极推进水运发展。

七、强化水路交通科技进步和信息化发展

进一步强化水路交通运输信息化建设，提高信息化水平，依靠信息化引领水路交通运输现代化，为智慧交通建设添砖加瓦。动态信息资源采集能力明显增强，在江边码头、重要水道和航段实现船舶动态实时监控；通过对客运、危险品等船舶的监控，大幅度提高运输动态信息的掌控能力。完善水运行业科技创新体系，加强项目、人才、基地、平台的有机结合，促进科技创新与标准化建设的紧密衔接，增强创新能力。

八、构建海事发展新格局

围绕海事系统发展的基本原则和发展目标，构建以安全监管与搜救、防污染应急为核心，海事信息化为手段，海事基础设施建设为保障，队伍建设及人才培养为主体的海事发展新格局。建立健全水上安全监管体系，提升海事监管水平；完善海事基础设施建设，改善海事执法条件；健全海事法律体系，建设防污清污机制；推进海事信息化建设，提高海事服务水平。

九、加强人才培养，提高管理水平

显著提高海事管理队伍人员综合素质，着力打造执法、技能、管理、科研四支队伍，保证人才数量充足、结构合理、布局均衡、具有开拓创新能力，队伍整体素质和结构满足履行职责和适

应海事发展的需要。注重海事队伍业务素质培训，增强海事人员执法意识和文明执法，增强服务意识，提高服务质量。

第四节 着力提升道路运输服务

通过五年左右的努力，基本完成道路运输服务行业发展从规模扩张型向质量效益型的转变，市场布局和层次结构更趋合理优化，市场秩序更加公平有序，资源配置更加优质高效；基本完成从服务粗放型向服务品质型的转变，为人民群众提供更加诚信透明、经济优质、便捷周到的道路运输服务。

大力提升公共客运服务水平，推进一批重点公路客运站建设，基本实现乡镇客运站规模、功能与客流量相适应，客运站节点作用明显发挥，客运班线加厚、班次加密，城乡客运服务领域、服务范围进一步扩大，能力进一步增强。进一步完善城际快速客运、城乡公交一体化客运、城市出租客运、农村客运和旅游客运等组成的多层次客运网络体系。以促进现代物流发展、强化与其他运输方式衔接为重点，统筹货运枢纽与物流园区合理布局，拓展货运物流服务功能。配合城镇体系规划构建城际快速公路货物运输网络，推进城市配送发展。以城乡统筹为契机，完善县乡村物流节点网络，加快推进农村物流发展。整合资源，增强服务竞争力，培育和扶持重点物流企业。积极引导客运装备优化升级，加快调整运输结构，完善市场准入制、监管、退出和客运行业职业资格制度，推进诚信体系建设，整合服务监督体系，积极鼓励发展旅客联程联运，大力发展多式联运，推进运输组织模式创新，加强危险品运输监管。全面提高道路运输辅助业服务保障。合理规划驾驶员培训机构的发展，进一步夯实培训机构基础条件，努力提高机动车驾驶员培训能力，进一步增强师资力量。促进机动车维修行业转型升级，鼓励规模化发展，专业化维修，品牌化发展，连锁经营，促进市场结构优化升级，加强行业诚信

建设，加强维修行业标准化建设，建立健全汽车维修救援体系，建立健全维修质量纠纷调解和投诉处理机制，提升维修服务质量。进一步完善运输市场监管，加快形成统一开放、公平竞争、规范有序的运输市场体系。

一、道路客运

1. 客运服务能力明显提升；

——客运站节点作用明显发挥；

——客运班线加厚班次加密，服务能力显著

增强；

——城乡客运服务领域、服务范围进一步扩大，能力进一步增强。基本建成覆盖城乡、惠及全民、水平适度、可持续发展的农村客运普遍服务体系，农村客运站总数达到110个；

——道路客运枢纽建设取得明显进展。建成一批铁路、公路、城市交通有效衔接的综合客运枢纽。

“十三五”公路客运枢纽及站点项目建设计划表

序号	项目名称	所在地	建设性质	总投资(万元)	规模和能力	建设年限
1	楚雄客运南站	楚雄市	新建一级站	6160	占地 38500m ² ，1 万人/日。	2017—2020
2	楚雄汽车客运站	楚雄市	新建一级站	3000	占地 20000m ² ，1 万人/日。	2017—2018
3	永仁交通综合枢纽	永仁县	新建	20000	占地 33333m ² 。	2018—2020
4	牟定汽车客运站	牟定县	新建一级站	4000	占地 20000m ² ，1 万人/日。	2017—2020
5	姚安县综合交通服务中心	姚安县	新建	26000	占地 20010m ² ，1 万人/日。	2018—2020
6	方山二级客运站	永仁县	新建二级站	1000	占地 3333m ² 。	2019—2020

2. 运输装备服务水平明显提升

——运输装备专业化、标准化水平显著提升。中高级营运客车比例达到40%，重型车、专用车和厢式车占营运货车比例达到25%、10%和25%。

——运输组织化程度明显提高，服务范围进一步延伸。

——服务水平和运行效率显著提升。

3. 运输科技与信息化

——科技创新体系进一步完善，创新能力显著增强；

——信息平台在推进绿色交通“节能减排”中的作用明显增强；

——信息化、智能化水平显著提升，在保障畅通运行、规范市场秩序、强化安全应急、服务决策支持方面取得明显成效，在推进综合运输体系建设、发展现代物流和实现低碳、绿色交通方面取得实质性突破。

二、道路货运及物流业

发展重点：整合资源，增强服务竞争力；推广信息技术，实现科技兴运；科技监管，强化责任；培育和扶持重点物流企业，发挥引导和表率作用；支持农村物流发展；推进城市配送发展；加强危险品运输监管；发挥基础和主体作用，积极推动货运及物流业发展。

“十三五”公路货站点项目建设计划表

序号	项目名称	所在地	建设性质	总投资(万元)	规模和能力	建设年限
1	牟定县综合交通物流商贸中心	牟定县	新建	32000	占地 93333.8m ² ，日货物处理能力 1500 吨。	2017—2020
2	南华县电子商务配送分拨中心	南华县	新建	3800	占地 10000m ² ，日货物处理能力 500 吨。	2017—2018
3	大姚县货运站	大姚县	新建	3000	建筑面积 2000m ² ，日货物处理能力 500 吨。	2019—2019
4	武定县综合停车场	武定县	新建	3000	占地 23310m ² 。	2016—2018

三、机动车驾驶培训行业

建立开放有序，公平竞争，服务优质，管理规范的管理的驾驶培训市场体系。

发展方向及重点：

1. 创新培训方式，建立竞争有序培训新格局。
2. 加强培训管理，促进驾培行业健康发展。
3. 提升服务水平，便民利民。

四、机动车维修业

1. 促进行业转型升级鼓励连锁经营，促进市场结构优化升级

- 鼓励规模化发展，提升资源配置效率；
- 鼓励专业化维修，提升业态发展水平；
- 鼓励品牌化发展，充实行业发展内涵；
- 促进维修行业安全发展，筑牢行业发展基石；

——树立绿色维修理念，促进行业可持续发展。

2. 提升维修服务质量

- 加强行业诚信建设，营造放心修车环境；
- 加强维修行业标准化建设，提升维修服务质量；
- 广泛开展便民服务，提升行业服务效能；

——建立健全汽车维修救援体系，提供有效出行保障；

——建立健全维修质量纠纷调解和投诉处理机制，保障消费者合法权益。

五、融合发展

1. 多种运输方式包容发展

- 完善交通运输基础设施及综合运输体系；
- 加快综合运输枢纽建设；
- 全面推进“大物流”建设；
- 推进区域和城乡交通一体化；
- 搭建信息资源共享平台。

2. 加快农村地区农村客运与邮政物流融合发展

- 完善交通运输基础设施及综合运输体系；
- 加快综合运输枢纽建设；
- 全面推进“大物流”建设；
- 推进区域和城乡交通一体化；
- 搭建信息资源共享平台。

六、强化市场监管，营造“平安交通”出行环境

- 完善市场监管机制，强化依法行政；
- 强化异常监管，加大失信惩戒力度。

第五节 促进邮政行业全面发展

推进邮政业市场化改革，提升普遍服务能力水平，加速快递服务创新升级，提升邮政行业监管效能，促进关联产业深度协同。突出发挥交通区位优势，加快推进普遍服务建设工程、机要通信升级项目、邮件处理中心、信函分拣及辅助设备更新改造项目、邮政业“上机上铁”工程、邮件快递末端配送提升工程等重点项目，加快快递类物流园区建设工程推进步伐。

一、重点工作

(一) 推进邮政业市场化改革。一是进一步深化改革。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用和更好地发挥政府作用，逐步实现邮政市场化改革，支持多元资本尤其是民营资本进入邮政业，为民营快递企业创造公平、规范的市场竞争环境。研究探索政府购买邮政业公共服务的实现方式。二是推动建立现代企业制度。鼓励优质快递企业通过兼并、收购，提高产业集中度和发展规模；鼓励快递企业由加盟向直营模式转变，以顺应电商发展对快递业集中化、机械化、标准化、一体化的要求，改变目前楚雄快递以加盟为主所出现的低水平、低质量、低价格竞争状况，促进快递企业由劳动力密集型产业向技术密集型产业的升级，增强楚雄快递企业的实力，提高服务质量和总体竞争力。

(二) 提升普遍服务能力水平。一是健全投资保障机制，强化邮政基础设施建设，优化邮政网络，进一步夯实普遍服务设施和条件，提高服务能力。提升普遍服务均等化水平。二是推动社会共享、便民高效的城乡邮政普遍服务设施使用机制的建立，提升服务效率。推动邮政基础网络资源向社会开放。全面落实《邮政普遍服务标准》。三是推动邮政普遍服务补贴机制的优化，推动补贴资金的发放与普遍服务质量绩效挂钩。四是有效实施邮政普遍服务和特殊服务监管。

(三) 加速快递服务创新升级。在快递服务领

域中引入社会资本，扶持一批实力强的快递企业做大做强，引导快递企业转变发展方式提高竞争力。促进邮政、快递服务与交通运输、电子商务、金融业、信息业、制造业、农业的协同合作和共同发展。推动快递园区建设，鼓励企业进驻。建立快递人才管培机制。

(四) 提升邮政行业监管效能。一是进一步完善“政府监管、行业自律、社会监督”相结合的监管体系。二是构建面向市场的全程监管体系，注重事中事后监管，推行属地和科学监管。三是保障行业安全监管，保障邮政行业安全发展。

(五) 促进关联产业深度协同。推进邮政企业与交通业的协同发展，强化快递与交通业的优势互补。鼓励快递企业切入制造业供应链，提供专业化的流通服务。推动邮政业与电子商务产业的互惠共赢。

二、重点工程

(一) 普遍服务建设工程。引导州邮政分公司按照新增投递功能，叠加农村金融服务、物流服务和分销业务的要求，对邮政自建的农村网点进行扩建或改建；加快推进“村邮站”建设步伐，对邮政委代办的农村网点进行翻修改造，进一步完善农村服务网点硬件设施。

(二) 突出发挥交通区位优势。随着桥头堡战略的推进，以及“一带一路”战略的实施，云南将成为承接本省以及周边省区邮政邮件寄递、信息交流、快递物流通往东南亚、连接南亚次大陆的直通通道，楚雄地处滇中腹地，是通往滇南方向和边境的必经之地，交通区位优势独特明显，将积极参与该发展战略。

(三) 机要通信升级项目。继续提高机要通信服务能力和服务水平、确保机要通信万无一失。设置州县两级数据中心，改变落后的手工作业现状，实现全州县以上机要通信业务处理和管理信息化，不断提高机要通信服务水平和服务能力。

(四) 推进邮政业“上机上铁”工程。利用楚雄支线机场和县市通用机场建设等有利时机，引

导邮政和快递企业加强“快件绿色通道”建设、实施“上机上铁”工程，以提升邮件、快件运输的速度。一是鼓励快递企业与民航企业加强货运合作，引导快递自主航空网络建设，推动民航向快递企业开放国际货运航空资源；二是鼓励快递企业与铁路企业合作，加开电商、快递班列；三是争取在火车站、汽车站都建立邮政或快递服务网点，推动邮政网点布局与铁路枢纽同步建设，衔接配套；四是加强铁路沿线快件处理中心建设。

（五）快递类物流园区建设工程。配合“一带一路”战略，依托物流节点城市以及铁路、高速公路等立体交通优势，以政府牵头，加快推进县市快递物流园区的布局和建设，将园区打造成快递企业规模效益集聚区，快递业与关联产业协同发展的区域性快递枢纽园区。在园区内，引导快递企业尤其是规模以上快递企业入驻，促进集聚发展，促进物流、资金流和信息流的整合，实现资源共享，提高企业运营和服务效率，形成规模效应，通过园区建设，做大做强快递龙头企业，推动快递业转型升级。

（六）邮件快递末端配送提升工程。针对目前快递配送末端存在的问题，引导社会资源以多种形式提升末端投递服务水平。在有关政策支持下，鼓励快递企业因地制宜与第三方（院校、便利店、洗衣店、社区小店、物业等）合作；鼓励快递企业加强自有终端建设；鼓励与公交、交通、社区合作在公交车站、小区推进智能快件箱等自取设备的试点与推广。合理设置快递区域和递送设施，提高末端派送效率。

第六节 健全行业支撑保障体系

一、提高行业发展科技含量与信息化水平

推动交通运输智能化和现代化水平，借助先进的管理技术、信息技术促进交通运输管理的精细化、行业服务的全面化，出行体验的人性化。交通科技成果推广应用取得显著成效，行业信息

化水平明显提升并形成有效的科技支撑。

（一）开展现代交通运输发展战略规划、政策法规、体制机制等研究，为交通运输科学决策提供理论依据和实践操作方案，促进交通运输科学决策水平迈上新台阶。

（二）大力推进智能交通建设，按照省统一部署整合物联网等现代信息技术的集成应用，以“互联网+便捷交通”、“互联网+高效物流”为抓手逐步建立信息服务平台，全面推广12328交通运输服务监督电话系统应用。

（三）加强基础设施建设、公路基础设施维护技术与装备、交通运输服务、绿色交通、安全应急等方面科技成果的推广应用。

二、加强环境保护与节能减排工作

把绿色发展理念融入交通运输发展的各方面和全过程，进一步提高对交通运输生态文明建设新理念、新思路的认识。着力提升交通生态环境保护品质，突出理念创新、科技创新、管理创新和体制机制创新，坚持交通运输与节能环保协调发展，大力推进交通运输节能降碳，重点强化基础设施生态保护，全面开展污染综合防治，提升污染应急处置能力，积极推广资源节约集约利用，建立健全绿色交通制度体系，切实加强统计监测和监督考核，有效发挥政府引导作用，充分发挥企业主体作用，加强公众绿色交通文化培育，加快建成绿色交通运输体系。

（一）推进交通运输节能降碳。继续推进交通运输结构调整，优化交通基础设施布局。优先发展公共交通，推进城乡客运绿色发展大力发展多式联运、甩挂运输和共同配送等高效运输组织模式，推动绿色货运发展。提升交通运输装备能效水平。推进运输装备专业化、标准化和大型化。鼓励淘汰老旧高能耗车辆、船舶和作业机械，推广应用高效、节能、环保的车辆装备，加快推进内河船型标准化。实施道路运输车辆和营运船舶燃料消耗量限值准入制度。优化交通运输能源消费结构。加大新能源和清洁能源在城市公共交通

和客货运输领域的应用。支持节能降碳制度创新和技术推广应用，支持加气配套设施在交通运输领域的规划与建设。鼓励太阳能、风能等清洁能源及充电配套设施在交通基础设施建设运营中的应用。

(二) 强化基础设施生态保护。加强新建交通基础设施生态保护。交通基础设施规划和建设过程中应按照国家环保相关法律法规要求，严格履行环保程序，将生态保护理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护的全过程。积极倡导生态选线、生态环保设计，减少对自然保护区等生态敏感区域的切割影响。综合应用先进的生态工程技术，降低交通基础设施对陆域、水生动植物及其生境的影响，严格落实生态保护和水土保持措施，加强植被保护与恢复，全面提升交通基础设施景观服务品质。推进一批生态友好型公路、码头等交通基础设施的建设。继续推进已建基础设施生态修复工程，针对早期建设由于理念和技术原因导致不能满足环保要求的交通基础设施，鼓励开展生态修复。

(三) 全面开展污染综合防治。加强行业大气污染防治工作。积极支持淘汰黄标车，鼓励采用温拌沥青等先进工艺，减少交通基础设施建设过程中的废气排放。组织开展行业水污染防治，鼓励节能环保型船舶使用和既有船舶实施污水储存处置设施改造。大力推进港口、运输枢纽、高速公路服务区污水处理和循环利用。进一步提升污染事故应急能力。

(四) 推进资源节约循环利用。推进资源节约集约利用，统筹集约利用综合运输线位、运输枢纽等资源，大力推行适应节约土地要求的交通运输工程技术，提高交通建设用地效率。因地制宜采取有效措施减少耕地和基本农田占用，加强资源综合循环利用，积极支持国家推动废旧路面、沥青等材料再生综合利用，以及钢材、水泥等主要建材的循环利用。

(五) 加强节能环保监督管理。认真贯彻落实

绿色交通各项制度。强化行业节能环保管理，在交通运输基础设施建设过程中严格执行国家环保“三同时”制度和节能评估制度，严格遵守监管所有污染物排放的环境保护管理制度。继续开展交通运输规划建设项目环境影响评价、项目节能评估工作。

三、强化行业安全生产工作

坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，强化落实建设、经营单位的主体责任，建立建设、经营单位负责、职工参与、交通运输主管部门监管、行业自律和社会监督的机制。加强领导，严肃执行的“党政同责”、“一岗双责”、“行政问责”、奖惩制度，推进法规制度体系建设、安全责任体系建设、预防控制体系建设、安全文化宣传、教育、培训体系建设、支撑保障体系等“六大体系”建设。坚持安全生产的源头治本，隐患治理，有效预防较大以上安全生产事故发生。建设一批县、乡道、农村公路、危桥安保工程项目。建成“楚雄州交通运输安全中心”一个。集交通运输安全宣传、咨询、科研、信息、培训、技术创新、企业安全生产标准化建设、动态安全监控、中介评价等为一体的职能机构。建成楚雄州交通运输安全信息管理平台一个，通过网络技术实现对交通运输各领域安全的实时跟踪、动态管理。

四、提高行业应急保障能力

按照统一领导、综合协调、分类管理、分级负责、属地管理为主的应急管理体制和实行预防为主、预防与应急相结合的原则，建立有效的全行业动员机制，增强公共安全和防范风险的意识，逐年提高全行业避险救助能力。严格执行《楚雄州交通运输系统安全生产应急管理应急救援预案》，加强应对自然灾害应急保障任务、突发交通运输安全应急保障任务工作能力。建设交通战备应急抢险基地一个。净用地面积 27.78 亩，养护管理建筑面积 5756.11m²，露天堆场用地 1901.98m²，公路应急抢险战备养护用房 622.96m²，总投资

2594.14 万元。加强应急车辆、船舶、机械设备、队伍保障。稳定运输保障车辆及驾驶人员队伍的储备，共储备 53 辆货运车辆（含拖挂车）、50 辆客运车辆。稳定公路抢险所需机械设备、抢险队伍的储备，共储备挖掘机 23 台、装载机 34 台、推土机 1 台，20 支共 180 人应急抢险队伍纳入储备。稳定州地方海事局负责运输保障船舶的储备，在元谋江边储备运输船舶 3 艘。

五、加强人才队伍建设

（一）加强党管人才工作，健全人才资源开发与管理机制。建立人才队伍建设责任制。建立人才队伍建设工作第一责任人制度，建立人才工作科学决策机制、完善人才工作分工协作和沟通交流机制。认真组织人才建设工作研究。加强对人才工作的发展方向，发展目标，人才的学历层次、专业结构等配置的研究调查，为人才队伍建设适应交通运输事业发展提供及时有效指导。积极实施人才引进和人才储备战略。加大人才队伍建设投入。积极落实人才政策，加快建立有利于人才脱颖而出和发挥人才潜能的竞争机制。制定和实施促进公路建设类、海事类、安全监管类、行政执法类和邮政物流类技能型人才迅速成长的措施，逐步形成有利于专业技术人才成长和发挥作用的制度环境，带动人才队伍整体素质的提高和发展壮大。

（二）全面加强急需紧缺人才培养、人才综合素质提升、合理调整专业队伍分布。强化培训，依据人才职责分工、岗位需要，突出按需培养的思路，坚持以培养人的学习能力、实践能力和创新能力为目标，鼓励干部在职参加再教育，制定干部培训计划，积极搭建成长平台，创造、争取多样化的学习机会，强化实践锻炼、加强轮岗交流，提高人才队伍的整体素质。在统筹各类人才队伍建设的基础上，重点培养一批急需紧缺人才。加强后备人才队伍建设。面向基层选拔人才，建立全系统后备干部人才库。加强干部队伍建设作风建设和廉政建设，建设一支政治上靠得住、

工作上有本事、作风上过得硬的干部队伍。

（三）健全和完善人才评价体系、人才激励机制。健全人才评价机制，改进干部考评方式和手段，逐步建立一套以岗位职责为基础、以能力和业绩为导向的科学、客观的各类人才能力评价标准框架及考核指标体系。完善人才激励机制。建立多样化的人才激励机制，采取切实有效的措施激励人才，努力营造“尊重劳动、尊重知识、尊重创造、尊重人才”的良好环境。规范社会化用工管理，切实体现同工同酬，缩小社会化用工与在编人员的待遇差距。

第五章 保障措施

为保证“十三五”交通运输发展目标实现，要求我们必须在思想上高度重视，在组织上科学安排，在资金上加大投入，在措施上强劲有力，推进“投、融、建、管、营”一体化，有效组织规划实施。

第一节 提高思想认识，明确战略定位

交通运输业是国民经济的基础产业，是社会生存的重要前提，人民的日常生活也离不开交通运输，因此，必须确立交通运输在国民经济和社会发展总体规划中的战略地位和优先发展的秩序。“十三五”期间，楚雄州要实现跨越发展，交通运输行业必须起到有效支撑。总体上来看，楚雄州交通运输处于在加快发展并转变发展方式的阶段，应当进一步提高对交通运输发展的重视程度，加强领导，加大投入，落实人员、经费等要素保障，切实做好规划的宣贯落实，围绕目标定位，实施好“交通引导、统筹发展、扩大规模、提升服务”的发展战略，提升交通运输发展质量，优化交通运输产业结构，以更高的效率服务于经济社会发展。

第二节 做好前期工作，加强组织协调

按照“完成一批、开工一批、研究一批、储备一批”的思路，做好项目前期工作。落实前期工作各项保障，加大资金、科技、人才投入和政策支持力度，做深、做细前期工作，进一步提高前期工作的质量。对于重大基础设施建设要统筹考虑，远近结合，深化包括项目选址在内的前期论证工作，充分考虑与城镇布局及周边其他交通方式的衔接。加快建立和完善建设项目库，为规划顺利实施奠定基础。围绕国家、省公路水路邮政交通运输“十三五”发展规划思路，努力将我州重点建设项目纳入上级规划，争取予以优先安排和重点支持。结合国家国道网、国高网调整和省道调整、争取将州内重要公路纳入上级网络规划，为今后项目推进创造良好条件。结合国家长江黄金水道开发，努力推进金沙江航运发展。努力将邮政业规划融入相关产业发展规划，争取产业政策支持，协调落实国家关于扶持快递物流业发展的有关政策，促进邮政行业与地方经济社会融合发展。紧密结合发展实际和规划确定的主要目标、重点任务，加强组织领导，建立分工协作机制，抓好重大项目、重点工程建设。加强与发改、财政、国土、环保、林业等有关部门和金融机构的协调，优化审批流程，减少审批前置，保障资金、土地等要素供给。

第三节 争取政策支持，强化资金保障

积极争取政策支持，交通运输发展离不开政策支持和群众关切，要积极争取上级对我州公路水路邮政基础设施建设加大支持力度，确保落实国家和省有关公路水路邮政交通建设各项政策要求，严格执行交通运输行业各类法律法规，对上级出台的各种新政策及时研究出台与本地区实际情况相适应的具体实施办法。充分争取相关部门的配套政策，多方面多渠道为交通运输发展

创造良好的政策环境。落实好规划执行的资金保障工作。按照“投、融、建、管、营”一体化要求，稳定现有资金渠道，积极开辟投融资新渠道，建立完善政府主导、分级负责、多元筹资、本息全覆盖的交通发展投融资体系。用活用好国家对国高网的支持政策和省级地方高速公路补助政策，积极主动争取国家专项建设基金、云南省交通产业基金等对我州地方高速公路项目建设的支持。利用国家发行专项建设基金支持和信贷政策等，设立不低于30亿元州级交通建设基金支持地方高速公路建设。落实“一路一策、桥隧分开”的经营性高速公路定价机制，规范公路沿线资源的综合开发利用。逐步建立高速公路与普通公路统筹发展机制，完善收费公路资产管理体系，推进高速公路产权资产化、证券化，不断拓展高速公路融资渠道，统筹推进普通公路建设。积极争取中央和省扶持农村公路建设的优惠政策，在各级财政中适度增加农村公路建设预算开支，积极争取统计政府财政增量预算安排资金用于农村公路建设。探索农村公路债券融资方式。完善养护资金保障体系，严格规范成品油税收返还资金等公路养护资金使用，进一步加大公路氧化管理资金投入。按照“政府主导、多元化投资、市场化运作”的思路，鼓励社会资本参与交通基础设施项目建设和运营。加快推进PPP项目实施，建立公开、公平、公正的竞争机制，确保投资主体的合法权益。规范交通建设融资平台经营行为，加强资金监管，严格防范债务风险。

第四节 全面深化改革，健全体制机制

结合综合运输体系建设和全面深化改革的各项要求，加强基础理论研究，进一步优化建设项目管理，创新建设体制机制，促进交通基础设施建设和运输服务提升协调发展。推动公路建设管理体制和农村公路管理养护体制改革，明确建管养责任主体，落实各级政府在公路建设、运

营、养护、管理中的事权和职责，探索新型公路建设管理模式下工程质量、安全、投资、进度等管理保障机制。围绕市场化改革、公共服务均等化，进一步完善城乡客运一体化管理体制和机制，统一城乡运输政策和标准，推进农村客运发展，加快货运及物流业调整经营模式、优化运力结构和运输组织，整合货运及物流资源，使传统货运和现代物流业逐步融合，构建高效的现代物流体系。推进交通运输与邮政融合发展，继续推进邮政普遍服务基础设施和终端服务体系建设和增强邮政服务能力。引导快递市场主体建立健全现代企业制度，引导快递企业创新经营模式，促进快递转型升级。建立道路运输、邮政快递行业消费者申诉与市场监管联动机制，加强行业诚信体系建设。推进交通运输综合行政执法改革，逐步建立起机构设置及职能配置合理、运作协调高效、执法行为规范、执法保障有力的综合行政执法体制和运行机制。探索“平安交通”安全体系，逐步完善安全应急指挥协调、沟通合作、信息报告、督查和监督、宣传教育和培训演练等工作机制。

第五节 贯彻依法行政，加强队伍建设

切实加强公路水路邮政交通运输法治思维管理方式，加强相关法律法规的宣贯落实，增强社会公众对交通运输行业相关情况的理解和认识。坚持依法科学民主决策，继续加强制度建设，全面推进依法行政，做到决策权、执行权、监督权相互分离、相互约束。加强执法单位标准化建设，积极推进执法模式改革；加强执法队伍建设，规范执法人员行为；加强执法监督，完善行政机关的内部监督制约机制，严格行政监督与问责；加快行政执法信息平台建设，提升交通运输执法形象。坚持“党要管党、从严治党”方针，采取有力措施，牢固树立的大局观念和全局意识，认真落实党风廉政建设主体责任和监督责任，严肃党内政治生活，切实加强思想建设、组织建设、作

风建设和制度建设，提高交通运输队伍特别是党员队伍的创造力、凝聚力和战斗力。

第六节 创建行业文明，充实人才保障

加强交通运输精神文明建设，培育行业核心价值观，宣传树立行业先进典型传播正能量，提高交通行业干部职工和从业人员文明素质，提升交通运输行业文明程度。积极引导交通运输企业建立行业协会，加强行业自律，更好履行社会责任。加强人才保障，在用好用现有专业技术人才的基础上，依靠机制创新挖掘人力资源潜力；创新思路、广纳贤才，培养一批与我州公路水路邮政交通运输发展需求相适应人才，优化人才结构；加强从业人员职业技能培训，提升职业素质。强化人才队伍教育监管，完善权力运行监督制约机制，有效防治腐败，为加快我州交通建设提供作风保障和人才支持。

第七节 注重生态环保，实现协调发展

深入贯彻科学发展观，注重生态资源可持续发展。在发展中不以牺牲环境资源为代价，促进交通发展与自然环境相协调，实现交通发展与环境保护的和谐统一。在交通基础设施尤其是公路规划、设计、建设、运营、管养中，尽量避免破坏生态环境，集约节约利用土地等资源，降低对环境的影响。体现公路设计的灵活性，即在灵活应用现有的规范、标准的基础上，在不降低安全性的前提下，通过灵活设计寻求达到更加符合公路沿线可持续发展的需要。尽可能利用既有设施扩能改造，必须新建的尽可能利用既有交通走廊，多方案比选、合理布线，少占土地、占补平衡。尽可能避免对具有重要生态功能的生态系统的分割，从严控制穿越禁止开发区域和城市建成区，严禁新建公路穿越自然保护区的核心区，减少对生态脆弱区、环境敏感区的影响，加强生态保护，

逐步实现从事后治理向事前规划和保护的转变。加大科技创新力度，积极推广公路建设、道路运输、邮政快递服务节能减排方面的科研成果，进一步提高运输效率，倡导资源的循环利用，强化与国土、环保、住建、林业、水利等部门规划协调统一，真正实现公路水路邮政交通运输的协调可持续发展。

第八节 做好规划评估，主动跟踪问效

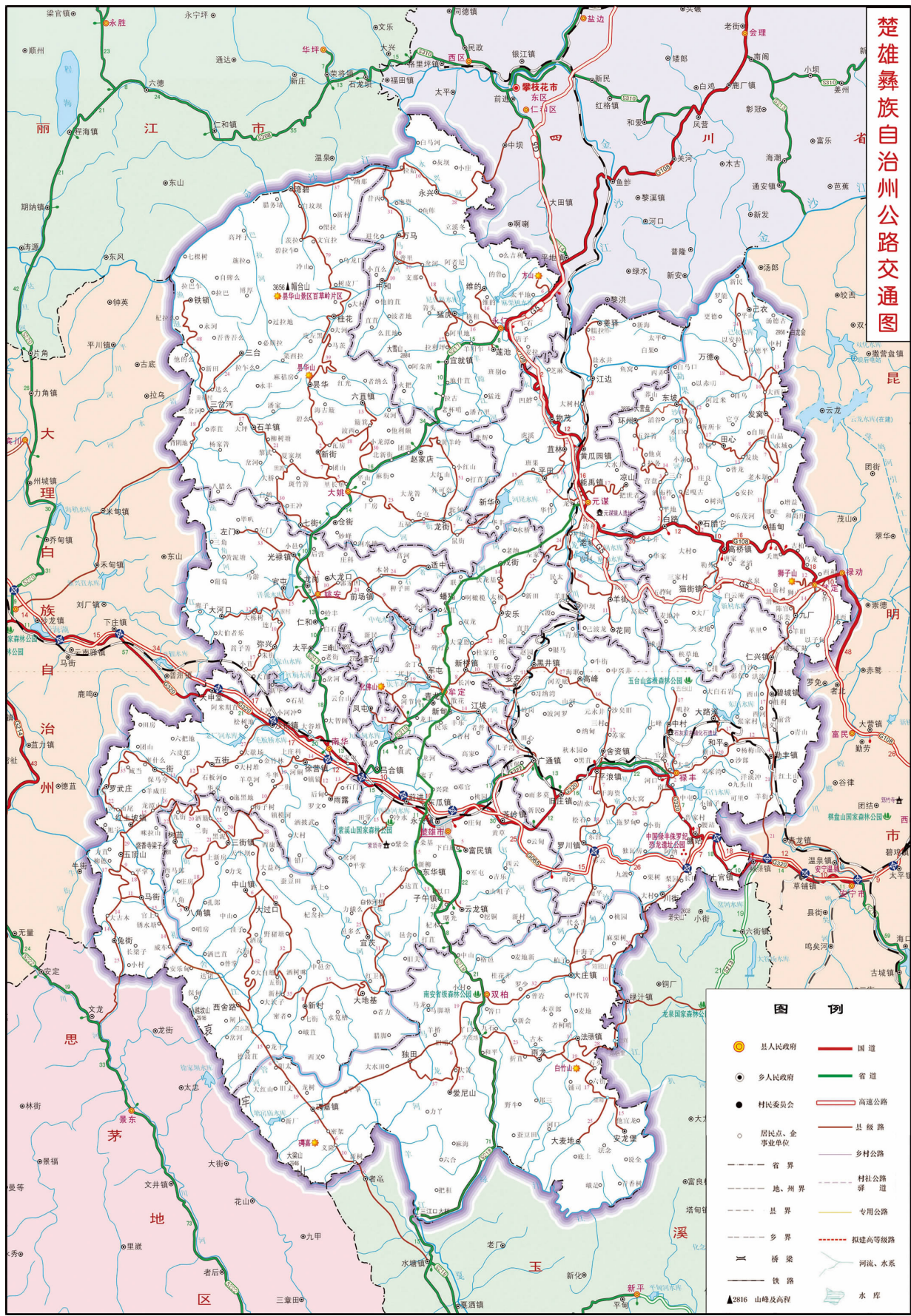
组建规划管理领导小组，提供强有力的组织保障。建立健全对规划执行情况的评估与考核制度，督促规划的实施。结合社会公众需求，进一步优化规划内容，优先发展重点民生领域，最大化满足大众生产生活需要，从而为交通运输事业发展创造积极有利环境。规划实施过程中，要加强领导，明确权责，强化对公路水路邮政交通运

输重大项目、重点工程的指导，切实加强规划实施的跟踪和中期评估，及时把握发展中出现的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策，重点抓好重大项目、重大工程和重大政策，确保规划确定的各项任务有序推进。

附件：

1. 楚雄彝族自治州公路交通图
2. 楚雄州“十三五”高速公路规划示意图
3. 云南省（楚雄州）东西南北大通道建设示意图
4. 楚雄州“十三五”及中长期高速公路网规划图
5. 楚雄州“十三五”国道省道规划建设项目示意图

楚雄彝族自治州公路交通图

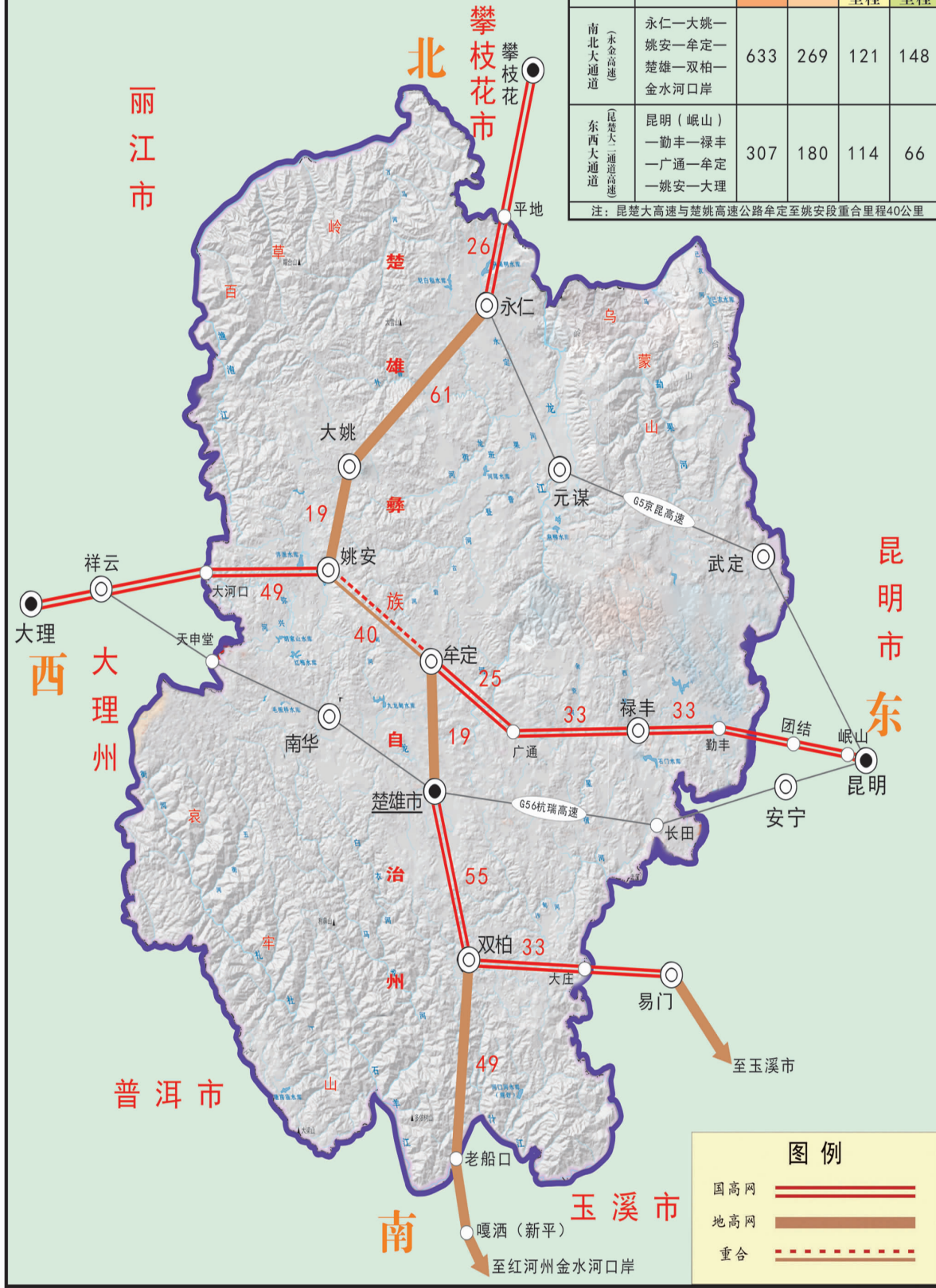


● 县人民政府	— 国道
● 乡人民政府	— 省道
● 村民委员会	— 高速公路
○ 居民点、企事业单位	— 县级路
— 省界	— 乡村公路
— 地、州界	— 村社公路
— 县界	— 专用公路
— 乡界	— 拟建高等级路
— 桥梁	— 河流、水系
— 铁路	— 水库
▲ 2816 山峰及高程	

云南省（楚雄州）东西南北大通道建设示意图

名称	路线走向	总里程	州内里程		
			国高里程	地高里程	
南北大通道 (永金高速)	永仁—大姚—姚安—牟定—楚雄—双柏—金水河口岸	633	269	121	148
东西大通道 (昆楚大—通道高速)	昆明(岷山)—勤丰—禄丰—广通—牟定—姚安—大理	307	180	114	66

注：昆楚大高速与楚姚高速公路牟定至姚安段重合里程40公里



图例

- 国高网
- 地高网
- 重合

楚雄州“十三五”及中长期高速公路网规划图

