



攀枝花市“十三五”综合交通运输 发展规划

二〇一六年十月

目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	3
(一) 发展成就	3
(二) 存在问题	18
二、发展要求.....	22
(一) 发展形势	22
(二) 发展要求	23
(三) 需求分析	26
三、发展战略与规划布局	29
(一) 发展定位	29
(二) 发展战略	30
(三) 规划布局	34
四、“十三五”发展思路与规划目标.....	44
(一) 指导思想	44
(二) 基本原则	44
(三) 规划目标	46
五、重点任务.....	52
(一) 优化完善基础设施网络，增强综合运输保障能力	52
(二) 着力提升运输服务水平，推动行业提质增效升级	60
(三) 加快推进智慧交通发展，引领综合交通现代化进程	63
(四) 大力发展绿色低碳交通，促进交通运输可持续发展	64

(五) 增强安全应急保障能力, 夯实平安交通发展基础	67
(六) 全面深化体制机制改革, 提升行业治理能力水平	70
六、资金需求及保障措施	73
(一) 资金需求	73
(二) 保障措施	74
名词解释.....	76

附表:

1、攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表(铁路、航空、高速公路、普通国省干线、农村公路、客运枢纽站场、农村客运站、物流园区、水运、城市交通、管道、养护设施、交通信息化)

附图:

- 1、攀枝花市地理区位图
- 2、综合交通发展现状图
- 3、综合运输通道布局图
- 4、综合交通布局规划图
- 5、铁路网布局规划图
- 6、干线公路布局规划图
- 7、高速公路布局规划图
- 8、普通国省干线布局规划图
- 9、枢纽站场布局规划图
- 10、水运重点项目规划图
- 11、与周边地区衔接关系图

前 言

攀枝花市位于川滇两省结合部，是四川通过云南连接南亚及孟中印缅经济走廊的桥头堡，在全省综合交通运输体系中占有十分重要的位置。随着攀枝花经济社会的平稳快速发展，全市铁路、公路、航空、水运、管道等各运输方式发展也取得了显著成效，具备了较好的发展基础，但依然存在网络布局不完善、各运输方式衔接不顺畅、城乡发展不平衡、运输服务水平不高、智慧交通发展缓慢、可持续发展能力不足等问题。转变方式、优化结构、扩充能力、化解矛盾、补齐短板，仍是今后一段时期攀枝花市综合交通运输发展的关键所在。

“十三五”时期是全面建成小康社会的决胜时期，也是四川省全面实施“三大发展战略^①”，奋力推进“两个跨越^②”的重要时期。在新的时代背景下，抢抓国、省重大战略机遇，统筹各运输方式协调发展，加快构建更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的现代综合交通运输体系，打造川西南滇西北区域性综合交通枢纽，是增强城市聚集、辐射、带动能力，巩固和提升川西南滇西北区域性中心城市地位的根本要求，是充分发挥交通运输对经济社会发展的先行引领作用，稳增长、促发展、保民生的重要保障。

本规划是攀枝花市国民经济和社会发展的“十三五”规划在交通运输领域的细化和落实，是统筹引导“十三五”及

今后一段时期全市综合交通运输体系发展的纲领性文件。规划以铁路、公路、航空、水运、管道等各种运输方式为主要研究对象，结合攀枝花市实际，以构建现代综合交通运输体系为总体目标，从基础设施建设、养护管理、运输服务、信息化建设、安全和应急保障、绿色交通、行业管理等方面系统谋划全市“十三五”时期综合交通运输发展的基本思路、发展目标、主要任务、重点项目和重大政策措施等。

一、发展基础

(一) 发展成就

“十二五”时期，全市交通运输系统紧紧围绕市委、市政府的总体安排部署，以推进区域性交通枢纽建设为契机，全力破解交通瓶颈制约，奋力推进交通基础设施建设，促进交通运输事业全面进步，各种运输方式发展取得了显著成效。综合交通运输体系框架初步形成，具备了较好的发展基础，基本适应了全市经济社会发展和人民群众出行的要求，为攀枝花打造“中国钒钛之都”、“阳光花城”，建设川西南滇西北区域性中心城市、构建“四川南向门户”提供了有力的交通保障。

1、基础设施建设加快推进，综合交通网络逐步形成

(1) 铁路建设取得新进展

攀枝花境内现有建成于上世纪 70 年代的成昆铁路和渡口支线 2 条铁路，是全市对外交通运输的主要铁路通道，总规模 182 公里，共设铁路站场 16 个。由于成昆铁路标准低，运能不足，严重制约着攀枝花大宗物资的对外运输，难以满足人民群众的出行需求。“十二五”期间，攀枝花全面推进以“扩展南北向、打通东西向、连接泛亚铁路”为目标的“两纵一横”十字型铁路网骨架建设，积极协调国家和云、贵两

省，合力推动成昆铁路新线、攀枝花至昭通铁路“两铁”工程建设。成昆铁路建成 45 年后，成昆铁路米易至攀枝花段扩能改造工程终于开工建设，攀昭铁路可研报告编制工作全面启动，西南门户铁路新通道正在加快形成。

表1 攀枝花市铁路线路现状表

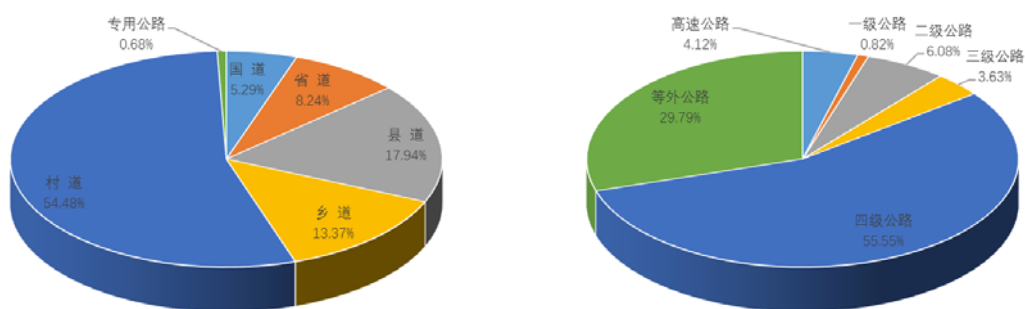
名称	里程 (km)	建成时间	技术标准	技术等级	设计时速 (km/h)
成昆铁路	140	1970	单线	I 级干线	90
渡口支线	42	1971	单线	矿区支线	90
成昆铁路新线	94	在建	双线	I 级干线	200

(2) 公路建设取得新突破

“十二五”以来，全市公路网建设成果丰硕，基本形成以高速公路为骨架，普通国省道为干线，农村公路为脉络，对外畅通、内部便捷的公路网。“十二五”末，公路通车总里程达到 4739 公里，较“十一五”末增加 157 公里。其中，等级公路里程达到 3327 公里，占公路通车总里程的 70.2%，二级及以上公路里程 523 公里，占公路总里程的 11.0%，分别较“十一五”末提高 7.1%和 1.8%；公路网均技术等级为 3.95，高于全省平均水平。公路网密度由“十一五”末的 63.5 公里/百平方公里、41.1 公里/万人，提高至“十二五”末的 64.9 公里/百平方公里，50.5 公里/万人，较“十一五”末增长 0.5%、23.0%。

表2 攀枝花市公路网基本情况统计表

公路等级	通车里程(公里)							比例
	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路	合计	
国道	195		10	45			250	5.3%
省道		17	179	87	107		390	8.2%
县道		22	81	33	509	206	850	17.9%
乡道			12	4	339	279	634	13.4%
村道			6	2	1669	905	2582	54.5%
专用公路				1	10	21	32	0.7%
合计	195	39	288	172	2633	1412	4739	100%
比例	4.1%	0.8%	6.1%	3.6%	55.6%	29.8%	100%	
平均技术等级	3.95							
公路网密度	64.909 公里/百平方公里, 50.514 公里/万人							



(a) 按行政等级分

(b) 按技术等级分

图1 攀枝花市公路网等级结构示意图

——高速公路建设实现重大突破。丽攀高速公路攀枝花段全面建成通车，新建成高速公路 51 公里，高速公路总里程达到 195 公里。初步由 G5 京昆高速和丽攀高速形成了纵贯南北，横跨东西，覆盖主城区的出攀大通道，实现 5 个区（县）均有高速公路过境。攀大高速公路（四川境）全面开工，攀枝花至宜宾高速公路招商工作正在加快推进，攀枝花

至盐源高速公路前期工作已取得初步成果。

——**干线公路保障能力进一步增强**。开展国省干线公路改造三年攻坚活动，完成国道 G108 线、省道 S310 线和 S214 线 203 公里国省干线公路的升级改造，干线公路服务水平进一步提升。普通国省道调整后，境内干线公路总规模大幅增加，由 3 条普通国道和 7 条普通省道形成布局更加完善、覆盖更加广泛的干线公路网，总规模由原来的 447 公里增加至 968 公里。

——**农村公路建设向纵深推进**。完成县、乡道新（改）建 589 公里，为目标任务的 101.7%，实现 44 个乡镇通了油路（水泥路），乡镇通畅率达 100%；硬化通村公路 954 公里，是目标任务的 241.3%，实现了 352 个建制村全部通硬化路，建制村通畅率达到 100%。在全省提前率先实现通乡通畅和通村通畅目标。

——**运输站场体系逐步形成**。建成等级客运站 16 个，其中三级及以上客运站 3 个，等级客运站达到 42 个，农村简易招呼站 49 个，站场整体服务水平大幅提升；建成货运站 4 个，全市公路货运站场达到 7 个；建成公交场站 6 个，公交站亭 57 个。形成了覆盖城区、连接城乡的站场网络，初步满足了全市客货运输需求。

——**公路养护管理进一步加强**。积极开展国省干线公路养护管理工作，顺利完成部检要求的大中修工程项目，建成

G108 线 50 公里示范路，路况水平全面改善。全面加强日常养护，及时发现并处置路面病害，全力打造“畅安舒美”新形象。加强桥梁养护，落实桥梁养护各项制度，坚持每日巡查和每月经常性检查，对老雅江桥、炳草岗大桥等 7 座桥梁进行了特殊检查，对观音岩水电站大件运输沿线的 10 座桥梁进行了维修加固。

(3) 城市道路网络逐步形成

近年来，通过系列重大交通基础设施的建设，攀枝花城市内部道路网络的逐步完善，中心城区的道路条件得到明显的改善，形成了由主干道、次干道、支路、小路和 10 座跨河桥梁构成的“东西带状延伸、南北越江连接”的自由式网络结构，城市道路总长度达到 390 公里，路网密度达到 2.9 公里/平方公里。

(4) 水运发展面临新机遇

受自然条件影响，攀枝花航运发展较为缓慢，金沙江、雅砻江流域航道整治工程未列入国家、省有关规划，区域性水上运输几乎一片空白。内河航道主要为雅砻江二滩库区航道，建有宋家坨、渔门、红果河口和南坝 4 个客货码头，其中仅红果河口码头为专用散货码头，设计年吞吐量 20 万吨，另建有乡镇客渡码头 40 个。《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》和《长江经济带综合立体交通走廊规划（2014—2020 年）》的颁布实施，为攀枝花科学谋划水路

运输通道建设带来了大好机遇。

(5) 航空发展开启新局面

攀枝花机场于 2003 年 12 月建成通航，距市中心约 23 公里。机场于 2011 年 7 月因滑坡停航，2013 年 6 月复航。目前，开通有攀枝花-成都、攀枝花-重庆、攀枝花-深圳、攀枝花-北京（经停重庆）等 4 条航线。保安营机场的复航为往返攀枝花的长距离快速化运输提供了根本保障。

(6) 管道运输待加快发展

目前，攀枝花市管道运输以大宗物料运输为主，建成有攀钢集团企业公司运输至尾矿坝的尾矿废液运输管道和攀钢矿业公司白马选矿厂至攀钢西昌钢钒公司的精矿管道，全长 97.25 公里。“缅气入攀”天然气管网、成品油管道入攀等油气管道项目正在加快推进实施。

2、综合运输能力不断增强，运输服务水平持续提升

(1) 客货运输量总体稳定

2015 年，全市综合交通客运量达到 2841 万人次（其中，铁路占 6.1%，公路占 92.3%，水运占 1.1%，航空占 0.6%），综合交通货运量达到 11480 万吨（其中，铁路占 19.5%，公路占 80.4%，水运占 0.1%，航空占 0.0004%）。

铁路：随着攀枝花对外通道的不断完善，特别是 G5 京昆高速的全线贯通，公路对铁路运输的分流作用逐步显现。2015 年，铁路运输完成客运量 172 万人次，货运量 2233 万

吨，客货运量较“十一五”末均有所下降。

表3 攀枝花市铁路运量统计表

项目 年份	铁路货运量 (万吨)	货运增长率 (%)	铁路客运量 (万人)	客运增长率 (%)
2006	1964	7.0%	252	9.4%
2007	2161	10.0%	280	11.2%
2008	2217	4.9%	238	-6.0%
2009	2416	9.0%	219	-12.6%
2010	2540	5.2%	214	-2.3%
2011	2841	11.8%	210	-1.6%
2012	2818	-0.8%	205	-2.6%
2013	3090	9.6%	194	-5.1%
2014	2963	-4.1%	195	0.2%
2015	2233	-24.7%	172	-11.8%

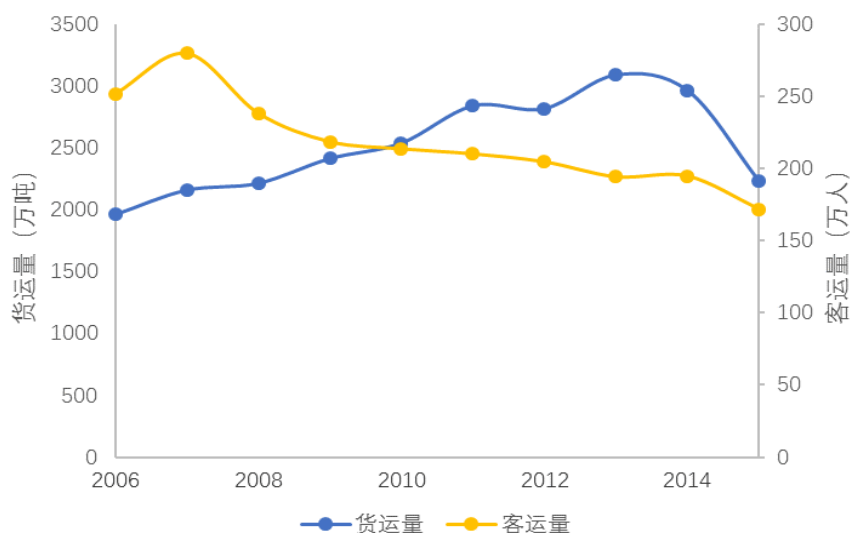


图2 攀枝花市铁路客货运量发展趋势图

公路: 2015年,完成公路旅客运输量2622万人次,下降11.0%;客运周转量82117万人公里,增长5.5%;货物运输量9232万吨,下降15.7%;货物周转量502272万吨公里,

下降 10.2%。

表4 攀枝花公路客货运输量统计表

年份	客运量 (万人)	旅客周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货物周转量 (万吨公里)
2006	2970	69703	3614	91762
2007	3111	74918	3920	106626
2008	3396	80861	4372	121673
2009	4950	77347	7713	370374
2010	5471	95938	7713	438760
2011	5464	107462	10638	495332
2012	5898	135267	11449	568533
2013	6257	162978	12513	603741
2014	2946*	77834	10957	559112
2015	2622*	82117	9232	502272

注：2014年起公路客运量统计口径变化。

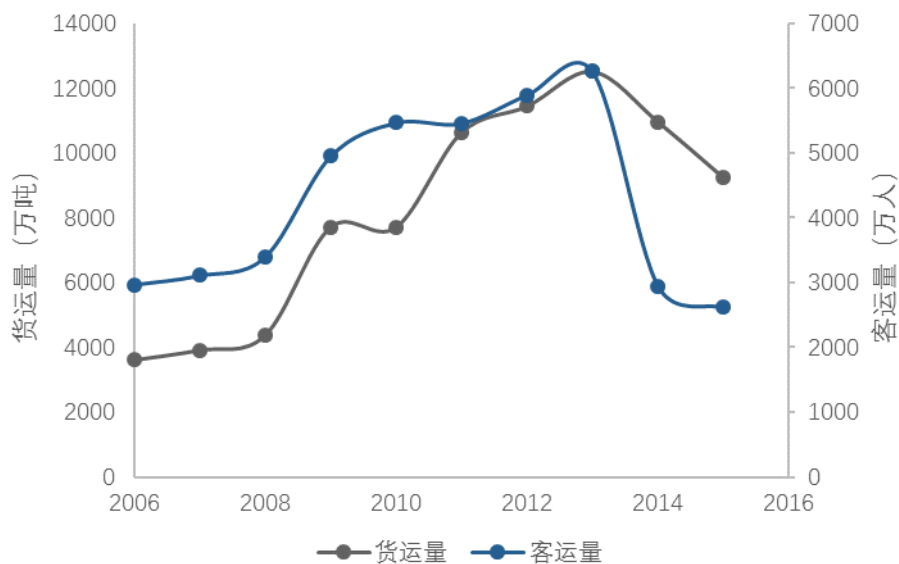


图3 攀枝花市公路客货运输量发展趋势图

水运：2015 年全年水路旅客运量 31 万人次，旅客周转量 938 万人次公里；水路货运量 15 万吨，货运周转量 990 万吨公里。客货运量较“十一五”末均略有下降。

表5 攀枝花历年水路客货运输量统计表

年份	客运量 (万人)	旅客周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货物周转量 (万吨公里)
2006	31	752	15	913
2007	31	757	16	963
2008	32	758	16	969
2009	30	750	15	900
2010	31	775	16	960
2011	31	774	16	962
2012	31	785	17	1008
2013	31	780	17	996
2014	32	882	17	988
2015	31	938	15	990

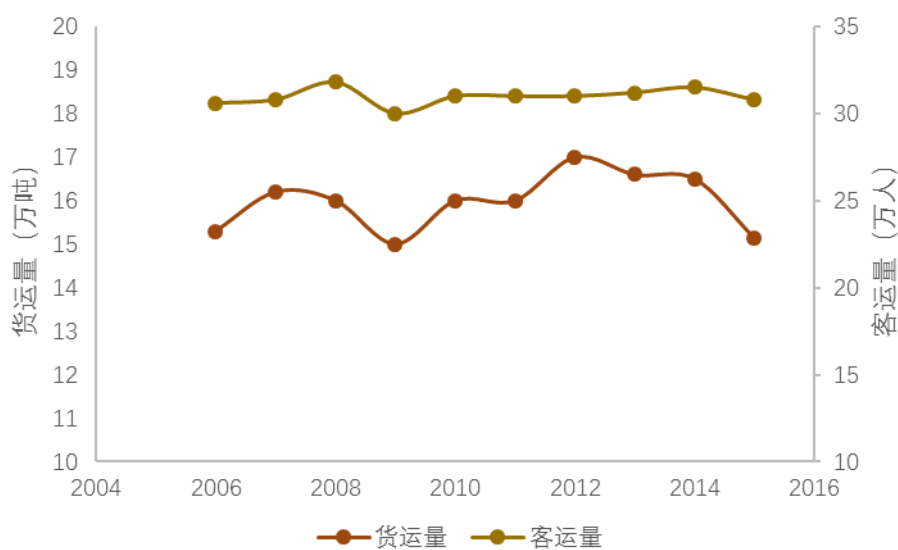


图4 攀枝花市水运客货运输量发展趋势图

民航：保安营机场 2013 年复航后，客货吞吐量实现快速恢复性增长。2015 年，全年航空旅客吞吐量 16 万人次，航空货邮吞吐量 420 吨，航空运输旅客吞吐量基本达到“十一五”末水平。

表6 攀枝花历年民航客货吞吐量统计表

年份	旅客吞吐量 (万人)	比上年增长	货邮吞吐量 (吨)	比上年增长
2006	24	20.8%	1858	-12.9%
2007	23	-3.5%	1792	-3.6%
2008	21	-8.0%	2151	20.0%
2009	18	16.1%	2367	10.1%
2010	16	-8.1%	2844	20.2%
2011	6	-63.8%	546	-80.8%
2012	—	—	—	—
2013	6	—	193	—
2014	16	147.6%	1003	420.0%
2015	16	2.5%	420	-58.1%

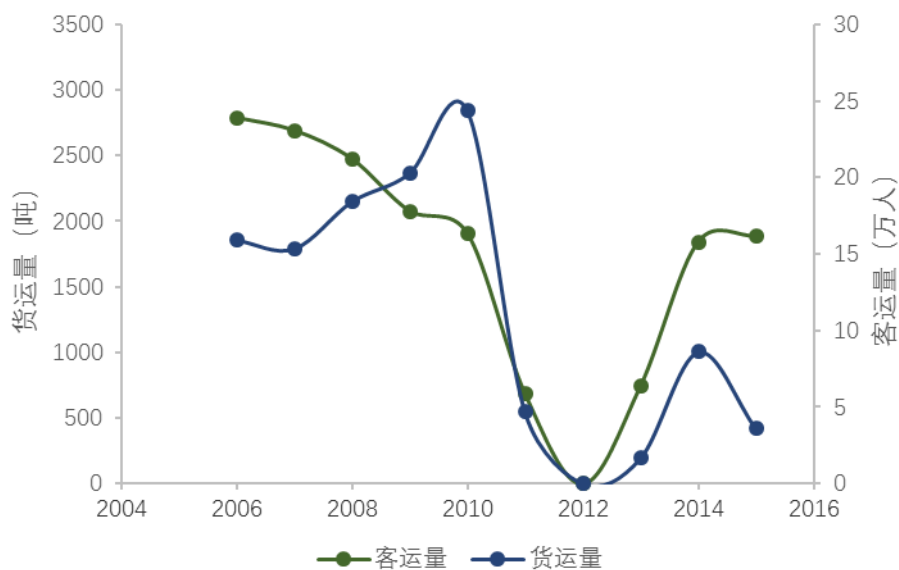


图5 攀枝花市民航客货运量发展趋势图

(2) 机动车保有量不断增长

截至 2015 年底，全市机动车保有量 23 万辆，其中，汽车 14.0 万辆，是 2010 年的 1.7 倍；私人汽车 11.6 万辆是 2010 年的 1.9 倍；摩托车 9.2 万辆；营运载客汽车 814 辆，

载货汽车 15740 辆，出租汽车 1597 辆。

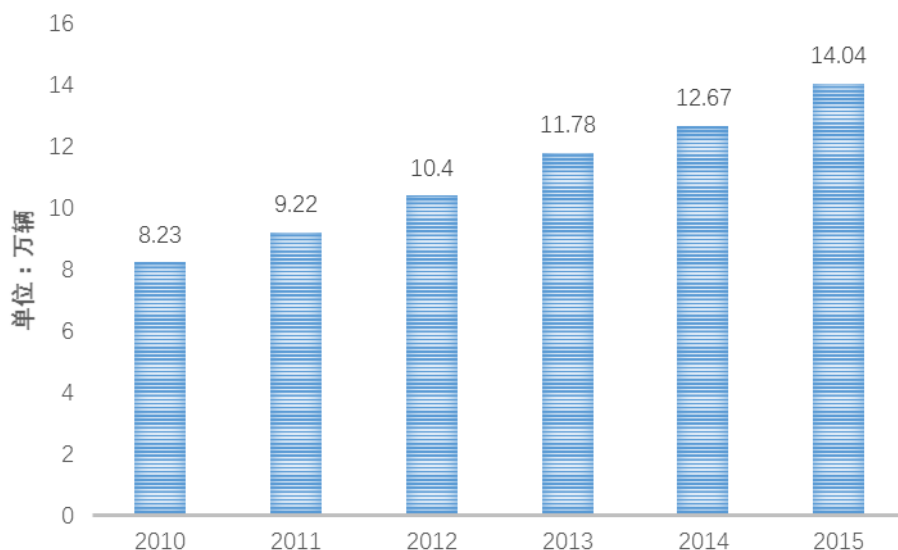


图6 攀枝花市汽车保有量增长趋势图

(3) 运输装备水平不断提高

营运车辆大型和中型车比例由“十一五”末的 9.6%和 13.5%分别增长到“十二五”末的 15.4%和 13.9%，高级车型比例由“十一五”的 11.5%增长到“十二五”末的 20.9%，客运服务车辆进一步向大型化、高级化、舒适性方向发展。城市公交车辆进一步向安全化、舒适化方向发展，五年更新空调公交车 333 台，全市空调车占比达 96.4%。

(4) 客运网络不断完善

全市客运班线辐射四川、云南、重庆及省内 17 个地级市，形成省际班线 20 条、市际班线 33 条、县际班线 11 条，县内客运线路 37 条，开通农村客运班线 42 条，乡镇通客车率达到 93%，建制村通班线率达到 68.1%。日均发班次 5381 班次/日，日均旅客发送量 10047 人次。

(5) 公交优先战略深入实施

“十二五”期间，深入实施公交优先战略，创新城市公交管理方式，推进城市公交取得了长足的发展。先后制定下发了《关于优先发展城市公共交通的实施意见》，编制了《攀枝花市公共交通专项规划(2011-2025)》，并制定下发了《攀枝花市人民政府关于贯彻落实城市公共交通规划的实施意见》，公共交通运输保障能力及服务水平全面提高。新开通城市公交线路13条、调整线路20条、延长服务时间线路4条，中心城区城市公交500米覆盖率达到100%。

截至2015年底，全市共开通50条公交线路(其中市区42条，盐边5条、米易3条，较2010年增长41.4%)，营运车辆665辆(折合标台778台，较2010年增长21.8%)，公交线路营运总里程600公里(市区544公里，米易26公里，盐边30公里)，公交线网总长226公里，公交线网密度3.1 km/km²，城市公交客运量达到14159.8万人次(较2010年增长26.2%)，出行分担率达到28%。城市轨道交通正加快谋划。

3、交通信息化快速发展，现代化水平不断提高

“十二五”期间，全市交通运输信息化建设取得了较快的发展，初步发挥了信息化引领和带动作用。专线连接的远程视频会议系统建成启用。开通了攀枝花市交通门户网站、12328交通呼叫中心、96515交通服务热线等信息服务平台，开展网上政务信息、事务办理、公众交流和出行信

息等服务，交通信息服务逐步拓展，信息服务能力逐步提高。OA 办公自动化系统建成投入使用，实现了全市交通运输办文的自动化、一体化和办公无纸化。公路客运联网售票系统、免费 WIFI 覆盖市客运中心站、米易客运中心站和盐边新城客运站 3 个三级及以上客运车站。公交 GPS 安全监控及智能调度管理系统初步建成，ERP 内部管理系统正在建设中。面向公众推出了“花城智慧公交”手机 APP 公交查询系统。部分公交车辆和 21 辆旅游、超长和高速公路直达客运车开通车载免费 WIFI 服务。修理厂二级维护监控系统的推广安装工作全面启动，截至 2015 年底，已覆盖 96 家维修企业。汽车综合性能检测监控系统建设工程正在实施。

4、节能减排逐步展开，绿色交通加快发展

管理性节能取得新成效。严格实行营运车辆燃料消耗量准入制度，加强对车辆燃料消耗量限值标准核查，核查不合格客运车辆 100 余台。提升公路客运组织管理水平，对于实载率低于 70%的客运线路不得新增运力；推广、使用滚动发班等先进客运运输组织模式，提高客运实载率。强化工程管理，把工程节能列入工程建设考核之中。连续 9 年组织开展公共交通周和“无车日”主题宣传活动，传播绿色交通文化。

技术性节能取得新突破。推广先进节油技术，提倡绿色驾驶和绿色维修，节约燃油 100 余吨；购置驾驶模拟器 100 余台，在驾驶培训学校推广使用。在干线公路小修保养工程

中，推广、使用路面冷补技术和沥青回收再利用技术，普通国省干线路面旧料回收率达到 90%，循环利用率达到 60%。节能减排科技创新成果转化与产品推广水平明显提高。

结构性节能取得新进展。落实公交优先发展战略，城市公共交通出行分担率明显提高，达到 28%。调整、优化运力结构，积极推行甩挂运输，推广厢式货车、发展集装箱等专业运输车辆，加速淘汰高耗能的老旧车辆和“黄标车”，累计淘汰“黄标车”300 余辆，交通运输装备结构更加优化。优化能源消费结构，大力推进运输车辆的柴油化进程，积极推广清洁能源的应用，试验应用 CNG 和 LNG 公交车辆。

5、改革创新深入推进，行业治理能力整体提升

融资方式不断创新。根据项目特点创新融资模式，有效破解了资金不足难题。丽攀高速采用地企共建模式成为我省高速公路地企共建的典范。省道 S310 线格福路改建工程和鱼塘至机场路连接线采用 BT 模式顺利建成通车。攀大高速采用 BOT+EPC 的模式进行建设。在农村公路建设中采取“五个一点^③”筹集资金方式，缓解了农村公路建设资金压力。

公路养护管理方式不断创新。实行专业化养护和日常化养护相结合的管理模式。采用斜拉索爬索机器人等先进设备，加大对桥梁的检测监控力度，保障桥梁的安全运营。大力开展养护新设备、新技术、新材料和新工艺的研究和应用。在路面小修过程中广泛应用冷拌料技术。在国省干线大中修

上针对性地使用 SMA、岩沥青、硅藻土、APP 改性沥青防水卷材等材料，探索适合重工业城市重载交通、高温气候条件下的路面结构形式，降低昼夜温差大对沥青路面的影响，提升了公路抗渗水、抗裂、抗车辙能力。

运输管理方式不断创新。积极推进行业智能化管理，启动实施公交智能化信息化建设，推广使用机动车二级维护视频监控系統，实现所有班线客车网络售票。

执法管理方式不断创新。执法执勤站所全面加装监控系统，对执法过程进行适时监控，规范了执法行为。坚持处罚与教育相结合，全面推行“说理式”执法，在执法文书中全面阐述违法事实、违法性质、违法情节及适用的法律依据，有效提升了文明执法能力。

依法行政依法执法进一步规范。建立完善重大行政决策程序机制、行政执法责任制和行政执法评议考核机制。开展了执法人员法律知识抽考、案卷评查与行政执法规范培训。推进行政权力依法规范公开运行。

安全应急体系逐步建立。率先在全省交通运输系统建立以“一岗双责”为核心的安全生产管理体系，形成了安全隐患排查治理常态化体系，持续促进安全生产工作实现“五个转变”。率先在全省完成道路客运企业和危化品运输企业三级达标考评工作。建成安全生产监管二级工作平台 1 个，三

级工作平台 26 个。建立了公路、水上应急抢险队伍，储备了应急设备和物资。5 年未发生较大以上安全事故。

(二) 存在问题

经过多年的努力，特别是“十二五”期间的建设与发展，全市综合交通运输初步适应了现阶段经济社会发展和人民群众出行的需要，但仍存在一些突出问题和矛盾。

1、对外通道布局不完善，内部交通网络仍需优化

受自然条件的限制以及历史发展的影响，攀枝花交通运输基础设施水平依然不高。对外运输通道仍未实现全方位高速化，与国家区域运输通道衔接不畅，对区域性综合交通枢纽及长江经济带、“一带一路”等国家战略的支撑不足。铁路通道过于单一，规模严重不足，快速铁路仍未建成，铁路运能紧张日益突显；连接丽江、大理的高速公路通道仍未全面建成，盐源、宜宾方向的高速公路尚未开工建设；受航道梗阻的制约，金沙江航道仍未打通；机场设施不完善，航空运输保障能力不足。内部交通网络覆盖深度仍然偏低，路网结构亟待优化，普通国省道调整后，干线公路整体技术等级偏低，普通国道二级及以上公路仅占 46%，普通省道三级及以上公路仅占 21%，干线公路提档升级任务繁重；中心城区各片区之间、城区至各县之间互相连通的快速通道尚未建成，不能有效支撑县域经济发展。

2、各运输方式衔接不畅，客货分流问题亟待解决

虽然攀枝花铁路、公路、水运、民航等运输方式齐全，但各种运输方式缺乏有效衔接，目前仍未建成“零距离换乘”的综合客运枢纽和“无缝衔接”的综合货运枢纽，公路运输站场与火车站、机场间衔接不足，不能有效保障客、货流在各个节点的高效、便捷转换。普通国省道城市过境段与城市道路功能重叠，过境交通与城市交通、货运车辆与客运车辆相互干扰问题严重，客货分类问题亟待解决。

3、城乡发展差异显著，农村交通仍显薄弱

高寒民族地区交通网络仍不完善，广大农村地区虽然已全部实现通畅，但技术等级较低，交通安全设施和防护工程配套不完善，道路抗灾能力较弱，多数农村公路仍不满足农村客运车辆通行条件，农民群众出行难、运输难问题仍未得到彻底解决。农村客运站场建设滞后，城市公交和农村客运接驳不畅，城乡客运基础设施布局亟需进一步完善。

4、运输服务水平不高，服务品质亟待提升

铁路客运能力不足；民航航线偏少，航班密度有待提升；城乡道路客运人民群众的期盼仍有一定差距，客运班线供求不平衡，难以满足多层次的客运需求，客运车辆、安全管理等水平有待进一步提升；客运站场候车条件、信息服务等亟待改善；城市公交缺乏换乘枢纽，火车站、汽车站、机场与

交通的衔接有待进一步加强。货运组织化程度偏低，货运市场基本处于自发状态，缺乏有效引导和监管，货运企业规模小、转型慢，运输经营组织集约化、规模化程度较低，甩挂运输、多式联运等先进运输组织方式发展缓慢，不能满足现代物流发展的要求。

5、智慧交通发展滞后，信息化建设需加快推进

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

6、要素约束日益加剧，可持续发展能力不足

随着交通基础设施建设向纵深推进，土地、资源、环境等要素约束日益加剧。受自然条件影响，攀枝花交通基础设施建设难度大、造价高，平均造价均比平原地区约高一倍以上。随着国家财税体制改革的不断深入，交通建设项目融资

难度进一步加大，资金需求与供给矛盾日益突出。综合交通管理体制机制尚未完全理顺，各运输方式间还存在独立发展、职能分割、衔接不顺等问题，体制改革有待进一步深化。

二、发展要求

(一) 发展形势

“十三五”时期，是攀枝花在全省率先全面建成小康社会的决胜时期，是全市大力实施“四个加快建设^④”“三个走在全省前列^⑤”，全力抓好“四区驱动^⑥”，努力打造四川新的经济增长点，在全省高水平率先全面建成小康社会的关键时期。攀枝花经济社会发展面临的形势正在发生深刻的变化，全市交通运输将面临重要的发展机遇。

从国家层面看，“四个全面”战略布局^⑦纵深推进，“一带一路^⑧”、长江经济带^⑨等战略稳步实施，全国工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展，“互联网+”^⑩“大众创业·万众创新”时代来临，经济转型速度加快，经济长期向好基本面没有改变，我国经济仍将保持6.5%以上的中高速增长，总体运输需求依然旺盛，人民群众高品质、差异化、多样化的出行需求将持续扩大。

从全省层面看，省委、省政府深入实施“三大发展战略”，奋力推进“两个跨越”，高度重视攀西战略资源创新开发试验区建设，着力建设攀西经济区、打造攀西城市群，加快推进南向出川通道建设，构建全方位开放新格局，为攀枝花交通运输发展拓展了新空间。

从市级层面看，市委、市政府全面推进“四区驱动”，

坚定实施“四个加快建设”“三个走在全省前列”，努力打造四川新的经济增长点，在全省高水平率先全面建成小康社会的战略，进一步巩固提升川西南滇西北区域性中心城市地位，为攀枝花着力打造区域性综合交通枢纽，带来了前所未有的机遇。

(二) 发展要求

新的发展阶段和发展形势对攀枝花综合交通运输发展提出了新的更高的要求。

1、主动适应“新常态”，支撑全市经济社会稳定可持续发展，要求进一步发挥交通运输的先行引领作用。

“十三五”时期，我国经济发展由高速增长转入中高速增长“新常态”，攀枝花也将进入推进“三个转变”，实现“两个跨越”的新时期。交通运输是国民经济的基础性产业，对经济社会发展具有战略性、全局性影响。“新常态”下，支撑全市经济稳定可持续发展，要求进一步发挥先行引领作用，继续保持交通投资强度，推进交通运输加快发展，提高路网通达水平和覆盖深度，提升运输服务能力，切实发挥好交通运输对新型工业化、新型城镇化和农业现代化发展的引领带动作用，合理引导人口和生产布局，为攀枝花经济社会发展创造更好的交通基础条件。

2、夯实四川南向门户基础，建设区域性中心城市，要求强化对外通道建设，加强与周边区域的互联互通。

2008年，攀枝花市委、市政府根据四川省委九届四次全会精神确定了“构建区域性中心城市”的总体战略目标，“十三五”时期，是打造川西南滇西北区域性中心城市，夯实四川南向开放门户基础的重要时期，同时也面临着国家规划建设“一带一路”、长江经济带等重大战略机遇。积极融入国家重大发展战略，积极参与区域合作，不断增强的集聚力、吸引力、带动力和辐射力，加快推进四川南向门户建设，巩固提升区域性中心城市地位，要求攀枝花加快推进铁路、高速公路建设，完善对外综合运输大通道布局，进一步加强与周边省、市的有效衔接，加强与周边城市对接与合作，构建区域性综合交通枢纽。

3、在全省率先全面建成小康社会，保障和改善民生，要求进一步提高交通基本公共服务均等化水平。

党的十八大提出了到2020年全面建成小康社会的宏伟目标，要求把保障和改善民生放在更加突出的位置，推进基本公共服务均等化。交通运输是公共基础服务的重要载体，是衡量全面小康社会建设进程的重要内容。实现全面小康目标，切实保障和改善民生，提高人民生活水平，要求进一步扩大运输服务覆盖范围，优先发展城市公共交通，加快城乡交通一体化建设，深入实施交通扶贫攻坚，推进交通运输服务向农村延伸，满足多层次客货运需求，不断提升服务质量和水平，加快推进交通运输基本公共服务均等化。

4、构建现代综合交通运输体系，要求加强多种运输方式的衔接与协调，推进各种运输方式的深度融合。

建设安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，是经济社会发展的客观要求。“十三五”时期，攀枝花要统筹公路、铁路、水路、民航及城市交通的协调发展，优化基础设施结构，完善综合交通网络，加强各种运输方式的深度融合与有效衔接，更好发挥铁路运输和水运在大宗货运中的比较优势，大力发展多式联运，提高中转效率，降低运输成本，为旅客的便捷出行和货物的高效运输提供更加可靠的保障，为国民经济平稳发展提供更加有效的支撑。

5、支撑两化互动，打造中国阳光花城，适应人民群众日益增多的运输需求，要求不断提升运输服务品质。

随着攀枝花市新型城镇及以阳光康养产业为主导中国阳光花城建设的不断推进，运输需求规模和结构都将发生重大变化，多元化、个性化、高品质的运输需求将不断增长，人民群众对出行的便捷性、安全性、舒适性和可靠性等方面将提出更高的要求。运输需求层次的不断提升，要求交通运输行业更新传统服务模式，在加快完善基础设施的同时，加强运输方式的衔接转换，加快推进“智慧交通”建设，积极推进联程联运等先进运输组织方式发展，提升运输服务品质，为人民群众提供更加优质的交通运输体验。

6、打造中国钒钛之都，构建省际商贸物流中心，要求进一步提升现代物流服务效率和水平。

推进攀西战略资源创新开发试验区和攀枝花国家高新技术产业开发区建设，推动基础原材料工业向机械装备制造业和新材料产业转变，构建现代产业体系，打造中国钒钛之都，是攀枝花建设全省经济增长极的重要举措。随着钒钛产业体系的不断完善和工业化的快速发展，将带来交通运输需求量的不断扩张，对运输效率和运输品质的需求也将不断提升。因此，“十三五”时期，要适度超前地谋划基础设施发展，构建和完善物流大通道，优化运输供给结构和运输组织方式，提升运输服务效率、质量效益和运营效能，为产业转型升级和规模化、集聚化发展提供流通保障。

（三）需求分析

“十三五”时期，攀枝花经济将保持不低于8%的增长速度，经济的持续稳定增长和人民生活水平的不断提高将派生日益旺盛的运输需求。

从需求总量看，预计到2020年全市客运总量达到4042万人次，其中，公路客运量3572万人次，占88.4%，水路客运量37万人次，占0.9%，铁路客运量383万人次，占9.5%，民航旅客吞吐量50万人次，占1.2%；全社会货物运输量达到16526万吨，其中，公路货运量12212万吨，占73.9%，

水路货运量 30 万吨，占 0.2%，铁路货运量 4283 万吨，占 25.9%，民航货邮吞吐量 0.45 万吨，占 0.003%。

表 7 攀枝花“十三五”运输需求预测结果表

运输指标	2015 年	2020 年
客运量	2841	4042
公路客运量(万人)	2622	3572
水路客运量(万人)	31	37
铁路客运量(万人)	172	383
航空客运量(万人)	16	50
货运量	11480	16526
公路货运量(万吨)	9232	12212
水路货运量(万吨)	15	30
铁路货运量(万吨)	2233	4283
航空货运量(万吨)	0.04	0.45

分方向看，向北连接成都，向南连接昆明仍然是“十三五”时期攀枝花对外运输的主流方向，随着长江经济带发展战略的不断推进及由宜宾至攀枝花高速公路、丽攀昭铁路、金沙江航道组成的沿江立体综合交通走廊的加快建设，东向通道运输需求量也将大幅增加。预计到 2020 年北向通道承担客运量为 1058 万人次、南向通道 505 万人次、西向通道 36 万人次、东向通道 96 万人次；北向通道承担货运量为 5119 万吨、南向通道 2443 万吨、西向通道 175 万吨、东向通道 465 万吨。

表 8 攀枝花市对外通道运输量预测结果表

对外通道	客运量（万人）		货运量（万吨）	
	2015年	2020年	2015年	2020年
北向通道	715	1058	2889	5119
南向通道	341	505	1379	2443
西向通道	24	36	98	175
东向通道	65	96	263	465

三、发展战略与规划布局

(一) 发展定位

攀枝花是长江经济带深入西部的战略支点、南丝绸之路的重要节点，是川西南、滇西北地区具有重要影响力的区域性中心城市、重要的商贸中心和物资集散地，也是全国 179 个公路运输枢纽之一、西部综合交通枢纽规划的 12 个次级交通枢纽之一、全省 13 个二级铁路枢纽之一和 7 个二级物流园区布局城市之一。同时，攀枝花也是全省连接珠三角、北部湾，通往东南亚、西亚及沿边、沿海口岸的桥头堡和四川南向融入孟中印缅经济走廊和中国—中南半岛经济走廊的重要门户。



图7 攀枝花地理区位示意图

结合攀枝花地理区位、交通区位和攀枝花在全省综合交通运输体系中的位置，本次规划将攀枝花交通定位为**川西南滇西北区域性综合交通枢纽**。

(二) 发展战略

立足攀枝花综合交通运输发展实际，适应全市经济社会发展的重大战略要求，以构建现代综合交通运输体系为总体目标，着力实施**“1234”发展战略**，为攀枝花市经济社会发展提供有力支撑。

“1234”发展战略，即通过打造**“一个枢纽”**、优化**“两个系统”**、完善**“三个网络”**、畅通**“四向通道”**，加快构建安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系。

1、一个枢纽

指川西南滇西北区域性综合交通枢纽。通过优化两个系统，完善三个网络，畅通四向通道，形成对内覆盖攀枝花全域，对外吸纳、辐射川西南滇西北地区的区域性综合交通枢纽，支撑攀枝花建成区域性中心城市。

2、两个系统

指客货运输服务系统和支持保障系统。客货运输服务系统是依托综合交通基础设施网络，通过运输组织形成的客运服务系统和物流服务系统；支持保障系统是以信息化为手

段，通过提高行业管理水平、提升安全和应急保障能力，为全市现代综合运输体系的高效运转提供保障。

3、三个网络

指市域干线交通网络、城乡基础交通网络和运输站场衔接网络。市域干线交通网络是指连接攀枝花市域内主要城镇和经济节点的干线路网，主要由普通国省道、铁路专线等构成；城乡基础交通网络包括城市交通网络和农村公路网络，是衔接城乡的纽带，是对骨架网络和干线网络的补充；运输站场衔接网络由综合运输枢纽和客货运站场组成。

4、四向通道

指以攀枝花为中心向东、南、西、北四个方向沟通辐射周边地区的综合运输大通道，由两种或两种以上运输方式线路组成，是承担攀枝花主要客货运输任务的综合运输走廊。综合运输大通道，主要由铁路、高速公路、内河航道和航空运输构成，通道内各种运输方式功能互补、布局协调，充分体现大运量、高效率、多样性和集约性特征，承担对外运输功能，强化攀枝花与周边地区的互通。

(1) 南向通道

向南连接昆明市、楚雄州及云南省其他地区。在省际层面上，该通道是四川省和云南省的重要联系通道，攀枝花是重要交通枢纽和物资集散地，实现集散辐射功能。充分发挥

攀枝花作为全省南向门户和桥头堡作用，经云南连接南亚、东南亚、泛亚交通网的综合运输大通道。

该通道包括铁路、公路、航空及管道四种运输方式，主要包括成昆铁路（复线）、G5京昆高速、楚雄至攀枝花油气管道及民航航线等。

（2）北向通道

向北连接西昌市、雅安市、成都市等城市及成都平原、川东北、川西等省内大部分地区。该通道是攀枝花市融入成都经济区，并分享天府新区区域经济协同发展红利的交通运输保障，同时，也是攀枝花通往西北、华北，连接丝绸之路经济带，经欧亚大陆桥通往欧洲的综合运输大通道，是攀枝花对外运输的主通道。

该通道包括铁路、公路及航空三种运输方式，主要有成昆铁路（含复线）、G5京昆高速、西区至盐源高速公路、米易至盐源高速公路（规划研究）及连接各大城市的民航航线。

（3）东向通道

向东连接凉山州南部、川南地区、滇东北地区，对接长江经济带，通往贵州，重庆，连通华中、华东、华南，联系长三角、珠三角的综合运输大通道。

该通道包括铁路、公路、航空、水运四种运输方式，通过G4216宜攀高速公路、攀枝花至昭通至遵义铁路、金沙江

航道及民航航线，构建沿江综合立体交通走廊。争取打通米易至会理高速公路通道。

(4) 西向通道

向西连接滇西北的丽江、大理等地区，加强攀枝花与大香格里拉旅游圈的衔接，可实现旅游客流共享，有效带动旅游业的共同发展，强化交通对攀枝花旅游发展的支撑作用。

该通道包括公路、铁路及航空三种运输方式，通过丽攀高速、攀大高速、攀大铁路及民航航线形成连接丽江、大理至南亚及西藏的综合运输大通道。

表9 综合运输大通道布局方案表

序号	通道名称	功能描述	运输方式	包含路线
1	南向通道	向南经云南连接南亚、东南亚、泛亚交通网的综合运输大通道。	铁路、公路、航空、管道	G5、成昆铁路、成昆铁路新线、楚攀油气管道
2	北向通道	向北经西昌联系成都经济区，通往西北、华北，连接丝绸之路经济带，经欧亚大陆桥通往欧洲的综合运输大通道。	铁路、公路、航空	G5、成昆铁路、成昆复线
3	东向通道	向东连接川南、滇东北、重庆，对接长江经济带，通往华中、华东、华南，联系长三角的沿江综合立体交通走廊。	铁路、公路、航空、水运	宜攀高速、攀枝花至昭通至遵义铁路、金沙江航道
4	西向通道	向西连接丽江至西藏的综合运输大通道，加强攀枝花与大香格里拉旅游圈的衔接，强化交通对攀枝花旅游发展的支撑作用。	铁路、公路、航空	丽攀高速、攀大高速、攀大铁路

(三) 规划布局

1、综合运输大通道

“四向通道”衔接外部交通的同时，在攀枝花市域内形成综合交通网络的主骨架。分运输方式看，主要由“五向射线”型铁路网、“一环六射”高速公路网、“一千一支”内河航道和机场体系构成。

(1) “五向射线”型铁路网

以成昆铁路、成昆铁路复线、渡口支线、昭通-攀枝花铁路、攀枝花至大理铁路、华坪石龙坝至攀枝花格里坪铁路、渝昆客专攀枝花至昭通连接线等铁路形成“五向射线”型铁路网，共446公里（已建181.6公里，在建130公里，规划135公里）。

表10 铁路网布局方案表

序号	名称	里程 (km)	建设 情况	技术 标准	技术等级	设计时速 (km/h)
1	成昆铁路	1340	已建	单线	I级干线	90
2	渡口支线	42	已建	单线	矿区支线	90
3	成昆铁路新线	130	在建	双线	I级干线	160
4	昭通-攀枝花铁路	40	规划	单线	I级干线	160
5	攀枝花至大理铁路	40	规划	单线	I级干线	160
6	华坪石龙坝至攀枝花格里坪铁路	20	规划			
7	渝昆客专攀枝花至昭通连接线	35	规划研究			
8	小计	446				

注：以上均为攀枝花境里程，下同。

(2) “一环六射”高速公路网

以 G5 京昆高速公路、丽攀高速公路、宜攀高速公路、攀大高速(四川境)、攀盐高速等高速公路形成“一环六射”高速公路网，总规模 360 公里，已建 195 公里，在建 36 公里，规划 129 公里。

表11 高速公路网布局方案表

序号	名称	里程 (km)	建设情况	技术标准	技术等级	设计时速 (km/h)
1	G5 京昆高速公路	145	已建	4 车道	高速公路	80
2	丽攀高速攀枝花段	51	已建	4 车道	高速公路	80
3	G4216 宜攀高速攀枝花段	29	规划	4 车道	高速公路	80
4	攀大高速(四川境)	36	在建	4 车道	高速公路	80
5	攀盐高速攀枝花段	100	规划	4 车道	高速公路	80
6	小计	360				

(3) “一千一支”内河航道

以金沙江为干线，雅砻江为补充，形成“一千一支”内河航道主要骨架。等级航道共 384 公里，其中规划 III 级航道 78.5 公里，IV 级航道 54.5 公里，V 级航道共 164 公里，VI 级航道 30.5 公里，VII 级航道 111 公里。

表12 内河航道布局方案表

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (km)	规划等级	备注
一	地区重要航道				
1	金沙江	干箐场~雅砻江河口	54.5	IV	
2	金沙江	雅砻江河口~平地师庄	78.5	III	
	合计		133		
二	一般航道				

序号	航道名称	起讫点	规划里程 (km)	规划等级	备注
1	雅砻江	田湾~藤桥河口	26.5	V	攀枝花、凉山共管 航道
2	雅砻江	藤桥河口~二滩	44	V	
3	雅砻江	二滩~雅砻江河口	30.5	VI	
4	鲹鱼河	渔门永兴~鲹鱼河河口	39	V	
5	安宁河	甸沙关~安宁河河口	111	VII	
合计			251		

(4) 机场

攀枝花机场体系主要由保安营机场和米易通用机场构成，另外，根据旅游观光、应急救援、农林发展等需求，在境内主要城镇、主要景区等建设若干个直升机停机坪。

2、市域干线交通网络

市域干线公路网络包括 G108、G227、G353 “两纵一横” 3 条普通国道和 S218、S219、S221、S315、S465、S470、S471 “三纵一横三联” 7 条普通省道。总规模 968 公里，其中普通国道 362 公里，普通省道 605 公里。

表13 市域干线公路布局方案表

类别	名称	主要控制点	里程 (km)
普通 国道	G108 北京至昆明	拉鲊、平地、挖段路	55
	G227 张掖至孟连	白坡、米易、垭口、盐边、银江、前进、仁和、总发、大田、平地	200
	G353 宁德至福贡	和爱、红格、格里坪、福田	107
	小计	已扣除 G108、G227 共线段 10km	362
普通 省道	S218 越西-鱼乍	白坡、得石、盐边、新九、鱼乍 (不含与 G227 共线段 22km, 与 G353 共线段 14 公里)	173

S219 拖乌（冕宁）-普威	德昌、普威	21
S221 泸沽湖（盐源）-攀枝花	格萨拉、渔门、西区	118
S315 葫芦口（宁南）-平地	葫芦口（宁南）、松坪、普咿、平地	10
S465 甸沙关（会理）-会理	湾丘、白马、米易、新山	67
S470 二滩-惠民	二滩、渔门、惠民（川滇界） （不含与 S221 共线段 3km）	91
S471 红果-中坝	红果、务本、机场、中坝	126
小计	已扣除共线段 39km	605
合计		968

干线公路网络中一级公路 17 公里，占 1.8%，二级公路 239 公里，占 24.7%，三级公路 144 公里，占 14.9%，四级公路 350 公里，占 36.2%，等外公路 174 公里，占 18.0%，需新建 42 公里，占 4.4%。

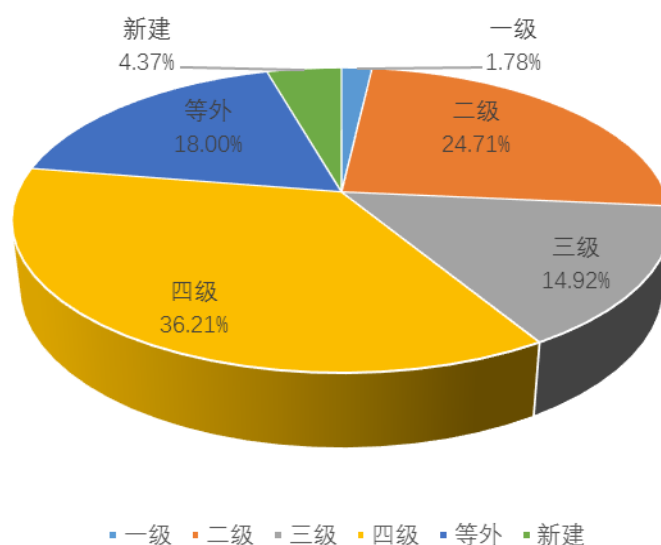


图8 干线公路等级结构现状示意图

普通国道中一级公路 17 公里，占 4.8%，二级公路 149 公里，占 41.3%，三级公路 106 公里，占 29.3%，四级公路 89 公里，占 24.6%，需新建 0.3 公里，占 0.1%。

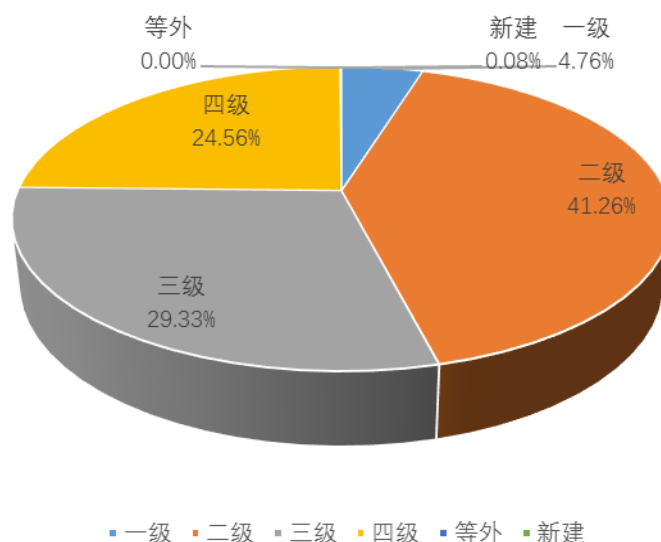


图9 普通国道等级结构现状示意图

表14 普通国省道现状等级结构统计表

序号	编号	一级	二级	三级	四级	等外	新建	合计
一	普通国道	17	149	106	89		0.3	362
1	G108		10	45				55
2	G227	17	52	54	76		0.3	200
3	G353		87	7	13			107
二	普通省道		90	38	261	174	42	605
1	S218		5	23	9	116	20	173
2	S219				21			21
3	S221		17	15	85			118
4	S315						10	10
5	S465		35		6	26		67
6	S470		4		87			91
7	S471		28		53	32	12	126
合计		17	239	144	350	174	42	968

普通省道中二级公路 90 公里，占 14.8%，三级公路 38 公里，占 6.3%，四级公路 261 公里，占 43.2%，等外公路 174 公里，占 29%，需新建 42 公里，占 6.9%。

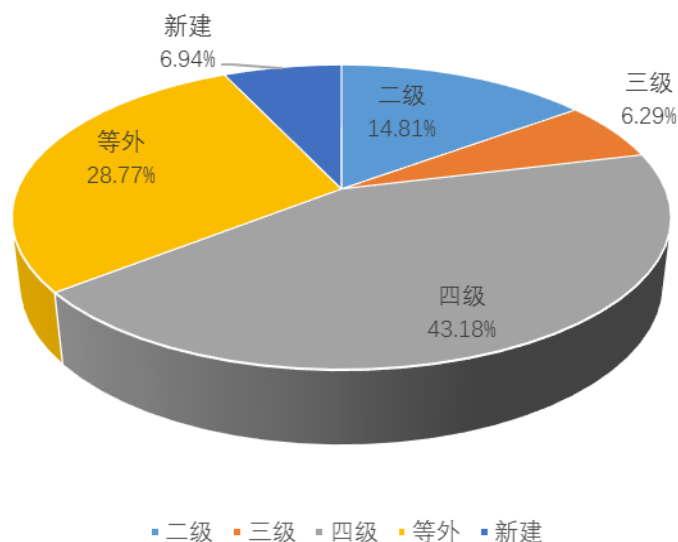


图10 普通省道等级结构现状示意图

3、城乡基础交通网络

（1）城市交通网络

以“二环二横，四连五辐射”城市快速路和连接中心城区各片区的城市轨道交通为骨架，次干道路、支路为道路网基础，形成布局结构合理、内外衔接紧密、主次衔接有序的城市交通网络。优化普通国省干线城区过境段路线走向，逐步推进城市过境和城市交通功能分离、货运线路和客运线路功能分离，减少过境车辆和货运车辆对城市交通的干扰。

——“二环”

外环：攀枝花绕城快速通道，中心城区交通保护壳，分流过境交通；

内环：中心城区各大片区之间的快速直接联系通道，区域快速通道。

——“二横”

沿金沙江两岸快速通道。

——“四连”

金沙江南北两岸相连；仁和沟东西相连；江北格里坪、清香坪、弄弄坪、瓜子坪四大片区相连；炳草岗—金江—渡仁片区相连。

——“五辐射”

攀枝花城市对外联系主要通道：西向至云南丽江，西北向至稻城，东北向至西昌、成都，东向至会理、昭通，南向至昆明衔接出海通道。

（2）农村公路网络

农村公路网由县道、乡道和村道组成。规划目标是实现所有乡镇、建制村和人口较多的自然村通硬化路，基本实现相邻乡镇间的互联互通，连接乡镇的路线达到四级及以上标准，远期达到三级以上标准。

4、运输站场衔接网络

依托铁路、机场、内河港口推进客运“零距离换乘”、货运“无缝衔接”的综合客货运枢纽建设，强化各种运输方式间、城市交通与对外交通之间的有效衔接，形成衔接顺畅、转换高效的运输站场衔接网络。

（1）客运站场体系

以中心城区为中心，盐边、米易县城为副中心，形成市级客运枢纽、县级客运枢纽、片区中心站、一般乡镇客运站

和农村招呼站 5 级层次分明、覆盖广泛的客运站场体系，通过合理布局、完善功能，满足多层次、多元化的客运需求。

表15 客运枢纽布局规划表

分类	名称	数量(个)	备注
市级客运枢纽	攀枝花综合客运枢纽、客运南站(公铁衔接综合客运枢纽)、客运总站	3	全市客运枢纽，覆盖中心城区各片区
县级枢纽站	米易综合客运枢纽、盐边综合客运枢纽	2	县域客运中心
片区中心站	大田镇、布德镇；麻陇乡、垭口镇、普威镇、白马镇；红格镇、菁河乡、渔门镇、鲹鱼乡	10	服务于片区内乡镇的旅客运输
一般乡镇站	覆盖剩余所有乡镇(银江、格里坪、仁和、桐子林、攀莲除外)	29	服务于该乡镇范围内的农村客运
农村招呼站	所有建制村(已建 23 个)	352	农村客运停靠站

(2) 货运站场体系

依托铁路、高速公路、机场、内河港口和产业园区等加快完善综合货运枢纽、现代化物流园区(物流中心)、物流配送中心布局，重点建设钢铁、钒钛、农产品等特色物流园区。大力发展公铁联运、水陆联运等运输模式，注重多种运输方式之间的“无缝衔接”，构建现代物流体系，打造川西南滇西北地区区域性物流中心。规划以“五园三中心”为框架，形成攀枝花货运站场体系。五园即总发综合物流园区、格里坪物流园区、丙谷物流园区、金江大型综合物流园区、密地物流园区。三中心即白马物流中心、盐边物流中心、保果散装货物物流中心(已建成)。

总发综合物流园区。规划用地面积 1500 亩，位于仁和区总发乡。主要为农产品，工业品、生产资料和生活品提供存储、配载、流通加工、信息处理、公路集装箱物流等服务，规划建设信息交易厅、仓库、货物堆场、停车场以及其他配套设施，定位为集聚攀西的物流枢纽和川滇边际物流中心。

格里坪物流园区。规划用地面积 1117 亩，位于西区格里坪镇。具备三大功能：基本功能（运输、公铁联运、装卸搬运、仓储）；增值服务功能（包装、流通加工、资金结算、信息处理、咨询服务、培训服务）；配套服务功能（金融配套服务、生活配套服务、货车辅助服务）等。

丙谷物流园区。规划用地面积 1800 亩，位于米易县丙谷火车站附近，距米易县城 10 公里。是四川米易白马工业园区的配套项目，提供展示、交易、仓储、配送、包装检验等专业服务，形成专业的工业物流园区。

金江大型综合物流园区。规划用地 4904 亩，位于金江镇，毗邻攀枝花钒钛产业园区。该园区为工矿产品物流集中区，同时具有储藏危险化学品的功能。

密地物流园区。规划用地面积 1100 亩，位于密地村，紧邻密地 102 火车站。是集仓储、装卸、加工、配送、商务休闲等为一体现代化物流中心。可以解决周边各区县的产品进出口贸易中转、运输、仓储等业务。

白马物流中心。规划用地面积 900 亩，位于米易县白马

镇。主要服务于白马钒钛磁铁矿采选加工区，含贸易批发、货物集散中转、储存保管、货物配载、信息管理等功能。

盐边物流中心。规划用地面积 1000 亩，位于盐边县成昆二线货站附近。包括仓储中心、包装中心、装卸中心、加工配送中心、攀西特色产品展销中心。

表16 货运枢纽（物流园区）布局规划表

名称	功能描述	运输方式	备注
总发物流园区	具有存储、配载、流通加工、信息处理、集装箱等功能的川滇地区现代物流园区。	公路、铁路	以农副产品物流服务、集装箱物流服务、城市日常消费品物流服务和工业物流服务为主
格里坪物流园区	具有运输、公铁联运、装卸搬运、仓储、包装、流通加工、信息处理、咨询服务、金融配套服务的生产服务性物流园区	公路、铁路	以煤炭产品、矿产品、林产品、建材、钢铁及钢铁深加工、大宗生产资料、生产设备等
丙谷综合物流园区	公铁联运物流中心	公路、铁路	特色农产品、一枝山工业园区配套物流、商贸物流中心
金江大型综合物流园区	具有集运输配送、现代仓储、货物分拨、包装加工、集装箱货运代理、流通加工、电子商务、商务服务等多种功能为一体的综合物流园区	公路、铁路、水运	以工矿品、化学危险品、废旧物资回收和初加工等为主
密地物流园区	集仓储、装卸、加工、配送、信息服务为一体的现代化商贸物流园区	公路、铁路	为攀枝花市及周边地区提供城市消费品、粮油等生活资料的专业物流服务
白马矿产品物流中心	区域矿产品铁路物流中心	铁路	以白马车站和白马矿区为依托
盐边物流中心	工矿产品的铁路物流	铁路	提供仓储、包装、装卸、加工服务

四、“十三五”发展思路与规划目标

（一）指导思想

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，深入实施省委“三大发展战略”，围绕全面建成小康社会的总体目标，以服务经济发展和民生改善为着眼点，以全面深化改革为动力，全力推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设，构建能力充分、优势互补、资源共享、安全高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，为攀枝花在全省高水平率先全面建成小康社会当好先行官。

（二）基本原则

“十三五”时期，攀枝花交通运输发展应牢固树立和贯彻落实“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，结合全市交通运输发展实际，坚持以下发展原则：

1、坚持创新发展，强化引领支撑

以创新为突破口，培育发展新动力，激发行业新活力。着力推进体制创新、政策创新、管理创新和科技创新，推进交通运输提质增效和转型升级，以科技进步和信息化引领交通运输现代化，更好地发挥交通运输对攀枝花市经济社会发展的引领带动作用。

2、坚持协调发展，促进平衡均等

统筹交通资源的合理配置，优化运输结构，加强公路、水路交通与其他运输方式的衔接，提升交通运输服务品质和保障能力，促进各种运输方式的协调发展。着力改善北部区域交通运输条件，促进区域间、城乡间的协调发展。转变发展方式，注重建设、管理、养护、运营协调发展。

3、坚持绿色发展，建设生态文明

按照国家建设生态文明的要求，把节能减排、资源节约、环境保护落实到交通运输发展的各个环节，深入实施公交优先战略，鼓励绿色出行，推广应用新能源汽车等绿色运输装备和甩挂运输等先进运输组织方式，努力推进交通运输绿色可持续发展。

4、坚持开放发展，加强互联互通

充分发挥攀枝花作为四川省连接东南亚、西亚及沿边、沿海口岸的桥头堡和南向门户作用，主动融入“一带一路”、长江经济带等国家战略，积极推进对外运输大通道建设，加强与周边地区交通基础设施的互联互通，强化与国际运输网络的衔接，进一步扩大对外开放水平。

5、坚持共享发展，注重服务民生

把保障和改善民生作为出发点和落脚点，紧紧围绕全面建成小康社会的总目标，进一步加大农村地区和贫困地区交通运输发展的投入力度，着力开展交通精准扶贫攻坚，补齐发展短板和薄弱环节，努力缩小城乡发展差距，切实改善广

大人民群众出行条件，促进发展成果共享，提升交通基本公共服务均等化水平，建设人民满意交通。

（三）规划目标

1、总体目标

到 2020 年，对外运输通道更加完善，市域干线交通网络更加优化，农村公路网络覆盖更加广泛，各运输方式衔接更加顺畅，运输服务水平显著提升，安全应急保障更加可靠有力。实现基础设施网络化、公众出行便捷化、货物运输物流化、行业管理科学化，基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通运输体系，川西南滇西北区域性综合交通枢纽基本确立，与滇中城市群形成“2 小时经济圈”，与成都经济区形成“3 小时经济圈”。

2、具体目标

（1）基础设施能力更加充分

——**铁路网络骨架基本形成**。建成铁路 130 公里，铁路营运里程达到 312 公里，四个方向铁路通道基本打通，“两纵一横”铁路网主骨架初步形成。

——**公路网络布局更加优化**。建成高速公路 69 公里，高速公路通车里程达到 260 公里，近期形成“一环四射”高速公路网，远期形成“一环六射”高速公路网。力争完成普通国省道改建 80 公里，普通国道二级及以上比重达到 55%，

普通省道三级及以上比重达到 28%。农村公路安全畅通水平明显提升，全面达到交通精准扶贫要求。

——**公路养护管理水平进一步提高**。国省干线公路优良率达到 85%以上，县道优良率达到 70%以上，乡村道路养护水平明显提高。国省道现有四、五类桥梁改造率 100%，当年新发现四、五类桥梁处置率 100%。市级机养中心建成率 100%，养护站规范化率达到 100%。国省干线实现养护作业专业化和机械化，管理规范化，路况检测自动化，应急抢险快速化，设备管理信息化。

——**航空运输能力显著增强**。机场设施更加完善，力争新开通航线 5 条以上，基本实现与各大区域中心城市及周边重要旅游景区的衔接。积极探索通用航空发展模式，推进通用机场建设。

——**内河水运通道逐步打通**。着力推进水运发展。结合乌东德水电枢纽的建设和运行，推进乌东德库区回水变动区航道整治，金江火车站至平地段 63 公里航道达到 III 级标准；争取部、省主管部门支持，打通出境水运通道，积极推进攀枝花马店河作业区建设。根据境内各库区旅游开发情况，合理布局建设港口码头，满足水路运输和旅游发展的需要。

——**枢纽站场体系更加健全**。运输站场覆盖更加广泛、功能更加完备，各运输方式衔接更加顺畅。建成 4 个二级（含二级）以上客运场站、2 个公交接驳换乘枢纽站以及其它乡

镇客运站、招呼站、公交首末站、中途站建设，客运站场体系逐步完善，实现农村客运站场覆盖所有乡镇，招呼站（牌）覆盖具备条件的建制村。完成3个以上重要货运场站和物流园区建设，基本建成川西南滇西北区域性物流中心。

——**城市交通网络更加便捷**。城市道路交通网络布局更加合理、内外衔接更加紧密，“二环二横，四连五辐射”的城市道路主骨架基本建成。城市轨道交通规划研究工作加快推进。

——**管道运输网络更加完善**。油气资源运输管道和大宗物料运输管道建设加快推进，力争建成天然气长输管道120公里，成品油管道50公里，市域天然气管道52公里，油气资源运输保障能力不断提升。

（2）运输服务品质明显提升

——**客运服务便捷化**。建成区公交站点300米覆盖率 $\geq 95\%$ ，建成区公共交通站点500米覆盖率达到100%，公交线网密度达到3.5公里/平方公里以上。乡镇通客车率达到98%以上，建制村通客车率达到80%以上。

——**货物运输物流化**。物流分拨网络和城市配送网络更加健全，基本满足城市配送和农村物流服务需求，农村快递网点覆盖60%以上乡镇，所有具备条件的建制村通邮。运输结构更加优化，铁路货运在大宗物资运输中的占比明显提升，多式联运、甩挂运输、冷链运输等先进运输组织方式得

到显著推广。危险品运输普遍使用电子路单。

——**运输装备先进化**。运输装备水平进一步提升。大中型客车中的高级车比重达到 60%，中高级客车所占比重达到 70%，农村客运中级以上客车达到 85%。厢式货车、重载货车比例进一步提高，厢式车达 22%以上，重型货车达到 20%，大型货车比重达到 60%，甩挂运输货车所占比重达到 3%，甩挂运输拖挂比达到 1: 1.8，公路营运货车平均吨位达到 6 吨。

(3) 智慧交通体系逐步建立

——交通行政许可、行政执法、市场信用、运行管理、应急处置等业务领域 80%以上的业务实现信息系统处理，行政许可 80%以上实现“一站式”完成。

——具备条件的城市公交线路实现免费 WIFI 全覆盖，公交“一卡通”覆盖比例达到 90%，积极推广智能卡及城市互通卡的应用。

——三级及以上客运站同城联网售票覆盖率达到 100%。

(4) 交通发展更绿色、可持续

——交通运输供给结构更加合理、清洁能源及新能源装备得到广泛应用，结构性减排取得显著成效。新能源、新动力公交车占比达到 50%以上。省、市、县际客运班线年平均实载率不低于 70%，大幅度减少货运空车率。以公交优先战略促绿色出行，到 2020 年，公交出行分担率达到 32%，公共交通占机动化出行比例达 60%。营运客货车燃料消耗限值达

标率达到 100%，道路运输碳排放强度较 2015 年下降 18%。

——生态示范公路建设得到有效推广，重大交通工程生态修复取得显著进展。重点生态功能区公路建设全部实施生态恢复，公路绿化率达到 60%；交通可持续发展能力进一步提升，公路建设对生态环境的影响得到有效控制，与自然环境和諧统一。

——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。国省干线公路路面旧料回收率达到 95%，循环利用率达到 85%以上。

（5）安全应急保障更加有力

——**安全生产**。基本实现交通运输可测、可视、可控，重要干线公路路段、运输枢纽、重点库区、重点营运车辆装备实现监测监控全覆盖。运输安全态势保持平稳，特别重大事故实行零控制。道路运输营运车辆万车事故件数年均下降 3.5%，万车公里死亡率年均下降 5%，营运车辆交通事故万车死亡人数较 2015 年下降 50%。

——**应急保障**。市、县两级应急保障体系逐步建立，市级公路管理机构和县级公路管理机构全部建立公路应急保障队伍。导致公路损毁并中断交通的公路一般突发事件发生后，各级公路管理机构半小时内上报，公路应急保障队伍到达现场时间控制在 1.5 小时以内，应急处治措施在 24 小时内落实。重点监管水域应急救援到达时间控制在半小时内。

表17 攀枝花市“十三五”综合交通主要发展目标表

发展目标	发展指标	2015年	2020年
基础设施	铁路营业里程（公里）	182	312
	高速公路总里程（公里）	195	260
	普通国道二级及以上比重（%）	46	55
	普通省道三级及以上比重（%）	21	28
	建制村通硬化路比例（%）	100	100
	县城建有二级及以上客运站比例（%）	100	100
	高速公路路况优良路率（%）		90
	普通国省干线公路优良路率（%）		85
	新发现四、五类桥梁当年处置率（%）		100
	机场数量（个）	1	2
	管道（公里）		222
运输服务	中高级客车占运营客车比（%）		70
	营运货车中厢式车比重（%）		22
	营运货车中的重型货车所占比重（%）		20
	营运货车中的大型货车比重（%）		60
	甩挂运输拖挂比		1: 1.8
	乡镇通客运率（%）	94	98
	具备条件的建制村通客运率（%）	68.1	80
	公共交通占机动化出行比例（%）		60
	营运货车里程利用率（%）		70
	乡镇快递网点覆盖率（%）		100
	具备条件的建制村通邮率（%）		100
中心城区公交站点500米覆盖率（%）		100	
机场航线（条）	4	9	
智慧交通	三级及以上客运站同城联网售票覆盖率		100
	城市公交“一卡通”覆盖率（%）		90
	重要基础设施及运输装备视频监控联网覆盖率（%）		100
	客运站场、公交无线网络覆盖率		100
平安交通	国省干线一般灾害情况下应急救援到达时间（小时）		≤1.5
	一般灾害情况下公路应急抢通时间（小时）		≤24
	重点监管水域应急救援到达时间（小时）		≤0.5
	营运车辆交通事故万车死亡人数下降率		50
绿色交通	交通运输碳排放强度下降率（%）		18
	清洁能源及新能源公交车占比（%）		50
	干线公路废旧沥青路面材料循环利用率（%）	60	85
	干线公路路面旧料回收率	90	95

五、重点任务

按照全市经济社会发展的重大战略要求，围绕打造川西南滇西北区域性综合交通枢纽，坚持问题导向、需求导向和目标导向，重点实施六项重点任务，推进基础设施建设，提升运输服务品质，完善支持保障系统，加快构建畅通高效的现代综合交通运输体系。

（一）优化完善基础设施网络，增强综合运输保障能力

加快推进对外运输大通道建设，完善市域干线交通网络，推动农村公路扶贫攻坚，加大城市公共交通基础设施建设力度，优化枢纽站场布局，从外部接入“大循环”，从内部改善“小循环”，形成布局合理、结构完善、衔接顺畅、能力充分的综合交通基础设施网络。

1、全力推进对外运输大通道建设

围绕“四向通道”建设，精准对接“一带一路”、长江经济带等国家战略，通过强化北向、南向通道，打通东向、西向通道，加快实现攀枝花与周边市（州）在交通基础设施上的互联互通，巩固和提升攀枝花区域性综合交通枢纽地位，推动攀枝花形成携手省域、联动国内、接轨国际的全方位开放新格局。

（1）巩固提升南向通道，夯实四川南向门户基础

依托出川大通道建设，畅通南向交通，对接国际运输大通道，积极融入云南桥头堡建设，加强通过广西北部湾、云南与 21 世纪海上丝绸之路经济带沿线国家和区域的合作。重点推进成昆铁路扩能改造攀枝花至昆明段建设，与滇中城市群形成“2 小时经济圈”；推进攀枝花至昆明客运专线的建设研究，力争远期纳入国家铁路网规划，提升南向通道综合运输能力，融入泛亚铁路网，强化攀枝花作为全省南向门户和桥头堡作用，扩大向东南亚、南亚开放程度，支撑攀枝花打造“南丝绸之路”重要节点和四川通往东南亚、南亚的发展高地。

（2）继续强化北向通道，与成都平原高效对接

重点推进成昆铁路扩能改造米易至攀枝花段建设，加快与成都经济区形成“3 小时经济圈”，力争攀枝花西区至凉山州盐源高速公路开工建设，规划研究米易至盐源高速公路，提升北向通道综合运输能力。建成向北联系成都经济区及广大四川腹地，通往西北、华北，连接丝绸之路经济带，经过欧亚大陆桥通往欧洲的综合运输大通道，同时加强与西昌的联系，推进攀西经济区内部的合作与交流。

（3）加快打通东向通道，积极融入长江经济带

依托长江黄金水道，打通东向运输通道，构建沿江综合立体交通走廊，强化与长江经济带的对接，加强与成渝经济区、长江中游城市群、长三角经济区等区域的合作力度。重

点推进 G4216 宜攀高速公路攀枝花至宜宾段、攀枝花至昭通至遵义铁路加快启动建设；规划研究渝昆客专攀枝花至昭通连接线；开展金沙江乌东德电站库尾航道整治，打通金沙江航道，近期实现攀枝花至宜宾水富段翻坝运输，远期实现直接通航，逐步实现市域内河航道与长江黄金水道相衔接。

（4）优化完善西向通道，构建大香格里拉旅游圈

重点推进攀枝花至大理高速公路（四川境）建设，加快推进华坪石龙坝至攀枝花格里坪铁路、攀枝花至大理铁路前期工作，力争“十三五”期开工建设，优化和完善西向通道。通过攀大高速、攀大铁路、丽攀高速形成连接大理、丽江至西藏的综合运输大通道，加强攀枝花与大香格里拉旅游圈的衔接，强化交通对攀枝花旅游发展的支撑引领作用。

（5）加快航空通道建设，提升航空运输保障能力

强化机场基础设施建设，加快机场起降设施设备、加油系统、机场道路客运接驳站建设。加大航线培育力度，完善航线网络，增强航空运输保障能力。挖掘攀枝花机场客源，力争在周边县区如华坪、会理、会东、永仁、米易、盐边等第建设异地候机楼，并与道路客运做好联运。

（6）完善管道运输网络，提高油气资源保障水平

积极实施“缅气入攀”、“缅气入凉”工程，加快推进楚雄至攀枝花天然气管道工程、攀枝花至凉山天然气管道工程、楚雄至攀枝花成品油管道工程等长输管道建设。按照“气

到用气”的要求加快推进新街村（门站）至钒钛园区输气管道工程、钒钛园区至花城新区至炳四区输气管道工程、钒钛园区至南山至西区输气管道工程、钒钛园区至金江至青龙山输气管道工程等项目建设，鼓励天然气入企入户，提升成品油运输能力，提高成品油保障水平。加快推进新九-安宁园区、白马-西钢钒大宗物料运输管道改扩建，启动安宁园区-钒钛园区、高粱坪-安宁园区管道运输系统建设。

专栏 1 对外运输大通道重点建设项目

铁路：加快建设成昆铁路扩能改造工程攀枝花段，加快推进攀枝花—昭通—遵义铁路（攀枝花段）、攀枝花至大理铁路前期工作，积极推动攀枝花至昆明客运专线、渝昆客专攀枝花至昭通连接线纳入国家铁路网规划。

公路：推进攀枝花至大理高速公路（四川境）加快建设、G4216 宜攀高速公路攀枝花至宜宾段启动建设；加快西区至盐源高速公路前期工作，力争“十三五”期开工建设；争取永郎至会理高速公路选择米易至会理走廊；规划研究米易至盐源高速公路。

航空：机场起降设施设备、加油系统、机场道路客运接驳站建设。

水运：金沙江乌东德电站库尾航道整治，攀枝花马店河作业区建设。

管道：推进楚雄至攀枝花、攀枝花至凉山 120 公里天然气管道建设，推动楚雄至攀枝花 50 公里成品油管道建设，建设新街村（门站）至钒钛园区、钒钛园区至花城新区至炳四区、钒钛园区至南山至西区、钒钛园区至金江至青龙山等市域天然气管道 52 公里，改扩建新九-安宁园区、白马-西钢钒运输管道 107 公里，新建安宁园区-钒钛园区、高粱坪-安宁园区管道运输系统 19 公里。

2、着力完善市域干线交通网络

加快推进普通国道的提档升级和普通省道的布局完善，努力实现攀枝花市与周边市、州出口通道均达到二级及以上高等级公路的目标，中心城区至米易、盐边力争实现一级公路连接，推动普通国省干线城市过境段升级改造，力争达到一级公路标准，提升道路通行能力，改善城市交通环境。优化市区支线铁路网络，推进重要产业园区支线铁路建设。

（1）稳步推进普通国道提档升级

加快推进 G108 线渔乍至川滇界段、G227 线甘塘至米易段、G227 线路歇桥至总发段、G227 线总发至平地段、G353 线红格至会理界段等项目开工建设。重点推进 G227 米易至攀枝花段快速通道建设，强化中心城区与米易、盐边的辐射带动作用。

（2）有序推进普通省道布局完善

推进 S218 线拉鲊至金江段、S219 线拖乌至普威段、S470 线二滩至惠民段、S471 线等项目开工建设，力争启动 S221 线攀枝花境内提升完善工程、S219 线 S218 线德昌至盐边道路改建工程、S465 线米易段改建工程等项目建设。重点打通新增省道断头路，提升瓶颈路段道路等级。

（3）积极开展重点路段养护大修

续建完成 G227 线丙谷至垭口段、G227 线仁和沟桥至总发段、G227 线桐子林至方家沟段、G353 线会理界至红格小

桥段、G353线新庄大桥至格里坪段等5个路段73公里的路面改造。启动实施机场路、金歇路、G227线保密段、S221线、S465线、G227线及炳清线共132公里公路的大修及改造工程。推进渡口立交桥1#、3#桥、密地尾矿沟桥、大花地桥、法拉大桥、三堆子旧桥等31座危桥改造。

(4) 改善提升市域支线铁路网络

加快推进格里坪、南山、安宁、长坡、高粱坪等园区内铁路专用线建设，满足各园区大宗货物、物资的运输需求。力争完成渡口支线铁路电气化改造。

专栏2 市域干线交通网络重点建设项目

普通国道：重点推进G108线渔乍至川滇界段、G227米易至攀枝花段快速通道、G227线甘塘至米易段、G227线路歇桥至总发段、G227线总发至平地段、G353线红格至会理界段等247公里国道提升改造。

普通省道：开工建设S218线拉鲊至金江段、S219线拖乌至普威段、S470线二滩至惠民段、S471线等项目，共264公里；力争启动S221线攀枝花境内提升完善工程、S219线S218线德昌至盐边道路改建工程、S465线米易段改建工程等项目建设，共317公里。

养护大修：路面改造73公里，大修工程132公里，危桥改造31座。

铁路：格里坪、南山、安宁、长坡、高粱坪等园区内铁路专用线，渡口支线电气化改造。

3、加快推进城乡基础交通网络建设

(1) 建设现代高效的市域交通网络

加快推进沿江快速通道、弄弄坪至攀密连接线等城市快

速路建设，提升城市道路通行能力，强化城市各片区之间的快速衔接。加快新庄一大水井城市主干道、炳四区城市主干道、城区三号路接东区高新技术园区道路（渡金复线）等城市主干路、次干路、支路及园区道路建设，提高城市道路网络化水平。加快攀田高速鱼塘出口至新区连接线、攀枝花南站环线道路、钒钛高新区至迤资园区连接线等重要交通节点连接线道路建设，加强对外交通与城市交通的衔接。加快推进城市轨道交通的规划研究，科学规划适合攀枝花城市特点的大容量、快速化城市轨道交通方式，强化市区各组团及各主要交通节点之间的衔接，提升城市公共交通运输能力。力争启动城市有轨电车试验段 Y1 线（攀密-炳草岗-渡口-干坝塘-仁和）建设。

（2）全力推进交通扶贫脱贫攻坚

积极争取国家和省相关政策，以农村地区、高寒民族地区等贫困地区为重点，以建设“四好农村路”为抓手，加大对贫困地区的交通建设资金投入力度，全力推进交通扶贫脱贫攻坚，在贫困地区建设广覆盖、深通达、高品质的交通运输网络，总体实现进得来、出得去、行得通、走得畅，着力消除贫困地区交通瓶颈，强化交通引导联动开发能力，为实现贫困地区与全市、全省、全国同步建成全面小康社会提供有力支撑。

——实施县乡道路改善提升工程，建好特色致富路

以完善县、乡道路网建设为重点，结合城镇体系规划、相关产业规划，有序推进连接重要城镇、主要旅游景区、重大产业基地、交通枢纽节点的资源路、旅游路和产业路建设，建好特色致富路，支撑新型城镇化和新型工业化建设，促进优势资源开发和产业发展。“十三五”期间，实施县乡道改善提升工程 293 公里。

——实施通村公路安全畅通工程，建好幸福小康路

加快推进撤并建制村、规模较大自然村的通村公路建设，不断加大农村联网路、延伸路、加密路和改善路的建设力度，推进农村公路窄路加宽和安全生产防护工程建设，加快推进贫困地区交通基础设施建设，扩大农村公路覆盖深度，改善路网结构，提升发展质量，满足农村客运通行要求，建好幸福小康路。“十三五”期间，实施通村公路完善工程 895 公里，其中精准扶贫项目 260 公里，撤并建制村通村公路 340 公里，村道窄路加宽 200 公里，其他农村公路及产业园区道路 95 公里。

4、着力优化综合运输衔接网络

建设功能完善的客货运输枢纽和公交站场体系，满足对外通畅、对内通达、运能充足、运输高效的客货运输需求。

加快攀枝花市综合中心站、攀枝花客运南站和米易新建客运中心站、盐边高铁客运枢纽站等综合客运枢纽建设，研

究保安营机场客运站建设，促进公路与铁路、航空等多种方式的“零距离换乘”，满足公众便捷化出行需求；升级改造现有客运站，完善站场设备设施；结合农村客运发展，稳步推进片区中心站、一般乡镇站和简易站、招呼站建设，扩大农村客运站场覆盖范围，建成层次分明、衔接顺畅、功能完善、覆盖广泛的农村客运站场体系。

加快建立以物流园区（中心）、乡镇配送站、农村货运网点构成的三级城乡物流节点体系，推进货物运输物流化，提高货运效率、降低运输成本，重点建设金江物流园区、密地物流中心、格里坪物流中心等货运枢纽，促进多种运输方式货运的“无缝衔接”。

积极推进公交枢纽站、公交首末站及中途站建设，实现公交换乘更加便捷，进一步加大公交覆盖深度，优化线网布局，提高服务质量。重点推进炳三区及攀枝花南站公交换乘枢纽站建设。

推进米易通用机场和攀枝花直升机场建设，争取建成攀枝花通用航空产业基地。加快推进攀枝花港马店河作业区建设，结合各库区旅游发展需求，推进库区旅游码头建设，建设桐子林库区海事基地，提升水运监管及应急救援能力。

（二）着力提升运输服务水平，推动行业提质增效升级

1、构建优质客运服务系统

完善客运服务网络，着力提升客运服务水平，构建优质高效的客运服务系统。鼓励开行连接机场、铁路站点等重要枢纽的快速客运班线，提高运输接驳水平。加大省际班线、市际线路、县际线路运力投入，建立以高速公路、国省道为依托的快速客运网络。引导中心城区周边客运班线公交化改造，推进城乡客运一体化。推进农村客运加快发展，提高农村客运通达深度；完善扶持政策，建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制，稳定农村客运运营。积极推进城市公交优先发展，优化公交线网布局，通过新开辟和延伸公交线路，提高线网覆盖率，加快推进符合攀枝花城市发展实际的大容量、快速化城市公交方式研究。加强客运市场管理，创新和规范出租车服务方式，探索电召出租汽车、网约车等新型模式。加快发展汽车租赁业，积极引进大型租车企业进入攀枝花，强化对中国自驾游目的地试点城市的支撑。

2、打造高效物流服务体系

加快完善物流网络，拓展物流服务功能，提高物流技术装备水平，推广应用甩挂运输、多式联运、冷链运输等先进运输组织方式，促进现代物流发展，构建经济高效的物流服务体系。积极培育本土物流骨干龙头企业，加大资金、政策、人才等方面支持力度，推进货运企业向现代物流企业转变；建立共同配送、库存管理、供应链等先进的物流服务模式，打造以第三方物流为龙头的产业链，促进现有第三方物流企

业快速发展壮大；鼓励中小运输物流企业联盟发展，采取政府推动和市场运作的方式，整合现有物流资源，组建第三方物流企业集团，促进物流企业规模化发展，提高物流企业集中度和集约化经营水平，提高物流企业竞争能力；引进国内外大型物流企业，引领和带动攀枝花物流转型升级，提高物流业整体竞争力和服务水平；鼓励制造企业分离、外包物流业务，促进企业内部物流需求社会化。积极发展城乡物流，改进城市货运与车辆通行管理制度，完善城市货运配送体系；统筹交通运输、邮政、商务、供销等农村物流资源，建立和完善农村物流服务网络，鼓励农村客运班线发展小件快运服务，支持农产品冷链物流发展。

3、提升运输装备技术水平

大力提高中、高级客车比例，省、市际客运班线及旅游客运车辆要突出高等级、舒适性特点，短途客运公交化班车要突出公交化特点，农村客运班车要突出适用性特点，城市公交、出租车要适时积极推广清洁能源和新能源等节能环保车型。优化旅游客车的运力结构，实现高级、中级搭配、大、中、小车型搭配。严格运输车辆市场准入，建立营运车辆市场进入和退出机制，加快老旧营运车辆更新步伐，严禁淘汰车型和轴荷、排放等技术参数超标的车辆进入运输市场。

加快推进货运车辆的专业化、结构合理化、自重轻型化、快速化和标准系列化。推进普通敞蓬货车的厢式化，逐步淘

汰敞式货运车辆，促进化学危险货物、大型物件、冷藏保鲜货物等运输的专业化；建立健全推荐车型制度，引导鼓励运输企业加快淘汰老旧、高耗能、高排放车辆，促进车型标准化；大力发展集装箱运输车、厢式、清洁能源等特种专用车辆和载重量 8 吨以上的多轴重载大型车辆。

（三）加快推进智慧交通发展，引领综合交通现代化进程

实施“互联网+交通”行动计划，加快智慧交通发展。加快推进涵盖民航、铁路、道路客运、货运、城市公交、出租汽车等的综合交通云平台建设，形成全行业统一开放的信息平台服务体系，提高交通运输信息化水平，推动交通运输现代化发展。

1、加快交通运输信息化基础设施建设

整合完善交通出行服务信息系统，为社会公众提供准确、及时的交通出行信息服务，推进面向移动智能终端的数据通信和个性化信息推送技术发展。加强物流信息联网的应用，逐步构筑和完善物流信息服务平台，推进物流信息共享。积极推进交通监测监控体系建设，加强对高速公路、国省干线重要路段、客货运枢纽、重点水域等基础设施运行状态的自动监测。加强对客货运输车辆、交通执法车船、渡口码头、船载视频监控。完善交通运输行业管理信息化平台，强化交

通运输信息资源协调管理，促进多行业、多部门信息共享交互，形成道路运输行业数据中心。

围绕全省交通运行监测与应急指挥系统二期工程的实施，初步实现交通运输管理与服务的现代化、信息化、网络化，重点完成“326”工程^{xi}。依托通信网络平台、应急指挥管理平台、行权执法监督管理平台形成覆盖全市的交通业务网。通过集群网站和呼叫中心向公众提供网上办事、投诉咨询、信息查阅等服务，切实提升交通运输管理和服务水平。

2、强化交通运输信息化要素保障

成立信息化工作小组，负责信息化建设的组织管理工作，争取成立交通信息（指挥）中心，落实责任主体机构。将信息化建设纳入基础设施建设的范畴，进行统筹规划，建立稳定、畅通的资金来源渠道，确保交通信息化建设的资金需求，在积极争取省厅和市政府信息化建设资金的同时，通过自筹、采取市场化运作等方式，多层次、多渠道地筹措资金。建立专业技术队伍，加强信息化普及教育工作。从安全制度和组织、环境安全、系统安全三个方面，构建安全防御体系，全面提高信息安全防护能力，重点保障基础网络和重要系统的安全；完善信息安全监控体系，建立信息安全的有效机制和应急处理机制。

（四）大力发展绿色低碳交通，促进交通运输可持续发展

1、创建绿色交通城市

开展绿色公交、绿色汽修、绿色驾培、绿色场站等工作，加快绿色交通运输体系建设，倡导形成绿色的交通运输发展方式、运输服务方式和出行消费模式。

2、实施绿色公路示范创建工程

在公路基础设施建设、养护和运营领域，积极组织开展先进适用节能减排技术的推广应用工作，全面落实绿色发展理念，全面降低能源资源消耗与排放水平。

3、实施绿色码头试点工程

在有条件的码头或港口试行“油改电”、靠港船舶使用岸电、港区堆场 LED 灯新建及改造、港口智能运营管理系统等绿色建设相关工作，将码头（港口）打造成为行业绿色发展的窗口。

4、推广应用绿色运输装备

试验、推广应用新能源和清洁能源车船，逐步优化用能结构。鼓励替代燃料在运输车辆、城市公交和出租汽车中的应用，加大混合动力运输装备的推广力度。结合发展清洁能源汽车和新能源汽车的实际需求，加快加气站、撬装站及充电桩等设施的规划建设，完善配套基础设施建设。推广绿色低碳工程机械设备。

5、推广高效运输组织形式

加快调整优化运输结构，积极引导大宗散货物资选择水运方式运输，提高水运在综合运输中的承运比重；优先发展城市公共交通，建立以“城市公共交通+出租汽车+步行”为主体的绿色出行系统，提高公共交通出行分担比例。优化公路客运组织管理模式，加强运力调控，严格执行实载率低于70%的客运线路不新增运力制度。加快优化货组织管理模式，引导货运企业规模化发展，积极推行甩挂运输等先进、高效的运输组织形式，提高牵引车利用率。

6、推广节能驾驶与绿色维修

大力推广绿色节能驾驶，将绿色低碳意识和技能作为机动车船驾驶培训教练员、汽车船舶驾驶员从业资格资质考核认定的重要内容和依据。组织实施绿色维修工程，在汽车维修业中推广实施绿色机电、绿色钣金、绿色涂漆以及绿色废弃物处理工艺。鼓励在洗车环节的废水循环再利用。

7、实施节能减排试点示范工程

组织开展“车、船、路、港”千家企业低碳交通运输专项行动和“万家企业节能低碳行动”。按照“政府引导、企业自愿、社会监督”的原则，抓好企业组织发动工作，充分调动各类交通运输企业的积极性，动员更多企业积极参与节能减排示范工程。

（五）增强安全应急保障能力，夯实平安交通发展基础

1、切实加强公路养护管理

（1）积极推进公路养护市场化

引入市场机制，将公路养护领域适合的事项从“直接提供”转由向社会“购买服务”，实现资源配置最优化。逐步构建多层次、多方式的养护市场供给体系。

积极引导和培育养护市场，鼓励通过健全养老保险、身份转换、就业保障等配套政策，采取内部市场化、模拟市场化等过渡方法，引导养护作业单位逐步向独立核算、自主经营的企业化方向转企改制；鼓励和引导专业化公路养护企业跨区域参与养护市场竞争。

建立政府与市场分工合理的养护生产模式，国省道中具备市场提供服务条件的交由市场承担，市场难以承担的小修保养、灾毁抢修、应急保通等基本公共服务，可以由基层养护道班、工区、区域性公路应急养护保通队伍承担；农村公路专业性养护工程，可交由市场承担，日常保养鼓励由沿线村民承包，采取优胜劣汰的办法逐步建立相对稳定的群众性养护队伍。

探索建管养一体化、周期性养护总承包等生产组织模式。加快养护市场信用体系建设，加强市场培育监管，推进信用记录和从业人员信用档案建设，逐步提高信用评价体系应用深度和广度，引导和培育养护市场健康持续发展。

(2) 加快构建现代公路养护体系

积极推进养护决策科学化，推进养护管理制度化，实行养护作业标准化，促进养护工程精准化，倡导养护生产绿色化，强化桥隧养护规范化，实现人才队伍专业化。推动自动化快速检测技术应用，探索建立以公路病害为导向的回溯机制，分析性能衰减规律和病害成因，逐步完善行业监管制度和技术措施。推进养护决策支撑信息系统建设，推广普及科学决策技术，科学制定养护投资计划，合理选用养护技术方案。全面开展预防性养护，加大桥隧检测投入，强化干线公路综合养护，定期开展养护巡查，及时修复公路设施病害，保持良好技术状况。全面落实国省干线公路全天候养护责任制，加强农村公路养护管理，全面推行预防性养护和精细化管理，逐步实现普通公路养护管理实时化、规范化、机械化和信息自动化。

(3) 加快完善公路养护设施设备

加大有效养护投入，提高普通公路路况水平，提升路网服务水平；加强桥隧养护和安保工程实施，提高安全保障水平。推进机械化养护和应急保通中心建设，加强基层养护管理站场改造和建设，提高道路养护水平。“十三五”期间，力争建成1个市级应急保通中心，5个县级应急保通中心，改建8个养护管理站，完善格里坪超限检测站设备设施。

2、加强交通运输安全监督管理

推进安全生产隐患排查治理常态化建设，初步建立覆盖全市国省干道的隐患排查治理信息监控平台，为及时有效地排查解决安全隐患和建立安全风险预防控制体系夯实基础。

健全完善“平安交通”创建长效机制，加强安全风险评估、防控和监管。**交通工程建设领域**要坚持推进“平安工地”建设，全面加强工程安全风险评估，质量安全监管，完善质量安全监督体系，建立建设市场督查、质量安全监管长效机制。**道路运输领域**要加强客运车辆船舶的检验检查和维护保养，建立两级车辆运行监控平台，实时跟踪车船安全技术状态和运行状况。**水上交通领域**要完善水上安全监管规范化建设，以水上交通安全管理的高风险区域为重点，加快建设现代化水上交通安全监管和救助体系。**公路管养领域**要进一步完善视频监控等安防科技设施设备，强化重点领域的动态监控和预警；完善公路建设项目安全评价机制，落实新建公路安全评价工作。**交通运输各重点领域**应落实重大项目社会稳定风险评估制度，建立安全风险点评估、交通运输企业安全评估等安全评估体系，确保行业稳定发展。

3、加强交通运输应急体系建设

完善交通运输各级应急预案体系，建立局级和局二级单位应急指挥体系、应急监测预警系统。推广应用日常监测和应急指挥管理系统，建成覆盖“三区两县”的监控监测体系，建立局本级和局二级单位两级应急信息指挥平台。

规划建设攀枝花事故应急物资及装备储备库，满足重大事故、危险化学品事故等应急需求。加强公路、道路运输应急救援队伍、海事监管救助队伍建设，积极组织开展应急救援培训和演练，确保突发事件发生时快速响应。

（六）全面深化体制机制改革，提升行业治理能力水平

1、深化体制改革

一是深入推进供给侧结构性改革。以解决基础设施有效供给不足、交通运输服务品质不高、各种运输方式发展不平衡、衔接不畅等结构性问题为重点，加快推进交通运输供给侧结构性改革，补齐基础设施短板，提升运输服务品质。**二是深化综合交通管理体制**改革。积极推动有利于综合交通运输体系建设的各项改革，理顺协调机制，推动形成管理高效、运行顺畅的综合交通运输管理新格局。**三是深化交通行政审批制度改革。**进一步清理精简行政审批事项，优化公共服务流程。推进交通运输网上审批服务平台建设，力争交通行政许可、行政执法、市场信用、运行管理、应急处置等业务领域80%以上的业务实现信息系统处理，行政许可80%以上实现“一站式”完成。抓好行政权力事项的清理，推进行政权力依法规范公开运行基础平台和监察平台建设。**四是创新交通投融资体制机制。**积极贯彻落实中央财税体制改革和事权划分精神，在国家财税体制改革政策框架下，拓展交通建设融资能力，创新交通运输投融资模式，采用政府与社会资本

合作等模式推进交通重点项目建设，多元化筹集资金，减轻政府债务压力。**五是推进公路养护管理体制改革。**按照国家财税体制改革要求，科学划分国道、省道、农村公路的事权和支出责任，理顺公路养护管理事权关系，明确市、县两级政府养护管理职责并承担相应的财政支出责任。

2、建设法治部门

加强交通运输部门法治建设，提升依法行政、依法办事的能力。深化行政执法体制改革，以解决多头执法、趋利执法、选择性执法为核心，以整合执法队伍、创新体制机制为重点，稳步推进交通运输综合执法改革，整合交通相关执法资源，设立统一的交通运输行政执法机构，建立权责清晰、透明高效、保障有力的公路综合执法体制和运行机制。

建立公路行政执法权力清单制度，形成“制度健全、行为规范、监督严密”公路综合执法体系。科学核定执法人员定员标准，落实执法人员资格考试制度和考核奖惩制度；实施上路执法派遣或核准管理，细化处罚行政裁量权基准；建立健全执法管理制度，细化和完善执法考评内容和指标，建立健全公路执法督导检查制度，全面接受社会监督。

加强执法队伍建设，强化领导干部和执法人员法制培训，提高运用法治思维和法治方式解决问题的能力，推进执法队伍的职业化。

3、加强人才队伍建设

加强交通运输行业管理、专业技术人才和企业管理家三支队伍建设。以增加人才总量、改善人才结构、提升人才素质为核心，积极引进高层次、高技能型专业人才，依托重点项目锻炼培养一批交通运输建设、运营管理和运输服务的人才队伍。加强选拔优秀拔尖和急需紧缺人才培养，鼓励支持创新型人才的发展；加强交通教育、培训基础设施平台建设，有层次、有针对性的开展人才保障、人才专业技能培训；深化改革，完善行业教育、选拔、考核机制，形成一套有效的人才使用和激励机制。加强干部队伍、创新型、技能型人才、重点领域急需紧缺人才素质全面提升。

六、资金需求及保障措施

(一) 资金需求

结合重点建设任务匡算，“十三五”期间，共需交通建设资金约 627 亿元。其中，铁路建设投资 174 亿元，占 27.8%；民航建设投资 8 亿元，占 1.2%；公路建设投资 221 亿元，占 35.2%；运输站场建设投资 24 亿元，占 3.9%；水运建设投资 12 亿元，占 2.0%；城市交通建设投资 169 亿元，占 27.0%；管道建设投资 18 亿元，占 2.8%；交通信息化建设投资 0.7 亿元，占 0.1%。分建设性质看，续建项目投资 198 亿元，新开工项目投资 426 亿元。

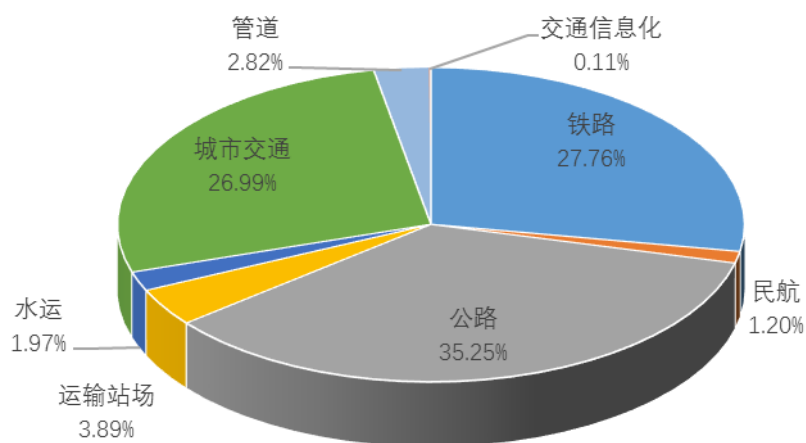


图11 攀枝花市“十三五”综合交通投资结构示意图

表 18 “十三五”综合交通建设项目资金需求汇总表

序号	项目类别	建设规模 (公里)	资金需求(亿元)			比例	储备项目 (亿元)
			续建项目	新开工项目	合计		
1	铁路	283	90	84	174	27.8%	270
2	民航			8	8	1.2%	1
3	公路	1958	71	150	221	35.2%	186
3.1	高速公路	186	69	52	120	19.2%	155
3.2	普通国省道	585	2	86	88	14.0%	31
3.3	农村公路	1188		12	12	1.9%	
3.4	养护设施			0.9	0.9	0.1%	
4	运输站场		9	16	24	3.9%	9
5	水运			12	12	2.0%	
6	城市交通	455	28	141	169	27.0%	
7	管道	347		18	18	2.8%	
8	交通信息化			0.7	0.7	0.1%	
9	合计		198	429	627	100.0%	466

(二) 保障措施

1、加强组织领导，完善协调机制。各级政府要紧紧围绕规划目标和重点任务，协调落实好各项建设条件。建立综合交通重大问题的联席会议制度，加强各部门之间的协调，落实工作责任，简化环节，切实加快项目土地、环评、选址等审批工作，协调解决工作推进中的各种问题。

2、深化体制改革，强化监督管理。按照全面深化改革的总体要求，继续深化交通运输管理体制的改革，在经营性领域坚持市场化改革取向，简政放权，释放市场活力，在公益

性领域强化政府主体责任，完善宏观调控，增强发展动力。着力转变交通运输管理的重心和手段，强化市场监管、公共服务、安全和应急管理职能。

3、拓宽融资渠道，加大保障力度。继续积极争取国家、省转移支付和政策性贷款的支持，利用开发专项政策支持。推动政府与社会资本合作（PPP）模式的应用。鼓励和支持场站及周边土地的综合开发和利用。

4、加强规划评估，适时调整完善。建立规划实施的监测、绩效评估和规划调整机制，持续监测规划实施的外部环境和内部情况，认真开展规划的评估工作。实施动态调整体制，当内外环境发生重大变化或因其他重要原因需要调整规划目标和重点时，要及时按照规定程序进行调整。

名词解释

① **三大发展战略**：多点多极支撑发展战略，实施“两化”互动、城乡统筹发展战略，创新驱动发展战略。

② **两个跨越**：中共四川省委十届三次全体会议提出要实现四川由经济大省向经济强省跨越、由总体小康向全面小康跨越。

③ **五个一点**：即部省补助一点；市、县级财政配套一点；由县（区）政府搭建新的融资平台，向银行贷款一点；农村群众自筹一点；公路沿线受益企业和社会捐助一点。

④ **四个加快建设**：中国钒钛之都、中国阳光花城、中国康养胜地、四川南向门户。

⑤ **三个走在全省前列**：在推进新型工业化新型城镇化实现“两化”互动、推进新农村建设实现城乡统筹发展、推进保障性住房建设实现民生改善方面走在全省前列。

⑥ **四区驱动**：攀西国家战略资源创新开发试验区、国家现代农业示范区、国家钒钛高新技术产业开发区、中国阳光康养产业发展试验区“四区驱动”。

⑦ **“四个全面”战略布局**：即全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党。

⑧ **一带一路**：是指“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的简称。一带，有三个走向，从中国出发，一

是经中亚、俄罗斯到达欧洲；二是经中亚、西亚至波斯湾、地中海；三是中国到东南亚、南亚、印度洋。“一路”，重点方向是两条，一是从中国沿海港口过南海到印度洋，延伸至欧洲；二是从中国沿海港口过南海到南太平洋。

⑨ **长江经济带**：是中央新一轮改革开放转型实施新区域开放开发战略，覆盖长江黄金水道沿线的上海、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、重庆、四川、云南、贵州 11 个省市。

⑩ **互联网+**：代表一种新的经济形态，即充分发挥互联网在生产要素配置中的优化和集成作用，将互联网的创新成果深度融合于经济社会各领域之中，提升实体经济的创新力和生产力，形成更广泛的以互联网为基础设施和实现工具的经济发展新形态。

⑪ **“326”工程**：即通信网络平台、应急指挥管理平台、行权执法监督管理平台 3 个**基础平台**，交通集群网站和 12328 交通呼叫中心 2 个**服务窗口**，交通运行监测与应急指挥系统、视频会议系统、APP 移动办公系统、公路综合管理系统、运政综合管理系统和港航综合管理系统 6 个**应用系统**。

附表1 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——铁路

序号	项目名称	起点	讫点	建设规模	建设里程 (km)	建设性质	新增用地 (亩)	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
一	续建项目				94		3315	1269000	904000		
1	成昆铁路(米易-攀枝花段)扩能改造工程	米易东	川滇界	国铁Ⅰ级双线铁路,正线全长93.87千米,Ⅰ级新双线,设计速度160千米/小时	94	续建	3315	1269000	904000	2013-2018	
二	新开工项目				189		4207	1466000	836000		
1	成昆铁路(峨眉-米易段)扩能改造工程	凉山界	米易东	国铁Ⅰ级双线铁路,正线全长36千米,Ⅰ级新双线,设计速度160千米/小时	36	新建	1271	486000	486000	2016-2020	
2	攀枝花至大理铁路	攀枝花南站	川滇界	国铁Ⅰ级单线铁路,线路全长约240千米,攀枝花境内约40千米	40	新建	1165	400000	200000	2019-2022	
3	渡口支线电气化改造	成昆铁路攀枝花站	格里坪站	改造线路53千米	53	改造	-	30000	20000	2018-2022	
4	攀枝花—昭通—遵义铁路(攀枝花段)	攀枝花站	凉山界	国铁Ⅰ级单线铁路,线路全长约1000千米,攀枝花段约40千米	40	新建	1182	400000	100000	2018-2024	
5	华坪石龙坝至攀枝花格里坪铁路	-	格里坪站	线路全长26.3千米,攀枝花段约20千米	20	新建	589	150000	30000	2018-2023	招商引资
三	储备项目(规划研究)				110		4032	2700000			
1	渝昆客专攀枝花至昭通连接线	成昆复线攀枝花南站	凉山界	线路起自成昆铁路复线攀枝花南站,经凉山州会理县、会东县至云南省昭通市,与规划中的渝昆客专相接。设计时速约250—350km/h,新建双线约260千米,匡算总投资约520亿元,其中攀枝花段约60千米,投资	60	新建	2107	1200000			
2	攀枝花至昆明客运专线	攀枝花市火车南站	川滇界	攀枝花段约50千米,预计投资约100亿元	50	新建	1925	1000000			
3	攀枝花各园区铁路专用线建设	-	-	建设格里坪、南山、安宁、长坡、高粱坪等园区内铁路专用线	-	新建	-	500000			
合计					393		11554	5435000	1740000		

附表2 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——航空

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设规模	占地(亩)	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
一	新开工项目				1700	332500	75500		
1	攀枝花机场升级改造	新建	攀枝花保安营机场	进一步完善保安营机场起降设施和设备	-	50000	25000	2017-2022	
2	攀枝花通用航空产业基地	新建	米易县	建设通用航空的制造、物流、维修、培训、展示、配套基地	700	240000	10000	2019-2025	
3	攀枝花直升机场	新建	攀枝花市	选址建设3-5个直升机场及配套设施	500	5000	3000	2018-2022	
4	米易通用机场	新建	米易县	二类通用机场，修建1000米以上跑道一条及配套空管服务保障设施等	500	37500	37500	2017-2020	
二	储备项目（规划研究）				1500	13000			
1	攀枝花滑翔机场	新建	攀枝花市	选址建设滑翔机场及配套设施	500	3000			
2	攀枝花飞艇基地	新建	攀枝花市	选址建设飞艇机场及配套设施	500	5000			
3	攀枝花热气球基地	新建	攀枝花市	选址建设热气球基地及配套设施	500	5000			
合计					3200	345500	75500		

附表3 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——高速公路

序号	项目名称	起点名称	讫点名称	建设性质	境内建设里程(km)	建设地点	新增用地(亩)	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
一	续建项目				41		4168	702400	688900		
1	攀枝花至大理高速公路(四川境)	京昆高速总发枢纽互通	川滇界	续建	41	仁和区	4168	702400	688900	2015-2020	
二	新开工项目				145		16096	2310200	515200		
1	G4216线宜攀高速公路攀枝花段	G5京昆高速金江枢纽互通	凉山界	新建	28	盐边县、钒钛高新区	3249	450000	450000	2016-2020	
2	G4216线宜攀高速公路盐边连接线			新建	16	盐边县	1318	50400	50400	2016-2020	
3	攀枝花市西区至凉山州盐源县高速公路攀枝花段	丽攀高速半边街枢纽互通	凉山界	新建	100	西区、盐边县	11481	1800000	5000	2018-2023	
4	G5京昆高速盐边互通	-	-	改建	-	盐边县	48	9800	9800	2016-2016	
三	储备项目(规划研究)				108		12400	1550000			
1	会理至永郎(米易)高速公路	凉山界	米易县接京昆高速	新建	50	米易县	5741	650000			
2	西攀高速米易县城段改线工程	米易县草场乡沙坝村	撒莲镇安宁河大桥	新建	18	米易县	2067	300000			
3	米易至盐源高速公路	G5京昆高速米易互通	凉山界	新建	40	米易县	4593	600000			
合计					294		32664	4562600	1204100		

附表4 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——普通干线公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程(km)	建设地点	新增用地(亩)	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
一	续建项目			73			25151	16167		
1	G227线丙谷至垭口段大修工程	改建		13	米易县		3934	2381	2015-2016	路面改造
2	G227线仁和沟桥至总发段大修工程	改建		17	仁和区		6758	5425	2015-2016	路面改造
3	G227线桐子林至方家沟段大修工程	改建		9	盐边县		2585	1117	2015-2016	路面改造
4	G353线会理界至红格小桥段大修工程	改建		24	盐边县		7579	4373	2015-2016	路面改造
5	G353线新庄大桥至格里坪段大修工程	改建		11	西区、东区		4295	2871	2015-2016	路面改造
二	新开工项目			511		10765	1355016	860386		
1	G227线攀枝花至米易快速通道	改建/新建	一级	60	盐边县、米易县	2834	600000	360000	2018-2022	含盐边县城过境线新建工程
2	G227线路歇桥至总发段	新建	一级	5	仁和区	461	30000	22500	2018-2021	纳入《四川省普通国道提档升级建设推进方案(2015-2020)》
3	G227线路总发至平地	改建	二级	39	仁和区	402	58500	39000	2019-2021	纳入《四川省普通国道提档升级建设推进方案(2015-2020)》
4	G353线红格至会理界段	改建	二级	30	盐边县	309	49060	16500	2020-2022	纳入《四川省普通国道提档升级建设推进方案(2015-2021)》
5	G227线甘塘至米易段	改建	二级	64	米易县	660	84820	21000	2020-2023	纳入《四川省普通国道提档升级建设推进方案(2015-2020)》
6	G108线鱼乍至川滇界段	改建	二级	49	仁和区	505	72900	36450	2019-2022	纳入《四川省普通国道提档升级建设推进方案(2015-2020)》
7	S218线拉鲊至金江段	新建	二级	20	仁和区	1085	50000	50000	2017-2019	
8	三堆子金沙江大桥	新建	一级	3	仁和区、盐边县	285	32000	32000	2016-2019	

附表4 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——普通干线公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程(km)	建设地点	新增用地(亩)	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
9	新宝鼎大桥	新建		0.4	西区		15000	15000	2017-2019	
10	S471线普达至中坝互通公路	改建	一级	6	仁和区	326	80000	80000	2018-2020	
11	S219线拖乌至普威升级改造工程	改建	三级	21	米易县	348	21000	12600	2018-2022	
12	S470线二滩至惠民升级改造工程	改建	三级	94	盐边县	1559	96000	57600	2018-2022	
13	S471线升级改造工程	改建	三级	120	仁和区、盐边县	1990	120000	72000	2018-2022	
14	机场路K10+200-K10+985段地质灾害治理工程	改建		1	仁和区		400	400	2016-2016	
15	金歇路K5+050-K5+150段地质灾害治理工程	改建		0	仁和区		200	200	2016-2016	
16	G227线倮密段及金歇路K0-K10+505段大修工程	改建		15	仁和区		3256	3256	2016-2017	
17	S221线盐源与盐边交界处至永兴镇(K590+620~K636+457)段大修工程	改建		46	盐边县		6320	6320	2016-2016	
18	S465线甸沙关至丙谷段大修工程	改建		46	米易县		11500	11500	2017-2017	
19	G227线回管沟至对管沟段大修工程	改建		14	米易县		2800	2800	2017-2017	
20	炳清线改造工程	改建		11	东区、西区		8500	8500	2018-2018	
21	危桥改造(31座危桥维修加固、改建、拆除重建)	改建					12760	12760	2016-2017	
三	储备项目			317		3617	314680			
1	S221线攀枝花境内提升完善工程	新建/改建	二级/三级	117	西区、仁和区、盐边县	300	70200		2020-2024	

附表4 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——普通干线公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程 (km)	建设地点	新增用地 (亩)	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
2	S219线S218线德昌至盐边道路改建工程	新建/改建	二级/三级	150	米易县、盐边县	2488	84480		2020-2025	
3	S465线米易段改建工程	新建/改建	一级/二级	50	米易县	829	160000		2020-2025	含米易城区过境改线工程
合计				828		14382	1669696	876553		

附表5 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——农村公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程 (km)	建设地点	新增用地 (亩)	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
一	盐边县			63		335	7560	7560		
1	新枣路新九至九场安置点段	改建	四级	8	盐边县	43	960	960	2016-2020	
2	岔洼路岔河电站至上河坝电站段	改建	四级	6	盐边县	32	720	720	2016-2020	
3	惠民乡至华坪县船房乡公路	新改建	四级	3	盐边县	16	360	360	2016-2020	
4	惠民乡至大兴镇公路	新改建	四级	6	盐边县	32	720	720	2016-2020	
5	惠民乡至兴泉镇公路	新改建	四级	8	盐边县	43	960	960	2016-2020	
6	惠民乡至永兴镇公路	新改建	四级	16	盐边县	85	1920	1920	2016-2020	
7	箐河傣族乡至国胜乡公路	新改建	四级	16	盐边县	85	1920	1920	2016-2020	
二	米易县			128		680	15348	15348		
1	白凹垭口至坊田大桥公路白凹垭口至坊田大桥段	改建	四级	40	米易县	213	4800	4800	2016-2020	
2	克郎至挂榜公路克郎村入口至小街大桥段	改建	四级	17	米易县	91	2052	2052	2016-2020	
3	小街至白凹垭口公路小街至黄草段	改建	四级	16	米易县	87	1968	1968	2016-2020	
4	小街至龙潭溶洞公路小街至龙潭溶洞段	改建	四级	6	米易县	34	768	768	2016-2020	
5	撒莲镇至普威镇公路	新改建	四级	8	米易县	43	960	960	2016-2020	
6	白马镇至普威镇公路	新改建	四级	4	米易县	21	480	480	2016-2020	
7	丙谷镇至会理县公路	新改建	四级	5	米易县	27	600	600	2016-2020	

附表5 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——农村公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程 (km)	建设地点	新增用地 (亩)	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
8	湾丘彝族乡至德昌茨达公路	新改建	四级	5	米易县	27	600	600	2016-2020	
9	得石镇至麻陇彝族乡公路	新改建	四级	26	米易县	138	3120	3120	2016-2020	
三	仁和区			99		526	11868	11868		
1	岔官路啊喇乡政府至啊喇段	改建	四级	10	仁和区	51	1152	1152	2016-2020	
2	岔官路省道214至永富段段	改建	三级	8	仁和区	41	936	936	2016-2020	
3	民政路民政桥至梁子田段	改建	三级	5	仁和区	26	588	588	2016-2020	
4	啊龙路大田至大龙潭段	改建	四级	8	仁和区	40	912	912	2016-2020	
5	布德镇至格里坪镇公路	新改建	四级	14	仁和区	73	1656	1656	2016-2020	
6	中坝乡至啊喇乡公路	新改建	四级	15	仁和区	81	1824	1824	2016-2020	
7	太平乡至福田镇公路	新改建	四级	28	仁和区	149	3360	3360	2016-2020	
8	务本乡至格里坪镇公路	新改建	四级	12	仁和区	64	1440	1440	2016-2020	
四	东区、西区			3		18	408	408		
1	肉联厂路杨家湾至S310线段	改建	四级	3	西区	18	408	408	2016-2017	
五	其他农村公路			895		4759	84500	84500		
1	精准扶贫项目	改建	四级	260	攀枝花市	1383	13000	13000	2016-2020	
2	撤并建制村通村公路	改建	四级	340	攀枝花市	1808	17000	17000	2016-2020	

附表5 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——农村公路

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设里程 (km)	建设地点	新增用地 (亩)	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
3	村道窄路面加宽	改建	四级	200	攀枝花市	1064	10000	10000	2016-2020	
4	农村公路改善提升工程	改建	四级	47	攀枝花市	250	14100	14100	2016-2020	
5	钒钛产业园区道路新(改)建工程	新改建	四级	48	攀枝花市	255	30400	30400	2017-2020	
合计				1188		6318	119684	119684		

附表6-1 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——客运枢纽站场

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设地点	总投资（万元）	“十三五”计划投资（万元）	建设年限	备注
一	续建项目				33750	30000		
1	攀枝花市综合客运中心	续建	一级	东区	33750	30000	2013-2017	
二	新开工项目				39200	39200		
1	攀枝花客运南站	新建	一级	仁和区	10000	10000	2018-2020	公铁衔接
2	盐边高铁客运枢纽站	新建	二级	盐边县	3000	3000	2017-2020	公铁衔接
3	米易县客运中心站	新建	二级	米易县	3500	3500	2016-2017	
4	公交场站建设	新改建		攀枝花市	12000	12000	2016-2020	4个公交首末站，2个换乘枢纽站，1个油气补给站，2个新能源车充电站，1个城区公交站亭改造升级及1个修理站。
5	公交枢纽站	新建		攀枝花市	10700	10700	2017-2020	新建炳三区及攀枝花南站公交换乘枢纽站
合计					72950	69200		

附表6-2 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——农村客运站

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设地点	规模 (个)	总投资 (万元)	“十三五”计划投资 (万元)	建设年限	备注
一	农村客运片区中心站建设				10	1500	1500		
1	仁和区片区中心站建设(大田镇、布德镇)	改建	四级/五级	仁和区	2	200	200	2016-2020	
2	米易县片区中心站建设(麻陇乡、垭口镇、普威镇、白马镇)	改建	四级/五级	米易县	4	400	400	2016-2020	
3	盐边县片区中心站建设(红格镇、菁河乡、渔门镇、鲢鱼乡)	新建/改建	四级/五级	盐边县	4	900	900	2016-2020	
二	一般乡镇站(简易站)及一般乡镇停靠站建设				4	40	40		
1	盐边一般乡镇停靠站建设	新建	停靠站	盐边县	4	40	40	2016-2020	
三	村级招呼站(牌)建设				320	473	473		
1	东区村级招呼站	新建		东区	5	15	15	2016-2020	
2	西区村级招呼站	新建		西区	2	6	6	2016-2020	
3	仁和区村级招呼站	新建		仁和区	35	105	105	2016-2020	
4	仁和区村级招呼牌	新建		仁和区	46	9	9	2016-2020	
5	米易县村级招呼站	新建		米易县	36	108	108	2016-2020	
6	米易县村级招呼牌	新建		米易县	47	9	9	2016-2020	
7	盐边县村级招呼站	新建		盐边县	68	204	204	2016-2020	
8	盐边县村级招呼牌	新建		盐边县	81	16	16	2016-2020	
合计					334	2013	2013		

附表6-3 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——货运站场（物流园区）

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设地点	投资（万元）	“十三五”计划投资（万元）	建设年限	备注
一	续建项目				71700	57700		
1	攀枝花市密地现代商贸物流园区	续建	一级	东区	39200	39200	2016-2018	
2	盐边果蔬冷链物流中心新建项目	续建	一级	盐边县	10500	5500	2015-2016	
3	攀枝花桐子林铁路物流中心项目	续建	一级	盐边县	22000	13000	2014-2018	公铁衔接
二	新开工项目				137800	115000		
1	金江物流中心	新建	一级	钒钛高新区	40000	40000	2018-2020	公铁衔接
2	攀枝花快递物流中心（快递总部园区）	新建	-	东区	10000	10000	2017-2020	
3	攀西庆伟（新庄）综合物流园	新建	-	西区	42800	20000	2018-2020	
4	马店河铁路货场二期	新建	一级	钒钛高新区	30000	30000	2017-2020	公铁衔接
5	攀枝花伟经物流园	新建	一级	钒钛高新区	15000	15000	2016-2019	
三	储备项目（规划研究）				85000			
1	盐边新九物流园区	新建	一级	盐边县	35000			
2	攀西现代物流基地建设	新建	一级	米易县	50000			
合计					294500	172700		

附表7 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——水运

序号	项目名称	建设性质	主要建设内容	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
一	航道整治			84000	30000		
1	金沙江乌东德库区航道整治工程	新建	对金江火车站以下63km航道主要的碍航滩险进行整治	84000	30000	2018-2030	
二	港口、码头			77200	67200		
1	桐子林库区海事基地建设	新建	监控中心、水上应急物资储备库、海事工作码头	700	700	2017-2018	
2	桐子林库区旅游客运码头	新建	得石岸线、菩萨岩岸线设施建设	1500	1500	2018-2019	
3	银江库区旅游客运码头建设（一主四辅，包括海事工作码头和水上监控中心建设）	新建	炳草岗客运码头、海事工作码头、水上监控中心、水上应急救援中心	3000	3000	2018-2019	
4	攀枝花港马店河作业区	新建	8个1000吨级泊位，码头前方平台，后方堆场，仓库，停车场，综合楼，生产生活辅助建筑物	70000	60000	2018-2020	
5	金沙库区旅游客运码头建设（一主三辅，包括海事工作码头建设）	新建	大水井码头（海事管理、客运）、格里坪（客运）、庄上（海事管理、客运）、灰母路（客运）	2000	2000	2018-2020	
三	配套设施			61500	26500		
1	跨河桥梁改建工程	新建	鲹鱼乡跨江大桥、手攀岩跨江大桥建设工程	61000	26000	2018-2022	
2	支持保障系统	新建	桐子林库区旅游码头、炳草岗海事码头趸船	500	500	2016-2020	
合计				222700	123700		

附表8 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——城市交通

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容	建设里程(km)	建设等级	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
一	续建项目				128		723879	278879		
1	攀枝花市沿江快速通道	续建	东区、西区、仁和区	西区格里坪至钒钛园区沿江快速通道，路线总长约75千米	75	一级/城市主干路	450000	100000	2016-2025	
2	福田（布德、同德）至总发公路建设	新建	仁和区	建设福田（布德、同德）至总发公路	14	一级/城市主干路	70000	5000	2018-2022	
3	攀田高速鱼塘出口至新区连接线	续建	花城新区	新建连接线约12千米	12	一级公路	113000	100000	2014-2018	
4	弄黑公路建设	续建	东区	总长约15千米，双向两车道沥青混凝土路面	15	二级公路	30000	25000	2015-2017	
5	务（本）金（河）路（务白路延长线）	续建	仁和区	新建四级公路7公里	7	四级公路	15000	10000	2015-2016	
6	新区干坝塘天星坝干通路工程	续建	花城新区	线路总长2.123公里	2		29879	24879	2015-2017	
7	炳二区四号线及三森美居路口立交桥	续建	东区	新建四号线，长约2000米，新建三森美居路口全互通立交桥，长约1200米。	3		16000	14000	2015-2017	
二	新开工项目				327		1864493.0	1412843.0		
1	仁和区城市道路	新建	仁和区	攀枝花南站环线道路、攀大高速总发互通进出口通道、那总路北段、总乐路西段、那总路南段、总发路北段、总园路、莲花路、下沙路\花城大道南段（下沙路——沙沟段）、钒钛高新区至迳资园区连接线等项目27.58公里。	28		299700	276500	2016-2020	
2	东区城市道路	新建	东区	机场路口至炳二区主干道连接线、大河下游沿湖道路、竹湖园复线、龙密路与攀枝花大道(民建)连接线、炳瓜大桥、攀大至攀枝花日报报社隧道工程、炳三区至东区后山公路、弄弄坪至攀密连接线工程、弄弄坪中路平行线等项目27.1公里。	27		507000	494000	2016-2022	

附表8 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——城市交通

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容	建设里程(km)	建设等级	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
3	东区老旧社区路网改造	改建	东区	弄弄坪片区、攀密片区、流沙坡、炳草岗、大渡口等老工业区范围内老旧社区163公里路网改造。	163		24450	10000	2015-2022	
4	花城新区城市道路	新建	花城新区	干椒路、干鑫路及连接线工程、干新路及华沙路南段(围合电子商务一条街段)、天星坝干荷路、干桂路及连接线工程、巴阳路、巴石路、巴山路及连接线工程、花城大道华山段、金山路、益华路、阳光大道巴斯箐段等项目25.412公里。	25		304409	304409	2017-2020	
5	西区城市道路	新建	西区	新庄一大水井城市主干道、格里坪工业园区马庄路、西区循环经济园区物流大道等项目15.46公里。	15		67800	61800	2016-2020	
6	钒钛产业园区道路	新建	钒钛产业园区	新建金铁线连接总龙路、园区接盐边安宁跨江大桥及道路、城区三号路接东区高新技术园区道路(渡金复线)、金江片区内部道路等项目16.176公里;二号路,三号路,一、二、三、四、五号支路,金江开发区主干路等道路改造约12km。	28		61134	61134	2016-2020	
7	炳四区主干道	新建	攀枝花市	城市主干道,全长约20公里。	20		200000	200000	2017-2020	
8	城市有轨电车	新建	攀枝花市	拟建城市有轨电车试验段Y1线:干线,联系攀密-炳草岗-渡口-干坝塘-仁和,线路长约20km。	20		400000	5000	2019-2025	
合计					455		2588372	1691722		

附表9 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——管道

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设规模	建设里程(km)	总投资(万元)	“十三五”计划投资(万元)	建设年限	备注
1	楚雄至攀枝花天然气管道工程	新建	仁和区	管径D610毫米,设计压力6.3兆帕,设计输量20亿立方米/年	38	30000	30000	2016-2017	
2	攀枝花至凉山天然气管道工程	新建	仁和区、盐边县、米易县	管径D610毫米,设计压力6.3兆帕,设计输量20亿立方米/年	82	66000	66000	2018-2020	
3	楚雄至攀枝花成品油管道工程	新建	仁和区、东区	起于云南成品油管道工程安宁-保山管道3号阀室,止于金江油库。年输送能力100万吨,线路全长约208公里。	50	40000	40000	2019-2020	
4	新街村(门站)至钒钛园区输气管道工程	新建	攀枝花市	管径406.4毫米、长度11.8公里、设计输气量为377×104立方米/天,工艺站场2座:分别为:攀枝花门站位于仁和区大龙潭乡新街村、设计规模522×104立方米/天、钒钛园区站位于仁和区金江镇马海达村,设计规模377×104立方米/天。	12	3200	3200	2016-2017	
5	钒钛园区至花城新区至炳四区输气管道工程	新建	攀枝花市	钒钛园区-机场路分输阀室段管道:管径219.1毫米、长度6.39公里、设计输气量为36×104立方米/天,机场路分输阀室-花城配气站段管道:管径168.3毫米、长度6.62公里、输气量4.8×104立方米/天。	6	1720	1720	2016-2017	
6	钒钛园区至南山至西区输气管道工程	新建	攀枝花市	管径200毫米、长度25.65公里、设计输气量为46×104立方米/天、在普达村设置子线分输阀井一座,还包含工艺站场2座、仁和配气站位于仁和区莲花村,设计规模46×104立方米/天;南山配气站位于仁和区南山镇,设计规模21.6×104立方米/天。	26	6900	6900	2016-2017	
7	钒钛园区至金江至青龙山输气管道工程	新建	攀枝花市	管径273毫米、长度7.8公里、设计输气量为60×104立方米/天,工艺场1座、规模60×104立方米/天。	8	2100	2100	2016-2017	
8	大宗物料运输管道	新(改)建	攀枝花市	扩建新九-安宁10.4公里、白马-西钢钒97公里,新建安宁-钒钛10.9公里、高梁坪-安宁7.5公里	126	27000	27000	2016-2020	
合计					347	176920	176920		

附表10 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——养护设施

序号	项目名称	建设性质	建设内容	总投资 (万元)	“十三五”计划投 资(万元)	建设年限	备注
1	市级养护应急保通中心	新建	市公路养护管理总段建设1个市级养护应急保通中心	1000	1000	2017-2018	
2	县级养护应急保通中心	新建	市公路养护管理总段河口、平地、垭口及盐边县、米易县各新建1处县级养护应急保通中心	2000	2000	2016-2020	
3	格里坪超限检测站	新建	新建进出站及站内场坪道路677.25米；卸货场场坪、原收费站功能恢复；绿化工程等。	1653	1653	2016-2017	
4	应急物资储备中心	新建		2000	2000	2016-2018	
5	烂坝公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋1000平方米	200	200	2016-2016	
6	小街公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋500平方米	120	120	2016-2016	
7	新民公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋500平方米	120	120	2016-2016	
8	新渡口大桥桥梁养护管理站新建工程	改建	养护生产生活基本用房，新建房屋200平方米	60	60	2017-2017	
9	总发公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋1000平方米	400	400	2017-2017	
10	红格公路养护管理站新建工程	改建	养护生产生活基本用房，新建房屋1000平方米	400	400	2017-2018	
11	柳溪河公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋1000平方米	400	400	2018-2018	
12	渔门公路养护管理站改建工程	改建	养护生产生活基本用房，改建（新建）房屋1000平方米	400	400	2018-2018	
合计				8753	8753		

附表11 攀枝花市“十三五”综合交通发展规划建设项目表——交通信息化

序号	项目名称	建设性质	总投资(万元)	“十三五”计划投资 (万元)	建设年限	备注
1	12328交通呼叫中心	扩建	180	180	2016-2017	
2	APP移动办公系统	新建	300	300	2016-2018	
3	交通系统网站集群	新建	50	50	2016-2017	
4	交通运行监测与应急指挥系统二期工程	新建	6000	6000	2016-2018	
5	电视电话会议系统	扩建	128	128	2016-2017	
6	行政执法监督管理平台	新建	20	20	2016-2017	
合计			6678	6678		



融入菱形经济圈、成渝经济区
对接丝绸之路经济带

成渝西昆菱形经济圈

融入长江经济带

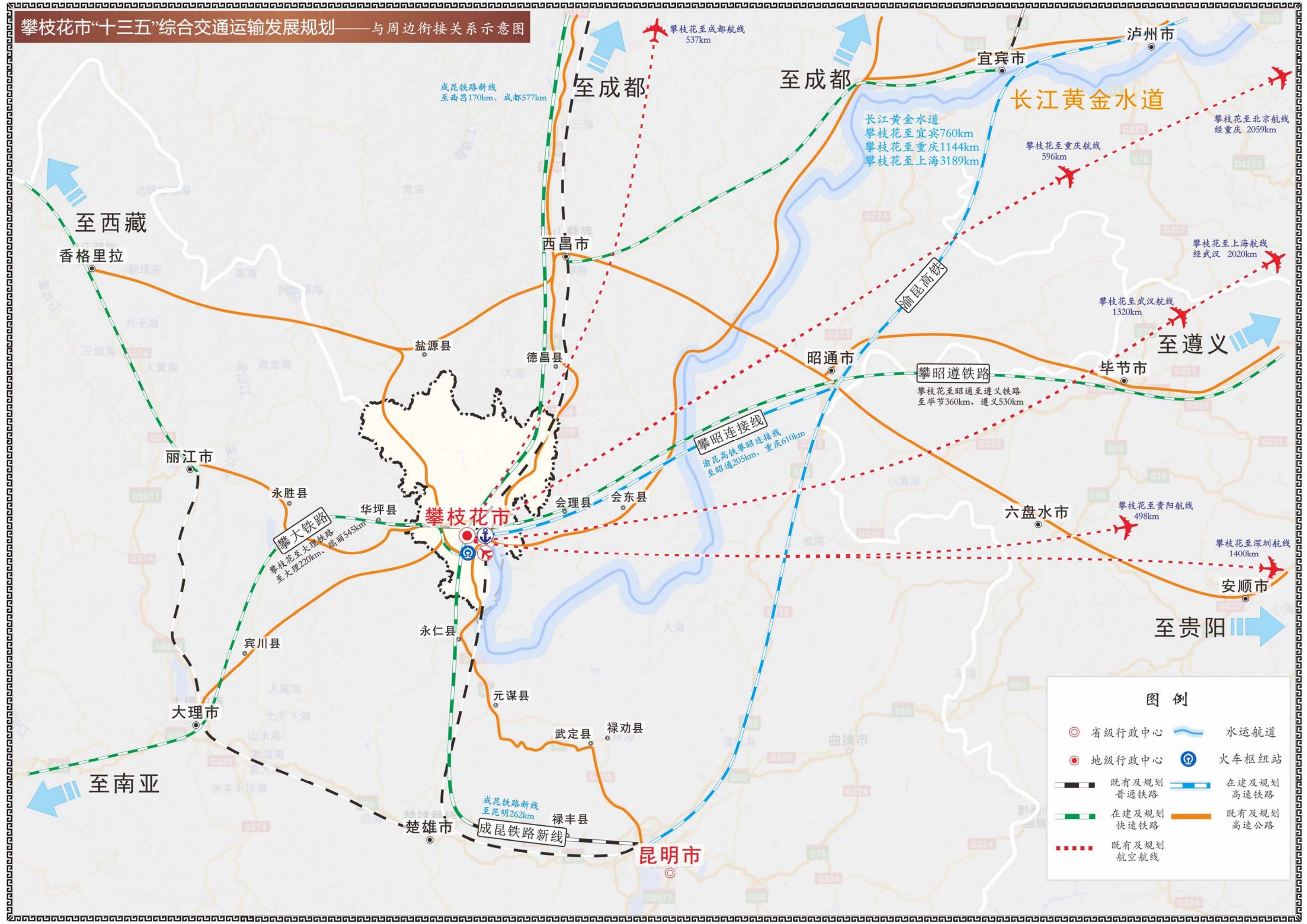
融入孟中印缅经济走廊

融入中国-中南半岛经济走廊

21世纪海上丝绸之路

图例	
● 省会城市	● 国外主要城市
● 地级城市	— 省界线
○ 县级城市	— 国界线

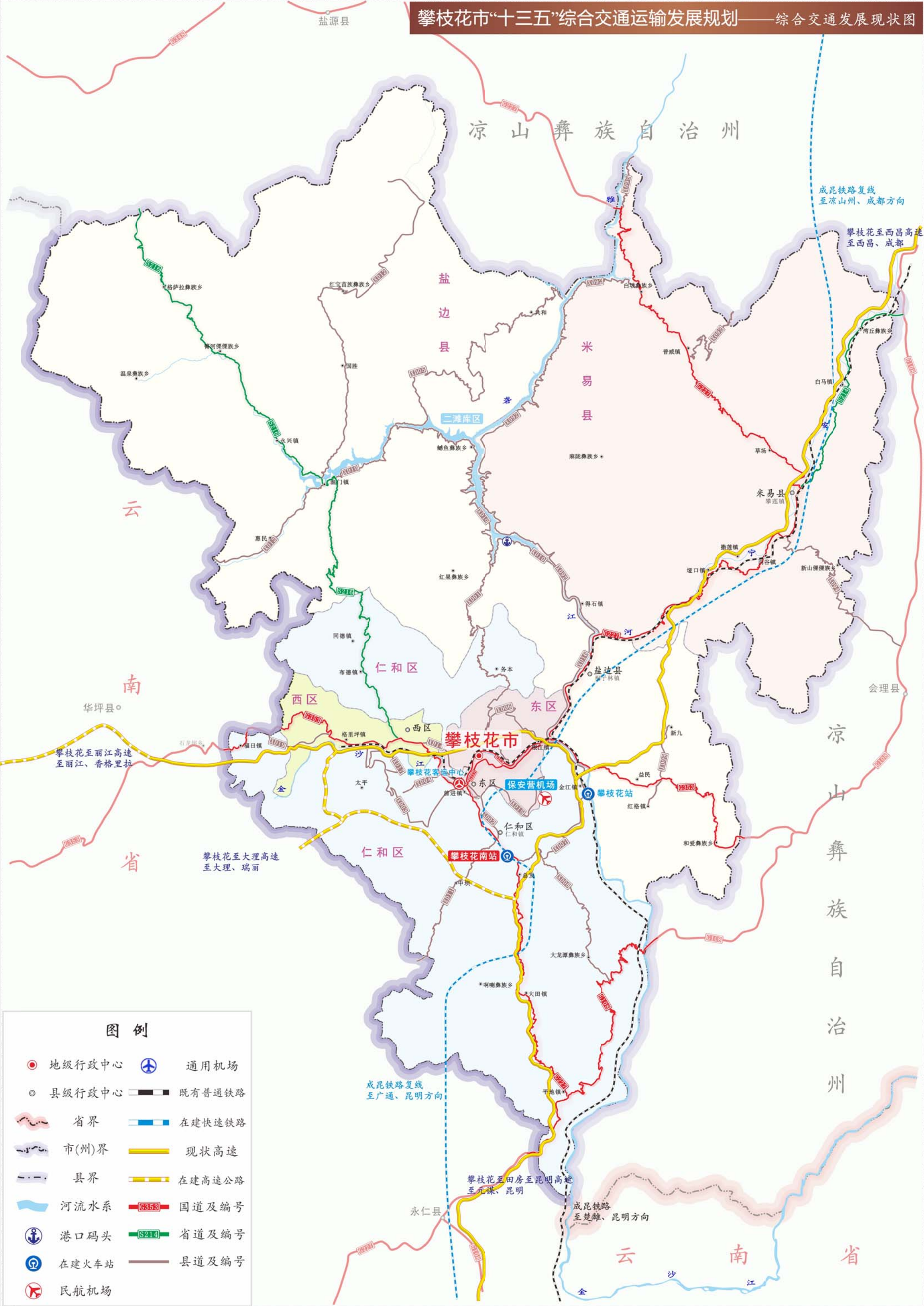
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——与周边衔接关系示意图



图例

- 省级行政中心
- 地级行政中心
- 既有及规划普通铁路
- 在建及规划快速铁路
- 既有及规划航空航线
- 水运航道
- 火车枢纽站
- 在建及规划高速铁路
- 既有及规划高速公路

攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——综合交通发展现状图



图例

- | | |
|----------|----------|
| ● 地级行政中心 | ✈ 通用机场 |
| ○ 县级行政中心 | — 既有普通铁路 |
| ~ 省界 | — 在建快速铁路 |
| — 市(州)界 | — 现状高速 |
| — 县界 | — 在建高速公路 |
| — 河流水系 | — 国道及编号 |
| ⚓ 港口码头 | — 省道及编号 |
| 🚉 在建火车站 | — 县道及编号 |
| ✈ 民航机场 | |

北向通道

- 铁路：**
 - 成昆铁路
 - 成昆铁路新线
- 高速公路：**
 - G5京昆高速攀西段
 - 攀枝花至盐源高速
 - 米易至盐源高速
 - 至泸沽湖、香格里拉
- 航空航线：**
 - 攀枝花至北京、成都等航线

形成向北联系成都经济区，通往西北、华北，连接丝绸之路经济带，经欧亚大陆桥通往欧洲的综合运输大通道。

西向通道

- 铁路：**
 - 攀大铁路
- 高速公路：**
 - G4216成丽高速丽攀段
 - 攀枝花至大理高速
- 航空航线：**
 - 攀枝花至丽江、香格里拉等航线

形成连接丽江至西藏的综合运输大通道，加强攀枝花与大香格里拉旅游圈的衔接，强化交通对攀枝花旅游发展的支撑作用。

东向通道

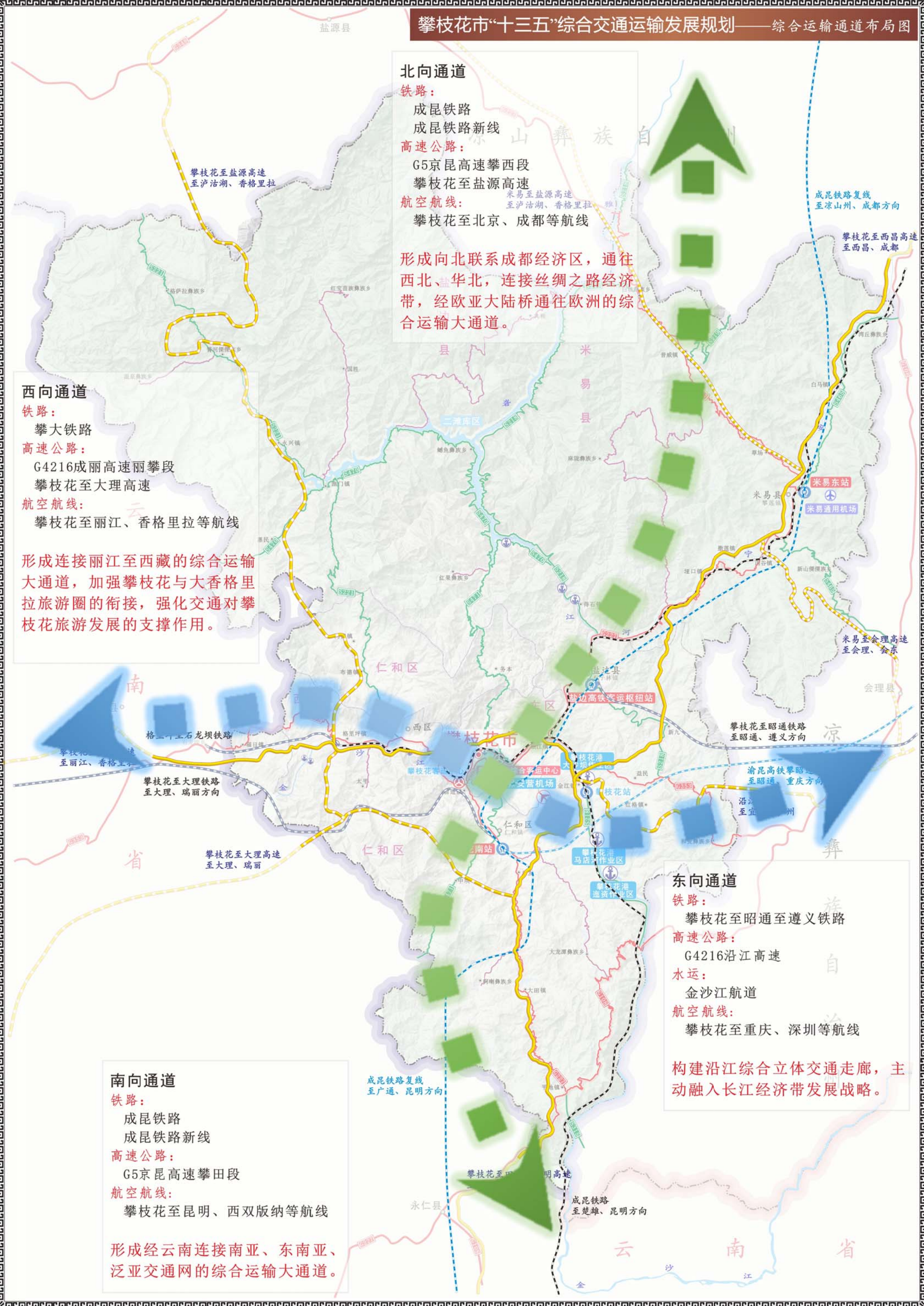
- 铁路：**
 - 攀枝花至昭通至遵义铁路
- 高速公路：**
 - G4216沿江高速
- 水运：**
 - 金沙江航道
- 航空航线：**
 - 攀枝花至重庆、深圳等航线

构建沿江综合立体交通走廊，主动融入长江经济带发展战略。

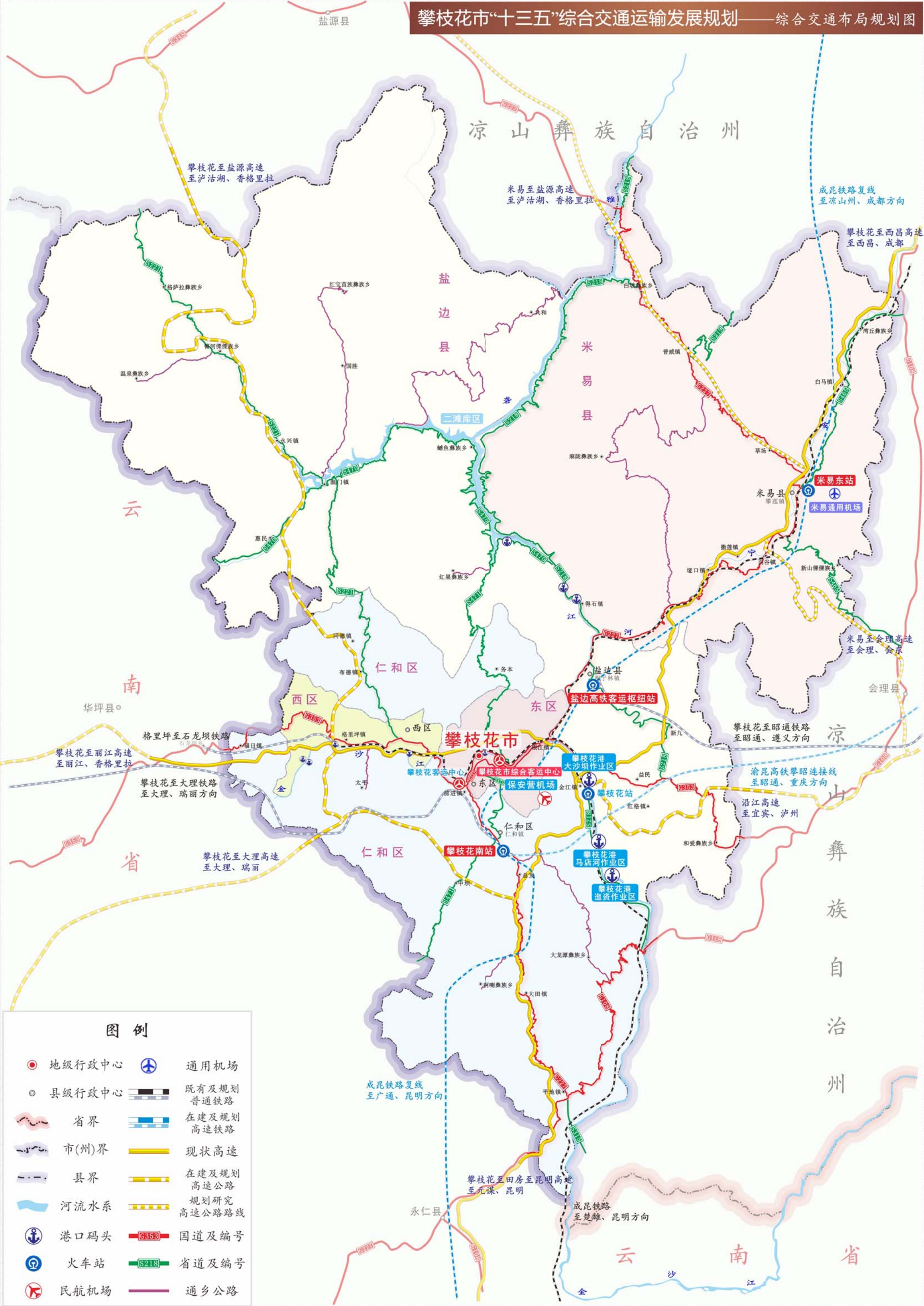
南向通道

- 铁路：**
 - 成昆铁路
 - 成昆铁路新线
- 高速公路：**
 - G5京昆高速攀田段
- 航空航线：**
 - 攀枝花至昆明、西双版纳等航线

形成经云南连接南亚、东南亚、泛亚交通网的综合运输大通道。



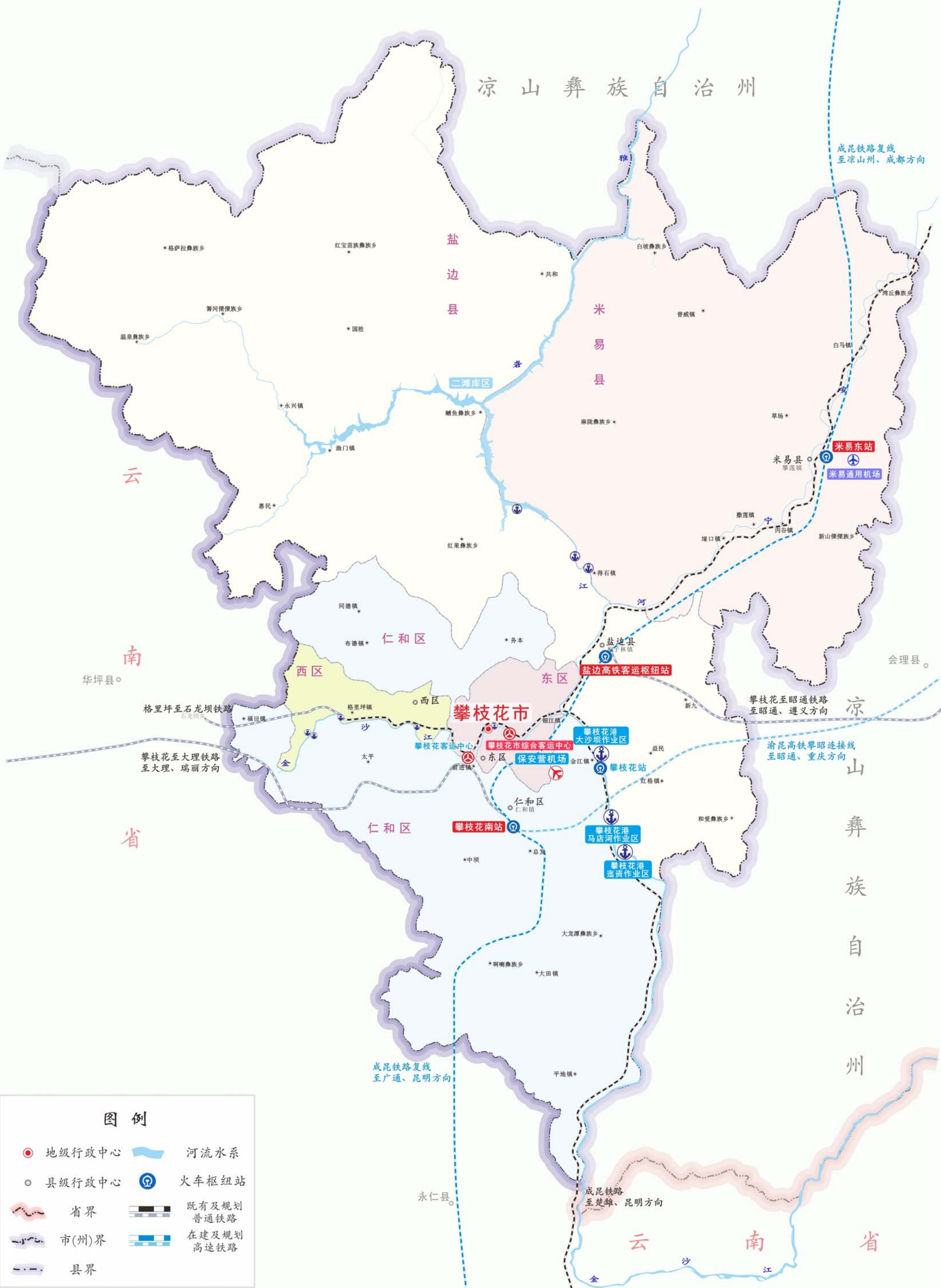
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——综合交通布局规划图



图例

- | | |
|----------|--------------|
| ● 地级行政中心 | ✈ 通用机场 |
| ○ 县级行政中心 | ▬ 既有及规划普通铁路 |
| — 省界 | ▬ 在建及规划高速铁路 |
| — 市(州)界 | ▬ 现状高速 |
| — 县界 | ▬ 在建及规划高速公路 |
| — 河流水系 | ▬ 规划研究高速公路路线 |
| ⚓ 港口码头 | ▬ 国道及编号 |
| 🚉 火车站 | ▬ 省道及编号 |
| ✈ 民航机场 | ▬ 通乡公路 |

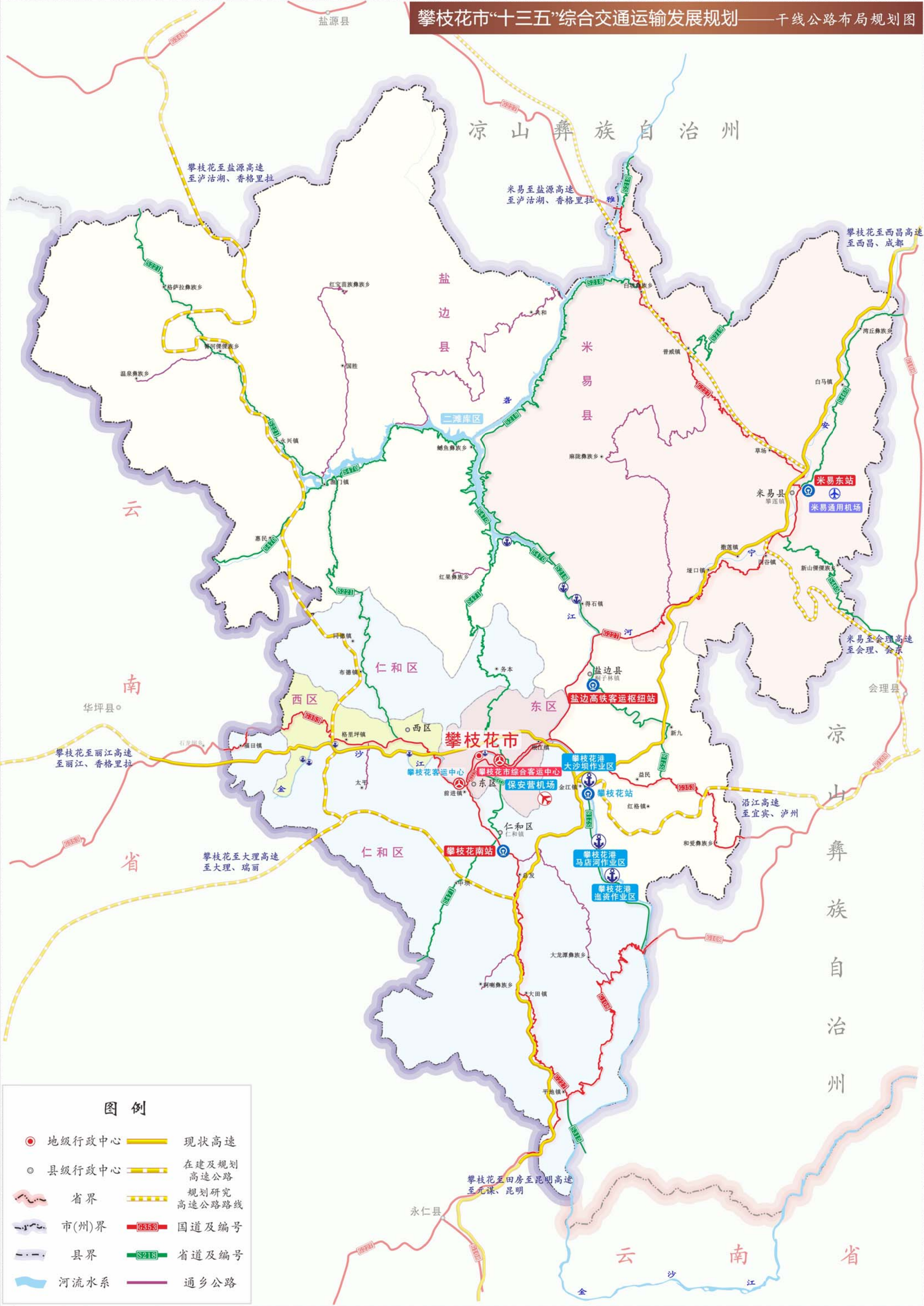
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——铁路网布局规划图



图例

- | | |
|----------|-------------|
| ● 地级行政中心 | 🌊 河流水系 |
| ○ 县级行政中心 | 🚉 火车枢纽站 |
| 🌐 省界 | 🚞 既有及规划普通铁路 |
| 🏞️ 市(州)界 | 🚄 在建及规划高速铁路 |
| 🏠 县界 | |

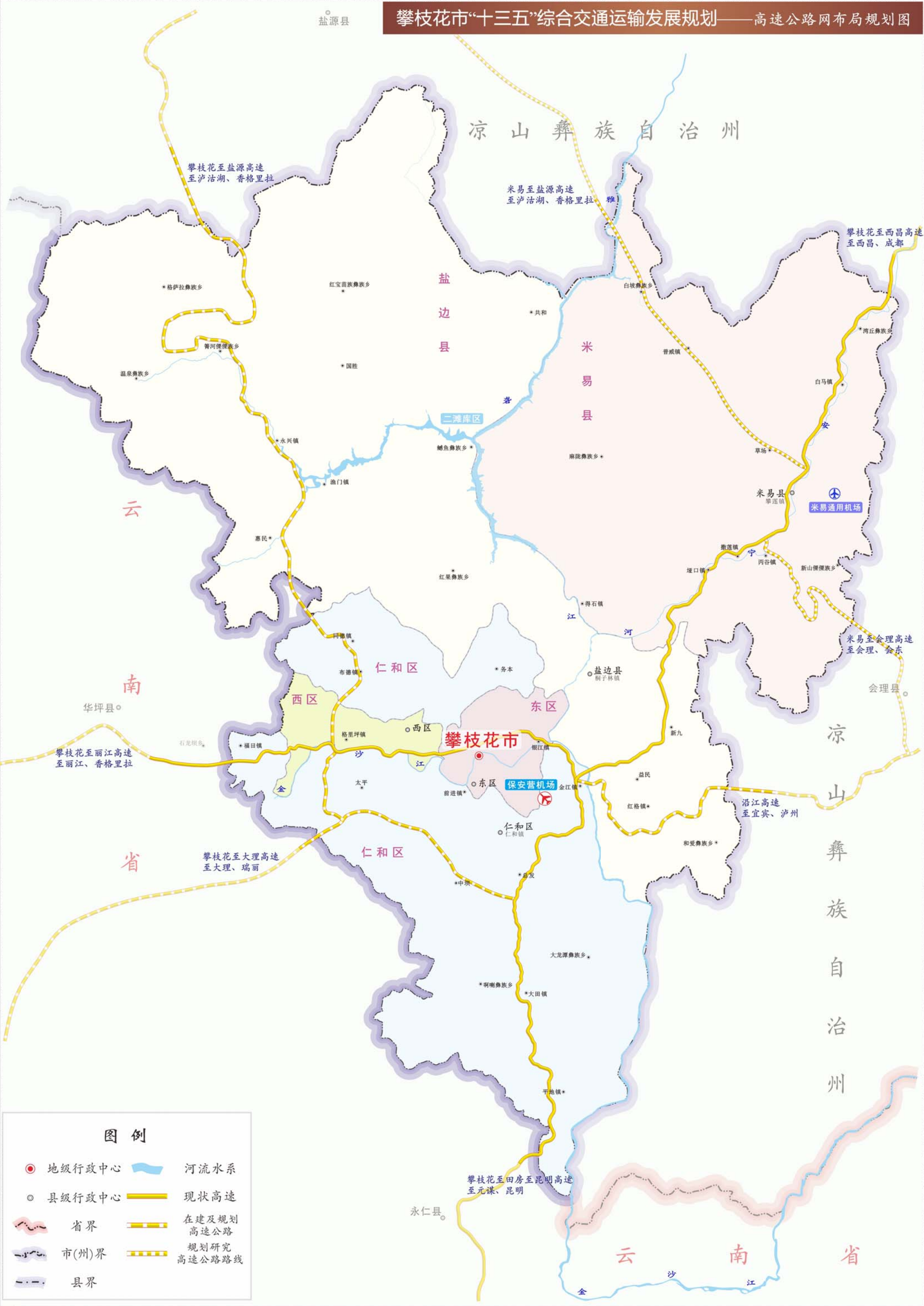
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——干线公路布局规划图



图例

- | | |
|----------|---------------|
| ● 地级行政中心 | —— 现状高速 |
| ○ 县级行政中心 | —— 在建及规划高速公路 |
| —— 省界 | —— 规划研究高速公路路线 |
| —— 市(州)界 | —— 国道及编号 |
| —— 县界 | —— 省道及编号 |
| —— 河流水系 | —— 通乡公路 |

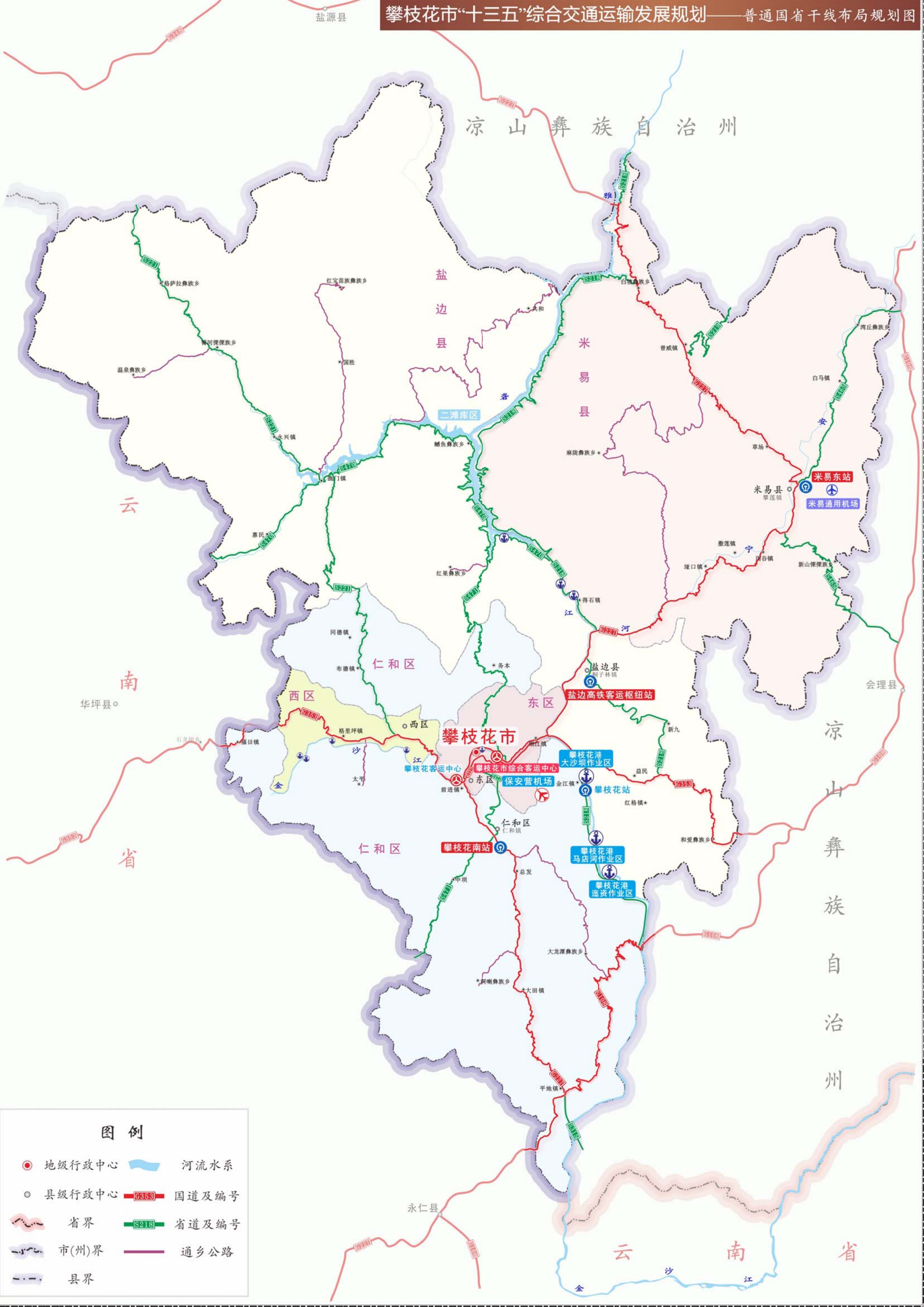
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——高速公路网布局规划图



图例

- | | |
|----------|------------|
| ● 地级行政中心 | 河流水系 |
| ○ 县级行政中心 | 现状高速 |
| 省界 | 在建及规划高速公路 |
| 市(州)界 | 规划研究高速公路路线 |
| 县界 | |

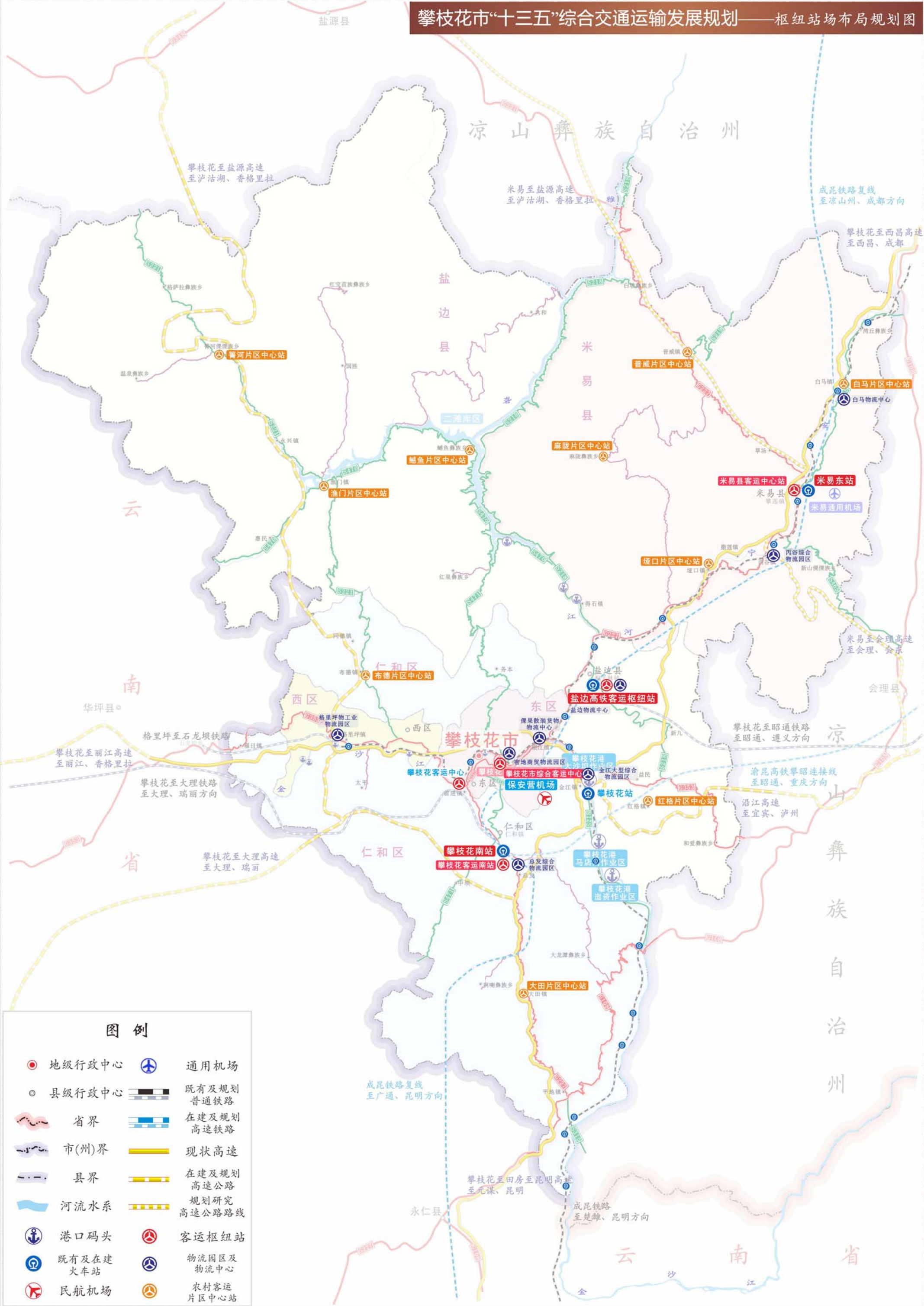
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——普通国省干线布局规划图



图例

- 地级行政中心
- 县级行政中心
- 省界
- 市(州)界
- 县界
- 河流水系
- 国道及编号
- 省道及编号
- 通乡公路

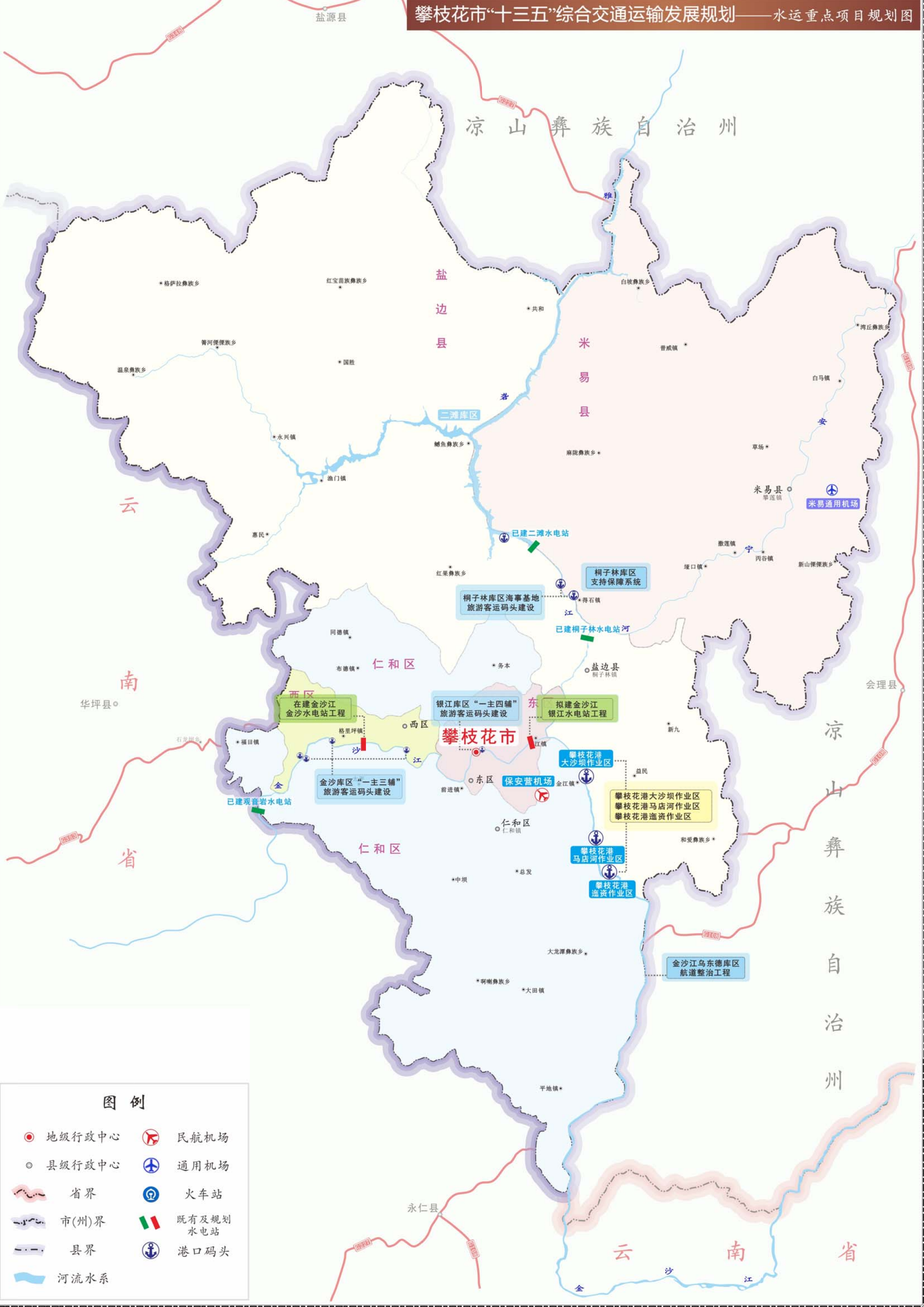
攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——枢纽站场布局规划图



图例

- | | |
|------------|--------------|
| ● 地级行政中心 | ✈ 通用机场 |
| ○ 县级行政中心 | — 既有及规划普通铁路 |
| — 省界 | — 在建及规划高速铁路 |
| — 市(州)界 | — 现状高速 |
| — 县界 | — 在建及规划高速公路 |
| — 河流水系 | — 规划研究高速公路路线 |
| ⚓ 港口码头 | ⊕ 客运枢纽站 |
| ⚓ 既有及在建火车站 | ⊕ 物流园区及物流中心 |
| ✈ 民航机场 | ⊕ 农村客运片区中心站 |

攀枝花市“十三五”综合交通运输发展规划——水运重点项目规划图



图例

- | | |
|----------|-------------|
| ● 地级行政中心 | ✈ 民航机场 |
| ○ 县级行政中心 | ✈ 通用机场 |
| — 省界 | 🚂 火车站 |
| — 市(州)界 | 🇨🇳 既有及规划水电站 |
| — 县界 | ⚓ 港口码头 |
| — 河流水系 | |