

# 云南省铁路“十四五”发展规划

2022年1月

# 目 录

一、发展基础.....	3
(一)“十三五”成效.....	3
(二)存在问题.....	7
(三)形势与要求.....	8
二、总体要求.....	10
(一)指导思想.....	10
(二)基本原则.....	11
(三)发展目标.....	12
三、统筹推进重点铁路项目建设.....	13
(一)完善高速及城际铁路网.....	13
(二)拓展普速铁路网覆盖度.....	14
(三)加快推动与周边国家铁路互联互通.....	16
(四)推进市域(郊)铁路建设.....	17
四、强化铁路点线配套协调.....	17
(一)高标准打造铁路综合客运枢纽.....	18
(二)促进铁路站场建设与城市发展相融合.....	18
(三)提升铁路站场地区的承载能力和设施水平.....	19
(四)积极稳妥推进土地综合开发.....	19
(五)优化铁路货场布局.....	19
五、提升铁路运输服务水平.....	21

(一) 办好人民满意的铁路客运服务.....	21
(二) 构建高效能货运体系.....	22
<b>六、推进铁路与产业融合发展.....</b>	<b>22</b>
(一) 做好铁路与现代物流融合发展.....	22
(二) 加快铁路与生态旅游融合发展.....	23
(三) 推进铁路与现代农业融合发展.....	23
<b>七、保障措施 .....</b>	<b>23</b>
(一) 完善规划实施机制.....	23
(二) 加大项目前期工作力度.....	24
(三) 强化政策及资金支持.....	24
(四) 做好铁路国土空间规划.....	24
(五) 创新铁路建设模式.....	24
<b>八、环境影响评价及要求.....</b>	<b>25</b>
(一) 规划实施环境影响分析.....	25
(二) 规划实施环境影响评价.....	25
(三) 预防和减缓环境不良影响的措施.....	25
<b>附件 1 云南省铁路“十四五”规划项目表.....</b>	<b>27</b>
<b>附件 2 云南省铁路“十四五”规划项目示意图.....</b>	<b>30</b>

铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和民生工程，是发挥区域竞争优势的基础和支撑，在经济社会发展中具有至关重要的地位和作用。“十四五”时期，是我国进入全面建设社会主义现代化国家、迈向第二个百年奋斗目标的新发展阶段，也是全面开启建设交通强国新征程的起步期。云南面临与全国同步开启全面建设社会主义现代化新征程的责任和使命，迫切需要铁路加快补齐短板，支撑全省综合交通由“基本适应”向“提质增效、适度超前”转变。为更好发挥铁路对现代综合交通运输体系的重要作用，支撑和引领全省经济社会高质量发展，根据《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》、《云南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》、《云南省综合立体交通网规划纲要》、《云南省“十四五”综合交通运输发展规划》的有关要求，制定本规划。本规划是指导云南省“十四五”期间铁路发展的战略性、纲领性文件，是国民经济和社会发展五年规划在铁路运输领域的细化和落实。

## 一、发展基础

### （一）“十三五”成效

在省委、省政府的坚强领导下，在中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）的大力支持下，“十三五”时期，全省在建铁路项目大面积投产，新建项目取得突破，前期项目有序推进，铁路规模、质量、运输服务水平大幅提升，路网结构优化，有效支撑投资增长和经济社会发展，是云南省铁路发展的最好时期之一。

1. “八出省、五出境”通道格局初步形成，铁路营业里程大幅增加。共有 8 个铁路项目建成通车，全省已形成沪昆、南昆客专和贵昆、南昆、成昆、内昆 6 条出省铁路通道以及昆玉河铁路（中越出境通道）1 条出境通道。在建玉磨铁路、丽香铁路、大瑞铁路和渝昆高铁通车后，全省 16 个州、市有 10 个州、市通铁路，8 个州、市实现高铁覆盖，“八出省”、“五出境”的路网格局进一步完善。截至“十三五”末，全省铁路总里程达到 4233 公里，较“十二五”末的 2660 公里增加了 1573 公里，年均增长 9.7%，高于全国 3.8% 的年均增长率，铁路规模进一步扩大。铁路电气化里程达到 3052 公里，电气化率（72.1%）较“十二五”末增长 5.6 个百分点。

**表 1 “十三五”建成和“十三五”末在建铁路项目一览表**

类型	序号	项目	长度 (公里)	设计标准
建成项目	1	沪昆高铁云南段	188	高铁、双线、300 公里/小时
	2	云桂铁路云南段	453	I 级、双线、250 公里/小时
	3	成贵高铁云南段	79	I 级、双线、250 公里/小时
	4	昆楚大铁路	328	I 级、双线、200 公里/小时
	5	昆玉扩能改造	49	I 级、双线、200 公里/小时
	6	昆明枢纽东南环线	39	I 级、双线、200 公里/小时

类型	序号	项目	长度 (公里)	设计标准
	7	成昆铁路永广段扩能改造	96	I级、双线、160公里/小时
	8	大临铁路	202	I级、单线、160公里/小时
在建项目	1	丽香铁路	140	I级、单线、120公里/小时
	2	渝昆高铁云南段	388	高铁、双线、350公里/小时
	3	弥蒙高铁	107	高铁、双线、250公里/小时
	4	大瑞铁路	330	I级、单线、140公里/小时
	5	玉磨铁路	507	玉溪至景洪段 I级、双线、160公里/小时，景洪至磨憨段 I级、单线、160公里/小时
	6	叙毕铁路云南段	101	I级、单线、120公里/小时

2. 高速铁路实现零的突破，路网质量不断提高。建成沪昆、南昆、成贵客专云南段和广大、昆玉铁路扩能，实现高速铁路从无到有的突破，截至2020年底，全省高速铁路营业里程达到1105公里，占全省铁路营业里程的26.1%，昆明至成都、重庆、南宁等城市实现6小时内通达，旅行时间缩短一半。先后实施大理至丽江、玉溪至蒙自至河口、昆明至曲靖至宣威、永仁至广通段、大理至临沧铁路提速（提质）

开行动车工程，新增普速铁路开行动车里程超过 1000 公里，完成有条件的普速铁路开行动车工程，高品质动车覆盖范围不断扩大，丽江、蒙自、宣威、临沧、永仁等城市与昆明间实现 3 小时到达。

3. 铁路运输能力明显提升，客货运量持续增长。全省图定开行客运列车的总对数达到 249 对，其中动车开行对数为 184 对。2020 年铁路客运量较 2010 年增长近两倍，占全社会客运量比重由 6.7% 提升至 20.1%。货运量在全国增速趋缓的大形势下仍实现逆势增长，年均增速达 8.5%。“一带一路”助力铁路货运实现新发展，全省相继开行中亚、中欧等国际班列，中亚班列自 2017 年启动至“十三五”末累计开行超过 1800 余列，并已常态化开行。

**表 2 全省 2010—2020 年客货运量表**

年度	旅客发送量（万人）			货物发送量（万吨）		
	全社会	铁路	铁路市场 占有率	全社会	铁路	铁路市场 占有率
2010	40423	2708	6.7%	52343	6268	12.0%
2015	49800	3800	7.6%	114300	11700	10.2%
2016	48800	5100	10.5%	121900	11800	9.7%
2017	47047	5986	12.7%	137379	12641	9.2%
2018	44100	6800	15.4%	149100	13100	8.8%
2019	41300	8000	19.4%	160100	14200	8.9%
2020	25900	5200	20.1%	130400	14200	10.9%

4. 铁路枢纽建设提质增效，点线配套能力显著提高。昆明东“三级六场”编组站改造完成，建成昆明枢纽东南环线，昆明铁路枢纽形成环形格局。客运系统形成昆明站和昆明南

站“两站并重”的布局，轨道交通引入昆明南站，为旅客“零距离”换乘提供便利。货运系统形成“1（王家营西）”+“2（桃花村、金马村）”+“2（读书铺、中谊村）”三级物流节点网络，国家首批多式联运示范工程——腾俊国际陆港公铁物流中心建成投用。

## （二）存在问题

“十三五”时期，全省铁路虽然取得了长足发展，但由于历史欠账多、自身财力有限、国际国内形势变化等因素，铁路仍是全省综合交通的主要短板，与高质量发展的要求还有很大差距。

1. 路网总体规模不足，布局不平衡、不协调。全省路网规模相对较小、成线不成网、标准偏低等问题仍然突出。截至2020年底，全省每万人拥有铁路0.86公里，低于全国1.04公里的平均水平，路网密度为105公里/万平方公里，为全国平均水平的70%；从铁路网分布来看，全省铁路主要集中在滇中地区及昆明以东和以南地区，全省16个州、市中仍有6个未通铁路。

2. 国际通道建设慢于预期，位于全国铁路网末梢的境况未根本改变。因地质条件异常复杂、控制性工程施工难度巨大，中缅通道大瑞铁路建设工期由6年延展至15年。受周边国家局势和新冠疫情影响，中老泰铁路泰国段、中缅铁路等未能取得实质性进展，纳入国家《铁路“十三五”发展规划》的临沧至清水河铁路也未能实现开工，建成和在建铁路项目缺乏客货通过运量支撑，铁路效益得不到有效发挥。

3. 铁路项目造价高，资本金筹集困难。我省地形起伏大、地质复杂，铁路项目桥隧比高，项目投资相对较大。受国铁集团企业债务负担重和建成项目亏损严重影响，我省新开国铁项目地方出资比例增大，规划铁路项目预期运量低、投资效益差，导致项目审批难、落地难，铁路建设资金筹集难度日趋增大。

4. 铁路竞争优势未能充分发挥，运输效率有待进一步提高。因地处全国路网末梢，无通过运量，客货运输需求增幅较为有限。由于路网覆盖度较低，绕行距离过长，运输成本上升，导致竞争力不足。另外，全省铁路干线运输与区域内港口、大型工矿企业、物流园区的连通和衔接还有优化空间，“货运最后一公里”问题未得到全面解决。

### （三）形势与要求

1. 推动高质量发展，全面建设社会主义现代化，迫切要求铁路补齐短板。伴随中国特色社会主义进入新时代，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，未来将着力推动经济社会向更协调、更平衡、更健康、更可持续的方向发展，国家重大基础设施支持的重点将放在西部地区。近年来，国家出台《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见》、《铁路项目中央预算内投资专项管理暂行办法》等文件，明确提出铁路建设项目向西部地区倾斜，我省铁路建设明显滞后于公路和民航，明显滞后于周边四川、贵州、广西等省（区），“十四五”时期是我省抢抓机遇、奋力追赶，加快补齐铁路短板的关键时期，全省铁路建设大有可为。

2. “一带一路”迈入新阶段，面向南亚东南亚辐射中心建设向纵深推进，迫切要求建设高标准国际铁路大通道。云南省是“一带一路”的战略支点，是沟通南亚东南亚国家的纽带。随着中老铁路建成通车，采用中国标准、中国技术、中国装备建设铁路将在南亚、东南亚地区产生示范效应，中老泰、中缅等铁路项目将得到有效促进，云南省面临从全国铁路网末梢，转变为我国面向南亚东南亚铁路枢纽的重大机遇，将促进沿边铁路、口岸铁路等加快建设。

3. 建设交通强省，打造交通强国试点省份，要求铁路提高发展质量。云南省是交通强国建设的试点省份，要率先实现交通运输现代化，要求构建内联外畅、干支衔接、高效便捷的铁路网，发挥铁路在中长距离、大运量、安全经济等方面的优势，实现点线协调、多种运输方式融合，支撑构建更加完善的综合立体交通网络，是实践交通强国战略、建设交通强省、实现高质量发展的重要保障。

4. 扩大有效投资，支持“国内大循环、国内国际双循环”对铁路建设提出更高要求。铁路具有投资规模大、带动领域多、影响范围广、社会效益好的特点，云南省铁路发展相对滞后，具有拓展投资空间、畅通国际循环的重要功能，为云南提升在新发展格局中的嵌入度、贡献度和价值链地位创造有利条件，使铁路成为现代产业体系协调发展的坚实支撑、内外经济循环相互促进的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石。

5. 建设生态文明建设排头兵，支撑“碳达峰、碳中和”

目标，要求发挥铁路绿色优势。优化交通运输结构，是实现“碳达峰、碳中和”目标、走可持续发展道路的重要任务之一，云南省作为国家西南生态安全屏障、重要的生态产品提供地，充分发挥铁路占地少、运能大、能耗低、污染小的绿色、骨干比较优势，促进云南省交通运输业持续健康发展，将为打赢蓝天保卫战、建设成为我国生态文明建设排头兵提供有力支撑。

“十四五”期间，国家加大对西部地区铁路建设的支持不会改变，加快“一带一路”和面向南亚东南亚辐射中心建设的方向不会改变，要求云南省铁路建设抢抓机遇，全力打通进出省、出境铁路通道，补强客货运输通道，支撑区域协调发展，提升综合竞争力，促进全省融入新发展格局，实现经济社会高质量发展。

## **二、总体要求**

### **（一）指导思想**

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记考察云南重要讲话精神和省第十一次党代会精神，正确认识和把握云南在全国发展大局中的地位和作用，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，主动服务和融入新发展格局，以人民满意为宗旨，以高质量发展为主题，以供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，走“网络化、一体化、智能化”的路子，把握和适应铁路体制改革的新变化新要求，以扩大通道规模、提升枢纽能力、完善路网

结构、优化运输组织、提高运营效率为重点，全面实施铁路“建网提速”工程，推动与周边铁路互联互通，更高质量建设“八出省、五出境”铁路主骨架，加快构建“四纵三横一环”铁路网，形成层次清晰、网络完善、功能齐备、服务高效的铁路运输体系，为全省经济社会高质量发展提供有力支撑。

## （二）基本原则

战略驱动，引领发展。聚焦“一带一路”、面向南亚东南亚辐射中心建设，强化全省与周边省区以及全国主要经济区的快捷联系、强化省内互联互通，适度超前配置铁路基础设施，充分发挥铁路支撑引领作用，支撑区域协调发展，助推全域旅游发展，保障产业重大项目。

加强衔接，协调发展。着力提升干支线、站场和线路能力的协调配套，加强与综合交通规划、国土空间规划、产业规划的协调，强化各种交通方式间的有机衔接，提升网络联通水平。

深化改革，创新发展。坚持全面深化改革，落实“分类投资”原则，创新铁路建设模式，积极发挥地方在铁路投资建设中的作用，拓展铁路建设项目资金筹集渠道，保障铁路建设运营的健康可持续发展。

集约高效、持续发展。践行“绿水青山就是金山银山”的理念，实现铁路建设与资源集约利用、生态环境保护相结合，不断拓展绿色交通发展的广度和深度，形成铁路发展与生态文明建设相互促进的良好局面。

### (三) 发展目标

以“高速通达全国，快捷连通南亚东南亚”为方向，着力实施省际高速通道、沿边铁路等重点项目，加快点线配套及集疏运体系建设，基本建成“八出省、五出境”铁路主骨架，“四纵三横一环”铁路网进一步完善，基本建成国际便捷连通、省际多路通达，省内州（市）全覆盖的高效现代化铁路网络。到2025年，铁路营运里程力争达到6000公里（高铁里程1600公里），建成和在建铁路里程力争达到8000公里，复线率和电化率分别达到40%和80%。基本实现铁路网覆盖全部州、市，高铁覆盖300万人以上人口州、市和旅游重点区，实现昆明至滇中城市群主要城市1小时通达、至其他州市府所在地4小时到达，基本实现“出省出境畅通、州市全通、重点口岸连通”。

#### 专栏1 云南省铁路网布局

##### 1. “八出省、五出境”铁路主骨架

“八出省”铁路通道。贵昆、成昆、南昆、内昆、沪昆客专、云桂、渝昆、滇藏铁路。

“五出境”铁路通道。中越昆明至玉溪至河口、中老泰昆明至磨憨、中缅昆明至大理至瑞丽、中缅昆明至大理至临沧清水河、中缅印昆明至大理至芒市至腾冲猴桥铁路。

##### 2. “四纵三横一环”铁路网

四纵。水富—昭通—六盘水—宣威—曲靖—师宗—文山—河口；昭通—会泽—昆明—玉溪—普洱—景洪—磨憨；永仁—广通—昆明—玉溪—建水—蒙自—河口；德钦—香格里拉—丽江—大理—临沧—清水河。

三横。昭通—攀枝花—丽江；曲靖—昆明—楚雄—大

理—保山—瑞丽；沿边铁路（富宁—文山—蒙自—普洱—临沧—芒市—腾冲—猴桥）。

一环。滇中城际铁路环线。

### 三、统筹推进重点铁路项目建设

统筹协调高速铁路、普速铁路、城际铁路等的功能定位及服务范围，优化枢纽和站场布局，在沪昆、南昆、成昆、渝昆、昆大丽等干线通道逐步实现客货分行、客货分运、客货分站。

#### （一）完善高速及城际铁路网

加快推进全省连接国内主要城市群的高速客运通道建设，续建渝昆、弥蒙等高铁，开工建设大理至丽江至攀枝花高铁，积极配合四川省争取建设宜宾至西昌至攀枝花高铁，进一步完善以昆明为中心，通达成渝地区双城经济圈、北部湾城市群、粤港澳大湾区的高速铁路网络，进一步缩短时空距离，实现昆明与周边省会城市 2—3 小时通达。根据中缅铁路建设进度，适时开展昆明至大理货运通道能力研究，推动昆明至楚雄至大理高铁前期研究工作。推动南昆高铁（昆明至罗平段）、成昆高铁（昆明至元谋段）、滇中环线城际铁路、曲靖至宣威至六盘水城际铁路、六盘水至威宁至昭通城际铁路、丘北至文山城际铁路前期工作，打造轨道上的滇中城市群，形成人口稠密城市群间的城际铁路网络。

#### 专栏 2 高速铁路和城际铁路重点项目

##### 1. 规划项目

大理至丽江至攀枝花高铁。省内里程 309 公里，线路途径大理州大理市、宾川县、鹤庆县、丽江市古城区、永

胜县、华坪县、攀枝花市仁和区。

## 2. 储备项目

楚雄至玉溪至弥勒城际。省内里程 260 公里，线路途径楚雄州楚雄市、双柏县、玉溪市易门县、红塔区、江川区、华宁县、红河州弥勒市。

弥勒至曲靖至田坝城际。省内里程 217 公里，线路途径曲靖市会泽县、沾益区、陆良县、红河州泸西县、弥勒市。

威宁至昭同城际。省内里程 15 公里，线路途径昭通市昭阳区、毕节市威宁县。

## 3. 研究项目

昆明至楚雄至大理高铁。省内里程 264 公里，线路途径昆明市西山区、安宁市、楚雄州禄丰市、楚雄市、南华县、大理州祥云县、大理市。

宜宾至西昌至攀枝花高铁。省内里程 58 公里，线路途径昭通市绥江县、水富市。

南昆高铁（昆明—罗平段）。省内里程 157 公里，线路途径昆明市呈贡区、宜良县、石林县、曲靖市陆良县、师宗县、罗平县。

成昆高铁（昆明—元谋段）。省内里程 130 公里，线路途径昆明市西山区、富民县、楚雄州武定县、元谋县。

曲靖至宣威城际。省内里程 82 公里，线路途径曲靖市沾益区、宣威市。

## （二）拓展普速铁路网覆盖度

根据国家铁路网建设总体布局和我省实际，按照优先推进通道和枢纽建设、适时推进支线建设的原则，建设一批兼顾客货运输功能的铁路，提高与资源富集区、货物主要集散地的通达度。分段分类分期推进沿边铁路建设，争取“十四

五”初期开工建设蒙自至文山、文山至靖西铁路，“十四五”中后期开工建设临沧至普洱铁路，积极推进蒙自至普洱、芒市至临沧、芒市至腾冲至猴桥等铁路前期工作，适时争取开工建设。进一步加快填补出省出境铁路网空白，争取开工建设临沧至清水河铁路、滇藏铁路（香格里拉至波密），推动攀枝花至昭通至毕节铁路开展前期工作。着力扩大省内铁路覆盖范围，争取保山至泸水铁路建设，实现铁路州、市全覆盖。开工建设昆阳至玉溪铁路（老昆玉线）电气化扩能改造，提升中老铁路运输能力。

### 专栏 3 普速铁路重点项目

#### 1. 规划项目

蒙自至文山铁路。省内里程 123 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途经红河州蒙自市、文山州文山市。

文山至富宁至靖西铁路。省内里程 162 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途经文山州文山市、西畴县、富宁县。

临沧至清水河铁路。省内里程 167 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径临沧市临翔区、双江县、耿马县。

临沧至普洱铁路。省内里程 153 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途经临沧市临翔区、普洱市景谷县、宁洱县。

保山至泸水铁路。省内里程 94 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径保山市隆阳区、怒江州泸水市。

滇藏铁路（香格里拉—波密）。省内里程 156 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径迪庆州香格里拉市、德钦县。

昆阳至玉溪铁路（老昆玉线）电气化扩能改造。省内

里程 48 公里，设计速度 120 公里/小时，线路途径昆明市晋宁区、玉溪市红塔区。

## 2. 储备项目

蒙自至普洱铁路。省内里程 322 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径红河州蒙自市、个旧市、元阳县、绿春县、普洱市江城县、宁洱县。

临沧至芒市铁路。省内里程 235 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径临沧市临翔区、镇康县、德宏州芒市。

芒市至腾冲至猴桥铁路。省内里程 147 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径德宏州芒市、梁河县、保山市腾冲市。

攀枝花至昭通至毕节铁路。省内里程 155 公里，设计速度 160 公里/小时，线路途径昭通市巧家县、鲁甸县、彝良县、镇雄县。

### （三）加快推动与周边国家互联互通

主动服务“一带一路”倡议，充分发挥云南建设我国面向南亚东南亚辐射中心的战略地位，积极争取国家层面政策及资金支持，积极配合做好境外铁路项目相关工作，争取加快推动中老泰、中缅、中越、中缅印国际铁路通道境外段建设，早日打通国际铁路通道。研究以昆明为起点的中越、中老、中缅 3 条高铁通道建设的可行性及时机，形成我国沟通太平洋和印度洋的高速与普速并行、客运与货运分行的铁路运输大陆桥。

#### 专栏 4 云南省与周边国家互联互通通道

中越铁路通道。起于昆明，向南经玉溪市、红河州至河口口岸，出境后与越南铁路连通可至河内、海防。通道

省内长度 397 公里，设计标准为 120—200 公里/小时。

中老泰铁路通道。起于昆明，向南经玉溪市、普洱市、西双版纳州至磨憨口岸，出境后经老挝琅勃拉邦、首都万象，与泰国铁路连通可至曼谷。通道省内长度 614 公里，设计标准为 160—200 公里/小时。

中缅瑞丽铁通道。起于昆明，向西经楚雄州、大理州、保山市、德宏州至瑞丽口岸，出境后与缅甸铁路连通可至曼德勒、仰光、皎漂。通道省内长度 658 公里，设计标准为 140—200 公里/小时。

中缅清水河铁通道。起于昆明，向西经楚雄州、大理州、临沧市至清水河口岸，出境后与缅甸铁路连通可至腊戍、曼德勒、仰光、皎漂。通道省内长度 697 公里，设计标准 160—200 公里/小时。

中缅印铁路通道。起于昆明，向西经楚雄州、大理州、保山市、德宏州至猴桥口岸，出境后经缅甸可连通印度。通道省内长度 717 公里，设计标准为 140—200 公里/小时。

#### （四）推进市域（郊）铁路建设

结合空间功能布局、产业人口分布和客流出行特征，科学规划布局市域（郊）铁路线路方案，开展安宁至嵩明等市域铁路前期工作，适时推进新线建设。支持地方政府采用购买服务方式，利用安宁支线等既有铁路，采取灵活编组、高密度和公交化的运输组织模式开行市域（郊）列车。加强市域（郊）铁路与干线铁路、城际铁路、城市轨道交通的有机衔接，形成一体高效的多层次轨道交通体系。

#### 四、强化铁路点线配套协调

强化规划引领作用，做好铁路站场建设与国土空间开发的协调，将铁路枢纽、站场建设与城市发展、产业布局相统

筹，结合铁路干线引入和城市空间布局，优化客货运站场和周边地区用地，完善基础设施、公共服务设施配套，合理组织道路交通，充分发挥铁路对地方经济社会发展的支撑作用。

### （一）高标准打造铁路综合客运枢纽

立足实现多网络衔接、零距离换乘，系统性规划多方式、多线路衔接、立体换乘的体系布局并做好预留预控，推进统一规划、同步建设和一体运营，加快构建和完善具有区域集散功能的综合客运枢纽。加快建设长水机场站、大理北站（洱海站）等一批综合客运枢纽，以及红河站、昭通东站等一批地区性客运枢纽，促进客站合理分工、便民悦行。加快5G、大数据、人工智能等新一代信息技术的推广应用，优化枢纽基础设施共建和数据共享，构建智慧枢纽、安全枢纽。推进枢纽内部城市轨道交通、道路客运、城市公交、出租汽车、航空候机等各种公共交通统筹布局建设，实现功能复合。加强资源整合，推动单一交通枢纽提升为兼顾商务办公、商业服务、休闲娱乐、旅游集散等业态的城市综合体。

### （二）促进铁路站场建设与城市发展相融合

按照城市规模等级、铁路站场等级和土地综合开发需要，做好铁路车站规划选址，充分考虑铁路与公路、民航、水运以及城市交通等多种运输方式的衔接，实现旅客零距离换乘和货运无缝对接。考虑城市长远发展需要，结合城市功能分区、用地布局、交通组织、园林绿化等，做好铁路站场及配套设施的相关用地规划预留。在站房及站前广场、进站

道路等地方配套工程设计时，深化细化站场及周边地区的空间形态、景观意向、建筑布局，积极塑造符合地方特点、民族特色、时代风貌的站场空间。

### （三）提升铁路站场地区的承载能力和设施水平

按照铁路站场及周边地区综合开发的需要，加强功能整合，集约紧凑安排铁路站场与周边地区用地，适当提高用地开发强度，使铁路站场地区成为基础设施完善、公共服务设施完备，符合运输需要和长远发展的城市功能组团。统筹城市公共交通体系，保证铁路站场地区具有较强的交通集散能力、基础设施承载能力。根据周边人口分布、基础设施等条件，合理调整规划，支持废弃站场盘活。

### （四）积极稳妥推进土地综合开发

按照政府引导与市场化开发相结合的原则，结合新型城镇化建设，支持铁路站场及线路周边用地综合开发。鼓励铁路客运枢纽按照一体设计、统一联建的方式开发利用土地，促进铁路站场及相关设施用地布局协调、交通设施无缝衔接、地上地下空间充分利用、铁路运输功能和综合服务功能大幅提高，形成铁路和城镇及相关产业可持续发展的良好格局。创新铁路站场、综合开发用地内功能的安排布局和公共空间的规划设计，提升服务能力、运行效率，增强地域特色、文化品味。

### （五）优化铁路货场布局

结合产业布局优化，逐步将货运枢纽向城市外调整，提高主要货运站的硬件设施水平，因地制宜发展多品类货物运

输，承担配送、加工等延伸物流业务，打造一批专业性、综合性的大能力铁路物流中心。在沿沪昆、成昆、昆楚大等通道主要城市外设置货运枢纽，优化调整昆明东编组站功能，实施广通站扩能项目，减少货运对城市内部交通的影响，提高服务效率。结合工业园区、物流园区、口岸和港口等建设，实施铁路专用线补短板工程，加强多式联运基础设施建设，打通铁路运输“最后一公里”，降低物流成本。

### 专栏5 铁路专用线工程

昆明市。安宁工业园区大龙山铁路专用线、益海嘉里（昆明）食品工业有限公司铁路专用线、嵩明杨林铁路物流园区专用线、寻甸县天生桥陆港物流园区铁路专用线、云天化天安铁路专用线、云铜股份西南铜业分公司冶炼厂铁路专用线、云南储备物资管理局铁路专用线。

曲靖市。曲靖市马龙区呈钢铁路专用线、陆良景兴煤焦化有限公司铁路专线、富源滇黔交界公铁多式联运现代物流基地铁路专用线、富源县滇东矿区运煤铁路专用线、罗平水电铝一体化项目铁路专用线。

玉溪市。玉溪大化产业园区铁路专用线。

昭通市。昭通站扶贫铁路专用线、水富港铁路专用线。

保山市。蒲缥站至蒲缥物流中心铁路专用线、大瑞铁路小永货站至保山工贸园区铁路专用线。

丽江市。云南华坪经济开发区铁路专线、丽江市古城区万吨级油库配套铁路专用线、丽江铁诚物流铁路专用线。

普洱市。宁洱工业园区至火车站铁路专用线、宁洱县石油库铁路专用线。

临沧市。临沧物流园区石油铁路专用线。

大理州。祥云县财富工业园区铁路专用线、鹤庆兴鹤工业园区西邑至长坪子货运铁路专用线、滇西能源建材物流产业园铁路专用线、滇西国际粮食物流产业园铁路专用线。

楚雄州。云南合辉石化有限公司铁路专用线、禄丰石化二期铁路专用线、楚推工业园区云甸铁路专用线。

红河州。云投建水石化有限公司专用线、蒙自经开区铁路专用线、河口北至坝洒铁路专用线、开远市北物流园区铁路货运专用线、个旧大红屯粮食物流（产业）园区铁路专用线、泸西工业园区铁路专用线。

文山州。砚山水电铝铁路专用线、富宁水电铝铁路专用线。

西双版纳州。勐腊试验区工业园县城园区专用线。

## 五、提升铁路运输服务水平

加快构建高效、集约和规模化、专业化的铁路运输体系，推动运输组织的供给侧创新及需求侧管理，加强与铁路运输企业的沟通协调，加快建立信息互通共享机制，共同推动提升铁路运营效益和服务水平，进一步提高运输效率。

### （一）办好人民满意的铁路客运服务

加强铁路运输市场监测分析，持续优化铁路运输组织和旅客列车开行方案，以问题为导向化解部分地区、部分线路“一票难求”的矛盾，优化无轨高铁站布局，更好服务人民群众高品质出行。提升铁路自助化服务水平，鼓励研发新型自助服务设备，为旅客提供自助查询、咨询、购物、退票改签等多种自助服务，提升铁路服务品质的同时创造附加效益。推动空铁联运深化合作，推出供旅客自主选择“火车+

飞机+汽车”的联运联程产品。推动铁路与地铁安检双向互认，合理安排公交、地铁交通接续，保障旅客出行需要。

## （二）构建高效能货运体系

着眼于加快推进货运结构调整和构建现代流通体系、优化和稳定产业链供应链，完善提升由货运通道、铁路专支线、货运枢纽、物流场站等共同组成的铁路货运网络。按照“把中老铁路维护好、运营好”的要求，稳定开行以昆明为起点的中老国际班列。依托成昆、沪昆、南昆、中老泰、中缅、中越等铁路通道以及沪昆、广昆、银昆等高速公路通道，与防城港、广州港等沿海港口开展合作，加快发展集装箱公铁海联运，积极推进中缅海公铁联运（清水河出境）示范工程。拓展无轨站功能，实现铁路箱“进港下水、进园入厂”，吸引距铁路货场较远区域货源上路运输。提高铁路物流数字化水平，实现货运物流安全重点监控、设备设施联网管理、物流方案制定流程化、作业全过程管控，提升铁路物流服务能力水平。

## 六、推进铁路与产业融合发展

着眼于发挥铁路引领性强、辐射面广等优势，积极推动铁路建设与沿线产业发展协同互进，引导铁路沿线特色产业集群化发展。

### （一）做好铁路与现代物流融合发展

加快推动“枢纽+通道+网络”的业务模式，强化铁路运输与现代物流深度融合发展，打通全链条，构建大平台，发展新模式，加强交通物流衔接组织，提高服务水平，提升整

体效率。建设多式联运智慧物流园区，重点服务本地农业、烟草、矿冶、建材、机械制造、跨境贸易等行业，打造多层次、高效率、低成本的现代物流体系。

## （二）加快铁路与生态旅游融合发展

构建全省特色旅游铁路网络，形成“快进”“慢游”旅游交通基础设施体系。加快推进高品质车站建设，推动车站景区化，优化设计铁路车站站房、站前广场、进站道路等。深入挖掘滇越米轨铁路的经济价值及文化内涵，采取路地合作模式，分段开发，引入社会资本，发展各具特色的观光、教育以及商贸等业态。在旅游资源富集、地形条件复杂的滇西北等地区，试点发展轨道交通新制式，鼓励社会资本参与项目建设及运营。

## （三）推进铁路与现代农业融合发展

促进铁路运输与乡村振兴协同，依托高速铁路发展“农业+观光休闲”、“农业+健康养老”、“农业+文化传承”等新业态，在铁路站场配备现代化农产品物流基础设施和网络信息平台，加快构建农产品冷链仓储物流网络。依托铁路运输，支持培育一批有竞争力的农产品物流企业，提升农产品对外流通的能力。

# 七、保障措施

## （一）完善规划实施机制

省级铁路建设主管部门要协同铁路部门，加强规划实施指导，建立工作落实机制，协调解决重大问题，推动规划重大工程、重大项目、重大政策落地实施。及时开展规划中期

评估，针对出现的新情况、新问题，适时对规划进行修编调整。

## （二）加大项目前期工作力度

充分把握国家支持中西部地区铁路建设的政策机遇，强化路地协同，适度超前开展项目前期工作，建立项目审批前置要件部门责任制，最大限度缩短前期工作周期，确保按照计划的时间节点获得国家批复，达成规划目标。

## （三）强化政策及资金支持

积极争取国家加大对云南省铁路投资支持力度，加大地方财政对铁路领域的投入力度，增强省和州（市）两级铁路投资平台公司的出资能力，通过延伸企业业务链条，做大做强企业规模，提升平台公司经营收益及对铁路行业的持续投资能力。依法合规用好地方政府专项债工具，与市场化融资相结合，合力保障项目建设资金。

## （四）做好铁路国土空间规划

做好铁路建设与国土空间规划的科学衔接，开展云南省铁路建设项目与“三区三线”空间关系摸查，优化铁路项目线位，预留廊道控制线。针对铁路线路无法绕避的情形，提前协调“三区三线”相关规划，满足铁路建设的需要，确保项目依法合规实施。

## （五）创新铁路建设模式

研究提出全省铁路发展的指导意见，积极探索铁路建设新模式，完善铁路建设支持政策，全面放开地方铁路投资、建设、运营市场准入，营造公平开放便利的铁路投资环境，

培育多元投资主体。

## 八、环境影响评价及要求

### （一）规划实施环境影响分析

本规划实施会对环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和经济社会影响等四个方面。铁路建设和运营会占用土地和消耗物资资源，也可能对局部生态环境产生影响。同时，运输装备运营和服务系统运行向周边环境排放废气、污水、噪声、电磁辐射和固体废物等，在一定程度上会对环境质量产生影响。在规划实施期间，要严格按照铁路沿线环境功能分区，控制好新增用地、能源消耗、污染物及二氧化碳排放等指标。

### （二）规划实施环境影响评价

本规划坚持绿色发展理念，严格遵守环境保护相关法律法规，充分考虑集约节约利用土地等资源、减少对生态环境的影响。“十四五”规划的铁路项目均已按规范完成可研编制，对沿线各类自然和文化保护地等环境敏感区域的影响较小，采取工程等措施可进一步降低影响，环境影响处于可控范围之内。铁路运营阶段，与其他交通方式相比，具有“低能耗、低排放、高运能、高效率”的优势，对环境影响相对较小。

### （三）预防和减缓环境不良影响的措施

设计阶段，遵循环保选线原则，最大限度避让自然保护区、风景名胜区、文物保护区、森林公园、饮用水水源保护区等，对于无法避让的特殊敏感区，做好不可避让论证及环

境保护施工工艺研究，采取污染控制、工程防护及生态恢复等措施，有效控制影响程度。按照节约用地、少占或不占耕地原则，最大限度减少耕地占用。

建设阶段，做好施工期环境监理，加强生态环境监测，完善应急预案，妥善处理施工期突发环境事故，严格控制工程永久和临时用地数量，同时加强污水、噪音、大气、固体等污染的控制，及时完成临时用地整治和复垦工作。

运营阶段，严格按照环境质量有关标准，控制铁路运输产生的噪声、震动、废水废渣、电磁辐射等，严格落实安全生产责任，防止有害、有毒、危险物质在运输途中泄漏。

附件：1. 云南省铁路“十四五”规划项目表

2. 云南省铁路“十四五”规划项目示意图