

# 吉林省省级公路网规划

## (2014年—2030年)

吉林省交通运输厅

二〇一四年十二月

# 目 录

前 言 .....	1
一、规划基础 .....	2
(一) 发展基础 .....	2
(二) 发展形势 .....	2
二、指导思想及目标 .....	4
(一) 指导思想 .....	4
(二) 规划原则 .....	4
(三) 规划目标 .....	5
三、规划方案 .....	6
(一) 省级高速公路 .....	6
(二) 普通省道 .....	7
四、规划实施 .....	8
(一) 实施方案 .....	8
(二) 实施效果 .....	9
五、保障措施 .....	10

附图: 1. 吉林省高速公路网布局方案示意图

2. 吉林省普通国省道网布局方案示意图

# 前 言

吉林省省级公路包括普通省道和省级高速公路，是综合交通运输体系的重要组成部分，是对全省政治、经济、国防具有重要意义的干线公路。编制《吉林省省级公路网规划（2014年-2030年）》，旨在按照吉林省经济社会发展的总体战略部署，在全省综合运输体系发展格局、《国家公路网规划（2013年-2030年）》基础上，重新审视全省省级公路功能定位、规模结构和路网布局，对省级公路网布局进行调整和完善，并与国家公路网共同构成布局合理、功能完善、服务广泛、安全可靠的全省干线公路网络体系，指导全省公路网科学发展，满足全面建成小康社会和加快推进社会主义现代化建设的需要。

本规划是指导未来吉林省省级公路网发展的纲领性文件。规划范围是吉林省全域，规划期为2014年~2030年。

## 一、规划基础

### （一）发展基础

经过多年发展，吉林省公路网获得了长足进步。截至2013年底，全省公路通车里程达到94218公里，其中高速公路通车里程达到2326公里，二级及以上公路里程达到13242公里，占总里程的14.1%。全省国省道通车里程达到13600公里（新调国道未纳入），国省干线中二级及以上公路比重达到了77.1%。国省干线公路的快速发展，显著提升了吉林省公路交通发展水平，有效支撑了全省经济社会发展。

当前，吉林省公路交通仍处于网络完善与结构优化的关键时期，随着经济社会的快速发展和国家公路的规划建设推进，现有省级公路网规划不能完全适应全面建成小康社会和现代化建设的需要。主要表现在以下几个方面：一是服务范围不够广泛。重要边境县市节点、口岸还没有实现高速公路连接，部分重点乡镇、旅游景点、产业园区、交通枢纽等重要节点未能以干线公路有效连接；二是部分省际通道没有实现干线公路对等衔接，省际间尚有高速公路和普通干线断头路；三是个别相邻县城间还存在无普通干线连接的情况；四是没有建立起与省级路网功能相一致、事权及支出责任清晰的省级路网体系。

### （二）发展形势

未来一段时期是吉林省经济社会发展的重要战略机遇

期，吉林省将从产业结构优化升级、优势资源开发、区域一体化和协调发展、新型城镇化及构建综合运输体系等方面加快发展。未来 10 到 20 年，全省经济发展状况、产业格局和城乡面貌将发生深刻变化，人民生活水平将显著提升，从而也将对公路交通发展提出新的更高要求，主要表现在：

1. 实施“五大发展”战略，支撑全省经济发展、保障和改善民生，迫切要求提高干线路网总体供给能力和覆盖水平，提高交通公共服务能力。

2. 振兴吉林老工业基地，推进产业结构优化升级，要求完善干线公路网络，进一步增强公路交通的供给能力。

3. 推进长吉等区域一体化和新型城镇化战略，促进城乡统筹发展，要求提升中心城市的辐射功能和强化城镇间的交通联系，并确保市际、县际公路的畅通。

4. 开发优势资源，大力发展旅游业，要求构建便捷安全的干线路网体系。

5. 发展对外贸易、参与东北亚经济合作，要求畅通对外运输通道，加强省际联系及与口岸的衔接。

6. 构建综合运输体系，要求发挥公路的集疏运和衔接功能，加强综合交通枢纽的进出能力，进一步强化干线公路在综合运输网中的作用。

7. 保护生态环境，提高公路交通可持续发展能力，要求发展绿色交通，走资源节约型、环境友好型发展道路。

8. 应对国防安全和重大自然灾害、社会突发事件，要求提高公路网的可靠性和应急保障能力。

## **二、指导思想及目标**

### **(一) 指导思想**

深入贯彻落实科学发展观和党的十八届三中、四中全会精神，以适应全面建成小康社会和现代化建设为宗旨，服务于区域经济和城镇化发展、对外开放、国家安全和可持续发展战略，以提升“三个服务”能力、增强公众机动性、加快构建综合运输体系为方向，以长吉一体化、推进特色城镇化为依托，结合国家公路网规划和省高速公路网规划，按照“立足现实、着眼未来，注重效率、兼顾公平”的方针，研究和制定功能明确、层次清晰、结构优化、规模适度、布局合理、服务高效的省级干线公路网，为吉林经济社会发展提供强有力的支撑和保障。

### **(二) 规划原则**

一是服务大局。按照我省总体发展战略、区域产业发展布局，以及经济社会、综合运输、土地资源利用、生态环保、节能降耗等全局性要求，统筹规划通道资源，充分利用既有路线，节约集约利用土地，合理避让环境敏感区和生态脆弱区，处理好公路交通与经济社会发展全局关系，合理布局省级公路网络。

二是突出整体。铁路、航空、公路和水路等交通运输方

式是统一整体，国道、省道、县道和乡村公路构成完善公路网络。省道调整既要注重自身结构布局，也要注重各种运输方式有效衔接和公路网络整体运输效率，提高对外通道的连通性，形成完整国际省际运输通道，拓展对外开发开放空间，构建层次清晰、功能完备的干线公路网。

三是体现均衡。结合各地区交通运输发展实际，既要满足经济相对发达区域对提升通行能力和服务水平、完善服务质量的需要，实现路网供给能力与经济社会发展要求相适应；更要按照全面建成小康社会和实现公共服务均等化的要求，注重提高落后地区的干线公路覆盖率，为其进一步加快发展创造条件。

四是确保可行。立足于国家和省经济社会发展和交通运输发展实际，合理确定干线公路网络总体规模，充分考虑环境、土地、资金等因素，注重规划期内实施的可行性，力争把握需要与可能。

### **（三）规划目标**

吉林省省级公路网规划的目标是：在国家公路网规划基础上，进一步强化省内干线公路网络布局，衔接周边国家、省（区）干线公路网，构建综合运输体系，区域中心城市、重要经济区、城市群内外交通联系便捷，国防和应急保障能力增强。实现省会辐射地市、省际充分连通、县县高速覆盖、景区口岸通达。省会至各市（州）政府所在地、市（州）到

县（市）、县（市）到县（市）之间，以及至主要旅游景点、机场和铁路枢纽、口岸均以国省干线连接。省会长春至市（州）政府所在地可当日往返，东西部县市间可当日到达。形成**布局合理、功能完善、服务广泛、安全可靠**的全省干线公路网络，全面适应我省经济和社会发展的需要。其中：

——高速公路连接全省各市（州）、县（市、区）政府所在地及现有省级重点镇；连接重点景区和重要边境口岸，构筑“山水旅游通道”和省际运输大通道。

——普通干线连接所有县（市、区），相邻近县（市、区）间基本实现便捷连通。强化干线公路对中小城镇的覆盖水平，加强综合运输体系衔接，连接所有机场和铁路枢纽，连接所有边境口岸、重点景区和国防设施。

### **三、规划方案**

省级公路网总规模 5787 公里，由 1447 公里的省级高速公路和 4340 公里的普通省道构成（详见附表）。

#### **（一）省级高速公路**

规划总里程约 1447 公里，由 2 条省会放射线、1 条环线和 8 条联络线共 11 条路线组成。

##### **1. 省会放射线（2 条）**

长春至长白、长春至太平川。

##### **2. 环线（1 条）**



长春经济圈环线。

### 3. 联络线（8条）

牡丹江至延吉、龙井至三合、延吉至龙井、辉南至临江、营城子至东丰、伊通至开原、通化至沈阳、白城至洮北。

## （二）普通省道

规划总里程约 4340 公里，由 2 条省会放射线、12 条北南纵线、5 条东西横线和 1 条省会环线、19 条联络线共 39 条路线组成。

### 1. 省会放射线（2条）

长春至吉林、长春至双辽。

### 2. 北南纵线（12条）

绥芬河至东清、穆棱至长岭子、天池南至长白、漫江至临江、石人至通化、永吉至新宾、辉南至三道沟、烟筒山至辽源、那丹伯至小四平、齐齐哈尔至大安、扎赉特旗至突泉、安广至通辽。

### 3. 东西横线（5条）

舒兰至陶赖昭、九站至王府、其塔木至太平川、松江至露水河、天池西至北岗。

### 4. 环线（1条）

长春经济圈环线。

### 5. 联络线（19条）

复兴至分水岭、汪清至东宁、珲春至沙坨子、三道湾至

龙井、和龙至南坪、和龙至崇善、敦化至凤凰山、蛟河至凤凰山、和平营子至天池北、舒兰至大口钦、桦甸至朝阳山、秦家屯至八面城、四平至杨木林子、松原至哈尔滨、镇赉至莫莫格、舍力至乾安、前七号至太平川、洮南至向海、通榆至向海。

## 四、规划实施

### (一) 实施方案

#### 1. 建设需求

普通省道：规划里程 4340 公里，其中：利用原省道 3421 公里、县道 577 公里、乡道 218 公里、村道 19 公里，专用公路 5 公里，断头路 100 公里。目前，达到二级以上技术标准的路线约占 48.6%。按照未来规划期末全部达到二级以上技术标准测算，需新改建 2231 公里。

省级高速公路：规划里程 1447 公里，目前已建成 492 公里，在建 127 公里，待建 828 公里，占总里程的 57.2%。

#### 2. 实施安排

预计到 2015 年底，普通省道二级以上比重达到 50%，省级高速公路新增通车里程 77 公里。“十三五”期间，将加快普通省道改造，到 2020 年，二级以上公路比重力争达到 70% 以上。有序推进对加强省际、区域和城际联系、有利于新型城镇化、沿边开发开放的省级高速公路建设。到 2020 年，省级高速公路通车里程力争达到 800 公里。

## (二) 实施效果

1. 干线路网密度处于全国平均水平。调整后，我省国家公路和省级公路总里程约 17330 公里（规划高速 5602 公里，普通国道 7388 公里，普通省道 4340 公里），密度为 9.2 公里/百平方公里，略高于处于全国 9.0 公里/百平方公里平均水平。其中：省内国家公路 11543 公里、密度 6.2 公里/百平方公里，明显高于全国国家公路 4.0 公里/百平方公里的平均水平。

2. 服务范围进一步扩大。国省干线公路共同构成了覆盖县级以上城市、吉林八景等重点景区、岔路河中新食品区等重要产业园区。省会长春至市（州）政府所在地全部实现高速公路连接，所有县（市）均通高速公路。具备条件的相邻县（市）全部实现干线公路连接，国省干线连接了省内所有口岸、机场、铁路枢纽，有利于促进综合运输体系构建和现代物流业发展。

3. 有效促进城镇化和区域协调发展。强化了干线公路对中小城镇的覆盖水平，县级城市节点至少拥有两条干线公路，形成了多中心辐射格局。覆盖了全省 90%以上的乡镇（20 公里范围内，按时速 40 公里/小时，半小时可进入国省干线公路网），并覆盖了省城镇化规划确定的所有重点乡镇。加强了对贫困县（市）、沿边境县（市）干线公路连接，干线公路密度明显提高，为全省新型城镇化和区域协调发展提供

了有效保障。

4. 有力支撑国防和边防建设。沿边境一线公路、迂回公路基本实现了干线公路连接，增设了部分战略性运输通道，对于提升军事交通机动化水平和快速投送能力，加强国防和边防建设具有重大意义。

普通省道网建成后，将与国家公路、省级高速公路共同构成功能完善、层次清晰、结构优化、规模适当、衔接顺畅、运行可靠的省域干线公路网络，有力促进经济社会发展水平提升和民生改善。

## 五、保障措施

**（一）加强与其他相关规划的衔接。**省道网规划的未来改扩建公路需占用一定的土地资源，部分路段可能会通过各种环境敏感区域，同时也将对地方经济和城市发展、产业集聚等产生积极影响。因此，规划经省政府批复后，应将主要内容纳入土地利用、环境保护和各区域总体规划中，并尽快开展线位规划，控制路线走廊，确保规划实施。加强与城镇体系规划、城市总体规划以及其他运输方式相关规划的衔接，各市（州）应在本规划基础上，开展农村公路规划调整工作，推进各层次路网协调发展。

**（二）逐步建立公路建设养护管理保障机制。**在国家事权及支出责任尚不明确，相应建设养护管理体制尚不完善的前提下，采取以下模式进行公路建设养护管理。一是高速公

路采取“省地合作共建，全省统一运营”的高速公路建设运营管理体制。地方政府完成征地拆迁后，再行开工建设。对应 PPP 模式，建立省、地、县共同补贴机制。二是普通国省干线公路采取“省市县共建”模式。市、县政府为干线公路建设责任主体，负责组建项目法人，做好前期工作以及征地拆迁、工程实施、建设资金筹集等工作；省级相关部门负责干线公路建设行业管理，并按照标准定额安排补助资金。调增的普通国省干线公路（包含新增普通国道、2008 年调增的普通省道、此次调整新增普通省道）原则上仍维持原来的养护管理方式，待国家明确事权和支出责任及建设管理体制后，再进一步明确建设养护管理责任。三是农村公路建设、养护继续实行“以县为主，省市补助”的模式，县级政府是农村公路建设、养护和管理的责任主体，负责筹集建养资金。省对纳入年度建设计划的项目，按照标准定额安排补助资金。

**（三）加强资源节约和环境保护。**在省级公路网建设中要集约节约利用土地等资源，降低对环境影响。跨江河路线尽可能与铁路、城市轨道交通等交通方式共用线位；尽可能利用既有设施扩能改造，多方案比选、合理布线，少占土地、占补平衡；尽可能避免对生态功能区的分割，减少对生态脆弱区、环境敏感区的影响，实现从事后治理向事前规划和保护的转变。

**（四）加大路网科技信息化建设力度。**推进国、省干线

公路网络信息化、智能化建设，加大投入力度，逐步完善出行信息服务、应急安全管理、交通量调查等信息系统，提升路网服务水平。