

交通运输服务“一主、六双”发展规划 (2018年~2025年)

(征求意见稿)

吉林省交通运输厅

2018年9月

目 录

| | |
|---|----|
| 一、概述 | 1 |
| (一) 规划背景 | 1 |
| (二) 规划范围和期限 | 1 |
| 二、发展基础 | 4 |
| (一) 发展现状 | 4 |
| (二) 通道情况 | 8 |
| (三) 存在问题 | 10 |
| 三、发展形势 | 13 |
| 四、发展思路 | 17 |
| (一) 指导思想 | 17 |
| (二) 规划原则 | 17 |
| (三) 发展目标 | 18 |
| 五、主要任务 | 21 |
| (一) 加快建设综合运输“双通道” | 21 |
| (二) 构建高品质的高速公路网 | 23 |
| (三) 强化安全稳定通畅的普通国省干线公路网,治理“畅 返不畅”的基础网 | 24 |
| (四) 完善运输枢纽布局和集疏运体系 | 25 |
| (五) 提升运输服务品质 | 26 |
| (六) 推进智能交通发展 | 27 |

六、保障措施..... 28

一、概述

（一）规划背景

党的十九大提出贯彻新发展理念，建设现代化经济体系，实施区域协调发展战略。为实现我省区域经济协调、健康、可持续发展，省委省政府提出打造“一主、六双”区域协调发展格局，这是在全面对接国家“东北振兴”“长吉图”以及我省“三个五”“三大板块”等战略基础上，对我省区域协调发展总体布局的细化和落实。

交通运输作为产业、人口流动聚集的重要载体，是区域联系的重要纽带，也是形成区域空间发展布局脉络的骨骼框架。完善的综合交通运输体系能够加强区域经济的整合、激发经济活力、提高合作效率，通过聚集和扩散效应推动区域协调发展。

为贯彻落实省委《关于进一步深化区域协调发展空间布局的意见》和省政府十三届二次会议关于“加大力度，推进区域协调发展”的部署，充分发挥交通运输的先行保障作用，全面支撑和引领“一主、六双”空间发展布局，促进我省区域经济协调、健康、可持续发展奠定坚实基础，特编制“交通运输服务‘一主、六双’发展规划”。

（二）规划范围和期限

规划范围以“一主、六双”涉及的空间区域界定，规划期限为2018年至2025年，规划基年为2017年。其中：

— “一主”：是以长春为主要区域，辐射带动吉林、四平、辽源、松原的“长春经济圈”，向北对接哈尔滨都市圈，向南对接沈阳经济圈。涉及长春市、吉林市、四平市、辽源市、松原市、公主岭市及梅河口市，共 35 个县（市、区）。核心区包括长春市、吉林市、农安县、德惠市、公主岭市、伊通县。

— “双廊”：即环长春四辽吉松工业走廊：以长春为中心，辐射周边的主要产业集聚地，具体包括：长春市、四平市、吉林市、辽源市、松原市、公主岭市、梅河口市。长辽梅通白敦医药健康产业走廊：长春以南及鹤大通道沿线区域，主要包括长春市、辽源市、梅河口市、通化市、白山市、敦化市。

— “双带”：即沿图们江鸭绿江开发开放经济带：沿图们江、鸭绿江区域，主要包括：珲春市、图们市、龙井市、和龙市、安图县，抚松县、长白朝鲜族自治县、临江市、白山市、集安市。沿中蒙俄通道开发开放经济带：琿乌通道沿线区域，主要包括珲春市、图们市、延吉市、敦化市、吉林市、长春市、松原市、白城市。

— “双线”：即长通白延吉长旅游大环线：串联吉林省中东部冰雪、避暑、生态等特色旅游的区域，即长吉图休闲度假游（长春-吉林-延边-长白山）和鸭绿江边境风情游（长白山—白山—通化—长春）两条旅游线路构成的区域，主要

包括：长春市、通化市、白山市、延边州、长白山自然保护区。长松大白通长河湖草原生态旅游大环线：串联吉林省西部草原湿地重点景区的区域，主要包括松原市、大安市、白城市、通榆县、镇赉县。

— “双通道”：即长白通（丹）大通道：立足通化内陆港，长春经通化至丹东方向所经区域，主要包括长春市、辽源市、通化市、白山市。长吉珲大通道：以长春、吉林为核心腹地，向东对接俄罗斯、朝鲜的区域，主要包括长春市、吉林市、延吉市、图们市、珲春市。

— “双基地”：即长春国家级创新创业基地和白城国家级高载能高技术基地。

— “双协同”：即长春、吉林一体化协同发展区域和长春、公主岭同城化协同发展区域。

二、发展基础

(一) 发展现状

全省综合运输网主要由公路、铁路、航空、水运等运输方式构成，围绕经济产业布局及对外开发开放，初步形成了具有一定规模的综合运输体系，基本适应全省区域协调发展的需要。

1. 公路

—网络布局。初步形成以高速公路为骨架、国省干线公路为支撑、农村公路为基础的，贯通省际、沟通城乡、四通八达的公路网络。截至2017年底，全省公路总里程达到10.39万公里，其中：高速公路通车里程达到3119公里，初步形成了“三纵两射一横”的高速公路网布局，全省所有市（州）和80%的县（市）通了高速；17个省际高速出口已打通12个。普通国省干线里程达到1.14万公里，其中二级以上公路比重达到了76.4%，全面连接县级及以上行政区、车站、机场和边境口岸，通达重要乡镇、重要产业园区及主要旅游景点。

—客运服务。一是基本形成了以县市为中心、连接乡镇、辐射村庄三级城乡运输班线网络。乡镇及行政村客运班车通达率均达到100%，自然屯通客车率达到了86.6%。二是公路沿线服务设施逐步完善，重点旅游线路上的服务区增加了旅游服务功能。至2017年底，全省高速公路沿线服务设施共有

59 对（服务区 57 对、停车区 2 对），平均间距约 50 公里。普通国省干线公路沿线服务设施主要分布在东部地区，共 57 处（服务区 9 处、停车区 48 处）。三是“门到门”定制客运服务、旅游专线、车（机）票+门票等客运新模式迅速发展，全省 159 个 3A 级以上旅游景区实现道路客运全覆盖。四是城市客运服务水平不断提升，轨道交通不断发展，长春地铁 1 号线、2 号线相继投入运营，长春市城市公共交通迈入地铁时代。

一、货运服务。货物运输组织化水平进一步提高，多式联运、甩挂运输、无车承运等先进运输组织方式迅速发展。截至 2017 年底，全省甩挂运输联盟成员发展到 32 家，有 1 户多式联运企业和 6 户无车承运企业成为交通运输部建设试点，精心培育了金正物流、圣世物流等一批品牌运输企业，积极构建了县乡村三级物流网络，推进交通运输与邮政业、电商等融合发展，加快打通物流“最后一公里”。

2. 铁路

全省铁路网以长春为中心，以哈尔滨至大连、珲春至乌兰浩特为“大十字轴”向周边辐射。截至 2017 年底，全省铁路营业里程 5022 公里，其中：快速铁路网里程为 1137 公里，占总里程的 20%以上，基本形成了由哈尔滨至大连客运专线、长春至珲春客运专线和长春至白城快速铁路等构成的“十”字型快速铁路网，覆盖了 18 个县市，覆盖率为 30%。

普速铁路网里程 3885 公里，包括京哈铁路、通让铁路、沈吉铁路、平齐铁路、东北东部铁路、长图铁路、四梅铁路、梅集铁路等普通干线铁路构成的“五纵两横”的普速铁路骨架网以及宇辉、烟白、和南辽长等支线铁路网，覆盖了除长岭县和长白朝鲜族自治县外的所有县市，覆盖率为 95%。

3. 航空

全省机场基础设施不断完善，航线布局更加合理，基本形成了“一主五辅”的民用机场运输体系和辐射国内、布局东北亚、连接东南亚主要国家和俄罗斯重点城市的空中交通网络。截至 2017 年底，已建成长春龙嘉、延吉朝阳川国际机场和白山长白山、通化三源浦、白城长安和松原查干湖机场等 6 个民用运输机场，2017 年执行航线 194 条，通航城市达到 78 个。通用航空初步发展，全省已有大青山、敦化、二道白河、榆树等 4 个通用机场，主要开展人工增雨、护林防火、农化作业、航拍航测等业务。

4. 运输场站及枢纽

(1) 公路运输枢纽。全省基本建立起以市（州）级场站为中心，县级场站（站点）为节点的公路场站网络体系。客运方面，全省 8 个地级城市（除辽源市）已建成或规划建设综合客运枢纽，二级以上客运站覆盖全部市县。截至 2017 年底，全省共建成等级以上客运站 552 个，其中：一级客运站 24 个，包含长春凯旋路、吉林、延吉西、图们 4 个综合

客运枢纽。货运方面，形成了以长春为重点，覆盖多数地级市的物流园区网络，货运集疏运能力显著增强。截至 2017 年底，全省已建成货运场站 60 个，其中：省级货运枢纽 6 个、一级货运站 21 个。长春香江、吉林磐石陆港、通化聚鑫、松原市瑞禾仓储、图们国际、珲春国际及中国吉林长吉图物流产业园（延边州）等 7 个大型物流园区投入运营，东北物流园区（长春市）、长春传化公路港物流园区（长春市）及长吉图综合物流园区（吉林市）等 3 个物流园区正在建设中。

（2）铁路运输枢纽。围绕哈大、吉图珲高铁，全省基本建成了布局合理、分工明确的铁路运输枢纽场站体系。其中：**客运枢纽**由长春西站、四平东站、延吉西站等办理动车作业的高铁客运站，以及长春北站、吉林站、延吉站等以办理普速列车作业为主的普速客运站构成，逐渐形成了集铁路、公路、城市轨道交通、公交、出租车、社会车辆于一体的综合交通换乘中心，实现多种运输方式之间的“零距离”换乘。**货运枢纽**由长春北站、棋盘站等编组站，长春东站、吉林西站等综合性货运站，长春南站、吉林北站等工业站以及大量的中间站和区段站构成，基本实现货物在枢纽内外的高效运转。

（3）航空运输枢纽。依托于民用运输机场，全省初步形成了“一主五辅”的航空运输枢纽体系。其中，长春龙嘉

国际机场定位为东北区域重要的航空交通枢纽，初步实现了航空和高铁、公路及城市交通的无缝衔接；目前机场二期扩建工程已经竣工，待投入运营后长春龙嘉国际机场作为区域枢纽的功能将进一步增强。延吉朝阳川国际机场、白山长白山机场、通化三源浦机场、白城长安机场和松原查干湖机场等运输枢纽，也基本实现了航空和公路、城市交通的顺畅衔接。

（二）“一主、六双”的通道情况

——“一主”。长春市各种交通运输齐全，基本具备集聚和辐射带动能力。一是 2017 年底，龙嘉国际机场运营航线达到 150 条，通航城市 73 个。二是基本形成高品质快速铁路网，京沈、长吉珲高铁和长白快铁“十字型”交汇联通，并实现了与普铁、公交、轻轨的零距离换乘。三是向外辐射的八个方向通道中，至吉林、四平、辽源、松原、德惠都已建有高速公路、二级以上普通国省干线公路、铁路，能力充沛；至双辽建有一条高速、一条二级公路，至双阳为一级公路、长岭为二级公路，这两个方向高速公路也在建设规划内。长春绕城高速分流了大部分过境交通。

——“双通道”。通道内有多种运输方式，运输基础较好，为融入“一带一路”建设提供充足的交通保障。其中：长吉珲通道已形成了一条高铁、一条普铁，一条高速、一条干线公路，以及龙嘉、延吉国际机场，主要瓶颈是西炮台至长岭

子口岸一级公路建设受阻（因处在规划的东北虎豹公园内，林地审批手续还没办下来），国道珲阿线延吉至安图等路段还没有达到二级以上公路标准，舒兰-九台-机场-长春还是“断头路”，特别是长春经济圈环线高速（东半环）建设才刚刚起步九台至双阳段；长白通（丹）通道到今年底辉南至白山高速通车后，基本形成一条普铁，两条高速、两条二级以上普通干线公路，一个区域枢纽机场的格局。

—“双廊”。交通吸引产业集聚的能力正在稳步增强。环长春四辽吉松工业走廊中，长春至吉林已建有一条高铁、一条普通，一条高速、两条一级公路，明年吉林至机场将完成六车道改扩建，通道能力最为强大；长春至四平有一条高铁、一条普通，一条八车道高速、一条一级公路，能力也不比长吉低多少；到辽源、松原都高速公路、二级以上普通干线公路和铁路。连接梅河口-辽源-四平-双辽-松原-榆树-舒兰-吉林-梅河口的大外环正在加快形成，2020年前后将基本形成一条高速公路、一条二级以上普通公路布局。长辽梅通白敦医药健康产业走廊基本形成了一条普铁，一条高速、一条干线的运输格局，主要是鹤大高速、珲乌高速、长春至梅河口高速、集双高速，以及并行的普通国省干线公路，还有四梅、梅集铁路。

—“双带”。沿图们江鸭绿江开发开放经济带，已建珲

乌高速、鹤大高速和 2020 年底前建成的龙井至大蒲柴河高速，及国道丹阿线、龙东线二级公路，一条高铁、两条普铁，延吉、长白山机场，构成了这条通道。目前，主要问题是丹阿线图们水毁路段、鸡冠崖子至冷沟子、三道沟至错草、下解放至下套等路段标准低。沿中蒙俄通道开发开放经济带基本是琿春至乌兰浩特通道，形成了一条高铁、一条普铁，一条高速、一条干线公路，多个机场的运输格局。

—“双线”。长通白延吉长旅游大环线，依托长春-吉林-延边-长白山和长白山-白山-通化-长春两条经典旅游线路形成的旅游大环线，除龙井至大蒲柴河高速在建外，基本形成了以高速、干线公路为基础，以高铁、机场为补充的综合运输网络，基本满足多层次、多样式等个性化旅游需求；长松大白通长河湖草原生态旅游大环线除松原至通榆，双辽至洮南两段高速公路在建外，长松白主通道已形成了由高铁、高速、机场等构成的综合运输通道。

—“双基地”“双协同”。已分别由中蒙俄和长吉琿、京哈综合运输通道覆盖。

（三）存在问题

目前，全省综合运输体系总体上适应“一主、六双”区域协调发展格局，但在强化基础设施支撑保障能力、提升集疏运效率等方面，仍存在一些问题和不足。

1. 以长春为中心辐射周边的快捷通道不够完善。将长春

打造为东北亚区域性中心城市，公路交通仍有一些需要完善之处。一是作为长春能源通道补充的长春至长岭太平川和长春通往长白山（北坡）的长春至烟筒山和烟筒山至敦化大蒲柴河两条高速公路，因环保、资金等因素，迟迟不能启动。二是连接农安、德惠、九台、双阳、伊通的长春经济圈环线高速（东半环），只有九台至双阳段今年刚刚起步，其他路段仍处在前期工作阶段。三是长春至自然村段长春南出口仍为临时收费站，节假日拥堵，急需尽快启动改移工程。四是联通舒兰、九台、龙嘉机场、长春的国道饶盖线，还是“断头路”。

2.国际运输大通道联通不够。受地缘政治、环保等制约，国际间互联互通通道形成较慢。一是起于琿乌高速起点，通往长岭子口岸的西炮台至长岭子一级公路4年来只建成8公里，还有约5公里经东北虎豹公园，手续办不下来，无法施工。琿春连接俄扎鲁比诺港（滨海2号线）、海参崴的公路等级低。二是中朝10个口岸桥中有6座口岸桥属于危桥，无法满足运输需求。三是图们江出海口复航尚未实现。

3.公路旅游服务设施能力仍需完善。部分重点景区缺少高等级公路连接、旅游公路附属设施不完善、服务水平低等问题依然存在。连接向海、莫莫格等主要景区的普通公路，还有部分路段等级低、路况差。

4.公路安全隐患急需加快治理。一是鸭绿江、图们江沿

线国道丹阿线上少数路段还是急弯陡坡，还有塌方落石等地质灾害隐患。二是国省干线公路还有 31 处公路与铁路平交道口，影响通行率和运营安全。三是公路网中还有 197 处事故多发路段，平安交通建设任重道远。

5.运输服务能力和水平有待进一步提升。一是全省有 1.4 万公里通乡镇、建制村公路，因管养不到位、超载超限重车作用，路面破损严重、路况下降，出现“油返砂”，由通畅变为不畅通，即“畅返不畅”。二是运输结构不合理、物流成本偏高，供给侧改革还需进一步深化。三是交通运输与互联网、大数据、人工智能融合不够，信息开放共享问题依然存在。

三、发展形势

(一) “一主、六双”建设，给公路运输带来新要求。

以长春为核心，辐射带动吉林、四平、松原、辽源的一小时经济圈，布局了以汽车、轨道客车、卫星、通用航空等装备制造制造业及战略性新兴产业、现代服务业、文化旅游业等为主导产业的产业集群，将会带来原材料、产成品及人流、物流、信息流的增加，必然要求公路、铁路、航空发挥各自优势及组合效率，使人畅其行、物畅其流。要求公路交通：**一是**尽快形成网络，加强城市群之间道路、公路与城市道路有效衔接，尤其是建成高速公路网络，支撑省际、国际区域运输，发挥长春经济圈的集聚能力和辐射作用。**二是**与铁路、航空等运输方式紧密衔接，完善枢纽布局，加强物流园区、机场等节点与干线公路沟通的集疏运体系建设，打通“最后一公里”。同时，加强物流信息平台建设，推行先进运输组织方式，逐步实现货运“一单制”和客运“一票制”。**三是**不仅要与周边国家公路实现互联互通，还要扩大运输网络覆盖范围，实现运输政策相通。**四是**进一步提升服务水平。继续实行绿色通道政策，在降本增效中发挥应有作用。同时，要求加强公路安全隐患治理和道路运输监管，确保交通安全畅通。公路规划建设要考虑旅游发展需要，并推进旅游公路建设，完善公路旅游服务功能，促进与旅游深度融合。**五是**东北亚形势趋缓趋稳，给通道建设带来新机遇。俄不断加大在

远东地区的开发开放力度，随着利用俄港口借港出海需求的增加，琿春至扎鲁比诺港、海参崴交通基础设施建设，应该逐步提上日程。朝鲜半岛局势缓和，朝鲜发展经济成为主旋律，要求做好对外通道布局规划。

（二）国家继续发挥基础设施投资拉动作用，公路建设仍处在难得的发展机遇期。一是“十三五”中期调整，交通部对我省高速公路建设、重点区域国省干线公路建设继续予以投资补助支持；新增了对林区道路、抵边自然村通硬化路的投资补助。进一步简化了可研、初步设计审批程序。二是国家发行了收费公路专项债券，使得效益好的收费公路建设成为可能。三是为抵制中美贸易摩擦带来的影响，国家可能加大基础设施投入，拉动内需，给公路建设带来了新机遇。

（三）“数字吉林”建设，给“数字交通”“智慧交通”建设带来了机遇。交通运输部在《推进智慧交通发展行动计划（2017-2020年）》中，提出促进“互联网+”便捷交通发展，让人民出行更便捷。省委《关于以数字吉林建设为引领加快新旧动能转换推动高质量发展的意见》，推动互联网、大数据、人工智能和制造业、农业、服务业等实体经济的深度融合，提出“数化万物、智在融合”的高质量发展模式。“数字交通”作为“数字吉林”的重要组成部分和“智慧交通”的发展基础，未来发展趋势为：一是实现基础设施、运输工具、乘客和货物等交通要素的数字化；二是要求提升城际交

通出行智能化水平，推进铁路、公路客运、水上运输、民航等客运联程联运信息服务；三是加快城市交通出行智能化发展，建设完善城市公交智能化应用系统，推动城市公交与移动互联网融合发展等；四是不断完善智慧出行发展环境，深化出行公共信息资源开放，加强交通、旅游、气象等跨部门数字信息共享，提升交通和旅游运行监测、协同管理、应急联动能力，促进交通旅游服务大数据应用。

（四）国家宏观政策变化，使公路建设面临新考验。一是国家土地、环保政策不断趋紧，不仅要求在前期工作时，完成各项评审，而且建设期也要面对建设用地审批、林地审批、取土场审批等一系列程序以及料场停工、无料可用的状况，建设周期增长已是必然。二是成本上升，融资能力下降。土地、原材料价格逐年上涨，工程造价逐年提高；加强政府债务监管，地方政府融资能力逐步减弱，配套资金能力下降。三是7月底党中央、国务院出台了防范化解地方政府隐性债务风险的意见（中发[2018]27号，简称27号文）及地方政府隐性债务问责办法（中办发[2018]46号，简称46号文），要求处置化解已有隐性债务，效益非常好的项目才能上马，且企业不能给政府项目贷款。这些将给收费公路建设带来新的挑战。

综合研判，我省公路水路交通运输发展将处于全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级

的转型期，将进入交通强省的现代化建设新阶段。交通运输要准确把握经济发展新常态下的新形势、新要求，转变发展的思路、方法和路径，优化结构、转变动能、补齐短板、提质增效，突出对“一主、六双”区域的交通保障和引领，要着力消除瓶颈制约，提升运输服务品质；要更加注重提高交通安全和应急保障能力，提升绿色、低碳、集约发展水平；要适应国际环境新变化，提高国际运输通道保障能力和互联互通水平，有效支撑对外开发开放。

四、发展思路

（一）指导思想

深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实党中央、国务院和省委、省政府的决策部署，牢固树立和践行新发展理念，以高质量发展为中心，深化供给侧结构性改革，着力完善基础设施网络，加强运输服务一体化衔接，提升运营管理智能化水平，推动绿色安全发展模式，加快完善现代综合运输体系，支撑并引领“一主、六双”发展，为全面建成小康社会和交通强省奠定基础。

（二）基本原则

适度超前、开放融合。有序推进交通基础设施建设，完善功能布局，强化薄弱环节，确保运输能力适度超前，更好发挥交通先行官作用。坚持建设、运营、维护、管理并重，推进交通与产业融合。积极推进与周边国家互联互通，构建国际大通道，为更高水平、更深层次的开放型经济发展提供支撑。

衔接协调、便捷高效。注重与其他运输方式的衔接，提升网络效应和规模效益。加强区域城乡交通运输一体化发展，增强交通公共服务能力，积极引导新生产消费流通方式和新业态新模式发展，扩大交通多样化有效供给，全面提升服务质量效率，实现人畅其行、货畅其流。

创新驱动、安全绿色。推广应用现代信息技术，以智能化带

动交通运输现代化。深化体制机制改革，完善市场监管体系，提高综合治理能力。牢固树立“安全第一”理念，全面提高交通运输的安全性和可靠性。将生态保护红线意识贯穿到交通发展各环节，建设美丽交通走廊。

尽力而为、量力而行。既要适应国家宏观政策调整的要求，做好隐性债务化解工作，保持在建项目资金供给，又要全力推进投融资体制改革，集中各方力量，研究以 PPP 模式为主，推进高速公路建设，考虑实际财力和可能，把握好建设节奏，规划建设项目要有可行性，推动公路建设持续健康发展。

（三）发展目标

到 2020 年，基本形成干支相连、结构合理、衔接有效、安全便捷的公路网络，“一主六双”主要区域的通道基本实现一条高速、一条二级以上普通国省干线公路配置，公路交通促进产业集聚发展、推动对外开发开放和旅游全域发展的能力明显增强，全面支撑和保障“一主、六双”区域布局协调发展。

高速公路。通车里程达到 4000 公里以上，基本形成“五纵三横”高速公路网络。长春与其他市（州）直通高速，县市基本通高速。

普通国省干线公路。国道二级以上公路占比达到 90%，普通省道二级以上公路比重达到 60%。沿鸭绿江、图们江公路实现二级公路为主，主要旅游路线建有服务设施，覆盖范围显著增加。

农村公路。通达深度和服务水平进一步提升，全省自然村通硬化路率达到 80%左右，既有危险桥全部得到维修改造，安全状况得到明显改善；国有林场场部所在地、林下经济节点基本通硬化路；主要旅游景区与干线公路连接道路达到三级以上标准。

运输服务。综合客运枢纽和物流园区覆盖范围扩大，基本形成以长春为中心，覆盖多数地级市的综合运输枢纽网络。公路货运车型标准化水平提高、货车空驶率明显下降。长春市建成区公交站点 500 米覆盖率达到 100%。

到 2025 年，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通网络，“一主六双”区域的通道全部实现一条高速、一条二级以上普通国省干线公路配置，公路交通运输实现与其他运输方式及区域布局、产业、旅游发展及对外开发开放的深度融合，全面引领“一主、六双”区域协调发展，为全省经济社会协调、可持续发展提供支撑和保障。

高速公路。通车里程达到 4500 公里以上，基本形成“五纵四射三横两环”高速公路网布局。

普通国省干线公路。国道二级以上公路占比达到 90%，普通省道二级以上公路比重达到 70%。具备条件的平交道口全部实现立交。东北边境风景道、西部湿地生态环线风景道基本形成，主要旅游路线建有服务设施，覆盖范围显著增加。

对外通道。中朝口岸桥全部按二级以上公路标准完成升级改

造；珲春至扎鲁比诺港公路完成改造，陆海联运线网布局更加完善。

运输服务。高速公路实现不停车收费，长吉两市高速达到智慧公路水平，通行效率更高；综合客运枢纽和物流园区覆盖所有地级市，并增加对重要县市和旅游、产业集聚地等主要交通节点的覆盖。“一票制”客运服务，“门到门”、“互联网+客运”等定制运输覆盖面更广；货运无缝衔接、货运“一单式”运输全面推广，物流业实现降本增效。

五、主要任务

(一)加快建设综合运输“双通道”。建设以长春为中心，向东、向南多向联通的综合运输通道。

1.推动以长春市对外公路建设为重点的公路运输发展。长春是“一带一路”中蒙俄经济走廊的节点城市，未来东北亚区域性中心城市，其公路交通应该优先发展。一是尽快建设长春至自然村高速改移工程，争取2020年左右建成；建设长春经济圈环线高速东半环，今年建设九台至双阳段、明后年启动农安至九台和双阳至伊通、长春至长岭太平川、长春至大蒲柴河高速公路项目建设，争取尽早建成。这些工程的实施，将释放长春南部新城发展空间、改善城市出口交通状况，增强长春市辐射力。二是加快长春至伊通依家屯（市界）一级公路建设，“十三五”末长春至伊通新增一条一级路；加快舒兰-九台-机场-长春项目前期工作，争取尽快打通“断头路”，增强长春市吸引力。三是支持长春东综合客运枢纽，依托国家支持推动东北物流园区、长春北亚国际物流集散中心等一批物流园区建设。四是推动长春市尽快完成“公交都市”试点；对长春市西部货运通道、城市道路穿跨越高速公路、国省干线公路，开辟绿色通道，使长春市完善集疏运得到体系。

2.打造多向联通的长吉珲通道。一是加快在建项目建设。2018年实现舒兰（吉黑界）至吉林高速公路通车，2019年完成

吉林至机场六车道改扩建，2020 年龙井至大蒲柴河高速投入运营。二是 2020 年力争建成琿春西炮台（琿乌高速起点）至长岭子口岸一级公路、图们口岸大桥，国道琿阿公路延吉至安图、敦化至蛟河威虎岭段升级为二级公路。三是 2019 年建成琿春、安图综合客运枢纽，支持吉林内陆港物流园区、敦化交通物流园、琿春国际物流园区等综合货运枢纽建设。四是持续推动图们江出海复航工作，打开自己的出海口。五是推动与俄朝互联互通。近期，做好琿春至扎鲁比诺港既有公路改造方案研究，远期，统筹谋划好对俄的高铁、高速公路建设的优先权，争取国家层面支持推动。同时，谋划对朝的琿春至罗津港、三合至清津港、长白至惠山、集安至满浦 4 个方面国际公路运输通道。组织我省企业尽快开通琿春-俄阿尔焦姆旅客运输线路；开展中俄危险品运输专题调研工作，争取交通部与俄联邦交通运输部达成国际危险品运输协议，满足俄方经琿春口岸向我方运输液化气、天然气需要。

3.完善长（白）通丹公路大通道。一是 2018 年底前实现辉南至白山高速通车，2019 年底前集安至通化高速投入使用。二是 2018 年底前集安满浦口岸桥一级公路引线工程建成通车。三是结合沈阳至二道白河高铁，建设通化、白山市、长白山综合客运枢纽；支持通化国际内陆港物流园区建设。

专栏 1 建设“双通道”项目

高速公路

建成吉黑高速吉林至荒岗、集双高速集安至通化、延长高速龙井至大蒲柴河、辉临高速辉南至白山、琿乌高速吉林至机场段改扩建等项目，以及建设长长高速长春至自然村、长春经济圈环线高速九台至双阳段、长春至太平川高速、长春经济圈环线高速农安至九台和双阳至伊通、延长高速大蒲柴河至烟筒山和烟筒山至长春等项目。

普通国省干线公路

建成国道饶盖公路九台至长春和白旗松花江大桥、省道穆长公路西炮台至长岭子、国道琿阿公路延吉至安图和敦化至威虎岭、国道饶盖公路长春至依家屯段和依家屯至伊通，以及国道饶盖公路白旗至裕国、白旗镇至其塔木段和其塔木至九台等项目。

口岸桥

建设集安至满浦界河公路大桥、图们口岸大桥等项目。

客运枢纽

建设通化综合客运枢纽、琿春国际综合客运站、长春东综合交通枢纽、安图综合客运枢纽、白山市综合客运枢纽等。

货运枢纽

建设东北物流园区、通化国际内陆港物流园区，以及建设长春北亚国际物流集散中心、吉林内陆港物流中心、琿春国际物流园区、敦化市交通物流园区等项目。

（二）构建高品质的高速公路网。2018 年建成辽源至东辽高速公路，新增一条我省中部地区南下通道；2019 年完成长春至拉林河高速改扩建，京哈高速我省境内段基本达到八车道标

准；同年，建成榆树至松原高速；2020年力争建成东丰至双辽、松原至通榆、双辽至洮南高速。届时，我省高速公路网基本形成，完全可以支撑“双廊”“双带”“双线”“双协同”“双基地”发展。

专栏2 高品质高速公路网项目

高速公路

建设铁科高速榆树至松原段、松原至通榆段、集双高速东丰至双辽段、辽源至东辽段、双嫩高速洮南至通榆段、京哈高速长春至拉林河段等。

（三）强化安全稳定通畅的普通国省干线公路网，巩固广覆盖的基础网。一是加快建设国道珲阿公路防川至圈河旅游公路，加强国道丹阿线集安下解放至青石、白山三道沟至临江错草、长白鸡冠砬子至冷沟子、园池至图们等重点路段的升级改造，以及安全隐患路段灾害治理，并发挥各方优势，逐步将沿鸭绿江、图们江段拓展为具有旅游功能作用的东北边境沿江风景道。二是支持洮南至向海、通榆至向海、莫莫格至大安公路提质升级，形成西部湿地生态环线。启动敦化至凤凰山、蛟河至凤凰山项目建设，带动全域旅游发展。三是加快推动长白、临江等口岸桥，以及干线公路公铁平交道口改立交项目的前期工作，落实好建设推进，争取“十四五”末期完成全部具备条件项目的升级改造，进一步改善安全状况。四是2018年底前，力争完成贫困地区交通脱贫攻坚任务，继续支持深度贫困地区农村公路建设；争取用3年左

右时间，完成 1.4 万公里农村公路“畅返不畅”治理任务，强化毛细血管作用；积极支持国有林区道路建设，将国有林区道路按属性纳入公路网规划。

专栏 3 普通国省干线公路网和农村公路基础网项目

普通国省干线公路

建设国道丹阿公路鸡冠崖子至冷沟子、园池至图们（一期）、下解放至下套段、错草至三道沟段，国道珲阿公路防川至圈河、以及洮南至向海、通榆至向海、莫莫格至大安、敦化至凤凰山、蛟河至凤凰山等项目。

农村公路

完成 1.4 万公里农村公路“畅返不畅”治理任务，积极支持 2784 公里国有林区道路建设，将国有林区道路按属性纳入公路网规划。

口岸桥

建设临江口岸桥、长白口岸桥等项目。

（四）完善运输枢纽布局和集疏运体系。一是建设长白山综合客运枢纽，支持长吉图综合物流园区、长春国际物流园、四平吉高物流园区等项目建设。二是将国道珲阿公路延吉绕越线纳入建设规划，增强延吉新机场疏解能力；全力支持各种园区、场站道路在公路设置开口，以及铁路、管道工程建设项目穿跨越干线公路。三是公路规划建设尽量为旅游房车营地等预留建设条件。

专栏4 运输枢纽和集疏运项目

客运枢纽

建设长白山综合客运枢纽等。

货运枢纽

建设长春国际物流园、长吉图综合物流园区、四平吉高物流园区等。

疏解项目

国道珲阿公路延吉新机场公路

(五)提升运输服务品质。一是继续增加高速公路服务区旅游服务功能，扩大普通国省干线公路服务设施规模、优化布局、完善功能。二是推进城乡客运服务一体化，发展“一票制”客运服务，进一步扩大“门到门”“互联网+客运”等定制运输覆盖面，提升客运服务水平。推动各种运输方式优势互补、综合利用，实现货运无缝衔接，大力发展货运一单式运输；加快完善县、乡、村三级物流服务网络，推进物流配送向乡镇延伸，推广农村“货运班线”等服务模式，实现物流业降本增效。三是推进应急保障体系建设，强化重点时段、重点领域、重点地区、重点环节的安全监管，有效防范和坚决遏制重特大事故发生；加强道路运输应急保障工作体制和运行机制建设，提高道路运输应急保障能力和应急处置效率。四是强化生态保护和污染防治，利用生态工程技术减少交通对生态敏感区域的影响，严格落实生态保护和水土保持政策，鼓励开展生态修复。大力发展绿色装备，加快服务区充

电桩、加气站等配套设施的建设，推进新能源运输工具规模化应用，促进交通运输绿色发展。五是择机推进高速公路差异化收费，进一步降低物流成本。调整完善收费政策，力争在 2018 年底前实施高速公路差异化收费试点，吸引更多车辆利用高速公路，推进公路资源均衡利用；力争在 2019 年 9 月底前完成取消京哈高速吉、辽省界收费站试点，推动物流降本增效。

（六）推进智能交通发展。一是按照交通运输部新一代国家交通控制网和智慧公路试点要求，以珲乌国家高速公路（G12）运输通道为依托，开展自由流收费、智能驾驶、车路协同、精准气象感知、新能源车供电等新技术的探索研究和应用示范。二是加快云计算、大数据、人工智能等信息技术与交通运输管理和服务的全面融合，加快实现基础设施、运输装备、运输方式的信息化智能化。加快推进国家交通控制网和智慧公路试点实施方案。

六、保障措施

(一)强化组织领导。成立促进“一主、六双”区域协调发展交通领导小组。一是统筹协调综合交通各运输方式的衔接；二是加强与发改、工业及信息化、旅游、对外经贸等部门以及有关地方政府的对接，形成重大问题协调机制，有效解决工作推进中的问题；三是合理有序安排项目实施，优先考虑对重大战略支撑强的项目。

(二)加大政策支持。研究建立支持综合运输体系的保障政策，积极协调有关部门运用财政、金融、税收、土地等政策手段推动基础设施建设和运输服务发展。积极争取各级财政资金对支撑作用强的项目的支持力度；切实保障交通建设用地，在用地计划、供地方式等方面给予一定政策倾斜。充分落实地方政府主体责任，采用中央与省、省与地方共建等方式推动重点项目建设。

(三)拓展融资渠道。积极探索适合我省的政府和社会资本合作模式，吸引社会资本参与交通建设；深化与各类金融机构的战略合作，运用各类融资工具拓展资金来源，降低融资成本；探索通过发行债券、股票上市等方式多渠道融资。

(四)继续完善规划，持续推进前期工作。一是现有规划是在“一主六双”相关规划没有完全明确的条件下编制的，需要在总体规划进一步确定后，进一步加以完善。二是虽然国家不

断精简前期工作程序，但相关专项规划要件要求越来越严，考虑的因素也比较多，因此，应提前做好前期工作，做好项目储备，抓住机遇，适时启动建设。

（五）加强监督考核。加大对重点建设项目的监督考核力度，明确项目完成的时间表和评价标准，将项目落实情况纳入地方政府和各级交通主管部门的工作考核体系，研究建立监督机制和奖惩机制。