

索引号:	11220000013544357T/2023-04982	分类:	工业、交通、公路;通知
发文机关:	吉林省人民政府办公厅	成文日期:	2023年12月26日
标题:	吉林省人民政府办公厅关于印发吉林省干线公路网中长期规划（2023—2035年）的通知		
发文字号:	吉政办发〔2023〕37号	发布日期:	2023年12月29日

吉林省人民政府办公厅 关于印发吉林省干线公路网中长期规划 （2023—2035年）的通知

吉政办发〔2023〕37号

各市（州）人民政府，长白山管委会，各县（市）人民政府，省政府各厅委办、各直属机构，驻吉中直有关部门、单位：

《吉林省干线公路网中长期规划（2023—2035年）》已经省政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

吉林省人民政府办公厅
2023年12月26日

（此件公开发布）

吉林省干线公路网中长期规划 （2023—2035年）

为贯彻落实《国家综合立体交通网规划纲要》（中发〔2021〕5号）、《国家公路网规划》（发改基础〔2022〕1033号）和《吉林省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》（吉政发〔2021〕7号），优化完善全省干线公路网络，加快建设全省综合立体交通网，有力支撑现代化经济体系和建成社会主义现代化新吉林，特编制本规划。规划期至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展基础。改革开放特别是党的十八大以来，我省坚持规划先行引领，在《国家公路网规划（2013年—2030年）》（发改基础〔2013〕980号）的基础上，2014年省政府批准《吉林省省级公路网规划（2014年—2030年）》（吉政函〔2014〕116号），明确全省干线公路网规划总里程为17330公里，其中：高速公路共25条，路线总里程约5602公里，包括国家高速公路（以下简称国高）14条4155公里、省级高速公路（以下简称省高）11条1447公里，总体布局为“五纵四射三横两环十联”；普通国省道共56条，路线总里程11728公里，包括普通国道17条7388公里、普通省道39条4340公里，总体布局为“一环四射二十纵十横二十二联”。2022年国务院批准的《国家公路网规划》中，我省新增5条802公里国高路线、7条598公里普通国道路线，干线公路网行政等级结构发生变化。目前，全省共有国高19条4947公里、普通国道24条7904公里。

在交通运输部等有关部委大力支持和全省上下共同努力下，截至 2022 年底，全省高速公路通车里程 4395 公里、占规划的 78.5%，普通国省公路建成二级及以上公路 9312 公里、占规划的 79.4%。高速公路联通邻省（区）主要城市，以及我省所有市（州）和 92%的县（市）、民航机场和重要铁路枢纽站；普通国省道上连高速公路、下接农村公路，二级及以上公路通达所有县（市）、覆盖 90%以上的乡镇，联通重点旅游景区、边境口岸和机场、铁路站（场）等节点。

全省干线公路网的快速发展，有力支撑了国省重大战略实施，极大便利了人民群众出行，为全面建成小康社会提供了坚实保障。但现有干线公路网仍存在一些问题。一是干线公路布局不完善。贯通邻省（区）县级以上节点、联通省内中东西“三大板块”、区域中心城市向外辐射、沿边抵边地区融入内地的干线不足，尤其是快速通道较少，网络化程度不高，路网韧性不够。二是路网仍存在不畅之处。圈河、长白等抵边重要节点还未通高速公路，省际、县际间还有待贯通路段，少数国省道还是砂石路面，有的城市过境段已经街道化。京哈高速吉辽省界段未来存在拥堵隐患，部分县（市）、主要景区到长春都市圈核心区和附近机场绕行较远，白山和部分城市（口岸）利用高速出行不太便利。三是发展的质量效率有待进一步提高。资金资源环境等刚性约束进一步增强，发展的要素成本逐年走高，设施安全、灾害隐患不容忽视。干线公路网与其他运输方式一体衔接需加强，资源节约集约利用水平还有提升空间，绿色低碳发展任务艰巨，智慧发展任重道远。

（二）形势要求。党的二十大对全面建成社会主义现代化强国、实现第二个百年奋斗目标，以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴作出了战略部署和分两步走的战略安排，特别是明确提出推动东北全面振兴取得新突破。新时代新征程，我省要在东北全面振兴率先实现新突破，全面实施“一主六双”高质量发展战略，建设生态强省，区域经济与产业布局、国土空间保护与开发、新型城镇化与人口结构分布等都将发生深刻变化，都对公路交通发挥好先行引领和基础保障作用提出新的更高要求。一是打造我国向北开放的重要窗口和东北亚地区合作中心枢纽，建设长春现代化都市圈。要求加快形成“通道+枢纽+网络”的高质量综合立体交通网，加速各类要素合理流动和高效聚集，支撑更高水平对外开放。二是建设“数字吉林”，实施“百千万”产业培育工程，特别是打造 3 个万亿级产业；强化投资消费双轮驱动，全面提升供给体系对需求的适配性，推动生产、分配、流通、消费深度融入双循环。要求不断优化完善交通基础设施建设，扩大有效投资，提供更好运输服务。三是构建以“一圈三区四轴”为主体、以节点城市为支撑、以重点小城镇为补充、以便捷高效基础设施为纽带，大中小城市与小城镇协调发展的城镇化发展新格局，强化县域新型城镇化载体功能，人口逐渐向城镇集中。要求强化基础设施保障，增强可达性、便捷性。四是落实“五大安全”要求，打造粮食安全产业带，完善粮食应急加工、储运、配送、供应网络；要求强化区域通道网络韧性，提升综合保障能力。五是交通运输行业是资源能源消耗的重点领域，也是推动绿色发展的关键领域，必须严格落实生态强省建设要求，支撑美丽吉林建设。

干线公路网作为全省公路网的骨干和支撑、综合立体交通网的重要组成部分，必须适应新形势、抓住新机遇、满足新需求，有效对接国家公路网，加快补齐短板，优化提升供给，紧密区域空间联系，满足对外互联互通和产业链供应链稳定畅通需要；更加注重与其他运输方式统筹融合，强化衔接转换功能，

促进交通网整体效率提升；更加突出科技创新赋能，坚持发挥实用科技作用，注重与新型基础设施和关联产业的融合发展，适应高品质、多样化、个性化需求，提升服务水平；更加突出绿色低碳发展，注重国土空间保护与开发；更加注重安全保障能力，增强路网安全水平和系统韧性，有力促进要素资源有序高效流动，畅通国内国际双循环。

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，全面贯彻党的二十大精神，坚持以人民为中心，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，依托国家公路网，优化完善省级公路网，打造覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色智能、安全可靠的全省现代化高质量干线公路网，为建设高质量交通强省夯实基础，推动吉林全面振兴率先实现新突破。

（二）基本原则。

——服务大局，强化支撑。坚持扩大内需战略基点，坚持省地共建，兼顾效率与公平、腹地与沿边，突出重点、补齐短板，适度超前发展，加快构建高质量干线网，更好发挥交通基础性、先导性、战略性和服务性作用，提升振兴发展支撑能力。

——统筹规划，有序推进。聚焦东北全面振兴、哈长城市群和“一主六双”高质量发展战略实施需要，加强与相关规划衔接，适应城镇化发展新格局，强化对流通体系的支撑，系统完善干线公路网。尽力而为、量力而行，合理安排建设时序，科学确定建设标准，积极稳妥推进项目建设。

——强化衔接，融合互促。注重省际县际公路与其他基础设施同步规划建设，与城市道路和其他运输方式有效衔接，打造综合交通枢纽，提升运输整体效率。推动公路基础设施共建共享，推动与沿线旅游、制造、邮政快递、仓储加工、冷链物流等产业融合发展、相互促进。

——创新驱动，提质增效。综合施策，为交通运输发展提效能、扩功能、增动能。持续推进融资模式变革，改变不适应发展需要的规制。坚持实际实用实效的技术材料装备工艺研究推广应用，推进可持续发展；关注前沿科技进展，强化数字交通顶层设计，积极有序有效推动新一代信息技术应用。

——绿色低碳，安全可靠。落实建设生态强省要求，注重土地等资源节约集约利用，充分挖掘存量资源潜力，聚焦短板弱项扩大优质增量供给，促进公路交通与自然和谐共生。坚持生命至上、安全第一、质量优先理念，提高路网系统韧性和功能可靠性，增强安全与应急保障能力，满足人民安全出行需要。

（三）规划目标。到 2035 年，基本形成覆盖广泛、功能完备、集约高效、绿色智能、安全可靠的现代化高质量干线公路网，实现国际互联互通、东北区域高速成网、城市群城际便捷畅通、市市（州）高速畅达、县县（市）干线直连、沿边抵边内外联通。

1. 覆盖广泛。高速公路连接所有县级以上行政区和重要冰雪旅游景区、边境口岸，覆盖“一主六双”空间布局，长春至周边县（市）及周边县（市）间高速互联互通；普通国省干线公路连接所有市（州）、县（市）和城区常住人口 5 万以上乡镇，覆盖全省 95% 的乡镇、全部边境口岸和交通枢纽、经济开发区、4A 级以上旅游景区、3S 以上滑雪场。

2. 功能完备。东北区域、京哈和京延通道、省内中东西“三大板块”多条干线纵横连通，省际高速出口达到 22 个，长春都市圈到哈尔滨、沈阳都市圈主要城市 2 小时左右，哈长城市群城际干线公路全面畅通，全面对接中蒙俄经济走廊和“滨海 2 号”国际运输走廊，长春都市圈形成“两环十三射”高速格局、核心区形成 1 小时交通圈，口岸城市便捷快速融入高速公路网。高速公路网能力更加充分，普通国省干线公路达到二级及以上公路标准，有力支撑全省综合立体交通网建设。

3. 集约高效。便捷连接长春、吉林全国性综合交通枢纽城市和省内其他区域性交通枢纽城市，与其他运输方式衔接更加顺畅，市（州）政府所在城市基本形成绕越主城区高速公路环线，干线公路有效对接城市道路，重要通道资源利用的集约化、综合化水平大幅提高。

4. 绿色智能。公路网合理避让生态保护区域、环境敏感区域，国土空间、自然资源利用效率明显提高，基本实现建设全过程、全周期绿色化。与运输服务网、信息网、能源网等融合更加紧密，数字化转型迈出坚实步伐，基本实现运行管理智能化和出行场景数字化。

5. 安全可靠。公路网韧性显著增强，自然灾害多发、地理自然阻隔、边境等重点区域网络可靠性明显改善，设施安全性明显提升，全天候通行保障率进一步提升，具备应对各类重大安全风险能力。

到本世纪中叶，高水平建成与现代化高质量综合立体交通网相匹配、与先进信息网络相融合、与生态文明相协调、与总体国家安全观相统一、与人民美好生活需要相适应的干线公路网，发展水平进入全国前列，有力支撑基本建成社会主义现代化新吉林。

三、规划方案

全省干线公路网规划总规模约 1.96 万公里，其中：高速公路约 7212 公里，包括国高 4947 公里、省高 2265 公里；普通国省干线公路约 12476 公里，包含普通国道 7904 公里、普通省道 4572 公里。

（一）高速公路网。按照“兼顾当前长远、完善网络布局，保持总体稳定、增补区域路线，实现有效连接、提升支撑能力”的思路，立足当下、从长计议，在保持全省既有高速公路网布局及框架总体稳定的基础上，增加国际、省际路线和沿边抵边地区快速通达内地路线，加密长春等区域中心城市辐射周边县（市）路线，适当补充城镇集聚发展区、县际连通路线，新增连接县级以上节点或民航机场、4A 级以上景区、重要口岸等节点路线，支撑形成区域快速通道，构建更加完善的高速公路网，更好促进区域协调发展，服务构建现代产业体系，支撑经济社会发展。

本次调增 12 条路线，其中：4 条射线、2 条纵线、6 条联络线。调整后，全省高速公路网由 2 条省会环线、9 条省会放射线、8 条南北纵线、3 条东西横线、11 条联络线组成，即布局方案为“两环九射八纵三横十一联”。

两环：长春绕城、长春都市圈环线。

九射：长春—哈尔滨、长春—北大湖、长春—延吉、长春—开原、长春—长白、长春—北京、长春—深圳、长春—白城、长春—齐齐哈尔。

八纵：牡丹江—三合、鹤岗—大连、黑河—沈阳、哈尔滨—临江、北京—哈尔滨、大庆—广州、哈尔滨—通辽、嫩江—双辽。

三横：铁力—科右中旗、琿春—乌兰浩特、集安—双辽。

十一联：安图—南坪、松江—长白山、长白山—沈阳、桦甸—梅河口、本溪—集安、辉南—临江、舒兰—蛟河、舒兰—德惠、营城子—东丰、白城—洮北、白城—突泉。

(二) 普通国省干线公路网。按照“主体稳定、提升等级，完善结构、增强能力”的思路，调整增加省道路线，优化完善国省干线公路网。集约节约利用资源，保持全省现有公路网布局及框架稳定，在干线公路部分空白区域，主要利用连接重要景区、机场、高铁站和较多城镇的既有县道路线，整合晋级为省道路线，与现有普通国省道共同构成更加完善的一张普通国省干线公路网，提升冰雪旅游、粮食生产和集疏运、安全应急的保障能力和水平，引领区域协调发展，服务新型城镇化，促进共同富裕。

本次调增 8 条路线，其中：1 条纵线、1 条横线、6 条联络线。调整后，全省普通干线公路网由 2 条省会环线、2 条省会放射线、8 条东西横线、12 条南北纵线、37 条联络线组成，即布局方案为“两环两射八横十二纵三十七联”。

两环：长春半小时环线、长春经济圈环线。

两射：长春—吉林、长春—双辽。

八横：丹东—阿勒泰、五常—通榆、山河—太平川、珲春—阿尔山、龙井—东乌珠穆沁旗、抚松—扎赉特旗、集安—阿巴嘎旗、莫力达瓦旗—三合。

十二纵：穆棱—珲春、绥芬河—二道白河、鹤岗—大连、嘉荫—临江、黑河—大连、饶河—盖州、北京—抚远、绥化—沈阳、牙克石—四平、王府—新宾、齐齐哈尔—通榆、嫩江—双辽。

三十七联：复兴—分水岭、汪清—东宁、珲春—沙坨子、三道湾—龙井、和龙—南坪、和龙—崇善、敦化—和龙、松江—露水河、和平营子—天池北、天池南—长白、五常—敦化、天池西—松江河、蛟河—凤凰山、松花湖旅游环线、漫江—临江、舒兰—陶赖昭、舒兰—大口钦、桦甸—朝阳山、辉南—三道沟、白山—西丰、石人—通化、通化—桓仁、烟筒山—辽源、通化—武汉、营城子—小四平、哈尔滨—松原、查干湖旅游环线、秦家屯—八面城、四平—杨木林子、镇赉—莫莫格、前七号—太平川、到保—突泉、通榆—向海、洮南—科右前旗、洮南—向海、珲春—珲春（口岸）、集安—本溪。

四、规划实施

(一) 建设需求。截至 2022 年底，全省高速公路已建 4395 公里、在建 631 公里，随着《吉林省公路水路交通运输发展“十四五”规划》（吉交规划〔2022〕21 号）的实施和交通量的增长，预计已建在建高速规模将达 5518 公里，未来需新建 1694 公里、占规划总里程的 24.4%，还约有 200 公里左右繁忙路段需扩容改造。普通国省干线公路现已建成 11510 公里，其中：一级 1885 公里、二级 7427 公里、三级 1674 公里、四级 510 公里、等外 14 公里，二级以上公路占比约为 80.9%、三四级公路和等外占比约为 19.1%，预计未来需新改建 4000 公里左右。

(二) 近期建设重点。未来五年，优先推进具有补断补短强链作用的项目建设，进一步完善干线公路网，提升网络效率和能力。高速公路，确保建成东环、蒲烟和烟长、集桓、长太等续建项目，开工并力争建成西环和白临、松长高速，延长、集桓、辉临、长长高速全线通车，长春都市圈环线形成完整的“同心圆”。落实国家“71118”国高网主线基本贯通要求，加快珲乌高速圈河至珲春项目前期工作，尽早启动、尽早通车。持续推动延牡高速汪清至老爷岭（省界）、吉林至桦甸等项目前期工作，做好储备，适时开工。普通干线公

路，多措并举提质升级国道丹阿线集安至图们段，打造沿边开放旅游大通道。加快打通国道绥沈线、牙四线、饶盖线和省道秦八线等跨江（河）路段，升级改造琿阿线、龙东线、牙四线等国道中的三级及以下路段。支持新建国道京抚线长春、鹤大线白山等城市绕越线，提质升级粮食主产区和查干湖、向海等景区对外公路，稳步推动临江、长白新口岸桥前期工作，具备适时启动条件。届时，高速公路网建成率达到 75%，形成“两环六射五纵三横多联”格局，普通国道二级及以上公路比重达到 100%和 70%，基本建成衔接国省综合立体交通网、有效满足客货运需求的全省干线公路网，对畅通国内国际双循环的支撑和先导作用显著增强。

（三）实施要求。

1. 节约集约利用资源。协同推进综合运输通道的一体化建设，推动铁路、公路等基础设施线位统筹，促进通道线位资源共用共享。挖掘存量资源潜力，充分利用既有设施进行改扩建和升级改造。科学确定设施技术标准，采用多种技术手段提高设施利用效率。严格落实保护耕地和永久基本农田尤其是黑土地政策，严格执行建设用地标准，突出立体、集约、节约思维，优先采用行业最先进的节地技术和节地模式，保护好、利用好资源，减少土地等资源占用。

2. 推进绿色低碳发展。将生态保护、绿色低碳理念贯穿公路规划、设计、建设、运营、管理、养护等全过程、各环节，降低全寿命周期资源能源消耗和碳排放，因地制宜建设绿色公路，具备条件的项目要力争做到填挖平衡，逐步推广使用环保型融雪剂，生态敏感区域设施采取物理防滑、物理清雪除冰措施。规划建设便利高效、适度超前的充换电网络，统筹谋划公路服务区传统能源与新能源设施，鼓励在公路沿线合理布局光伏发电及储能设施。

3. 注重科技创新赋能。保持科研投入，鼓励科研院校、企事业单位持续开展季冻区公路建管养运实用技术、材料、工艺、装备的研究推广应用，降低建管养成本，增强可持续发展能力。关注新一代信息技术、车辆技术发展趋势，强化数字交通顶层设计，统筹干线公路与新型基础设施建设，将信息基础设施纳入公路工程统一规划建设，采用成熟技术，开展长大桥隧、地质灾害隐患、冰雪路面和便利化收费等方面监测处置试点示范，适时启动普通干线公路升级为高速公路技术研究，优先解决发展关键问题，逐步走向智慧化。

4. 注重与产业融合发展。公路建管养要兼顾农田水利、电力电讯等设施，满足排水灌溉、穿跨越等需要，保证设施安全。按需实施公路服务区新改建，提升服务区服务品质，完善人性化服务设施，因地制宜丰富文化、旅游、休闲等服务功能，合理设置旅游包车、大型货车或危化品车辆专用停车区。依托干线公路发展通道经济，注重与沿线旅游、制造、物流、电商、建材、土特产等关联产业深度融合发展，引导优化区域产业布局，促进产业链供应链安全稳定。

5. 严格落实生态环保要求。规划论证阶段要尽可能规避

新增线路与国家公园等自然保护地、饮用水水源地等环境敏感目标，以及生态保护红线存在局部空间冲突。实施阶段要严格落实环境影响评价制度和“三线一单”管控要求，合理避让环境敏感目标并强化生态环境保护举措，注重生态保护修复、资源循环利用、碳减排，加强大气、水及噪声污染防治。

6. 严控地方政府债务风险。坚持尽力而为、量力而行，合理确定建设规模和建设节奏，科学论证项目建设时机及建设标准，强化技术方案比选，合理控

制工程造价，稳步有序推进项目建设。对于无法落实配套资金的建设项目，不予列入交通行业五年规划。

五、保障措施

(一) 加强规划衔接协调。加强与邻省(区)的规划协调，统筹市(州)、县(市、区)间的项目建设，推动建设项目同步规划同步实施同步通车。强化与机场、铁路、水利、城市道路和信息、能源基础设施建设的一体衔接协调，合理安排公路项目建设时序，互促互动，紧密融合，保障到位，避免浪费。统筹各层次路网协调发展，省交通运输厅指导各市(州)、县(市、区)开展县级及以下公路网调整工作，保证形成全省一张公路网。

(二) 完善资金保障机制。改革创新投融资政策，进一步完善多渠道、多层次、多元化投融资模式。密切关注国家相关政策走势，积极参与相关政策调整，全力将本规划建设纳入国家有关规划，尤其是交通行业五年发展规划，奠定争取国家政策资金支持的基础和赢得发展的主动。省地共同努力，用足用好国家政策，发挥好国家投资补助资金、债券资金、资产资源的组合作用，鼓励统筹开展公路网沿线大数据、旅游、光伏、物流、砂石材料等关联产业规划，规范效益测算，研究出台路衍经济规划，以路衍经济收益弥补发展资金不足，吸引社会资本参与公路建设。落实事权支出责任，坚持专款专用，保证各级交通发展资金投入，实现可持续发展。

(三) 加强实施要素支撑。加强与国土空间等相关规划衔接，按照集约节约高效要求，合理安排年度新增建设用地计划指标，合理保障建设项目土地等资源供给，依法加快办理规划选址、用地用林用草、环境影响评价、水土保持等报建手续，为规划项目实施提供政策和要素支持。研究布局分区域的地产砂石材料等矿产资源，加大开发力度，满足公路等基础设施建管养需要，降低工程造价，带动地方经济发展。通过资金资产资源注入、鼓励发展衍生产业等方式，做大做强交通国有企业，提升投资公路建设能力。

(四) 优化规划实施管理。落实省、市(州)、县(市、区)在干线公路建设、运营、养护、管理中的事权和职责，提高养护质量和运营管理水平。扎实开展路线线位规划、项目前期工作，适时开展路线命名编号调整工作，本规划路线上的项目可能列入交通行业五年规划，强化部门协同和上下联动，稳妥有序推进规划实施。注重巩固建设成果，普通干线公路已建成二级及以上标准的要按国省道列养，三级及以下标准的仍按本规划实施前行政等级列养，保证路网安全畅通运行。加强规划实施进展和成效监测分析，适时开展规划评估，规范做好规划动态调整或修订。

- 附件：[1. 吉林省高速公路网布局方案表](#)
[2. 吉林省普通国省干线布局方案表](#)
[3. 吉林省高速公路网规划布局示意图（2023-2035年）](#)
[4. 吉林省普通干线公路规划布局示意图（2023-2035年）](#)