

索引号:	1122000001354439X3/2024-01334	分类:	人大代表建议、委员提案、党派团体提案、联名提案、人大代表建议政协提案总体办理情况;议案
发文机关:	吉林省发展和改革委员会	成文日期:	2024年05月20日
标题:	对省政协十三届二次会议第152号委员提案的答复		
发文字号:	吉发改议(2024)6号	发布日期:	2024年05月23日

尊敬的于泓委员:

您在省政协十四届二次会议上提交的《关于长辽通高铁在通化市三源浦机场增设车站的建议》收悉。我委高度重视,并与国铁集团和中国铁设进行了对接沟通,现结合部门意见答复如下。

一、基本情况

长春至通化铁路(以下简称“长通铁路”)是东北地区高速铁路网的重要组成部分,设计时速350公里,线路起自长春枢纽,利用京哈高铁至四平东站,之后新建线路218.6公里,经辽源、梅河口,终至在建沈白高铁通化西站。

二、三源浦站方案

中国铁设综合考虑线路经由三源浦镇段落的线形条件、工程投资及地方“空铁联运”发展需求等因素,认真研究了三源浦设站方案和取直不设站两个方案。

三源浦设站方案:基于既有三源浦机场与线路走向的相对位置关系,如考虑与机场便捷换乘,线路引入机场,车站与机场规划航站楼合设,则线路需展长约6km,线形不合理,工程代价巨大,故考虑线路引入既有三源浦站,充分利用既有铁路及市政配套设施设站,且便于运营管理,与三源浦机场换乘距离1.5km,满足地方“空铁联运”需求。三源浦至柳河东、通化西站站间距分别为28.4km、35.4km。

三源浦取直不设站方案:线路已在柳河县城既有梅集铁路以东、S206省道以北设柳河东站,柳河东至通化西站站间距63.3km,故线路经三源浦镇段落力求顺直,不设站通过三源浦镇,以缩短线路长度、减少拆迁及投资,较三源浦设站方案工程投资节省约7亿元。

中国铁设在预可研和可研设计中,已将三源浦设站方案列入比选方案,待国铁集团审查时,由专家进一步论证。

三、下步工作

目前项目仍处于前期研究阶段，中国铁设正在积极开展可研设计工作，下一步，我委将进一步加强与国铁集团和中国铁设沟通，争取在预可研和可研方案评审中，请国铁集团、中国铁设及有关专家给予三源浦设站方案的支持。

吉林省发展和改革委员会

2024年5月
20日