

长春市“十三五”交通运输 发展规划纲要

长春市交通运输局
交通运输部规划研究院
2016年2月

目 录

第一章发展基础	1
第一节发展成就	1
第二节差距与不足	5
第三节发展形势	7
第二章指导思想	8
第三章发展目标	10
第四章重点任务	15
第一节全面构建“公交都市”	15
第二节加快畅通对外运输通道	18
第三节全力构建“四好农村路”	20
第四节着力推进客货运输发展	23
第五节着力提升行业现代化治理能力	25
第五章资金需求	错误!未定义书签。
第六章保障措施	30
第一节组织保障	30
第二节政策保障	30
第三节资金保障	30
第四节体制机制保障	31

交通运输是一个大行业，也是一个大系统。交通运输作为国民经济和社会发展的基础性和先导性产业，具有维持经济社会正常运转、保障民生的重要功能，对经济社会发展具有战略性、全局性影响。本规划阐明了未来五年发展方向、发展目标和重点任务，是指引我市交通行业发展的重要依据，是推动城市全面建设的重要支撑，是全市“十三五”规划的重要补充。

第一章 发展基础

第一节 发展成就

“十二五”以来，长春市交通运输坚持以科学发展为主题，以转变发展方式为主线，积极推进交通基础设施建设，加快发展城市公共交通，不断强化行业管理，全面提升发展质量和水平，各项工作取得显著实效，为全市经济社会发展提供交通保障。

在交通基础设施建设方面，五年来共完成固定资产投资101.2亿元，交通基础设施建设取得新成效。

路网建设稳步推进。公路总里程达到22484公里，是“十一五”的1.1倍，在东三省省会城市中排名第二，公路网密度由99.7公里/百平方公里增加至109.3公里/百平方公里，分别是全省和全国平均密度的2.1和2.3倍；每万人拥有公路里程由27.0公里增至29.7公里，居东北三省省会城市之首。已经形成“一横一纵一环一射”高速公路网和“三横四纵一环六

放射”普通干线路网架构，实现了乡乡通油路、村村通公路。干线公路网和县道公路网调整规划分别获得国家发改委、省政府和市政府批复。**高速公路快速连通内外**，协助省厅推进长春至双辽高速公路项目，以绕城高速公路为中心形成了五个方向的对外快速通道，直连省内7个地市州，市域内除双阳、榆树外县县通高速。**普通干线路网不断完善**，投资24.5亿元，完成普通国省干线升级改造260.8公里。重点实施了九台至双阳段高速辅道新建、琿乌公路饮马河大桥至东方广场段扩建、京哈公路德惠至乌金屯大桥段改建等多个项目，干线公路中二级及以上公路由1246.2公里增加到1310.2公里，所占比例由“十一五”末的60.0%提高到78.9%，实现了市县间二级及以上公路相连，相邻县间三级及以上公路相连。开展了抚长高速人民大街出口改移、饶盖公路长春至依家屯和长春至西营城以及长春至双阳公路等项目的前期工作，提前谋划、储备“十三五”建设项目。**农村公路覆盖更广**，投资44.6亿元，完成了5998公里农村公路新改建和280座桥梁的新建及改造。农村公路总里程达20796公里，实现了115个乡镇和1665个建制村100%通畅的目标，自然屯通达、通畅率分别达到86.3%、68.4%。**综合服务水平显著提升**，投资19.8亿元，实施公路养护工程362公里，普通国省干线公路养护工作坚持“标准化、精细化、常态化”，努力打造“畅、洁、舒、美、安”路域环境，年均日

常养护里程 1000 余公里，实施了京哈、琿乌城市出口绿美化工程，优良路率由“十一五”末的 80%提高到 88.9%，养护质量和综合服务水平不断提升。农村公路养护里程由 18140 公里增加到 20196 公里，列养率达到 95%以上。

内河安全得到保障。投资 0.3 亿元，改造 24 处渡口、28 艘渡船，新增监督艇 4 艘、趸船 2 艘，引入浮桥 1 座。目前长春市的主要航道为第二松花江农安小城子渡口至九台松江渡口，约 225 公里，其中Ⅳ级航道 127.4 公里、Ⅴ级航道 97.6 公里。全市有渡口 44 处，覆盖 4 县区的 10 个乡镇。

公交设施不断改善。投资 9.4 亿元，更新和新增公交车辆 2500 余台，新建公交候车亭 600 座，新建和改造站牌 1478 座，改造市内 16 个公交与轻轨接驳站点。新增及调整优化 44 条常规公交线路，运营线路达 242 条，里程达到 4882 公里。设置公交专用道 29 条 93 公里。

枢纽布局逐步调整。投资 2.6 亿元，累计新建、改扩建等级客运站 10 个。全市等级客运站已达 86 个，其中一级客运站 6 个、二级客运站 7 个；公路上有候车亭 187 个，站牌 88 个。启动了长春凯旋路客运站改造、西客站综合换乘中心北广场、长春东和长春南综合客运枢纽等建设项目的前期工作。

在公众出行体系建设方面，以创建“公交都市”为重点，城市公共交通和城乡客运发展打开新局面。

城市公共交通得到快速发展。我市已初步形成由常规地面公交、城市轨道交通和出租车构成的多层次公共交通系统。特别是 2014 年成为国家“公交都市”建设示范工程创建试点城市以来，举全市之力实施规划引领、网络优化、场站设施、公交提速、智能公交、绿色交通、营运服务“七大”工程，使城市公共交通发展路径更加明确。**公交优先得到保障**，建成 2 处公交运营场站和一批港湾式停靠站，新增公交专用道 22 公里；**智能化水平逐步提高**，完善了交通运输局官方网站，开通了微信平台，开发并启用了“掌上公交”APP，启动了公交智能化管理系统、出租车信息化管理系统、“交通一卡通”平台建设，全市 80% 的出租车、3382 辆公交车安装卫星定位车载终端；**行业治理能力得到加强**，建成长春市政务中心交通运输分中心和交通运输从业资格考试中心；**节能减排取得实效**，新增及更新清洁能源和新能源公交车辆 290 台、出租车辆 703 台。公共交通步入科学发展快车道。

城乡客运一体化加速推进。长春至九台、双阳及农安间班线实现公交化运营，榆树一体化试点初显成效，乡镇及建制村通班车率达 100%，城乡基本公共服务差距逐步缩小。

在货运及运输辅助业发展方面，注重监督与引导，运输服务水平和保障能力取得新进展。

道路货运组织程度逐步提高。传统的运输、仓储企业加速

向物流企业转型，香江物流园区成功申报获得交通运输部补贴资金，24家企业成为吉林省甩挂运输试点企业，企业物流专线联盟扩大至22家。成为国家第二批物流配送试点城市，20家企业购置标准配送车辆500台，城市配送取得进展。依托农村客运班线，共建立15个客货同站快递站点，农村物流网络得到完善。

运输辅助业逐步规范。促进维修业转型升级，培育发展快修连锁经营。建立道路运输车辆二级维护监测远程系统，开展了维修企业汽车配件追溯体系建设示范工程。加强了对汽车维修企业进入、退出从业资格管理。规范了汽车租赁市场管理。全面推行负面清单制度。

第二节 差距与不足

“十二五”期我市交通运输发展虽然取得了一定成绩，为“十三五”发展奠定了坚实基础，但与其他同类城市，主要是东三省省会城市相比还存在差距和薄弱环节。

公众出行服务质量仍需加强。城市公共交通发展难以满足日益增长的市民出行需求。目前仅有龙嘉机场1个综合客运枢纽，不同运输方式之间仍缺乏有效衔接；车辆首末站进场率不足10%；公交停车、保养等功能用地仅为8.7万平缺口高达45.06万平方米，公共汽电车车均场站面积仅为15.1平方米/标台，远低于沈阳、哈尔滨、大连及国家平均水平（107.4平

方米/标台);公共汽电车卫星定位安装率为48.6%,是沈阳、哈尔滨的2/3;使用城市公共交通“一卡通”的比例仅为27.7%,居东三省省会城市末位。出租车行业整体服务质量有待提升,随靠随停、拒载现象仍然存在,影响交通秩序和居民出行。

基础设施保障能力有待进一步提升。国省干线公路技术等级偏低,部分路段通行能力不足。国省干线公路里程1660.7公里,占公路总里程的7.4%,居东三省省会城市末位,其中二级及以上公路里程1310.1公里,在我省排名第三,居延边、吉林之后;二级及以上公路所占比重78.9%,排名第五,居辽源、通化、白山、吉林之后。农村公路自然屯通达比例较高,但通达公路高等级路面比例较低,危险桥梁较多、交通安全防护设施和标志严重缺失,一大批农村公路超期服役,病害严重,已进入集中翻建期。

交通运输信息化基础较为薄弱。与其他东三省省会城市相比,长春市交通信息化建设起步晚,基础比较薄弱,缺少顶层设计;出租汽车信息化管理尚未实现运营数据的采集和深度分析,无法为行业管理部门统计决策提供支持;交通“一卡通”建设仍处于起步阶段。

交通运输资金形势比较严峻。交通债务负担沉重,债务余额高达23亿元。基础设施建设任务仍然繁重,地方财力不足,投融资渠道不宽,形成资金瓶颈。

第三节 发展形势

“十三五”期是我市率先全面建成小康社会、建设幸福长春的关键时期。经济总量将保持稳定增长，产业结构调整步伐继续加快，运输需求总量不断增长，结构将发生重大变化，个性化、多样化需求日益增多。

促进区域协调发展，要求强化交通对外互联互通。国家“一带一路”战略持续推进，《中国图们江区域合作开发规划纲要》深入实施，长吉一体化快速发展，要求构建南北纵横、东西贯通、布局合理、衔接顺畅、高效一体的立体交通网络，加强我市对外互联互通。

建设“幸福长春”，要求进一步统筹城乡交通发展。伴随城镇化的快速推进，大量农村人口进入城市生活，以及机动车保有量的高速增长，城市交通资源日趋紧张，环境压力不断加大，需要持续推进“公交都市”建设示范工程，为人民群众提供安全可靠、方便快捷、舒适和谐的公共交通出行环境。补齐全面建成小康社会短板，需要统筹城乡交通协调发展，推进城乡交通服务均等化。

转变发展方式，要求不断适应和引领交通发展新常态。交通运输发展需求大、任务繁重，仍处在大有作为的重要战略机遇期。但外部条件发生了变化，传统筹融资模式不再适用，资金筹措难度加大，现代科学技术日新月异，运用信息化智能化

手段改造传统产业的需求不断增加，社会对行业保障民生、改进服务质量的要求也在不断提升。推进综合运输体系建设，集约利用资源，提升交通运输发展效率任重道远。要求交通运输行业准确把握战略机遇期内涵的深刻变化，主动适应“互联网+运输服务”的模式变革，不断推动改革创新，有效应对各种风险和挑战。

第二章 指导思想

深入贯彻落实党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，以“四个全面”战略布局为统领，紧抓区域发展重大战略机遇，继续坚持以“四个交通”为引领，以转变交通运输发展方式为主线，以解决突出问题为导向，努力保持交通基础设施发展规模和速度在合理区间，创建公交都市建设示范工程，加强民生保障，提升服务质量，推进道路水路与其他运输方式相融合，加快构建安全便捷、畅通高效、绿色智能的交通运输服务体系，使交通真正成为经济社会发展的“先行官”，为“建设幸福长春，全面建成小康社会，让长春人民生活得更美好”提供强有力支撑。

推动交通运输科学发展，必须树立以下发展理念。

适度超前，开放发展。紧紧抓住国家、省里支持交通基础设施建设政策机遇，突出重点领域、强化薄弱环节、优化布局结构，加快推进交通基础设施特别是高速公路、客运枢纽建设，

补齐短板，实现交通基础设施能力适度超前配置，为融入“一带一路”、支撑东北振兴、促进沿边开发开放、新型城镇化建设等重大战略部署，提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

统筹兼顾，协调发展。尽管“十三五”期我市交通基础设施建设任务依旧繁重，但整体已进入行业发展转型期，要坚持建、运并重，养、管并举，优化运输组织结构，提高运输效率，大力提升运输服务质量。在推进城市交通服务质量提升的同时，要统筹城市内外交通发展，推进各种运输方式协调发展。

深化改革，创新发展。坚持解放思想，加快推进体制机制、政策创新，不断完善适应市场经济体制要求和符合交通运输发展规律的新体制机制和政策，为行业持续健康发展奠定良好基础。充分运用现代先进科技和信息化手段，提高交通运输服务效率和水平，适应交通运输需求总量的不断扩大和层次的不断提升的需要。

注重公平，共享发展。从解决人民群众最关心最直接最现实的利益问题入手，提高交通公共服务供给水平。促进基本公共服务均等化，统筹城乡交通发展，推动农村公路建设和发展农村客运。积极回应社会诉求，在交通运输发展过程中提高人民群众参与度。

深入践行，绿色发展。在设计、建设、运营、管理各个环

节全面贯彻绿色交通发展理念，推进交通运输发展方式转变和结构调整，积极推进节能减排，大力促进公共交通发展和新能源车应用，注重交通发展和生态环境融合统一，推进资源节约型、环境友好型交通行业建设。

第三章 发展目标

按照“**突出一个加强、确保两个突破、实施三个工程、提高三个能力、实现五个发展**”，即“**12335**”发展路径，到2020年，长春市交通基础设施建设和运输服务发展取得显著进展，基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的交通运输服务体系，基础设施网络完善、运输方式衔接顺畅、运输服务便捷高效、科技信息先进适用、设备设施低碳绿色、安全应急可靠及时、行业管理规范有序，城市交通与城市发展良性互动，城乡交通公共服务均等化水平进一步提升，适应并适度超前于长春市经济社会发展需要，满足建设幸福长春和全面建成小康社会的要求。

“一个加强”：加强交通运输信息化建设。

“两个突破”：公共交通机动化出行分担率突破60%和自然屯通畅率突破80%。

“三个工程”：公交都市建设示范工程、对外通道完善工程和农村公路小康工程。

“三个能力”：基础设施承载能力、运输服务保障能力、行业现代化治理能力。

“五个发展”：开放发展、协调发展、创新发展、共享发展、绿色发展。

具体目标为：

“公交都市”建设示范工程取得显著成效，公共交通主体地位明显增强。建成以轨道交通为骨架、地面公交为主体、出租汽车为补充、慢行交通为延伸的多模式、一体化、全覆盖、高品质的公共交通体系。“公交都市”建设示范工程通过交通运输部验收。在公共交通覆盖方面，公共汽电车线路网比率达到 90%，中心城区公交站点 500 米半径覆盖率达到 100%，城乡客运线路公文化运营达到 85%；在公共交通服务方面，公共交通机动化出行分担率达到 60%，万人公交车辆保有量达到 17 标台，公共交通正点率和公共交通乘客满意率均达到 95%；在公共交通保障方面，公共汽电车线进场率达到 70%，公交专用道设置率达到 10%，建成城市公共交通智能化系统，交通出行信息服务更加便利，清洁能源及新能源车辆使用普及率显著提升，绿色公共交通工具比率达到 80%；在公共交通运营安全方面，公共汽电车责任事故死亡率低于 0.02 人/百万车公里，轨道交通责任事故死亡率低于 0.01 人/百万车公里。

干线路网骨架基本成形，对外辐射能力显著提高。公路总里程达 2.4 万公里。其中，高速公路在全省率先实现县县通高速，里程达到 500 公里以上；普通国道中二级及以上公路占比达到 90%，普通省道中二级及以上公路占比达到 50%。基本形成“两横一纵两环两放射”高速公路网和“六横三纵一环两放射”普通国省干线公路网架构，具备条件的相邻县市实现二级及以上公路相连。干线公路养护得到进一步加强，国省干线普通公路优良路率达到 85%。

农村公路提前实现小康社会目标，服务网络逐步完善。长春市主城区范围内通屯率实现 100%，市域范围内通屯率达到 80%；县级公路覆盖所有乡镇节点；农村公路做到有路必养，列养率达到 100%，路域环境得到明显改善，基本消除危桥和安全隐患路段；形成农村公路运输服务网络，农村客运服务质量不断提升，具备条件的行政村通班车率保持 100%。

客货运输服务质量持续提升，安全保障能力不断增强。运力结构逐步优化，高级客车占营运客车比例达到 50%。多式联运和甩挂运输等先进运输组织方式较快发展；交通运输与邮政融合发展；道路货运车型标准化水平不断提高，厢式货车、集装箱车比重达到 15%。运输安全保障能力不断增强，重点营业性运输装备监测覆盖率达 100%；水上安全监管和救助能力提升，监管站点布局逐步完善，水上救助成功率达到 96%。

行业现代化治理能力提高，交通运行体制机制更加完善。内部机构和职能设置进一步优化，建立跨部门协调和跨市域协作机制，重点领域改革取得突破。道路、水路法规体系更加健全，形成覆盖全行业相对完善的制度体系。交通信息化程度逐步加强。交通执法水平明显提高，在运政执法方面，构建严执法、重诚信、优服务的运输市场监管与行政执法体系；在路政执法方面，路政案件结案率实现 100%。国省干线超限超载率控制在 2%以下，国省干线路政执法投诉率降为 1%以下。行业人才结构进一步优化，中高级及以上职称人员占行业管理人员的比重达到 25%。

长春市“十三五”交通运输发展主要指标

类别	指标	2014年	2020年
公交都市	公共交通机动化出行分担率(%)★	41.2	60
	城市公交车辆拥有率(标台/万人)★	13	17
	绿色公共交通车辆比率(%)★	49.9	>80
	公共汽电车进场率(%)★	24.5	70
	中心城区公交站点500m半径覆盖率(%)★	82	100
	公共交通乘客满意率(%)★	—	95
	公共汽电车责任事故死亡率(人/百万车公里)★	0.031	<0.02
	轨道交通责任事故死亡率(人/百万车公里)★	0	<0.01
	城乡客运线路公交化运营比率(%)★	44.9	85
国省干线	公路总里程(公里)	22484	24000
	高速公路覆盖县城比例(%)	80	100
	普通国道中二级及以上公路比重(%)★	100	90
	普通省道中二级及以上公路比重(%)★	59.8	50
	普通国省道优良路率(%)★	88.9	85
四好农村路	建制村通沥青(水泥)路比例(%)	100	100
	自然屯通畅率(%)	68.4	80
	农村公路列养率(%)★	95	100
	具备条件的行政村通班车率(%)★	100	100
客货运输	高级客车占营运客车比例(%)★	47.2	50
	营运货车中厢式车比例(%)	11	15
	重点营业性运输装备监测覆盖率(%)★	100	100
	水上救助成功率(%)★	—	≥96
行业治理	中高及以上职称人员占行业管理人员比重(%)★	20.3	25

注：标★的为约束性指标，是指市政府通过合理配置资源和有效运用行政力量确保实现的指标；其他为预期性指标，是指市政府引导各县（区、市）政府，通过调整宏观调控方向和力度，进行社会资源配置，共同努力争取实现的指标。

第四章 重点任务

第一节 全面构建“公交都市”

深入落实公交优先战略，全市域范围内实施“公交便民”工程，重点创建“公交都市”示范城市，积极构建以轨道交通为骨架、地面公交为主体、出租汽车为补充、慢行交通为延伸的多模式、一体化、全覆盖、高品质的公共交通体系。

1、加快公共交通基础设施建设

积极推进城市公共交通与铁路、公路、航空的有效衔接，加快长春市综合客运枢纽建设。实施长春北站综合客运枢纽、长春龙嘉国际机场交通枢纽和长春西站北广场3个综合客运枢纽项目；规划建设长春南、长春东2个综合换乘枢纽；启动长春北、长春东北、长春西南3个换乘枢纽前期工作。推进公交运营场站规划和建设，每个城区建成2个以上公交首末站。对城市内大型建设项目实施交通影响评价。新改建300处公交候车亭和200座公交调度亭。建成公交专用道200公里以上。结合城市道路新改造同步建设公交港湾式停靠站。开展交通形象识别系统工程，在公共交通领域拓展应用。

2、优化运输服务

优化公交线网。优化调整公交线路，增强南部新城、净月区、高新区等新区线网覆盖能力，在兴隆、富锋、合心等城市外围组团，研究开辟定制公交、社区巴士等新型公交服务。依托“两横三纵”快速路，探索发展BRT快速公交。统筹城乡公共交通协调

发展，实施城市周边短途公路客运公交化改造。

加强运营保障。加大车辆投入与更新力度，累计新增和更新公交车辆 2000 台，优先选择绿色能源公交车辆。积极开展黄标公交车清理工作，深入企业开展排查，建立健全在用营运黄标车辆明细台账。实施温暖公交工程，所有公共汽电车安装供暖设施，提高公交乘坐舒适度，具备条件的新建枢纽场站同步配建暖车库和充电桩；积极推广应用无障碍城市公共交通工具。落实公共交通运营补贴制度，到位率达到 90%以上。

开展文明示范。深入开展公交行业“争文明之星、创文明线路、树文明企业”系列活动，逐步形成公交文明服务创建机制。选取主干线路公交车开展主题文化车厢建设，打造以“文明出行、文明服务”为主题的文明公交体系。

3、提高公共交通智能化水平

建设长春交通运输综合指挥调度中心。坚持顶层设计，重点构建一个综合调度指挥中心及若干支撑子系统。结合云计算与大数据，依托长春南客运枢纽，建设长春交通运输综合指挥调度中心，对各个业务板块既有信息系统进行数据融合和集成，实现数据整合、分析、可视化展示以及投资辅助决策、安全与应急、公众出行信息服务、社会投诉建议等功能，打造行业综合管理平台。先期建设公交智能化管理系统和出租汽车信息化管理系统两个支撑子系统。其中，公交智能化管理系统将实现行业对公交车辆的指挥调度及辅助决策分析、企业运营调度、公共信息服务等功能；

出租汽车信息化管理系统将实现对出租汽车实时动态监管、网召（电召）调度、稽查数据实时共享、服务质量信誉考核、企业动态监控及数据汇总、行业综合监管和决策分析功能等。

建设“交通一卡通”平台。以“交通一卡通”试点城市为契机，建成融合常规公交、出租车、轨道交通等多种公共交通形式于一体的公共交通一卡通清算平台，实现城市公共交通付费、清算融合统一。在实现长春、吉林和通化三市公共交通一卡通的基础上，配合省厅实现全省公共交通一卡通乃至全国公共交通一卡通。逐步完善一卡通功能，实现长春市公交一卡通与长途客运、ETC 收费系统、停车场收费系统、其他运输方式收费系统的深度融合。到 2020 年，公共交通乘车一卡通使用率达到 80%。

完善交通出行服务。全面升级门户网站，体现以人为本，着重完善“我要出行、我要办事、我要建议”三大功能板块。大力推广使用“掌上公交”APP 和“长春市交通运输局”微信公众号。建立全市统一的出行信息服务热线。结合电子站牌建设，多渠道发布交通出行信息。

4、完善运营管理体制机制

完善公交运营管理机制体制。建立城市公交经营行为和服务质量考评机制，把服务质量考核结果与企业绩效及各项财政补贴挂钩，督促公交企业提高服务质量。面向社会公开监督电话，加强社会舆论监督。坚持以政府为主导，打开民营线路退出通道，按照所有权和经营权相分离的原则，指导公交集团逐步收回合作

线路；鼓励民营公交企业之间兼并重组，实现规模化运营。

规范出租车行业管理。强化企业经营管理、安全生产、行业维稳主体责任，逐步实行规模化、集约化经营。依照《吉林省出租汽车诚信考核实施办法（试行）》，加大诚信考核力度，规范出租车经营行为。积极探索多样化约车服务，加强对新型服务模式的规范管理。

加强公共交通安全运营管理。加强城市公共交通安全应急管理，制定城市公共交通应急预案，建立公共交通安全防范定期培训及预练制度。完善道路运输从业资格考试中心软硬件设施的建设，加强对从业人员资格的管理。

专栏 1 公交都市建设示范工程重点推进项目

长春北站综合客运枢纽建设项目：该项目利用凯旋路客运站进行改造，占地面积 6.9 万平方米，分地上、地下两个工程。地上为既有客运站运营场所改造，旨在提高和保障服务水平；地下为新建集地面公交、长途客车、出租车为一体的综合立体停车场，建筑面积约 1.5 万平方米，以缓解目前客运站停车难以及带来的周边交通拥堵问题，新建地下连廊，实现客运站与铁路北站互联互通，提高换乘效率。

长春南换乘枢纽建设项目：该项目为国家普通客运枢纽项目，位于人民大街南端，项目规划占地面积 15 万平方米，建筑面积约 7 万平方米。建成后是未来南部新城行政、商务、商贸、文化、娱乐、居住的重要换乘节点，承担着长途客运、地铁、城市公交、出租车及社会车辆的综合换乘功能。

长春西站北广场综合交通枢纽建设项目：该项目位于长春市绿园区，占地约 6 万平方米，项目一期工程建筑总面积 2 万平方米，建成后，将实现两种对外交通方式无缝换乘，高铁、长途客运、城市轨道交通、地面公交、出租立体衔接。

第二节 加快畅通对外运输通道

1、加快高速公路连线成网

完善以京哈高速、琿乌高速组成的 2 大对外主通道和以其他

高速公路组成的旅游、产业、资源、出海和区域联通 5 大对外辅通道。启动 S96 长春经济圈环线高速东环（农安至伊通段）建设，加强长春市外围经济组团之间的快速联系。配合推进 G25 长春至深圳高速公路续建、S01 长春至长白高速公路改移、G12 珲春至乌兰浩特高速公路扩建、G1015 榆树至松原高速公路新建、G12S 长春至大浦柴河新建等项目，长春市区对外高速公路出口达到 10 处。

2、推进普通干线提等升级

实施干线路网工程。紧抓国家加大对普通国道支持力度的机遇，加强普通干线公路的建设，重点实施 9 个项目 210 公里。加强长春市区对外联系，实施国道 G229 饶盖公路西营城至杨家店段（机场大道）、长春至依家屯段（长伊公路）等建设项目；**支撑长春新区通道建设**，实施国道 G229 饶盖公路西营城点至长吉北线、省道经济圈环线公路西营城至前董家等建设项目；**缓解过境公路拥堵**，实施国道 G229 饶盖公路九台绕越线、京哈绕越线合隆至烧锅段等建设项目；**加快低等级公路升级改造**，实施国道 G229 饶盖公路九台至其塔木段、其塔木段至霍家渡口段等建设项目。新增一、二级干线公路 180 公里以上，长春市区对外普通干线公路出口达 10 处。

加强公路养护管理。实施 217 公里改建、大中修工程和 58 公里预防性养护工程，安排既有四、五类危桥改造，对新增危桥按照“发现一处、处理一处”的原则，处置率达 100%。在具备条件的对外主通道和旅游公路上建设公路服务区。实施公路美化绿

化工程，改善道路和行车环境。通过精细化养护，普通国省道优良路率达到 85%，使公路持续保持良好的养护质量和服务水平。实施安全生命防护工程，加强安全隐患路段的整治。

专栏 2 对外通道重点推进项目

S96 长春经济圈环线高速东环段（农安至伊通）：该项目起于农安县迟家店，经由德惠市、九台区、双阳区、伊通县，止于长白高速伊通任家屯，全长 206 公里，按双向四车道高速公路标准建设。项目建成后，将加强长春市外围经济组团之间的快速联系，形成龙嘉机场的对外联系通道；同时将完善长春市高速公路网，基本实现长春市域内“一小时经济圈”

G229 饶盖公路西营城镇至杨家店段（机场大道）：该项目起于九台区西营城镇，止于兴隆山甲一路，全长 29.8 公里，按一级公路标准建设。项目建成后，将成为长春新区与主城区联系的重要通道，同时将成为龙嘉机场新的快速集疏运通道。

G229 饶盖公路长春至依家屯段（长伊公路）：该项目起于前进大街，止于伊通县依家屯（与四平市界），全长 37.1 公里，其中 5.8 公里按城市道路标准建设，31.3 公里按一级公路标准建设。项目建成后，将进一步拓展城市南部新城发展空间，带动南部地区产业发展。

第三节 全力构建“四好农村路”

1、提升通畅程度

完善县级公路。发挥县级公路对长春市新型工业和现代农业发展、城镇布局、旅游开发的引导作用，启动长春至双阳公路、九台至米沙子公路、德惠至双阳公路、九榆公路、合乌公路等 5 个项目 198 公里建设。

建设乡村硬化路。助推新型城镇化和新农村建设，提高乡镇、村屯联通水平，力争每年安排乡道、村道建设 800 公里，重点解

决断头路、瓶颈路、已通村破损严重老旧沥青（水泥）路和 50 户或 180 人以上的通屯路，对全市 70 个乡镇 146 个贫困建制村精准扶贫，到 2018 年底，完成主城区 500 公里农村公路建设，实现主城区范围内屯屯互通；到 2020 年，全市 80% 自然屯通硬化路。建设农村公路桥梁 146 座，其中新建 18 座，改建 128 座，主要解决危险桥梁和有河无桥问题。

实施安全生命防护工程。实施农村公路安全生命防护工程，完善交通安全设施，到 2018 年底，基本完成乡级以上公路急弯陡坡、临水临崖等重点路段的安全隐患治理，全部改造或维修县级公路发现的危桥。到 2020 年底，全部消灭桥梁因结构问题引起的安全隐患，全面完成县道、乡道安全隐患治理，公路安全防护水平显著提升。

2、健全养护机制

全面落实县级人民政府的主体责任，充分发挥乡镇人民政府、村委会和村民的作用。将日常养护经费和人员纳入养护工作指标考核。到 2020 年，养护经费全部纳入财政预算，并建立稳定的增长机制，基本满足养护需求，农村公路列养率达到 100%。

3、加强管理能力

加强农村公路法制和执法机构能力建设，农村公路管理法规基本健全，基本建立县有路政员、乡有监管员、村有护路员的路产路权保护队伍。农村公路路域环境逐步提高，对旅游景点集中区域的部分农村公路实施绿美化工程，在净月、莲花山等区域适

时启动生态示范路建设。

4、完善客运服务

加快基础设施建设。新建农村客运站点及候车亭 260 个；对部分通客车的建制村、自然屯设置招呼站。

完善客运网络。积极推进“镇到村”农村客运网络建设，力争每个县（市）建立一个以乡镇或以村为中心的客运网络，在县城、乡镇实现零换乘；通过新辟、改线、延伸既有农村客运班线，扩大农村客运覆盖面和服务范围，向自然屯延伸。引导鼓励具备条件的农村客运班线进行公交化改造，合理安排发车时间。

加强行业监管。在保障安全和基本服务标准的前提下，适当提高客运企业在客运班线站点选择和变更、班次调整、运力调整、车辆更新等方面的经营自主权，激发客运市场活力。加大对农村非法营运车辆的治理力度，净化农村客运市场环境。加强对农村客运的安全隐患排查治理，严格对农村客运线路安全条件审核。

专栏 3 农村公路重点推进项目

主城区 500 公里农村公路建设项目：在 2018 年底前完成主城区范围内 500 公里农村公路建设，打通村屯之间的断头路，提高建设标准，实现屯屯互通，同步配建公交基础设施，力争实现硬化、绿化、亮化一体化建设，满足城乡客运一体化需要，为实现“公交都市”创建目标提供基础保障。

长春至双阳公路：该项目起于净月开发区新城大街，止于双阳区城西侧，全长 37.4 公里，按一级公路标准建设。项目建成后，将有利于进一步拓展南部城市发展空间，拉动双阳区经济发展。

第四节 着力推进客货运输发展

1、提供多种形式城际客运服务

发展快速城际客运，针对高速公路运行里程达 80%以上的城际客运线路，逐步改造原有普客班车为直达班车。对毗邻城市且客流较密集的城际客运班线进行公交化改造。加快推进道路客运转型升级，稳步扩大道路企业经营自主权，优化线路资源配置。推进三级以上客运站实现联网售票，鼓励发展“一票制”客运服务。加快发展旅游客运和包车客运，积极发展灵活、快速、小批量的道路客运定制服务产品，建立多层次客运服务体系。大力发展包车班车、特色旅游客运专线、机场快线、高铁快线、商务快客、短途驳载等特色客运业务，满足个性化出行需求。继续推动利用长途客运班线运输邮件、快件，共享班线资源。

2、引导发展交通物流

发展先进运输组织模式。按照“企业主导、政府引导、市场化运作”原则，以交通运输部实施多式联运试点工程为契机，引导企业创新多式联运组织模式，积极推进公铁、公空、公海等多式联运发展。以发展甩挂运输为突破口和着力点，鼓励传统交通企业向现代物流企业转型升级。严格货运车辆的市场准入与退出，引导并鼓励运输企业采用标准化、厢式化、专业化的公路货运车辆，逐步淘汰栏板式货车。加强跨区域合作，加快推进危险品运输全过程无缝监管。

发展城市配送和农村物流。配合推进长春市城市物流配送试

点工作，协助推广 96656 城市配送智能物流平台。坚持运邮结合、客货并举，统筹协调农村客运、农村物流、农村邮政协调发展，充分发挥农村客运场站、车辆在服务农村物流、小件快运和农村邮政等方面的组合效应。统筹协调交通、邮政、供销等农村物流资源，逐步建设并完善以区、乡（镇）、村（屯）三级物流节点为支撑的农村物流网络。推动农村交通运输和邮政站点资源整合，以乡镇客运站和农村客运站为依托，因地制宜建设具有交通运输、邮政仓储、快递、物流配送等功能的农村综合运输服务站。引导交通运输企业和邮政企业在农资配送、农产品进城运输、小件快递及分销产品捎带等方面加强合作，进一步推动以客运站点及客运班线为依托代运邮件和快件，在有条件的地区开展市区到乡镇、沿途行政村的双向货运配送服务。

3、推动维修企业转型升级

引导发展汽车维修连锁经营，在确保安全、环保生产条件下，鼓励大型维修企业、连锁经营 4S 店在大型社区、公共停车场、客货运输站场周边、高速公路服务区及旅游景点服务区布设连锁网点。大力推广和示范吉林快修品牌，统一技术支撑与管理。加快推进维修企业质量信誉考核工作，完善质量信誉考核机制，严格执行考核标准，结合每年度的考核工作促进优胜劣汰，扶持优势品牌，建立诚信市场。

第五节 着力提升行业现代化治理能力

1、推进交通信息化建设

推进干线路网运行和养护监测系统建设。配合开展可视监测系统网络化建设，对干线公路重点路段、事故多发路段、大型桥梁实时监测，监测范围延伸至超限站、收费站等沿线设施，为行业管理、应对突发事件提供基础保障。

配合省厅建设信息子系统。在省交通运输厅的统一安排下，做好吉林省交通运输统计分析监测和投资计划管理信息系统的支撑子系统建设，完善相应的办公业务流程。通过与主系统的对接，进一步完善长春市级办公自动化系统。

促进交通运输与邮政业信息互融。积极运用技术手段，实现交通运输与邮政业管理平台对接，实现有关管理数据互通共享。鼓励推进客运站快件信息系统与邮政快递信息系统对接，为合作开展农村快递服务提供支撑。

完善海事信息化系统。借助相邻省份海事局业务网络，重点完善船舶检验、船舶登记、船舶营运等信息化业务系统和海事安全监控系统。

引导机动车维修行业信息化发展。推动建设汽车救援网络行业信息化管理系统。

2、深化重点领域行业改革

完成交投转型改革。重新明确交通建设投资集团定位和职责，在新的发展形势和投资环境下，使其成为项目建设载体，履行交

通基础设施建设项目法人职责，组织开展交通基础设施项目建设或参与交通 PPP 项目建设等。

深化行政审批制度改革。开通交通运输网上行政审批系统，加大简政放权力度，开辟交通审批绿色通道，为企业提供优质便捷的审批服务。

配合省市完成相关改革。配合国家和省、市，积极做好事权和支出责任改革试点，合理划分和落实交通事权和支出责任，厘清行业内部职责。按照相关要求，推进行业各项改革。

3、提升交通执法能力

完善运政执法管理模式。强化对火车站、客运站、城市出口等城市窗口以及重点商圈、大学城等重点区域运营车辆专项整治，通过上述点与线（运营线路）、面（划分七大大包保区）结合，进一步细化分工，完善管理运行机制。充分利用媒介向全社会宣传相关执法信息，让市民参与共同监督道路运输市场不规范行为和执法工作，利用交通运输局门户网站等渠道向社会曝光道路运输监管中的违法违规行为，建立融合道路运输企业主体管理、行业管理部门监管查处、社会广泛监督的“三位一体”管理模式。

提升公路路政执法水平。建立公路附属设施电子台账并逐年更新，严格查处涉路案件，破案率实现 100%，依法保护路产路权。推动多部门联合“治超”，加强移动检测车辆巡查频次，在干线公路上实行“严禁严出”。

开展与邮政执法合作。建立交通运输、邮政联合执法的联动

机制。加强道路运输和邮政运输市场管理，严厉打击违规收寄禁限寄物品、未经许可从事道路运输、车辆和人员不符合法律法规规定等违法经营行为。

4、强化安全监管与治理

强化交通安全隐患排查。坚持交通安全大检查常态化，在公路建设、客货运输、城市公共交通、渡口渡船等重点运输领域全面排查事故隐患，做到及时排查、及时整改，坚决遏制重特事故发生。

加强重点领域安全风险防控。以实施现有公路安全生命防护工程和危桥改造为重点，推进“平安公路”建设。以强化危险品异地营运车辆监管和“两客一危”车辆联网联控为重点，推进“平安车”建设，以落实长途客运站“三不进站、六不出站”为重点，推进“平安站”建设，进一步开展非法营运“黑车”专项整治。以加强水上客货运船舶安全排查为重点，推进“平安船”建设。针对船员适认、船舶适航开展专项整治。建设水上安全监管站，储备水上搜救物资，实现水上人员救助成功率96%以上。

5、推进科技研发与应用

开展重点领域技术攻关。结合“公交都市”建设示范工程，重点针对城市综合客运枢纽、智能交通系统、快速公交运行监测系统、清洁能源公交车辆四个方面开展科技攻关或技术支持。通过政府引导和市场主导相结合的形式，在交通基础设施建设与养护方面开展科技攻关，引进新工艺、新材料、新设备，提高基础

设施建设管理水平。

促进科技成果推广应用。依托经济圈环线高速公路建设项目组织实施“环保型防腐镀锌护栏板的应用研究”实验工程并推广使用。依托长伊公路建设组织实施“温拌沥青混合料应用技术研究”、“蓄盐型主动除冰雪路面应用技术研究”实验工程。依托一级公路中央分隔带建设，推广干硬性混凝土路缘石研究成果。依托农村公路建设工程，继续推广农村轮迹公路。

6、加强人才队伍建设

做好紧缺人才培养。继续贯彻《公路水路交通运输中长期人才发展规划纲要》（2011—2020），抓好人才培养、交流和使用三个关键环节，建设高素质交通职工队伍。围绕“四个交通”建设，加强对安全保障、信息化、城市交通等重点领域急需紧缺人才的引进和培养工作。完善局后备干部人才库和绩效考核制度。逐步提高一线专业技术人员占技术人员的比例。

强化继续教育和培训。加强干部职工队伍继续教育。以高、中级专业技术人员和管理人员为重点，针对城市交通、行政执法等方面广泛开展岗位培训。根据工作需要，有序推进相近岗位轮岗，推动人员流动。积极组织职工参加省、市组织的各类业务和理论培训。

第五章 资金需求

“十三五”期，由市本级作为建设和投资主体，城市公共交通、公路建设养护、客运站场等交通运输重点建设项目的资金需求总量为 401.7 亿元。其中，上级投资补助 62.3 亿元，占总投资需求的 15.5%；市本级出资 185.1 亿元，占总投资需求的 46.1%，其他方式筹资 154.4 亿元，占总投资需求的 38.4%。各领域项目的资金需求具体见表 5—1。

表 5-1 长春市各领域交通运输项目投资需求及资金来源

		“十三五” 计划投资 (万元)	资金来源		
			上级补助	市本级	区及其他
1	公路路网	381.7	59.8	179.8	142.2
(1)	路网建设	361.6	46.7	179.8	135.1
①	国家高速公路	29.1	6.0	7.4	15.7
②	省高速公路	184.2	18.5	165.7	0
③	普通国道	61.7	13.0	2.8	45.9
④	普通省道	3.1	1.6	0.0	1.4
⑤	农村公路	83.5	7.6	3.9	72.0
	其中：县道	55.7	3.5	0.0	52.3
(2)	公路养护	20.2	13.1	0.0	7.1
①	国省道养护	11.4	11.4	0.0	0.0
②	农村公路养护	8.8	1.7	0.0	7.1
2	城市公交	6.2	0	5.0	1.2
(1)	公交基础设施	0.23	0	0	0.2
(2)	公交车辆	6.0	0	5.0	1.0
3	客运站场	11.4	2.2	0.0	9.2
4	信息化	2.4	0.3	0.3	1.8
	合计	401.7	62.3	185.1	154.4
	各部分资金比重		15.5%	46.1%	38.4%

注：国家高速公路仅计列长春市本级及区县市所承担的征地拆迁费用，未计建设费用。

第六章 保障措施

第一节 组织保障

建立组织机构。交通运输局成立保障规划实施组织机构，建立分工协作机制，制定实施方案和年度工作计划。

加强实施评估。建立规划管理预警和调控机制，加强对规划执行情况的跟踪分析，及时组织开展“十三五”规划中期评估及修订工作。

第二节 政策保障

突出政策支撑。制定并落实交通影响评价制度，对大型城市交通建设项目进行环境影响分析，并纳入项目审批环节。立法并出台《公共交通基础设施规划建设使用管理办法》，明确财政、规划、用地等方面对公共交通的保障措​​施。根据相关国家行业标准，建立城市公共交通标准体系，实现公共交通行业科学化、标准化管理。

突出规划引领。重视并确保5年规划编制体系常态化，实现总体规划与专项规划有效互动，适时安排相关规划的修编与编制，确保交通可持续发展，坚持规划引领行业发展。

第三节 资金保障

积极争取补贴。加大公交都市建设示范工程资金保障力度，争取市本级资金在基础设施、车辆更新、智能化建设、运营保障等方面给予优先安排。密切关注部、省“十三五”规划项目库，同时紧跟国家政策的调整动向，争取通过优先试点或部市、省市

共建方式，在推动公交都市、货物运输（物流园区、多式联运、甩挂运输等）和农村客运发展等方面获得国家投资补助、省转移支付支持。

创新融资模式。进一步发挥市场机制作用，通过交通投资集团等新型融资平台整合优质存量资产，采取 PPP、信托投资、股权融资等多种形式，吸引和鼓励社会资本参与交通基础设施建设。拓展与交通运输主业相关的其他经营业务，增强融资能力。

强化制度约束。针对预算执行和结余结转资金管理日趋严格的形势，车购税补助资金的使用要严格按照管理办法，认真衡量市一级财力和项目征拆难度，确保项目按时开工。强化对财政资金、资产安全与使用效益的监管。

第四节 体制机制保障

强化统筹协调。建立道路、水路交通与铁路、民航、邮政之间的高效协调机制。加强与规划、发改、国土、环保等部门之间的横向联系，建立常设联系机制，由市政府高位统筹，及时协调解决交通发展中土地征用、项目审批等难点问题。建立与相邻地市交通部门的定期会晤与信息交换机制，实现跨地市重要交通基础设施的规划布局、建设时序和技术标准等方面的统筹协调，建立与周边地市间的重大项目共同争取机制，形成合力争取将一批项目纳入国家规划，获得资金支持，并尽快启动实施。

积极推动交通大部门制建立。积极申报成为全国综合运输示范试点城市之一，推动综合运输体系完善。根据行业和市委市政

府的相关部署，积极推动交通大部门制建立。

附件

表 1 公路建设项目安排及资金需求

序号	项目名称	路线编号	建设性质	建设规模(公里)	建设内容	建设时间		“十三五”计划投资(万元)	资金来源(万元)		
						开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市)及其他
总计				4467.06				3615571.2	467201	1797556	1350814
高速公路				248.157				291232.2	60000	73913	157319
1	京哈高速公路长春至拉林河扩建工程	G1	扩建	100.116	现有京哈高速由四车道扩建为八车道	2018	2020	45894		5686	40208
2	长春至深圳高速公路长春段	G25	新建	6.2	新建四车道高速	2016	2017	102897	60000	42897	0
3	珲乌高速公路吉林至龙嘉机场段扩建工程	G12	扩建	30.17	四车道改六车道	2017	2019	2265			2265
4	铁力至科右中旗高速公路榆树段	G1015	新建	33	新建四车道高速	2016	2019	29745			29745
5	延长高速长春至大蒲柴河段	G12S	新建	78.671	新建四车道高速	2018	2020	110432		25330	85102
省高速公路				219.529				1842148	185000	1657148	
6	长春至长白(抚长)高速公路改移工程	S01	新建	12.575	新建四车道高速,采取高架桥形式	2017	2018	492148	50000	442148	
7	长春经济圈环线高速公路农安至伊通段	S96	新建	206.954	新建四车道高速	2016	2020	1350000	135000	1215000	

长春市“十三五”交通运输发展规划纲要

序号	项目名称	路线编号	建设性质	建设规模(公里)	建设内容	建设时间		“十三五”计划投资(万元)	资金来源(万元)		
						开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市)及其他
普通国道				158.699				617160	129940	27996	459224
1	京哈绕越线线合隆至烧锅段	G102	新建	10	新建六车道一级公路,路基宽33.5米	2017	2017	40000	10000		30000
2	饶盖公路霍家渡口至其塔木段	G229	扩建	13.632	扩建11.6等外公路、新建2公里,四车道一级公路	2017	2017	34000	14900		19100
3	饶盖公路其塔木至九台段	G229	扩建	47.58	三级公路扩建为二级公路	2018	2019	47600	23790		23810
4	饶盖公路九台绕城段	G229	新建	14.7	新建二级公路	2017	2018	17160	7350		9810
5	饶盖公路西营城镇至杨家店段(机场大道)	G229	新建	35.655	新建八车道一级公路,路基宽47.5米	2017	2018	209000	36900	27996	144104
6	饶盖公路长春至依家屯段	G229	新建	37.132	起点至永春段8.1公里为城市道路,路基宽64米,永春至依家屯段29公里为六车道一级公路,路基宽33.5米	2016	2018	269400	37000		232400
普通省道				140.21				30500	16220		14280
1	经济圈环线机场大道起点至前董家段	S001	扩建	5.6	二级公路扩建为四车道一级公路	2017	2018	17000	3920		13080
2	经济圈环线农安至巴吉垒	S001	扩建	29.707	三级公路扩建为二级公路	2017	2018	9500	9500		
3	合隆至开安公路(凯旋路北延长线)		新建	16	新建三级公路	2018	2018	4000	2800		1200

长春市“十三五”交通运输发展规划纲要

序号	项目名称	路线编号	建设性质	建设规模(公里)	建设内容	建设时间		“十三五”计划投资(万元)	资金来源(万元)		
						开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市)及其他
农村公路				4198.241				834531	76041	38500	719990
1	县道			198.241		2016	2020	557293	34522		522771
①	长春至双阳公路		新建	37.437	新建双向八车道一级公路，路基宽47.5米	2016	2018	385000	13041		371959
②	九台至榆树公路		扩建	79	三级公路扩建为二级公路，九台58km，德惠10km，榆树11km	2019	2020	19000	5214		13786
③	德惠至双阳公路 德惠与九台交界至莲花山段		新建 扩建	32	扩建17.6公里二级公路(九台)、新建14.4公里(德惠)，双向四车道一级公路	2017	2018	78000	5749		72251
④	九台至米沙子公路		新建	24	新建双向四车道一级公路	2018	2019	60000	4312		55688
⑤	合乌线 巴吉垒至伏龙泉		新建	25.804	三级公路扩建为二级公路(农安)	2017	2018	6193	1703		4490
⑥	县道桥梁建设				新建改建桥梁20座共1285.1延米	2016	2020	9100			4597
2	乡道、村道			4000	新建改建乡村道4000公里	2016	2020	277238	41519	38500	197219
	其中：危桥建设					2016	2020	29738			

注：上级补助资金以实际下达为主。

表 2 公路养护项目及资金需求

序号	项目名称	建设规模 (公里)	建设时间		“十三五” 计划投资 (万元)	资金来源(万元)		
			开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市)
总计		744.869			201547	130606		70941
国省道*					114006	114006		
1	养护改建、大中修	217	2016	2020	88256	88256		
2	预防性养护工程	58	2016	2020				
3	小修保养工程		2016	2020	22500	22500		
4	危桥改造工程		2016	2020	2500	2500		
5	绿化美化工程		2016	2020	500	500		
	灾害防治工程		2016	2020	250	250		
农村公路*					87541	16600		70941
1	县道养护改建、大中修	527.869	2016	2020	47700			47700
2	安全生命防护工程		2016	2020	1000	600		400
3	小修保养工程		2016	2020	38841	16000		28841
	其中：县道		2016	2020	20424	16000		4424
	乡道		2016	2020	6048			6048
	村道		2016	2020	12368			12368

注：1、农村公路上危桥改造以新建项目完成，投资计入农村公路的建设投资，不再重复计入养护资金。
2、上级补助资金以实际下达为主。

表3 公路客运站场建设项目安排及资金需求

序号	项目名称	建设性质	站级	类别	建设规模 (平方米)	建设内容	建设时间		“十三五” 计划投资 (万元)	资金来源(万元)		
							开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市) 及其他
总计									114122	22009	0	92113
综合客运枢纽									73972	15481	0	58491
1	长春西站综合交通换乘中心北广场	新建	一级	国家综合 客运枢纽	占地 254600 平方米, 建筑 60000 平方米	建设公路客运站房和铁路北站房、公交辅助用房、地下工程和停车场。	2018	2019	40000	9956	0	30044
2	长春北综合客运枢纽改造	改造	一级		占地 30000 平方米, 建筑 65000 平方米	项目位于凯旋路客运站, 新建地下一、二、三层, 对地上一层进行扩容绿化改造。	2015	2020	33972	5525	0	28447
大型对外换乘中心									40000	6415	0	33585
1	长春南换乘枢纽	新建	一级	国家普通 客运枢纽	占地 150000 平方米, 建筑 70000 平方米	项目位于南部新城, 建设综合换乘中心和指挥调度中心。	2017	2019	40000	6415	0	33585
普通客运站									150	113	0	37
1	岔路口客运站	新建	四级	省内普通 客运枢纽	占地 4003 平方米, 建筑 340 平方米	建设普通客运站	2016	2016	150	113	0	37

注：1、类别中，国家（综合、普通）客运枢纽分别是指列入《国家公路运输枢纽规划》的综合客运枢纽、普通客运枢纽。

2、上级补助资金以实际下达为主。

表 4 城市公共交通基础设施建设项目安排及资金需求

序号	项目名称	建设性质	建设内容	建设时间		“十三五” 计划投资 (万元)	资金来源(万元)		
				开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市) 及其他
总计						77320	0	50000	27320
公交基础设施						2320	0	0	2320
1	公交调度亭	新建	新建 200 座调度亭, 每座约 6m ²	2016	2020	820	0	0	820
2	市内站亭	新改建	新改建 300 处公交站亭	2016	2020	1500	0	0	1500
公交车辆						60000	0	50000	10000
1*	新购及更新公 交车辆		每年新购及更新 400 台公交车 辆,5 年共计划 2000 台	2016	2020	60000	0	50000	10000

注：上级补助资金以实际下达为主。

表 5 交通信息化建设项目安排及资金需求

序号	项目名称	建设内容	建设时间		“十三五” 计划投资 (万元)	资金来源(万元)		
			开工年	完工年		上级	市本级	县(区、市) 及其他
合计					23900	3200	3000	17691
1	公交智能化 示范工程	建设长春市公交行业指挥调度中心、公交集团 调度指挥中心和公交调度分中心三级监控 调度指挥中心	2016	2016	6200	2200	3000	991
2	出租汽车信息化 管理平台	建设集监控指挥中心、行业数据资源中心、电 召服务中心为一体的出租车信息化管理系统	2016	2018	7700	500		7200
3	长春交通运输综 合指挥调度系统 工程	依托长春南客运枢纽建设,对各个业务板块既 有的信息系统进行数据融合和集成,实现数据 整合、分析、可视化展示以及投资辅助决策、 安全与应急、公众出行信息服务、社会投诉建 议等功能	2016	2020	7000	500		6500
4	“交通一卡通”平 台	建成融合常规公交、出租车、轨道交通等多种 公共交通形式于一体的公共交通一卡通清算 平台,实现城市公共交通付费、清算融合统一	2016	2020	3000			3000

注：上级补助资金以实际下达为主。