

吉林市综合交通运输发展 “十四五”规划 (2021年—2025年)

吉林市交通运输局
中佑勘察设计有限公司
二〇二二年九月

前 言

“十四五”时期是交通强国战略实施的开局之期，党中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》提出到 2035 年基本建成交通强国，现代综合交通体系基本形成。为深入推动党中央、国务院决策部署在吉林省落实落地，省委、省政府印发了《关于深入贯彻<交通强国建设纲要>建设高质量交通强省的实施意见》，旨在构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、国内先进的交通强市，支撑吉林市全面振兴。

依据《交通强国建设纲要》（中发〔2019〕39号）、《国家综合立体交通网规划纲要》（中发〔2021〕5号）、《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》（国发〔2021〕27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》（吉发〔2021〕7号）、《中共吉林省委、吉林省人民政府关于深入贯彻<交通强国建设纲要>建设高质量交通强省的实施意见》（吉发〔2020〕16号）、《吉林省综合交通运输发展“十四五”规划》（吉政办发〔2022〕22号）等文件，编制本规划。

规划空间范围为吉林市全域，规划目标年为 2025 年，规划

对象包括铁路、公路、水运、民航、油气管道、邮政与城市客运，涉及基础设施、运输服务及支持保障体系。

目 录

一、发展环境	6
(一) 综合交通网络初步形成	6
(二) 综合运输服务能力和水平稳步提升	9
(三) 绿色、安全、智慧交通同步发展	11
(四) 存在问题	12
(五) 形势要求	9
二、总体要求	16
(一) 指导思想	16
(二) 基本原则	17
(三) 发展目标	18
三、规划重点任务	22
(一) 构建内联外拓现代高效的综合立体交通运输网络	22
(二) 建立高效率的运输服务体系	29
(三) 促进交通运输行业绿色发展	34
(四) 建立稳定可靠的平安交通	35
(五) 提升交通运输智慧化水平	37
四、保障措施	41
(一) 加强组织领导	41
(二) 健全体制机制	41
(三) 着重人才培养	42
(四) 完善投融资模式	43

一、发展环境

（一）综合交通网络初步形成

至“十三五”期末，吉林市已初步形成以铁路、公路、水运、航空等各种运输方式有机衔接的综合立体交通网。全市交通线网总里程达到 16685 公里，其中公路 15394 公里，铁路 907 公里，内河航道 384 公里。

1.铁路客货运服务水平大幅提升。吉林市境内现有长珲城际铁路、长图铁路、沈吉铁路、吉舒铁路、舒榆铁路、拉滨铁路、烟白铁路 7 条铁路线，构建了通达内外的“三横两纵”铁路网。至“十三五”末期，吉林省内部客运旅客交流量为 6087 万人，吉林市与省内各地市交流量占省内交流量的 18.6%；对外发送量占对外发送总量的 9.7%。货运方面，受“公转铁”等国家政策影响，省内主要干线均实现高速增长，主要区段的年均增长率达到 20% 以上，铁路在货物运输中的骨干作用进一步凸显。全省完成铁路货运发送总量 15731 万吨，其中，吉林市与省内其他地市交流量占省内总交流量的 32.8%。

2.公路交通基础设施更完善。“十三五”期间，全市公路交通基础设施完成投资 149.99 亿元，较“十二五”增加 63.47 亿元，增长 73.4%。新改建各级公路 3751.18 公里，新改建桥梁 226 座。通车里程新增 1140.62 公里，达到 15394 公里，在吉林省地市中排名第二。高速公路建设完成投资 58.77 亿元，较“十二五”增加 38.19 亿元，增长 185.6%。通车里程新增 131.5 公里，达到 475 公里，“一环四射一横”

高速公路网布局初步形成，“东联西托、南通北达”高速公路主通道全部贯通。国省干线建设完成投资 21.1 亿元，较“十二五”增加 2.2 亿元，增长 11.7%。通车里程新增 220 公里，达到 1474 公里，形成了“三横三纵三射四联”的普通干线公路网。所有县城、重点乡镇和主要景区实现高等级公路联通，高等级公路网络基本形成。“四好农村路”建设完成投资 40.11 亿元。率先在全省实施农村公路“路长制”，改建农村公路 8380.9 公里，实施安防工程 743.43 公里，改造危桥 205 座，整治“畅返不畅”路段 3180.5 公里。全市各乡镇村已 100%通硬化路，自然屯通畅率 91.4%。各县(市)区均已设置农村公路管理所。交通脱贫攻坚取得全面胜利，投资 5.15 亿元修建贫困村通屯硬化路 305.6 公里，实施安防工程 175.4 公里，改造危桥 108 座，提前完成“两通”兜底性目标任务。公路通行状况持续向好，完成公路养护投资 8.56 亿元，实施干线公路大中修工程 239 公里。新建国省干线服务区 5 处，打造生态美化长廊 270 公里，助力我市全域旅游发展。

3.水运模式逐渐转型。 我市水路运输以旅客运输为主，至“十三五”末期共计达到 18 条运输航线，319 艘营运船舶，通航里程 814.8 公里。吉林市境内主要有松花江、松花湖、红石湖及白山湖，水运曾经是重要的运输方式之一，2010 年以前，吉林市水运通航里程达到 550 公里，水运航线 29 条，主要承担水泥、矿石、粮食、煤炭等货物的运输。随着公路、铁路等交通基础设施网络的不断完善、货物运输需求逐渐萎

缩及城市建设带来的通航条件限制，目前全市水运通航里程缩减至 384 公里，且水运已基本不承担货物运输，仅松花江部分区域以及松花湖景区存有部分水上观光旅游项目，承担部分水上旅游客运。

4. 航空运输基础向好。我市与长春市共用的龙嘉国际机场，承担我市主要航空运输需求，长珲城际铁路在龙嘉国际机场内设龙嘉站，实现了“航空+高铁”的零距离对接，从机场可实现 30 分钟快速到达吉林市。二台子机场改扩建工程已纳入《东北地区“十四五”民用航空发展规划》《吉林省民航发展“十四五”规划》，建成后可满足年旅客吞吐量 80 万人次、货邮吞吐量 2.15 万吨、飞机起降 3.98 万架次的使用需求，与龙嘉机场在功能上相互依托和补充，推进我市航空运输发展。我市作为首批低空空域改革试点区域之一，目前机场有 3.8 万平方公里空域，低空空域资源十分优越，是未来发展支线航空运营，航空货运和通航运营的重要基础。

5. 公共枢纽场站不断完善。至“十三五”末期，全市公路场站达到三级及以上公路客运站 8 个，乡镇客运站 48 个，候车亭 102 个、站牌 22 个，客运场站布局与实际需求基本适应。跨区域物流体系更加完善，已建成的长吉图综合物流园、危险货物物流中心、增益供应链物流园、亚奇物流园、吉林省宝奇智慧物流园、桦甸货运场站、磐石吉高陆港物流园区，在公铁联运、仓储配送、甩挂运输、区域分拨、物流金融、信息配载、电子商务、展示交易等方面提供了有力保障。铁路运输保障能力和服务品质持续增强，目前吉林市域

内建成吉林站、蛟河西站及双吉站 3 个长吉珲城际铁路沿线高铁站，建成舒兰站、蛟河站、磐石站、口前站、桦甸站 5 个主要普铁站，全市还建有烟筒山站、黄松甸站、拉法站、吉林北站等多个三等、四等客、货运铁路站。

6. 邮政快递业机械化、智能化水平显著提升。至“十三五”末期，吉林市独立许可企业、直营企业 42 家，分支机构 228 处，新增登记末端网点 751 个，建成“快递进村”服务站点 313 个，从业人员 3086 人。全市平均每万人有 3.3 个快递网点或服务站点，每百平方公里有 4.92 个快递网点或服务站点。全市共有快递分拣中心 7 个，总占地面积 3 万平方米，快递机械化分拣线达到 1229 米。吉林市快递业务规模稳居全省前列，网点稠密度高于全省平均水平。快递乡镇网点覆盖率达到 100%， “快递进村”工程加快推进，便利数百万农村居民使用快递。快递企业入驻淘宝特色“中国·吉林市馆”等电商集聚地，与 5 个县级电子商务公共服务中心对接，直接为 583 个村级服务站（点）、2000 家村淘活跃卖家开展点对点服务，对电商发展的支撑能力不断增强，有效降低了流通成本。

（二）综合运输服务能力和水平稳步提升

1. 客运服务更加高效便捷。吉林市铁路、公路客运站的同时设计、同步建设，实现了铁路、公路客运班线、城市公交、出租车等多种方式“零距离”换乘，提供了高品质旅客公铁联程运输服务。道路班线覆盖了全部区、县（市）和长春、松原、延吉等省内主要城市以及大连、沈阳、哈尔滨等

省外城市。“十三五”期间，全市 76 个乡镇 1382 个行政村已全部开通班线客车，乡镇及行政村通班车率达 100%。新增更新城市公交 543 辆，其中新能源车占比 55.8%。新开公交线路 33 条，调整线路 44 条。首开 9 条免费环城巷微公交，开通 3 条定制公交、4 条旅游专线、6 条夜市经济定制公交和 7 条中小学校园专线，满足了不同群体多样化出行需求。率先在全省实现公交车免费 WIFI 服务，全部车辆实现扫码支付功能。开通覆盖了永吉县重点乡镇的城际公交化改造线路，并向北大湖滑雪场延伸。实现了长春—吉林、口前一五里河定制客运服务，较好地满足了吉林地区居民出行需求。

2. 货运转型升级稳步推进。县乡村三级物流网络已基本构建，基本形成了以市本级为中心、县（市）为次中心，连接乡镇、辐射村庄的城乡运输班线网。吉林磐石陆港、一网全城电商物流园等多个大型物流园区建成投入运营。吉林省宝奇智慧物流产业中心有限公司成为全省首家取得网络货运经营执照的企业。

3. 治理体系更完善。“交通运输综合行政执法支队+交通运输监测中心+公路事业发展中心+道路运输事务中心”一体联动、“基层执法大队+属地交通运输管理机构”分层服务，各行业监管归口管理的扁平化管理模式、改革模式成为全省示范样板。出台《吉林市危险化学品道路运输安全管理暂行规定》，紧跟交通强国、交通强省重大战略，印发《吉林市关于建设高质量交通强市的实施意见》、《吉林市进一步深化农村公路管理养护体制改革、推动“四好农村路”高

质量发展实施方案》。“放管服”改革深入推进，全面清理行政审批项目，完善和公开权力清单。推进“证照分离”改革，道路运输行政许可项目全部先办营业执照后办许可。实现普通货运车辆安检、综检和排放检验“三检合一”。吉林市交通运输局被评为“2019年营商环境建设优秀单位”、“七五普法先进单位”。

（三）绿色、安全、智慧交通同步发展

1. 绿色低碳交通建设步伐加快。积极推进新能源、清洁能源应用，促进公路客货运节能减排。目前，全市1200余台公交车全部为纯电动、天然气和混合动力公交车。同时，加强水路运输管理，严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放区要求、船舶废油回收处理，禁止污染物排放，保证水域清洁。

2. 安全应急能力不断增强。公路交通应急救援体系基本建立，重点干线公路路网安全运行监测实现全覆盖，水上交通安全监管和救助系统辐射全水域。交通部门制定了公路损毁事故应急预案、防汛抗旱应急预案、道路运输灾害事故及突发事件应急预案等制度，实现一般灾害情况下公路应急救援2小时内到达、应急抢通24小时内完成。率先在全省探索建立了危化品道路运输动态监管服务平台，自2018年平台运行至2020年末，车辆违章数量下降73%，监管模式在全省进行推广使用。集中开展了冬春安全整治大会战、夏秋百日攻坚、道路危险货物运输安全专项整治等专项行动，持续压实企业安全生产主体责任，履行行业管理部门监管责任。

圆满完成抗洪抢险、台风雨雪等重大自然灾害应急抢通保运任务。“十三五”期间全市未发生重特大交通运输安全生产事故，荣获“2017年吉林省抗洪抢险集体二等功”、“2018-2019年全省交通安全大整治成绩突出集体”等荣誉称号。

3. 信息化基础建设稳步提升。“十三五”期间，基于智能交通、车载信息服务等先后开发了出租车 GPS 平台监控系统、站务客运管理系统、船舶动态信息监控系统、“两客一危”车辆动态管理系统、公路信息管理系统等，建设了吉林市交通运输局网站、吉林市城市公共交通网站、吉林行 APP、吉运通 APP 等公共信息服务平台，逐步提高了交通行业的整体信息化水平，初步实现了将信息技术融入到交通运输管理的全过程。

（四）存在问题

1. 综合运输通道尚需加快构建。吉林至长春快速通道内城际铁路长吉段、琿乌高速长吉段流量较大，趋于饱和，长春至北大湖等吉林省重要冰雪旅游基地的快速通道不足，桦甸至长白山方向的高速公路、铁路均未贯通，尚不能满足未来长吉一体化发展需求。我市航空运输主要依靠龙嘉国际机场及二台子机场，市域内的二台子机场正在改扩建，两个民用机场在一定程度上可满足乘客航空出行需求，但全市域内尚未建设通用机场，现状通用机场的缺乏对吉林市农业、旅游等产业发展支撑不足。

2. 基础设施支撑力不足。铁路网技术标准总体水平相对

较低，局部铁路衔接不畅，对产业特别是主要冰雪旅游区支撑不足。长图铁路、沈吉铁路均未实现电气化改造，运输能力整体不高。老旧铁路对主城区分割严重，对市区交通影响非常大。烟白铁路尚未连接至普通铁路网，影响普铁网络效益的发挥。铁路吉林枢纽设施不够完备，缺少动车所，不具备动车一二级检修、客运整备和存车条件。

公路网密度低于吉林省平均水平，国省干线覆盖程度略显不足，重点乡镇实现了国省干线公路 100%覆盖，一般乡镇覆盖率仅为 71%。高速路网未完全覆盖所有县（市），部分干线公路存在技术等级仍为三级甚至四级的路段，影响国省干线路网运行效率。农村公路还未全部实现进村入屯、乡镇通三级路、建制村通双车道等目标，危桥、有河无桥等现象仍存在，部分农村公路安防工程存在着隐患。

3. 枢纽场站有待完善。铁路货运布局还不完善，吉林枢纽总图规划的南山道（二级）、孤店子和金珠铁路物流基地尚未启动建设。部分公路客运场站基础设施不完善，公铁联运客运站较少，舒兰客运站设施落后，场站功能不齐全，运输组织效率较低，服务水平不高。物流枢纽场站基础设施规模化不足，专业化货运场站少，仅吉林市长吉图综合物流园、吉林省宝奇智慧物流园 2 个规模化园区，其它各县（市）未形成专业化的货运场站。

4. 支撑冰雪旅游产业发展能力不足。吉林市作为吉林省唯一创建“国家全域旅游示范区”的地级城市，冰雪季游客以外地为主，主要依靠民航、铁路出行，机场、火车站一旅

游集散中心—景区间的无缝衔接模式仍不完善，长春至北大湖等吉林省重要冰雪旅游基地的快速通道不足，需绕行珲乌高速（G12）—吉林绕城高速—沈吉高速（G1212）—永新线（S206）到达，目前连通长春至吉林城区与松花湖、北大湖等景区的道路通行能力将难以满足未来冰雪季旅游出行需求。

5. 运输服务能力和水平仍需提升。运输方式结构性矛盾突出，2020年，铁路客货运量仅占客货运总量的21.4%、39.3%，各种运输方式的比较优势和组合效率未能充分发挥。水路运输受航道条件的制约，运输优势未能充分发挥。全域仅吉林站一个综合型客运枢纽场站，公路、铁路、城市公共交通等不同运输方式之间换乘不便，运输效率不高，整体服务水平偏低。传统道路客运班线运营市场持续萎缩，个性化服务有待加强。农村客运服务水平不高，仍不能满足人民群众安全便捷舒适的出行需求。货物运输主要以公路运输为主，公铁联运能力弱，运输成本较高。缺少物流骨干企业和龙头企业，大部分货运场站仍处于粗放经营阶段。

（五）形势要求

“十四五”时期，是吉林市深入贯彻《交通强国建设纲要》，围绕我省“一主六双”高质量发展战略，紧扣“两确保一率先”目标以及我市大力实施“四六四五”发展战略，有效融入新发展格局，实现经济行稳致远、社会安定和谐，建设高质量交通强市的新时期，吉林市交通事业发展将面临一系列新机遇新挑战，同时也对完善综合交通体系工作提出

新的需求。

1. 加强对外联合协作，推进与周边区域的交流对接，要求构建通畅的运输通道。我省正在全面实施“一主六双”高质量发展战略，推进新一轮长吉琿开发开放，深度融入“一带一路”，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，要求构建交通天下、互联互通的交通运输网络。我市围绕国家和省内发展目标，大力实施“四六四五”发展战略，努力在服务全省发展大局中体现新担当，在交通运输发展上积极完善陆海天网“四位一体”互联互通布局，加快形成“通道+枢纽+网络”的高质量综合立体交通网，在加快推动全面振兴全方位振兴的征程上展现新作为。

2. 经济社会对交通运输发展提出更高要求。经济社会的快速发展，人民生活水平的不断提高，交通运输需转变发展方式，进一步提高服务质量和水平，全面提升供给体系对需求的适配性，要求交通运输做大做强，不断优化完善基础设施建设，扩大有效投资，提供更好的运输服务条件和品质，加强服务与监管，推动交通与产业融合发展，提升交通科技进步和信息化水平，降低运输成本，强化物流服务功能，全面提高运输服务效率和水平。

3. 推进乡村振兴强化交通支撑，深入实施创新驱动战略，交通运输借势增强发展新功能。全面实施乡村建设行动，要求交通物流做好支撑，保持普通公路尤其是农村公路的服务水平，提质升级重点区域干线公路，加强各级公路与城镇、粮储中心、火车站等节点的衔接，扩大路网覆盖范围，支持

完善物流（货运）设施、发展多式联运，构建外运通道和运输网络，服务乡村振兴、农业农村现代化，带动共同富裕。要求交通运输注重利用新装备、新技术、新材料、新能源，创造更多的应用场景。加强建管养运等方面的实用基础研究和科研成果转化推广应用，强化吉林“数字交通”顶层设计，扎实推进建管养运数字化，促进交通运输提效能、扩功能、增动能，实现可持续发展。

4. 构建支撑和引领新型工业基地、农业现代化、生态绿色发展、冰雪特色旅游发展的综合交通体系。围绕“四六四五”发展战略，即明确旅游文化名城、现代产业基地、创新创业高地、生态宜居城市“四个定位”；发展旅游文化、精细化工、先进材料、装备制造、农畜产品精深加工、生物“六大产业集群”；建设中心城市北部老工业基地转型发展样板区、西部城乡融合发展示范区、中部现代服务业发展集聚区、南部宜居宜游引领区“四大板块”；打造“五个县域经济增长极”。要求完善交通运输基础设施建设，因地制宜完善区域城乡综合交通网络，坚持以创新为核心，增强发展动力，推动新科技赋能提升交通运输发展质量效率，增强综合交通运输体系韧性，调整发展模式，将绿色发展理念、低碳发展要求贯穿发展全过程，交通运输与经济社会发展深度融合，以全方位转型推动吉林市交通运输高质量发展。

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，深入贯

彻党的十九大和十九届历次全会精神，全面落实习近平总书记视察吉林重要讲话和关于交通运输的重要讲话重要指示精神以及省第十二次党代会弘扬伟大建党精神，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以加快建设高质量交通强省为抓手，聚焦支撑“一主六双”高质量发展战略实施，紧扣“两确保一率先”目标，省地一体联动，统筹发展和安全，加快完善高质量基础设施网络，增加高品质运输服务供给，提升创新驱动发展动能，推动绿色安全发展，促进对外开放合作，增强综合治理效能，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，为吉林全面振兴全方位振兴当好开路先锋。

（二）基本原则

1. 服务大局、当好先锋。坚持建设人民满意交通，充分发挥交通现代化的开路先锋作用，加快完善综合交通基础设施体系，持续提升服务质量效率，在全省振兴发展全局中体现新担当、实现新突破、展现新作为，提供更有力的支撑、坚强的保障、更有益的探索，夯实城乡区域发展基础支撑，服务更高水平对外开放，促进共同富裕，满足人民日益增长的美好生活需求。

2. 系统推进、突出重点。坚持系统观念，统筹区域、城乡交通发展，统筹各种运输方式及建管养运协调发展，推动

不同运输方式有效衔接，鼓励与能源、通信等基础设施同步规划建设，倡导交通与产业融合发展。补齐通道内快速交通方式短板，优先实施对振兴发展更具支撑力的重大交通项目。

3. 科技支撑、创新驱动。以交通强国试点为切入点，强化科技创新赋能，加快推动技术创新、制度创新和政策创新。保证研发投入，持续推进科技攻关及成果推广应用，提高科技对交通发展的贡献率。强化顶层设计，优先在交通安全、全天候通行和交通拥堵等方面发力，逐步推进交通运输数字化、网络化、智能化。

4. 绿色发展、安全发展。落实“双碳”目标，强化资源要素集约节约利用，鼓励发挥不同运输方式作用，采用先进运输组织方式，倡导使用绿色材料、绿色装备。强化总体国家安全观，提升安全意识、本质安全水平和国防保障能力，加强风险监测和隐患排查整治、运行安全管理和应急处置能力建设，全面促进安全发展。

5. 深化改革、强化治理。深化交通运输重点领域和关键环节改革，破除制约高质量发展的体制机制障碍，持续探索投融资、养护管理长效机制。持续推进“放管服”改革，建立适应新模式、新业态的服务与监管制度，深化交通综合执法改革，打造法治化、市场化、国际化的营商环境，推动交通运输市场统一开放、竞争有序。

（三）发展目标

至 2025 年，实现安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，有效融入新发展格局，力争构建现

代化、高效率、集约化、智慧化、完善化的交通综合运输服务体系，为吉林市加快推动全面振兴全方位振兴提供强有力的保障。

1. 构建现代化的综合一体交通网络。“两纵两横”综合交通通道构建完成，实现县县通高速、县县通铁路。普通国道基本达到具备条件的县（市）间实现二级及以上公路连接，既有4A级以上景区实现二级及以上公路连接。推进“一纵一横两环”快速公交（BRT）系统建设，提升公共交通出行分担率。公铁旅客集疏运无缝衔接，县级客运站基本实现“客货邮融合”，乡镇建有运输服务站。持续改善松花江航道通航条件。开展二台子机场复航改扩建工程前期工作，以吉林二台子机场为依托，打通国内热点及周边重点城市点对点航线，逐步辐射东北亚地区，打造吉林省中部重要的支线客运和航空货运基地。

2. 建立高效率的运输服务体系。加快推进形成“123交通出行圈”，即吉林城区至外围县市组团及长春城区1小时通达、吉林市域任意两县市2小时通达、吉林市域任意两乡镇3小时通达。建立集约、高效、绿色、智能的运输服务体系，运输组织模式创新、便利通行政策落地、信息资源交互共享，推动行业绿色化、集约化转型。路况水平稳步改善，客货运输服务效率进一步提高，全天候通行天数进一步增加，琿乌高速等主要通道和连接主要机场、冰雪景区公路要逐步实现全年保通畅。“一站式客出行”、“一单制”服务方式得到广泛应用，内外联通、安全高效的物流网络加快形成。邮

政业支撑电子商务、现代农业、制造业、旅游业等关联产业发展的能力更强，科技创新取得进展，运输信息服务能力和水平进一步提高。

3. 发展模式安全集约。推进绿色循环低碳交通体系建立，促进节能减排，提升资源集约利用水平，基础设施绿色化水平不断提升，运输结构持续优化，先进适用的新能源和清洁能源装备广泛推广，道路运输领域碳排放强度和污染物排放强度稳步下降；努力建设平安交通、交通运输安全监管体系，提高应急保障能力。灾害预警能力、应急救援能力持续增强，公路应急救援体系和水上搜救应急救援体系基本建成。

4. 稳步推进智慧交通体系发展。提高交通运输信息化和智能化水平以及公共交通服务能力，推进吉林市交通运输综合运行监测与应急指挥中心项目二、三期建设；智慧交通建设取得新进展，建成“交通大脑”，传统与新型基础设施建设融合发展取得新突破；全程电子化出行服务体系基本形成，二级及以上道路客运站电子客票覆盖率达到100%，危险货物道路运输电子运单使用率达到100%。

5. 行业治理更完善。推进交通运输治理体系和治理能力现代化，法治政府部门建设走在全国交通运输行业前列。行业发展体制机制进一步完善，法律法规、政策标准、制度规范更加健全。“放管服”改革深入推进，事中事后监管能力持续增强，综合执法效能明显提升，信用体系建设持续深化。交通运输服务监督电话系统业务限时办结率达到95%以上。

展望2035年，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经

济的现代化公路水路交通运输体系，基础设施网络趋于完善，运输服务质量效率全面提升，先进科学技术深度赋能交通运输综合发展，治理体系和治理能力明显提升，为吉林市现代化建设提供有效支撑。

吉林市综合交通运输发展主要指标

序号	指标名称	单位	2020年	2025年	指标属性
1	公路通车里程	公里	15394	15642	预期性
2	高速公路里程	公里	475	691	预期性
3	高速公路覆盖县城比例	%	83	100	预期性
4	普通国道中二级及以上占比	%	88.5	>95	预期性
5	普通省道中二级及以上占比	%	79	>80	预期性
6	高速公路优等路率（MQI）	%	——	>90	约束性
7	普通国道优良路率（MQI）	%	——	>85	约束性
8	普通省道优良路率（MQI）	%	——	>80	预期性
9	铁路营业里程	公里	907	939.4	预期性
10	机场数量	个	1	2	预期性
11	高速公路一、二类桥梁比例	%	> 95	> 95	约束性
12	普通国省干线一、二类桥梁比例	%	81	90	约束性
13	国省干线公路新发现四、五类桥梁（隧道）处置率	%	100	100	约束性
14	寄递企业网点标准化率	%	85	> 95	预期性
15	建制村通快递的比例	%	——	100	预期性
16	社会物流总费用占 GDP 比重	%	14.4	12	预期性
17	二级以上道路客运站电子客票覆盖率	%	90	100	预期性
18	重点领域北斗系统应用率	%	——	95	预期性
19	邮政业电子面单使用率	%	96	> 98	预期性
20	营运车辆单位运输周转二氧化碳（CO2）排放较 2020 年下降率	%	3	5	预期性
21	新增和更新公交车中新能源车辆比例	%	85.3	100	预期性
22	道路交通运输较大及以上等级行车事故万车死亡人数下降率	%	——	12	约束性

序号	指标名称	单位	2020年	2025年	指标属性
23	铁路交通事故十亿吨公里死亡率	人/十亿吨公里	—	<0.3	约束性

三、规划重点任务

(一) 构建内联外拓现代高效的综合立体交通运输网络

以构建现代化高质量综合立体交通网络为导向，加强各种运输方式的衔接，综合考虑“一带一路”、东北振兴、吉林省“一主六双”高质量发展战略和吉林市“四六四五”发展战略城镇空间布局等宏观战略，以及国家、吉林省综合运输通道在吉林市范围内的空间布局情况，规划构建“两横两纵、一主六辅”的吉林市综合立体交通网骨架。

“两横两纵”综合运输通道。包括横向的长吉琿运输通道（横向主通道，连接长春、吉林、延吉三大城市以及图们等边境口岸，是促进长吉一体化及对外开放的主通道）和延长运输通道（横向辅通道，连接长春、北大湖、长白山等沿线重点城镇及景区），纵向的沈吉哈运输通道（纵向主通道，北通黑河口岸，南通环渤海经济圈）和舒兰桦甸运输通道（纵向辅通道，串连舒兰、蛟河、桦甸等城市）。吉林市综合运输通道是支撑市域发展“四六四五”城镇、产业布局，以及全省“一主六双”高质量发展战略的交通主骨架。运输通道由铁路、公路等交通线路组成。

“一主六辅”运输枢纽布局建设。“一主六辅”包括吉林中心城区主枢纽城市和外围的舒兰、蛟河、永吉、桦甸、磐石、岔路河六个辅枢纽，统筹生产生活服务、商贸流通服务和粮食保障等运输需求，注重优势互补，资源共享，提升

城际、城乡服务功能区域内外衔接转运能力，推动吉林市建成全国性枢纽。

构建综合运输通道网络，在运输通道布局基础上，根据吉林市城镇体系发展格局及各市县经济社会发展对交通运输的需求，统筹考虑吉林市内部县（市）连通和城镇节点、产业园区及旅游景区等重要节点的覆盖衔接要求，结合交通设施布局现状与既有交通网络规划方案，补充完善市域干线交通网。

专栏 1 综合运输通道建设重点任务

横向运输通道：继续建设延长高速公路大蒲柴河至烟筒山段、延长高速公路烟筒山至长春段、国道珲阿线（G302）吉林至饮马河段；提质升级国道珲阿线（G302）威虎岭至白石山段；推进龙嘉机场至北大湖高速公路一期工程半拉川至北大湖段前期工作；推进吉林市经松花湖至北大湖铁路项目建设。

纵向运输通道：推进榆树至靖宇高速公路吉林至桦甸段的前期工作，具备条件后启动实施。

打造吉林省中部重要的支线客运和航空货运基地：开展二台子机场复航改扩建工程前期工作。

打造综合交通枢纽：建设吉林南综合客运枢纽站和舒兰客运站

1. 铁路

打造便捷连通、优质高效的铁路网，以建设全国区域性综合交通枢纽为目标，加快推进吉林铁路枢纽规划建设，继续建设吉林枢纽西环线和沈吉线水害整治工程；协调推进吉林至沈阳铁路、长春至图们吉林段电气化改造，改善铁路基础设施，提高铁路的运力，全面提升既有线路网建设水平；加快推进三湖铁路吉林市经松花湖至北大湖铁路项目的建设，补充冰雪旅游产业发展短板，服务吉林市冰雪产业发展；推进白山至泉阳等铁路项目建设，加密和提升铁路网络；

推动吉林至中新食品区市域铁路建设，提升铁路城市公共出行服务供给。

专栏 2 铁路建设重点任务

继续建设：吉林枢纽西环线、沈吉线西阳至马相屯水害整治工程。

推进：吉林市经松花湖至北大湖铁路项目建设。

2. 公路

加快推进高速公路全面成网，继续实施长春都市圈环线高速（G9902）九台至双阳段、延长高速（G1221）大蒲柴河至烟筒山段、延长高速（G1221）烟筒山至长春段的建设工程，推进龙嘉机场至北大湖高速公路一期工程半拉川至北大湖段、榆树至靖宇高速公路吉林至桦甸段的建设，强化吉林市纵横向通道的通过能力，完善旅游区快速通道。至 2035 年，吉林市高速公路形成“两环两纵六横六射”的布局结构，2025 年初步形成“一环一纵两横四射”的高速公路网布局，实现吉林地区高速公路网连通。

优化普通干线公路“三横三纵三射四联”的布局，发挥普通国省干线公路承上启下作用。提质升级新型城镇化建设和重点景区等区域项目，与高速公路共同构成区域高质量交通网。继续推进重点区域干线公路国道珲阿线（G302）吉林至饮马河段、国道饶盖线（G229）白旗松花江大桥建设，推进国道黑大线（G202）吉林绕越线等绕城改造项目前期准备工作。打通“断头路”、疏通“瓶颈路”，升级改造珲阿线（G302）、龙东线（G334）、饶盖线（G229）等国道上三级及以下路段，促进区域协调发展，提高干线公路安全水平，对长期超负荷

运行、路面破损严重的路段实施路面改造，提高干线公路安全水平、抗灾能力和行车舒适性。

推动交通设施建设与旅游线路规划紧密衔接，进一步提升景区旅游公路水平，构建市区与重点景区间的快速通道，推动具备条件的 4A 级及以上旅游景区实现二级以上公路连接，3A 级旅游景区实现等级公路连接。拓展农村公路基础网，优化路网等级结构，扩展通达深度。实施进村入屯、提档升级工程，推动农村公路与干线公路、城镇道路有效衔接。实施联网工程、贯通消断工程，支持解决农村公路省际、县际、乡镇和乡村、村村间有无桥、土路等问题，强化村镇节点间便捷连通。

专栏 3 公路建设重点任务

高速公路：继续建设长春都市圈环线高速九台至双阳段、延长高速公路大蒲柴河至烟筒山段、延长高速公路烟筒山至长春段等项目。推进龙嘉机场至北大湖高速公路一期工程半拉川至北大湖段、榆树至靖宇高速公路吉林至桦甸段的前期工作，具备条件后启动实施。

国省干线：继续建设国道珲阿线（G302）吉林至饮马河段。建设国道饶盖线（G229）白旗松花江大桥、国道珲阿线（G302）威虎岭至白石山段等国省干线。推进国道饶盖线（G229）白旗至裕国段、国道黑大线（G202）吉林绕越线段等项目，具备条件后启动实施。

农村公路：继续建设腰屯至青山农村道路。改造整治农村路 3144 公里、有河无桥工程 255 延米、危桥 3074 延米、安防工程 46.4 公里。

养护工程：力争实施国省干线公路养护工程 300 公里，农村公路按年均养护工程比例不低于 5% 实施。

3. 水运

完善旅游航线“一航三港”布局，抓住国家政策机遇，发挥水资源优势，提等升级松花江航道，实施松花江吉林市至雾凇岛段旅游航道建设项目，建设 65 公里生态旅游航道，配套建设养护码头、船舶基地、生态护岸、服务区等其

他附属设施，完善码头布局，服务旅游业发展。

专栏4 水运建设重点任务

实施：松花江吉林市区至雾凇岛段旅游航道工程。

4. 公共交通

加快推进吉林市城市公共交通建设，打造城市内部快速服务网络，强化城市内外交通衔接转换，提高公共交通机动化出行分担率。开通吉林至长春城际公交、完成吉林至左家城乡公交化改造。大力发展快速公交系统，形成贯穿吉林大街、解放大路的“一纵一横”快速公交（BRT）系统骨架线网络格局。

5. 航空

推动以二台子机场为主，以蛟河、北大湖、桦甸、磐石、舒兰、万科、旺起通用机场和起降点为辅的“一主七辅”机场布局。

运输机场。开展二台子机场复航改扩建工程前期工作，改造原航站区为通航运行区。二台子机场将建成4C级机场，与龙嘉机场错位发展，共同形成干支有效衔接的航空网络，打造吉林省中部重要的支线客运和航空货运基地，打通国内热点及周边重点城市点对点航线，逐步辐射东北亚地区。

通用机场。推进蛟河市航空经济区项目及蛟河机场军民合用改扩建项目，主要提供商务飞行、重点景区旅游、农业生产、航空拍摄、空中游览、气象作业等服务，并为吉林市应对抢险救灾、警务支援、医疗救护等突发事件提供快速空

中保障。

6. 枢纽场站

完善公路枢纽场站布局，推动不同层次的客货运设施建设，重点打造综合交通枢纽，实现各种运输方式有效衔接，服务群众便捷出行换乘，降低物流成本，提高运输效率。

公路客运站。推进实施吉林南综合客运枢纽站和舒兰客运站，实现吉林市域内客运枢纽场站形成“4+6”的空间布局形态。

货运场站。规划重点实施 11 个现代物流项目，其中通道基础设施类物流项目 2 个（吉林市多式联运供应链项目、中新食品区食品冷链仓储孵化基地项目），物流园区、总部基地等园区平台类项目 3 个（吉林市交通物流集散（应急）中心项目、吉林市龙潭区工业物流基地项目、中新吉林食品区农产品冷链物流及交易博览产业园建设项目），农产品（冷链）物流类项目 5 个（吉林万能仓储物流基地项目、磐石市冷链物流及云仓储项目、黄松甸特色食用菌产业物流园建设项目、吉林出彩农业产品开发有限公司新建 5000 吨鲜食玉米果蔬冷链仓储物流建设项目、桦甸市冷链物流园建设项目），城乡高效配送物流类项目 1 个（蛟河北部石材园区铁路物流园项目）。

7. 邮政快递

推进基础设施建设升级。支持引导综合性快递物流园区、专业类快递园区、功能性仓配一体中心建设，鼓励快递企业

集中入驻，实现集约化、智能化建设。引导企业改造升级现有快递分拣中心，加大技术投入和设备改造力度，提高中转效率。

推进服务江城载能升级。助力乡村振兴战略实施，完善全地区行政村快递服务“神经末梢”，延伸农村快递服务深度，畅通工业品下乡和农产品进城双向渠道，助力农村地区生产和消费市场升级。落实《快递进村三年行动方案（2020-2022年）》、《快递进村操作指引》等要求，扎实开展“快递进村”试点城市工作。

推进“快递进厂”，推动快递对接重点产业园区和工业园区，创设制造业“移动仓”和“移动工厂”。建立快递与跨境电商融合发展体系，实施“快递出海”工程，助力我市产品“走出去”。

推进创新发展能力升级。探索发展智慧快递，鼓励人工智能在快递行业发展应用。探索智慧配送城市建设，推进前沿技术应用。推动大数据、物联网、云计算、区块链、5G等新技术在枢纽布局、仓储规划、线路调度和产业协同等方面的应用。推动自动化分拣设备、机械化装卸设备、智能化服务终端、安全设施设备等的广泛应用。鼓励企业探索推广无人车、无人机配送。

专栏5 邮政快递建设重点任务

专栏5 邮政快递建设重点任务

推进基础设施建设升级：推进快递服务枢纽建设，支持引导综合性快递物流园区、专业类快递园区、功能性仓配一体中心建设，鼓励快递企业集中入驻，实现集约化、智能化建设。推动建立覆盖城乡、功能集成、智能共享、便捷高效的快递末端服务体系，到“十四五”期末，智能快递箱达到700组，箱投率达到10%。

推进服务江城载能升级：落实《快递进村三年行动方案（2020-2022年）》、《快递进村操作指引》等要求，确保到2022年底，1382个行政村实现“村村通快递”。推进“快递进厂”，创设制造业“移动仓”和“移动工厂”。建立快递与跨境电商融合发展体系，实施“快递出海”工程，助力我市产品“走出去”。鼓励冷链快递物流体系建设，支持建设农产品贮藏保鲜、分级包装等初加工冷链设施和冷链快递物流集散中心，针对医药、生鲜产品提供包装、仓储、运输、配送等一条龙标准化、定制化服务。

推进创新发展能力升级：探索发展智慧快递，鼓励人工智能在快递行业发展应用。推动自动化分拣设备、机械化装卸设备、智能化服务终端、安全设施设备等的广泛应用。鼓励企业探索推广无人车、无人机配送。

8. 油气管道

加强与国家主干燃气管网衔接，推进区域管网和支线管道建设，完善优化油气主干管网，围绕“气化吉林”工程，加快建设吉林至延吉、梅河口至桦甸等油气长输管网和天然气储气设施，提高管网互联互通和资源调配能力，基本建成油输送网络，加大天然气干支管网建设，同步推进一批支线管网建设。

专栏6 油气管道建设重点任务

继续建设：梅河口—桦甸天然气长输管道、吉林—延吉天然气管道、吉林食品区天然气管网项目。

建设：吉林市城区天然气管网、吉林石化到长春龙嘉机场航煤输油管道项目。

（二）建立高效率的运输服务体系

以“人享其行、物畅其流”为导向，构建快速便捷的客运服务系统和集约高效的货运物流体系，不断提升运输服务品质，建设人民满意交通，提升便民惠民水平。

1. 客运网络

拓展航空运输网络。依托城际铁路、高速公路加强与龙嘉机场的快速衔接，开通吉林至龙嘉机场的机场快线，在吉林市中心客运站设置异地候机楼，办理行李托运等联程联运。协调龙嘉机场与吉林高铁站的列车时刻表，为冬季来吉林参与冰雪项目的乘客提供便利交通。努力将二台子机场打造为区域空运商品加工基地及航空货运基地、东北地区支线客运换乘中心和东北东部地区旅游集散中心、吉林省通用航空运营基地，与龙嘉机场在功能上相互依托，相互补充。

加快旅客联程运输发展、构建城际快速客运网。积极推广“出行即服务”理念，鼓励发展基于智能终端的一站式“指尖出行”服务。依托铁路和高速公路，加快建设与省内、省外城市间的城际快速客运网络，并有效衔接城市公共交通、城乡客运及其他客运方式。依托吉林市以及外围县（市）的铁路客运站与配套公路客运站，实现铁路客流与公路客流的“公铁联运”。鼓励发展公铁、公空联运服务，紧密与其他运输方式衔接。推动各运输方式间票务数据信息互联共享，努力达到旅客出行“一站购票、一票（证）通行”。加快培育专业化旅客联程运输经营主体，完善合作机制，创新一体化联运产品。

促进传统客运转型发展。深化道路客运改革，打破既有固化的市场格局和单一化经营模式，构建以公交化运营为主、定制客运为辅、客运班车为补充的运输组织形式。全力推进客运班线公交化改造，大力发展城际公交客运和城乡公交客

运，合理规划公交化改造后线网布局。鼓励经营者开展灵活、快速、小批量的定制客运服务。指导道路运输企业优化客运班线班次，调整车型配置，开通机场快线、铁路快线和短途驳载。

推进运游深度整合发展。树立“上路即旅游、出行即服务”的理念，加强交通与旅游规划的衔接，服务旅游产业和冰雪经济。建立交通枢纽建设旅游集散中心，完善公路网旅游标识系统，服务特色旅游产业发展。发展“互联网+”交通运输服务新业态，打造多样化旅游出行服务体系；完善松花湖湖上旅游航线，拓展机场、车站、服务区等交通设施旅游服务功能；统筹旅游交通基础设施建设，促进旅游公路建设。

构建舒适顺畅的城市出行服务系统。深入落实公交优先发展战略，优化城市公交线网布局，提高线网密度、站点覆盖率。加强无障碍设施建设，完善无障碍装备设备，提高特殊人群出行便利化程度和服务水平。推广公交“一卡通”、手机便捷支付。推动巡游车网约车化、网约车规范化发展。强化小微型客车租赁企业和车辆备案制度，保护经营者和承租人合法权益。提升公共交通服务可靠性和吸引力，引导小汽车合理使用，规范静态交通秩序，加强公共汽车与自行车停放点的换乘衔接，实现百米内便捷换乘。

加快城乡客运一体化发展。鼓励灵活采用城市公交延伸、客运班线公交化改造等模式，提升城乡客运均等化服务水平。积极推广集约化农村客运发展模式，推广使用经济适用、客

货统筹的农村客运车型，推动农村客货邮融合发展。强化农村客运安全和运营服务动态监管，完善农村客运发展支持政策，鼓励通过政府购买服务、建立运营补贴机制等方式，保障农村客运开通并可持续稳定运营，严防“通返不通”。

完善农村客运网络。创新农村客运服务，灵活采取班车、公交车预约定制服务等多种方式方便农民出行。研究建立对农村客运发展的财政补偿和奖励机制，将农村客运发展所需资金纳入政府公共财政体系，在票价、税费等方面给予政策优惠。建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制，推动农村热冷线的捆绑搭配。

推进客运车辆实现舒适化、标准化和智能化。鼓励道路客运企业以提高客运服务水平为出发点，积极引进中、高级客运车辆。加快更新老旧、高耗能车辆，推广使用更高效、节能的新能源车辆，普及充电配套设施。搭建规范的网约车平台，方便乘客安全出行。

2. 货运网络

支撑构建经济高效的现代物流运行体系。大力推广 ETC 应用，继续落实 ETC 通行费优惠政策和鲜活农产品“绿色通道”、优化差异化收费政策。推动建设绿色高效的“枢纽+通道+网络”现代物流运行体系，完善物流公共信息平台功能，鼓励物流与制造业、商贸流通业融合发展。

推进货物运输提效升级。大力发展农产品物流、培育区域性电子商务物流，积极发展航空物流，提高绿色物流发展水平，加快推进应急物流、冷链物流、医药物流等物流工程

有序发展，不断提高专业物流的区域辐射能力。统筹交通运输、商贸、邮政、供销等物流资源整合，培育现代物流服务主体。推广网络货运经营许可，通过建设数字物流平台，进而孕育衍生超大网络物流交易中心、虚拟智慧物流园和金融服务平台，打造百亿级物流产业平台。引导企业加强信息互联和联盟合作，扩大信息共享，促进物流降本增效。

持续调整优化运输结构。加快打造各种运输方式衔接紧密、转换顺畅的多式联运体系，围绕汽车、粮食等大宗货物运输，大力发展铁路集装箱运输、多式联运、甩挂运输，创新普通货车租赁、挂车共享、长途接驳甩挂、集中单元化等新模式，推动干线甩挂运输与多式联运、末端配送有效衔接。促进城际干线运输和城市末端配置有效衔接，补齐集疏运“最后一公里”短板。依托吉林保税物流中心、一网全城电商物流、增益供应链物流园、安中危化品物流中心、博宇医药物流园加快建立物流园区、物流配送中心、配送末端网络三位一体的物流服务体系。

集约发展农村现代物流。持续加快构建县、乡、村三级农村物流服务体系，鼓励物流企业结合农村经济发展特点和物流实际需要，合理规划运输网络，创新物流服务模式。培育一批网络覆盖健全、资源整合高效、运营服务规范、产业支撑明显的农村物流服务品牌。

专栏7 运输服务建设重点任务

客运网络：加快旅客联程运输发展、构建城际快速客运网。依托吉林市以及外围县（市）的铁路客运站与配套公路客运站，实现铁路客流与公路客流的“公铁联运”。推动各运输方式间票务数据信息互联共享，努力达到旅客出行“一站购票、一票（证）通行”。全力推进客运班线公交化改造，大力发展城际公交客运和城乡公交客运。支持汽车客运站拓展功能，开展“旅游集散”、“运旅结合”、“商旅结合”，在客运场站设立旅游集散中心，积极引导并规范开展通勤班车（包车）、旅游客运专线、机场或商务快客、短途驳载等特色业务。推进运游深度整合发展。树立“上路即旅游、出行即服务”的理念。发展“互联网+”交通运输服务新业态，打造多样化旅游出行服务体系；完善松花湖湖上旅游航线，拓展机场、车站、服务区等交通设施旅游服务功能。

货运网络：大力推广ETC应用，推动建设绿色高效的“枢纽+通道+网络”现代物流运行体系。推动道路运输、铁路货运向现代物流业发展。大力发展铁路集装箱运输、多式联运、甩挂运输，创新普通货车租赁、挂车共享、长途接驳甩挂、集中单元化等新模式，推动干线甩挂运输与多式联运、末端配送有效衔接。全面推广应用厢式化货车和新能源配送车辆，提高货物运行效率和一体化组织水平。持续加快构建县、乡、村三级农村物流服务体系，培育一批网络覆盖健全、资源整合高效、运营服务规范、产业支撑明显的农村物流服务品牌。

（三）促进交通运输行业绿色发展

持续提升绿色发展水平，忠实践行习近平生态文明思想，强化生态保护修复、促进资源节约集约利用、深入推进节能降碳与污染治理。

1. 推进节能低碳

发挥各种运输方式的比较优势和综合运输的整体效率，推动货物向长图、烟白、沈吉、吉舒、拉滨等铁路转移，降低能源消耗强度。以中心城区作为重点区域，推动新能源、清洁能源车辆在城市公交、出租车、城市配送等领域的应用。倡导低碳型交通消费和出行方式。

2. 节约集约利用资源

统筹利用综合运输通道内铁路、公路线路资源和运输枢

纽资源，提高土地、通道等不可再生资源的利用效率。积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，促进路面材料、施工废料、弃渣、航道疏浚土等资源的再生和综合利用。

3. 加强生态保护和污染治理

完善行业环保监管体系，加强建设工程生态环境保护，优化公路建设路线，合理避让生态敏感区。建设一批与生态环境融为一体的旅游公路（美丽公路）。提高船舶溢油防控和污水接收处理能力，加强松花湖旅游航线、吉林至陶赖昭航线等重点水域污染物排放监测。强化污染治理，确保污染物达标排放。

专栏 8 绿色交通建设重点任务

运输结构调整：推动货物向长图、烟白、沈吉、吉舒、拉滨等铁路转移，降低能源消耗强度。

绿色运输服务：以中心城区作为重点区域，推动新能源、清洁能源车辆在城市公交、出租车、城市配送等领域的应用。倡导低碳型交通消费和出行方式。

节约集约利用资源：积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，促进路面材料、施工废料、弃渣、航道疏浚土等资源的再生和综合利用。

加强生态保护和污染治理：加强建设工程生态环境保护，合理避让生态敏感区。提高船舶溢油防控和污水接收处理能力，加强重点水域污染物排放监测，强化污染治理，确保污染物达标排放。

（四）建立稳定可靠的平安交通

1. 加强交通运输安全生产管理

强化交通运输管理机构监管责任和生产经营单位的安全生产主体责任；推动全面建立企业安全生产标准化考核体系；实施安全生产试点示范工作，开展运输企业、施工企业安全标准化达标创建工作；推进信用制度建设，建立安全生

产“黑名单”制度；进一步规范辖区内危险货物运输车辆管理，严肃查交通违法违规行为。

2. 加强交通安全监管体系建设

健全安全生产责任体系，强化行业安全管理能力。完善安全监管体制机制，将行业管理和综合执法结合起来，打造过硬专业监管的综合执法队伍；建立综合监管平台，统筹监管交通运输全行业车辆动态情况，强化“科技兴安”，充分利用大数据、云计算等科技手段提升动态预警、安全风险分析水平，将监管钉进每一个“方向盘”。健全全员责任体系，实现“一岗一清单”；强化责任担当，把落实主体责任贯穿工作决策部署、考核监督、人员准入各环节、全过程；抓好“关键少数”，突出抓企业决策层、管理层等“关键少数”的责任落实；严格落实主要负责人法定职责，落实安全生产第一责任人责任；全面深入排查，落实“双重预防机制”，做到真查真改；严格开展责任监察。

3. 加强交通运输应急体系建设

加强交通运输应急体系建设，积极推动协调交通、公安、安监、海事、气象、宣传等相关单位部门共同参与成立综合交通应急指挥中心，强化部门间的应急联动。

专栏 9 平安交通建设重点任务

专栏9 平安交通建设重点任务

加强交通运输安全生产管理：强化交通运输管理机构监管责任和生产经营单位的安全生产主体责任。

加强交通安全监管体系建设：继续加大车辆超载超限治理力度，推进“两客一危”车辆全面监管、危化品运输监管平台应用。加强对网约车、邮政快递的安全监管。充分利用大数据、云计算等科技手段提升动态预警、安全风险分析水平。

加强交通运输应急体系建设：积极推动协调交通、公安、安监、海事、气象、宣传等相关单位部门共同参与成立综合交通应急指挥中心，强化部门间的应急联动。推动二台子机场及规划新建通用机场的空中应急救援体系建设。

（五）提升交通运输智慧化水平

推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合。推进数据资源赋能交通发展，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建泛在先进的交通信息基础设施。构建综合交通大数据中心体系，深化交通公共服务和电子政务发展。推进北斗卫星导航系统应用。扎实推进数字化智能化发展，抓住“数字吉林”建设机遇，以数字化、网络化、智能化为主，以先进信息技术赋能交通运输发展，强化数字交通治理，统筹布局交通新基建，推动交通服务智能化，加强网络安全，并深化细化实化“数字交通”规划建设方案，逐步构建“一脑五网两体系”。

1. 做强“交通大脑”

坚持“一个平台”原则，注重与国家综合交通信息平台和省有关部门交通运输部门平台对接，推动各业务应用系统共建共用、智能协同和迭代完善，构建交通运输大数据中心。

推进吉林市交通运输综合运行监测与应急指挥中心项

目，建设一个中心(数据共享与服务中心)、两个平台(综合视频管理平台、地理信息平台 T-GIS)、六大应用(基础设施管理系统、运行安全与动态监测系统、态势评估系统、数据分析与决策支持系统、应急指挥调度系统、信息服务系统)，实现资源集约化、管理可视化、运行有序化、预警自动化、决策科学化，反应快速化，服务精准化，为全面推进我市智慧交通建设提供有力支撑，为促进行业数字化转型升级提供能力保障。

2. 建设新型融合交通基础设施感知网

推进交通新基建，推动新技术与交通基础设施融合发展，赋能传统基础设施，推动数字转型、智能升级，提升安全保障能力和运输效率。建设智慧公路，完善公路、水路感知设备及配套传输网络，推动基础设施建养全要素、全周期数字化。

3. 建设内外畅通的信息基础设施网

升级改造高速公路基础通信网络，推动 5G 等通信设施与交通基础设施融合发展。加强省地交通应急通信专网建设，完善国省道，特别是重点工程、重点路段的“公(网)专(网)结合”的网络接入。

4. 建设一体衔接的数字出行网

以“全国 123 出行交通圈”为引领，打造一体化出行服务平台，鼓励企业整合多方式出行信息资源，为旅客提供全链条、多方式、一站式出行服务，推进旅客联程运输发展，推动综合客运枢纽智能化升级改造。推动城市交通出行智能

化，推进快速智能安检、快速支付等技术应用。

5. 建设协同高效的智慧物流网

推动“互联网+”高效物流发展。推进货运电子运单广泛应用，加快推进危险货物道路运输、冷链物流、零担物流等重点领域实现电子运单管理，推动公路、水路、铁路、民航、邮政快递等单证信息共享互认，形成“一单到底”的高效多式联运体系。推动物流枢纽智慧化升级，推广安全生产预警、车辆货物自动匹配等应用，推动物流园区间信息共享和业务协作。推广应用条形码、射频识别技术、车载卫星定位装置等先进技术，加强物流运输动态监控和数字化管理。

6. 建设精简融合的行业管理服务网

推进数字政府部门建设，提升行业现代化治理水平。深入推进政务服务“一网通办”，实现更多服务事项网上办、掌上办、一次办。加快交通强国试点工程“互联网+”交通运输监管与服务系统建设，推动水上交通安全协同管理。

7. 构建安全可靠的网络信息体系

全面提升交通运输关键信息基础设施安全防护能力和水平，推进安全可信基础软硬件设施建设，加强端到端网络安全和数据保护。强化数据安全治理顶层设计，构建与“数字吉林”、“数字交通”建设相适应的多元共治、协同管控和有效防范的网络安全机制。

8. 提高信息资源开发利用水平

加快行业基础信息资源开发利用，重点建设城市公交、出租车、城乡客运、枢纽运行等基础数据库。构建吉林市交

通运输大数据资源和应用中心，整合出租车 GPS 平台监控系统，公交 ERP 信息管理系统，公交 GPS 智能调度系统，站务客运管理系统、公路信息管理系统等资源。

9. 加快公共信息服务平台建设

加快推进公共交通智能信息服务平台建设，通过互联网、服务电话等多种方式为公众提供出行信息服务。建设综合客运枢纽信息服务系统、客运站联网售票系统及网络售票系统，提升旅客换乘效率、方便旅客出行。建设运游一体化管理平台。推进物流公共信息服务平台建设。

10. 完善电子政务平台

建立面向行业管理的电子政务、行政执法、市场诚信体系、安全监管与应急处置等综合管理系统，全面提升行业业务协同、科学决策和信息服务能力。全面推行“互联网+政务服务”和“互联网+监管”，全面实行政府权责清单制度，推进电子证照全覆盖，非涉密政务服务事项实现“全程网办”“跨省通办”。

专栏 10 智慧交通建设重点任务

做强“交通大脑”：构建交通运输大数据中心。

推进吉林市交通运输综合运行监测与应急指挥中心项目二、三期建设。

建设新型融合交通基础设施感知网：推动基础设施建养全要素、全周期数字化。

建设内外畅通的信息基础设施网：升级改造高速公路基础通信网络，推动 5G 等通信设施与交通基础设施融合发展。

建设一体衔接的数字出行网：打造一体化出行服务平台，推进旅客联程运输发展，推动城市交通出行智能化，推进快速智能安检、快速支付等技术应用。

建设协同高效的智慧物流网：推动“互联网+”高效物流发展。推进货运电子运单广泛应用，形成“一单到底”的高效多式联运体系。

构建安全可靠的网络信息体系：强化数据安全治理顶层设计，构建网络安全机制。

完善电子政务平台：建立面向行业管理的电子政务、行政执法、市场诚信体系、安全监管与应急处置等综合管理系统。

四、保障措施

（一）加强组织领导

坚持将党的领导贯穿到规划实施的各领域和全过程，深化党建引领作用，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实习近平总书记对东北振兴、交通运输工作的重要指示精神，始终牢记“五个安全”责任和使命，牢牢把握交通“先行官”定位，推动广大党员干部牢固树立“四个意识”，坚定“四个自信”，坚决做到“两个维护”，充分发挥各级党组织在推进“十四五”时期吉林市交通发展建设中的作用，建立健全干部担当作为的激励和保护机制，锻造信仰坚定、政治过硬、理论精通的交通队伍。

（二）健全体制机制

建立综合交通运输体系发展协调机制。完善市级层面的交通运输管理体制机制，建立健全交通、发改、住建、自然

资源、商务、旅游等部门共同参与的协调机制，组织开展重大项目建设、现代物流发展、不同运输方式衔接等方面的规划、政策研究以及项目落实。

进一步推动“放管服”改革。加快转变政府职能，形成事权清晰、权责一致、分工合理、运行高效的政府与市场新型关系，确立企业在市场中的主体地位。加强发改、交通、财政、国土、环保、金融机构等相关部门协调，形成政策合力，建立土地、林地、资金等资源的一体化配置体制，保障资金、土地等发展要素的有效供给。

强化项目引领。健全项目储备制度，加快推进吉林至北大湖高速公路等重点项目前期研究工作，强化要素保障，建立项目报批绿色通道。建立和完善规划实施情况跟踪分析评估制度。加强宣传，营造全社会关心支持规划实施的良好氛围。

（三）着重人才培养

发挥科教优势、院所优势，加强培养适应新时代交通发展各层次人才，注重提升实际工作能力，滚动实施交通人才发展规划，推动人才交流，引进交通运输行业领军型人物和创新型团队，为建设现代化综合运输提供智力保障。实施从业人员素质提升工程，加强交通职业化教育，完善高技能人才培养培训体系及评选表彰制度，弘扬劳模精神、工匠精神，培养一支数量充足、技术精湛、敬业奉献的交通技能人才队伍。注重干部培养、选拔和使用，通过交流、上派和挂职等途径，建设储备充足、结构合理、素质优秀的中青年干部队伍。

伍。完善激励机制，营造风清气正的政治生态，提高党员干部干事创业的积极性、主动性，打造一支忠诚干净担当的交通干部队伍。

（四）完善投融资模式

完善政府与社会资本合作模式。放宽投资准入，优化政府审批，以更大力度放开交通运输项目准入，健全回报和利益分配机制，加快推进市场化运营和价格管理改革，强化风险管控，畅通退出渠道，试点建设产权交易平台，保证在公开透明的交易环境下实现社会资本的有序退出。

拓展直接融资方式与渠道。拓展直接融资工具，根据需要发行企业债、公司债等债券，灵活运用金融工具，尝试发行项目收益债券，鼓励交通基础设施项目建设企业与相关金融机构合作，以运营收益为偿债来源，发行专门用于交通运输相关建设与改造的项目收益债券。

推动交通项目与土地综合开发。加强对市域内冰雪旅游资源、矿产地热资源的价值评估，推动交通建设项目与周边土地以及旅游资源、矿产地热资源综合开发。拓展客运场站旅游服务功能，推动建设站商一体化综合体。