

长春公路主枢纽总体布局规划

长春市交通局

一九九五年十二月

目 录

第一章： 概述.....	1
第一节： 规划工作背景及编制依据.....	1
第二节： 规划的范围和期限.....	3
第三节： 规划的总体目标,指导思想和原则.....	3
第二章： 社会经济及交通运输发展状况和评价.....	8
第一节： 社会经济发展状况.....	8
第二节： 交通运输现状及特点.....	13
第三节： 交通运输存在的主要问题.....	18
第四节： 公路枢纽建设的必要性.....	20
第三章： 运输量发展预测.....	25
第一节： 预测的思路和方法.....	25
第二节： 社会经济发展预测.....	27
第三节： 运输量发展预测.....	28
第四节： 组织量及送站量预测.....	37

第四章： 站场布局.....42

第一节： 布局的原则和方法.....42

第二节： 总规模的确定.....43

第五章： 系统设计.....52

第一节： 总体设计.....52

第二节： 生产服务系统.....56

第三节： 组织管理系统.....58

第四节： 通信信息系统.....63

第五节： 辅助服务系统.....68

第六章： 实施的总体安排.....70

第一节： 投资估算.....70

第二节： 实施序列.....72

第三节： 资金筹措.....73

第四节： 保障措施.....74

第七章： 社会经济评价.....76

第八章： 问题与建议.....81

第一章 概述

第一节 规划工作背景及编制依据.

交通部在1990年交通工作会议上提出了“三主一支持”的交通建设发展设想,重点建设公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽及其支持系统.

公路主枢纽是指合理布局下的公路运输场站系统.它是以公路主骨架为主体,公路主骨架与水运主通道或铁路干线交汇联结的中心城市为依托,适应中转运输及客货集散需要,服务设施配套完善,装备比较先进实用,管理科学,信息灵通,功能齐全的客货运输场站系统,它是港站主枢纽的重要组成部分.

长春市由于所处的重要地理位置及其在国家综合运输网中的重要地位,1990年初被交通部列为主枢纽城市之一.对此,长春市政府、长春市交通局根据交通部《关于编制公路主枢纽总体布局规划具体要求的通知》和《公路主枢纽总体布局规划编制工作大纲》的有关精神,成立了由市计委、经委、规划局、交通局、公用局等单位参加的长春公路主枢纽总体布局规划协调领导小组,并以市交通局为主成立了规划编制小组,经过紧张的工作,于当年8月完成初稿.

1993年黄镇东部长发表了“加大步伐,培育和发展运输市场”的讲话,要求“培育和发展运输市场要

有新的突破”。1995年1月12日全国交通工作会议上，刘松金副部长强调了年度工作，一是要抓好“九五”交通发展计划的编制，二是要做好“九五”大中型建设项目的前期工作。按照部领导的指示精神，长春公路主枢纽总体布局规划协调领导小组召集有关专家对已编制完的规划重新进行了审视，深深感到这个规划视野窄、起点低、步子小、没有完全冲破计划经济的束缚。同时指出要立足于长春经济腾飞，走向世界，以新的观念和思路编制与“二十一世纪长春发展战略”相配套的，与长春市城市总体规划相协调的长春公路主枢纽总体规划。

1995年1月下旬，长春公路主枢纽总体规划协调领导小组成员与调整后的规划编制小组成员一起学习了交通部副部长刘松金在1995年全国交通工作会议上的讲话，认真按照刘松金部长的指示，重新编制了公路主枢纽规划。编制过程中，除做了大量调查论证工作，还吸收了沈阳、郑州、武汉公路主枢纽规划的经验，在交通部公规院的指导及吉林工大交通学院的协助下，按照社会主义市场经济理论，并根据交通部《公路主枢纽总体布局规划编制工作大纲》（（91）字函计字86

号》的精神和长春市《九五计划和2010年规划》所确定的原则及目标，重新编制出《长春市公路主枢纽总体布局规划》（送审稿）1995年10月交通部《公路主枢纽总体布局规划编制办法》下发后，我们又逐条对照《办法》进行修改。

第二节 规划的范围和期限

1. 规划范围

长春市市区，包括朝阳区、宽城区、南关区、二道区以及郊区。

2. 规划期限

确定“九五”期间的站场建设规模。

提出2001年至2020年的规划设想。

“九五”期间、2001至2010年、2011年至2020年分别为近期、中期、远期规划。

第三节 规划的总体目标、指导思想和原则

1. 规划的总体目标

长春市市委、市政府提出大体用30年左右的时间，把长春市建设成为经济实力强，文明程度高，开放型，多功能的社会主义现代化国际性城市，成为东北亚的商贸中心和科教文中心。达到世界中等国家同等城市水平的总体战略指导下，做为基础产业之一的交通运输要超前发展，建成综合运输体系。为达此目的，做为

综合运输的纽带,公路主枢纽要相应建成.以完备的运输站场服务设施,现代化的通讯技术和科学管理手段,更好地为公路运输服务.同时,公路主枢纽与铁路枢纽、航空港相衔接,促进长春综合运输体系的逐步形成和完善,提高综合运输效益.

2. 规划工作的指导思想

立足于吉林省及长春市未来社会经济发展战略目标和要求,以交通部《公路主枢纽总体布局规划编制工作大纲》为指导,注重东北亚地区即将到来的大规模开发建设及我省、我市利用辽宁鲅鱼圈港、省内大安港与国外日益频繁的往来,着眼于形成公路运输系统,发挥公路运输的优势,同时加强与其它运输方式的衔接,便于多式联运,产生最佳的综合运输效益,走一条低投入、高产出的发展路子,促进国民经济长期、稳定、协调发展,为实现我国社会主义建设的宏伟目标做出更大的贡献.

3. 规划的工作原则

(1) 统一规划、分期实施.

规划服从于把吉林省建设成为发达边疆近海省的战略,服从于把长春市建设成为现代化国际性城市的蓝图,服从于长春市综合发展规划.本规划至2020年,规划期较长,投资大,充分考虑了中远期与近期,新建和改建的关系,统一规划,分期实施.

(2) 协调发展，适度超前.

公路主枢纽的选址要符合长春市总体布局规划，与公路主骨架规划相互协调，符合长春市客货流分布特点。不仅立足于考虑改变公路运输在国民经济发展中的“瓶颈”状态，而且要考虑其超前发展，适度发展，杜绝过早投入，超度投入，造成浪费。

(3) “软件”、“硬件”同时开发.

公路主枢纽的建设，即要重视发展“硬件”，建设必要的设施，又要认真研究“软件”的开发设计，使其硬、软件系统结合为一个有机整体。做到有良好的环境，科学的运行机制，整体功能强，整体效益好。

(4) 注重联姻，新旧兼容.

公路主枢纽布局，在考虑良好的外部交通道路条件下，尽可能选用交通专业运输企业、社会运输企业的站场，特别是在铁路场站附近选择建设用地，做到注重联姻，新旧兼容，少拆迁，少赔偿，节约资财，发挥最佳效应。

第四节、规划的主要结论

1. 客货适站量预测

公路客运适站量：2000年3889万人；2010年5784万人；2020年7773万人。

公路货运适站量：2000年142万吨；2010年259万吨；2020年522万吨。

2. 布局方案

通过对长春市未来社会经济发展趋势、经济结构、产业结构、交通量、客货流分布特点的研究分析，推荐“一个中心，二个系统”的长春公路主枢纽布局方案：

(1) 主枢纽信息服务中心；

(2) 货运枢纽站：货运枢纽系统由光复路货运站、长春市货运中心站、自由大桥货运站、安龙泉货运站、汽车厂货运站、小南货运站、兰家货运站、兴隆山货运站、零担集装箱中转站九个站组成。其中，零担集装箱中转站已建成，光复路站在建。光复路站、中心站、自由大桥站在“九五”期间完成，安龙泉站、汽车厂站在2010年前完成，兰家站、小南站、兴隆山站在2020年前完成。

(3) 客运枢纽系统：客运枢纽系统由以下七个客运站组成，客运中心站、客运南站、客运北站、惠工路客运站、兴业街客运站、孟家客运站、卫星路客运站。其中客运中心站、客运南站、客运北站已经建成使用，其它四个站为新建。2010年前建设成孟家屯站和惠工路客运站，兴业街客运站、卫星路客运站2020年前完成。

3. 建设内容

客货运输枢纽两个系统均按生产服务、组织管理、通讯信息和生产生活辅助四个子系统进行建设，并在

主枢纽信息服务中心的管理与协调下，通过科学的运行机制，对各枢纽站进行有效的管理，使主枢纽的功能得以充分发挥。

4. 建设规模和投资概算。

以长春2020年客、货运适站量年度目标确定公路主枢纽建设规模：总占地面积84.10万平方米，总建筑面积15.15万平方米。其中客运占地10万平方米，建筑面积4.08万平方米；货运占地71.1万平方米，建筑面积11.85万平方米；信息服务中心占地面积5万平方米，建筑面积1.5万平方米。总投资(新建)39960万元，其中客运7000万元，货运27960万元，信息服务中心5000万元。到“九五”末期(2000年)需投资8310万元。实现上述规划，长春市将形成一个设施先进，功能齐全的公路客货运输场站系统。是我市公路运输管理上的一次具有时代意义的变革和质的飞跃。作为以经济利益为吸引机制新型的公路运输场站体系，将从根本上解决历史形成的公路运输场站能力小，布局散、消耗高、效益差、管理落后，功能单一，自我封闭等一系列制约公路运输发展的关键性问题。它将在充分发挥运输线路、运输工具、运输设施整体功能和作用的基础上，确保港站物资集疏运畅通及各种运输方式的衔接，提高综合运输效率均有着重要的意义。

第二章 社会经济及交通运输发展状况和评价

第一节 社会经济发展状况

1. 经济地理概况及特点

长春市位于我国东北中部，地处松辽平原中部的伊通河平缓起伏的台地和河谷阶地。地理位置为东经 $124^{\circ} 8' \sim 127^{\circ} 02'$ ，北纬 $43^{\circ} 05' \sim 45^{\circ} 15'$ 。东北部与黑龙江省为邻，东南部与吉林市接壤，西南、西北部分别与四平、松原市相毗连。

长春是吉林省省会，是全省政治、经济、文化的中心，位置适中，交通条件较好，是建设发达的边疆近海省的龙头和核心。长春位于东北亚腹地，是拟建的第二条欧亚大陆桥的重要枢纽和发展极。

长春辖五区三市二县：朝阳、宽城、南关、二道、郊区五个区和九台市、榆树市、德惠市及农安、双阳二县。

长春幅员面积18881平方公里，耕地面积1656万亩；全市总人口657.5万人，其中市区人口223.7万人，人口密度345人/平方公里。

2. 社会经济状况

长春市经过四十年的建设，特别是改革开放以来，发生了历史性的变化。国民经济和各项事业取得了全面、快速发展，产业和城市基础设施明显改善，人民生

活有很大提高，总体经济实力显著增强。1992年，在全国城市综合实力50强中，长春居第16位，并成为全国投资环境40优城市之一。

国民经济总量迅速增长。1994年国内生产总值（GDP）完成326亿元，比1978年增长5.27倍，年平均递增11%，人均国民生产总值4925元，增长4.82倍，年平均递增9.1%。

产业结构有所调整，第三产业发展加快，一、二、三产业结构逐步向合理方向发展。1978年三种产业的比重为3.14:50.9:17.7，到1994年为21:50.9:28.1。

农村经济全面发展。1994年，农业国内生产增加值71.6亿元，比上年增长7.2%，比1978年增长5.27倍，年均递增11%。粮食生产独具优势，总产量由1978年的272.3万吨，连续跃上四个台阶，1994年达到677.5万吨，增长1.5倍，商品率达到60%以上，是全国的重点商品粮基地和玉米出口基地；乡镇企业发展迅速，总产值达到162.2亿元，比上年增长53.9%，比1978年增长94倍，年均递增32.8%；农村经济向基地化、产业化、系列化方向发展。

工业基础雄厚。1994年工业增加值150.3亿元，比1978年增长7.24倍，年平均递增14.1%。形成以汽车、铁路客车、拖拉机制造业为主体、横向配套工业迅速发展的交通设备生产基地；农副产品加工业发展，

形成支柱产业；高新技术产业的发展，有力地促进工业向高级化发展。

城乡市场繁荣，流通领域不断扩大。1994年，全市实现消费品零售额101.8亿元，比1978年增长6.5倍；各类市场已发展到405处，交易额达到54.5亿元，形成了以大中型市场为骨干，各类专业批发市场为补充，商品流通东北三省和全国部分地区的市场网络。

对外开放的深度和广度不断扩展。对外贸易增长较快，1994年实现出口创汇11.4亿美元；外商投资企业已发展到786家；外商投资规模不断扩大，累计建立友好城市8个。

城市基础设施明显改善，旧房改造加速，新建一批交通、邮电通讯、能源、供水等基础设施项目，提高了城市的总体功能，改善了投资环境。

各项社会事业蓬勃发展，人民生活明显提高。1992年城市人均生活费收入2580元，比1978年增长1.66倍，农民人均纯收入1416元，增长11.1倍。文化、体育、卫生等社会事业也有很大发展。

经济体制改革有很大发展。1984年以来，长春市经国家体改委、国务院先后批准为“全国企业改革试点城市”和“全国综合改革试点城市”，最近又被确定为“建设社会主义市场经济体制综合试点城市”和“优化资本结构、增强企业活力试点城市”。改革开

放的力度逐渐加强，已经成为解决长春经济生活中深层次矛盾，进一步解放和发展社会生产力的强大推动力。

3. 社会经济未来发展的展望

吉林省委通过从《建设发达边疆近海省总体战略纲要》中明确提出：以长春建设现代化国际性城市为核心，长春、吉林一体发展，联结四平、辽源、松原，构筑我省中部城市群，以长春为中心，以合理配套半径构成辐射网，建成百万辆汽车工业区，在我省中部腹地形成汽车、化工、粮食、木材等物流中心，使长春市成为东北亚地区的国际航空运输中心，国际信息交流中心和国际汽车贸易中心。省委对长春提出了极高的要求，更为长春经济的振兴提供了新的机遇。今后5年到30年是我国经济体制改革、对外开放和经济建设全面推进实现重大转折的时期；也是我市经济提前6年实现翻两番和基本实现小康目标，向二十一世纪实现人均国内生产总值倍增和初步实现富裕目标迈进的关键时期。鉴于此，要着眼于世界经济最具活力的发展热点，已经由东南亚迅速向东北亚转移的这个契机，利用长春地处东北亚腹地，拟建欧亚大路桥的重要枢纽和发展极的有利条件，立足长春的实际，创造条件努力奋斗。长春市市委、市政府布署：在2000年以前打好基础；2001--2010年大发展，全面加快现代化进程；2011--2020年完善提高，使长春达到东北亚地区中等发达

国家的当时平均水平，成为具有较大幅射能力和吸引力的东北亚现代化国际性城市。

近年来，长春的对外开放有了突破性进展，形成了全方位、多层次的开放格局，吸引了较多的外资，扩大了基础产业与设施的更新改造，经济基础的实力进一步加快，给长春经济发展上新台阶创造了良好条件。一大批重点基础建设项目，如一汽集团实现年产汽车100万辆的起动；吉林省已开始的“双百工程”和“六条龙”建设：一是百亿斤商品粮工程，使吉林省粮食综合生产能力从现在300亿斤增加到400亿斤。二是百万吨玉米深加工工程，通过扩建和新建公主岭与黄龙、德大及长春等地玉米深加工企业，达到加工玉米百万吨。“六条龙”就是建设猪、羊、牛、鸡、鹅、鹿等饲养、加工销售相结合的六个工程体系。如德惠的德大鸡龙，农安的鹅龙等等。双百工程的实施，不仅将增加长春市粮食及玉米加工产品，而且“六条龙”产品运量能有较大增加。“引松入长”工程、集中供热管网和热电一、二厂都在加快实施。交通作为国民经济的基础产业，是社会进步，经济振兴的保证。从实际出发，长春市将在2000年前完成长四、长吉、绕城高速公路建设工程。为适应长春发展开放建设的需要，从深层次上调整城市结构，按规划布局完善各基础设

施的功能,创造较好的交通环境,以保证经济活动能正常的进行.

第二节 交通运输现状及特点

1. 交通运输现状

经过50年的发展,长春形成了一个铁路、公路、民航的综合运输网. 改革开放给长春交通运输业注入了新的活力,促进了综合运输优化,提高了运输能力和运输服务质量.

(1) 线路

公路 长春是吉林省及东北地区公路网的中心,经过多年的建设,全市已有公路367条,总里程5759.2公里.长吉(长春-吉林)、长大(长春-大浦柴河)、长白(长春-白城子)、长郑(长春-郑家屯)、长东(长春-东风).公路均以长春为起点.同时,长春在全国国道公路网中的地位十分重要,国道京哈(北京-哈尔滨)、图乌(图门-乌兰浩特)在长交汇,成为我国南北、东西陆上交通的枢纽.在建的长四(长春-四平)、长吉(长春-吉林)以及绕城高速公路完工后,将进一步改善长春的公路交通状况,形成以长春为中心,以高等级干线为骨架,城乡沟通,四通八达的公路网络.

铁路 长春是东北铁路网主要干线铁路上的重要枢纽之一.衔接长图及长白两条干线,共4个方向.全市

铁路营运里程361公里,构成通达全国的铁路网.

民航 长春机场位于长春市大房身,是我国军民两用机场之一,拥有运输航线26条.其中国内航线23条,国际航线2条,地区性航线1条,每周150个航班,营运里程17532公里,定期飞往北京、上海、广州、深圳、青岛、昆明、成都、香港等20个城市地区以及俄罗斯和韩国.

2. 综合运输发展及结构特征

进入80代以来,各种运输方式所发挥的作用有较大的变化,长春市综合运输的发展出现了一些新特点.
(见长春市客货运量发展变化情况表)

(1) 货运量增长速度低于国民经济增长速度.

(2) 客运增长速度相对缓慢.

(3) 在各种运输方式中,铁路客货运量增长速度缓慢,比重明显下降;公路客货运量增长速度和所占比重上升较快;民航虽然发展速度很快,但其客货运量所占比重较小;管道运输发展持平.

(4) 长途货运主要靠铁路,公路所占比重小.铁路运输平均运距218公里;公路则为46公里.铁路运输承担了对外运输量约五分之四,是长途货运的主要方式.公路运输,据1994年统计资料显示,仅占公路货运量的近10%,比重较小.