长春市城市交通发展白皮书

(草案)

白皮书编制领导小组

二〇二〇年六月

编制领导小组成员单位：

（排名不分先后）

长春市城乡建设委员会

长春市发展和改革委员会

长春市规划和自然资源局

长春市交通运输局

长春市公安局

长春市财政局

长春市工业和信息化局

长春市政务服务和数字化建设管理局

长春市司法局

长春市生态环境局

长春市城市管理局

长春市统计局

长春经济技术开发区管理委员会

长春汽车经济技术开发区管理委员会

长春净月高新技术产业开发区管理委员会

长春新区管理委员会

长春市轨道交通集团有限公司

长春公共交通(集团)有限责任公司

长春城投建设投资（集团）有限公司

编制领导小组办公室：

长春市城乡建设委员会

主要编写单位：

上海市城乡建设和交通发展研究院

长春市市政工程设计研究院

目 录

前 言.....	1
第一章 背景.....	3
一、发展现状.....	3
二、主要问题.....	5
三、发展形势.....	7
第二章 目标和战略.....	9
一、发展目标.....	9
二、主要任务.....	11
三、发展战略.....	12
第三章 交通与城市.....	14
一、引导形成多中心城市空间结构.....	15
二、强化分区域交通发展策略.....	16
三、加强交通规划与城市规划的统筹.....	17
第四章 城市道路.....	19
一、持续推进道路设施建设.....	19
二、提升道路交通运行效率.....	21
第五章 公共交通.....	23
一、持续推进轨道交通建设.....	23
二、全面提升常规公交服务品质.....	25
三、鼓励新公交模式发展.....	27

四、推进公共交通客运枢纽建设	27
五、完善公共交通发展体制机制	28
第六章 私人小客车	29
一、强化小客车使用管理	29
二、引导小客车合理出行	30
第七章 营运小客车	32
一、提高出租车运营效率与服务水平	32
二、鼓励网约车与共享汽车适度发展	33
第八章 停车	35
一、强化停车泊位差异化供给	35
二、加强停车精细化管理	37
第九章 步行与自行车	39
一、改善步行交通环境	39
二、差异化发展自行车交通	40
第十章 交通组织与管理	42
一、优化道路交通组织	42
二、提高交通管理水平	43
三、强化交通安全管理	44
四、加强交通文明建设	44
第十一章 智慧交通	46
一、强化交通管理和综合决策能力	47
二、推进交通运营企业智能化	48

三、完善公众出行信息服务体系.....	49
四、推进智能网联和自动驾驶发展.....	49
第十二章 区域对外交通.....	51
一、加强国际航空枢纽建设.....	52
二、加快铁路通道建设.....	52
三、完善公路网络.....	53
四、强化内陆物流港口功能.....	53
五、完善对外综合交通枢纽功能与衔接.....	54
第十三章 物流与货运.....	55
一、构建综合运输通道.....	55
二、完善货运设施建设.....	56
三、优化货运交通组织.....	57
第十四章 交通环境.....	58
一、鼓励绿色低碳出行.....	58
二、加强交通噪声管理.....	59
第十五章 综合交通保障.....	60
一、深化交通管理体制机制改革.....	60
二、加强交通法治建设.....	61
三、完善交通投融资机制.....	62
四、交通人才队伍建设要求.....	63

前言

长春市作为吉林省省会，是吉林省的政治、经济和文化中心，是中国东北地区中心城市和重要工业基地，也是我国东北区域综合交通枢纽城市和“一带一路”北线重要节点城市。

在党中央、国务院的关怀支持下，长春历届市委、市政府高度重视交通工作，持续推进长春交通事业不断发展，交通基础设施规模不断扩大、服务能力不断提升、管理水平不断提高，为长春经济社会快速发展提供了有力的保障。

当前，长春正处于贯彻落实全省“一主、六双”产业空间布局、构建“长春现代化都市圈”、建设高质量交通强市的关键期。全面构建长春现代一体化交通体系，实现“长春现代化都市圈”战略构想以及推动建设高质量交通强市是这一时期主要任务。面对区域协调发展不断扩大、机动车总量持续增长、城市空间结构和功能布局持续优化、资源环境约束日益凸显、交通科技发展日新月异等新趋势，长春亟需贯彻新发展理念，走出“全面振兴、全方位振兴”的发展新路，对标高位不断推进交通持续创新发展。

为落实“一带一路”、“交通强国”、“振兴东北”等国家战略部署，推进哈长城市群建设，推进吉林省“一主、六双”产业空间布局，全面支撑和引领“长春现代化都市圈”建设，推动高质量“交通强市”建设，促进长春经济社会健康、可持续发展。2019

年4月长春市正式启动《长春市城市交通发展白皮书》（以下简称《白皮书》）编制工作，成立了由分管副市长挂帅、相关部门和单位共同参加的编制领导小组，组建了专家委员会。同时，择优选取了国内知名咨询机构承担总编及7个专题研究和多项专项调查工作，并拍摄大型系列专题片《城市“交”点》，开展立体化、全方位针对性宣传，合理引导公众预期，提升社会关注度和参与度。

《白皮书》在总结历史经验教训的基础上，分析了交通问题的症结与未来发展趋势，提出了建设“长春一体化交通体系”的目标，制定了实现这一目标的战略途径、交通政策和近期实施的行动计划。《白皮书》文本共15章，涉及203条行动导向。第1、2章为背景、目标和战略，第3~15章为交通与城市和涉及各种交通方式、交通设施、交通组织、综合交通管理等方面的政策行动。

《白皮书》作为政府制定的施政纲领及政策导向，指导近远期全市交通规划、交通政策和实施计划的制定，同时也是政府在发展交通方面对广大市民的承诺。

《白皮书》编制范围以中心城区范围为主，并兼顾双阳、九台、公主岭等都市圈范围。编制的基准年为2019年，近期指2025年，远期指2030年及以远。

第一章 背景

过去十年，长春市城市功能不断完善，从打造东北亚经济的桥头堡，到建设东北地区中心城市，推进城市交通实现跨越式发展，初步建成交通基础设施框架。展望未来，长春正处于构建“长春现代化都市圈”、建设高质量交通强市的重要阶段，长春交通正面临转型发展的新形势、新要求、新挑战。

一、发展现状

1.1 经济实现高速稳步增长。2019年长春市地区生产总值5904.1亿元¹，占全省地区生产总值比重50.35%，较2009年增长107%；全市规模以上工业总产值8560亿元，东北地区居第一位，其中汽车、食品加工、装备制造三大产业占比86%，铁路轨道客车综合产量全国最大。

1.2 交通基础设施规模扩大。长春东北亚航空枢纽建设取得重大突破，龙嘉机场一期、二期扩建工程全面完成，建成2座航站楼、1条跑道。长珲城际铁路、哈大客运专线相继开通，形成长春站、长春西站两个铁路客运主站。2019年长春高速公路通

¹ 2019年长春市GDP初步核实为5904.1亿元，按可比价格计算，比上年增长3%。2019年全吉林省地区生产总值11726.8亿元，按可比价格计算，比上年增长3.0%

车里程 464.1 公里，形成“一环六放射²”高速公路网络。轨道交通建成 5 条线路，运营里程 100.1 公里，比 2009 年增长 3 倍。城市道路里程 2175.1 公里，其中快速路里程 71.2 公里。

1.3 交通运输服务能力快速增长。长春国际陆港能级不断提升，中欧班列实现每周 5 出 2 进的常态化运营。长春龙嘉国际机场 2019 年旅客吞吐量 1393.5 万人次，较 2009 年增长 359%。铁路全年旅客发送量 3473 万人次（不含龙嘉站），增长 181%。城市公共交通日均客运量 303 万乘次，增长 151.5%，其中轨道交通日均客运量 73 万乘次，增长 592.7%。中心城区道路承载机动车交通流增长 2.5 倍，道路服务水平仍保持良好状态。

1.4 交通管理水平不断提高。长春市公共交通智能化应用示范工程和长春市交通大数据平台试点工程基本完成，主城区道路交通智能管控系统建设基本实现全覆盖，中心城区拥挤道路调流机制基本形成。交通安全管理水平不断提高，全年道路交通事故万车死亡率较 2009 年下降 42%。

1.5 有力支撑了城市与区域一体化发展。2019 年，长春市全市常住人口总量 793 万人，较 2010 年增加 25.3 万人；其中中心城区常住人口 350 万人，较 2009 年增加 49 万人。2019 年全年长春外来旅游人数 10156.5 万人次³，较 2009 年增长 447%；交通发展基本适应了城市的快速发展和多样化的出行需求。长春与

² 1 环是绕城高速公路，六射是珲乌高速（东至吉林，西至松原）、京哈高速（北至哈尔滨，南至沈阳）、长深高速、长长高速

³ 2019 年长春市国民经济和社会发展统计公报。

吉林交通一体化成效显著，形成城际铁路、高速公路、国省干道等多通道联系，基本实现 60 分钟可达。

二、主要问题

1.6 交通与城市空间发展统筹有待加强。近十年来，长春市人口有所解密外疏，但就业岗位（城市功能）却依然在向核心区⁴集聚，向心穿心通勤交通现象明显。长春新区、汽车经济技术开发区（简称汽开区）、经济技术开发区（简称经开区）、净月经济开发区（简称净月区）等开发区社会经济高速发展，但道路交通网络支撑不足，轨道交通设施服务薄弱，交通基础设施供给水平与出行需求不匹配。双阳、九台、公主岭市等区划调整后，同城化协同发展的综合交通体系尚未形成。

1.7 道路交通拥堵和停车矛盾日益突出。长春市中心城区道路局部路段、关键节点、高峰时段交通拥堵时有发生，快速路早晚高峰常发拥堵路段⁵约占快速路总里程的 15%。中心城区停车泊位缺口大，路内停车泊位占比过大，影响道路交通正常运行，外围地区或夜间违法停车现象普遍。

1.8 公共交通吸引力仍需提升。长春市中心城区公共交通分担比例约 27%，与小客车⁶的竞争仍处于劣势。轨道交通 3、4 号线运能有限，制约轨道交通骨架网络作用发挥，轨道交通与常规

⁴ 北部快速路、东部快速路、南部快速路、西部快速路所围合区域

⁵ 车速低于 28 公里/小时的快速路路段

⁶ 9 座以下轻便载客汽车，含出租车、网约车

公交两网融合不够，尚未形成合力。常规公交设施配置有一定增长但仍显不够，服务水平有待进一步提高。公共交通票价调价及补贴机制不健全，影响公交行业可持续发展。

1.9 步行及自行车交通体系亟待加强。长春市中心城区部分道路步行及自行车空间缺失，人行道与自行车道被严重侵占，尚未形成安全、便捷的步行与自行车交通环境。2019年长春市中心城区步行及自行车交通出行占比已降至28.7%。

1.10 对外交通辐射能力和服务水平仍显不足。龙嘉机场客货运规模仍不及全国同类型城市机场。长辽城际、长白城际等高速铁路线路未如期建设，制约长春与省内及东北地区主要城市的快速联系。高速公路一小时经济圈环线建设滞后，“环放射型”高速公路网尚未形成，制约了长春对周边经济区的辐射和服务。

1.11 综合交通管理亟需进一步提高。交通治理决策存在碎片化现象，在实际业务衔接和对位配合中沟通不畅。交通法制、管理体制和市场化机制尚不健全。交通信息化、智能化应用程度不高，数据共享、决策研究机制不健全。

1.12 城市快速发展时期，难以避免交通供需不平衡、交通管理体制及交通投资分配与政策引导不完善等问题。未来长春交通发展需要“补齐短板”与“转型发展”并重。补齐短板需要进一步增加交通运输的有效供给，重点是公共交通基础设施；转型发展是转变以小客车为主的发展模式，转向公共交通与小客车并重发展的模式，提升服务民生能力。

三、发展形势

1.13 经济与社会转向高质量发展阶段。“一带一路”国家战略持续深入推进，区域经济持续融合发展，长春对外开放枢纽城市功能不断提升，与东北亚国家的国际合作日益紧密。哈长城市群带动东北地区经济转型发展、区域协调发展，长春核心城市作用日益凸显。这对长春对外交通的服务水平和辐射能力提出更高要求。

1.14 城市空间结构及功能布局的持续优化。新型城镇化推动城市高质量发展，以长春市为核心，推进长吉一体化、长平一体化、长公同城化，长春城市规模不断扩大，城市空间结构、产业功能布局和人口分布持续优化，这对长春城市交通资源配置、综合交通体系构建以及与城市统筹联动发展提出更高要求。

1.15 个体机动交通仍保持较强吸引力。由于居民出行距离延长和严寒气候等因素，长春居民对个体机动交通依赖性增强，未来私人小客车增长的需求仍然较大，但个体机动化过快发展又将面临城市道路资源、停车资源、环境容量等约束。这对长春交通发展模式和结构优化提出更高要求。

1.16 交通需求多样化，个性化趋势明显。随着居民生活水平的提高，科学技术飞速发展，社会活动目的日益多元，共享交通、智慧交通等新交通模式不断涌现，出行需求更加追求个性化服务。这对长春交通服务品质和精细化交通管理提出更高要求。

1.17 面对新的发展形势与要求，推动交通在新的起点上实

现更好发展，长春交通要努力实现四个“转变”。一是由“滞后发展”转向“适度超前”，在解决历史欠账的同时，不仅要为社会经济和城市发展的不确定性提供保障弹性，更要引领城市用地与空间发展，促进城市发展战略目标的实现。二是由“注重建设”转向“建管并举”，不仅要加快交通基础设施建设，更要提高综合交通管理水平，发挥交通设施综合效能。三是由“建设疏堵”转向“公交提升”，不仅要继续完善道路网络功能，更要向市民提供高质量、高水准的公共交通服务，提升公共交通吸引力。四是由“注重中心城区交通”转向“统筹市域一体化交通”，不仅要重视中心城区交通的改善，更要全局统筹，内外结合，重视对外交通辐射与衔接，与周边城市交通形成互联互通的格局。

2019 年交通基础设施情况				
指标	单位	2009 年	2019 年	变化
高速铁路通车里程	公里	0	180	2010 年开通
高速公路通车里程	公里	280	464.1	增长 66%
中心城区道路里程	公里	1570	2175.1	增长 39%
快速路网里程	公里	0	72	2014 年开通
轨道交通运营里程	公里	31.9	100.1	增长 214%
公交专用道里程	公里	-	145.2	持续推进
注：数据来自《长春市交通运行报告》、《长春市统计年鉴》				

第二章 目标和战略

2019年，长春市提出建设“长春现代化都市圈”；2020年，提出建设高质量交通强市。未来，长春将秉承国家发展战略要求，坚持对外开放、区域融合与一体化发展方向，实现交通转型创新发展。

一、发展目标

2.1 长春交通发展远期总体目标是全面建成支撑长春经济和社会发展需要，满足全社会不断增长和变化的交通需求，与“长春现代化都市圈”功能定位相匹配，符合交通强市要求的一体化交通体系，具体体现在长春对外交通一体化、城市交通一体化和交通管理部门的协同化。其中：

对外交通一体化：是指实现长吉、长平等交通一体化，长春与公主岭、双阳、九台同城化发展，机场、高速铁路站等重大交通枢纽内外换乘一体化。

城市交通一体化：重点体现在三个方面。一是公共交通系统的一体化，包括轨道、中运量、常规公交、特色公交和交通接驳方式的一体化，票制票价和服务一体化。二是动静态交通一体化，通过停车泊位供给调节、收费价格调整等实现以静制动。三是城

市交通的规划、建设、运营、管理的体制机制一体化，所有交通方式设施平衡发展、紧密衔接、运行协调。

交通管理部门的协同化：是指交通各相关部门协同运作，共享信息资源，实现高效管理，共同推动支撑城市全面发展。

2.2 2025年，以一体化交通发展目标为指引，努力实现高效、绿色、安全、公平、畅达、舒适六类发展指标。

高效：交通系统有机整合、高效运行。中心城区公共交通占全方式出行比重35%，其中轨道交通客运量占公共交通客运量不低于45%。长春新区、汽开区、经开区、净月区等公共交通出行比重力争达到30%。快速路系统高峰时段平均运行车速不低于40公里/小时。

绿色：中心城区通行的符合国家低碳标准的机动车比例达到90%以上，其中节能与新能源公交车比例达100%。城市客货运单位周转量碳排放明显下降，交通污染物排放量得到有效控制。

安全：交通运行安全、可靠，事故率处于较低水平。城市道路交通事故年万车死亡率比2019年下降25%。

公平：城市、城乡、对外交通融合发展，城市道路、公共交通、步行及自行车交通资源合理分配，中心城区95%城市道路具备步行通行空间，轨道站点周边1公里范围内主要道路具备非机动车通行空间。交通决策更加公开透明，交通执法行为更加严格规范。

畅达：人员出行和货物运输更加方便快捷。中心城区通勤上

下班平均出行时间在 40 分钟以内；长春新区、经开区、汽开区、净月区等与中心城区之间平均出行时间在 30 分钟以内；长春都市圈主要城市（含双阳、九台、公主岭等）与长春主城区之间平均出行时间在 60 分钟以内。

舒适：公共交通高峰拥挤程度得到缓解，乘车环境显著提升，轨道交通站内换乘率达 100%。

二、主要任务

2.3 建成功能完善的综合交通运输网络。形成层次分明的道路网络、合理衔接的公交网络、系统成网的步行网络和自行车网络，各种交通网络相互匹配、无缝衔接，满足城市发展和居民日益增长的出行需求。

2.4 建成以轨道交通、常规公交等多种方式协调发展的城市公共交通系统。轨道交通作为城市交通的骨干，主要承担中长距离的出行；常规公交⁷作为城市交通的主体，主要承担中短距离的出行，并为轨道交通提供驳运服务。改善不同方式衔接换乘条件，实现公共交通、自行车交通、步行交通与小客车交通多种交通运输方式协调发展，构建绿色出行为主导的城市交通出行体系。

2.5 建成协同共治、精细法制的交通管理系统。完善交通管理体系，构建交通规划、建设、运营、管理、服务、宣传相协调的综合决策机制，强化综合交通主管部门的统筹协调。更好发

⁷ 包括常规地面公交和类似长春 55 路的城市有轨电车

挥政府作用，优化交通供给结构。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，利用经济杠杆和价格机制调控交通需求。不断创新管理手段和完善交通法制法规，利用智慧交通、信息技术等先进管理技术，挖潜交通效能，规范交通秩序。

三、发展战略

2.6 公共交通优先发展战略。将公共交通发展放在城市交通发展的首要位置，在规划布局、资金投入、设施建设、技术装备、运营服务等方面，形成城市公共交通优先发展的新格局。建立多元化服务、一体化组织、市场化运营的新型公共交通系统和可持续经营的财务模式，着力提升长春公共交通保障水平。

2.7 小客车需求管理战略。以停车和环境保护为重点，建立经济手段为主、行政手段为辅，以静制动、差别化的需求管理政策体系，引导居民绿色出行、合理出行和使用清洁能源车辆出行，理性拥有和使用小客车，保持道路交通服务水平总体受控。

2.8 交通精细管理战略。综合应用经济、信息技术、行政管理等手段，实现综合交通体系的功能提升、效率提高，充分挖掘存量设施的交通容量，实现城市交通的可持续发展。坚持以人为本、环境友好、资源节约的发展理念，营造安全宜行的城市交通出行环境，规范管理各类非机动车，不断提高交通品质。

2.9 整合协同发展战略。完善交通管理体制，加强信息沟通，提高交通管理部门综合决策和协同运作能力。不断完善法规

体系，充分运用法治手段规范交通管理工作。不断创新管理模式与方法，充分发挥交通参与各方积极性，营造社会共治良好氛围。设立综合交通研究机构，加强交通基础数据的采集分析，充分发挥综合交通决策辅助作用。

一体化交通发展目标主要指标				
指标名称		2019年	2025年	属性
高效	中心城区公共交通出行比重	27%	35%	预期性
	轨道客运量占公共交通比例	24%	45%	预期性
	新城新区公共交通出行比例	-	30%	预期性
绿色	中心城区低碳营运小客车比例	-	100%	预期性
	节能与新能源公交车比例	98.9%	100%	约束性
	步行与自行车出行比例	28.7%	35%	预期性
安全	道路交通事故死亡率（人/万车）	3.3	2.5	约束性
公平	中心城区步行通道比例	70%	95%	约束性
	轨道站周边1公里道路自行车道比例	-	100%	约束性
畅达	中心城区通勤出行时间（分钟）	40	40	预期性
	干线路网高峰运行车速（公里/小时）	31.4	35	预期性
	双阳、九台、公主岭至长春主城区公共交通平均时间（分钟）	90	60	预期性
舒适	轨道交通站内换乘率	-	100%	预期性
	轨道交通高峰车厢拥挤度	130%	<100%	预期性
注：1. 新城新区指长春新区、经开区、汽开区、净月区 2. 预期性指期望发展目标，主要受宏观环境、制度环境、市场环境影响。约束性指政府必须实现及完成的指标。				

第三章 交通与城市

交通与城市发展相互支撑，区域化、城市化、机动化发展要求交通与城市空间结构、功能分区、土地使用、气候条件紧密结合。统筹城市与交通发展规划，是实现交通与城市协调发展的根本举措。

发展目标

3.1 构建与“长春现代化都市圈”城市功能相匹配、与高质量交通强市方案相衔接、与特大型城市空间布局相协调、与特殊气候条件相适宜的交通发展格局，实现交通与城市和谐发展。

总体要求

3.2 实施土地使用与交通系统一体化发展政策，实现土地利用与交通建设协调发展，进而优化空间结构，支撑“国际汽车城、国家区域创新中心、国际影都、中韩（长春）国际合作示范区”等长春“四大板块”高质量发展。根据土地和交通发展的不同特征，制定差异化分区发展策略，强化交通设施对城市发展的引导和支撑作用。

行动导向

一、引导形成多中心城市空间结构

（一）优化城市功能区公共服务资源配置

3.3 从空间结构与城市功能方面引导交通资源的合理分布。根据长春市城市总体规划发展要求，围绕长春市“十四五”期间重点平台⁸建设，优化完善长春重点发展区域⁹的教育、医疗、交通等公共服务资源配置，形成联系紧密、分工有序、布局协调的多中心空间布局，疏解中心城区和轴向交通压力，提高中心城区整体运行效率。

（二）强化城市用地功能的适度混合

3.4 提倡集约使用土地和用地功能适度混合开发，在工业区、商业区和开发区等就业中心适度配置居住区，完善公共服务资源的配套，减少居民远距离出行需求。

（三）构建公共交通为导向的城市发展模式

3.5 协调公共交通与城市空间结构布局，将城市发展聚集在轨道交通廊道和车站周边，可适度提高周边土地开发强度，差异化控制用地功能。

3.6 围绕长春“四大板块”新规划建设，构筑城市公共交通发展走廊。

3.7 将轨道交通站点同住宅、商业、办公等建筑物和其他交通方式充分结合，确保交通系统的高可达性和舒适性。

⁸长春市“十四五”期间重点谋划打造“1+10”，共11个重大平台。“1”即打造长春现代化都市圈综合平台，“10”即打造10大专业性产业平台，包括国家区域创新中心、中韩（长春）国际合作示范区、汽车产业高质量发展示范区、现代服务业高质量发展示范区、东北亚生物医药产业基地、北方光谷、世界级轨道交通装备产业基地、高质量农产品综合供应基地、国家循环经济产业园、国家装配式建筑产业基地

⁹长春市新版城市总体发展规划明确的重点发展区域

二、强化分区域交通发展策略

（一）加强中心城区公共交通体系建设

3.8 依托轨道交通和常规公交，强化中心城区公共交通在机动车出行中的主导地位；合理控制个体机动车交通出行；重配路权提高步行交通、自行车交通的安全性和功能性。

（二）完善长春新区、经开区、汽开区、净月区、双阳区、九台区等片区综合交通体系

3.9 提高片区内部基础路网密度，构建由中运量公交¹⁰和常规公交构成的局域公共交通系统，打造高品质的步行和自行车交通出行环境，形成相对独立、功能完善的综合交通网络，增强片区内部及与中心城区、都市圈重点城镇的交通联系。

3.10 完善“三片、五区”等城市新功能区的交通配套，围绕红旗绿色智能汽车小镇，中韩（长春）国际合作示范区，长春新区创新发展核心区等三片建设，西客站城市客厅、长春站周边历史文化街区、吉大新校区扩建、空港国际现代农业科技示范区、长春机车厂老厂区等五个新功能区的建设，完善周边道路网、公共交通站点、步行及自行车交通设施的配套。

（三）强化长春公主岭同城化交通建设

3.11 推进长春公主岭间城际铁路¹¹、跨区重点道路¹²建设，延长市区轨道交通¹³建设，研究利用既有铁路设施开设市郊铁路，

¹⁰ 根据《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018），中运量公交指单向客运能力大于1万人次/h~3万人次/h的公共交通方式。

¹¹ 长沈城际铁路建设

¹² 皓月大路、富民大街、东风大街、腾飞大路、硅谷大街、开运街等主要道路

¹³ 结合新一轮轨道交通线网修编，研究轨道交通7号、空港快线线路延伸的可行性。

利用高速公路开设公交化运营的直达客运班线等，加强公主岭市与长春主城区的交通联系。

（四）推进长吉一体化、长平一体化交通建设

3.12 推进长吉、长平交界的铁路、公路等基础设施的“同步规划、同步实施、同步运营”，推进龙嘉机场对四平市和吉林市的一体化服务，增加长春与吉林、长春与四平间的郊线公交线路和车次。

三、加强区域交通规划与城市规划的统筹

（一）完善交通规划与各层次城市规划的协调工作机制

3.13 通过开展区域交通战略研究及重点区域交通基础设施建设规划，加强与国家、省相关部门及周边城市协调，加强区域空间发展战略和区域设施规划布局的统筹，强化长春的交通枢纽地位。

3.14 在控制性详细规划、分区规划、城市更新规划等城市规划编制过程中，加强交通专项规划与评估的同步编制，落实上层次交通规划，协调土地开发与交通承载力。明确将地区交通条件作为确定重点地区开发的重要因素。

3.15 规范大型建设项目交通影响评价制度，并作为大型建设项目实施的前置性条件，促进土地开发项目与城市交通的协调。

（二）合理安排交通与土地利用开发建设时序

3.16 结合轨道交通和骨干道路等重大交通设施建设时序，

优化城市更新、开发区建设等土地利用开发计划。同时，结合国家区域创新中心（长春新区的高新区、北湖区以及经开区）、中韩（长春）国际合作示范区、长春国际汽车城、长春国际影都等重点区域开发建设时序，协调轨道交通、道路交通、交通枢纽、停车换乘（P+R）等交通系统建设计划。

3.17 建立开发项目与配套道路、公交场站、人行过街等交通基础设施项目同步规划、同步建设、同步验收、同步移交接管、同步投入使用制度。

第四章 城市道路

面对道路交通需求持续快速增长的发展态势，继续推进道路网络建设，完善路网功能，同时利用现代化先进管理手段，不断挖掘道路设施供给能力。

发展目标

4.1 持续推进城市道路建设，加密道路网络密度，形成适宜绿色出行的城市道路网络。至 2025 年，中心城区城市道路里程达 2500 公里，干线路网高峰平均运行车速不低于 35 公里/时。

总体要求

4.2 优化城市路网结构，优化快速路、主干路、次干路、支路级配，完善干线道路网络，重视集散道路和支线道路的建设，保持道路交通网络的完整、连续和安全；加强支路、街巷路建设改造，打通断头路，提高城市路网通达性。

行动导向

一、持续推进道路设施建设

（一）完善干线道路网络

4.3 结合“现代化都市圈”发展诉求和城市空间布局、客

货交通流量流向等要求，完善城市干线道路网络规划，形成与轨道交通协调发展、等级结构合理、功能清晰的干线道路体系。

4.4 完善中心城区快速路网络建设，持续推进放射性城市快速路网建设和延伸¹⁴。至2025年，力争快速路里程增至120公里¹⁵。

4.5 加快推进长春新区、经开区、汽开区、净月区等片区干线道路建设，增强对片区交通出行服务。不断推进长春西南组团与公主岭市间主要道路建设，服务长春公主岭同城化发展。

（二）提升集散道路连通性

4.6 结合中心城区道路网规划，优化完善城市次级干线道路等集散道路建设，强化城市干线道路与支线道路的转换，服务中短距离出行需求。

4.7 加强轨道站点、公交枢纽等周边配套集散道路建设。

4.8 结合城市产业发展，加强一汽集团、中车集团等产业项目的配套道路建设。

（三）加密支路网密度

4.9 以城市更新及旧城改造为契机，全面加强老城区支路网系统规划建设，完善支路网，打通断头路，发挥道路微循环系统作用。至2025年，力争二环以内核心区支路网密度达5km/km²，中心城区支路网密度达到3~4km/km²。

（四）加强立交广场设施改造

¹⁴ 实施吉林大路快速路工程、东部快速路南延线工程；建设硅谷大街、腾飞大路等西部放射性快速路

¹⁵ 近期建设计划（规划专题研究）

4.10 运用先进理念，实施市政工程及道路改建工程时，同步实施交叉口优化，减少交叉口冲突，提高交叉口通行能力。

4.11 有序推进核心区环岛广场改善工程，同时，整治外围组团关键拥堵节点，实施道路与铁道平交改立交工程。

二、提升道路交通运行效率

（一）合理分配道路交通资源

4.12 探索创新优先安排公共交通、步行交通及自行车交通的道路空间，不断优化公交、步行和自行车等绿色交通路权分配，实现道路功能由保障小客车通行为主向保障公交、行人通行为主转变。

4.13 对新建、改建城市快速路、主次干道，推广以公交、步行及自行车优先为导向的路网布局和道路功能设计，开展绿色可持续道路交通规划设计。

（二）优化道路通行条件

4.14 科学规范路内停车泊位，逐步取消核心区内 4.5 万个不合理的路内停车泊位，保障道路通行空间，禁止以任何形式占用公共市政道路停车。

4.15 及时清理或排除影响道路交通安全的管线、照明设施、植物、积雪等，依法处理擅自占用道路从事生产加工、摆设摊点、开办集市、维修清洗、堆放物料等行为。

4.16 持续开展交通综合治理工作，提升各类道路交通方式

运行效率。

（三）规范合理占道经营行为

4.17 按照文明城市建设要求，适度放开有条件地摊夜市经营，在不占用盲道、消防通道，不影响行人、车辆正常通行，不侵害他人合法权益前提下，允许限时占道经营，明确可以从事占道经营的街道、路段、时段，规范占道经营行为。加强城市出入口道路沿线的占道摆摊等环境治理。

第五章 公共交通

城市公共交通具有集约高效、节能环保等优点，优先发展公共交通是缓解交通拥堵、转变城市交通发展方式、提升人民群众生活环境品质的必然要求，是长春建设现代化大都市的战略选择。

发展目标

5.1 深入贯彻“公交都市”发展要求，构建多模式、一体化、高品质的公共交通系统，满足居民美好出行需求。到2025年，中心城区公共交通出行方式比例达到35%。

总体要求

5.2 完善公交顶层设计，形成轨道交通为骨架、常规公交为主体、新型公交为补充延伸的公共交通体系。在加快轨道建设的同时，对地面公交系统进行全面提升改造，对公共交通施行设施用地、投资安排、路权分配、财税扶持的“四优先”政策。优化常规公交线网设置，加强轨道交通、公交、步行、自行车交通等多网融合，提升公众出行体验。

行动导向

一、持续推进轨道交通建设

（一）加快轨道交通建设力度

5.3 加快推进《长春市城市轨道交通第三期建设规划（2019~2024）》建设，进一步扩大轨道交通覆盖范围，至2025年通车里程达到140公里。

5.4 启动轨道交通3号线的扩能改造，提升轨道交通线路运输服务能力。

（二）提升轨道交通运营服务水平

5.5 结合轨道客流时空分布特征，优化轨道交通运营组织。

5.6 完善轨道交通站点换乘与接驳组织，实现轨道交通系统站内换乘。

（三）加强轨道交通与其他客运模式的融合

5.7 加强城市轨道与城际铁路的协调布局 and 合理衔接，充分协调运行时间、换乘空间，推进统一安检标准，取消换乘二次安检。

5.8 加强轨道交通站点周边常规公交、出租车、步行、自行车交通及周边停车设施的衔接，核心区所有轨道站点100米范围内均有公交停靠站。

（四）积极谋划轨道交通四期建设规划

5.9 结合城市空间结构优化，编制新一轮轨道交通建设规划，提高中心城区内部轨道网络密度和站点覆盖率，加强轨道交通对长春新区、经开区、汽开区、净月区等重点发展和规划人口导入地区的服务和支撑。实现中心城区轨道站点800米服务半径

覆盖率达到 50%，核心区 800 米服务半径全覆盖。

5.10 加强与都市圈层面铁路系统的衔接与融合，形成外围组团与中心城区紧密衔接的轨道交通系统。

5.11 对于城市关键客流走廊，应预留轨道交通快线建设空间，对轨道交通快线系统及运营模式超前规划、提前预留。

二、全面提升常规公交服务品质

（一）优化完善常规公交线网层次

5.12 结合轨道交通线网规划，构建“快线、干线、支线、微循环、特色”多级常规公交网络¹⁶。至 2025 年，力争中心城区公交线网密度达到 3~4km/km²，核心区公交站点 300 米半径 95% 覆盖，外围区及新城新区公交站点 500 米半径全覆盖。

5.13 建立公交线网优化调整机制，分区域优化调整公交线网。核心区，结合轨道交通线路走向，消减不合理的重复线路，增加轨道交通接驳线路；外围区，形成以轨道交通站点、重点枢纽为核心的放射公交线网。

5.14 结合公交线网层级，不断优化车型结构，加快公交车辆更新，加快发展节能环保、安全性能高、乘坐舒适的车辆。至 2025 年，力争公交车辆不少于 6000 标台。

（二）研究推广有轨电车、快速公交等中运量系统建设

16 快线服务长距离的组团间出行和跨区出行；干线服务区内出行或中、长距离的跨区出行；支线服务区内出行或中、短距离的跨区出行；微循环线路服务各区边缘区域或公交线路稀疏区域的中、段距离出行；特色公交服务特殊时段和出行目的的常规公交出行需求。

5.15 对轨道交通未覆盖或轨道运能服务不足的客流走廊，研究中运量系统的规划建设条件，因地制宜地试点建设现代有轨电车或快速公交，形成基于路权优先和“快速通道+灵活线路”形式的中运量系统。

（三）推进公交专用道建设

5.16 根据道路条件，对公交客流大的关键交通走廊应尽可能考虑设置全天候或高峰公交专用道。至2025年，中心城区公交专用道里程力争达到180公里，确保快速公交50%路径位于公交专用道。

5.17 配合公交专用道网络建设，在公交客流量较大的重点路段设置港湾站台，在重点交叉口进行公交优先信号设置。

5.18 完善公交专用道的监控机制，加强执法管理，全方位确保公交专用道路权优先。

（四）完善公交停车场站、首末站建设

5.19 完善对外客运枢纽、轨道交通站点的公交场站建设，方便公交接驳换乘；落实大型居住社区、大型公共建筑开发区等区域公交首末站、公交枢纽站配套建设，改善公交出行条件。

5.20 新建道路一律按照高标准同步建设公交停靠站，有条件的道路实施港湾式公交停靠站。考虑冬季气候，有条件的公交停靠站可视情况建设封闭式或半封闭式站台，提高人性化服务水平。

5.21 强化公交场站设施用地保障，结合棚户区改造及实际

需求，及时调整用地性质，保障中心城区公交场站建设。至 2025 年，力争中心城区公交场站面积达到 100 公顷。

（五）提升公交运营管理与服务水平

5.22 深化公交管理体制改革，实行“国有主导、民营参与、特许经营、科学补贴”的体制机制，努力实现基础设施公共化、线网布局科学化、财政补偿补贴精准化、公交服务标准化、行业监管规范化。

5.23 结合轨道交通运营情况及时调整接驳公交运营时刻表，持续更新公交车辆车载设备，完善公交到站信息实时发布系统和公交乘客信息服务系统，提升公交服务水平。

三、鼓励新公交模式发展

5.24 鼓励公交客运企业发展高峰巴士、支线巴士、定制公交、智能公交等新公交模式，充分发挥大数据云计算在出行服务的应用，科学组织线路和站点，为市民提供运营灵活、选择多样、高品质的公交服务。

5.25 研究出台新公交模式相关政策，规范新公交模式经营行为，加强资金引导扶持，协同推动新公交模式可持续发展。

四、推进公共交通客运枢纽建设

5.26 构建功能完善、布局合理、多式一体的客运枢纽体系，结合对外交通枢纽、轨道交通、大型居住区、重点开发区域和大

型旅游项目，同步建设 15~20 处公共交通客运枢纽，改善换乘条件，促进各种交通方式之间的紧密衔接。

5.27 鼓励客运枢纽的综合开发，经济收益用于运营服务水平提升和公交设施建设。

五、完善公共交通发展体制机制

（一）完善公共交通票价票制

5.28 建立公共交通票价制定及调节机制，形成差别化、可调节、多样化的公交票价结构体系，推广多种优惠票制票种，优化城乡、区域一体化公交类型的票制。

5.29 推进轨道交通与公交一体化票制体系，鼓励轨道交通与公交换乘。

（二）完善公共交通财政扶持机制

5.30 根据行业规范和成本监审，对实行低票价造成的亏损、经营冷僻线路、夜班线路等给予适当补贴，对政府指令性减免（老年人、残疾人、军人、学生卡和打折优惠等）给予补偿，制定符合长春实际、动态的公共交通补偿补贴办法和奖惩措施。

5.31 完善轨道交通行业运营补贴机制，探索轨道站点或沿线用地综合开发补偿机制，保障轨道交通行业健康发展。

第六章 私人小客车

在私人小客车快速普及发展进程阶段，引导小客车合理使用，推动个体机动交通向公共交通方式转移，有利于中心城区道路运行稳定可控，缓解城市交通拥堵，减少大气环境污染。

发展目标

6.1 引导小客车理性拥有和使用，确保中心城区道路运行有序可控，出行方式结构不断优化。至 2025 年，中心城区小客车使用强度下降 15%，小客车出行比重占全方式比重降至 25%。

总体要求

6.2 坚持“以静制动，用者自付”为原则，建立经济手段为主、行政手段为辅，覆盖车辆购置、使用、停放的需求管理政策体系，引导小客车理性拥有和使用。

行动导向

一、强化小客车使用管理

（一）利用经济杠杆调控小客车使用

6.3 加快实施中心城区所有停车泊位差异化收费管理。

6.4 根据道路拥堵和大气环境状况，研究储备基于一定范

围或通道的拥挤收费、车辆限行等交通需求管理政策。

（二）研究制定小客车通行管理政策

6.5 完善分类货车差异化限行范围和时间，延续现行的摩托车管控政策。

6.6 研究基于交通服务水平的小客车使用管理政策。

6.7 启动“两横三纵”快速路匝道控制系统。

6.8 研究自备停车位制度的可行性。

6.9 推动公务用车社会化、市场化改革，采用租赁为主服务模式，控制总量并鼓励合乘共享。

二、引导小客车合理出行

（一）减少小客车出行

6.10 研究制定并实施政府机关、国有企事业单位人员“每周一天不开车”制度，完善单位班车服务政策，以起到示范表率作用。

6.11 优化完善中小学、幼儿园校车服务水平，减少学生家长小客车接送出行。

6.12 研究制定中心城区有条件的企事业单位采取弹性工作制、远程网络办公等措施。

（二）鼓励“停车+换乘”

6.13 在轨道交通线路末端站点，统一规划和合理布局P+R停车设施，鼓励通过换乘优惠，引导小汽车换乘公共交通出行。

至 2025 年，力争建成 5 处约 1000 个泊位的 P+R 停车设施。

（三）鼓励合乘

6.14 引导汽车租赁、共享等集约化交通模式有序发展。研究制定分时租赁行业管理制度，制定投放规模动态评估制度。

第七章 营运小客车

营运小客车主要包括出租车、网约车与共享汽车，其具有方便、灵活的运营优势，可满足居民个性化与特殊出行需求。合理发展出租车与共享汽车，有助于长春交通转型发展和出行结构优化。

发展目标

7.1 规范、有序发展出租车、网约车与共享汽车¹⁷，为公众提供多样化、差异化出行服务。至 2025 年，长春市运营出租车拥有量保持在 1 万辆左右，并适度控制网约车与共享汽车的发展规模。

总体要求

7.2 加快出租车行业转型升级，加强共享汽车服务监管，提升服务效率，完善管理机制体制建设，发挥经济杠杆引导作用，促进出行方式结构优化。

行动导向

一、提高出租车运营效率与服务水平

¹⁷ 包括网约车（有司机）和租赁汽车（无司机）

（一）发挥出租车的公共交通补充作用

7.3 优化完善出租车价格体系，适度扩大出租车价格与公交价格的区分度，引导长距离出租汽车出行向公共交通转移。

7.4 适时出台出租车合理合规运营管理办法，逐步取消出租车载客拼车行为。

（二）提升出租车的服务水平和运营效率

7.5 合理优化出租车运力规模，将出租车投放规模控制在1万辆以内，平衡市场需求。

7.6 完善出租车服务中心、配套设施的建设，推进交通枢纽、换乘站点、商业中心、旅游景点、公共服务和娱乐活动中心等区域的出租车候车点建设。

7.7 加强出租车服务质量监管，完善出租车车辆考核、奖惩、退出机制。

7.8 持续鼓励出租车使用清洁能源等高品质车辆，保持出租车车辆内部环境干净、整洁。

7.9 合理规范社会化调度平台，强化调度平台的公益性。

二、规范网约车发展

7.10 依据国家和省有关规定，及时出台规范网约车政策措施。

7.11 完善网约车平台管理制度，加强服务监管，保障其健康发展。

三、合理引导共享汽车发展

7.12 以日均车辆使用频次、使用里程等指标制定共享汽车投入规模评估机制，动态评估并适度控制共享汽车投放规模，有效引导共享汽车设施合理布局，适当向公共交通服务较薄弱的外围区域倾斜。

第八章 停车

结合机动车的使用特征和停车资源分布特性，实施差异化的停车供给、收费和管理政策，缓解长春停车矛盾，改善停车秩序，提升停车管理水平，引导小客车合理使用。

发展目标

8.1 构建差异化的停车管理政策，建立较为完善的停车供给与收费管理系统，平衡中心城区动态交通与静态交通。至 2025 年，力争中心城区基本满足夜间停放需求，白天停车需求缺口控制在 20%以内。

总体要求

8.2 坚持“总量控制，适度供给”的发展理念，制定分区差别化停车管理政策，完善停车泊位规划配置标准，加强停车设施的社会共享。根据“区域、时段、路内外”等不同类别，深化差别化停车收费管理机制，以“停车入位、停车付费、违停受罚”为准则，营造有序的停车环境。

行动导向

一、强化停车泊位差异化供给

（一）科学划定停车调控分区

8.3 根据不同区域的土地利用性质与强度、交通设施供应水平、交通运行和交通出行特征等情况，科学划定三类停车调控分区，实行不同的泊位供应政策。其中，I类区域是公交设施供应相对充足的重点商圈，实施泊位严格控制政策；II类区域是公交设施相对较好的二环以内区域，实施泊位一般管控政策；III类区域是公交设施配套一般的外围地区，实施泊位宽松政策。

（二）推进公共停车场建设

8.4 优先支持和推进停车矛盾突出的居住区、公建周边的公共停车场建设。

8.5 结合轨道交通站点合理规划和发发展停车换乘（P+R）设施，同步完善配套设施，提高停车换乘设施利用效率。

8.6 研究出台中心城区公共停车场投资建设和运营的优惠政策。按统筹规划、分步实施原则，首先研究出台中心城区，特别是停车问题突出区域停车场的投资建设和运营政策，逐步推广实施。

（四）科学设置路内停车泊位

8.7 根据城市道路交通状况、路外停车设施规划建设状况，合理划定白天和夜间路内停车泊位。至2025年，核心区白天路内停车泊位适度控制在4万个左右（不超过核心区总停车泊位5%），夜间路内停车泊位适当放宽。

8.8 根据城市发展要求及交通管理情况，每1~2年应对路

内停车泊位实行动态评估，及时撤销或调整路内停车泊位。

二、加强停车精细化管理

（一）明确停车管理责任主体

8.9 研究设置静态交通办公室，常态化推进停车管理和改善工作，加强对配建停车场建设验收力度、公共停车场土地控制、路内停车泊位的科学设置等。

（二）加强停车泊位资源管理

8.10 加强道路红线内停车执法管理力度，规范并清退部分公共停车场周边、主（次）干道、拥堵道路上的路内停车位。

8.11 建立中心城区路内外公共停车泊位统一管理平台，将所有公共停车场纳入平台统一管理，鼓励政府、国企事业单位等带头实施停车资源对社会开放。

8.12 定期开展停车普查，停车普查结果应纳入城市停车泊位信息数据库统一管理，为城市停车设施规划提供基础。

（三）制定差异化的停车收费机制

8.13 基于停车调控分区，遵循 I 类区域高于 II 类区域（II 类区域高于 III 类区域）、路内高于路外、高峰高于平时的原则，研究制定尽快出台分区域、差异化的停车收费标准，适度提高非居住区公共停车场泊位白天的收费标准。

8.14 逐步形成以市场为导向的公共停车场（库）停车收费管理机制，推动公共停车场建设的产业化发展。

8.15 按照“路内高于路外、中心区高于外围区、白天路内泊位以满足临时停靠为主”的原则，实施白天路内停车泊位和部分夜间路内停车泊位收费管理。

（四）改善居住区、医院、学校等地区停车矛盾

8.16 规范居住区内部泊位挖潜及改造，制定居住区周边道路夜间时段性泊位设置标准，完善停车设施共享利用的协调机制，鼓励利用停车场错时停车。

8.17 根据医院、学校等周边道路条件，因地制宜地增设临时性道路停靠点，加强交通组织管理，缓解医院、学校等地区的停车矛盾。

8.18 鼓励居住区与周边公建设施停车错时共享，落实约100处1万个泊位的停车共享。

第九章 步行与自行车

步行与自行车交通设施和步行街区的建设为市民提供了良好的出行环境，长春建立与城市风貌和自然环境和谐的步行与自行车交通系统，对建设长春宜居城市、幸福城市具有重要意义。

发展目标

9.1 提升步行和自行车交通系统的品质，引导市民短距离选择步行与自行车交通，构筑“公共交通+步行、自行车交通”的出行环境。至 2025 年，力争中心城区步行和自行车交通出行占全方式比重达到 35%。

总体要求

9.2 构建安全、通达的骑行网络和舒适、便捷的步行活动区域，满足市民日常出行和休憩健身的需要；强化电动自行车使用管理，保障行人和自行车交通安全。

行动导向

一、改善步行交通环境

（一）完善步行设施

9.3 所有城市道路应设置人行道，合理设置隔离栏或隔离

墩，严禁占道停车，保障安全、舒适的步行空间。在冬季，人行道除堆雪外还应满足基本的步行空间要求。

9.4 结合轨道站点、地下空间、建筑楼宇，推进行人连廊和通道建设，构筑立体步行系统。研究制订相关政策，鼓励各类开发主体对人行连廊和通道的建设、管理与维护。

9.5 完善现有道路与交叉口的行人过街设施和标识系统，包括改善交叉口设计、安装行人信号灯、设置过街安全岛等，满足行人过街的需求。

9.6 加强道路、建筑物及其他公共空间无障碍设施的对接，保障无障碍交通的连续性。

（二）加强人行通道管理

9.7 优化人行道上市政设施布设，加强对沿街商铺、无序设摊、违法停车等占用人行道行为的执法管理，保障人行道畅通。

9.8 有条件的商业区和居住密集区，可适当设置多种步行街和步行区，基于季节、时段、车种等实行差异化管理。

9.9 运用先进技术手段，加强路口路段行人违章管理。

二、差异化发展自行车交通

（一）构建轨道站点周边连续的自行车道网络

9.10 保障中心城区轨道站点周边 1 公里范围自行车路权，构建安全、连续的自行车道网络。

9.11 在公交站点、轨道站点和枢纽周边，以及商业、办公、

居住旅游等地区，合理规划和建设自行车停车设施，提高自行车交通与公共交通接驳换乘的便捷性。

（二）完善自行车通行管理

9.12 明确自行车管理部门，实施区域属地化管理机制。

9.13 制定自行车管理条例，禁止侵占自行车停车区域，同时规范自行车骑行与停放，有条件的地方安装视频监管服务。

9.14 中心城区主要干道原则上采用护栏或绿化带等设施实施机动车道与非机动车道的硬质隔离，保障交通安全。冬季骑行较少时可临时取消硬质隔离，临时作为机动车行车道或停车场。

（三）有序发展共享和公共租赁自行车

9.15 结合轨道站点、交通枢纽、商务楼宇、旅游景点等发展共享和公共租赁自行车系统，研究出台共享和公共租赁自行车系统的管理和标准，规范共享和公共租赁自行车的发展。鼓励运用现代信息技术手段规范停放秩序。

（四）规范电动自行车的管理

9.16 在本市生产、销售、使用的电动自行车应当符合有关国家标准，对不符合国家标准和无牌电动自行车禁止上路。

9.17 加强快递、外卖电动自行车的使用管理，探索违章行为与平台使用权相挂钩的管理办法。

第十章 交通组织与管理

交通需求日益多元化，需要科学管理各种交通出行需求，优化各类交通流组织；广泛应用交通科技，挖掘交通设施潜力，不断提高道路交通组织精细化水平。

发展目标

10.1 提升道路交通运行效率，保障道路交通运行安全、畅通、有序。至 2025 年，中心城区快速路拥堵里程比不高于 15%，干线路网高峰平均运行车速不低于 35 公里/时。

总体要求

10.2 通过科学合理的交通组织，推行现代化技术在交通管理中的应用。

行动导向

一、优化道路交通组织

（一）严格管理占道施工

10.3 严格规范施工期间对占道红线控制、施工方案审查、交通安全设施设计、交通流诱导等流程，编制施工期间交通组织方案并报送交管部门审批，完善道路工程施工“占道红线、占补

平衡”工作机制。

10.4 对大型活动组织开展交通影响评估，科学制定交通疏导方案，落实道路交通管理措施。

(二) 合理优化交通流组织

10.5 根据机动车、非机动车、行人通过路口时的通行权、先行权和占用权要求，实施路口精细渠化。

10.6 根据道路条件，合理设置单向道路。

10.7 根据道路交通状况，研究制定推行潮汐车道。

10.8 定期排查交通拥堵节点，因地制宜地采用投入小、见效快的管理手段和工程性措施进行交通改善。

(三) 完善交通设施标准化建设

10.9 规范城市道路交通设施标准化，特别是对城市干线道路交通指路标志进行整体性优化，进一步规范高架道路、立交和上下匝道标识及交通诱导屏的信息内容，并将交通设施标准化向新城新区推广延伸。

二、提高交通管理水平

10.10 合理建设交通渠化、标志、标线、信号灯、检测器、监控、卡口等交通运行管理设备，提高交通设施的智能化，并加强交通设备运维管理，保证设备功能完善。

10.11 逐步推进信号控制的自适应，因地制宜推进干道信号的协调控制，并加强新区与主城区之间关键路口信号控制的精

细化调整。

10.12 加快推进智能化交通系统在道路交通管理中的应用，推行主动交通管理。

10.13 强化非常态交通管理和组织，以限制正常交通出行需求为主，适度引导个体机动化出行，对公共交通方式要适度控制满载率；对应急保障、民生保障的交通需求保障应首先满足。对个体交通方式提供增设临时道路停车场，降低停车收费标准等非常态期间的便利，对公共交通可以采用企业班车等定制化服务。

三、强化交通安全管理

10.14 加强道路交通标示标线、交叉口控制和安全防护设施的安全检查和评估。

10.15 逐步淘汰安全性能差、安全防护装置不完善的机动车，提高机动车的整体安全技术性能。

10.16 开展事故多发道路安全隐患排查治理，并加强对道路交通事故分析和预防研究。

四、加强交通文明建设

10.17 充分利用法律、经济手段，坚持“教育与处罚相结合”的原则，对交通违法行为进行依法管理和现场教育，让法律根植于每个交通参与者心中，使文明交通成为自觉的行动。

10.18 加强对不礼让斑马线机动车的惩治力度，同时对不

按照信号灯、不按照斑马线行走的行人加以教育惩罚，规范交通参与者的行为，提高文明素养。

10.19 宣传发动群众参与共治，深化开展单位认领、志愿者参与、初学（增驾）驾驶人交通安全上路体验等工作，加强在学校、社区、单位的交通法制和交通安全宣传教育，努力提高公众交通安全意识和交通文明水平。

第十一章 智慧交通

智慧交通是智慧城市的重要组成部分，是实现城市交通治理能力现代化的重要手段。按照长春市建设现代化都市圈的目标，要加快交通行业信息化建设，完善交通综合信息的多元采集，交通信息资源的整合开发，促进智能化与交通治理的有机结合，全面提升智慧交通水平。

发展目标

11.1 建成多种交通运输方式在时间、空间上高效衔接、协同配合的智慧交通系统，交通问题治理精准到位，交通辅助决策高效科学，交通信息服务实时完整，城市交通安全和客货运输效率全面提升，智能网联汽车和智慧交通融合发展。

总体要求

11.2 注重交通信息资源整合、综合利用、信息共享，日益完善一体化交通信息体系。通过政府引导和市场培育，促进交通信息服务能力提升。结合长春市汽车产业特点，创新智能网联汽车等新技术的研究，推动智慧交通向高层次深度发展。

行动导向

一、强化交通管理和综合决策能力

（一）加强交通行业信息整合互联共享

11.3 实施智慧交通大数据平台建设，将智慧交通大数据平台作为交通相关数据汇聚、交换、互联共享和服务供应的中枢。

11.4 依托长春市数据共享交换平台，实现相关政府部门、事业单位等交通政务类数据整合。利用大数据和区块链等技术，实现道路交通、公共交通、对外交通等交通非政务行业数据以及互联网企业、通讯运营商等交通关联数据整合。

（二）加强交通行业信息化系统和指挥平台建设

11.5 完善轨道、公交、出租、枢纽、重点营运车辆等企业的信息化系统，为交通运输行业监管奠定基础。

11.6 构建交通运输行业运行协调指挥平台，强化公交、出租、轨道、枢纽、重点营运车辆、共享汽车等的日常运行监管和应急指挥，实现各运输方式运力的动态协调调度。

（三）提升道路交通管理信息化水平

11.7 充分利用抓拍数据、视频监控数据，融合使用浮动车数据、手机信令数据、互联网企业数据，形成多源数据构成的交通信息采集体系，结合严寒地区特点，提升信息采集、处理、发布和管理等各环节的功能、覆盖范围和智能化水平。

11.8 利用多种智能化手段，实施快速路交通管控、公交信号优先、货车专用道管理、潮汐车道管理等精细化管理措施。

（四）提升交通综合决策能力

11.9 综合社会经济、城市用地、人口岗位等数据，融合互联网出行数据、视频数据、车牌数据等，构建交通模型体系，为交通政策制定、交通规划建设、交通设施效果评估、重大活动组织保障提供决策支撑。

11.10 充分利用客流采集数据、互联网出行数据、共享汽车数据等进行客流特征分析，实施轨道网络、公交网络两网融合。

11.11 动态跟踪轨道交通、公共交通、出租车、网约车的客流和服务，动态优化各运输方式的运力组织。

二、推进交通运营企业智能化

（一）加强公交企业智能化管理

11.12 构建以实时感知数据为基础的公交信息化体系，强化公交服务质量、营运安全、营运效益的全方位监管。

11.13 全面推广车载一体化调度终端，加强智能场站建设，实现公交智能化集中调度和公交运行全过程闭环管理。

11.14 鼓励公交企业利用互联网，加强与公交乘客互动衔接，研制开发定制公交等公交线路。

（二）完善停车智能化管理

11.15 构建公共停车信息系统，完善停车场库、道路泊位基础信息和动态信息采集，与共享单车运营企业的平台对接，实施公共停车管理和共享单车的运行监控。

11.16 支持停车场运营企业进行智能停车场库的建设改造，

实施道路停车信息采集，推进道路停车电子收费建设。

三、完善公众出行信息服务体系

（一）提升各部门出行信息服务能力

11.17 根据市民出行信息需求，通过手机软件、互联网、公交站台电子显示屏等不同载体，加强公交线路走向、站点位置、车辆到站时间等实时公交信息发布，完善信息发布可持续机制。至2025年，力争中心城区所有公交站点实现车辆到站预报。

11.18 对路侧交通诱导发布设施进行系统化布局，形成覆盖快速路、地面主要道路的联动诱导系统，合理均衡道路网流量。

11.19 在重点商圈、大型商务办公、新城新区等重点区域建立三级停车诱导系统，改善区域停车服务。

（二）构建一体化出行服务体系

11.20 构建集公共交通路线规划、车辆路径引导、换乘引导、下车提醒、停车服务、支付结算于一体的一体化出行服务体系（MaaS），实现交通供应和交通需求的精确匹配，交通信息的全过程服务。

四、推进智能网联和自动驾驶发展

11.21 推进智能网联“321”工程中智能网联汽车体验区、示范区和产业区等三个区域，连接三个区域的城市快速路和高速路两条开放道路的智能道路升级改造，完成智能网联汽车云控平

台的建设，推进智能汽车产业快速发展。

11.22 开展基于车路协同和自动驾驶的智能公交、景区无人巴士、无人物流与无人运输、4级自动驾驶网约车、5级自动驾驶特种作业车辆、营运客车高级辅助驾驶、货运车辆队列自动驾驶等各种真实场景示范应用，打造国家车联网产业发展先导区。

第十二章 区域对外交通

提升区域对外交通的辐射能力和加强内外交通衔接，有利于长春构建“一带一路”重要节点城市，推进区域交通一体化发展，实现“长春现代化都市圈”，建设高质量交通强市。

发展目标

12.1 构建全国性综合交通枢纽和对外运输通道。2025年长春龙嘉机场设施能力满足2000万人次/年旅客吞吐量和30万吨/年货邮吞吐量的发展要求，铁路客运量达到8000万人次/年¹⁸。实现长春至吉林市、四平市、辽源市、松原市、公主岭市等周边地市1小时可达。

总体要求

12.2 优化区域对外交通系统结构，提升区域综合交通枢纽能级；强化内外交通有机衔接，促使各种交通方式协调发展，提高客运、货运周转效率。

行动导向

¹⁸预计2025年长春市对外交通出行量由现状1.8亿/年增长到2.3亿/年，其中铁路8000万，机场2000万，长途2000万，社会客车11000万。

一、加强国际航空枢纽建设

（一）提升龙嘉国际机场服务辐射能力

12.3 提升机场设施服务能力¹⁹。启动长春龙嘉机场三期建设，包括机场第二跑道、平行滑行道、T3 航站楼及航空公司基地等配套工程建设，提升长春对外开放承载能力。

12.4 完善国内国际航线网络。加密至国内热点城市、区域枢纽机场²⁰的航班数量，谋划扩展日韩朝、俄罗斯、蒙古等东北亚国家各大城市及欧美重点城市的国际航线。

（二）构建机场立体交通集疏运系统

12.5 加快完成机场综合交通枢纽工程和龙嘉站的扩能改造工程，推动轨道交通空港线一期建设，增强机场与中心城区的交通衔接，扩大机场对周边地市的服务范围。

（三）推进航空产业发展

12.6 加快空港经济开发区建设，积极推进以航空运输、航空物流、航空商务为代表的临空核心产业、航空产业发展。

12.7 优化长春空域结构，推动通用航空发展。

二、加快铁路通道建设

（一）完善国家铁路网络建设

12.8 推进长（春）辽（源）城际铁路等铁路建设，推动长春至琿春高铁达速等重点项目建设，谋划米字型高铁网络布局。

¹⁹长春龙嘉国际机场三期设计规模为客运吞吐量 3000 万人次、货邮吞吐量 40 万吨

²⁰ 成都、重庆、西安、郑州等区域枢纽机场

（二）完善铁路枢纽功能布局

12.9 新建米沙子编组站，货运西环线经由米沙子站接轨铁路网络，实现“客内货外”的总体布局。

12.10 研究利用既有铁路开行市郊铁路，增强铁路对城市交通的服务。

三、完善公路网络

（一）扩大公路网络设施规模

12.11 推进长春一小时经济圈环线高速公路等项目建设，到2025年，形成“两环八射”总里程达600公里的高速公路网络。

12.12 完善区域干线网络布局，增强长春与周边城市的公路衔接，加强长春中心城区与周边城镇的公路联系，适度超前区域发展。

（二）实现公路客运站转型发展

12.13 加强对外公路客运枢纽与城市内部交通系统的有效衔接；结合高速铁路的开通运营，及时调整客运班线，增强客运班线对未通高速铁路地区的服务。

12.14 有序推进九台、双阳、公主岭等城乡客运班线与长吉、长平等省际客运班线公交化运营或公交化改造。

四、强化内陆物流港口功能

12.15 强化中欧班列货运能力，保持“长满欧”、“长珲欧”货运班列常态化运营。

12.16 谋划推进长春国际内陆港的建设，为长春市建设陆港型物流枢纽注入动能。

五、完善对外综合交通枢纽功能与衔接

（一）对外综合客运枢纽发展要求

12.17 加强机场、火车站、公路客运站等对外交通枢纽与城市交通的衔接换乘，形成多种交通换乘方式于一体的综合客运换乘枢纽。

（二）对外综合货运枢纽发展要求

12.18 依托铁路货运站、编组站、机场等重要货运枢纽节点，构建有利于多式联运的对外综合货运枢纽。

第十三章 物流与货运

长春市作为工业城市，同时也是东北亚区域物流枢纽城市，存在大量的货物运输，处理好货运交通运输，对扩大长春对外开放水平至关重要。

发展目标

13.1 成为东北融入“一带一路”、缩短与欧美货运距离的重要关节点，加快建设东北亚区域性物流中心。至2025年，基本形成“123快速物流交通圈”（省内1天送达、国内2天送达、东北亚主要国际城市3天送达）。

总体要求

13.2 建立国际、国内、省内三个层级通道布局体系，打造公路、铁路、航空立体联运物流通道格局。完善城市货运枢纽的布局和功能，优化运输组织方式和夜间运输模式，促进城市客货运输协调发展。

行动导向

一、构建综合运输通道

（一）完善对外综合运输通道

13.3 结合“一带一路”布局，积极配合国家、省级要求，建设东北亚国际物流通道。

13.4 布局长春面向长吉图区域的放射状高速公路，完善长白、长吉等西北、东北方向出城路网建设，打通长春与周边地区的主要联系通道。

13.5 结合城市产业布局，拓宽延长城市东、南、西、北各出城口主干公路，重点建设长春至公主岭、伊通方向通道，畅通南部、西南部城市物流通道。

（二）强化城市内部运输通道

13.6 合理规划调整城市内部货运通道网络，满足货运通行的特殊要求，尽可能避让居住密集区和商务办公区。

13.7 研究绕城高速城市化和四环路货运通道功能。

二、完善货运设施建设

（一）加强货运枢纽场站规划建设

13.8 加大政策扶持力度，结合铁路货运站、高速公路出入口规划建设一批综合货运枢纽和区域性货运站。

13.9 加强铁路、机场等枢纽的货运基础设施建设，完善集疏运道路系统。

（二）完善城市末端配送

13.10 研究制定城市末端配送节点建设标准和服务规范，因地制宜地布局城市末端配送点。

13.11 合理设置路内时段性货运车辆停靠装卸点。

三、优化货运交通组织

13.12 以兴隆综合保税区、国际物流中心、龙嘉国际机场为依托，发展集装箱物流、公路枢纽集散、保税仓储、综合批发转运等现代物流业。

13.13 加快发展甩挂运输、定班定线的货物运输，鼓励和引导共同配送，加快实施城市共同配送示范工程。

13.14 加强货运车辆的标准化管埋，中心城区引导发展小型箱式货运车辆，对外道路运输鼓励使用大型货运车辆。危险化学品配送需求强制使用专业车辆。引导冷链、医药等标准化运输。

13.15 加强道路危险品运输的分类管理和监控，合理规划危险品货物运输专用路线。

13.16 加强对货运市场的动态监测，加强对外地集装箱运输车辆的监管。

13.17 实行中心城区货车夜运政策和进城通行证管理制度。

第十四章 交通环境

坚持绿水青山就是金山银山理念，持续加强生态交通、绿色交通建设，优化调整交通能源结构，减少交通污染，是解决当前资源约束收紧、环境污染严重的主要途径。

发展目标

14.1 建立低碳、生态、和谐的交通环境，交通节能减排取得明显成效。

总体要求

14.2 坚持政府主导、企业主体、市场驱动、社会参与，扎实推进节能减排，降低交通噪声污染。

行动导向

一、鼓励绿色低碳出行

14.3 倡导“135”绿色低碳出行方式²¹，开展公交周、无车日等活动，深入开展低碳交通等主题宣传工作，倡导采用公共交通、自行车和步行等绿色交通出行方式。

14.4 鼓励个人、社会团体和企业购买和使用清洁能源汽

²¹即 1 公里以内步行，3 公里以内骑自行车，5 公里左右乘坐公共交通工具

车，公交车辆更新优先使用清洁能源或新能源公交车辆。到 2025 年，城市公共交通清洁能源车辆所占比重达 100%。

14.5 在城市物流配送、城际客货运输车辆中积极开展以新购置清洁能源或新能源车辆代替淘汰的老旧车辆。

14.6 促使高耗油营运车辆提前退出运输市场。

14.7 配套建设充电站，加气站等设施。

二、加强交通噪声管理

14.8 加强交通噪声监控，推广应用降噪路面、吸声涂料、隔音屏、住宅隔音窗改造等降噪技术和措施。

14.9 加强道路和轨道交通沿线噪声监测并公开发布。

第十五章 综合交通保障

综合交通保障体系是建设一体化交通的关键。长春市坚持不断完善综合交通管理体制、机制、法制，以先进的管理技术为手段，整合政府、市场、社会各方优势，确保一体化交通发展战略目标的实现。

发展目标

15.1 形成统一、协同、高效的现代化特大型城市综合交通保障体系。

总体要求

15.2 进一步深化体制机制改革，完善法治建设，保障资金投入，加大科技创新，建设高素质的行业人才队伍，动员和引导全社会力量共同推进一体化交通建设。

行动导向

一、深化交通管理体制机制改革

（一）完善交通统筹管理

15.3 研究设立长春市交通管理综合协调机构，统筹对外交通与城市交通的规划、建设、运营、管理、服务与宣传等具体事

项，进一步明确交通相关管理部门职责和交通事权分工，强化交通政策的综合平衡和管理联动。

15.4 设立综合交通研究机构，加强交通基础数据的采集分析，充分发挥综合交通决策辅助作用。

（二）强化区域自治和社会共治

15.5 充分发挥行业协会、学会等社会组织的作用，通过购买服务等方式让社会力量更多地参与行业管理。

15.6 健全社会参与机制，加强政府与社会的沟通，建立健全公众参与制度，畅通公众参与渠道，完善专家咨询和社会公示制度。

二、加强交通法治建设

（一）完善与修订地方性法规体系

15.7 完善交通法规体系，制订、修订交通规划、交通整治、公共交通优先、步行交通、自行车交通路权保障、停车管理、交通安全、交通节能减排等方面的地方性法规和政府规章，包括《长春市城市公共交通基础设施管理办法》、《长春市道路交通安全管理条例》、《长春市轨道交通管理条例》、《长春市机动车停车场管理条例》、《长春市城市客运出租汽车管理条例》、《长春市道路运输管理条例》、《长春市交通安全责任制规定》、《长春市城市道路桥梁管理办法》等，确保各项交通管理工作有法可依。

（二）强化交通建设与管理工作的合法性

15.8 根据长春交通建设与管理的需要,加强各类道路交通设施标准、规范的研究、编制和实施工作。

15.9 重大交通政策及交通规划的制定要经专家充分论证,必要时举行听证会,听取社会公众意见。

15.10 完善交通属地化执法管理,健全联动执法工作机制,加大对交通领域各类违法行为的防范打击力度。

三、完善交通投融资机制

(一) 构建多元投融资渠道

15.11 继续深化投融资体制改革,充分发挥政府性投融资平台作用,拓宽多元化融资渠道,保持适度稳定的交通基础设施投资规模。

15.12 完善公共交通投融资机制,通过城市公共事业附加费、基础设施配套费和土地出让等多渠道筹集资金。

15.13 完善特许经营制度,鼓励民间资本参与交通基础设施的建设和运营。

(二) 完善交通资金分配

15.14 加强年度交通基础设施资金投入,确保交通基础设施资金投入与地方财政承受能力相匹配。

15.15 优先保障公共交通资金投入,2025年以前,公共交通在交通建设投资中所占份额提高到50%及以上,重点支持轨道交通、常规公交和综合交通枢纽建设。

15.16 加大交通设施维护资金投入。进一步完善交通基础设施维护标准和定额，建立与设施量、实际维护需求、财政承受能力相匹配的投入增长机制。

四、交通人才队伍建设要求

15.17 加强本地交通人才队伍建设，围绕轨道交通、交通维护和管理、绿色循环低碳等重点行业领域，以交通建设和管理重大项目为载体，着力培养造就一批行业领军人才，锻炼和培育一批科研、技术和管理等方面的高素质专业人才。

15.18 提高技术创新能力，鼓励交通企业作为创新主体，通过系统创新、集成创新，推动新技术的转化应用。促进产学研一体化发展，组织开展交通规划、建设、运营、管理等重点领域关键技术的研究开发工作。