

国家公路网规划（2013年-2030年）

目 录

前 言	1
一、规划基础	2
(一) 发展形势	2
(二) 发展要求	2
二、指导思想、基本原则和规划目标.....	4
(一) 指导思想	4
(二) 基本原则	4
(三) 规划目标	5
三、规划方案	6
(一) 普通国道网	6
(二) 国家高速公路网	8
四、规划实施	9
(一) 实施方案	9
(二) 实施效果	10
(三) 保障措施	10
附图	12

前 言

《中华人民共和国公路法》（第一章、第六条）明确，公路按其在公路路网中的地位分为国道、省道、县道和乡道。国家公路指《中华人民共和国公路法》规定的国道，是综合交通运输体系的重要组成部分，包括普通国道和国家高速公路，由具有全国性和区域性政治、经济等意义的干线公路组成。其中，普通国道网提供普遍的、非收费的交通基本公共服务，国家高速公路网提供高效、快捷的运输服务。为加快建设综合交通运输体系、促进现代物流业发展，构建布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的国家公路网络，特编制《国家公路网规划》（以下简称《规划》），规划期限为 2013 年至 2030 年。《规划》是公路交通基础设施的中长期布局规划，体现了国家发展综合交通运输的战略方针，是指导国家公路长远发展的纲领性文件。

一、规划基础

（一）发展形势。

1981年，原国家计划委员会、国家经济委员会和交通部印发的《国家干线公路网（试行方案）》明确，国道由“12射、28纵、30横”共70条路线组成，总规模约11万公里；2004年，国家发展和改革委员会印发的《国家高速公路网规划》明确，国家高速公路网由“7射、9纵、18横”等路线组成，总规模约8.5万公里。截至2011年底，全国公路总里程达到410.6万公里，其中普通国道10.6万公里，国家高速公路6.4万公里。

公路交通的快速发展，有效缓解了我国交通运输紧张状况，显著提升了国家的综合国力和竞争力。但随着经济社会的快速发展，现有的国家公路网规划与建设仍面临一些亟待解决的问题：一是覆盖范围不全面。全国还有900多个县没有国道连接，有18个新增的城镇人口在20万以上的城市和29个地级行政中心未实现与国家高速公路相连接；二是运输能力不足。部分国家高速公路通道运能紧张、拥堵严重，不能适应交通量快速增长的需要；三是网络效率不高。普通国道路线不连续、不完整，国家公路与其他运输方式之间、普通国道和国家高速公路之间的衔接协调不够，网络效益和效率难以发挥。

（二）发展要求。

1、适应经济社会发展的要求。未来我国新型工业化、信息化、

城镇化和农业现代化加快发展，人均国民收入稳步增加，经济结构加快转型，交通运输总量将保持较快增长态势，各项事业发展要求提高国家公路网的服务能力和水平。预计到 2030 年，全社会公路客运量、旅客周转量、货运量和货物周转量将分别是当前的 2.7 倍、3.2 倍、2.2 倍和 2.4 倍，主要公路通道平均交通量将超过 10 万辆/日，达到目前的 4 倍以上，京沪、京港澳等繁忙通道交通量将达到 20 万辆/日以上。

2、促进城乡区域协调发展的要求。未来国家将加快实施区域发展总体战略和主体功能区战略，加快推进城镇化和城乡一体化发展，继续加大对革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区的扶持力度，要求发挥国家公路引导区域空间布局的作用，优化东部地区公路网络结构，加强中部地区东引西联通道建设，扩大西部地区路网覆盖，统筹城乡协调发展，提升公路交通公共服务水平。

3、提高应急保障能力的要求。有效应对重大自然灾害、突发事件，要求从国家层面统筹考虑重要通道及其辅助路线、迂回路线的布设，提高公路网的安全性、可靠性和应急保障能力。

4、构建综合交通运输体系的要求。加快转变交通运输发展方式，优化运输组织结构，合理配置和优化利用交通资源，发挥各种运输方式的比较优势和综合运输的组合效率，促进综合运输协调发展，要求发挥普通公路的基础作用和高速公路的骨干作用，加强与各种运输方式的衔接。

5、实现公路可持续发展的要求。发挥公路网络的整体效率和

效益，进而实现可持续发展，要求做好路网顶层设计，明确各层次路网的定位，促进国家公路与其他层次路网的协调发展，并为科学制定公路行业发展政策，更好地开展公路建设、管理和养护奠定规划基础。

二、指导思想、基本原则和规划目标

（一）指导思想。

以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，按照转变交通运输发展方式、加快构建综合交通运输体系的要求，扩大覆盖范围、增强通道能力、加强方式衔接、提高运输效率，合理布局国家公路网，加快普通国道建设，构建以非收费公路为主体、收费公路为补充的公路网络，服务经济社会发展，提升国家竞争力。

（二）基本原则。

1、布局合理。按照区域发展总体战略、主体功能区战略和生态功能区划要求，与城镇化格局、城镇体系布局、资源分布和产业布局相适应，统筹经济欠发达地区发展和国防建设需要，合理布局国家公路网。

2、结构优化。加强公路网结构顶层设计，注重发挥普通国道的干线作用和国家高速公路的主干线作用，构建层次清晰、功能完备的国家公路网。

3、衔接顺畅。注重与其他运输方式的衔接，加强与城市交通的融合，发挥综合运输整体效率。提高与周边国家路网的连通性，

形成国际运输通道，拓展国际合作与发展空间。

4、规模适当。构建综合交通运输体系，科学把握未来公路交通运输需求，合理确定国家公路网总体规模，实现路网供给能力与经济社会发展要求相适应。

5、绿色发展。统筹规划通道资源，充分利用既有路线，节约集约利用土地；加强生态环境保护，贯彻低碳发展理念，避让环境敏感区和生态脆弱区，走资源节约型、环境友好型发展道路。

（三）规划目标。

形成布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的国家干线公路网络，实现首都辐射省会、省际多路连通，地市高速通达、县县国道覆盖。1000 公里以内的省会间可当日到达，东中部地区省会到地市可当日往返、西部地区省会到地市可当日到达；区域中心城市、重要经济区、城市群内外交通联系紧密，形成多中心放射的路网格局；有效连接国家陆路门户城市和重要边境口岸，形成重要国际运输通道，与东北亚、中亚、南亚、东南亚的联系更加便捷。其中，

——普通国道全面连接县级及以上行政区、交通枢纽、边境口岸和国防设施。

——国家高速公路全面连接地级行政中心，城镇人口超过 20 万的中等及以上城市，重要交通枢纽和重要边境口岸。

三、规划方案

国家公路网规划总规模 40.1 万公里，由普通国道和国家高速公路两个路网层次构成。

（一）普通国道网。

由 12 条首都放射线、47 条北南纵线、60 条东西横线和 81 条联络线组成，总规模约 26.5 万公里。按照“主体保留、局部优化，扩大覆盖、完善网络”的思路，调整拓展普通国道网：保留原国道网的主体，优化路线走向，恢复被高速公路占用的普通国道路段；补充连接地级行政中心和县级节点、重要的交通枢纽、物流节点城市和边境口岸；增加可有效提高路网运行效率和应急保障能力的部分路线；增设沿边沿海路线，维持普通国道网相对独立。

1、首都放射线（12 条）

北京-沈阳、北京-抚远、北京-滨海新区、北京-平潭、北京-澳门、北京-广州、北京-香港、北京-昆明、北京-拉萨、北京-青铜峡、北京-漠河、北京环线。

2、北南纵线（47 条）

鹤岗-大连、黑河-大连、绥化-沈阳、烟台-上海、秦皇岛-深圳、威海-汕头、乌兰浩特-海安、二连浩特-浙川、苏尼特左旗-北海、满都拉-防城港、银川-榕江、兰州-龙邦、策克-磨憨、西宁-澜沧、马鬃山-宁洱、红山嘴-吉隆、阿勒泰-塔什库尔干、霍尔果斯-若羌、喀纳斯-东兴、东营-深圳、同江-哈尔滨、嘉荫-临江、海口-三亚（东）、海口-三亚（中）、海口-三亚（西）、张掖-孟连、

丹东-东兴、饶河-盖州、通化-武汉、嫩江-双辽、牙克石-四平、克什克腾-黄山、兴隆-阳江、新沂-海丰、芜湖-汕尾、济宁-宁德、南昌-惠来、正蓝旗-阳泉、保定-台山、呼和浩特-北海、甘其毛都-钦州、开县-凭祥、乌海-江津、巴中-金平、遂宁-麻栗坡、景泰-昭通、兰州-马关。

3、东西横线（60条）

绥芬河-满洲里、琿春-阿尔山、集安-阿巴嘎旗、丹东-霍林郭勒、庄河-西乌珠穆沁旗、绥中-珠恩嘎达布其、黄骅-山丹、文登-石家庄、青岛-兰州、连云港-共和、连云港-栾川、上海-霍尔果斯、乌鲁木齐-红其拉甫、西宁-吐尔尕特、长乐-同仁、成都-噶尔、上海-聂拉木、高雄-成都、上海-瑞丽、广州-成都、瑞安-友谊关、瑞金-清水河、福州-昆明、广州-南宁、秀山-河口、连云港-固原、启东-老河口、舟山-鲁山、洞头-合肥、丹东-阿勒泰、萝北-额布都格、三合-莫力达瓦旗、龙井-东乌珠穆沁旗、承德-塔城、天津-神木、黄骅-榆林、海兴-天峻、滨州港-榆林、东营港-子长、胶南-海晏、日照-凤县、大丰-卢氏、东台-灵武、启东-那曲、上海-安康、南京-德令哈、武汉-大理、察雅-萨嘎、利川-炉霍、台州-小金、张家界-巧家、宁德-福贡、南昌-兴义、福州-巴马、湄洲-西昌、东山-泸水、石狮-水口、佛山-富宁、文昌-临高、陵水-昌江。

此外包括 81 条联络线。

（二）国家高速公路网。

由 7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成，约 11.8 万公里，另规划远期展望线约 1.8 万公里。按照“实现有效连接、提升通道能力、强化区际联系、优化路网衔接”的思路，补充完善国家高速公路网：保持原国家高速公路网规划总体框架基本不变，补充连接新增 20 万以上城镇人口城市、地级行政中心、重要港口和重要国际运输通道；在运输繁忙的通道上布设平行路线；增设区际、省际通道和重要城际通道；适当增加有效提高路网运输效率的联络线。

1、首都放射线（7 条）

北京-哈尔滨、北京-上海、北京-台北、北京-港澳、北京-昆明、北京-拉萨、北京-乌鲁木齐。

2、北南纵线（11 条）

鹤岗-大连、沈阳-海口、长春-深圳、济南-广州、大庆-广州、二连浩特-广州、呼和浩特-北海、包头-茂名、银川-百色、兰州-海口、银川-昆明。

3、东西横线（18 条）

绥芬河-满洲里、珲春-乌兰浩特、丹东-锡林浩特、荣成-乌海、青岛-银川、青岛-兰州、连云港-霍尔果斯、南京-洛阳、上海-西安、上海-成都、上海-重庆、杭州-瑞丽、上海-昆明、福州-银川、泉州-南宁、厦门-成都、汕头-昆明、广州-昆明。

此外包括 6 条地区性环线以及若干条并行线、联络线等。

四、规划实施

（一）实施方案。

1、建设需求

普通国道：规划总计 26.5 万公里，其中利用原国道 10.4 万公里、原省道 12.4 万公里、原县乡道 2.9 万公里，合计占规划里程的 97%，其余 3% 约 0.8 万公里需要新建；目前达到二级及以上技术标准的普通国道路线约占 60%，按照未来基本达到二级及以上标准测算，共约 10 万公里需要升级改造；

国家高速公路：规划总计 11.8 万公里，目前已建成 7.1 万公里，在建约 2.2 万公里，待建约 2.5 万公里，分别占 60%、19% 和 21%。

2、实施安排

“十二五”期间，加快推进普通国道改造，实现通车里程约 26 万公里，其中二级及以上公路比重达到 70% 以上；有序推进对加强省际、区域和城际联系具有重要作用的国家高速公路建设，提高主要公路通道的通行能力，国家高速公路通车里程达 9.5 万公里。基本建成普通国道网和国家高速公路网，大约需要 20 年。

3、实施要求

统筹安排，集中力量，加快推进普通国道建设，以既有路线升级改造为主，着力提升技术等级、服务能力和水平。科学论证、量力而行，有序推进国家高速公路建设，把握好建设节奏，合理确定建设时机，因地制宜确定建设标准。慎重决策国家高速公路远期展望线，原则上到 2030 年左右，视区域经济社会和交通发展需求适

时开展建设，灵活掌握建设标准。在满足安全和运输需求的前提下，努力降低公路建设和运营成本。

（二）实施效果。

1、扩大基本公共服务。普通国道规模由 10.6 万公里调增至 26.5 万公里，新增连接县（市）900 多个，实现全国所有县级及以上行政区都有普通国道连接，提升公路交通基本公共服务能力，改善人民群众出行条件。

2、有效促进城镇化发展。强化城市群内外交通联系，提升路网对中小城镇的覆盖水平，形成多中心放射的路网格局，为城镇化发展提供有效支撑。

3、兼顾公平与效率。实现普通国道和高速公路的协调发展，明确普通国道侧重体现基本公共服务，高速公路侧重体现高效服务，加强两个网络在功能和布局上的衔接协调。

4、实现资源环境协调发展。新增普通国道建设以既有公路升级改造为主，高速公路合理把握建设规模和节奏，有效降低土地占用和环境影响，促进公路建设与资源环境和谐发展。

5、完善综合交通运输体系。加强与其他运输方式的协调衔接，统筹主要通道运输能力配置，促进综合交通运输体系构建和现代物流业发展。

（三）保障措施。

1、修订公路法律法规

推动修订《公路法》、《收费公路管理条例》等法律法规，在法律上明确国家公路网的地位、性质及其组成结构。

2、完善投资融资政策

进一步完善国家投资、地方筹资、社会融资相结合的多渠道、多层次、多元化投融资模式。继续实施收费公路政策，鼓励包括民间资本在内的社会资本参与国家高速公路建设。加大各级政府财政性资金投入，提高中央代发地方债券用于普通公路建设的比重，大幅增加中央资金对普通国道建设的补助力度，逐步建立高速公路与普通公路统筹发展机制，促进普通公路持续健康发展。实施差异化的区域投融资政策，加大对革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区的扶持力度。加强资金监管，严格防范债务风险。

3、节约资源和保护环境

集约节约利用土地等资源，降低对环境的影响。跨江（河、湖、海）的路线尽可能与铁路、城市轨道交通等共用桥位；尽可能利用既有设施扩能改造，必须新建的尽可能利用既有交通走廊，多方案比选、合理布线，少占土地、占补平衡；尽可能避免对具有重要生态功能的生态系统的分割，从严控制穿越禁止开发区域和城市建成区，严禁新建公路穿越自然保护区的核心区，减少对生态脆弱区、环境敏感区的影响，加强生态保护，逐步实现从事后治理向事前规划和保护的转变。

4、科技引领提升服务

积极推进国家公路网的信息化、智能化建设，提高与铁路、水

运、航空等多种运输方式的中转和衔接能力，推进运输方式之间的联程联运，逐步实现交通运输一体化，提高运输服务水平，促进现代物流业发展；加大科技投入力度，支持公路发展关键技术的研发应用；强化公路行业人才队伍建设，加强技能型、管理型人才培养，完善教育培训制度，提高从业人员素质。

5、促进公路协调发展

深化管理体制变革，落实各级政府在公路建设、运营、养护、管理中的事权和职责，提高公路养护质量和运营管理水平，增强公路的可持续发展能力。统筹安排国家公路网路线编号、线位规划、建设规划和前期工作，稳妥有序推进规划实施。研究建立国家公路网规划动态调整机制，根据经济社会发展变化，适时修订和完善规划。加强省级公路和乡村公路规划建设，合理确定规划目标和建设规模，注重与国家公路网的衔接，统筹各层次路网协调发展，提升路网整体服务能力和水平。

附图：1、普通国道网布局方案图

2、国家高速公路网布局方案图

附图1 普通国道布局方案图



附图2 国家高速公路布局方案图

