



## 综合新闻

### 国务院新闻办公室召开新闻发布会 介绍《国家公路网规划(2013年-2030年)》

国务院新闻办公室于2013年6月20日举行新闻发布会，请交通运输部总规划师戴东昌、发展改革委基础产业司司长黄民介绍《国家公路网规划(2013年-2030年)》的有关情况，并答记者问。

中国新闻记者：

我们看到在这次规划中，国家高速公路的里程提高了到11.8万公里，较之前的8.5万公里提高了3万公里。有人认为，中国的高速公路是不是修得过快，修得过多，请问对此有何看法？另外对于高速公路的收费问题，我们国家有什么规划或看法？谢谢。

黄民：

谢谢记者朋友关心高速公路发展问题。我们国家的高速公路起步于80年代，30多年的发展，速度是很快的，大家都有深切的感受。我们的高速公路目前已经达到了9.6万公里，其中国家高速公路约7万公里。目前无论是它的规模和水平，在全球范围内来看都应该居前列。我们也能感受到，正因为高速公路的存在，目前支撑着我们的经济社会的持续健康发展，起的作用是非常大的。

这次我们为什么对高速公路又进行了一次调整？目前执行的国家高速公路规划是2004年国务院批准颁布的，当时的布局是“7918”，7条放射线，以首都为中心；9条南北向的纵向线；18条东西向的横向线，简称为“7、9、18”，总规模8.5万公里。当时这个规划的目标是，国家高速公路网络要覆盖20万人口以上的城市。随着经济社会的发展，现在再来看，刚才戴总作了介绍，即使看现在，就已经有18个超过20万人口的城市，没有国家高速公路网的覆盖。同时还有29个地级行政中心没有高速公路通达，再加上目前有些地区高速公路非常拥堵，所以我们按照国家高速公路的布局原则作了深入的研究，主要考虑了以下四个方面：

第一，没有通达的20万人口以上的城市和地级行政中心，应该从规划层面考虑国家高速公路网的通达、覆盖。第二，原来的“7、9、18”线路，8.5万公里，不知道记者朋友有没有看那张图，很多线路是共线的。比如京台、京沪，在北方这段到上海、到福建都是共线的，随着经济社会的发展，这种共线车流量增长非常快，所以需要分开。第三，有的线路能力非常紧张，需要四车道改成八车道甚至更多，改造的代价非常之高，所以只能再修建一些并行线，以适应交通运输量高速增长的需要。同时还有一些区域性的连接，仅仅靠这“7、9、18”的干线，从网络层面上感觉它的有效性还不是很好，需要增加一些联络线。第四，考虑区域经济的协调发展。我们注意到，这次我们提的是高速公路网，刚才戴总提的是“7、11、18”，7是首都放射线没有变，18东西向没有变，9增加了两条是11，11就是在西部地区增加了两条南北向的，纵贯南北的通道。原来的9条纵线绝大部分是在东中部地区，那西部地区，自身西南西北有个连接，有个联系，未来我们认为也需要规划一条纵贯南北的线路，所以我们增加了两条线，再加上联络线，再加上分开设置的原“7、9、18”的线路，再加上一些平行线和延伸的线路，总规模达到了11.8万公里，我们还考虑到1.8万公里的远期展望线，总体是这样的规模。

从研究的结果来看是需要的，因为我们国家的国土面积大、人口多，我们的交通运输需求是非常大的，尤其是交通量的增长。人们自驾车，刚才说了，我们已经进入了汽车时代，未来的发展需要有一个基础的普通网络，未来还有一个高效服务网络作为干线通道，对于出行者来说有一个个性化的选择，如果说考虑成本或考虑其他方面的因素甚至于沿线的旅途、游玩，可能走普通国道。如果我有一些事要办，我要很快的实现某一个点到一点，可能选择的是高速公路，这时效率更高，却有一个付费的问题。

戴东昌：

简单补充一下收费问题。收费公路政策对我们国家公路交通建设的快速发展发挥了十分巨大的作用。在收费公路整个发展过程当中，自收费公路出现以来，交通运输部配合相关部门一直在致力于收费公路政策的不断调整、完善，中间经历了多次的清理、整顿、调整。这是一个不断发展、不断调整的过程。

大家也知道，近年来开展的一些工作，包括收费工作清理的专项工作，包括我们对于收费公路转让经营权这种规定的相关法规以及目前正在进行的收费公路管理条例这些方面的修订工作，而且是在全社会征求了意见，据我了解，这个意见已经反馈了，我们也正在研究梳理。整个的过程和目的就是想使收费公路政策更加完善，更加适应我国公路交通发展的要求。总的方向来讲，这次在规划过程中，我们在国家干线公路网顶层规划的过程中，对于将来公路发展的收费和不收费的趋势方面也作了政策方面的研究。

按照目前的政策取向，将来我们中国的公路交通是由两大体系构成：一类是以高速公路为主的收费公路体系，体现高速公路高效、集约这样一种特征，这以收费公路为主；除了高速公路之外，原则是以不收费的公路体系为主，为经济社会的发展提供一个普遍的、基础性的服务。

按照这样一个构想，从长远来看，我们收费公路占整个里程的比例大概是3%左右。97%左右的，绝大部分都是非收费公路体系。这是发展的一个过程，我们将在这个过程中，正像我刚才介绍的，我们将继续不断调整和完善收费公路政策，使它更好地适应发展形势和发展环境的变化，适应于公路交通发展和建设的需要，谢谢。

黄民：

我想作个补充，从综合交通基础设施网络介绍公路收费和不收费的问题。我们设想，未来的综合交通运输体系当中的基础设施网络，首先它有一个基础，基础就是不收费的公路，它是由什么组成？由国家公路、省级公路和乡村公路，要覆盖所有的行政村、乡、县、市、口岸、重要经济节点，这个公路是不收费的，所以我们把它叫基础，以普通公路为基础，以铁路、高速公路为骨干，加强空中的航空网络和内河水运及沿海运输的通道，将共同构成我们国家的综合交通运输的基础设施网络，有地面，有水上，有空中。这张基础设施网络，最基础的就是公路，就是普通公路。所以我们立足于普通公路是不收费的，提供的是交通出行的普通服务，刚才戴总作了介绍，是占到97%以上，收费