

绥化市综合立体交通网规划

2023 年 12 月

目 录

一、规划基础	1
（一）发展现状	1
（二）形势要求	5
（三）运输需求	7
二、总体要求	8
（一）指导思想	8
（二）基本原则	9
（三）发展目标	11
三、优化综合立体交通网布局	13
（一）构建广泛联通的综合立体交通网	13
（二）打造畅通高效的综合立体交通网主骨架	15
（三）建设多层次一体化的综合交通枢纽系统	21
四、推进综合交通统筹融合发展	23
（一）推进各种运输方式统筹融合发展	23
（二）推进区域交通运输协调发展	25
（三）推进交通基础设施多元融合发展	26
（四）推进交通与相关产业融合发展	26
五、推进综合交通高质量发展	28
（一）推进安全发展	28

(二) 推进智慧发展	29
(三) 推进绿色发展	30
(四) 提升治理能力	31
六、重点任务	31
(一) 高速铁路网突破工程	31
(二) 普速铁路提质扩容工程	32
(三) 高速公路互联互通工程	33
(四) 普通国道提级改造工程	35
(五) 省道、农村公路畅通工程	36
(六) 运输机场能力提升工程	39
(七) 通用机场布局完善工程	39
(八) 水运功能保障提升工程	40
(九) 综合客运枢纽建设工程	40
(十) 综合货运枢纽建设工程	41
七、环境影响评价	42
(一) 规划实施环境影响分析	42
(二) 规划实施环境影响评价	43
(三) 预防和减缓不良影响的措施与建议	43
八、保障措施	44
(一) 加强党的领导	44
(二) 加强组织协调	45
(三) 加强资金保障	45

（四）加强要素支撑	45
（五）加强实施管理	46

绥化市综合立体交通网规划

为贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《黑龙江省综合立体交通网规划纲要》，加快构建绥化市现代化高质量综合立体交通网，强化绥化市作为黑龙江省中部重要地区性中心城市和交通枢纽的重要作用，厚植“五个优势”、赋能“三篇文章”、加快“三个提升”、优化“四个环境”，更好地服务社会主义现代化绥化建设，有力支撑黑龙江省全面振兴全方位振兴，现结合绥化市实际编制本规划。规划期为 2022 至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下，在省委、省政府的指引下，绥化市委、市政府将构建现代综合交通运输体系作为全市全局性重点工作，绥化市交通基础设施建设持续加快，综合立体交通网络不断完善，实现了由“瓶颈制约”向“基本适应”的历史性跨越。综合交通网络规模持续扩大，截至 2021 年底，铁路营业里程达到 333 公里，公路通车总里程 23282 公里，绥化运输机场前期已完成。网络布局逐步完善，覆盖率、通达水平明显提升，所辖 10 个县（市、区）中，6 个县（市、

区)通铁路、7个县(市、区)通高速公路、10个县(市、区)通国省道;建制村100%通硬化路、100%直接通邮。综合交通网络的不断完善推动了国土空间开发保护、城乡区域协调发展和生产力布局优化,提升了人民群众出行的幸福感、获得感,促进经济社会发展的基础性、先导性、战略性作用充分发挥,为决胜全面建成小康社会提供了有力支撑。

1. 交通基础设施建设稳步推进

铁路布局引领发展。绥化是黑龙江省中部重要的铁路交通枢纽。中心城区现状铁路有滨北线和绥佳线,两条铁路是中心城区对外交通的大动脉。市域主要对外交通联系是依托以穿越南北的滨北铁路、与滨北铁路接轨的绥佳铁路、横跨西部的滨洲铁路及哈齐高铁等三条铁路线路形成的市域对外交通的主动脉,市域有三等以上火车站6个,其中绥化车站为一等车站,铁路交通为市域的农副产品外运和经济发展创造了良好的条件。

公路路网加密提级。基本形成以鹤哈、绥满、绥北、伊齐等高速公路为骨架,以普通国省干线为脉络,以农村公路为基础,横穿东西、纵贯南北、紧密连通周边的公路网络格局。截至2021年底,全市公路总里程达到23282公里;普通国省干线达到二级及以上标准路段占60%,农村公路已实现“双百”目标(即100%行政村通公路、100%实施路面改造),在乡村振兴和旅游开发等方面作出了巨大贡献。

机场建设积极推进。目前绥化正加速推进绥化民用机场建设,围绕打造现代化高质量的综合立体交通网,切实提高

规划建设标准，全面强化要素保障，以最快速度做好项目正式启动的各项前期准备工作，力争早开工快建设先受益。

2. 物流发展逐步加快

随着经济和社会的快速发展，绥化市物流业正由起步阶段迈向快速发展阶段。交通基础设施逐步完善，高效、快捷的城市交通网络已初步形成，物流规模不断扩大。随着经济的快速增长，辖区物流需求持续上升，物流规模和辐射范围进一步扩大，公路货运总量快速增长。绥化市现有货运场站大约 40 余家，市域有交通重点货运物流企业 45 家，其中规模以上物流企业 6 个。绥化市 2021 年货运量为 6742 万吨，货运周转量为 1672513 万吨公里。

绥化市的物流运输业发展至今，已初具规模，在全省物流业之中处于领先地位，特别是危货运输业在全省数量最多，规模最大。绥化市物流运输业的发展，带动了第三产业的繁荣，活跃了城乡经济，为促进绥化市国民经济和社会发展发挥了积极的作用。

3. 公共出行服务水平大幅提升

市域公路运输近几年发展较快，特别是鹤哈（哈绥段）高速公路的建成，缩短了绥化市距哈尔滨市的距离，促进了市域公路客货运输的快速发展，已基本形成了以中心城区为中心向外辐射的公路客货运输网络。市域一、二级公路客运站共 11 个，总占地面积为 209417 平方米，全市客运线路 976 条。绥化市 2021 年公路年客运量为 1011 万人次，客运周转量 45515 万人公里。

城市公共交通服务日益完善。绥化中心城区公共交通市场为自主经营、自负盈亏的竞争体制，市区公共交通线路 41 条，主要集中在康庄路、中兴大街、中直路等城市主干道，现有出租车公司 47 家，出租车辆 13070 辆，基本实现以公交为骨干、出租车为主体、公共自行车为补充的多层次、多模式公共交通体系。

4. 支持保障体系不断健全

交通运输信息化发展取得实效。推进交通行业工程建设数字化管理，实现全市项目建设数据实时汇聚、展示、归档。高速公路和国省道路网监测系统进一步完善，全市重点营运车辆实现动态监管。整合全市各区域公交公司平台、出租车监管平台，统一接入网约车平台数据和共享自行车平台数据。推进全市统一的交通数据中心建设，加快实施全市交通行业基础数据和动态运行数据汇集，配合数字化政府转型工作推进交通行业数字化转型提升。

交通运输可持续发展能力逐步提升。坚持走绿色低碳循环发展之路，大力发展绿色物流，推进多式联运与物联网联动发展。不断强化安全生产专项整治和安全生产检查，全面开展道路运输行业安全生产标准化建设，创新发展建立定向联系重点运输企业制度，保障交通运输行业安全生产形势持续稳定。

与此同时，绥化市交通发展不平衡不充分问题仍然存在。综合交通网络布局仍需完善，通道能力和品质有待提高，部分干线铁路、普通国省道等级标准亟待提升，铁路网、公

路网的覆盖联通水平仍需进一步拓展，机场建设亟需。综合交通枢纽功能有待提升，综合客运枢纽、货运枢纽（物流园区）发展相对滞后。综合交通统筹融合亟待加强，资源集约利用水平有待提高，交通运输与相关产业协同融合尚需深化，安全智慧绿色发展水平仍需进一步提高。

（二）形势要求

当前和今后一个时期，绥化市交通发展仍处于重要战略机遇期。党中央、国务院出台系列支持东北振兴政策措施，为黑龙江省加快振兴发展带来前所未有的政策机遇，也为交通运输发展提供了强大动力。

1. “交通强国建设”对绥化交通运输发展提出新要求

党的十九大明确提出建设交通强国的宏伟目标，交通运输系统将在新时代奋力开启建设交通强国的新征程。交通强国建设加快推进，到 2035 年将基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，交通基础设施质量、智能化与绿色化水平居世界前列。按照省委、省政府部署和市委、市政府安排，将在 2035 年全面建成区域性中心城市，实现全面振兴全方位振兴，基本实现社会主义现代化。这要求绥化在全国全面建成小康社会的基础上，与之相呼应，共同努力建好交通强国，努力建设人民满意交通，为人民提供优质的交通服务，满足人民群众对交通运输的需求，为国家提供坚强有力的保障。这将给绥化市的交通运输发展带来强有力的支撑。

2. 构建新发展格局对绥化交通运输发展提出新要求

新阶段新形势为黑龙江省综合交通发展提供了广阔空间，也对加快构建现代化高质量综合立体交通网提出了新的更高要求。服务新发展格局，打造国内大循环和国内国际双循环的重要枢纽，要求黑龙江省充分发挥资源、产业、地缘等优势，加快构建现代化高质量综合立体交通网络，打造国内国际综合交通和物流供应链体系的战略支点。绥化作为区域性中心城市，要充分发挥区位优势，着力补齐交通基础设施短板，推进交通与相关产业融合发展，加快建成内联外通、广泛覆盖的综合交通基础设施网络。

3. 哈大绥一体化对绥化交通运输发展提出新要求

哈大绥一体化发展是落实习近平总书记在黑龙江视察重要指示精神的具体实践，肇东、安达作为哈大绥一体化发展沿线重要节点城市，具有极强的辐射带动作用，被纳入发展规划将加快推动哈尔滨、大庆、绥化一体化发展进程。打造以哈尔滨为中心的一小时、两小时经济圈，是省委、省政府作出的重大战略部署。哈尔滨、大庆、绥化（以下简称“哈大绥”）三地经济圈集中了超过黑龙江省 50%的人口、64%的 GDP，具有产业基础、区位和交通等省内其他区域无法比拟的优势。

推动“哈大绥”一体化发展，要求绥化进一步拓展交通基础设施覆盖范围，提升城市群内部、省内各区域之间快捷连通水平。深入实施创新驱动发展战略，落实生态文明建设和碳达峰碳中和重大决策部署，要求综合立体交通网络建设

坚定走智能化、集约化、绿色化的高质量发展之路。

（三）运输需求

未来，随着东北振兴、“六个龙江”等战略深入实施以及对俄及东北亚合作持续深入、哈尔滨大庆绥化一体化加快推进，绥化经济和产业格局、人口和城镇布局、国际贸易规模结构以及相关交通运输需求都将发生明显变化。

客运方面，随着乡村振兴政策的实施、对俄及东北亚合作的持续深入、居民收入水平及城镇化水平的持续提升，以及滨北高速铁路、绥大高速公路、绥化铁路专用线的建设，高速铁路、高速公路等高品质交通网络逐步完善，人均出行次数将明显提高，城市内、城市间的客运需求将逐年增加，预计 2022 至 2035 年旅客出行量（含小汽车出行量）年均增速约 1.5%。居民出行需求由“硬”转“软”，客运需求持续向高速度、高品质、多样化、个性化、智能化的出行方式转移，高铁、民航、小汽车出行占比不断提升，旅游、商务出行需求持续扩大。

货运方面，依托对俄运输通道、区域性邮政快递枢纽、国际航空枢纽等重要交通节点城市作用的影响，随着经济规模持续增长、农业强省建设加快推进，绥化物流园区的建设与完善，对外开放水平进一步提升，货物运输需求稳步增长，预计 2022 至 2035 年货运量年均增速约 2%，邮政快递业务量年均增速约 7%。随着我省中俄经贸合作侧重农业开发、液化石油气采购、国际贸易交流等，外贸货物运输规模将持续提

升，特色农副产品运输需求快速增长，粮食、能源等大宗物资运输保持高位运行状态，铁路、管道运输作用更加突出，内河水运优势逐步发挥，运输结构进一步优化。

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及十九届历次全会精神 and 二十大报告精神，落实习近平主席在第二届联合国全球可持续交通大会主旨讲话要求，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，统筹发展和安全，紧紧围绕维护国家“五大安全”战略定位和建设“六个龙江”“八个振兴”战略目标，结合绥化市第五次党代会的厚植“五个优势”、赋能“三篇文章”、加快“三个提升”、优化“四个环境”，按照交通强国建设总体部署，统筹各种交通方式资源优化配置和深度融合，深入推进交通运输高质量发展，以建设全省重要综合交通枢纽和物流港、哈尔滨都市圈核心副中心城市为总体思路，着力打造“三纵三横一联”干线骨架网，突出核心枢纽功能，积极拓展国内国际通道联通，全面构建铁路、公路、航空、水运等交通方式四位一体、有效衔接、“内联外通”的现代综合立体交通运输体系，全面提升综合交通枢纽辐射能级，加快构建便捷顺畅、经济高

效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，为社会主义现代化绥化建设提供交通保障，全力以赴当好新绥化开路先锋。

（二）基本原则

——服务民生，提质增效。全面贯彻以人民为中心的发展思想，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，把建设人民群众满意交通作为出发点和落脚点，集中力量补齐交通基础设施短板，推进交通设施一体化高效衔接，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”。满足多层次、多样化、个性化出行需求，把提质增效升级作为发展的衡量标准，切实处理好发展的速度、质量、效益的关系，以科技进步和信息化引领交通运输现代化发展，努力推动行业转型升级。建设人民满意交通，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

——合理谋划，适度超前。把发展作为第一要务，保持一定的发展速度，注重解决发展不平衡问题，发挥交通先行作用，努力实现基础设施能力适度超前配置，大力推进综合立体交通网建设，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，合理设计运输通道的交通方式组成和技术等级，强化综合交通枢纽的高效衔接，为出行和物流提供全过程高质量的服务；坚持与国省重大战略、国土空间开发、产业人口城镇布局相适应，增强交通运输资源与空间要素布局的协同性，引导和支撑区域空间格局优化调整为绥化市新型城镇化

规划、区域发展新格局和产业布局调整与转移等重大战略实施提供交通运输保障，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

——统筹兼顾，协调融合。树立综合交通发展理念和全域交通“一盘棋”思想，把统筹兼顾作为根本方法，打破交通方式间、区域间、部门间的藩篱，在推进综合交通运输网建设过程中，突出综合立体、多元融合，推动各种交通方式由相对独立发展向一体化融合发展转变，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；统筹建、养护、运输、管理，促进交通运输全面发展；统筹区域、城乡交通运输协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化，着力推进乡村振兴，不断畅通、延伸道路交通系统的“毛细血管”，努力实现交通运输的民生普惠。

——创新智慧，安全绿色。坚持创新核心地位，秉持高质量发展理念，注重科技创新赋能交通发展，加快交通领域高新技术集成创新与应用，提升交通运输信息化智能化水平，全面提高综合交通网络的安全性、可靠性、保障能力和运行效率。统筹发展和安全，提高交通系统韧性和设施耐久性，提升综合交通安全应急保障水平。坚持绿水青山就是金山银山理念，深入实施可持续发展战略，合理规划交通基础设施线性工程和枢纽布局，加快形成绿色低碳交通运输方式，加强绿色基础设施建设，推广新能源、智能化、数字化、轻量化交通装备，提高新能源车使用比例，鼓励引导绿色出行，着力构建低碳环保、集约节约的绿色交通体系，让交通

更加环保、出行更加低碳。

（三）发展目标

到 2025 年，构建以快速铁路、高速公路、国省干线公路和交通枢纽为主体的综合交通网络，各县市到达主城区的出行时间进一步缩短，市域内主要节点之间的交通时间约 1 小时，优化镇乡公路网络结构，提高自然村通畅水平，基本实现“半小时核心、1 小时绥化”¹、“镇乡连网、村村通畅”²目标。

到 2035 年，基本建成“三纵三横一联”综合立体交通网主骨架，形成省内省际联通、网络布局完善、通道匹配合理、枢纽衔接高效、各方式深度融合的现代化高质量综合立体交通网，有力支撑“半小时核心、1 小时绥化”和“镇乡连网、村村通畅”目标，大力推进哈大绥一体化建设，深度融入哈长城市群，实现省内省际互联互通、全省主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，交通运输全面适应绥化市人民日益增长的美好生活需要，为推动黑龙江省全面振兴全方位振兴、基本实现社会主义现代化提供有力支撑。

¹ 半小时核心——绥化境内兰西、青冈、望奎、庆安等县城到达绥化主城区的出行时间为半小时。通过高速公路和市域内其他干线公路的建设，使绥化与各县市的交通联系更加便捷，使各县市到达主城区的出行时间进一步缩短。

² 1 小时绥化——绥化行政中心至各县市办事处的交通时间为 1 小时。通过干线“三横六纵九联”的建设，对干线公路实施改造、升级，使连接市县的主要道路达到一级以上水平，市域内主要节点之间的交通时间约为 1 小时。

² 镇乡连网——全面改善镇乡对外交通和内部主干道路发展水平，构建“出口通畅、镇乡互连”的新格局，进一步提高镇乡连网公路技术等级，优化镇乡公路网络结构。

村村通畅——对现状乡道、主村道实施硬化、油化，行政村公路达到四级公路以上水平。加快自然村道路、社区道路建设，提高村、社通畅水平。

专栏：2035 年发展目标

综合交通网络全面覆盖。综合运输通道覆盖行政中心、经济中心、主要城镇、粮食及能源基地，主城区与各县市的交通联系更加便捷，县级行政中心基本实现 15 分钟上国道、30 分钟上高速公路、60 分钟上铁路。高速铁路连通中心城市和副中心城市；干线铁路基本覆盖所有县级行政中心以及重要的粮食基地、资源中心等节点。高速公路连通所有县级行政中心、重点景区和重要产业集聚区；普通国省道全部达到二级及以上标准，连接所有县级行政中心，覆盖全部乡镇，相邻县之间便捷连通。运输机场 100 公里半径服务范围覆盖全市各大主体功能区；建设好松花江航电枢纽，满足临近农产品主产区通航需求。

枢纽辐射能级全面增强。基本建成多层次、一体化综合交通枢纽体系。建成区域性综合交通枢纽城市和一批高效能、多层次、广覆盖的客货枢纽港站。

一体化融合全面实现。各种运输方式之间、城市内外交通之间实现无缝对接，中心城区至综合客运枢纽半小时到达，中心城区综合客运枢纽之间公共交通转换时间不超过 1 小时。新建综合客运枢纽实现立体换乘或同台换乘；综合货运枢纽实现多方式一体化布局，多式联运换装效率显著提高；交通枢纽基本具备寄递功能，实现与寄递枢纽的无缝衔接。

高质量发展水平全面提升。综合立体交通网安全发展、智慧发展、绿色发展取得重要进展。综合运输通道资源利用的集约化、综合化水平大幅提高。基本实现交通基础设施建设全过程全周期绿色化。单位运输周转量能耗和二氧化碳排放不断降低，交通污染防治水平位居全省前列。交通基础设施耐久性和有效性显著增强，设施安全隐患防治能力大幅提升。交通网络韧性和应对各类重大风险能力显著提升，重要物资运输高效可靠。交通安全水平达到全省前列，有效支撑国家总体安全。

表 1 绥化市综合立体交通网 2035 年主要指标表

序号	指 标	目标值
1	享受 1 小时内快速交通服务的人口占比（%）	90 以上
2	综合立体交通网主骨架能力利用率（%）	60~85
3	中心城区至综合客运枢纽半小时可达率（%）	90 以上
4	多式联运换装 1 小时完成率（%）	90 以上
5	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例（%）	80

序号	指 标	目标值
6	交通基础设施绿色化建设比例（%）	95
7	交通基础设施数字化率（%）	90
8	重点区域多路径连接比率（%）	95 以上
9	综合立体交通网安全设施完好率（%）	95 以上

到本世纪中叶，全面建成具有重要影响力的区域性综合交通枢纽，有力支撑现代化都市区建设。切实发挥哈大绥一体化核心城市群的中心枢纽作用，力争到规划期末，全面融入以哈尔滨为核心的“123 出行交通圈”“123 快货物流圈”，基本实现“市通高铁有机场、县通高速有铁路、村通快递有燃气”的美好愿景，加快建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，综合交通网络更加完善，物流枢纽的国际影响力进一步提升，国际服务功能更加全面。综合交通高度融合，运输服务应需而变，全面适应国家和全省在政治、经济、社会、国土、国防等各方面对交通基础设施发展的要求，充分满足人民日益增长的美好生活需要，推动实现“人享其行、物畅其流”，交通运输发展水平迈入新台阶，为全面建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化新龙江当好绥化先行。

三、优化综合立体交通网布局

（一）构建广泛联通的综合立体交通网

绥化市综合立体交通网覆盖全市所有乡镇，连接所有县级及以上行政区域、农产品产区、生态功能区等节点。以统筹融合为导向，加快铁路、公路、水运、民航等基础设施网

络建设，构建以铁路为主干，以公路为基础，水运、民航比较优势充分发挥的现代化高质量综合立体交通网。

到 2035 年，绥化市综合立体交通网总规模合计约 24820 公里，包括铁路约 1020 公里、干线公路约 3300 公里、农村公路约 20000 公里，内河航道约 500 公里，内河港口 2 个，航电枢纽 1 个，民用运输机场 1 个，通用机场约 4 个。

1. 铁路。包括高速铁路、普速铁路，合计约 1020 公里。其中，高速铁路约 220 公里，基本融入以哈尔滨为中心的通达周边地市 1~2 小时交通圈、通达周边城市群 2~3 小时交通圈；普速铁路约 800 公里，坚持新建与改造相结合，基本覆盖所有县级行政中心，形成“3 纵 1 横”的路网布局。

2. 公路。包括高速公路、普通国省道、农村公路，基本形成“3 纵 3 横 1 连通”的路网布局，合计约 23300 公里，其中，高速公路约 960 公里，基本连通所有县级行政中心，形成“3 纵 1 横 1 环”的路网布局，绥化市中心高速环绕，进一步推动哈大绥一体化进程，有效推进哈长城市群发展；普通国省道约 2320 公里，覆盖所有乡镇；农村公路约 20000 公里，路网向更多村庄延伸，强化交通“毛细血管”。

3. 水路。包括内河航道、港口和航电枢纽。以松花江、呼兰河为主要航道，内河航道通航里程 500 公里，其中高等级航道约 350 公里；港口 2 个，分别为肇东港和兰西港；航电枢纽 1 个，为松花江涝洲航电枢纽。

4. 民航。包括民用运输机场和通用机场。运输机场 1 个，为绥化民用运输机场；通用机场 4 个，分别为肇东北大荒机

场、青冈机场、明水机场和绥棱机场。

（二）打造畅通高效的综合立体交通网主骨架

绥化综合立体交通网主骨架由全市综合立体交通网中最为关键的线网构成，是全市对内连接省内各城市群、各市（地），对外连通全国各大区域、城市群乃至全球主要地区的主动脉，是承担全市主要客货运输任务的主廊道，也是各种运输方式资源配置效率最高、运输强度最大的骨干网络。

按照全省国土空间开发保护格局和城镇分布特点，将全省城市组团划分为“1核4群（片区）1带”三个层次。“1核”指哈尔滨1小时经济圈，包括哈尔滨、大庆、绥化3市，未来将打造成为全省最强劲的经济增长极，成为全省城镇、经济及交通集聚辐射的核心。“4群/片区”包括鸡牡城市群/东南片区（鸡西、七台河、牡丹江）、佳伊城市群/东北片区（佳木斯、双鸭山、鹤岗、伊春）、黑加城市群/西北片区（黑河、加格达奇）、齐蒙城市群/西部片区（齐齐哈尔），是促进全省区域协调发展的4个重点地区。“1带”是指沿边开放开发带，贯通沿边全部18个县市和所有边境口岸。按照核、群、带三个层次的功能定位与运输需求趋势特征，“核”与“群”间打造“主通道”，构建以高速铁路、民航机场连通主要城市，高速公路、普速铁路整体贯通，水运提供辅助的快速化、多方式、大容量综合运输通道；“群”与“群”间打造“复合通道”，以高速公路、高速或普速铁路为骨干，打造多向立体、内联外通的复合型运输通道；沿边

开放开发带贯通“一般通道”，构建以普通干线公路和普通速铁路为骨干，以界河航道、边境运输机场及通用机场为补充的运输通道。

《黑龙江省国土空间规划（2021-2035 年）》中对绥化市的主体功能区划分情况也进行了梳理。其中北林区、安达市、肇东市、海伦市、兰西县、望奎县、青冈县、明水县为农产品主产区，庆安县、绥棱县为重点生态功能区。



图 1 绥化市主体功能区划分

综上，以绥化境内“1 核 4 群 1 带”之间的连接通道为

基础，以绥化市各主体功能区之间的紧密联络和对外联通为导向，以绥化市境内国家综合立体交通网主骨架为核心，增强绥化对外辐射，完善重要产业基地、域内县市覆盖，构建“3纵3横1联通”综合立体交通网主骨架。

1. 三条纵向通道

纵1通道——肇东—安达通道。南起哈绥界，经肇东、安达，至绥大界，向南衔接呼兰（哈尔滨），向北至让胡路区（大庆）方向，由绥满铁路（滨洲线）、哈大齐高铁、绥芬河至满洲里高速 G10 和国道绥芬河至满洲里公路 G301 等线路组成。对内，该通道联络安达、肇东等两个农产品主产区，保障产品运输通道畅通；对外，该通道是横贯绥化西部的重要对外通道串联“1核”（哈尔滨、大庆、绥化），紧密联系4群（片区）中的齐蒙城市群/西部片区（齐齐哈尔），促进绥化和周边城市整体联动发展。

表2 纵1通道线网配置表

主要串联地区	绥化、哈尔滨、大庆、齐齐哈尔
覆盖绥化主要节点	肇东、安达
公路部分	绥满高速 G10、绥满公路 G301
铁路部分	绥满铁路（滨洲线）、哈大齐高铁

纵2通道——兰西—青冈—明水通道。南起哈绥界，经兰西、青冈、明水，至绥齐界，向南衔接呼兰（哈尔滨），向北至拜泉（齐齐哈尔）、北安方向，由哈尔滨至呼兰至兰西至明水至拜泉铁路、国道黑河至大连公路 G202 等线路组

成。对内，该通道联络兰西、青冈、明水等三个农产品主产区，保障产品运输通道畅通；对外，该通道为黑龙江东部陆海丝绸之路经济带的一部分，是黑龙江省最重要的国际贸易通道之一，通道内客货综合运输能力的建设和加强对于促进丝绸之路经济带沿线地区经济发展，紧密联系欧亚大陆，构建我国内陆和欧洲的便捷通道具有重要意义。

表 3 纵 2 通道线网配置表

主要串联地区	哈尔滨、绥化、齐齐哈尔、北安
覆盖绥化主要节点	兰西、青冈、明水
公路部分	黑大公路 G202
铁路部分	哈尔滨至呼兰至兰西至明水至拜泉铁路

纵 3 通道——绥化—望奎—绥棱—海伦通道。南起哈绥界，经北林区、望奎（绥棱）、海伦，至绥黑界，向南衔接呼兰（哈尔滨），向北至黑河方向，由哈尔滨至绥化至北安至龙镇铁路、绥化至北安高速 G1117、国道嘉荫至临江公路 G222、省道哈尔滨至北安公路 S101、省道依安至四方台公路 S212、省道建兴至新林公路 S309 等线路组成。对内，该通道联络三个农产品主产区（北林区、望奎、海伦）及一个重点生态区（绥棱），保障城市发展、产品运输通道畅通和生态保护开发建设；对外，该通道为黑龙江省综合立体交通网主骨架黑河—哈尔滨—吉林通道的重要组成部分，是黑龙江东部陆海丝绸之路经济带的一部分，是绥化重要对外经济贸易通道。

表 4 纵 3 通道线网配置表

主要串联地区	哈尔滨、绥化、黑河
覆盖绥化主要节点	北林区、绥棱、望奎、海伦
公路部分	绥北高速 G1117、嘉临公路 G222、哈北公路 S101、依四公路 S212、建新公路 S309
铁路部分	哈尔滨至绥化至北安至龙镇铁路

2. 三条横向通道

横 1 通道——明水—海伦—绥棱通道。西起绥大界，经明水、海伦、绥棱，至绥铁界，向西衔接林甸（大庆），向东至乌翠区（伊春）方向，由国道萝北至额布都格公路 G332、省道建兴至新林公路 S309、滨北铁路支线等线路组成，是国家综合立体交通网主骨架的重要组成部分。对内，该通道联络两个农产品主产区（海伦、明水）及一个重点生态区（绥棱），保障产品运输通道畅通和生态保护开发建设；对外，该通道是横贯绥化北部的重要对外通道，连接“1 核”中的大庆和绥化，紧密联系 4 群（片区）中的齐蒙城市群/西部片区（齐齐哈尔），促进绥化和周边城市整体开放联动发展。

表 5 横 1 通道线网配置表

主要串联地区	绥化、大庆、齐齐哈尔、伊春
覆盖绥化主要节点	绥棱、海伦、明水
公路部分	萝额公路 G332、建新公路 S309
铁路部分	滨北铁路支线

横 2 通道——安达—青冈—绥化—庆安通道。西起绥大界，经安达、青冈、望奎、北林区、庆安，至绥铁界，向西

衔接红岗（大庆），向东至铁力（伊春）方向，由哈尔滨至绥化至铁力高速铁路、既有哈佳线铁路、绥化至大庆铁路、鹤岗至哈尔滨高速 G1111、绥化至大庆高速 S18、国道嘉荫至临江公路 G222、国道绥化至沈阳公路 G203 等线路组成。对内，该通道联络四个农产品主产区（北林区、安达、青冈、望奎）及一个重点生态区（庆安），保障城市发展、产品运输通道畅通和生态保护开发建设；对外，该通道是绥化向东发展的重要通道，加强了绥化和大庆、伊春的经济区域联动发展。

表 6 横 2 通道线网配置表

主要串联地区	绥化、大庆、伊春
覆盖绥化主要节点	安达、青冈、望奎、北林区、庆安
公路部分	鹤哈高速 G1111、绥大高速 S18、嘉临公路 G222、绥沈公路 G203
铁路部分	哈尔滨至绥化至铁力高速铁路、既有哈佳线铁路、绥化至大庆铁路

横 3 通道——肇东—兰西—绥化—庆安通道。西起绥大界，经肇东、兰西、北林区、庆安，至绥铁界，向西衔接肇庆（大庆），向东至铁力（伊春）方向，由鹤岗至哈尔滨高速 G1111、省道绥化至扎赉特旗公路 S311 等线路组成，是黑龙江省综合立体交通网主骨架嘉荫—伊春—大庆—广州通道的重要组成部分。对内，该通道联络三个农产品主产区（北林区、肇东、兰西）及一个重点生态区（庆安），保障城市发展、产品运输通道畅通和生态保护开发建设；对外，该通

道是横贯绥化南部的重要对外通道，连接“1核”中的大庆和绥化，紧密联系4群（片区）中的佳伊城市群/东北片区（伊春），促进绥化和周边城市整体开放联动发展。

表7 横3通道线网配置表

主要串联地区	绥化、大庆、伊春
覆盖绥化主要节点	肇东、兰西、北林区、庆安
公路部分	鹤哈高速 G1111、绥扎公路 S311

3. 一条联络通道

联络通道——海伦—绥棱—庆安通道。西北起海伦，经绥棱、庆安，至绥哈界，向东南至巴彦（哈尔滨）方向，主要线路为国道三合至莫力达瓦旗公路 G333。对内，该通道联络一个农产品主产区（海伦）及两个重点生态区（绥棱、庆安），保障城市发展、产品运输通道畅通和生态保护开发建设；对外，该通道是绥化东南部的对外通道，将哈尔滨和绥化紧密联系起来，促进绥化和周边城市开放联动发展。

表8 联络通道线网配置表

主要串联地区	绥化、哈尔滨
覆盖绥化主要节点	海伦、绥棱、庆安
公路部分	三莫公路 G333

（三）建设多层次一体化的综合交通枢纽系统

以国家综合交通枢纽系统、黑龙江省综合立体交通网主骨架布局为基础，结合绥化市国土空间和城镇、产业等布局，构建以北林区为核心，综合交通枢纽、客运枢纽及货运枢纽

“三位一体”的综合交通枢纽系统。

依托哈尔滨大庆绥化一体化发展，以绥化南站综合客运枢纽为核心，联动绥化市客运枢纽、绥化综合物流园区，打造枢纽功能融合互补、运行组织协同高效的**中心综合交通枢纽节点**。

依托全市国土空间发展格局、各城区经济社会发展趋势及区位交通条件，打造以绥化市北林区中心城市综合交通枢纽为核心，以3个副中心城市综合交通枢纽、6个县城综合交通枢纽为辅助的**“1+3+6”多层级综合交通枢纽区域**。

依托综合交通枢纽城市的机场、港口、铁路客货运站等，在原有绥化六合客运站、安达市公路客运站、海伦市客运站、海伦市公路客运站等10个二级以上客运站及绥化众旺农副产品批发市场、长安物流园等7个省内主要货运枢纽的基础上，打造一批**客货枢纽港站**。

表 9 绥化市公路客运枢纽规划项目明细

序号	项目名称	位置	现状		规划		建设性质	建设年限
			站级	占地面积 (m ²)	站级	占地面积 (m ²)		
1	绥化南站综合客运枢纽	哈绥高铁南站北侧站前广场内	-	-	一级	36000	新建	2024-2025
2	青冈县客运站	青冈县	二级	13854	二级	13854	升级改造	2025年

表 10 绥化市货运枢纽规划项目明细表

序号	名称	位置	占地面积 (亩)	设计吞吐能力 (万吨/年)	建设性质	建设期限
1	绥化综合物流园区	绥庆路与中直北路交叉口	300	-	新建	2024-2025

序号	名称	位置	占地面积（亩）	设计吞吐能力（万吨/年）	建设性质	建设期限
2	海伦市综合物流园区	海伦市西外环与三莫公路交叉口北侧	150	80	改扩建	2025 年
3	兰西县城市物流园	兰西县榆林镇	300	60	新建	2024-2025
4	青冈县冷链物流中心	青冈县城南侧	38	20	新建	2025 年
5	青冈县公路货运枢纽	青冈县城西侧	435	300	新建	2025 年

四、推进综合交通统筹融合发展

（一）推进各种运输方式统筹融合发展

推进综合交通通道统筹规划建设。根据国土空间规划总体要求和绥化市生态本底、空间结构、地形特点、人口分布等情况，强化通道线位、岸线、土地、空域等资源节约集约利用，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，减少对空间的分割，提高国土空间利用效率。结合绥化市全省中心城区的地理位置及重要交通枢纽的运输作用，统筹考虑多种运输方式规划建设协同，实现多种运输方式相互协同、深度融合。用好用足既有交通通道，推动铁路、公路等线性基础设施的线位统筹和断面空间整合。加强综合交通通道与通信、能源、水利等基础设施统筹，提高通道资源利用效率。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。以哈尔滨—大庆—绥化国际性综合交通枢纽为重点，推进综合交通枢纽及邮政快递枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理。推动绥化机场、哈尔滨至绥化至铁力高铁、滨北铁路等新建改建

综合客运枢纽、各种运输方式集中布局，形成功能完善、分工合理、衔接顺畅的综合交通衔接转换系统，汇集航空、高铁、旅游巴士、网约车、公交、出租车、社会车辆等交通方式，实现空间共享、立体或同台换乘，打造铁公机水全天候、一体化换乘环境。推动既有综合客运枢纽整合交通设施、共享服务功能空间。加快绥化综合物流园、绥化机场等综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建设，统筹转运、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平。按照站城一体、产城融合、开放共享原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调。

推动城市内外交通有效衔接。推进干线铁路建设，构建运营管理和服务“一张网”，实现设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容。推进公路与城市道路规划建设统筹和管理协同，强化公路与城市道路“两网衔接”，有序推进国省干线公路穿城路段改线，提高交通运行组织效率，基本实现“半小时核心、1小时绥化”出行目标。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。构建以公交为主体的城市公共交通系统，加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公交网络系统有机整合。

推进大宗货物运输结构调整。积极推进大宗货物运输“公转铁”，有效发挥铁路绿色环保、节能高效等显著优势，降低公路完成长距离运输造成的高耗能、高污染等环境影响。

（二）推进区域交通运输协调发展

提升与周边区域交通网络互联互通水平。依托“五城”环围、交通便捷的区位优势，围绕哈尔滨经济都市圈、“哈大齐工业走廊”发展战略，推进哈大绥一体化区域发展新格局，加快交通运输提质增效，打造多向立体的大能力综合运输通道，提升与哈尔滨、大庆、齐齐哈尔、伊春、黑河等周边区域的联通水平，打造面向东北亚对外开放的交通枢纽。

推进城市群交通一体化发展。以哈尔滨—大庆—绥化一体化发展为核心，构建便捷高效的城际交通网，加快高速铁路建设，推进绥满高速拥挤路段扩容改造、吉黑高速的规划建设，完善快速公路网络，加强城市交界地区道路顺畅对接，基本实现哈尔滨、大庆1小时出行。新建绥化通用机场，发展直升机运输服务，构建城市群内部快速空中交通网络。

推进城乡交通运输一体化发展。巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，新建改建城镇干支路网，改善城镇交通环境，构建功能明确、布局合理、规模适当的国省干线、县乡道网络，加强不同层级路网间的衔接协调。加快推动乡村交通基础设施提档升级，全面推进“四好农村路”建设，实现城乡交通基础设施一体化规划、建设、管护。畅通城乡交通运输连接，推进县乡村（户）道路连通、城乡客运一体化。加强交通、邮政、快递、供销等资源整合共享，科学布局农村物流网络节点，促进城乡物流一体化发展，提高城乡交通运输公共服务均等化水平。

（三）推进交通基础设施多元融合发展

推进交通基础设施网与运输服务网融合发展。推进基础设施、装备、标准、信息与管理的有机衔接，提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平，打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网，构建铁路、公路、水运、民航融合协同的多式联运网络，完善供应链服务体系。

推进交通基础设施网与信息网融合发展。加强交通基础设施与信息基础设施统筹布局、协同建设，强化与新型基础设施建设统筹，推动重点公路、交通枢纽等交通基础设施建设同步落实 5G 等通信网配建要求，推进传统交通基础设施智能化升级。加快交通运输数字化、网络化、智能化发展，支持数字龙江建设。

推进交通基础设施网与能源网融合发展。充分考虑“气化龙江”工程建设及重点能源基地发展趋势，推进交通基础设施与能源设施统筹布局规划建设，结合油气、煤炭、电力等各种能源输送特点，强化交通与能源基础设施统筹谋划、共建共享，提高设施利用效率，减少能源资源消耗。促进交通基础设施网与智能电网融合，适应新能源发展要求。

（四）推进交通与相关产业融合发展

推进交通与邮政快递融合发展。推动货运站场与邮政快递基础设施融合，在铁路、公路、机场等交通站场建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施，在绥化综合物流园、绥化机场等重要交通枢纽实现邮件快件集中安检、集中

上车（机）。推动邮政快件与货运业务深度融合，发展航空快递、高铁快运，推进邮件快件多式联运，实现跨领域、跨区域和跨运输方式顺畅衔接。提升县乡村邮政服务水平，推进乡村邮政快递网点、综合服务站等设施资源整合共享，建设县乡综合物流中心和村级快递公共取送点，全面实现“村村通快递”。

推进交通与现代物流融合发展。加强“通道+枢纽+网络”现代物流体系全面建成，推进物流通道和枢纽建设。依托绥化保税物流中心等物流园区和货运枢纽，积极发展跨境物流。加强物流枢纽应急、冷链、分拣处理等功能区建设，畅通物流大通道与城市配送网络交通线网连接，提高干支衔接能力和转运分拨效率。加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。发展高铁快运，推动双层集装箱铁路运输发展。打造航空物流，加强国际航空货运能力建设。

推进交通与旅游融合发展。充分发挥交通支撑旅游建设、促进旅游发展的基础作用，加快旅游交通体系规划建设，打造具有广泛影响力的自然风景线。完善冰雪旅游、生态康养旅游等相关交通基础设施建设，加强交通干线与重要旅游景区衔接，完善公路沿线、服务区、客运枢纽等旅游服务设施功能。推进通用航空与旅游融合发展，形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局。完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。健全重点旅游景区交通集散体系，发展定制化旅游运输服务。绥化市拥有较为丰富的旅游资源，A级旅游景区共32家，其中绥棱县的绥棱林业

局生态文化旅游景区被评为 AAAA 级景区。目前绥化市通景区道路多为四级公路，拟加大乡村道路提级改造力度，围绕特色村屯与主干路网的连通进行道路建设。绥化市拥有丰富的森林资源，森林窄轨铁路畅通林区，条件适宜可尝试重启森林旅游小火车项目，起自绥棱风情小镇，直达原始森林，将沿途各景区串联起来。开发建设需与相关生态红线问题统筹考虑。

五、推进综合交通高质量发展

（一）推进安全发展

提升安全保障能力。落实“五大安全”战略要求，推进粮食及能源基地、重点地区、自然灾害多发地区多通道、多方式、多路径建设，提升交通网络系统韧性和安全性。健全粮食、能源等战略物资运输保障体系，提升产业链、供应链安全保障水平。健全关键信息基础设施安全保护体系，提升车联网等重要融合基础设施安全保障能力，加强交通信息系统安全防护。提升交通运输装备安全水平。加强交通运输安全生产管理，落实企业安全生产主体责任。加大安全宣传教育、上线检测、危险品管控力度。

提高交通基础设施安全水平。加强新建公路安保工程的同步建设，改善农村公路安全技术状况，着力解决农村公路安全防护设施不足等问题。基本完成隐患路段处置，加大危桥改造力度。建立完善现代化工程建设和运行质量全寿命周期安全管理体系，强化交通基础设施预防性养护维护、安全

评估，完善数据采集、检测诊断、维修处治技术体系，及时消除安全隐患。推广使用新材料新技术新工艺，提高交通基础设施质量和使用寿命。完善安全责任体系，创新安全管理模式，强化重点交通基础设施建设、运行安全风险防控。

完善交通运输应急保障体系。依托全市综合立体交通网络，统筹布局快速通达、衔接有力、安全可靠的综合交通应急运输网络，完善应急救援基地、消防救援站等布局，加强重要通道应急装备、应急通信、物资储运、防灾防疫、污染应急处置等配套设施建设，提高应对突发事件能力。统筹各种运输方式的应急联动机制，完善综合交通运输应急预案。统筹应急队伍建设，打造立体化通行保障与应急通道。加强交通安全监测、危险预警、灾害救援等能力建设。建立健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制，完善综合交通应急运输保障预案体系。

（二）推进智慧发展

加快既有设施智能化。利用新技术赋能交通基础设施发展，加强既有交通基础设施提质升级，提高设施利用效率和服务水平，推动公路路网管理和出行信息服务智能化。推动铁路、公路、水路领域的重点路段、航段，以及隧道、桥梁、互通枢纽等重要节点的交通感知网络覆盖。

提升智慧发展水平。推动智慧公路、智慧枢纽、智慧航道等智能化基础设施建设，推进交通基础设施数字化、网联化发展。推动卫星通信技术、新一代通信技术、高分遥感卫

星、人工智能等新技术在交通运输领域的应用。加快构建实时感知、高效响应、智能管控、指尖服务的新型智慧交通服务和管理体系。全方位布局交通感知系统，与交通基础设施同步规划建设，部署关键部位主动预警设施，提升多维监测、精准管控、协同服务能力。推广智慧交通应用场景，逐步推进智能网联汽车（智能汽车、自动驾驶、车路协同）、智能输送分拣等在公交、出租、景区、物流等领域示范应用。

（三）推进绿色发展

促进交通基础设施与国土空间协调发展。坚决落实维护生态安全、建设绿色龙江要求，全面推进绿色交通基础设施建设，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田保护，筑牢祖国北方生态屏障。实施交通生态修复提升工程，构建生态化交通网络。推进公路附属设施、物流园区等枢纽场站污水处理，加快推进污水深度处理和循环利用。

推进绿色低碳发展。优化调整运输结构，推动各方式统筹规划建设，推进多式联运型物流园区、铁路专用线建设，形成以铁路为主的大宗货物中长距离运输格局。研提政策，提升新能源车使用率。加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用和废旧建材再生利用，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，推进快递包装绿色化、减量化、可循环。

（四）提升治理能力

深化交通运输行业改革。建立健全适应综合立体交通高质量发展体制机制，完善跨部门、跨区域的综合交通运输发展协调机制。完善交通运输与国土空间开发、城乡建设、生态环境保护等政策协商机制，推进多规融合，提高政策统一性、规则一致性和执行协同性。全面加强规范化建设，提升交通运输执法队伍能力和水平，严格规范公正文明执法。加强交通运输人文建设，提高特殊人群出行便利程度和服务水平。

加强交通运输人才队伍建设。优化人才队伍结构，加强创新型、应用型、技能型人才培养，建设素质优良、忠诚担当的高素质干部队伍，造就一支素质优良的劳动者大军。加强行业教育培训，提高全行业人员素质。弘扬劳模精神、劳动精神、工匠精神，逐步建立和完善人才工作机制，营造良好人才成长环境，形成覆盖人才引进、使用、培养、激励保障等环节较完备的工作制度。

六、重点任务

（一）高速铁路网突破工程

补充高铁建设，与现状哈大齐高铁互为补充，使绥化市高速铁路由线成网的美好愿景初具雏形，进一步加强与哈尔滨、大庆、伊春间的快速连通，更好衔接哈长城市群，拉近城市一座座城市的“朋友圈”，为龙江交通夯实“市市通高

铁”的基础目标贡献力量。

1. 新建哈尔滨至绥化至铁力高速铁路项目

项目于 2022 年开工建设，线路起自哈尔滨市，途经绥化市、庆安县、铁力市，南至伊春市。工程为高速铁路、电力牵引，设计速度目标值 250 公里/小时，总投资 209 亿元，单线里程 188.1 公里，其中绥化市境内 106.89km（哈铁段 80.074km、铁伊段 26.816km），目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

（二）普速铁路提质扩容工程

加快普速铁路修建和既有铁路扩能改造，客货并重、新建改建并举，扩展运能，提高运力，更好地串联绥化市内部城镇，更好地连通哈尔滨、大庆、佳木斯、伊春、黑河等城市，更好地满足粮食流通和人口流动的运输需求，更好地布局高质量铁路网。

1. 续建绥化铁路专用线项目

项目已于 2020 年开工建设，总投资 9.9 亿元，单线里程 11.2 公里，设计速度 60 公里/小时，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

2. 改扩建哈尔滨至绥化至北安至龙镇铁路改造项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 105 亿元，单线里程 388 公里，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

3. 谋划既有哈佳线绥化至铁力至佳木斯电化扩能项目

该项目为“十四五”谋划项目，总投资 87 亿元，单线里程 380 公里，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

4. 新建哈尔滨至呼兰至兰西至明水至拜泉普速铁路项目

项目拟于远期（2035 年）开工，国铁 II 级，预计总投资 150 亿元，单线里程 318 公里，规划速度 200 公里/小时，规划为客货运两用线，设兰西、青冈、明水三站，远期谋划望奎支线站点。

5. 新建绥化至大庆普速铁路项目

项目拟于远期（2035 年）开工，国铁 II 级，预计总投资 150 亿元，单线里程 174 公里，规划速度 160 公里/小时，规划为客货运两用线，设望奎、青冈两站。

（三）高速公路互联互通工程

完善高速公路网络，加快绥化与其他地级市之间高速公路连通，实现“县级行政中心基本实现 30 分钟上高速公路”目标，加速绥化市快速网络搭建。

1. 建设绥化至大庆高速项目

项目已于 2020 年开工建设，总投资 128.2 亿元，建设里程 184 公里，设计速度 120 公里/小时，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

2. 建设哈尔滨都市圈环线项目

项目于 2022 年开工建设，总投资 245.2 亿元，建设西南环段、北环永源至双井段、北环双井至里木店段等 3 段 181.4 公里，其中，绥化境内的西南环段、北环双井至里木店段共 140.7 公里，总投资 193.7 亿元。设计速度 120 公里/小时，目前已纳入交通运输部《公路“十四五”发展规划》。

3. 建设铁科高速铁力至凤阳段项目

项目于 2022 年开工建设，总投资 57.9 亿元，建设 86.3 公里，其中绥化境内 14.4 公里，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

4. 谋划改扩建绥满高速哈尔滨至大庆段项目

该项目为“十四五”谋划项目，总投资 119 亿元，建设里程 132 公里，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

5. 新建吉黑高速哈尔滨至北安段项目

项目拟于远期 2035 年开工，总投资 194.2 亿元，建设里程 251.2 公里，目前已纳入黑龙江省综合立体交通网规划（2021-2050 年）。

6. 改扩建鹤哈高速绥化至哈尔滨段项目

项目拟于远期 2035 年开工，总投资 300 亿元，建设里程 100 公里，目前已纳入黑龙江省综合立体交通网规划（2021-2050 年）。

(四) 普通国道提级改造工程

推进低等级路段改造；加快省际、市际通道建设，提高联网贯通水平；畅通绥满、黑大、鹤大等国道主通道，实现“县级行政中心基本实现 15 分钟上国道”目标。

1. 建设国道嘉荫至临江公路项目

改扩建庆铁界至绥化段 58 公里，项目已于 2021 年开工建设，总投资 6.7 亿元。新建绥化过境段 21.4 公里，设计速度 80 公里/小时，计划于 2023 年开工建设，总投资 7.4 亿元。目前两个项目均已纳入交通运输部《公路“十四五”发展规划》。

2. 新建国道绥化至沈阳公路青冈过境段项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 1.5 亿元，建设里程 12.3 公里，技术等级为二级，目前已纳入交通运输部《公路“十四五”发展规划》。

3. 谋划改扩建国道萝北至额布都格公路伊绥界至绥北界段项目

项目拟于中期 2030 年开工，总投资 6.3 亿元，建设里程 52.3 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

4. 谋划改扩建国道绥芬河至满洲里公路北环路至安大界段项目

项目拟于中期 2030 年开工，总投资 3 亿元，建设里程 7.6 公里，技术等级为一级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

5. 谋划改扩建国道嘉荫至临江公路绥化至西长发段项目

项目拟于中期 2030 年开工，总投资 14 亿元，建设里程 35 公里，技术等级为一级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

6. 谋划改扩建国道三合至莫力达瓦旗公路木庆界至庆安段项目

项目拟于中期 2030 年开工，总投资 5.4 亿元，建设里程 45 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

7. 改扩建国道绥化至沈阳公路项目

项目拟于远期 2035 年开工，总投资 32 亿元，建设安达至肇源段、望奎过境段等 2 段 160 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省综合立体交通网规划（2021-2050 年）。

（五）省道、农村公路畅通工程

规划建设普通省道 459.4 公里，加强省道网对重要城镇、产业园区、粮食基地等重要节点衔接，升级改造一批路况差、群众反映强烈的省道路段。规划建设一批农村公路项目，实施乡镇通三级路、较大人口规模自然村通硬化路、行政村通双车道公路和农村公路提质改造、安全防护、改造危桥等工程，建设一批旅游路产业路资源路，支撑乡村振兴发展。

1. 新建哈伊铁高铁绥化南站连接线项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 0.48 亿元，建设里程 4 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

2. 改扩建省道兰西至民意公路项目

改扩建安大界至大兴段、安达至安达兰西界段等 2 段 81.3 公里，技术等级为二级，总投资 9.4 亿元。其中，昌德镇至安大界段已于 2021 年开工，其余项目拟于“十四五”期开工。目前两个项目均已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

3. 改扩建省道黑河至双城公路项目

改扩建拜明界至明水段、肇东昌五至德昌段、张全北至兰西肇东界段等 3 段 67.9 公里，总投资 5.8 亿元。其中，拜明界至明水段建设一级公路 1.3 公里、二级公路 43.7 公里，肇东昌五至德昌段建设三级公路 16 公里，张全北至兰西肇东界段建设三级公路 6.9 公里。其中，拜明界至明水段于 2022 年开工，其余项目拟于“十四五”期开工，目前均已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

4. 改扩建省道绥棱至拉哈公路绥棱至四海店镇段项目

项目于 2022 年开工，总投资 2.9 亿元，建设里程 47.7 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

5. 新建绥化机场连接线项目

项目计划于 2024 年开工，总投资 8 亿元，建设内容为一级公路 11.9 公里，二级公路 5.4 公里。目前已纳入机场配套工程、省公路网规划目标。

6. 改建省道青冈至祯祥镇公路项目

项目计划于 2024 年开工，总投资 1 亿元，建设里程 49.1

公里，技术等级为二级。

7. 改扩建省道绥化至扎赉特旗公路黑大公路至拉哈山景区段项目

项目计划于 2024 年开工，总投资 0.9 亿元，建设里程 7.6 公里，技术等级为一级。

8. 改扩建省道上集镇至秦家镇公路绥棱段项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 0.6 亿元，建设里程 9.9 公里，技术等级为三级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

9. 改扩建省道哈尔滨至北安公路海伦至北安段项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 2.1 亿元，建设里程 38 公里，技术等级为二级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

10. 改扩建省道建兴至新林公路绥棱段项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 4.7 亿元，建设里程 78.2 公里，技术等级为三级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

11. 改扩建省道哈尔滨至大安公路哈尔滨至东五路段项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 3.5 亿元，建设里程 8.9 公里，技术等级为一级，目前已纳入黑龙江省“十四五”综合交通运输体系发展规划。

12. 改扩建省道绥化至扎赉特旗公路兰西段项目

项目拟于中期 2030 年开工，总投资 22.6 亿元，建设里程 56 公里，技术等级为一级，目前已纳入黑龙江省综合立体交通网规划（2021-2050 年）。

13. 建设一批农村公路项目

规划实施乡镇通三级路、建制村通双车道路、自然村通硬化路工程，建设一批旅游路、资源路、产业路，统筹考虑绥化市域旅游资源及产业园区，进一步完善绥化市路网“毛细血管”。

（六）运输机场能力提升工程

推进绥化机场建设前期工作，积极填补绥化运输机场空白，打造绥化运输机场航线网络，实现“运输机场 100 公里半径服务范围覆盖全市各大主体功能区”目标，融入绥化市快速网络。

1. 新建黑龙江省绥化民用机场项目

项目拟于“十四五”期开工，总投资 10.6 亿元，新建 1 条长 2600 米、宽 45 米的跑道 9 双向设置 I 类精密进近系统；建设 8000 平方米的航站楼、9 个 C 类机位的站坪；建设 1 座塔台和 800 平方米的航管楼；配套建设空管、供电、供水、供油等设施，目前已纳入“十四五”民航发展规划、重点建设项目。

2. 新建绥化民用机场航空产业园区项目

项目建设内容为绥化民用机场航空产业园区，目前已纳入机场配套项目。

（七）通用机场布局完善工程

推进绥化市农业规模化、现代化发展，发挥通用航空在

提高农业作业效率、降低作业成本、提高经济效益等方面的显著优势，满足绥化市对农业航化作业的需求，布局建设青冈、明水、绥棱等一批通用机场，助力龙江加快由农业大省向农业强省转变，推动我省在维护国家“五大安全”战略上发挥龙江作用。

（八）水运功能保障提升工程

提高重要航道干支衔接和通畅水平。按照国务院 2013 年批复的《松花江流域综合规划》，统筹推进松花江梯级开发 7 座航电枢纽建设。

1. 新建松花江航电枢纽建设工程（涝洲航电枢纽）

项目拟于“十四五”期开工，总投资 51 亿元，按三级标准渠化松花江航道 79 公里，目前已纳入黑龙江省水运网布局规划研究（2021-2050 年）。

（九）综合客运枢纽建设工程

构建以铁路为主导的综合客运枢纽体系，依托高铁项目，新开工绥化南站综合客运枢纽，建设一批县市客运站，为旅客联程换乘和顺畅出行提供便利。

1. 客运枢纽

建设绥化南站综合客运枢纽，项目拟于“十四五”期开工，总投资 0.5 亿元，项目位置位于哈绥高铁南站北侧站前广场内，占地约 3.6 万平方米，建设成为国家一级客运枢纽。

2. 县市客运站

研究改建青冈县客运站，项目拟于“十四五”期开工，总投资 0.15 亿元，项目位置位于青冈县城区南部，占地面积 1.4 万平方米，公路客运站级别为二级。

（十）综合货运枢纽建设工程

启动具备多式联运功能的货运枢纽项目，研究新、改扩建海伦市综合物流园区等一批县（区）货运站场。

1. 多式联运货运枢纽

新建绥化综合物流园区，项目拟于“十四五”期开工，总投资 3 亿元，项目位置位于绥庆路与中直北路交叉口，占地面积 300 亩，主要功能为快递、区域分拨。

2. 县（区）货运站场

研究改扩建海伦市综合物流园区、新建兰西县城市物流园、青冈县冷链物流中心、青冈县公路货运枢纽等 4 个货运站场。

海伦市综合物流园区改扩建项目为“十四五”谋划项目，总投资 2.5 亿元，项目位置位于海伦市西外环与三莫公路交叉口北侧，占地面积 150 亩，设计吞吐能力 80 万吨/年，主体功能为粮、农产品、快消品、快递、冷链仓储配送。

新建兰西县城市物流园项目为“十四五”谋划项目，总投资 2.3 亿元，项目位置为兰西县榆林镇，占地面积 300 亩，设计吞吐能力 60 万吨/年，主要货类为粮、农产品、快消品、冷鲜、快递外贸物资等货类。

新建青冈县冷链物流中心项目为“十四五”谋划项目，总投资 0.375 亿元，项目位置位于青冈县城南 3 公里，占地面积 38 亩，设计吞吐能力 20 万吨/年，主体功能以仓储配送水产品、肉类、蔬菜水果为主。

新建青冈县公路货运枢纽项目为“十四五”谋划项目，总投资 2.2 亿元，项目位置位于青冈县西侧，占地面积 435 亩，设计吞吐能力 300 万吨/年，主体功能以仓储配送农产品为主。

七、环境影响评价

（一）规划实施环境影响分析

本规划实施对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响等四个方面。交通基础设施建设和运营会消耗土地和大量物资资源，并可能对局部地区地理生态环境产生影响。运输装备运营和服务系统运行向周边环境排放废气、噪声和固体废物等污染物，影响环境质量。规划期间，规划建设项目将会对区域内环境敏感区和重点生态功能区造成一定影响，新开辟的交通走廊可能割裂区域野生动植物生存空间，陆域生态系统服务功能会有所削弱，不同程度地加剧水土流失、河湖淤积。规划实施后，绥化市生态交通体系得以构建，可实现交通运输的节能减排，将有助于缓解地区大气污染压力。

（二）规划实施环境影响评价

本规划与国家、省、市相关政策和发展战略规划衔接一致。规划较好地体现了《中共中央 国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》《全国主体功能区规划》《黑龙江省国土空间规划（2021-2035 年）》《绥化市国土空间总体规划》等文件的相关要求，与《国家综合立体交通网规划纲要》《黑龙江省综合立体交通网规划纲要》等规划衔接协调。本规划充分吸纳相关专项规划环评工作的成果，不突破相应环评结论，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

规划满足资源可承载和环境可持续的要求。规划充分考虑既有交通运输设施的利用，节约集约利用土地、能源等资源，鼓励综合交通枢纽综合开发，着力提升资源综合利用水平。规划倡导绿色出行，鼓励促进碳减排与大气污染防治，较好地体现了交通运输可持续发展要求。规划对交通运输污染排放提出严格的控制要求，按照各行业技术标准，交通基础设施建设和运营对气环境、声环境和水环境的影响均在可控范围之内。

（三）预防和减缓不良影响的措施与建议

优化运输结构，优先发展绿色交通运输方式。优先发展大容量轨道交通系统，加快实施公交优先战略，推进综合客货运枢纽发展。鼓励公路、铁路共用线位、廊道，减少土地占用。鼓励老旧港区升级改造和建设公用码头，提高港口岸

线资源利用效率，保护自然岸线。鼓励采用较高排放标准的新型节能运输工具，推行新能源和清洁能源使用，实施营运车船燃料排放消耗限制标准。

积极落实环境污染治理和生态保护措施。推行施工期环境监理制度，切实落实施工期治污和生态保护措施；运营期各类交通基础设施的污染物须处理达标后再排放。重要生态功能区开展项目建设应执行水土保持方案制定，严格落实水土保持措施，做好生态恢复和土地复垦工作。优化项目线位和场站选址，避让各类生态敏感保护目标、重要生态功能区。建立区域环境风险一体化应急调度机制，完善环境风险事故应急能力。

完善环境监控体系。严格执行《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国环境影响评价法》等法律法规，严格项目论证审核和土地、环保准入。规范管理制度和监测方法，强化建设项目全过程环境管理，建立完善、统一、高效的环境监控体系。

八、保障措施

（一）加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，充分发挥全市各级党组织在推进综合立体交通网建设发展中的作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，为规划实施提供坚强政治保障。

（二）加强组织协调

建立健全本规划实施推进机制，建立部门协同、上下联动、分级负责的综合交通建设工作机制，推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。财政、自然资源、城乡建设、生态环境等部门要细化完善财政、用地、城乡建设、环保等配套政策。健全本规划与各类各级规划衔接机制，并纳入区域国民经济和社会发展规划。加强与周边市区合作，共同研究解决规划实施中跨领域跨地区的突出矛盾和难点问题。

（三）加强资金保障

贯彻落实国家和省以下交通运输领域的财政事权和支出责任改革要求，确保各项交通专项资金支持交通发展。创新投融资政策，积极争取中央补助等资金支持交通建设，引导社会资本、金融资本积极参与交通基础设施建设，完善财政保障有力、多元筹资融资、风险可控的资金保障和运行管理体制，健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道，构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范化解债务风险。

（四）加强要素支撑

建立地方综合立体交通网重大项目库，争取纳入省级综合立体交通网重大项目库，并纳入国土空间规划，强化土地资源供给。完善交通重大项目建设审批工作机制，优化审批流程，确保重大项目前期工作和建设运营顺利推进。规划、

建设过程严格用地控制，突出立体、集约、节约思维，提高交通用地复合程度，盘活闲置交通用地资源，完善公共交通引导土地开发的相关政策。建立国土空间规划等相关规划与交通规划协调机制和动态调整管理政策。

（五）加强实施管理

建立综合交通规划管理制度。本规划实施过程中要加强与国民经济和社会发展规划、国土空间规划、区域发展、流域等相关规划衔接，与城乡建设发展相统筹。市级有关部门、各县（市）政府要加强五年规划与本规划的衔接，明确重点任务，细化重大工程、重大项目、重大政策的实施要求。绥化市交通运输局要会同有关部门对本规划加强实施动态监测与评估，结合经济社会发展实际和评估结果，对本规划进行动态调整或修订。