

# 哈尔滨市综合交通发展“十二五”规划

## 目 录

第一章 “十一五”交通运输发展现状.....	1
一、“十一五”交通规划执行情况.....	1
（一）公路.....	1
（二）交通运输.....	1
（三）公共交通.....	2
（四）水运.....	2
（五）铁路.....	3
（六）民航.....	3
二、“十一五”交通发展情况总结.....	3
（一）公路.....	4
（二）公共交通.....	5
（三）枢纽站场.....	5
（四）水运.....	6
（五）铁路.....	7
（六）民航.....	7
三、存在问题.....	8
（一）基础设施不足，路网（线路）、场站布局及结构等还有待进一步完 善.....	8
（二）各运输方式衔接与配合不足，缺乏统一规划协调与管理机制.....	9
（三）管理体制各异，政策差异明显.....	10
第二章 “十二五”交通发展形势及需求.....	11
一、“十二五”交通发展形势.....	11

二、“十二五”交通需求特征.....	12
(一) 运输量及各运输方式承担比例.....	12
(二) 城市交通需求.....	13
(三) 交通需求特性.....	14
第三章 “十二五”指导思想、目标、布局规划.....	15
一、指导思想及战略目标.....	15
(一) 指导思想.....	15
(二) 战略目标.....	15
二、“十二五”交通布局规划.....	20
(一) 对外运输通道.....	20
(二) 市域运输网络.....	23
(三) 综合枢纽及其集疏运通道.....	27
第四章 “十二五”重点建设任务.....	31
一、公路.....	33
(一) 公路新建改建项目.....	33
(二) 城市出口路建设.....	34
(三) 城市互通立交建设.....	36
(四) 农村公路.....	37
(五) 过江通道.....	37
二、公共交通.....	38
(一) 对外公交枢纽.....	38
(二) 市内公交枢纽.....	39
(三) 公交保养场.....	40
(四) 公交首末站.....	41
(五) 出租汽车基础设施建设.....	43
(六) 公交专用道建设.....	43
(七) 车辆更新.....	45
(八) 轨道交通.....	45
(九) 农村客运.....	46

三、综合运输枢纽.....	47
(一) 综合客运枢纽.....	47
(二) 综合货运枢纽.....	47
(三) 县乡客、货运枢纽.....	48
四、水运、航道及港区建设.....	50
(一) 港区码头建设.....	50
(二) 松花江航道建设.....	51
(三) 船舶营运组织规划.....	51
(四) 旅游码头及旅游车停车场.....	52
五、铁路.....	53
六、民航.....	54
第五章 规划实施保障及政策建议.....	55
一、保障措施.....	55
二、政策建议.....	56

# 第一章 “十一五”交通运输发展现状

## 一、“十一五”交通规划执行情况

### （一）公路

“十一五”期间，全市国省干线公路建设共完成投资 61.1 亿元，5 年间新建改造国省干线公路 776.7 公里，其中高速公路 172.8 公里、一级公路 99.6 公里、二级公路 504.3 公里。农村公路完成投资 61.7 亿元 13679 公里，比“十五”增加了 4.5 倍和 8.5 倍。

按技术等级划分：一级公路 68.948 公里，二级公路 569.540 公里，三级和四级公路 14580.287 公里，等外公路 3646.631 公里，分别占总里程的 0.4%、3.0%、77.3%、19.3%。

### （二）交通运输

“十一五”期间，全市公路运输客、货运场站建设共完成投资 8.74 亿元，新建完成了龙运物流园区一期工程 33 万平方米仓储库房建设，启动了哈西公路客运综合枢纽站前期工作。新建县级客运站 5 个，改造县级客运站 2 个。新建乡镇客运站 77 个，港湾式客运停靠站 30 个，县级货运站 5 个。

全市现有公路运营客车 3614 辆（含旅游客车 789 台）、货车 74407 辆，2010 年公路客运量、客运周转量、货运量、货物周转量分别达到 8761 万人、877873 万人公里、7657 万吨和 1499024 万吨公里，比 2005 年分别提高了 45%、95%、-1 %和 191%。

接送学生车 1816 辆，2010 年客运量 463.8 万人。

### （三）公共交通

#### 1、公交基础设施

“十一五”期间，全市公共交通基础设施共完成投资 0.18 亿元，新建公交首末站两处 0.6 万平米、公交车辆库房 6 处 2.38 万平米，公交候车长廊 20 处。确定了哈西公交枢纽站及征仪路花园小区等 19 处公交首末站的前期规划用地选址。

轨道交通 1 号线顺利开工建设，同时完成了轨道交通线网规划，形成了“9 线 1 环”340 公里的规划线路。

#### 2、公交车辆（船只）更新

“十一五”期间，全市共完成投资 5.4 亿元，新增、改造公交车辆 2507 辆，其中新增车辆 753 辆，改造车辆 1768 辆；投资 0.03 亿元，引导江上客运企业自行报废大、小船只 29 艘，建造轮渡客船 8 艘。

另“十一五”期间，公交行业共投资 1.63 亿元，更新改造节能环保型车辆 640 辆、更新改造轮渡船只 4 艘，治理冒黑烟公交车辆 992 台，改造刹车噪音扰民公交车辆 1470 辆。

### （四）水运

“十一五”期间，建设完成大顶子山航电枢纽工程，总库容 19.97 亿立方米，以航运和改善哈尔滨市水环境为主，兼顾发电、沟通两岸交通的功能，形成松花江干流梯级渠化中的第二个梯级工程，总投资约 28.8 亿元；

开工建设依兰航电枢纽。依兰航电枢纽以航运和发电为主，同时具有交通、水产养殖和发展旅游等综合功能。工程建成后，对改善松花江干流航运尤其是浅滩航道条件、完善区域综合运输体系、促进区域经济可持续发展、发挥水资源综合效益起到明显作用。

## （五）铁路

“十一五”期间，陆续开工建设哈大、哈齐客运专线及哈尔滨西客站；

建设完成苇亚铁路（24公里），成宾铁路（29公里）等地方铁路；对繁忙干线进行电气化改造，加强路网技术改造和枢纽建设，完善路网结构，提高设备质量和综合运输能力，逐步形成以哈尔滨枢纽为中心的“一横三纵”线路主骨架。

## （六）民航

“十一五”期间，哈尔滨机场运输生产稳步增长，2010年完成飞行起降5.74万架次，完成旅客吞吐量700万人次，完成货邮吞吐量6.61万吨；航线网络建设初见成效，实现了与大庆、齐齐哈尔机场外的支线机场的通航，形成了以哈尔滨机场为区域支线枢纽，辐射全国重要城市，延伸俄罗斯、日本、韩国等周边国家和欧美主要国家的空中交通网络；经营状况持续好转，省机场集团的营业收入由2005年的2.64亿元增长到2009年的5.41亿元，其中航空性收入由1.49亿元增长到2.41亿元，非航空性收入由1.15亿元增长到3亿元。

## 二、“十一五”交通发展情况总结

“十一五”是我市交通行业发展取得重大成就的五年，面对国内外环境的复杂变化和金融危机的巨大冲击，我市全面贯彻落实科学发展观，深入实施东北老工业基地振兴战略，全面推进改革开放和现代化建设，交通基础设施建设进一步完善，城市交通环境发生了历史性变化，承载能力不断增强，圆满完成了“十一五”规划确定的主要目标和任务。

## （一）公路

“连接地市、通达东北”的一环四射高速公路骨架网络基本形成，县乡公路基本通达成网，“沟通两岸、突破江隔”的跨江通道正在逐步建设。

2010年，哈尔滨市共拥有各级公路4035条，公路总里程22534.4公里，公路密度达42.5公里/百平方公里，其中，国道1598.3公里，省道865.3公里；高速公路828.9公里，一级公路99.6公里，二级公路980.0公里；农村公路总里程达20070.7公里，所有乡镇均通公路（其中98.4%的乡镇已经通油路或水泥路），行政村通路率达到98.4%（31个建制村未通达）。

哈尔滨市域内现已有9座跨松花江通道，分别为哈尔滨市区内的松花江公路大桥、滨洲铁路桥、四方台大桥（四环西江桥）、松浦大桥、四环东江桥、老滨北松花江公铁两用桥（东江桥）、王万铁路松花江大桥和宾县的大顶子山航电枢纽，通河松花江大桥。三环西桥，滨洲铁路桥改造工程已开工建设。新滨北公铁两用桥建设、松花江公路大桥扩建即将开工。





## (二) 公共交通

线网及公共交通基础设施建设初具规模，初步形成以铁路客运站为中心的公交枢纽场站，基本满足居民出行需求。

截至 2010 年底，全市共有公交枢纽站 3 处，公交首末站 52 处，线路终点调度室 190 处共 9500 平方米；公交行车场 4 处共 27.3 万平方米，回车场 处共平米；停车库房 5 处 10.9 万平米，可满足 2430 辆车入库停放；维修保养厂 3 个 9700 平方米，年大修车辆能力 1100 台次，年保养能力 12267 台次；共有公交站点 2637 个，其中：候车长廊 526 个；新式公交站牌 230 个；国标站杆 1881 个；码头 10 个。

截止 2010 年末，全市共有公交编码线路 147 条，营运车辆 4879 辆，其中压缩天然气（CNG）车辆有 736 余台，占公交车总数的 15%。江上航线 13 条，船只 100 艘；出租汽车 12312 辆。

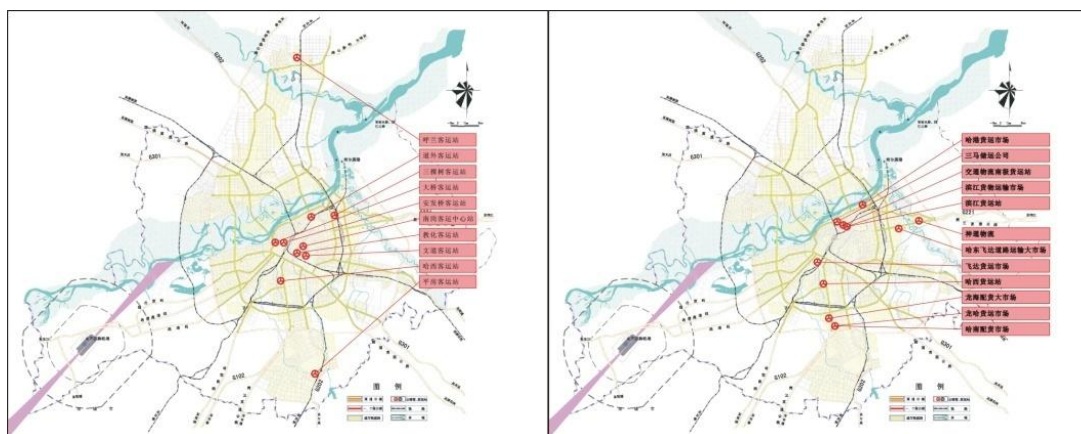
## (三) 枢纽站场

“各方衔接、有效配合”的综合客运及物流开始起步，基础设施

的完善极大的促进了我市现代物流业的发展。

截止 2010 年底，哈尔滨市范围内 19 个铁路车站中，承担旅客发送的车站共有 15 个，旅客发送主要集中在哈尔滨站、哈尔滨东站，两站合计发送量占 85%以上，这两个车站均有公路客运、公交枢纽站与之衔接。全市现有 13 个公路货运场站和 11 个公路客运站。

市区现有公路客运站 8 个、物流货运场站 14 个，县级客运站 13 个（含宾西经济开发区客运站），乡镇客运站 85 个，港湾式客运停靠站 40 个，县级货运站 6 个（含宾西经济开发区货运站）。



市区公路客运站

市区公路货运站

#### （四）水运

“干支相联、港岸配合”的江海联运航运体系初具雏形。

哈尔滨市域总通航里程 613km，其中松花江干流为三级航道，沿江港区 7 处，年货物通过能力 689 万吨。松花江航道是《全国内河航道与港口布局规划》中的高等级航道，哈尔滨港是我国东北部最大的水陆换装枢纽港、国家一类对外开放内河口岸，也是黑、松、乌、嫩四大水系中的主要货物集散地；货运港区 8 座，其中主要港区为三棵树、阿什河，每年都有一定数量的大型机械装（设）备在哈尔滨港下水、通过松花江航运运往我国南方地区或国外；哈尔滨客运港位于松花江

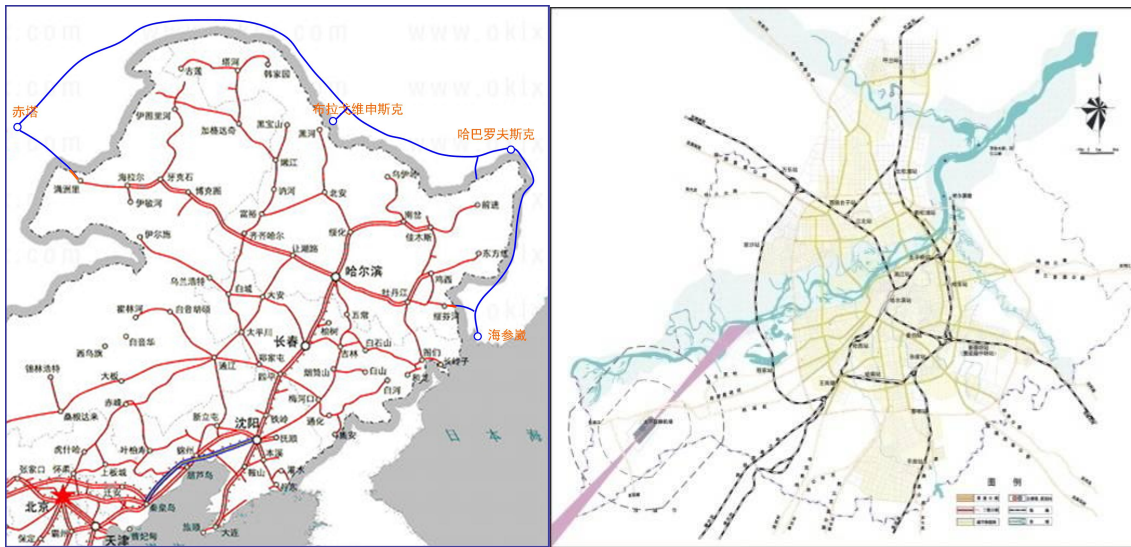
南岸道外区，现有 4 个泊位，主要承担松花江旅游客运。

2010 年水运客运量 58.95 万人、客运周转量 326.4 万人公里、货运量 464 万吨，货运周转量 27355 万吨公里。

## （五）铁路

“通边达海、连接关内”的铁路网络初具规模。

哈尔滨铁路局管辖线路覆盖全省，兼跨内蒙古自治区呼伦贝尔市和吉林省北部，有干线、支线、联络线 67 条，营业里程近 6800km，其中黑龙江省铁路营运里程 5563km，平均每万平方公里拥有铁路 122.5km，高于全国 81.25km 的平均水平。哈尔滨市域范围内现有铁路约 620km，是全省对外货物运输的咽喉要道。



## （六）民航

“航线增加、航站配套”的航空枢纽日趋完善。

哈尔滨太平国际机场地



处东北亚中心位置，飞行区技术等级为 4E，是东南亚至北美航线的最佳经停点，目前已形成我国对俄的门户机场和黑龙江省及内蒙古东北区域的枢纽机场。目前共有 23 家国内、国际航空公司在哈尔滨运营，开通国际、国内航线 74 条，通航城市 50 个。每周还有 300 多个北美航线航班飞越哈尔滨上空。已经初步形成了以哈尔滨为中心，辐射国内重要城市，连接俄罗斯、日本、韩国等周边国家和欧洲、美洲主要国家的空中交通网络。

哈尔滨机场已与包括东北地区各大机场在内的环渤海地区机场建立了战略联盟关系，并正在积极推进第二家基地航空公司的引进工作。加大支线市场开发力度，实现了省内的齐齐哈尔、牡丹江、佳木斯、黑河、漠河、伊春、鸡西 7 个支线机场与哈尔滨通航，加上蒙东海拉尔、满洲里等支线航线，构建了以哈尔滨机场为中心的覆盖省内及蒙东各支线机场的支线航空网络。

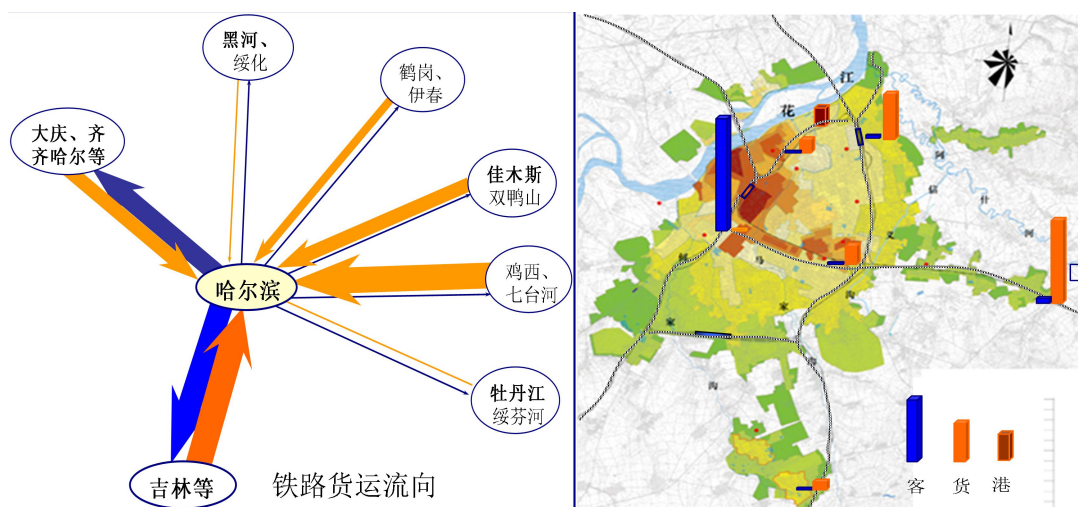
### **三、存在问题**

经过多年的建设，哈尔滨交通事业取得了长足进展，但与“创建和谐交通、构筑东北亚地区国际综合交通枢纽”，适应哈尔滨市“北跃、南拓、中兴、强县”发展战略要求相比，哈尔滨交通发展还存在路网、场站等基础设施不足，各运输方式缺乏有机协调衔接，政出各门、管理体制及政策不一、信息沟通及交流有待加强等问题。

#### **（一）基础设施不足，路网（线路）、场站布局及结构等还有待进一步完善**

1、公路网等级及密度低、干线公路可迂回性差且存在瓶颈路段、通乡村公路路况较差；

- 2、跨江通道依然缺乏，松花江沿线两岸县市无法直接沟通往来；
- 3、铁路上、下行货物类别及运量严重不均，季节性、方向性运能严重不足，线路分割城市，场站集散交通不畅；
- 4、水运通航水位下降、基础设施建设落后、船舶老化；
- 5、站场各自独立，相互缺乏沟通协调，主要场站规模及设施不足、对外集散交通不畅。



## (二) 各运输方式衔接与配合不足，缺乏统一规划协调与管理机制

- 1、城市公交与铁路客运站、公路客运站的衔接不畅，乘客换乘不便，且人车混行，存在较大的安全隐患；
- 2、城市出入口道路街道化现象严重，市区交通与过境交通相互交织，混合交通严重，导致对外干线公路的通行能力下降、运输效率降低；
- 3、城市公交与城乡客运在运营线路、运营管理等方面仍缺乏协调统一，影响城乡交通一体化的发展；

4、公、铁、水、航独立发展，缺乏在枢纽站场建设中起带动示范作用的一体化综合型枢纽站场设施，在很大程度上降低了哈尔滨综合运输网的比较优势，无法发挥出综合交通网的整体效益。

### **（三）管理体制各异，政策差异明显**

1、运输市场体系不够完善，管理体制改革滞后，各种运输方式的改革进度不一，存在政企不分、行业垄断、各自为政等体制性障碍，开放统一的运输市场尚未形成，难以发挥综合运输的组合优势；

2、在投资管理体制方面尚未形成多渠道、多层次的交通投融资体制和机制；

3、农村公路建设与养护资金筹措困难，管养体制不健全。农村公路养护还没有实施“三专一化”，针对大规模的农村公路养护里程急需建养并举，统筹规划。

## 第二章 “十二五”交通发展形势及需求

### 一、“十二五”交通发展形势

“十二五”期间是深入贯彻科学发展观、全面建设小康社会和加快推进社会主义现代化建设的关键期。依据我省社会经济发展特点，省委、省政府适时提出的“八大经济区”和“十大工程”的总体目标，同时市委十二届七次全会上提出了“超越自我、再塑形象、奋起追赶、努力晋位，把哈尔滨建设成为现代大都市”的总体目标和“北跃、南拓、中兴、强县”的城市发展战略。按照这一目标，“十二五”时期我市将充分利用城市特色，发挥比较优势，努力将哈尔滨打造成北国水城、工业大城、科技新城、文化名城和中国北方最具魅力和发展前景的现代化新城。为此，交通发展必须在基础设施建设，运营服务、管理，配套政策措施等方面适应全市发展战略的需要，未来我市交通发展也将面临更为严峻和复杂的形势：

未来城市发展定位要求进一步完善城市综合交通体系。目前哈尔滨经济社会发展水平与其他副省级城市相比仍有较大差距，未来工业化和城镇化进程将不断加快，客观上要求进一步增强综合交通的有效供给和服务水平，着力解决交通基础设施总量不足问题，加快增量的扩展和存量的改善升级，扩大交通网络覆盖面，延伸通达度，增加机动性；完善综合交通枢纽建设，突出中心城市的辐射和集散效应，建立快速、安全、舒适、便利的综合交通服务体系；强化服务措施，扩大服务范围，充分利用现代管理技术和信息手段，提高交通运输的效率和质量。

东北亚区域经济合作的逐步深入要求进一步完善对外交通运输通道。应以对俄经贸为主线，进一步完善对外运输通道建设，以哈尔滨

至满洲里、黑河、绥芬河主骨架通道建设为重点，继续发挥铁路运输在对俄运输通道中的主导作用，充分利用松花江水运优势构建中俄外贸水上运输大通道，同时巩固公路的支撑地位，扩大空中运输的辅助功能，适时进行管道建设，形成以哈尔滨为中心，辐射对俄各类口岸的通道体系。

“建设现代大都市”的目标对区域交通一体化提出了更高的要求。作为全省的优势产业发展重点区域，未来哈尔滨与大庆、齐齐哈尔间的经济交通联系将更加紧密，走廊带内的客货运输需求将快速增长，区域经济一体化发展也将对交通一体化提出更高的要求，需在跨区域政策一体化、市场一体化、管理一体化、信息一体化等方面深入合作，以充分发挥交通基础设施效益，提高运输效率、降低运输成本。另外，未来哈尔滨应进一步完善市区与各县市的运输通道，构建“一小时经济圈”，实现城市交通一体化。

## 二、“十二五”交通需求特征

### （一）运输量及各运输方式承担比例

根据哈尔滨市未来城市发展及经济社会发展需求，结合哈尔滨市历年客、货运量、交通需求与区域经济发展之间的相关关系，利用回归分析法、人均出行次数法、波动系数法、弹性系数法预测未来总客运量以及各运输方式客运量，利用回归分析法、货运强度法和弹性系数法预测货运总量以及各运输方式货运量。

2015 年客、货运量最终预测结果

运输方式	客运量（万人）	客运承担比例	货运量（万吨）	货运承担比例
总量	15470	100%	11239	100%
铁路	4275	27.63%	2075	18.46%

公路	9636	62.29%	8700	77.41%
民航	1500	9.7%	—	—
水运	59	0.38%	464	4.13%

注：民航将承担少部分货运量，约占 0.02%~0.04%

从以上预测分析数据可以看出：哈尔滨市未来客货运运输仍将以公路、铁路为主，两者将承担哈尔滨市客货总运量 95%以上。

## （二）城市交通需求

### 1、城市交通发展

2015 年，哈尔滨市居民出行量将达到 1200 万人次/日，市区机动车保有量预测为 105 万辆，其中私家车保有量为 65 万辆。

2015 年城市交通需求发展预测

指 标	—
规划市区人口（万人）	525
市区机动车保有量（万辆）	105
市区私家车保有量（万辆）	65
人均出行率（人次/日）	2.30
出行量（万人次）	1200
自行车保有量（万辆）	98

### 2、城市公交

通过分析哈尔滨市未来的交通出行总量和公交出行方式结构，预测 2015 年全市公交出行量达到 430 万人次/日，2020 年全市公交出行总量达到 550 万人次/日，2030 年全市公交出行总量达到 900 万人次/日。预计 2015 年哈尔滨市公交车辆规模为 5800 标台公交车，万人拥有量为 11 标车/万人。

2015 年哈尔滨市居民公交出行预测

指 标	2015 年
出行量（万人次）	1200
公交比重（%）	35
公交总量（万人次）	430

### （三）交通需求特性

综合上述分析，哈尔滨未来交通需求特征体现在以下几个方面：

**1、交通枢纽地位决定了其过境交通量大。**哈尔滨是东北地区、乃至全国、东北亚地区重要的公路、铁路和航空枢纽，黑河、同江、满洲里等地与关内的陆路交通联系均需过境哈尔滨，未来还可能有部分航空运输在哈尔滨太平机场中转，因此，需要处理好过境交通与对外交通及市域交通之间的关系。

**2、多种运输方式的有效衔接需求大。**特殊的地理区位决定了公、铁、水、航在哈尔滨交汇，在大力发展综合运输的大环境下，未来哈尔滨应更加注重有效衔接多种运输方式的综合性交通枢纽建设。

**3、对外运输通道分布清晰。**从各种运输方式的客货流方向分布看，哈尔滨对外交通流向主要集中在往北部的黑河、东北部的同江、东部的牡丹江、南部的关内等方向，是哈尔滨对外运输的主通道，未来需要进一步提高以上主要通道的运输能力。

**4、中心区的吸引、辐射能力逐步增强。**哈尔滨中心区是全市经济发展的引擎，从市域内客货流的方向分布可以看出，中心区往阿城、尚志方向以及通河、依兰方向等是市域内交通的主通道，并以公路运输为主。

## 第三章 “十二五”指导思想、目标、布局规划

### 一、指导思想及战略目标

#### (一) 指导思想

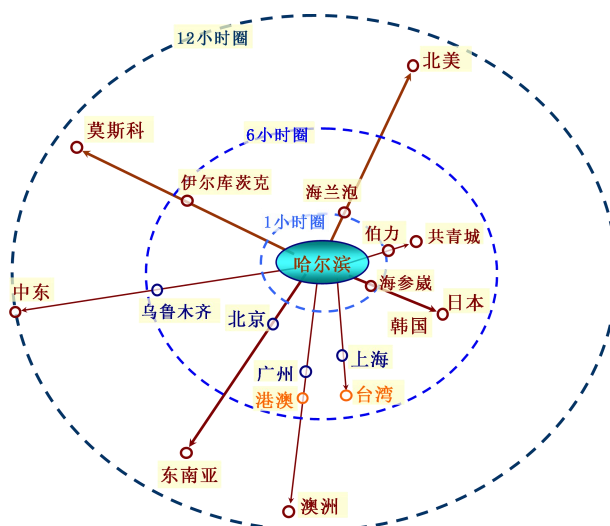
- 综合协调：统筹交通基础设施的规划、投资、建设、运营和管理，强化交通体系的综合性和整体性，促进公、铁、水、航各运输方式协调发展；
- 结构合理：优化综合运输结构，充分发挥各运输方式的优势，合理分担客货运输需求；
- 科技进步：加快交通科技发展，依靠科技创新推进哈尔滨现代交通业的发展；
- 高效便捷：建设高品质、高效率的综合运输网络及服务体系，真正实现“人便于行、货畅其流”；
- 集约环保：实现有限资源的最佳配置和合理利用，形成低投入、低消耗、低排放和高效率的集约型交通发展模式，坚持交通发展与城市环境和生态保护的协调统一，建设资源节约型和环境友好型交通基础设施；
- 城乡一体：推进城乡交通在基础设施及运营管理等各方面的有机衔接，促进城乡各种要素的双向流动互补，实现城乡共享文明；
- 统筹城际：加强哈尔滨对外运输通道建设，更好地发挥哈尔滨作为区域中心在东北地区乃至东北亚的辐射和带动作用；

#### (二) 战略目标

## 1、时空圈层

### ■ 国际——打造东北亚地区国际航空（经停）中心和对俄贸易陆路交通集散中心

利用哈尔滨地处东北亚地区中心位置的地缘优势，在现有国际航空线路基础上，进一步开辟哈尔滨至俄罗斯莫斯科、马加丹、伊尔库茨克等城市的国际航线，继续争取在哈尔滨机场开展国内及东南亚地区飞往美洲航班的商务经停业务，争取将哈尔滨机场发展成为环北极国际航线的经停机场之一，构筑12小时、6小时和1小时航空交通圈，快速连接台港澳、日本、韩国、东南亚、澳洲、俄罗斯、中东及北美等国家或地区，其中1小时连接俄罗斯滨海边疆地区，6小时覆盖日韩、台港澳、俄罗斯整个远东及西伯利亚地区，12小时覆盖东南亚各国、澳大利亚、北美、俄罗斯西部（莫斯科）、中东等地。

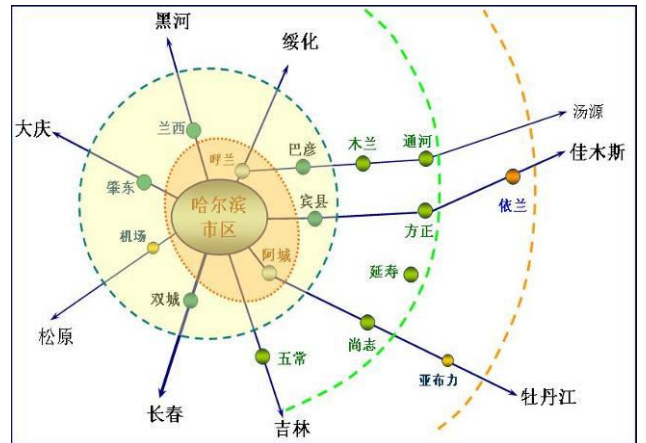
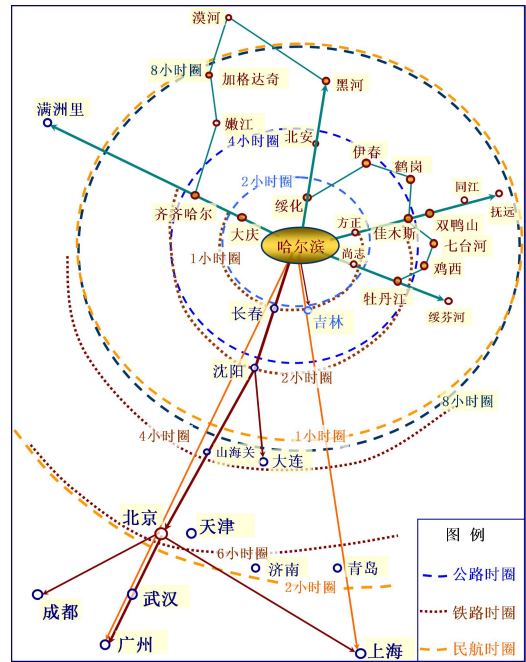


务，争取将哈尔滨机场发展成为环北极国际航线的经停机场之一，构筑12小时、6小时和1小时航空交通圈，快速连接台港澳、日本、韩国、东南亚、澳洲、俄罗斯、中东及北美等国家或地区，其中1小时连接俄罗斯滨海边疆地区，6小时覆盖日韩、台港澳、俄罗斯整个远东及西伯利亚地区，12小时覆盖东南亚各国、澳大利亚、北美、俄罗斯西部（莫斯科）、中东等地。

加强中俄陆路通道基础设施（铁路、公路、松花江航运）建设，构筑哈尔滨经绥芬河（东宁）至海参崴、哈尔滨经同江至哈巴罗夫斯克、哈尔滨经黑河至海兰泡、哈尔滨经满洲里至赤塔等东北亚国际运输通道，以哈尔滨为中心，基本形成8小时通达个主要中俄贸易口岸的陆路交通网络。

### ■ 国内及省内——建成全国性综合交通枢纽、构筑哈尔滨对外“出省畅达舒适、省内便捷可靠”的综合交通运输网络体系

依据哈尔滨在全国及东北地区所处的地理位置及周边运输网络状况，哈尔滨对外综合运输网包括航空网、铁路网、公路网和水路（松花江航运）网。按各网络特点和哈尔滨市所在地域位置特征，哈尔滨将主要构筑向南连接长春、沈阳、大连、北京、上海、广州、武汉、西安、成都等地的综合运输网络，形成哈尔滨至东北地区航空1小时、铁路4小时、公路8小时交通圈，哈尔滨至华北地区（京、津）东北地区航空2小时、铁路6小时、公路14小时交通圈。充分利用松花江航运优势，借道俄罗斯利用江海联运形成我国重大型机械设备和“北粮南运”的水路运输通道。



在省内运输网络方面，进一步强化哈大齐工业走廊带和哈尔滨都市圈，构筑省域高速公路网络和哈大齐、哈牡（丹江）客运专线、及哈佳（木斯）干线铁路网络，实现哈、大、齐、牡、佳高速公路4小时交通圈、城际快速铁路2小时交通圈，实现哈尔滨都市圈高速公路1小时交通圈，以哈尔滨为中心实现高速公路1日（8小时）覆盖全省、半日（4小时）覆盖主要地市的交通网络圈层。积极发挥松花江航运功能，承担沿岸市县间的大宗散杂货物（煤炭、木材、矿建材料、粮食等）运输。

■ 市域——建设半日（4小时）覆盖全市域范围内的高速公

## 路及干线公路网络

哈尔滨市域范围内，进一步强化高速公路、干线公路和城市出入口道路建设，构筑以市区为中心 1 小时交通圈覆盖哈尔滨都市群、2 小时交通圈覆盖所辖主要县市、3 小时交通圈覆盖全市以及市域范围内各主要城镇之间能半日（4 小时）到达的高速公路和干线公路网络。

### 2、交通设施及网络

#### ■ 对外交通：两轴一带、两环、六通道

形成包括国际口岸通道、与关内联系通道、省内辐射通道在内的的对外运输通道。**两轴一带**：东西向的满洲里—哈尔滨—绥芬河发展轴、南北向的黑河—哈尔滨—关内发展轴和松花江沿岸发展带；**两环**：哈尔滨绕城高速和哈尔滨都市圈经济环线；**六通道**：①通往黑河口岸公路、铁路通道（国际通道）；②通往伊春、鹤岗方向的公路、铁路通道；③往同江口岸方向公路、铁路、水运通道（国际通道）；④通往绥芬河口岸的公路、铁路通道（国际通道）；⑤通往吉林、辽宁及关内方向的铁路、公路通道（出省通道）；⑥通往满洲里口岸的公路、铁路通道（国际通道）。

#### ■ 都市圈及哈大齐走廊带：构建一环、完善一带

**一环**即哈尔滨都市圈公路环线，实现以哈尔滨市为中心一小时辐射周边六个卫星城；**一带**即哈大齐走廊带，进一步提高现有哈大齐走廊带内的铁路、公路运能，规划建设哈大齐客运专线；以交通为先导促进城镇的集群发展。

#### ■ 市域交通：形成“九射、三纵、十二联”的干线公路网

在构筑哈尔滨对外综合交通通道的基础上，哈尔滨市域交通将强化“九射、三纵、十二联”的干线公路网络，即：完善以市区为中心的八条放射型市域通道，强化市中心与各区县的交通联系，发挥中心

城区的辐射和带动作用；建设“三纵、十二联”干线公路，加强各组团之间的联络通道；提高网络连通度，减少绕行、迂回，增强路网应急能力及安全性，并强化构建综合运输体系。形成以哈尔滨市区为中心，一小时辐射周边六个卫星城（双城、阿城、宾县、巴彦、兰西和肇东），两小时直达辖区各中心城镇（县城、市府驻地，伊兰除外）、三小时覆盖整个市域，半日辐射省内除黑河和大兴安岭地区以外其它所有地级中心城市的交通圈。

### ■ 城乡交通：一体化的城乡交通系统

按照“城乡路网一体化、城乡客运公交化”的原则，逐步实现城乡共享道路交通资源、共享交通运输服务水平。

在共享道路资源方面：进一步强化城市道路网与市域干线公路网及农村公路网的系统性、协调性、完整性和统一性；哈尔滨市与各下辖区县市中心（中心城镇）以一级及以上公路连接；区县（市）中心之间及与重要乡镇之间以二级及以上公路连接；一般乡镇之间以二、三级公路连接，二级以上干线公路通达乡镇数达85%以上；基本实现乡乡间、村村间通沥青（水泥）路，基本形成通自然村（屯）及自然村（屯）内等农村社区内部的道路网络。

在共享交通服务水平方面：加大客运枢纽场站及农村客运站点的建设投入，加强中心城镇客运站及公交客运中心建设，完善乡镇客运站、港湾式停靠站、招呼站等农村公路附属配套设施；发展城市公交、班线客运、农村客运和出租车客运等多种运输方式，建立线网布局合理、层次分明、竞争有序的区域客运交通网；妥善安排城区公交线路与城乡公交线路、中转换乘设施及场站，提高公交客运通达深度，在城8区范围内优先实施城乡公交一体化战略，逐步实现城乡公交线路一体化和运营管理一体化。

### ■ 综合运输枢纽：无缝衔接、零换乘的多式联运系统

大力推进综合运输枢纽的规划建设，将其作为推动哈尔滨综合交通体系发展的重点，力争通过综合运输枢纽建设，将公、铁、水、航多种运输方式有机地整合成一体，充分体现综合运输枢纽的运输组织管理、中转换乘、装卸储存、多式联运、信息流通和辅助服务等功能，实现货运的无缝衔接和客运的零换乘。

### 3、规划管理及政策目标

以大部制改革为契机，进一步理顺交通运输管理体制，实现城市交通与对外交通之间以及各运输方式间统一、协调的综合管理，发展“大交通”；坚持科技创新，提高交通运输业的规划建设和运营管理水平，推动现代交通运输业的可持续发展；明确政府、企业在交通运输规划、建设、运营各阶段的职权利，构建公平、有序的客货运输市场。

## 二、“十二五”交通布局规划

哈尔滨对外运输通道主要由高速公路、铁路、水运（松花江航运）和空中通道组成，其未来对外交通运输网络将以“两轴、一带”为重点，全面构筑“通边、达海、入关”、各运输方式相互协调配合、各通道间有效衔接的“六射、两环、两联、一空港”的综合运输体系和发展格局。

### （一）对外运输通道

#### 1、“两轴、一带”发展轴线

- 东西向发展轴：满洲里—哈尔滨—绥芬河。
- 南北向发展轴：黑河—绥化—哈尔滨—关内。
- 松花江沿岸发展带：内蒙古—吉林—哈尔滨—方正—佳木斯—同江。

## 2、“通边、达海、入关”六条放射型通道

以哈尔滨城区为中心，构筑“通边、达海、入关”六条放射型通道，承担哈尔滨市域范围内的对外交通。

**通道一（国际通道）：**通往黑河口岸方向，哈尔滨至黑河高速公路，滨北铁路。

**通道二：**往伊春（嘉荫）、鹤岗方向，哈尔滨至鹤岗高速公路，滨北铁路、绥佳铁路。

**通道三（国际通道）：**往同江口岸方向，哈尔滨至同江高速公路，哈尔滨～佳木斯铁路，松花江水运航道。

**通道四（国际通道）：**通往绥芬河口岸方向，哈尔滨至绥芬河高速公路，滨绥铁路，哈尔滨～牡丹江铁路客运专线。

**通道五：**通往吉林、辽宁及关内方向，哈尔滨至长春高速公路，哈尔滨至吉林高速公路，京哈铁路，拉滨铁路，哈大铁路客运专线，嫩江、松花江水运航道。

**通道六（国际通道）：**通往满洲里口岸方向，哈尔滨—满洲里高速公路，滨洲铁路，哈大齐客运专线，嫩江、松花江水运航道。

## 3、两环——哈尔滨绕城高速及哈尔滨都市圈经济环线

**环一：哈尔滨绕城高速公路**—衔接哈尔滨对外各放射通道，其主要控制点为秦家、吕刚屯、东风镇、丁家屯、柳树林、瓦盆窑、东家屯、杨家屯等。

**环二：哈尔滨都市圈经济环线**—连接阿城、双城、五常、尚志、肇东、宾县6个卫星城镇。

## 4、两条高速公路联络线

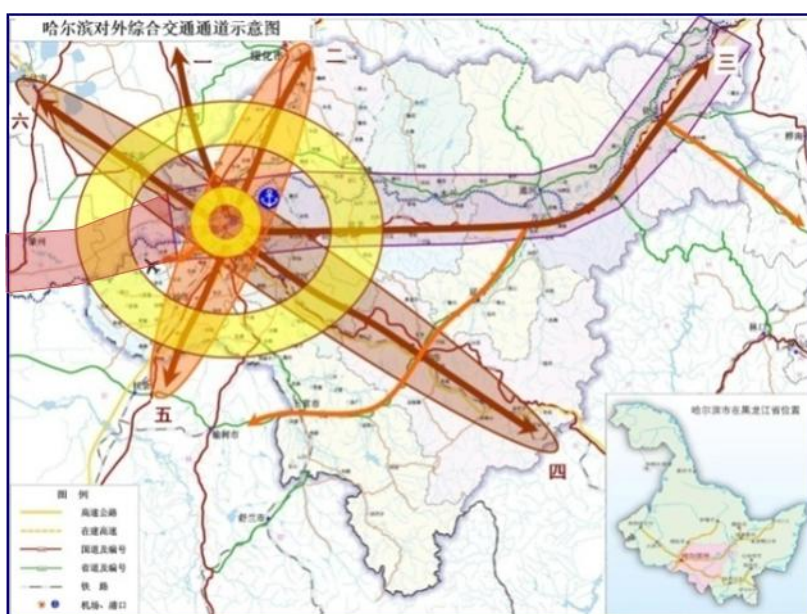
- **方正至五常（黑吉省界）高速公路：**起于方正县城，向西南经会发镇、六团镇、延寿县、延河镇、尚志市、五常市，至黑吉

省界、接吉林省规划的榆树（省界）至通榆（省界）高速公路。

- 依兰至七台河高速公路：起于依兰县城，经勃利县，止于七台河市。

## 5、空中通道

完善哈尔滨太平国际机场候机楼及跑道，远期规划建设第二跑道、扩建主体候机楼三期工程（25 万平方米）。采取“南联、北开”战略，形成国际航线、国内干线、支线航线三位一体、互为补充、协调发展的综合航线网络；继续扩大哈尔滨为国内及东南亚地区飞往美洲航班的商务经停业务，争取将哈尔滨机场发展成为环北极国际航线的经停机场之一，力争确立哈尔滨机场对俄远东地区门户枢纽机场地位。相继增加或开通哈尔滨至东亚、东南亚及澳洲、北美、欧洲、中东等国际航线。



## （二）市域运输网络

哈尔滨对外运输通道同时也是哈尔滨市域内综合运输网络的组成部分，除此之外，哈尔滨市域运输网络包括中心城区与各组团间的放射型干线公路和连接组团之间的干线公路网络，规划将形成“九射、三纵、十二联”的一般干线公路网，规模将达 2900 公里左右，同时还将进一步完善跨越松花江通道工程和农村公路网。

### 1、以城区为中心的九条放射型干线公路

- 哈尔滨—肇东公路（射 1、G301）；
- 哈尔滨至绥化公路（射 3、G222）；
- 哈尔滨至肇兴公路（射 2，S101）；
- 哈尔滨至佳木斯公路（射 4、G221）；
- 哈尔滨—牡丹江公路（射 5、G301）及其并行线（哈成公路）；
- 哈尔滨至五常（省界）公路（射 6）；
- 哈尔滨—双城（省界）公路，射 7（G102）及其并行线；
- 哈尔滨—机场—万隆乡（射 8，黑吉省界）公路；
- 哈尔滨—兰西公路（G202，射 9）。

### 2、各组团（县、市、区）间的联络通道

各区县及组团之间的联络通道包括三条南北纵向干线和十二条联络线，分别为：

#### 三条纵线

- 绥化至尚志公路；
- 庆安至元宝公路；
- 铁力至哈拉河公路。

#### 十二条联线

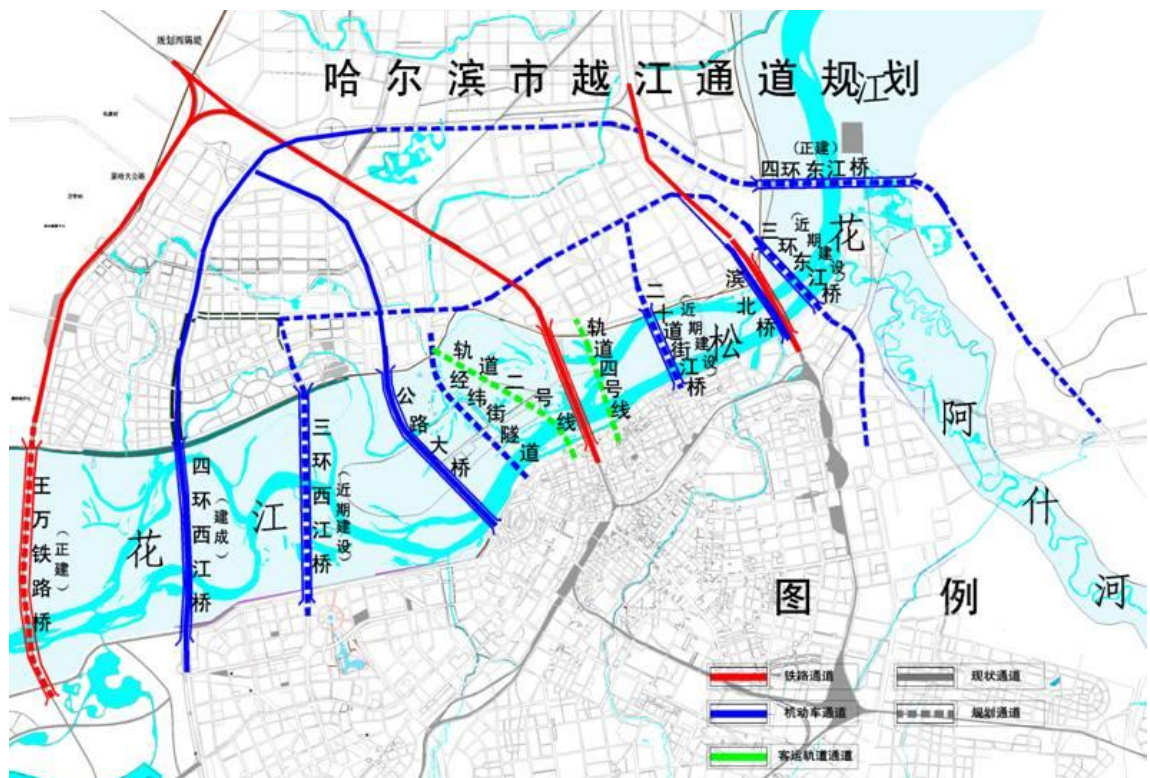
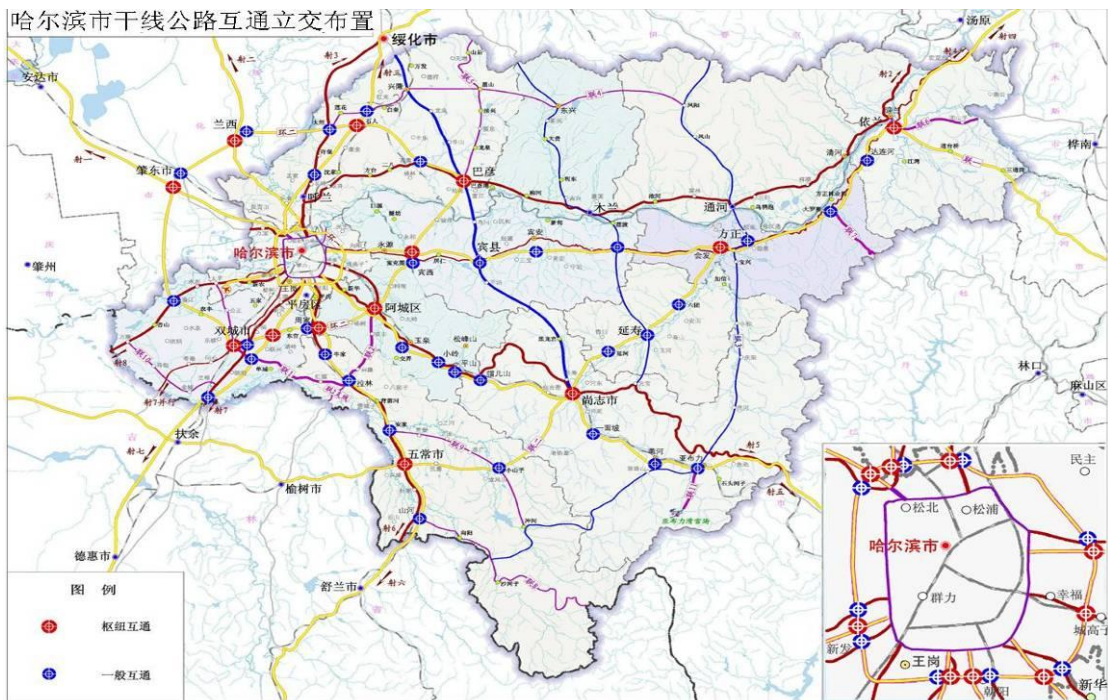
- 双城至拉林公路，联系双城与五常；
- 阿城至拉林公路，联系阿城与五常；
- 双城至太平公路，联系双城与太平国际机场；
- 大用至凤阳公路；
- 巴彦至天增（巴庆界）公路；
- 迎兰至饶河公路；
- 大罗密至林口公路；
- 山河至东方红公路；
- 安家至冲河公路；
- 万隆至兰陵公路；
- 亚布力至滑雪场公路；
- 哈尔滨港疏港公路；



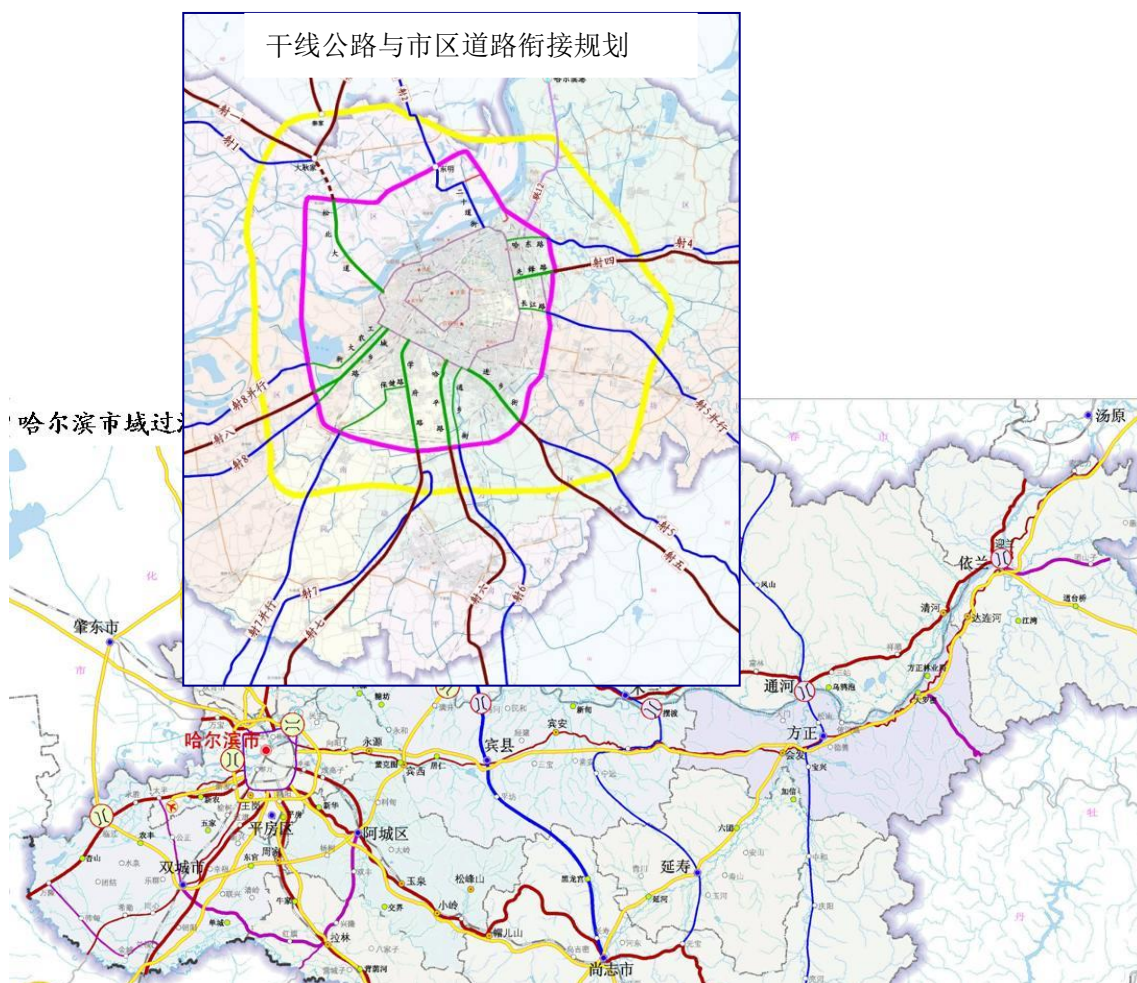
### 3、互通立交及跨江公路通道

根据干线公路网布局规划，共需设置互通立交 57 座，其中：高速公路与高速公路相交，需设置枢纽式互通立交 21 座；高速公路与一般干线公路相交及主要城镇出口，需设置一般式互通立交 45 座，其中新

建 28 座。



完善城市出入口道路，实现城市道路与城市外公路的有机衔接。  
规划哈尔滨绕城高速公路及以市区为中心的高速公路、一般干线公路放射线与城市道路衔接点共有 20 余处，其中有 14 处需改造。



#### 4、农村公路

加快农村公路建设步伐，充分发挥农村公路在服务农村经济、推进城镇化和交通一体化进程、缩小城乡发展差距、促进区域经济协调发展中的重要作用，完善路网结构，服务农民生产、生活。

到 2015 年，形成干支相连、布局合理，具有较高服务水平、以沥青（水泥）路为主体的农村公路网，县际及县到乡公路达到二级或二级以上标准，乡到建制村公路达到三级或三级以上公路标准，村与村之间通沥青（水泥）路；改造好农村公路上所有危险桥涵；乡乡间、村村间实现一定比例的网络化，并实现一定比例的自然村（屯）通沥青（水泥）路。

### （三）综合枢纽及其集疏运通道

#### 1、客运综合枢纽

未来规划建设4个A类客运综合枢纽（以航空、铁路等大型对外交通设施为主，配套轨道交通、地面公交、出租车等市内交通设施形成的综合枢纽），1个B类客运综合枢纽（以轨道交通和公路客运为主，配套公交、出租车等交通设施形成的综合枢纽），1个航电枢纽，分别为：

（1）**哈西客运综合枢纽站（A类）**，新建，位于道里区齿轮路附近。承担铁路换乘枢纽、公路长途客运中心、公共交通换乘中心及游客集散中心的功能，是哈尔滨构建无缝交通网络、实现“零距离”换乘的重要载体。

**集疏运条件：**通过哈大铁路客运专线等与国内各大城市相连；通过齿轮路联通群力组团内多条规划城市主干道，通达外环线；通过哈西客运站地铁支线连通轨道交通网。

（2）**南岗客运综合枢纽站（A类）**，位于哈尔滨火车站南广场，利用现有客运站改建。提升改造站域范围内各运输方式站场设施，优化区域交通组织，构建融合铁路、城乡客运、城市公交、城市轨道、社会车辆及出租于一体的综合换乘枢纽。

**集疏运条件：**通过京哈、滨绥、滨州等干线铁路连通全国铁路网；通过城市道路连通城市环线；规划的轨道1号、2号、5号线在此交汇；有多条公交线路汇集。

（3）**松北客运综合枢纽站（A类）**，新建，位于松北区利民大道。松北地区的公共交通换乘中心，主要服务于居民出行换乘以及市域北部城乡地区旅客中转换乘。

**集疏运条件：**依托规划的铁路松北枢纽站，衔接地铁2号线轨道

交通站，通过绥满、哈黑、哈伊、哈大高速公路和哈肇路实现对外道路联通。

(4) **三棵树客运综合枢纽站 (B类)**，位于道外区三棵树，利用现有站改建。哈东地区区域城市公共交通换乘中心，服务于来往哈尔滨市区的旅客，与轨道交通和城市公共交通便利衔接，创造一体化的换乘条件。

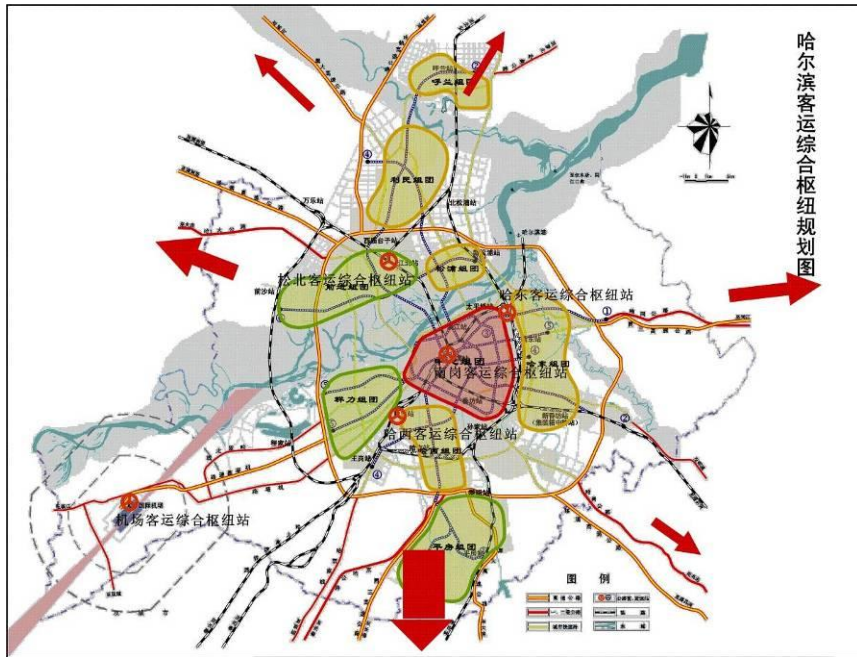
**集疏运条件：**依托铁路哈东站，衔接地铁1号线轨道交通站，通过城市二环线和哈同等高速公路实现对外道路联通。

(5) **机场客运综合枢纽站 (A类)**，新建，位于哈尔滨太平国际机场。对机场候机楼、跑道进行改扩建，提升机场吞吐能力；与公路客运衔接，打造哈尔滨及其周边区域门户型综合交通枢纽，未来发展为哈尔滨区域高端商务服务区。

**集疏运条件：**通过空中通道与国内主要城市以及东北亚国家相连；通过机场高速公路等与市区相连，辐射哈尔滨及周边县市。

(6) **大顶子山航电枢纽**，位于黑龙江省松花江干流哈尔滨段下游46公里处，三级航道标准。工程建设将为打造“水上运输线”，使鹤岗、依兰、沙河子煤炭上行至哈市，形成吉林大安等沿江地带的煤炭专线，以及粮食、木材等专线，推动“江海联运”尽快形成规模等起到重要作用，有助于推动江北的巴彦、木兰和通河三县的经济的发展。

**集疏运条件：**依托哈同公路、哈肇公路，形成了新的哈尔滨大外环交通网络，以实现对外通路的连接。



哈尔滨客运综合交通枢纽布局

## 2、货运综合枢纽

规划建设 3 个 A 类货运综合枢纽（以港口、机场、铁路等大型对外交通设施为主，融合周边配套各类运输方式形成的大型综合货运枢纽），1 个 B 类货运综合枢纽（以单一运输方式为主，地处同种方式两条干线以上通道汇集区域，集多种功能于一体的公共型货运枢纽）：

（1）**香坊货运综合枢纽站（A 类）**，新建，位于新香坊火车站附近。主要面向黑龙江及其周边内陆区域，依托公铁联运优势，提供专业的集装箱综合物流服务，并以联运平台为中心，发展保税物流和国际业务，最终发展成为哈尔滨地区高端物流服务集聚区和国际内陆港。

**集疏运条件：**靠近绥满高速公路出口，可方便通往绥芬河方向；靠近城市三环线，可方便通往城市各主要出口；依托铁路新香坊集装箱中心站，通过哈尔滨铁路枢纽与全国铁路网衔接。

（2）**哈尔滨港货运综合枢纽站（A 类）**，新建，位于规划的哈尔滨新港区。依托港口资源，构建哈尔滨松花江水陆航运中转储运中心。

**集疏运条件：**通过松花江航道连通东北三省及同江等国际口岸；靠近哈尔滨市绕城高速（四环线），通过疏港路和绕城高速可通往城市

各主要出口方向，也可衔接各城市主干道。

**(3) 龙运货运综合枢纽站 (B类)**，新建，位于香坊区京哈高速公路零公里处。依托干线公路，承担哈尔滨南向货流的组织运输，开展全方位的综合货运及现代物流服务，提供面向市域的区域中转配送服务，面向市区的城市配送服务，以及面向物流企业的信息配载服务，打造哈尔滨区域最大的物流产业集聚发展基地和公共信息平台。

**集疏运条件：**紧邻京哈高速公路和国道 102，可以直接通往长春、沈阳、北京等南方向地区；紧邻哈尔滨市四环路，可方便通往城市的各个出口；通过学府路可方便到达市中心。

**(4) 松北货运综合枢纽站 (A类)**，新建，位于松北区铁路万乐站及其西南区域。依托铁路万乐站及干线公路，构建公铁一体化的货运综合枢纽。

**集疏运条件：**通过滨州铁路、绥满高速、G301 及城市外环线，可方便通往城市的各个出口及对外交通网络。

## 第四章 “十二五”重点建设任务

在“北跃”方面，围绕打造集科技、文化、生态功能于一体的新城区，按照“万顷松江湿地，百里生态长廊”和“北国特色水乡”的宏图美景，依托哈大、哈伊、哈绥和绕城高速公路，衔接滨州、滨北、王万铁路，融合松花江-黑龙江黄金水道及支流水系，规划建设交通基础设施支撑体系。加快过江通道建设，推进水网桥梁连通，规划实施客运枢纽站和物流集散地项目，为适应集装箱运输发展的需要和满足松北区经济发展和客运旅游的需要推进港口和航道建设，提高松北区内公交线网覆盖率，建立跨江快捷公交系统，形成公铁衔接、水陆相融的路网，使江北地区成为辐射全省的区域交通枢纽。

在“南拓”方面，围绕建设工业新城，发展配套物流，优化公路网结构，改造升级京哈公路和哈五公路，增设高速公路互通式枢纽节点。加大龙运物流园区、平房工业园区、新兴工业园区、周家镇物流集散地等产业带的局部路网改造力度。完善以哈阿高速、哈双高速、京哈高速、哈五公路、哈前公路“五纵”，绕城高速、阿双公路、双拉公路、阿拉公路“四横”的南拓路网格局。支撑“南拓”发展战略的交通重点建设任务如下：

在“中兴”方面，围绕解决交通拥堵，优化交通环境，改造城市出入口路，使城市主干道与城际公路顺畅连通，适时打通高速公路互通出口，把过境交通向城市外围引导，以《哈尔滨市综合交通发展规划》为依据，实施运输网络布局调整，建立各种运输方式顺畅衔接、相互融合，优势互补的综合交通体系。加快运输通道、运输站场和有效衔接各种运输方式的换乘枢纽建设，逐步实现客运“零换乘”、货运“无缝衔接”的和谐交通环境。支撑“中兴”发展战略的交通重点建设任务如下：

在“强县”方面，围绕发展县域经济和新农村建设，重点推动国高网和地高网公路建设，完善“六射两环两联”高速公路网络格局，形成贯通国内、连通国际的运输大动脉。大力推动低等级干线公路改造力度，形成支撑路网体系的运输主通道。加速推进农村公路建设，打通断头路，改造危险桥涵，提升农村公路通达深度和服务功能，形成依托干线大动脉的支线微循环网络，实现任何一个行政村半小时内可到达高速公路或国省干线公路目标。推进农村客运网络发展，加快“村村通车、乡乡建站”进程，加快城乡客运一体化发展。

“十二五”期间，我市将重点推进如下交通基础设施建设项目：

新建改建国省干线公路 1566km，城市出口路 518.85km，新建改建城市互通立交 10 座，建设农村公路 8000 公里；

新建改建过江通道 7 座；

规划建设公交对外综合枢纽站 6 处，市内公交枢纽 15 处，规划建设公交保养场 9 处，公交首末站 32 处，重点建设 1 号线、3 号线，初步形成“一环一线”快速轨道交通网络；

改建扩建公路综合客运枢纽 9 座、公路货运枢纽 8 座、县乡客货运枢纽 33 处；

改扩建港口（港区）码头 6 处，实施重点航道建设项目 3 处，在主要旅游景点建设旅游客运码头（含停车场）7 处；

新建哈齐、哈牡、哈佳客运专线，实施哈西火车站建设、哈尔滨集装箱中心站建设、哈站南北广场改造、滨北公铁两用桥建设、滨绥线和哈牡线电化；

推进太平国际机场扩建工程，采取“南联、北开”战略，进一步完善其干线机场功能，加大支线建设。

## 一、公路

### (一) 公路新建改建项目

“十二五”时期，新建改建国省干线公路总里程 1566km，其中：高速公路 223.9km、一级公路（不含城市出口路）38km、二级公路 1249.2km、三级公路 54.6km，总投资约 111 亿，新增用地面积 4163.1 公顷。

“十二五”期间公路新建、改建项目表

项目名称	建设年限	建设标准 (里程)	总投资 (亿元)	新增 用地 (公顷)
依兰-七台河（新建）	2010-2011	高速 (49.9 公里)	13.2	239.3
吉黑高速哈尔滨至兰 西界段（新建）	2014- 2015	高速 (22 公里)	12	119.5
吉黑高速（哈尔滨-吉 林省界段）（新建）	2012-2013	高速 (147 公里)	32	365
京哈公路（平房开发区 -双城段）	2013-2014	一级 (38 公里)	7.6	133
阿双公路（改建）	2012-2013	二级 (57 公里)	3.0	114
哈肇路（通河至依汤 界）（改建）	2010-2011	二级 (108.1 公里)	3.9	270
铁通路（尚志-五常） （改建）	2010-2011	二级 (104.5 公里)	4.6	261.3
同哈公路宾方界至会 发段（改建）	2011- 2012	二级 (32 公里)	1.12	80
同哈公路方正至依兰 界段（改建）	2012- 2013	二级 (68.5 公里)	1.72	122.5
同哈公路依兰至佳木 斯界段（改建）	2012- 2013	二级 (51.5 公里)	1.58	112.5
阿城至松峰山公路	2012- 2013	二级 (52.1 公里)	1.8	130
绥满公路 哈尔滨至平山段	2013- 2014	二级 (75 公里)	2.6	187.5
哈尔滨经济环线 双城至宾西段	2014- 2015	二级 (86.4 公里)	3.03	216
哈前公路 双城至吉林界段	2014- 2015	二级 (39.8 公里)	1.2	83.5

依饶公路 依兰县桦南段	2014- 2015	二级 (35.4 公里)	1.5	110
宾县至尚志公路	2015- 2016	二级 (78 公里)	2.7	195
常安至延寿公路	2014- 2015	二级 (55 公里)	1.9	137.5
巴彦至绥化公路	2013- 2014	二级 (63 公里)	2.2	157.5
庆安至木兰公路	2014- 2015	二级 (90 公里)	3.2	225
方正至亚布力公路	2015- 2016	二级 (102 公里)	3.6	255
哈尔滨至鱼池公路阿 城至横头山段	2011- 2012	二级公路 (主线 68 公里, 支线 5.8 公里)	2.53	296
哈尔滨至鱼池公路尚 志至亚布力	2011- 2012	二级公路公里 (77.4 公里)	2.97	243.8
绥满公路辅道尚志至 帽儿山段	2011- 2012	三级公路 (54.6 公里)	1.13	109.2

## (二) 城市出口路建设

“十二五”时期，新建改建城市出口路总里程 518.85km，其中：一级公路 414.95km、二级公路 103.9km；另适时考虑推动哈尔滨市机场高速扩建项目。

“十二五”期间城市出口路新建、改建项目表

项目名称	建设年限	建设标准 (里程)	新增 用地 (公顷)
哈阿公路(南直路-阿城界)(新建)	2010-2011	一级 (11.7 公里)	70.9
哈阿公路(阿城界-阿城)(新建)	2010-2011	一级 (32.6 公里)	195.6
哈同公路(韩家洼子-钢丝绳厂段) (改建)	2010-2011	一级 (9.4 公里)	37.4
哈双北线(齿轮路-绕城高速)(改 建)	2010-2011	一级 (6.9 公里)	41.4

老机场路（改建）	2010-2012	一级 （24.4 公里）	61
伊哈公路（松浦大桥-朱家）（含公铁立交桥部分主体工程）（改建）	2010-2011	一级公路 （11.9 公里）	140
哈前路（哈西大街-绕城高速段） （改建）	2011	一级 （8.5 公里）	51
京哈公路（三环-平房开发区段） （改建）	2011	一级 （5.5 公里）	22
黑大公路（哈平路公铁立交桥-绕城高速段）（改建）	2010-2011	一级 （6.7 公里）	70
黑大公路（绕城高速-拉林段）（改建）	2010-2011	一级 （48.公里）	219
哈尔滨至北安公路（长江路-巨源镇段）（旅游路）	2011- 2012	一级 15.6 公里、二级 17 公 里	161
哈三路（化工路-成高子段）（改建）	2011-2012	一级 （9.2 公里）	55.2
绥满公路 （哈伊路-肇东界段）（改建）	2011-2012	一级公路 （24 公里）	124
江南中环路（改建）	2011-2014	一级 （90 公里）	412
哈同公路（钢丝绳厂至宾县段）（改建）	2012- 2013	一级 （46 公里）	230
江北中环路（改建）	2013-2015	一级 （45 公里）	257.5
哈肇公路（哈尔滨-呼兰段）（改建）	2014-2015	一级公路 （25 公里）	150
省道哈尔滨至民意公路（三环路-肇东界段）（新建）	2014-2015	二级公路 （12 公里）	72
哈三路（成高子-三家子段）（改建）	2012-2013	二级 （8.9 公里）	17.8
哈双北线（绕城高速-太平段）（改建）	2013-2014	二级 （31.5 公里）	138

哈前路(绕城高速-双城段)(改建)	2013-2014	二级 (43公里)	86
-------------------	-----------	--------------	----

### (三) 城市互通立交建设

“十二五”时期，新建改建城市互通立交 10 座，总投资约为 7.68 亿元。

“十二五”期间互通立交新建、改建项目表

项目名称	建设年限	建设型式	总投资(亿元)
哈大高速对青山互通立交	2010-2011	互通式立交桥一座	0.3
绕城高速江北三环路互通立交	2010-2011	互通式立交桥一座	0.8
京哈高速南沙大街互通立交	2011-2012	互通式立交桥一座	1.2
京哈高速新兴工业园区互通立交	2011-2012	互通式立交桥一座	0.6
绕城高速哈前路互通立交	2012-2013	互通式立交桥一座	0.8
绕城高速朝阳互通立交	2011-2012	互通式立交桥一座	1
绕城高速长江路互通立交(新建)	2010-2011	互通式立交桥一座	1.38
绕城高速哈抚路互通立交	2012-2013	—	—
瓦盆窑绕城高速互通立交	2011-2012	互通式立交桥一座	1
绕城高速成高子互通立交	2011-2012	互通式立交桥一座	0.6

#### （四）农村公路

“十二五”期间拟建设农村公路 8000 公里，改造危桥 550 座 10000 延米，实现县、乡、村级公路通畅率 100%，使 2936 个自然屯通上硬化路面，自然屯通畅率达到 90%以上。将农村公路网联通度由 1.0 提高到 2.0，基本形成“依托骨架公路的全市农村路网、以县城为中心辐射乡镇的区域路网、以乡镇为中心串联行政村和自然屯的环线网络”交织融合的路网格局，实现任何一个行政村半小时内可到达高速公路或国省干线公路目标。

重点突出五个层次推进建设：一是建设断头路、路网连通路 940 条 3100 公里，连通 602 个自然屯，实现县级路和乡级路通畅率 100%。二是建设撤村变屯公路 594 条 1292 公里，连通 594 个自然屯。三是建设革命老区道路及大顶山航电枢纽淹没区道路 818 条 2229 公里，连通 1317 个自然屯。四是建设少边穷地区和农业园区道路 617 条 1379 公里，连通 423 个自然屯。五是改造危桥 550 座 10000 延米，重点对已建成的农村公路危桥进行改造，保障农村公路的行车安全。

在建设时限安排上，紧密结合新农村建设规划和自然屯撤并计划，在“十二五”前 3 年主攻断头路、路网连通路、撤村变屯道路和革命老区道路，力争完成 5500 公里，实现县、乡级公路通畅率 100%，同步连通 1840 个自然屯，使自然屯通畅率达到 80%。根据自然屯撤并后的实际情况，在“十二五”后两年主攻通屯道路建设，力争完成 2500 公里，连通 1096 个自然屯，自然屯通畅率达到 90%以上。

#### （五）过江通道

“十二五”时期，新建改建过江通道 7 座。其中，4 座用于沟通松花江江南、江北，3 座用以构建哈尔滨县域内的河流两岸的通道。

“十二五”期间过江通道新建、改建项目表

项目名称	所属交通网络布局	建设年限	建设标准(里程)	总投资(亿元)
三环西桥	市区过江通道	2009-2015	一级 8 车道	—
滨洲铁路桥(改造)	市区过江通道	2011-2013	人行道景观桥	—
新滨北公铁两用桥	市区过江通道	2010-2016	一级 6 车道	—
松花江公路大桥(扩建)	市区过江通道	2010-2011	一级 10 车道	—
乌河乡大桥(绥化至尚志公路)	市域过江通道	2009-2015	一级 4 车道	3.12
木兰大桥(庆安至元宝)	市域过江通道	2009-2015	二级 2 车道	4.53
依兰大桥(连接哈尔滨至汤原公路与哈尔滨至同江公路)	市域过江通道	2009-2015	一级 4 车道	7.02

## 二、公共交通

### (一) 对外交通枢纽

规划建设对外综合枢纽站 6 处，总占地面积约为 4.6 万平米。

“十二五”期间对外交通枢纽建设项目表

枢纽名称	主要功能	换乘方式	公交用地(m <sup>2</sup> )	建设年限
哈尔滨站	连通火车站铁路交通、公路交通与市内公共交通	轨道、BRT、常规公交	10000	2011
哈尔滨西站	连通火车站铁路交通、公路交通，(哈双南线等西南方向)与市内公共交通	轨道、BRT、常规公交	10000	2011
哈尔滨东站	连通火车站铁路交通、公路交通与市内公共交通	轨道、BRT、常规公交	5000	2012
哈尔滨机场	全市内外交通客流的重要换乘集散地	轨道、BRT、常规公交	10000	2014
哈尔滨北站公交枢纽	连通火车站铁路交通、公路交通与市内公共交通，服务	—	5000	2013

	于哈大、黑大等西北方向进出中心区域客流的集散换乘			
呼兰火车站公交枢纽	连通火车站铁路交通与市内公共交通	—	6000	2013

## (二) 市内公交枢纽

规划建设市内公交枢纽 15 处，总占地面积约为 24.28 万平米。

“十二五”期间市内公交枢纽建设项目表

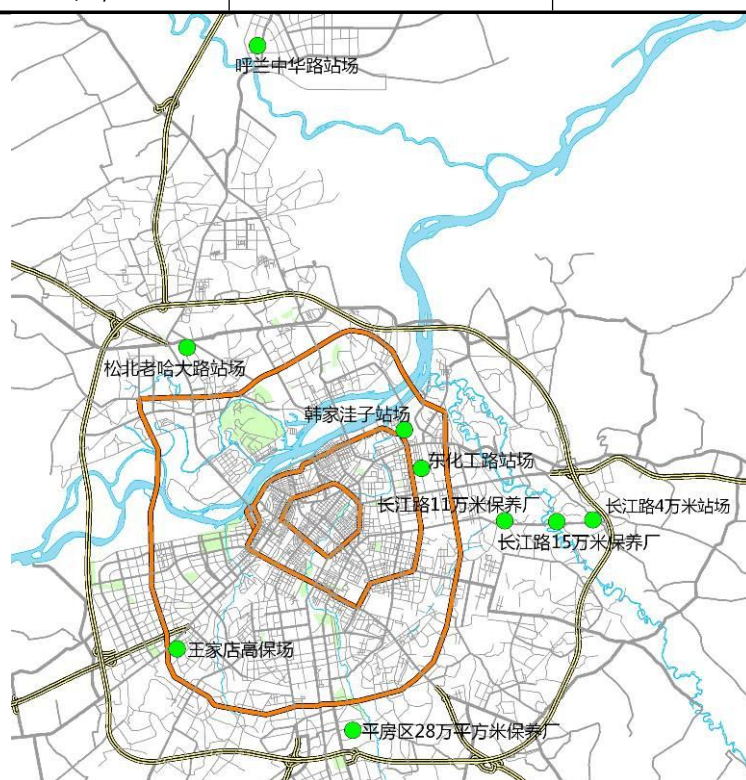
枢纽名称	主要功能	换乘方式	公交用地 (m <sup>2</sup> )	建设年限
哈三中新区战场 (DL01)	连通城市快速客运系统与群力新区，内部公共交通	轨道、常规公交	5000	2011
群力新区船站站场 (DL06)	为江南、江北间公共交通提供换乘，并服务于群力新区的公交枢纽	轮渡、常规公交	15000	2011
安阳路—秦岭路站场 (DL07)	连通城市快速客运系统与群力新区，内部公共交通	轨道、常规公交	5000	2011
东化工路站场 (TP04)	枢纽站，并兼做高保场	—	20000	2011
道外二十道街站场 (DW01)	为江南、江北间公共交通提供换乘，并服务于道外片区的公交枢纽	轮渡、常规公交	9700	2012
哈理工南校区站场 (NG02)	服务于南岗片区的公交换乘枢纽	常规公交	5000	2012
平房航空城中沙东站 (PF02)	服务于平房区的公交换乘枢纽	常规公交	5000	2012
平房航空城中沙西站 (PF03)	连通城市快速客运系统与平房区，内部公共交通	轨道、常规公交	5000	2013
平房区南海路站场 (PF06)	连通城市快速客运系统与平房区，内部公共交通	轨道、常规公交	6000	2013
韩家洼子站场 (YP01)	连通城市快速客运系统与道外东部地区公共交通，并兼作高保场	轨道、常规公交	132000	2013
哈东站-机场路站场 (TP03)	服务于道外东部片区的公交换乘枢纽	常规公交	5070	2014
化工路站场 (XF01)	服务于香坊东部片区的公交换乘枢纽	常规公交	5000	2014
松北小王家屯站场 (SB02)	服务于松北片区	—	10000	2014
松北三环路-202 国道站场 (SB03)	服务于松浦组团	—	5000	2015
松浦商务学院站场 (SP01)	服务于松浦组团	—	10000	2015

### (三) 公交保养场

规划建设公交保养场 9 处，总占地面积约为 124.3 万平米。

“十二五”期间公交保养场建设项目表

项目名称	占地面积 (m <sup>2</sup> )	建设年限
韩家洼子高保场	132000	2011
东化工路高保场	20000	2011
呼兰中华路高保场	163000	2012
王家店高保场	148000	2012
长江路高保场 1	110000	2013
长江路高保场 2	150000	2014
平房区高保场	280000	2014
松北老哈大路高保场	200000	2015
长江路站场 (2 处各 20000 平米)	40000	2015



“十二五”期间公交保养场建设项目图

#### (四) 公交首末站

规划建设 32 处公交首末站，停车场总面积 10.24 万平米。

“十二五”期间公交首末站建设项目表

项目名称	建设地点	停车场面积(m <sup>2</sup> )	调度室面积(m <sup>2</sup> )	建设年限
道外区公益小区	道外区通港街	2250	300	2011
香坊区通乡名苑	动力区通乡街	3000	250	2011
南直路地段控详规划	南岗区南直路	2000	150	2011
桥北小区二期工程规划	南岗区桥北小区	1500	100	2011
第二电机厂原厂及周边	南岗区千山路	4000	300	2011
哈尔滨拖拉机配件厂	南岗区哈西大街	2000	150	2011
鸿朗小区四期住宅工程	南岗区西昌路	4000	150	2012
中山路---香坊大街西南角铁路沿线改造	香坊区香坊大街	1770	150	2012
会展新城二期	南岗区南直路	3000	300	2012
哈尔滨群利新区农民动迁安置小区	道里区哈双北线	2500	200	2012
何家沟小区(D区)	道里区何家沟街	1200	150	2012
前进路---通达街局部地段	道里区前进路	1250	150	2012
立汇格林小镇	动力区军民街	4180	250	2013
中北春城三期	动力区文景街	2000	300	2013
达到街公交停车场	道里区达到街	3500	300	2013
新疆大街公交停车场	平方区新疆大街	4000	300	2013
紫金城	道里区新阳路 355 号	2300	150	2013
东方莫斯科	道里区群利哈高新区迎宾路集中区	9225.51	1200	2013
万宝镇公交首末站	松北区万宝镇	6000	500	2013

世纪大道四环公交首末站	世纪大道与四环路交口	4000	300	2013
杏林村公交首末站	松北区杏林村	3000	300	2013
对青山镇公交首末站	松北区对青山镇	3000	300	2013
兴旺镇公交首末站	松北区兴旺镇	3000	300	2013
高丽风情小镇	香坊区	2500	300	2014
黑大教职工集资住宅	南岗区	2011	400	2014
规划	开发区迎宾路集中区	5000	400	2015
规划	哈平路集中区	5000	400	2015
规划	松北规划路 164 与规划路 140 交口	5000	400	2015
金域蓝城	哈西大街 1 号	1200	100	2015
宝臣国际花园	南岗区林兴路 28 号	2000	100	2015
十字街改造项目	南岗区十字街马端街交汇处	2000	100	2015
松北规划路 164 处公交首末站	松北规划路 164 与规划路 140 交口	5000	500	2015



“十二五”期间公交首末站建设项目示意图

### (五) 出租汽车基础设施建设

到 2015 年建设的士码头每区一至二处，总投资 2200 万元，总占地面积 17000 平米；

建设停车场五处：哈西、哈站北山口、松北、哈南工业区、群力新区；

在客流集散地、宾馆、娱乐场所和大型超市建立停靠站；

建设出租汽车行政办公大厅，配套建设能同时容纳 100 台出租汽车的停车场。

### (六) 公交专用道建设

依据哈尔滨市土地利用规划，结合市区城市道路改建实施情况，

在公交需求大、客运量密度高的路段，通过交通标志、标线，开辟公交专用车道，提升公交系统运速和运力，待条件成熟时逐步向 BRT 系统过渡，具体见下表。

公交专用道设置方案

项目名称	通道长度 (Km)	实施年份
东直路—南通大街—东西大直街—学府路通道	16.15	2011-2013
公滨路—中山路—红军街—雾虹街	8.89	2011-2013
红旗大街—通乡街通道	9.28	2011-2013
大新街—友谊路通道	5.85	2011-2013
和兴路—三大动力路—进乡街通道	8.55	2011-2013
和平路—哈平路通道	6.11	2011-2013
新阳路—埃德蒙顿路—城乡路通道	8.64	2011-2013



公交专用道建设项目示意图

## （七）车辆更新

到“十二五”期末，全市公交车辆达到 5350 台，累计更新车辆 2500 台，每年平均更新 500 台，万人拥有公交客运车辆达 15 标台，较“十一五”期间增加 2.02 标台，更新公交车辆主要以 12 米和 18 米长大容量公交车为主，运营于“十二五”期间施工建设公交专用道上。

出租车每年平均更新 2850 辆。

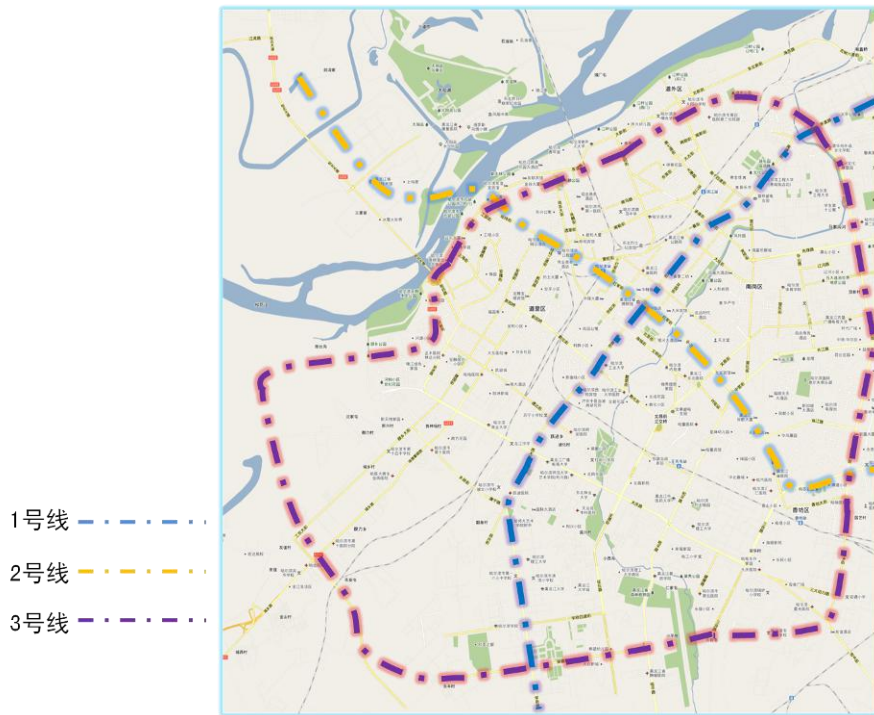
## （八）轨道交通

“十二五”将重点建设 1 号线（化工路—平房）哈尔滨东站至哈尔滨南站段、3 号线（和兴路—汽轮机—红旗大街—友谊路—和兴路），启动 2 号线一期工程建设，初步形成快速轨道交通的基本网络。

“十二五”期间轨道交通建设项目表

序号	项目名称	主要建设内容和规模	项目估算总投资（亿）	建设期	前期审批情况	十二五期间预计完成投资	截止 2010 年底预计完成投资
1	地铁 1 号线一期、二期工程	哈尔滨东站至哈尔滨南站，长约 17.53km，全线设 18 座车站，1 处车辆段，1 座停车场，1 座控制中心，2 座主变电站，工程内容包括土建、通信信号、环控、供电、轨道、设备等，计划分四年实施。	103.90	2009-2012	已完成地铁 1 号线一期、二期工程立项审批、可研、初步设计的批复工作。	50.5	53.4
2	地铁 3 号线工程	地铁 3 号环线，长约 37km，建设安通街车辆段（约 55 公顷）和	243.00	2011-2015	编制完成建设规划等立项文件，同步开展工	150.00	0.00

		3 号线控制中心			程可行性研究 编制工作		
3	地铁 2 号线 一期工程	启动地铁 2 号线工程 建设，建设哈站和北 站轨道交通预留工程	167.00	2012-2017	前期筹备工作	10.00	0.00



“十二五”期间轨道交通建设项目图

### (九) 农村客运

推进农村客运网络建设，推动呼兰区 18 个行政村同客运班车，全面实现农村客运“村村通”目标。抓好城乡客运一体化试点工作，规范哈市至宾县、巴彦至兴隆线路循环发车形式，加密沿途站点，逐步向公文化运营过度，并逐步扩大试点，快实施阿城区至市中心城区长途客运公文化改造。

### 三、综合运输枢纽

#### (一) 综合客运枢纽

改建扩建综合客运枢纽 9 座，新增用地面积 19.47 万平方米。

“十二五”期间综合客运枢纽建设项目表

项目名称	所属交通网络布局	建设年限	建设标准(设计能力)	总投资(亿元)	新增用地(m <sup>2</sup> )
南岗综合客运枢纽站(改造)	A 类	2009-2015	5000 人/日	0.8	5000
哈西客运综合枢纽站	A 类	2010-2011	26000 人/日	5.4	45000
阿城客运站(改建)	—	2010-2011	12000 人/日	2.0	22600
松浦大桥南客运站	—	2010-2012	1000 人/日	—	1000
松浦大桥北停靠站	—	2011	500 人/日	—	300
松北综合客运枢纽站	A 类	2011-2015	13000 人/日	4.5	46800
三棵树综合客运枢纽站(改造)	B 类	2011-2015	6000 人/日	0.3	36000
平房客运站	—	2011-2013	850 人/日	0.5	4000
道里客运站(哈站北出口新建)	—	2011-2015	5000 人/日	—	20000
呼兰客运站(改建)	—	2011-2015	5000 人/日	—	14000

#### (二) 综合货运枢纽

新建龙运货运综合枢纽(二期)、阿城客运站(改建)、哈南工业区的招商物流仓储配送中心、康新仓储配送中心、哈飞仓储中心、平房区在建的招商物流中心、哈东物流园区、松北物流园区，新增用地面积 313.3 万平方米。

“十二五”期间综合货运枢纽建设项目表

项目名称	所属交通网络布局	建设年限	建设标准(设计能力)	总投资(亿元)	新增用地(m <sup>2</sup> )
香坊物流中心	A类	2009-2015	100万吨/年	10.0	20000
龙运物流园区	—	2009-2015	960万吨/年	10.0	1600000
哈飞仓储中心	—	2010-2011	12000人/日	1	20000
康新仓储配送中心	—	2010-2012	960万吨/年	1	23000
哈南工业区的招商物流仓储配送中心	—	2010-2013	12000人/日	3	150000
松北物流园区	A类	2011-2015	300万吨/年	4.0	500000
哈东物流园区	B类	2011-2015	480万吨/年	2.0	800000
阿城区货运站(改建)	—	2011-2015	30万吨/年	—	20000

### (三) 县乡客、货运枢纽

为适应哈尔滨市社会经济及交通运输发展需要，实现城乡共享道路交通资源、共享交通运输服务水平，规划建设以综合客货运枢纽为龙头并辅以一般客货运场站补充，以区县客货运场站为纽带、乡镇及农村客运站为基点的客货运场站体系。规划“十二五”期间建设乡镇客运站24个，货运场站新建和改建9个。

“十二五”期间综合县乡客运枢纽建设项目表

项目名称	级别	实施年份	建设标准(设计能力)	总投资(万元)	新增用地(m <sup>2</sup> )
通河县祥顺客运站	四级	2010	300人/日	30	1000
尚志市亮河客运站	四级	2010	300人/日	30	1000
尚志市珍珠山客运站	四级	2010	300人/日	30	1000
宾县居仁客运站	四级	2010	300人/日	30	1000
宾县民和客运站	四级	2010	300人/日	30	1000
延寿县六团客运站	四级	2010	300人/日	30	1000

延寿县延河客运站	四级	2010	300 人/日	30	1000
延寿县中和客运站	四级	2010	300 人/日	30	1000
五常市民乐客运站	四级	2010	300 人/日	30	1000
尚志市老街基客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
巴彦县驿马山客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
尚志市石头河子客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
依兰县团山子客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
木兰县大贵客运站	五级	2011	200 人/日	30	800
呼兰区康金客运站	三级	2011	500 人/日	80	1500
通河县富林客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
通河县三站客运站	四级	2011	300 人/日	30	1000
依兰县达连河客运站	二级	2011-2012	3000 人/日	780	16000
木兰县新民客运站	四级	2012	200 人/日	30	800
巴彦县镇东客运站	四级	2012	300 人/日	30	1000
巴彦县山后客运站	四级	2013	300 人/日	30	1000
巴彦县黑山客运站	四级	2013	300 人/日	30	1000
依兰县迎兰客运站	四级	2013	200 人/日	30	1000
依兰县愚公客运站	四级	2014	300 人/日	30	1000

“十二五”期间综合县乡货运枢纽建设项目表

项目名称	实施年份	建设标准 (设计能力)	总投资 (万元)	新增用地 (m <sup>2</sup> )
宾西开发区物流中心	2009-2011	500 吨/日	803	20000
延寿县物流中心	2011-2015	400 吨/日	1800	30000
通河县物流中心	2011-2015	300 吨/日	3600	50000

五常市货运站（改建）	2011-2015	400 吨/日	3000	47041
尚志市物流中心	2011-2015	400 吨/日	2000	38000
巴彦县货运站（改建）	2011-2015	200 吨/日	800	14000
方正县物流中心	2011-2015	400 吨/日	2000	26000
双城市物流中心	2011-2015	300 吨/日	2000	20000
依兰县达连河物流中心	2011-2015	400 吨/日	600	13000

## 四、水运、航道及港区建设

### （一）港区码头建设

“十二五”期间，根据城市发展需要，建设改造哈尔滨市城区段码头，建设改造九站至通江街、道外七道街（改造）、太阳岛等 5 处旅游客运码 41 个泊位。根据湿地旅游发展的需要，建设大顶子山、通江街、金河湾、一湖三岛、太阳岛水榭、太阳岛旅游、苟岛、阳明滩、大套子、民主湿地、长岭湖、伏尔加庄园、老山头、呼兰河口等旅游客运码头。根据航电枢纽建设情况，建设依兰库区客、货运泊位；结合华能公司核电站的建设选址，在通河或依兰规划建设大件码头；为保障沿江渡口安全，结合公路建设和满足沿江县域旅游客运发展的需要改造沿江渡口及客运泊位。总投资 22200 万元。

“十二五”期间港区码头建设项目表

项目名称	建设年限	建设标准 (设计能力)	总投资 (万元)
大顶子山库区客运码头建设	2011-2012	客运旅游码头 4 个泊位	2000
依兰库区客货运码头建设	2011-2013	客运旅游码头 4 个泊位，货运位 1 个 煤码头 6-8 个	3000
松北港区建设	2011-2014	新建 1000 吨级泊位 2 个、客运泊位 1 个	5200
哈尔滨旅游码头建设	2011-2015	建设改造城区段客运旅游码头及 41 个泊位	1500

阿什河港区改扩建	2011-2015	新建 1000 吨级泊位 2 各	5000
沿江渡口和县域客运码头改造	2011-2015	结合公路建设和城市发展,改造渡口码头。	2000

## (二) 松花江航道建设

“十二五”期间，开工并完成建设依兰航电枢工程，同时陆续启动通河、洪太、民主等航电枢纽建设前期工作，松花江航道生产设施建设工程。

“十二五”期间航道建设项目表

建设项目名称	起止年	建设规模	投资 (亿元)	分期投资安排（亿元）		
				08-10	11-20	21-30
依兰航电枢纽工程	2012-2013	渠化航道 88km	37	—	37	—
松花江航道生产设施	2011-2030	—	1	—	0.5	0.5
松花江梯级建设总计	—	—	38	—	37.5	0.5

## (三) 船舶营运组织规划

随着松花江水运基础设施的建设，港区和航道条件的改善，船队的发展规模，要尽量与同期客、货运量的增长相适应，逐步从单纯增加船队数量为主，向提高船队的素质为主方向过渡。

松花江干线三级航道上，大宗散装货物运输，以 485kW 推船和 1000t 级、600t 级分节驳组成大型顶推船队的运输方式为主，根据货源情况，适当采用 272kW 推船和 600t 级、1000t 级分节驳组成的各种顶推船队。

对短途、高价、小批量的件杂货物，可以由机动灵活的 200t 级、

300t 级、400t 级的货船单船进行运输。

“十二五”期间船队组织型式表

船队组成	船队形式	载重(t)	长×宽(m)
199 kW + (1+1) ×600	二驳单排一列式	1200	138×11.0
272 kW + (1+1) ×1000	二驳单排一列式	2000	155.75×13.0
272 kW + (1+1) ×600	二驳单排一列式	1200	136.95×11.0
485 kW + (2+2) ×1000	二驳双排二列式	4000	166.63×26.0
485 kW + (2+2) ×600	二驳双排二列式	2400	148.8×22.0
300 机动驳	单 船	1200	50.0×10.0

#### (四) 旅游码头及旅游车停车场

“十二五”期间，拟在太阳岛、大顶子山、呼兰河口、松江湿地等旅游景点，规划建设旅游码头（内含旅游停车场）8 座，具体见下表。

“十二五”期间旅游码头及停车场建设项目表

地点	项目选址	功能	数量	规模
太阳岛	太阳岛公园 水榭内	旅游客船停靠码头； 旅游停车场	1 个	旅游停车场 1000 平方米
	金河湾湿地 植物园水域	旅游客运码头； 旅游停车场	1 个	旅游停车场 500 平方米
	中岛水域	旅游客运码头； 旅游停车场	1 个	旅游停车场 1000 平方米
	九站	旅游综合码头； 旅游停车场	1 个	旅游停车场 500 平方米
大顶子山	大坝西侧	旅游码头及公路旅游客运站一体的综	1 个	建筑面积 2000 平方米， 停车场面积 15000 平方

	北岸滩涂地	合客运站； 旅游停车场		米
呼兰河口 老山头	—	旅游客运码头； 旅游停车场	1 个	旅游停车场 500 平方米
松江湿地	月亮滩旅游 风景区	旅游码头； 旅游停车场	2 个	旅游停车场 1000 平方米

## 五、铁路

“十二五”期间新建哈齐、哈牡、哈佳客运专线，实施哈西火车站建设、哈尔滨集装箱中心站建设、哈站南北广场改造、滨北公铁两用桥建设、哈尔滨车辆段迁建、滨绥线哈牡电化；根据实际发展需要推进滨洲线哈尔滨至满洲里电化、拉滨线孙家至五常等项目的规划建设。

“十二五”期间铁路建设项目表

序号	项目名称	主要建设内容及规模	建设年限(年)	规划总投资(亿)	“十二五”期间计划投资(亿)	目前进展情况	建设阶段
1	哈齐客专	双线 281.5km	4	323.9	230.5 亿	累计 10 月末完成 84.5 亿。	续建
2	哈佳客专	双线 342km	4	379.4	379.4 亿	发改委已立项，可研已审。	前期
3	哈牡客专	双线 293km	4	374.9	—	中咨公司已评估，可研已预审	前期
4	哈尔滨西站	70000 平米,18 站台	2	62.2	27.2 亿	累计 10 月末完成 24.7 亿。	续建
5	哈尔滨站改造	—	2	41.9	—	可研已审，待批。	前期
6	哈尔滨集装箱中心站	箱场 4 线束	2	7.6	—	初设已审，待批。	前期
7	滨北松花江	主桥	2.5	20.7	20.7 亿	可研已审，待批。	前期

	公铁两用桥	1.2km 铁路 5.4km					
8	滨绥线哈牡电化	351km	2	50	—	正在编制预可研文件。	前期
9	滨洲线哈尔滨至满洲里电化	935km, 省内 361.5km	—	60	—	尚未开展前期工作。	谋划
10	拉滨线孙家至五常	114.8km	2	15.8	—	已编制预可研文件。	谋划

## 六、民航

推进太平国际机场扩建工程，进一步完善其干线机场功能，提高机场吞吐能力。目前航站楼扩建工程正在进行中，完工后候机楼面积将扩大3倍左右，达到20万平方米，可保障1500万人次的年旅客吞吐量。远期规划新建机场第二跑道和候机楼主体扩建工程，力争实现终端年旅客吞吐量为4570万人次、货邮吞吐量53万吨、飞机起降35万架次的目标，以适应未来发展需求。

以太平国际机场为中心，采取“南联、北开”战略，“南联”开通除拉萨以外所有省会城市、经济发达及旅游城市空中航线，“北开”则进一步开辟哈尔滨至俄罗斯莫斯科、马加丹、伊尔库茨克等城市的国际航线，继续扩大国内及东南亚地区飞往美洲航班的商务经停业务，争取将哈尔滨机场发展成为环北极国际航线的经停机场之一。加大支线建设，开通抚远、加格达奇、五大连池、建三江、绥芬河5条支线，争取建设亚布力支线机场，逐步形成国际航线、国内干线、支线航线三位一体、互为补充、协调发展的综合航线网络。

随着哈尔滨机场集散中心作用的加强，在客运量满足要求时，应及时规划建设临空经济区。

## 第五章 规划实施保障及政策建议

### 一、保障措施

#### 1、充分发挥各级政府在交通基础设施建设中的主导作用、依靠各级政府的大力支持、充分调动人民群众的积极性

在争取中央、省相关部门支持的同时，各级地方政府要进一步确立“交通先行”的观念，增加各级政府交通建设的投入。要坚持“统筹计划，条块结合、分层负责、联合建设”的方针，集中力量办大事、办实事。在农村公路建设上，发挥各方面的积极性，尤其是各级政府和人民群众的积极性；在土地征用，房屋拆迁等方面应积极出台优惠政策，积极落实好配套资金，形成政府关心、支持和推动，人民群众积极参与的良好社会氛围。

#### 2、积极拓展融资渠道，筹措公路建设资金

在加大现有规费投入的同时，要努力争取国债，争取亚行和世行资金，出台优惠政策，积极运作 BOT 项目；要调动全社会力量办交通的积极性，对新建 BOT 项目特别是经济效益较差的 BOT 项目实行政策扶持，按照技术标准、等级和投资额度给予适当补贴。基础设施建设资金的筹措要坚持多层次、多形式、多方位、多思路的对策，同时用好、用足、用活国家及省市有关加快交通发展的一系列优惠政策，积极争取更多的国家和省财政性资金投入，缓解当前交通发展的资金压力，为我市交通行业发展创造宽松的环境。

#### 3、采取严格的质量监督措施，确保工程质量

交通基础设施建设是一项功在当代，利及子孙的千秋伟业，工程质量来不得半点马虎。在建设中，强化质量意识，牢固树立质量第一的思想，增强提高工程质量的自觉性，并通过严格的质量管理，提高

公路质量。

#### **4、必须依靠科技进步，提高交通行业发展的现代化水平**

在公路建设管理上，树立创新意识，应推广新技术、新材料、新工艺、新方法，使公路产业从传统的经验型向科学型转变；提高农村公路建设的科技含量，加大投入，加紧人才培养，加快公路交通的信息化建设。

#### **5、统筹规划，精心组织实施**

规划和计划之所以重要，就在于他们具有前瞻性、全局性和系统性，是建设、管理、决策的科学依据，要高度重视和发挥规划、计划对项目决策的宏观指导作用。“十二五”期间，在项目决策上，一定要按路网规划的系统性要求，突出重点，服从全局，注重形成路网所带来的经济效益。

#### **6、积极推进交通运输基础设施示范工程建设**

推进综合运输体系建设，充分发挥各种交通运输方式的比较优势和组合效率，是事关交通运输发展全局的重要命题。“十二五”期间，我市要抓住实施国家公路运输枢纽规划、铁路大发展、机场建设和地铁建设加快发展等机遇，加快建设哈西公路客运综合枢纽站示范站工作步伐，推进综合交通运输基础设施示范工程建设，充分发挥各方的积极性，真正实现“零距离换乘”和“无缝衔接”。

## **二、政策建议**

### **1、城乡交通一体化发展措施**

- **加强城乡一体化交通基础设施建设：**大力发展农村道路、农村客运站点等交通基础设施，提高农村道路通达率水平，完善农村客运网络，缓解农村居民“乘车难”问题；结合实际交通需

求，适时建设干线公路网中的跨松花江通道，促进松花江两岸的交通联系；根据规划方案及时解决在城市出口道路不畅通问题，实现城市交通与对外公路的有机衔接；

- 理顺城乡客运管理体制，逐步推进农村客运公交化发展：将公路客运与城市客运实行统一归口交通运管部门管理，逐步将农村客运网络纳入城市公交体系，实现农村客运和城市公交站点共享，形成城区、“市区一县（市）”，“县（市）一乡（村）”的三级公交网络，推动农村客运公交化发展；
- 编制城乡交通发展一体化专项规划：统筹城区与城乡、统筹各交通方式在基础设施建设、运输管理、体制机制、信息化等方面的发展规划，并实现与城建、国土、环保等部门相关规划的有机衔接；
- 加强组织领导：成立由市、县各级部门组成的领导班子，指导和协调推进城乡交通一体化发展的各项工作。

## 2、综合运输枢纽发展措施与建议

- 发挥地方政府的主导性作用，成立枢纽建设协调机构，保证前期规划设计的统一，给予必要的政策支持，如给予优惠的土地税收政策、控制用地范围保证枢纽的发展空间、创造畅通的枢纽外部交通环境、保证货运枢纽建设前的“三通一平”、推进枢纽周边的综合开发等；
- 根据区域经济和社会发展以及城市定位的转变进一步研究具体枢纽的功能定位，推动综合枢纽在更大程度上参与城市功能的重塑和拓展，更好地发挥综合交通枢纽的综合开发效应，带动城市空间结构调整；
- 地方政府应在规划建设阶段积极推进综合枢纽信息系统的一体

化，建立高效统一的运行平台，使各个运营单位之间的信息系统实现信息对接，以辅助枢纽的运营管理；

- 针对具体枢纽的功能定位、处理能力与周边道路的匹配程度，与城市规划建设部门统一协调，完善枢纽对外的道路集疏运体系的规划和建设，提高整个交通网络的运行效率；
- 着力于推进货运综合枢纽整体区域的统一规划，促进多式联运平台的建设，促进区域物流发展。

### 3、基础设施建设投融资政策

- 强化政府投资主体意识：区分各类交通基础设施的投资属性，对基础性、公益性较强的交通基础设施如客运场站、农村公路等，应以政府投入为主；经营性项目则应遵循市场化的原则，但对于重要的大型基础设施（如综合运输枢纽等）政府应在建设资金上给予支持；
- 确保专项财政资金或税收：充分发挥政府的主导作用，继续实行政府交通建设专项财政资金制度，确保车购税、成品油消费税、通行费等各项税费收入的专项使用；配合国家税制改革，研究并争取开征专用于地方交通基础设施建设的相关税种，如：沿线土地增值税等；同时，积极争取省财政对哈尔滨交通建设的支持；
- 积极吸纳或引进社会资金：积极推进交通投融资体制改革，在稳定财政性融资基础上，拓宽市场化融资渠道，引导和鼓励非国有经济，特别是民营企业向交通基础设施投资；进一步扩大开放，加大招商引资和利用外资的力度，放宽准入限制，鼓励、引导民营及外商资本介入。

### 4、运输市场管理政策

- 进一步推进市场化管理体制，深化企业制度改革，在政府退出领域加强行业监管与自律；
- 建立市场化的监管体系，建立和完善市场准入与退出机制，提高行业监管力度，规范市场竞争秩序；
- 完善价格管理体制，促进符合市场发展的价格体系的形成，以适应市场的变化；
- 发挥行业协会在市场化监管体系中的作用，弥补政府和市场在运输管理方面的不足，建立行业监管和自律机制。

## 5、可持续发展政策

- 通过技术创新降低各种运输方式的能源消耗，推动交通发展方式从资源消耗型向资源节约型转变，进一步增强综合运输能力；
- 建立综合运输管理机构，统筹交通运输与社会、经济发展，有效衔接各行政管理机构，统筹考虑各交通方式发展对土地利用及环境的影响；
- 积极采用高新技术以提高交通运输对自然资源的合理利用并降低对环境的污染；
- 建立环境污染的补偿机制，谁污染（排放）、谁治理、谁补偿；利用收费杠杆鼓励使用环保交通工具等。

## 6、规划实施的保障机制

- 确立规划的法律地位，以保障规划的可行性和严肃性；
- 由市政府牵头，加强组织领导，统筹协调相关部门；以交通部门为主体，积极筹划、落实规划内容；
- 加强规划实施的民主监督，扩大政务公开，强化信息引导，积极广泛地组织好规划宣传，形成全社会关心规划、参与实施和共同监督的良好氛围；

- 加强规划的动态监控，强化与城市规划、国土、铁路等部门的衔接协调；在实施过程中，滚动发展，适时对规划进行调整与修编完善，以适应经济社会发展的新需求。