

抚顺市全域交通规划 (2020—2035年)

(送审稿)

抚顺市交通运输局

抚顺市规划设计研究院有限公司

2020年10月

抚顺市全域交通规划 (2020—2035年)

说明书

目 录

前 言	1	4.1 机动车保有量现状情况及发展趋势分析	24
第一章 概述.....	2	4.2 公路交通	24
1.1 区位条件.....	2	4.3 城市交通	28
1.2 行政区划.....	2	4.4 铁路交通	31
1.3 地形地貌.....	3	4.5 沈抚交通	31
1.4 人口经济.....	3	4.6 存在的主要问题	32
1.5 城市建设.....	4	第五章 全域交通发展模式研究.....	33
第二章 相关规划的解读.....	5	5.1 交通发展模式介绍	33
2.1 城市总体规划概述.....	5	5.2 抚顺市交通发展模式定位	34
2.2 沈抚改革创新示范区总规概述.....	8	第六章 全域交通基础设施建设内容.....	35
2.3 各县总规概述.....	11	6.1 公路交通	35
2.4 中心城区主要工业园区简介.....	18	6.2 城市交通	38
2.5 三县主要工业园区简介.....	20	6.3 铁路交通	51
第三章 规划总则.....	21	6.4 沈抚交通	54
3.1 规划指导思想.....	21	6.5 航空交通	56
3.2 规划目标.....	21	第七章 近期建设规划.....	57
3.3 规划主要内容.....	22	7.1 公路交通	57
3.4 规划依据.....	22	7.2 城市交通	57
3.5 规划范围与年限.....	23	7.3 铁路交通	58
第四章 全域交通情况现状分析与评价.....	24	7.4 沈抚交通	58
		第八章 规划实施保障措施.....	60

8.1 政策保障.....	60
8.2 资金保障.....	60

前 言

目前，抚顺市全域公路网里程偏低，公路网密度低于全省平均水平，部分公路技术等级标准低，宏量不足，县城之间通道少；随着私人机动车的快速增加，抚顺市中心城区交通拥堵日益严重，城市道路系统建设不完善，停车乱、停车难的问题一直困扰城市中心地区的发展。虽然我们的相关部门开展了许多基础设施的建设工程和制定了相关的政策和措施来缓解这一现状，但是取得的效果并不显著；沈白高速铁路从抚顺市经过，随着高速铁路的建设推进，新形势下对抚顺市的城市交通提出了更高的要求。

抚顺市正逐步进入大交通时代，《抚顺市全域交通规划》在注重干线公路和交通主干道规划的同时，也对普通公路、城市支路等交通微循环系统进行了规划研究，注重各种交通方式合理配置、优化、整合，使路网通行能力更大化，减少路网资源浪费。旨在指导城市交通发展方向，引领城市土地发展等方面起到交通指引作用。

第一章 概述

1.1 区位条件

抚顺素有“煤都”之称，位于辽宁省东部，东与吉林省接壤，西距省会沈阳市 45 公里，北与铁岭毗邻，南与本溪相望。市区位于浑河冲积平原上，三面环山，浑河东西横贯，是一座美丽的带状城市。市域总面积 11271.5 平方公里，截至 2019 年末，抚顺市户籍总人口 206.7 万人。

抚顺是沈阳经济区副中心城市，城市中心距离东北最大的综合交通枢纽城市——沈阳 40 公里，位于区域辅助通道——沈吉交通廊道上，具有较为完善的交通运输系统。沈吉、苏抚铁路从市域穿过，沈吉高速、抚通高速、202 国道、黑（河）大（连）、沈（阳）通（化）与全国公路网相连，为抚顺提供了便利、高效的陆路交通运输条件。抚顺市距沈阳桃仙国际机场 40 公里，距营口海港 200 公里，距大连海港 400 公里，均有高速公路连接，客货航空运输十分方便。同时，抚顺也是沈阳铁路枢纽东侧的重要节点。



图 1-1 抚顺在全国的位置



图 1-2 抚顺在辽宁的位置

1.2 行政区划

抚顺市区是狭长的带状城市，浑河由东向西贯穿城市中心。抚顺市辖新抚区、东洲区、望花区、顺城区四个市辖区，抚顺县以及新宾、清原两个满族自治县，抚顺经济开发区、抚顺胜利经济开发区、抚顺高新技术产业开发区及抚顺望花经济开发区 4 个省级经济开发区，其中：抚顺经济开发区所辖区域已全面委托沈抚改革创新示范区管理。



图 1-3 抚顺行政区划图

1.3 地形地貌

抚顺地区属长白山西南余脉，主体为山体地貌。长白山向西南延伸的吉林哈达岭和龙岗山脉的低山丘陵，构成本区的地形骨架，境内山峦连绵起伏，整个地区地势呈东南高，西北低之势。抚顺市域河流纵横交错，主要河流有浑河、太子河、清河、柴河、柳河及富尔江等，分属辽河、松花江和鸭绿江水系。抚顺地区是诸多河流发源地，水源充沛，为工农业发展特别是辽宁中部城市商品粮基地的建设提供了水源保证。地带性森林主要属于阔叶红松林，植物区系长白植物区系，兼有华北植物群落。森林是山区最大的生态系统，具有物种多，生物量大，生态效益、社会效益明显的特点，森林覆盖率达 67.9%，是辽宁省东部重要的水源涵养林基地和用材林生产基地。

抚顺市区位于抚顺西部浑河河谷冲积平原上，平均海拔 50-99 米，呈东西走向，南北为山地，浑河由东至西将市区分割为南北两部分，地势从东向西逐

渐降低，坡度为千分之一。



图 1-4 抚顺地形地貌图

1.4 人口经济

抚顺拥有“清永陵”及“明长城”等世界文化遗产 2 处，全国重点文物保护单位 5 处，省级文物保护单位 14 处，市级文物保护单位 24 处。在省内，抚顺的世界文化遗产数量仅次于沈阳，与葫芦岛、本溪两市相当。作为雷锋精神的发源地，抚顺的爱国主义文化资源也十分突出，有雷锋纪念馆、战犯管理所、平顶山惨案遗址博物馆等多处文化遗存。

抚顺承西启东的区位，依托辽中环高速，针对沈吉通道及大长白山区腹地，分担沈阳对辽宁东部和吉林南部的枢纽组织和中心辐射功能，成为向西衔接东北最大的核心消费市场，向东辐射大长白山区特色资源腹地的重要枢纽，成为沈阳经济区辐射辽吉省际和大长白地区的桥头堡。

截至 2019 年末，抚顺市户籍总人口 206.7 万人，其中市辖区人口 135.1 万

人。在总人口中，城镇人口 143.3 万人，乡村人口 63.4 万人。

抚顺社会经济相对稳定，2018 年 GDP881 亿元，没有增速。2019 年 GDP847.1 亿元，同比下降 3.6%。2020 年 GDP 计划增长 3%。

1.5 城市建设

2005 年以来，城市建设用地快速增长，大幅突破上版总体规划用地范围，先后开发了城东新区、沈抚新城等大量居住、工业用地，城市建设规模急剧增长。2007 年城市建设用地规模 129.4 平方公里，2019 年达到 142.09 平方公里。

第二章 相关规划的解读

2.1 城市总体规划概述

2.1.1 城市发展目标

立足面向“新常态”的阶段转变，牢牢抓住东北老工业基地振兴和沈阳经济区一体化战略深入实施的政策机遇，加快抚顺消费性功能发展，大力推动抚顺从老工业基地城市向新型工业化基地和区域中心城市的转型升级，实现城市从衰退向再生的阶段跨越。

规划2020年将抚顺建设成为“国家老工业基地转型发展示范区、生态文明建设体制改革试验区和沈阳经济区一体化先行地”。

2017年抚顺市获批了国家“老工业城市和资源型城市产业转型升级示范区”。

2.1.2 城市空间结构

规划至2020年，中心城区形成“一心、五片、多组团”的城市空间结构。

一心：即由浑河南岸的站前商业区、浑河北岸的商业区、城东新区的现状城市公共服务中心组合成的城市主中心。

五片：即大沈抚新城片区、老城片区、滨湖片区、石化新城片区、南部片区。

多组团：在各个片区内部，结合城市山水地形条件和基础设施选线等因素，

将城市划分为24个功能相对综合的城市组团。

2.1.8 市域交通发展规划

(1) 重要交通廊道

中心城区对外形成“一环十射”廊道。“一环”即抚顺市城区环城快速干道，全长80公里。“十射”即环城快速干道与普通公路连接形成的十条放射状线路。分别为高望线、沈通西线、沈抚大道、沈通南线、沈环南线、抚清线、抚金线、黑大线、前三线和沈环北线。沈抚联系形成“九通道”，即沈抚之间由两条高速公路和七条普通公路形成九个通道。由北向南依次为高望线、棋望线、沈吉高速公路、沈通线、沈葛线、沈抚2号路、沈抚大道、沈中线和关深线。

(2) 公路

高速公路：

新建辽宁中部环线抚顺段高速公路、清原至新宾段高速公路。

形成“两横三纵”格局，成为市域快速联系的主骨架，实现市县之间、县县间有高速公路相连。“两横”为沈吉高速公路、抚通高速，“三纵”为辽宁中部环线抚顺段高速公路、永桓高速、清原至新宾段高速公路。

高等级公路：

构筑以国省干线为主骨架，以县乡公路相连接的布局合理、结构优化、等级优良、服务优质的市域公路网络体系，使高等级公路成为县与镇、镇与乡之间联系的主体。市域形成“三横八纵”的高等级公路网络。“三横”即国道202线；抚金线连台上线、东南公路；沈通线连永红线、彰桓线。“八纵”由西向东

依次为高望线连接沈通线、拉白线；沈环线；前三线连接东环大道、抚清线；哈三线、詹白线连接抚金线；铁长线连接上徐线、下李线；金大线经北夏线、阿平线、大台线、木四线至永陵连接木通线；金泉线经双长线、永尖线至永陵连接桓永高速公路；开草线连接草大线、湾甘线至省道彰桓线，经旧北线到红文线。

国道 202 中心城区段外移；普通公路以加快沈抚通道、西部城区环城快速干道和途经东部山区县域公路建设为重点，完成沈抚连接带公路建设，推进沈抚同城化进程。

（3）铁路

铁路建设以中心城区为核心，实现与周边主要城市和重要城镇的更紧密联系，特别加强与沈阳核心城市的融合；提升改造沈吉线和苏抚线，加快沈吉线复线建设，加强抚顺与沈阳的快速铁路联系；

加快南环铁路建设，实现抚顺城区铁路客货运分离组织；
远期预留南杂木经新宾至长白山铁路线路。

（4）市域客运枢纽

形成以中心城区为主中心，清原、新宾为次中心的市域客运枢纽布局。

二级及以上汽车客运站，主要便于旅客集散和车辆停放中转，分别为：抚顺市长途汽车中心客运站（北站）、抚顺市沈抚城际客运专用站（南站）、抚顺市客运东站、抚顺市客运西站、新宾县客运站、清原县客运站。其中，新建抚顺市客运东站、抚顺市客运西站、新宾县客运站。同时建设抚顺县石文、后安、救兵，东洲区哈达，新宾县苇子峪、永陵、下夹河等乡级客运站；在干线公路、

重点乡镇、旅游风景区，新建 50 座农村客运班车乘降站。

（5）市域货运枢纽

与市域产业布局相适应，结合铁路、公路场站建设，在市域范围内以中心城区为重点合理设置货运枢纽。便于货物集散和车辆停放中转的危货停车场（占地 2 万平方米以上）分别为荣昌、同益、质达和亿泰危货停车场；同时，续建华山物流园区、裕民物流园区、荣昌物流园区，新建开发区物流园区，新宾县、清原县和抚顺县物流中心。

2.1.9 对外交通规划

（1）打造“网络化、枢纽化”的现代化综合交通运输系统

1、加强与沈阳桃仙机场、沈阳高铁枢纽的交通衔接，使抚顺成为沈阳枢纽的有机部分。借助沈阳枢纽完成抚顺市对外航空运输和高铁运输的交通需求。

2、利用辽中环高速公路建设的有利时机，完善公路网络，以公路方式为主，构建地区性交通枢纽，形成独立于沈阳的对外交通系统。

辽中环高速公路是抚顺与辽东北、辽东南之间重要的联系通道，加强了抚顺与周边地区的直接联系，也大大缩短了抚顺到沿海港口的距离。强化抚顺成为辽东北、吉林与沿海的枢纽。

3、建设铁路南环线，实现客货分离。客运方面，旅客列车调整至抚顺北站终到始发，大连方向与吉林方向的旅客列车均经李石寨站一滴台站联络线（西口联络线），沈阳开往抚顺的环线旅客列车在新抚顺站调头后经大抚联络线返回沈阳。货运方面，苏抚线地方货物与沈阳方向货物交流经由苏抚线、长大线，

与吉林方向的交流经由沈吉线、大抚联络线和苏抚线；吉林方向与大连、丹东等方向的货物交流经由沈吉线、西口联络线和苏抚线。抚顺地区内发往吉林方向的货物列车经大抚联络线。

4、整合铁路与公路运输、城市交通，建设综合交通枢纽。

（2）沈抚同城化交通

沈抚交通的组织模式为：西部同城，东部一体化。

空间距离较近是同城化的空间基础。30km内是同城化的主要通勤交通圈。

因此，抚顺与沈阳同城化的范围主要是沈抚新城、高湾开发区和望花区，顺城区和新抚区则属于一体化的范围。方便快捷的交通是同城化的必要条件。中心城市与周边城市间要有快速交通系统联系，周边城市与中心城间存在明显的通勤、通学等向心交通倾向，通勤时间一般在30min内。同城化城市间交通量在区域内最大，交通联系起初以公路交通占主导，并逐渐向公交方式转移。因此，雷锋号将仍然是未来沈抚间的主要交通方式，应进一步改进和完善。

1、枢纽

在沈抚新城建设综合交通枢纽，衔接沈抚城际、沈阳有轨电车、规划抚顺市轨道交通、城际公交、抚顺市城市交通等交通方式，作为沈抚交通、抚顺市东西部城区交通以及沈抚新城内部交通相互转换的枢纽。

2、道路网络

在国道202改线的基础上，将高山路改建成快速路，连接沈阳市东西快速干道；将南外环向西打通至沈阳四环路。建设滨河快速路，直接对接沈阳浑南快速路。理顺其他跨界道路。

3、公交

沈抚新城公交实现与沈阳公交的同城化运营；东部通过沈抚枢纽换乘。完善城际公交（雷锋号）的运营组织，真正实现城市公交化。并开通快车线路，接驳沈阳地铁枢纽、北站枢纽、机场枢纽，缩短运行时距。完善城际铁路运营组织和集疏运交通。远景实现城市轨道交通对接。

2.1.10 城市道路网结构

（1）快速路网

依据主要交通走廊，规划在中心城区沿河南构建一条东西方向的快速路，同时在沈抚新城构建一条南北向快速路，整体形成“一横一纵”“十字型”的城市快速路网络：

一横：沿滨路快速路，西侧对接沈阳浑南快速路，形成联系沈抚新城、望花、新抚、东洲等片区的快速通道；

一纵：青台子快速路，北接沈吉高速，由高望线、浑河大桥、沈通线改造而成，联系高湾区、沈抚新城、南环线，加强沈抚新城南北方向快速交通联系。

（2）主干路网规划

规划“八横十六纵”主干路网络，联系对外交通，同时承担中心城各组团之间交通联系。

“八横”是指高山路、新城路、临江路、沈抚大道、沈东四路、郎平路东延、盘南路西延、南环路。

“十六纵”是指旺力街、中兴街、李石街、北镇街、望花大街、古城子路、

葛布大街、将军街、宁远-永宁街、新华大街、长春街、安城街、永城街、海新路、东洲街、萨尔浒大道。

2.2 沈抚改革创新示范区总规概述

2.2.1 发展定位

立足沈抚改革创新示范区发展基础，落实国家政策要求，顺应新城新区发展趋势，规划提出将沈抚改革创新示范区建设成为：同城典范、转型示范、活力振兴的生态之城。具体内涵是：国家级同城化试验区，东北老工业基地改革的先导区和示范区，辽宁新一轮振兴发展的增长极，生态宜居、有产业竞争力、产城人融合的国际化新区。

2.2.2 发展目标

（1）近期目标

到2020年，基本建成支撑产业发展各类体系平台，积累产业转型集聚发展、创新管理体制、建立技术创新体系、开创国际化发展道路的新经验，成为老工业基地转变发展方式的先导区。人口规模达到20万人。

（2）远期目标

到2040年，建立健全支撑新区转型升级的内生动力机制、平台支撑体系，构建特色鲜明的现代产业集群，成为东北老工业基地转型升级的示范区、带动辽宁经济发展的新增长极，建成生态宜居、有产业竞争力、产城人融合的国际化新区。人口规模达到40万人。

2.2.5 总体空间结构

根据沈抚改革创新示范区生态环境特征、现实基础和发展潜力，围绕战略定位和产业布局，规划形成“一心、三轴、四廊、六区”的总体空间结构

“一心”——综合服务中心

以玄菟郡遗址为中心，沿沈抚大道向东延伸至金风湾（生命之环），向西延伸至伯官大街，主要发展中央商务、总部办公、文化行政、休闲旅游等高端服务功能，是新区生产组织和生活的核心集聚区。玄菟郡以西主要布局金融商务、科技研发、行政办公等生产性服务业；玄菟郡以东用地主要布局商业商贸、餐饮住宿、公共服务等生活性服务业为主；中部以玄菟郡遗址为核心打造历史文化主题公园，主要发展历史文化、旅游度假、生态休闲等旅游服务业。

“三轴”——三条串联沈、抚两市的发展轴线

浑河生态休闲轴：浑河作为沈阳与抚顺城市发展的“母亲河”，有着天然接连两市的良好条件，沿河以生态开敞空间为主，适度布局休闲娱乐、文化创意、公共服务设施，形成沈抚改革创新示范区最有活力、有魅力的生态景观休闲轴线。

沈抚大道城市发展轴：是串联沈阳浑南新区、沈抚改革创新示范区、抚顺中心城区的重要交通线，沿线聚集了金融办公、商业商贸、文化创意、旅游休闲、生活服务等多个的节点，是沈抚改革创新示范区展现城市功能的重要轴线。

城际铁路产业发展轴：沈抚城际铁路起于沈阳站，经浑南新区、沈抚改革创新示范区进入抚顺北站，沿线布局了浑南国际新兴产业园、沈抚改革创新示

范区三大产业基地、东北特钢抚顺基地等多个产业园区，是沈抚改革创新示范区产业拓展的重要轴线。

“四廊”——四条生态廊道

贯穿沈抚改革创新示范区的四条区域性道路（三环、四环、沈通线、沈中线），沿线布置生态防护廊道，起到生态隔离和片区划分的作用。

“六区”——六个产城融合功能区

1) 高端制造产业功能区

规划在四环以东、沈通线以西、城际铁路以南、沈中线以北。以产业升级、闲置工业用地再开发为发展理念，重点发展智能机器人、数控机床、医疗器械产业等高端制造业，带动现状传统产业升级，打造产业转型升级示范区。

2) 高新技术产业功能区

规划在三环以东、四环以西、城际铁路以南、沈中线以北。以新兴产业、园区 4.0 为发展理念，重点发展智慧物流、生命医药、节能环保等战略性新兴产业，打造高新技术产业集聚区。

3) 创新合作产业功能区

规划在三环以东、四环以西、城际铁路以北、沈抚大道以南。以技术引进与研发、开放合作为发展理念，重点发展国际合作产业、区域合作产业、军民融合产业，打造创新驱动、多元合作的复合型产业示范区。

4) 特色产业功能区

规划在拉古片区，以生态保育为发展理念，在不破坏生态环境基础上进行小规模开发建设，重点依托刘山水库、中华寺、拉古山等生态文化资源建设特色小镇，打造生态产业示范区。

5) 生态城市示范区

规划在三环以东、四环以西、浑河以南、沈抚大道以北，以海绵城市、低碳城市等低影响开发为发展理念，重点发展生态住区、绿色建筑、滨水公共空间利用，打造生态城市建设示范区。

6) 复合功能示范区

规划在四环以东、沈通线以西、浑河以南、城际铁路以北，以 TOD、SOD、工业用地功能置换和混合利用体等复合空间开发为发展理念，重点发展 SOHO、LOFT、邻里中心、城市产业综合体，打造城市复合功能示范区。

2.2.6 综合交通规划

(1) 交通发展目标

坚持区域统筹、协调发展，构筑区域一体化发展的高效率、低能耗的交通运输体系，建设城市绿色交通、智慧交通的示范先导区。

(2) 交通发展策略

- 1、加强新区与周边片区之间交通联系。
- 2、坚持公交优先。
- 3、明确道路的功能与等级，改善城市道路与过境道路交叉口，提高快速路通行能力。

4、加强停车设施建设。

5、构建结构完善、科学合理、现代化的货运交通体系。

（3）对外交通规划

1、与沈阳浑北主城区的交通联系

规划沈中路向东与抚顺南环衔接，提升为城市快速路，承担沈抚改革创新示范区东西向过境交通，缓解沈抚大道交通压力。

2、与沈阳浑南地区、抚顺市主城区的交通联系

规划拓宽沈抚城际铁路辅路道路宽度，作为联系沈抚改革创新示范区与浑南地区与抚顺市区的主要对外交通。

3、与棋盘山地区的交通联系

规划加强两片区内部主要交通联系，在高坎大桥与沈通线大桥之间增设两座桥梁，分别为中兴街沿线和顺大街沿线，另规划沿金橙街，在浑河南岸与鸟岛之间修建跨河步行栈道，加强浑河两岸的联系。

4、道路体系规划

规划形成“七横八纵”的路网结构，构建快速路、主干路、次干路等级分明的交通体系，其中，根据使用功能的不同分为生活性主干路和生产性主干路。

（4）公共交通规划

1、沈抚城际铁路

近期改善城际铁路购票乘车的便利性，提升利用率。远期规划将城际铁路高架改造，作为沈抚两市城际交通客运专线，取消铁路货运功能。

2、地铁及轻轨

规划将沈阳地铁9号线与3号线向东延伸至沈抚改革创新示范区并向东与抚顺市轨道交通对接。地铁1号线东沿线在浑河北岸沿沈棋路至棋盘上地区。沿伯官大街规划一条地铁支线衔接地铁1号线、9号线与3号线。

3、有轨电车

保留现状有轨电车，远期作为观光游览线路考虑，规划加强与其他交通方式的换乘。

4、地面公交

常规公共交通规划采用主线服务和支线服务相结合的公交系统，主线服务分成两个部分，城际公交将以长距离快速远站距的形式，运送以沈抚之间通行为目的的长距离公交客流，另一部分为城市公交线路，将穿行沈抚改革创新示范区与相邻片区之间；区域支线服务于新区内部各组团之间，起到为干线接驳客流的作用。

（5）交通设施规划

1、交通枢纽

一是打破对外交通与区内交通之间各自为政的局面，建成多方式联运、换乘高效的对外交通枢纽系统；二是在核心区建设公交换乘枢纽，在外围各功能组团建设P+R（停车+换乘）枢纽，同时配套自行车停车场以及小汽车停车场的建设，控制核心区交通流量；三是针对差别化区域交通政策，核心区鼓励使用公共交通，外围适当放宽小汽车的使用。

2、道路交叉口

新区道路与高速公路现有一处互通式立体交叉口，为沈抚大道与三环高速公路交叉口。规划四环快速路与沈抚大道、沈中线设置两处互通式立体交叉口；沈中线与金橙大街、中兴街、沈通线等主干道分别设置互通式立体交叉口。

3、社会停车场

根据《城市道路交通规划设计规范》，停车场用地面积按规划人口每人0.8—1.0平方米计算。结合城市用地功能分区和道路交通组织的需要，规划停车设施力求均衡分布，并与城市道路网有机结合。

2.3 各县总规概述

2.3.1 《抚顺县县城总体规划修编（2016-2030）》简介

目前最新版抚顺县总体规划为《抚顺县县城总体规划（2012-2030）》，规划内容简述如下：

（1）城镇性质

抚顺县政治、经济、文化中心，抚顺市市域南部副中心城市，沈抚改革创新示范区重要的产业互动区，国家级特色示范城镇。

（2）县域体系规划

根据各城镇现状职能特点的分析，结合县域发展战略，将全县所有城镇按职能类型分为综合型、交通、工业型、旅游型和农业型5个类型；根据各个乡镇在区域中所起的作用，分为3个职能等级：

1、中心城区为石文镇区，是抚顺县人民政府所在地，是全县的经济社会

服务中心，管辖包括石文、苏子、大堡、景家、连刀、宫山、栗子、阁老、毛公、三家子、瓦房、八家子、大石、英守、养树15个村委。

2、重点镇：后安镇、上马镇、救兵镇。

3、一般镇：分别是汤图乡、峡河乡、马圈子乡、海浪乡。

（5）城镇人口规划

根据以上自然增长率设定和机械增长的定性预测，利用两种预测方法，可以计算出抚顺县域的规划总人口，近期2020年将达到12.7万人，远期2030年将达到16.4万人。

城镇化水平2020年为51.0%，2030年为70.0%。

（3）县域公路网规划

抚顺县的公路网结构主要分为区域性干道、县域干线道路、一般城镇联系道路、乡村联系道路四个层次。

第一层次：区域性干道。由辽宁中环高速公路、省道沈通线、沈环线组成。

第二层次：县域干线道路，由拉马线、郑石线、沈环线、抚金线、拉白线（拉古至松岗）、双石线（官山至峡河）、抚清线（市区至康西、上沟至石门）、新小线、关洋线（紫花至洋湖）组成，道路等级为一级。

第三层次：一般城镇联系道路（县道），由拉白线（松岗至和顺）、苏边线（毛公至杨木）、和下线、抚清线（石门至新开岭）、双五线、高上线（洋湖至下马）、沈通线（上沟至新宾）、前三线、施大线、哈三线、詹白线、土高线、台上线、下李线、金桦线组成，道路等级为二级。

第四个层次：乡村联系道路（乡道），道路等级为三、四级。

辽宁中环高速公路：规划线路已完成，现正在施工中，由碾盘经救兵、石文至本溪，在官山设出入口。

沈通线：沈通线为更好地提供服务，减少对县城的干扰，规划在县城中心区将现状沈通线南移，在规划县城南端通过。

沈环线：沈环线在县城中心段线位向西移调整，线形平滑顺畅，形成通畅快捷的对外交通系统。

沈中线东延：规划将沈中线东延经后古村、唐力屯村、马和村、关家村、温道村与抚金线相连。

联络线规划：规划打通兰山乡金洋线至抚金线的联络线，以促进神洲北湖的旅游发展。在救兵乡小东村东洲河西岸规划一条县级公路，由小东村向北沿东洲河西岸向北连至高上线，以加强区域交通联系。

（4）城市对外交通规划

1、对外交通系统

现状省道沈通线、沈环线都在镇区中心通过，未来县城建设开发规模达到一定程度，人口、交通量增长，必将形成过境交通与城市生活、交通的相互干扰，因此，规划将两条过境公路线位进行重新布置，规划在县城中心区将现状沈通线南移，在规划县城南端通过。沈环线在县城中心段线位向西调整，线形平滑顺畅，形成通畅快捷的对外交通系统。

根据辽宁省公路网建设规划，在石文镇东南方规划一条辽宁中环高速公路，向北通抚顺市东洲区，向南达本溪市。规划在辽宁中环高速公路与沈通线相交

处规划设置高速公路出入口，高速公路建成后将是抚顺县城良好的对外交通出口，以方便对外交通出行。

2、交通枢纽、场站规划

倡导绿色交通出行方式，加强与周边城市的联系，建立以公共交通为主导的城际客运体系。规划在老城区设置一处客运站，占地 2.2 公顷，作为客运中心，以联系周边城市，开启城际间公共客运体系，促进城市的快速发展；开通抚顺县县城至各乡的长途客运线路，以形成抚顺县县域的客运交通体系，促进城乡一体化发展。在县城规划 1 处公共停车场，总用地 0.5 公顷。

（5）城市道路规划

县城用地南北长东西窄，中间有五条河流通过，受山体、河流的限制与分割，县城用地呈分散的特性。规划道路结合地形地势规划道路以方格网式为主辅以自由式。

县城规划道路总长度 54.19 公里，其中：主干路 10.97 公里；次干路 16.88 公里；支路 26.34 公里。道路网密度为 5.0 公里/平方公里，道路用地 124.39 公顷，占总用地的 14.14%。

城市道路等级规划为三级：

一级为城市主干路：道路红线宽为 40—60 米，承担城区的主要交通。

二级为城市次干路：道路红线宽为 30 米，连通主干路，承担内部的主要交通。

三级为城市支路：道路红线宽为 20 米，承担片区内部的交通。

2.3.2 《清原满族自治县总体规划修编（2008-2030）》简介

目前最新版清原县总体规划为《清原满族自治县总体规划修编（2008-2030）》，规划内容简述如下：

（1）城镇性质

辽宁东部出口，抚顺东部重镇，同时是抚顺市东部的经济中心。

（2）县域体系规划

根据各城镇现状职能特点的分析，结合县域发展战略，以及各个乡镇在区域中所起的作用，分为3个职能等级：

一级：县城（清原镇）。是全县政治、经济、文化中心，其主要职能包括面向全县的管理职能、生产职能、服务职能、集散职能。

二级：中心镇。包括红透山镇、夏家堡镇、湾甸子镇、草市镇，是县域内重要的经济增长极核，是对县城功能的补充和完善，发挥着次中心的作用。

三级：一般乡镇。即基层地方性小城镇。这类城镇是城乡联系的纽带，是就近吸纳农村剩余劳动力的重要场所。包括南山城镇、大孤家镇、英额门镇、南口前镇、土口子乡、敖家堡乡、大苏河乡、北三家乡、构乃甸乡。

（3）公路网规划

公路网规划目标是指在一定规划期内，公路发展规模、速度和技术等级不仅在数量和质量上能适应、满足公路运输的需求，能满足社会经济发展的需求，同时，具备投资建设的可行性和技术的合理性。

1、交叉状国省道骨架

国道 202 和省道彰桓线交叉构成县域主要交通骨架。规划中突出和强化其

县域主轴地位，规划国道 202 在城区段改线至城区外围，实现城市内外交通的合理分流，使部分过境交通避开城区，直接沿次线出入东西。省道彰桓线纵穿清原县域南北，连接清原县城和夏家堡镇、湾甸子等重要乡镇，规划要提高其道路等级及路面通行能力。

2、放射状县道

利用现状县道基础，整合县城周边过境交通，形成通畅、便捷的绕城过境线路，使县道沿环状城区道路网呈放射状向外伸展，加强县城与周边乡镇、邻县的联系。加强东南方向和西南方向的联系，形成均衡的道路网密度，使县道和国省道有机联系。

3、高速公路建设

规划期内，全县将建成沈吉高速公路清原段，分别在东西贯通县域，有利于促进清原物流、人流转换，带动经济发展。

（4）城市对外交通规划

1、高速公路系统

南部互通交叉口主要服务清原县新城区。为实现互通交叉口对新城区西部地区的服务，在互通交叉口的平坦地带规划连接道路并与长岭街和 202 国道相连。这样实现了高速互通口服务覆盖面均匀的目标。

2、国道省道系统

根据交通部门统计，近年来，清原县客货运输总量中，公路运输居于主导地位。目前，清原县人均货运量和出行次数都远远低于全国平均水平。另据研究资料表明，当经济发展到一定程度时，大城市的人均货运量一般可达到 50 吨

/人，小城市的人均货运量一般可达到 30 吨/人，比较高的人均出行次数可达到 3 次/日。

由于经济的发展和沈吉高速公路的正在建设，在县城南侧交汇并留出入口，清原未来的交通条件将会得到良好的改善，客货运输量势必有较大幅度增长。

规划按人均货运量指标 30 吨/人计，则 2030 年清原县货运量将达到 600 万吨（不含过往交通运输）。规划人均出行次数按 1.5 次/日计，则 2030 年清原客运量将达到 30 万人次。

随着经济水平的提升，对外交往活动的增多，清原未来客货运量将有迅速增加，主要客运流向为沈阳、吉林、开原和新宾，主要货运流向为方向吉林、沈阳。规划期内，因清原城区的向南推进以及沈吉高速公路建设完善，沈阳、吉林流量将有较大幅度增加。

3、对外公路出入口

随着城区东扩南进的发展，以及整体道路网的建设，将对南出口和北出口进行重点改造，修正不规则路口形态，规范渠化、灯控分流，充分发挥环路的过境交通职能。同时，拓宽至北三家西出口和至开原北出口，使得城市出口稳定在 6 个。

城市出口不仅担负着城市的主要对外交通职能，更是进入城市的门户，是城市形象的“第一印象”，必须重点进行相应的景观建设。

4、长途客运枢纽

根据城市结构及用地功能布局，规划在新城区西郊街南端与规划 202 线交叉西侧增建一汽车站，占地共 2.3 公顷，按三级站设置，以解决高速建完后的

对外客流问题，原长途客运站由于比较新，且功能已经满足，只对周边环境进行整治，形成铁路客运、公路长途、城内公交的综合换乘枢纽。

5、物流储运设施

为使货物运输安全便捷，便于管理，长途货物运输应以社会化专业运输为主，同时结合市区货物特征合理选择货运车辆。建议规划期末，清原城区货运汽车数量按常住人口每 30 人一辆标准货车配备，大、中、小货车的合理车型比例为 1: 5: 3。规划在火车站附近设置物流中心一处，占地约 2 公顷；在铁北靠山屯附近设置物流中心一处，占地 9 公顷；在河南工业区和斗虎屯工业区结合仓储用地设置物流中心；在高速下道口附近设置物流中心一处，占地 2 公顷。

（5）城市道路规划

清原城区路网采取综合用地布局与交通规划相结合的方式，对老城、河南新区、斗虎屯工业区分别采取不同对策。旧城内要维护城市空间传统格局，路网建设以满足步行、公交和防灾救护等功能为主，通过合理功能布局、适度降低密度和合理有效的交通组织、疏解相结合，避免大拆大建式的道路拓宽对老城格局的整体影响；新区以现代化城市建设标准，布置完善的路网及设施，满足河南新区交通需要；斗虎屯工业区的道路系统规划应该满足工业发展的需要。

城市生活区（老城区和河南新城）道路等级划分为过境交通、主干路、次干路和支路四级。过境交通北山环路（白银路）24 米，规划 202 线 36 米，沈吉高速 50 米；其中长岭街 30 米，西郊街 35 米，白云街 45 米；次干道一般宽度为 24 米；支路宽度为 20 米。

城市工业区（斗虎屯工业区）道路等级分为过境交通、主干路、次干路，

过境道路主要是国道 202 线，控制红线 36 米，主干路红线控制 20 米，次干路红线控制 15 米。

规划道路广场用地共计 315.45 公顷，占规划总用地的 15.0%，人均 15.77m²。

2.3.3 《新宾满族自治县总体规划修编（2008-2030）》简介

目前最新版新宾县总体规划为《新宾满族自治县总体规划修编（2008-2030）》，规划内容简述如下：

（1）城镇性质

新宾满族自治县县城定为抚顺市域东部副中心，县域范围多为水源地、森林公园等生态保护区，是抚顺市东部水源保护地，林业生产基地。

（2）县域体系规划

根据各乡镇分布特征、区位交通条件以及发展状况和态势，本着突出中心、强调重点、带动全县的原则，以期形成合理的城镇体系，加快县域经济发展，对新宾满族自治县乡镇等级体系结构做出适当引导。分为三等级：

（3）公路网规划

1、提高道路等级：规划期内，省道沈通线达到二级公路以上标准；县道达到二级公路标准；乡道达到三级路标准；村路达到四级公路标准。乡级以上公路全部实现黑色化，消灭低级路面。加大桥梁、涵洞等配套设施的建设力度。

2、全面改造农村公路网，构建高速、便捷、舒适、安全、四通八达的公路网，实现县际间通二级路，镇村间通油路，村际间通公路。

3、提高永陵客运站、南杂木客运站的接待能力，改造苇子峪、旺清门等客运站，构建县域客运网络。

4、建设新宾城区、永陵、南杂木、旺清门、苇子峪物流中心，构建县域快速货运网络。

5、旅游公路的建设：改造“新宾—清原”、“岗山—桓仁”、“永陵—桓仁”、“永陵—清原”、“古勒景区—抚顺”的道路，加强新宾与周边地区的联系，特别是打通新宾与辽北，新宾与吉林，新宾与辽东的本溪、丹东的联系。改造“新宾—岗山”的道路，使“辽宁屋脊”更容易到达。改造“响水河子—红庙子”，以及“红庙子—桓仁”的道路，加强巨流河、黑山沟等东南部景区的内部联系。改善“新宾—桓仁”的交通条件，进一步优化“满韵清风文化走廊”的交通条件。改造“木奇—下夹河”、“永陵—平顶山—大四平”的道路，进一步完善区域内部交通。

（6）为了减少过境公路与城镇的相互干扰，原则上过境公路从城镇边缘绕行，城镇建成区与过境公路保持一定距离，通过城镇道路衔接。

（4）城市对外交通规划

1、高速公路

目前沈（阳）通（化）高速公路正在建设中，高速公路城区段由城区南部东西向穿越，高速公路出入口设于城区西侧。

规划在高速公路沿线两侧各控制 50 米作为防护用地，严禁进行各种建设。

2、公路

县城过境公路沈通线，近期仍走城区肇兴路，近期扩建苏水南路至红线 14 米，疏解部分过境交通，减轻肇兴路压力。远期规划修建河南南山外环过境路，彻底解决过境交通穿越城区的问题，原肇兴路做城区混合型主干道。

规划期内新清公路由西山脚下绕过城区，实现过境交通从城区外围绕行的目标。

为了打破城西交通瓶颈，规划新建一条从高速出口至兰旗的沿河路，作为城市的第二条西部对外交通道路，同时加强老城区与工业区的联系，保证城市的交通安全。

在南山以南修建由兰旗至前进的道路，在北山以北修建五副甲至刘家的道路，作为城区过境交通的补充。

3、客运站

改造扩建现状公路客运站，占地面积 1.36 公顷，满足短途和城际客运交通需求。

4、物流中心

在刘家工业区西部建设仓储物流中心，占地面积 29.00 公顷。

县城规划对外交通用地 41.23 公顷，占城市建设用地的 3.07%，人均对外交通用地 2.75 平方米。

（5）城市道路规划

1、路网结构及规划

本次规划遵循上轮规划的思路，延续方格网状道路布局形式，结合土地使用、地形、地貌、河流走向进行调整。完善路网布局，调整道路功能，确定道路红线和主要交叉口的形式，确定城市广场的位置和规模。

规划道路网以方格网为基本形式，形成“两横六纵两环”的城区道路结构系统。

两横：以肇兴路、启运路为城区的东西横向主路。

六纵：以三教寺街（暂命名）、衍水街、兴京街、建州街、中兴街（暂命名）、前进街（暂命名）为城区南北纵向主路。

规划以南山路（暂命名）、五副甲街（暂命名）、北山路（暂命名）、兴京北街、西山路（暂命名）构成城区外环。

规划以肇兴路、前进街（暂命名）、启运路、衍水街构成城区内环。

规划增设八座桥梁，即跨越苏子河的四座桥梁，分别为前进桥（暂命名）、三教寺桥（暂命名）、南茶棚桥（暂命名）、凤山桥（暂命名），跨越二道河的河口桥（暂命名）、修家桥（暂命名）、五里桥（暂命名），跨越刘家河的刘家桥（暂命名），把河南、河北、二道河、刘家四部分连接起来，使中心城区形成一个有机的整体。

2、道路指标

规划城市道路广场用地 195.69 公顷，占城市建设用地的 14.55%，人均道路广场用地 13.05 平方米。

其中城市道路总面积为 165.06 公顷，人均道路用地面积为 11.00 平方米。

城区道路规划分三级设置，即主干路、次干路和支路。

以肇兴路、衍水街、前进街为城市综合性主干道；兴京街、启运路、建州街、中兴街、三教寺街为城市生活性主干道。

道路红线为40米、36米、24米、18米、14米五种。

其中兴京街道道路红线40米，两侧建筑后退道路红线各10米；肇兴路道路红线36米，两侧建筑后退道路红线各10米；主次干道启运路、衍水街、建州街、五甲街、前进街、南外环等道路红线24米，其他次干道道路红线18米，两侧建筑后退道路红线各8米；支路道路红线14米，两侧建筑后退道路红线各5米。

3、城市广场规划

规划布置广场10处，总面积为14.88公顷，人均广场用地面积为0.99平方米。

老政府广场，位于兴京街北段，占地面积1.42公顷，主要作为城市居民茶余饭后休闲娱乐与观光的场所；

刘家广场，位于刘家地区沈通路北，占地面积1.78公顷，为休闲娱乐广场；

二道河广场，位于二道河新区，占地面积1.49公顷，为休闲娱乐广场；

河口广场，位于苏子河与二道河交汇处，占地面积2.04公顷，建设标志性设施，作为沿河带状公园的标志性节点景观。对城市景观起到“画龙点睛”的作用。

南山广场，位于南山公园山脚下，占地面积1.81公顷，主要作为疏散与休闲广场；

转盘广场，位于城西转盘东北，占地面积2.11公顷，以展示地方民俗文化、人文历史为主；

汗王广场，位于原汗王酒厂，占地面积0.79公顷，为休闲娱乐广场；

前进北广场，位于河北前进村，占地面积2.25公顷，为休闲娱乐广场；

城东三角广场，位于城东山脚下，占地面积0.40公顷，为休闲娱乐广场；

前进南广场，位于前进村河南，占地面积0.79公顷，为休闲娱乐广场。

4、城市停车场规划

规划布置停车场6处，总面积为15.75公顷，人均停车场用地面积为1.05平方米。

工业区停车场，占地面积5.74公顷；

高速出口停车场，占地面积1.78公顷；

医院南停车场，占地面积1.20公顷；

客运站停车场，占地面积0.41公顷；

城东停车场，占地面积1.19公顷；

城北停车场，占地面积5.43公顷。

大型商业中心和社会活动场所以及居住小区应配建停车场，鼓励发展地下停车场。

5、道路交叉口

道路交叉口通行能力是整个道路系统通行能力的关键，根据城区情况，以平面交叉形式为主，规划要求加强城市交通管理，建立交通监控系统，合理组织交叉口交通，达到安全、快捷的目的。

城区交叉口形式控制表

相交道路	主干道路	次干道路	支路
主干道路	A. B	A. B	B. C
次干道路		B. C	C. D
支路			D

注：A 为环形平面交叉口；B 为展宽式信号灯管理平面交叉口；C 为信号灯管理平面交叉口；D 为不设信号灯的交叉口。

6、自行车道路

通过组织主干道、次干道两侧的非机动车道建立自行车专用道路，建立安全、便捷的自行车交通网络，以减少和消除机动车道的上的自行车，保证其效率和行车安全。在商业中心、体育中心、文化娱乐中心等设施用各地布置自行车公共停车场，各居住区、各企事业单位设专用自行车停车场。

2.4 中心城区主要工业园区简介

2.4.1 抚顺高新技术产业开发区

成立于 2006 年 8 月，位于抚顺市东洲区，规划面积 42.77 平方公里。2007 年 12 月，抚顺高新区被科技部批准为全国首家“国家级精细化工产业化基地”，2010 年 4 月被省政府批准为省级高新技术产业开发区。2017 年度被国家发改委批准为全国首批老工业城市和资源型城市产业转型升级示范区。

截止到 2017 年底，抚顺高新区固定资产投资已达到 450 多亿元，已成为上下游一体化发展的新兴精细化工产业园区，已成为抚顺市产业发展、科技创新的核心载体。

抚顺高新区包括石化公司厂区、青草沟工业园区、夜海沟工业园区、碾盘工业园区、张甸工业园区及周边可扩展开发的土地。

目前建成区面积为 15.9 平方公里。近期高新技术开发区用地范围内适合用于进行工业建设的用地 3.17 平方公里，在土地利用总体规划中均为允许建设用地，在城市总体规划中 2.768 平方公里用地属于城市建设用地。

2.4.2 抚顺胜利经济开发区

位于抚顺市区南部，1993 年 3 月经省政府批准晋升为省级经济技术开发区，建区 30 余年，先后经历了 1999 年 5 月、2007 年 4 月、2010 年 9 月三次行政区域调整，目前划归新抚区管理。开发区管辖总面积 72.65 平方公里，建成区面积 10.15 平方公里，工业用地面积 6.96 平方公里。区域内辖一个乡一个街道计 10 个社区、11 个自然村，总人口 5.03 万人。

胜利开发区处于抚顺市南环产业带中部，是城市南扩的发展空间，承载着新抚区工业发展重任。目前，胜利开发区已经形成西北部食品工业园、胜利工业园区，南环中部产业集群（园区）、煤矸石综合利用基地、南部旅游观光农业区为主的发展格局。

近期，胜利开发区可利用工业用地面积 0.6 平方公里，分别位于食品园（二期）及再生产业园 B 区（二期），2.1 公顷的用地不符合城规，其余用地均符合城规、土规。

2.4.3 抚顺望花经济开发区

位于抚顺市南环经济产业带中部，东起望花区与新抚区交界处，西至望花区与沈抚改革创新示范区交界处，南起规划南环铁路，北至热电厂铁路专用线和杨柏河（含演武街道全境、塔峪镇6个村、创业园区2个社区），总占地面积27.55平方公里。2018年2月26日，省政府批复抚顺望花经济开发区为省级开发区。2018年9月12日，增加开发区为辽宁自贸试验区协同发展重点产业园区。

望花经济开发区将打造以冶金材料深加工为主导，以能源、造纸产业为辅助，以现代物流仓储为特色，兼顾新型城镇化建设的经济开发区。

近期可利用工业用地有两部分：一是汪良舍场北侧可利用工业用地约0.9平方公里，符合城市总规和土地利用总规。二是大宗固体废弃物综合利用产业园区（一期）可利用土地面积1.9平方公里，其中符合城规和土规的土地面积为0.139平方公里。

2.4.4 抚顺顺城经济开发区

于2019年6月经抚顺市政府批准成立，位于抚顺市顺城区东部，总规划用地面积13.37平方公里，以大柳和前岭工业园为依托，围绕装备制造业及配套产业，发挥集聚效应，初步形成了“一区多园”的产业发展空间布局。2019年12月，区政府工作报告明确提出，2020年申报晋升省级开发区，扩大前甸片区用地规划面积至15平方公里，并将顺城西部方晓地区9.9平方公里纳入产业园区规划范围，总面积达到25平方公里。东部围绕装备制造、配套物流、颐养小

镇等集聚产业，西部围绕工业加工集聚产业，壮大经济体量，逐步形成“一轴两片多园”的产业空间布局。

前甸片区位于顺城区东部，规划用地面积15平方公里。其中起步区用地面积5.9平方公里，也是顺城西部省级飞地经济园区。按照产业发展规划，将紧紧围绕“专精特新”，巩固发展装备制造、配套物流集聚产业，结合市政府发展跨境电商的部署，建立以生产、加工、包装、仓储为主的产业集聚区。注重引进新企业同时，强化本地龙头企业辐射，壮大本地企业经济总量，以商招商，延伸产业链条，打造西部经济发展新引擎。近期可用地面积1.33平方公里，其中0.68平方公里的用地不符合城规与土规。

方晓片区位于顺城区西部，规划用地面积9.9平方公里。北至河北乡莲岛村，南至浑河，东至孤家子村和抚顺佳化集团，西至原三二五库顺城区界。其中起步区北起抚顺石油一厂新区旧址，南至高顺路，东起原通航产业园，西至方晓河，规划用地面积230.77公顷，是2020年确定的省级飞地经济园区。按照产业发展规划，起步区将利用靠近沈抚新城和沈阳的地理优势，承接沈阳辐射，紧抓沈阳经济圈发展机遇，结合现有机械加工类企业和小微企业集聚优势，建立加工类产业集聚区，飞地经济集聚区，打造西部顺城经济发展新的增长极。近期可利用土地0.6平方公里，用地符合土规与城规。

2.5 三县主要工业园区简介

2.5.1 抚顺县石文工业园区

在石文镇西南侧，布置工业用地，以石文工业产业园为基础，建设生态工业园区。在工业产业园起步区建设抚顺县中小企业创业及科技孵化园，将老城区及规划区内原有各村庄的工业企业按工业类别分别迁至园区相应地块，重点发展高科技、无污染、附加值高的一类工业，少量发展三类工业。集聚优势资源，做大、做强工业园区，延长采矿业产业链，形成采矿产业集聚，建设成新型工业示范区。

至规划期末，规划一类工业用地 203.15 公顷。

2.5.2 清原县河南工业区（新区）和斗虎屯工业区

清原现状工业主要由主城的河北工业区（旧区）、河南工业区（新区）和斗虎屯工业区组成。主要有农副产品深加工、建筑材料生产、机加工产业等。

清原现状工业用地总计 85.01 公顷。规划工业用地面积 413.77 公顷。

2.5.3 新宾县刘家河工业园区

2008 年末，新宾县城共有工业用地 42.70 公顷，占现状城市建设用地 9.49%，人均工业用地 7.12 平方米。

县城工业用地主要分布在苏子河以南地区，以食品加工业、药材加工业为主，工厂零星分布于城区。

规划工业用地在刘家河地区集中布置，以无污染的农副产品加工、轻工业为主。改变现状工业分散布局的局面，县城中的其他工业逐步迁至工业区集中发展。

至规划期末，县城一类工业用地为 197.70 公顷，占城市建设用地的 14.70%，人均用地面积 13.18 平方米。

2.5.4 新宾满族自治县产业园区

由新宾镇智能制造产业园区、南杂木新材料制造产业园区和永陵镇农产品加工集聚区组成。规划建成以智能制造、新材料制造及农产品深加工为主的新型产业园区。

预测产业园区产业就业人口新宾镇智能制造产业园区 1928 人，南杂木新材料制造产业园区 4986 人，永陵镇农产品加工集聚区——永陵主园区 2874 人，共计 9788 人。

新宾满族自治县产业园区未来规划工业用地面积 441.03 公顷（6615.45 亩）。

第三章 规划总则

3.1 规划指导思想

本规划以“民生先行，发展为上”为宗旨，以“公路交通，促经济；城市交通，保民生；铁路交通，助配合；沈抚交通，谋大局”为工作抓手，主动提升人民群众出行便利性，服务经济社会需求，推动产业发展。逐步扩大公路网络覆盖范围和通畅能力，提高农村公路通畅水平，发挥综合交通网络整体功能和效益，提升交通承载能力和应变能力，努力为我市的民生需求和经济发展提供坚实的交通运输保障。

3.2 规划目标

贯彻落实交通强国、“一带一路”建设等国家发展战略，在省域空间发展战略和综合立体交通网络规划的指导下，牢牢把握交通“先行官”定位，贯彻可持续交通发展战略，加强交通与空间的融合，落实公交优先措施，形成公交引导发展的集约节约用地模式、开敞与紧凑有序的国土空间格局，推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。到2035年，基本建成交通强市，构建发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，基本建成快速通达、高效经济、智慧先进、绿色安全的现代化综合交通体系。

3.2.1 充分发挥交通在经济社会发展中的先行官作用

交通运输是区域发展中的基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务型产业。需合理确定交通运输发展目标和重要任务，明确基础设施、运输服务、智慧交通、绿色交通等新的发展任务，推动交通运输行业快速有序发展，更好地服务区域发展战略的实现，为构筑我市发展新格局、培育增长新优势提供有力支撑。

3.2.2 加快发挥同城优势深度融入沈阳经济区建设

抚顺市毗邻省会城市沈阳和沈抚改革创新示范区。沈阳正在积极建设国家中心城市，沈抚改革创新示范区正在积极谋划升级成为国家级新区。抚顺市地理区位优势，有望与沈阳和沈抚改革创新示范区共同建设成为我国第10个国家中心城市，成为“三力齐发”（发展活力、内生动力、整体竞争力）、“四化同步”（新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化）、“五位一体”（经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设），人口规模达到千万级的超级大都市。这要求抚顺进一步构建便捷高效的综合交通运输体系，加快高速、大容量通道及公共交通线网建设，着力提高同城化交通水平，提供更经济更高效更精准的货运和物流服务，更好地承接来自中心城市的辐射，争取在国家中心城市和沈阳经济区中获取更高功能定位和更多产业配置。

3.2.3 优先发展城市公共交通

通过优先发展公共交通，引导机动化发展，尤其是引导沈抚间小汽车交通和外围乡镇间摩托车交通向公共交通转化。

3.3 规划主要内容

1、完善公路交通网络,构建联通周边城市的高效、便捷公路交通体系。

坚持“北拓、南优、东西联动”原则，增加东西方向沈抚联系通道，同时优化与清原和新宾的联系通道，提高抚顺市在沈阳经济区的交通枢纽。

2、完善综合客运服务体系，优先发展公共交通。

推进我市综合交通运输一体化、高质量协调发展，提升服务品质和效率。统筹规划形成功能层次合理的道路客运网络布局，完善客运场站功能，重点推进综合客运枢纽站场建设。优先发展公共交通，积极推进建设多模式、多层次、一体化城市公共交通系统，实现绿色公交、智慧公交、平安公交领域新突破。大力支持“互联网+”交通运输服务新业态发展，支持我市网络预约出租汽车、小微型客车分时租赁以及互联网租赁自行车规范发展。

3、优化改造道路交通组织方式，提升中心城区交通繁忙地区道路通行能力。

中心城区早晚流量高峰期间，部分道路交通量已达到饱和状态，交叉口拥堵，行车通畅度低，给市民的工作、生活带来了极大的不便，已经成为制约抚顺社会生活和经济发展的瓶颈，也成为社会各界关注的焦点。通过对部分拥堵路段和交叉口进行渠化改造，交通组织优化，提高道路的通行能力。

4、借助沈白高铁建设契机，优化抚顺北站周边交通组织，实现公铁联运，

加强与周边区域的快速交通联系。

推进沈吉铁路道口平改立及基础设施配套工程建设，改善由于铁路线存在而引起的交通联系不便。借助沈白高铁建设契机，新建抚顺北站北站房，优化抚顺北部区域路网结构，加强南北向交通联系。

5、借助沈抚改革创新示范区的快速发展，积极推进沈抚交通一体化。

积极推进沈抚间交通干道的建设。结合沈抚城际铁路的站点设置情况、有轨电车西延工程、规划地铁情况，推进抚顺地区的轨道交通建设。

6、大力发展智慧交通、绿色交通、平安交通

推进抚顺市智慧交通大数据平台建设，启动智慧出租项目，加快实现公共交通的智能调度和运行监管，提高全市公共交通的公众出行服务水平，提升居民出行服务品质。落实绿色发展理念，提高绿色出行比例。大力推广应用清洁能源和新能源车辆，推进节能减排和资源节约利用，推动形成交通绿色发展的体制机制。深化安全生产依法治理和责任体系建设，以生命防护为目的，持续加大基础设施安全防护投入，提升关键基础设施安全生命防护能力，提升交通本质安全。

3.4 规划依据

- 《中华人民共和国城乡规划法》（2019年4月23日修订）
- 《抚顺市城市总体规划（2011-2020）》
- 《抚顺市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》；
- 《抚顺市资源型城市转型与可持续发展规划》；

- 《抚顺市综合交通体系规划》
- 《抚顺市公路统计资料（2013年度）》
- 《抚顺市综合交通运输“十四五”发展规划总体思路》
- 《抚顺市综合立体交通网规划研究报告（2021-2050年）》
- 《抚顺县县城总体规划（2012~2030年）》
- 《新宾满族自治县产业园区总体规划（2020-2035）》
- 《新宾满族自治县城市总体规划（2008年—2030年）》
- 《抚顺市全域旅游发展规划（2019-2028）》
- 《清原满族自治县城市总体规划（2008——2030年）》
- 《新建铁路沈阳至白河铁路可行性研究》
- 《抚顺市公共交通规划（2015—2020年）》
- 《抚顺望花经济开发区总体规划》（2013—2020年）
- 《抚顺顺城经济开发区总体规划》（2019—2030年）
- 《沈抚改革创新示范区总体规划（2017-2040年）》
- 其他相关法律、法规

3.5 规划范围与年限

3.5.1 规划范围

规划范围为抚顺市全域，涵盖辖区内的四区和三县，即新抚区、望花区、东洲区、顺城区、抚顺县、清原满族自治县、新宾满族自治县。总面积 11272 平方公里。

3.5.2 规划年限

本项目将给出近期实施性方案，对远期提出指导性建议，本次规划年限确
定为：

规划年限：2020-2035年。

近期规划：2020-2025年；

远期规划：2025-2035年。

第四章 全域交通情况现状分析与评价

4.1 机动车保有量现状及发展趋势分析

伴随着经济发展，“十三五”期间我市民用汽车保有量大幅增长。截至2019年，全市机动车保有量约为28.2万辆，经测算，市辖区小汽车数量约18万辆。

截止2018年底，抚顺市总人口数为208.9万人。其中60岁及以上老年人口为56.5万人，占全市总人口的27.0%。除60周岁以上老年人外剩余人口均为小汽车高需求用户，约34万户。

预测到2035年，抚顺约有35万小汽车。

4.2 公路交通

我市围绕构筑以高速公路和国省干线为主骨架，以县、乡公路相连接的布局合理、结构优化、等级优良、服务优质的初步现代化公路网络体系为目标，实施辽宁中部环线高速公路抚顺段、区域经济连接线、国省干线“断头路”和过境绕城公路等一批工程，稳妥推进国道202线（抚顺城区段）北移改造前期工作及城东公交停车场建设工程等项目，大力实施公路改善和大中修工程，深入推进我市“四好农村路”建设。至2019年底，我市公路总里程达到6911.4公里，公路网总密度达到61.5公里/百平方公里。

4.2.1 干线公路

我市已经形成以四条高速公路（辽中环线高速、沈吉高速、抚通高速、永

桓高速）和三条国道（G202、G229、G230）和七条省道（S106、S201、S202、S203、S205、S304、S305）为骨干，农村公路为支线的四通八达公路网络体系。

“十三五”期间，我市干线公路二级以上比重97.5%；普通公路二级以上公路总里程达到2345.9公里，占总里程的33.9%，较“十二五”期末占比增加1.6%；黑色路面总里程达到5444公里，占总里程的78.8%，较“十二五”期末占比增加1.6%。

（1）高速公路

抚顺市已形成“一横两纵”的高速公路格局，里程共计330.12公里，均为双向4车道建设标准，实现了抚顺市域内市县之间高速公路互连，占全省高速公路总里程的7.6%。全省十四个地市中我市高速公路里程排名第6位，密度排名第7位。

（2）普通公路

普通公路方面，已形成以普通干线公路为主骨架，以县乡公路为重要补充的市域公路网体系，可基本满足县城之间、县与乡镇、乡镇与建制村之间的交通出行需求。

抚顺市域现状普通干线公路构成了“四横六纵”的干线公路网络格局。“四横”由北向南为：①省道草开线（S304）；②国道黑大线（G202）；③国道通武线（G230）；④省道柞本线（S305）。“六纵”由西向东为：①省道沈环线（S106）；②省道抚丹线（S205）；③省道铁苇线（S203）；④省道傅桓线（S202）；⑤国道饶盖线（G229）；⑥省道平桓线（S201）。

公路网总量偏低，在全省排名第10位。由于抚顺市位于辽宁东部山区，受

地形地貌因素影响，国土面积公路密度低于全省平均水平，位列全省第11位。

高速公路网络尚不完善，普通公路二级以上里程占比较低，为总里程的30.6%。

抚顺市公路分布均匀，已完成对中心城区、抚顺县、清原县和新宾县的全面覆盖。但部分干线公路贯穿城区路段（国道202线中心城区段、清原县城段），车流量大、车辆拥堵状况日趋严重；部分路段所处位置较为关键，普通公路干线里程偏少，部分道路技术等级低，容量不足，道路标准、宽度无法满足城市发展需要和通行需求；县域之间通道少，无法满足应急需要；乡村级公路通达通畅深度有待提高。

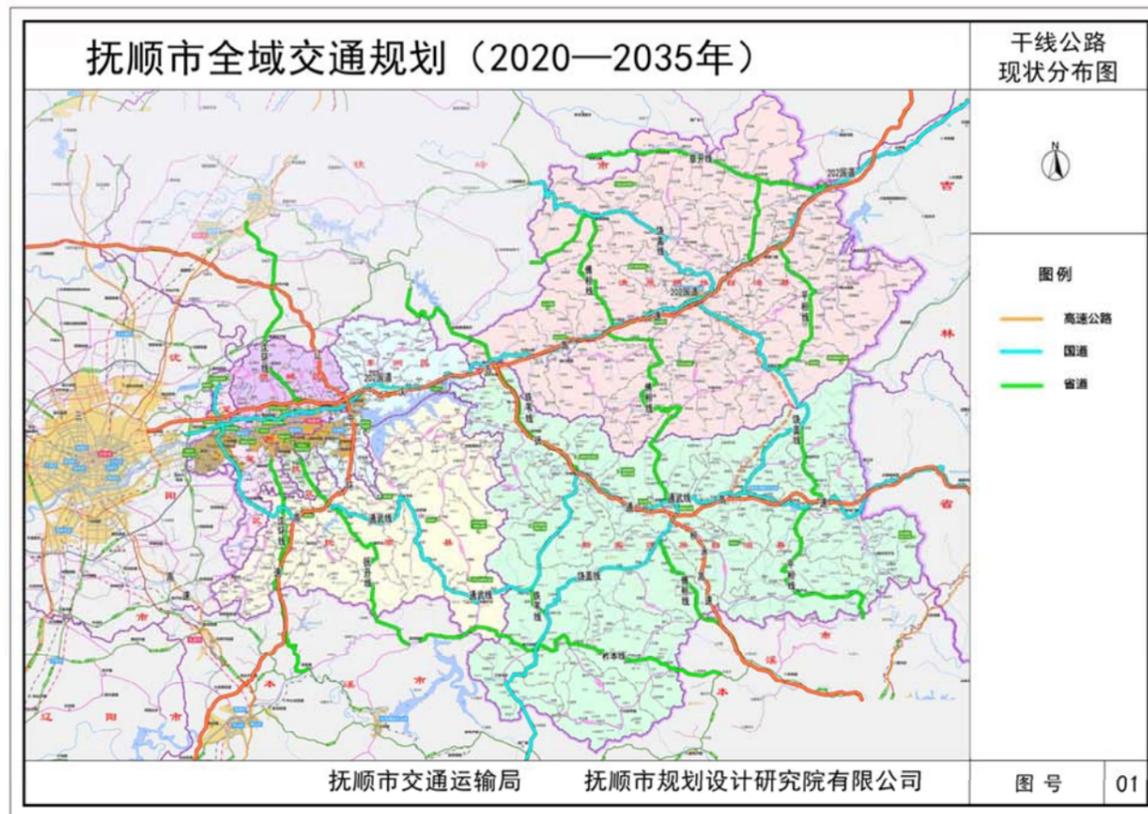


图 4-1 干线公路现状分布图

4.2.2 通产业园区公路

目前，各县产业园区对外交通便利，均位于国省干道旁。



图 4-2 抚顺市市域主要产业园区分布情况图

中心城区产业园区主要分布在城市东部、南部和西部（沈抚改革创新示范区）。

1、高新技术产业开发区（申报国家级）以石油化工及其下游产业为主导产业。

2、胜利经济开发区（省级）和望花经济开发区（省级）位于城市南部，胜利经济开发区以精细化工、页岩油深加工、食品、再生资源利用、煤矸石综合利用等为主导产业。望花经济开发区以冶金材料深加工、新材料、装备制造、包装制品等产业为主导产业

3、抚顺经济开发区（省级）位于城市西部，现为沈抚改革创新示范区管辖，

包括大南经济区、太平洋工业园，主要以高端装备制造产业为主导产业。

4、顺城经济开发区（市级）位于城市东北部，包括前岭工业园和大柳工业园，主要以装备制造产业和机加工制品为主导产业。

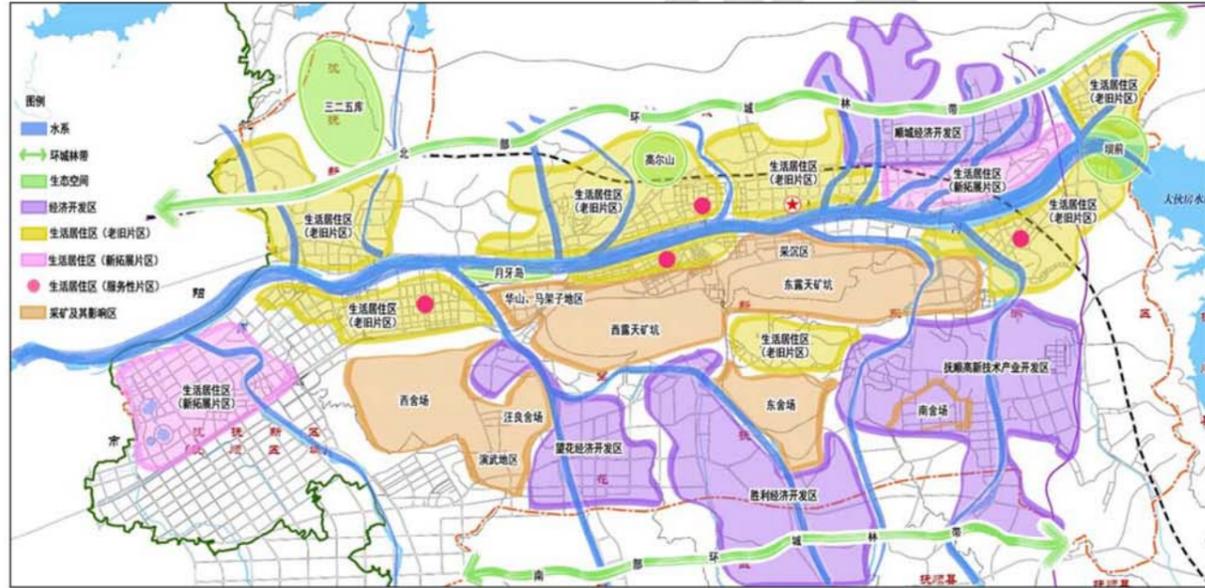


图 4-3 抚顺市中心城区主要产业园区分布情况图

服务于工业园区的城市货运通道主要为萨尔浒大道、南环公路（碾三线）、通武线和国道 202 线。

1、服务于东部园区的现状道路主要为萨尔浒大道（关口村—中心城区边界），全长 8.7 公里，宽 20 米，双向四车道，通行能力一般。

2、服务于南部园区的现状道路主要为南环公路（碾三线）（关口村—通武线），全长 28.2 公里，宽 12 米，双向二车道，局部地段（0.8 公里）宽 22.5 米，双向六车道，通行能力现已饱和。

3、服务于西部园区的现状道路主要为通武线（高湾—碾三线），全长 13 公里，宽 12 米，双向二车道，通行能力较弱。

4、服务于北部园区的现状道路主要为国道 202 线（章党—高湾），全长 34.2 公里，宽 22 米，双向四车道，通行能力现已饱和。

4.2.3 通景区公路

(1) 全市通景路现状

我市目前拥有 3A/4A 级景点共 28 个，其中市区 14 个、抚顺县 6 个、清原县 3 个、新宾县 5 个，景区分布均匀。据统计，我市 70% 的 3A 级以上景区位于国省道旁边，这些景区的交通条件将从国省道网改造中直接受益。我市现已基本完成了以国省干线为主骨架，农村公路作支线的干支结合的 375 公里的抚顺市旅游公路网。

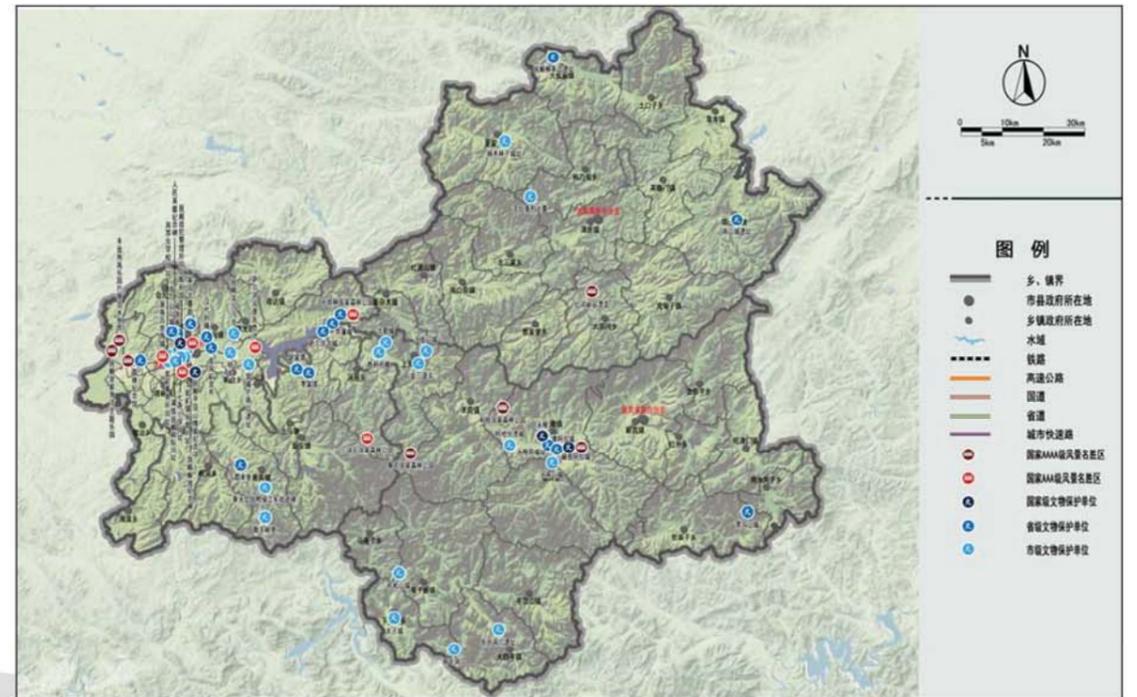


图 4-4 抚顺市 A 级景区、市级以上文物保护单位分布图

28	参仙谷原生态养生度假区	AAA
----	-------------	-----

表 4-1 抚顺市 A 级景区一览表

序号	区域	景区名称	等级
1	市区	抚顺市雷锋纪念馆	AAAA
2		皇家极地海洋世界	AAAA
3		热高乐园	AAAA
4		辽沈战役景区	AAA
5		大伙房湿地公园	AAA
6		紫花岭生态风景区	AAA
7		战犯管理所旧址陈列馆	AAA
8		高尔山风景区	AAA
9		抚顺平顶山惨案纪念馆	AAA
10		浙商商贸城	AAA
11		抚顺煤矿博物馆	AAA
12		劳动公园	AAA
13		月牙岛生态公园	AAA
14		冠翔冰雪世界	AAA
15	抚顺县	辽宁三块石国家森林公园	AAAA
16		辽宁天女山森林公园	AAAA
17		梨花谷风景区	AAA
18		抚顺青龙寺风景区	AAA
19		萨尔浒旅游度假区	AAA
20	抚顺市元帅林	AAA	
21	清原县	清原筐子沟生态区	AAAA
22		辽宁红河谷漂流	AAAA
23		清原岗山花海	AAA
24	新宾县	赫图阿拉成	AAAA
25		辽宁和睦国家森林公园	AAAA
26		辽宁猴石国家森林公园	AAA
27		岗山国家森林公园	AAA

1、高速公路基本形成快速旅游通道

现已形成了沈吉高速、辽中环高速、抚通高速、桓永高速 4 条高速公路组成的快速旅游通道，极大地拉近了客源地与旅游点之间的时空距离。实现高速公路连接重要旅游景区，促进旅游业发展。

2、国省干线的持续改善提高了旅游交通的集散效率

随着高速公路网络的逐步完善，国省干线的干线功能弱化，而集散功能日益突出。3 条国道和 7 条省道的总里程达到了 1048.5 公里。据统计，我市 70% 的 3A 级以上景区位于国省道旁边，这些景区的交通条件将从国省道网改造中直接受益。

3、农村公路网为旅游业的可持续发展创造了良好的条件

农村公路是整个公路网的末梢和毛细血管，连接了最终的交通源，与其直接服务的对象关系最为密切，具有分布广、建设条件差异大的特点。目前全市县级、乡级、村级公路总里程已达 5000 多公里，随着农村公路的快速发展，旅游景区的公路连通度显著提高，为全省旅游业的可持续发展创造了良好的条件。

(2) 旅游通景公路发展存在的问题

1、旅游通景公路网规划缺位，不能指导旅游通景公路长远发展

对旅游公路的认识不足，缺乏旅游公路网规划，缺少对旅游公路的长远建设指导，未能形成一个功能明确、层次清晰的旅游公路体系。

2、完善旅游交通最后一公里

目前，我市高速公路、国省干道的旅游交通通道已十分完善，旅游交通最后一公里的农村公路网已基本贯通，不完善的地方主要集中在进入景区的道路狭窄、破损严重等方面。

3、旅游通景公路的等级公路通达深度有待提高，通景公路技术标准偏低，附属设施不完善。

4.2.4 公路场站

全市拥有等级客运站 14 个，其中二级及以上客运站有 4 个，分别是抚顺市长途汽车中心客运站、抚顺长途汽车客运站（南站）、抚顺清原客运站和抚顺新宾客运站。二级以下客运站有 10 个，等级货运站 1 个，基本形成了布局合理、层次分明的城乡客货运场站体系。

表 4-2 抚顺市道路运输客运站明细表

序号	场站名称	客运站详细地址	站级	日均班次(班次)	年日均旅客发送量	占地面积(平方米)	建筑面积(平方米)
1	抚顺市长途汽车中心客运站	抚顺市顺城区抚顺城路东段 17 号	一级	226	3850	39500	12894
2	抚顺长途汽车客运站（南站）	抚顺市新抚区东一路 3 号	一级	349	9350	5116	7623
3	抚顺清原客运站	清原满族自治县清原镇	二级	266	4300	13000	5510
4	抚顺新宾客运站	新宾满族自治县新宾镇	二级	246	3200	14000	6000
5	抚顺县兰山客运站	抚顺县兰山乡	三级	24	1200	6100	1221.4
6	新宾县永陵客运站	新宾县永陵镇	四级	93	670	280	170
7	新宾县平顶山客运站	新宾县平顶山镇	四级	21	200	230	106

8	抚顺县后安客运站	抚顺县后安镇	四级	30	800	3004	450
9	抚顺县石文客运站	抚顺县石文镇	四级	35	1000	3607	520
10	新宾县上夹河客运站	新宾县上夹河镇	五级			200	153
11	新宾县旺清门客运站	新宾县旺清门镇	五级			120	104
12	新宾县红庙子客运站	新宾县红庙子乡	五级	23	200	120	104
13	抚顺县汤图客运站	抚顺县汤图乡	五级	15	400	823	122
14	清原县南山城客运站	清原县南山城镇	五级			580	130

4.3 城市交通

4.3.1 城市道路

现状路网布局已基本形成自由式为主，方格式、放射式为辅的结构。城市中心地区已局部建成东西向浑河南路快速路，南北向中兴通道、青台子通道、古城子通道、海新通道、甲邦通道、萨尔浒大道已大部分形成。

全市道路里程 1112 公里，其中快速路 37.2 公里，主干路 312.1 公里，次干路 260 公里，支路 503 公里。现状道路网密度为 2.3 公里/平方公里，低于规范要求；主次支道路比例呈现哑铃状，规划区范围内主干路、次干路、支路比例为 1:0.8:1.6，道路级配不合理。道路网布局有待完善。抚顺市用地布局近几年发生了较大的变化，而且随着沈抚改革创新示范区战略的实施，该规划路网在很多方面已无法满足抚顺市未来发展的要求。

由于城市中心城区迅速扩张，中心城区范围扩大，规划中心城区范围

内局部公路也将承担城市道路的功能，因此本次规划的中心城区道路网也包含局部公路。城市路网布局与城市组团布局相结合，以方格式为主、放射式为辅。城市快速路和主干路组成城市骨架道路网。

4.3.2 公共交通

截至 2015 年 5 月，抚顺市中心城区共有 79 条公交线路，其中公交线路 55 路区间线合并为 1 条公交线路，604 副 1、604 副 2、605 副另计 1 条。目前抚顺市中心城区的公交线路的总里程为 1186km，线路网里程为 314km。

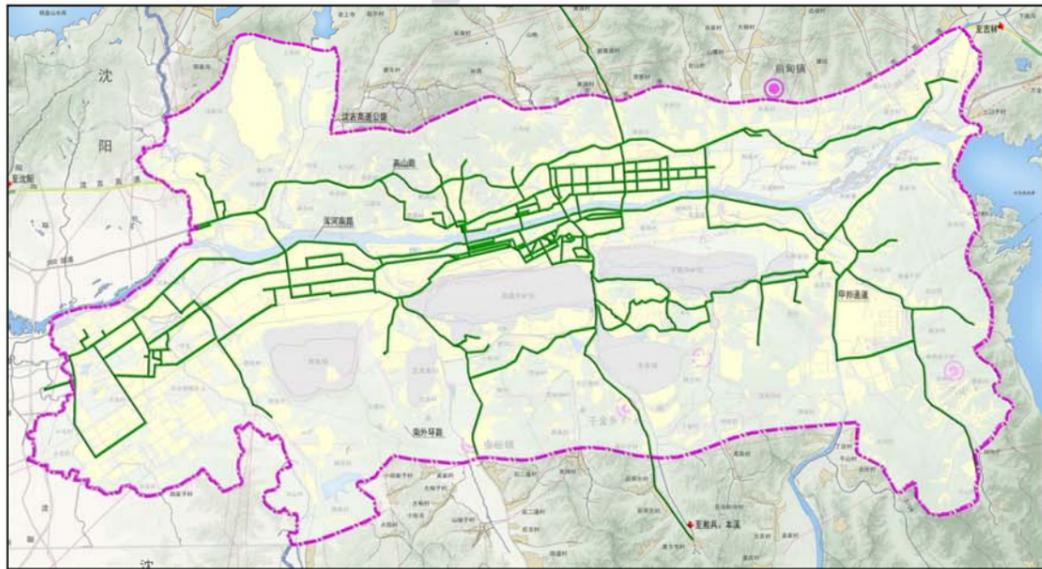


图 4-5 抚顺市中心城区现状公交线路示意图

(1) 线网密度

公交线网密度是指在公交服务的每平方公里的城市建设用地面积上，有公交线路经过的道路中心线长度。规划在抚顺市中心城区的公共交通线

路网的密度，合适范围为中心区 $3\sim 4\text{km}/\text{km}^2$ ，边缘区 $2.0\sim 2.5\text{km}/\text{km}^2$ 。

抚顺市中心城区现状的平均线网密度为 $2.38\text{km}/\text{km}^2$ 。从片区来看，老城片区的平均线网密度为 $3.66\text{km}/\text{km}^2$ ，大沈抚新城片区为 $1.89\text{km}/\text{km}^2$ ，南部片区为 $2.21\text{km}/\text{km}^2$ ，石化新城片区为 $1.94\text{km}/\text{km}^2$ ，滨湖片区为 $1.51\text{km}/\text{km}^2$ 。可以看出，老城片区的线网密度满足《规范》要求，平均线网密度：老城片区>南部片区>石化新城片区>大沈抚新城片区>滨湖片区。

从组团来看，除南站组团满足规范要求以外，中心组团和外围组团的公交线网密度均小于规范要求，且外围组团的公交线网密度明显小于中心组团的公交线网密度。可以看出，在外围区域存在较大的公交服务盲区。这是因为道路网受自然分割和矿坑限制，使得外围区域道路网分散，道路网密度低，进而公交线网的线网密度较低。

(2) 站点覆盖率

《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》（国发[2012] 64号）、《交通运输部关于贯彻落实《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见》的实施意见》（交运发[2013] 368号）、《辽宁省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》（辽政发〔2014〕6号）指出“大城市要基本实现中心城区公共交通站点 500 米全覆盖”。“公共交通车站服务面积，以 300m 半径计算，不得小于城市用地面积的 50%；以 500m 半径计算，不得小于 90%。”

结合指导意见和规范得出，抚顺市中心城区的公交站点 300m 覆盖率不得小于 50%，公交站点 500m 覆盖率应达到 100%。

抚顺市中心城区的现状公交站点 300m 覆盖率为 67.5%，公交站点 500m 覆盖率为 78.5%。从组团来看，中心组团 300m 覆盖率基本满足要求，南站组团 500m 覆盖率达到 100%，其余中心组团 500m 覆盖率接近 100%，外围组团公交站点覆盖率有待提升。

外围组团公交站点覆盖率较低的原因与线网密度较低的原因相同，主要是外围组团受地形限制，通行空间有限，道路网分散，使得用地布局呈分散型，外围总体公交站点覆盖率较低。

（3）公交场站

目前抚顺中心城区共有 71 个公交首末站，其中 30 个公交首末站有用地保障，其余 41 个公交首末站均采用路边停车。抚顺市的公交首末站主要存在以下两方面问题：一是占道形式的首末站较多，按首末站个数来计，抚顺市占道形式的首末站达到 58%，处于较高水平。首末站采用路边停靠形式，停驶的公交车辆往往与道路运行车辆产生冲突，影响路段交通秩序。二是南站区域公交首末站受制于客观条件相对集中，南站区域是抚顺市的大型商业中心，具有明显的人流和车流聚集效应，在早晚高峰和节假日等时段，交通拥堵现象尤为突出。南站区域道路普遍较窄，而全市 76 条公交线路中有 28 条线路的首末站处于南站区域内，公交车路边停车一定程度上会影响道路交通运行。

抚顺市现状仅有 1 个公交枢纽站：解放路枢纽站。其存在的主要问题是：公交枢纽站数量较少，不能满足公交乘客便利换乘需求。目前新抚区仅有 1 个公交枢纽站，而顺城区、东洲区、望花区及沈抚新城等组团却没

有公交枢纽站。对于抚顺这种带状组团型城市，1 处公交枢纽站远远不能满足组团间的联系需求，所以居民必须前往南站进行公交换乘，进一步增加了南站的交通压力。

抚顺市中心城区现状公交停车场共有 28 处，车辆进场率 72.2%。公交停车场的总面积为 230188m²，公交保养场的总面积为 56348m²，公交场站的总面积为 286536m²。根据《辽宁省人民政府关于城市优先发展公共交通的实施意见》（辽政发[2014]6 号），平均每标台公交车基础设施综合用地不得低于 200m²，与目前抚顺市公交车拥有量（1545 标台）相适应的公交停车场面积是 309000m²。由此可知，抚顺市公交停车场的面积小于规范要求，需要增加公交停车场。抚顺市中心城区公交停车场共 28 处，其中 24 处停车场为首末站与停车场结合的停车场，占总停车场的 85.7%。将首末站与停车场结合，不仅可以通过减少空驶里程降低公交运营成本，也可以提高土地的利用效率，让公交基础设施所占用的城市土地发挥最大的效用。

（4）出租车

全市共有出租车 4977 台，其中市区 4121 台。目前没有出租车公司，全部为私人经营，挂靠在市交通局，出租车运营比较混乱。

4.3.3 停车

规划到 2035 年，抚顺约有 35 万小汽车。抚顺市现状登记在册的停车泊位约 5 万个，停车缺口巨大。抚顺市现状执行的停车配建标准为 0.5/户。

4.4 铁路交通

铁路总长 191 公里，中心城区 58 公里，其中沈吉线 31 公里，沈抚城际铁路 27 公里。

抚顺市境内现状铁路有沈吉铁路和沈抚城际铁路两条线路。沈吉线起自沈阳枢纽沈阳站，是连接沈阳和吉林的重要交通要道，也是沈阳枢纽和东北地区南北铁路通道的重要组成部分。沈吉铁路沈阳至抚顺段为电气化复线铁路，抚顺北至吉林界段现状为单线铁路，内燃机牵引。沈吉铁路全长 443 公里，其中辽宁省 188 公里，吉林省 255 公里。辽宁省内沈阳约 24 公里，抚顺约 164 公里，其中抚顺中心城区内 31 公里。沈吉铁路线抚顺市区段有滴台站、将军站、抚顺北站、前甸站和章党站，滴台站和将军站为会让站，抚顺北站为客站，前甸和章党站为客货站。

沈抚城际铁路是由苏抚铁路改建而成，是我国首条在既有线路上实施改造的城际铁路。全市有抚矿电铁线路 404 公里，从东洲区腓纶厂至抚顺县青台子，线路为东西走向，直线距离 24.7 公里。苏抚线是沈阳铁路枢纽的重要组成部分。由苏抚铁路改建而成的沈抚城际铁路于 2008 年 11 月开工，全长 61 公里（其中，沈阳段 34 公里、抚顺段 27 公里）。沿途共计 18 个车站，设计时速为 120 公里，直达列车 50 分钟可跑完全程，是我国首条在既有线路上实施改造的城际铁路。2009 年 7 月 30 日沈抚城际铁路正式开通。

既有沈吉铁路抚顺北至梅河口段运能低下，通行能力利用率已达到

86.3%，不利于抚顺市发挥沈阳经济区辐射吉林和大长白地区的桥头堡作用。

4.5 沈抚交通

沈抚间现已形成 5 条东西向交通干道。分别为沈吉高速公路（双向四车道）、棋高路（一级公路，双向四车道）、国道 202 线（一级公路，双向四车道）、滨河路（双向四车道，红线 32 米）、沈抚大道（双向六车道，红线 40 米）。

沈抚间现状轨道交通主要有沈吉铁路、苏抚铁路和沈阳有轨电车 5 号线。沈吉铁路东起沈阳市，南至吉林市，是联接沈阳和吉林的重要交通要道，也是沈抚间最重要的轨道交通线路，现运行情况良好。苏抚铁路西起苏家屯站，东至抚顺北站为终点，是沈抚间的城际铁路，2014 年开行，现已停运。沈阳有轨电车 5 号线西起沈阳奥体中心站，东至沈抚交界的沈抚新城站，现为沈抚南部区域主要的有轨交通工具。



图 4-6 沈抚间现状道路联通示意图

(4) 中心城区道路网线密度 2.29 公里/平方公里，建成区路网线密度 6.70 公里/平方公里，与《城市综合交通体系规划标准》中的中心城区内道路系统的密度不宜小于 8 公里/平方公里的要求相差很大。

(5) 中心城区内部分地区存在交通不便、交通拥堵等问题。

(6) 居民通勤出行平均时耗为 26.8min，公交出行平均时耗长高达 38min，不同片区间缺乏快速有效的公交联系，公交线网覆盖率不高，公交枢纽站缺乏，首末站缺少用地保障，停车场规模总体不足。

(7) 铁路抚顺北站与抚顺客运中心站、铁路抚顺站缺乏整合。铁路抚顺北站与抚顺客运中心站之间的距离约 900 米，而铁路抚顺站与抚顺客运中心站则相距更远，这将给公铁方式间的转换造成相当不便。

(8) 沈抚之间仍有多条道路需要连接，交通有待更进一步整合。

4.6 存在的主要问题

(1) 各县区与中心城区高速公路联系紧密，部分县与县之间缺乏高速公路联通。

(2) 部分对外交通穿越中心城区，对城市用地发展造成割裂，且客货运输混杂，影响行车安全。

(3) 部分进入旅游景区的道路存在道路狭窄、破损严重及公共交通不便等方面的问题。

第五章 全域交通发展模式研究

5.1 交通发展模式介绍

5.1.1 以公共交通为主导的交通模式

以公共交通为主导的发展模式是以公共交通为主体，公共交通出行的比例大于 50%，其代表国家和地区有日本、新加坡、香港等。这种模式的优点是能满足大量的出行需求，居民出行方便，缓解了中心城区的通行压力，使得城市集约化发展，强化了中心城区的地位，解决了城市能源紧缺、环境污染、土地过度开发等问题。

5.1.2 以小汽车为主导的交通模式

该模式是以小汽车交通为主体，小汽车的出行比例大于 50%，其代表地区是美国的华盛顿、纽约、澳大利亚等。这种交通模式会导致城市向郊区延伸，造成城市中心区的低密度，使城市空心化和城市中心逐渐衰弱，并占用大量的耕地，破坏生态环境；造成过渡依赖石油能源、温室气体的大量排放和严重的城市交通拥堵问题。因此，这种发展模式是一种资源浪费、不可持续的发展道路。

5.1.3 以公共交通、有轨无轨电车的交通模式

以匈牙利的布达佩斯为代表。布达佩斯人口约 200 万。每年乘公共交通工具上班的人占全市人口的 84%。无论是高峰期还是非高峰期，公共汽车到站均比

较准时，一般候车不超过 15 分钟。有轨电车使用率很高。有轨电车与无轨电车的线路加在一起全长 240 公里，全市共有 1100 多部车运行。公共汽车市内线全长 700 公里，全市共有公共汽车 6000 多辆，日载客 17 万人次。

5.1.4 以慢行交通为主的交通模式

慢行交通是指自行车、步行交通在城市交通方式中出行的比例大于 50%，其代表城市有我国的呼和浩特、桂林等。自行车在过去和现在都是我国城市居民出行的主要交通方式，它和步行一样都是绿色交通，能很好地降低城市的污染排放和减少能源消耗。由于步行和自行车所占的道路空间远比小汽车少，步行人均动态占地面积约为 1 平方米，自行车人均占地面积约 4 平方米，所以可以缓解城市交通拥挤的压力。

5.1.5 各种交通方式均匀发展的交通模式

各种交通方式均匀发展的交通模式是指小汽车交通出行、公交出行和慢行交通出行的比例均不大于 50%，其代表城市有巴黎、伦敦和柏林。这种模式的特点是中心城区的交通主要以公共交通为主，中心城外围小汽车交通比例较高，城市短距离出行以慢行交通为主。均匀发展型的城市人口密度较高，城市交通效率、环境保护和土地利用都比小汽车导向型的城市好，但对于土地资源紧缺、人口密度高、人口基数大的地区均匀发展模式会超出能源、土地和环境的约束范围，会阻碍城市的可持续发展。

5.2 抚顺市交通发展模式定位

根据抚顺市的出行特征及经济社会情况，规划建议采用以公共交通为主导，其余交通方式均匀发展的交通模式。

对外交通：

1、依托沈阳经济区的副中心城市地位，抚顺市应加强与沈阳之间的紧密联系，推进沈阳地铁和轻轨线路向抚顺市的延伸。

2、逐步提升对吉林相邻地区的功能辐射作用，使抚顺成为长白山区西部的旅游消费中心、旅游出入门户和组织服务中心；

3、进一步提升跨省通道能力，统筹规划现状国铁线路新建改建项目，提高既有跨省通道的运输能力和运输效率；

4、提升市域综合交通网互联互通程度，进一步优化高速公路网络布局，提升黑大线、沈环线、铁苇线等普通干线公路服务水平，改善市域干线公路对乡镇节点的覆盖及连通程度，提高民生幸福指数；

5、提升区域交通地位，改善周边联系，实现抚顺市域内以及与铁岭、本溪、鞍山等周边城市以及沿海区域的快速连通，适时推进开展抚顺至铁岭、本溪方向城际铁路的前期研究工作。

内部交通：

1、优先发展公共交通。区域客运将发展的重点放在城际铁路、区域公交和城乡公交发展上，城市交通全面贯彻落实公交优先政策。

2、通过交通组织支持城市拓展和组团布局，协调快慢交通与城市空间层次的关系。完善组团内部布局，降低交通需求。减少不必要的跨组团交通，缓解

城市中心城区的交通压力。

3、营造环境友好的生态型的交通系统。总体上按照慢行、公交车、其它机动车的优先顺序进行城市交通的设施布置和资源分配。

第六章 全域交通基础设施建设内容

6.1 公路交通

6.1.1 干线公路及通产业园区公路

分析抚顺市市域公路等级及分布现状，对部分公路规划新改建，提升抚顺市公路网整体质量；适时开展中心城区周边公路的升级改造，形成围绕城市的外环公路。

（1）高速公路

抚顺市境内的现状高速公路呈现“一横两纵”格局，是市域快速交通联系的主骨架，已实现市县之间的高速公路互连。其中“一横”为沈吉高速公路，“两纵”为辽中环线和抚通及永桓高速公路。

从市域网络布局角度，应加强新宾与清原、新宾与沈阳市区的快速交通联系通道，规划至2035年之前，新增新宾至清原高速公路，里程约75公里；远期规划新增永陵至沈阳高速公路，里程约107公里。该高速公路西接沈阳三环高速公路，途径沈抚示范区、抚顺县和新宾县，可服务抚顺市整个南部地区。

（2）普通干线公路

初步统计抚顺市至少还有峡河乡、海浪乡、响水河子乡、大四平镇等尚未通干线公路，2035年力争干线公路覆盖所有乡镇。

2025年全省实现具备条件的自然村（组）通硬化路，补充重要经济节点互联互通短板，推动农村公路向进村入户倾斜。2035年抚顺地区实现交通运输基

本公共服务均等化，资源路、旅游路、产业路覆盖全部产业园区、旅游景区，农村公路铺装率达到100%。

抚顺市干线公路建设规划里程542.1公里。其中国家公路74.5公里，省级公路168.6公里，地方干线公路299公里。针对抚顺市公路网现状及需求，规划对部分公路进行提级改线、升级改造，并完善道路设施，其中重点项目规划情况如下：

1、国道202线（中心城区段）北移新建

规划国道202线（中心城区段）北移，长度41.8公里。国道202线抚顺城区段经过车流和人流较密集的城市道路，车辆拥堵状况日趋严重，规划将部分国道202线北移。

随着抚顺市中心城区北拓发展，国道202线城区段已由城市北部交通性干道成为北部最重要的生活性干道。随着抚顺市汽车保有量快速增长和过境货运车辆急速增加，使国道202线城区段交通压力倍增，现有道路通行能力趋于饱和。因此，通过国道202线城区段北移工程，将过境运输车辆引入北环通道，可极大缓解现有道路的交通压力，使交通网络更趋合理。

北环通道东起东洲区上章党东堡村，途经9个行政村，主线终点至方晓东与国道202线相接处；支线终点至大泗水与棋望线相接处。

规划全线按一级公路标准设计，设计时速80公里/小时，路面宽度22米，路基宽度25.5米。全长41.8公里（主线32.1公里、连接线9.7公里），征用土地约3653亩。

2、国道202线（清原县城段）南移

规划国道 202 线（清原县城段）南移，全长 11.6 公里。国道 202 线清原县城路段车流量大，交通堵塞严重，规划将国道 202 线清原县城区段南移至县城外。

3、通武线（官山-小东段）改建

规划进行通武线（官山-小东段）改建，全长 8.89 公里。为有效衔接抚顺县救兵地区和石文地区两区域协调发展，规划改建该路段作为集散公路。

4、平桓线（甘井子-砍椽沟段）、傅桓线（北三家-阿尔当段）改建

规划进行平桓线（甘井子-砍椽沟段）、傅桓线（北三家-阿尔当段）改建工程，提升该路段公路标准，将我市干线公路将全部达到二级以上公路标准。

5、沈环线（关三线乙烯至太平洋工业城段）改建

规划进行沈环线（关三线乙烯至太平洋工业城）改建工程，全长 27 公里，其中省级公路里程 15 公里。规划按一级公路标准进行道路拓宽改造，提升公路技术标准以满足通行需求。

6、傅桓线改建

规划进行傅桓线（阿尔当至龙头段）改建工程，全长 45 公里，为我市清原与新宾两个县区打造干线公路快速通道。

7、饶盖线五道沟岭隧道新建

按照省委、省政府县域经济发展指导意见，围绕县域经济发展，积极申办 2024 年全国冬运会并将清原聚隆滑雪场作为主赛场之一、谋划清原、新宾两县地区旅游业发展，规划进行 G229 国道饶盖线五道沟岭段改建工程，将饶盖线五道沟岭 8.08 公里的盘山陡坡段道路改造为 5.14 公里道路直通（其中五道沟岭

隧道长度 2240 米）。

8、东环公路新建

东环公路起点位于顺城区章党镇，途径东洲区新太河、浑河，终点至关口。全长约 8.9 公里，目前章党大桥北-绥化路段已建成通车，长度约 1.7 公里，规划红线宽度 42.5 米，双向 8 车道。东环公路是城区“口”字型快速通道中唯一一条尚未打通的通道，东环公路的建设对带动城市东部的高新技术产业开发区、城市北部顺城经济开发区及缓解国道 202 线货运交通需求具有重要意义。

新建东环公路总长约 7.2 公里，其中国道 202 线-章党大桥北段长约 1.2 公里，绥化路-关口路段长约 6 公里，设计标准为一级公路，设计速度为 80km/h，路面宽 24 米，路基宽 26 米，双向四车道，桥涵附属工程按公路 I 级建设。

9、南环公路改扩建

南环公路东起东洲区高新技术开发区关口，西至沈抚示范区板石村，路线跨越四区，途经 3 个省级开发区——抚顺望花经济开发区、抚顺胜利经济开发区、抚顺高新技术产业开发区，以及太平洋工业园区，全线连接青台子通道、古城子通道、宁远通道、海新通道、甲邦通道、东环公路及辽中环高速公路，是城区“口”字型快速通道的一部分，是现状中心城区南部唯一一条贯穿性通道，可视为城市南部工业区交通生命线，对构成抚顺市的路网主骨架具有重要意义。

线路全长约 28 公里，其中拟改建一级公路约 26 公里，由双向 2 车道提级改造为双向 4 车道，设计时速为 80 公里/小时，路面宽 24 米，路基宽 26 米，桥涵附属工程按公路 I 级建设。

10、县级公路抚金线、台上线紫花岭至上马段外移改线

为避免过往危货运输车辆发生泄漏事故对大伙房水库造成污染，建议对县级公路抚金线、台上线紫花岭至上马段进行外移改线。其中抚金线 9.77 公里，台上线 14.55 公里，二级公路标准建设。

11、苏边线一级路改造工程

起点与抚顺县石文再生资源产业园五号街（毛养线）相连接，终点至沈阳界，全长 22.6 公里。

规划项目具体情况如图 6-1 和表 6-1 所示。

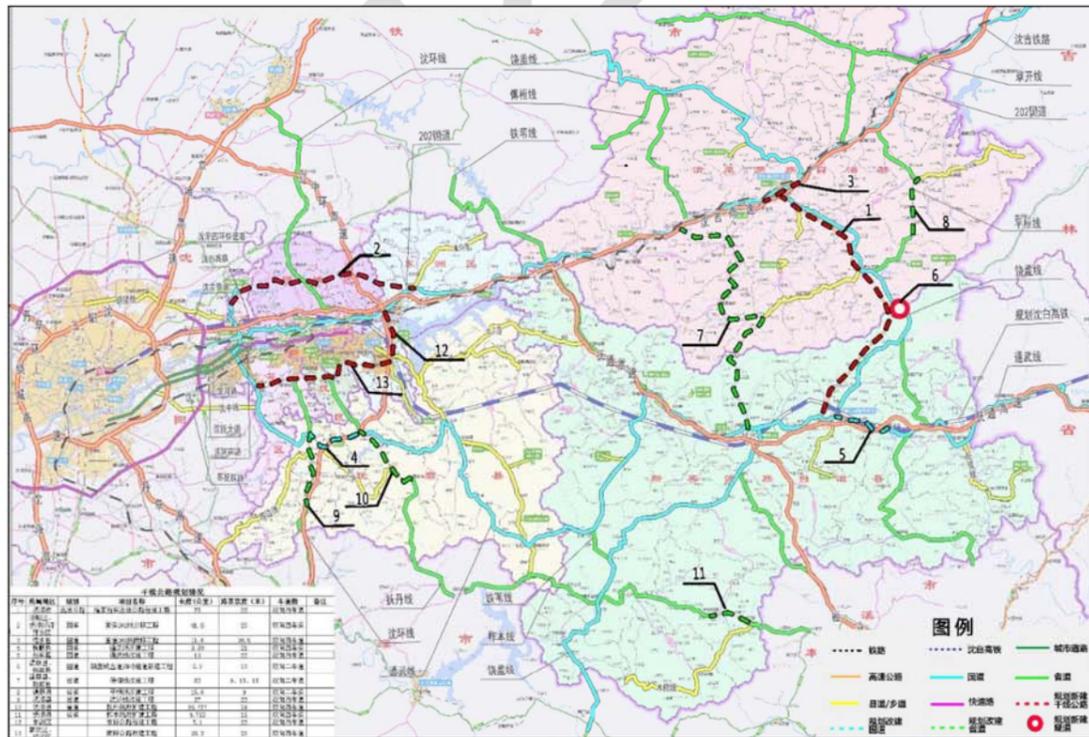


图 6-1 抚顺市干线公路新建、改扩建工程示意图

表 6-1 抚顺市干线公路新建、改扩建工程一览表

序号	所属地区	级别	项目名称	长度(公里)	路基宽度(米)	车道数
1	抚顺市	高速公路	清原新宾高速公路新建工程	75	23	双向四车道

2	顺城区、沈抚示范区、东洲区	国道	国道 202 线北移工程	41.8	25.5	双向四车道
3	清原县	国道	国道 202 线南移工程	11.6	20.5	双向四车道
4	抚顺县	国道	通武线改建工程	8.89	21	双向四车道
5	新宾县	国道	通武线改建工程	23.8	23	双向四车道
6	清原县、新宾县	国道	饶盖线五道沟岭隧道新建工程	5.14	10	双向二车道
7	清原县、新宾县	省道	傅桓线改建工程	82	9、15、18	双向二车道
8	清原县	省道	平桓线改建工程	15.6	9	双向二车道
9	抚顺县	省道	沈环线改建工程	27	23	双向四车道
10	抚顺县	省道	抚丹线改扩建工程	34.777	18	双向四车道
11	抚顺县	省道	柞本线改扩建工程	9.783	18	双向四车道
12	东洲区		东环公路新建工程	7.2	26	双向四车道
13	新抚区、望花区、沈抚示范区		南环公路改建工程	26	26	双向四车道

6.1.2 通景区公路

(1) 通景区公路建设目标

1、重点解决 A 级以上景区交通问题。实施国省干线、高速公路联络线与 A 级以上景区“最后一公里”通达工程，有效解决“大交通”与“小交通”的衔接问题，基本解决重要景区道路通行能力不足、部分景区连通不畅和解决部分景区断头路等问题。

①基本实现 3A 及以上景区至少有一条三级公路相连；

②基本实现 2A、A 级景区至少有一条四级公路相连，路面（沥青或路面）

宽度不小于5米；

③进一步完善4A景区的旅游通景公路，提高其服务水平；

2、基本满足非A级景区开发要求。积极支持旅游资源开发，支持一批条件成熟、开发迫切的景区开发，相应同步实施一批旅游通景公路。基本实现未评级景区有一条四级公路相连，路面（沥青或水泥）宽度不小于5米。

3、显著提升旅游通景公路面貌和配套设施水平。进一步完善旅游通景公路交通工程及沿线设施，进一步推进旅游通景公路美化。

初步统计全市共有148公里景区道路需要新改建，分别为通三块石国家森林公园、猴石森林公园景区、和睦森林公园景区等景区。

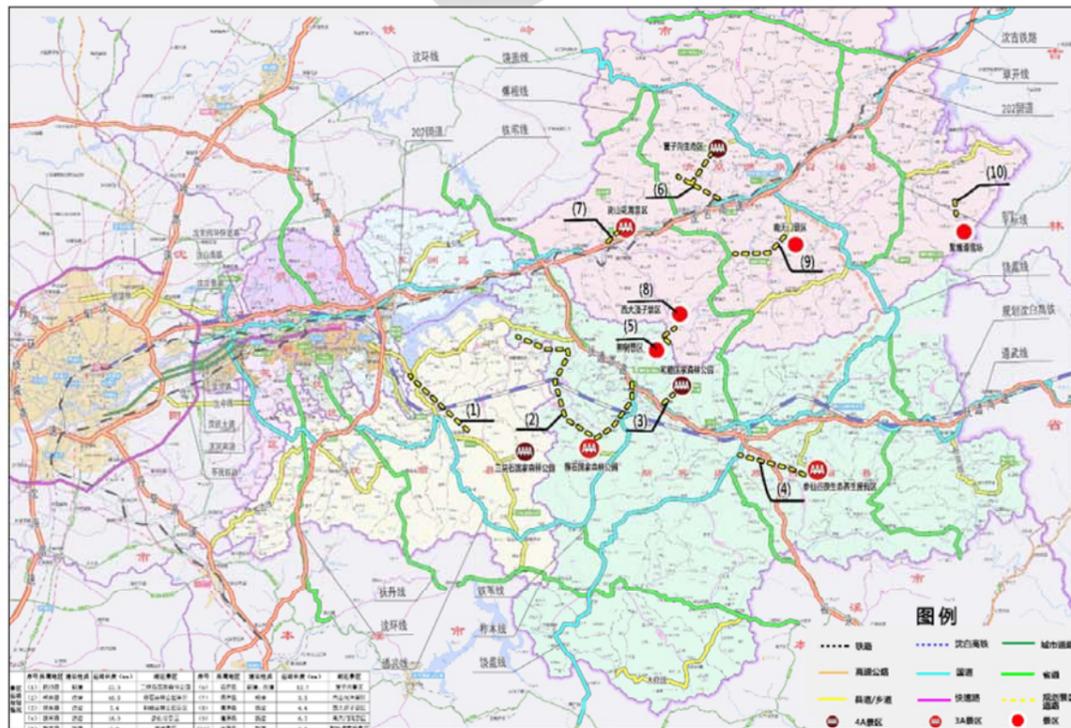


图 6-2 抚顺市通景区公路工程示意图

表 6-2 抚顺市通景区公路新建、改扩建工程一览表

序号	所属地区	建设性质	道路长度 (km)	附近景区
1	抚顺县	新建	22.5	三块石国家森林公园
2	新宾县	改建	46.5	猴石森林公园景区
3	新宾县	改建	3.4	和睦森林公园景区
4	新宾县	改建	16.9	参仙谷景区
5	新宾县	改建	2.9	神树景区
6	新宾县	新建	4	柞石哈达景区
7	清原县	新建、改建	12.7	筐子沟景区
8	清原县	新建	3.5	岗山花海景区
9	清原县	新建	4.4	西大顶子景区
10	清原县	新建	6.2	南天门风景区
11	清原县	新建	2.5	聚隆滑雪场景区
12	抚顺县	新建	22.5	社河湿地

6.2 城市交通

6.2.1 城市道路

依据主要交通走廊，规划在中心城区沿河南构建一条东西方向的快速路，即现已基本形成的沿滨路。

规划“九横十纵”主干路网络，联系对外交通，同时承担中心城各组团之间交通联系。

“九横”：规划北环公路、高山路、新城路、望月路+临江路、滨河路+沿滨路、青年路+绥化路、沈抚大道+丹东路、盘南路+郎平路、南环公路；

“十纵”：旺力街、中兴通道、青台子通道、古城子通道、葛布街、宁远通

道、永城街、贵城通道、甲邦通道、东环公路。

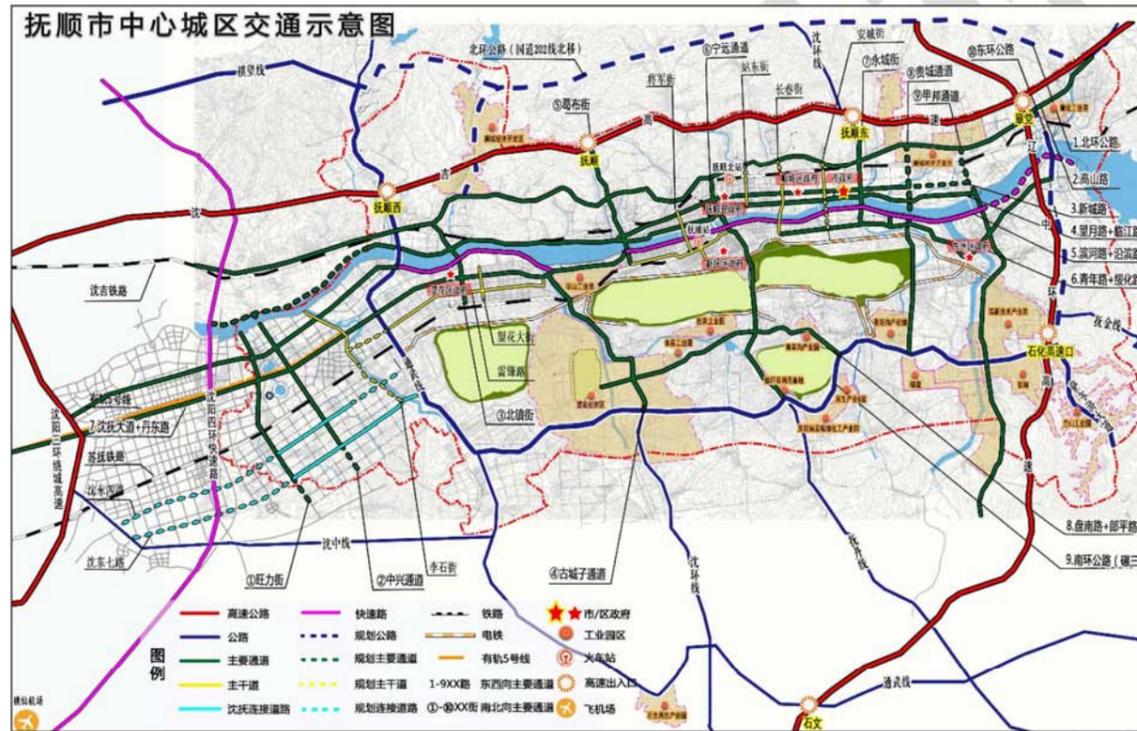


图 6-3 抚顺市中心城区交通规划示意图

(1) 加强跨沈吉铁路南北向立交建设

1、“圈抚顺”工程

“圈抚顺”工程是将现有铁路道口平改立及基础设施配套工程建设，铁路道口平改立后，从抚顺北站到沈阳北站具备了开行动车的条件。

2015年7月13日，市政府召开会议，专题研究加快推进“圈抚顺”配套工程道口改造建设相关工作。沈吉铁路抚顺市市区段位于抚顺市区北部，西起沈抚交界处，东到东洲区，跨越沈抚新城、顺城区和东洲区，东西全长31公里，现已建成立交桥10座，有平交道口13个，规划对其中12个平交道口进行立交改造。

表 6-3 “平改立”工程一览表

序号	道口名称	建设方案			
		断面宽(米)	净空(米)	车道数	备注
1	水厂道口	6	4.5	1	只通行小车
2	半截沟	6	4.5	1	只通行小车
3	葛西街	20	4.5	2	人、车通行
4	沈抚路	11	7.0	2	人、车通行
5	葛布中街	4.5	2.5	—	人行地道
6	葛布东街	6.0	2.5	—	人行地道
7	靖宇街	21.0	3.5	2	人、车通行
8	冷库	10.0	4.5	2	人、车通行
9	长春街	9.0	3.0	2	人、车通行
10	鲍家	15.0	4.5	2	人、车通行
11	前甸	21.0	4.5	4	人、车通行
12	安城街	22.5	7.0	6	人、车通行

2、新建跨铁路立交规划

站东街下穿铁路规划：站东街下穿现状沈吉铁路，规划北起高山路，南至抚顺城路，全长686米，规划道路红线25米，机动车双向4车道。

安城街上跨铁路规划：安城街上跨沈吉铁路，规划北起高山路，南至裕城路，长982米，规划道路红线宽48米，机动车双向8车道。规划沈白铁路上跨安城街，净空不小于4.5米。

贵城街上跨铁路规划：贵城街北起高山路南至临江路，全长2446米。规划道路红线宽60米，机动车双向8车道。贵城街由北向南上跨沈吉铁路，上跨桥长706米，上跨道路宽为24米，双向6车道，两侧各7米的下穿箱涵，为非机动车道与人行道混行。沈白客专上跨贵城街，与贵城街净空不小于5米。

（2）加强跨浑河桥梁及东西向主干路网建设

1、贵城通道

贵城通道北起国道 202 线南至南外环路，国道 202 线和南外环路分别为抚顺市东西向重要的两条交通性主干道，规划贵城通道为抚顺市东部地区连通浑河两岸重要的南北向交通性主干道路。贵城通道全长约 9 公里，其中北部贵城街位于城东三期和前甸地区，长 2.4 公里，红线宽 60 米。城东三期规划为抚顺市高端居住区，前甸地区为商贸物流区，地块开发建设后将产生大量的交通量。贵城通道建成后，能分担抚顺东部地方大量的对外交通及服务周边地块开发所带来的交通量，是一条重要的交通性主干道。

2、安城通道

安城通道北起国道 202 线南至青年路，国道 202 线为抚顺市东西向重要的交通性主干道，青年路为连接新抚区和东洲区的主要道路。规划安城通道为抚顺市东部地区连通浑河两岸重要的南北向交通性主干道路。安城通道全长约 3.5 公里，其中北部安城街铁路以南为已建成的居住区，铁路北侧为新开发地块。随着铁路北侧地块的大量开发建设，将产生大量南北向交通量。安城通道建成后，能方便北部居民与南部居民的交通联系，是一条重要的南北向联系主干路。

3、新城东路东延

抚顺市新城路东延位于抚顺市城东三期，是构成抚顺市城区路网的重要的东西向主干道。新城路东延的建成不仅有利于城东和小甲邦的整体开发，也有利于我市大交通环境的整体提升；是完善抚顺市城东地区基础设施建设和土地开发所采取的实际步骤，能更好的促进城东新区的地方经济，充分发挥其地

域和交通运输等方面的优势。新城路东延的建设实施对于加快城东地区的发展具有重要的意义。

规划道路西起现状李其河西岸，东至前甸街，全长 2.93 公里。规划贵城街以西道路红线宽 80 米，道路断面与现状保持一致；贵城街以东道路红线宽 60 米，其中中央分隔带宽 7 米，两侧机动车道各宽 15.5 米、非机动车道各宽 5 米、人行道各宽 6 米。

4、西十路西延

西十路为站前南部地区重要的东西向道路，现状交通压力大，规划建议将西十路西延，经电厂内连接石油一厂现状立交桥，全长 2760 米，规划道路红线 30 米。其中：机动车道双向 6 车道宽 22 米，两侧人非混行车道宽 4.0 米。道路建成后，能方便望花、道街地区出入南站地区。

5、辽中街、昌图街与沿滨路交叉口

昌图街、辽中街位于望花区中心位置，向北延伸可至沿滨路和平桥—古城河口桥路段中部。昌图街现状机动车道宽 9 米，辽中街现状机动车道宽 15 米，

规划昌图街、辽中街与沿滨路快速路连通。昌图街为快速路出口，辽中街为快速路入口，分别与沿滨路通过单向匝道连接，匝道宽 7 米，昌图街匝道长 85 米，辽中街匝道长 106 米。

6、康平街与沿滨路交叉口

现状沿滨路在望花段为城市快速路，车速为 80km/h，机动车双向六车道，道路中央设隔离带。沿滨路快速路现状在望花西部仅有一个交叉口，即沿滨路—北镇街交叉口，北镇街交通压力较大。

规划康平街北延与沿滨路相交，交叉口设计为右进右出形式。规划在由沿滨路驶入康平街的出口道和由康平街驶入沿滨路的进口展宽段道进行了道路展宽，展宽段宽 4.0 米。规划建议沿滨路在北镇街高架桥下桥口处以西段均应降速为 60km/h 以下，并增设警示标志和超速抓拍设施等相关交通安全设施，保障该交叉口的行车安全。

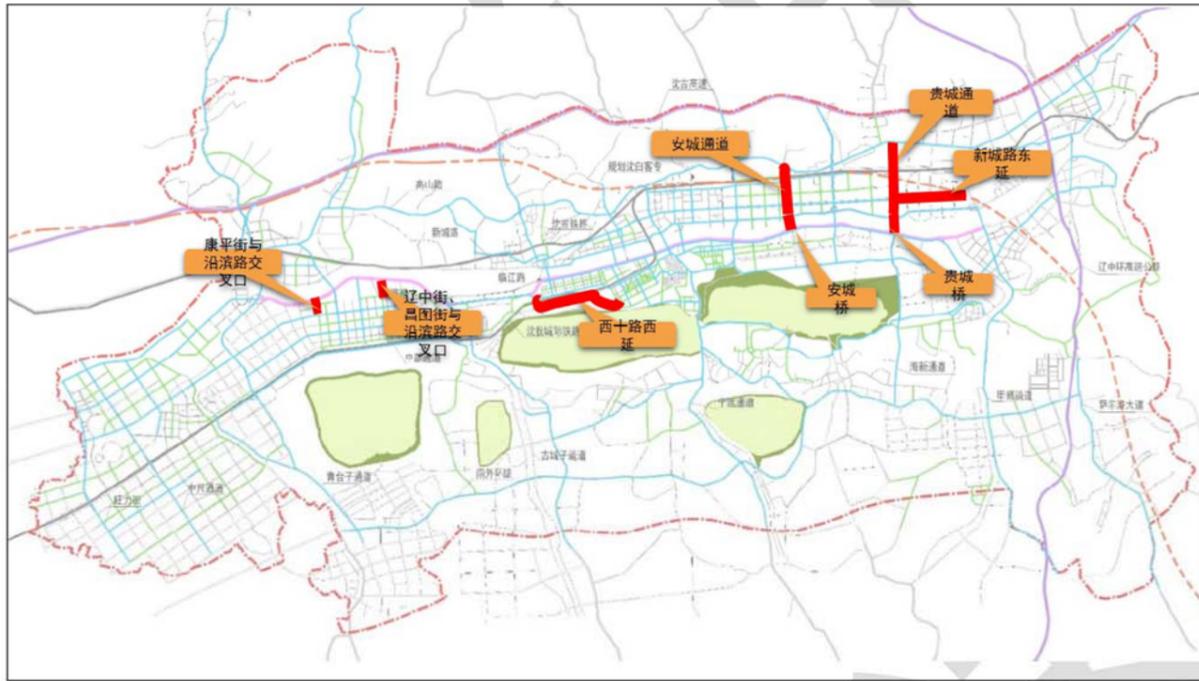


图 6-4 跨浑河桥梁及东西向主干路网建设工程规划示意图

（3）提升城市交通繁忙地区道路通行能力

1、浑河南路（新华桥-永安桥段）道路改造

规划道路西起永安桥路口，东至新华桥路口，道路总长 510 米，道路红线宽 30-33 米。浑河南路现状永宁街—琥珀街段为双向三车道（由西向东一车道，由东向西两车道），琥珀街—丹凤街段为双向四车道；永安桥路口处由东向西展宽成三车道，由西向东为一车道，路口处形成双向四车道；新华桥路口由西向

东四车道，由东向西为两车道，路口处形成双向六车道。规划浑河南路在永宁街—琥珀街段车行道向北拓宽 5-7.7 米，向南拓宽 3-6.9 米，形成双向五车道。在琥珀街—丹凤街段向北拓宽 5-7.7 米，形成双向六车道。规划在永安桥路口进行了展宽，路口处形成双向七车道；在新华桥路口进行了展宽，由西向东展宽成四车道，路口处形成双向七车道。

2、临江路道路改造

方案一：长春街-隆城街

规划临江路道路西起长春街路口，东至隆城街路口，道路总长约 433 米。

临江路现状为三块板形式，机动车双向六车道，规划将机非绿化隔离设施拆除，将当前“三块板”道路断面更改为“一块板”形式，形成双向八车道。

方案二：长春街-天湖大桥

规划临江路道路西起长春街路口，东至天湖大桥，道路总长约 3276 米。

临江路现状为三块板形式，机动车双向四车道。规划将机非绿化隔离设施拆除，将当前“三块板”道路断面更改为“一块板”形式，形成安城街以西为双向八车道，安城街以东为双向六车道。

3、靖宇街与高山路交叉口处高山路、靖宇街道路拓宽改造

靖宇街与高山路交叉口处西口道路高山路现状为双向四车道，出口为由东向西的二条直行道，入口为一条左转道和一条直行右转道，由于入口车道少，直行右转道中右转车辆较多，右转车辆只能等待直行信号放行才能通行，造成右转车辆通行受阻排队较长，影响直行通行能力，造成路段交通拥堵；交叉口南口道路靖宇街现状为双向二车道，该处交通流量较大且单项只有一车道，由

南向北的右转车辆需等待直行和左转车辆通过才能同行，致使路段拥堵、通行效率低。

为解决路段交通拥堵通行不畅问题，规划以下道路扩建工程：

1) 高山路：在交叉口西口向南拓宽一条右转车道，长度为 26.70 米，宽度为 3.5 米，拆除绿化带，非机动车道宽度减小为 3.5 米。改造后交叉口西口为双向五车道，出口为由东向西的两条直行道，入口为一条左转道，一条直行道和一条右转道。

2) 靖宇街：将交叉口至铁路道口间路段东侧拓宽 2.5-3 米，道路拓宽为 12 米，由南向北新形成一排 3.5 米宽的右转车道，道路断面如图所示。改造后靖宇街该路段为双向三车道，由北向南一车道、由南向北二车道。

4、南阳路公交站改造

现状概况：公交站现有 18 路、21 路、31 路、3 路、48 路、49 路、52 路（内环）、605 路、6 路、602 路、52 路（外环），共计 11 个公交停靠。原公交站点为路边停靠式。

规划方案：规划改造为港湾式公交站。每个站为两站台停靠，满足公交线路停靠需求。

5、西富平路（中央大街-西十路段）拓宽改造

西富平路位于新抚区南站地区，南侧为抚矿电铁。改造范围西起西十路路口，东至中央大街路口，道路总长约 1 公里。西富平路现状为双向两车道，机动车道宽 8 米。西富平路-中央大街交叉口南进口受电铁桥墩影响，只有双向 2 车道。

规划西富平路向北拓宽 3.5 米，形成双向三车道，机动车道宽 11.5 米。规划将南阳路-西富平路交叉口南进口的 2 个桥墩拆除，利用现有路面宽度形成三个进口道，一个出口道。

6、长春街-新城路交叉口南进口改造

长春街与新城路交叉口南口道路现状为双向六车道，出口为由北向南的三条直行道，入口为一条左转道，一条直行道和一条直行右转道。由于入口车道少，直行右转道中右转车辆较多，右转通行车辆只能等待直行信号放行才能通行，造成右转车辆通行受阻排队较长，影响直行通行能力，造成路段交通拥堵。

为解决路段交通拥堵通行不畅问题，规划在交叉口南口向东拓宽一条右转车道，长度为 76.33 米，宽度为 3.5 米，绿化带和人非混行道向东拓展改造后交叉口南口为双向七车道，出口为由北向南的三条直行道，入口为一条左转道，二条直行道和一条右转道。右转车辆经右转车道由南向东右转后进入新城路南侧非机动车道划设的专用车道，行至顺城区政府后并入新城路主路段。绿化带和人非混行道向东拓展占用凤凰城用地。

7、永城街（裕城路-天湖大桥南）道路改造

北起裕城路路口，南至天湖大桥北侧上桥口，道路总长约 440.3 米。其中裕城路口至新城路口处道路长 291 米，新城路口至天湖大桥北侧上桥口处道路长 149.3 米。

永城街现状为三块板形式，机动车双向六车道。规划将机非绿化隔离设施拆除，将当前“三块板”道路断面更改为“一块板”形式。其中裕城路口至新城路口处道路形成双向十车道，车道宽 48 米；新城路口至天湖大桥北侧上桥口

处道路形成双向八车道，车道宽 42 米。

8、东洲大街（河堤路-阿金沟口）道路改造

北起浑河南路路口，南至阿金路路口，道路总长约 2068.17 米。其中浑河南路路口至绥化路路口处道路长 956.49 米；绥化路路口至绥阳路口处道路长 243.81 米；绥阳路路口至阿金路路口道路长 867.87 米。

东洲大街现状为机动车双向四车道，规划将道路两侧进行拓宽，使东洲大街（浑河南路-阿金路）路段全部形成双向六车道。

1) 将浑河南路路口至绥化路路口路段两侧各拓宽 2 米的机动车道和 3 米的人行道，使该段道路与现状路口展宽段道路宽度保持一致，形成宽 26 米的双向六车道机非混行车道；并将绥化路口处路段车道展宽、中心线偏移，形成宽 26 米的双向七车道机非混行车道，由南向北三车道、由北向南四车道；

2) 将绥化路路口至绥阳路路口路段道路西侧拓宽 4 米的机动车道和 2 米的人行道、东侧拓宽 2 米的机动车道和 1-2 米的人行道，中央形成宽 24 米的双向六车道机非混行车道；并将绥化路路口处道路行东展宽 2 米，形成宽 26 米的双向七车道机非混行车道，由南向北四车道、由北向南三车道；

3) 将绥阳路路口至宁安路路口路段道路西侧拓宽 4 米的机动车道和 3 米的人行道、东侧拓宽 2 米的机动车道和 1.5-3 米的人行道，中央形成宽 24 米的双向六车道机非混行车道；

4) 将宁安路路口至阿金路路口路段道路两侧各拓宽 3 米的机动车道和 3 米的人行道，中央形成宽 24 米的双向六车道机非混行车道。

9、沿滨路（长春桥-葛布桥）拓宽改造

规划范围：东起长春桥东匝道，西至葛布桥西匝道，全长 6896 米。

现状概况：现状沿滨路为双向四车道。

长春桥两侧改造方案：规划东起长春桥东匝道，向浑河拓宽 11 米，车道宽 7 米，两侧各设 2 米宽的人行道，下穿长春桥后在西匝道与沿滨路合并。

长春桥西匝道至新华桥东匝道处为向浑河拓宽 9 米，车道宽 7 米，北侧设 2 米宽的人行道。规划在新华桥东匝道东 240 米处设置一匝道，解决沿滨路由东向西至浑河南路的交通需求。匝道宽 7 米，坡度为 3.6%。

下穿新华桥段向浑河拓宽 11 米，车道宽 7 米，两侧各设 2 米宽的人行道。

在新华桥西匝道至铁路桥东段，道路向浑河拓宽 9 米，车道宽 7 米，北侧设 2 米宽的人行道。

下穿铁路桥段向浑河拓宽 11 米，车道宽 7 米，两侧各设 2 米宽的人行道。

沿滨路在铁路桥西口至将军桥东匝道段道路向南侧绿化带拓宽 9 米，车道宽 7 米，南侧设 2 米宽的人行道。

下穿将军桥东匝道至一道街北段，向浑河拓宽 11 米，车道宽 7 米，两侧各设 2 米宽的人行道。

沿滨路一道街北至葛布桥东匝道道路向南侧绿化带拓宽 9 米，车道宽 7 米，南侧设 2 米宽的人行道。

下穿葛布桥东西匝道段道路向浑河拓宽 9 米，车道宽 7 米，北侧设 2 米宽的人行道。

道路改造需拆除现状人行道、绿化带、档土墙和橡胶坝。沈阳大上水和污水截流干渠在规划扩建道路下覆压。

通过对交通繁忙地区的优化改造，能提高原有道路的通行能力，在打通交通主动脉的基础上，疏通交通的微循环。

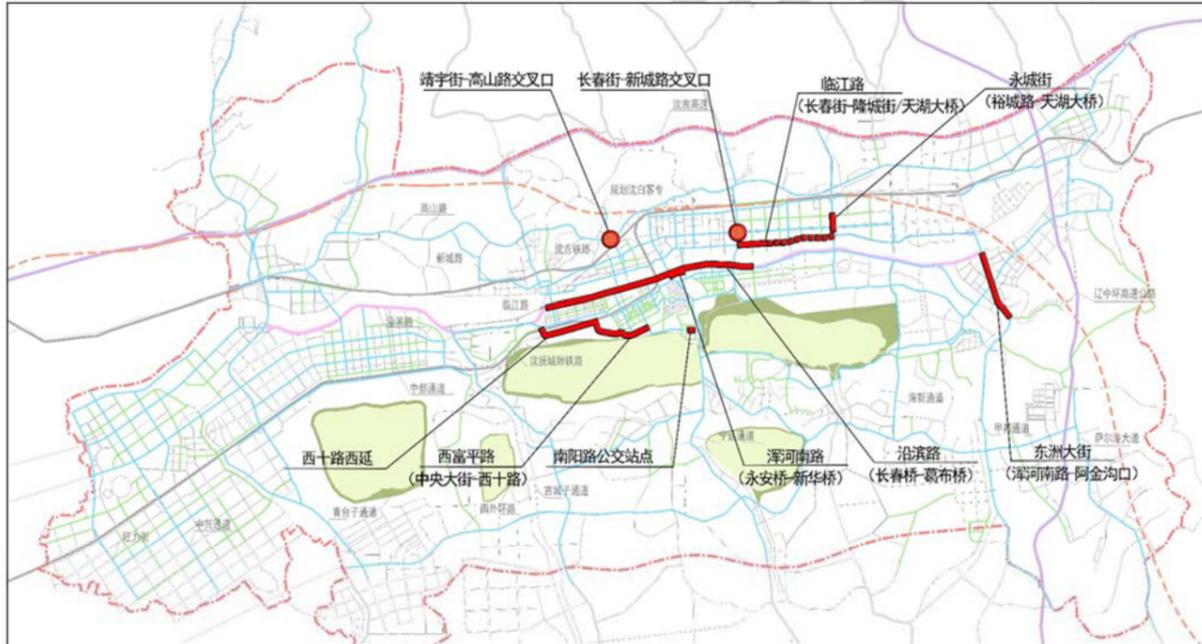


图 6-5 交通繁忙地区道路改造项目分布图

表 6-4 交通繁忙地区道路改造项目一览表

序号	项目名称	规划内容	规划长度 (米)	
1	浑河南路（新华桥-永安桥）拓宽改造	向两侧拓宽，永宁街—琥珀街段由双向 3 车道拓宽至双向 5 车道；琥珀街—丹凤街段由双向 4 车道拓宽至双向 6 车道	510	
2	临江路道路改造	方案一：长春街-隆城街	拆除机非绿化隔离带，由双向 4 车道拓宽至双向 8 车道	433
			拆除机非绿化隔离带，由双向 4 车道拓宽至双向 6 至 8 车道	3276
3	靖宇街与高山路交口改造	西进口拆除机非绿化隔离带，由现状 2 车道拓宽至 3 车道；南进口向东侧拓宽，由现状 1 车道拓宽至 2 车道	180	
4	南阳路公交站点改	将 2 个路边停靠式公交站点改造为港湾式公交	/	

	造	站	
5	西富平路（中央大街-西十路段）拓宽改造	西富平路由现状双向 2 车道拓宽至双向 3 车道；西富平路-中央大街交叉口南进口拆除电铁桥墩，由现状 1 车道拓宽至 3 车道	1000
6	长春街-新城路交叉口改造	南进口向东拓宽，由现状 3 车道拓宽至 4 车道	76
7	永城街（裕城路-天湖大桥南）道路改造	拆除机非绿化隔离带，由现状双向 6 车道拓宽至双向 10 车道	440
8	东洲大街（浑河南路-阿金沟口）拓宽改造	向两侧拓宽，由现状双向 4 车道拓宽至双向 6 车道	2068
9	沿滨路（长春桥-葛布桥）拓宽改造	向两侧拓宽，由现状双向 4 车道拓宽至双向 6 车道	6896

6.2.2 客运与公共交通

(1) 系统构成与组织模式

针对区域交通和城市交通特点，构建由城市对外公共运输、城乡公交、城市快速公交、常规公交、支线接驳公交和出租汽车等组成的抚顺市公共交通系统。

与城市对外客运整合，一体化发展各种形式的公共交通，以快速公交搭建城市客运骨架，覆盖主要客运走廊，联系两岸、城市中心及各组团，以及城市对外交通枢纽。常规公交覆盖各级公交走廊，联系城市交通枢纽和各组团内部。支线接驳公交补充联系交通枢纽至各小区内部，并作为外围新发展地区公交起步期的补充方式，全面提高公交线网覆盖率。出租汽车作为公共交通的高端补充形式。

规划按三级网络分层组织，不同层次间的客流转换以公交枢纽组织。

第一层次线网负责城区对外联系以及跨河、跨功能分区（沈抚新城、望花、旧城区、东部新城等）的联系，由轨道交通或快速公交及公路对外客运组成，具有站距相对较大、运量大、运营速度快、服务水平高的特点。

第二层次线网负责中心区辐射和邻近组团之间联系，主要由常规公交组成，站距适中、运营速度较快。

第三层次线网负责组团内部联系，主要为常规公交和支线接驳公交，站距较小、运营速度较慢。

抚顺市城市狭长，出行距离大，具体公交线路可在三层次网络上灵活组织，以减少换乘。

（2）城市公共交通发展模式

城市公共交通以轻轨、有轨电车、BRT 等中高运量公共交通系统架构公共交通骨干网，以常规公交干线等中运量公共交通系统构建公共交通主体网，而通过常规公交支线等小运量公共交通系统编制支撑网，最终形成由大中运量公共交通系统、中运量公共交通系统和小运量公共交通系统共同构成的城市公共交通体系。

（3）城市公共交通发展的总体目标

根据城市公共交通发展现状分析和规划期城市公共交通发展战略，提出本次规划抚顺城市公共交通发展的总体目标：确立公共交通优先发展地位，构建多模式、多层次、一体化的城市公共交通网络，增强公共交通引导城市空间布局、支撑城市转型发展的主导作用，不断提升城市公交运营效率和服务品质，提升公共交通吸引力，建立统筹发展、城乡一体、绿色环保和智能高效的城

公共交通系统。

（4）公交走廊规划

公交客流走廊主要分为横纵两向。横向为主走廊，沈抚大道—丹东路—永济路—西一路和东一路，新城路—新城东路；纵向为次走廊，宁远街—永宁街—南昌路，浑河南路—绥化路。

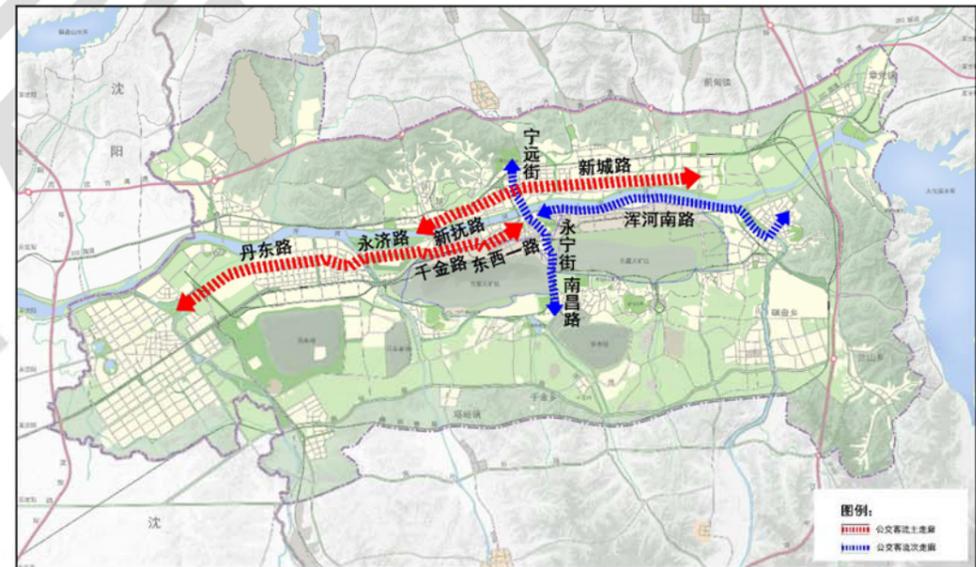


图 6-6 客流走廊示意图

（5）客运交通枢纽与场站规划

枢纽按功能和规模划分为一类和二类客运枢纽：一类枢纽为综合交通枢纽，主要承担对外交通与城市公共交通系统的衔接，以及区域旅游服务等功能；二类枢纽为城市公共交通枢纽，主要承担中心区交通集散、城市公交干线之间的转换和衔接、干线公交与普通公交集散等功能。

一类客运枢纽结合铁路、公路客运场站设置，同时配备城市公交方式，区

域客流与城市客流并重；二类客运枢纽以城市公交和城乡公交方式为主，结合公交客流集散点设置，主要服务于城市内部客流和城乡交通。

抚顺市为狭长布局，东西向交通强，东西向走廊流量较大且集中，同时，城市组团分散布局，东西向出行距离长，枢纽宜采用分散布局。

老城区内用地受限制，道路资源紧张，各组团内应设置若干枢纽，通过多点换乘模式集散客流；新城区用地相对富裕，在合理规划基础上各组团内可设置大型枢纽集散客流。

基于城市公共交通与公路客运协调发展的考虑，调整现有公路客运场站的布局与功能，全面整合城市公交场站与公路客运场站，实现公路长途客运与城市公交客运的无缝衔接和功能转换。

1、综合客运换乘枢纽规划

为实现抚顺市中心城区与沈阳、外围城市之间的有效衔接，形成高效的对外联系网络，本次规划在现有的场站布局及公交网络发展水平需求分析的基础上，在抚顺市中心城区规划4处综合客运换乘枢纽。其中，近期新建3处，近期改建1处。

表 6-5 综合客运换乘枢纽规划方案

序号	枢纽名称	地理位置	功能定位	规模 (m ²)	建设情况
1	经济开发区公交枢纽站	旺力街以西，沈抚大道以南，新章街以东	服务于抚顺市中心城区与沈阳的公路客运出行（雷锋号），远期衔接沈阳地铁9号线、有轨电车5号线，并提供公路客运与城市公交的换乘功能。	60000	近期新建
2	高湾综合枢纽站	高望线以西，棋望线以南	服务于抚顺市中心城区与沈阳的公路客运出行，远期衔接沈阳地铁1号线，并提供公路客运与城市公交的换乘功能。	20000	近期新建

3	南站综合枢纽站	原发电厂，西五街以西	服务于抚顺市中心城区与沈阳的公路客运出行（雷锋号），并提供公路客运与城市公交的换乘功能。	146500	近期新建
4	长客总站客运枢纽站	抚顺城路与汪清街交叉口以北	服务于抚顺市中心城区与周边城市的公路客运出行，可接驳换乘铁路出行，并提供公路客运与城市公交的换乘功能。	30000	近期改建

2、城乡换乘枢纽规划

根据城乡公交一体化发展的要求，本次在抚顺市中心城区共规划4处城乡换乘枢纽，以截断城乡客流，减少进入主城区的城乡公交数量。其中，近期改建1处，近期新建1处，远期新建1处，远期改建1处。根据远期城市发展的情况，适时改建南沟枢纽站。

表 6-6 城乡换乘枢纽规划方案

序号	枢纽名称	地理位置	功能定位	规模 (m ²)	建设情况
1	南站综合枢纽站	原发电厂，西五街以西	近期服务于抚顺市南部乡镇（如救兵、拉古、后安等）与中心城区的城乡公交换乘。	146500	近期新建
2	长客总站客运枢纽站	抚顺城路与汪清街交叉口以北	近期服务于抚顺市东部乡镇（如哈达、新宾、清原等）与中心城区的城乡公交换乘。	30000	近期改建
3	东洲枢纽站	新太西街以西，绥化路以北	远期服务于抚顺市东部乡镇（如哈达、新宾、清原等）与中心城区的城乡公交换乘。	20000	远期新建
4	南沟枢纽站	盘南路以北，盘山街以东	远期服务于抚顺市南部乡镇（如救兵、拉古、后安等）与中心城区的城乡公交换乘。	10000	远期改建

3、公交首末站布局原则

(1) 与用地布局特征相协调。一般在人口、就业岗位相对集中的居住区、商业区、大型工业园区、教育功能区进行配套设置；新建大型住宅区必须配备

公交首末站，尚未配备的住宅区应选址增设场站；首末站宜布置在居住区边缘，以避免车辆对居民的干扰。

(2) 因地制宜，形式多样。建成区可结合用地改造增设公交场站，新开发地区可结合新建住宅小区、大型公共活动场所等工程项目的开发配套建设；首末站的建设可采用与周边建筑、设施联合开发的形式，以便节约土地，同时为周边设施提供方便的公交服务。

(3) 选址优化，减少交通干扰。尽量避免布置在干道相交的平面交叉口处，以免车辆进出对交叉口交通带来不利影响。

4、公交停车场布局原则

(1) 分区布局，提高效率。场址的选择应以使车辆空驶里程最小为前提，尽可能将其布置在服务分区内首末站的中心，缩短与周围首末站之间的总体距离。

(2) 优化选址，便于组织。避开闹市区、居民区和主干路，选择交通量少，进出方便的次干路旁，保证停保场出入口的顺畅，被选地块的用地面积要为后续发展留有余地，同时又不至于对附近街区未来发展形成障碍。

(6) 公交线网规划

抚顺市公交客流走廊主要分为横纵两向。横向为主走廊，沈抚大道—丹东路—永济路—西一路东一路，新城路—新城东路；纵向为次走廊，宁远街—永宁街—南昌路，浑河南路—绥化路。

抚顺市公共交通系统包括快速公交和常规公交两种公共交通方式，共分为骨干网、主体网和支撑网三个层次。骨干网采用快速公交形式，主体网、支撑

网分别采用常规公交干线和常规公交支线形式运营。

1、快速公交

快速公交系统（BRT）是利用大容量的专用公共交通工具，在专用的道路空间运营并由专用信号控制的新型公共交通方式，具有交通运量大、快捷、安全等特点，工程造价和运营成本相对低廉。

快速公交作为公交系统骨干网络，主要实现大沈抚片区、老城片区与石化新城片区的快速公交联系，带动沿线的土地开发及城市转型。

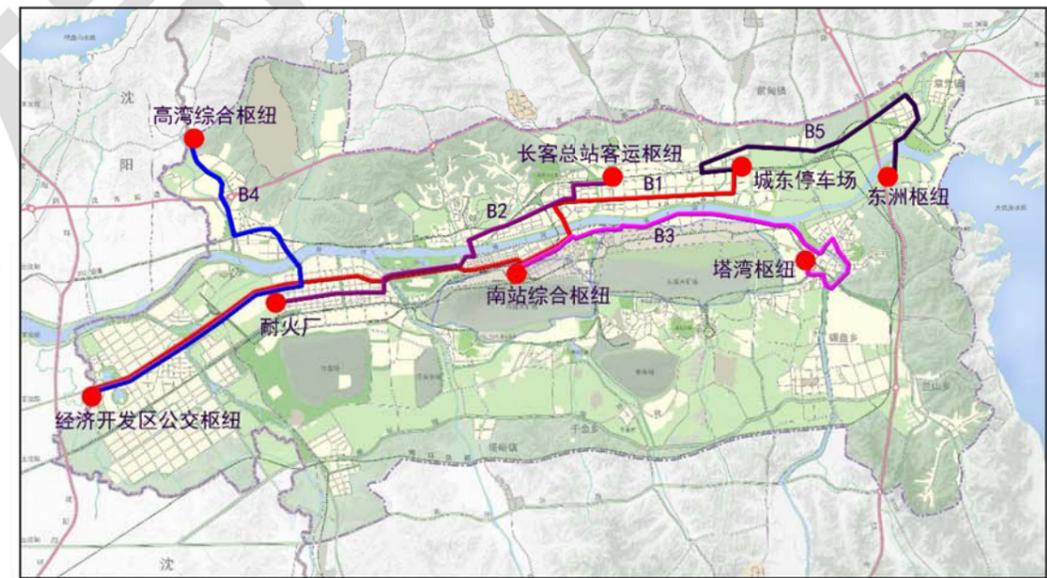


图 6-7 快速公交线网规划图

2、常规公交干线

公交干线网构成抚顺市公共交通系统的主体网络。公交干线主要服务于片区间的沟通联系、片区内部的主要公交客流需求。

线路构成：主要包括各片区间及片区内部沿城市客运走廊布设的大客流量常规公交线路。

运行道路：以城市快速干道及主干道为主要通道，有一定的路权及信号优先等公交优先保障，连接各片区内部重要商业中心、交通枢纽、对外交通设施和外围重要功能区。

功能定位：根据抚顺市地形及道路条件，线路主要呈东西贯穿式，以满足片区间、片区内乘客基本出行需求为前提，具备较大的客运能力。

3、常规公交支线

常规公交支线是公交骨干网和主体网的补充，主要为连接干线网络未覆盖的居住区和商业娱乐区的线路。

线路构成：城区公交支线主要为连接干线网络未覆盖的居住区和商业娱乐区的线路。

运行道路：公交支线主要布设于城市次干道和支路上，线路衔接各个居民出行起终点，一般无公交优先措施。

功能定位：是对骨干网和主体网的补充，主要起到提高覆盖率的作用。

（7）轨道交通展望

轨道交通主走廊为东西向，由两条主线构成。走廊 1 是由沈抚改革示范区经望花、南站地区、火车北站和城东；走廊 2 由沈抚改革示范区经高湾、顺城中心、市政府至章党方向。走廊 1 预留与沈阳地铁贯通的条件。

根据抚顺城市空间特点与客流需求特性，远期拟建设两条轨道线路，分别是沈阳 9 号线东延段和 1 号线东延段。

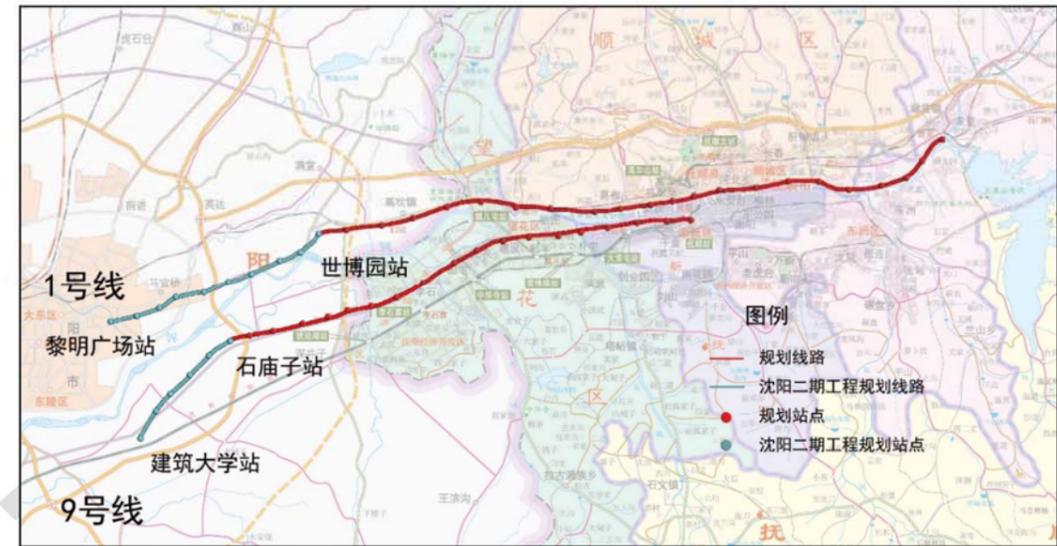


图 6-8 抚顺市远期轨道线网规划

沈阳地铁 9 号线东延段方案：结合沈阳地铁 9 号线二期工程，以沈阳建筑大学站为起点，向东延伸，终点为中央大街南端，主要承担沈抚路、丹东路、永济路等的客流运输。9 号线东延段的建成将加强抚顺与沈阳的联系，实现沈抚公交高效衔接，巩固抚顺在沈阳经济区的副中心城市地位。同时加强南站和沈抚新城主、副中心的联系，分担客流走廊上的客流，提高公共交通吸引力，优化交通结构，提高公交分担率，缓解中心城区道路拥堵。

沈阳地铁 1 号线东延段方案：结合沈阳 1 号线二期工程的终点沈阳世博园站，向东延伸，线路设在河堤路南侧、浑河北侧边缘，终点为水库坝前。1 号线东延线的建成可以实现沈抚公交高效衔接，巩固抚顺在沈阳经济区的副中心城市地位，加强沈阳与抚顺东西两个景区联系，推动城市消费转型优化交通结构，缓解交通拥堵。

沈抚改革创新示范区有轨电车东延工程：

依据沈抚改革创新示范区轨道交通规划，结合沈抚城际铁路的站点设置情

况，建议将沈阳地铁 9 号线、有轨电车 L 线，以及望花区青台子街分别延申至沈抚城际铁路中华寺乘降所，将该站扩建为综合性交通枢纽，集合城轨、轻轨、地铁、城市道路等多种交通功能，从时间、空间上拉近沈、抚两市的距离，带动抚顺市望花西部地区的产业和城建发展。

近期重点推进沈抚改革创新示范区有轨电车西延工程与中华寺站接驳，预计新建连接线 2.0 公里，车场枢纽一处，投资约 2.0 亿元。

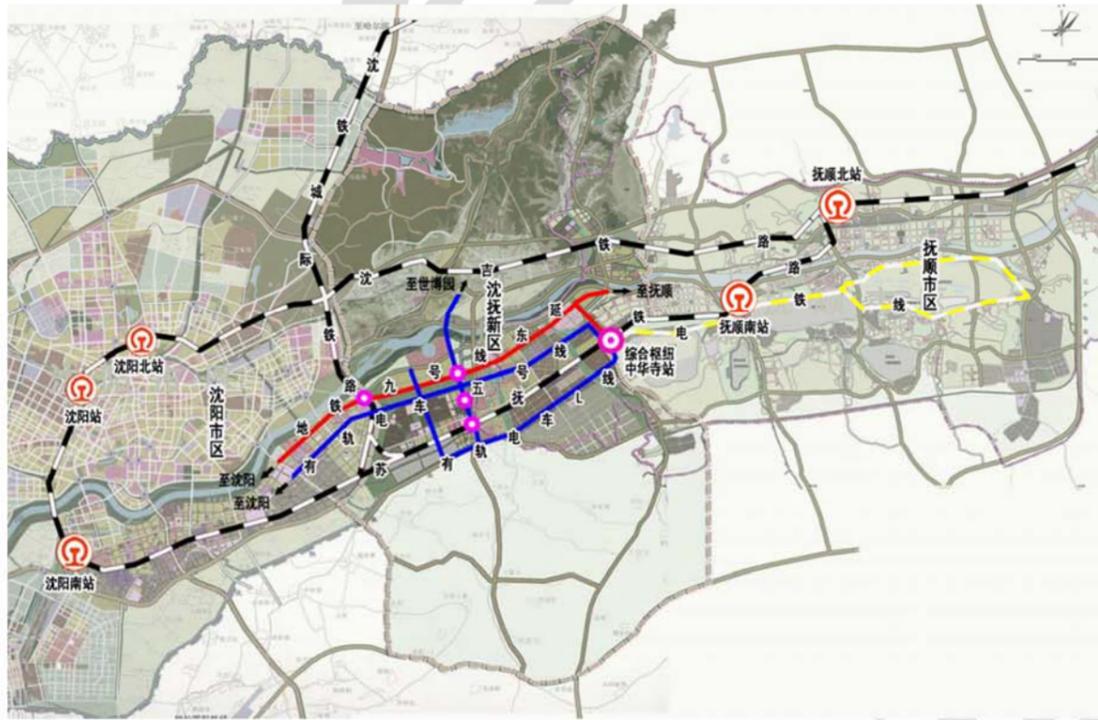


图 6-9 抚顺市远期轨道线网规划

既有电铁的利用：抚顺电铁曾经在城市交通发展中起到了重要的作用，近年来由于既有电铁线路与城市用地空间脱节，并且部分处于采煤沉降区，很难作为城市居民的主要交通工具。

建议结合工业遗产和文博开发，利用电铁线路，改建为旅游铁路环线，同时在近期辅助承担部分城市交通功能。需要结合城市规划布局调整和采煤沉降

影响区的分析进一步研究。

（7）出租车

出租车逐步实施统一、合理的价格机制，建立与快速公交、常规公交等其他方式之间合理的价格比例关系。

建立健全出租汽车服务标准，加强监管，规范出租汽车服务。规范出租汽车停靠管理，特别是在城市中心区。

建设出租汽车服务中心，为出租汽车司机提供休息、餐饮、加油等服务。

6.2.3 停车

（1）总体策略

随着城市发展，提高建筑物配建停车指标、执行严格的停车配建政策，重点建设路外社会停车场，在有条件的路段实行路内停车。新开发建设地区以配建为主，结合用地布局重点建设路外公共停车场（库）。旧城区充分发掘居住区内开放空间做为停车场，并考虑停车与居住和生活环境的协调。停车供应坚持以分地区、分时段、分类别实行差别化的停车设施供应政策，逐步建立合理的收费体制，健全管理机制，完善配套法规，推动停车产业化，以支持抚顺市交通发展目标的实现。

（2）具体策略

策略一：积极推进停车设施规划的实施。

根据抚顺市动、静态交通情况，各类建设项目所处区域、性质和停车需求，合理制定停车设施配建标准及公共停车场规划配置方案，积极推进停车设施规

划的实施。

策略二：加强公共停车场建设，鼓励社会投资建设停车场。

城市公共停车设施是城市市政公用基础设施，要完善公共停车设施规划的用地供给、资金支持和政策扶持等保障机制及措施，加大路外公共停车设施建设力度，积极推动地下停车场建设，鼓励建设机动车立体停车场、停车楼，按照谁建设、谁管理、谁受益的原则，既可以由政府出资建设也可以由社会力量投资建设。

策略三：合理划分停车层次，采取区域差异化策略。

在城市市中心区，实行从紧停车供给策略，严格控制停车供应与收费；城市分区中心区实施适度从紧的停车设施供给策略，配合网络容量要求和公交优先政策；城市外围区，实施停车泊位按需充分供应的政策。

策略四：停车场型式多样化策略。

实行以地面停车、路内停车、地下车库、停车楼、机械式与非机械式等多种停车型式并存的停车方式，根据城市不同区域用地允许条件，采取适宜的停车型式。积极推进停车新技术产品的使用。

策略五：提升停车资源管理技术。

按照方便使用、注重引导、人性化服务的要求，加快建设完善的城市停车设施标识和收费系统，要充分利用现有资源，结合数字化城管系统、城市交通信息系统建设，积极建设城市停车信息服务平台，整合停车资源，大力建设城市停车信息诱导系统。

策略六：加大监管、处罚力度。

对违章停车、随意占道停车的现象，加大处罚力度。

（3）停车分区

对于城市不同区域实行差别化的停车供给策略，合理引导停车需求。结合不同地区的道路容量、土地利用情况以及各片区的规划人口情况，确定中心城区范围内的停车供应分为三类区域：

一类地区（严格管控区）

城市主要公共中心或商业区，包括站前地区、顺城和沈抚中心地区。这类地区人口密度高，功能集中，交通出行强度较大，规划上应引导市民采用公共交通出行，限制小汽车使用。贯彻“有限供给、需求控制”的停车设施建设原则，即一方面要保证有限的停车设施供给，另一方面对公共停车场采用较高的收费标准，提高小汽车的使用成本。

二类地区（一般管控区）

除城市主要公共中心以外的开发强度相对较高的地区。贯彻“供需平衡，引导发展”的基本原则，通过实行停车泊位的适度供应，以基本满足当前机动化水平下的停车需求为前提，对停车需求适度调控，对开发密度较高的组团中心区加以控制，本区域内采取中等水平的停车收费标准。

三类地区（适度发展区）

中心城区范围内除一、二类地区外的其它地区。这类地区用地开发强度相对较低，交通供给较为充裕，可适度增加停车设施供给，外围快速公交和轨道（远景）车站可布置“P+R”停车场。此类区域采用较低的收费标准。

不同分区采取不同的停车供应策略，严格管控区、一般管控区和适度发展

区的泊位供给率分别取值为 0.85、1.0 和 1.05。

（4）泊位需求预测

停车设施供应原则为：新区和旧城改造地区增加配建停车比例，降低路内停车比例，适度保持路外公共停车供应比例的平衡。

受各分区现状停车场供应水平、土地利用性质和可利用土地资源等因素的制约，并参照相关城市停车供应结构选取标准，确定不同分区停车设施供应结构比例。老城区由于改建困难，不可能大幅度提高配建停车比例，停车问题需要更多依靠路内停车和公共停车来解决，外围地区基本可以依靠配建的车位解决。

（5）停车配建指标建议

本次规划参考同等规模城市相关指标，结合未来发展，提出相应的配建指标建议，主要考虑以下两个特点：

1、适当提高新区各类建筑配建停车指标

面对机动车的快速增长，原有的停车泊位已不能完全满足机动车的停放需求，部分城市开始对机动车配建停车指标进行上调。随着抚顺市机动车保有量持续增长，未来将面临更大的停车压力，为适应机动车的发展、保证道路的畅通，建议在新区建设中适当提高各类建筑的配建停车指标。

2、对不同停车分区配建指标采取差异化规定

停车泊位配建指标的确定，应当准确的把握一般的建筑物车辆吸引和停放的规律，还应当考虑城市内不同地区的停车需求差异，如城市中心区通过供应较低水平的泊位来降低城市中心区的小汽车使用强度，从而使得整个城市的静

态交通和动态交通达到较好的平衡。因此，对不同停车分区提出不同的停车配建指标建议，能够更好的适应城市交通的顺畅运行。

（6）公共停车场布局原则

路外公共停车场采用地面停车位、地下停车库及地上立体停车库的形式进行规划布置。

一类地区，该区居住、商业金融用地混杂，人口众多，大型商业设施众多，停车设施不足，专门的停车用地可得性差。该区规划建设应该结合地区改造、项目开发来进行停车场选址建设。鼓励闲置场地改做停车场，鼓励配建停车场对社会开放，以满足区域公共停车需求，将该区域效益不好的地下商场改做停车场。

二类地区，该区为人口较密集、商业较发达地区，停车设施普遍不足。鼓励闲置场地改做停车场，在条件合适的地方建设立体停车场；对于正在发展的地区，应严格执行配建标准。

三类地区，对于已经形成的居住区，继续采用楼前空地停车的方式停车，如：古城子、刘山等地，对于近几年开发力度较大，发展较快的区域，配建停车指标相对较高，停车位相对较多。

6.3 铁路交通

6.3.1 新建沈白高铁

新建沈阳至白河高速铁路位于我国东北地区辽宁省东北部和吉林省东南部，沿线经过沈阳市、抚顺市、通化市、白山市、延边自治州、长白山管委会

等6个地级市行政区。

线路自沈阳北站引出，新建线路上跨哈大客专、新开河，随后利用原沈吉铁路通道以新建高架桥形式依次跨过东北大马路、北海街、辽沈二街、东辽街和沈阳东站后逐渐落地，以路基形式通过高官台街和炮兵学院；线路继续向东北经英达村并向沈吉高速公路，经沈阳植物园北上跨沈吉高速世博园互通、沈阳四环路，线路继续沿沈吉高速公路南侧前行，穿热高乐园，上跨葛布北街后引入既有抚顺北站；出站后折向东南绕避大伙房水库二级保护区，经永陵镇向东绕避清永陵文物保护区后在新宾县城东侧、苏子河南侧设新宾站；出站后向东北绕避红升水库，经三棵榆树北向东于二密镇南侧以隧道形式下钻鹤大高速公路、通化市一级路后在长流设通化西站；出站后跨越哈尼河，在通化医药新区与自安山遗址之间通过后折向东北至白山市；线路下钻北山公园，跨越辉白高速公路后在上甸子设白山东站，出站后向北穿江源城区，绕避大阳岔河水源地保护区、昌达石膏矿后在湾沟镇设湾沟北站，出站后以高桥位跨越头道松花江、抚长高速公路后引入既有松江河站；出站跨越松江河向东北绕避泉阳国家森林公园、泉阳省级湿地公园后引入在建敦白客专长白山站。

正线线路长度 428.811km，新建线路长度 427.511km，辽宁省境内 173.004km，吉林省境内 254.507km。全线共新设车站 9 座，分别为沈阳北、抚顺北、东韩家、新宾、通化西、白山东、湾沟北、松江河、长白山。其中沈阳北、通化西、长白山站为始发站，东韩家为越行站，其他均为中间站。

沈白高铁的建设对区域贯彻落实“一带一路”，促进区域发展与国家战略有效融合具有重要的意义；是落实《国务院关于近期支持东北振兴若干重大政

策举措的意见》的重要举措；是完善东北区域快速客运网络布局，构建东北东部铁路快速通道的需要；是加快沿线城市城镇化进程，拉近与哈长城市群和辽中南城市群时空距离的需要；对带动沿线旅游资源开发和产业优化升级、提升沿线旅游品质具有重要意义。

沈白高铁是东北南北向快速铁路通道中的辅助通道，是东北东部地区客运主通道，是东北东部地区进出关通道和与大连、丹东地区旅客交流的客运通道，并与牡佳、牡白、哈佳、哈牡、哈大、长吉、吉图珲及四平至通化铁路共同形成黑龙江省和吉林省的省内快速客运铁路环线，是一条兼顾中长途、城际、旅游的客运铁路，是国家快速铁路网的重要组成。

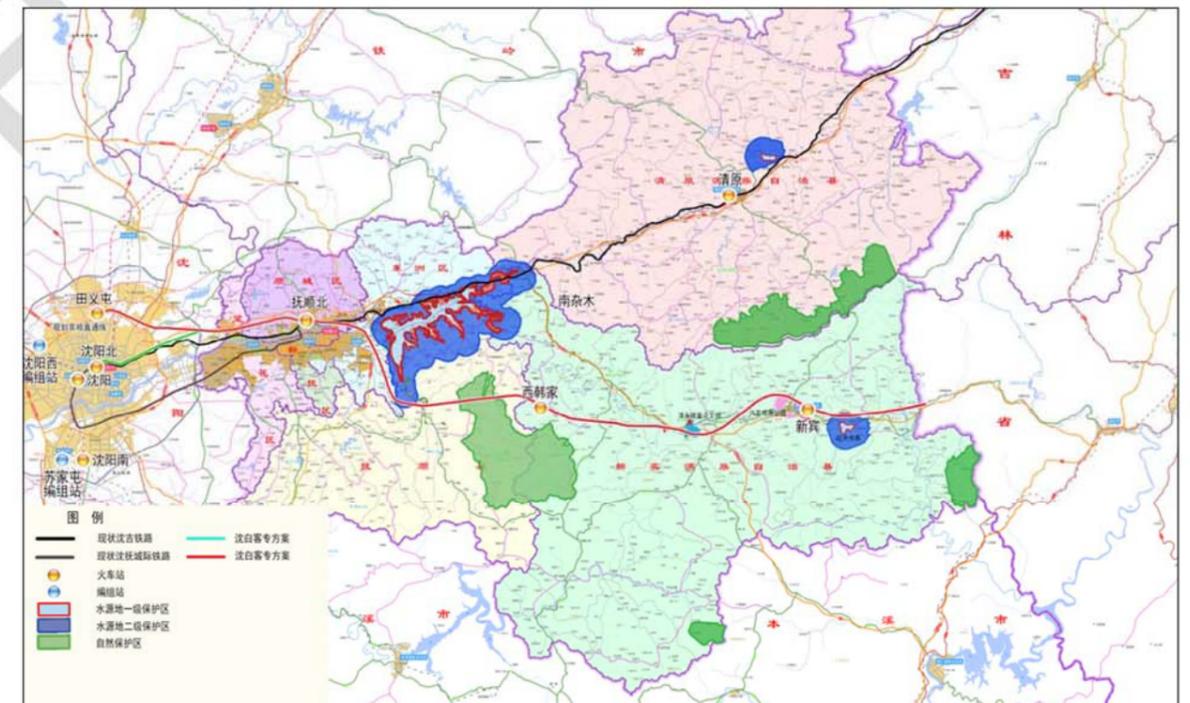


图 6-10 抚顺市现状沈吉铁路、规划沈白高铁线位示意图

6.3.2 抚顺北站区域交通研究

铁路抚顺北站与抚顺客运中心站、铁路抚顺站缺乏整合。铁路抚顺北站与抚顺客运中心站之间的距离约 900 米，而铁路抚顺站与抚顺客运中心站则相距更远，这将给公铁方式间的转换造成相当不便。

规划新建北站北站房一座，新建长途客运站 1 座，公交枢纽站 1 座，新建社会车辆与出租车停靠站。

（1）现状北站区域面临的问题

1、停车空间不足，乘车环境较差

既有抚顺北站为沈吉线上一座规模较大的普速车站，是抚顺市铁路交通中心，现有站房建筑面积为 10800m²，设 3 个站台。因当时建设条件限制，现有站房紧邻城市主干路抚顺城路，距离城市主干路不足百米，仅预留停车泊位十几个。

2、站前交通混乱，影响城市交通

站前广场与抚顺城路、新华大街两条城市主干路汇集成“T”型路口，平时早晚高峰时段该路段早已拥堵不堪，如遇火车到发时刻，车站周边道路车辆通行十分困难，已经严重制约了抚顺北站的乘车环境条件，人民群众对此早已怨声载道。

3、基础设施服务能力有限，改造难度较大

同时沈白客专线路高架引入抚顺北站北侧，高速场与普速场高差达 14 米，车站高普速场属于共站不共场，如不设置北站房，旅客进出站需要从既有抚顺北站南站房穿越既有普速场，经两级天桥至高速站台，全长约 150 米，老幼乘

客及行李较多乘客出行极为不便。现有站房紧邻居住小区，已不具备改造升级条件，广场和周边道路等基础设施已不能满足未来高铁客流量激增的使用要求。

（2）北站区域交通需求分析

1、北站房规模预测

通过对抚顺北站高铁站房和抚顺北站综合交通枢纽配套工程汽车客运站规模的预测分析，得到抚顺北站房规模 22480m²，其中高铁站房面积为 19468m²（现状 10800m²，扩建 8668m²），客运站房 3012 m²。

2、长途客运站规模预测

2018 年，抚顺市中心客运站日平均进出客运站客流量为 5137 人，客运量按照年增长率 2% 计算，预计 2045 年抚顺市中心客运站长途客运量为 8768 人。根据《汽车客运站级别划分和建设要求》，旅客最高聚集人数计算百分比取 10%，则旅客最高聚集人数为 877 人。

根据《汽车客运站级别划分和建设要求》，该站为二级车站，车站占地面积每百人次 400m²，预计该站占地面积 35072m²，初步预计客运站站房面积 3012m²，发车区面积约 3600m²。

3、公交枢纽站规模预测

根据《抚顺市公共交通规划》，北站地区预留八条始发的公交线路，站场用地约 2.5 万 m²，发车区面积约 3120m²。

4、出租车停靠站规模预测

根据抚顺北站出行特征分析，高峰小时乘坐出租车 646 人，合成出租车 359 辆，南站房西侧预留 70 个停靠车位，北站房区域需预留 289 个停靠车位。

5、接送旅客的社会车辆规模预测

根据抚顺北站出行特征分析，高峰小时乘坐小汽车及其他车辆 850 人，合成车辆 607 辆，南站房西侧预留 70 个停靠车位，北站房区域需预留 537 个停靠车位。

(3) 北站区域交通组织方案

依托沈白高铁形成高铁站及火车站衔接城市公交、出租、公路长途客运、社会车辆停车等多种交通方式的综合交通枢纽中心。

将火车站沈吉线抚顺北站和高铁沈白线抚顺北站整合为一个高铁枢纽站点，南北广场地上及地下连通，规划将高铁枢纽主要入口调整在北广场，以缓解南广场交通严重拥堵的问题。

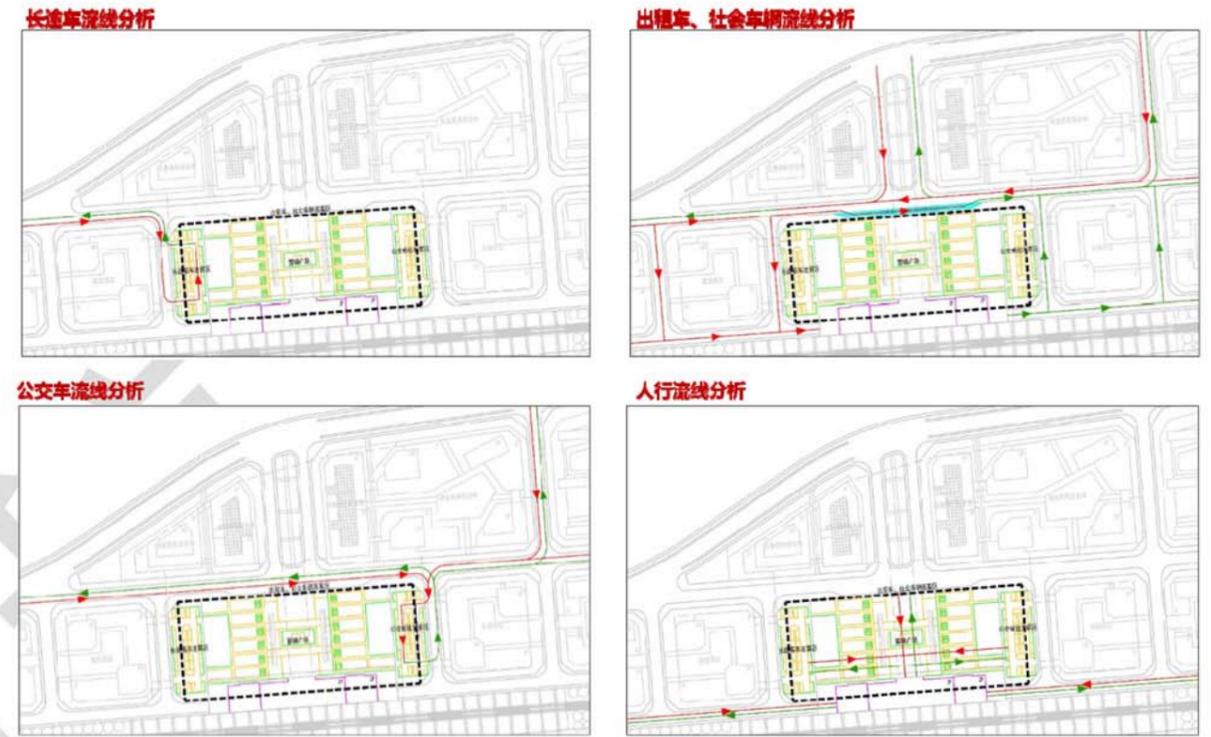


图 6-12 抚顺市北站地区各种交通出行方式交通流线分析图

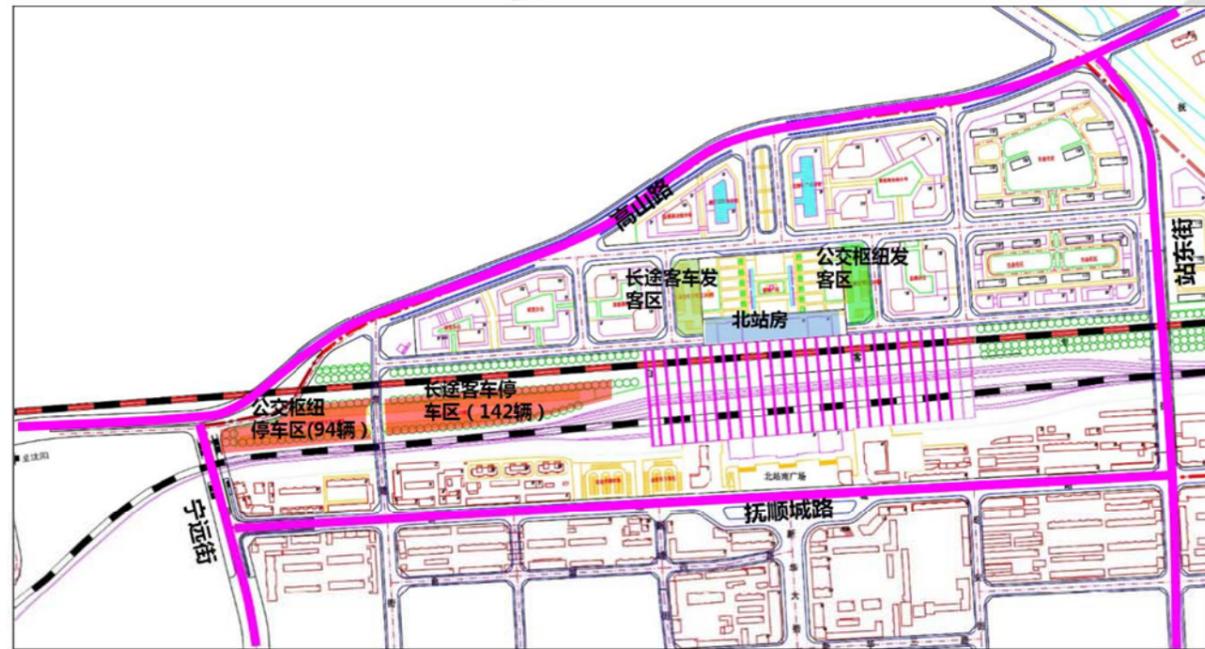


图 6-11 抚顺市北站地区周边交通示意图

6.4 沈抚交通

(1) 完善沈抚城市道路系统

沈抚间规划有 12 条东西向交通干道，现已形成 5 条，分别为沈吉高速公路、棋高路、国道 202 线、滨河路、沈抚大道。

另外 7 条需新建连接道路，分别为雷锋路西延 0.45 公里，望月路西延 6.9 公里，知行路-香堤路连接线约 0.7 公里，同城二路 2.2 公里，沈东四路-沈中线连接线约 6.6 公里，沈东七路-沈中线连接线约 6.9 公里，腾远路西延 1.1 公里，现状沈中线与通武线连接约 1.2 公里，规划沈中线改线约 14.5 公里。



图 6-13 沈抚连接道路规划示意图

表 6-7 沈抚连接道路规划情况一览表

名称	红线宽度 (m)	抚顺长度 (km)	沈抚改革创新示范区长度 (km)	沈阳长度 (km)
雷锋路	30	0.45	1.9	
望月路	20			6.9
沈东四路	30		6.6	
沈东七路	30		6.9	
同城二路	25		2.2	
知行路	20		0.7	
腾远路	20		1.1	
沈中线改线	36		14.5	

合计		0.45	33.9	6.9
----	--	------	------	-----

(2) 完善沈抚轨道交通系统

依据沈抚改革创新示范区轨道交通规划，结合沈抚城际铁路的站点设置情况，建议将沈阳地铁 9 号线、沈抚改革创新示范区有轨电车西延工程、有轨电车 L 线，以及望花区青台子街分别延伸至沈抚城际铁路中华寺乘降所，将该站扩建为综合性交通枢纽，集合城轨、轻轨、地铁、城市道路等多种交通功能，从时间、空间上拉近沈、抚两市的距离，带动抚顺市望花西部地区的产业和城建发展。

近期重点推进沈抚改革创新示范区有轨电车西延工程与中华寺站接驳，预计新建连接线 2.0 公里，车场枢纽一处，投资约 2.0 亿元。

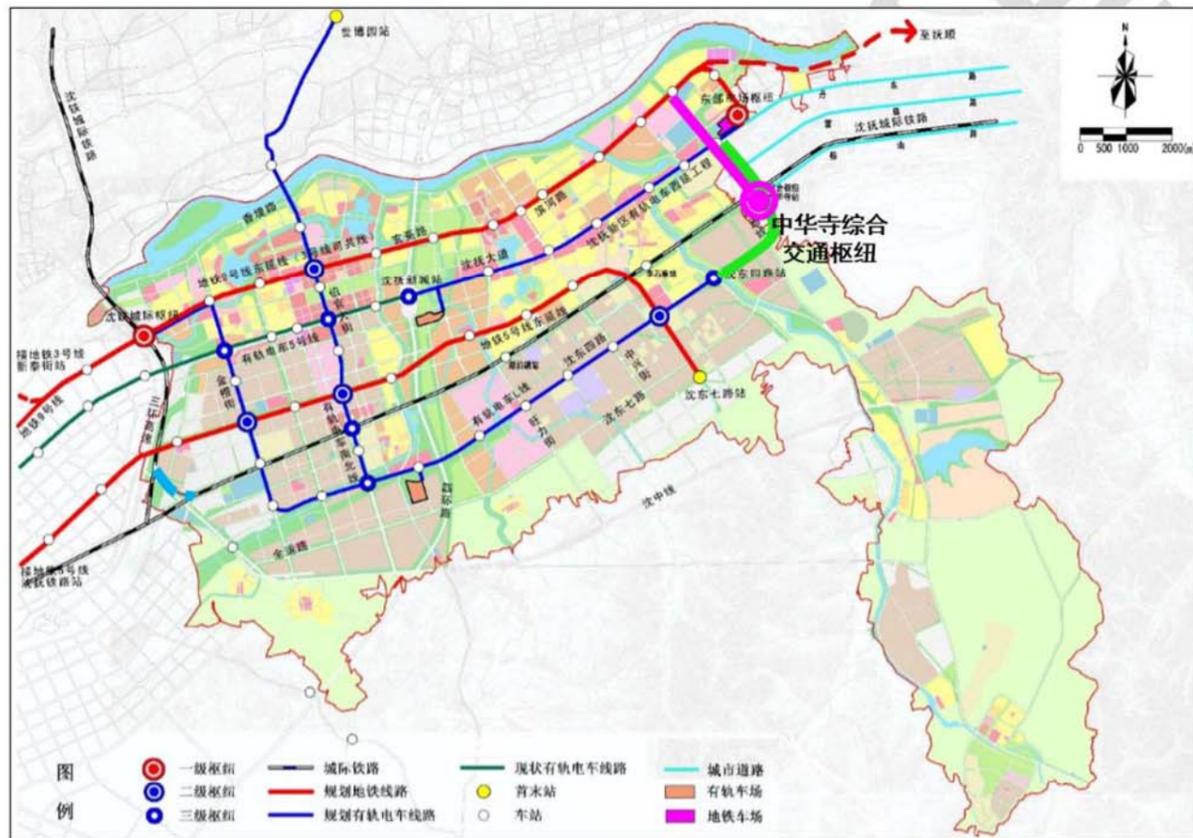


图 6-14 沈抚连接轨道交通规划示意图

6.5 航空交通

航空产业是国家战略性支柱产业，也是一个国家综合国力的体现。通用航空产业的发展水平，是一个国家科学技术发展水平、经济发展水平和人民生活水平高低的重要标志，在社会和经济发展中具有重要的地位。通用航空产业具有巨大的发展潜力，通用航空产业必将对经济发展和转型升级带来强有力的推动作用。抚顺（东洲）发展通用航空产业具有得天独厚的优势和条件。

（1）规划建设规模

机场级别：按照《通用机场分类管理办法》，结合地方通用航空产业发展设

想及规划，东洲区拟建通用机场等级定为 A1 级通用机场。

机场总体规模：按照《民用机场飞行区技术标准》的规定，本期飞行区等级为 2B。跑道类型为非仪表跑道。不设置夜航。远期应能够满足机型增大的要求。机场建设用地面积约 800 亩。

飞行区规划：考虑到通用机场飞行量有限，按照拟用机型满客运行的要求，近期规划 1 条 1200m 的跑道。规划跑道宽度为 30m。站坪尺寸按照同时停放 6 架运-12 和 4 架中小型直升机或旋翼机规划，全部机位采用直滑进出的运行方式，机位间距按照上下乘客、装卸货物和加注油料互不影响的标准设计。

服务及保障设施规划：根据《通用航空机场设备设施》，结合机场的性质作用，配套建设基础办公生活服务设施、机场辅助生产设施、机场场务维护设施、动力辅助设施、货运仓储设施。总建筑面积约 2 万平方米。

机场中远期升级改造计划：远期规划跑道延长至 1800 米以上，满足公务机起降需求，可作为桃仙机场的疏缓机场，缓解其公务飞行、以及短途客货运通航飞行压力。

（2）规划选址方案

东洲区通用航空机场初步选址有三个意向方案，分别为：上章党东堡场址、阿及村场址、前巍子场址。

第七章 近期建设规划

结合抚顺市交通发展情况及项目建设必要性分析，在“十四五”期间建设一批交通项目，服务抚顺市交通发展。

7.1 公路交通

7.1.1 干线公路

结合目前全市公路交通现状，建议近期对以下项目进行设计施工或升级改造：

1、饶盖线五道沟岭隧道项目

建议进行 G229 国道绕盖线五道沟岭段改建工程，将饶盖线五道沟岭 8.08 公里的盘山陡坡段道路改造为 5.14 公里道路直通（其中五道沟岭隧道长度 2240 米）。

2、国道 202 线（中心城区段）北移项目

建议进行国道 202 线（中心城区段）北移工程，形成北环公路，长度 41.8 公里。

3、东环公路新建项目

建议新建城区东部的东环公路，起点位于顺城区章党镇，途径东洲区新太河，终点至关口，新建公路 7.2 公里，路面宽 24 米，路基宽 26 米，设计时速为 80 公里/小时。

4、南环公路改扩建

建议将南环公路二级公路扩建为一级公路（双向四车道），路面宽 21 米，路基宽 26 米，设计时速为 80 公里/小时。

7.1.2 通产业园区公路

近期根据产业园区的建设情况一并配套建设通产业园区公路。

7.1.3 通景区公路

近年来，由于旅游景点交通量增大和新增部分景点，个别路线出现路况水平下降和有部分景区提出新改建公路的需求。经与县区交通部门、旅游部门了解，初步统计全市共有 121.5 公里景区道路需要新改建，建议近期全部进行新改建。

7.2 城市交通

1、站东街下穿沈吉铁路

站东街下穿现状沈吉铁路，规划北起高山路，南至抚顺城路，全长 686 米，规划道路红线 25 米，机动车双向 4 车道。

2、贵城街上跨沈吉铁路

贵城街北起高山路南至临江路，全长 2446 米。规划道路红线宽 60 米，机动车双向 8 车道。贵城街由北向南上跨沈吉铁路，上跨桥长 706 米，上跨道路宽为 24 米，双向 6 车道，两侧各 7 米的下穿箱涵，为非机动车道与人行道混行。沈白客专上跨贵城街，与贵城街净空不小于 5 米。

3、安城街上跨沈吉铁路

安城街上跨沈吉铁路，规划北起高山路，南至裕城路，长 982 米，规划道路红线宽 48 米，机动车双向 8 车道。规划沈白铁路上跨安城街，净空不小于 4.5 米。

4、辽中街、昌图街与沿滨路交叉口

规划昌图街、辽中街与沿滨路快速路连通。昌图街为快速路出口，辽中街为快速路入口，分别与沿滨路通过单向匝道连接，匝道宽 7 米，昌图街匝道长 85 米，辽中街匝道长 106 米。

5、康平街与沿滨路交叉口

规划康平街北延与沿滨路相交，交叉口设计为右进右出形式。规划在由沿滨路驶入康平街的出口道和由康平街驶入沿滨路的进口展宽段道进行了道路展宽，展宽段宽 4.0 米。规划建议沿滨路在北镇街高架桥下桥口处以西段均应降速为 60km/h 以下，并增设警示标志和超速抓拍设施等相关交通安全设施，保障该交叉口的行车安全。

7.3 铁路交通

新建北站北站房一座，新建长途客运站 1 座，公交枢纽站 1 座，新建社会车辆与出租车停靠站。

7.4 沈抚交通

建议市政府近期主动与沈阳市市政府和沈抚改革创新示范区管委会积极对

接，将沈抚间未连通路段的新建工程纳入城建计划，按道路连通的重要和难易程度进行工程建设安排。

新建雷锋路西延道路工程，总长度 2.35 公里，其中抚顺段 0.45 公里，沈抚改革创新示范区段 1.9 公里，红线宽度 30 米。

表 7-1 近期建设工程一览表

序号	分类	名称	所属地区	建设性质	道路指标 (km)
1	干线公路	饶盖线五道沟岭隧道项目	新宾县、清原县	新建	长 5.14 公里，路基宽 10 米
2		国道 202 线（中心城区段）北移项目	顺城区、沈抚示范区、东洲区	改建	长 41.8 公里，路基宽 25.5 米
3		东环公路新建项目	东洲区	新建	长 7.2 公里，路基宽 26 米
4		南环公路改扩建	新抚区、顺城区、沈抚示范区、东洲区	改建	
5	通景区公路	三块石国家森林公园周边通景区公路	抚顺县	新建	长 22.5 公里
6		猴石森林公园景区周边通景区公路	新宾县	改建	长 46.5 公里
7		和睦森林公园景区周边通景区公路	新宾县	改建	长 3.4 公里
8		参仙谷景区周边通景区公路	新宾县	改建	长 16.9 公里
9		神树景区周边通景区公路	新宾县	改建	长 2.9 公里
10		筐子沟景区周边通景区公路	清原县	新建、改建	长 12.7 公里
11		岗山花海景区周边通景区公路	清原县	新建	长 3.5 公里
12		西大顶子景区周边通景区公路	清原县	新建	长 4.4 公里
13		南天门风景区周边通景区公路	清原县	新建	长 6.2 公里
14		聚隆滑雪场景景区周边通景区公路	清原县	新建	长 2.5 公里
15	城市道路	站东街下穿沈吉铁路	顺城区	新建	长 0.686 公里，道路红线宽 25 米

16		贵城街上跨沈吉铁路	顺城区	新建	长 2.446 公里， 道路红线 60 米
17		安城街上跨沈吉铁路	顺城区	新建	长 0.982 公里， 道路红线宽 48 米
18		辽中街、昌图街与沿滨路交叉口	望花区	新建	昌图街匝道长 85 米，辽中街 匝道长 106 米
19		康平街与沿滨路交叉口	望花区	新建	匝道长 320 米
20	沈抚连 通道路	雷锋路西延道路工程	望花区、沈抚示范区	新建	长 2.35 公里， 道路红线宽 30 米

第八章 规划实施保障措施

8.1 政策保障

8.1.1 加强组织领导

各县（区）交通运输主管部门要明确规划的指导思想，精心组织，加强协调，做好本地区交通规划与本规划的衔接。交通运输部门要在政府的统一领导下，充分发挥主力军作用，认真履行各自的职责，扎实做好各项工作。要改进和创新管理方式，加强协作配合，形成工作合力。加强部门间的横向交流和密切配合，提高交通管理整体水平。

8.1.2 强化规划落实

强化规划的引领和约束作用，依据规划谋划年度重点工作、投资任务、建设计划、项目前期等，优先实施重点项目，切实做到规划项目化、项目工程化，增强规划的执行力和约束力，确保规划目标的完成。

8.1.3 创新管理体制

加强改革实践和制度创新，进一步优化顶层设计，注重协同推进，加快完善综合交通运输管理体制机制。积极开展交通运输子行业管理机构设置和运行机制调研，逐步形成分工科学、权责明确、务实高效、运行有序的交通管理体制，全面提升交通运输工作水平。

8.1.4 完善协调机制

按照全市交通一盘棋的发展定位，进一步落实和发挥好综合交通运输体系建设联席会议制度作用，推进日常沟通联系和定期会商制度的落实，通过联席会议制度协调解决我市交通运输建设中的重大问题，切实做好公路、水路同铁路、以及城市公共交通的协同发展，依靠网络的完善和服务提升，不断提高综合运输的效率和水平。

8.1.5 加强队伍建设

强化人才队伍建设，以高层次人才及重点领域急需紧缺人才为重点，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才和创新团队的建设与培养，吸引技能型人才以保障行业可持续发展。

通过政策倾斜、校企合作、平台改造等多种途径培养引进高端、紧缺人才，推动从业人员队伍素质和行业创新能力显著提升。通过从业人员资格审查、岗位技能培训、职工福利保障、工作环境改善等全面提升行业从业人员素质。

8.2 资金保障

强化与上位规划的对接，积极争取国家及省专项资金支持。加大地方财政资金投入，充分发挥财政资金的引导和放大作用，出台支持政策。构建多元投资主体的新型投融资体系，积极推进交通基础设施建设创新融资模式。

8.2.1 投资主体多元化，筹资渠道多样化

合理界定政府与市场的交通投资领域，调动各级政府和相关企业的投资积极性，探索产业资本与金融资本的相互融合，开拓社会化、市场化和国际化的筹融资渠道，鼓励多元化交通投资。同时要统筹经营性和非经营性交通基础设施的投资来源，建立以营利性项目反哺公益性交通项目的有效机制。

要改革交通基础设施投融资模式，按照集约利用土地、合理分担分配公共设施成本和收益的原则，积极吸引社会资本参与城市交通基础设施建设，积极推进交通与用地捆绑开发模式，统筹和强化城市建设发展基金，加快城市道路、公交场站、客运枢纽、停车设施等建设。

8.2.2 强化投资风险约束机制，规范交通设施投资建设管理行为

- 1、建立科学的投资决策机制，以有限的建设资金获取尽可能大的投资效益；
- 2、实行建设项目法人责任制，确保法制化的监督与约束。

抚顺市全域交通规划 (2020—2035年)

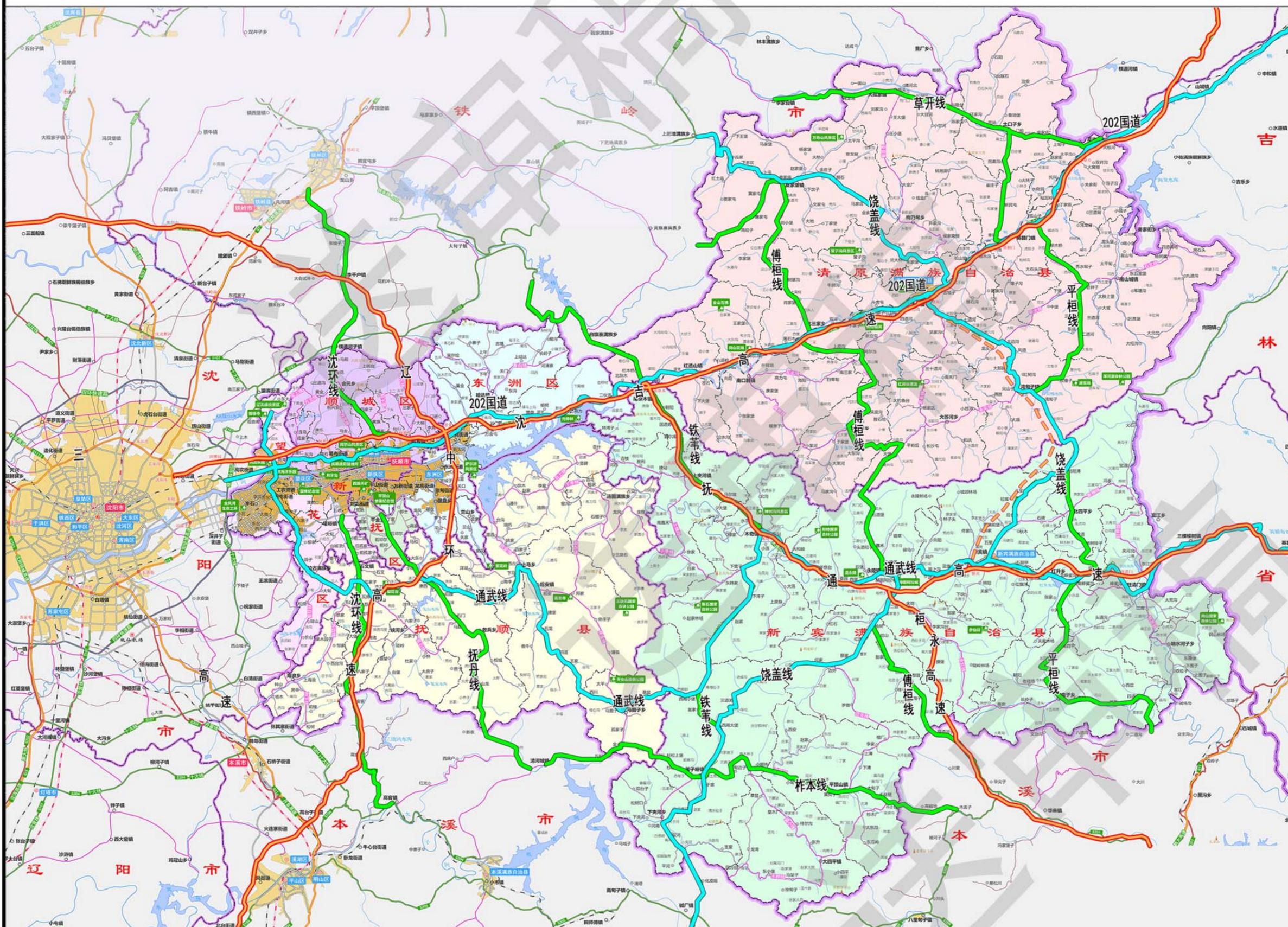
图 集

目 录

- 1、干线公路现状分布图
- 2、市域产业园区分布图
- 3、中心城区产业园区分布图
- 4、市域 A 级以上景区分布图
- 5、中心城区 A 级以上景区分布图
- 6、干线公路规划示意图
- 7、通景区公路规划示意图
- 8、中心城区规划道路网图
- 9、抚顺市铁路交通分布图
- 10、沈抚间连通道路规划图

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

干线公路 现状分布图

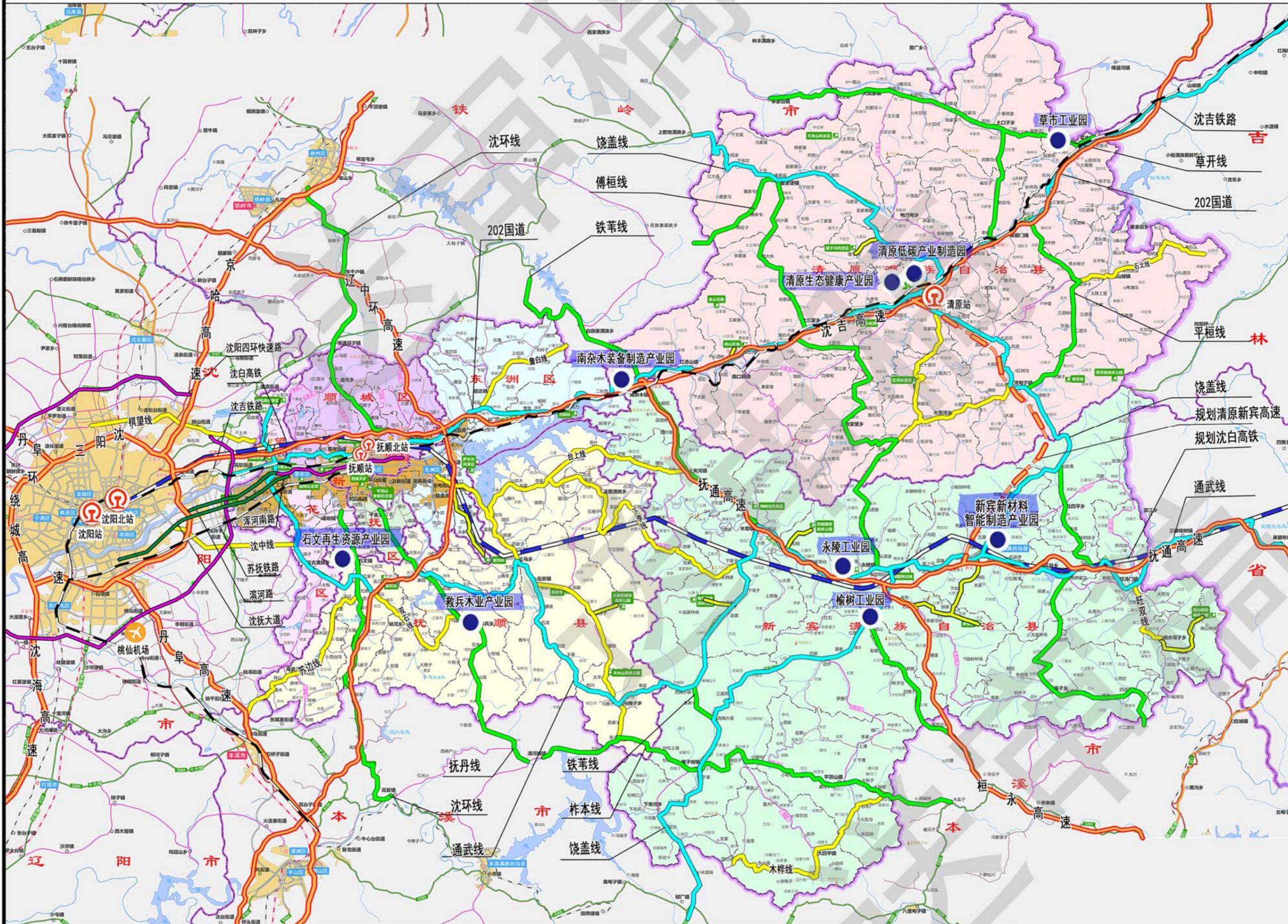


图例

-  高速公路
-  国道
-  省道

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

市域产业园区现状分布图

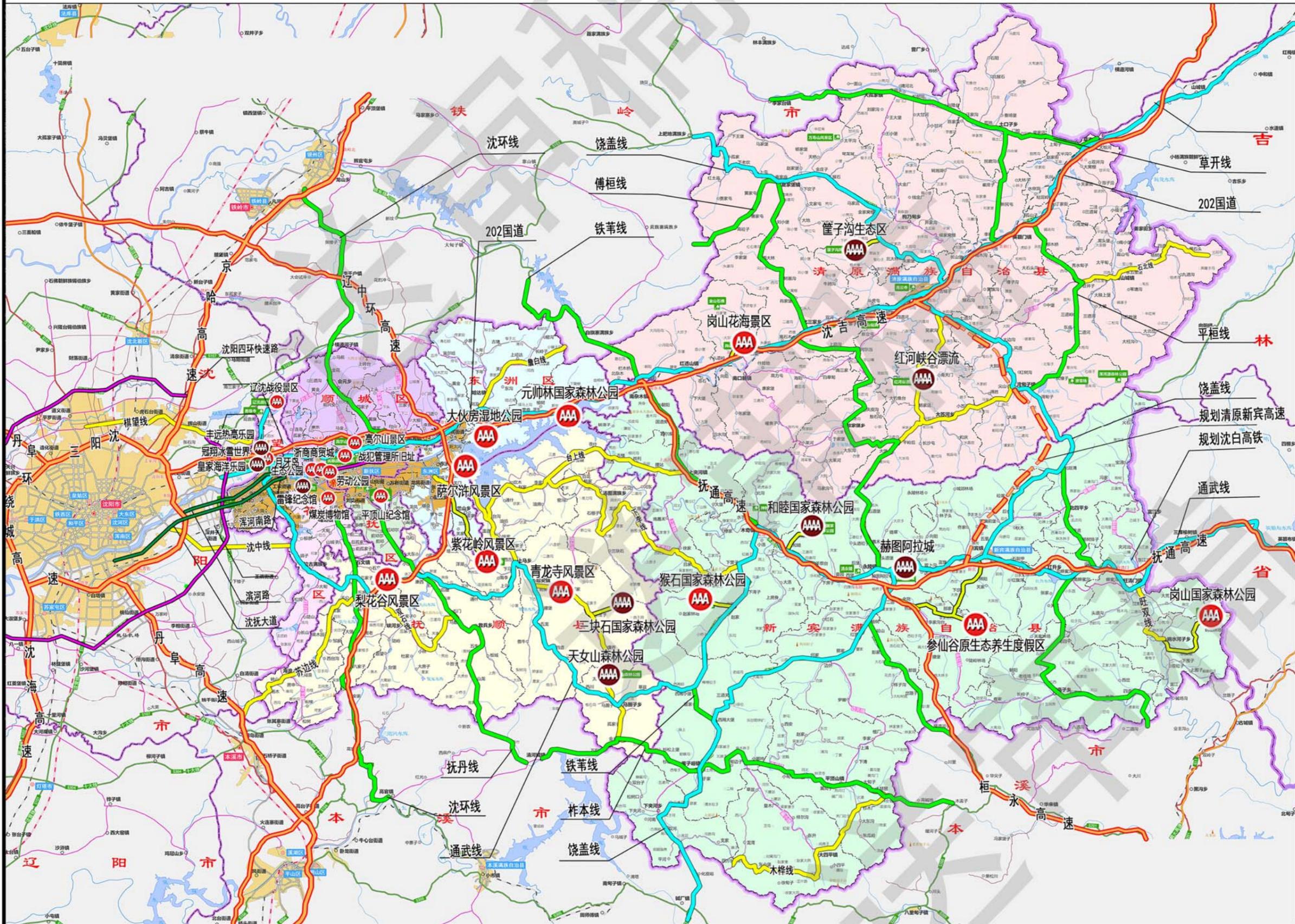


图例

- 高速公路
- 国道
- 省道
- 县道/乡道
- 快速路
- 城市道路
- - - 铁路
- - - 规划沈白高铁
- 飞机场
- 火车站
- 产业园区

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

市域A级以上 景区分布图

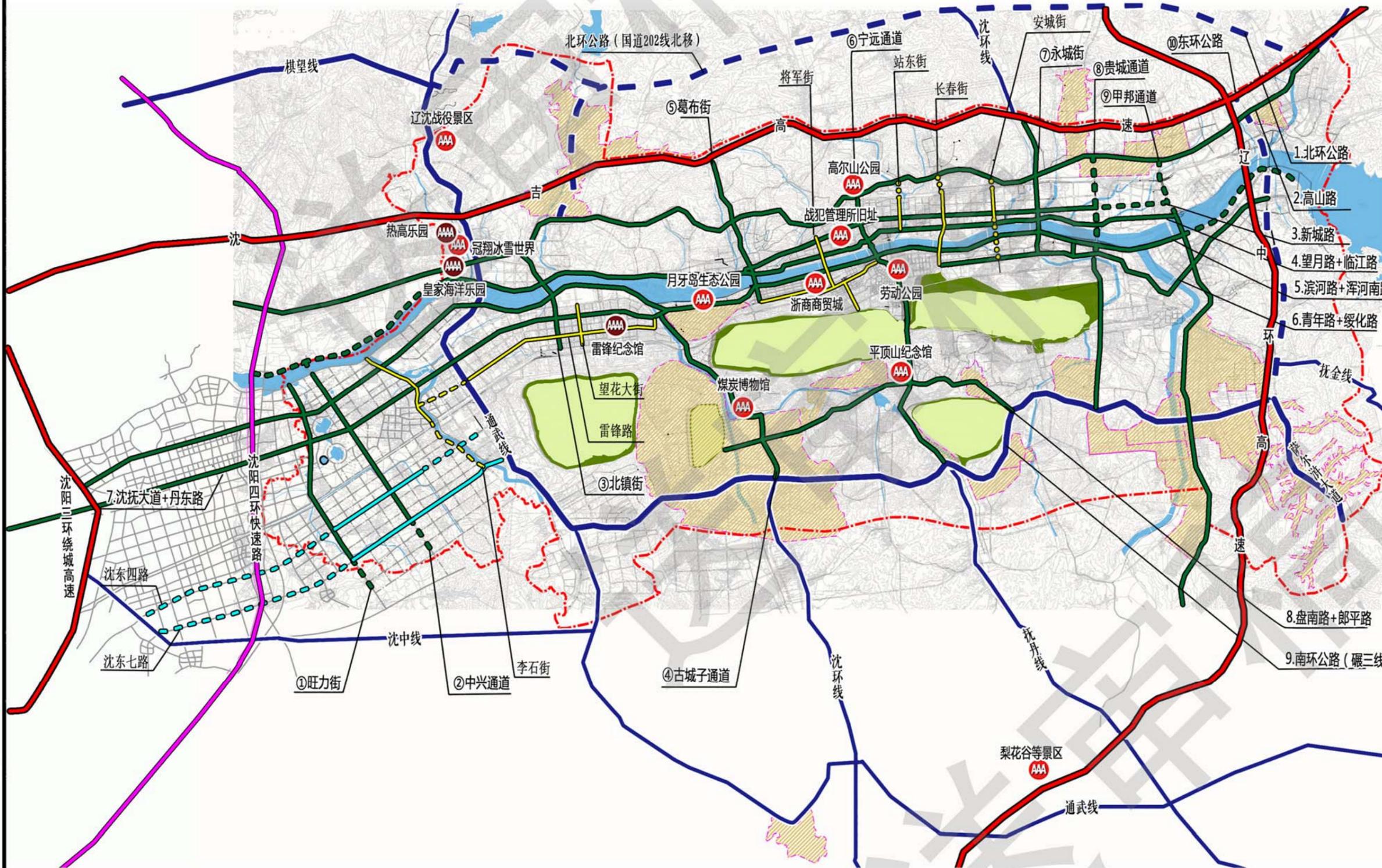


图例

-  高速公路
-  国道
-  省道
-  县道/乡道
-  快速路
-  城市道路
-  4A景区
-  3A景区

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

中心城区A级以上景区分布图

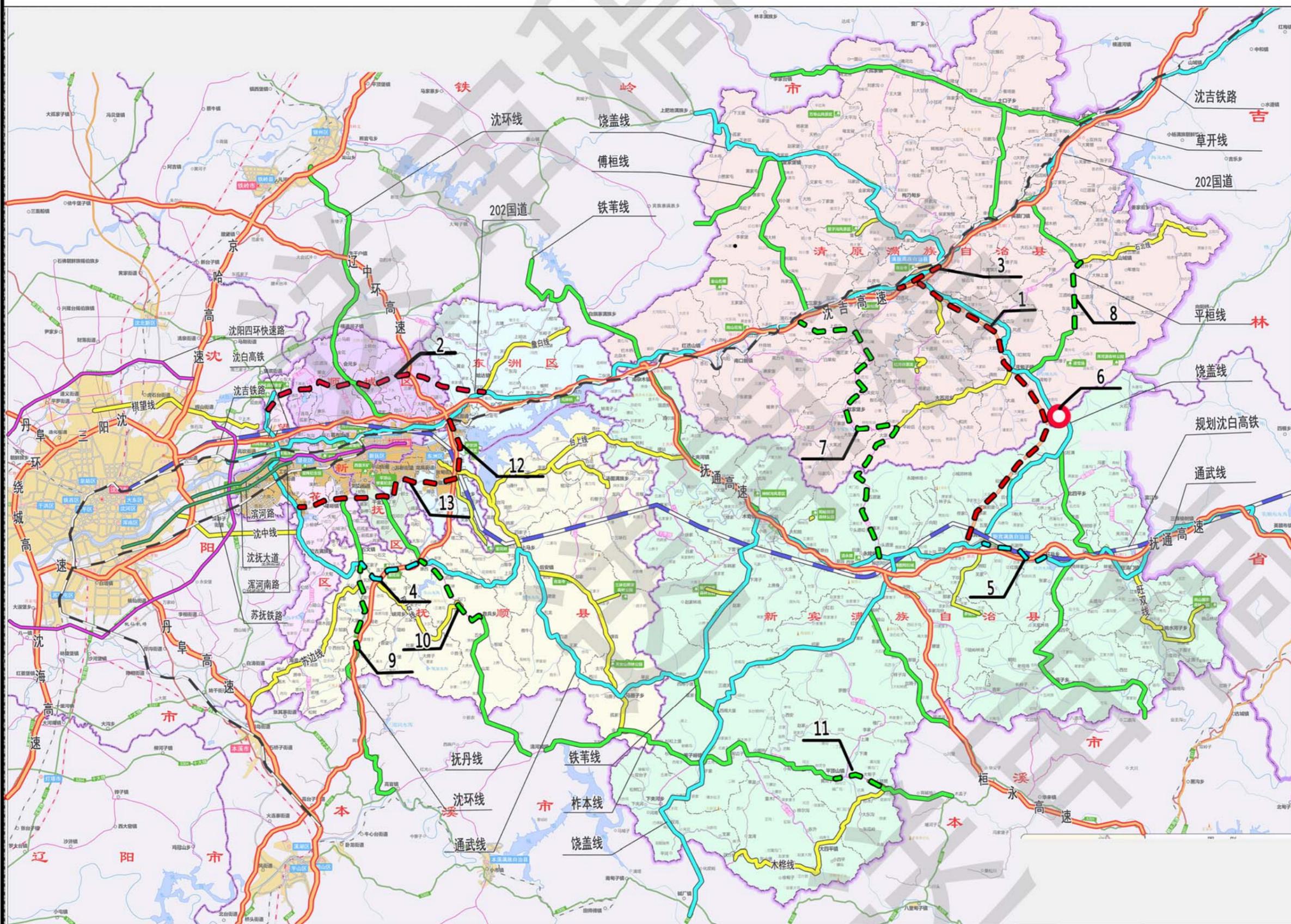


图例

- 高速公路
- 快速路
- 公路
- - - 规划公路
- 主要通道
- - - 规划主要通道
- 主干道
- - - 规划主干道
- AAAA AAAA景区
- AAA AAA景区

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

干线公路 规划示意图

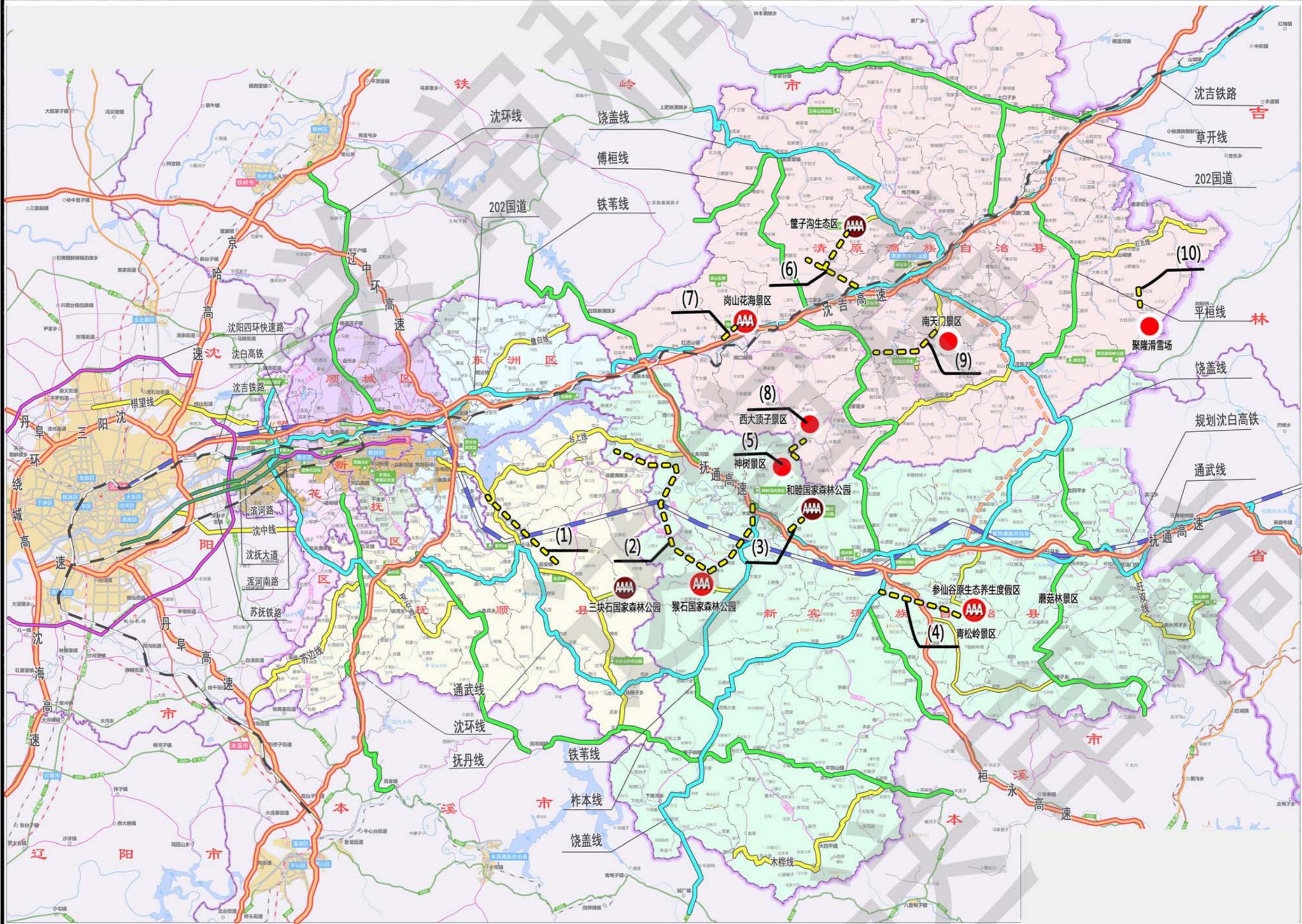


图例

- 高速公路
- 国道
- 省道
- 县道/乡道
- 规划新建干线公路
- 规划改建国道
- 规划改建省道
- 规划新建隧道

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

通景区公路规划示意图

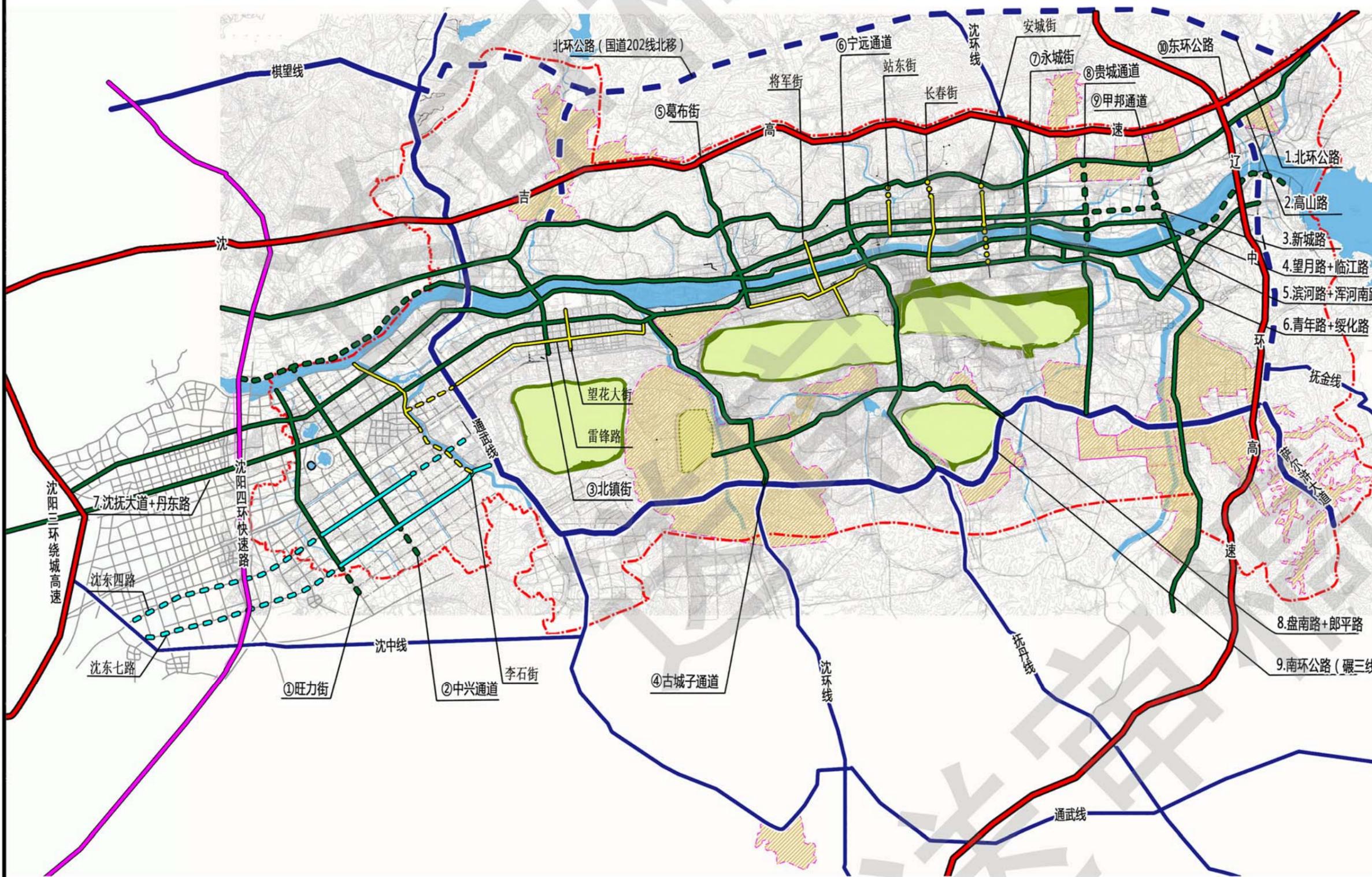


图例

- 高速公路
- 国道
- 省道
- 县道/乡道
- 规划景区道路
- AAAA 4A景区
- AAA 3A景区
- 景区

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

中心城区 规划道路网图

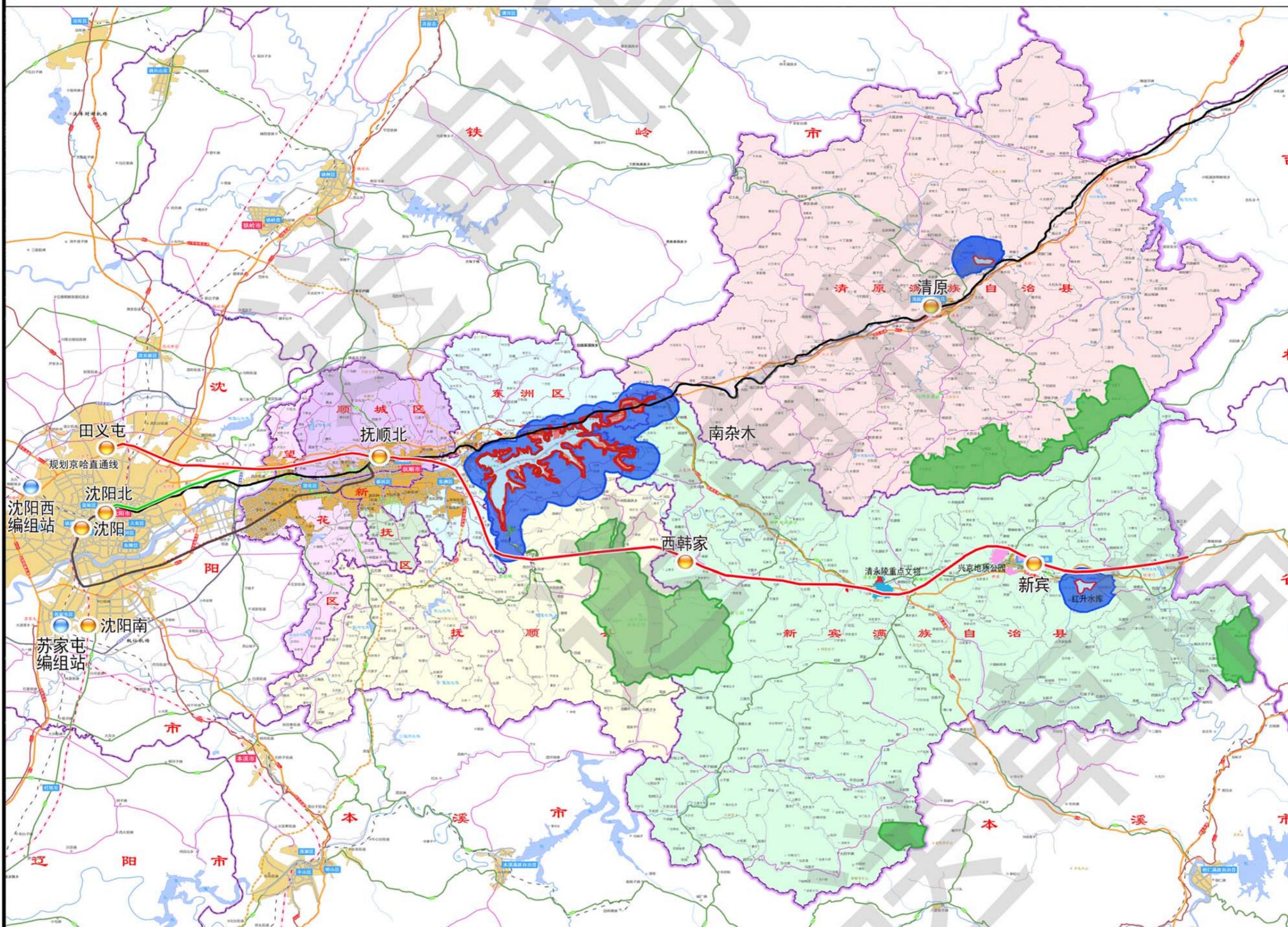


图例

- 高速公路
- 快速路
- 公路
- - - 规划公路
- 主要通道
- - - 规划主要通道
- 主干道
- - - 规划主干道
- 1-9XX路 东西向主要通道
- ①-⑩XX街 南北向主要通道

抚顺市全域交通规划（2020—2035年）

铁路交通分布图



图例

-  现状沈吉铁路
-  现状沈抚城际铁路
-  规划沈白高铁
-  火车站

