

鞍山市综合交通运输
“十四五”发展规划
(2021 ~ 2025 年)

鞍山市交通运输局
二〇二〇年五月

第 1 章 规划背景

建设交通强国是以习近平总书记为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。“十四五”规划是贯彻落实《交通强国建设纲要》的第一个五年规划，科学确定“十四五”规划，有利于鞍山交通找准发展定位，立足当前、登高望远，有利于鞍山交通更好地服务发展大局、扛起使命担当，有利于走好交通强国战略的鞍山实践之路，全面开启新时代鞍山交通运输现代化的新征程。

1.1 城市定位

鞍山是辽宁省第三大城市、东北重要工业城市、辽中南地区重要中心城市，是辽宁省进一步加快推进“沿海经济带对外开放、沈阳经济区资源整合、辽西北战略突破”的三大区域发展战略的重要节点。

鞍山市地处辽东半岛中部，北距东北最大的城市沈阳 89 公里，南到东北最大的港口大连 270 公里，地理坐标为东经 122° 10′ -123° 41′，北纬 40° 27′ -41° 34′。陆域面积 9255.36 平方公里，市区面积 792 平方公里。鞍山市域地势地貌东南高西北低，自东南向西北倾斜，形成三个不同的地形分区。东南属千山山脉延伸部分的山区，一般海拔 300-600 米；中部为千山山脉向西部冲积平原过渡地带，属低山坡岗丘区；西北属辽河、浑河、太子河冲积平原地区，一般海拔 5-20 米。

鞍山市是我国矿产资源最丰富地区之一，有矿产 58 种，占辽宁省的 53%，铁矿、菱镁矿、滑石矿、玉石矿等为优势矿产，矿产地 700 余处，分布相对集中。铁矿主要分布

在鞍山南部、北部市郊两条储矿带；菱镁矿主要分布在两个区域：北部集中在海城青山怀-下房身-腰岭一带，南部集中在岫岩哈达碑-偏岭-黄花甸一带；滑石矿主要分布在海城水泉-范家堡子一带。有其他金属矿、非金属矿多种，分布广泛。

特别是鞍山拥有中国最大规模的铁矿石储备，长期以来在国家钢铁工业格局、战略安全格局中占据举足轻重地位，是国家重要的钢铁工业基地，是我国著名的“红色钢都”。鞍山是世界上最大的菱镁矿石集中产地，鞍山海城菱镁资源保有储量达 26.4 亿吨，占全省的 74.4%，占全国的 61.8%，占世界的四分之一，其中含镁 46%以上的高品位矿石占总储量的一半以上，素有“世界镁都”之称。

鞍山周围黑色金属矿业经济区，主要分布在鞍山市区，由国家开采的大型铁矿东鞍山、大孤山、齐大山、眼前山等构成，海城、岫岩的中小型铁矿由乡镇开采。海城东部菱镁滑石矿业经济区，菱镁矿主要分布在海城东部和岫岩，较大规模的在海城铍子峪、腰岭子、英落、牌楼、八里等镇，岫岩偏岭、三家子等地。滑石矿主要分布在海城、岫岩。岫岩西北部非金属矿业经济区，玉石矿主要分布在岫岩，少量在海城孤山镇等地。大理石主要产于岫岩、海城。石灰石主要分布在岫岩、海城东部，千山区唐家房、大孤山乡也有少许分布。花岗岩主要产地在岫岩。市区周边以鞍钢等大型矿山企业分布，岫岩的矿山企业主要分布在石庙子镇、偏岭镇、三家子镇、韭菜沟乡和黄花甸镇，海城的矿山企业主要分布在八里、牌楼、英落、马风、析木等乡镇。

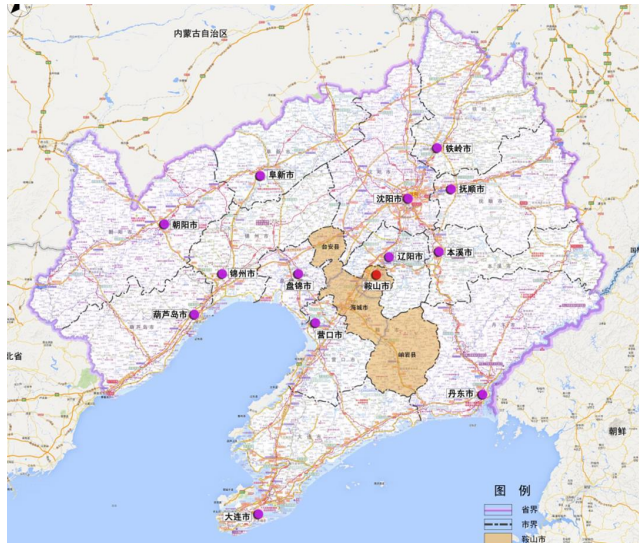


图 1 鞍山市区位图

1.2 形势机遇

“十四五”是全面启动交通强国建设的第一个五年规划，内外部环境都发生了重大变化，经济社会发展新阶段、交通供需新矛盾、政策环境新变化等对交通运输发展提出了新的更高要求。面临着加快补齐短板，推进高质量发展的双重压力，既要满足人民群众的基本民生需求，又要解决好体制机制等深层次的矛盾和问题，推动鞍山交通提质增效，为建设平安、舒适、幸福新鞍山当好先行。

一是国家的战略部署及振兴东北政策极大促进老工业基地经济发展。辽宁省着力构建“一核、五带、十群”经济区，其中沈辽鞍营经济带是五大经济带中最重要的一条。鞍山市依据国家及辽宁省相关政策结合自身经济特点提出的“一体两翼、融合发展”目标，给鞍山市综合交通运输发展提出了新要求、提供了新机遇。

二是沈阳现代化都市圈一体化发展为交通发展提出了新任务。沈阳现代化都市圈作为国家“新型工业化综合配套改革试验区”已上升为国家战略。沈阳现代化都市圈

以沈阳为中心，半径 100 公里范围内涵盖了沈阳、鞍山、抚顺、本溪、辽阳 5 个省辖市。按照辽中南城市群发展规划，要形成“一轴、一带、双核、四区”的发展新格局，沈阳现代化都市圈包含了其中的一核两区（一核即沈阳，两区即沈抚本都市区、鞍辽都市区）。沈阳现代化都市圈一体化发展，必然促进交通运输行业自身发展实际和特点，加快建设互联互通的综合交通运输网络。



图 2 鞍山市经济区位示意图

三是《交通强国建设纲要》和《综合立体交通网规划》为交通运输发展指明了方向。党的十九大提出了建设交通强国的战略部署，2019 年 9 月，党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》（下称《建设纲要》）。辽宁省作为首批交通强国建设试点，并将在区域交通基础设施共建共享、运输服务提质升级、政策标准规范统一等方面先行先试，从而为我市交通运输发展提供更加强有力的支持和更加广阔的发展空间。



图 3 鞍山区域交通地位

1.3 规划的指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，全面落实《交通强国建设纲要》要求，牢牢把握交通“先行官”定位，进一步解放思想、开拓进取，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，形成布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的交通网络，为鞍山全面振兴、全方位振兴夯实交通基础、提供支撑。

1.4 规划的基本原则

1、服务振兴发展。从国情、省情和鞍山市特点出发，立足当前、着眼长远，因地制宜、分清主次，统筹考虑经济布局、人口和资源分布、国土开发、城市发展等对交通发展的要求，主动融入国家战略，满足国家政治、经济、社会和国防等需要，科学合理制定既有长远战略思想，又符合地区实际情况的发展目标，充分发挥交通运输的基础性、先导性作用。

2、突出统筹兼顾。坚持地区间、行业间通力配合、步调一致，统筹各种交通方式发展，强化各方式衔接协调，充分发挥各种交通方式的比较优势和组合效率，发挥综合交通基础设施网络效应和规模效益，提升交通运输系统的整体性和协同性，推动交通运输综合化、一体化发展。

3、注重提质增效。以供给侧结构性改革为主线，以补短板、优结构、升品质、提效率为重点，优化交通资源配置，努力提高交通运输的运营效率，提高公众出行的安全性和便捷性，降低货物运输与综合物流成本。以结构优化、衔接顺畅、服务升级为重点，加强综合交通通道、枢纽、网络的有机对接，不断提升鞍山市交通发展水平，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变。

4、强化绿色安全。贯彻生态文明理念，衔接国土空间规划，促进交通与自然和谐共生。大力推进交通智能化和信息化，提升交通基础设施网络的安全性和可靠性，提高应对自然灾害、突发事件保障能力。着力加快交通自身的转型升级，节约土地资源，完善节约能源和保护环境的体制机制，推动交通事业的可持续发展。规范安全监管体系，加大交通安全配套设施的建设力度，建立健全交通应急保障体系，增强对突发事件的应急处理能力，不断提高交通运输保障生命安全、经济安全和国家安全的能力。

5、坚持改革创新。把握全面深化改革的战略机遇，深化交通运输领域的各项改革，坚持理念创新、科技创新、体制和机制创新，以科技和信息化进步促进交通运输业提升，构建交通运输科学发展、创新发展的政策环境。

1.5 规划目标

到 2025 年，基本建成适应鞍山市经济社会基本现代化要求的快速通达、高效经济、智慧先进、绿色安全的现代化综合交通体系。全市综合立体交通通道布局完善，枢纽转换便捷，网络覆盖全面，基础设施立体互联、旅客联运便捷顺畅、货物运输高效经济，基本实现交通治理体系和治理能力现代化。

基础设施立体互联。完善高速公路网，提升干线公路网，统筹农村公路网，优化路网结构，提高路网通达深度和网络化程度，提高工程质量和精细化程度，加强养护管理，提升路网畅通水平，逐步形成以高速公路为主骨架、普通国省道为补充、农村公路为基础的布局合理、结构优化、衔接顺畅、功能完善、安全畅通、四通八达的路网体系。公路、铁路、轨道交通、民航等各种交通基础设施立体互联，综合立体交通网络初步完善。

旅客联运便捷顺畅。客运服务网络更加完善、衔接科学有序。完善交通公众信息服务平台及应用系统，推进城市公交、客运枢纽、民航机场等智能化建设，提高交通客运信息化、智能化水平和服务质量。开展公交都市创建，优先发展公共交通，逐步提高城市公交出行率。建立共享机制，推进基本交通均等化服务，基本形成“城乡一体、惠及全民、智能便捷”的交通公共服务体系。

货物运输高效经济。提升服务、提高效率、降低成本，积极推进综合运输多式联

运，发挥各种运输方式的优势，整合交通运输资源，实现各种运输方式间的无缝衔接。全面提升交通运输企业的物流服务能力和服务水平，基本形成“网络发达、信息畅通、立体集约”的物流体系。完善物流信息服务平台，积极促进“网上货运”等“互联网+”新业态发展，扩大覆盖范围，提高服务水平。

1.6 规划范围与期限

本次规划范围为鞍山市全市域，行政区划上包括鞍山市区、海城市、台安县、岫岩县。

规划期限为 2021 年-2025 年。

第 2 章 鞍山市交通运输发展“十三五”规划回顾

2.1 鞍山市交通运输发展“十三五”期间取得的成就

“十三五”期间，鞍山市交通运输系统在鞍山市委、市政府领导下，在辽宁省交通运输厅支持指导下，高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大、十九大精神，以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观、习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，持之以恒落实五大新发展理念和“四个着力”“三个推进”，始终坚定信心，保持定力，攻坚克难，战胜了诸多挑战，经受了种种考验，付出了艰苦努力，保障“十三五”规划总体上顺利进行，为鞍山经济平稳发展、民生持续改善、社会和谐稳定提供了强有力支撑。

——公路基础设施布局更趋完善

“十三五”期间，鞍山市安排干线公路建设改造工程 830 公里，新改建桥梁工程 624 延米/13 座，干线公路隐患路段治理 121 公里，新建养护服务区 14 处；安排农村公路建设改造工程 1015 公里，农村公路维修改造工程 2311 公里，农村公路危桥 1598 延米/60 座，县、乡级公路隐患路段治理 816 公里。安排省以上投资 35.2 亿元，其中：干线公路 22.7 亿元、农村公路 12.5 亿元。

一是全市路网整体水平明显提升。全市所有乡镇和行政村均已实现通油路覆盖，城市出口路、市际间、县际间及连接主要城镇的通道全部达到二级路以上标准。截至 2019 年底，全市共有各级公路 1963 条，较 2015 年底增长 160 条。公路总里程达到 7464.230 公里，较 2015 年底增长 286.73 公里。公路密度达到每百平方公里 83.85 公里（含高速公路、城管里程），较 2015 年底增长 3.05 公里。截至 2019 年底共有国家

级公路 3 条 212.876 公里，省级公路 11 条 754.535 公里，县级公路 25 条 543.791 公里，乡级公路 277 条 2206.884 公里，村级公路 1647 条 3746.144 公里。我市桥梁总数达到 3036 座 71197.27 延米，较 2015 年底增长 372 座 7759.7 延米。截至 2019 年底共有特大桥 2 座 2970.6 延米，大桥 76 座 15968.42 延米，中桥 338 座 18735.22 延米，小桥 2620 座 33523.03 延米。

二是干线公路建设养护力度持续加大。2016 至 2019 年度实施完成及 2020 年正在推进实施累计完成省以上投资总计 169043.7 万元，其中：干线公路建设实施完成路面工程 554.8 公里、桥梁工程 27 座 2886.16 延米、隧道工程 1 座 880 延米，实施完成省以上投资 117778.5 万元；县级公路建设实施完成省以上投资 14716.7 万元；干线公路小修保养实施完成省以上投资 17010.9 万元；干线公路其他建设实施完成省以上投资 19537.6 万元。

三是“四好农村路”建设水平显著提高。2016 年至 2020 年期间，共完成省以上投资 109431.5 万元，其中：实施新改建工程 1229.8 公里，完成省以上投资共计 35688.3 万元；实施维修改造工程 2001.8 公里，完成省以上投资共计 59002.3 万元；实施危桥改造工程 190 座，完成省以上投资共计 7195.3 万元；实施安防工程 1826.2 公里，完成省以上投资共计 7545.5 万元。

——运输服务保障更加经济高效

一是运力结构调整不断优化。“十三五”期间，我市依托连通沈大、沟通丹蒙的综合交通运输优势，合理布局各层级货运系统，打造快速货运通道，形成高效、快捷的货运交通体系，大力发展多式联运、甩挂运输，引导货运产业规模化、集约化、效

率化，将鞍山市打造成为东北重要的二级物流节点城市、省域物流枢纽城市和辽东地区关键性区域物流中心。全市营运载货汽车达 52366 辆，同比“十二五”降低 17%（其主要原因总质量 4.5 吨以下货运车辆不再纳入行业监管），其中重型汽车 3.15 万辆，与“十三五”末同比增长 26%，集束式集装箱车辆净增长 30 辆，这些都说明营运车辆逐步向大型化、专业化和高级化方向发展，运力结构调整不断优化。我市公司化经营运输企业以年均十位数递增，专业化、规模化经营业户分别超过 100 户和 80 户。过去“以包代管、挂而不管”等形式的货运企业数量和货车保有量呈逐年下降态势，印证了货运市场逐渐规范、正在转型升级。

二是运输场站及物流园建设取得新进步。“十三五”发展规划中续建的鞍山龙基物流园区正在办理前期审批工作手续，现场施工进入场地平整阶段；西柳物流园区已陆续建成，部分功能区已启动运营；鞍钢德邻陆港建设完成投入使用，鞍钢汽车运输公司与鞍山经济开发区合资组建德邻陆港（鞍山）有限责任公司，现拥有达道湾物流综合产业园和鞍钢股份物流园两个物流园区，主要以钢铁制造业为依托，开展仓储配送、现货交易、集装箱场站、无车承运人、快递集散、汽车后市场服务等业务，业务覆盖东北、华北、华南等地区，配送路径涉及陆海、公铁等多种联运方式。几年来，鞍山地区的物流园区和货运场站有效发挥了货物集散中转、装卸储存和信息配载等功能，对鞍山地区的经济社会发展起到了重要的促进作用。

三是货运业态实现新突破。鞍山市新资讯信息有限公司和鞍钢建设集团公司密切合作，对社会上运输企业和运输车辆进行整合，把钢材等货物运送到江苏等地区。新资讯公司平均每月为平台注册的物流企业和货运车辆出具约 530 万元的增值税发票，

增加了收益，方便了业户。

——客运出行更加便捷舒适

一是公共交通成为市民出行首选。成功获批国家“公交都市”试点。目前，鞍山主城区现有公交经营业户共5户，500米站点覆盖面积达123.8平方公里，公交车辆2060台，公交线路87条，500米站点覆盖率100%，公交分担率22.3%，投诉处理完结率100%。鞍山市全地区出租汽车巡游车保有量持续保持在9117台，2017年起新增网络预约出租汽车，保有量为1049台。巡游出租汽车年平均载客车次总数约为9186.31万车次，客运量18375.50万人次，运营里程67230.50万公里（其中：载客里程44331万公里）。

二是公路客运集约化发展成为趋势。“十三五”期间，鞍山市公路客运行业受高铁、航空、私家车、公交车等旅客运输方式影响，总体呈下滑趋势，全市客运量与旅客周转量比十二五末，下降3%，班车客运车辆保有量比十二五末减少340台，包车客运车辆保有量比十二五末增加129台。截止2019年，鞍山市全市客运班车达到1311台，其中中高级客运班车达到691台，占班车总量的53%；旅游包车达到394台，其中中高级包车占总量的100%。鞍山市客运线路达到592条，其中跨省线路21条，跨地（市）线路168条；跨县班线104条；县内班线299条。全市9条公交与短途班车客运进行并行线路的资源整合，实行短途客运班线公交化运行。进一步推进客运市场集约化发展，集约化经营线路达到209条，集约化经营车辆904辆，占全市班车总量的53%。

三是铁路客运县县通目标胜利完成。“十三五”期间，海岫、岫庄铁路正式开通，

结束了岫岩县不通火车的历史。海岫铁路已于 2019 年 9 月 9 日开通货运，9 月 28 日开通客运。现已开通偏岭镇站、岫岩站 2 个车站为客运车站，北在海城站与哈大铁路接轨，南在岫岩站与岫庄铁路接轨。岫庄铁路全线设岫岩、前营、蜜蜂岭、新甸、冰峪、仙人洞、大营、兰店共 8 个车站，先期开放岫岩、新甸、仙人洞、兰店共 4 个车站。2019 年 9 月 28 日，岫庄铁路开通客运。

四是民航实现新跨越。鞍山机场距鞍山市西南 11.8 公里，属于服务鞍山市及辽中南地区的支线机场，由南航、东航、吉祥航空、川航执飞，委托辽宁省机场集团运营管理。机场航站区总建筑面积 2600 平方米，机场等级 4C。自 2013 年 10 月鞍山机场复航以来，鞍山机场现开通 5 条航线（分别为由南航直飞鞍山—北京、鞍山—广州，由东航直飞鞍山—上海，由川航直飞鞍山—成都，由吉祥航空直飞鞍山—南京），开创了国内支线机场在军用机场开通航线的先河，成为辽宁省内连接京、广、沪、蓉、宁运送旅客重要的支线机场。鞍山机场运营状况良好，客货吞吐量逐年上升，2015—2019 年完成 10264 架次，940556 人次。

——交通运输行业面貌日新月异

一是智慧交通水平实现新提高。全面建成公交 GPS 智能调度系统。实现了对全市 71 条线路所有公交车辆位置、运行状态、运行间隔、运行速度实时监控。调度员通过手机专属管理软件，可以全天候对车辆运行中存在的问题、突发情况等随时发出指令，科学合理调度，大大减少了串车、大间隔、甩站、越站、抢点、晚点等现象的发生，市民投诉率下降了 16.8%。通过对超速行驶等违反运营秩序的现象及时纠正、通报和处理，车辆事故率下降了 22.1%。全面实现掌上公交 APP 系统。具备线路搜索、车

辆换乘、行业快讯、定制公交四大功能及意见反馈等栏目，实现了一键搜索附近公交线路、公交站点，并计算出最短时间、最少换乘、最近步行、最短路程等多种乘车方案供选择，同时还具备语音播报和语音提醒功能，乘客可以自主选择替换线路和候车时间，有效提高了公交出行分担率。全面实现全国公交一卡通系统。目前鞍山公交乘车卡已经在全国开通该项目的城市实现异地刷卡，极大的方便了广大群众的出行。

二是绿色交通建设实现新发展。全面实现 LNG、CNG 等新能源、低碳环保的运输车辆从无到有，高效、节能的集束式集装箱的大力推广以及甩挂运输的兴起，都体现了节能环保和绿色低碳的理念。综合提升清洁能源及新能源公交车辆配比，加快推进绿色出行。市区现有 1827 台清洁能源和新能源公交车辆占公交车总数 88.6%。全地区 9117 台出租汽车，其中双燃料车 8632 台、纯电动车 7 台。

三是平安交通建设实现新进步。为了保证公路工程施工安全,以公路工程安全生产的基本技术指标以及基本行为规范为参考的价值标准,全方位和多角度的开展公路工程的生产检查和监督,同时还要开展施工过程中的安全措施和安全体系的监督与管理。在施工中做到及早发现安全隐患和及时处理隐患,及时制定相关的有效预防措施。“十三五”期间，共查处各级各类公路案件是 900 余起，其中超限超载车辆 450 余台次，有利地保护了辖区路产路权，提供了通畅、便捷、安全的公路环境。在历年的“春运”、“黄金周”重大关键时期，道路货物运输重特大安全生产责任事故为零。在国防战备演练以及 2020 年抗击新冠肺炎疫情等关键时刻，道路货物运输交通保障都起到了决定性的作用。

2.2 鞍山市交通运输发展“十三五”期间存在的问题存在的主要问题

一是交通基础设施总体供给能力仍然不足，农村公路“建、管、养、运”能力和水平还存在“短板”，城乡之间交通运输发展不平衡不充分问题依然突出，综合运输发展还有很长的路要走；

二是综合立体交通网不够完善，公路、铁路、轨道交通发展不平衡，民航业发展后劲不足，城际间交通连接方式老旧；

三是交通发展质量和效益需要进一步提升，绿色生态发展能力存在薄弱环节，高品质多样化的运输服务供给不足；

四是信息化智能化应用不充分，交通运输与新业态融合发展不够，交通运输安全基础还不够牢固。

第 3 章 现状基础

3.1 基础设施

3.1.1 公路

截止 2019 年底，鞍山市基本形成了以 G1 京哈、G15 沈海、G16 丹锡 3 条高速公路为主骨架，以 G102 京抚、G202 黑大、G229 饶盖线 3 条国道及 11 条省道网络为主通道，县乡公路为支线，辐射周边、连接城乡功能较为完善的公路网络。

高速公路：3 条。G1 京哈高速公路（起点北京，终点哈尔滨）、G15 沈海高速公路（起点沈阳，途经大连、烟台、湛江，终点海口）、G16 丹锡高速公路（起点丹东，终点锡林浩特）共同构成鞍山公路网主骨架。

国道：3 条，鞍山域内里程 212.876 公里。G102 京抚线（起点北京，终点黑龙江省佳木斯市抚远市）、G202 黑大线（起点黑河，终点大连）、G229 饶盖线（起点黑龙江饶河县，终点盖州）共同构成鞍山公路网大动脉。

截止 2019 年底，我市现有省级公路 11 条 754.535 公里，县级公路 25 条 543.791 公里，乡级公路 277 条 2206.884 公里，村级公路 1647 条 3746.144 公里。全市所有乡镇和行政村均已实现通油路覆盖，城市出口路、市际间、县际间及连接主要城镇的通道全部达到二级路以上标准。

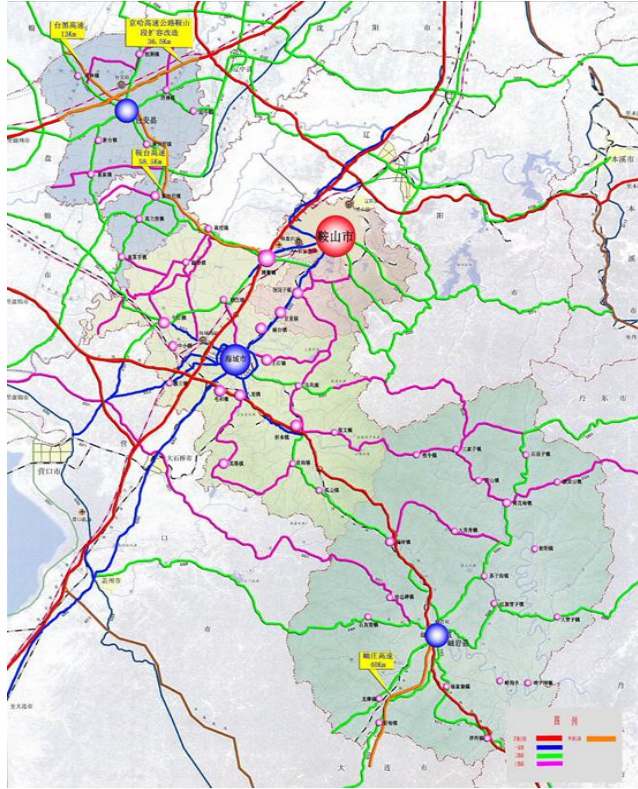


图 4 鞍山市国省干线现状图

3.1.2 货运通道

鞍山市道路货运以沈海高速、京哈高速及其他国省干道为南北主要货运通道，东西向则以丹锡高速为主要货运通道。鞍山市城市内部货运以道路货运为主体，在尽可能减少对城市客运交通影响的前提下，城市货运以快速出行体系中的快速路、主干路为主，部分次干路为补充，由于对外交通设施主要分布于城市西侧，未来，鞍山市将着重加强城市内东西向货运通道的建设。

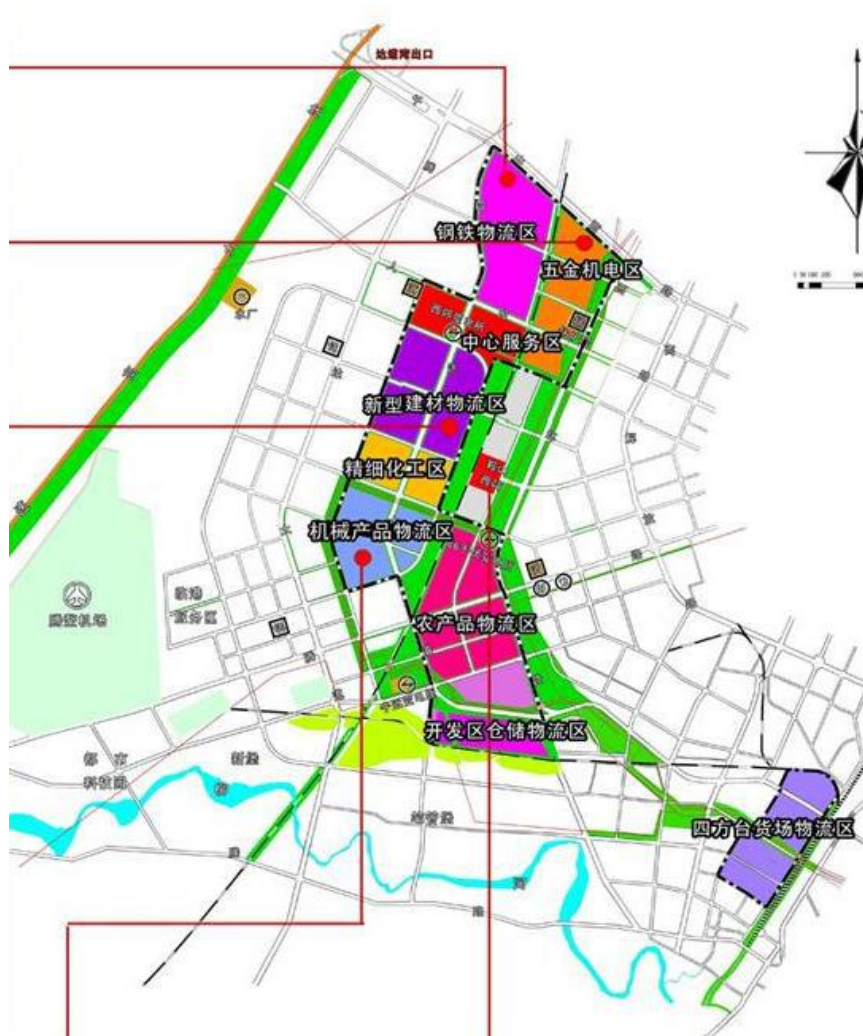


图 5 鞍山市道路货运通道示意图

3.1.3 物流园区（货运场站）

我市现有物流园区，从鞍山北部市区到南部海城西柳镇分布在中长铁路沿线两侧，是沈阳至大连物流大通道重要组成部分，是辽东半岛国家物流枢纽间的重要连接带，是鞍山打造区域物流中心的重要支撑。

表 1：鞍山市主要物流园区基本情况一览表

| 序号 | 物流园区名称 | 地址 | 业务类型 | 注册资本(万元) | 园区经营实体 | 占地面积(万平) | 年货运吞吐量(吨) |
|----|----------|---------------------|-------|----------|--------------|----------|-----------|
| 1 | 德邻陆港 | 作业一区：辽宁省鞍山市达旗街 18 号 | 生产服务型 | 15366 | 德邻陆港有限责任公司 | 12.28 | 4055700 |
| | | 作业二区：辽宁省鞍山市鞍刘路 3 号 | | | | 22 | 4400400 |
| 2 | 西柳物流园 | 海城市西柳镇码头村 | 商贸服务型 | 4500 | 海城西柳物流服务有限公司 | 12 | 1500000 |
| 3 | 鞍山龙基物流园区 | 辽宁省鞍山市海城市腾鳌经济开发区工业园 | 货运服务型 | 3000 | 鞍山龙基物流园区有限公司 | 13 | 在建 |

3.1.4 公路客运场站

鞍山市域范围内现有 6 座二级以上客运站，总占地面积 65327 平方米、总停车位 556 个。

表 2：鞍山市主要公路客运站

| 序号 | 所在区县 | 客运站名称 | 客运站等级 |
|----|--------|----------|-------|
| 1 | 铁东区 | 鞍山长途客运总站 | 一级 |
| 2 | 海城市 | 海城长途客运站 | 二级 |
| 3 | 台安县 | 台安客运站 | 二级 |
| 4 | 岫岩县 | 岫岩客运站 | 二级 |
| 5 | 海城西柳镇 | 西柳客运站 | 二级 |
| 6 | 岫岩黄花店镇 | 黄花甸客运站 | 二级 |

3.1.5 铁路

鞍山市现有哈大线、沟海线、海岫线、火渤线、岫庄线五条普通铁路，呈现“十”字型格局；哈大客运专线、秦沈客运专线、盘海客运专线三条快速铁路穿过鞍山境内，

构成三角形网络格局。

鞍山全市范围内现有各类铁路客运站点 32 个，市域范围内主要的铁路客运站有鞍山西站、海城西站、鞍山站、海城站、台安站、岫岩站 6 座。市域范围内主要的铁路货运站有灵山站、鞍山南站、台安南站、岫岩站 4 座。

鞍山市域地方铁路线路。市内线路 28 条，总长 31.99 公里。停用线路 13 条，总长 15.28 公里。海城线路 6 条，总长 50.64 公里，停用线路 4 条，总长 3.39 公里。鞍山钢线路 5 条，总长 78 公里。

鞍山市域地方铁路全长 655.10 公里，其中专用铁路 2 条，全长 612.69 公里，铁路专用线 20 条，全长 42.41 公里。



图 6 鞍山铁路网现状示意图

表 3：鞍山市铁路线及车站一览表

| 序号 | 铁路线 | 沿线车站 |
|----|--------|--------------------------------------------------------|
| 1 | 哈大客运专线 | 鞍山西站、海城西站 |
| 2 | 盘海客运专线 | 海城西站 |
| 3 | 秦沈客运专线 | 台安站 |
| 4 | 哈大线 | 灵山站、大乐屯站、鞍山站、旧堡站、中所屯站、汤岗子站、甘泉铺站、南台站、五道河子站、海城站、唐王山站、他山站 |
| | 沟海线 | 唐王山站、盖家站、中小站、牛庄站、西四站 |
| | 海岫线 | 海城站、三里站、东陵村站、范马裕站、析木站、达道峪站、孤山镇站、小偏岭站、王家堡站、四道河站、岫岩站 |
| | 岫庄线 | 岫岩站、前营站、蜜蜂岭站、新甸站 |

表 4：鞍山市铁路集疏运项目

| 序号 | 项目名称 | 主要建设内容 | 前期建设完成情况 | 建设性质 | 建设规模（公里） | 总投资（万元） | 开工时间 | 完工时间 |
|----|---------------------|----------------|---------------|------|----------|---------|------|------|
| 1 | 火渤铁路台安货运南站铁路专用线新建工程 | 新建铁路专用线 6.5 公里 | 正在做项目建议书、工可研。 | 新建 | 6.5 | 30000 | 2022 | 2025 |
| 2 | 海岫铁路电气化 | 提级提速 | 完善前期相关工作 | 扩容改造 | 54 | | 2021 | 2023 |

3.1.6 民航

鞍山机场是利用空军鞍山机场开展民航包机业务的军用机场，位于达道湾经济开发区境内。距鞍山市西南 11.8 公里，为服务鞍山市及辽中南地区的支线机场，由南航、东航、吉祥航空、川航执飞，现委托辽宁省机场集团运营管理。机场航站区总建筑面积 2600 平方米，机场等级 4C。已开通 5 条航线 5，即：鞍山——北京、鞍山——广州、鞍山——上海、鞍山——成都、鞍山——南京航线。



图 7 鞍山机场位置示意图

3.1.7 邮政

鞍山市在邮政管理部门备案的邮政普遍服务营业场所 108 所，平均每一营业网点服务人口 3.16 万人。

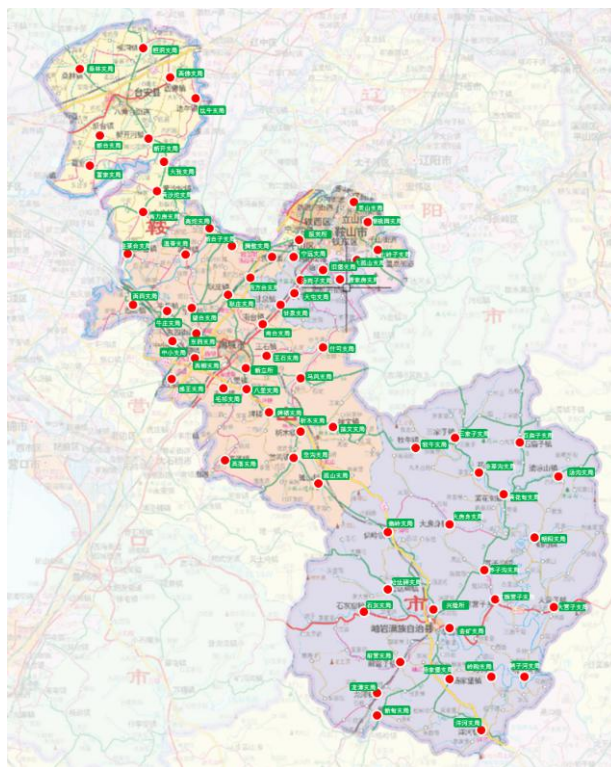


图 8 鞍山市邮政局所布局图

3.2 运输服务

3.2.1 公交客运

截止 2019 年，鞍山市全市客运班车达到 1311 台，其中中高级客运班车达到 691 台，占班车总量的 53%；旅游包车达到 394 台，其中中高级包车占总量的 100%。鞍山市客运线路达到 592 条，其中跨省线路 21 条，跨地（市）线路 168 条；跨县班线 104 条；县内班线 299 条。集约化经营线路达到 209 条，集约化经营车辆 904 辆，占全市班车总量的 53%。

表 4：道路客运线路集约化经营规划

| 序号 | 线路名称 | 现经营单位 | 车辆数 | 集约化形式 | 完成时间 |
|----|--------|--------|-----|-------|------|
| 1 | 鞍山—宝石山 | 鞍山长旅公司 | 1 | 公司化 | 2016 |
| 2 | 鞍山—老虎屯 | 鞍山长旅公司 | 2 | 公司化 | |
| 3 | 鞍山—什司县 | 鞍山长旅公司 | 1 | 公司化 | |
| 4 | 鞍山—英不落 | 鞍山长旅公司 | 3 | 公司化 | 2020 |
| 5 | 鞍山—东房身 | 鞍山龙腾集团 | 1 | 公司化 | |
| 6 | 鞍山—朱葛 | 鞍山龙腾集团 | 1 | 公司化 | |
| 7 | 鞍山—腰岭子 | 鞍山龙腾集团 | 1 | 公司化 | |
| 8 | 鞍山—金炕 | 鞍山龙腾集团 | 1 | 公司化 | |

城市公共交通。目前鞍山主城区现有公交经营业户共 5 户，初步形成了 4 横 4 纵 1 环的公交线网格局。500 米站点覆盖面积达 123.8 平方公里，公交车辆 2060 台，公交线路 87 条，500 米站点覆盖率 100%，公交分担率 22.3%。

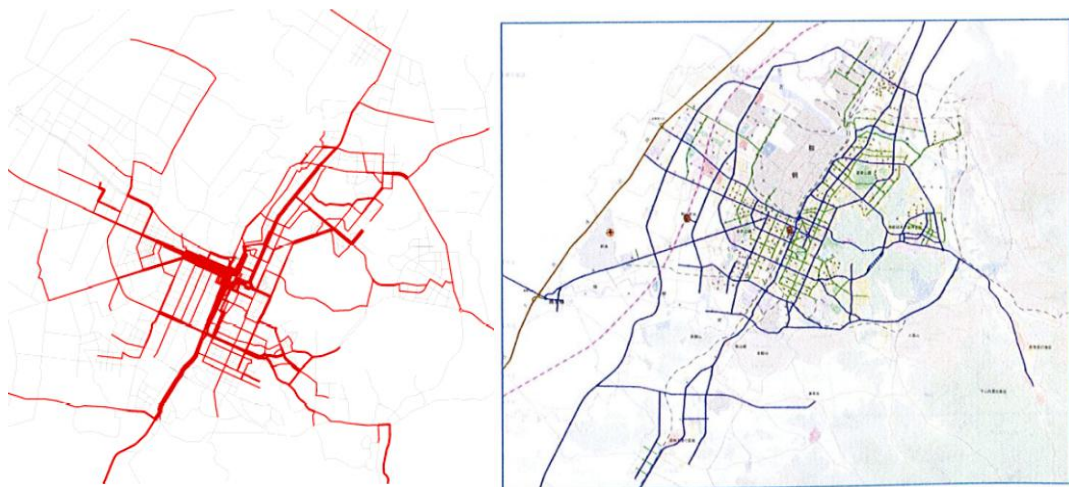


图 9 鞍山公交线网和道路网示意图

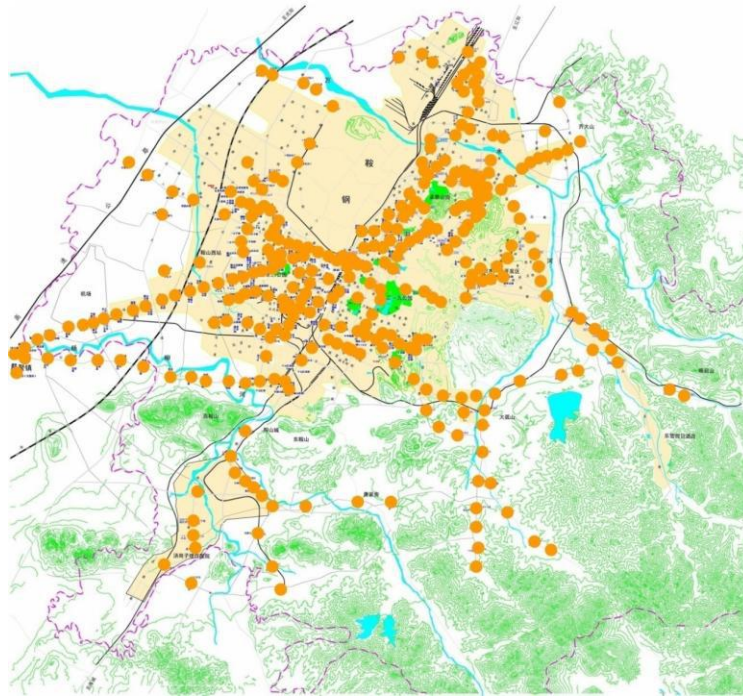


图 10 公交站点 300 米覆盖范围

全地区共有出租汽车 9117 台，其中双燃料车 8632 台、纯电动车 7 台，从业业户共 3754 户（其中个体经营业户 3707 户），从业人员约 36000 余人。

3.2.2 民航客运

鞍山机场开创了国内支线机场在军用机场开通航线的先河，成为辽宁省内连接京、广、沪、蓉、宁运送旅客重要的支线机场。鞍山机场运营状况良好，客货吞吐量逐年上升，2015-2019 年完成 10264 架次，940556 人次。

表 5：鞍山机场航班一览表

| 序号 | 承运单位 | 起降机场 | 起飞航班号 | 班次 | 机型 | 客座数量 |
|----|------|--------------|-----------|--------|----------|---------|
| 1 | 南航 | 鞍山-北京大兴-鞍山 | CZ6113/4 | 1 班/天 | A320 | 156 |
| 2 | 东航 | 上海浦东-鞍山-上海浦东 | FM9197/8 | 1 班/天 | B738/737 | 164/134 |
| 3 | 南航 | 广州白云-鞍山-广州白云 | CZ6563/4 | 每周一三五七 | E90 | 93 |
| 4 | 吉祥航空 | 南京禄口-鞍山-南京禄口 | HO1257/6 | 每周一三五七 | A320 | 158 |
| 5 | 川航 | 成都双流-鞍山-成都双流 | 3U8319/40 | 每周二四六 | A320/319 | 164/132 |

3.2.3 公路货运

“十三五”期间，鞍山市依托连通沈大，沟通丹蒙的综合交通运输优势，合理布局各层级货运系统，打造快速货运通道，形成高效、快捷的货运交通体系，大力发展多式联运、甩挂运输，引导货运产业规模化、集约化、效率化，将鞍山市打造成为东北重要的二级物流节点城市、省域物流枢纽城市和辽东地区关键性区域物流中心。截止 2019 年，全市营运载货汽车达 52366 辆，同比“十二五”降低 17%（其主要原因总质量 4.5 吨以下货运车辆不再纳入行业监管），其中重型汽车 3.15 万辆，与“十三五”末同比增长 26%，集束式集装箱车辆净增长 30 辆。

3.2.4 邮政服务

2019 年，邮政行业业务收入累计完成 6.94 亿元，同比增长 6.7%；业务总量累计完成 13.61 亿元，同比增长 43.7%。

第 4 章 趋势需求

4.1 城镇与产业布局

鞍山是国家重要的工业和制造业基地，核心钢铁产业基地，区域性贸易、服务中心。现辖四区一市二县，即铁东区、铁西区、立山区、千山区、海城市、台安县和岫岩满族自治县。2018 年末全市户籍人口 341.8 万人。其中，城镇人口 182.9 万人，占 53.5%。

从鞍山市三大产业在各区县的 GDP 占比分布情况来看，第一产业以台安县和岫岩县为主，第二产业各地比较均衡，总体以市区为主，第三产业海城及鞍山市区为主。因此，鞍山市的城市职能由主城区、海城市、台安县和岫岩县来分担。

主城区：主要是鞍山市的政治、金融、文化、教育、卫生、商贸中心，并辐射周边地区。

海城市：海城矿产资源丰富，是世界菱镁、滑石探明储量最大的地区之一。

岫岩县：岫岩满族自治县是全国最大的玉石产地，生产销售总量占全国同行业 80%以上；共有耕地 85 万亩，森林覆盖率 71.3%，拥有大量珍稀植物，境内有人参、天麻、细辛等野生中药材 400 多种。

台安县：具有明显的东亚经济圈和环渤海经济区的区位优势，是辽河平原上的鱼米之乡。台安风景名胜众多，旅游业发展潜力较大。

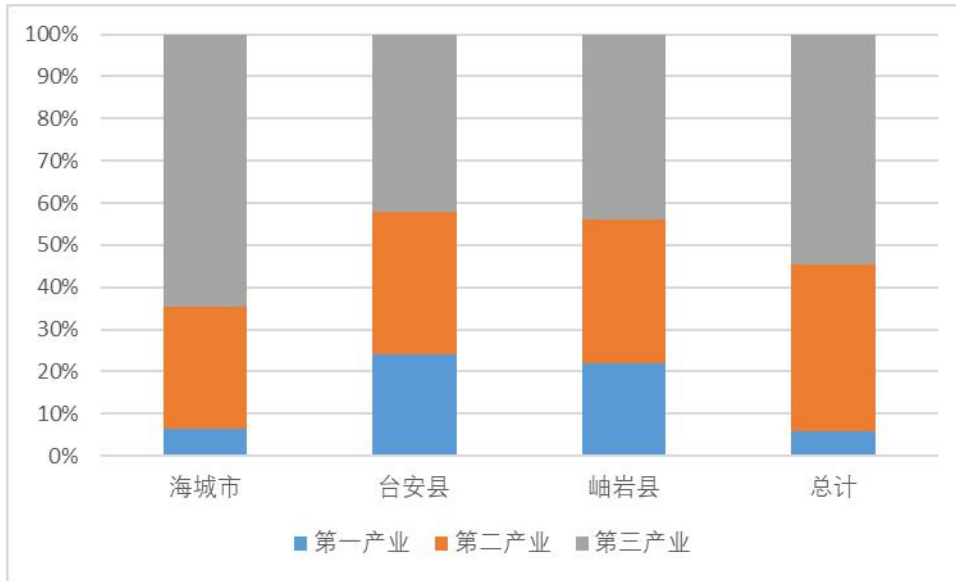


图 11 鞍山市各县（市）产业占比

4.2 交通发展趋势

《交通强国建设纲要》指出，到 2020 年，完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”现代综合交通运输体系发展规划各项任务，为交通强国建设奠定坚实基础。从 2021 年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。

到 2035 年，基本建成交通强国。现代化综合交通体系基本形成，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；基本形成“全国 123 出行交通圈”（都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达），旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；智能、平安、绿色、共享交通发展水平明显提高，城市交通拥堵基本缓解，无障碍出行服务体系基本完善；交通科技创新体系基本建成，交通关键装备先进安全，人才队伍精良，市场环境优良；基本实现交通治

理体系和治理能力现代化；交通国际竞争力和影响力显著提升。

到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施规模质量、技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化水平位居世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义现代化强国建设，人民享有美好交通服务。

根据鞍山市区位职能以及各综合立体交通方式的功能定位，确定本次规划的发展目标为积极融入沈阳经济区交通一体化进程，以鞍海交通一体化为主体、以台安岫岩为交通发展极，强化鞍山全域交通联系，提升中心城区的辐射能力。

4.3 “十四五”期间全社会公路客、货运量及周转量预测

以 2019 年公路客、货运量及周转量为基数，在合理预测未来年鞍山市交通客、货运总量的基础上，根据鞍山市各种运输方式客、货运量分担比例变化情况，综合考虑未来鞍山市交通运输发展的变化趋势，从而预测未来我市公路客、货运输量及周转量。

预计“十四五”期间，受国民出行方式选择影响，公路客运行业依然保持结构调整状态，公路客运量继续呈下滑态势，公路客运量和旅客周转量每年以 3% 的幅度减少；公路货运行业发展与全社会第一第二产业发展速度持平，呈平稳上升态势货运量和货物周转量将以 3% 的增长幅度增加。

表 6：鞍山市全社会公路客、货运量及周转量预测表

| 序号 | 年度 | 客运 | 货运 | 旅客周转量 | 货物周转量里 |
|----|--------|---------|---------|-------------|--------------|
| 1 | 2021 年 | 5000 万人 | 18497 万 | 226935 万人公里 | 3594601 万吨公里 |
| 2 | 2022 年 | 4850 万人 | 19052 万 | 220127 万人公里 | 3702439 万吨公里 |
| 3 | 2023 年 | 4704 万人 | 19623 万 | 213523 万人公里 | 3813512 万吨公里 |
| 4 | 2024 年 | 4563 万人 | 20212 万 | 207117 万人公里 | 3927917 万吨公里 |
| 5 | 2025 年 | 4426 万人 | 20818 万 | 200904 万人公里 | 4045755 万吨公里 |

第5章 沈阳现代化都市圈交通一体化发展专篇

5.1 城市定位

沈阳现代化都市圈是我省“五大区域”发展战略之一，同时，作为国家“新型工业化综合配套改革试验区”已上升为国家战略，加快沈阳现代化都市圈发展事关国家战略实施、事关振兴发展大局。按照辽中南城市群发展规划，我省辽中南地区要形成“一轴、一带、双核、四区”的发展新格局，沈阳现代化都市圈包含了其中的一核两区（一核即沈阳，两区即沈抚本都市区、鞍辽都市区），对辽宁振兴发展的作用不可替代。鞍山市作为沈阳现代化都市圈5城市之一，必须服从经济区总体布局，积极融入、积极作为，并在鞍辽都市区建设中积极发挥引领促进作用。

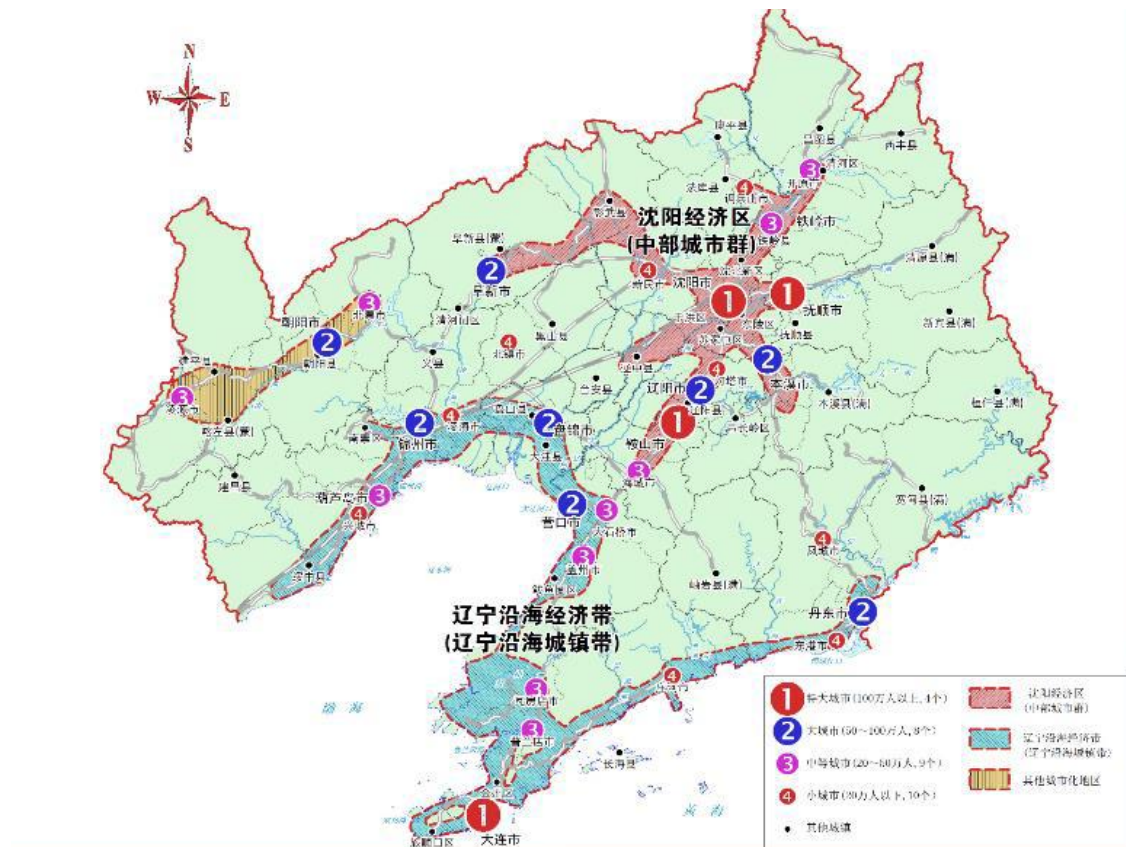


图 12 沈阳现代化都市圈示意图

5.2 发展重点与目标

沈阳现代化都市圈 2025 年将建设成为发展型都市圈。沈阳现代化都市圈内各城市将进一步完善一体化机制，交通、生态治理、公共服务、行政审批等一体化建设水平显著提升，通过产业联盟构建、共同发展基金设立、科技资源共享、园区共建等，切实形成产业共建、成果共享。遵循都市圈发展规律，鞍山未来将强化区域协同，深化参与沈阳现代化都市圈竞争合作，重点在产业园区共建、资源平台共享、商贸物流港口互通等方面深化沈阳现代化都市圈合作。根据 2019 年出台的《沈阳经济区一体化发展战略规划》，鞍山市重点发展钢铁、商贸物流、休闲旅游产业，建设成为沈阳经济区的钢铁精深加工产业基地、科技成果转移转化示范区。



图 13 沈阳现代化都市圈一体化发展示意图

5.3 交通一体化任务

交通运输作为基础性、先导性行业，对优化城市群空间布局、促进要素高效流通具有很强的引导和保障作用，是沈阳现代化都市圈同城化、一体化发展的重要组成部分。综合交通一体化发展是各城市紧密衔接的基础，更是影响和带动区域经济一体化发展的前提保障。交通一体化发展有利于拉近城市间的时空距离，优化区域发展格局，促进城镇及产业园区的同城化、为适应沈阳现代化都市圈一体化发展要求，在交通一体化上，要重点做好交通运输发展同规划、同建设、同管理、同服务。

一是充分利用和发挥沈阳现代化都市圈在综合立体交通上的优势，主动融入、承担任务，积极推进鞍山机场改扩建项目，发挥支线机场作用，与沈阳桃仙机场差异化发展，支撑以沈阳桃仙国际机场为核心的沈阳国际航空枢纽建设，更好地服务沈阳现代化都市圈内航空需求。

二是在鞍辽都市区建设中当好先行，积极疏通鞍山、辽阳市界“断头路”和“瓶颈路”，畅通“最后一公里”。

三是积极构建市域内交通主骨架，推进鞍台高速项目建设，解决鞍山市域内交通横向联系不足问题。

四是自觉接受沈阳现代化都市圈中心城市辐射，积极参与辽中南城际铁路建设项目。

五是适应沈阳现代化都市圈经济一体化发展要求，推进综合运输服务提质增效，推动城市交通、公路、铁路、航空等多种运输方式的高效衔接，发挥多种运输方式比较优势，提升综合交通运输服务水平。积极推进“鞍山港”项目建设，更好地服务经

济区实体经济发展。

六是积极推动交通运输服务一体化，按照零距离换乘和一体化运营要求，实现基础设施和运营服务方面的资源共享、互联互通。积极推进城际公交对接和“一卡通”工作。

七是减少过境交通干扰，积极推进 202 国道改道，提高城市核心区的交通品质。

5.4 沈阳现代化都市圈交通一体化规划项目

5.4.1 民航

鞍山机场改扩建项目。项目投资 6 亿元，机场航站区新增规划用地 15.65 公顷。新建 6 个 C 类机位，新建站坪道面面积为 69041 m²，新建站坪道肩面积为 10938 m²。新建空侧服务车道 11000 m²。并配套飞行区消防、排水。按照民用航空支线机场的空管设备配置要求建设航管、通信、气象等设施。在新建联络道上设置跑道警戒灯、滑行道边灯。新建航站楼综合体 10470 m²、塔台一座，建筑高 35 米，机务场务车库 3100 m²、货运库及消防站 4340 m²、辅助生活用房 3350 m²。航站楼容量 80 万人次。

5.4.2 城际铁路

沈辽鞍城际铁路（沈阳-辽阳-鞍山）：该城际铁路从沈阳出发，经辽阳延伸到鞍山，总长度 95 公里。

5.4.3 高速公路

5.4.3.1 鞍台高速公路项目

项目全长 58.5 公里，投资估算 60 亿元人民币。项目起点位于鞍山市经济开发区达道湾镇孙青堆北，终点在台安工业园区宽邦屯村，与京沈高速连接。项目全长 58.5

公里，采用 4 车道高速公路标准，路基宽度 28 米，设计时速 120 公里。项目投资估算为 60 亿元，全程建设 6 个互通立交，设置桥梁 22 座。项目可行性研究报告 2010 年完成，2011 年初完成了动迁普查。截止到 2014 年，相继完成了项目建议书、土地预审、地质灾害危险性评估、用地压覆矿产资源评估、环境评估、规划选址、社会风险稳定评估及项目可研报告预审。



图 14 鞍山高速示意图

5.4.3.2 沈海高速公路鞍山北出口互通立交项目

项目位于鞍山市区西北端与辽阳市交界处辽阳市境内，距鞍山互通立交 6.0 公里，距辽阳县互通立交 5.3 公里，项目采用主线下穿的 A 型单喇叭形式，匝道总长度 2.23 公里，新增占地约 235 亩，项目总投资 1.79 亿元。项目建设主体为辽宁省交通建设投资集团有限公司。完成了省发改委项目建议书的批复及项目初步设计、社会稳评、占用青山保护限制开发区林地审批、用地预审、环境评估、水土保持、地灾评估和矿产压覆评估、项目表土剥离、项目规划选址、林地可研、勘测定界图设计。目前，项目规划选址已报省自然资源厅待批、项目工可研报告已报省发改委待批。项目开工时间 2020 年，投产时间 2021 年。

5.4.4 普通公路

5.4.4.1 沈海高速公路鞍山北出口连接线 PPP 项目

全长 6.8 公里，全线按照一级公路技术标准建设，设计速度 80 公里/小时，路基宽度为 51.5 米;大桥 1147 米/1 座，随路建设排水、路灯、绿化设施。项目建设主体为鞍山市北出口快速干道管理有限公司。项目建设地为立山区、经开区。概算总投资 9 亿元，开工时间 2019 年 9 月，投产时间 2021 年 12 月。

5.4.4.2 国道 G202 改线

国道黑大线（G202）自辽阳市进入鞍山市境内，经由鞍山市城区及鞍海路进入海城市城区。该路段贯穿我市南北，是连接鞍山与海城的重要纽带，为鞍海区域经济发展做出了巨大贡献。目前，黑大线经由鞍山市城区，各种车辆与行人混行，交通拥堵情况日趋严重，加之鞍海路两侧城镇村屯路段较多，造成过境车辆通行时间较长，严重影响了黑大线的整体运行和交通安全。根据鞍海区域发展需求及交通运行状况，拟利用已建成的腾达通海产业大道对黑大线进行调整改线，该段起点为沈营线宁远镇，终点至海城西外环，长 27.5 公里，均为一级路标准。将黑大线绕出城区后，过境车辆将不再经由鞍山市城区，这不仅减轻了市区交通压力，而且过境车辆将更加快速通过，极大地提高了黑大线整体运行效率。

黑大线改线后，将取消现有的二台子段 3.5 公里和鞍海路段 19.4 公里（将其列为市政道路），利用腾达通海产业大道 27.5 公里。改线后黑大线公路管养里程为 61.8 公里（原 57.2 公里）。



图 15 国道 202 改线示意图

5.4.4.3 鞍山、辽阳市域省道建设工程

弓黑线（S307）胡家庙子至七岭子段升级改造工程。该路段为连接鞍山、辽阳的省道，并连接千山风景区（5A级），实施路面改扩建或大修。



图 16 弓黑线胡家庙子至七岭子段升级改造工程

灯岫线。规划建设公路隧道，并实施路面改扩建。



图 17 灯岫线升级改造工程

鸡高线。规划建设公路隧道，并实施路面改扩建。



图 18 鸡高线升级改造工程

积极支持配合辽阳市西部产业通道建设。该通道起于沈阳，贯穿辽阳西部产业区，于腾于线进入鞍山，与鞍山机场相连接。

5.4.5 重点物流园区

5.4.5.1 辽中南城市群物流中心

项目总占地面积为总计 182.74 万平方米,依托现有的鞍山灵山铁路北货场和苏家屯车辆段灵山运用车间(36 万平方米),新增土地为麦山子村棚户区改造地块面积 146.74 万平方米。总体布局:总体功能结构为“一站、一中心和三个作业区”(“一站”是鞍山地区铁路口岸站,“一中心”是综合商务服务中心,“三个作业区”是国际国内集装箱作业区、散堆笨重货物作业区、冷链仓储物流作业区)。铁路口岸站:包括铁路装卸站、海关监管口岸。主要是新建鞍山港国际箱装卸场,实现内陆港进出口货物铁路装卸作业,进出口集装箱的报关报检、查验、堆放和运输等功能,完成站内海关一整套的进出口业务流程。综合商务服务中心(口岸联检大楼):主要是为了引入海关、各代理公司、口岸、银行、铁路、保险等相关部门到综合商务服务中心办理通关、结算、保险、运输等相关业务。同时还要提供国际班列订舱及国内铁路运输业务代理、海运订舱、接取送达、堆存转运等全程物流解决方案。通过搭建 EDI 信息交换平台,实现业务受理、业务调度、云关务、口岸场站管理,多式联运数据交换,货物实时信息查询等服务。

目前辽中南城市群物流中心项目正由鞍山市商务局、市发改委组织进行规划编制。

5.4.5.2 龙基物流园区项目

项目总投资为 3.1 亿元。项目规划占地面积为 13 万平方米,园区全部建成后将涵盖信息化云平台、电子商务平台、电子融资平台、物流信息产业中心、产品包装、加工、仓储库、恒温库、多功能通用库。

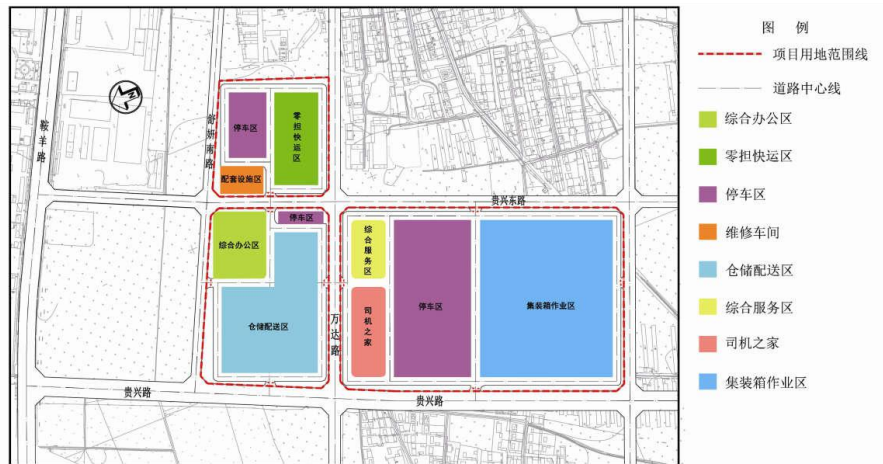


图 19 鞍山龙基物流园功能分区示意图

5.4.5.3 鞍山市西柳国际物流园

西柳物流园区一期工程，于 2009 年 3 月兴建，7 月 21 日投入运营。园区规划占地 12 万平方米、建筑面积 2.7 万平方米，总投资额 1.2 亿人民币。其中：园区理货区设理货档口 6 栋 77 个，建筑面积 1.3 万平方米。园区办公楼建筑面积 1440 平方米，是园区行政管理与理货服务的中心；园区卸货区占地面积 0.3 万平方米，设仓储库房 34 个，建筑面积 0.26 万平方米；园区停车场占地 0.9 万平方米，地坪面积 7.2 万平方米，围墙 1100 延长米。园区内设门卫、地秤、广播、监控、电子秤、信息屏、微机联网等功能设施和叉车装卸、短途配运、金融服务等配套服务。经 9 年来的不断发展壮大，园区现已发展成为拥有国内货运线路 500 余条，入驻运输企业 80 余家，运输企业自有车辆 500 余台，整合运输车辆万余台的综合商贸物流园区。2018 年，园区货运吞吐量突破 150 万吨，年均增幅 15% 以上，已经成为辽南地区商贸物流的集散中心。西柳物流园区制定了“五统一”管理模式，即“统一限价、统一理货、统一计量、统一收费、统一票据”。2016 年经海城市规划委员会批准建设的西柳国际物流

园项目。项目总投资 7.5 亿元，占地 21.3 万平，总建筑面积 14.4 万平，包括海关保税监管区、智能仓储区、金融服务区以及电商物流综合服务信息平台，提供从采购到物流到结算的一站式供应链全程便捷服务。目前，主体工程已经全部封顶，工程总体进度达到 50%以上，其中海关保税监管区已先期投入运营。

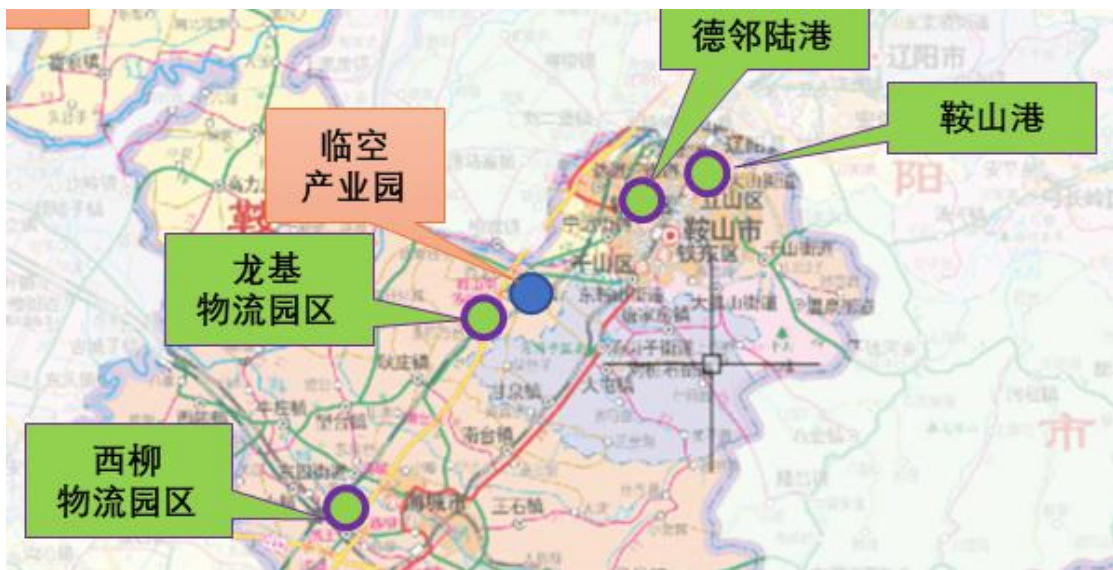


图 20 鞍山重点物流园区位置示意图

第 6 章 鞍山市公路规划

6.1 基本情况

截至 2019 年底，全市所有乡镇和行政村均实现了通油路覆盖，城市出口路、市际间、县际间及连接主要城镇的通道全部达到二级路以上标准。全市现有各级公路 1963 条，较 2015 年底增长 160 条。公路总里程达到 7464.230 公里，较 2015 年底增长 286.73 公里。公路密度达到每百平方公里 83.85 公里（含高速公路、城管里程），较 2015 年底增长 3.05 公里。截至 2019 年底共有国家级公路 3 条 212.876 公里，省级公路 11 条 754.535 公里，县级公路 25 条 543.791 公里，乡级公路 277 条 2206.884 公里，村级公路 1647 条 3746.144 公里。桥梁总数达到 3036 座 71197.27 延米，较 2015 年底增长 372 座 7759.7 延米。现有特大桥 2 座 2970.6 延米，大桥 76 座 15968.42 延米，中桥 338 座 18735.22 延米，小桥 2620 座 33523.03 延米。

但是应该看到，鞍山市的公路发展还面临着路网总量偏低、技术等级较低、路网功能仍不完善等问题。为更好地发挥交通“先行官”职能，需要在“十四五”期间，按照鞍山市综合立体交通网规划（2020-2050）确定的：继续强化京哈通道、沈辽鞍营通道、盘海通道、营岫丹通道，新建本庄通道、台千岫通道的鞍山市综合立体交通网通道方案，全面加快高速公路、普通公路建设。

6.2 规划原则

——统筹兼顾。响应国家和辽宁省以及辽中南区域重大发展战略，继承和优化国家和省在鞍山市境内的高速公路网和国道网的规划方案，以全局宏观统筹为主。

——结构科学。按照国家公路、省级公路和农村公路三个层次进行规划，实现国

省干线公路和农村公路比例合理，形成良好的塔形行政等级结构。

——布局合理。适当增加普通省道网密度和通达深度，与高速公路和国道紧密结合，连接（覆盖）全省县级和主要乡镇级节点，包括沈阳经济区新城新市镇、辽东湾沿海城市和其他重要交通枢纽、产业园区和旅游景区等，基本覆盖高速公路出入口。

——规模适度。综合考虑养护管理、资金需求和区域经济社会发展等因素，重点考虑加强我省三大板块间客货运输通道和板块内经济节点之间的连通和互通，形成布局合理，较完整的干线公路网。

——绿色发展。坚持公路网发展与集约利用资源、保护生态环境并重，在资源和环境可承受条件下实现鞍山市公路网的低碳发展、绿色集约。

6.3 规划目标

“十四五”期间，鞍山市将以强化联系、畅通节点、分离过境、提升品质为目标。重点推进城际互通互联公路项目建设，适应沈阳现代化都市圈交通一体化要求；推进产业路、旅游路建设，在全市经济社会发展中当好先行；推进公路路况改善和大中修工程以及“四好农村路”建设，让人民群众共享交通发展成果。

6.4 国道规划

鞍山市域境内的国道网主要承担过境及与深入县乡的干线公路相连接、分流平行高速公路提供不收费均等化服务和货物运输集散等功能。“十四五”期间，鞍山市域国道规划将遵循辽宁省及国家普通国道干线骨架网络的布局方案，充分体现构建和谐社会的要求，充分尊重老百姓出行方式选择的意愿，充分体现国家公路公共服务均等化的理念，畅通交通堵点、提升国道品质。

表 7：“十四五”国道新改建项目情况表

| 排序 | 项目名称 | 所在地区 | 建设性质 | 项目简要说明 |
|----|-----------------------------|--------|------|-------------------------------------------------------------------|
| 1 | G102 京抚线莲花桥至双井子段升级改造工程 | 鞍山市台安县 | 升级改造 | 原路面 12 米,建成后路面宽度 19 米,总投资 9800 万 |
| 2 | G102 京抚线双井子至南外环路口段建设工程 | 鞍山市台安县 | 升级改造 | 原路面 12 米,建成后路面宽度 23 米,总投资 1741.9 万元 |
| 3 | G102 京抚线胜利村至马龙村段升级改造工程 | 鞍山市台安县 | 升级改造 | 原路面 12 米,建成后路面宽度 19 米,总投资 15700 万元 |
| 4 | G102 京抚线南外环路口至收费站旧址段建设工程 | 鞍山市台安县 | 升级改造 | 原路面宽 12,建成后路面宽度 23 米,总投资 1253.4 万 |
| 5 | G202 黑大线毛祁高速口至他山段原级改造工程 | 鞍山市海城市 | 原级改造 | 原路面宽 12,建成后路面宽度 18 米,总投资 7541 万元 |
| 7 | G202 黑大线水鸭屯跨线桥增设立交桥工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 原桥为半互通立交,拟建全互通立交。新建 6 条匝道,1000 米长。 |
| 8 | G202 黑大线冉家跨线桥增设立交桥工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 原桥为半互通立交,拟建全互通立交。新建 5 条匝道,500 米长。 |
| 9 | G229 饶盖线城东加油站至红旗石湖水库旅游路新建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 旅游路,原路面宽 8.5 米,建成后路面宽度 11 米,总投资 17000 万元 |
| 10 | G229 饶盖线盘道岭隧道工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 隧道建设规模为 1.8 公里。其中隧道长 910 米;引线长 890 米。单洞,净 11 米,总投资为 7791 万元 |
| 11 | G229 饶盖线新开岭隧道工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 隧道建设规模为 4.0 公里。其中隧道长 1000 米;引线长 3000 米。单洞,净 11 米,总投资为 10000 万元 |
| 12 | 台安县北二环二期新建工程 | 鞍山市台安县 | 新建 | 建设规模长 21.6 公里,宽 21 米,预计投资为 60000 万元。 |
| 13 | G229 饶盖线海岫铁路平改立工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 平改立建设规模为 1.04 公里。其中,桥梁长 406 米/座,引线长 634 米,桥梁全宽 16 米,总投资为 6029 万元。 |
| 14 | G229 饶盖线哨子河大桥 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 307 米/1 座,桥梁全宽 10 米,投资为 1237.7 万元。 |

6.5 省道规划

遵循辽宁省普通干线公路网格局，综合考虑鞍山市区、海城、台安、岫岩三市县各区域资源、产业集群、产业园区的分布与发展方向，进一步强化省道网县际联系，打通断头路，贯通隧道，缩短通车里程，提高道路通行服务能力，互通互联，实现区域交通一体化。

表 8：“十四五”省道新改建项目情况表

| 排序 | 项目名称 | 所在地区 | 建设性质 | 项目简要说明 |
|----|---------------------------|--------|------|----------------------------------------------------------------------|
| 1 | S311 鸡高线马风镇南环改线新建工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 原路通过马风镇内，拟新建公路 4 公里，做为绕城路。 |
| 2 | S307 弓黑线胡家庙子至七岭子段升级改造改造工程 | 鞍山市千山区 | 升级改造 | 升级改造路面宽度 9 米。 |
| 3 | S313 海欢线牛庄镇北环改线新建工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 原路通过牛庄镇内，拟新建公路 8 公里，做为绕城路。 |
| 4 | S309 青营线东大岭隧道工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 改善行车条件，提高公路通行能力。隧道长 1.1km，引线长 1km。 |
| 5 | S313 海岫铁路平改立工程（海欢线头道河道口） | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 此处平改立建设规模为 1.47 公里。其中，桥梁长 281 米/座，引线长 1189 米，桥梁全宽 13 米，总投资为 5023 万元。 |
| 6 | S313 海欢线新开河桥新改线工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 避免汛期交通中断，减轻镇内交通压力，改善交通秩序，保障公路畅通。新建 960m 大桥一座，宽 22m。 |
| 7 | S311 鸡高线新开岭隧道工程 | 鞍山市海城市 | 新建 | 改善行车条件，提高公路通行能力，隧道长 2.2km，引线长 2.1km。 |
| 8 | S213 库盘线绕城公路高力房段改线新建工程 | 鞍山市台安县 | 新建 | 路面宽度 21 米。 |
| 9 | S209 灯岫线古洞岭隧道工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 隧道建设规模为 2.5 公里。其中隧道长 1000 米；引线长 1500 米。单洞，净 11 米，总投资为 10000 万元 |
| 10 | S309 青营线岔沟-营口界路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 升级改造 | 该路是低标准提级路，路面宽必须达到干线最低 8.5 米宽度。长 12.1km，8.5m 宽。 |
| 11 | S213 库盘线绕城公 | 鞍山市台安县 | 新建 | 二级路，路面宽 15 米 |

| 排序 | 项目名称 | 所在地区 | 建设性质 | 项目简要说明 |
|----|-------------------------|--------|------|-------------------------------------------------------------------------|
| | 路新开河段改线新建工程 | | | |
| 12 | S101 沈营线外环牛庄河桥加长工程 | 鞍山市海城市 | 原级改造 | 避免汛期交通中断, 保证防汛安全。原桥加长 240m。 |
| 13 | S313 海欢线析木至牌楼路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 升级改造 | 该路两侧路面是 18 米路面, 此段窄, 该路段矿产业多, 车辆多。长 7.9km, 19m 宽。 |
| 14 | S311 鸡高线丹东界至清凉山镇段路面改造工程 | 鞍山市岫岩县 | 原级改造 | 建设里程为 12.4 公里, 三级改二级, 路面宽度为 7 米改 7.5 米, 总投资为 3100 万元 |
| 15 | S312 岫水线瓦沟至营口界改建工程 | 鞍山市岫岩县 | 升级改造 | 建设里程为 7.8 公里, 三级改二级, 路面宽度为 7 米改 7.5 米, 总投资为 2000 万元 |
| 16 | S101 沈营线古城子至兰旗堡路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 原级改造 | 交通量大, 去往营口港重载车辆多, 满足不了通行需求。长 14.2km, 23m 宽。 |
| 17 | S210 辽庄线关门山大桥拆除重建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 224 米/1 座, 桥梁全宽 13 米, 投资为 1175 万元 |
| 18 | S307 弓黑线对坨子新建桥梁工程 | 鞍山市海城市 | 升级改造 | 建设一座分离式桥梁, 避免汛期交通中断。新建 600m 大桥一座, 宽 22m。 |
| 19 | S102 沈海线高坨子至古城子路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 原级改造 | 交通量大, 去往营口港重载车辆多, 满足不了通行需求。长 14.2km, 23m 宽。 |
| 20 | S312 岫水线哈达碑大桥拆除重建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 124 米/1 座, 桥梁全宽 13 米, 投资为 769 |
| 21 | S312 岫水线卜家河桥拆除重建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 110 米/1 座, 桥梁全宽 13 米, 投资为 694 万元 |
| 22 | S312 岫水线汤池河大桥拆除重建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 124 米/1 座, 桥梁全宽 13 米, 投资为 769 |
| 23 | S101 沈营线秦家至古城子路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 升级改造 | 该段两侧路面是 18 米, 唯有此段是瓶颈段。长度 4.5km, 19m 宽。 |
| 24 | S313 海欢线南过河桥拆除重建工程 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 工程量为 104 米/1 座, 桥梁全宽 13 米, 投资为 662 万元 |
| 25 | S312 鸡高线新开岭至马风峰驰路面改造工程 | 鞍山市海城市 | 原级改造 | 该路是低标准提级路, 路面宽必须达到干线最低 8.5 米宽度。长 15.75km, 8.5m 宽。 |
| 26 | S313 海岫铁路平改立工程四道河 | 鞍山市岫岩县 | 新建 | 此处平改立建设规模为 1.38 公里。其中, 桥梁长 31 米/座, 引线长 1350 米, 桥梁全宽 13 米, 总投资为 6000 万元。 |

6.6 农村公路

农村公路作为集散道路，连接乡镇、行政村等人口聚集点与干线公路网。根据服务功能，鞍山市农村公路分为县道、乡道、村道等。县乡道是连通各主要城镇和沟通干线公路的道路，为城镇发展、资源开发、旅游服务提供良好交通运输条件。

结合鞍山市农村公路建设需求及现状，规划从通乡联村公路建设、交通设施安保防护、“特色致富路”三个方面完善农村公路路网、提升农村交通运输服务水平。

——**不断完善通乡联村公路建设。**改善路网技术等级结构，研究新形势下农村公路建设的政策和资金筹措方案，按照“四好农村路”的要求，适应保障改善服务民生的需要，进一步提高农村公路的发展质量和服务水平，为广大农民致富奔小康提供更好的交通运输保障，改造建制村道路农村客运通车条件，全面提升路网的通行效率。实现建制村等级公路通达率 100%，30 户以上自然村硬化公路通畅率 100%。

——**全面提升交通设施安保防护水平。**大力推进危险路段、危桥改造及安全生命防护工程。按照建制村通客车的要求，加强农村公路不达标路段（路基宽度小于等于 4.5 米、路面宽度小于等于 3.5 米）改造，改善农村客运通行条件；加大农村公路安保工程建设、危桥改造、渡口改造实施力度，整治衬砌破损、隧道渗漏水、洞口危岩崩塌等病害，积极开展安全隐患治理，完善农村公路安全保障标志标线，完善沿路基础设施，不断提高农村公路抗灾能力和农村交通安全水平。实现通村硬化路实施安全生命防护工程比率达到 100%。

——**积极推进“特色致富路”建设。**积极贯彻落实“交通+特色产业”扶贫，进一步强化交通对产业扶贫的基础支撑作用，积极推进资源路、旅游路和产业园区路规

规划建设，充分考虑境内矿产资源和旅游景点的分布，加强农村“经济路”中的矿产资源开发所需道路的建设，并对原有经济公路等级进行提高；规划好旅游专用公路，形成通达的运输网络和旅游线路网，充分发掘区域自然资源的潜力，以公路促旅游，以旅游促发展；把经济新区、工业园区、农业经济区、矿区、新建港口等作为农村公路网络的重要经济节点，提升县乡道通行条件。实现特色致富路覆盖产业园区、旅游景点比率达到 100%。

第7章 鞍山市道路运输规划

7.1 发展思路

1.适应经济社会发展和人民群众对运输服务的更高要求,加快提高运输服务水平。让客运更便捷,扩大基本运输服务通达度和覆盖面,大力提升公共交通出行分担率,推进各种运输方式“零距离”换乘,积极发展汽车租赁、多样化运输服务使出行更舒适。

2.鞍山市道路货运体系建设将以服务新型工业化、城镇化和农村现代化为导向,以信息化为引领,与鞍山市现代产业体系发展相融合。未来鞍山市应积极发展多式联运、甩挂运输等先进的运输组织方式,加快推进多式联动、构建陆海集装箱和大宗货物的多式联运体系,同时为农民生产生活物资提供安全、便捷的运输服务。

3.落实公交优先发展战略,推进公交都市示范城市创建,构筑大容量快速城市公交系统和城市公交优先通行网络,深化出租汽车改革,完善多层次城市客运服务系统。

4.推进汽车维修电子健康档案实施,推广绿色维修理念,加强维修行业信誉体系建设。

5.继续加强对培训机构的监管,鼓励培训机构利用信息化手段,开展远程教学培训,丰富培训方式,提升服务质量。强化驾驶员培训机构的管理,积极引导规模小的培训机构进行合并,实现教学资源的优化组合。

6.引导出租行业向低碳、节能、环保车型发展,提高车辆整体质量档次。谋划出租汽车管理智能信息管理系统的开发建设。

7.2 货运

推进货运站场体系建设，促进现代物流发展，充分释放道路货运在推进物流业发展中的活力和潜能，突出交通运输在推进物流业健康发展中的基础和主体作用。实现多种运输方式无缝衔接、旅客零距离换乘、货物零距离装卸。

一是结合各种运输方式的基础设施布局规划和建设，推进多种运输方式无缝衔接，重点推进滚装运输、甩挂运输等运输组织方式的应用和推广，积极推进跨行业的信息交换和共享，协调各种运输方式联动发展。

二是在《辽宁省交通运输推进物流业发展规划》(2014-2020)所确定的物流园区布局的基础上，合理规划物流园区项目，重点推动公路货运枢纽型、公用型城市配送节点等物流园区项目建设，加强信息技术、现代化转运设施、先进运输组织方式在物流园区中的应用，积极开展物流园区互联互通工程。

具体目标。鞍山市将通过建设一体化道路货运场站、扩大各种货运方式的服务范围，提升道路运输服务能力。通过采用一体化设计、立体化方式建设道路货运枢纽，可以加强多种货运子系统之间的相互联系，最大限度的实现货物运输方式的集约化发展。同时，随着各类货运场、物流园区（中心）的建立，能够辐射周边地区，带动区位地产、贸易、金融以及相关服务性产业的快速发展。

表 9：货运场站（物流园区）项目情况表

| 序号 | 项目名称 | 建设规模 | | 总投资 (亿元) | 开工 时间 | 完工 时间 |
|----|-------------------|---------------|---------------|-------------|----------|----------|
| | | 占地规模 (平方米) | 建筑规模 (平方米) | | | |
| 1 | 鞍山龙基物流园区 | 133586 | 80000 | 3.14 | 2016 年 | 2021 年 |
| 2 | 海城西柳国际物流园区 | 213213 | 123000 | 12.5 | 2018 年 | 2021 年 |
| 3 | 岫岩满族自治县物流中心 | 760773 | 54000 | 201 | 2021 年 | 2023 年 |
| 4 | 鞍山岫岩偏岭工业物流园 | 33300 | | 3 | 2022 年 | 2024 年 |
| 5 | 台安县物流园区 | 39000 | | 3 | 2022 年 | 2024 年 |
| 6 | 海城市南外环综合性物流 园区 | 100000 | 20000 | 2 | 2022 年 | 2023 年 |
| 7 | 海城市矿产品物流园区 | 40000 | 5000 | 1 | 2023 年 | 2024 年 |
| 8 | 海城市南台箱包物流园区 | 20000 | 20000 | 0.4 | 2023 年 | 2024 年 |

7.3 客运

完善公交枢纽及线路，营造快捷、绿色、人性化的交通出行体系。整合目前混营线路，推进城市公交一体化。提高公交出行比例，发展社区公交，优化交通小区线网，提高社区和厂区交通可达性。稳定出租车发展，完善出租车调度中心和停靠站，降低空驶率。到 2025 年，实现长途客运舒适化、短途客运公交化、站场建设智能化。

7.3.1 客运场站

表 10：鞍山市道路客运枢纽规划建设项目

| 序号 | 项目名称 | 站 级 | 建成 时间 | 占地面积 | 建筑面积 | 总投资 (万元) | 设计能力 (人/日) | 备注 |
|----|------------------|--------|----------|-------------------|-------------------|-------------|---------------|----|
| | | | | (m ²) | (m ²) | | | |
| 1 | 鞍山高铁西站综合客运枢纽 | 市 一 | 2025 | 40000 | 15000 | 9880 | 10000 | 新建 |
| 2 | 鞍山海城市长途客运站维修改建项目 | 县 一 | 2021 | 10000 | 9000 | 530 | 5000 | 维修 |
| 3 | 鞍山海城市高铁西站客运分站 | 县 二 | 2024 | 17000 | 11000 | 1200 | 2000 | 新建 |
| 4 | 鞍山海城农村客运班车枢纽站 | 县 三 | 2025 | 10000 | 5000 | 800 | 1000 | 新建 |

| | | | | | | | | |
|---|-----------------|----|------|-------|------|-----|------|------|
| 5 | 台安县公用型客运站维修工程项目 | 市二 | 2025 | 15000 | 4886 | 600 | 1300 | 维修改造 |
|---|-----------------|----|------|-------|------|-----|------|------|

7.3.2 公交场站建设规划

表 11：公交场站规划项目一览表

| 编号 | 项目名称 | 项目位置 | 建设规模 (平方米) | 投资概算 (万元) | 必要性 | 建设年份 |
|----|--------------------|---------|---------------|--------------|---------|------|
| 1 | 高铁西站停车场、 枢纽站 | 高铁西站 | 20000 | 2000 | 车辆停放、保养 | 2022 |
| 2 | 沙河北岸停车场 | 南沙河 | 30000 | 3000 | 车辆停放、保养 | 2022 |
| 3 | 调军台回迁小区首 末站 | 调军台 | 3000 | 213 | 车辆停放、保养 | 2022 |
| 4 | 樱山路沙河桥南首 末站 | 樱山路沙河桥南 | 3000 | 213 | 车辆停放、保养 | 2022 |
| 5 | 大孤山首末站 扩 建(南三环) | 南三环四队东侧 | 5000(扩 建) | 300 | 车辆停放、保养 | 2022 |
| 合计 | | | 61000 | 5726 | 车辆停放、保养 | 2022 |

7.3.3 出租汽车

预计到 2025 年末，全市出租车汽车企业户运营业户 50 户，其中市区 28 户，海城市 12 户，台安县 6 户，岫岩县 4 户；全市出租车数量将达到 9117 台，鞍山市四城区预计拥有出租汽车 5375 台，海城市拥有出租车台数 2449 台，台安县 793 台，岫岩县 500 台。随着出租汽车行业的深化改革，全市出租汽车将呈现个体、联营、公司化、公车公营等多元化结构。预计到 2025 年底市区出租汽车将全部为使用双燃料车、纯电动等清洁能源车辆。

7.4 交通执业技能培训

“十四五”期间，交通执业技能培训以提升道路运输从业队伍素质为重点，形成

供求协调、布局合理、结构优化、服务优良、竞争有序的培训市场，培养更多的合格驾驶人才、道路运输从业人员以及维修技术人员，减少道路交通事故，提升交通执业管理水平和服务能力。

一是推进从业人员素质教育。坚持道路运输从业资格证考试制度，全面推行营运驾驶员、维修技术人员继续教育和诚信考核工作，加强从业资格证真伪管理，增加二维码防伪贴，实现全国联网。加强对培训机构的监管，强化培训质量，鼓励培训机构利用信息化手段，开展远程教学培训，丰富培训方式，提升服务质量。

二是强化驾驶员培训机构的管理。强化资质监管，按国家要求对驾校每年进行考核，积极引导规模小的培训机构进行合并，改变驾校“多、小、散、弱”的状况，实现教学资源的优化组合。

三是强化培训质量监管。严格控制全市驾校的培训能力，与公安部门协调好教练车的备案工作，为全市现有备案的教练车办理道路运输证。

四是强化科技创新管理。积极探索和构建现代信息技术环境下教练员教学与教学管理新模式，运用科技手段改进驾培监管方式，完善全市《驾驶员培训智能管理平台》，实行网络监管、解决查询、投诉等相关问题，对培训过程进行全程实时监督，保障学员培训学时和内容的落实。实施驾校结业考试无纸化及远程监考管理。

五是创建文明行业。倡导诚信经营，文明规范培训，坚持驾驶员素质教育理念，注重学员安全行车知识的掌握和安全意识、规范操作、文明行车理念的培养，切实提高安全驾驶能力。

表 12：鞍山市执业技能培训规划目标

| 驾 培 | 年份 | 驾校总数 | 一类 | 二类 | 三类 | 培训能力 | 培训人数 |
|--------|--------|-------------------|---------------|----|----|---------|--------|
| | 2020 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.3 万人 | 4.8 万人 |
| | 2021 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.45 万人 | 4.9 万人 |
| | 2022 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.66 万人 | 5 万人 |
| | 2023 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.72 万人 | 5.1 万人 |
| | 2024 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.78 万人 | 5.2 万人 |
| | 2025 年 | 45 | 7 | 6 | 32 | 7.84 万人 | 5.3 万人 |
| | 职 培 | 2020 年 -2025 年 | 培训能力 6000 人/年 | | | | |

注：驾驶员培训能力及培训人数是指鞍山地区最大培训能力及培训人数。

第8章 绿色、低碳、智能交通发展

加快推进绿色交通发展。把绿色发展理念、生态文明建设融入交通运输发展的各领域各环节，全面落实节约资源和保护环境基本国策，以加快转变交通发展方式为主线，以节约资源、控制排放为核心，提升节能减排理念，优化交通运输结构，创新体制机制，提高管理效能，加快鞍山市低碳交通运输体系的建设，促进鞍山科学发展、创新发展、和谐发展。

8.1 绿色、低碳交通

一是在交通基础设施建设和养护领域，加大节能环保技术应用，将节约能源资源要求贯彻到交通基础设施规划、设计、施工、运营、养护和管理全过程。大力推广应用节能型建筑养护装备、材料及施工工艺工法，推广应用冷热再生、温拌沥青、橡胶沥青、环氧沥青混凝土和绿色照明等节能新技术。

二是交通基础设施建设中，提升节能减排理念，加强资源循环利用。积极探索资源回收和废弃物综合利用的有效途径；大力推广应用节水节材建设和运营工艺，大力开展废旧材料的再生和综合利用，提高资源再利用水平。加强生态环境保护，进一步增强碳汇能力。加强交通基础设施建设、养护和运营过程中的污染物处理。遏制机动车尾气污染增加趋势，逐步加强交通运输业氮氧化物污染防治。实施大气监控预警工程，完善车辆尾气排放的监测和检测系统。加强交通基建施工现场和公交场站的噪音防治，推广应用降噪路面、吸声涂料、隔音屏（罩）、住宅隔音窗改造等降噪技术和措施。

三是积极推广应用高效、低排放的交通运输装备、机械设备和节能与新能源汽

车，加快淘汰高能耗、高排放的老旧交通运输装备、机械设备和不符合环保要求的营运车辆，提高交通运输装备生产效率和整体能效水平。

四是推广应用绿色驾驶与绿色维修设备及工艺。推进模拟驾驶和施工、装卸机械设备模拟操作装置应用，积极推广应用绿色维修设备及工艺；推广节能减排驾驶技术，加强节能驾驶培训。推广使用绿色机电维修技术、绿色涂漆技术的推广应用，使用水性漆、节能环保烤漆房，鼓励在洗车环节的废水循环再利用，节约水资源。加强废轮胎、废机油及废配件等废物的循环利用。

8.2 智能交通

推进交通运输信息化和智能化建设。完善公众出行的交通信息服务，拓展公开交通经营服务资质信誉信息功能，为经营者提供公平竞争的经营平台，为公众提供交通服务的选择平台。完善不同方式运输信息管理系统，逐步搭建综合运输管理框架平台，满足社会对交通发展的需求。积极推进客货运输票务、单证等的联程联网系统建设，推进条码、射频、行包和邮件自动分拣系统等先进技术的研发及应用。逐步建立智能交通运输网络的联网联控和自动化检测系统，提高运行效率。

第9章 鞍山市交通安全及应急保障

9.1 发展目标

道路交通安全生产经营秩序稳定发展；安全生产逐步向标准化、规范化和规模化发展；基本实现交通运行的可测、可视、可控；实现对重点路段、重要站点的安全监控设施网络全覆盖；推进重点营运车辆安装卫星定位系统等运输装备的可视可控能力；安全和应急保障更加有力，公路、铁路、民航等交通应急服务能力和危机应对能力显著增强。

9.2 主要指标

公路重点路段监控覆盖率：国省干线公路 80%；

二级及以上客运站点监控覆盖率：100%；

重点营运车辆卫星定位系统安装率：100%；

一般灾害情况下公路应急救援时间；不超过 2 小时

一般灾害情况下公路应急抢通时间：5 小时内完成

公路营运车辆交通事故万车死亡人数下降率：50%

干线公路除雪作用覆盖率：90%

公路水路救援基地县级覆盖率：100%

9.3 保障措施

一是进一步强化监管责任体系建设，形成了党委领导、分工合作的安全工作格局。坚持把安全工作放在首位，结合交通行业工作实际，认真分析形势，研究对策，突出超前预测，保持头脑清醒，突出整体谋划，做到统筹兼顾、警钟长鸣、居安思危。

二是进一步强化领导责任，全面落实安全工作“一岗双责”制度。实行党政“一把手”负总责，分管领导直接负责，其他领导共同抓的安全工作行政责任制，形成了安全工作“职责清晰，齐抓共管”的良好氛围。

三是进一步强化了企业安全主体责任的落实。采取“四不两直”方式深入企业进行明查暗访、突击检查、专项督查，对检查中发现的安全隐患勒令限期整改，对涉及的责任人依法给予了处分。通过对企业安全主体责任的检查，有效防范了企业重效益轻安全的现象，提高了企业对安全工作重要性认识，确保了企业安全主体责任得到落实。

四是强化安全知识的学习和培训工作。做好安全工作就必须让全体交通执业、从业人员，不仅知法、懂法，更要自觉守法，为此，我们各级交通主管部门高度重视安全培训工作，广泛开展不同形式、不同层次、不同层面的安全培训。一要强化意识，普遍培训。不断提高交通系统干部职工安全法律意识，不断营造“学安全、讲安全、重安全”的氛围，除集中组织学习培训外，各基层单位、各县（市）区交通局等都要分别组织学习培训。二要延伸触角、扩大培训面。为确保全员参与，通过致道路运输企业公开信、印发宣传传单等形式开展宣传、延伸培训触角、扩大了培训面，确保了安全培训不留死角，在全行业形成学安全、讲安全、重安全的良好氛围。

五是进一步强化了安全工作宣传工作。充分利用广播、电视、报刊、杂志、网络等新闻媒体，大力宣传安全工作。有针对性地做好专业法规案例等内容的宣传，有效地起到抛砖引玉的作用。特别是企业利用挂图、横幅、发放宣传单、电子屏幕滚动播放、车载电视，开设安全讲座等方式，抓好企业内部的宣传，并结合企业的特点，引

导企业安全文化建设。

六是进一步强化安全应急体系机制建设。开展以完善应急预案为重点，以应急演练为载体，以应急知识普及为手段，以提高有效应对为目标的应急体系机制建设，全面提高预防、避险、自救、互救和减灾等应对能力。

第 10 章 保障措施

10.1 组织保障

健全工作机制，强化部门协同和上下联动，形成交通主管部门统筹、多部门参与机制，协调推进规划实施。加强本规划对全市交通工作的指导作用，落实好规划重点任务，抓好区域布局和项目推进。

10.2 制度保障

认真贯彻国家和地区有关交通运输的法律法规，建立并完善相应的规章和标准体系，形成高效的交通设施建设、交通运输执法、交通安全保障等协调机制，营造规范有序的交通运输发展环境。

10.3 土地保障

将交通设施建设纳入国民经济发展规划，自然资源部门应将交通设施用地纳入国土空间规划，以保障交通建设用地。

10.4 资金保障

建立“政府引导、财政支持、社会参与、市场运作”的多元化投融资机制。积极争取中央预算内投资、中央财政交通设施专项资金及各级政府财政专项资金支持。落实属地政府责任，稳定资金来源，建立科学合理、持续有效的财政投入机制。坚持市场化运作为主的原则，建立多元化投资机制，拓宽融资渠道，落实项目工程建设资金。积极鼓励交通设施建设使用银行、金融机构贷款，采取 PPP、BT、BOT 等多种方式积极引导民间资本参与交通设施建设运营。