

以人为本，绿色高效

海城市

城市综合交通体系规划（2024-2035年）

（征求意见稿）

海城市住房和城乡建设局

辽宁省市政工程设计研究院有限责任公司

2025年04月

目录

CONTENTS

01

规划总则

02

综合交通现状与评估

03

交通发展趋势与需求预测

04

综合交通体系规划

05

近期重点建设计划

06

规划评价及保障措施

01

规划总则



1.1 规划背景



中共中央 国务院印发《交通强国建设纲要》

2019年9月，《交通强国建设纲要》，提出要建设现代化高质量综合立体交通网络，重点推动自动驾驶，推广新能源车，构建韧性交通网络，探索区域特色模式



中共中央 国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》

2021年2月，推动城市道路网结构优化，加强城市步行和自行车等慢行交通系统建设，合理配置停车设施，深入实施公交优先发展战略，提高城市绿色交通分担率



交通运输部印发《绿色交通“十四五”发展规划》

2021年10月，2025年新能源汽车占比达20%（公交、出租领域100%电动化）；重点创建100个左右绿色出行城市，力争60%以上的创建城市绿色出行比例达到70%。



辽宁省《辽宁省“十四五”综合交通运输发展规划》

2021年12月，明确提出：加快交通运输发展转型，培育智慧交通发展，推动交通绿色可持续发展；设区市中心城区公交站点500米覆盖率达到100%；城区常住人口100万以上城市绿色出行比例达到60%；城市公交、出租车新能源或清洁能源车辆占比100%。

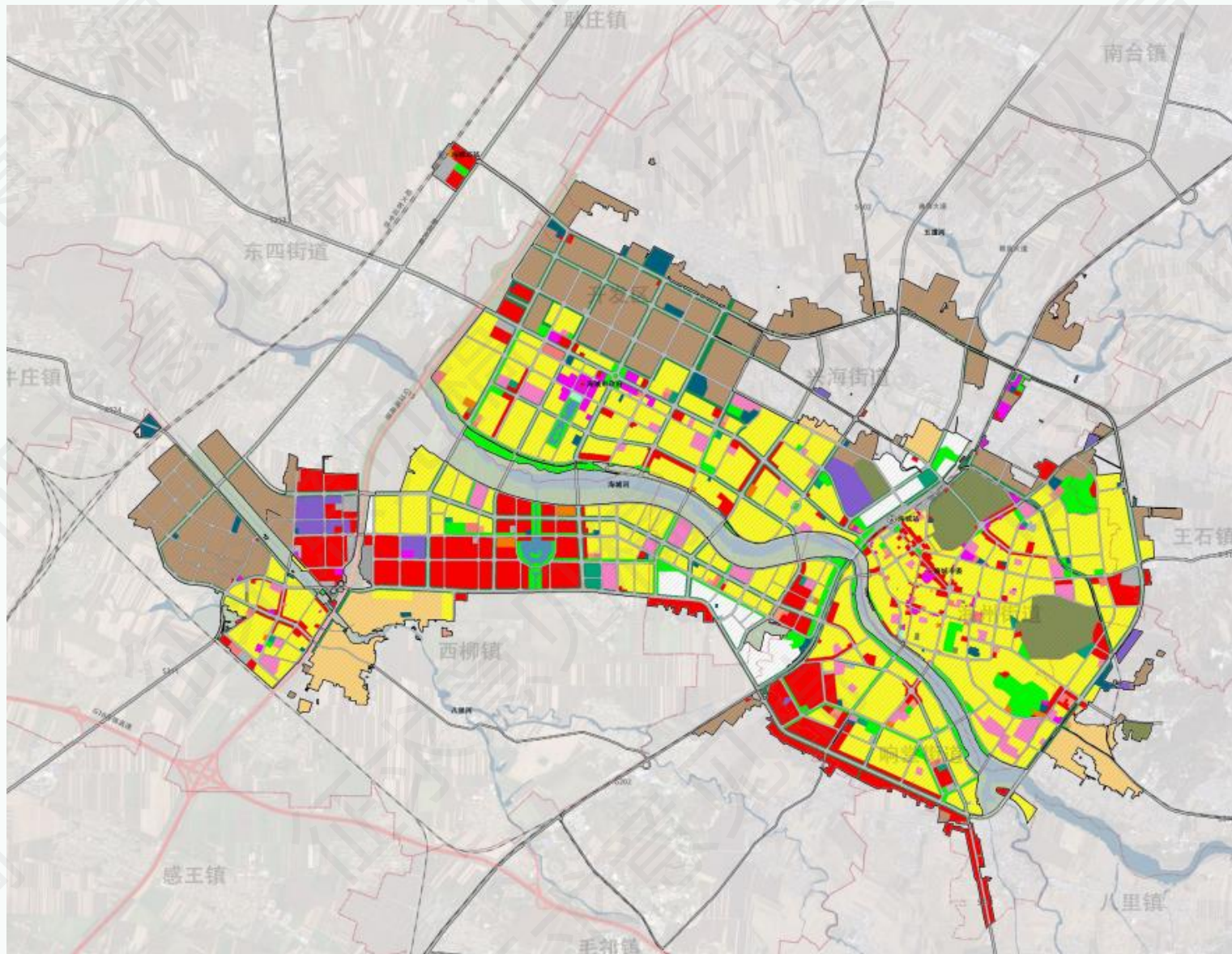
1.2 规划总则

◆ 规划范围

包括县城划定集中连片的城镇开发边界线范围，包括海州街道、兴海街道、响堂街道、西柳镇因城市集中建设布局需要而统筹纳入的区域，规划中心城区城镇开发边界面积约 66.15 平方公里。

◆ 规划期限

规划期限为2024-2035年，其中近期至2027年，远期至2035年。



1.2 规划总则

◆ 规划原则

全局统筹 适度超前

研判海城市未来经济社会发展趋势，使综合交通运输的建设规模和发展速度适度领先海城市经济社会发展的需要，以充分发挥交通运输网络布局对城市空间格局的指引作用，满足区域一体化的需要，引导海城市生产、生活空间有序布局，真正做到交通引领区域经济发展。

开放共享 区域协调

融入鞍海营一体化都市圈。更好发挥各种运输方式的比较优势与组合效率，推动各种交通方式由相对独立发展向统筹融合发展转变。统筹处理好综合交通与国民经济社会发展、国土空间总体规划的关系，更好发挥交通对经济社会、城镇、产业发展的支撑引领作用。

公交优先 慢行友好

确立公共交通优先发展在中心城区综合交通体系中的战略地位，从法律、投资、税收、土地、规划、建设、运营和管理等各个环节，为公共交通发展提供优先条件，推动公交优先发展。注重步行与自行车交通，加强交通精细化与人性化设计，积极营造步行与自行车友好通行环境。

智慧创新 安全绿色

强化科技创新赋能，提高综合交通建设运营及管理效率。全面提升交通基础设施智慧化安全水平，提高基础设施网络的弹性与韧性，加强应急能力建设。充分考虑海城市资源禀赋条件及环境承载力，围绕碳达峰碳中和目标，积极推动交通发展模式转变，加快新型载运工具使用，将生态文明理念融入交通基础设施规划。

注重效率 补齐短板

充分分析海城市交通存在问题，针对问题，制定差别化的发展策略，划定货运通道，优化城市路网结构、提升公交出行比例，系统布局慢行交通，提高停车管理水平，提升城市交通智慧化水平，针对部分节点，提出具体化交通管理措施。

1.2 规划总则

◆ 技术路线

规划遵循**目标导向**和**问题导向**相结合的方法，在海城市发展定位分析的基础上，根据海城市社会经济发展形势与发展需求，结合综合交通自身发展趋势，**对标先进**，提出海城市综合交通运输体系发展目标；此后，对比海城市交通运输发展现状寻找发展短板，结合需求预测，制定布局方案与发展重点，并提出发展措施，以实现交通支撑引领区域经济发展。

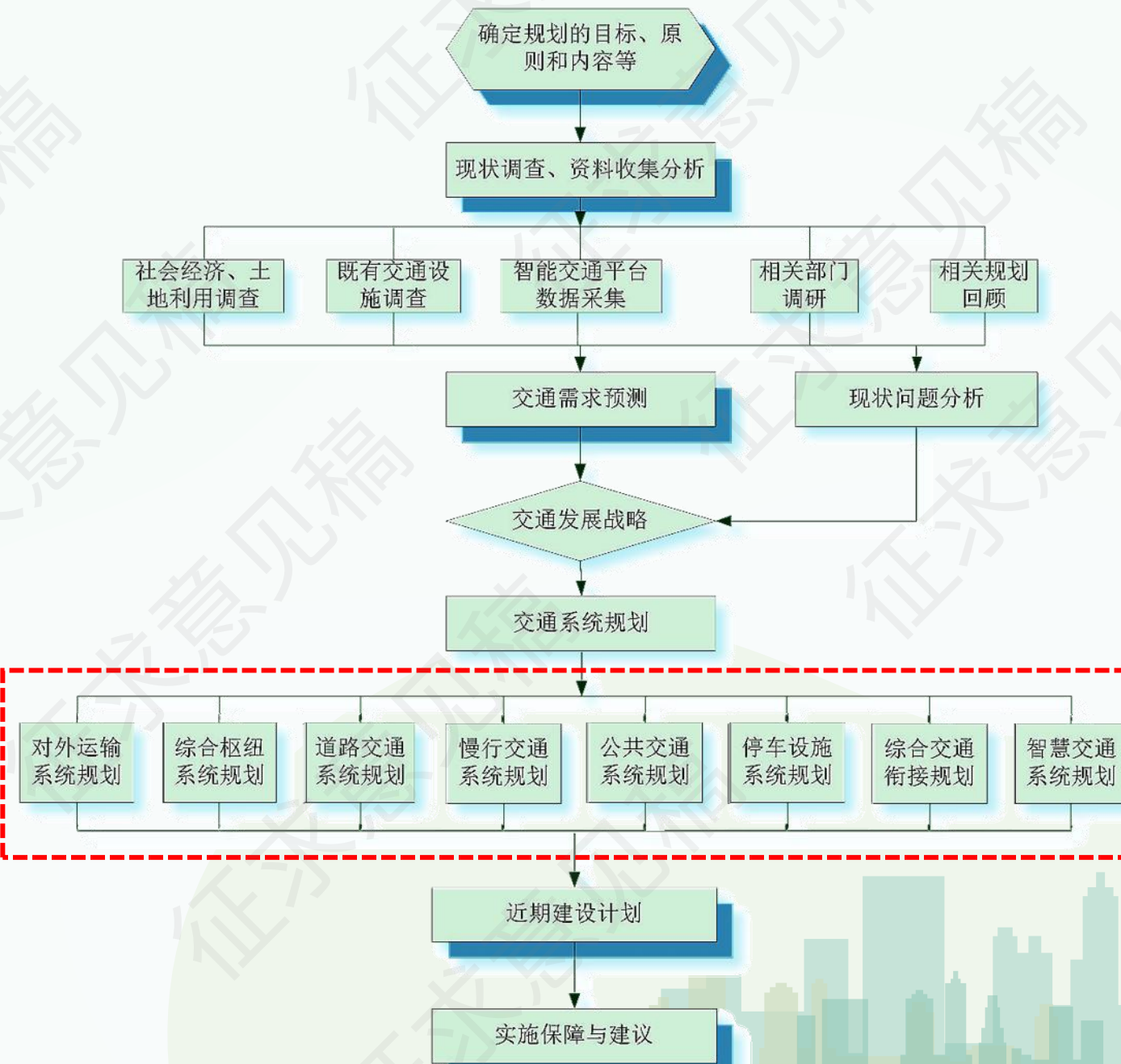
◆ 分析方法

系统分析法。从系统的观点出发，将背景分析、规划目标、交通策略、规划原则、规划方案、方案实施及效果评价等一系列要素统筹考虑，确保各阶段及各部分的系统性。

定性和定量结合法。对交通发展策略、交通发展趋势采用整体性的定性分析，对需求预测、交通规划方案采用定量分析、测试与评价，提高规划方案的科学性。

比较分析法。针对海城市的特点，把握交通基础设施布局、交通枢纽布局、交通政策制定等核心内容，保证综合交通规划方案的科学性、前瞻性和实操性。

近远期结合法。考虑到综合交通规划对区域长远发展的影响，应在解决现实问题的基础上，提出远期规划控制方案，为远景年预留发展空间，并确保近远期方案的合理衔接。



02

综合交通现状与评估



2.1 城市概况

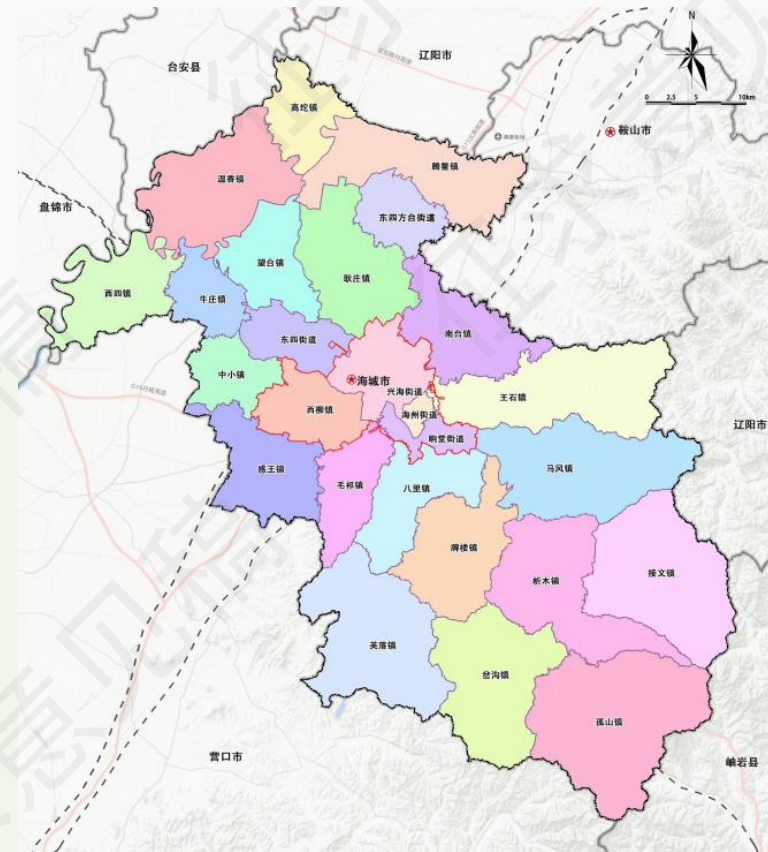
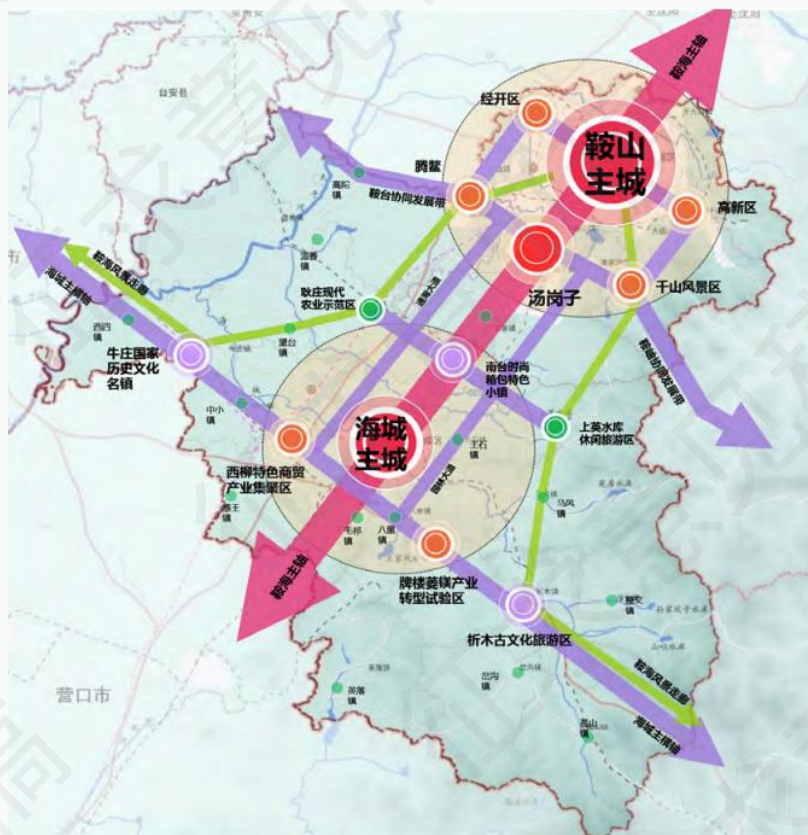
辽宁省一圈一带两大战略交汇节点城市 辽中南重要的交通枢纽

加快“鞍海一体化都市区”建设。主动融入辽海城市辽宁南部“承东启西、牵南引北”的**交通枢纽**；在辽宁省区域发展格局，海城位于**沈阳现代化都市圈、辽宁沿海经济带两大辽宁区域战略交点**，具备面临向海、向腹多重发展优势。

加快“鞍海一体化都市区”建设。主动融入辽宁省“一圈一带两区”区域发展新格局，与鞍山、营口、盘锦形成良好互动，构建空间统筹有序、产业良好协作、生态一体管控、设施共建共享、制度公平高效的鞍海一体化都市区。

支撑鞍山市域发展格局。主动融入“一轴、两心、三区”市域城镇开发格局，重点支撑沈大鞍主轴发展，打造鞍山市域副中心，巩固鞍山第三大城市地位；向北加强与沈阳互补合作，打造沈阳现代化都市圈副中心城市；向南加强与大连、营口、盘锦等合作，主动对接沿海经济带向海开放大格局；向西融入京津冀协同发展战略，承接京津冀地区产业转移；向东参与辽东绿色经济区建设，探索“两山”转化路径。

提升区域交通枢纽地位。积极对接辽宁省、鞍山市重大发展战略，优化对外联系通道，重点推进沈鞍营大城际铁路、海岫丹客运专线、国省道提标改造等建设，提升区域枢纽地位，强化海城市区域性交通枢纽职能。



2.1 城市概况

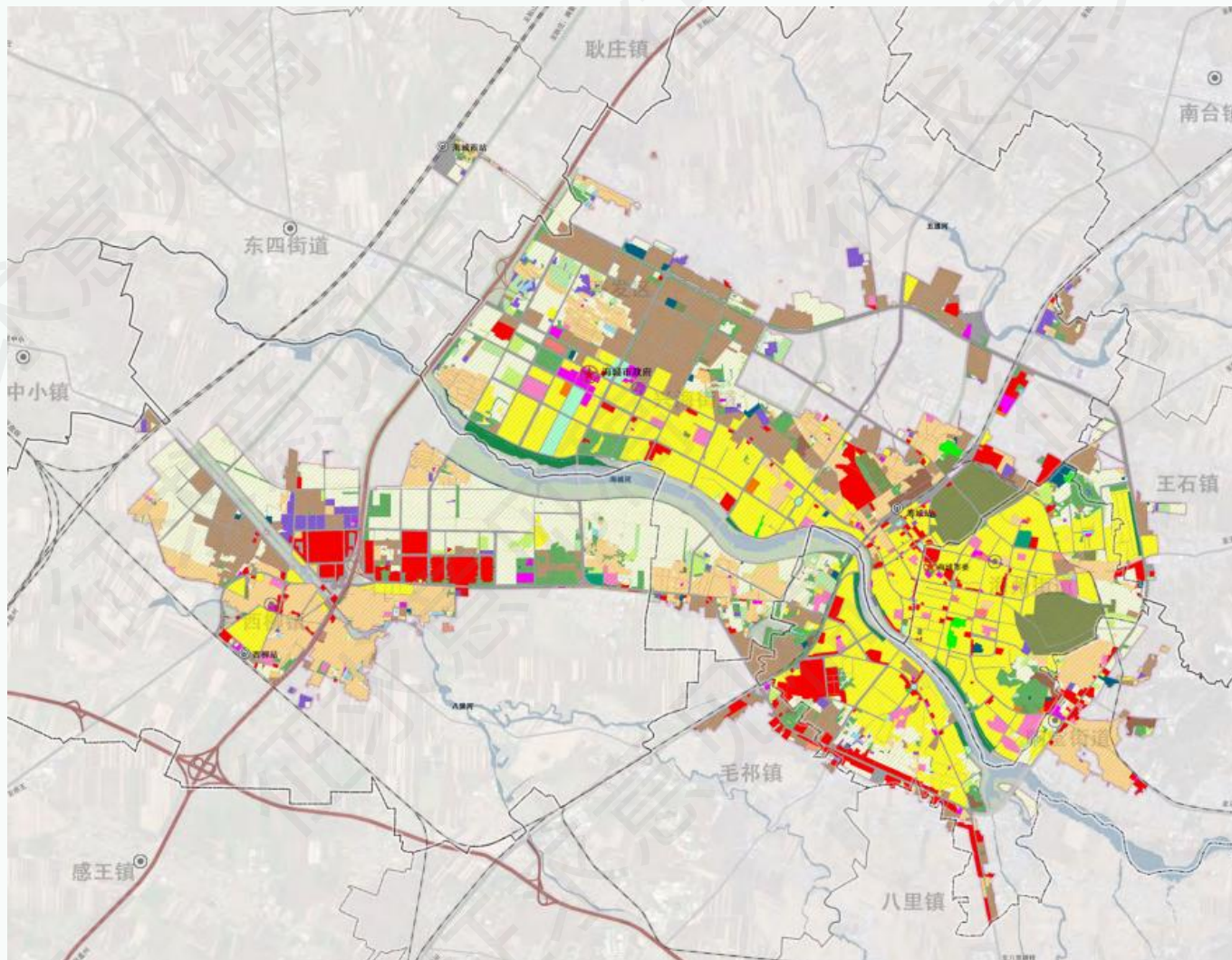
世界级菱镁产业基地、东北地区重要的商贸城市\鞍山市域副中心

城市概况。海城市**中心城区规划范围 66.15 平方公里**。

人口。2024年，海城市常住人口为**106.79 万人**，其中，居住在城镇的常住人口为68万人，占63.68%；居住在乡村的常住人口为 38.79 万人，占36.32%。**中心城区人口40.63万人**。

经济。2024年，海城市地区生产总值726.6亿元，增长5.2%，三次产业比例为7.9:35.6:56.5。

机动车保有量：2024年，海城市机动车保有量达到23.33万辆，其中小汽车达到14.50万辆，燃油车14.41辆，占小汽车总量的99.46%，电动汽车790辆，占小汽车总量的0.54%，新能源车占比低。



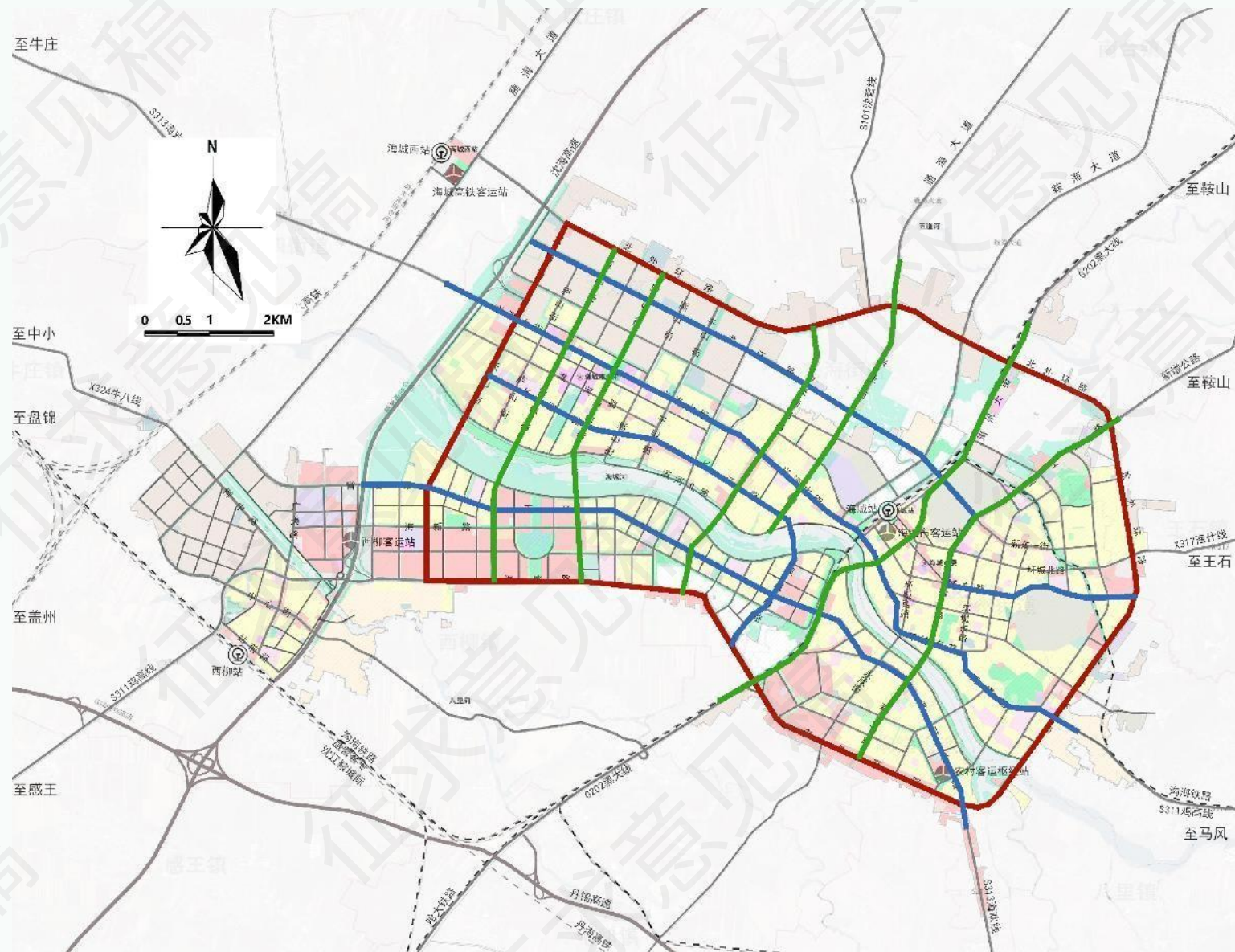
2.2 上位规划传导

依据《海城市国土空间总体规划（2021-2035年）》，海城市中心城区未来建设形成**“一环四横六纵”**的骨架路网结构。

“一环”：在城市外围闭合形成环绕中心城区的完整环路；

“四横”：自北向南依次为龙江路-卫士东路-城东路、兴海大街-环城南路-同泽路、长江路-凤凰山路、南一环-滨河东路；

“六纵”：自西向东依次为黄山街、泰山街、中央跨河路、兴业街、海州大街、新立路-中街路-卫士北路。



2.2 上位规划传导

至 2035 年，中心城区实现公共交通占全方式出行比例达到35%**，绿色出行占全方式出行比例超过 **70%**。**

快速公交建设：

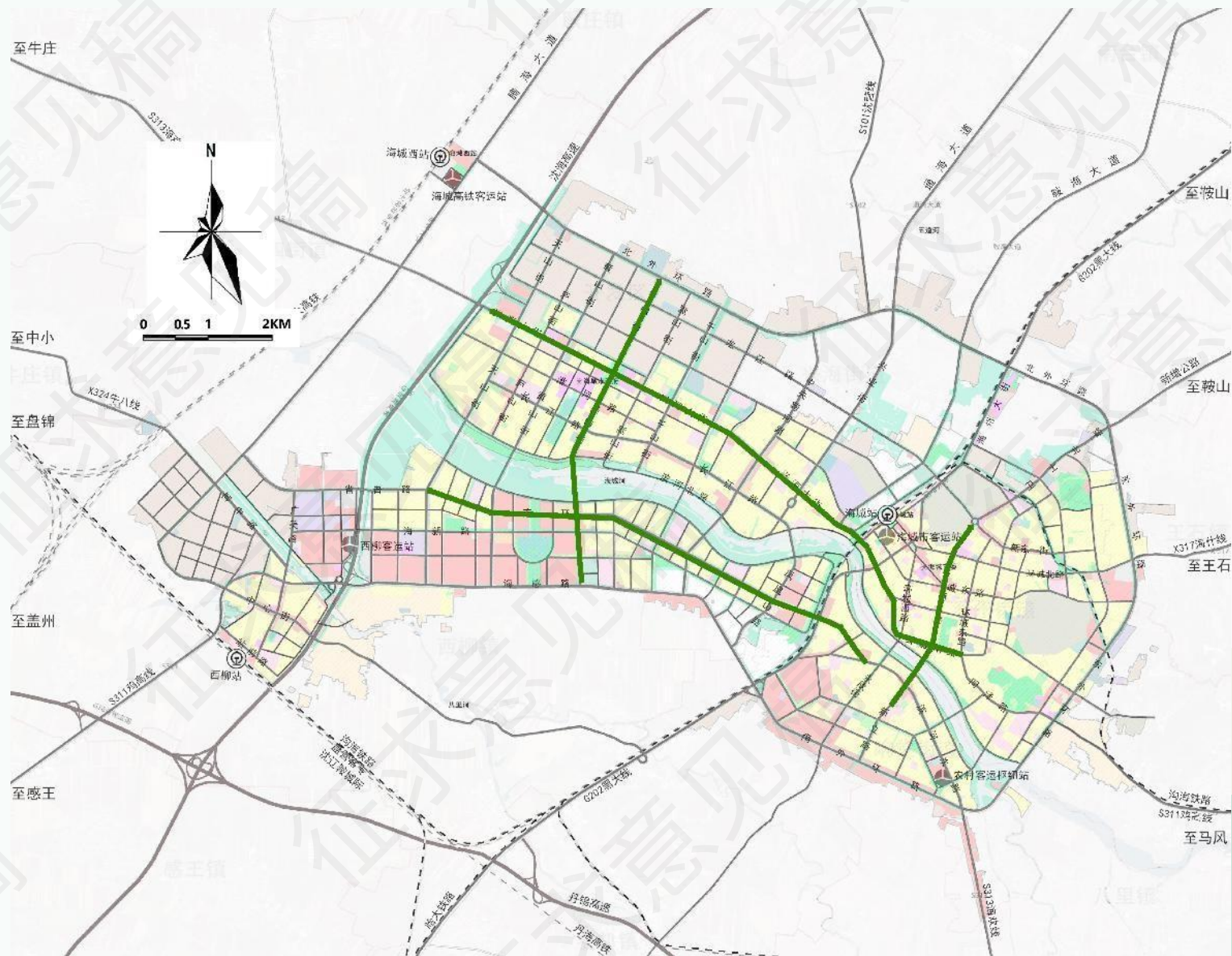
沿中街路、南一环、泰山街、兴海大街等城市主干路布置快速公交通道，提高跨河、跨铁路的城市组团间的快速公共交通可达性。

慢行系统：

沿水系、高速、铁路廊道形成带状生态公园，设置绿道，建设特色慢行步道；在城市主要生活性道路的两侧绿地内，结合景观打造有品质的慢行廊道，设置慢行专用道、慢行优先道，串联重要景观节点和人流节点。

静态交通：

至 2035 年，中心城区停车位供给总量应高于机动车保有总量，城市公共停车场用地宜按照 0.5-1.0 平方米/人控制。同时可结合城市绿地与广场、公交场站等用地采用立体复合的方式设置机动车公共停车场



2.3 综合交通调查

采用部门座谈、居民交通问卷调查（线上线下相结合）、无人机航拍等调查方法，对海城市居民出行特征进行海城市居民出行OD调查、居民出行问卷调查。



2.3 综合交通调查

通过现场发放的形式，对海城居民发放居民出行问卷调查以及居民od调查表，居民出行问卷主要针对居民日常出行时间、出行方式、以及公交出行比例进行实际的调研；居民od调查主要针对居民的出行时间出行目的以及出行时间，重点对居民出行目的地进行调查。

海城市交通出行调查问卷

3、您的居住区域: A. 海洲街道 E 响堂街道 B. 兴海街道 F 西柳镇 C. 验军街道 D. 东四街道	4、您的工作/常去地点 A. 海洲街道 E 响堂街道 B. 兴海街道 F 西柳镇 C. 验军街道 D. 东四街道
3、您的年龄: A. 12-18 B. 18-29 C. 30-59 D. 60 以上	6、日常出行时段: A. 0:00-5:00 F. 13:00-15:00 B. 5:00-7:00 G. 15:00-17:00 C. 7:00-9:00 H. 17:00-19:00 D. 9:00-11:00 I. 19:00-21:00 E. 11:00-13:00 K. 21:00-24:00
11、选择出行方式, 您优先考虑那些因素:(多选) A. 经济性 D. 舒适程度 B. 最快捷 E. 是否环保 C. 安全性 F. 其他 ()	5、(周一到周五) 市内主要出行方式:(多选) A. 公交 E. 私家车(电) B. 步行 F. 私家车(油) C. 自有电动车/自行车 G. 出租车 D. 共享单车 H. 其他
4、您家庭私家车状况: A. 没有 C. 两台及以上 B. 有一台	9、那种情况, 您会从小汽车转移到公交出行 A. 公交 候车时间缩短 B. 公交 乘车环境舒适 C. 设置公交专用道后车速提升 D. 公交 换乘票价优惠 E. 公交 换乘快速便捷 G. 公交 到达信息准确 H. 小汽车停车难 I. 小汽车出行成本高 J. _____
7、您选择公共汽车出行的主要目的行为是: A. 上下学 E. 探亲访友 B. 上下班 F. 文体娱乐 C. 公务 G. 就医 D. 餐饮、购物 H. 其他	8、在公交无法直达时, 愿意选择哪种方式 A. 公交+公交(换乘) E. 小汽车 B. 公交+电单车 F. 电动车或自行车 C. 公交+步行 G. 其他 D. 出租车
6、您对海城市公交整体感觉 A. 满意 D. 不满意 B. 较满意 E. 很不满意 C. 一般	5、您可以接受的等车时间最多为: A. 5 分钟以内 B. 5-10 分钟 C. 10-20 分钟 D. 20-30 分钟
5、候车站亭急需提升功能 A. 缺少座位 B. 缺少防风、遮雨功能 C. 缺少到站信息提示 D. 缺少智能化设备	12、您认为海城市应优先提升哪项交通设施:(多选) A. 建设人行道 B. 建设自行车道 C. 公交车服务 D. 清理路边停车 E. 更多的共享单车 F. 其他 ()
13、对海城交通其他建议 _____ _____ _____	

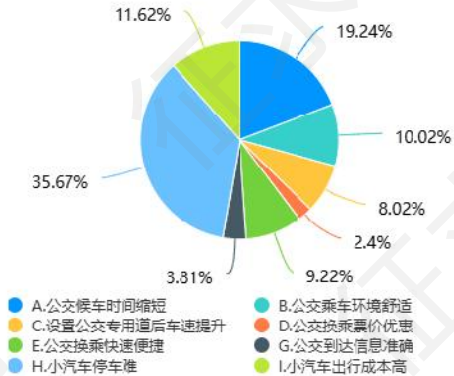
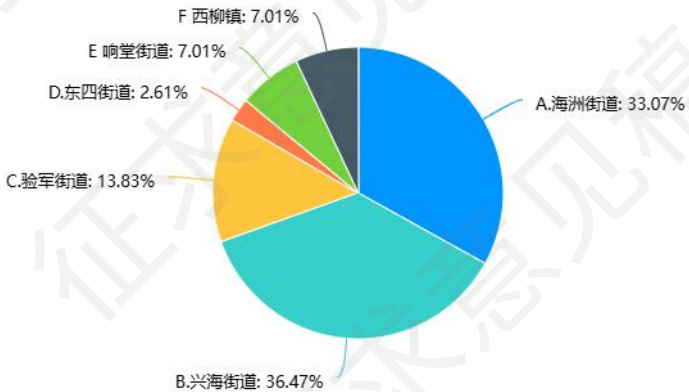
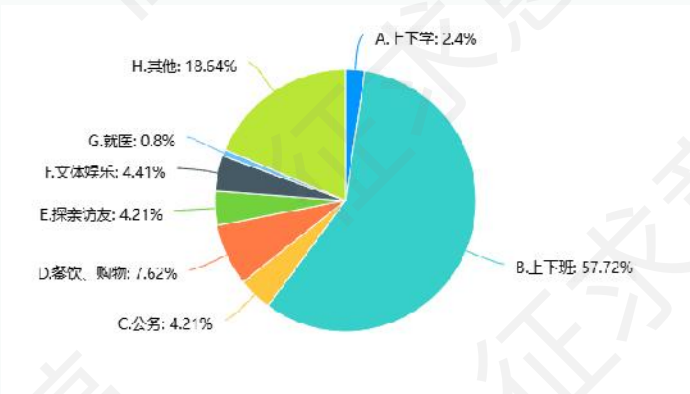
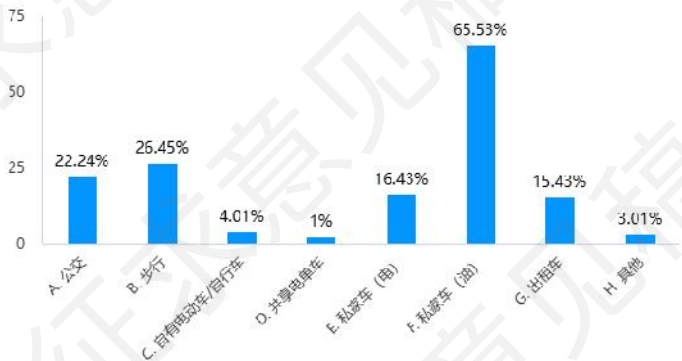
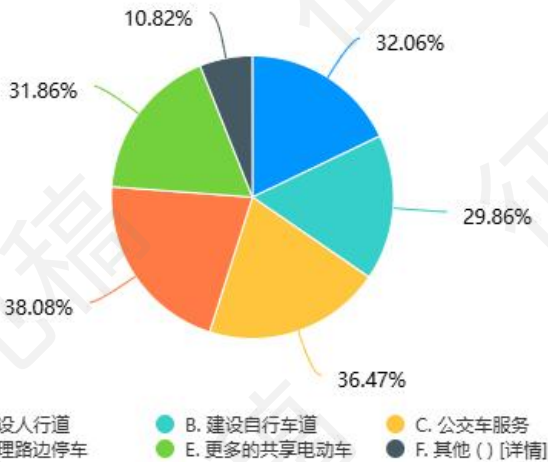


新华社北京12月12日电 中共中央、国务院日前发出通知，决定在全国开展一次基层干部作风整顿。通知指出，基层干部作风整顿是加强和改进党的作风建设的重要内容，是推进党风廉政建设和反腐败斗争的重要举措。各地区、各部门要充分认识开展这次整顿的重要性，切实加强领导，精心组织，务求实效。要通过整顿，使基层干部进一步转变作风，密切联系群众，提高工作效率，增强服务意识，为全面建设小康社会提供坚强的组织保证。通知还要求，要加强对整顿工作的监督检查，对整顿不力、敷衍塞责的，要严肃追究责任。要通过这次整顿，使基层干部真正做到为民、务实、清廉，始终保持同人民群众的血肉联系。

[illegible]

2.3 综合交通调查

实地发放调查问卷的同时，也在线上进行问卷的发放工作。通过对调查问卷的统计，得出居民对海城市交通现状的关注及需求热点。



2.3 综合交通调查

对交通重要节点，采用航拍+高清摄像头的方式，完成对车流量以及重要交叉口布局的实际调研。

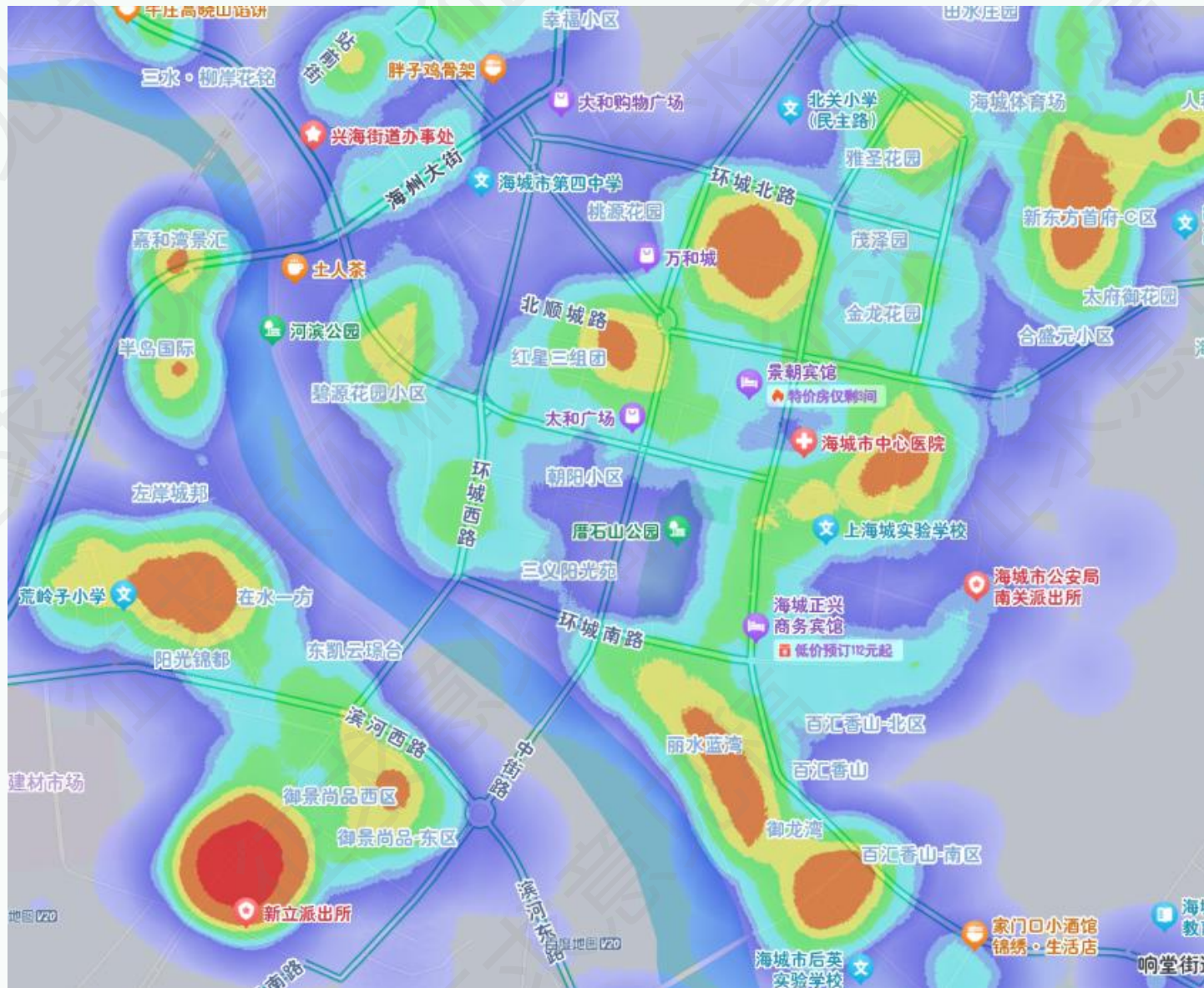


2.4 综合交通调查评估报告

◆ 老城区客群分布

老城区居住区南移，对比往期热力图，中心区域的人口密度显著降低。

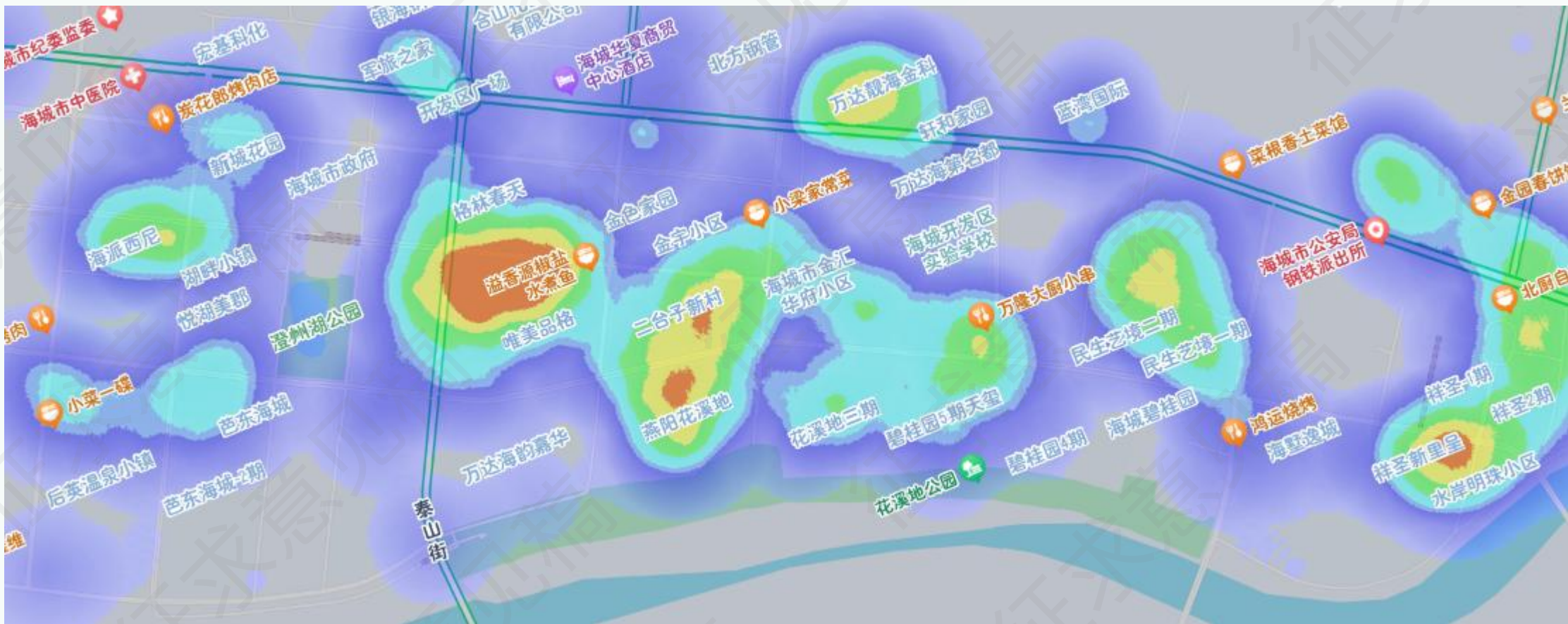
受限于老城区道路、公园、停车、附属市政设施等资源供给不足，海城居民逐渐向其他新开发城市区域转移。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 新城区客群分布

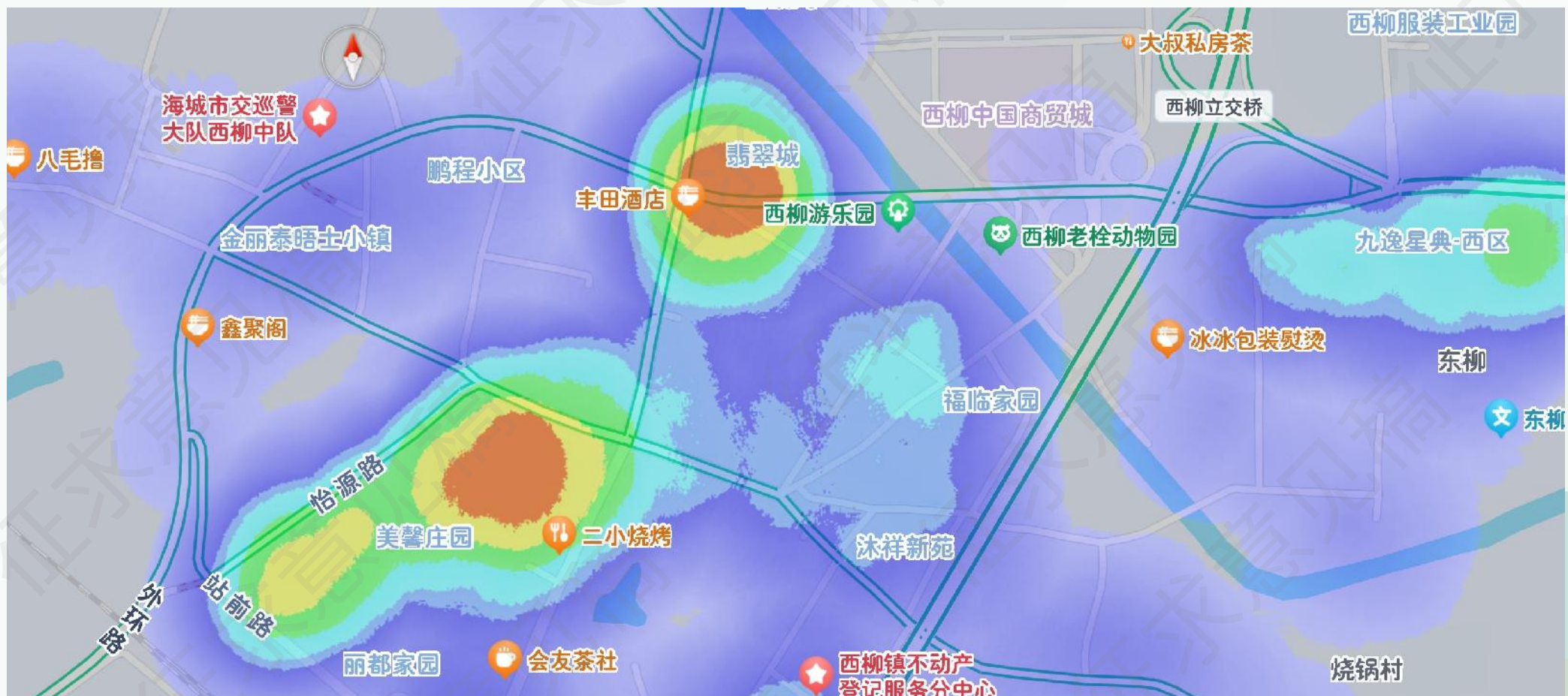
新城区客群主要集中在澄州湖公园东侧，以此为中心向周边逐渐降低。
本片区紧邻市政府，周边绿地较多，中小学资源充裕。
沿海城河北岸人口仍在增长中。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 西柳镇客群分布

西柳地区属于正在开发的城市场域，以翡翠城、美馨庄园为主要聚集区。周边产业众多，受岗位吸引，西柳区域交通吸引较高，也将带动本片区新城区的人口增长。

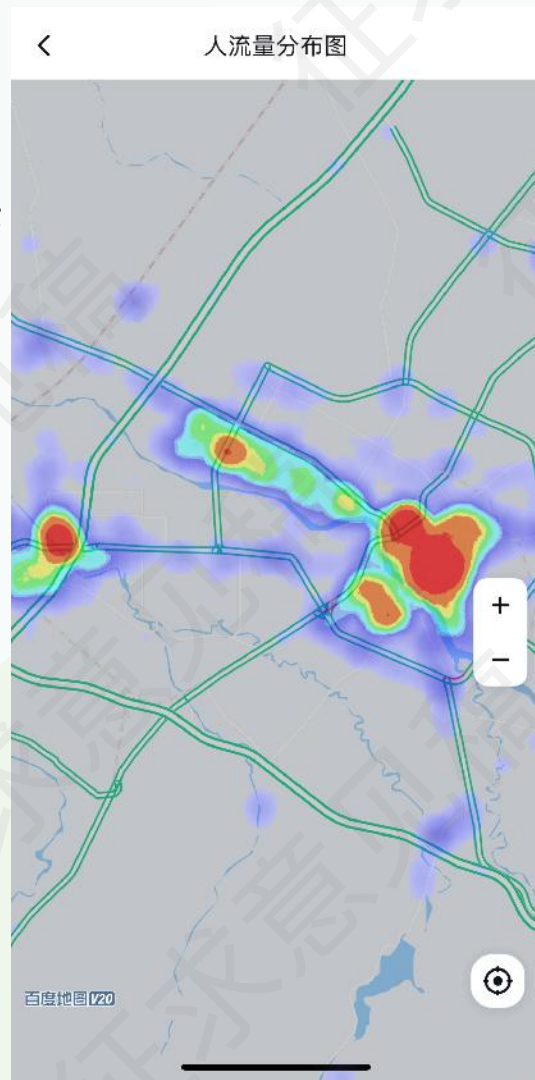
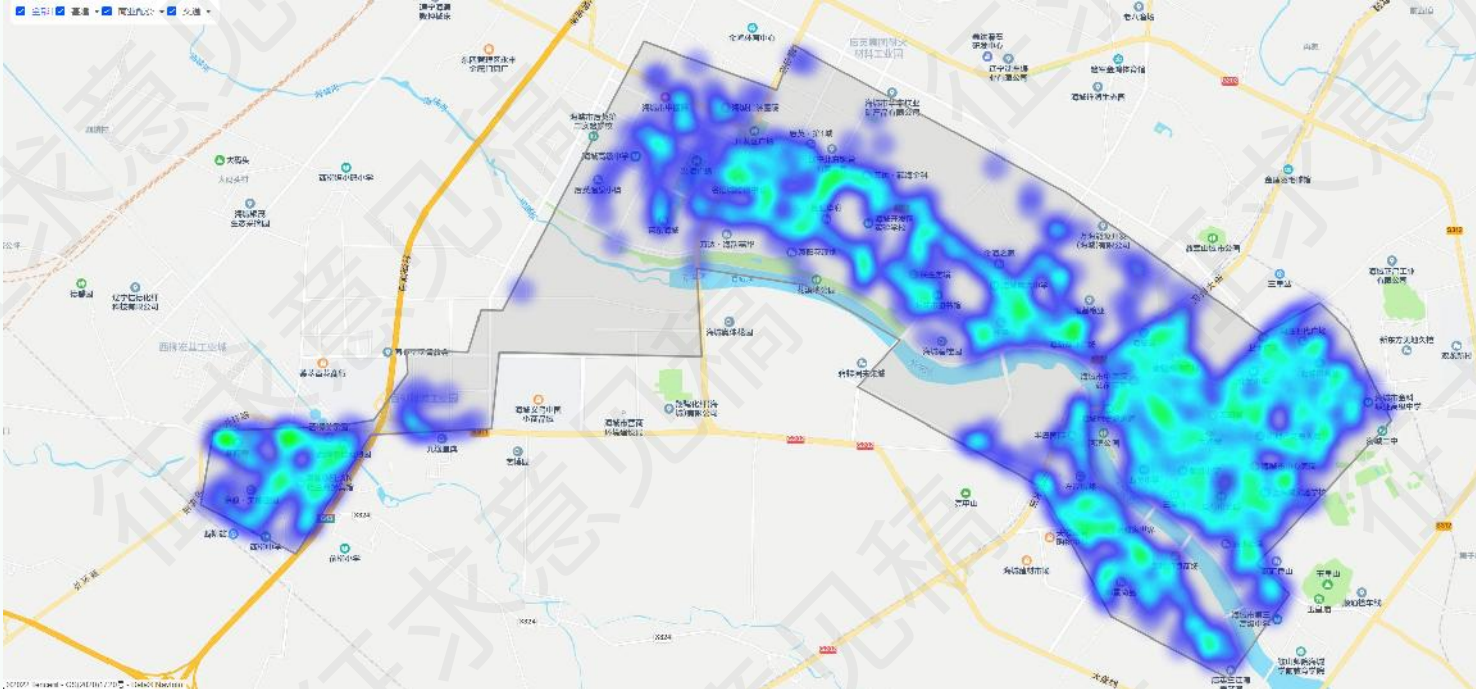


2.4 综合交通调查评估报告

根据大数据，从城市人口热力分布图可以看出约50%的居民居住在老城区，30%的居民居住在以市政府为核心的新区，20%居民居住在西柳镇。

根据调查问卷调查结果，结合数据模型分析，海城市人流量未来人口增长主要集中在主城区。

老城区人流的相对集中，道路设施建设不合理造成了老城区内部主干路早晚高峰拥堵以及南部跨河交通大白桥、关帝庙大桥、新立大桥进城方向拥堵；西柳地区贸易往来较多，货运需求量大，造成西柳服装城区域交通拥堵；
新城区建设时间较短，道路设施较为完善，但与老城区东西向交通联系较少
随着人口的不断增长，东西向交通联系需求也会日益增加。



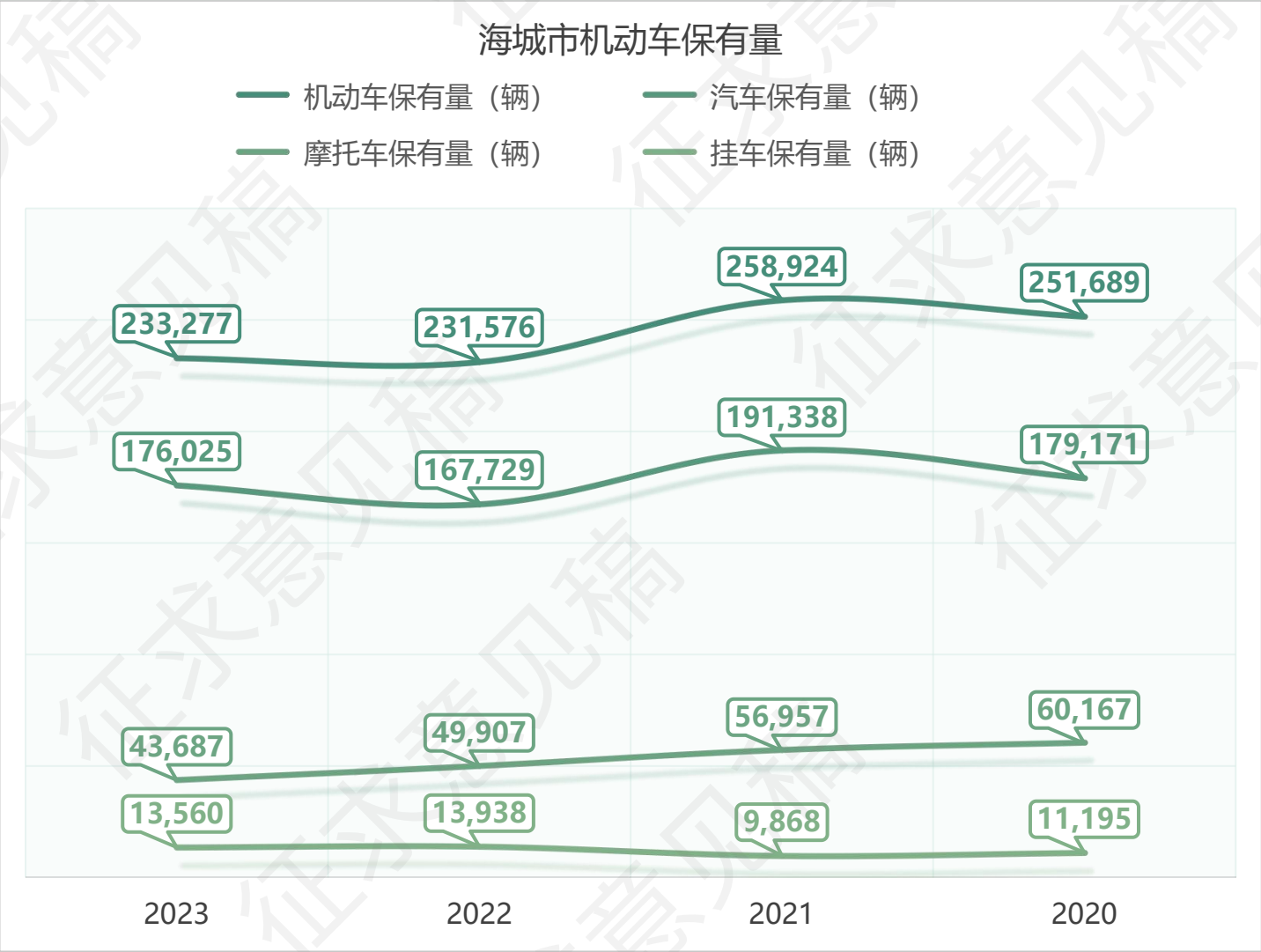
2.4 综合交通调查评估报告

◆ 机动车保有量

海城市机动车保有量在近年来呈现一定的波动趋势。2021年达到较高水平后，2022年有所下降，2023年略有回升。汽车保有量占比大且呈回升趋势，而摩托车保有量逐年下降。

中心城区机动车保有量仍在持续增加，依据辽宁省各地调查经验，预期中心城区机动车保有量约为5.3万台，百人机动车保有量约18台，该数据低于辽宁省县级水平，预期机动车仍将维持增长。

新能源车数量较少，仅占机动车保有量的1%，预期未来几年新能源车保有量将是增长的重点。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 道路交通结构

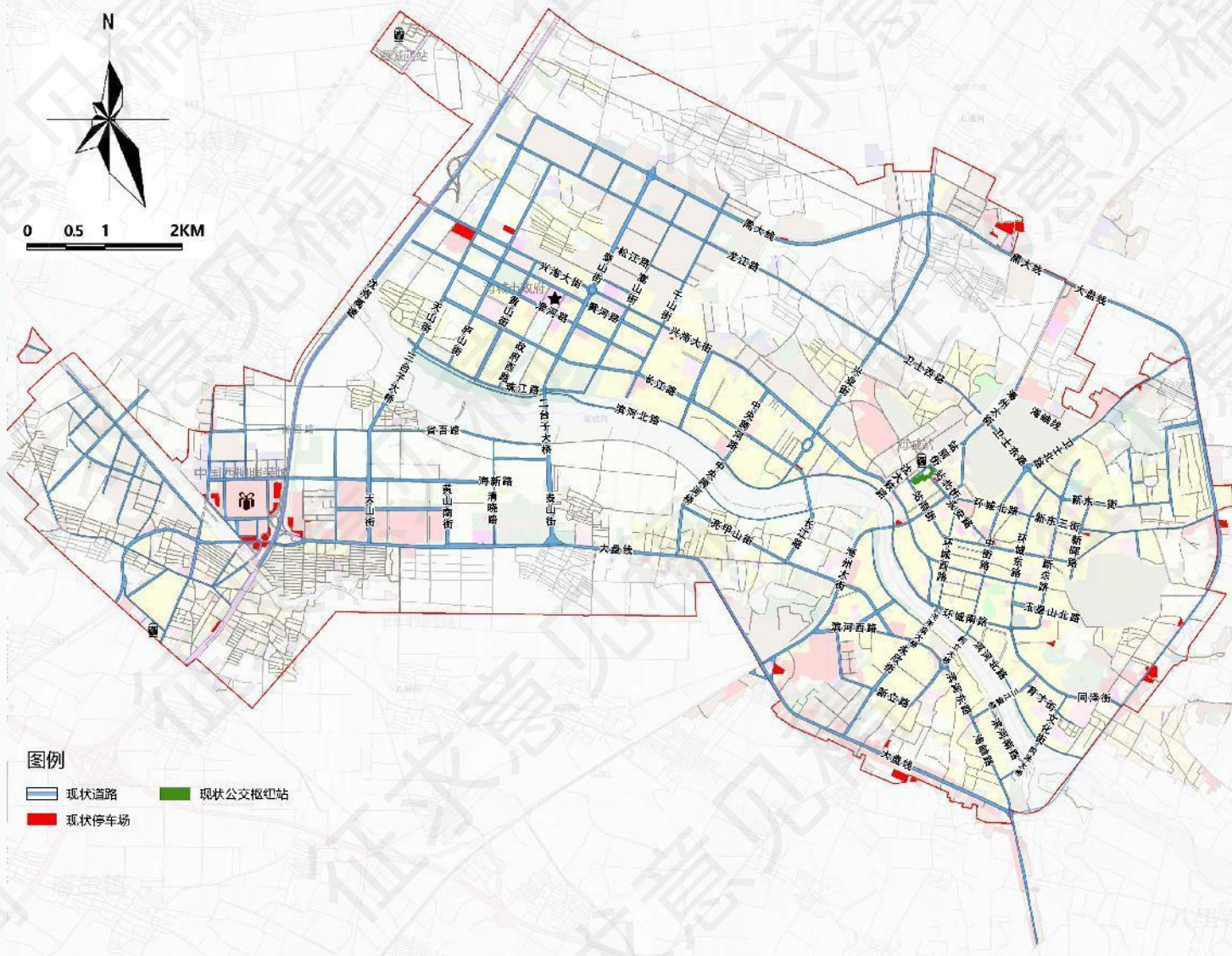
目前海城市路网初步形成了“一环两横五纵”的空间格局。

一环：在城市外围闭合形成环绕中心城区的完整环路；

两横：兴海大街—环城南路—同泽街；龙江路—卫士西路—卫士东路—新东一街；

五纵：天山街、泰山街、兴业街—长江路、海州大街、永欣街—环城南路—中街路—卫士北路。

整体骨架路网已基本建成，河南区域缺少东西向交通廊道，河北区域东西向交通联系较少，南北向基本完善，局部交通轴线仍需贯通。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 道路网密度

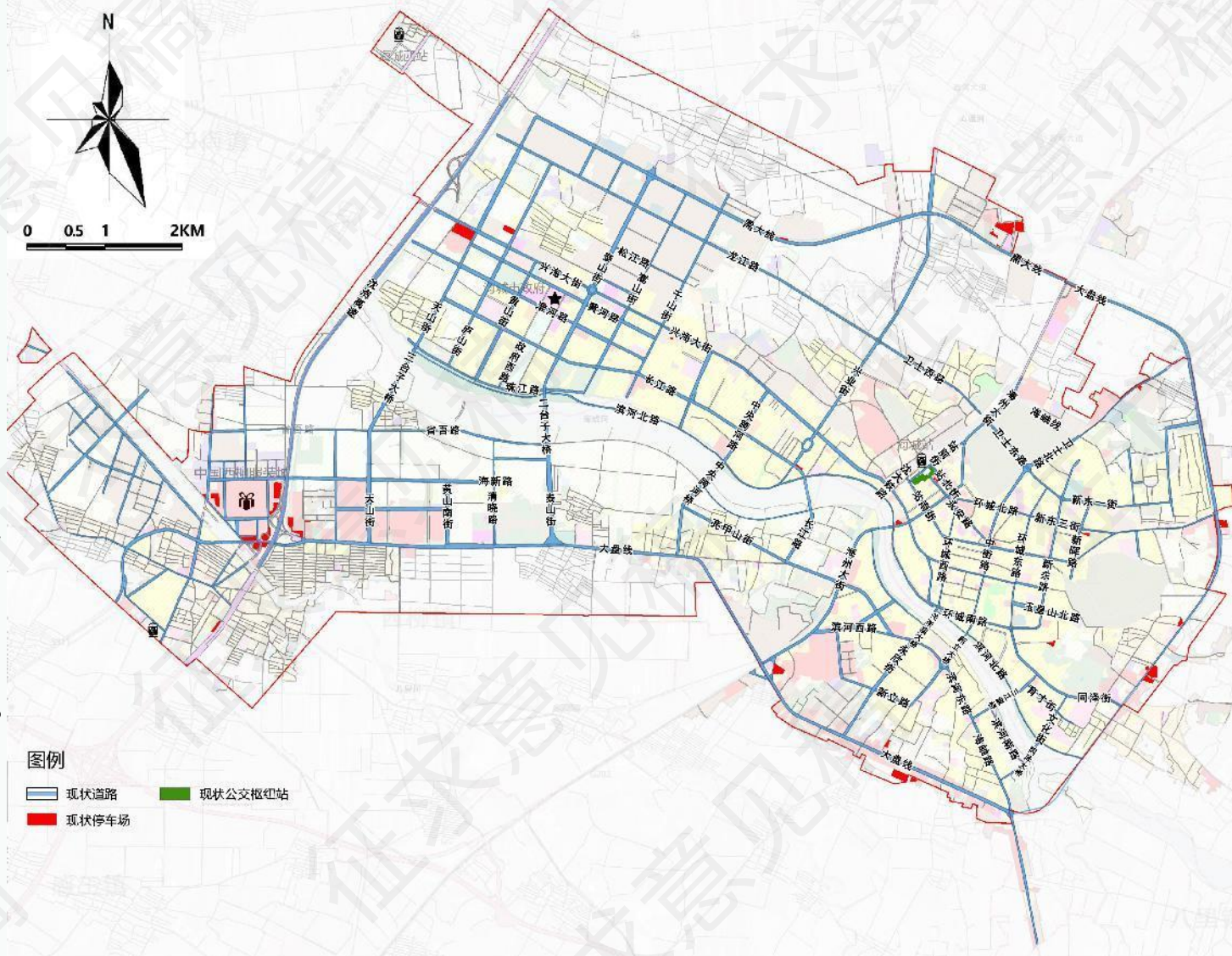
根据数据统计，目前海城市中心城区已建成道路网中：

- 主干路—113千米
- 次干路—89千米
- 省道—7千米

总路网密度3.16千米/平方千米，路网密度低。

从现状路网可以看出，老城区道路网呈现不规则向外扩散状态，道路较为狭窄，高峰期易拥堵；新城区路网为棋盘式分布，人口密度契合度较好，中心密外围疏。

海州街道与兴海街道之间交通联系不顺畅，仅依靠兴海大街与长江街来往；海洲街道与响堂街道早晚高峰车流量大，各跨河桥拥堵情况较为严重。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 出租车

近几年随着机动车保有量的不断增长，网约车、共享车辆的不断发展，出租车市场规模呈现逐年下降的趋势。

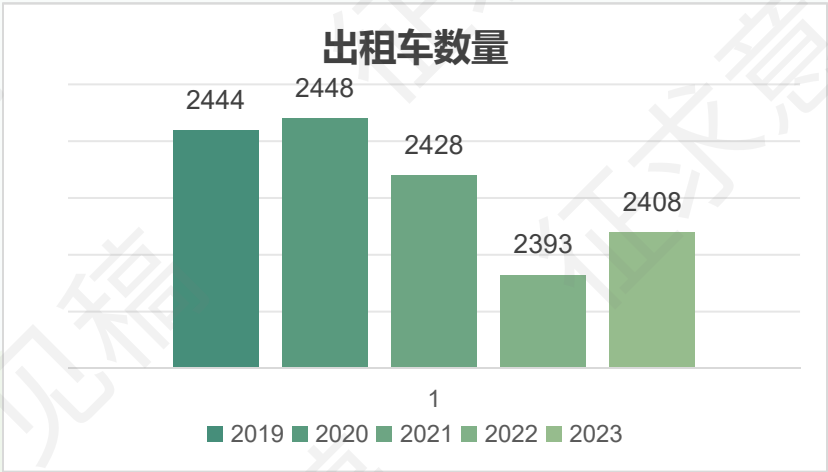
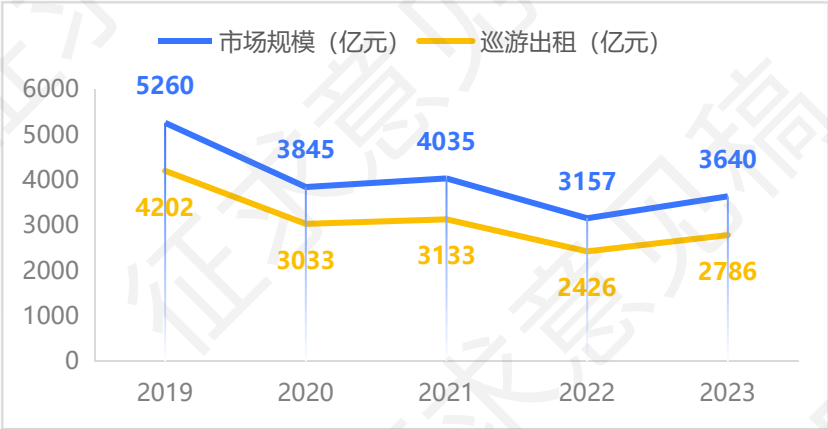
海城市出租车保有量2023年为2408辆，达到约59辆/万人，远超全国小城市出租车万人拥有量。

根据问卷调查以及实地踏勘，出租车普遍存在不打表，无发票，拒载，乘车环境差等问题，出租车管理不严格。

◆ 网约车

海城市目前没有取得合法经营手续的网约车平台，现存网约车均有车主自发在正规平台注册运营。

为规范网约车市场，海城市人民政府与2024年年底出台了《海城市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（暂行）》。



出租车市场的下沉已不可避免，宜从规划层面、政策制定层面及实际管理层面统一管理目标，避免市场大幅波动。

2.4 综合交通调查评估报告

◆ 对外交通

铁路：

哈大客运专线、沈大铁路、海沟铁路共同构成了海城市铁路交通网。

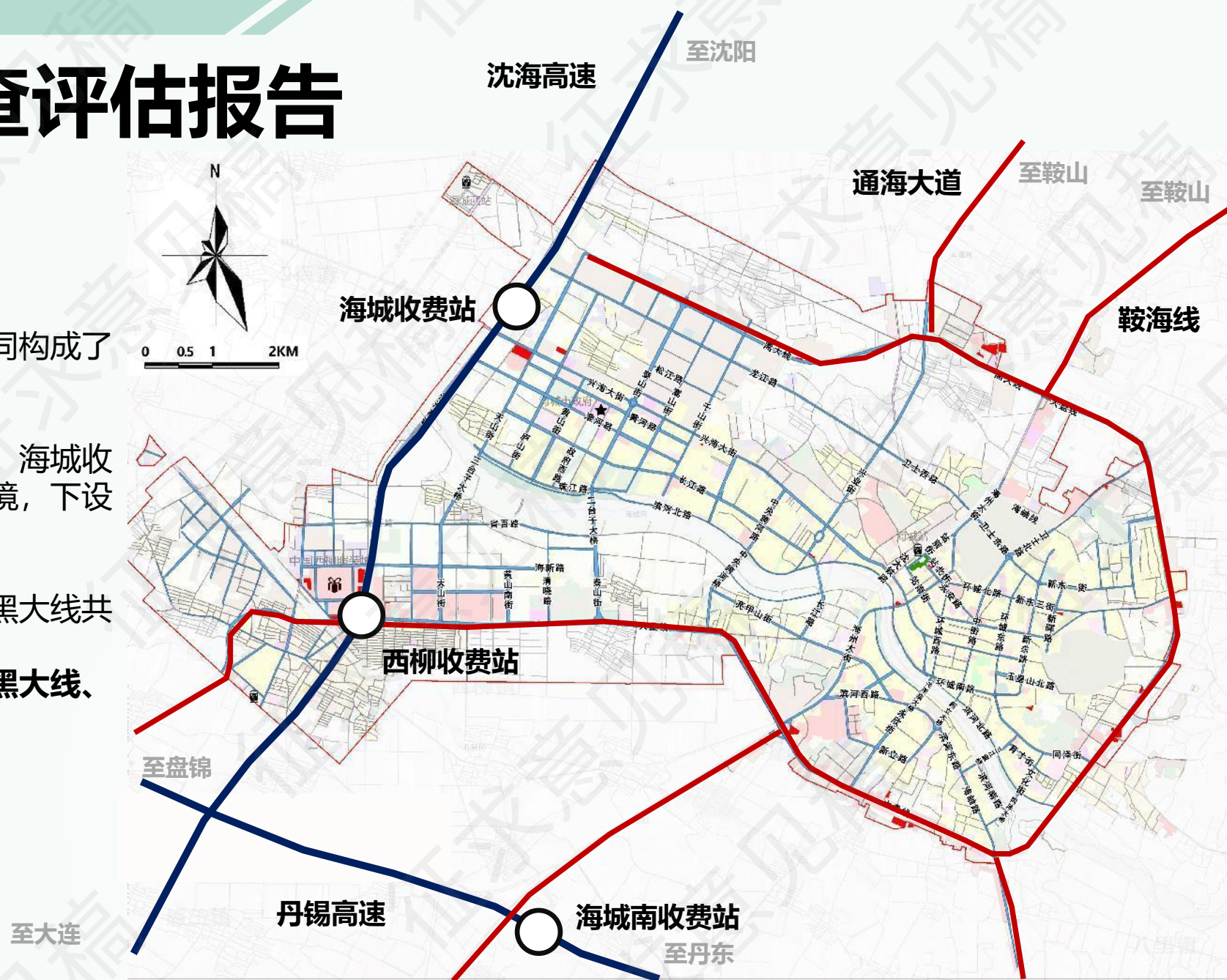
高速公路：

沈海高速从西部过境，下设西柳收费站、海城收费站、台南收费站，丹锡高速从南部过境，下设海城南收费站。

国、省道：

鞍海线联通鞍山市与海城市，大盘线、黑大线共同形成了海城市外环线。

对外交通骨架已构建完成，部分道路如黑大线、鞍海线存在路面损坏等情况



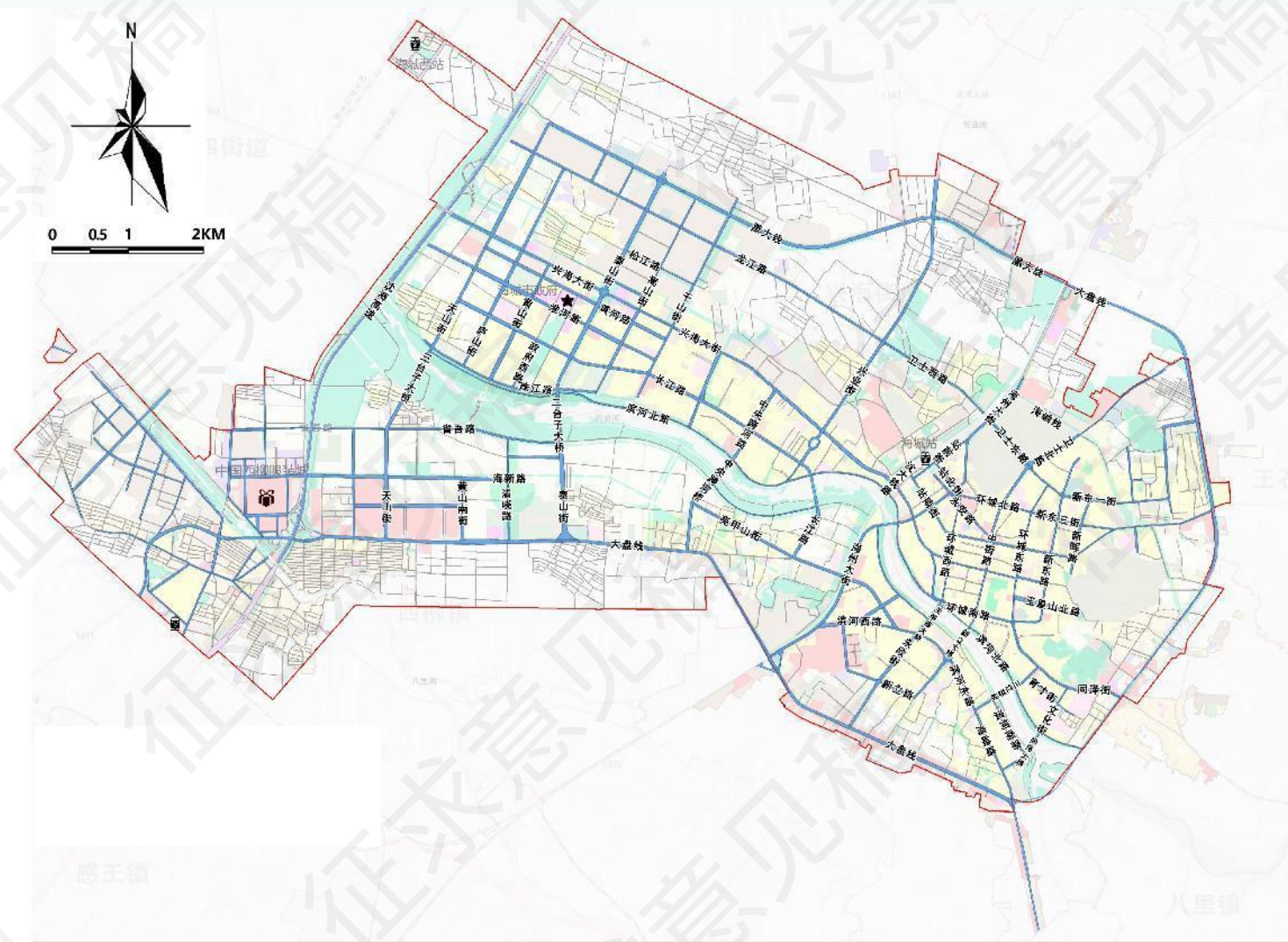
2.4 综合交通调查评估报告

◆ 内部交通

老城区（海洲街道、响堂街道）：道路网不规则分散，道路较新建区域较为狭窄，路内施画大量停车位，导致机动车道空间进一步收缩；

关帝庙大桥南向北路口、新立大桥南向北路口道路设置不合理，路口通行效率较低，造成跨河交通拥堵严重；

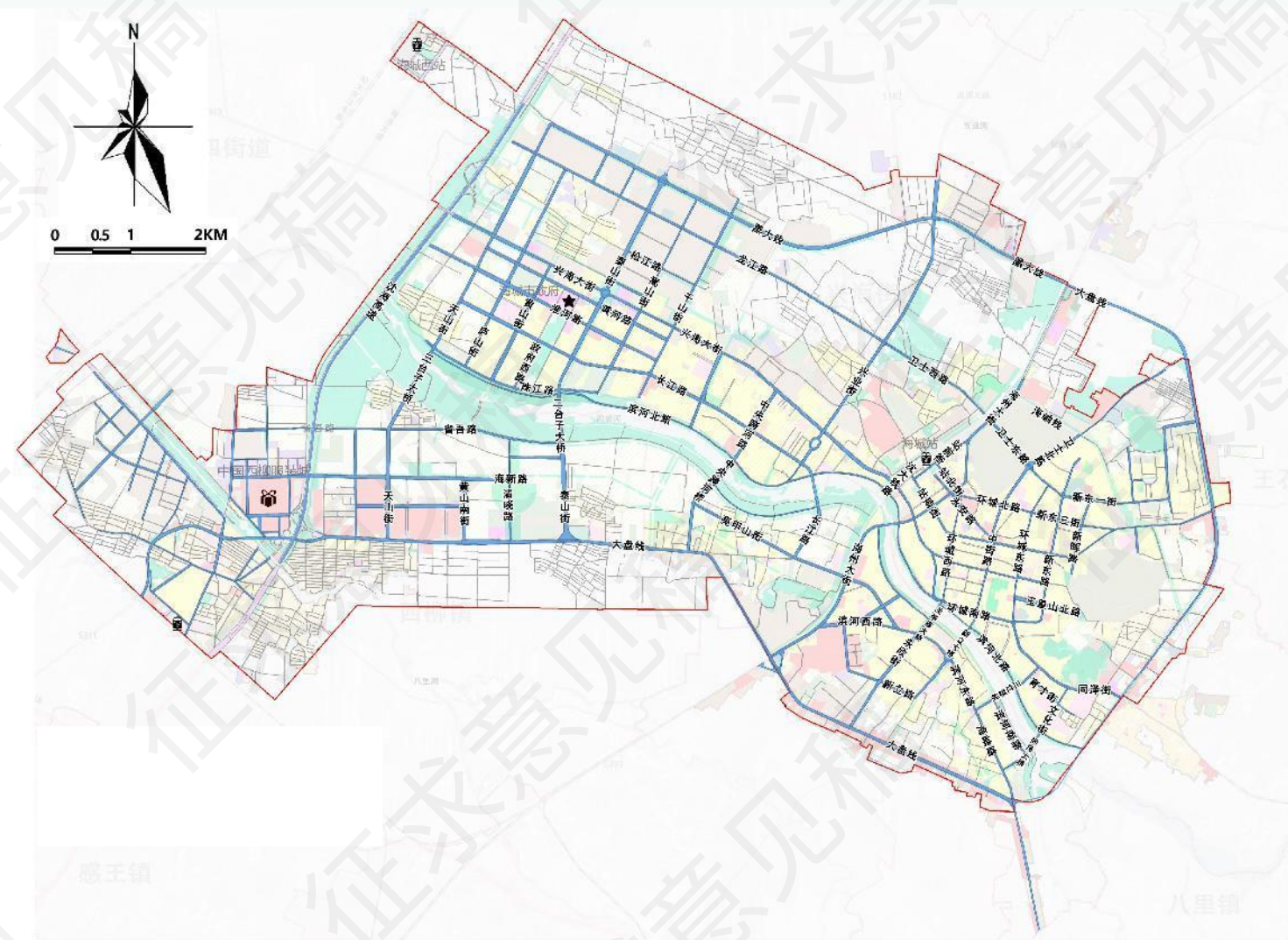
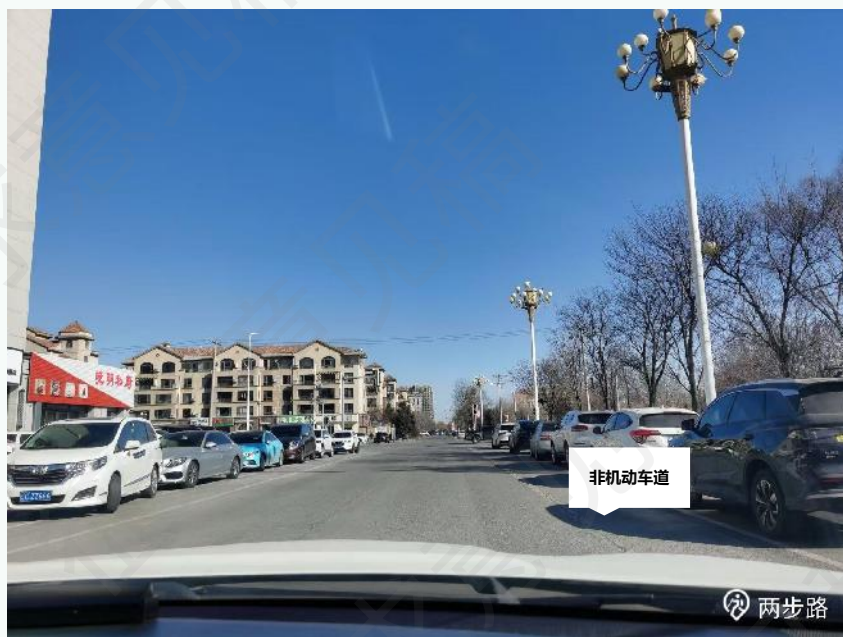
中街路、环城东路道路两侧划有停车位，存在路边违停现象，道路通行狭窄，高峰期拥堵。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 内部交通

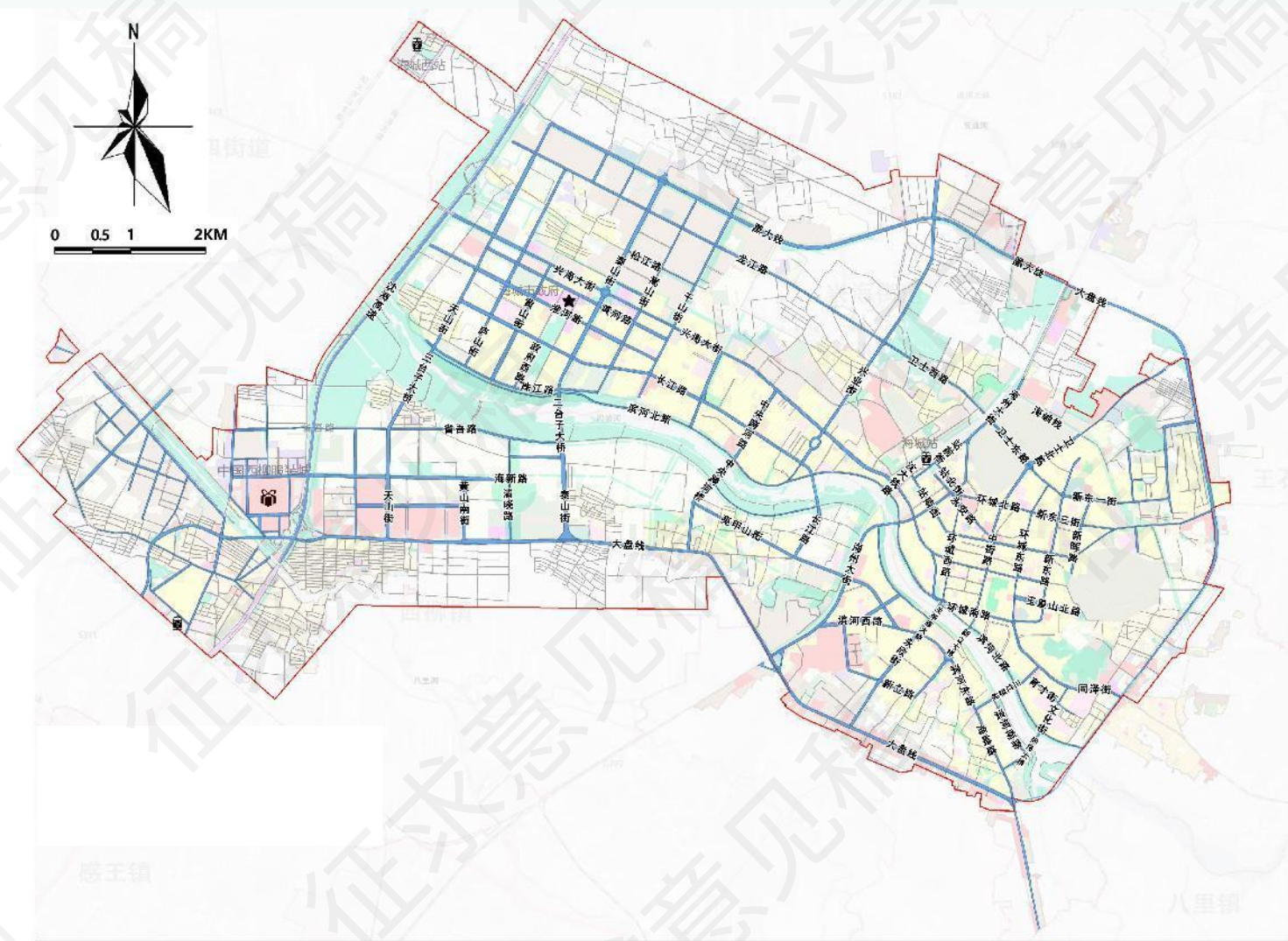
新城区（兴海街道）：道路网呈网格状分散，道路设施较为完善；
路内停车较多，社会停车场少；
河南区域缺少东西向交通廊道；
部分道路（如政府西路）路内停车位侵占非机动车道，导致机动车辆与非机动车混行，交通混乱



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 内部交通

西柳镇：西柳服装城货运交通量大，停车位严重不足，路内乱停现象多，交通严重拥堵。
市场六号路、市场一号路、市场五号路、市场十号路作为西柳服装城主要通道，机动车乱停乱放现象严重，严重影响通行效率。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 货运交通

现状货运交通主要集中于开发区和西柳服装城，兴海大街、卫士西路、泰山路、庐山路等城市交通性道路存在大型车辆通行的问题，影响正常交通。

外环线作为主要的货运交通通道，路况复杂，道路施化不合理，没有大型车辆专用通道。

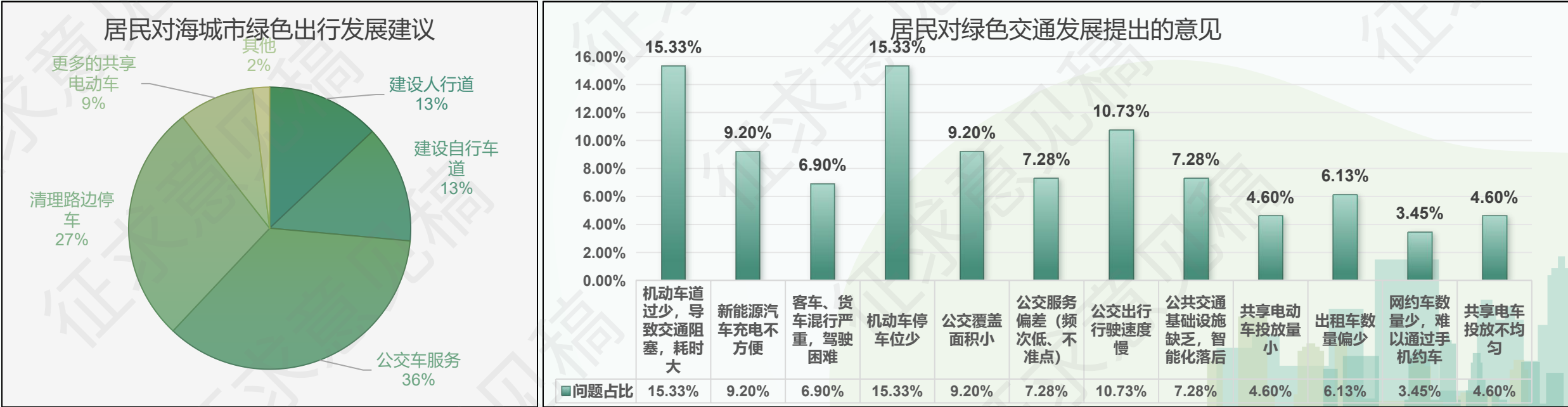


2.4 综合交通调查评估报告

◆ 公交出行现状

根据居民交通问卷调查成果，在公共交通方面，普遍存在公交出行行驶速度慢、基础设施缺乏智能化水平不高、公交服务偏低（频次低不准点）等问题。

居民在**公交服务方面建设**需求较为迫切，占比达到36%。

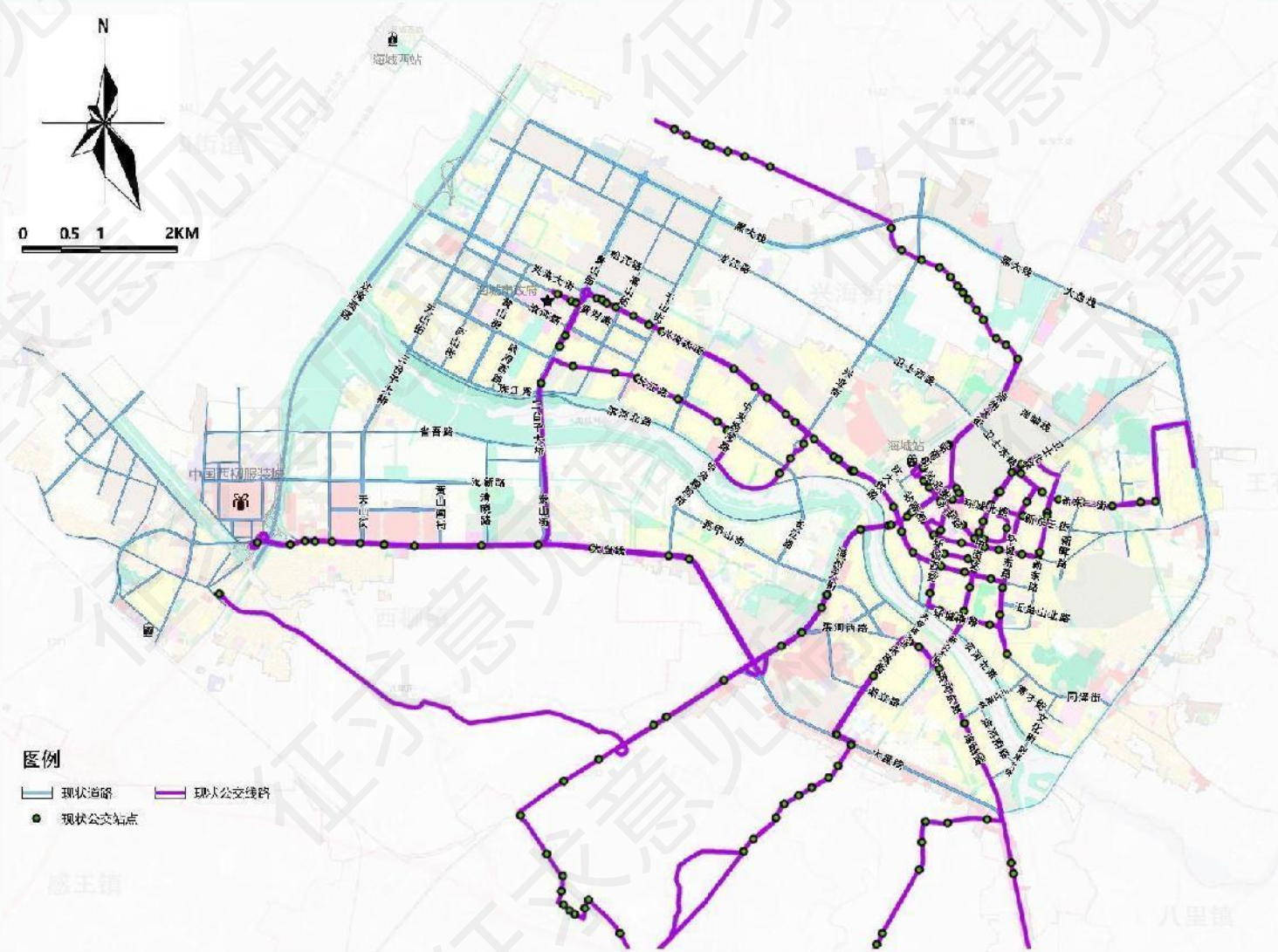
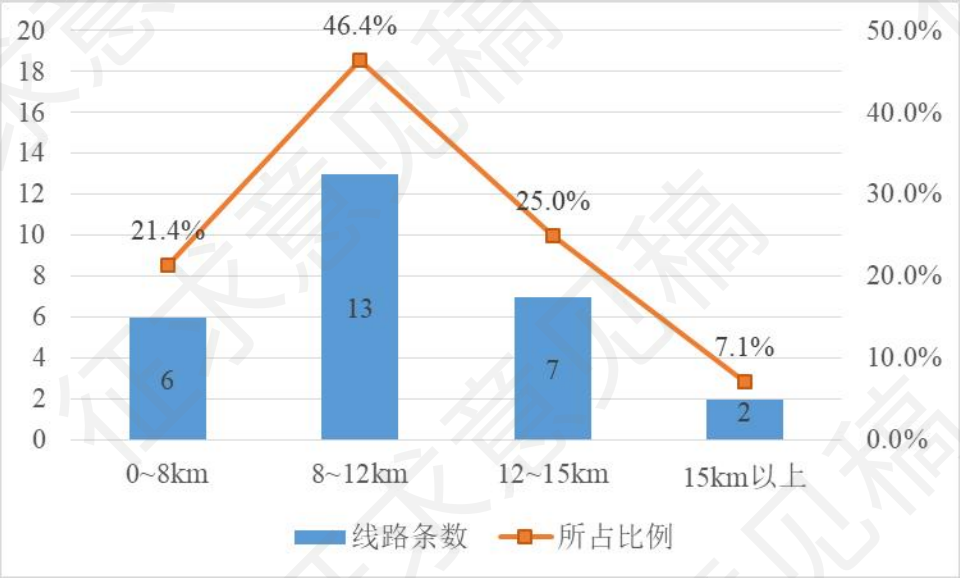


2.4 综合交通调查评估报告

◆ 公交出行现状

公交线网密度：中心城区共有28条公交线路，总里程为325km，线路网里程为97km，线网密度为1.94 km/km²。**公交线网密度尚未达到规范要求**（3-4 km/km²）。

公交线路里程：现状海城市中心城区公交线路的平均长度约为10.4km，公交线路里程分布较为合理。



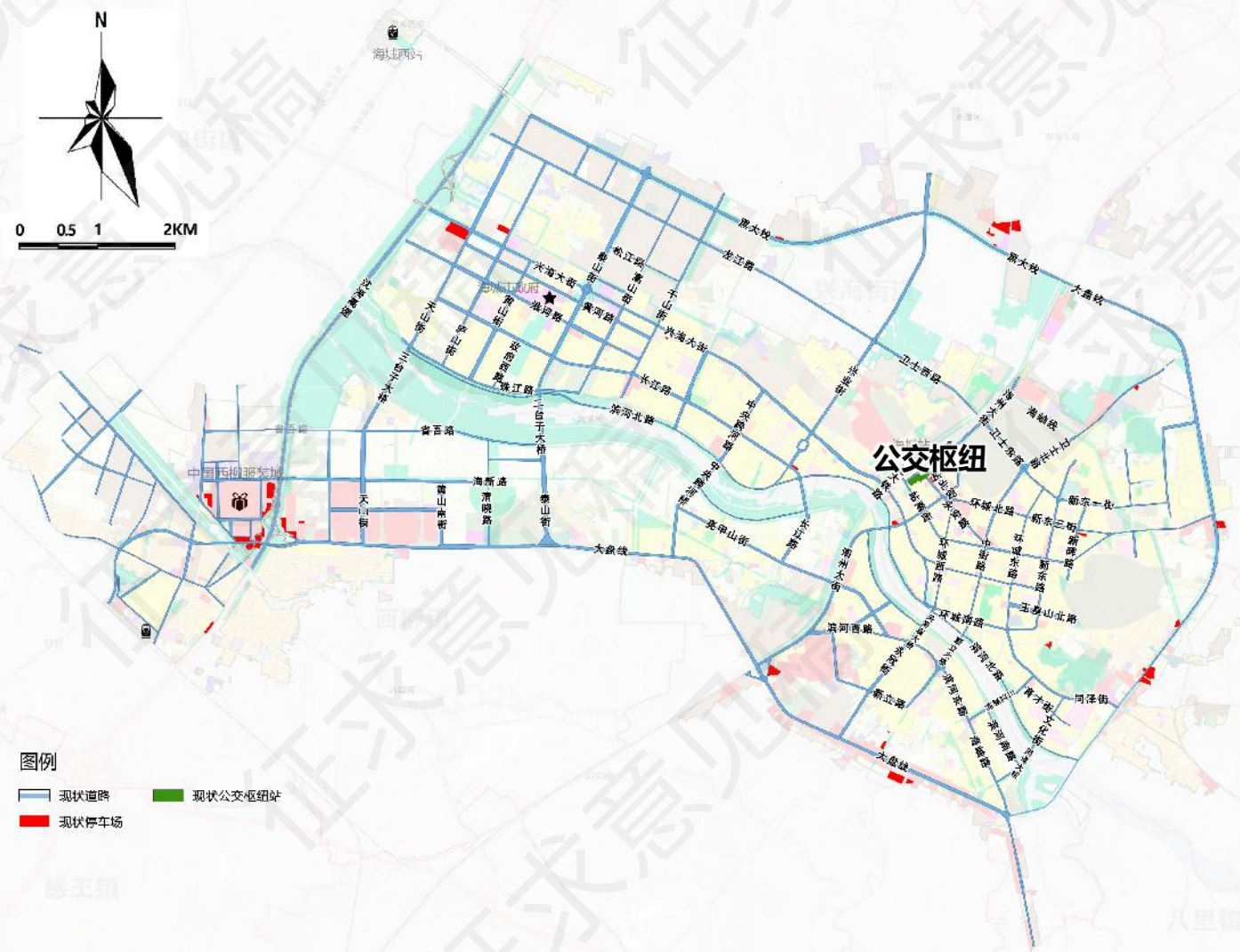
2.4 综合交通调查评估报告

◆ 公交出行现状

公交站点覆盖率：现状公交站点300m覆盖率为58.4%，公交站点500m覆盖率为90.4%，**已达到**《城市综合交通体系规划标准》(GB51328—2018)**规范要求**。

公交场站：现状公交枢纽1处，位于海城站南广场，**公交基础设施用地保障不力，公交站点、场站、枢纽等设施建设滞后**，夜间部分公交车停靠于城市道路两侧，不仅占路扰民，造成交通拥堵，又存在安全隐患。

公交专用车道：现状道路中均**未布设公交专用道**，公交车通行保障措施不足，影响公交车运行速度和效率。

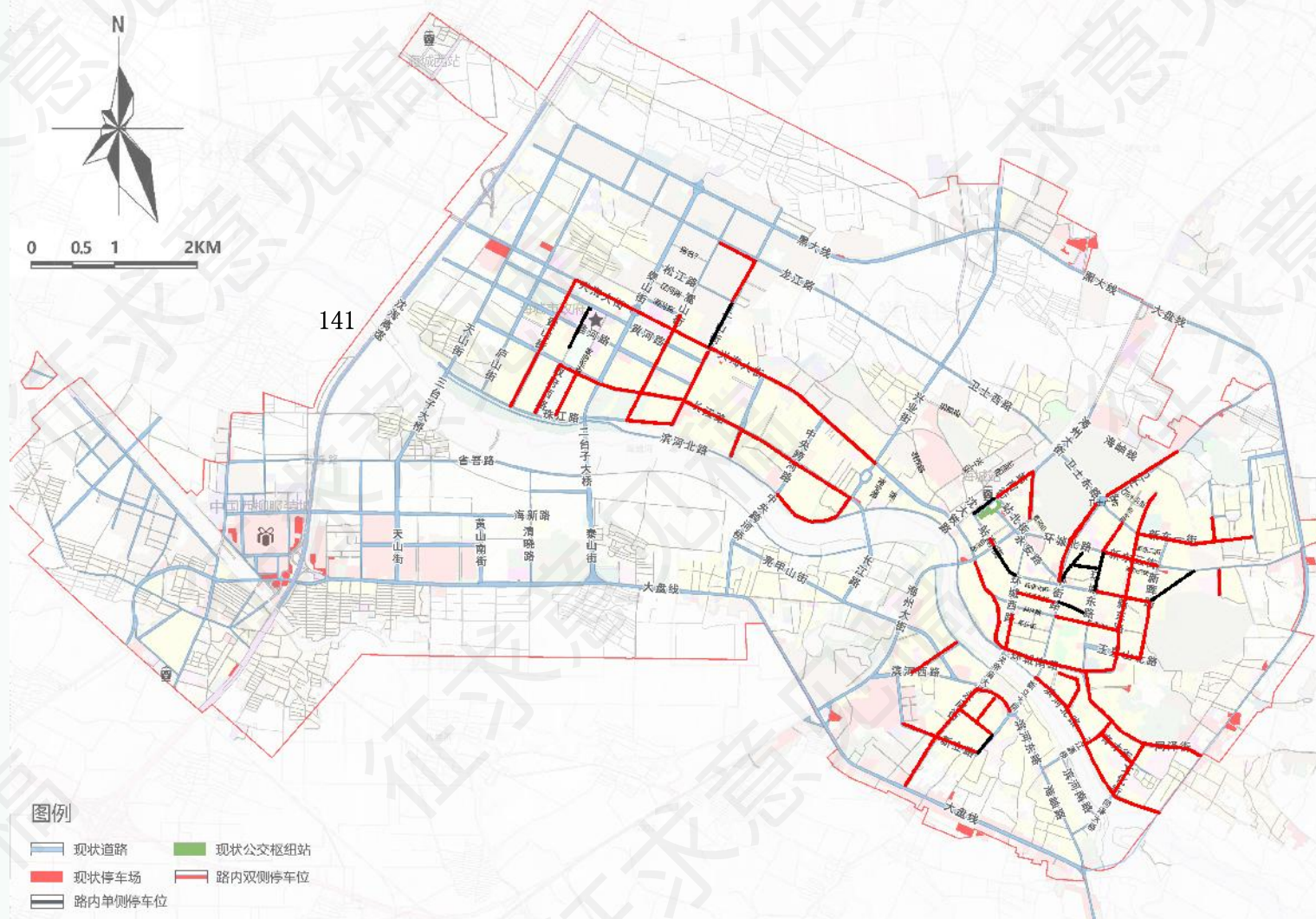


2.4 综合交通调查评估报告

◆ 停车设施分布

公共停车位：现状停车场14处，海城市中小型机动车主要集中在城区范围内，截至2020年底，全市机动车保有量约为23.5万辆，其中中小型汽车保有量约为13.5万辆，全市每千人机动车保有量约为222.8辆，目前已经开始进入机动化发展的“膨胀普及期”，**公共停车位资源不足**，部分重要区域，如医院、学校、公园等，**停车矛盾较为突出、停车困难**。

路内停车位：现状路内施划停车为28000余个，**占全市停车位90%以上**，导致交通拥堵加剧、**交通不畅**。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 停车设施分布

公共充电站：现有充电站9处，充电桩供应数量141个，随着新能源的快速增长普及，**缺口较大，亟需补足**。根据新能源数量和中心城区用地，经初步核算，充电桩供应缺口在150-300个左右。

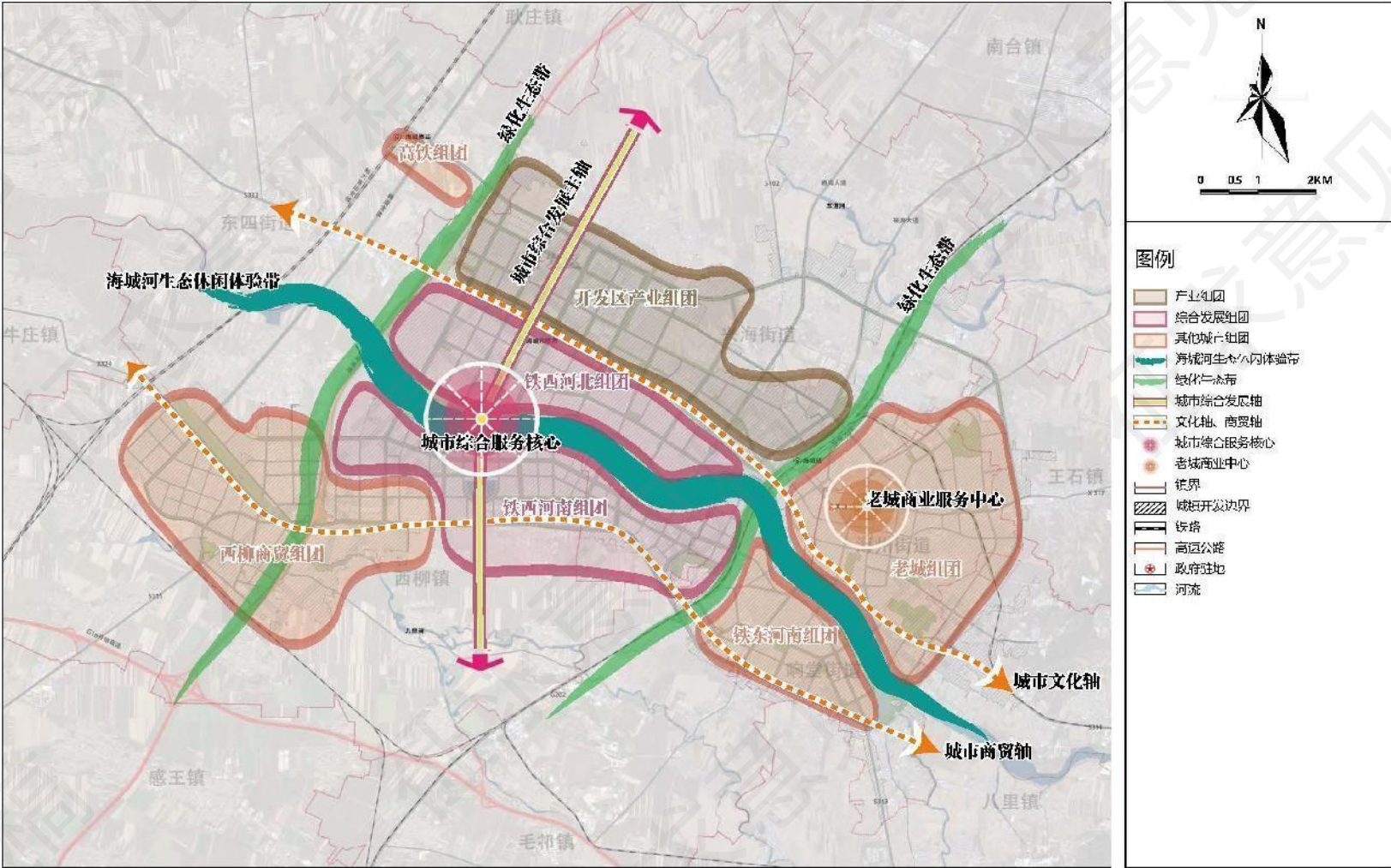
现有充电站基本情况表

编号	充电站名称	详细位置	运营商	占地面积（平方米）	充电桩供应数量（个）	
					快充	慢充
1	海城市长途客运站英落分站充电站	海城市英落镇	海城市长途客运站	600	16个充电桩共360KW容量，两套180KW一拖八充电桩	
2	海城市长途客运站	海城市长途客运站	海城市长途客运站	6000	60个充电桩共计2400KW平均每个充电桩40KW	
3	海城市亿达电动汽车充电服务有限公司	西柳镇西柳村	海城市亿达电动汽车充电服务有限公司	300	15个充电桩，30把枪	
4	海城市万德弗新能源有限公司	毛祁镇山后村	海城市万德弗新能源有限公司	300	5个充电桩，10把枪	
5	海城焕电科技有限公司换电站	东四管理区	海城焕电科技有限公司	135	总容量2000KW，8个电池充电机设备。	
6	辽宁特来电电动汽车充电服务有限公司	东四街道大榆社区	辽宁特来电电动汽车充电服务有限公司	1000	7个充电桩，14把枪	
7	鞍山轩玮科技有限公司	响堂管理区荒岭委	鞍山轩玮科技有限公司	600	12个充电桩，12把枪	
8	海城市德宁新能源有限公司	兴海街道苏家社区	海城市德宁新能源有限公司	1500	6个充电桩，6把枪	
9	辽宁忠煦智造科技有限公司	兴海街道	辽宁特来电电动汽车充电服务有限公司	400	12个充电桩，24把枪	

2.4 综合交通调查评估报告

◆ 慢行系统

现已初步形成了“两心、三轴、三带、五组团”的城市空间布局。中心城区人口密集，交通拥挤，城市环境品质较低。现状慢行系统占路网总比例为60%，中心城区内自行车出行比例偏低，远远落后于机动车出行比例。城市道路中尚未建立独立的自行车道路系统，且多数道路未设置非机动车道。尤其是沿海城河两岸大部分为机动车道，慢行系统亟待建设，目前海城河北岸慢行系统有待提升，南岸慢行系统建设严重滞后。



2.4 综合交通调查评估报告

◆ 结论

综上所述，目前海城市交通主要存在以下几个方面的问题：

- 1、海城市老城区路内停车位施划比例过高，与路外停车位比例达到接近9：1，远大于其他同等级城市水平；
- 2、路内停车占用道路空间，导致老城区道路通行空间拥挤，造成交通拥堵情况较为严重；（如中街路、环城南路等）
- 3、老城区部分路口设置不合理，通行效率低，高峰期拥堵情况严重；（如关帝庙大桥北口，新立大桥北口）
- 4、海城市为建设公交车人专用道，公交出行不够便捷，导致居民公交出行比例较低，仅为10%；
- 5、公交设施建设不完善，公交车场站少，目前仅海城站南侧区域设有公交场站，无法满足公共交通发展需求；
- 6、城市慢行系统尚未完善，局部道路存在人车混行情况，居民选择步行、自行车等绿色出行方式极低，仅为13%；
- 7、路外停车位少，无法满足当前居民停车需求，未来机动车保有量将持续增长，停车缺口将逐步扩大；
- 8、城市缺少东西向交通通道，随着人口向城市新区迁移，老城区与新城区之间的联系也将逐步增加，目前东西向交通将无法满足未来通行需求；
- 9、出租车管理存在一定问题，海城西站普遍存在不打表、无发票、拒载、拼客等行为，严重影响海城市形象；
- 10、除开发区外，仍有部分大型车辆在城市道路通行，货运交通较为混乱；
- 11、现有充电桩少，无法满足新能源汽车快速发展的需求；

2.4 综合交通调查评估报告

◆ 关注热点

很满意

基本满意

停车位缺少，老城区停车难

交通阻滞，
跨河交通不畅

慢行交通
资源被停车位挤占

出租车服务态度差，拼客、拒载

高铁站出行不便

充电桩少

公交服务不能满足百姓需求，车少、慢

缺少自行车道

准点率不足

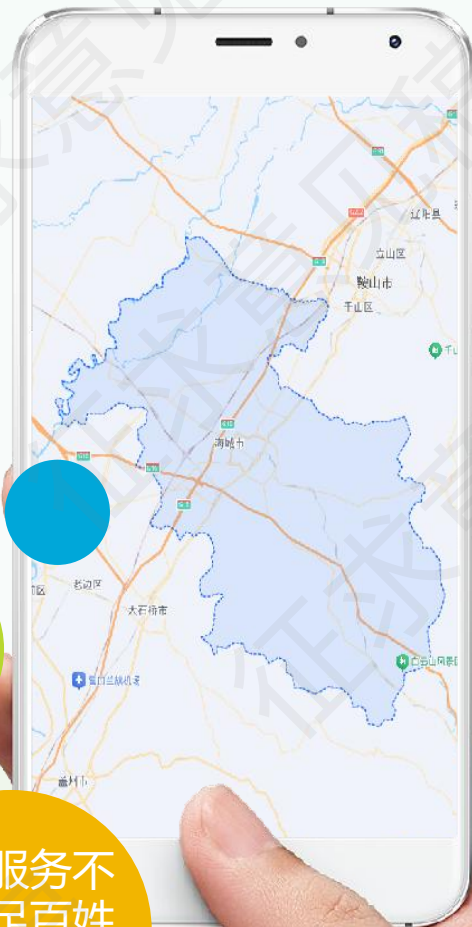
没有网约车

候车体验差

缺少东西向城市快速路

智能化水平欠缺

路况不好



2.5 交通发展策略



增加场站布局

增加交通枢纽、停车场、充电站、公交站等交通场站用地供给。提高内部交通服务水平。



打造精品慢行线路

打造以海城河为主要纽带的连续慢行空间，构建网络化绿道系统。提高慢行道路城市可达性。



缓解交通拥堵

通过交通组织改善，花小钱办大事，缓解中心城区拥堵点，提高通行效率。



提升绿色出行比例

改变交通设施投资比例，向绿色出行体系倾斜，打造连续的人行、非机动车道，增加公交专用路口。



优化公交线路

降低公交线路非直线系数，增加公共交通行时效，提高公交对居民出行的吸引力，提升公交换乘便捷性。



打造2纵2横1环快速廊道

横1：兴海大街-环城南路-同泽路

横2：滨河西路-南一环，纵1：泰山街

纵2：兴业街-凤凰山路

环1：天山街-北外环-东外环-南外环



适老化、无障碍

针对公交、出租、人行道及道路附属设施进行无障碍改造，提升老年人、残疾人出行体验。



打造货运体系

规划、建设合理的物流中心、配送中心、货运廊道，尽量减少物流对城市内部出行需求造成的影响。

03

交通发展趋势与需求预测



3.1 交通发展趋势分析

AI驾驶、智慧交通、无人机等未来交通出行场景

◆ AI驾驶

全球已有超过15款量产车型搭载L3级自动驾驶功能，可在特定环境下实现“解放双手”，中国多地已发放路测牌照，如北京亦庄通过自动驾驶乘用车、环卫车等场景探索商业化落地，合肥市开放智能网联汽车测试道路1249公里，部署无人驾驶公交、清扫车、观光车等，覆盖高铁站、公园等场景；

◆ 智慧交通

车路云一体化协同系统通过全息感知系统实现交通事故规避，智慧灯杆与无人机结合，形成“空天地”协同管理；

◆ 无人机与空中交通

浙江松阳建立“5G+医疗”无人机运输网，覆盖县域医疗机构，实现急救物资即飞即达；无人机在医疗物资运输中实现“即用即飞”，保障偏远地区应急需求；深圳、上海等城市探索空中通勤航线，未来或形成“地面+低空”立体交通网络。

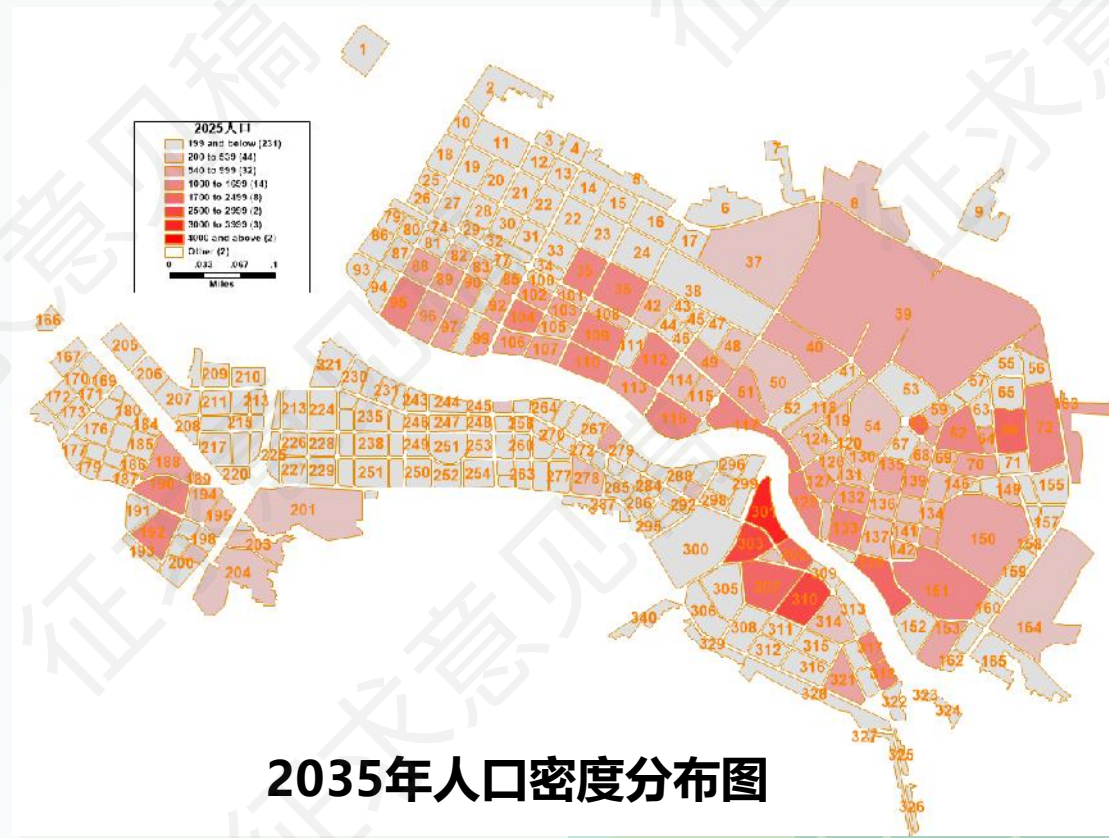
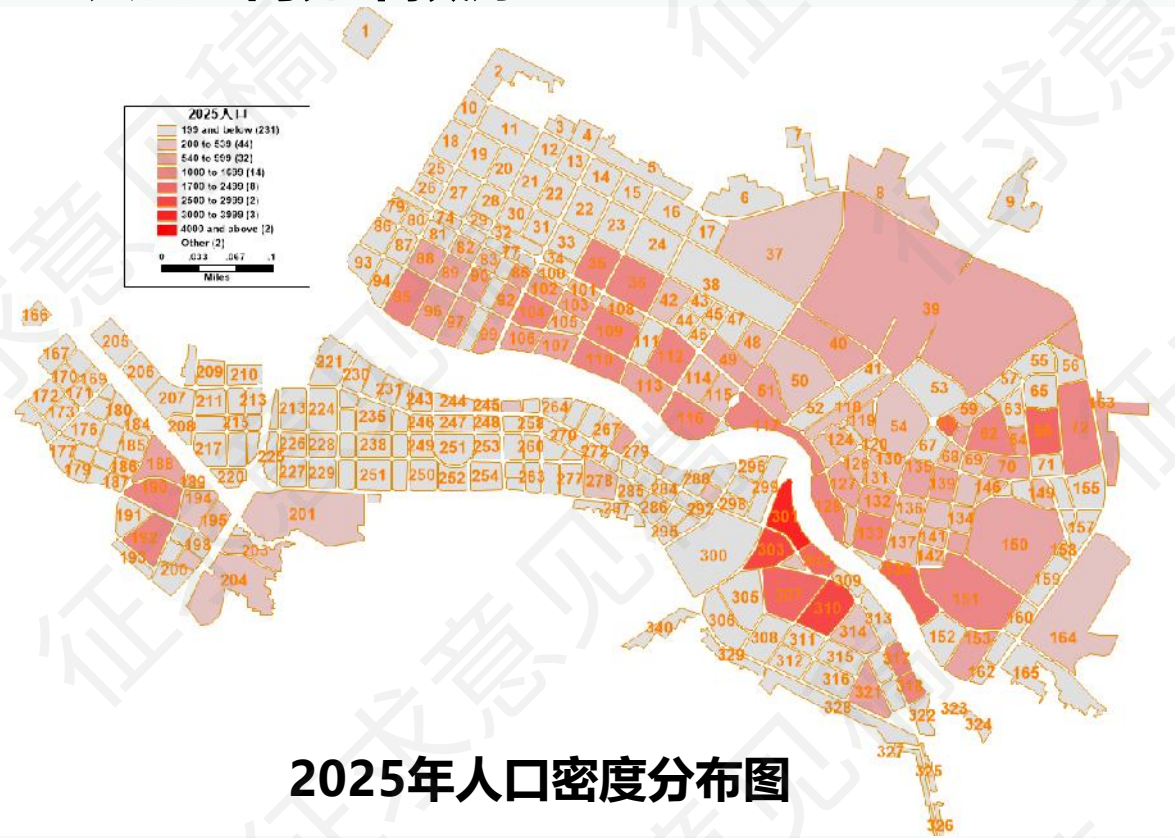
未来交通正通过AI驾驶、全域智慧化协同及低空立体网络，实现安全、高效与绿色化目标，重塑人类出行与生活方式

3.2 人口规模预测

◆ 人口规模预测

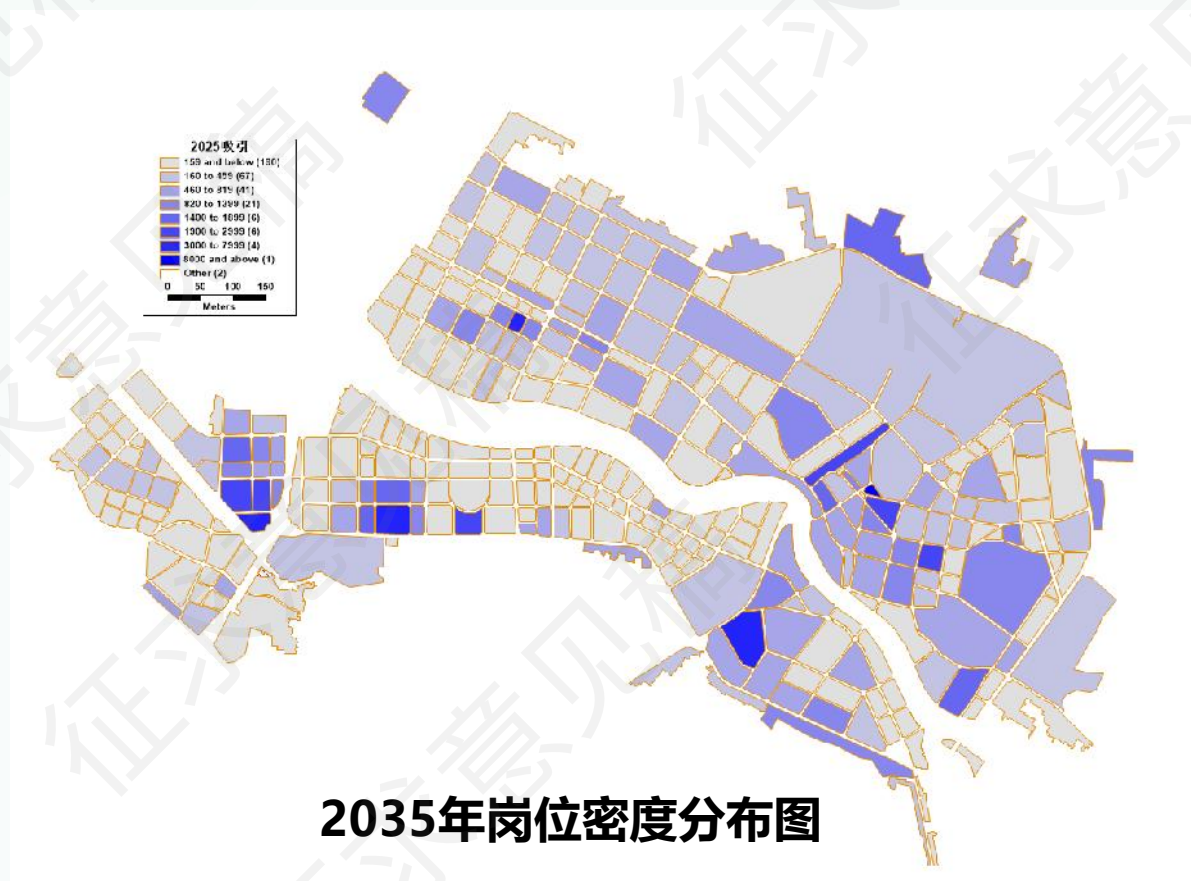
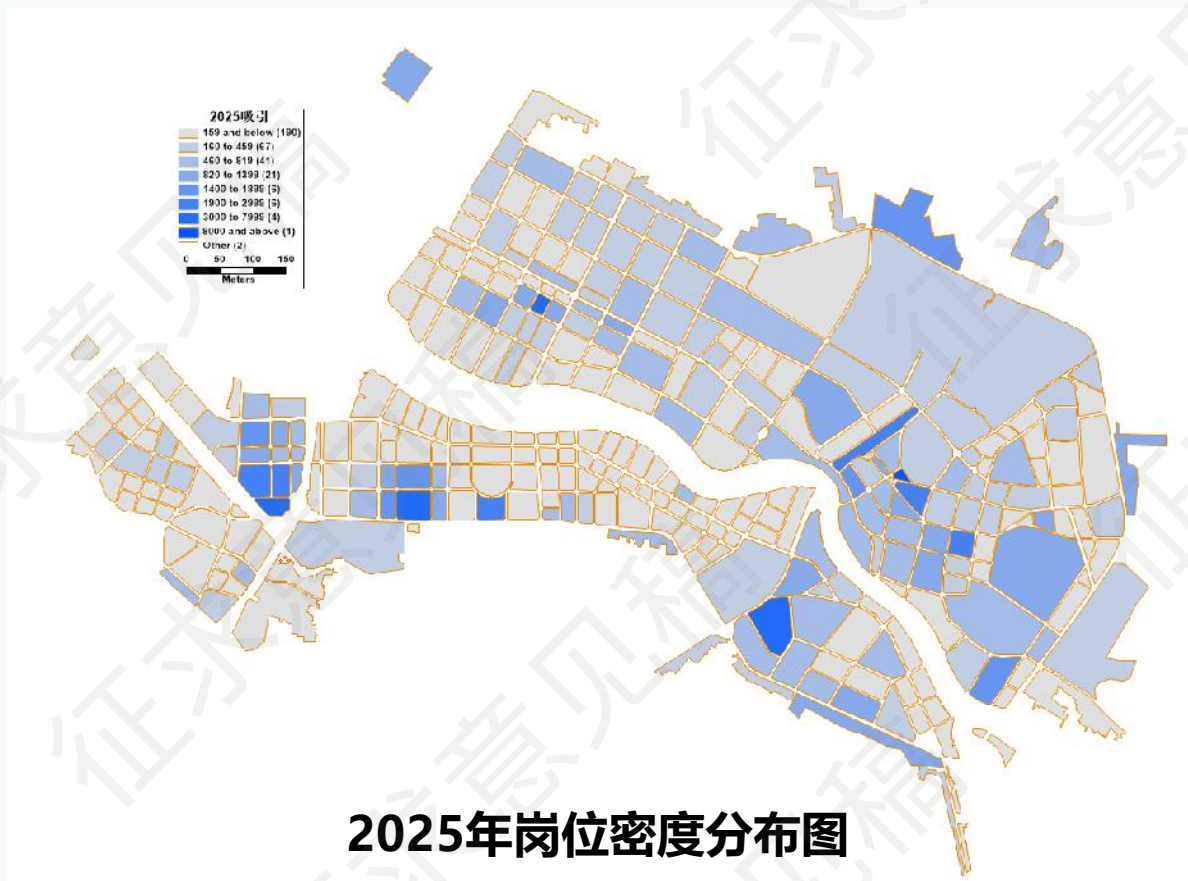
2025年海城主城区常住人口为33万人。根据国土空间规划确定的人口规模，至2035年人口城镇化率为75%，依据现有发展态势，预测2035中心城区人口达45万人，后续交通设施将按照45万人口进行规划。

◆ 人口空间分布预测



3.3 就业岗位预测

随着中心城区产业结构调整 and 中心服务职能的强化，老城区平均就业强度由现状的0.72万个/平方千米上升至2035年的0.75万个/平方千米，呈现由中心至外围的内高外低、逐步递减的态势，西柳地区岗位密度明显上升，规划至2035年就业岗位总量为25.5万个，就业人口比率分别为51.2%。



3.4 居民出行需求预测

■ 出行率预测

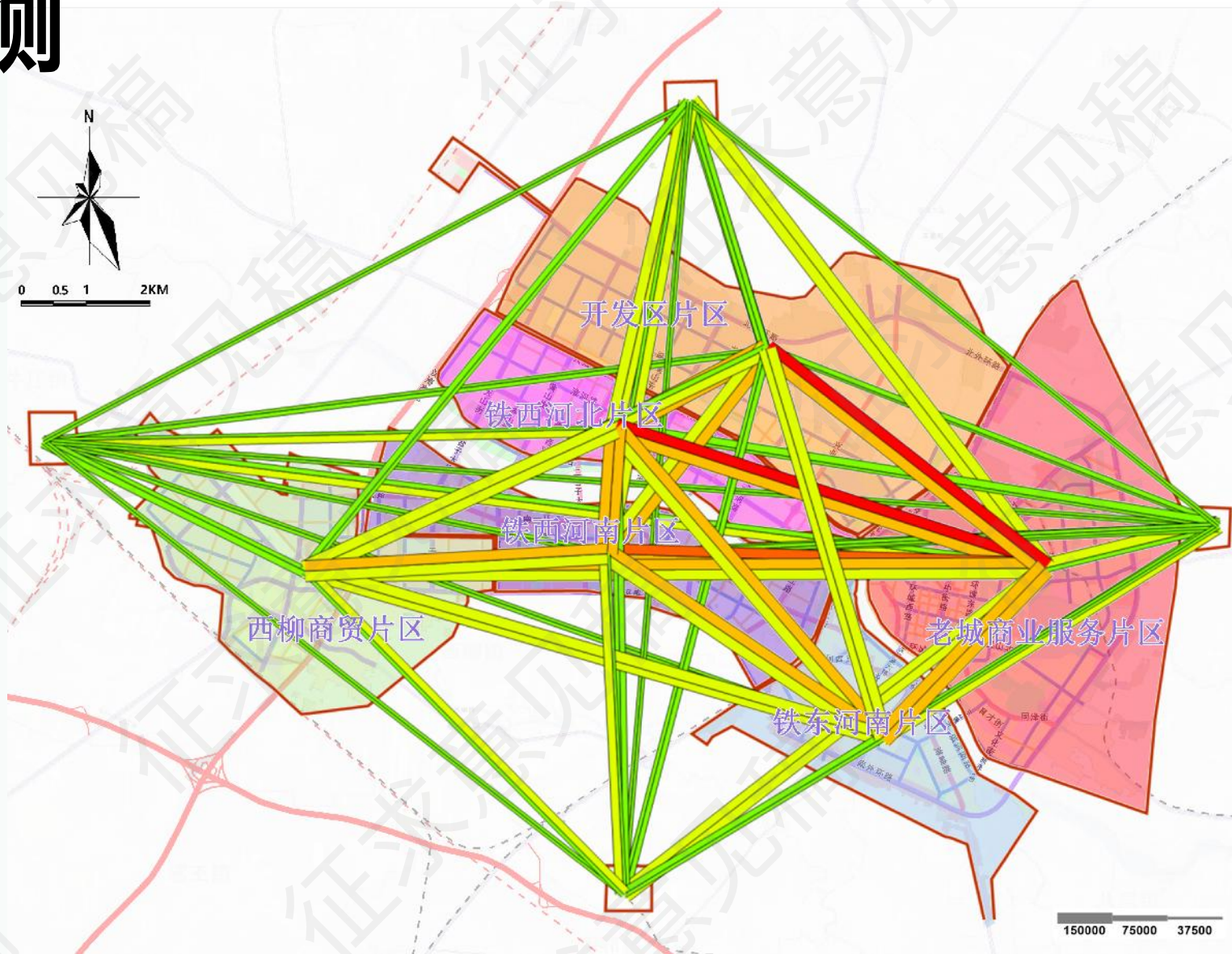
现状交通分析中，已对居民出行率、出行特征及其影响因素，以及海城近5年来居民出行率变化情况作了分析。以此为依据，再对比国内外同类城市，预测到，**2035年居民日出行率为2.1次/日**（常住人口）。

■ 出行产生量预测

预测到2035年，海城市中心城区规划范围内居民日出行总量为**105万人次**。

■ 出行吸引及特征预测

至2035年，老城区仍然是海城中心城区交通出行需求总量最大的地区，但是相比现状与2025年老城区居民出行，增长幅度很小；而外围新区特别是西柳产业发展区域、新城组团等区域交通吸引量大幅提升。



2035年地带居民产生吸引分布图

3.5 海城市道路交通饱和度预测

◆ 预测条件

道路网按照现有规划修建完毕。
人口达到规划预期50万城市常驻人口。
机动车保有量增长至40台/百人。
城市居民出行方式比例与现状接近。

◆ 交通预测结论

以海城市国土空间总体规划中心城区规划路网为依据，按照交通饱和度模型作为测算手段，预测未来海城市整体路网表现良好，伴随老城区居民减少，海州区交通拥堵得到缓解；兴海与西柳街道内部阻滞路段较少；连接兴海与海州的道路饱和度最高，早晚高峰时段出行受阻。



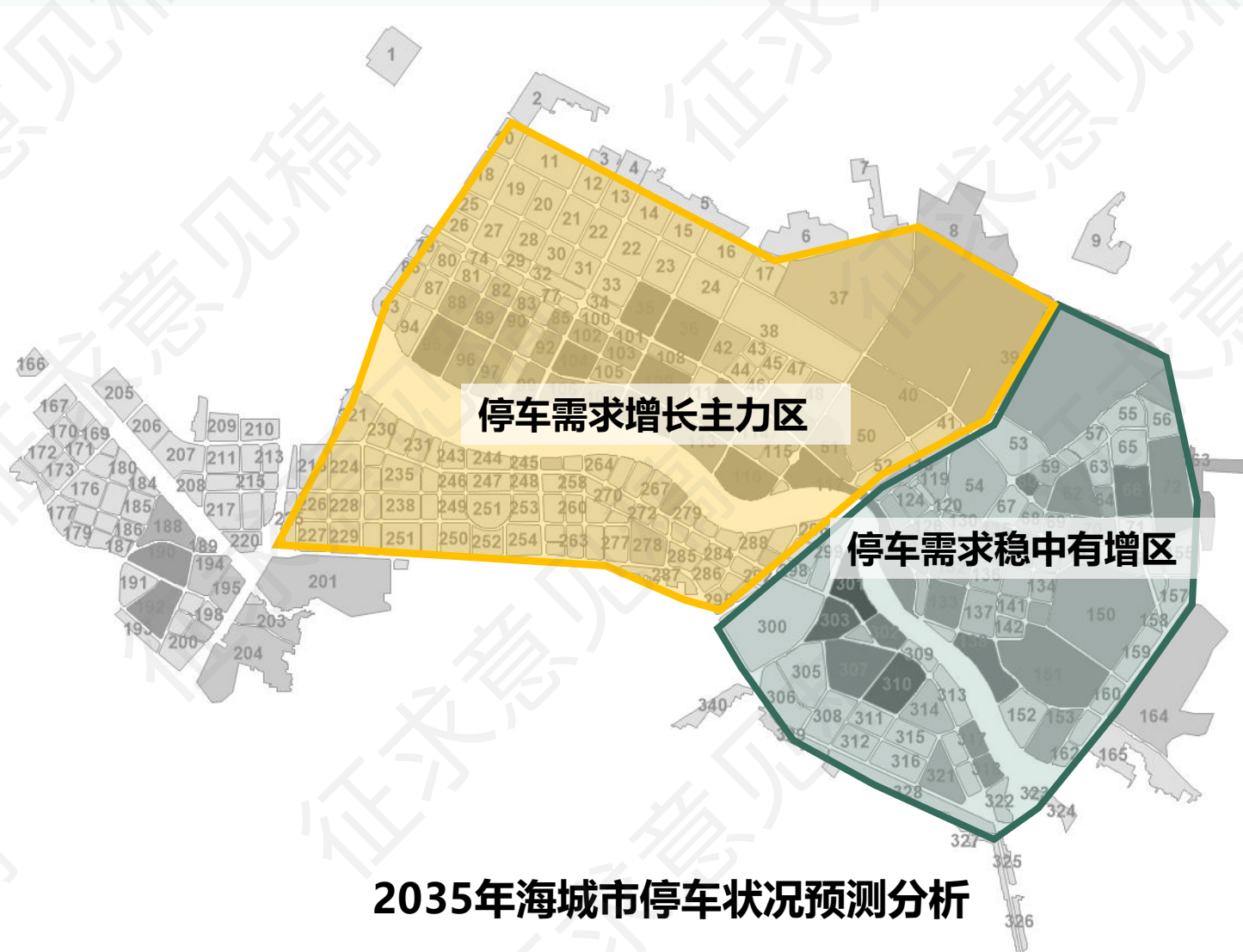
3.6 停车场需求预测

◆ 预测条件

中心城区人口达到规划预期50万城市常驻人口，机动车保有量增长至40台/百人，机动车保有量总量达到20万辆。

◆ 停车场需求预测结论

综合考虑人口及就业岗位增长分布，未来海城市停车场需求增长主要以新城区和西柳为主，老城区呈现稳中有增的趋势。老城区内道路内停车位施化过多，占用道路空间，影响交通出行，亟需从路内停车位转化成路外停车场。



3.6 交通需求预测结论

◆ 总结

道路交通：

- 1、根据大模型预测，海城市规划路网饱和度良好，整体较为通畅，在不影响道路饱和度的前提下，建议取消部分规划与现状冲突的规划道路；如贯穿海城市营商环境建设局的规划道路等；
- 2、新城区现状跨河交通状况良好，模型预测道路饱和度良好，足以支撑未来跨河交通需求，建议取消规划新增两座跨河桥梁；
- 3、部分规划停车场，存在与现状建筑的冲突，建议保留现状，重新对规划停车场进行选址建设；
- 4、预测未来东西向交通压力较大，建议以兴海大街—环城南路—同泽路、南一环为基础，建设东西向快速路系统；
- 5、对老城区路内停车路段以及关帝庙大桥北口、新立大桥北口重新调整，明确路权，改善交通拥挤现状；

公交：

- 1、有条件的道路建设公交专用道
- 2、增加公交场站，提高公交入场率，
- 3、规划南一环公交线路，合理增加公交站点，为居民公交出行提供便利；
- 4、以南一环、兴海大街为基础，建设快速公交线路。

货运交通：

- 1、西柳、开发区、建材城货运交通量大，建议以现有外环为基础，建设货运专用通道；南北向以通海大道—兴业街—凤凰山街为骨架，通过管控，形成贯穿南北的货运通道。

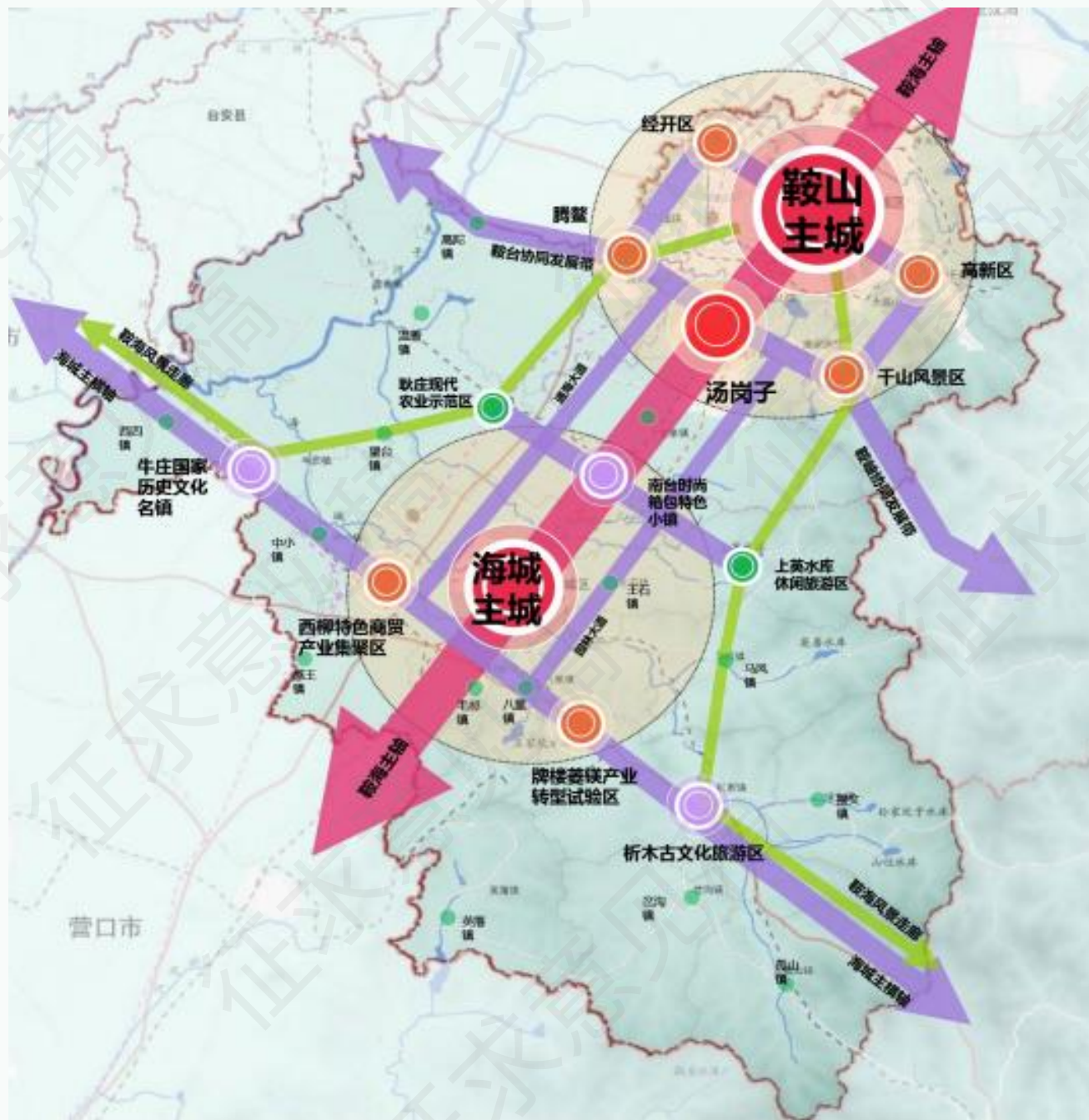
04

综合交通体系规划



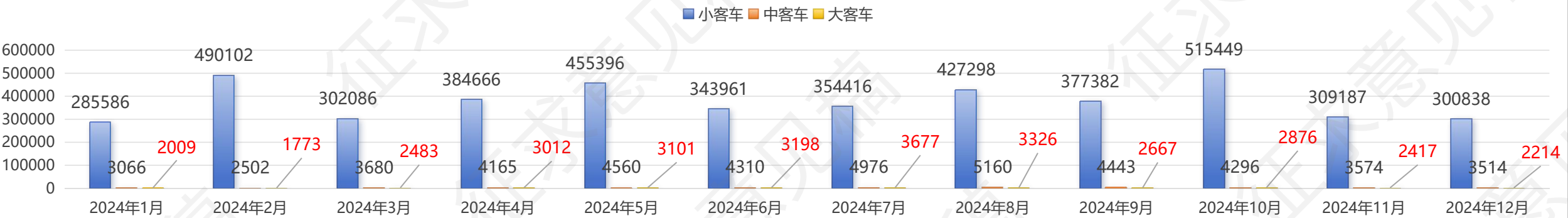
4.1 对外交通系统规划

- ◆ 从区域看，海州街道的交通枢纽地位明显。沈海高速、丹锡高速在西柳交汇，快速交通条件良好，且城市周围高速路口众多，能够支持【鞍海 30 分钟】、【沈阳 2 小时】、【京津冀 3 小时】的“123 交通圈”构建。
- ◆ 机场、车站等门户、枢纽紧邻城区，交通便捷，但门户、枢纽与城市组团间没有快速联系通道。海城西站及各下道口与中心城区平均距离超过8千米，平均时速低，影响跨区域通行效率。

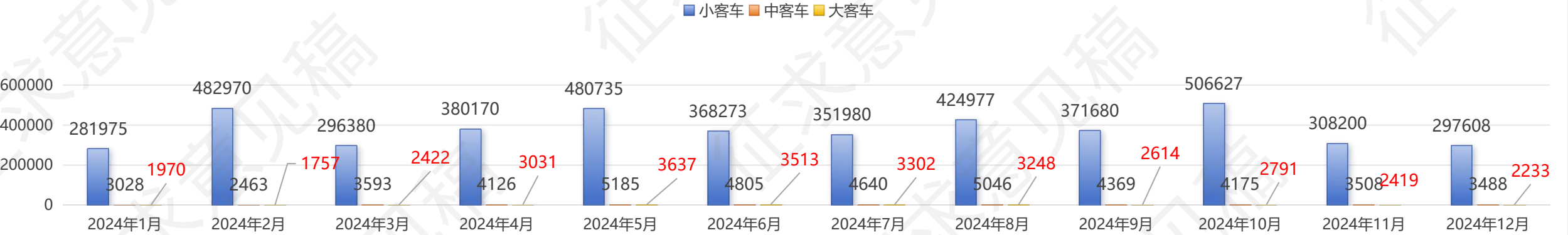


4.1对外交通系统规划

海城高速路上道口车辆统计_客运



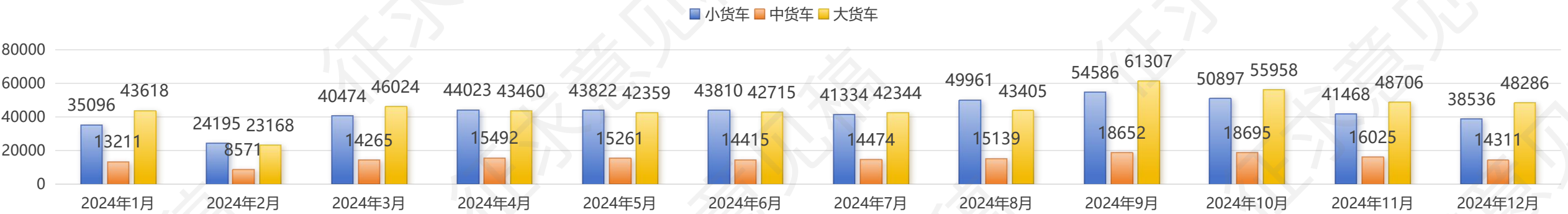
海城高速路下道口车辆统计_客运



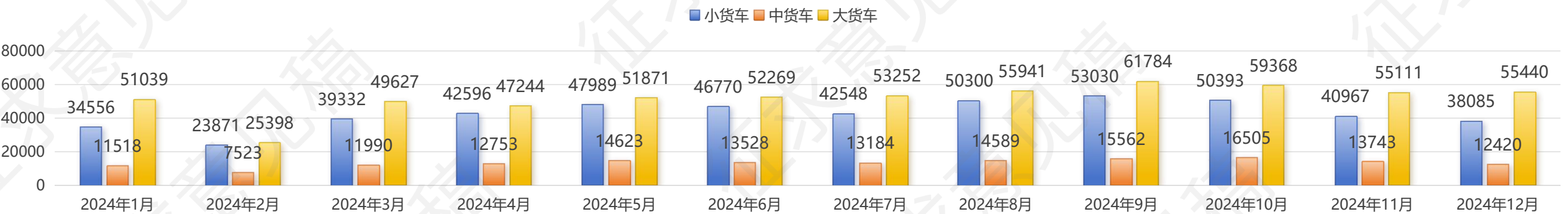
- 客运结构相对稳定，高速路以小汽车为出行绝对主体，占比总车辆98.3%。占比客运量的88%。
- 以五一、国庆、过年为出行高峰，符合辽宁地区出行特征。

4.1 对外交通系统规划

海城高速路上道口车辆统计_货运



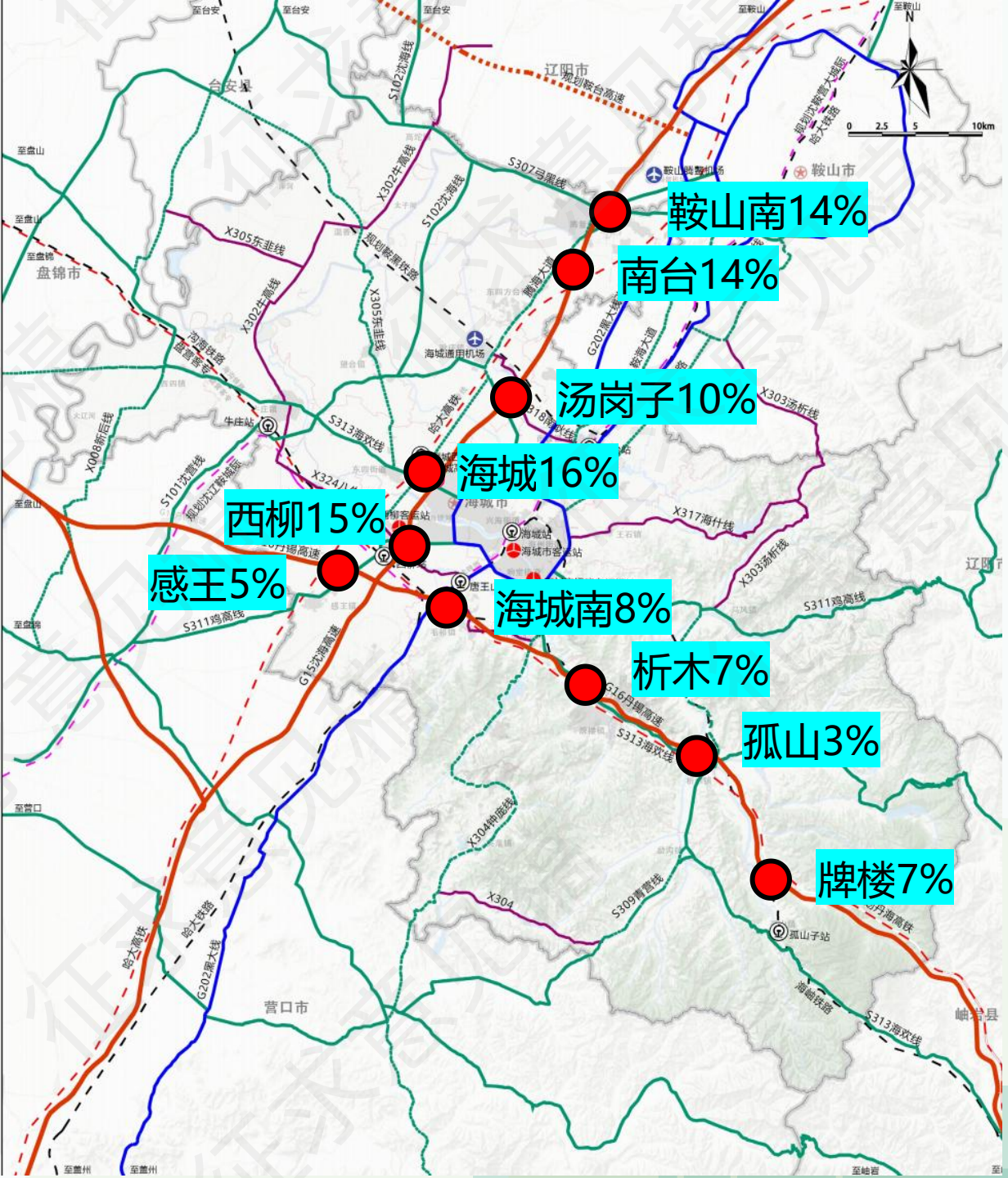
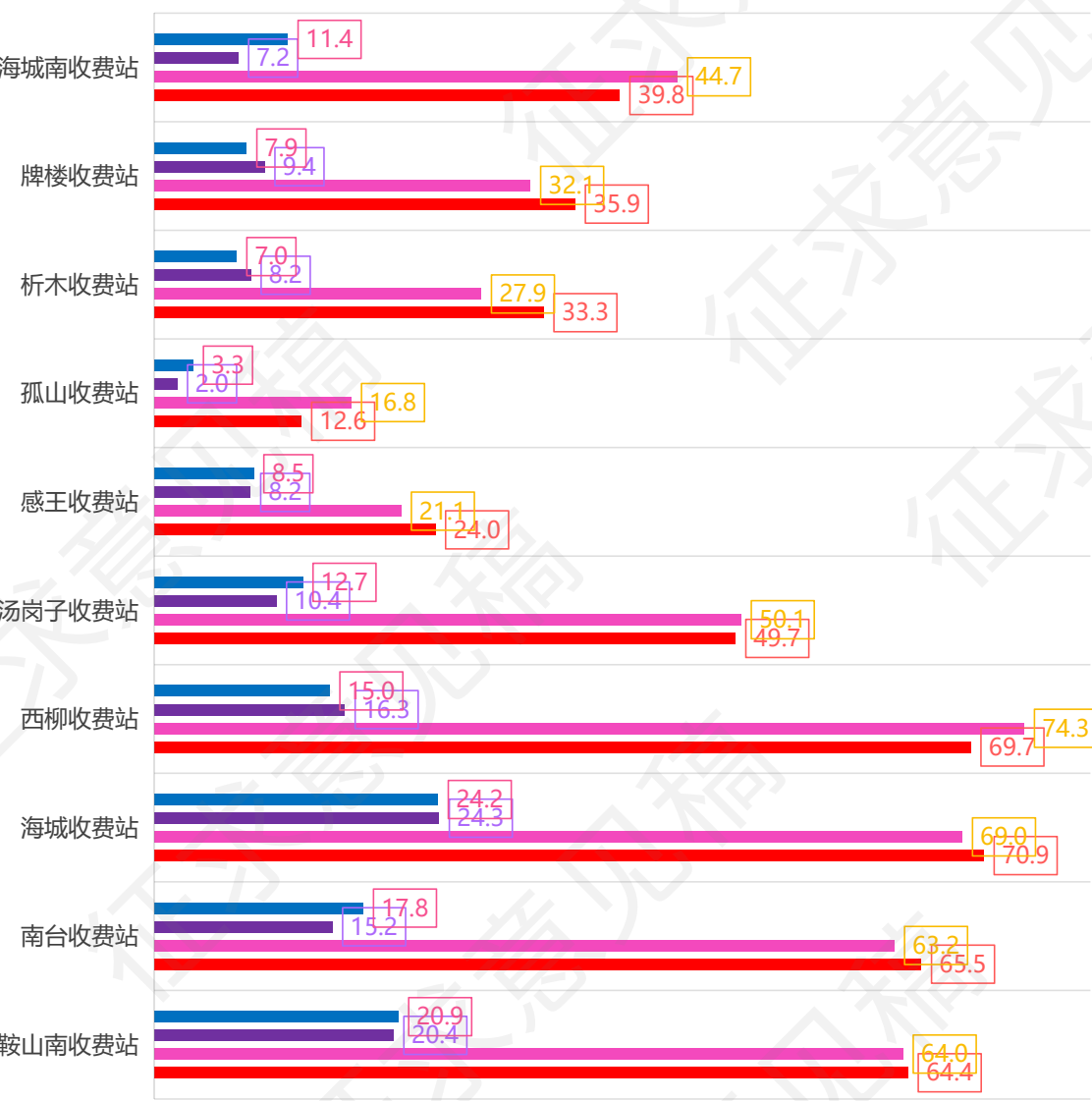
海城高速路下道口车辆统计_货运



- 海城货运高峰为9月，对应农作物收获季节，其余时间货运量极为稳定。
- 下道口大型车辆比上道口车辆多出6万重型车辆，反映出海城市公路网修建水平高于其他城市，**货运车辆愿意使用国、省公路出行。**也导致了城外各货运通道磨损更为严重，**规划对货运通道修建标准改为货运钢筋混凝土路面。**

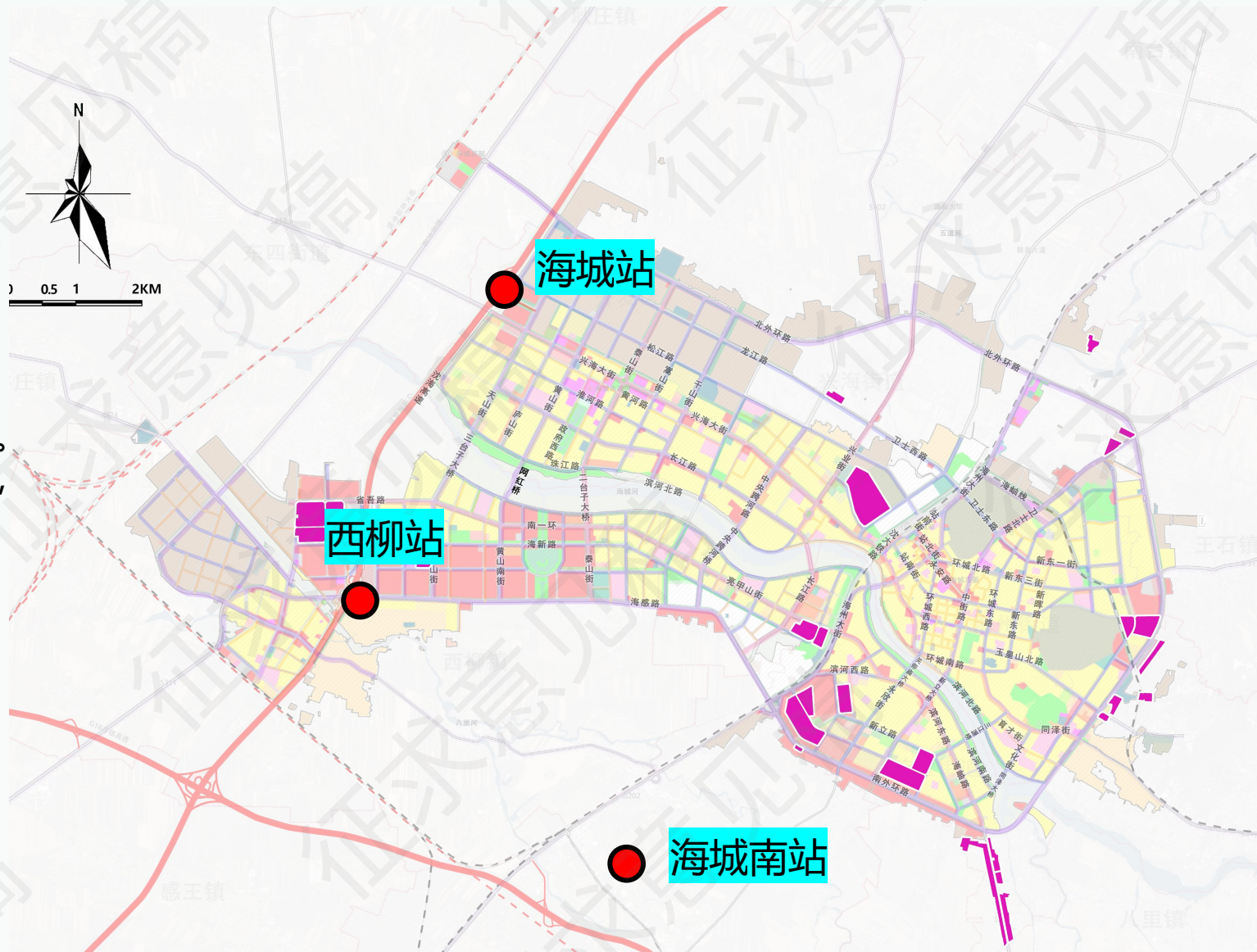
4.1对外交通系统规划

各收费站年度上下数据(万台)



4.2 货运交通规划

- ◆ 距离海城城区最近的三个收费站交通量占比整个海城所有收费口超出50%（去除鞍山南站主要服务与鞍山城区的高速交通量）。
- ◆ 海城市主要物流场站及工业发展片区均围绕环城公路设置，且货运量巨大，大型车辆穿行城市，导致城区内部交通受到货运交通干扰。
- ◆ 规划打造1纵1环的货运交通体系，连通主要物流场站用地与国省公路及高速路的联系。
- ◆ 形成外部货运通道，使得货运近城而不进城，提高物流效率，降低城市内部交通风险。
- ◆ 货运通道与常规客运通道可采用不同的路面设计，满足不同的使用需求。



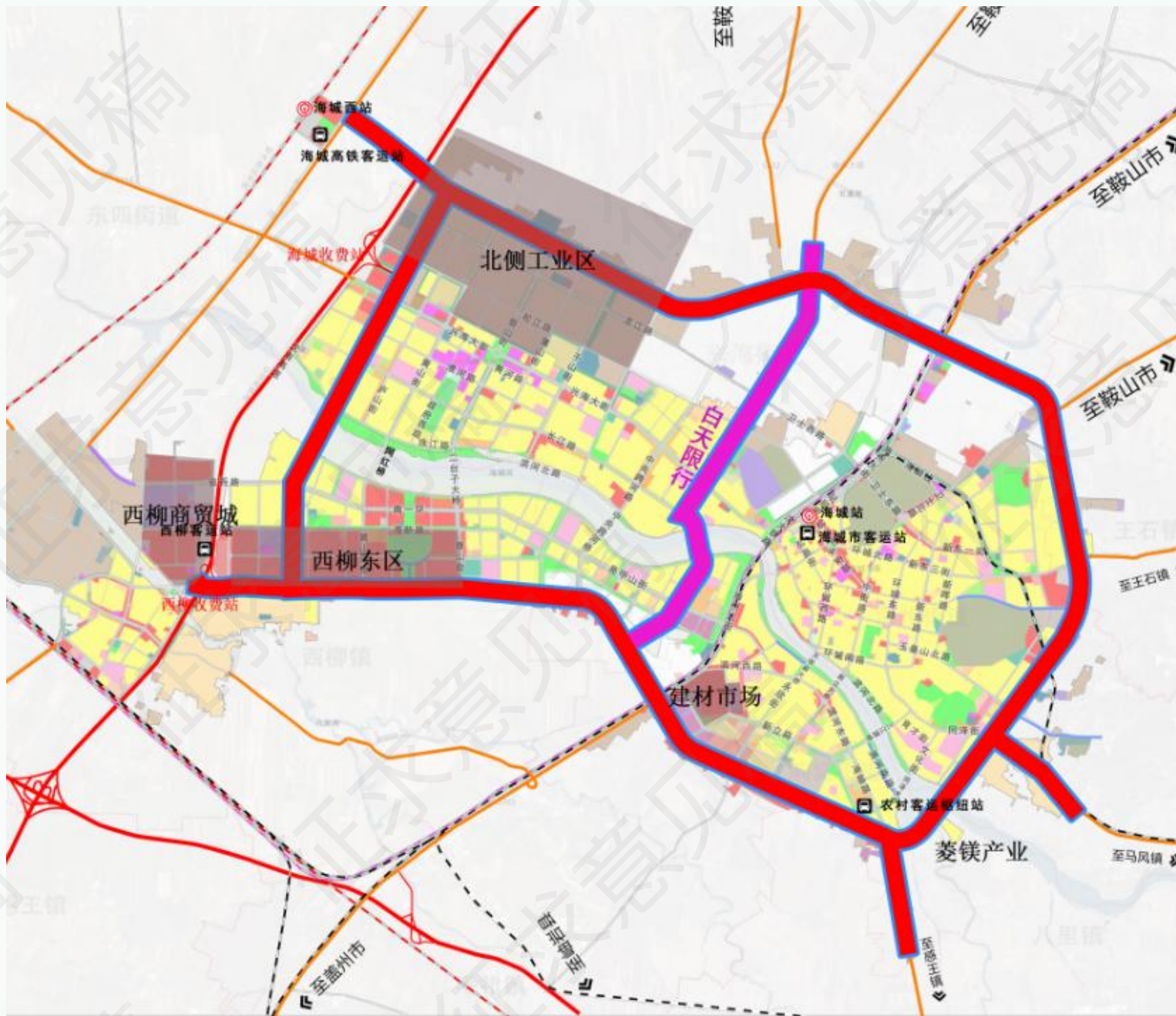
4.2 货运交通规划

货运专用道总长41km，路网密度0.6km/km²。

货运专用环道利用省道大盘线黑大线及天山街，以及在大兴路沿线规划的货运专用道，快速疏散城区货运交通。

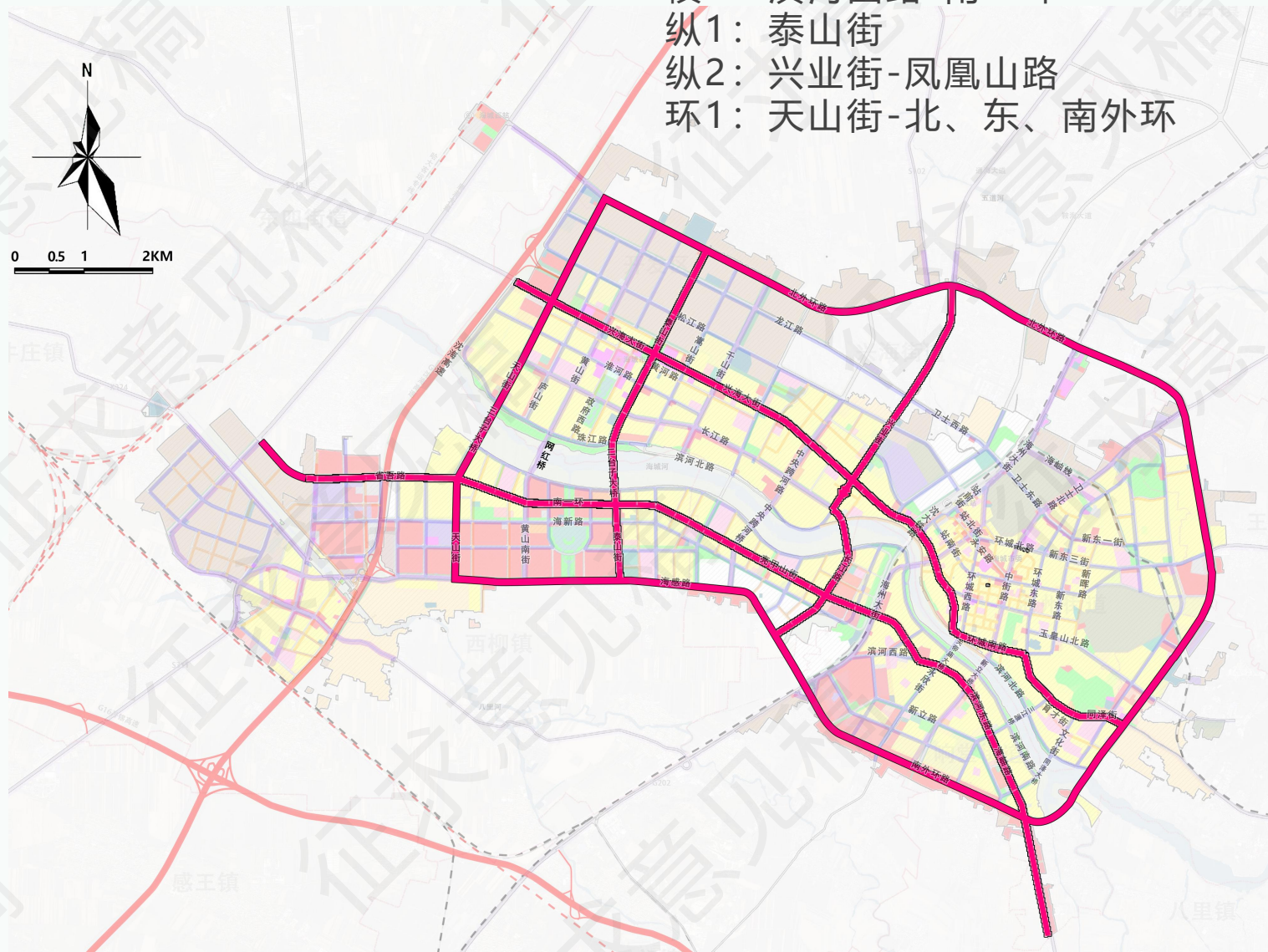
货运专用道设置技术要求：

- 1) 货运专用车道,应满足特大货物运输的要求；
- 2) 货车专用车道宽度应不小于3.75米，货运专用通道最小净高应采用5.0m；
- 3) 道路断面可不设置独立的非机动车道；
- 4) 与支路不设置平面交叉。



4.2 快速路网系统规划

- ◆ 在原有路网基础上，建设1环2横2纵快速路体系。
- ◆ 其中外环路同时设置为主要货运通道，允许货运车辆通行。二纵夜间时段允许货运车辆通行。其余各道路仅允许客运车辆通行。
- ◆ 对快速路路口及道路通行秩序进行调整，降低城市跨区域通行时间。
- ◆ 通过快速路系统，高速、公路车辆可快速进入城市，且城市跨片区交通需求可得到满足，快速路平均车速可达40千米/小时，远高于现有道路18千米的平均时速。
- ◆ 快速路全程采用绿波控制，支路与快速路交叉口不允许直行。
- ◆ （具体路口交通组织见下文路口设计规划）



4.3城市道路系统规划

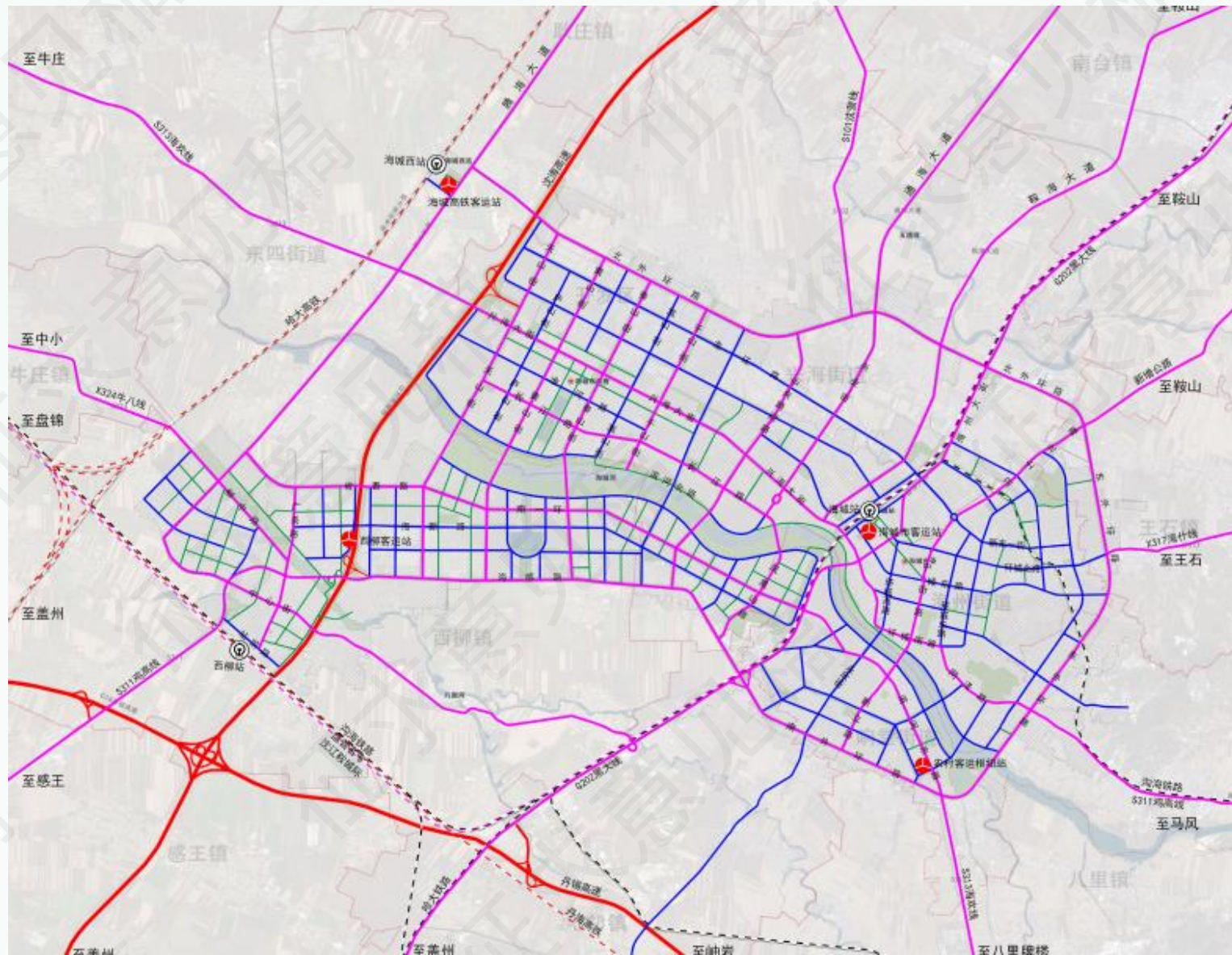
◆海州街道路网结构

路网为多年前老旧城市扩建而成，潜在发展区域路网建设尚未跟进，断头路较多。

道路红线狭窄，非机动车车道实际上被停车挤占。受城内地形所限，老城区形成较多异型路口。海城河以南部分路况相对良好，同样存在停车问题。

◆兴海街道路网结构

整体方格网布局，与城市结构契合度较好；但道路等级划定层级不清，主次干道路幅宽度相近，支路与干道交叉口多，导致快慢交通不分，道路整体运行效率低。



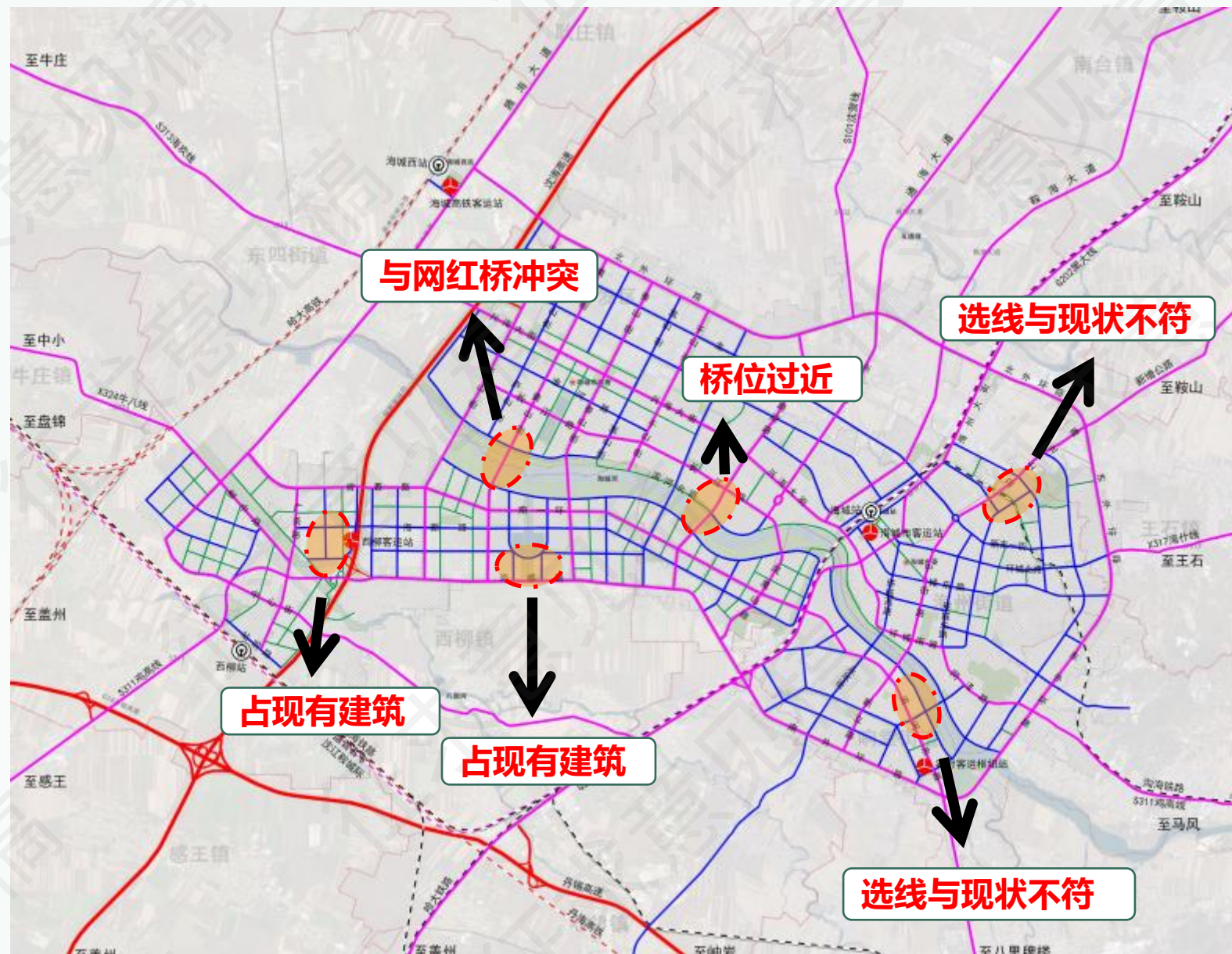
4.3城市道路系统规划

◆ 国空规划道路网计划调整方案

根据模型测算，南北向跨河交通可以满足未来发展需求，国空规划新建跨河交通建议取消。

河南地区存在规划路网与现状建筑冲突的情况，分别位于西柳服装城和海城市营商环境建设局，建议取消规划道路。

局部道路规划与现状道路走向不符，建议按照现状情况调整。



4.3 城市道路系统规划

◆ 主干道

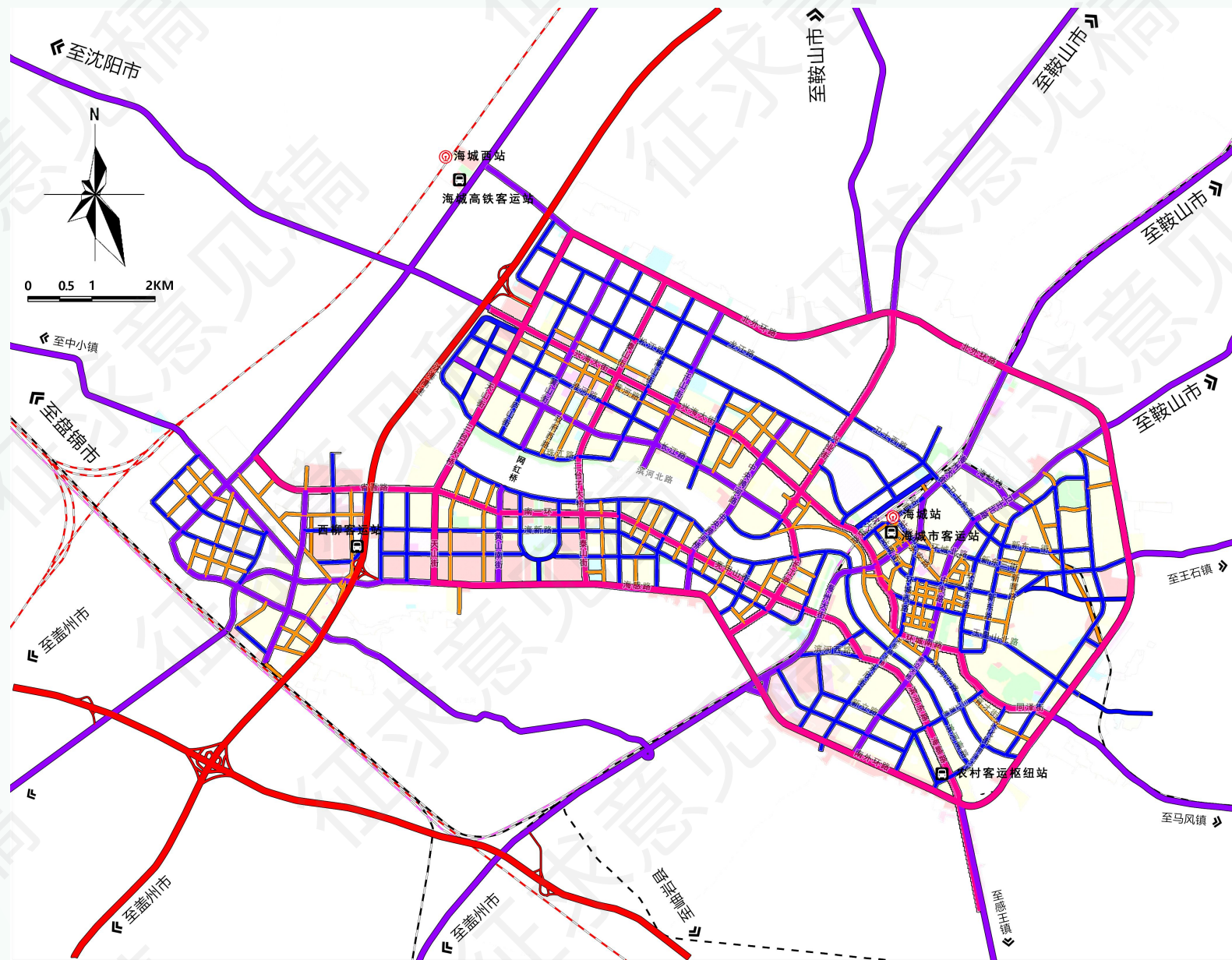
依托快速路体系，链接主要功能片区，从快速路驶出后快速进入城市核心功能区域。主干路主要用于快速、大流量交通，连接城市重要区域，承担过境交通和区域间长距离出行，设计车速高，车道多，交通设施完善，但出入口较少。

◆ 次干道

次干路则侧重于区域内部交通疏导，连接主干路与支路，承担中等流量交通，车速适中，出入口较多，兼顾交通集散功能。

◆ 支路

主要服务于小区、商业区等局部区域，车速低，车道少，但出入口密集，注重交通微循环和停车功能。



4.3 城市道路系统规划

◆ 主干道（55km）：五纵四横

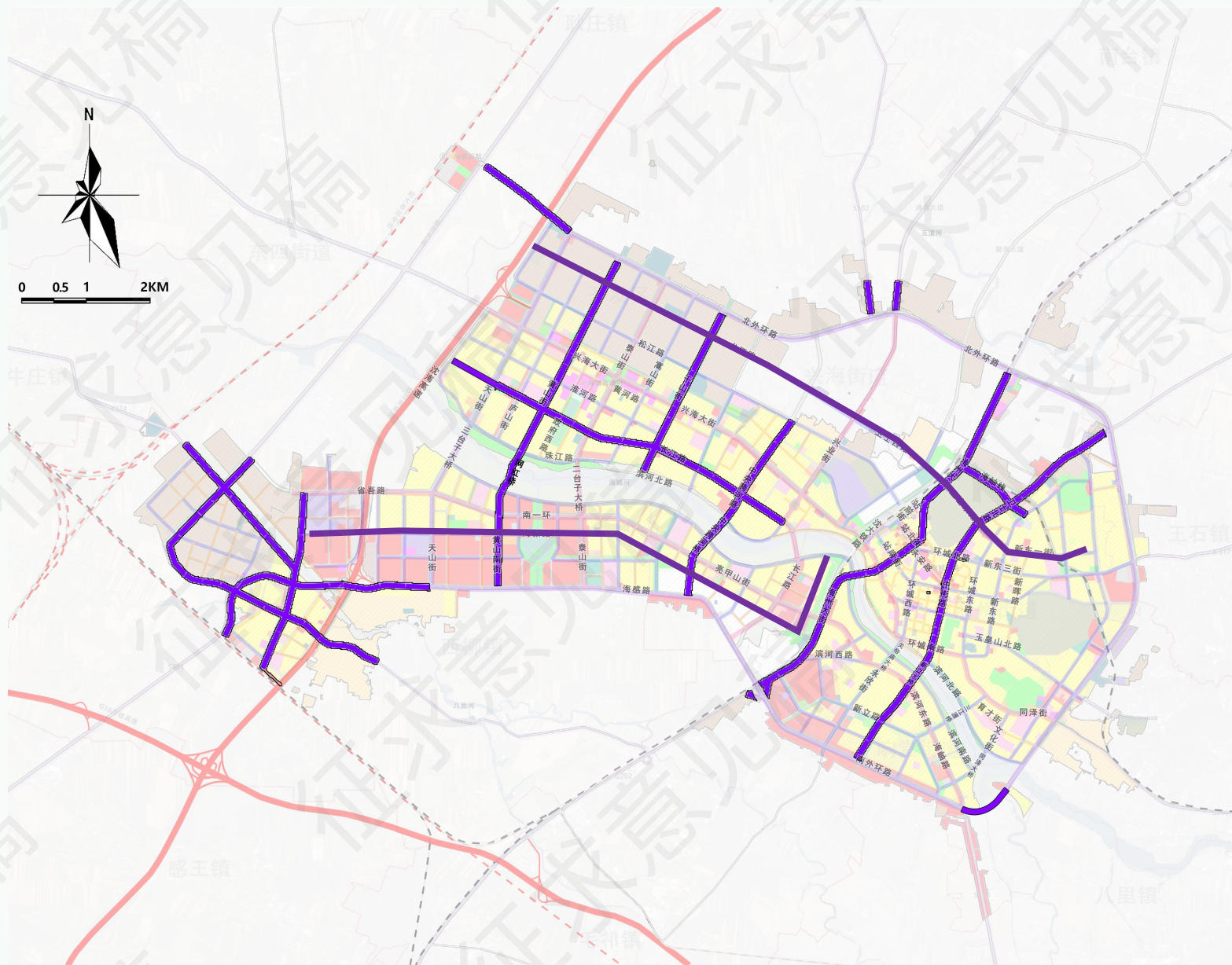
• 五纵：

1. 黄山街
2. 千山街
3. 中央跨河路
4. 海州大街
5. 卫士路-新立大街

• 四横：

1. 龙江路
2. 长江路
3. 海岫线
4. 海新路

对原有规划次干路道路龙江路、海新路提级，完善主城干路网。



4.3 城市道路系统规划

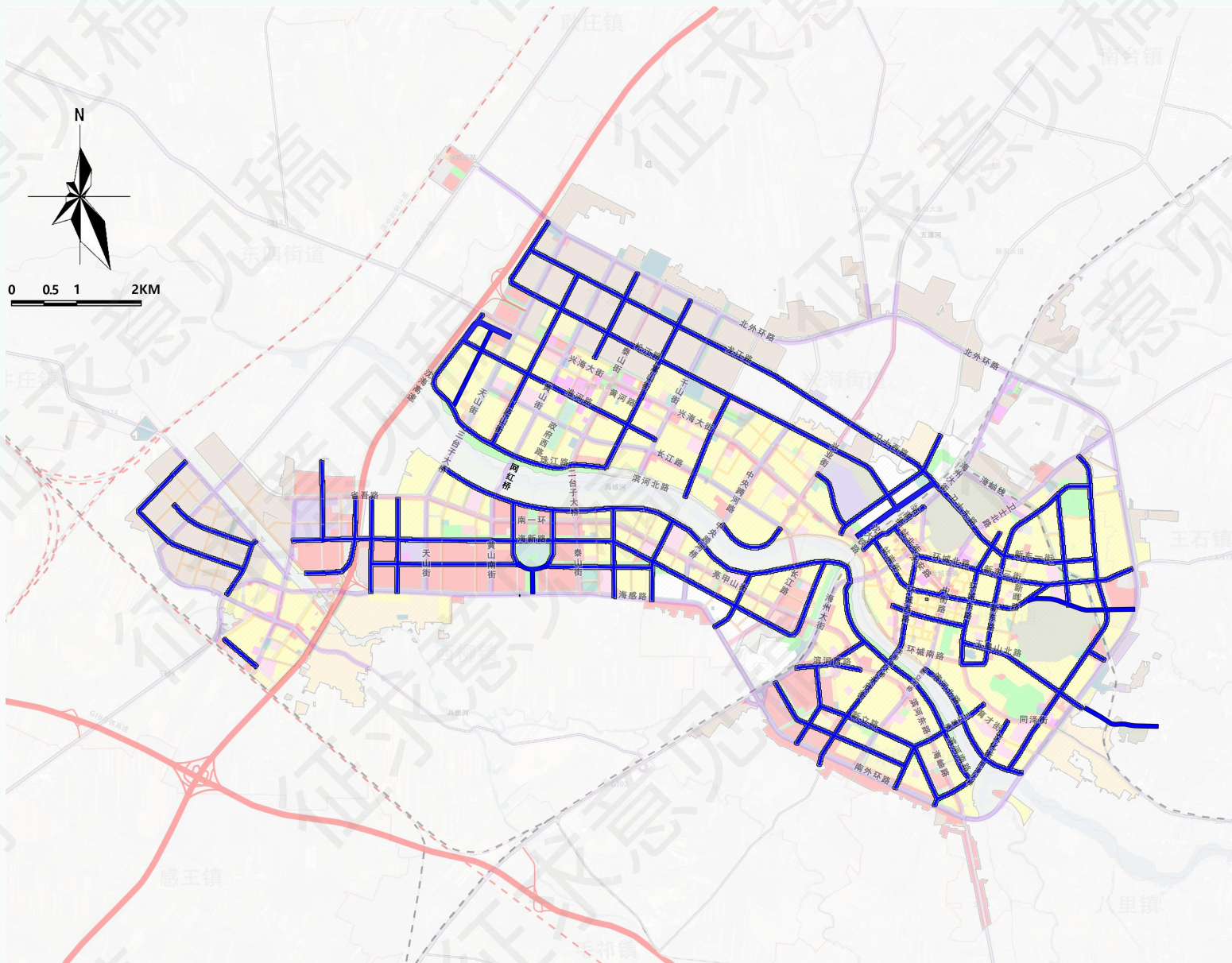
◆ 次干路（主体为7横12纵，175km）

规划海城市次干路的设计车速通常为30-40公里/小时，适合中短距离出行。

大部分次干路规划兼具停车功能，路内停车位应设置在道路负荷度小于0.7的次干路及支路上。

对于停车需求较大的居住区周边次干路在夜间临时设置停车位。

为保障非机动车和行人的路权，次干路应设置独立的非机动车道和人行道。非机动车道宽度应根据交通流量确定，通常不小于2米。人行道应保持连续性，避免被停车位或车辆占用，对于老城区狭窄红线道路，考虑采用非机动、人行共板设计，采用沥青铺装，避免与机动车争抢道路。



4.3 城市道路系统规划

◆ 支路 (140km)

1. 优化交通微循环：

结合城市更新，打通支路网中的断头路，加密支路网络，提升路网密度，增强交通微循环能力。

完善慢行系统：设置独立的非机动车道和人行道，保障非机动车和行人路权，提升出行安全性和舒适性。

2. 加强停车管理

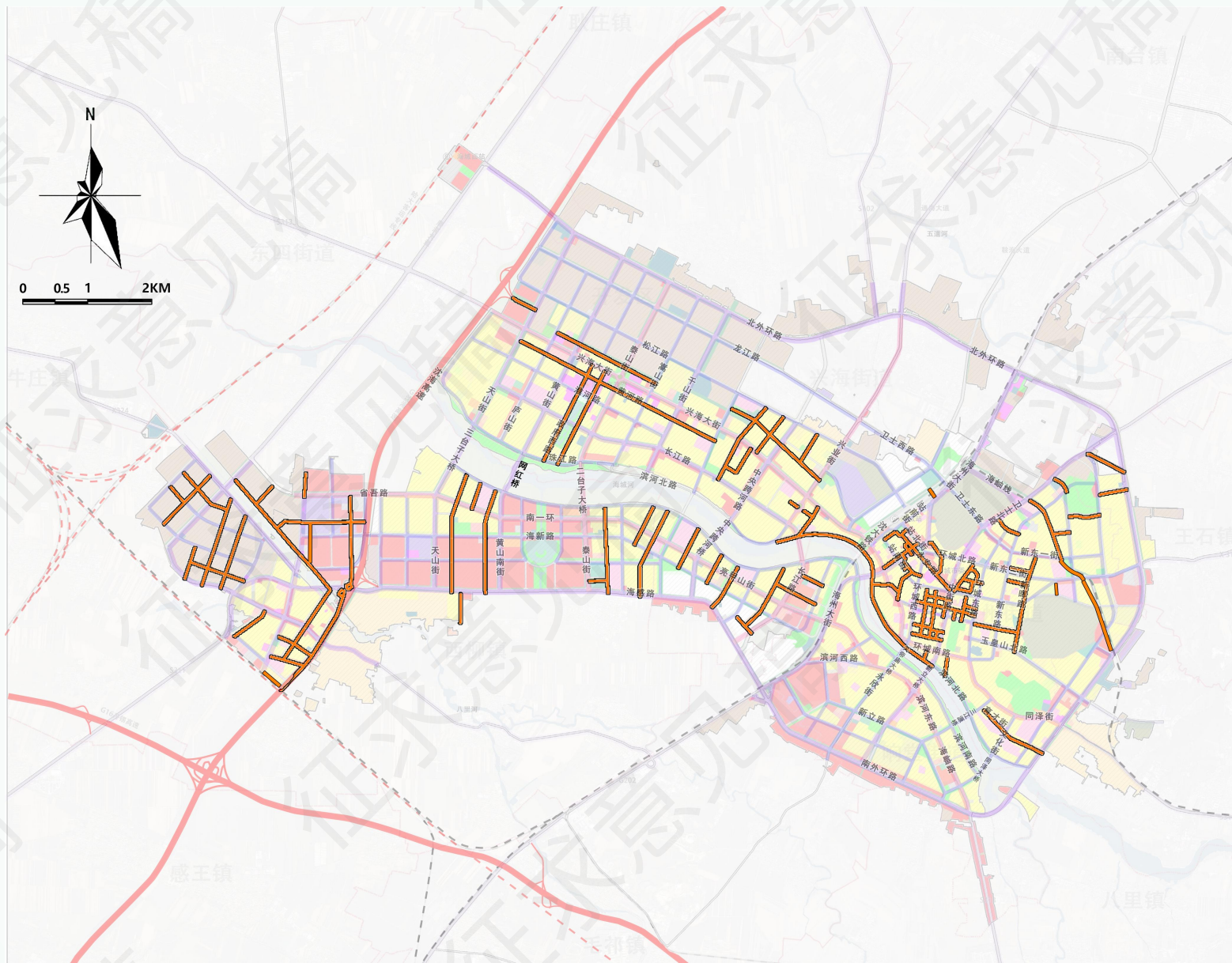
规范停车布局：合理规划路内停车位，避免停车位占用非机动车道和人行道，确保行人和非机动车的通行空间。

增加路外停车场：结合老旧小区改造和城市更新，建设公共停车场或利用小区空地改建露天停车场，缓解停车压力。

3. 结合城市更新进行改造

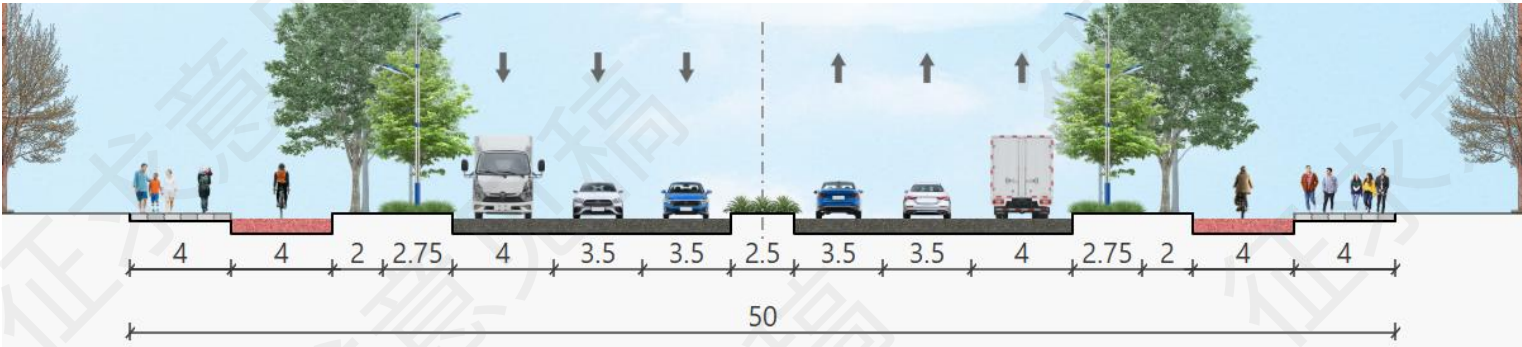
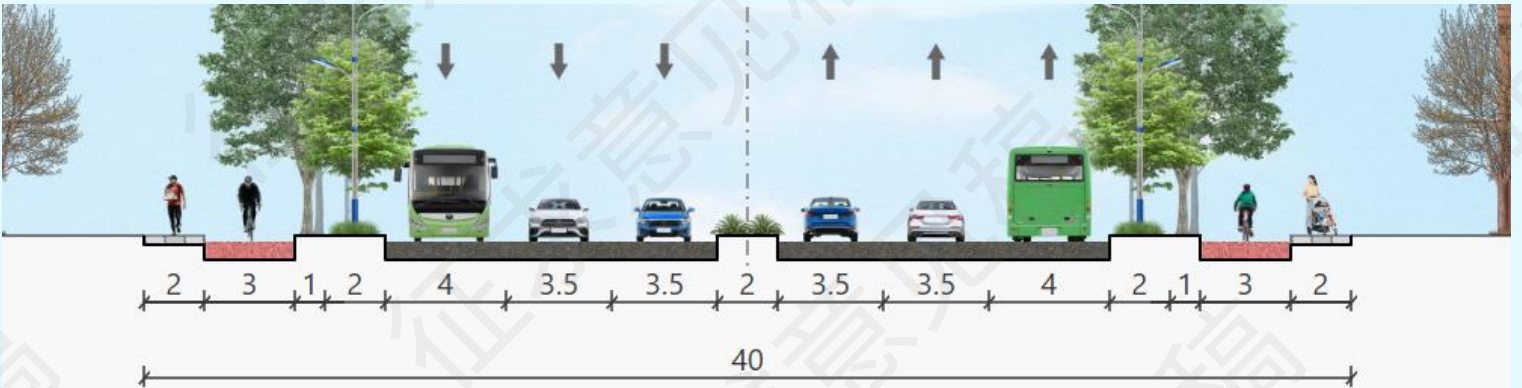
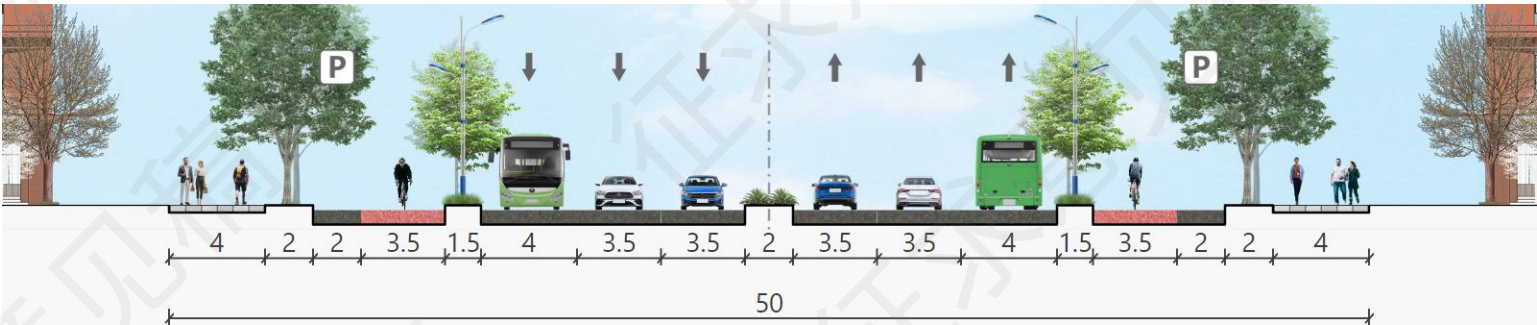
道路拓宽与优化：对部分狭窄的支路进行拓宽改造，提升通行能力。

环境景观提升：增加支路两侧的绿化，建设林荫路和绿道，提升街道景观品质。



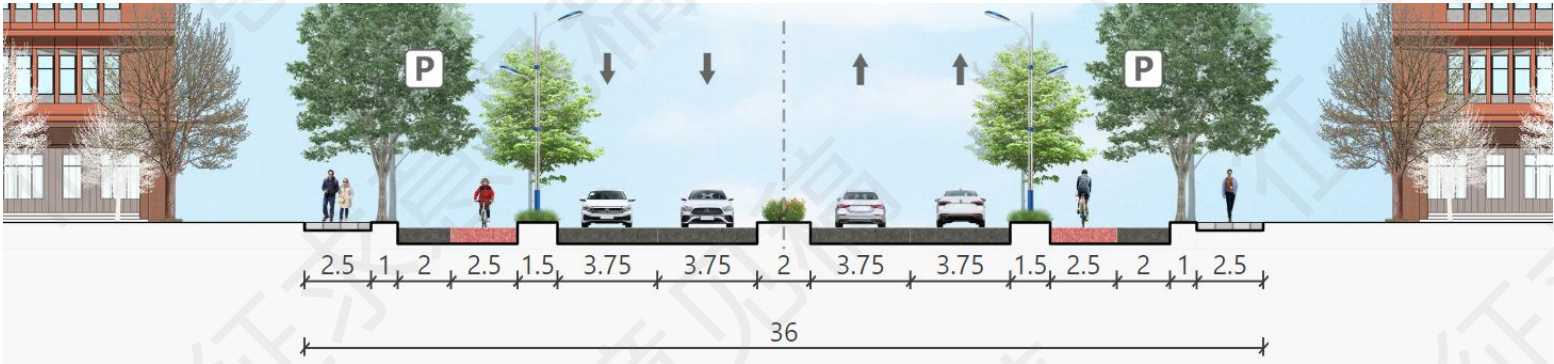
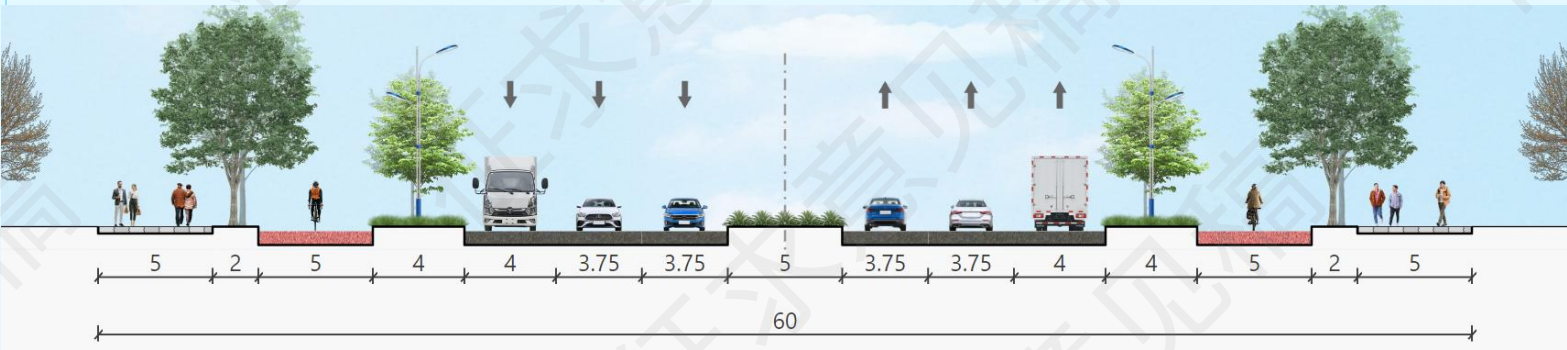
4.4 城市道路断面规划

◆ 城市道路干路横断面规划

断面编号	路名	红线宽度(m)	断面形式	备注
A-1	南外环、东外环	50		提升为快速路，兼顾货运通道作用 (客运、货运)
A-2	北外环、天山街、长江街东南段	40		提升为快速路，兼顾货运通道作用 (客运、货运)
A-3	兴海大街、南一环	50		提升快速路、划分板块，保障路权、兼顾停车 (客运)

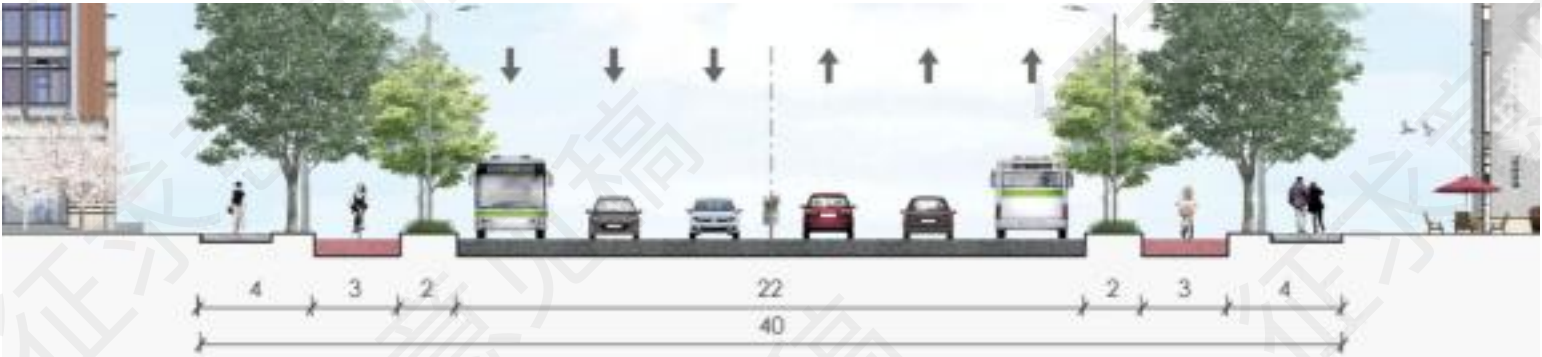
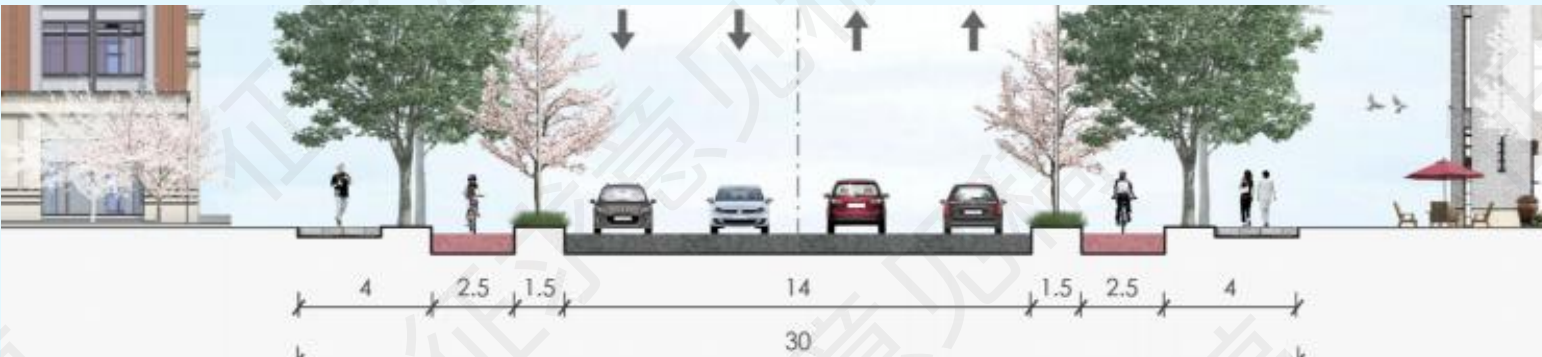
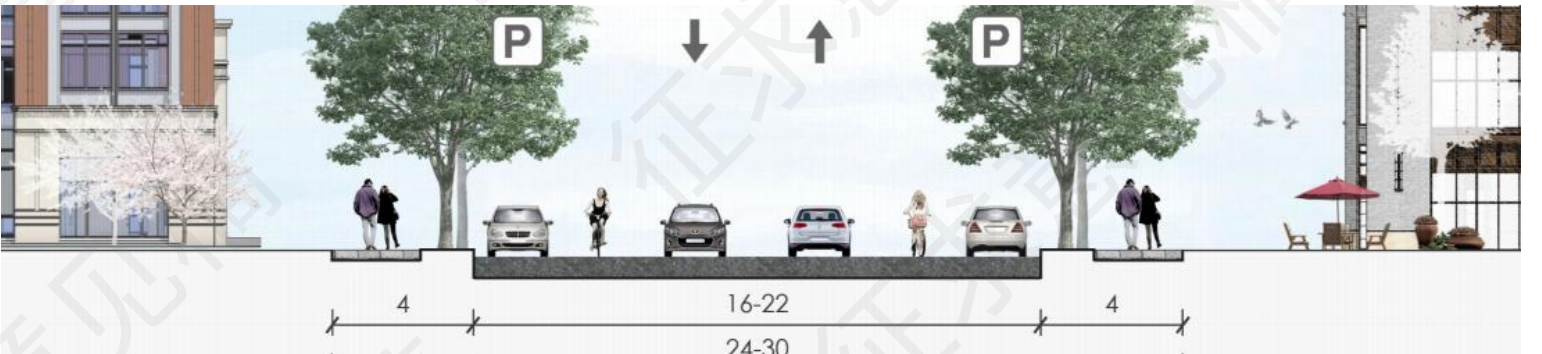
4.4 城市道路断面规划

◆ 城市道路干路横断面规划

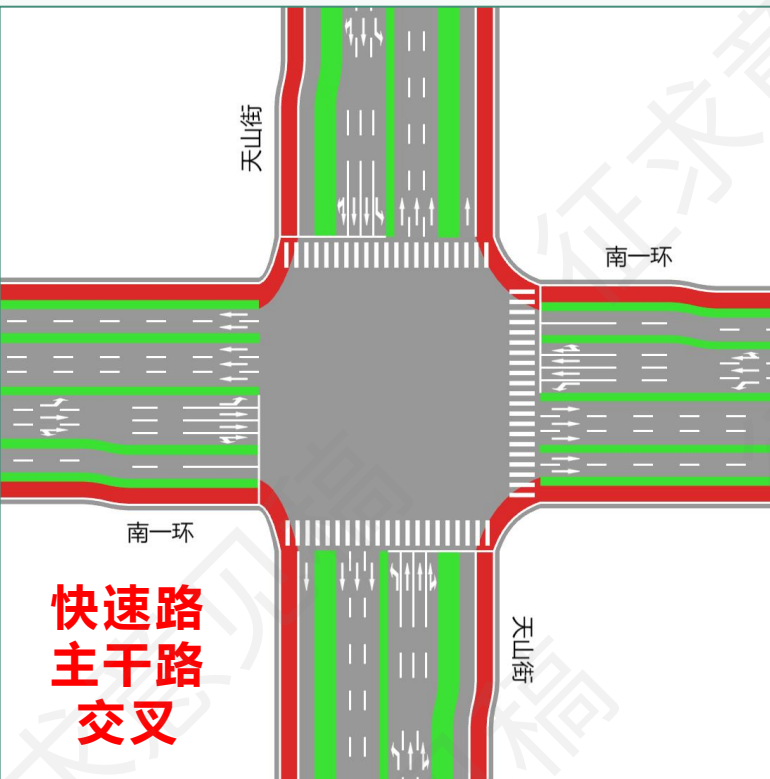
断面编号	路名	红线宽度 (m)	断面形式	备注
A-4	同泽路、益民路、滨河西路、兴业街	36		提升为快速路，设置辅路、兼顾停车
A-5	泰山路	60		提升为快速路，增设隔离绿化带，提高通行速度。

4.4 城市道路断面规划

◆ 城市道路干路横断面规划

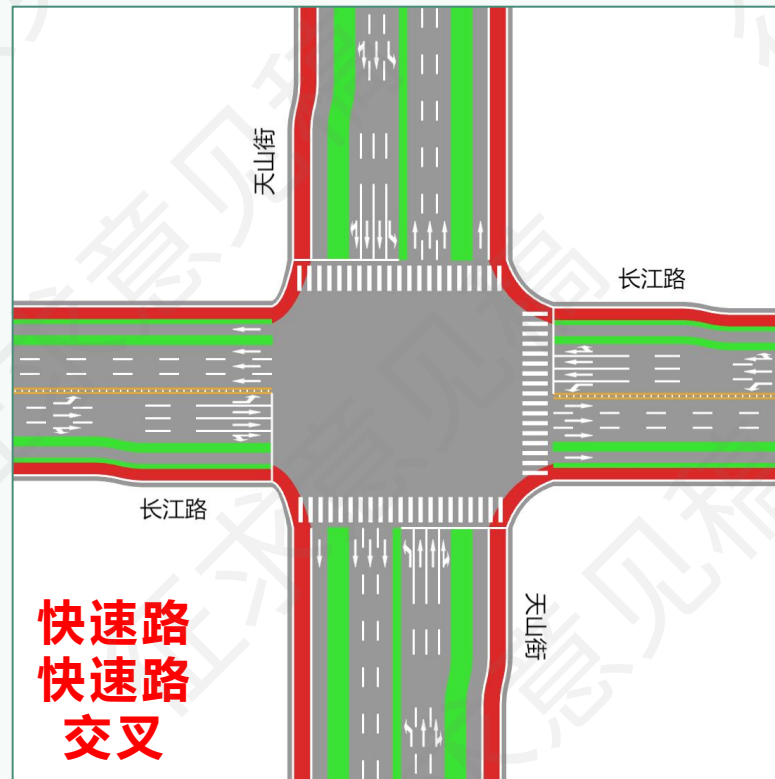
断面编号	路名	红线宽度(m)	断面形式	备注
B-1	长江路、长江街西端	40		将非机动车道设置在外侧，减少停车影响
B-2	环城北路、松江路、海新路	30		利用退线空间提升慢行体验
B-3	城市内部重要道路如：城东路、新东路、新立路等	24~30		保障停车，提升通行秩序，提高慢行路权

4.5 城市交叉口规划

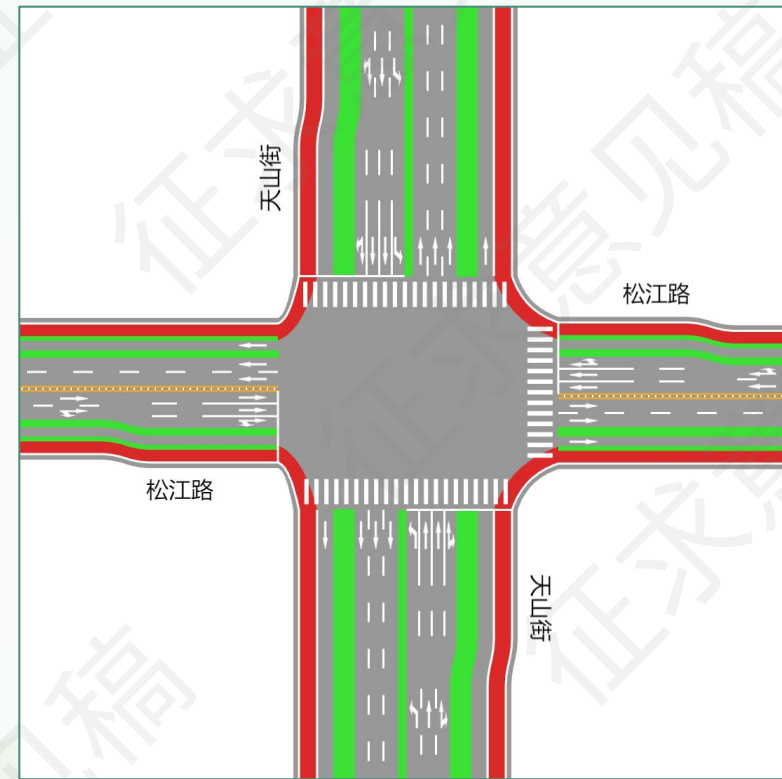


快速路-快速路 交叉口规划

- 1) 适当压缩中央分隔带对交叉口的进口道进行渠化设计，展宽进口道，增设专用的左转机动车道或右转专用道。
- 2) 渠化段机动车道一般不宜小于3m，出口道机动车道有条件时不宜小于3.5 m，困难情况下不宜小于3.25 m。
- 3) 进口道展宽渠化时，渐变段最小长度宜为30 m ~ 35 m。
- 4) 进口道展宽段长度一般宜为70m ~ 90m，设计过程中需要充分调查交叉口交通量，长度不宜过短，也不宜过长。



快速路-主干路 交叉口规划

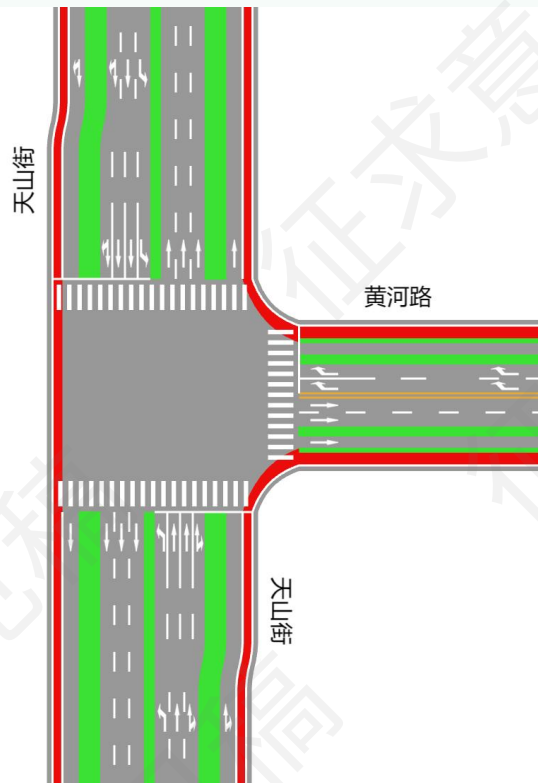


快速路-次干路 交叉口规划

- 1) 支路在快速路交叉口不允许左转，仅保留直行通道，通过减少信控相位周期来提高通行效率。
- 2) 快速路正常展宽，提供左转、掉头行驶车道。

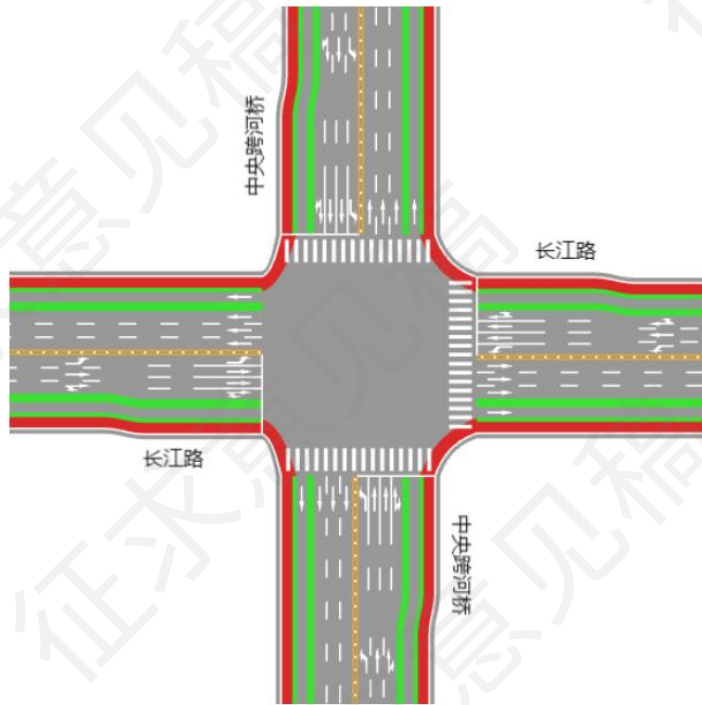
4.5 城市交叉口规划

快速路 支路 交叉



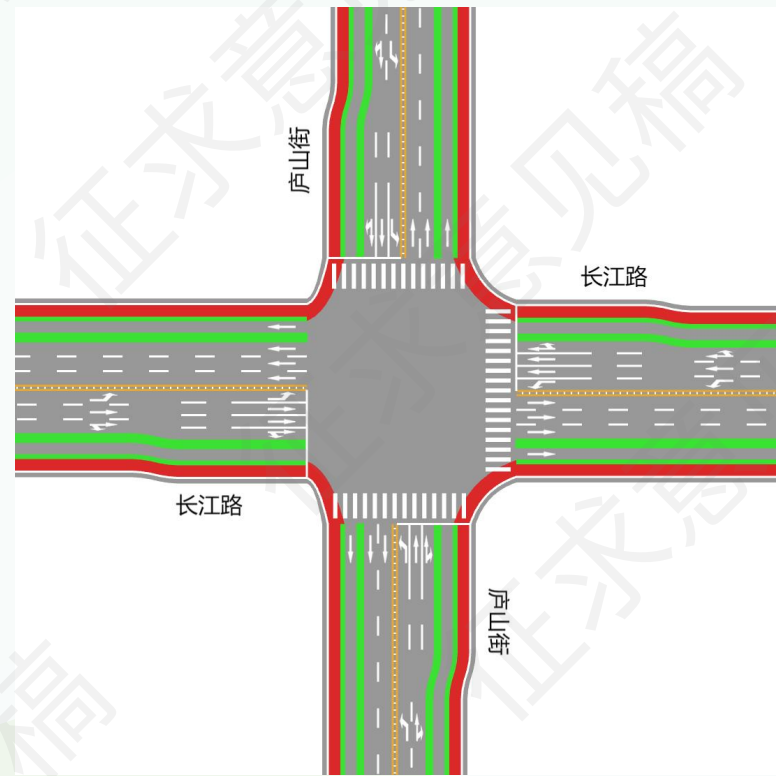
快速路-支路 交叉口规划

- 1) 快速路封闭，支路只允许右进右出；
- 2) 对快速路交叉口展宽处理，增加一条右转待并车道
- 3) 快速路上不设置过街人行横道，建议远景结合人流量需求 设置过街步行天桥。



主干路-主干路 交叉口规划

- 1) 在规划快速路体系的基础上，主干路、次干路在道路功能上相对接近，规划不对主次干路交通秩序进行限制。
- 2) 增加道路口渠化，提升交叉口通过效率。
- 3) 对左转车辆较高的路口，如关帝庙大桥南北路口，要求交通信号区分左转、直行相位，杜绝因左转、直行车辆相互阻滞而形成的交通拥堵。
- 4) 严控路口停车，尤其对于展宽车道，设置违停抓拍探头。



主干路-次干路 交叉口规划

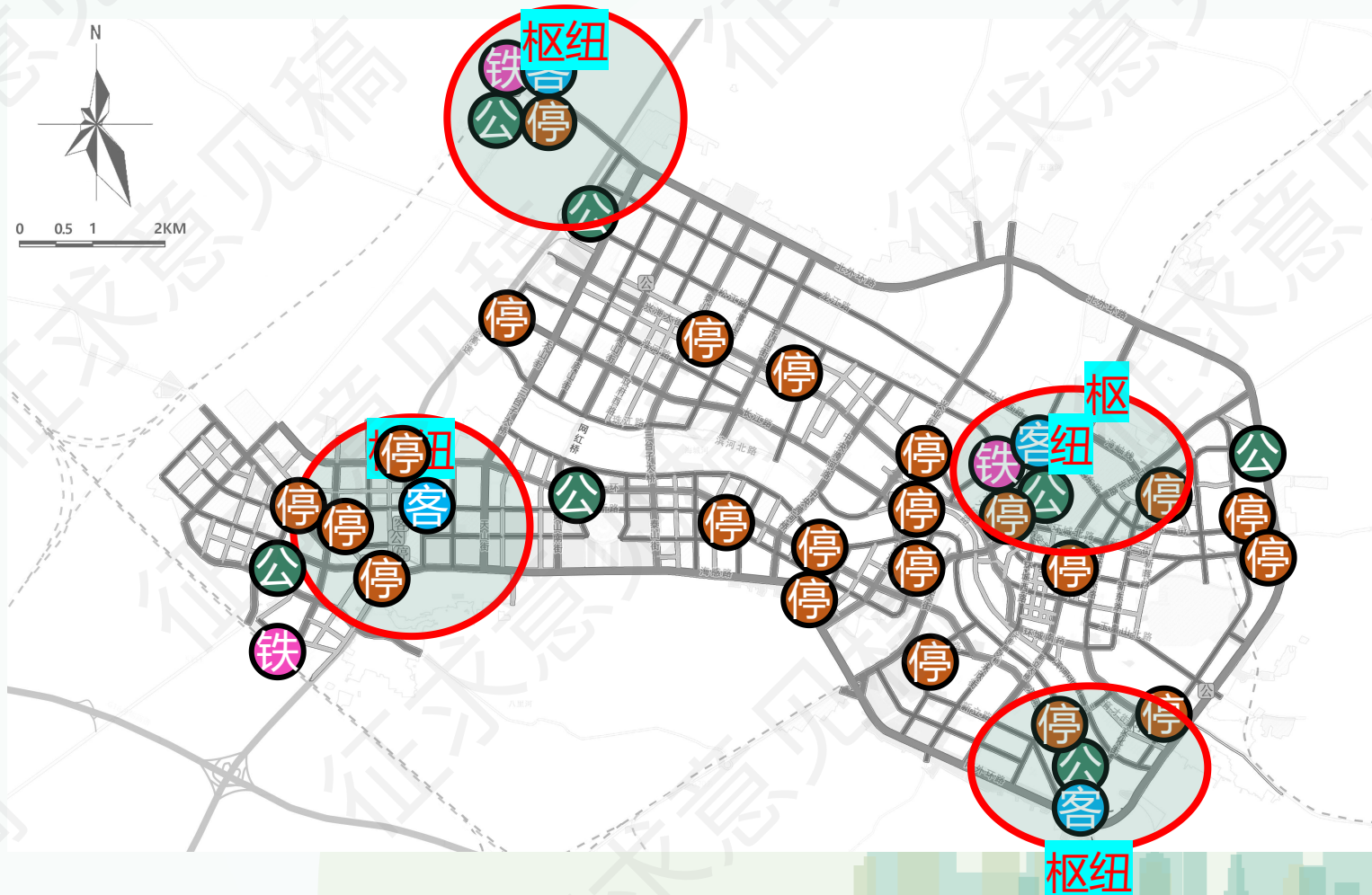
4.6 交通设施规划

◆ 国空存在问题

- 1、公交场站过多。且规划场站难以落地。
- 2、交通枢纽规划分散。
- 3、乡镇客运与铁路难以链接。
- 4、工业、物流用地周边停车场用地不足。
- 5、兴海区停车场用地较少。

◆ 调整

- 1、将大部分公交场站用地转变为停车用地，保留6处即可满足需求。海城市公交场站用地规模，按45万人口，万人12~16台，600~800台车辆，9万~12万平方米场站用地即可满足需求。
- 2、将农村客运枢纽迁移至高铁站。
- 3、建立新建项目交通影响评价制度，确保兴海停车配建重组。
- 4、将兴海北部工业区公交停车场转为大型车辆停车场。
- 5、提高停车场充电桩建设，要求公交停车场充电设施对外经营。



4.7城市绿道系统规划

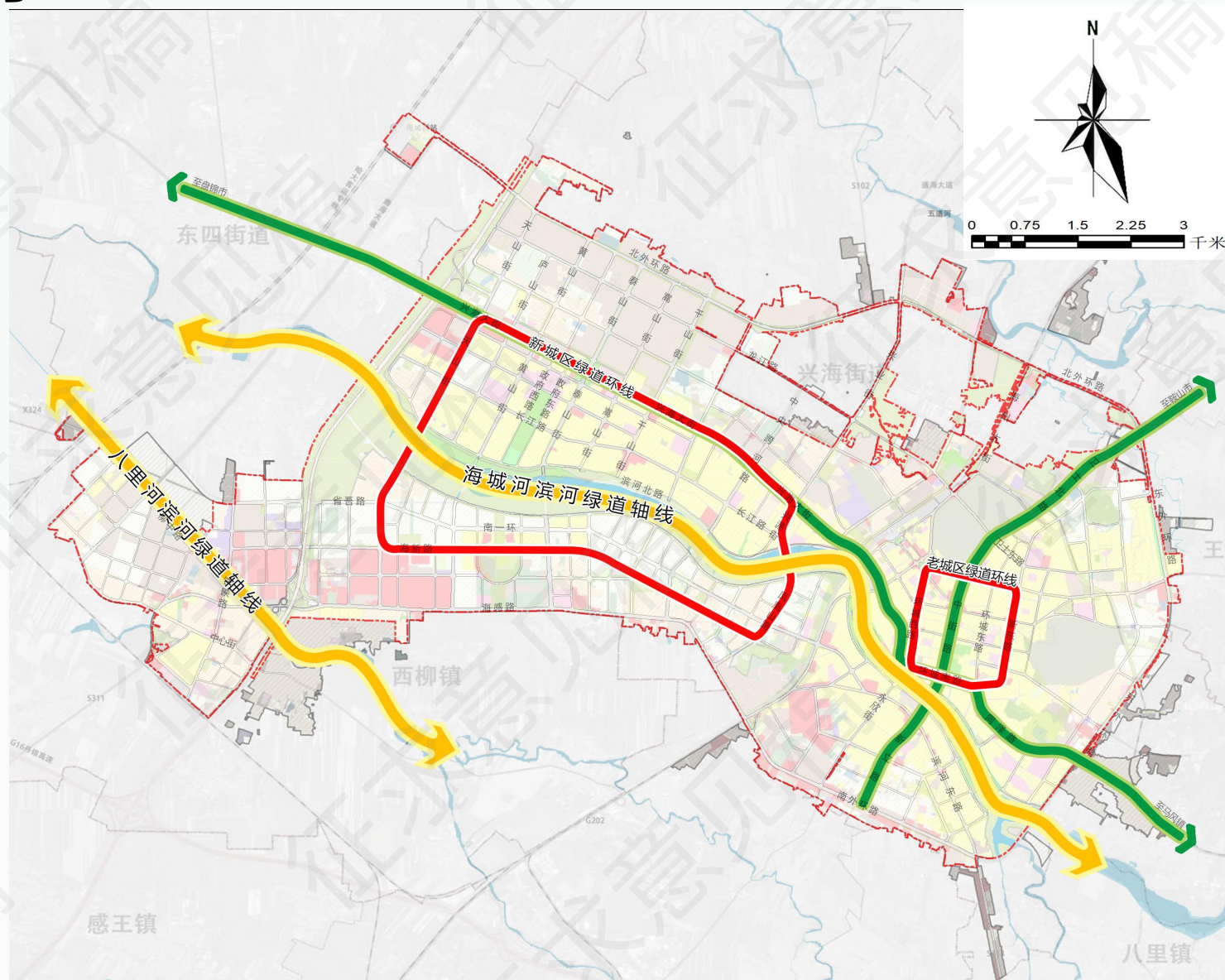
◆ 城市绿道系统结构

打造“双环相扣、双轴并联、主廊对接”的中心城区绿道总体格局。

双环相扣：结合海城市国土空间总体规划绿地系统布局，形成由海新路绿道、凤凰山路—长江路—兴源街绿道、兴海大街绿道、天山街绿道所构成的新城区绿道主环；由环城北路、新东路、环城南路、环城西路所构成的老城区绿道主环。

双轴并联：指由海城河滨河绿道（滨河北路、滨河南路）、八里河滨河绿道（八里河南岸、北岸绿道）形成的两条绿道主轴线。

主廊对接：指中心城区形成的纵横两条对外联系区域的绿道，分别是向西联系盘锦市的、向东联系马风镇的兴海大街—环城南路—同泽路绿道；向北联系鞍山市的卫士北路—中街路—新立路绿道。

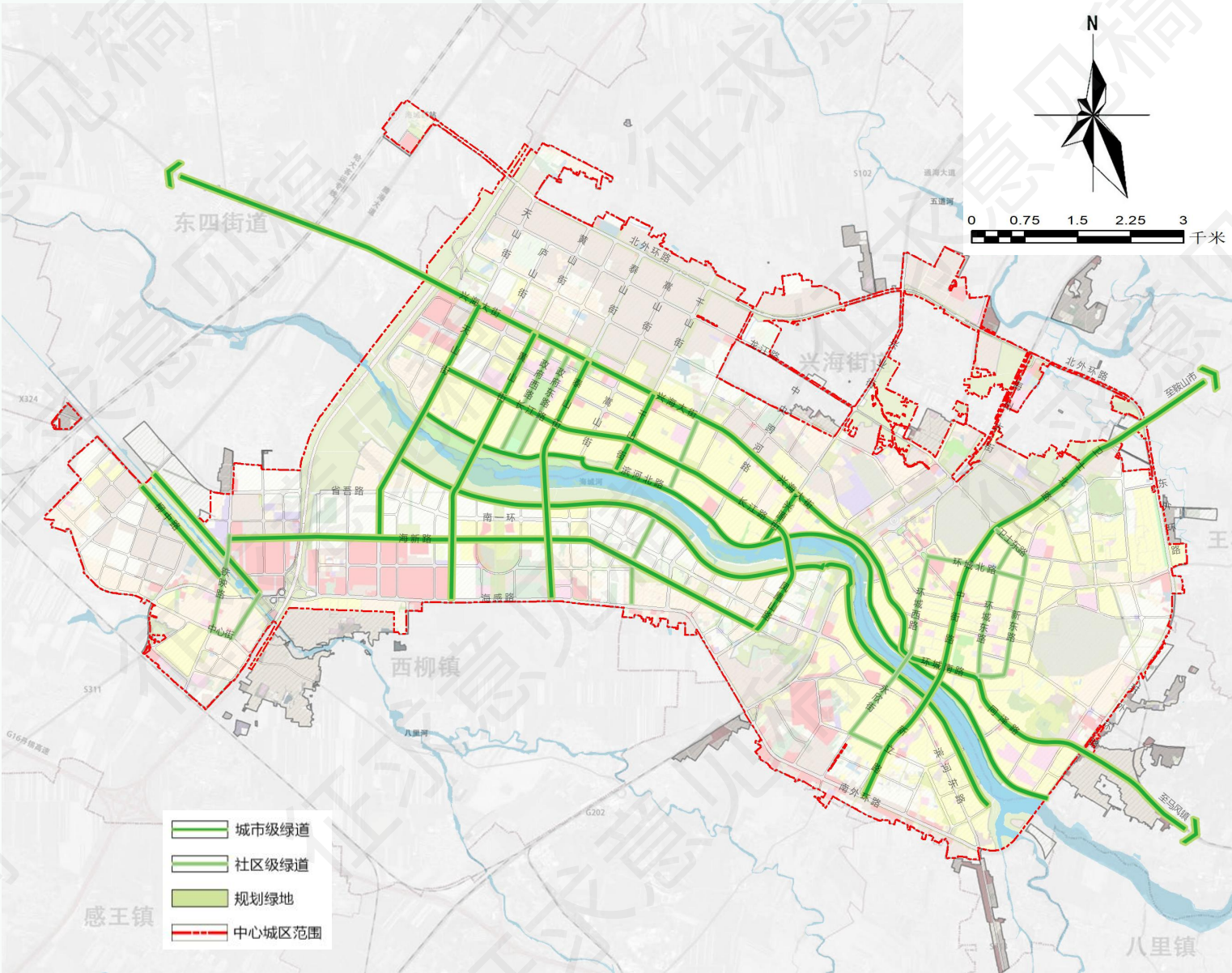


4.7城市绿道系统规划

◆ 城市绿道系统布局

中心城区绿道网络由11处城市级绿道、9处社区级绿道构成，总长度87.20千米，其中城市级绿道总长70.1千米，社区级绿道总长17.1千米，万人拥有绿道长度1.74千米。

序号	绿道等级	绿道名称	绿道里程（千米）
1	城市级	海城河滨河绿道 (滨河北路、滨河南路)	20
2	城市级	八里河滨河绿道 (八里河南岸、北岸道路)	4
3	城市级	兴海大街—环城南路—同泽路绿道	11.8
4	城市级	海新路绿道	7.6
5	城市级	卫士北路—中街路—新立路绿道	7
6	城市级	天山街绿道	3.6
7	城市级	黄山街绿道	4
8	城市级	泰山街绿道	3.5
9	城市级	千山街绿道	1
10	城市级	兴源街绿道	0.8
11	城市级	长江路—凤凰山路绿道	6.8
		合计	70.1
12	社区级	环城西路—永欣街绿道	3.3
13	社区级	环城东路绿道	1.9
14	社区级	环城北路绿道	1.4
15	社区级	卫士东路—新东路绿道	2.6
16	社区级	政府西路绿道	1.7
17	社区级	政府东路绿道	1.6
18	社区级	碧桂园绿道	2.3
19	社区级	铁映路绿道	1.3
20	社区级	中心街—黄金走廊绿道	1
		合计	17.1



4.7城市绿道系统规划

◆ 绿道慢行功能分类

(1) 以步行道为主，骑行道为辅

以步行道为主，骑行道为辅的绿道主要指骑行道和步行道合并在一起，优先满足步行需求的绿道，适用于建设条件有限的滨水或道路空间。

断面主要参数：

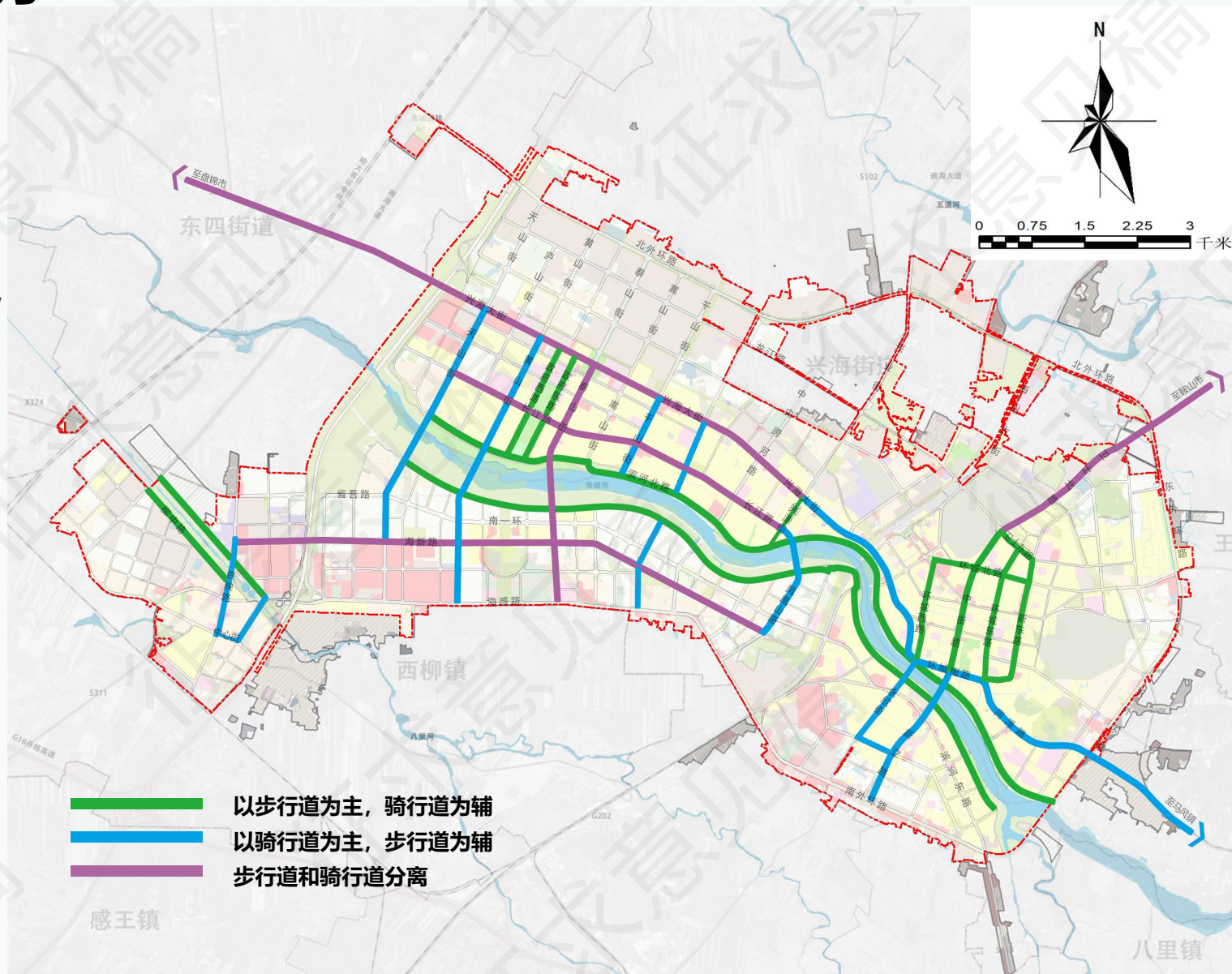
步行道1.0-3.0m，骑行和步行混行，优先满足步行，部分滨河栈道仅能满足步行；纵向坡度 $\leq 3\%$ 为宜，最大8%；

横向坡度 $\leq 1\%$ 为宜，最大2%；

路面材料：石材、木材、混凝土、彩色砖等。



以步行道为主，骑行道为辅绿道断面示意图



4.7城市绿道系统规划

◆ 绿道慢行功能分类

(2) 以骑行道为主，步行道为辅

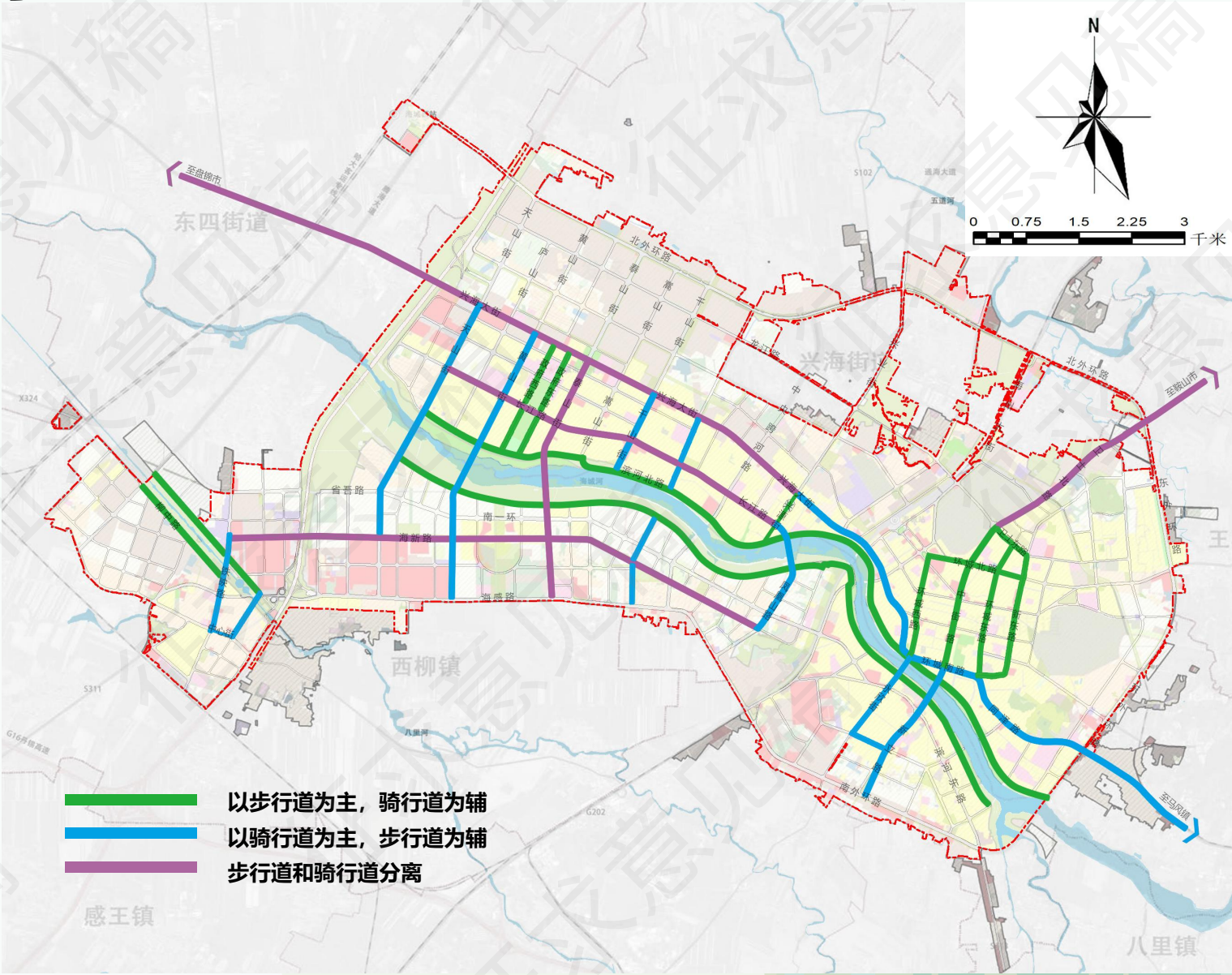
以骑行道为主，步行道为辅的绿道主要指骑行道和步行道合并在一起，优先满足骑行需求的绿道，适用于建设条件有限，区域联系性较强的长距离绿道。

断面主要参数：

- 自行车道1.5—3.5m，骑行和步行混行，优先满足骑行；
- 纵向坡度 $\leq 3\%$ 为宜，最大8%；
- 横向坡度 $\leq 1\%$ 为宜，最大2%；
- 路面材料：石材、木材、彩色砖等。



以骑行道为主，步行道为辅断面示意图



4.7城市绿道系统规划

◆ 绿道慢行功能分类

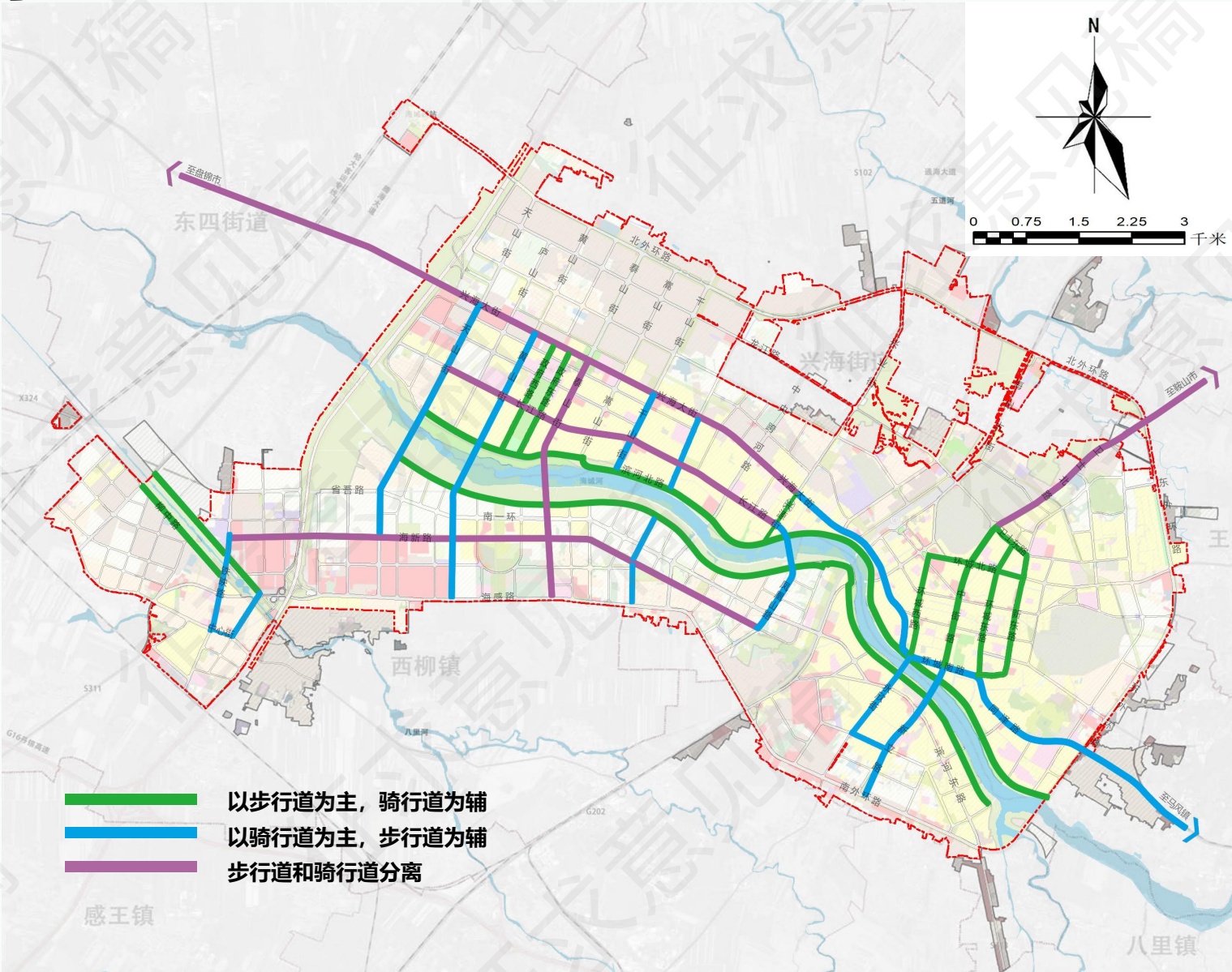
(3) 步行道和骑行道分离

断面主要参数:

人行道1.0-4.0m，自行车道2.0-4.0m，绿道总宽度3.0-8.0m。
纵向坡度 $\leq 3\%$ 为宜，最大8%；大于8%时，应辅以梯步解决竖向交通。
横向坡度 $\leq 1\%$ 为宜，最大2%。
路面材料：石材、木材、混凝土、彩色砖、结砂石等。



步行道和骑行道分离断面示意图



- 以步行道为主，骑行道为辅
- 以骑行道为主，步行道为辅
- 步行道和骑行道分离

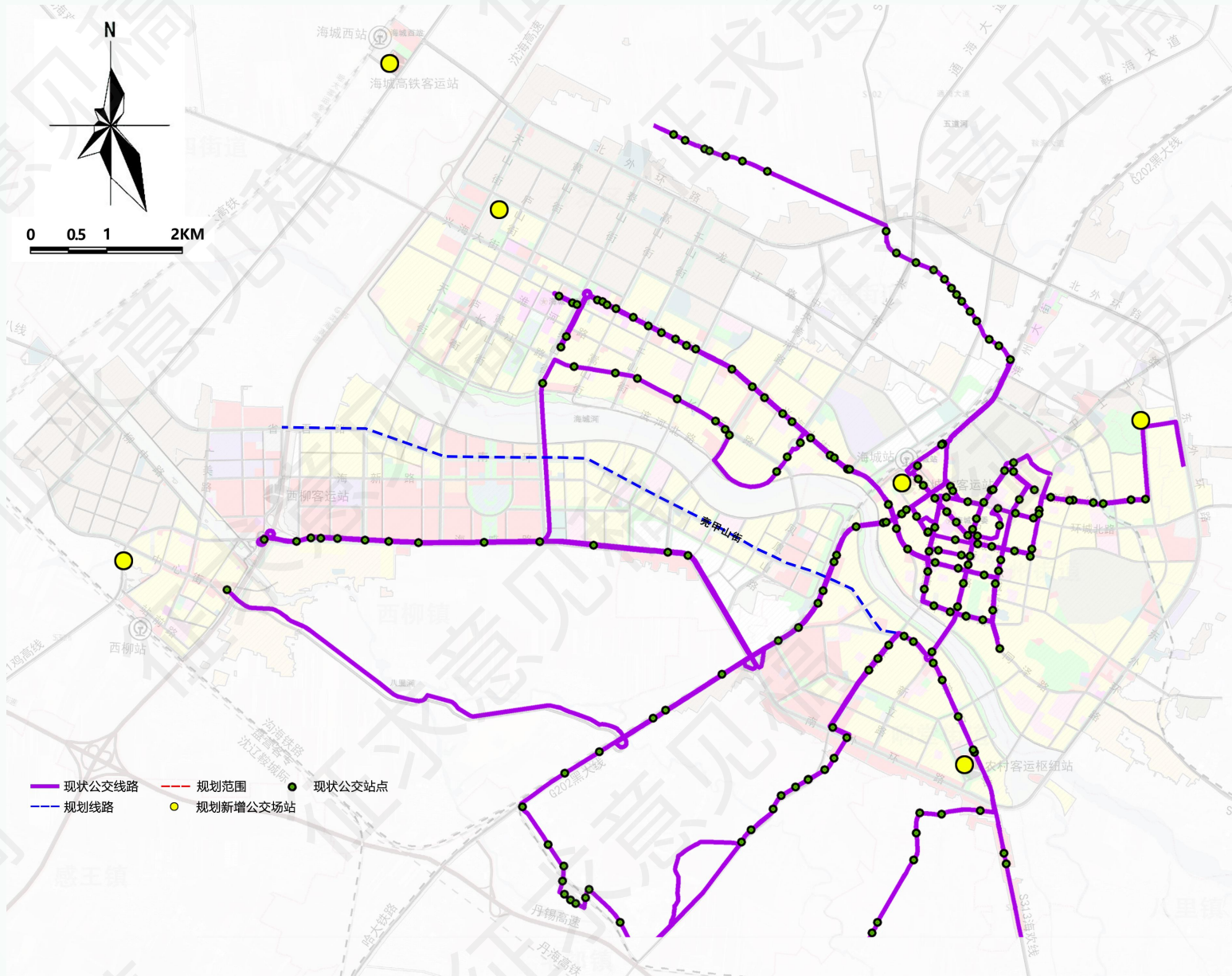
4.8 城市公交系统规划

◆ 公交设施及线路布局

规划新增南一环公交线路，满足未来日益增长的居民出行方要求，织密河南公交网络。

结合城市快速路的设置，将南一环、兴海大街公交线路建设成为快速公交线，舒缓东西向交通压力。

结合火车站、客运站等大型交通枢纽站，新建6处公交场站，满足公交车日常养护、充电、停车等需求。



4.9 出租行业发展规划

◆ 海城市出租行业体量控制

- 规划不再新增巡游出租车，远期巡游+网约总量限制在3000台以内。
- 规划加强网约出租车管理，对于挂靠在平台，不在平台接单的车辆，必须全部清除。
- 对巡游出租车进行巡网融合改造，巡游出租车纳入平台后，在城市内高峰时间应比网约车优先接单。
- 要求新设立的网约车公司具备最小体量，如对应的办公场所，财务、管理人员，停车场，会议室等。
- 对抓包非法网络接单的车辆，要对其平台进行处罚。
- 鼓励出租、网约车公司积极举报黑车，打击黑车市场。

◆ 海城市出租行业新能源化

- 要求自2026年1月起更换的车辆全部为新能源车辆。
- 对愿意采取换电车辆的出租车公司，由政府为其落实换电站用地。
- 在城市建成区边缘地价洼地区域建设多点位的充电站，提供服务费较低的充电场所。



4.10 城市停车系统规划

◆ 停车场布局

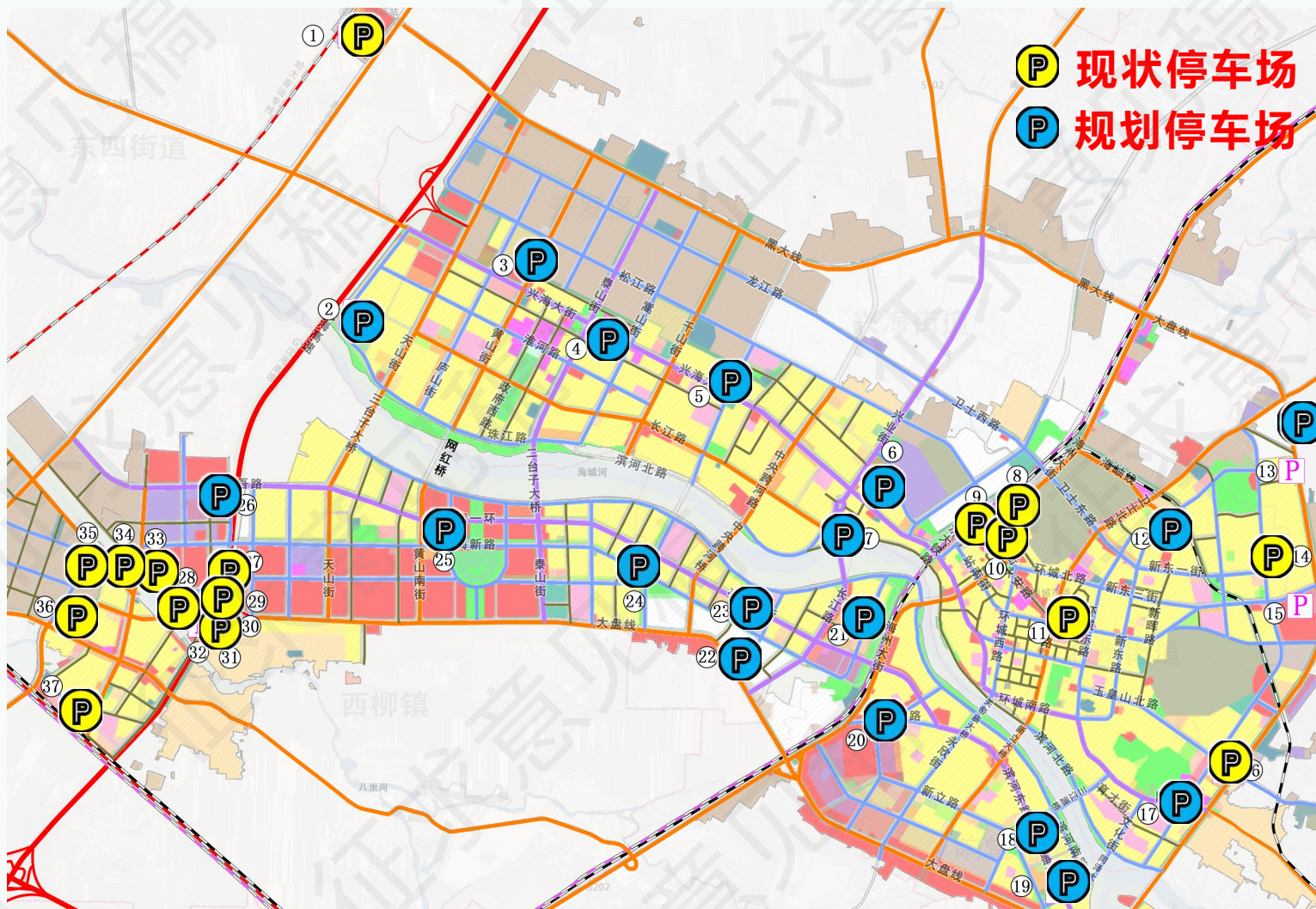
规划远期海城市设置公共停车场37处，总面积46万平方米。

其中现状停车场18处，总面积18.5万平方米。

规划建设停车场19处，总面积27.5万平方米。共计提供停车泊位1.5万个。

规划将大型车辆及公交车辆全部迁入停车场。

规划新建停车场后，取消停车场周边道路泊位，按1：1进行替代，逐步减少违停现象。



4.10 城市停车系统规划

序号	面积 (万平)	状态	备注	序号	面积 (万平)	状态	备注
1	2.20	现状	现状存在绿地可动	20	1.38	规划	与农村宅基地冲突
2	2.59	规划	可操作, 建议放在远期	21	0.41	规划	与农村宅基地冲突
3	0.57	规划	与农村宅基地冲突	22	0.52	规划	与建筑冲突
4	0.28	规划	可操作	23	0.46	规划	与农村宅基地冲突
5	0.74	规划	与现有厂房冲突	24	0.44	规划	可操作
6	4.89	规划	可操作	25	0.87	规划	可操作
7	0.77	规划	与现状住宅冲突, 仅0.2万平可建设	26	4.92	规划	可操作
8	0.76	现状		27	3.86	现状	
9	1.58	现状		28	1.67	现状	
10	0.24	现状		29	0.38	现状	
11	0.46	现状		30	0.47	现状	
12	1.91	规划	部分存在建筑, 可建设面积约1万平	31	0.19	现状	
13	0.26	规划	可操作	32	0.40	现状	
14	0.20	现状		33	1.53	现状	
15	3.36	规划	可操作	34	0.09	现状	
16	0.81	现状		35	0.17	现状	
17	0.25	规划	与现状住宅冲突	36	0.94	现状	
18	0.82	规划	与农村宅基地冲突	37	2.50	现状	
19	2.25	规划	与农村宅基地冲突				

4.10 城市停车系统规划

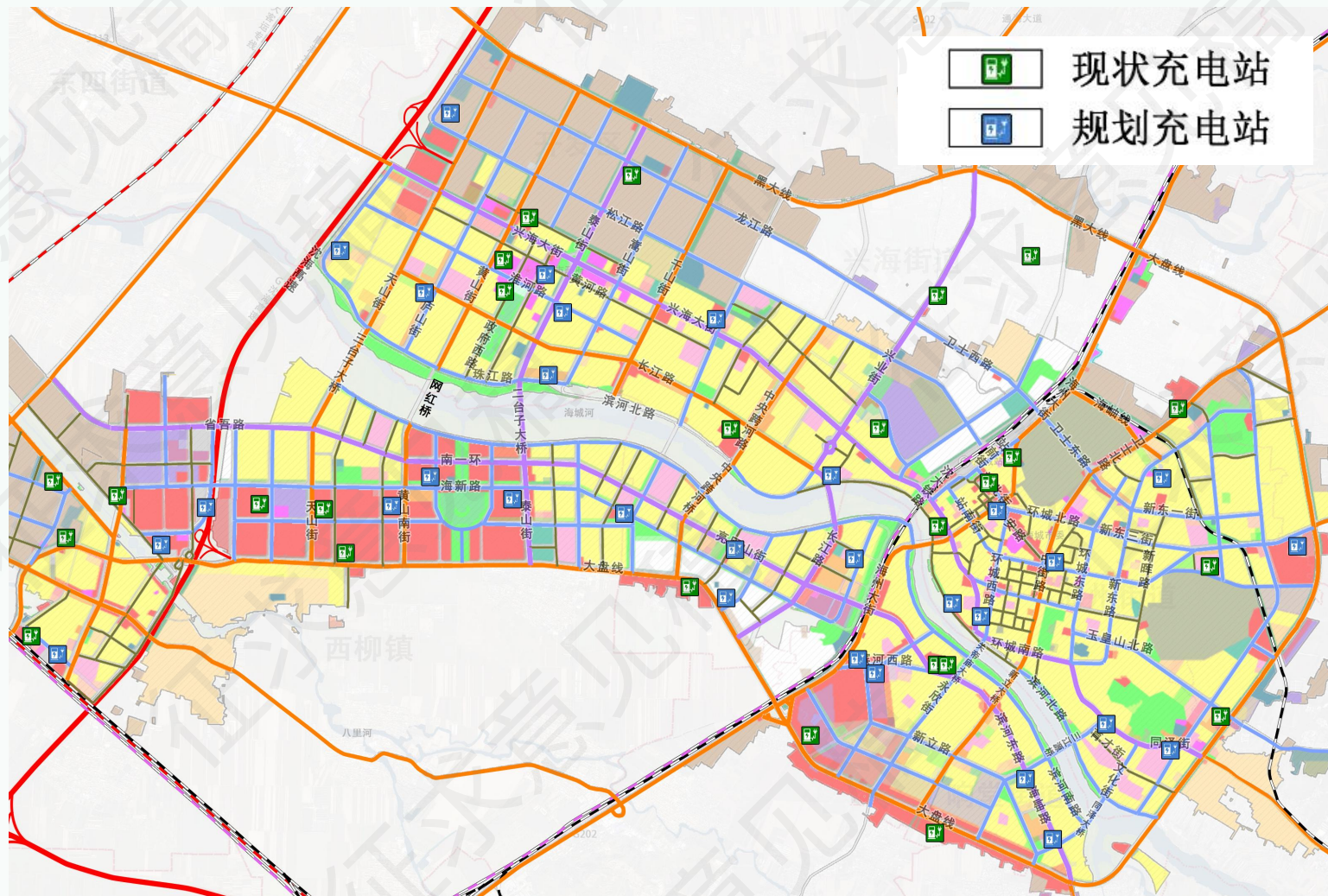
◆ 充换电设施布局

海城市已经基本实现了充电站500米全覆盖。

按适度超前，满足需求的理念进行规划，新建充电站29处，共计新增充电座200个。单桩功率120KW，可满足1.6万台新能源汽车充电使用。

在物流园区、公交场站、环卫车辆停保场等专用停车场设置专用充电设施。

选取6、15停车场作为光储充一体化充电站，支持V2G业务，积极拓展新充电业态。



4.11 智慧交通规划

◆ 智能交通系统建设

自适应信号系统：在中心城区部分路口及新建道路安装智能信号灯和检测器，根据实时交通流量自动调整信号配时，缓解拥堵。

电子警察系统：建设闯红灯抓拍系统，覆盖主要交叉路口，规范行车秩序，减少交通违法行为。

高点监控系统：在城市主干道附近高层建筑或空旷场所安装高清摄像机，监控交通流状态，辅助交通决策分析。

违法停车抓拍系统：针对中心城区违法停车现象严重的路段，新增监控抓拍设备，规范停车秩序。

卡口抓拍系统：在过境国省干道关键点位建设卡口系统，实现车牌识别、超速记录等功能，提升交通管理效率。

◆ 交通大脑与大数据应用

依托交通大脑平台，整合交通数据，实现交通流量、拥堵点、出行模式的实时分析和预测。利用大数据优化信号灯配时，提升交通诱导能力，减少拥堵。

◆ 道路改造与优化

黑大线改线调整：对黑大线进行改线，优化线路走向，提升干线公路网的通行能力。

小区内部道路改造：结合老旧小区改造，升级小区内部道路，改善居民出行条件。

◆ 公共交通优先

理顺城市公交管理体制，优先发展公共交通，逐步提高城市公交出行率。完善公交信息服务平台，提供实时公交查询服务。

◆ 绿色出行倡导

完善非机动车道和步行道网络，鼓励市民选择绿色出行方式。

建设交通信息共享平台，提供实时交通信息服务。

05

近期重点建设计划



5.1近期重点建设项目

近期重点建设项目（29个）

序号	项目名称	建设内容
1	河南'八横一竖"道路用	新建道路9条，包括南一环路（中央跨河路至泰山南街）、滨河南路（兴海大桥至中央跨河桥）、仁义街（规划一路）、仁和街、振兴南街（规划五路）、振海南街（规划六路）、学府东街（规划八路）、学府东路（规划九路）、学府路，新建长度共约5.8km。及绿化工程、污水泵站工程、热力工程、电力工程、给排水工程。
2	欣瑞北路	欣瑞路北段（双龙山—卫士北路）：新建黑色路面长度691m，红线宽36m，路面宽度23m，双侧6.5m人行道。
3	欣瑞南路	欣瑞路南段（卫士北路工程—城东路）：新建黑色路面长度340m，红线宽36m，路面宽度23m，双侧6.5m人行道
4	新立转盘南电大路	打通断头路
5	建材东街南段	打通断头路
6	二台子回迁楼东侧黄河路	打通断头路
7	高铁新城黑龙江路	打通断头路
8	广瑞路南段	打通断头路
9	同泽中学东路	打通断头路
10	箭楼西路	打通断头路
11	小罗堡回迁楼西路	打通断头路
12	新晖南路	打通断头路
13	玉皇山北路	打通断头路
14	同泽桥路	打通断头路
15	龙江路道路大修改造工程	龙江路（泰山街—天山街段）改造大修道路长1686m，宽28m，面积47208m²；天山北街（龙江路—兴海大街）改造大修道路长1237m，宽30m，面积37110m²。
16	海城市东部片区排水防涝工程	涉及路面拆除面积共计17721平方米。

5.1近期重点建设项目

序号	项目名称	建设内容
17	海城市西北片区排水防涝工程	涉及破坏及修复沥青道路面积共计20435平方米。
18	海城河南新区基础设施建设项目雨水管道工程	涉及路面恢复量市政路面积25896平方米、人行行道面积28773平方米。
19	行道树补植工程	行道树补植工程。计划全市补植行道树 780 株（园林190株、开发区 590 株），中街路、卫士南路、铁西兴海大街等补植国槐；北顺城西路、同泽路等补植银杏；北出口补植白蜡等。
20	人行道路改造提升一期	主城区人行道改造，包括上海城广场改造面积6672平方米、卫士东路人行路改造面积6183平方米、卫士广场周边改造面积1661平方米、光明路广济医院西侧人行道改造面积560平方米。
21	海城市智慧路灯、数字化升级改造能源托管服务项目	对海城市所辖范围内的11692盏传统路灯及LED路灯进行数字化提升改造，利旧、改造150台原配电箱，更换元器件，增加数字模块。
22	兴海街道路路灯改造工程（铁西）	新路灯安装：补装庐山街、天山街、黑龙江路、黄河路等共计500盏路灯，安装箱式变压器3台，配套材料1.5平铜线31405米、16平铜线259840米、10平铜线339530米、空气开关10278个、1.5寸管252180米。原路灯设施维修：北外环路494盏、中央跨河路101盏路灯更换LED灯头，政府广场前安装中华灯，安装箱式变压器1台，其他道路更换160瓦灯头230个，更换空气开关、漏电保护器、断路器等配套材料。
23	公交一体化项目	建设规模及内容:项目用地面积约30631平方米，总建筑面积约3300平方米，建设公交指挥中心、公交停车场站及车辆维修站、公交站点、充电90个、配套智能化等设施，对海城市现有公共交通资源整合，并将229台公交车辆及其附属设施等进行收购。
24	滨河南路(云璟台)段工程	新建云璟台北侧堤顶路，人行道面积1607.31m²，车行道4648.42m²，总面积8255.73m²。
25	芳草弘珠三期(云和颂)周边基础设施配套	新建黑色路面长度930m，面积5378m²，路面宽度8m。
26	路灯补装及维修工程	南一环、大盘线张家段等道路，路灯维修及补装，路灯基础施工。
27	2024年路灯采购项目	南一环、大盘线张家段等道路，176盏路灯采购。
28	海城市河南岸起步区基础设施建设二期工程	包括雨水工程、通信工程、交通设施工程、照面工程。
29	海州街道欣瑞路西侧地块道路项目	海州街道欣瑞路西侧地块新建道路。

06

规划评价及保障措施



6.1 交通设施布局评价

停车场:

通过规划, 规划期末新增停车场总占地面积约27.40公顷, 中心城区人口按照50万计算, 人均停车场面积达到1平方米。

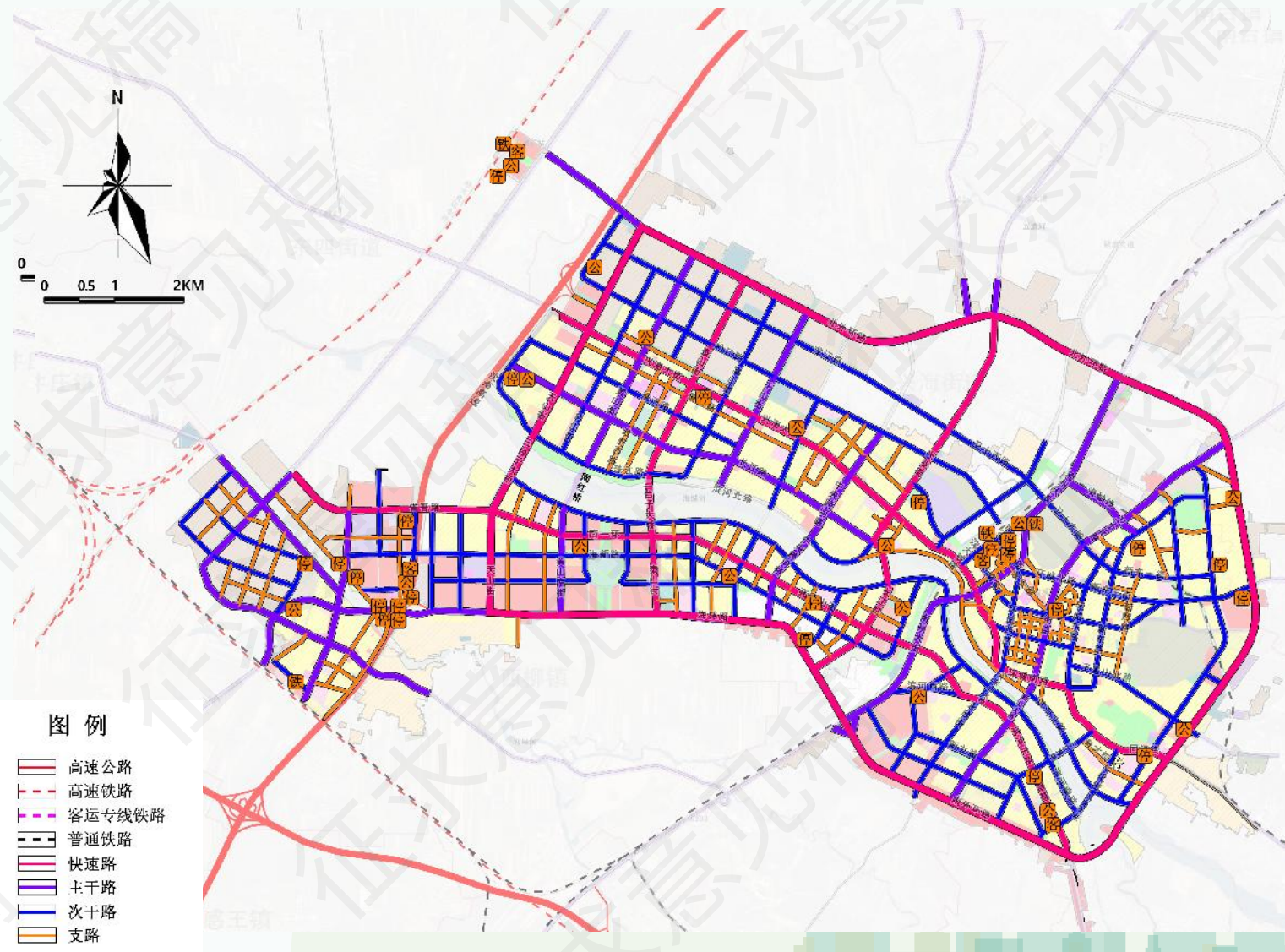
公交场站:

规划结合客运站、火车站、高铁站、大中型居住片区等设施建设6个公交场站, 满足日常公交管理、养护等需求;

交通枢纽站:

结合现状海城站、海城西站、西柳站, 设置公交场站, 为来往旅客提供便捷的交通换乘服务; 对现状城市长途客运站进行改扩建, 完善公路运输体系。交通枢纽站的完善, 充分发挥出海城市区域性交通枢纽职能。

至2035年, 交通设施的建设完善, 全面改善海城市拥堵现状, 为城市居民提供便捷通畅的交通服务。



6.2规划保障措施

2、体制机制保障

建立有效的交通工作协调机制，逐步建立完善的交通管理体制。加强各部门协调沟通，打破行政区划限制，形成促进海城市交通发展的良好的外部环境。

3、资金保障

积极探索交通发展的新型投融资模式。加大财政对于公共交通建设与维护的投入，科学合理、统筹安排各项资金的使用；拓宽交通建设融资渠道，积极吸纳社会资金，充分发挥市场机制在交通领域中的作用，缓解政府财政投入压力。

1、组织保障

成立由海城市主要领导作为组长的市级交通工作领导小组，

将主要发展目标和各项规划、任务进行分解，落实责任主体，合理安排各项规划实施进度，并制定交通建设、管理的阶段计划和年度计划，逐年组织实施，同时加强对规划的实施情况的监督检查，完善中期评估制度，分析实施效果，找出实施中存在的问题，提出改善办法。

4、土地保障

从提高规划保障能力、优化用地办理手续等方面，全力保障海城市交通基础设施用地需求。

