

沈阳市“十四五”综合交通运输发展规划

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。当前,沈阳围绕推动新时代全面振兴全方位振兴取得新突破、努力建设国家中心城市的总目标,正在全力建设国家现代综合交通枢纽,构建现代化高质量综合立体交通网。《沈阳市“十四五”综合交通运输发展规划》作为重点专项规划,是未来五年全市综合交通发展的总体部署和统筹安排,是编制专项规划、确定重大项目、制订建设计划的基本依据,对优化综合交通资源配置、促进综合交通协调发展具有重要指导作用。

一、发展基础

(一) 现状基础

“十三五”时期,沈阳各种交通运输方式快速发展,综合交通运输体系不断完善,较好完成规划目标任务,总体适应经济社会发展要求。

1. 区域对外交通网络日趋完善

初步构筑高速化和网络化的区域对外交通系统,形成沈大、沈盘、沈彰、沈哈、沈抚、沈丹、沈康7条陆上交通走廊和通达国内国际的航空网络。

公路方面。强化项目谋划建设,构筑起以高速公路为主骨架、干线公路为大通道、农村公路为脉络,干支相连、城乡互通的公路

网络体系,完成了沈海线等 110 项干线公路和 5515.3 公里农村公路建设,公路总里程达 13417.4 公里,精准支持贫困村 60 个,创建省级“四好农村路”示范县(区)4 个、省级示范乡镇(街道)5 个,实现全市行政村、自然村 100% 通油路。

铁路方面。进一步巩固东北地区最大的铁路枢纽地位,京沈高铁、西部出海铁路建成通车,沈白客运专线全面启动建设,沈丹外迁项目前期进展顺利,沈阳站、沈阳北站、沈阳南站综合客运枢纽功能进一步强化,形成 5 条高铁、6 条普速干线铁路、3 座客运主站、5 座货运主站、2 座编组站的铁路枢纽体系,干线铁路里程达到 782 公里,较“十二五”期末增加 173 公里。

航空方面。进一步强化空港国际枢纽功能,桃仙国际机场航线拓展至 273 条,其中国际航线 31 条;通航城市达 127 个,其中国际城市 25 个;年旅客吞吐量突破 2000 万人次。通用航空实现跨越式发展,法库财湖、于洪全胜机场获得通用机场许可证,获批开通 3 条转场航线,实现了与周边机场直飞和进入民航航路飞行,初步形成了通用航空产业链条。

2. 城市交通出行网络日益优化

贯彻“小街区、密路网”发展理念,持续加密城市路网,不断优化网络结构,夯实城市交通发展基础。实施公交优先发展战略,基本形成轨道交通与常规公交为骨干,巡游出租汽车与网约出租汽车等为补充的公共交通体系,成功创建国家公交都市建设示范城市。

城市道路方面。陆续建设完成南北快速干道、北一路等 7 条快速路,推进二环南移,快速路通行总里程由“十二五”期末的 291 公里增加至 344 公里;建成通车长安桥等 4 座跨河通道,跨浑河通道数量达到 20 座;打通了陵园北街、怒江北街等多年交通瓶颈,700 余条街巷路和小区配套路完成建设改造,城市建成区道路网密度达 8 公里/平方公里。

轨道交通方面。相继开通地铁 2 号线北延长线(辽宁大学至蒲田路)、9 号线、10 号线 3 条地铁线路,形成“一横一纵双 L”的网络化运营格局,地铁运营里程增加 62 公里,达到 117 公里,全国排名第 17 位。在建地铁 4 号线、2 号线南延线、3 号线、6 号线和 1 号线东延线 5 条线路,在建里程 140 公里。有轨电车方面,开通有轨电车 4 号线和 6 号线,运营里程增加 28 公里,达到 97 公里,与高铁、机场、地铁站点形成良好衔接。

常规公交方面。进一步丰富公交服务模式,新开调整公交线路 208 条,其中新增微循环公交线路 70 条,公交线路达到 321 条,线路总长度增加 952.9 公里,达到 5253.3 公里,中心城区公交站点 500 米覆盖率由“十二五”期末 81% 增加到 100%。持续推进公交场站建设,公交场站达到 149 处,场站面积由“十二五”期末 64.68 万平方米增加至 99 万平方米,公交车进场率由“十二五”期末 70% 提升至 75.93%。强化道路公共交通优先建设,公交专用道里程由“十二五”期末 197 公里提升至 302.1 公里。2019 年日均客运量 301.5 万人次,2020 年日均客运量 180.3 万人次。

出租汽车方面。全市巡游出租车 21184 台,从业人员 4.6 万人,2019 年日均客运量 115 万人次,2020 年日均客运量 74.5 万人次;已核准网约车平台公司 43 家、车辆 4036 台。

3. 交通运输保障能力显著提升

旅客运输方面。以道路运输为基础,高铁、民航为主要发展方向的出行服务体系更加完善,中长距离客流逐步从公路转向高铁和民航。“十三五”期间,公路累计发送旅客 8.9 亿人次,市区范围共有长途汽车客运站 12 个,客运企业 132 户,道路客运车辆 5853 台,长途客运线路 744 条,长途汽车通达 12 个省份和省内其他 13 个地级市,其中 800 公里以上线路共 18 条,车辆 25 台,受疫情影响,大部分 800 公里以上线路因客量不足处于临时停运状态;推进城乡公路客运一体化,全市 100% 的乡镇通客车。铁路累计发送旅客 2.2 亿人次,铁路旅客发送量比重由 2015 年的 21% 增长到 2020 年 31%;航空累计发送旅客 3333 万人次,航空旅客发送量比重由 2015 年的 3% 增长到 2020 年 6%。

货物运输方面。货运物流产业规模平稳增长,“十三五”期间,全市累计完成货运量 10.7 亿吨,年均增长 1.3%,其中公路运输完成货运量 10.43 亿吨,铁路运输完成货运量 0.24 亿吨,航空运输完成货运量 31 万吨。货运方式以公路为主导,2020 年货运公铁比为 97.5:2.5,运输结构严重失衡。国内货物集散能力不断增强,外地来沈的货物中约 60% 分拨到了以东北三省为主的其他地区。国际铁路运输不断拓展,2017 年 9 月至 2020 年底,中欧班列

累计开行 778 列,2020 年发运中欧班列 381 列,同比增长 79.1%,居东北第一,班列重箱率和兑现率均居全国前列。市场主体集聚壮大,共有交通运输、仓储和邮政业法人单位 5344 家,规模以上交通运输、仓储和邮政业企业达到 200 家,形成国际物流港、沙岭、沈北、大东、浑南电子商务、苏家屯、自贸区 7 处物流产业集聚区,中远、京东、苏宁、中储等 17 家全国 50 强物流企业在沈阳设立区域总部或分支机构,道路货运企业 1.4 万户,载货汽车 19.9 万辆,其中在沈注册 4.5 吨以上营运货车 5.7 万辆。

4. 现代化治理水平再上新台阶

“十三五”期间,通过改革创新释放技术和市场活力、提升治理效能,促进了交通高质量发展。

智慧交通建设方面。在电子政务、行业监管、出行服务等三方面进行了初步探索。升级完善运政信息管理系统,建设“四好农村路”管理信息系统及出租汽车从业人员网上申报系统,初步构建了覆盖运政管理、公共交通管理及公路建设管理的电子政务平台体系,全面推进各项行政业务的信息化、规范化,进一步提升行业管理与服务水平。升级改造了公交智能指挥调度系统、出租车安全管理系统及道路运输车辆动态监控系统,建设了公交场站、出租车乘降站视频监控系统,基本形成行业智能监管体系,为行业监管提供重要助力和技术保障。建设了 96123 交通服务热线、公交车免费 WiFi 系统、出租车电召网约平台,基本建成交通行业公众出行服务体系,为行业转型发展、打造服务型政府奠定了重要

基础。

平安交通建设方面。安全责任体系逐步完善,按照“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”和“三个必须管”的原则,建立《沈阳市交通运输局安全生产责任制规定》,明确部门监管责任。建立交通运输行业安全监管权责清单,明确交通运输综合行政执法队伍安全生产行政执法主体权限,安全履职行为进一步规范。双重预防机制初步建立,完成建成区“两客一危”、公交、地铁等133个点位的风险识别、评估和分级管控,建立重大隐患挂牌督办制度。交通运输行业本质安全水平稳步提升,完成公路安全生命防护工程1130.7公里,维修改造老旧桥梁387座。在全省率先完成8600余台“两客一危”营运车辆智能监控安装工作。安装驾驶室防护隔离设施的公交车辆达到4862台。应急管理能力进一步加强,编制完成《沈阳市公路水路突发事件应急预案》《沈阳市城市轨道交通运营突发事件应急预案》《沈阳市城市公交突发事件应急预案》3个市政府专项预案,指导交通运输突发事件应急救援和处置;社会化储备道路运输应急车辆160台,城市公交车辆100台,用于城市其他突发事件的交通运输应急运输保障。安全生产形势持续稳定,全市交通运输系统连续12年未发生重大生产安全事故。

绿色交通建设方面。大力推广应用清洁能源与新能源车辆。公共交通方面,提升舒适环保的常规公共交通运输力,公交车总量达到6012台,新增更新清洁能源和新能源公交车4154台。巡游出

租车方面,共有巡游出租车共计 21184 台,其中燃油车 750 台,清洁能源车辆 20434 台,“十三五”期间,更新清洁能源出租车 18177 台,清洁能源车占比 96.5%。网约车方面,现有网约车 4036 台,其中燃油车 3985 台,纯电动车 51 台,纯电动网约车占比 1.26%。物流车方面,现有轻型货运车辆 14.2 万台,其中纯电车辆 301 台,占比 0.2%。客运车辆方面,现有道路客运车辆 5853 台,其中纯电动车 86 台、油电混合及汽电混合车辆 222 台,新能源车辆占比 5%。公交充电设施方面,共有充电桩 282 个,充电枪 704 把。推进黄标车及老旧车辆淘汰工作,2017 年完成所有营运黄标车淘汰工作,累计淘汰 29863 台营运黄标车,其中,公交 507 台,道路运输 29356 台。

治理体系建设方面。推进放管服改革,“十三五”期间,取消政务服务事项 6 项,下放政务服务事项 1 项,承接省政府下放职权 40 项。加快“一网通办”,纳入市一体化平台的政务服务事项共 165 项,涉及依申请政务服务事项 113 项。将道路运输业务办理由“市运政网”转并“省运政网”,与沈阳市一体化平台进行对接。推行首问负责制,加快网上审批,通过在线核验方式,对依申请事项申请材料进行简化,“承诺件”事项压缩审批时限 70%。进一步优化办事指南,让办事群众看得懂、学得会、易申报。不断推进完善综合执法整治体系建设,强化重点领域执法监管力度,以“三站一场”等地区为重点,强化对“两客一危”、非法营运、超限运输等重点行业执法监管力度,实现全市网格化管理。结合出租汽车行业

非法营运专项整治行动,深入开展行业扫黑除恶专项斗争,进一步打击交通行业顽疾,净化出租汽车客运市场环境。加大路政执法监管力度,完善和深化全市公路治超联合执法制度化、常态化路面治超工作模式,加强超限超载源头监管力度,严厉打击超限超载等违法违规行为,全面提高普通公路、高速公路路域环境质量,确保道路运输和百姓通行安全畅通。

疫情防控方面。深入贯彻中央疫情防控指示精神,落实交通运输部疫情防控指南,按照市防指防控指令和防疫部署,强化疫情防控各项措施。行业防控落实层面,强化运输服务保障,严格落实客运场站及运输工具、从业人员的各项防护和防控举措,充分运用沈阳市公共交通大数据监管平台建设成果,推出公共交通扫码登记制度。公路离沈通道管控层面,建立健全组织机构,科学设置查验点位,科技支撑快速查验,推进省、市、区三级联合联动确保查验举措严格执行。场站离沈通道管控层面,严把对外交通枢纽输出关口,严控疫情传播风险。防止疫情输入层面,严格贯彻落实国家和省市关于入境人员精准防控的有关要求,组织“沈阳市交通运输局共产党员突击队”负责桃仙机场境外入沈人员转运工作,被党中央、国务院和中央军委联合授予全国抗击新冠肺炎疫情先进集体。高风险货物运输防控层面,一是严格进口冷链货物运输防控,全面排查冷链运输车辆底数,修订进口冷链道路运输行业防疫指南,实施进口货物运输车辆准入制度,对外省市籍进口货物冷链运输车辆实行“以货管车、以车管人”,加强督导检查;二是严格进

口高风险非冷链集装箱货物运输防控,严格落实进口高风险非冷链集装箱货物运输管控,规范流转环节,加强储运管理,完善后续环节检测消毒,落实属地管控责任,强化健康管理,确保从业人员健康权益。建立“点对点、一站式”直达运输方式,累计点对点运输复产复工人员 10088 人,运送通勤职工 520 余万人次,运输各类防疫物资 5.4 万余吨,充分保障经济社会恢复正常秩序。

专栏1 “十三五”时期交通运输发展主要指标				
指标		2015 年	2019 年	2020 年
一	航空			
1	旅客吞吐量(万人次)	1268	2054	1318
2	货邮吞吐量(万吨)	14	19	17
3	国际航线数量(条)	25	24	31
4	机场跑道数量(条)	1	1	1
二	铁路			
1	铁路客运量(万人次)	4427	5308	2441
2	铁路货运量(万吨)	483	422	478
3	干线铁路总量(条)	8	10	11
4	高速铁路数量(条)	3	4	5
5	铁路货运比例(%)	2.3%	2.2%	2.5%
三	公路			
1	公路客运量(万人次)	15554	13760	4893
2	公路货运量(万吨)	20873	18957	18435
3	公路里程(公里)	12757	13128	13418
4	公路密度(公里/百平方公里)	98.28	101.14	103.37
5	高速公路里程(公里)	653	653	653

指标		2015 年	2019 年	2020 年
6	一级路总里程(公里)	421	522	554
7	一级路占干线路比重(%)	36	36	38
四	城市道路			
1	高快速路长度(公里)	291	318	344
2	跨河通道数量(个)	16	20	20
五	城市公交			
1	地铁线网(公里)	55	90	117
2	地铁日客流(万人次)	70.6	100.7	82.6
3	有轨电车运营里程(公里)	60	97	97
4	有轨电车日客流(万人次)	2	2.9	1.7
5	公交线路数(条)	229	319	321
6	公交线路长度(公里)	4280	5162	5253
7	公交车辆数(辆)	5381	5967	6012
8	公交日客运量(万人)	288	301	184

注:2020 年受新冠疫情影响,各交通运输指标均有大幅下降,因此“十三五”末期对比指标选取 2019、2020 两年数据,更具可比性。

(二) 存在问题

“十三五”时期,沈阳综合交通运输体系建设虽然取得了长足的进展,但对标国内交通发达城市仍然有较大差距,对标高质量发展要求仍然有明显短板。

一是综合交通枢纽地位仍有待提升。在东北地区,沈阳市公路与铁路枢纽发展水平较高,航空枢纽地位面临区域竞合挑战。根据国家航空枢纽定位,哈尔滨为国际航空枢纽,而沈阳仅为区域航空枢纽;沈阳与大连机场客运差距逐步缩小,随着大连金州湾国

际机场项目获国家批复,沈阳航空中转优势将进一步降低。同时,由于桃仙机场缺少空铁联运集疏运网络,对都市圈航空出行的吸引力明显不足。

二是都市圈交通一体化水平仍有待提高。目前主要依靠高速铁路、高速公路联系都市圈城市,缺少城际铁路与市域(郊)铁路,城市出口路通行能力不足、环境品质不佳,一级公路在公路网中的比重偏低,无法带动都市圈沿线空间连片发展。同时,交通基础设施存在跨市建设壁垒,尚未形成共建共享共治交通一体化格局。

三是绿色交通发展相对不足。对外综合交通运输结构仍然以公路为主导,客运比例达 63%,货运比例达 97.5%。城市全方式出行公交分担率仅 30%,与国家 40% 要求还有差距,地铁建设相对滞后,常规公交管理体系积弊深,网约车缺少科学合理的管理办法,综合交通枢纽对城市空间引导不足,道路慢行空间相对不足。新能源小汽车推广速度较慢,普及率不足 1%,距离 20% 的国家要求差距较大。

四是现代物流发展滞后。物流运输发展缺乏统一机制,物流用地以“小、散、乱”为主,现代化仓储设施建设滞后,缺少信息化管理平台。货物运输结构不合理,以公路为主导(97.5%),铁路运输总量相对较低,公铁比严重失衡。缺乏推动多式联运的管理体制与引导政策,难以发挥铁路线网规模优势,物流成本相对较高。

五是创新发展能力有待提升。智慧交通建设缺少统筹全盘的顶层规划设计,已建成的“两客一危”车辆动态监控、公交智能指挥调度、出租车智能监控等信息化系统孤岛与碎片化严重,信息化烟囱导致业务信息跨界形成壁垒,无法形成统一整体的管理调度体系。重大交通设施建设未能带动相关产业发展,轨道交通建设与新能源公交车更新需求巨大,但未有交通装备制造厂区、企业区域总部落户沈阳,交通运输与互联网、大数据、制造业、现代农业、商贸流通业等融合有待加强。城乡公交一体化建设相对滞后,农村客运站亏损严重,公路客运改革步伐有待加快。

六是交通基础设施建设步伐不快。由于缺少统筹规划,项目策划与储备不足,未形成系统项目库,重大交通项目投融资模式创新不足,政策争取不到位等多方面原因,导致城际交通设施、综合客运枢纽、多式联运中心等大型交通基础设施建设滞后。

(三)形势要求

“十四五”时期是我国加快建设交通强国,我省持续推动振兴发展,我市按照国家中心城市的功能定位,加快建设国家现代综合交通枢纽的黄金时期。当今世界正经历百年未有之大变局,新一轮科技革命和产业变革深入发展,不稳定性不确定性明显增加,但和平与发展仍是时代主题。我国已转向高质量发展新阶段,经济形势长期向好,市场空间广阔,发展韧性强劲。围绕“一枢纽四中心”的战略使命,沈阳已在交通区位、基础设施、产业、人才等方面形成了较强的发展支撑能力,积蓄了强劲的发展势能,具备迈向高

质量发展新阶段的有利条件。

习近平总书记指出,“把握新发展阶段,贯彻新发展理念,构建新发展格局”“要建设更多更先进的航空枢纽、更完善的综合交通运输系统,加快建设交通强国”。深入贯彻习近平总书记关于东北、辽宁振兴发展的重要讲话和指示精神,发挥交通支撑引领作用,聚焦补齐“四个短板”,扎实做好“六项重点工作”。交通运输部提出,全面构建现代化高质量国家综合立体交通网,加快建设交通强国,打造人民满意交通,为全面建设社会主义现代化国家当好先行。辽宁省“十四五”规划提出,加快建设沈阳现代化都市圈,按照国家中心城市的功能定位,建设“一枢纽、四中心”。按照沈阳市政府“1234”工作任务部署,要突出“一个转变”、强化“两个抓手”、推进“三个转型”、实施“四个行动”。综上,沈阳市应抓好高质量交通项目和高水平制度创新,支撑产业、城市、社会转型,以通道为抓手,实施高水平对外开放行动,打造国内大循环的重要支点、国内国际双循环的重要节点。

1. 准确把握新发展阶段,充分发挥交通先行官作用

面对乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的新发展阶段,党的十九届五中全会提出“加快建设交通强国,完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络”。沈阳应积极把握《国家综合立体交通规划纲要》赋予沈阳“国际性综合交通枢纽城市、国际性邮政快递枢纽城市”战略定位的建设机遇,充分发挥交通建设在促投资、稳增长、促进民生改

善等方面的关键作用。当好振兴发展“先行官”，率先在拓展投资做出表率，畅通经济循环，支撑产业发展。当好人民满意“先行官”，率先打造人民满意交通，加快实现“人享其行、物优其流”。当好创新驱动“先行官”，率先推进交通基础设施数字化、网联化，大力发展智慧交通。当好现代产业“先行官”，率先加强交通产业基础能力建设，发挥制造强市战略优势。当好对外开放“先行官”，率先建设国家现代综合交通枢纽，促进国内国际双循环。当好乡村振兴“先行官”，率先做好“四好农村路”试点工作，推进城乡融合发展。当好空间引领“先行官”，率先建成综合立体交通网，引导国土空间紧凑布局与精明增长。当好绿色发展“先行官”，率先推动绿色交通发展，实现交通领域碳排放尽早达峰。

2. 深入贯彻新发展理念，推动交通运输高质量发展

当前，交通运输从高速增长转向高质量发展阶段，人民群众出行模式和货物流通方式正在发生深刻变化，高品质、多样化、个性化的旅客出行需求不断增强，高价值、小批量、时效强的货物运输需求快速攀升。站在发展新起点上，必须更加精准地贯彻新发展理念，更加突出运输结构调整、多式联运、公交优先、站城一体 TOD 枢纽、新能源基础设施等绿色交通发展，不断提升运输服务的效率、品质和经济性，推进交通运输供给从“走得了”向“走得好”转变，全面适应人民日益增长的美好生活需要。把新发展理念贯穿综合立体交通网建设的全过程和各领域，以安全、便捷、高效、绿色、经济为价值导向，围绕“碳达峰”“碳中和”要求加强节能减排，

注重对外互联互通和国际供应链开放、安全、稳定,突出共享发展,建设人民满意交通,实现交通基础设施建设质量变革;以引导产业、空间、人流发展为导向,推动交通基础设施主动引领城市空间发展,实现交通规划理念变革;以建设现代化综合立体交通网为导向,突出统筹协调,注重各种运输方式融合发展和城乡区域交通运输协调发展,实现交通运输效率变革;以全面推进交通运输数字化、智慧化改造为导向,注重创新驱动,实现交通运输动力变革。

3. 服务构建新发展格局,建设国家现代综合交通枢纽

加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,是关系我国发展全局的重大战略任务。交通运输贯通生产、分配、流通、消费全过程,是畅通经济循环的重要环节,在构建新发展格局中具有重要地位和作用。要求沈阳积极发挥交通区位优势,紧抓东北振兴国家战略机遇,打通国内国际交通“大动脉”,畅通城市群与都市圈“微循环”,着力拓展交通运输网络的覆盖深度和广度,全面支撑沈阳国家中心城市建设。围绕国际性综合交通枢纽城市、国际性邮政快递枢纽城市、国家物流枢纽承载城市等国家赋予沈阳的城市定位,围绕航空、铁路、物流、邮政四大领域,建设国家现代综合交通枢纽。强化《国家综合立体交通网规划纲要》确定的京哈交通走廊交通基础设施建设,提升沈阳与京津冀、哈长城市群高效率通道联系,形成城市群间2小时交通圈。落实省委省政府关于推进区域协调发展重大决策,围绕“一枢纽四中心”的战略部署,强化沈阳—大连综合立体通道建设,加快构

建沈阳、大连“双核”牵引的区域发展格局,加密沈阳与鞍山、抚顺、本溪、辽阳、铁岭、阜新、沈抚示范区等周边城市交通联系,形成1小时城际交通通勤圈。加强现代物流体系建设,大力发展多式联运,打造开放、安全、稳定的全球物流供应链体系,形成统一开放竞争有序的交通运输市场,推进交通与相关产业融合发展。充分发挥综合立体交通网在服务国民经济、扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全方面的重要作用,推动交通运输成为现代产业体系协调发展的坚实支撑、内外经济循环相互促进的重要纽带、产业链供应链安全稳定的保障基石。

4. 全面推动新基建发展,形成智慧安全绿色交通服务

当前新一代科技革命和产业变革方兴未艾,为交通行业供、需两侧提供了发展新动能。《国家交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《关于推动基础设施高质量发展意见》等顶层规划已刻画了未来交通系统智能化、绿色化、无人化、共享化发展趋势。沈阳交通运输行业应积极把握汽车制造、航空制造等产业优势,加快发展智能网联汽车,同步应用先进交通科技,推进大数据、物联网、人工智能、云计算、区块链以及新能源、新材料等技术与交通运输行业深度融合,打造数字化、网络化、智能化的交通网络,满足出行即服务的需求。要利用科技手段提升交通运输安全发展水平,强化系统性风险防控,健全完善安全应急保障体系。要利用新技术加强资源节约集约利用,优化交通基础设施布局,提供绿色化综合运输服务。

二、总体思路

(一) 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,全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神,深入贯彻习近平总书记关于东北、辽宁振兴发展的重要讲话和指示精神,紧紧围绕党中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》建设要求,认真贯彻落实国家、省、市“十四五”规划《纲要》,把握新发展阶段,贯彻新发展理念,构建新发展格局,以推动高质量发展为主题,以深化供给侧结构性改革为主线,以推动改革创新为根本动力,以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的,坚持系统观念,统筹传统与新型、存量与增量、设施与服务,加快建设现代化综合交通运输体系。努力打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务,更好支撑服务“一枢纽四中心”发展目标,为推动沈阳新时代全面振兴全方位振兴取得新突破、努力建设国家中心城市提供坚强保障。

(二) 基本原则

服务大局,服务人民。立足全面建设社会主义现代化强国大局,充分发挥交通运输“先行官”作用,坚持适度超前,支撑保障国家、区域重大战略实施,服务沈阳国家中心城市建设。坚持以人民为中心,建设人民满意交通,不断增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

立足市情,开放合作。充分发挥沈阳区位优势,强化中央政府

治理东北、经略东北亚的战略门户地位,探索沈阳特色交通强市建设模式和路径。进一步解放思想,深化重点领域和关键环节改革,打造优良营商环境。实施高水平对外开放行动,深度融入共建“一带一路”,深化交通运输开放合作,建设国际性综合交通枢纽城市。

系统谋划,统筹融合。突出顶层设计引领,坚持系统观念,注重全局谋划,发挥各种方式比较优势和组合效率,规划综合立体交通体系。优化网络布局,调整运输结构,创新运输组织,提高设施网络和服务一体化水平,实现更高水平供需动态平衡。推进区域交通基础设施互联互通和一体化发展,强调基于现代都市圈的“规划共绘、设施共建、产业共链、平台共享、生态共治”。加强各层级、各地区规划衔接。促进交通运输与相关产业、城镇布局融合发展,加强交通运输资源集约节约利用,提升综合立体交通网整体性和协同性。

智慧赋能,安全绿色。以科技创新促进交通运输提质增效,大力推进交通基础设施数字化、网联化,提升交通运输智慧发展水平。贯彻底线思维,坚持生态优先、绿色发展,注重要素保障和安全韧性。统筹发展和安全,加强交通运输安全与应急保障能力建设。加快绿色低碳发展,降低污染物排放强度,注重生态环境保护修复,促进交通与自然和谐共生。

(三)发展目标

“十四五”期间,高标准建设国家现代综合交通枢纽,高效率推进沈阳现代化都市圈交通一体化,高质量构建绿色宜行城市交

通网络。基本形成“开放高效、内捷外畅、智能先进、绿色低碳、安全可靠”的现代综合交通运输体系,为沈阳建设国家中心城市提供更加坚实的交通保障。

——开放高效。强化基础设施的硬联通,以综合交通枢纽为锚固,加大陆港建设力度,强化陆海联动,提高通关效率,实现航空网、铁路网、公路网高效连接全国、全球。完善服务管理的软联通,推动旅客联程运输“一票制”,货物多式联运“一单制”。扩大“123”交通圈覆盖范围,“全国123出行交通圈”覆盖率达到70%，“全球123快货物流圈”覆盖范围达到40%。

——内捷外畅。完善“两高两快”的综合立体交通网络,高速铁路里程达到327公里,高速公路里程超过678公里,城市快速路里程达到384公里,城市快速轨道交通里程达到257公里,形成经济惠民、市场环境优良的运输环境。

——智能先进。通过新基建、新业态、新消费、新产业为传统交通行业提效能、扩功能、增动能、保安畅。建设70公里以上的智慧道路,ETC不停车收费系统使用率达到90%,电子客票使用率达到90%,电子运单使用率达到80%。

——绿色低碳。通过建设轨道上的城市和绿色宜行城市,实现交通运输向大容量、低碳化的交通方式转型。公交、慢行等绿色交通出行分担率达到75%以上,铁路货运量分担率超过5%,新能源汽车占比达到20%,交通运输领域碳排放强度力争削减18%。

——安全可靠。全力保障交通运输的网络安全和畅通。提高交通基础设施安全水平,完善交通运输应急保障体系,受灾干线公

路路段抢通时间不超过 12 小时,交通应急救援到达时间不超过 12 分钟,道路交通事故死亡率下降至 10%。

专栏2 “十四五”时期交通运输发展核心指标				
目标	指标	现状	2025	指标属性
开放 高效	全国 123 出行交通圈覆盖率(%)	65	70	预期性
	全球 123 快货物流圈覆盖率(%)	30	40	预期性
	公路里程(公里)	13418	14134	预期性
	通用机场数量(个)	2	3	预期性
内捷 外畅	高速铁路里程(公里)	301	327	预期性
	高速公路里程(公里)	653	678	预期性
	快速路里程(公里)	344	384	预期性
	城市快速轨道交通里程(公里)	117	257	预期性
	国省干线一级公路里程(公里)	367.5	519.8	预期性
智能 先进	智慧路网(公里)	0	70	预期性
	ETC 使用率(%)	65 *	90	预期性
	电子客票使用率(%)	--	90	预期性
	电子运单使用率(%)	--	80	预期性
绿色 低碳	绿色交通出行分担率(%)	70	75	预期性
	铁路货运占全运输方式的比例(%)	2.5	5	预期性
	交通运输领域碳排放强度削减比例(%)	--	18	预期性
	公交站点 300 米覆盖率(%)	--	70	预期性
	新能源汽车占比(%)	--	20	预期性
安全 可靠	受灾干线公路路段抢通时间(小时)	--	12	约束性
	交通应急救援到达时间(分钟)	15 *	12	约束性
	道路交通事故死亡率下降比例(%)	--	10	预期性

注:* 为全国平均水平。

展望 2035 年,以“立足东北、辐射全国、联通国际”为战略重点,将沈阳打造成为“国际性综合交通枢纽城市、轨道上的城市、绿色宜行典范城市”,对外引领城市竞争,对内引领城市发展,实现区域交通一体化、市域交通网络化、城市交通智能化。

三、打造国家现代综合交通枢纽

对标国家中心城市,围绕国际性综合交通枢纽城市、国际性邮政快递枢纽城市、国家物流枢纽承载城市等国家规划赋予的交通功能定位,加快建设国家现代综合交通枢纽。按照国家综合立体交通网主骨架的布局,畅通综合运输大通道,主动融入以国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局,推进更高水平对外开放,打造东北振兴增长极。客运实现与京津冀、东北地区主要城市 2 小时通达,东北亚地区、全国主要城市 4 小时覆盖;货运实现国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达。

(一) 打造国际航空枢纽

提质扩容桃仙国际机场枢纽。补强机场功能,提升机场能级,按照 F 类标准修建机场二跑道,结合建设进度,同步配建空管工程、供油工程;开展 T4 航站楼方案及综合交通换乘中心前期研究,预留高速铁路、城际铁路、轨道快线设站建设条件。建设东航站区物流中心,配套建设机场路南侧货运通道,实现无缝衔接、高效转运、快速通关。全面推进机场航空电子货运试点建设,吸引国内外大型物流集成商和航空快递企业设立分拨转运中心,鼓

励设立本土基地货运航空公司。打造临空经济示范区,建设临空经济区公-铁-海-航多式联运中心,发展空铁快运,打造国际化临空创新产业高地,引领地区外向型经济发展,实现港产城融合发展。

强化交通集疏运体系。进一步完善机场轨道交通集疏运网络,启动 K2 商务快线,形成南北向大运量快线,串联桃仙机场、沈阳南站、沈阳站、沈阳北站、田义屯站;续建完成地铁 2 号线南延线,从西侧以最短路径引入桃仙机场 T3 航站楼;结合 T4 航站楼规划方案,预留高速铁路、城际铁路、城市轨道快线与普线,实现桃仙机场融入国家高铁网、沈阳都市圈城际网与沈阳全域轨道网。打造两翼分流、双环疏解的道路集疏运网络,研究机场西出口路、疏港快速路、沈营大街等快速路建设方案,向西打开机场门户;形成两级疏解环路,外环依托高速公路,实现都市圈城市便捷到达机场;内环路主要依托快速路,服务城市到发交通流。

(二) 强化国家铁路枢纽

拓宽对外开放通道。充分发挥沈阳中蒙俄经济走廊区位优势,扩容沈满欧、沈连欧、沈海欧、沈新欧通道,预留中俄滨海、沈珠欧等通道,争创国家中欧班列集结中心。积极融入国家高铁网络,配合铁路部门加快推进沈白高铁建设、哈大高铁增线、沈阳南动车所扩建工程,适时启动京哈直通线建设工程,提前谋划秦沈二通道高铁。强化普速铁路建设,推动沈丹铁路外迁、沈山增线工程,做好沈金铁路前期工作。

创建中欧班列集结中心。扩建沈阳铁路综合货场,申请铁路口岸功能,建设多式联运海关监管中心,强化沈阳铁路综合货场口岸与保税、集装箱物流、多式联运、公路集散分拨、供应链服务、商贸物流、综合服务等功能。

完善铁路货运枢纽。谋划临空经济区铁路货运站,发展高铁物流。扩能改造裕国编组站,增加沈阳铁路枢纽货运中转能力。以多式联运为重点,形成分工合理、优势互补的铁路货运枢纽格局,提升文官屯、沙岭、辉山货场吞吐能力,强化货运铁路场站口岸与保税、集装箱物流、多式联运、公路集散分拨、供应链服务、商贸物流、综合服务等功能。加快铁路专用线建设,推进临空经济区、宝马大东厂区、华润热电等大宗货物年货运量 150 万吨以上的大型企业和物流园区建设铁路专用线。探索开通沈阳至大连、天津、哈尔滨、成都等城市的“钟摆式”铁路货运专线和高铁货运班列,改善货运结构。

强化铁路客运枢纽。进一步完善铁路站点的交通集疏运体系,实现铁路与城市交通的无缝换乘,完善沈阳站、沈阳西站、沈阳南站综合交通枢纽功能。结合沈白高铁,改造沈阳北站,建设沈抚示范区高铁站,带动沈抚新区的发展。

(三) 建设现代物流枢纽

立足“一带一路”公铁海航国际战略通道,以国家物流枢纽建设为抓手,联动区域重要城市物流节点,推进公-铁-海-航多式联运,打造“通道+枢纽+网络”的物流运行体系。

建设三大物流综合枢纽。完善沈阳国际物流港,结合中欧班列集结中心建设,依托沈阳铁路综合货场和深国际公路综合物流港优势,加快海关监管场站和铁路口岸建设,打造东北地区总部型商贸物流基地和运营中心。全面规划临空经济区多式联运中心,增加全货机航班,发展高铁快运与航空快运,运输高附加值小件运输,搭建多式联运物流信息平台,发挥枢纽经济积极作用,全面支撑与带动临空经济区建设。提升铁西物流园区,结合铁路沙岭站物流产业集聚区,布局公铁联运物流基地、汽车及零部件供应链集成基地、大宗原材料供应链集成基地和制造业供应链集成基地。加强物流港间交通联系,以铁路运输为引领,储备货车西南环线,结合西部出海铁路,实现“内客外货”运输格局。完善物流枢纽与口岸衔接,畅通物流大通道与城市配送网络交通线网连接,提高干支衔接能力和转运分拨效率。加快城市中心各类专业市场向枢纽内搬迁集成,推进线上线下协同发展。

构建陆海联动复合运输通道。强化沈大双核陆海联动,提升大连东北亚国际航运中心与沈阳中欧班列集结中心战略合作,双向拓展陆港、海港腹地。形成6大港口复合通道,至营口港、大连港、盘锦港、丹东港、锦州港、葫芦岛港均有3条以直达上陆路通道。

申报国家多式联运示范工程。依托中欧班列集结中心,申报集装箱海铁联运项目,利用4条铁路串联6大出海港口,无缝衔接出海通道与中欧班列,其中西部出海铁路(火渤线)串联盘锦港、

营口港,沈山铁路串联锦州港、葫芦岛港,哈大铁路串联营口港、大连港,沈丹铁路串联丹东港。依托临空经济区多式联运中心,申报空铁公联运项目,引入高铁物流基地,配套公路物流枢纽园区,打造高附加值空铁快运体系,形成空铁公多式物流枢纽。

(四)完善邮政快递枢纽

按照《国家综合立体交通网规划纲要》对沈阳赋予的区域性国际邮政快递枢纽功能定位,强化洲内短途、周边国家与少量洲际邮件快件中转辐射,形成覆盖全国、通达全球、互联高效的邮政快递网络。

发展航空快递与高铁快递。提升航空快递发展,加强国际航空货运能力建设,发展全货机航线。深化高铁快运试点,优化开行线路,改善高铁车站设施条件,发展专业化载运工具。加强沈阳空港物流与高铁物流对接,优化口岸通关环境,完善大通关机制,打通国际快递通关瓶颈。推动铁路、机场、城市轨道等交通场站建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施,实现邮件快件集中安检、集中上机(车),推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准、跟踪数据等有效衔接,实现信息共享。初步实现与通航点城市国际快递3天送达、与国内主要城市2天送达、东北区域与京津冀地区1天送达。

完善城市邮政快递服务网。建设韵达辽宁(新民)快递电商总部基地和申通东北(沈阳)电商物流科技产业园暨东北总部基地。结合临空经济区多式联运中心建设,储备南部邮件处理中心

项目。完善城市快递末端服务网络,持续推广智能快件箱(信包箱)和末端公共服务站投递,规范末端投递行为。

专栏3 国家现代综合交通枢纽建设项目

1、航空枢纽

续建完成轨道交通2号线引入桃仙机场T3航站楼。

建设机场二跑道及配套工程。建设机场东货运区及货运通道。

储备机场东区综合交通换乘中心、以及研究T4航站楼及西侧交通换乘中心。开展高速铁路、城际铁路、地铁引入机场前期研究,开展机场西出口路、疏港快速路、沈营大街快速路方案设计。

2、铁路枢纽

续建完成沈白高铁及配套工程,沈阳市境内沈白高铁正线全长26公里,配套工程包括改建沈阳北站、新建沈抚示范区高铁站、建设哈大高铁三线、扩建动车组三级修、复线改造沈山铁路。

外迁沈丹铁路,并进行扩能改造。优化沈阳站东西广场、沈阳南站西广场、沈阳西站站前广场交通组织。改扩建裕国编组站、沈阳综合货场。建设临空经济区、宝马大东厂区、华润热电、自贸区内综合保税区等铁路专用线。

适时启动京哈直通线与沈金铁路建设,谋划秦沈二通道高铁与临空经济区铁路货运站。提升文官屯、沙岭、辉山货场吞吐能力。

3、现代物流枢纽

完善沈阳国际物流港。

谋划临空经济区多式联运中心,铁西物流园区。

4、邮政快递

续建完成韵达辽宁(新民)快递电商总部基地与申通东北(沈阳)电商物流科技产业园暨东北总部基地。

谋划南部邮件处理中心。

四、完善互联互通都市圈交通体系

围绕沈阳现代都市圈“一核两轴两区三带多组团”空间格局,建设由高速铁路、干线铁路、城际铁路、高速公路、干线公路构成的沈大、沈盘、沈哈、沈丹、沈抚、沈康、沈彰七大复合交通走廊,远期形成“2+1+3”向心交通体系结构,即沈阳与都市圈其他地市方

向不少于2条铁路(高铁普铁城际)、1条高速公路、3条国省干线道路衔接,逐步构建都市圈“1小时”通勤圈。

(一) 打造轨道上的都市圈

统筹干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通建设,打造互联互通、便捷通勤的轨道交通运输体系。探索都市圈轨道交通运营管理“一张网”,推动中心城市、周边城市(镇)、新城新区等轨道交通有效衔接,加快实现轨道交通枢纽便捷换乘,更好适应通勤需求。

加快推进都市圈干线铁路网络建设。续建完成沈白高速铁路,填补沈阳—抚顺高速铁路空白;启动建设沈金铁路,填补都市圈北部干线铁路空白。

做好城际铁路项目中长期储备。综合考虑都市圈1小时通勤需求,深化沈辽鞍、沈抚、沈铁、沈本等城际铁路规划研究,实现“国铁公交化”运营,优先盘活既有普速铁路富余运能,积极推动城际铁路接入机场。

科学有序发展市域(郊)铁路。启动沈辽、沈新、沈康3条市域(郊)铁路规划研究,带动沿线城镇发展,构建市域1小时通勤圈。

(二) 完善高快速公路网

统筹规划地方高速公路网,优化以沈阳为核心“环+放射”高速公路网。推动沈阳都市圈环线高速建设。实现三环绕城高速公路功能外移,屏蔽长距离过境交通进入沈阳中心城区,缓解城市交

通压力；拉开城市空间骨架，强化沈阳都市圈各城市交通联系；带动铁西中德产业园等城市外围产业新区发展，先期启动沈阳都市圈环线南线可行性方案论证工作，配套建设疏港路作为桃仙机场的联络线。续建完成沈康高速。强化康平、法库与主城的交通联系，实现所有放射性高速公路与三环绕城高速公路互联互通。储备沈抚南环连接线。西起沈阳三环高速，东至永陵，接入抚通高速。沈阳境内路线全长 15 公里。建成后将进一步强化沈抚同城快速交通联系，补齐东部旅游高速通道短板。推动京沈、京抚、黑大、通武等国省干道改造，力争实现国省干道一级路全覆盖。

（三）共建跨市公路

南向畅通陆海通道，强化沈阳与辽阳、鞍山、本溪等地区通道联系。支撑沈—辽—鞍振兴脊梁，新建沈辽产业大道，南延大堤路，储备沈辽鞍通道。保障沈阳—本溪国家安全通道，提速改造沈李线，储备白康线。补齐沈阳都市圈与锦州通道短板，储备沈黑线、通武线。强化沈抚同城交通联系，储备苏边线、拉白线改扩建项目。

北向加密干线路网，补齐公路“南密北疏”的空间布局短板。强化沈阳—铁岭通道联系，建设沈新产业大道。强化沈阳—阜新通道联系，储备京沈线。加强辽蒙通道建设，提速改造绥沈线，改扩建康辽线，储备康蒙大通道。

(四) 优化市域公路网络

优化完善产业及旅游公路。完善西北部产业公路,打通西北连接线,形成西北部产业联络环线。提质升级东部旅游公路,规划建设东部旅游开发大道、北沙河滨水路、浑河北岸滨河路支撑东部山区旅游产业。

完善县域公路。建设新民市绕城南环线,外迁穿越新民市区的国道 G230 与国道 G304。建设辽中西部环线,疏解十灯线过境功能。建设法库西北、东北环线,外迁穿越法库市区的国道 G203。

打通瓶颈断头路。实施“渡改桥”工程,强化跨辽河、柳河通道建设,缓解跨河通道瓶颈,重点建设满都户大桥、沈张辽河特大桥、卡力马辽河大桥、马虎山大桥、柳河大桥等跨河通道。打通干线公路断头路,建设浑河二十五号街、马宋延长线、伯官延长线、沈法康快速通道、沈彰开发大道蒲河连接线、文大路。强化县域间公路联系,提质升级十灯线、沈环线等公路,提升路网联通程度。

建设“四好农村路”。构建普惠公平的农村公路基础网络,强化与旅游、产业公路连接,实现具备条件的自然村互通硬化路,促进农村公路与乡村产业深度融合发展,补齐重要经济节点互联互通短板。营造安全宜人的农村公路交通环境,在现状 11019 公里农村公路基础上,对路面破损、功能不完善的农村公路维修改造,加强农村公路交通安全隐患治理,及时推进危桥改造,完善农村公路交通标志、标线。实施农村公路路域环境洁化、绿化、美化,按需

完善沿线服务设施和应急设施,促进与乡村旅游、生态宜居乡村融合发展。健全运转高效的农村公路治理体系,建立健全以路长制为核心的农村公路管理养护体制,形成公路管理养护长效机制。

(五)促进运输服务一体化

加快旅客运输同城化发展。共同整合公共客运资源,配合推进七市一区道路客运互联互通,构建以城际快巴和城际公交为主的同城化客运体系,提供点点直达、站站停靠等多样化运输服务。优化交界地区公交线网,促进与市域公交网络快速接驳。加快推进都市圈内城市间公交一卡互通、票制资费标准一致,健全运营补偿和结算机制,推动信息共享和监管协同。积极发展空铁联运、公铁联运,扩大机场空铁、空巴等联运模式覆盖范围,推行跨运输方式异地候机候车、行李联程托运等配套服务,强化综合客运枢纽一体化联程联运功能。鼓励打造第三方数字化出行助手,全面推行交通出行一卡通。

加快现代物流协同化发展。共筑物流网络,联动鞍山西柳国际物流园、抚顺石化物流园区、本溪高新区物流产业园、辽阳佟二堡皮草交易市场、铁岭保税物流园区、阜新煤炭物流园区、阜新意通物流园等城市重要物流节点,发展大宗商品物流、冷链物流、快递物流产业,共同打造东北亚区域物流中心。加快构建生产、流通深度融合的都市圈供应链协同平台,推动供应链系统化组织、专业化分工、协同化合作。加快国家交通物流平台辽宁区域交换节点建设,搭建多式联运物流信息平台。深化沈阳国际陆港与鞍山港

等国际口岸合作,实行“一次申报、一次查验、一次放行”通关模式,进一步优化“属地报关、口岸验放”等便利措施,共同建设具有国际先进水平的都市圈国际贸易“单一窗口”。共建进出口商品全流程质量安全溯源管理平台,开发信息化电子标签,实现全链条监管。进一步提升沈阳综合保税区桃仙和近海园区基础设施、配套设施建设,加快发展保税维修再制造、平行进口汽车及文化艺术品保税展示销售产业。

(六)创新一体化协调机制

贯彻省委、省政府战略部署,履行好本级党委和政府职责,形成推动沈阳现代化都市圈交通一体化发展的强大合力,配合沈阳都市圈交通一体化建设领导小组,共同研究解决都市圈交通一体化发展中政策实施、项目安排、体制机制创新、平台建设等方面的重大问题,研究审议重大规划、重大政策、重大项目和年度工作安排,全面落实做好沈阳现代化都市圈交通一体化发展各项工作。探索建立“决策—协调—执行”三级运作机制和市际联席会议制度,加强省市常态化沟通机制,促进项目信息定期沟通和交流。聚焦交通基础设施,推动联合编制有关专项规划、空间规划,做好项目谋划、推进、管理等工作。加强重点领域制度规则和重大政策沟通协调机制,提高政策制定统一性、规则一致性和执行协同性。探索建立联合招商、共同开发、成本共担、收益共享的合作发展机制,在法定权限内加强税收优惠政策协调。整合沈阳都市圈交通收费、信息、管理、保障等各种资源,建立跨区域交通运输一体化机制。

专栏4 区域交通一体化建设项目

1、轨道交通

开展沈抚、沈铁、沈辽鞍、沈丹等城际铁路以及沈辽、沈新、沈康市域(郊)铁路前期研究,充分利用既有铁路通道富余能力开行城际铁路与市域(郊)铁路。

2、高速公路

续建完成沈康高速公路。

规划都市圈环线高速公路,适时启动京沈—沈大—沈丹高速连接线(南环)建设。

储备沈抚南环高速公路。

3、跨市公路

建设沈新产业开发大道、沈李线延长线、沈辽产业开发大道、大堤路(宝马至茨榆坨)、康辽线(康平—辽蒙界)、G203 绥沈线快速路,储备 G101 京沈线快速化改造、沈黑线(法哈牛至黑山界段)新建、康蒙大通道(康平—辽蒙界)扩建、G101 京沈线法库新民界至新开河段升级、通武线(三环至抚顺界段、新民至黑山界段)升级改造、沈法快捷通道(尹石线至叶苗线段)新建、沈辽鞍西部产业通道(大堤路至辽阳界段)改扩建、苏边线改扩建、白康线改扩建、拉白线改扩建等项目。

4、产业公路

完善西北部产业公路,建设西北连接线,打通中央大街断头路。

5、旅游公路

提升东部旅游公路。建设东部旅游开发大道、北沙河滨水路、浑河北岸滨河路。

6、县域环线

建设新民南部环线,储备辽中西部环线、法库西部环线。

7、跨河通道

改扩建通武线柳河大桥、沈环线满都户大桥,新建沈张线辽河特大桥、京沈线马虎山大桥,储备沈环线—辽满线卡力马桥。

8、断头路

建设浑河二十五号街、马宋路延长线、伯官大街北延线、文大路、沈彰开发大道蒲河连接线、沈法康快速通道,

9、县域瓶颈路

储备十灯线扩建、沈环线扩建项目。

10、农村公路

维修改造农村公路 4000 公里。

五、建设绿色宜行城市交通

建设高质量发展的城市综合交通运输体系,以建设轨道上的

城市为目标,探索枢纽站城开发新模式,打造中心城区 45 分钟出行圈,提高公交、慢行等绿色交通出行吸引力,降低交通出行对小汽车的依赖。

(一)推进轨道交通四网融合

开展四网融合顶层设计。启动新一轮轨道交通线网规划,结合国土空间规划、城市核心发展板块、对外交通枢纽,通过新增地铁快线、加密地铁普线、多网锚固融合等措施,统筹推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通规划建设,加强一体化衔接,鼓励多线多点换乘,统筹协调系统制式,推动具备条件的跨线直通运行,推动轨道交通网络、通道、枢纽融合,实现“市区连片成网、枢纽互联互通”。研究制定四网融合技术标准和运营规则,加强不同轨道交通间的运力匹配、组织衔接、时刻对接、信息互联互通和共享共用,推进设施互联、票制互通、安检互信、支付兼容,优化购票、进出站、乘车等环节的组织模式和流程,完善轨道交通立体换乘设施,推动同站台换乘、垂直换乘衔接,逐步实现“一套体系、一网运营、一票通行、一站安检”。

加快城市轨道交通建设。续建完成第三期轨道线路,到“十四五”期末轨道交通运营里程达到 257 公里。编制并申报第四轮轨道交通建设规划,研究启动地铁快线,加密普线,强化轨道交通对城市发展的支撑与引领。探索新型中低运量轨道交通应用,以交通需求和产业发展为导向,引进新型轨道交通制式,打造多层次轨道交通体系。

（二）完善城市客运枢纽

围绕“轨道上的沈阳”，打造“多层次、多方式、一体化、立体化”综合交通枢纽。按照“站城融合、交通一体”的综合开发理念，推动轨道交通枢纽与城市有机融合。依托在建及已建7条地铁线路、近期拟启动18处核心发展板块，选址9处综合枢纽，启动TOD站城一体化开发建设，全面释放地铁沿线城市空间土地价值。强化轨道交通站点与公交站点、共享单车停靠点的无缝衔接。结合轨道交通建设，围绕三环高速公路开口建设P+R换乘枢纽，截流都市圈其他城市车辆进入市中心；在城市外围轨道交通首末站周边，选址建设大型P+R换乘枢纽，鼓励居民换乘轨道交通进入市中心，缓解交通拥堵压力。

（三）建设完善城市公交场站

逐步消除公交“马路停车”。形成“停车场、枢纽站、停保场”三级场站体系。根据周边基础设施及公交线网布局，通过新建公交场站、挖潜现状场站、设置临时场站3项措施，先期解决二环以内公交马路停车问题，并结合城市空间拓展和公交线路延伸，逐步缓解二环外围马路停车问题。支持新能源公交车推广应用，结合现状及拟建公交场站，建设公交充电站。

创新公交场站综合开发模式。创新场站建设运营模式，探索形成统一规划、统一建设、统一运营、统一维护的体制机制。充分考虑公交实际停放、保养、运营需求，创新投融资模式，试点采用竞配建、PPP等方式建设公交场站。规模以上场站用地考虑多业态

功能复合开发模式,与社会停车场、商业、住宅等一体化规划设计,拉动消费升级,实现“以站养站”。

(四)持续完善城市路网骨架

完善快速路体系。续建完成四环棋盘山隧道、中德园大堤路,推动四环快速路智慧化、快速化改造,建设北一路、元江街、长青街等快速路,储备沈辽路、胜利大街、黄河大街、虎石台大街等工程,逐步完善“环形+放射”快速路网络。通过节点改造、道路拓宽、路口渠化、交通管理等措施,缓解既有快速路的交通拥堵点。

加快城市主次干道建设。践行“窄马路,密路网”的城市道路布局理念,打通道路断点,贯通放射性大通道,打通城市内部路网,建设跨铁路通道。积极推进核心板块干道工程,支撑曹仲、上沙等城市核心发展板块开发建设。

开展道路交通常态化治理。建立健全拥堵点滚动治理机制,加强交通执法与交通秩序管理,推进学校、医院以及重点整治区域的精细化、综合治理。常态化开展“一让、两牌、两闯、三驾、五乱”的“12235”专项整治行动,宣传推广机动车礼让通过斑马线的行人的文明出行,依法整治假牌车和套牌车,严格整治闯禁行区和闯红灯,严格整治醉驾、毒驾、酒驾,严格整治乱停车、乱变道、乱鸣笛、乱用灯光、乱抛物。规范城市交通秩序,提升交通文明,实现交通有序化。

(五)提质升级慢行交通网络

推动道路有机更新。以“两分离、两优先、两贯通、一增加”为

原则,进行城市道路有机更新,重点对主城区有代表性、有特点的街路进行有机更新,实现人行优先、非机动车优先、人车分离、机非分离、人行道贯通、非机动车贯通、行人过街设施增加,完善休闲座椅等“城市家具”,整体提升城市道路功能。优先对主城区内“两环十横十纵”路网进行 U 型断面有机更新。

进一步完善城市休闲慢道。打通浑北主城慢道断点、新建浑南水系慢道、贯通浑河两岸慢道、续建 42.195 公里四山连爬绿道,形成南北环城水系慢道和棋盘山“四山连爬”登山慢道。在此基础上,储备辽河景观带、蒲河景观带、浑河景观带、北沙河景观带等骨架绿道,形成“三环四带”绿道主骨架;开展二级山水慢道与三级人文慢道建设研究,并适时启动。

提高日常通勤慢行交通吸引力。结合过街需求量大的城市干道,建设行人过街设施,保障慢行过街安全。科学控制共享单车总量,以需求为导向建设单车停放区,划定共享单车电子围栏,引导单车有序停放,搭建共享单车管控平台,实现单车秩序精准管控。

(六)缓解中心城区“停车难”

以“规划引领、示范先行、条抓块保、市区联动”“一场一策、一路一策、一区一策”为工作思路,持续加大停车供给,发挥价格杠杆调节作用,强化停车管理,引导调控交通需求,逐步形成与城市资源条件和土地利用相协调、与公交优先发展战略相适应的可持续停车发展模式。

专栏5 绿色宜行城市交通建设项目

1、轨道交通

续建地铁四号线一期、二号线南延线、三号线一期、一号线东延线、六号线一期。

编制并申报第四轮轨道交通建设规划,拟新建轨道交通 250 公里。

储备新型中低运量轨道交通项目。

2、城市客运枢纽

建设 P+R 换乘枢纽,谋划 TOD 站城一体化开发枢纽。

3、城市公交场站

通过新建公交场站、挖潜现状场站、设置临时场站 3 项措施,逐步缓解二环以内马路停车。

4、道路网络

续建完成四环棋盘山隧道、中德园大堤路,实施四环快速路平改立及智慧化改造、北一路、元江街等快速路工程。储备沈辽路、胜利大街、疏港快速路、虎石台大街、黄河大街等工程。

加快城市主次干道建设。打通道路断点,贯通马宋路等放射性道路,打通元江街等城市内部路,建设长白北路等跨铁路通道。推进核心板块干道打通工程。

形成拥堵节点滚动治理机制,推进学校、医院、重点整治区域的精细化综合治理。

5、慢行网络

续建浑北环城水系慢道、浑南水系慢道与棋盘山“四山连爬”慢道。

对“两环十横十纵”400 公里城市干道实施有机更新。

储备辽河景观带、蒲河景观带、浑河景观带、北沙河景观带等骨架绿道,以及 210 公里二级山水慢道与 130 公里三级人文慢道。储备 200 公里城市道路实施有机更新。

六、打造高品质运输服务体系

坚持“行有所乘、乐享所乘”的公共服务理念,努力实现更加通达通畅的国际客运、更加灵活多样的城际客运、更具吸引力的城市公交和更加公平均等的城乡客运。以加快运输业转型升级、促进交通与物流融合发展为主攻方向,引导现代物流业向枢纽经济区集聚,促进枢纽经济发展。

（一）打造高品质出行服务体系

构建通达通畅的航线网络。对内重点面向主要城市群，增加与国内各区域中心城市间航线数量，稳步提高国内二、三线城市覆盖率，构筑“内循环”的重要节点；对外重点围绕拓展国际航空运输网络，申请第五航权航线开放，巩固加强俄罗斯远东、日韩、东南亚主要市场的固有优势地位，继续拓展欧美地区通航点，完善辐射亚洲、连接欧美的国际航线网络，提升“外循环”的竞争优势。强化高速铁路、城际铁路、轨道交通与航空枢纽的衔接。

丰富旅客中转联程联运模式。推进旅客联程运输发展，构建与铁路、民航相衔接的省际道路客运集疏运网络，全面推广应用客运联网售票系统，探索“一票制”和“一站式”客运服务。发展“互联网+”交通运输服务新业态，打造基于移动智能终端技术的出行服务系统，培育个性化、定制化客运服务市场。

推进传统道路客运行业转型升级。放宽客运经营限制，鼓励公路客运站满足基本服务功能前提下拓展旅游集散、邮政、物流等功能，充分利用客运站资源激发市场活力。推动客运与旅游深度融合，提升特色旅游客运服务，鼓励客运企业开展旅游客运专线等特色业务，积极打造“一站式”运游融合服务产品，建设“交通+旅游”集散中心。推动外围乡镇客货邮融合发展，充分利用县级和乡镇客运站资源，积极拓展邮政快递中转装卸、运输配送等服务，建设改造集客运、货运、邮政、快递于一体的综合服务站，实现场站资源集约利用。

构建高质量城市公交服务体系。逐步完善公交优先发展的政策措施,建立政府购买服务机制,实现公交企业规模化经营。分期分批更新公交车辆,大力推广应用纯电动公交车,同步配建纯电动公交充电桩,城市公交清洁能源、新能源车辆比例达到 100%。强化公交线网科学研究,制定科学、合理、操作性强的公交线网规划,结合地铁站点设置、公交空白路段、城市用地开发与产业园区建设等,提高我市公交与地铁接驳换乘能力、公交线网覆盖范围。推动公交调度系统的建设与升级工作,全市所有车辆全部纳入局平台进行管理,实现集中调度。结合公交电子站牌等更新改造,完善智能路侧设备,推动无人驾驶公交发展。继续推动公交行业移动支付系统建设,全市所有公交车辆实现手机支付缴费乘车功能,并逐步试点开展快捷支付技术研究。

完善城乡客运服务。因地制宜选择农村客运运营模式,提升城乡出行服务均等化水平,建制村通客车率保持 100%。对城镇化水平较高、经济基础较好的中心镇,灵活采用城市公交延伸、城乡公交、镇村公交、班线客运公交化改造等模式推动全域公交发展;对临近主要城镇和国省干线的地区,可灵活选用城乡公交或客运班线延伸的方式统筹推进通客车工作;对于需求严重不足的地区,可推广农村客运片区经营模式或开通预约响应式农村客运。

(二) 构建高效率货运物流体系

拓展货物运输网络。加快建设航空货运网络,加强与粤港澳大湾区、长江经济带、京津冀地区等的深度融合发展,加密至南京、

杭州、深圳、天津等地全货机航线,适时开通至华东、中南、西南等国内重要航空物流枢纽的货运航线,加快构建国内干线货运航线网络;持续背靠跨境电商业务在沈蓬勃发展契机,助力跨境电商货物突破欧线物流运输瓶颈,加强与境外货运枢纽的中转和联运协作,积极拓展国际货运航线网络,开辟沈阳至北美、欧盟、日本、韩国、新加坡等的全货机航线;加强与客运航司的协同协作。支持南航、深航等基地航空公司发展客运航线的腹舱带货业务,提高货运市场的网络覆盖面;加强与顺丰、中邮航、京东等航企或国内外知名物流服务商构建战略合作关系,增强航空供应链体系资源要素配置能力;强化地面物流体系建设,增强与国内外知名货代企业的合作,以“空地联运”为核心,构建辐射东北地区的现代化空地转运中心。完善国际铁路运输网络,深度融入共建“一带一路”,科学定位沈阳铁路综合货场、沈阳东站、临空经济区铁路货运站功能,实现货物运输分方向、分方式、分货源灵活调度,促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变形成东、中、西“三通道并行、多点直达”的国际铁路班列运输网络体系。

推进货物运输多式联运。大力推广标准化运载单元,推广应用国际标准集装箱,推动散货入箱的“散改集”业务,实现运输“一柜到底”。规范多式联运规则标准,推动不同行业、不同运输方式和企业间服务规则衔接,鼓励探索以铁路为主干的多式联运票据单证格式,实现全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”服务。

持续提升专业物流服务能力。加快完善冷链物流相关政策，严格冷藏保温车辆的市场准入和退出以及使用过程管理；强化对冷链物流运输环节温度监控的监管，开展冷链物流企业服务和信用评价；优化城市配送冷藏保温车辆通行管理，降低冷链物流通行成本，确保冷链物流企业运输鲜活农产品依法享受“绿色通道”政策。提升城市配送效率，深化城市绿色货运配送示范工程创建，创新配送模式，推进配送车辆标准化、清洁化、专业化发展。推进“快递进村”，形成县、乡、村三级农村物流网，适时启动4个县域邮件处理中心改造升级，推进乡村邮政快递网点、综合服务站、客运站等设施资源整合共享，推动邮快合作，促进快递服务直投到村。

七、推进综合交通高质量发展

坚持科技创新赋能交通运输发展，依托沈阳先进制造产业优势，以新基建、新产业、新业态为主线，以提效能、扩功能、增动能为导向，提高运营管理、基础设施智慧化水平，打造先进实用的交通运输装备体系，发挥好“交通+”优势，促进消费扩容提质。

（一）优化引领发展的创新驱动体系

坚持科技创新赋能交通运输发展，依托沈阳先进制造产业优势，以新基建、新产业、新业态为主线，以提效能、扩功能、增动能为导向，提高运营管理、基础设施智慧化水平，打造先进实用的交通运输装备体系，发挥好“交通+”优势，促进消费扩容提质。

1、推进交通新型基础设施建设

按照沈阳市“智慧城市”和“数字政府”建设工作部署，进一步

推进智慧交通体系建设,以智慧交通项目建设作为重要载体和抓手,建设交通运输一体化智慧平台与智慧交通基础设施。

建设交通运输一体化智慧平台。依托城市大脑,围绕交通规划、建设、维护、管理,搭建公路、道路、公交、停车等应用场景,实现运行一张图、出行一张脸、运输一张单。为推进一网通办、一网统管,创新数据驱动型业务管理模式,围绕审批、监管、信用、执法和规划、设计、建设、养护两条业务主线,构建全链条、全周期行业治理体系,提升公铁空多方式联网联控水平。推进综合交通调度协调中心(TOCC)、交通行业“城市大脑”数字驾驶舱、交通运输业数据标准化及与部平台互联系统、重点营运车辆智能视频监控系统、网约车政府监管平台等重点项目,重点开发建设标准统一、开放共享的交通运行监测调度中心,面向城市道路、高速公路、国省干线三大路网,轨道交通、地面公交、出租汽车三大市内交通方式,公路客运、铁路客运、民航客运三大城际交通方式,实现交通运行的监测、预测和预警,开展多种运输方式的调度协调,为交通行政管理、应急处置以及公众提供交通信息保障,实现车辆、基础设施、交通环境等领域的基础数据融合应用。

打造国家一流智慧交通基础设施。基本实现交通运输基础设施和运载装备全要素、全周期的数字化升级,加快推进智慧交通建设。探索大数据、物联网、人工智能、5G、北斗卫星、ETC等新技术与交通行业深度融合应用,结合汽车制造产业布局,在浑南、大东、铁西地区推进智能网联汽车自动驾驶技术研发与试点示范工作,

完善标准规范、配套政策和管理法规,发展智慧道路、智慧公交、智慧停车、智慧邮政、智慧物流等智慧交通基础设施。探索开展四环智慧化建设,通过构建车路协同软硬件设备及系统平台为城市快速路解决拥堵问题。

专栏6 智能网联汽车测试区域工作方案

一、大东区精准智能公交项目建设方案

大东区计划引进车路协同技术,构建“车、路、云、网、图”协同的V2X车联网应用环境,打造辽沈地区首条精准智能公交示范线路。项目选取汽车城专线作为示范线路,开放道路里程近22公里,需分别对11台公交车、46个主要路口、41个公交站台进行改造,并且建设云端管控平台。建设完成后,除了体现精准智能公交示范运营场景该线路同时可以作为未来智能网联汽车测试区为区内车企提供测试场地,同时支撑外部车企的测试要求,开展对外测试认证。

二、浑南区5G无人驾驶示范区建设方案

浑南区计划构建“3区+3中心”的智能交通产业体系,3区即封闭测试与体验区、开放道路测试区、智慧出行产业集聚区;3中心即自动驾驶产业技术研究中心、城市出行数据中心、智能交通指挥中心。封闭测试与体验区服务于自动驾驶乘用车、商用车等智能化专用车辆的研发、测试、验证与示范。自动驾驶开放测试区近期拟规划全运路、沈本大街、创新路、沈营大街合围“四横四纵”骨架路网作为开放道路区域,以测试区和场景建设为依托,开展较大规模、多领域、多场景应用和商业化示范。智慧出行产业集聚区以智能交通基础设施建设带动供给侧,以无人驾驶技术应用带动研发侧,以智慧出行带动应用侧,形成汇聚上游的核心元器件、传感器、决策算法供应商,中游的整车方案商(包括车厂、互联网车企等),下游的运输、出行、交通、金融、保险、后市场等企业。

三、铁西经开区、中德园智能交通及智能驾驶建设方案

建设内容为城市交通运营控制网和城市场景智能网联测试区,具体为一张运营网、一条测试线、五大行业应用。一张运营网即数据驱动的城市智能交通云脑;一条测试线将宝马大道、开发二十二路、开发二十五路建成含有安全类、效率类、信息服务类等V2X场景的智能网联开放测试道路,与宝马铁西工厂内的封闭测试场无缝衔接,逐步形成封闭-开放一体化测试体系;五大行业应用为物流、环卫、网约巴士、危化品运输、渣土车管理。率先在大堤路进行落地建设,主要规划货运物流车、智能网联巴士、无人清扫车三类业务场景应用。

2、推进先进交通装备制造产业发展

推动传统汽车制造产业转型升级。围绕增强整车产品竞争力,保持合资企业高档乘用车领先优势,再塑自主品牌市场影响力,推进汽车产业向电动化、网联化、智能化转型发展。提高整车生产能力,加快新能源车型的产量规模,发展“大三电”“小三电”等新能源汽车关键零部件。大力发展智能网联汽车的关键核心组件积极布局无人驾驶,推进智能网联汽车测试示范区建设,搭建完善的“端管云”体系,推进车路协同,实现车与车、车与人、车与路、车与网的互联互通和信息共享。到 2025 年,整车产能规模突破 200 万辆,新能源汽车占比达到 20% 以上,建设成为具有一定影响力的国家重要汽车产业中心。

壮大航空制造业。打造国内领先、国际一流的航空产业基地。加快建设沈北、浑南航空产业园,重点培育民用整机、飞机大部件、航空零部件配套等产业。推进航空复合材料、关键零部件的研发和产业化,发展航空通信、电子、仪器仪表、飞行控制、导航及空管等技术和产品。壮大法库通航产业基地,推动通用航空和无人机等产业快速发展,组建东北区域无人机适航审定中心。

引入轨道交通、公交车制造区域总部。结合轨道交通建设和公交都市发展机遇,与大型轨道交通装备、公交车辆制造企业合作,设立区域总部,发展先进轨道交通装备产业和公交车辆制造产业。

专栏7 新能源汽车产业应用推广路径

1、产业完善

建成国家重要的新能源汽车产业中心,以突破关键核心技术为重点,坚持电动化、网联化、智能化发展,优化产业发展环境,做大产业规模,完善产业链条。

2、设施建设

按照适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施建设标准,科学布局新能源汽车充换电设施,按照新建住宅小区配建停车位100%预留充电设施建设安装条件,商业、办公、医院、宾馆等大型公共建筑配建停车场和和社会停车场按照不低于车位数量的15%比例配建充电设施;鼓励已建住宅小区和公共机构建设充电设施。

3、政策配套

扩大新能源汽车推广应用规模,以打造东北地区新能源汽车推广应用先行区为目标,强化政策规划引领和市场培育,新增、更新公务用车、公交车、网约车全部采用新能源汽车;鼓励出租车、市政服务车、环卫车、通勤班车、驾考车优先选用新能源汽车。

3、拓展交通运输新领域新业态

积极引导交通运输新消费。完善通用机场布局,发展壮大法库财湖通航机场、改扩建于洪全胜通航机场,新建康平苇塘通航机场,形成沈阳通航机场群,推动通用航空和无人机等产业快速发展,巩固提升国家通用航空产业综合示范区建设成效,支持通航产业发展、拓展通用飞机研发制造、航空会展等服务功能,促进通用航空与旅游、文娱等相关产业联动发展,扩大通用航空消费群体,强化与互联网、创意经济融合,拓展通用航空新业态。鼓励企业发展城市定制公交、农村定制班车等新型服务,强化网约车、共享单车、电动汽车分时租赁等新业态行业引导,稳妥推进众包服务,鼓励单位、个人停车位等资源错时共享使用。

培育壮大交通运输新服务。创新建设智慧出行(MaaS)平台,

发展“互联网+”交通运输服务新业态,打造基于移动智能终端技术的出行服务系统,培育个性化、定制化客运服务市场。推进旅客联程运输发展,构建与铁路、民航相衔接的省际道路客运集疏运网络,全面推广应用客运联网售票系统,探索“一票制”和“一站式”客运服务。以交通为中心,融合餐饮、旅游、住宿等多领域需求,引导企业创新开发特色交通服务产品,鼓励具备条件的综合客运枢纽、大型地铁站结合实际放宽客运经营限制,推进传统道路客运行业转型升级,鼓励公路客运站在满足基本服务功能前提下,引入商贸、餐饮、购物、旅游、寄递服务等关联性消费产业,建设“交通+旅游”集散中心,推动外围乡镇客货邮融合发展,实现场站资源集约利用。

打造交通物流融合新模式。打通衔接一体的全链条交通物流体系,以互联网为纽带,构筑资源共享的交通物流平台,创新发展模式,实现资源高效利用,推动交通与物流一体化、集装箱化、网络化、社会化、智能化发展。推进“平台+”物流交易、供应链、跨境电商等合作模式,鼓励“互联网+城乡配送”、“物联网+供应链管理”等业态模式的创新发展,引导即时寄递,规范网络货运发展。紧抓沈阳入选国家首批13个民用无人驾驶航空试验基地(试验区)建设优势,围绕无人机综合应用拓展,推广无人配送,推动物流组织模式创新。

(二)建设保障有力的安全发展体系

加快建设交通运输安全风险防控制度,守住安全底线。结合

智慧城市(城市大脑)建设,将交通运输企业本质安全、交通基础设施防护安全、重点运输领域行业监管、交通运输应急保障体系纳入“一网统管”场景开发工作,支撑国家安全发展示范城市创建。

加快建设交通运输安全风险防控制度。深化防范化解安全生产重大风险,按照“三管三必须”的要求,完善安全责任体系,不断健全企业安全生产、行业安全监管、企业安全生产信用及安全责任追究等体系。健全完善安全生产风险管理、安全生产形势分析研判、隐患排查治理、事故暴露问题整改等机制,完善双重预防体系。加强交通安全风险预警、防控机制和能力建设,实现交通基础设施安全可控。实施重大事故隐患治理督办、整改销号,实施重大隐患清零、一般隐患“减增量去存量”行动,有效遏制重特大交通安全事故。

提升交通运输企业本质安全水平。督促运输企业落实主体责任,开展风险评估和危害辨识,加强运输车辆和驾驶人动态监管。落实企业全员安全生产责任制,推进实施企业主要负责人安全生产承诺制,健全企业安全生产制度,完善自我约束、持续改进内生机制,重点落实依法持证人员安全生产职责,推进企业安全生产标准化建设,强化企业全过程安全生产管理。运用大数据、物联网等技术开展安全生产规律性分析及安全生产预警预防智能化水平,提高安全生产决策科学化水平。推广道路运输领域行驶安全技术装备应用,鼓励引导农村客运车辆安装主动安全预警装备,推进重点营运车辆安装使用智能视频监控报警装置。

实现交通基础安全防护能力再提升。建立完善交通工程建设和运行质量全寿命周期安全管理体系,健全交通安全生产法规制度和标准规范。强化交通基础设施预防性养护维护、安全评估,实施国省干线公路、农村地区公路及危旧桥梁基础设施安全提升工程。加快推进路网监测设施全覆盖,完善数据采集、检测诊断、维修处治技术体系,加大病害治理力度,及时消除安全隐患。推广应用性能可靠、先进适用的新技术、新工艺、新设备和新材料,提高交通基础设施质量和使用寿命。完善安全责任体系,创新安全管理模式,强化重点交通基础设施建设、运行安全风险防控,全面改善交通设施安全水平。

完善交通运输应急保障体系。建立健全多部门联动、多方式协同、多主体参与的综合交通应急运输管理协调机制,完善科学协调的交通应急运输保障预案体系。构建快速通达、衔接有力、功能适配、安全可靠的交通应急运输网络。进一步修订完善应急预案,健全应急预案体系,积极开展有针对性的应急培训和演练,不断提高突发事件应对处置能力。结合现有资源统筹规划应急物资储备,配置先进、高效、实用的物资装备,基本建成与路网发展相适应的应急物资储备体系,提高交通基础设施快速修复能力和应对突发事件能力。

强化重点运输领域行业监管。研究建立“两客一危”、公交、地铁等运输企业分类分级监管机制,构建“两客一危”、重载货车企业动态评价体系,严格新增“两客一危”道路运输企业许可和车

辆准入,加强重点营运车辆主动防控技术动态监控,实现安全状况数据化、可视化,监管和服务精准化目标。加快淘汰隐患问题车辆,对使用时间距报废年限1年以内的大客车,不允许改变使用性质、转移所有权或者转出登记地;督促客运企业及时报废淘汰老旧客车。加强公交、地铁运营监管,推动建立驾驶员生理、心理监测机制,督促企业加强车辆维修保养,配合有关部门共同加大反恐防范工作力度。加强货运车辆超限超载治理工作,强化源头监管,确保人民的生命与财产安全。严厉打击违法超限超载运输和“两客一危”非法运输,加强部门协同配合,加强信息互通共享,全面清查道路客运市场“黑企业”“黑站点”“黑车”;完善非法营运举报查处机制,从严查处各类非法营运行为。加强和促进交通运输“新业态”的安全生产监管。

(三)建设节能环保的绿色交通体系

以“碳达峰、碳中和”为牵引,加快形成绿色低碳的运输方式。将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程,加强交通环境污染治理。以美丽交通的新亮点展示美丽沈阳风景。

实现节能减排长效化。通过“两转变、两推广”,降低交通碳排放。一是促进交通出行模式转变,坚持公共交通优先发展,完善慢行交通系统建设,探索“碳普惠”等激励政策,研究大型活动、景点等门票与绿色出行联动优惠,吸引更多私家车转向绿色出行。二是促进货物运输结构转变,持续推动大宗货物“公转铁”,强化

公路超限超载治理手段和惩处力度,推进城市绿色货运配送发展,建设全市统一的柴油车 OBD 监控系统,纳入运输统一指挥平台。三是全面推广清洁能源、试点氢能在交通领域应用,提高新能源汽车比例,实现公交、邮政、公务领域新增车辆新能源比例 100%,引导推广新能源私家车、城市配送车,降低汽车尾气排放。四是推广出行预约应用,依托城市大脑,探索医院预约就诊、大型活动预约分时入场、地铁预约进站、停车场预约停放等出行服务,缓解城市交通拥堵。

实现基础设施绿色化。加强规划衔接,推动交通基础设施与国土空间规划“三区三线”相协调,最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区,加强永久基本农田保护。统筹各种运输方式基础设施布局,集约利用土地、通道线位等资源,推动综合交通枢纽多式联运建设与综合开发。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程。推进高速公路、普通干道改扩建和维修养护路面材料回收和循环利用。实施交通廊道绿化美化行动,提升生态功能和景观品质。

实现污染防治常态化。落实最严格的生态环境保护制度,强化全过程环保监管。加强科研攻关,改进施工工艺,从源头减少交通噪声、污染物、二氧化碳等排放。加强冒黑烟车辆监管,结合交通路网建设柴油车冒黑烟智能识别系统。加大交通污染监测和综合治理力度,加强交通环境风险防控。针对早期工程历史遗留生态环境问题,开展交通基础设施生态保护与修复。推动实施机动

车检验与维护(I/M)制度,建设汽车维修电子健康档案系统,监督维修治理高排车辆。在柴油货车营运资质审核中,严格油耗标准及环保排放标准,加快更新淘汰老旧柴油货车,取消4.5吨以上国三排放标准的柴油营运货车。加强道路运输企业行业环保监管,督导落实柴油车重点监管单位污染防治主体责任,依法保障柴油货车使用中稳定达标,建立完善车辆维护、燃料和车用尿素添加使用台账,治理冒黑烟及超标车辆。建设全市统一的柴油车OBD监控系统,纳入TOCC运输指挥平台。

(四)建设系统高效的现代治理体系

积极推进交通运输治理能力的现代化水平,通过精细管理、精准施策,深化交通运输行业改革与放管服改革,持续优化营商环境。完善法治交通体系和信用交通体系,实现行业治理向重信用、依法治转型,以治理体系的新台阶夯实行业发展基础。

深化交通运输行业改革。推动公交企业行业管理改革,促进城市公交良性发展。建立健全适应综合立体交通高质量发展的体制机制,完善综合交通运输发展战略规划政策体系。完善交通运输与国土空间开发、城乡建设、生态环境保护等政策协商机制,探索重大交通基础设施沿线土地综合开发,推进多规融合,提高政策统一性、规则一致性和执行协同性。深化交通运输综合行政执法改革。深化投融资改革,积极拓展融资渠道,坚决守住不发生系统性债务风险底线。探索建立城际铁路协同建设运营管理模式。以大数据、信用信息共享为基础,构建综合交通运输新型治理机制。

进一步优化营商环境。持续深化交通运输“放管服”改革,加强和规范事中事后监管。建立交通运输行政许可事项清单,扩展“证照分离”改革试点覆盖面。推进省市政务数据和相关信息互通共享,实现跨市高频服务事项“一网通办”。持续优化工程建设审批,建立“用户线上申报、部门并联审批、材料自动流转、证照电子生成、档案在线归集”的建设项目审批全程网办模式,推动行政审批与技术审查分离。创新交通基础设施建设投融资模式,深入推进简政放权,破除区域壁垒,防止市场垄断,完善外资和民营资本市场准入负面清单,增强市场主体活力。

加强信用体系建设。建设以信用体系为基础的分级分类新型监管机制。建立健全交通行业信用评价指标体系,推进交通信用信息共享,加快构建交通运输行业信用信息数据库。开展“信用+地铁智慧安检”“信用+公交优惠出行”“信用+交通建设保函”“信用+智慧停车”等试点,在更多领域、更大范围应用信用信息,加强守信激励和失信惩戒。加强事中事后监管,全面推行以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管机制。

完善交通运输行业管理相关制度。坚持法治引领,推动出租汽车等重点行业管理领域法规制定工作,完善道路运输、公交、出租等领域的规范性文件废、改、立,形成交通行业管理完备的管理依据。加快制定都市圈联动机制、新能源交通装备更新配置、交通基础设施综合开发利用、多式联运、城乡交通一体化发展、航空货

运线路发展、公交行业管理机制完善等运行机制、行业发展政策的制定,为交通行业创新发展提供制度基础。

专栏8 交通政策研究清单

一、政策研究类

- 1、都市圈联动机制
- 2、公交行业体制机制改革方案
- 3、公交行业政府补贴补偿机制
- 4、新能源交通装备更新配置方案
- 5、交通基础设施综合开发利用
- 6、航空货运线路规划
- 7、共享单车管理政策
- 8、多式联运引导政策

二、规划编制类

- 1、综合交通规划
- 2、轨道交通线网规划
- 3、公交线网规划
- 4、公交场站规划
- 5、城乡交通一体化发展规划
- 6、停车系统综合规划

三、法规制定类

- 1、公交行业服务质量考核办法
- 2、公交场站建设管理办法
- 3、公共交通工具准驾证管理办法
- 4、城市公共交通工具营运证管理规定
- 5、公交行业精品示范线路管理办法
- 6、公交行业星级驾驶员管理办法
- 7、城市公共汽车服务规范
- 8、城市公共交通企业质量信誉考核办法
- 9、公交枢纽站及站务设施管理规定
- 10、出租车、网约车相关制度、办法、规定

建设高素质交通运输人才体系。完善激励机制,留住和用好人才,培育高水平交通科技人才,开展继续教育培训,推动学术交

流,提升创新发展能力。对符合认定条件的高水平交通科技人才纳入沈阳市高层次人才库管理。打造素质优良的交通劳动者大军,实施交通从业人员素质提升工程,加强交通职业化教育,完善高技能人才培养体系和奖励激励制度。建设高素质专业化交通干部队伍,坚持正确的选人用人导向,打造忠诚干净担当的高素质干部队伍。

八、保障措施

(一)加强党的领导

坚持和加强党的全面领导。深入学习领会构建新发展格局的重大意义和深刻内涵,增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”,提高把握新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局的政治能力、战略眼光、专业水平。充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用,始终把党的领导贯穿到加快建设交通强国全过程,为实现“十四五”目标任务提供根本保证。

(二)加强规划保障

建立与国土空间规划等相关规划协调机制和动态调整管理政策,做好与“三区三线”的充分衔接,坚持资源节约和环境保护,突出立体、集约、节约思维,提高交通用地复合程度,盘活闲置交通用地资源,完善公共交通引导土地开发的相关政策,实现交通基础设施国土空间资源的提前储备、多方统筹、有效管控和高效利用。积极邀请高水平专家团队和社会力量通过多种途径和方式参与《沈阳市交通强国建设行动方案》《沈阳市综合立体交通网规划》,保

障中长期规划的前瞻性和基础性,建立健全“十四五”规划社会参与机制,推动规划贯彻实施。

(三)加强项目谋划与实施

通过强化中长期综合交通规划编制,形成综合交通储备库,建立项目库动态更新机制,每年5、6月份,形成下一年度的项目库,长计划、短安排、立即干,项目化推进规划实施。积极协调市发展改革委、市城乡建设局、市自然资源局、市生态环境局等有关部门,共同加快推进项目前期工作。进一步优化项目审批流程、精简审批事项,缩短审批时间,加强事中事后监管。制定重大项目、重大工程、重大政策的时间表和路线图,确保规划实施组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。加强规划实施中动态监测分析,及时组织中期评估,及时对规划目标、重点任务进行动态调整,针对分解目标任务强化评估考核。

(四)加强资金保障

建立多元化资金筹措渠道。用好国家支持东北振兴政策举措,积极争取中央预算资金和部省专项资金,充分发挥财政资金的引导和杠杆作用。创新投融资政策,搭建交通基础设施建设融资平台,支持各类金融机构依法合规为市场化运作的交通发展提供融资,推广政府和社会资本合作(PPP)、资产证券化等筹融资模式,引导社会资本、公募基金等参与重大交通项目建设,探索TOD的土地开发模式,建设综合交通枢纽。构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制,防范化解债务风险。

(五) 加强组织协调

加强实施组织保障体系建设,建立健全实施协调推进机制,按照“长期规划、五年储备、两年前期、一年计划”模式推进规划实施,强化部门协同、上下联动、区域合作,推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。协调推进重大交通基础设施建设项目纳入国家规划,争取国家政策支持。健全完善民营资本进入交通运输领域的鼓励政策。引导制造企业、科研机构、高等院校、行业协会等共同参与“十四五”建设,凝聚强大合力。