

本溪市综合立体交通网规划

(2021-2050 年)

本溪市交通运输局
辽宁省交通规划设计院有限责任公司
2020 年 1 月

目 录

第一章 概述	1
1.1 规划背景	1
1.1.1 地理区位	1
1.1.2 自然资源	2
1.2 重要意义	6
1.3 规划定位	8
1.4 规划范围	9
1.5 规划依据	10
第二章 发展基础	11
2.1 基础设施	11
2.1.1 公路	11
2.1.2 铁路	13
2.1.3 港口	14
2.1.4 民航	14
2.1.5 枢纽	15
2.2 网络运营	17
2.2.1 全方式	17
2.2.2 公路	19
2.2.3 铁路	21
2.2.4 水运	23
2.2.5 邮政	23
2.3 存在问题	24

第三章 趋势需求	28
3.1 趋势要求	28
3.1.1 发展战略要求	28
3.1.2 经济社会发展要求.....	31
3.1.3 国土空间规划影响.....	34
3.2 需求预测	36
3.2.1 预测方法	36
3.2.2 陆路运输需求预测.....	36
3.2.3 民航运输需求预测.....	37
3.2.4 邮政需求预测	39
第四章 总体思路	41
4.1 指导思想.....	41
4.2 基本原则.....	42
4.3 发展目标.....	43
第五章 规划布局	46
5.1 空间布局	46
5.1.1 综合立体交通通道.....	47
5.1.2 综合立体枢纽节点.....	51
5.2 功能布局	52
5.2.1 快速交通网	52
5.2.2 干线交通网	56
5.2.3 城市（乡）公共交通网.....	60

5.2.4 基础交通网	63
5.2.5 综合交通枢纽	64
5.3 网络布局.....	66
5.3.1 快速网布局	66
5.3.2 干线网布局	66
5.3.3 交通枢纽布局	67
5.4 建设项目.....	69
5.5 布局效果.....	83
第六章 保障措施	85
6.1 体制机制.....	85
6.2 发展空间.....	85
6.3 建设资金.....	86

附图：

- 1、 本溪市区位图；
- 2、 本溪市综合立体交通规划建设项目图（2021-2025 年）；
- 3、 本溪市综合立体交通规划建设项目图（2026-2035 年）；
- 4、 本溪市综合立体交通规划建设项目图（2036-2050 年）。

第一章 概述

1.1 规划背景

为全面贯彻习近平总书记关于综合立体交通网建设的指示精神，落实交通强国建设的战略部署，国家拟开展综合立体交通网规划编制工作。按照市政府工作要求，为配合全省规划编制工作开展，同时加快构建本溪高效开放的综合交通运输体系，强力支撑本溪经济又好又快发展，特编制本规划。

1.1.1 地理区位

本溪市位于辽宁省东南部，地处东经 $123^{\circ} 34' \sim 125^{\circ} 46'$ ，北纬 $40^{\circ} 49' \sim 41^{\circ} 35'$ 之间。东与吉林省通化市为邻，西与辽阳市接壤，南临丹东市，北靠沈阳市，是沈丹铁路、沈丹公路的重要枢纽。总面积为 8413 平方公里，其中山地面积占 80%，耕地面积占 8.7%，水地和其它用地占 11.3%，故有“八山一水一分田”之说。全境东部、中部较高，南部较低，海拔高度平均为 350 米左右，桓仁境内的花脖子山主峰为全境最高处，海拔为 1338 米，太子河与细河汇合处为最低处，海拔为 85 米左右。境内东西长 184 公里，南北宽 87 公里，在地图上呈哑铃状的狭长地域。本溪下辖平山区、明山区、溪湖区、南芬区、高新区、本溪满族自治

县和桓仁满族自治县，全市共 35 个街道办事处（两县各一个）、23 个乡镇、231 个社区、291 个村民委。批准建设国家辽宁（本溪）生物医药科技产业基地、本溪经济技术开发区、本溪水洞温泉旅游度假区。全市有汉、满、回、朝、蒙等 26 个民族。总人口数达 173 万。



图 1-1 本溪市区位图

1.1.2 自然资源

本溪境内山峦起伏，河流纵横，山地约占国土面积的 80%，水面河道占 12%，耕地占 8%，俗称“八山一水一分田”。本溪地处温带属湿润性气候，四季分明，雨量充沛。本溪是国家著名的工业城市，重要钢铁生产基地和原材料工

业基地之一，也是新兴的生物医药产业基地，更是一座闻名遐迩的风景秀丽的山水旅游强市。以本溪钢铁集团为龙头的钢铁行业是本溪的支柱产业，坐落于本溪高新区的中国药都引领本溪走向生物医药产业的高地，本溪凭借天生丽质不断强势发展的旅游业正带动这个有着昔日辉煌的重工业城市产业成功转型。近年来，本溪市凭借独特的矿产、煤炭资源优势，以冶金能源工业为基础，大力发展生物医药、绿色农产品加工等高新行业，实现了地区经济的飞跃，正在成为辽宁省乃至东北一个新的最具潜力的经济增长极。本溪是中国优秀旅游城市，素有“神奇山水、枫叶之都”的美誉。这里有中国唯一一座以城市命名的国家地质公园，有世界罕见的岩溶景观和无与伦比的地质奇观。同时，本溪又是一座绝色天成的自然花园，这里森林茂密，红枫浸染，四季如画，风光旖旎。应该说，大自然赋予了本溪丰富的旅游资源，吸引了世人的目光和游人的步履。奇洞、名山、热泉、枫叶、生态和民俗构成了本溪旅游六大靓丽名片。

矿产资源：本溪市素有“东北地质摇篮”之称，尤其是太子河凹陷地带，由于历经频繁的造山运动，地质层面齐全，矿床种类繁多。许多矿种储量可观，埋藏较浅，非常适合地方开采。现已探明的矿产资源有 45 种，开发利用 31 种，主要有煤、铁、硫化铁、石灰石、滑石、大理石、硅石、粘土、

金、银、铜、锌、钼等。其中以铁矿石最为丰富，已探明储量在 12.5 亿吨以上，具有可选性好、有害杂质低等特性，属我国铁矿特种资源之一。

生物资源：生物资源丰富，植物有 80 个科、6200 余种，全市森林覆盖率达 72%，森林蓄积量近 3000 万立方米，是辽宁省重要的林业基地；人参栽培面积居全省之冠，同时还盛产鹿茸、细辛、天麻、黄芪、五味子、辽刺五加等 260 多种珍贵药材，堪称“天然药谷”。

水利资源：水利资源充沛，境内有太子河、浑河、草河、北沙河四大水系，全市地表水资源总量 28.85 亿立方米，地下水资源总量 5.63 亿立方米，水流湍急，落差较大，目前已建成多个大、中型水电站。

旅游资源：本溪溶洞幽深，奇妙无比。最著名的景观是本溪水洞，它是北纬 42 度区位罕见的喀斯特地貌，是世界最长的可乘船游览的地下暗河，是中国最美的洞穴，中国最具潜力的十大风景名胜区。2800 米的九曲银河、钟乳世界，让中外游客无不赞叹它的神奇。水洞景区内新建的东北地质藏品规模最大、精品数量最多的本溪地质博物馆和世界上迄今为止规模最大、标准最高的硅化木王国主题公园令人心旷神怡。望天洞是东北最长的旱洞，总长 7000 余米，溶洞分

三层，“洞中有洞、洞洞相通”，钟乳丛生，洁白如玉，被称为“北国第一洞，迷宫世无双”。

本溪名山绰约，湖泊秀丽。五女山山城是世界文化遗产，也是中国高句丽民族建国第一都城。桓龙湖是辽宁最大的淡水湖，这里湖岸曲折、碧波万顷，万乐岛似明珠镶嵌其中，名山、奇岛、秀水相映，被称为“辽宁第一美景”。关门山国家森林公园是国家 4A 级景区、国家级森林公园，森林覆盖率达 95% 以上，有“风光秀丽似桂林，水碧峰翠赛江南”之说，奇峰云海，峭壁红叶，四季景色宜人，是游客、摄影和美术爱好者流连忘返之地，也是我国最佳枫叶观赏区之一。在关门山水库荡舟，似在仙境走，如在画中游。九顶铁刹山是东北道教的发祥地，很早就有记载，这里山势雄峻，形态各异的庙宇古洞，历尽沧桑的碑铭石刻，引人访古寻幽，揽胜猎奇。佛顶山是“辽宁屋脊”，山体植被呈立体带状分布，是国家级自然保护区，也是我国少见的多样性森林生态旅游区，夏日绿郁葱葱，漫山叠翠；秋天枫丹似火，醉染群峰，让游人如痴如醉。本溪温泉资源丰富，温泉寺的温泉水富含氡气，具有极高的医疗价值，曾被清太祖努尔哈赤赐名为辽东胜泉。而“滚滚热泉无冬日”的汤沟之水，水温达 76℃，是东北亚休养、度假及疗养胜地。大雅河漂流是国家 4A 级旅游景区，素有“塞北小

桂林之称”，漂流区内河水缓处微澜不惊，河面如镜；急处惊涛骇浪，波峰流转；7000米的漂流行程，让你在青山绿水间与浪共舞，一漂难忘。

1.2 重要意义

1、是贯彻落实习近平总书记重要指示精神、支撑国家战略实施的必然要求。

2018年6月，习近平总书记指出：“交通部门负责运输网络布局和发展，要做立体规划，综合起来考虑，哪里适合公路，哪里适合铁路，不要造成浪费，要用最合理的交通工具”。习近平总书记的重要指示，既指明了我国综合交通运输规划的方向，也是对我国综合交通运输规划的明确要求。

党的十九大报告提出了新的奋斗目标，即从全面建成小康到社会主义现代化强国。立足新时代新征程，本溪应牢牢抓住国家“一带一路”倡议、辽宁省自由贸易试验区和新一轮老工业基地振兴战略重大机遇，着力调整优化产业结构、扩大对内对外开放、促进区域协调发展，这要求交通运输系统提供能力充分的综合立体交通基础设施网络。本溪综合立体交通网规划是事关国家战略性、全局性和有利于维护国家安全和区域发展的重大项目建设。为此，科学规划本溪市综合立体交通网对促进本溪、辽宁及东北地区紧紧抓住“一带

一路”倡议、全方位对外开放和新一轮东北振兴的重大战略机遇，融入东北亚地区发展新格局，完善区域合作机制，扩大贸易、投资和融资渠道和规模，在更大范围扩大开放、深化协作、配置资源等方面具有重要的支撑作用。

2、是引领区域经济社会持续发展、满足人民群众美好生活需求的重要保障。

科学规划发展综合立体交通网，一方面直接拉动本溪市地区经济增长，带动上下游产业发展，并通过交通枢纽建设和交通通道建设形成新一轮的枢纽经济和通道经济的发展；另一方面，可以进一步优化交通资源配置，优化运输结构，实现降本增效，促进本溪市及周边地区产业转型升级，实现新一轮区域性经济增长。科学谋划综合立体交通网，还可以在更高水平和更高层次上提升交通运输公共服务均等化程度，进一步缩小区域间、城乡间、普通人与特殊人群间、各年龄人群之间的交通运输服务品质，使全体人民在发展中有更多获得感、幸福感、安全感，从根本上改善过去各种运输方式各自发展所造成的不便利和低效率等问题，充分发挥综合交通的整体优势和组合效率，从而满足人们日益增长的多层次、个性化、高品质的运输需求。对于促进区域城乡协调发展，推动社会进步、保障社会稳定，具有重要的意义和作用。

3、是指导交通运输行业科学发展、推动交通强国高质量建设的重要依据。

经过改革开放 40 多年的持续努力，本溪市交通运输事业实现了由“瓶颈制约”到“总体缓解”再到“基本适应”的重大转变，交通基础设施实现跨越式发展。新时代、新特征的经济社会发展对交通运输高质量发展提出了新的更高要求，进入了由“追随适应”向“主动引领”转变、由“规模速度型粗放增长”向“质量效益型集约增长”转变、由“单一方式独立发展”向“多种方式协同发展”转变、由“要素驱动”向“创新驱动”转变的关键阶段。

交通运输是经济社会发展的先行官，综合立体交通网是综合交通运输体系的基础，是未来一段时期交通运输事业发展的客观需要。本溪市既有交通运输体系在转变地区发展方式、优化经济结构、促进开放合作等方面发挥了重要作用。面向今后社会主义现代建设，本溪市应在更高站位、以更宽视野，用国际眼光来科学谋划综合立体交通网发展，加强各种运输方式立体互联，实现各类交通资源的最优配置，构建与经济社会发展匹配的现代化、高质量综合交通运输体系。

1.3 规划定位

本规划研究的基础年为 2018 年，目标年为 2035 年和

2050年。研究内容对接国家、省要求，涵盖陆、海、空域，包括铁路、公路、水运、航空、管道、邮政、城市公共交通等领域，以及未来可能出现的新型交通运输方式，考虑与周边城市互联互通、城市（群）交通和城乡交通等。主要明确2035年和2050年各种交通方式的发展定位和发展方向，以及本溪市综合立体交通网的布局和形态，作为交通基础设施空间布局规划体系中的顶层规划。

《规划》将作为本溪市综合立体交通网建设的纲领性文件，同时也是《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）》和《辽宁省综合立体交通网规划（2021-2050年）》方案在本地的优化论证部分，是对本溪市交通基础设施空间网络的顶层谋划，统筹地下、地面、水上、空中的各类交通资源，用于指导未来三十年交通基础设施的空间布局和建设。

1.4 规划范围

本次规划范围为本溪市行政区全域，包括平山区、溪湖区、明山区、南芬区、高新区、本溪满族自治县和桓仁满族自治县。

本次规划期限为2021-2050年。

1.5 规划依据

1. 《本溪市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》
2. 《本溪市城市总体规划调整》（2013-2020年）
3. 《本溪市土地利用总体规划》（2006-2020年）
4. 《本溪市工业经济“十三五”发展规划》
5. 《本溪市物流产业“十三五”发展规划》
6. 《中国（本溪）五大产业发展纲要（2016-2030年）（讨论稿）》
7. 《本溪市服务业发展“十三五”发展规划》
8. 《本溪市交通建设“十三五”发展规划》
9. 《沈本一体化发展规划（2013-2020年）》
10. 《本溪市产业发展规划（2013-2030年）》
11. 《本溪市工业加工区总体规划（2006-2020年）》
12. 《辽宁省公路网规划》（2012年）
13. 《本溪市城市公交规划》（2013年）
14. 《本溪市国民经济和社会发展统计公报》（2008-2018年）
15. 《本溪市统计年鉴》（2018年）
16. 本溪市政府出台的其他政策性文件

第二章 发展基础

改革开放以来，在历届本溪市委、市政府的正确领导下，经过多年的建设和发展，特别是在沈阳经济区一体化发展的引领下，本溪市综合交通运输面貌发生巨大变化，基础设施网络取得突破性进展，为未来一个时期的发展奠定了良好基础、积累了宝贵经验。

2.1 基础设施

本溪市加快交通基础设施建设，综合交通系统建设水平迅速提高，为本溪城市实现跨越式发展起到了重要的引导和支撑作用，本溪对外交通已形成以本溪主城区、沈本新城为中心，本溪市域范围和两县的“1 小时交通圈”、与沈阳经济区的“2 小时交通圈”、与省内各市的“3 小时交通圈”的格局。

2.1.1 公路

截至 2018 年，本溪市域普通公路总里程达到 4545.3 公里，其中高速公路 4 条 233.4 公里，普通国省干线 13 条 1027 公里，县道 18 条 302.8 公里，乡村专道路 1197 条 2982.2 公里。公路密度达到 54.5 公里/百平方公里，一级公路达到 133.6 公里，占总里程比重为 3.1%，二级路 776 公里，占总里程比重为 18%；已实现市到县、县际间县级以上公路全部达到二级以上标准。

经过多年的建设和发展，尤其在沈阳经济区一体化发展的引领下，本溪市综合交通运输面貌发生巨大变化，基础设施网络取得突破性进展，为未来一个时期的发展奠定了良好基础。截至 2018 年，本溪市已初步形成以丹阜高速、辽中环高速、永桓高速、鹤大高速为依托，集本线、丹霍线、鹤大线等干线公路为主干，干支相连、县乡相通、村村通油路，辐射全境、通达域外，高速、快捷、安全、舒适的公路网络。

对外高速衔接进度加快。鹤大高速、永桓高速在桓仁县域内呈“T”型分布，丹阜高速和辽中环线高速公路是本溪市南北和西北的重要对外联通道路，本溪对外交通已基本形成以本溪主城区、沈本新城为中心，与沈阳经济区“2 小时交通圈”、与省内各市“3 小时交通圈”的格局。

市域公路网络持续优化升级。一是干线骨架网络基本成型。本溪着力推进高快速公路建设和主干公路，镇际、村际联网路改造，交通基础设施建设实现了飞跃发展，初步形成“以高速公路为龙头、国省道为骨架、二级公路通镇街”的公路交通网络。高速公路总里程达到 233 公里，占全省高速公路总里程的 5.4%，实现了县县通高速的目标。二是路网规模持续提高。以“一横六纵四环线”普通干线公路为骨架，全市公路总里程达到 4545 公里，城市出入口、旅游景区、工业园区等重要节点的道路通行条件得到有效提升，多条旅游环线公路建成。三是高等级公路比例稳步提升。一级公路

达到 133.6 公里，占总里程比重为 3.1%，二级路 776 公里，占总里程比重为 18%，黑色路面达到 3275 公里占总里程比重为 75.9%；桥梁达到 5.1 万米/1240 座，隧道达到 2.2 万米/20 座，均较“十二五”时期有大幅提升。四是持续推进道路品质提升工程。相继对一批重点公路建设项目进行了改建大修，“十三五”期间实施路网维修改造 541.7 公里，确保公路网处于良好运行状态，持续提高市域道路品质；大力推进“农村四好路”建设，对农村公路进行维修和村内公路建设，“十三五”期间新改建农村公路 220.46 公里，维修 668.2 公里，新建桥梁 14 座，提高农村公路通行质量。

2.1.2 铁路

市域铁路建设有序推进。沈丹客运专线的建成标志着本溪正式步入高铁时代，伴随着田桓铁路、沈丹客专建成通车，本溪市已实现“六条线、四大站、两货场”铁路网布局。“六条线”：沈丹铁路、沈丹客专、溪田铁路、田桓铁路、溪辽铁路、通灌铁路，本溪境内铁路总里程达到 440 公里；“四大站”：本溪火车站、本溪新城站、南芬北站、五女山站；“两货场”：本溪站客货场、金家堡货场。

铁路运输是本溪市除公路运输外主要的运输方式，特别在大宗货物运输方面发挥着至关重要的作用。早在 2014 年，本溪市境内已经建成铁路 4 条，总里程达 278 公里，分别为

溪辽铁路、溪田铁路、沈丹铁路及通灌铁路。随着沈丹高速铁路以及田桓铁路建成通车，目前本溪市形成“一横三纵”铁路网，其中：“一横”为溪辽铁路、溪田铁路、田桓铁路三段铁路，“三纵”为沈丹铁路、沈丹客运专线、通灌铁路。既有铁路里程如表 2-1。

表 2-1 本溪市现有及在建铁路情况

线路名称	规模里程/km	线路性质
溪辽铁路	21	普速铁路
溪田铁路	75	普速铁路
沈丹铁路	105	普速铁路
通灌铁路	77	普速铁路
田桓铁路	74	普速铁路
沈丹客运专线	87.7	高速铁路

2.1.3 港口

本溪市内无运输港口，主要依托丹阜高速公路(G1113)、国道丹霍线(G304)、国道鹤大线(G201)等公路形成运输通道，通过水陆联运方式，利用营口港、大连港、丹东港等周边港口完成水上运输。

2.1.4 民航

本溪市内无民用机场，航空运输主要通过沈阳桃仙国际机场实现。沈阳桃仙国际机场距离本溪仅 60 公里，通过丹阜高速公路与机场相连接，是东北地区最大的干线机场。

随着辽宁省对外开放步伐的加快和沈阳经济区的快速

发展，航空运输需求呈快速增长趋势，为满足日益增长的客货运需求，桃仙机场目前正在筹备建设机场第二跑道。扩容后的桃仙机场对于带动本溪石桥子、歪头山、火连寨等北部组团的物流发展、完善本溪市综合交通运输体系结构具有重要的意义。

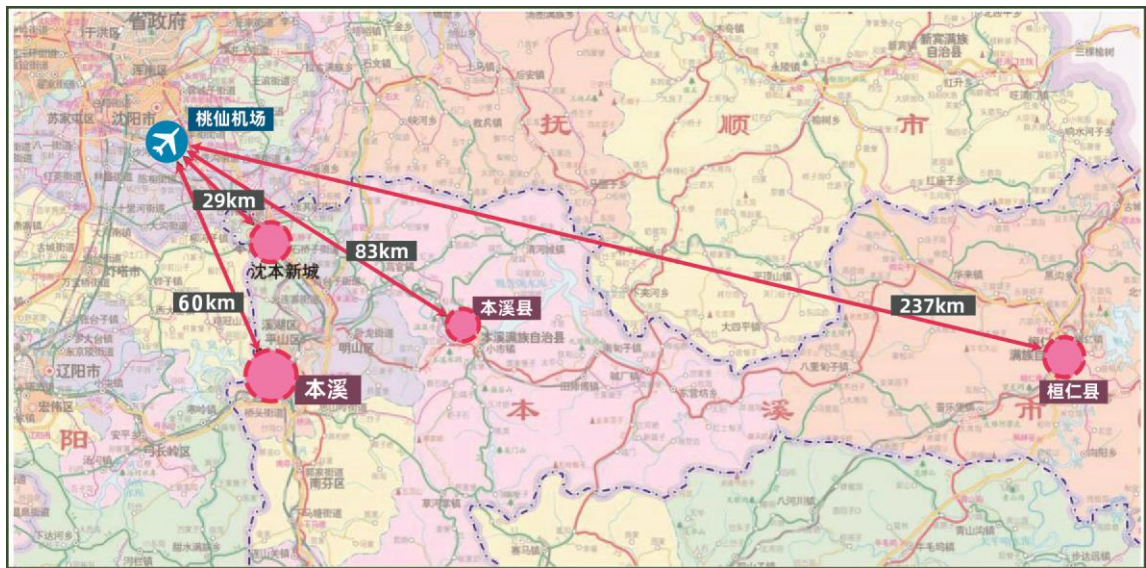


图 2-1 仙桃机场与本溪市区位关系图

2.1.5 枢纽

客运场站布局快速完善。客运场站发展迅速，本溪市现有客运站 41 个。其中一级站 4 个，分别是本溪市长途客运中心站、沈本新城客运枢纽站、桓仁县中心客运站、本溪县中心客运站；三级站 8 个，分别是温泉寺、南芬、碱厂、草河口、铧来、田师府、高官、二棚甸子客运站；四级客运站 15 个，分别是大恩堡、大雅河、弯弯川、六道沟、雅河、黑沟、北甸子、古城、解放、财神庙、草河城、五里甸子、沙尖子、马鹿泡、下马塘客运站；五级客运站 14 个，分别是

甬子峪、东营坊、南甸、草河掌、清河城、连山关、四道河、川头、四平、木孟子、业主沟、秀里、八里甸子、向阳客运站。正在建设中的是桓仁交通客运枢纽站。现状客运站基本以满足公路客运停发、中转换乘等使用功能为主。

货运场站建设初见成效。本溪市交通物流中心和桓仁县交通物流中心是省交通运输厅支持建设的货运场站，项目建成使用后，初步投产达效。目前，本溪市交通物流中心已经进驻物流企业 10 家，正在积极开展招商工作；桓仁交通物流中心已进驻物流企业 6 家，其中电子商务平台 1 家，寄递物流企业 5 家，经营范围已经覆盖全县 13 个乡镇。本溪市其他货站属于微小企业，实行“前站后场”发展模式，行业竞争力不强；同时依托大河市场、永丰市场等商品流通市场，履行部分货运站的职能。

货物配送市场不断发展。本溪市鼓励和发展货物配送行业，目前已经培育一定数量专业性服务较强的物流配送企业，如天士力药业、华联商厦、宏宇电器、铭利达物流商贸、辽宁容大物流、本溪宏运物流等，覆盖区域正在逐步扩大。

物流企业发展初具雏形。本溪市钢铁、煤炭、水泥等大宗物资流通，主要通过铁路运输完成。公路运输在中短途运输中具备“门到门”直达运输的优势，占有重要市场份额，进而促进道路物流企业和物流园区快速发展。本溪市物流企

业大致分为三种类型，一是大型的传统运输企业，比如本溪市平安车业、万顺物流、聚贤物流、溪源车业、龙腾运输公司；二是企业自有物流，比较成型的有本钢汽运、北营汽运、华联商厦有限公司物流中心、宏宇家电物流有限公司、天士力物流等；三是新兴物流及配货站，大型的物流企业有铭利达物流商贸有限公司、辽宁容大物流有限公司、本溪宏运物流有限责任公司等，快递业如顺丰、申通、圆通、EMS等，以及散落的货站。

2.2 网络运营

2.2.1 全方式

1. 客运量

截止 2018 年底，本溪市年客运量达到 3354 万人，同比增长 1.2%；客运周转量 13.2 亿人公里，同比增长 0.3%。2013 年以来全市境内客运量呈现逐年降低趋势，近 5 年降幅达 7%。造成我市客运量降低的根本原因是家庭小汽车普及快速提高，2018 年全市机动车保有量 18.9 万辆，千人保有量达 129 辆，近五年增长率达 7.8%。

表 2-2 2010-2018 年本溪市旅客运输量

年份	旅客发送量（万人）			所占比例	
	铁路	公路	合计	铁路	公路
2010 年	2238	2369	4607	48.6%	51.4%
2011 年	1715	2858	4573	37.5%	62.5%
2012 年	1745	3001	4746	36.8%	63.2%
2013 年	1690	3212	4902	34.5%	65.5%

年份	旅客发送量（万人）			所占比例	
	铁路	公路	合计	铁路	公路
2014年	1310	2876	4186	31.3%	68.7%
2015年	1074	2962	4036	26.6%	73.4%
2016年	1154	2159	3313	34.8%	65.2%
2017年	1205	2175	3380	35.7%	64.3%
2018年	1153	2201	3354	34.4%	65.6%

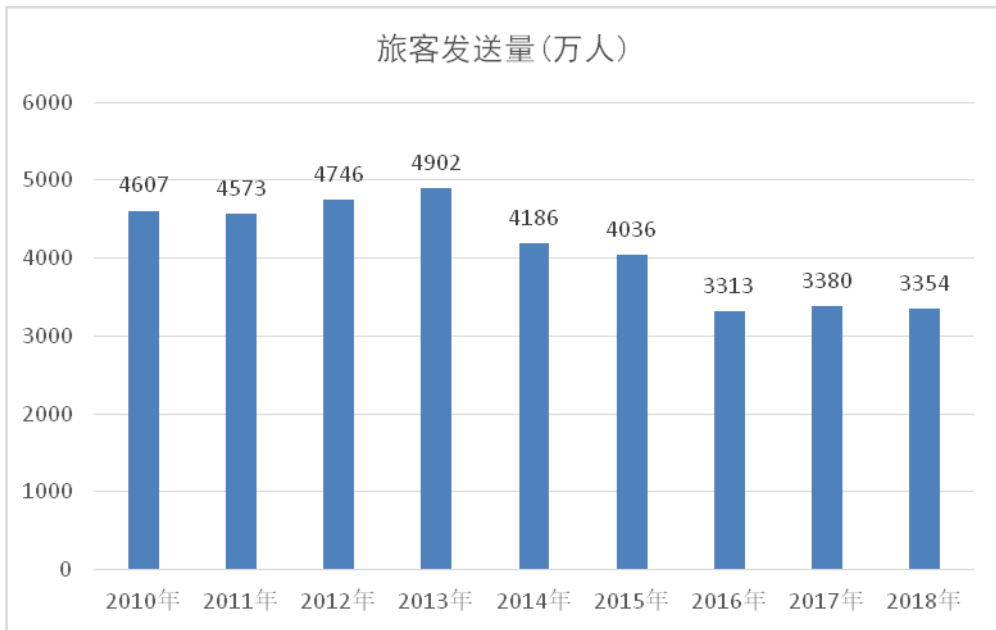


图 2-2 2010-2018 年本溪市旅客运输量

2. 货运量

截止 2018 年底，本溪市年货运量 10888 万吨，同比增长 3%；货运周转量 127.5 亿吨公里，同比增长 2.6%。

表 2-3 2010-2018 年本溪市货物运输量

年份	货物运输量（万吨）			所占比例	
	铁路	公路	合计	铁路	公路
2010年	3069	5357	8426	36.4%	63.6%
2011年	3117	6754	9871	31.6%	68.4%
2012年	3060	8108	11168	27.4%	72.6%
2013年	3019	9142	12161	24.8%	75.2%

年份	货物运输量（万吨）			所占比例	
	铁路	公路	合计	铁路	公路
2014 年	2782	8348	11130	25.0%	75.0%
2015 年	2254	8853	11107	20.3%	79.7%
2016 年	2347	7835	10182	23.1%	76.9%
2017 年	2437	8130	10567	23.1%	76.9%
2018 年	2554	8334	10888	23.5%	76.5%

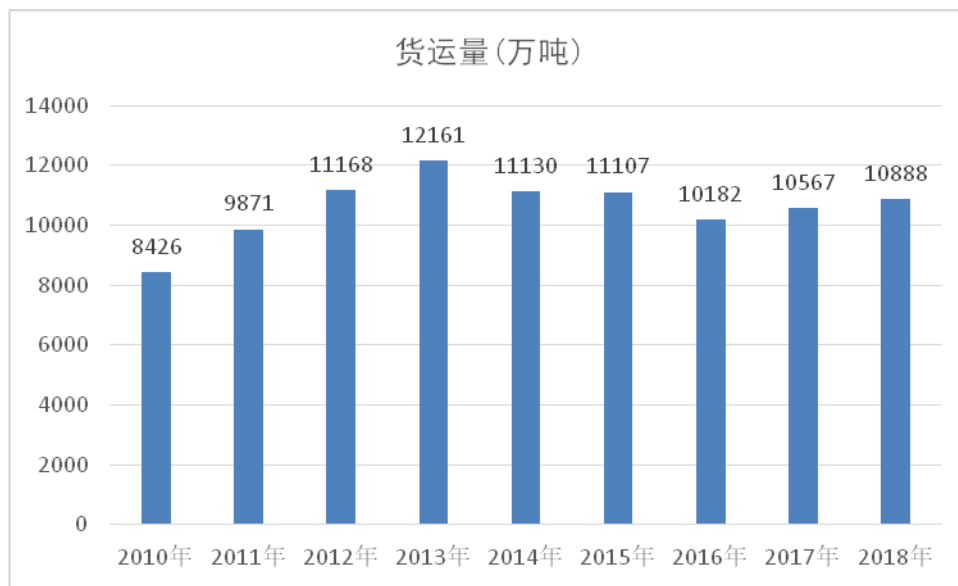


图 2-3 2010-2018 年本溪市货物运输量

2.2.2 公路

1. 客运量

近年来，本溪市公路客运量增长“先扬后抑”态势，公路客运量从 2010 年 2369 万人次攀升至 2013 年 3212 万人次峰值后回落，2018 年为 2201 万人次。随着私家车拥有量的大幅增长，公路的客运量绝对值持续下降，但目前仍然为全市最主要的客运方式，约占全方式客运量的 65%。

本溪市共开通客运班线 353 条，集约化经营客运班线 68

条，基本实现村村通达率。同时加大客运车辆提档升级力度，截至 2018 年底，本溪市客运班线中高级以上达到 100%。

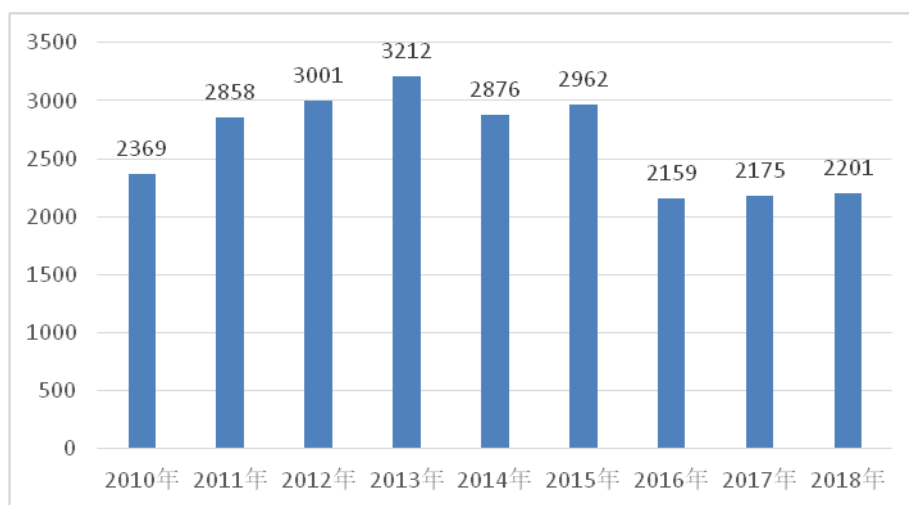


图 2-4 本溪市 2010-2018 年公路客运量 (万人)

2. 货运量

公路货运是本溪市最重要的货物运输方式，占总货运量的比例为 77%。2010 年至 2018 年，公路货运量从 5357 万吨增加至 8334 万吨，运量规模稳步提升，年均增幅达 6.4%。

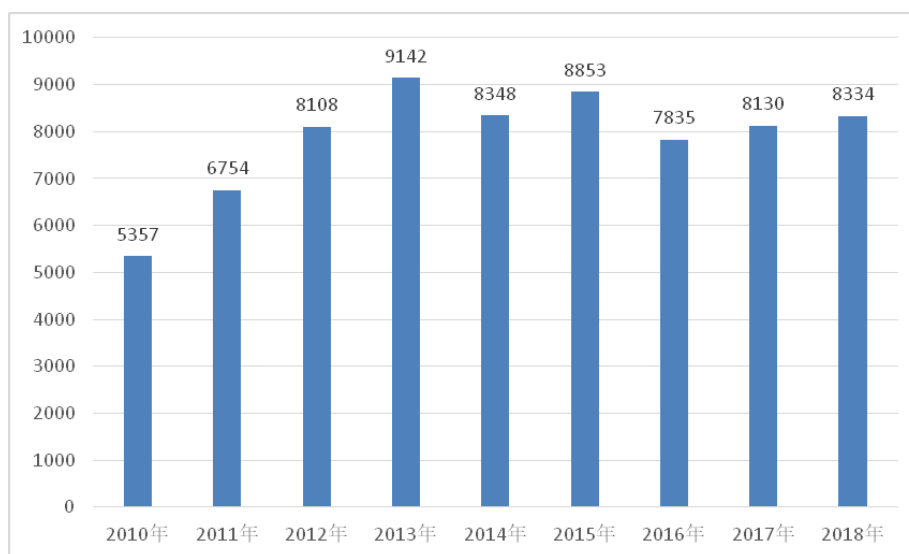


图 2-5 本溪市 2010-2018 年公路货运量 (万吨)

货物运力结构不断优化。全市拥有道路货运车辆 12036 台，其中：货车 7660 台、牵引车 2072 台、挂车 2304 台，货运车辆集约化经营达到 78.4%。目前，本溪市公路运力中牵引车和挂车数量较少，占总数的 17.3%。其中，牵引车和挂车的比例仅为 1:1.11 与发达国家甩挂运输的拖挂比普遍达到 1:2.5 以上相比，说明本溪市甩挂运输尚处于起步阶段。

从车型结构上看，普通栏板货车占到了 83.7%，而厢式货车仅为 14.3%（低于全国平均水平 19.1%和辽宁省平均水平 16.4%），冷藏车（全国 0.3%）和集装箱车（辽宁省平均 1.5%，上海 10.3%）更是极少。专用车比例 4.8%，低于全国平均 5.1%。总体上看，运输专业化程度较低，不能适应经济高速发展的要求。

此外，本溪货运车辆平均每车的吨位数为 5.4 吨/辆（略低于全国平均 5.7 吨/辆，显著低于国内发达地区上海 8.9 吨/辆，江苏 6.8 吨/辆），货运结构仍以轻型车为主，运载能力大且节能环保的重型车比例不高。

2.2.3 铁路

1. 客运量

2010 年至 2018 年，铁路客运量从 2238 万人次降至 1153 万人次，呈逐年下降趋势，年均下降率为 7.2%。近三年来，铁路客运量占总客运量的比例近年稳定于 35%，已成为本溪

对外出行的重要运输方式。

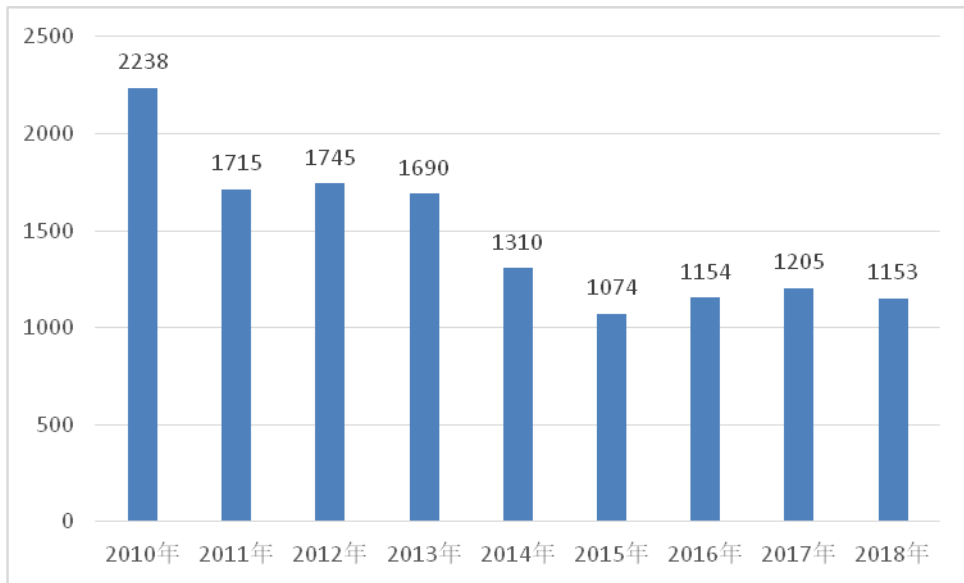


图 2-6 本溪市 2010-2018 年铁路客运量 (万人)

2. 货运量

受国内外经济形势影响，与“十二五”时期相比，铁路货运量及占比总体呈现下降趋势。“十三五”时期以来，铁路货运量持续增长，2018 年达到 2554 万吨，年均增长率为 4.3%。

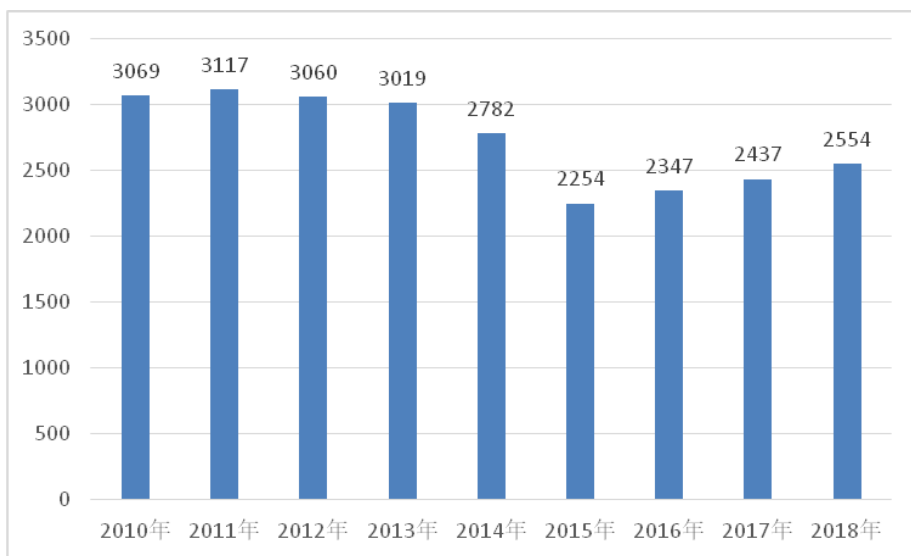


图 2-7 本溪市 2010-2018 年铁路货运量 (万吨)

2.2.4 水运

本溪市是全省 8 个内陆城市中可通航水域面积最大，水路旅游运输企业和旅游船（艇）最多，水上运输安全监管任务最重的地区。可通航水域面积 200 多平方公里，有船水库 6 座，水路旅游运输企业 10 家，其中漂流企业 4 家；旅游船（艇）130 艘，橡皮舟 3000 只，农用尾挂机船 100 余艘，其他各类船只 30 余艘；渡口 9 道，渡船 9 艘。持有效证书（件）船员 137 人。

2.2.5 邮政

近年来，电商业务飞速发展，本溪市邮政快递业务也随之呈现爆发式的增长，2013 至 2018 年间，邮政业务量从 1.1 亿元增加至 3.5 亿元万件，近五年年均增长 26.2%。2016 年至 2018 年间，快递量从 444 万件增加至 891 万件，年均增长 42%。

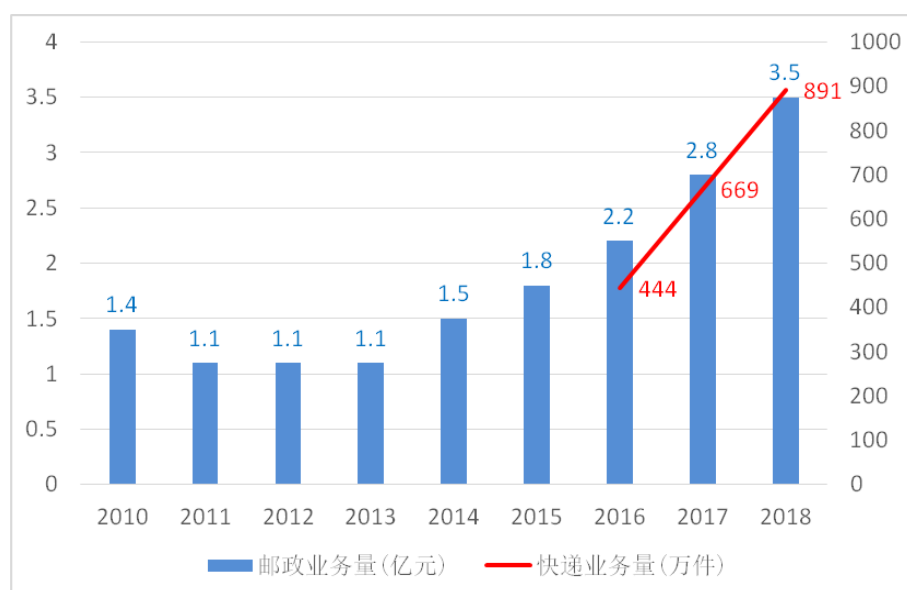


图 2-8 2010-2018 年本溪市邮政、快递业务量

2.3 存在问题

近几年的交通设施投入，本溪市交通运输整体水平实现了由“瓶颈制约”到“基本适应”的转变。对外交通、市域路网、城市交通等综合交通体系基本形成，但与交通强国的高标准、可持续发展要求相比、与其他发达省份及本省其他地区对标相比、与广大人民群众更高品质的出行需求相比，依然存在一些短板和问题，仍难以满足人民群众对公共出行高品质、高水平的需求，对本溪市“五大产业”发展支撑力度不够：

一是对外综合交通运输通道建设不足，承接辐射能力较弱。本溪北连沈阳、抚顺，南邻丹东，东接吉林集安、通化，西靠辽阳，区位优势明显。但是对外综合交通运输通道整体尚处于起步阶段，辐射带动能力没有充分体现，与其他周边城市的通道衔接还比较滞后，主要表现为境内与周边城市紧密互联的快速铁路网和公路网依然缺乏。城际干线交通网络不完善、等级不高，在承接沈阳经济、产业以及城市功能辐射和融入沿海经济带发展方面均未达到预期效果。民航机场长期缺位，全市综合立体交通网尚未完全形成。

二是市域内交通网络发展不均衡，旅游交通、运输服务体系建设不足。受本溪行政区域东西走向的“哑铃型”格局影响，目前市域交通路网呈现“东西横线少南北纵线多”的

不均衡布局，南北方向有多条铁路、高速公路及普通公路分布，东西方向只有国道集本线和低标准的溪田铁路、田桓铁路，对本溪县、桓仁县的辐射带动作用不强。本溪自然风光优美、旅游资源丰富，但缺少联通两县景区以旅游观光为导向的旅游通道、交通环线和高标准绿色廊道，难以支撑境内旅游产业快速发展。同时，受本溪“八山一水一分田”的地理条件所限，全市公路网还存在总量不足，密度低、通达深度不够、断头路、网络结构不完善等问题，尤其是县乡公路的服务水平和通行安全还需进一步提升。特别是在极端天气下抵抗自然灾害能力较弱，整体路网可靠性较差，严重制约城乡一体化发展和市域产业转型升级。

三是交通枢纽体系建设不够，多种运输方式衔接效率不高。受体制、机制、资金等因素影响，全市交通资源缺乏统筹规划整合，多种交通方式一体化程度偏低，综合交通运行效率总体水平不高，具体表现为存在铁路、公路、城市道路等基础设施缺乏有效衔接、城市公交、出租车、共享单车等多种运输方式组织不畅。“重路轻站”现象普遍，全市缺少真正意义上的综合客运枢纽，尚未形成客运枢纽体系，各运输通道间、各方式间、城乡交通间的衔接、转换不畅，枢纽组网扩网能力差。等级货运站建设刚起步，欠缺多式联运、甩挂运输现代化运输组织方式，与构建多种运输方式“无缝衔接、零距离换乘”的综合交通运输发展体系还有较大差距。

四是缺少快速大运量的新型交通运输方式，地面公交运行效率低服务水平差。长期以来，本溪公共交通线网以站前为中心单点向外辐射，城市主干路上公交线网过于集中，结构不合理，造成主城区拥堵严重；轨道交通、公交专用线（BRT）等大容量、运行快、排放低的运输方式至今仍是空白，新建小区缺少配套的公交站场和预留公交专用路线，公交运营管理服务水平低，公交车辆监控智能调度系统还没有实现计算机优化以及区域层面调度。

五是交通基础设施建设“融资难”，资金短缺仍是制约交通发展的瓶颈。交通基础设施建设是国民经济发展的基础性、先导性、战略性、服务性产业，需要各级政府投入大量建设资金。长期以来，我市交通基础设施建设资金来源单一，主要依靠省返还的燃油税补贴资金和争取部补车购税资金，受国家政策和地方财力困难等因素影响，地方配套资金筹集“融资难”已成为普遍问题，资金短缺困扰着交通基础设施的快速发展。

综上，本溪市交通运输行业总体上仍处于现代化起步阶段，交通基础设施建设的重要任务是增强对外综合交通运输通道建设，完善市域干线交通网络布局和旅游交通建设，推进大运量、快速的新型交通运输方式建设和发展，改善人居环境，注重生态保护，加强融资模式拓展，切实提高交通运输的建设和服务质量。同时要转变“重建设、轻管理”的思

想，向建设与管理并重转型，不断拓展交通运输服务内涵，通过提高行业管理水平全面提升服务品质。

第三章 趋势需求

3.1 趋势要求

未来 30 年将是我国改革开放取得重大成就，科学技术日新月异的三十年，交通基础设施建设和交通运输组织势必得到突飞猛进的发展。服务交通强国战略、服务东北老工业基地振兴、服务沈阳经济区城市群集成效应、服务辽宁沿海经济带建设，服务本溪“五大产业”发展，是未来三十年本溪市交通运输的发展理念和发展方向。因此，要紧紧抓住历史发展机遇，充分发挥本溪区位优势，扣牢“五个服务”目标，建成“人便于行、货畅其流”的综合交通运输发展格局。

3.1.1 发展战略要求

1、为建设“交通强国”提供基础保障。

党的十九大明确提出建设交通强国奋斗目标，深刻阐明了交通运输在国民经济中先导性、基础性、战略性和服务性的功能属性，赋予了交通运输发展“先行官”的历史新定位。我国进入一个综合交通运输基础设施加速成网、交通运输业加快转型升级、现代治理能力持续提升、现代综合交通运输体系加快构建的黄金机遇期。加快建设世界上网络最发达、功能最完善、设施最先进的综合立体交通

网，这既是交通现代化建设的基础保障，也是国家现代化的基础条件。

新的历史阶段，要求本溪市着力发挥科技创新引领作用、提升行业现代治理能力，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合立体交通运输体系，为贯彻落实“交通强国”战略部署提供基础保障能力。

2、为推动东北全面振兴提供基础支撑。

党中央、国务院高度重视新一轮东北老工业基地全面振兴战略的深入实施，提出重点解决东北地区等老工业基地发展中存在的体制机制、产业结构、经济结构等的深层次矛盾和问题，全面推进新一轮东北老工业基地振兴。本溪市是东北老工业基地的重要组成部分，本溪市要以更高站位、更宽视野加强谋划、科学规划本溪市交通基础设施规模、功能结构、空间布局等方面，统筹衔接各种交通方式，加强地水空各种交通方式立体互联，实现各类交通资源的最优配置，构建与经济社会发展匹配的现代化、高质量的综合立体交通网。

3、为沈阳经济区城市群集成效应提供服务保障。

沈阳经济区自获得正式批复以来，基本形成了以沈阳为中心，辐射鞍山、抚顺、本溪和辽阳等城市，经济空间

更加紧密、支柱产业更加互补、交通通信更加便捷的“区域经济共同体”。本溪市地处辽宁省东南部，东与吉林省通化市为邻，西与辽阳市接壤，南临丹东市，北靠沈阳市，是沈丹客运专线、沈丹铁路、丹阜高速公路、辽中环线高速公路的重要枢纽，处于交通通道战略地位。加快交通基础设施网络的衔接与完善，“北上沈阳，承接辐射”，积极融入沈阳经济区发展，是本溪市未来交通运输发展的重要机遇。

沈本一体化作为沈阳经济区总体发展战略的重要组成部分，是切合本溪市实际的重要发展战略。一体化以本溪市全方位融入沈阳经济区特别是与沈阳深度融合为目标，全面推进沈本两市产业一体化、城市一体化及公共服务一体化，最终实现本溪市经济社会全面快速发展。

4、服务辽宁沿海经济带建设，全方位融入海洋发展战略。

未来三十年，将面临朝鲜将改革开放的重大历史机遇，辽宁对朝贸易将如火如荼。丹东作为辽宁实施“海洋战略”和对朝改革开放的桥头堡，发展速度将大幅提升。本溪作为紧邻丹东的资源型城市，要“南下丹东，借船出海”，通过打通与丹东、大连、营口、锦州等沿海经济带“大通道”，源源不断将本溪特产的钢材、水泥等生产资

料，通过海上通道远销国外。

5、服务本溪“五大产业”发展，加快转变经济发展方式。

本溪作为沈阳经济区的核心城市之一，具有优越的地理区位优势。“五大产业”是本溪市传统特色优势产业的延伸和升级，是本溪市当前和未来一段时期经济发展的重要支撑和依托。同时也是加快培育新的经济增长点、转变经济发展方式的重要途径。完善的交通基础设施网络和服务体系，将充分发挥本溪市空、海、陆交通优势，为本溪产业发展和对外开放提供广阔空间，加快区域经济又好又快发展。

3.1.2 经济社会发展要求

1、为开放开发战略实施提供重要载体。

推进“一带一路”建设，是党中央、国务院统筹国内国际两个大局、谋划全方位对外开放的重大战略决策。为主动融入和有效支撑“一带一路”建设，要求本溪市进一步提高交通基础设施互联互通水平，建设完善的水陆空运输通道，优化提升节点服务功能。以交通互联互通引领对外开放，以贸易运输便利化促进经济繁荣，完善全方位、立体化、多层次的开放格局。

2、经济社会稳步发展引起交通运输总量持续增长。

经济社会发展是影响交通运输需求的最主要因素。根据历史发展经验，交通运输量的增长态势与 GDP 的增长态势相一致。在社会主义现代化建设目标下，人民生活质量将大幅提高，对出行质量的需求及出行次数将明显增加，引起全市客运量快速增长。本溪市正处于加快发展的重要时期，在东北振兴、沿海开发开放、沈阳经济区改革发展等有力推动下，全市经济将保持较高速增长，未来全市客货运输量仍存在较大幅度提升空间。

3、“五大产业”协同发展要求交通运输行业提质增效。

本溪市工业基础雄厚、旅游资源丰富，通过“大生态、大材料、大健康、大旅游、大数据”产业结构优化升级，促进产业集聚区的形成，打造完整的产业链体系，从而升级本溪“三都五城”建设。保护“大生态”，积极发展生态建设带来的生产力，是其他产业发展的前提与基础；依托和延伸“绿色钢都”“中国药都”“中国枫叶之都”的品牌规模效应，拓展行业全过程产业链，从而带动“大材料、大健康、大旅游”三大产业全面突围，以“大数据”产业为“五大产业”的加速器和黏合剂，形成本溪全域“区、圈、带、廊、链”的产业空间布局。

产业结构的优化升级，产业集聚区的形成，将吸引外来资金和人才，促进本溪市与东北三省，全国乃至全世界的贸易往来，这对本溪市综合交通运输服务质量必将提出更高要求。

4、支撑“双核、一廊、两带、一区”空间格局要求进一步提升综合立体交通网水平。

本溪市新一轮城市规划战略，要求全力构建“双核、一廊、两带、一区”协调互动发展的新空间格局。中心城区内部推进城市东扩、产业西进战略，外部推进与沈本新城“双核”同步发展，市域范围内打造本溪绿色工业走廊、大健康产业带、文化旅游产业带和辽东绿色生态屏障保护区。空间战略布局要求中心城区外部强化与本溪县、桓仁县、沈本新城的通道联系，内部优化与西部城区组团及南芬城区之间的交通疏解，实现全域交通网络提质升级。

目前，本溪市各类交通运输方式齐全，已形成由“高速铁路+高速公路+普通干线公路”构成的道路交通网络。随着本溪市城市骨架拉大、出行时空距离增加，必然要求打造“民用航空+高速铁路+城际铁路”为主体交通方式的轨道交通网，与已形成的“高速铁路+高速公路+普通干线公路”交通网共同组成全市交通出行“双快”网络。同

时，加强干线交通网与通乡、通村末梢交通网的紧密衔接与互联互通，使全市整体交通设施水平将会上一个新台阶，引领支撑全市城镇空间布局结构形成。

3.1.3 国土空间规划影响

1、适应国土空间格局的变化趋势。

全面推进生态绿色发展成为新时代经济社会发展的主旋律，2018年5月，全国生态环境保护大会，习近平总书记强调“全面推动绿色发展，重点是调整经济结构和能源结构，优化国土空间开发布局，调整区域流域产业布局”。李克强总理强调“要加强生态保护修复，构筑生态安全屏障，建立统一的空间规划体系和协调有序的国土开发保护格局，严守生态保护红线，坚持山水林田湖草整体保护、系统修复、区域统筹、综合治理，完善自然保护地管理体制机制”。

交通运输对土地、岸线、海域等国土空间资源占用较多，本溪市综合立体交通网应充分考虑国土空间格局变化趋势，以生态绿色发展为主线，以优化国土空间开发布局为导向，集约节约利用国土资源，提高综合交通运输体系的资源利用效率。

2、满足国土空间规划的约束要求。

国土空间规划是国家空间发展的指南、可持续发展的空间蓝图，是各类开发保护建设活动的基本依据。2018年9月，国务院发布的《关于统一规划体系更好发挥国家发展规划战略导向作用的意见》中明确指出：建立以国家发展规划为统领，以空间规划为基础，以专项规划、区域规划为支撑，由国家、省、市县各级规划共同组成，定位准确、边界清晰、功能互补、统一衔接的国家规划体系。2019年1月，国务院《关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》出台，中央全面深化改革第六次会议指出：将主体功能区规划、土地利用规划、城乡规划等空间规划融合为统一的国土空间规划，实现“多规合一”，是党中央做出的重大决策部署，要科学布局生产、生活、生态空间，体现战略性、提高科学性、加强协调性，强化规划权威，改进规划审批，健全用途管制，监督规划实施，强化国土空间规划对各项规划的指导约束作用。

综合立体交通网建设应加强与国土空间规划体系的衔接融合，从空间布局的角度满足约束和要求，特别是对相关工程的建设选址选线，应规避自然保护区、风景名胜区、森林公园、饮用水源保护区、基本农田、重要湿地、天然林等生态敏感区，强化国土空间规划对综合立体交通

网规划的指导约束作用，推进交通运输绿色可持续发展。

3.2 需求预测

3.2.1 预测方法

需求预测的方法主要有回归分析法、指数平滑法、增长率统计法等。由于不同预测方法各有利弊，为尽可能的提高预测精度和可靠性，通常采用组合预测法测算指标。

组合预测法是对同一个问题，采用两种或以上不同预测方法的预测，然后对各个单独的预测结果适当的加权取其平均值作为预测结果的预测方法。组合预测有等权预测和不等权预测两种基本形式，采用不等权组合的预测法，结果较为准确。组合预测的主要目的是综合利用各种方法所提供的信息，。组合预测模型为：

$$Y = \sum_{i=1}^n w_i \cdot y_i$$

式中： Y —组合预测值；

w_i —第 i 种预测模型的权重系数；

y_i —第 i 种预测模型的预测值；

n —预测模型的个数。

3.2.2 陆路运输需求预测

客运方面，快速、高品质的出行需求将会大幅增长，

高铁运输需求会进一步提升，而公路客运增长趋缓；城市交通持续增长，特别是市域铁路等大容量公共交通建成后，公路客运增长趋势将进一步放缓。货运方面，以公路承载的传统大宗散货和集装箱运输需求增长放缓并大量转向铁路，铁路货运将快速增长。

根据弹性系数法，预测本溪市 2035 年和 2050 年客货运量和周转量如下表所示：

表 3-1 本溪市客货运量及周转量预测

年份	运输方式	客运量(万人)	客运周转量(万人公里)	货运量(万吨)	货运周转量(万吨公里)
2035	公路运输	2719	170500	11669	1867137
	铁路运输	1977	949050	3576	1716584
2050	公路运输	2800	176000	12000	1980000
	铁路运输	2200	1170000	5000	2600000

3.2.3 民航运输需求预测

对照辽宁省锦州市、丹东市、营口市、鞍山市，河北省秦皇岛市等与本溪同等经济、人口水平城市民航机场发展趋势，分析上述机场每亿元地区生产总值所产生的航空旅客运输量之间的关系，进而预测本溪 2035 年、2050 年航空旅客吞吐量。

锦州、丹东、秦皇岛、营口、鞍山五座机场 2016-2018 年每亿元地区生产总值所产生的航空旅客运输量约为 0.016-0.019 万人次（见表 13）。2018 年本溪市 GDP 为 823

亿元人民币。运用 GDP 客运量参照法，本溪机场 2018 年航空客运需求量范围预计在 13.2-15.6 万人次之间。本溪市民用机场为国内新建支线机场，在客源市场上需要一段时间的培育期，考虑本溪市的社会经济发展始终保持着快速增长的态势，城镇居民消费能力逐渐提高，对乘坐飞机出行的渴望由来已久。因此采用 GDP 客运量参照法推算出的航空客运需求量范围应取值接近上限，比率取 0.018，约 15 万人次。

表 3-2 东北地区其他城市机场数据表

(GDP: 亿元; 客运量: 万人次; 比率: 万人/亿元)

城市	2018 年			2017 年			2016 年		
	GDP	客运量	比率	GDP	客运量	比率	GDP	客运量	比率
锦州	1192	29.4	0.025	1077.5	23.3	0.022	1003.23	15.8	0.016
丹东	816	8.3	0.010	787	19.8	0.025	745.65	21.1	0.028
鞍山	1751	26.1	0.015	1613.1	19.9	0.012	1797.48	15.3	0.009
营口	1346	29.8	0.022	1270.5	20.6	0.016	1268.43	11.5	0.009
秦皇岛	1635.6	41.4	0.025	1506	32.8	0.022	1339.5	23.1	0.017
平均比率			0.019			0.019			0.016

全国民航“十一五”期间年均递增 14.1%，“十二五”期间递增 10.4%。近年来，东北民航支线机场设施设备不断完善，保障水平实现质的飞跃，目前全区支线机场数量增至 18 个，旅客吞吐量年均增长 19.5%，支线航空发展已经驶入快车道。预计“十三五”期间，全国民航客运量年均增长 10%左右，东北地区民航客运量年均增长 15%左右。本

溪市受人口基数限制且北邻沈阳仙桃机场，客流腹地增长空间相对有限，近期需求取值 10%-12%，远期增长率趋势为 7%-8%。预测得到本溪机场近、中、远期客运量如表 3-3 所示。

东北地区典型机场 2010-2018 年客货比例，基本在 0.01-0.03 之间。结合民航发展规划和本溪市的实际情况，预测本溪机场近、中、远期货运量如表 3-4 所示。

表 3-3 本溪机场客流量数据表（客运量：万人次）

年份	2018 年	2025 年	2035 年	2050 年
客运量（万人）	14.81	32.75	92.95	268.66
年均增长率（%）	-	12	10	7

表 3-4 本溪机场货运量预测表（吨）

年份	2025 年	2035 年	2050 年
客运量（万人次）	32.75	92.95	268.66
客货比	0.02	0.024	0.026
货邮量（吨）	1637	3873	10333
年均增长率（%）	-	9.0%	6.8%

3.2.4 邮政需求预测

综合考虑人口、经济、城市发展和产业布局调整等多方面因素，采用增长系数法对邮政的需求进行预测，2018 年至 2035 年，年均增长系数为 10%，到 2035 年日均达到 12 万件；此后发展情况趋于稳定，2035 年至 2050 年，年均增长系数为 3%，到 2050 年日达到 19 万件。

表 3-5 本溪市邮政需求预测

目标年	2035 年	2050 年
需求预测（万件）	4503	7016

第四章 总体思路

4.1 指导思想

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，紧紧围绕交通强国建设总要求，坚持供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，牢固把握交通“先行官”定位，解放思想，适度超前，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，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

立足本溪市资源禀赋条件，紧紧围绕“服务交通强国战略、服务东北老工业基地振兴、服务沈阳经济区城市群集成效应、服务辽宁沿海经济带、服务本溪五大产业发展”的理念，适应本溪市经济社会快速发展的总体要求，统筹各种交通方式发展，完善综合交通基础设施布局，强化各交通方式融合，形成布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的本溪市综合立体交通网络，为交通强国建设提供有力支撑，为本溪全面振兴、全方位振兴夯实交通设施基础。

4.2 基本原则

融合发展，统筹推进。坚持省市间、行业间通力配合、步调一致，充分吸收既有规划成果，加强与各部门以及相关本溪规划编制单位的协调，根据本溪市发展目标和未来发展特征提升交通本溪发展定位，合理布局地上、地下、水上、空中等各种交通设施规划，加快补齐公路、铁路交通发展短板，完善内外交通衔接，统筹协调推进综合交通运输体系建设。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。

民生为重，以人为本。树立以人民为中心的新发展理念，突出交通运输服务经济、服务人民的本质，加强各种交通方式的深度融合衔接，提升综合交通系统网络效率、系统效能。

提高站位，适度超前。全面落实高质量发展要求，充分利用存量资源，考虑科技发展、需求变化等因素影响，适度超前谋划、创新发展，提升交通基础设施供给能力、质量和效率，推动实现交通供给与需求更高水平的动态平衡，积极发挥交通运输促进经济和社会发展的基础性、引领性、服务性作用。

尽力而为，量力而行。全面落实高质量发展要求，充

分考虑环境承载能力创新发展。以信息化智能化为引领，推进智慧交通建设，实现科学技术与交通运输系统的深度融合，有效提升交通运输系统的服务水平和能力。

4.3 发展目标

1. 总体目标

牢固树立“立足本省、东突西进、北上南下、高效便捷”的发展目标，努力打造发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网“三张交通网”，全力支撑本溪市委、市政府提出的“工业强市、文旅兴市、生态立市”发展战略，构建一个与自然资源保护和谐共生，各种交通方式协调发展，符合本溪市特点的“对外高效联通、对内便捷协调”的综合立体交通网络，以快捷、高效、安全、公平、绿色的交通服务适应不断增长的交通需求。

配合桓仁新建机场，构建以高速铁路、城际铁路、高速公路、民用航空等多种方式综合支撑的“水陆空三位一体”的高效对外综合运输通道，提升本溪与国际、国内和区域的综合交通运输服务水平、效率、能级和可靠性；通过新改建综合交通枢纽服务中心和完善快速网网络布局，实现高速铁路市域内及周边城市1小时通达，高速公路市域内及周边城市2小时通达；不断完善基础网服务能力，增强公路交通、邮政、公共交通服务等设施服务乡村的通达深度，促

进乡村振兴，统筹城乡发展。

2. 阶段目标

预计到 2035 年，桓仁五女山 4C 级支线民用运输机场基本建成，填补本溪民用航空历史空白；丹东至通化（途径本溪）高速铁路、沈白高速铁路永陵至桓仁支线基本建成，与既有沈丹高速铁路，形成本溪对外“三高铁”快速通道；本溪至桓仁高速公路、桓仁至集安高速公路、本溪至宽甸高速公路、本溪（下马塘）至庄河高速公路基本建成，与既有丹阜高速公路、辽中环高速公路、永桓高速公路、鹤大高速公路，形成本溪对外“八高速”快速通道；鹤大线、丹霍线、集本线、饶盖线、沈环线、桓永线、抚丹线等国省干线部分低标准路段完成提质升级。本溪主城区综合交通枢纽服务中心、沈本新城综合交通枢纽服务中心、桓仁县综合交通枢纽服务中心、本溪县（小市）综合交通枢纽服务中心、太子河新城（威宁）综合交通枢纽服务中心、南芬北站综合交通枢纽服务中心基本建成，进一步完善公铁运输集疏运体系。

围绕“四横六纵”通道布局和综合交通服务中心建设，预计到 2035 年末，本溪市将基本建成以航空、高铁、高速为主骨架，以综合枢纽为关键节点，以普通铁路、国省干线、县乡公路和客运站为基础网络的“一航三横十五纵四环

线”的综合立体交通网络格局。

预计到 2050 年，随着辽阳至本溪至集安客运专线、沈阳至本溪城际铁路、铁岭至抚顺至本溪城际铁路、张其寨通用航空机场、明山区通用航空机场、轨道交通、慢行系统等“四横六纵”通道布局中的重点项目陆续建成，本溪市将高标准建成集航空、轨道、高铁、高速、综合枢纽为一体的现代化综合立体交通体系，支撑本溪市全方位融入沈阳经济区发展，全面对接辽宁沿海经济带和东北东部经济带综合立体交通网，引领、服务本溪经济高质量发展。

第五章 规划布局

5.1 空间布局

本溪地处辽宁省东南部，是沈阳经济区核心城市之一，是我省连接沈阳经济区和东北东部经济带的节点城市，具有近海、近边的交通区位特征，是我省重要的交通枢纽城市。未来，随着国家加快推动东北地区全面振兴、全方位振兴，东北东部经济带有望上升为国家战略，为本溪对外开放提供更为广阔空间、为产业发展创造更多机遇。



图 5-1 东北东部经济带

根据本溪市资源禀赋条件和未来发展趋势研判，结合市域城镇和产业布局，准确把握客货需求变化，规划在我市构建“四横六纵”综合立体交通通道，“两核（本溪主

城、沈本新城）、四主（太子河新城、南芬区、本溪县、桓仁县）、多极（其他）”综合交通枢纽节点和广覆盖、深通达、高品质的基础交通网，构建“通道+枢纽+网络”的综合立体交通网络空间格局。其中，重点建设本溪至沈阳、本溪至丹东、本溪至集安、本溪至辽阳等方向综合立体交通通道，形成本溪市“北上、南下、东突、西进”的综合立体交通网络发展态势。

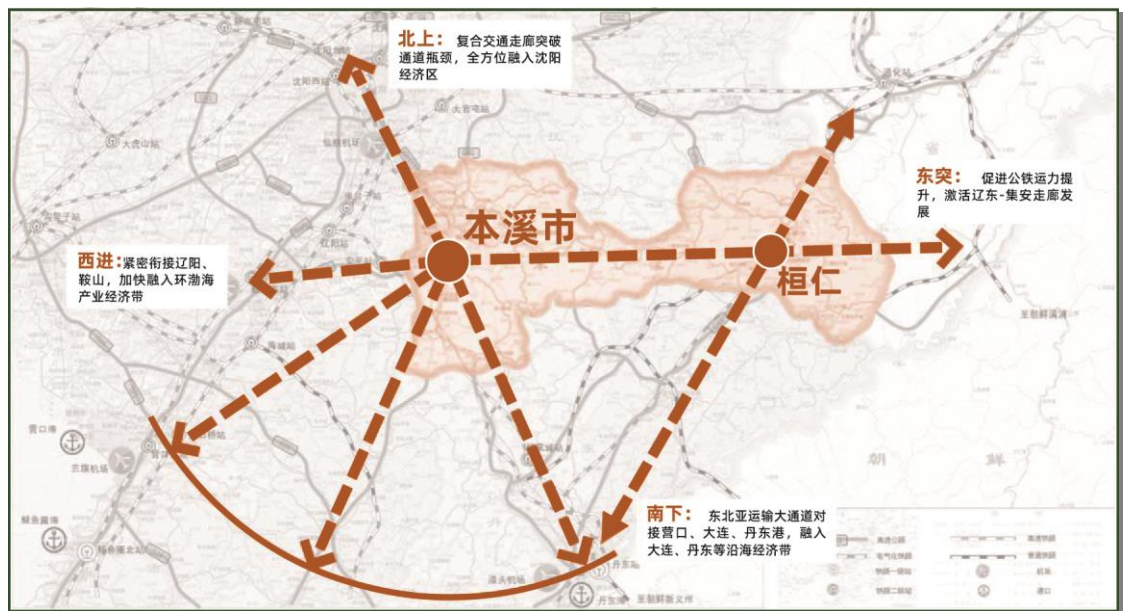


图 5-2 本溪市综合立体交通网发展战略示意图

5.1.1 综合立体交通通道

1. 通道分类

本溪市综合立体交通网中的通道分为两个层次：区域通道和市域通道，连通全市全部县级以上行政节点、省级经济开发区、人口 10 万人以上重要乡镇和主要旅游景区。

区域通道服务省际、周边城市之间运输联系和本溪市域长距离交通联系，是本溪市客货需求最旺盛、交通活动最频繁、服务质量最高、运输能力最强的交通通道空间。

市域通道服务本溪市与相邻市、县之间对外交通联系通道以及本溪市域范围内县级节点与本溪市区、县级节点之间以及城乡之间交通联系的通道空间，具有快速连通、便捷集散、广泛覆盖等特征。

2. 横向通道

(1) 沈阳至本溪至集安通道，是本溪市区域通道，通道本溪境内起至本溪市区，经小市、南甸子、碱厂、东营房、八里甸子、桓仁至吉林集安，重点服务沈阳经本溪至集安的省际交通联系以及本溪市域范围内县级节点、主要乡镇与本溪市区之间的运输联系，是我省规划次要通道——辽阳至本溪至吉林通化（集安）通道的重要组成部分。

(2) 本溪新城至新宾至桓仁通道，是本溪市市域通道，通道本溪境内起至本溪新城，经高官、清河城至新宾苇子峪、平顶山，再至桓仁华来、黑沟至北甸子，横贯本溪北部乡镇，是重点服务乡镇与本溪新城、乡镇之间联系的重要通道。

(3) 辽阳（弓长岭）至本溪至凤城通道，是本溪市市

域通道，通道本溪境内起至北台，经桥头、思山岭、草河掌至凤城赛马，主要服务本溪与辽阳城际联系以及与凤城、宽甸的县域联系。

(4) 辽阳至本溪至凤城通道，是本溪市市域通道，通道本溪境内起至连山关，经草河口、草河城至凤城赛马，主要服务本溪西南部乡镇之间，以及乡镇与相邻市县级节点、乡镇之间的交通联系。

3. 纵向通道

(1) 沈阳至本溪至丹东通道，是本溪市区域通道，通道本溪境内起至本溪新城，经本溪市区、南芬、连山关至丹东，是我国“十纵十横”综合运输通道——沿海通道（丹东支线）的重要组成部分。

(2) 丹东至桓仁至通化通道，是本溪市区域通道，通道本溪境内起至普乐堡、雅河，经桓仁、黑沟、古城至吉林通化，是我省规划主要通道——远东地区至辽宁沿海通道的重要组成部分。

(3) 本溪至抚顺通道，是本溪市区域通道，通道本溪境内起至高台子，经张其寨境内至抚顺市区方向，是我省规划联络通道——铁岭至抚顺至本溪至大连（庄河）通道的重要组成部分。

(4) 抚顺至小市至凤城通道，是本溪市市域通道，通道本溪境内起至清河城，经小市、草河掌、草河城至凤城赛马，主要服务本溪县西部乡镇与小市之间的县域交通联系，以及小市与抚顺、宽甸方向的城际交通联系。

(5) 新宾至本溪至凤城通道，是本溪市市域通道，通道由新宾下夹河至本溪县碱厂至凤城赛马，该通道在本溪境内里程较短，主要服务本溪中部乡镇与邻近地区的县域交通联系。

(6) 新宾至桓仁至宽甸通道，是本溪市市域通道，通道本溪境内起至铧尖子、暖河子，经八里甸子至宽甸天桥沟、双山子，主要服务桓仁县西部乡镇之间，以及与邻近地区的县域交通联系。

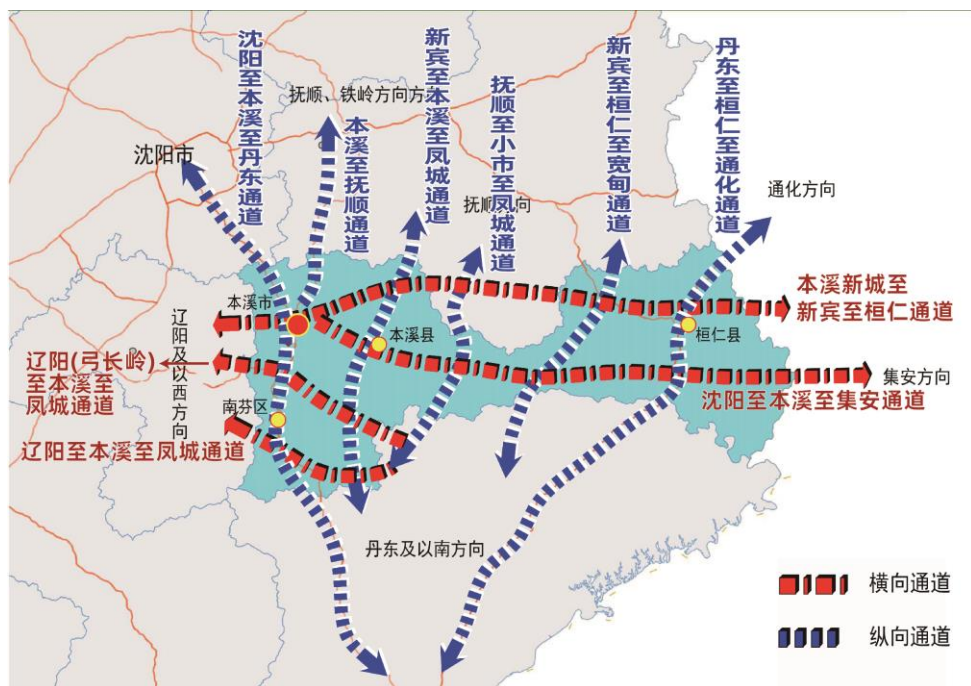


图 5-3 本溪市“四横六纵”通道布局

5.1.2 综合立体枢纽节点

本溪市综合立体交通网中的枢纽节点分为三个层次：核心枢纽节点、主要枢纽节点以及乡镇节点。

1. 核心枢纽节点

以本溪市主城区和本溪新城为依托，打造本溪市“双核”综合立体交通枢纽承载节点，重点围绕高铁客运站、规划城际铁路客运站，打造服务旅客快速便捷出行的综合客运枢纽，围绕大型厂区和主要产业园区建设支撑引领本溪钢铁冶金、生物医药等产业发展的多式联运物流园区。

2. 主要枢纽节点

以太子河新城（威宁）、南芬区、本溪县（小市）、桓仁县城为依托，打造本溪市主要综合立体交通枢纽承载节点，重点围绕高铁客运站、规划城际铁路客运站和重点物流园区，建设县域综合交通客货运枢纽。

3. 乡镇节点

以本溪境内 23 个乡镇为依托，推进主要乡镇利用现有农村客运站、道班房建设集客运、物流、邮政、快递、公路养护等多种服务功能于一体的综合运输服务站，推动综合立体交通网向广大农村地区拓展延伸。

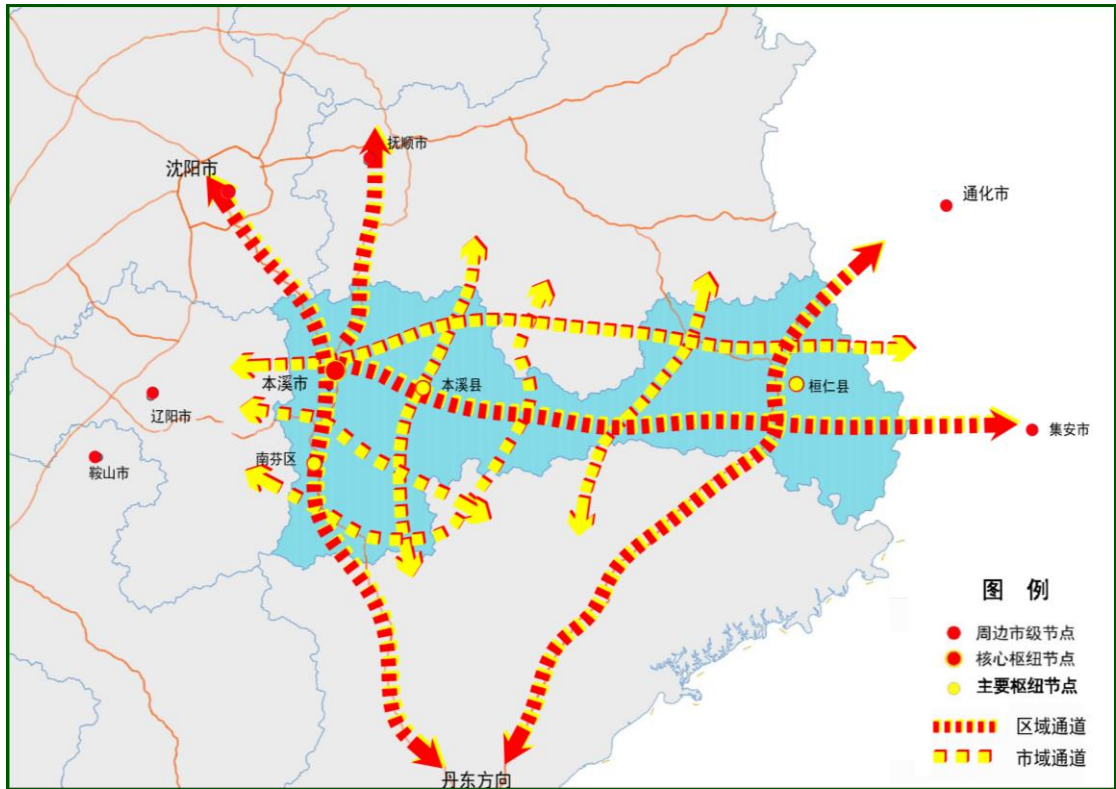


图 5-4 本溪市综合立体交通通道及枢纽节点布局

5.2 功能布局

按照国家《交通强国建设纲要》，将本溪市综合立体交通网分为快速交通网、干线交通网、城（乡）公共交通网、基础交通网四个层次。

5.2.1 快速交通网

快速交通网是本溪市综合立体网络中的骨架型网络，主要由高快速铁路、城际铁路、高速公路和民航机场组成。

1、建设本溪旅游特色民航机场。

加快推进本溪桓仁 4C 级民用运输机场前期工作，建设

本溪桓仁五女山支线机场，填补本溪市民航运输空白，补齐本溪地区综合交通运输方式。建成突出旅游特色的本溪桓仁机场，开通与国内主要城市和东北地区副省级以上城市的“空中快线”联系，吸引国内旅游客源，助推本溪旅游产业高质量发展。

2、加快高快速铁路联通成网。

规划建设横贯本溪全境的东西走向的辽阳至本溪至集安客运专线铁路，以沈白客专建设为契机争取建设永陵至桓仁客专联络线，与既有沈阳至丹东国家高速铁路、规划丹东至通化国家快速铁路共同形成本溪“一横（辽阳至本溪至集安客运专线）三纵（沈丹高铁、沈白客专永陵至桓仁支线、丹东至通化国家快速铁路）”高快速铁路通道，打造本溪全域高速铁路运输骨架网络。

3、推动城际铁路延伸对接。

以融入沈阳中心城市空间布局为重点，规划建设沈阳至本溪城际铁路，促进本溪深度参与沈阳经济区产业布局和分工协作。以强化沈阳经济区城际快速客运联系为重点，规划建设本溪至沈抚新区、铁岭至抚顺至本溪城际铁路，进一步提升本溪与周边地市的快速联系水平，促进城际轨道沿线新城、新市镇建设和土地开发。

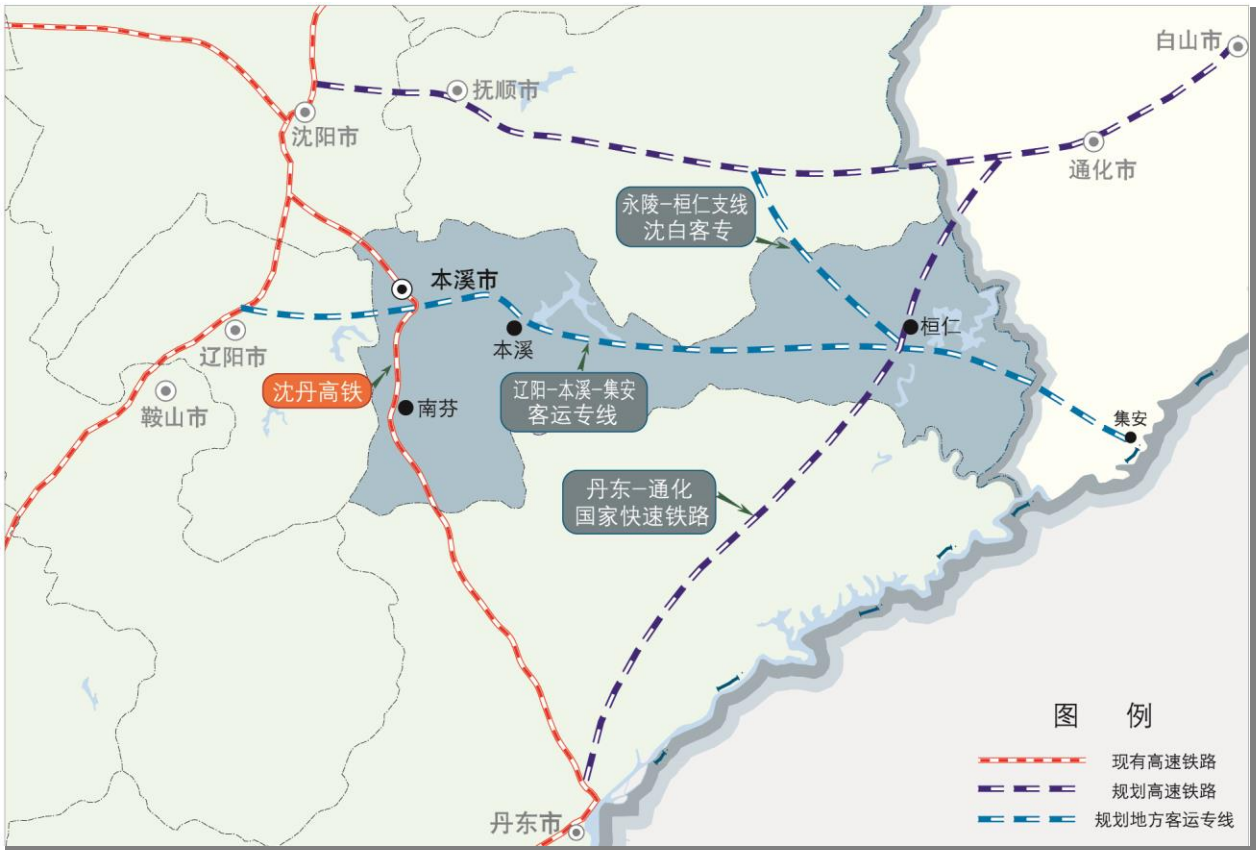


图 5-5 本溪市高快速铁路规划布局

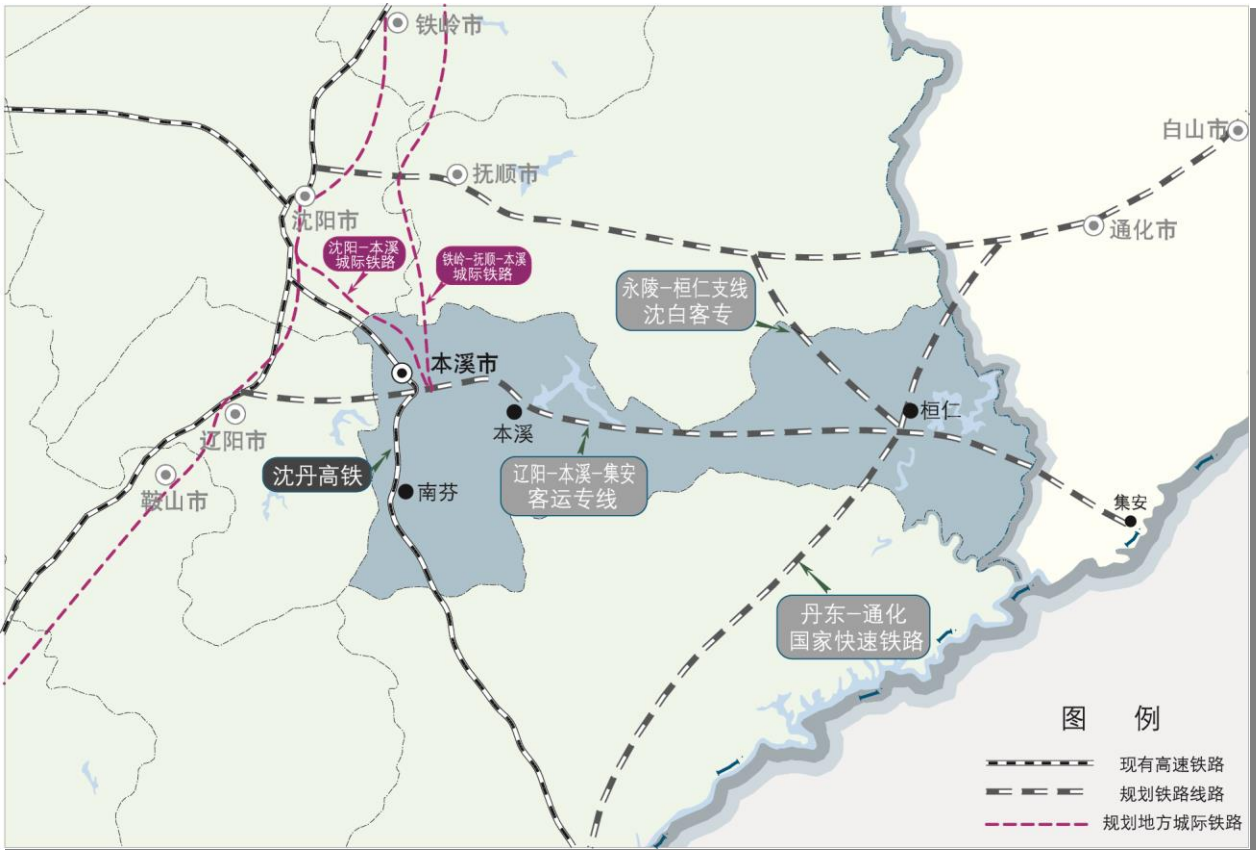


图 5-6 本溪市城际铁路规划布局

4、推进高速公路布局优化。

以本溪境内国家高速公路建设和城际高速公路通道建设为重点，推动本溪至桓仁至集安、本溪至宽甸高速公路项目建设，适时启动本溪（下马塘）至庄河高速公路项目，与本溪境内既有高速公路，构建本溪“一横（本桓集高速）、三纵（丹阜高速、鹤大高速、本宽高速）、三联（辽中环高速、永桓高速、本庄高速）”的高速公路网络，完善本溪对外城际高速公路通道建设，提升全域便捷出行水平。



图 5-7 本溪市高速公路规划示意图

5.2.2 干线交通网

干线交通网是本溪市综合立体网络中的主体网络，主要由普通铁路、铁路专用线、普通干线公路和通用航空机场组成。

1、推进普通铁路提质升级。

充分挖掘与利用本溪既有铁路资源，加快推进老旧铁路沈丹线、辽溪线电气化改造，完善开展城际铁路运营的交通基础设施条件。积极开展铁路辽溪线、溪田线、田桓线、通灌线等老旧铁路扩能改造，提高既有普速铁路通行能力。优化铁路网结构，建设本溪至集安普通铁路，加快大型厂区、重点物流园区等铁路专用线建设，推进大宗货物运输向铁路转移。加快铁路公路交叉平改立工程建设，逐步消除影响公路、铁路安全运行隐患。

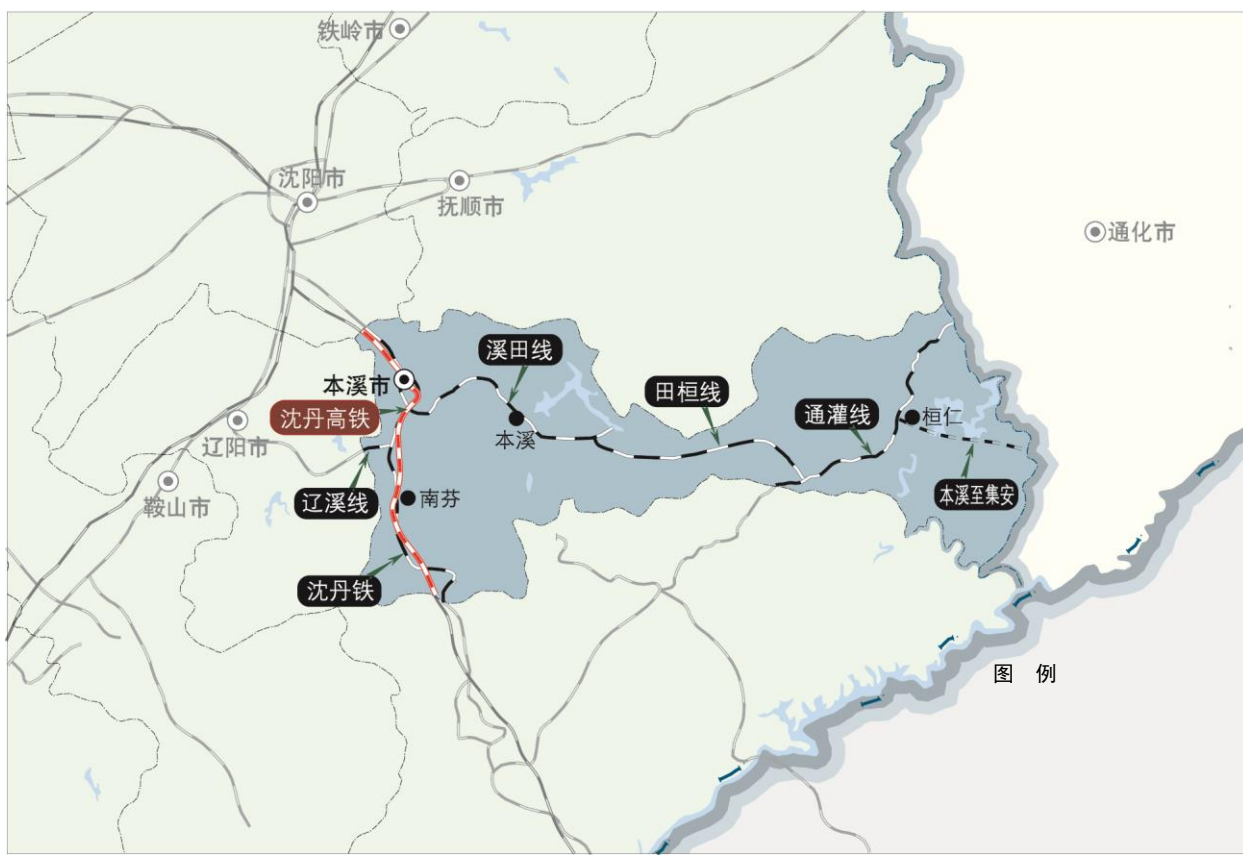


图 5-8 本溪市普通铁路规划示意图

2、加快普通干线提质改造。

以提升路网通畅性为重点，实施本溪境内国省普通干线公路低标准路段改扩建，开展国省普通干线公路穿城、穿市镇路段改线建设。推动跨市、跨县普通国省干线公路建设标准对接，全面消除跨区域“断头路”和“瓶颈路段”。

以本桓公路和太子河、汤河沿线干线公路为依托，建设集交通、旅游、体育、观光、休憩、娱乐于一体的旅游风景道，建设辽宁“体育公路”和“最美公路”。



图 5-10 本溪市慢行系统规划示意图

3、推动通航机场开通拓展。

以服务公务飞行、旅游观光、应急救援等为导向，加快推进本溪境内通用机场建设，规划在本溪张其寨和明山区建设两处通用航空机场。



图 5-11 本溪市航空网规划示意图

5.2.3 城市（乡）公共交通网

城市（乡）公共交通网是本溪市综合立体网络中的城镇化区域和城乡间的交通网络，主要由城市公共交通网络、城市道路与公路衔接、慢行交通网及其他道路运输方式组成。

1、强化城市公共交通网络建设。

构建本溪市以轨道交通为骨架、常规公交为主体、其他公共交通方式为补充的城市公共交通网络。以沈阳至本溪、本溪至辽阳等城际铁路为依托，在主城区、新城和新市镇沿线建设桃仙至沈本新城、沈本新城至小堡至北台、

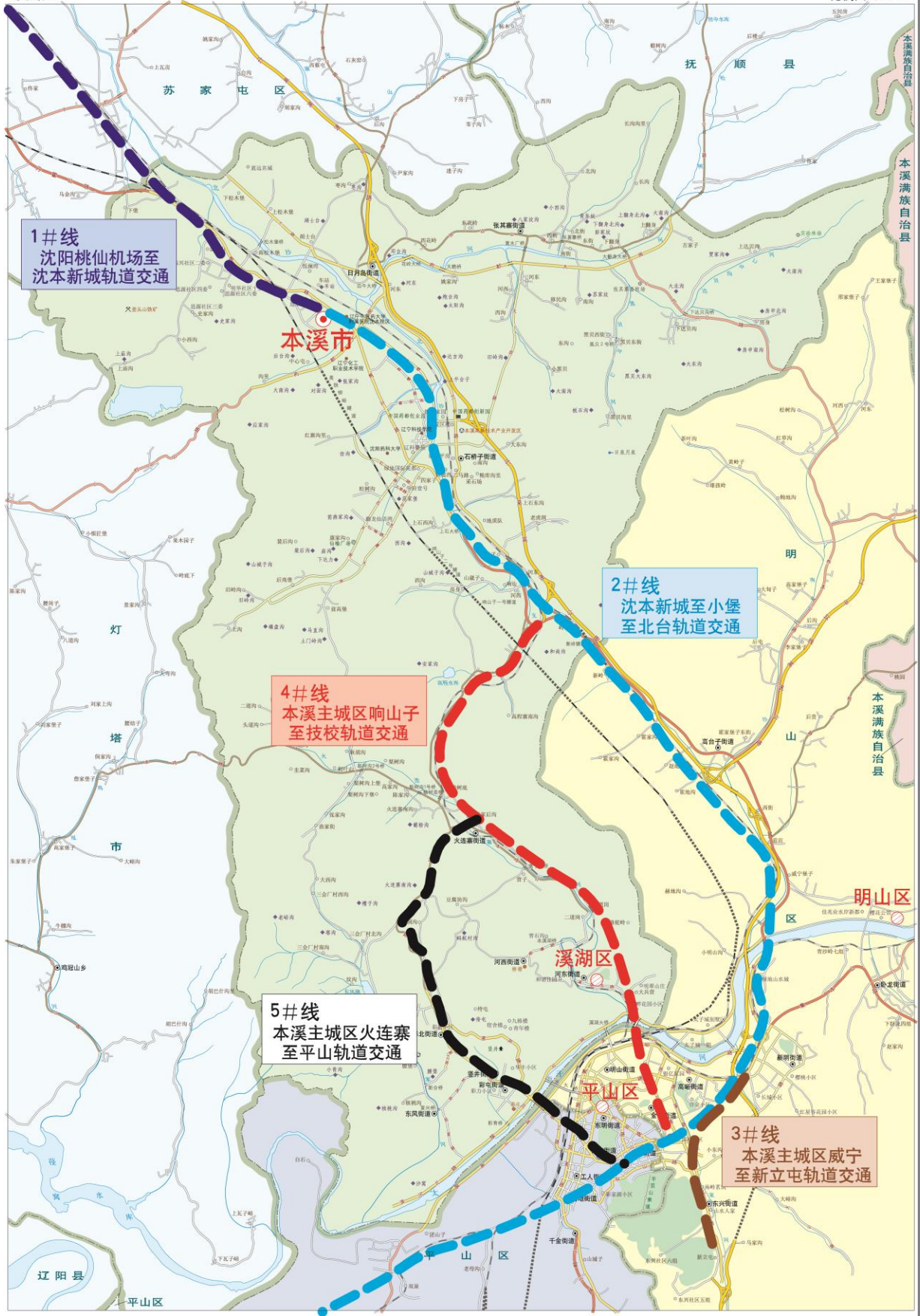


图 5-12 本溪市轨道交通规划示意图

威宁至新立屯、响山子至技校、火连寨至平山等城市轻轨线路，并要做好轻轨交通与常规公交、铁路、民航等多种运输方式的有效衔接。

2、加强城市道路与公路的衔接。

加快主城区城市出入口道路改造，强化城市道路与公路的顺畅衔接，大力推进干线公路绕城段提级改造，提升本溪主城区进出城交通通行能力，缓解城市交通拥堵。

3、发展多元化、高品质城市出行服务。

发展商务快线、旅游专线、社区接驳公交、定制公交等特色城市出行服务。合理控制城市出租汽车、网约车整体规模，引导城市出租汽车和专业汽车行业有序发展。积极发展以共享单车为代表的共享交通，多措并举解决城市中短距离出行。尊重城市慢行空间，高度重视慢行系统规划建设，着力提升慢行交通出行品质。

以核心景点为依托，以城市旅游集散中心为核心的旅游公路网络，规划开发以自然景观、地质研学、文化体验、红色抗联等为主题的特色旅游线路。

4、推进城镇客运班线公交化运营。

适应县（区）城与乡镇间居民出行普适性需求，结合实际出行特征，合理配置运力，推动城镇客运班线公司化改造和公交化运行，实现城镇客运班线与城市公交、乡村客

运班线的紧密衔接。

适应中小城镇居民出行质量普遍提升的特点，结合乡镇综合运输服务站布局，发展毗邻镇区间公交化客运班线。针对小城镇休闲旅游和乡村旅游，发展旅游慢行网络。

顺应新型城镇化和城乡发展一体化趋势，构建农村公交网路，使农村居民乘车单次出行直达乡镇，一次换乘抵达县（市、区）城。形成布局合理、功能完备、衔接顺畅的农村公共交通基础设施网络，打造线路优化、层次分明、广泛覆盖的农村公交线网体系。

5.2.4 基础交通网

基础交通网是本溪市综合立体网络中覆盖最广泛、通达最深入的交通网络，是农村地区最重要的交通运输基础设施，是城市地区重要的邮政、快递基础设施，主要由农村公路网络和邮政末端服务基础设施构成。

1、推进农村公路延伸联网。

加密现有农村路网，拓展通达深度，实现具备条件的建制村之间、建制村与较大自然村（组）屯之间通硬化路，逐步推进具备条件且有通行需求的较大自然村（组）之间通硬化路，全面建成布局合理、外通内联、畅安舒美、服务

优质、人民满意的农村公路网络。

2、强化邮政服务向末端节点延伸。

推动邮政末端服务基础设施建设。推广智能快件箱在社区、高等院校、商务中心、地铁站周边等末端设施布局 and 普及应用。支持传统信报箱改造，推动邮政普遍服务与快递服务设施统筹布局、集约共享。深入实施“快递下乡”工程，基本实现乡乡有网点、村村通快递。

5.2.5 综合交通枢纽

在本溪境内大力推进集疏运一体化的大型综合客运枢纽、货运物流中心、航空枢纽等建设，充分发挥综合交通枢纽集散能力强、转换衔接效率高、承载融合综合立体交通网一体化发展的纽带作用。

1、推进综合客运枢纽一体化建设。

重点依托高铁客运站、城际铁路站、民用航空机场等建设综合客运枢纽，进一步强化铁路、民航、公路与城市交通的有效衔接，并注重与城市功能的有机融合，不断完善旅游集散、城市候机楼、汽车租赁等服务功能。构建以铁路站为主导的综合客运枢纽，重点建设和完善高铁本溪站、本溪新城站、南芬北站、桓仁站（规划）等既有和规划建设的综合客运枢纽项目。构建以民航机场站为主导的综合客运枢纽，

做好机场大巴、城市公交、出租汽车等运输工具与机场客流的有效衔接，实现路航联运。

2、推进物流网络体系建设。

构建综合型物流园区、特色型物流中心、集散型配送中心三级物流网络体系。以大型物流园区为依托，推进具有较强区域辐射能力的多式联运枢纽发展，进一步发挥大集散、大中转的功能与作用。重点建设钢都商贸综合物流园区、药都物流园区等集生产服务和商贸流通为一体的综合型物流园区项目。重点建设卧龙汽贸物流中心、南芬铸件物流中心等特色型物流中心项目。重点建设碱厂配送中心、草河口配送中心等集散型配送中心项目。

3、大力发展枢纽经济。

重点依托民航机场、高铁站等综合枢纽，提升和完善枢纽设施功能，吸引聚集资金、人才、技术和信息等资源要素，并衍生临空经济产业、高铁经济产业等新产业模式和商业业态，为本溪现代产业体系重构和创新注入新内涵。

5.3 网络布局

5.3.1 快速网布局

本溪市快速交通网中的高快速铁路及城际铁路网由沈阳至丹东国家高速铁路、规划丹东至通化国家高速铁路、规划辽阳至本溪至集安城际客运专线、规划沈白客运专线永陵至桓仁支线、规划沈阳至本溪城际铁路、规划本溪至沈抚新区城际铁路（铁岭至抚顺至本溪城际铁路组成部分）构成。

本溪市快速交通网中的高速公路网由丹阜高速公路（G1113）、辽中环线（G91）、鹤大高速公路（G11）和永桓高速公路（S13）、规划本溪至桓仁至宽甸高速公路、规划桓仁至集安高速公路和规划本溪（下马塘）至庄河高速公路构成。

本溪市快速交通网中的民用航空机场为规划桓仁五女山 4C 级支线机场。

5.3.2 干线网布局

本溪市干线交通网中的普通铁路网由沈丹线、辽溪线、溪田线、田师傅至花博山铁路、通灌铁路、规划桓仁至集安铁路构成。

本溪市干线交通网中的铁路专用线网由规划桥北工业

园区铁路专用线至溪辽铁路专用线、规划沈丹铁路至东风湖废钢产业园区铁路专用线、规划玉晶玻璃至溪田铁路专用线、规划思山岭铁矿至金家编组站铁路专用线和规划大台沟铁矿至沈丹铁路专用线构成。

本溪市干线交通网中的普通干线网由国道丹霍线(G304)、集本线(G506)、鹤大线(G201)、饶盖线(G229),以及省道沈环线(S106)、傅桓线(S201)、平桓线(S202)、桓永线(S204)、抚丹线(S205)、本宽线(S206)、柞本线(S305)、小灯线(S306)和草鞍线(S310)构成。

通用航空机场网由规划的本溪张其寨和明山区两处通用航空机场构成。

5.3.3 交通枢纽布局

1、综合客运枢纽

规划形成以高速铁路客运站为主导的综合客运枢纽布局体系,重点完善高速铁路本溪新城站、本溪站、南芬北站和桓仁五女山站,规划建设高速铁路和城际铁路高官站、小市站、碱厂站、八里甸子站等综合客运枢纽项目。构建以民航机场站为主导的综合客运枢纽,重点建设桓仁五女山机场综合客运枢纽项目。

2、重点物流园区

规划形成三级物流网络体系,完善“五综合、三特

色、四集散”的物流园区布局。

规划重点建设和完善钢都商贸综合物流园区、桓仁西江综合物流园区、本溪县综合物流园区、桥北钢铁物流园区和药都物流园区五个综合型物流园区；重点建设和完善卧龙汽贸物流中心、高官物流中心和南芬铸件物流中心三个特色物流中心；重点建设和完善碱厂配送中心、华来东堡配送中心、草河口配送中心和沙尖子配送中心四个集散配送中心。

5.4 建设项目

为实现本溪市综合立体交通网规划目标，结合交通运输行业发展需求，2021—2050年，全市共规划交通基础设施建设项目 122 个，估算总投资 1530.4 亿元，见附表 5-1。规划项目按照使用功能可划分为四类：

一类是快速网项目：主要包括通化至丹东客运专线国家高速铁路，辽阳至集安客运专线、永陵至桓仁客运专线、沈阳至本溪、铁岭至抚顺至本溪际铁路，桓仁五女山支线民用机场，本溪至桓仁、本溪至宽甸、桓仁至集安、本溪至庄河高速公路、丹阜高速公路桃仙至本溪段拓宽改造及边牛、响山子、桥头出入口改造等，共计 12 个项目，估算总投资 869 亿元。



图 5-13 本溪市快速网建设项目规划示意图（2021-2050）

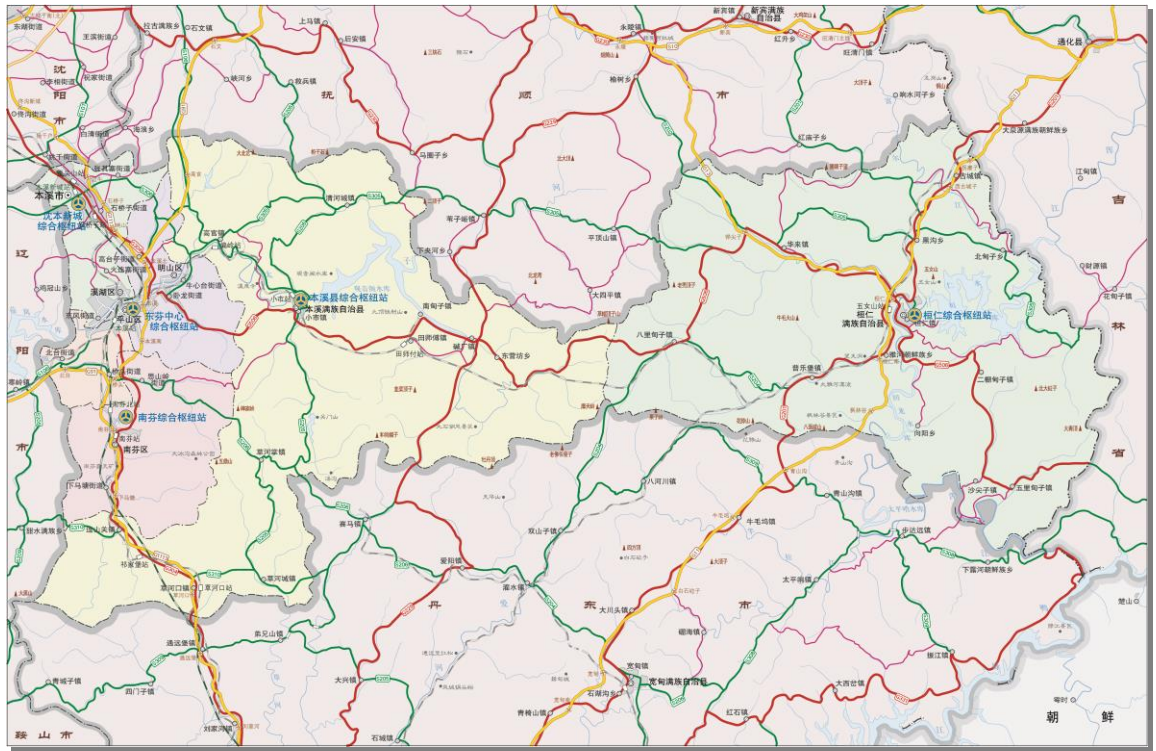


图 5-15 本溪市综合客运枢纽规划布局图（2021-2050）

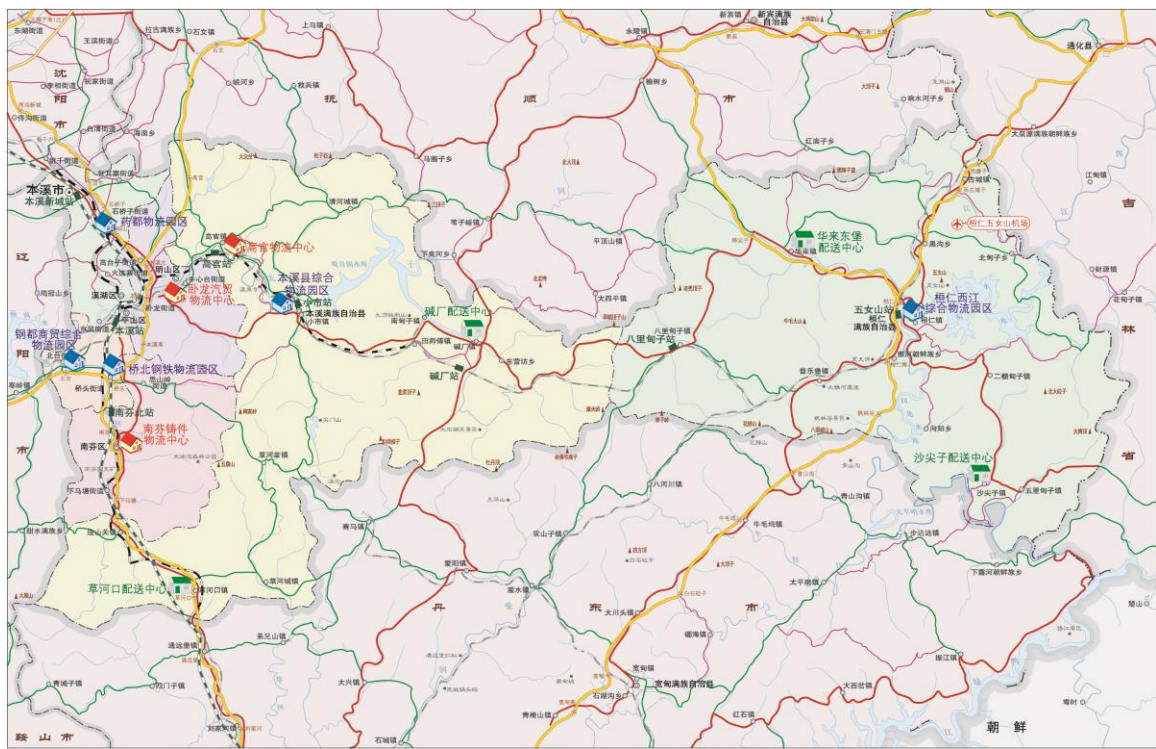


图 5-16 本溪市物流园区规划布局图（2021-2050）

四类是其他综合立体交通网项目：主要包括桃仙至本溪至主城区至北台轨道交通、部分县乡级公路提级改造、汤城线及兰红线等旅游路新改建、本溪西广场至三家子至小市至汤沟等南北中慢行系统，共计 31 个项目，估算总投资 341.8 亿元。

表 5-1 本溪市综合立体交通重大项目（按功能划分）

序号	项目名称	本溪市境内		规划实施年份
		规划里程 (公里)	匡算总投资 (亿元)	
合计			1530.4	
一、	快速网	643	869	
(一)	国家高速铁路	60	90	
1	通化至丹东客运专线	60	90	2031-2035
(二)	地方快速铁路	327	468	
1	辽阳至集安客运专线	210	315	2036-2040
2	永陵至桓仁客运专线支线	42	63	2031-2035
3	沈阳至本溪城际铁路	50	60	2036-2040
4	铁岭至抚顺至本溪城际铁路	25	30	2045-2050
(三)	高速公路	231	291	
1	本溪至桓仁高速公路	132	158	十四五
2	本溪（碱厂）-宽甸高速公路	7	8	十四五
3	桓仁至集安高速公路	42	50	2031-2035
4	本溪（南芬）-庄河高速公路	20	24	2031-2035
5	丹阜高速公路沈阳至本溪段拓宽改造	30	45	2036-2040
6	边牛、响山子、桥头高速公路出口改造		6	2036-2040
(四)	桓仁五女山机场	4C 级支线民用运输机场	20	十四五
二、	干线网	1185.5	304.5	
(一)	通用机场		1.2	
1	张其寨通用航空机场	——	0.6	2026-2030
2	明山区通用航空机场	——	0.6	2026-2030
(二)	普通铁路	384	116.6	
1	本溪至田师府铁路电气化提级改造工程	52	27	十四五
2	沈丹线丹东至沈阳电气化改造工程	105	21	十四五
3	本溪田师府至花博山铁路电气化提级改造工程	74	14.8	2031-2035
4	辽溪线辽阳至本溪电气化改造工程	21	6.3	2026-2030
5	通灌线通化至灌水电气化改造工程	77	23	2031-2035
6	桓仁至集安铁路	55	24.5	2036-2040
(三)	铁路专用线	26	3.9	
1	桥北工业园区相关企业铁路专用线至溪辽铁路专用线	3	0.45	2026-2030

序号	项目名称	本溪市境内		规划实施年份
		规划里程 (公里)	匡算总投资 (亿元)	
2	沈丹铁路至东风湖废钢产业园区铁路专用线	2	0.3	十四五
3	玉晶玻璃至溪田铁路专用线	2	0.3	2026-2030
4	思山岭铁矿至金家编组站铁路专用线	15	2.25	2026-2030
5	大台沟铁矿至沈丹铁路专用线	4	0.6	2031-2035
(四)	国省干线普通公路	769.3	176.1	
1	鹤大线大荒沟至泡子沿段机场路改扩建工程	27	8.1	十四五
2	鹤大线大荒沟至缸山岭段(通本分界)改扩建工程(一级)	18	5.4	2031-2035
3	鹤大线雅河至大青沟段改扩建工程(一级)	20	6	2036-2040
4	鹤大线大青沟至砍川岭(丹本分界)段改扩建工程(一级)	12.6	3.8	2041-2045
5	饶盖线小夹河至分水岭段改扩建工程(二级)	38	6.6	2036-2040
6	丹霍线大黑山(丹本分界)至下马塘至南芬段改扩建工程(一级)	41	12.3	2036-2040
7	丹霍线南芬至桥头段改扩建工程(二级)	12	2.8	十四五
8	丹霍线千金岭隧道及引线至桥头段改造工程(新建另一幅千金岭隧道)(一级)	7	2.8	十四五
9	丹霍线小堡至威宁段改扩建工程(一级)	3.4	1	十四五
10	丹霍线(红柳路)侯屯至上石段新改建工程(一级)	10	7.5	2031-2035
11	集本线挂牌岭至兰盘岭隧道改扩建工程(二级)	36.6	5.5	2036-2040
12	集本线二棚甸子至鸡冠砬子至段改扩建工程(二级)	14.6	3	2026-2030
13	集本线鸡冠砬子至荒沟甸子段改扩建工程(二级)	10.2	3	十四五
14	集本线八里甸子至碱厂段改扩建工程(一级)	44.8	18	2036-2040
15	集本线小市至水洞段改建工程(一级)	3	2.5	2026-2030
16	沈环线高头岭(抚本分界)至高官段改扩建工程	17	2.6	2036-2040
17	沈环线高官(辽中环出入口)至岭东段改扩建工程(一级)	9	1.8	十四五
18	沈环线高官砬子至威宁营段改扩建工程(太子河新城段)(一级)	5.8	4.2	2026-2030
19	沈环线彩屯至兴安段改扩建工程(一级)	9.5	5.7	2026-2030
20	平桓线二道沟至双岭段改扩建工程(二级)	18.1	3	2031-2035
21	桓永线大青沟至八里甸子改扩建工程(二级)	31.5	4	2026-2030
22	桓永线八里甸子至高丽盘道岭段改扩建工程(二级)	16	3	2031-2035
23	抚丹线南大岭(抚本分界)至清河城段改扩建工程(二	9	1.8	2026-2030

序号	项目名称	本溪市境内		规划实施年份
		规划里程 (公里)	匡算总投资 (亿元)	
	级)			
24	抚丹线老荒岭隧道及引线改扩建工程(二级)	3	1	2026-2030
25	抚丹线下堡至坝下段改扩建工程(本溪县绕城)(二级)	4	0.6	2026-2030
26	抚丹线二道河至关门山段改扩建工程(一级)	18	7	2026-2030
27	抚丹线关门山至胡堡段改扩建工程	12	3.6	2026-2030
28	抚丹线胡堡至草河掌段改扩建工程(二级)	15	1.5	2026-2030
29	抚丹线草河城至陡岭至段改扩建工程(二级)	12	1.2	2026-2030
30	本宽线三道河至喜鹊岭段改扩建工程(二级)	31	4.7	2031-2035
31	本宽线窑沟口至红庙子段改扩建工程(二级)	41	9.2	2026-2030
32	本宽线汤沟至城门旅游公路段改扩建工程	15	4	十四五
33	柞本线柞树岭至四平段改扩建工程(二级)	7	1	2036-2040
34	柞本线四平至长春沟新改建工程(二级)	20	3	十四五
35	柞本线长春沟至二户来改建工程(二级)	61	3	2026-2030
36	柞本线木孟子至丫头岭段改扩建工程	11	2	2026-2030
37	柞本线万利至清河城段改扩建工程(二级)	18	2.7	2026-2030
38	柞本线清河城至高官段改扩建工程(二级)	34	5.1	2031-2035
39	柞本线高官至高台子段改扩建工程(二级)	12	2.4	2031-2035
40	小灯线迎水寺至青石岭段改建工程(二级)	3	1	2026-2030
41	小灯线三家子至张其寨段改扩建工程(二级)	23	4.6	十四五
42	小灯线大柳峪至小八盘岭(辽本分界)段改扩建工程(二级)	1.3	1.5	十四五
43	草鞍线连山关至摩天岭(辽本分界)段改扩建工程(二级)	13.9	2.6	2026-2030
(五)	互通立交改造工程	6.2	7	
1	集本线卧龙互通立交改造工程	1.8	2	十四五
2	丹霍线威宁营互通立交改造工程	2.4	3	2026-2030
3	丹霍线响山子互通立交改造工程	2	2	2026-2030
三、	枢纽项目		14.8	
(一)	综合客运枢纽		7.5	
1	本溪火车站西广场综合服务枢纽		4	十四五
2	沈本新城综合服务枢纽		0.5	2026-2030
3	本溪县小市综合服务枢纽		1	十四五
4	南芬区综合服务枢纽		0.3	2026-2030
5	威宁营综合服务枢纽站		0.5	2031-2035

序号	项目名称	本溪市境内		规划实施年份
		规划里程 (公里)	匡算总投资 (亿元)	
6	高官站(规划)		0.4	2026-2030
7	碱厂站(规划)		0.4	2026-2030
8	八里甸子站(规划)		0.4	2026-2030
(二)	货运枢纽		7.3	
1	钢都商贸综合物流园区		1	2026-2030
2	桓仁西江综合物流园区		1	2026-2030
3	本溪县综合物流园区		1	2026-2030
4	桥北钢铁物流园区		1	2026-2030
5	药都物流园区		1	2026-2030
6	卧龙汽贸物流中心		0.5	2026-2030
7	高官物流中心		0.5	2026-2030
8	南芬铸件物流中心		0.5	2026-2030
9	碱厂配送中心		0.2	2026-2030
10	华来东堡配送中心		0.2	2026-2030
11	草河口配送中心		0.2	2026-2030
12	沙尖子配送中心		0.2	2026-2030
四、	其他项目	597.6	341.8	
(一)	轨道交通	119	242	
1	沈阳桃仙机场至沈本新城轨道交通 1#线	17	34	2036-2040
2	沈本新城至小堡至北台轨道交通 2#线	48	100	2041-2045
3	本溪主城区威宁至新立屯轨道交通 3#线	14	28	2036-2050
4	本溪主城区响山子至技校轨道交通 4#线	22	44	2036-2050
5	本溪主城区火连寨至平山轨道交通 5#线	18	36	2036-2050
(二)	县乡公路提级改造	177.5	25.4	
1	苏边线边牛至沈本分界(二级)	2.7	0.2	十四五
2	施小线下马塘至高头岭段改扩建工程(二级)	7	0.7	十四五
3	施小线下马塘至虎沟段改扩建工程(二级)	24	3	2031-2035
4	和下线下翻身至抚本分界(二级)	1.6	0.1	2026-2030
5	本鸡线三道岗至汪沟峪岭(辽本分界)(二级)	12	2.4	2026-2030
6	滴田线滴台头至田师傅段改扩建工程(二级)	14	2.4	2031-2035
7	凤柞线四道岭至四平段改扩建工程(二级)	23	4	2036-2040
8	万榛线万利至榛子岭(抚本分界)段改扩建工程(二级)	3.8	1	2036-2040
9	张西线张其寨至西高卜段改扩建工程(一级)	15	3	2026-2030
10	沈本线边牛至响山子段改扩建工程	12	1.5	2026-2030

序号	项目名称	本溪市境内		规划实施年份
		规划里程 (公里)	匡算总投资 (亿元)	
11	本宽线北台至桥头段改扩建工程(二级)	9	0.9	2026-2030
12	王郭线王坊至郭家堡至段改扩建工程(二级)	15	2	2031-2035
13	木桦线化皮峪至小平岭段改扩建工程	4.8	0.5	2026-2035
14	太沙线五里甸子至半拉苇改扩建工程	11.8	1.2	2026-2035
15	二北线西土城子立交至北甸子乡改扩建工程	21.8	2.5	2026-2035
(三)	旅游路新改建工程	84.1	14.2	
1	回龙湖旅游度假区道路建设(二级)	33	1	十四五
2	冰酒小镇隧道及引线工程(二级)	1.3	0.5	十四五
3	兰红线兰河至东营房红土甸旅游公路段新改建工程(二级)	21	5	2026-2030
4	汤城线绿石谷至岭下段改建工程(二级)	6.6	1	2026-2030
5	二桥线连洲岭隧道及引线改造工程	6	3	2026-2030
6	三谭线山城子至谭家堡子段改建工程	7	0.5	2026-2030
7	大冰沟至五鼎山至北大山景区连接工程	9.2	3.2	2026-2030
(四)	慢行系统	217	60.2	
1	本溪三家子至小市生态景观路	23	10	十四五
2	本溪西广场至三家子段生态景观路	21	4.2	2026-2030
3	本溪小市至洋湖沟生态景观路	117	28	2031-2035
4	桥头至汤沟生态景观路	56	18	2036-2040

规划项目按照预计实施的时间节点可划分为三类：一类是“十四五”期间拟实施的项目，共计24个，估算总投资286.3亿元，其中：普通公路拓宽提级改造、站场建设及慢行生态景观建设按照“十三五”省补贴标准测算，需要各级政府配套资金约为38.2亿元。详见表5-2及附图2；二类是

2026-2035 年期间拟实施的项目，共计 75 个，估算总投资 442.8 亿元，详见表 5-3 及附图 3；三类是 2036-2050 年期间拟实施的项目，共计 24 个，估算总投资 801.3 亿元，详见附图 4 及表 5-4。

表 5-2 本溪市综合立体交通重大项目（“十四五”）

序号	项目名称	建设性质	规划里程 (公里)	匡算总投资		
				合计	按“十三五” 标准测算省补 贴	需地方 配套
	合计		624.4	286.3	248.1	38.2
一	快速网		139	186	186	
(一)	高速公路		139	166	166	
1	本溪至桓仁高速公路	新建	132	158	158	
2	本溪（碱厂）-宽甸高速公路	新建	7	8	8	
(二)	桓仁五女山机场	新建	4C 级支线 民用运输 机场	20	20	
二	干线网		288.7	82.9	60.6	22.3
(一)	普通铁路提级改造		157	48	48	
1	本溪至田师府铁路电气化提级改造工程	改扩建	52	27	27	
2	沈丹线丹东至沈阳电气化改造工程	改扩建	105	21	21	
(二)	铁路专用线		2	0.3		0.3
1	沈丹铁路至东风湖废钢产业园区铁路专用线	新建	2	0.3		0.3
(三)	国省干线普通公路提级改造		129.7	34.6	12.6	22
1	集本线卧龙互通立交改造工程	新建	1.8	2	1.3	0.7
2	丹霍线千金岭隧道及引线至桥头段改造工程(新建另一幅千金岭隧道)（一级）	改扩建	7	2.8	1.4	1.4
3	丹霍线小堡至威宁段改扩建工程（一级）	改扩建	3.4	1	0.5	0.5
4	丹霍线南芬至桥头段改扩建工程（二级）	新建	12	2.8	0.8	2
5	沈环线高官（辽中环出入口）至岭东段改扩建工程（一级）	改扩建	9	1.8	0.5	1.3
6	鹤大线大荒沟至泡子沿段机场路改扩建工程（一级）	改扩建	27	8.1	2.5	5.6
7	小灯线三家子至张其寨段改扩建工程（二级）	改建	23	4.6	1.5	3.1

序号	项目名称	建设性质	规划里程 (公里)	匡算总投资		
				合计	按“十三五” 标准测算省补 贴	需地方 配套
8	小灯线大柳峪至小八盘岭(辽本分界)段改扩建工程(二级)	改建	1.3	1.5	0.8	0.7
9	本宽线汤沟至城门旅游公路段改扩建工程(二级)	新建	15	4	1.2	2.8
10	集本线鸡冠砬子至荒沟甸子段改扩建工程(二级)	改扩建	10.2	3	1.5	1.5
11	柞本线四平至长春沟新改建工程(二级)	新建	20	3	0.6	2.4
三	其他项目		196.7	17.4	1.5	15.9
(一)	综合服务枢纽建设		129.7	5	0.8	4.2
1	本溪火车站西广场综合服务枢纽	新建		4	0.5	3.5
2	本溪县小市综合服务枢纽	新建		1	0.3	0.7
(二)	县乡公路提级改造		9.7	0.9	0.3	0.6
1	苏边线边牛至沈本分界(二级)	改建	2.7	0.2	0.1	0.1
2	施小线下马塘至高头岭段改扩建工程(二级)	改建	7	0.7	0.2	0.5
(三)	旅游路新改建工程		34.3	1.5	0.4	1.1
1	回龙湖旅游度假区道路建设(二级)	新建	33	1	0.3	0.7
2	冰酒小镇隧道及引线工程(二级)	新建	1.3	0.5	0.1	0.4
(四)	慢行系统		23	10		10
1	本溪三家子至小市生态景观路	新建	23	10		10

表 5-3 本溪市综合立体交通重大项目(2026-2035 年)

序号	项目名称	建设性质	其中：本溪市		规划实施年份
			规划里程 (公里)	匡算总投资	
	合计		1118.8	442.8	
一	快速网		164	227	
(一)	国家高速铁路		60	90	
1	通化至丹东客运专线	新建	60	90	2031-2035
(二)	地方快速铁路		42	63	
1	永陵至桓仁客运专线支线	新建	42	63	2031-2035
(三)	高速公路		62	74	
1	桓仁至集安高速公路	新建	42	50	2031-2035
2	本溪(南芬)-庄河高速公路	新建	20	24	2031-2035
二	干线网		626	141.6	
(一)	通用机场		1.2	1.2	

1	张其寨通用机场	新建	0.6	0.6	2026-2030
2	明山区通用机场	新建	0.6	0.6	2026-2030
(二)	普通铁路提级改造		172	44.1	
1	本溪田师府至花博山铁路电气化提级改造工程	改扩建	74	14.8	2031-2035
2	辽溪线辽阳至本溪电气化改造工程	改扩建	21	6.3	2026-2030
3	通灌线通化至灌水电气化改造工程	改扩建	77	23	2031-2035
(三)	铁路专用线		24	3.6	
1	桥北工业园区相关企业铁路专用线至溪辽铁路专用线	新建	3	0.45	2026-2030
2	玉晶玻璃至溪田铁路专用线	新建	2	0.3	2026-2030
3	思山岭铁矿至金家编组站铁路专用线	新建	15	2.25	2026-2030
4	大台沟铁矿至沈丹铁路专用线	新建	4	0.6	2031-2035
(四)	国省干线普通公路提级改造		424.4	87.7	
1	鹤大线大荒沟至缸山岭段（通本分界）改扩建工程（一级）	改扩建	18	5.4	2031-2035
2	丹霍线（红柳路）侯屯至上石段新改建工程（一级）	新建	10	7.5	2031-2035
3	集本线二棚甸子至鸡冠砬子至段改扩建工程（二级）	改扩建	14.6	3	2026-2030
4	集本线小市至水洞段改建工程（一级）	新建	3	2.5	2026-2030
5	沈环线老官砬子至威宁营段改扩建工程（太子河新城段）（一级）	改扩建	5.8	4.2	2026-2030
6	沈环线彩屯至兴安段改扩建工程（一级）	改扩建	9.5	5.7	2026-2030
7	平桓线二道沟至双岭段改扩建工程(二级)	改扩建	18.1	3	2031-2035
8	桓永线大青沟至八里甸子改扩建工程（二级）	改扩建	31.5	4	2026-2030
9	桓永线八里甸子至高丽盘道岭段改扩建工程（二级）	改扩建	16	3	2031-2035
10	抚丹线南大岭（抚本分界）至清河城段改扩建工程（二级）	改扩建	9	1.8	2026-2030
11	抚丹线老荒岭隧道及引线改扩建工程（二级）	改扩建	3	1	2026-2030
12	抚丹线下堡至坝下段改扩建工程（本溪县绕城）（二级）	改扩建	4	0.6	2026-2030
13	抚丹线二道河至关门山段改扩建工程（一级）	改扩建	18	7	2026-2030
14	抚丹线关门山至胡堡段改扩建工程	改扩建	12	3.6	2026-2030
15	抚丹线胡堡至草河掌段改扩建工程(二级)	改扩建	15	1.5	2026-2030
16	抚丹线草河城至陡岭至段改扩建工程（二级）	改扩建	12	1.2	2031-2035
17	本宽线三道河至喜鹊岭段改扩建工程（二	改扩建	31	4.7	2031-2035

	级)				
18	本宽线窑沟口至红庙子段改扩建工程(二级)	改扩建	41	9.2	2026-2030
19	柞本线长春沟至二户来改建工程(二级)	改建	61	3	2026-2030
20	柞本线木孟子至丫头岭段改扩建工程	改建	11	2	2026-2030
21	柞本线万利至清河城段改扩建工程(二级)	改建	18	2.7	2026-2030
22	柞本线清河城至高官段改扩建工程(二级)	改建	34	5.1	2031-2035
23	柞本线高官至高台子段改扩建工程(二级)	改建	12	2.4	2031-2035
24	小灯线迎水寺至青石岭段改建工程(二级)	改建	3	1	2026-2030
25	草鞍线连山关至摩天岭(辽本分界)段改扩建工程(二级)	改建	13.9	2.6	2026-2030
(五)	互通立交改造工程		4.4	5	
1	丹霍线威宁营互通立交改造工程	新建	2.4	3	2026-2030
2	丹霍线响山子互通立交改造工程	新建	2	2	2026-2030
三	其他项目		328.8	74.2	
(一)	综合客运服务枢纽			2.5	
1	沈本新城综合服务枢纽	改建		0.5	2026-2030
2	南芬区综合服务枢纽	改建		0.3	2026-2030
3	威宁营综合服务枢纽	新建		0.5	2031-2035
4	高官综合客运站	改建		0.4	2026-2030
5	碱厂综合客运站	新建		0.4	2026-2030
6	八里甸子综合客运站	新建		0.4	2026-2030
(二)	货运枢纽			7.3	
1	钢都商贸综合物流园区	新建		1	2026-2030
2	桓仁西江综合物流园区	新建		1	2026-2030
3	本溪县综合物流园区	新建		1	2026-2030
4	桥北钢铁物流园区	新建		1	2026-2030
5	药都物流园区	新建		1	2026-2030
6	卧龙汽贸物流中心	新建		0.5	2026-2030
7	高官物流中心	新建		0.5	2026-2030
8	南芬铸件物流中心	新建		0.5	2026-2030
9	碱厂配送中心	新建		0.2	2026-2030
10	华来东堡配送中心	新建		0.2	2026-2030
11	草河口配送中心	新建		0.2	2026-2030
12	沙尖子配送中心	新建		0.2	2026-2030
(三)	县乡公路提级改造		141	19.5	
1	和下线下翻身至抚本分界(二级)	改建	1.6	0.1	2026-2030
2	本鸡线三道岗至汪沟峪岭(辽本分界)(二级)	改建	12	2.4	2026-2030
3	滴田线滴台头至田师傅段改扩建工程(二级)	改建	14	2.4	2031-2035
4	张西线张其寨至西高卜段改扩建工程(一	改建	15	3	2026-2030

	级)				
5	沈本线边牛至响山子段改扩建工程	改扩建	12	1.5	2026-2030
6	本宽线北台至桥头段改扩建工程(二级)	改扩建	9	0.9	2026-2030
7	施小线下马塘至虎沟段改扩建工程(二级)	改扩建	24	3	2031-2035
8	王郭线王坊至郭家堡至段改扩建工程(二级)	改扩建	15	2	2031-2035
9	木桦线化皮峪至小平岭段改扩建工程	改扩建	4.8	0.5	2026-2035
10	太沙线五里甸子至半拉苇改扩建工程	改扩建	11.8	1.2	2026-2035
11	二北线西土城子立交至北甸子乡改扩建工程	改扩建	21.8	2.5	2026-2035
(四)	旅游路新改建工程		49.8	12.7	
1	兰红线兰河至东营房红土甸旅游公路段新改建工程(二级)	新建	21	5	2026-2030
2	汤城线绿石谷至岭下段改建工程(二级)	改建	6.6	1	2026-2030
3	二桥线连洲岭隧道及引线改造工程	改建	6	3	2026-2030
4	三谭线山城子至谭家堡子段改建工程	改建	7	0.5	2026-2030
5	大冰沟至五鼎山至北大山景区连接工程	新建	9.2	3.2	2026-2030
(五)	慢行系统		138	32.2	
1	本溪西广场至三家子段生态景观路	新建	21	4.2	2026-2030
2	本溪小市至洋湖沟生态景观路	新建	117	28	2031-2035

表 5-4 本溪市综合立体交通重大项目(2036-2050年)

序号	项目名称	建设性质	其中：本溪市		规划实施年份
			规划里程(公里)	匡算总投资	
	合计		788.8	801.3	
一	快速网		315	456	
(一)	地方高速铁路		285	405	
1	辽阳至集安客运专线	新建	210	315	2036-2040
2	沈阳至本溪城际铁路	新建	50	60	2036-2040
3	铁岭至抚顺至本溪城际铁路	新建	25	30	2045-2050
(二)	高速公路		30	51	
1	丹阜高速公路拓宽改造	改扩建	30	45	2036-2040
2	边牛、响山子、桥头高速公路出口改造	改扩建		6	2036-2040
二	干线网		272	80.3	
(一)	普通铁路建设		55	24.5	
1	桓仁至集安铁路	新建	55	24.5	2036-2040
(二)	国省干线普通公路提级改造		217	55.8	

1	鹤大线雅河至大青沟段改扩建工程(一级)	改扩建	20	6	2036-2040
2	鹤大线大青沟至砍川岭(丹本分界)段改扩建工程(一级)	改扩建	12.6	3.8	2041-2045
3	饶盖线小夹河至分水岭段改扩建工程(二级)	改扩建	38	6.6	2036-2040
4	丹霍线大黑山(丹本分界)至下马塘至南芬段改扩建工程(一级)	改扩建	41	12.3	2036-2040
5	集本线挂牌岭至兰盘岭隧道改扩建工程(二级)	改扩建	36.6	5.5	2036-2040
6	集本线八里甸子至碱厂段改扩建工程(一级)	改扩建	44.8	18	2036-2040
7	沈环线高头岭(抚本分界)至高官段改扩建工程	改扩建	17	2.6	2036-2040
8	柞本线柞树岭至四平段改扩建工程(二级)	改扩建	7	1	2036-2040
三	其他项目		201.8	265	
(一)	轨道交通(BRT 公交专线)		119	242	
1	沈阳桃仙机场至沈本新城轨道交通 1# 线	新建	17	34	2036-2040
2	沈本新城至小堡至北台轨道交通 2# 线	新建	48	100	2041-2045
3	本溪主城区威宁至新立屯轨道交通 3 号线	新建	14	28	2036-2051
4	本溪主城区响山子至技校轨道交通 4 号线	新建	22	44	2036-2052
5	本溪主城区火连寨至平山轨道交通 5 号线	新建	18	36	2036-2053
(二)	县乡公路提级改造		26.8	5	
1	凤柞线四道岭至四平段改扩建工程(二级)	改建	23	4	2036-2040
2	万榛线万利至榛子岭(抚本分界)段改扩建工程(二级)	改建	3.8	1	2036-2040
(三)	慢行系统		56	18	
3.1	桥头至汤沟生态景观路	新建	56	18	2036-2040

5.5 布局效果

随着“四横六纵”通道布局中项目的陆续实施和综合枢纽服务中心的建成，预计到 2035 年，本溪市将建成功能完

善的“区域快速通道+主要干线通道+基础路网”的路网格局及“机场”+“铁路综合服务枢纽”综合交通枢纽体系布局，将形成以航空、高铁、高速、枢纽为主骨架，以普通铁路、国省干线、县乡公路和客运站为经血脉络的“一航三横十五纵四环线”综合立体交通网络格局。

预计到 2050 年，随着辽阳至本溪至集安客运专线、沈阳至本溪城际铁路、铁岭至抚顺至本溪城际铁路、张其寨通用航空机场、明山区通用航空机场、轨道交通、慢行系统等“四横六纵”通道布局中的重点项目陆续建成，本溪铁路、高速公路主骨架基本形成。全市铁路运营里程将达到 808 公里，其中：快速铁路里程将达到 400 公里左右，可以实现全市所有县区通高铁，市到县之间 1 小时基本可达，城际铁路达到 75 公里左右，轨道交通达到 119 公里，并实现公交化运营，沈阳经济区主要城市时空距离将有效缩短；高速公路里程将达到 458 公里左右，可以覆盖到 90%以上的乡镇；综合服务枢纽将高铁、公路客运、城市公交、地铁、出租车等多种交通方式实现有机一体化无缝衔接。多种运输方式有机衔接的现代化综合立体交通体系，将支撑本溪市全方位融入沈阳经济区发展，全面对接辽宁沿海经济带和东北东部经济带综合立体交通网，引领、服务本溪经济高质量发展。

第六章 保障措施

6.1 体制机制

本规划一经批准，由本溪市人民政府统一组织实施，市交通运输局牵头，相关各委、办、局和县（区）人民政府必须高度重视，统一思想，充分认识综合立体交通网规划的重要性，维护规划的严肃性、权威性，切实保障规划对经济社会发展和城乡建设的支撑和调控作用。

坚持多规合一、协调推进。加强本规划与经济社会发展规划、国土空间规划等其他规划的横向衔接和协调，形成交通主管部门统筹、多部门参与的工作机制，协调推进规划实施落地。

坚持全局考虑、科学规划。加强本规划与国家、省综合立体交通网规划的纵向衔接和协调，提升规划的延续性。加强本规划对全市交通运输工作的指导作用，落实好规划重点任务，抓好区域布局和项目推进。

6.2 发展空间

近年来国家规划体系发生巨大变革，主体功能区规划、土地利用规划、城乡建设规划、生态保护规划等传统规划融合为统一的国土空间规划，实现“多规合一”。在此大背景

下，本规划不仅将传统的公路、铁路、航空、水运、管道和邮政等行业规划整合成为综合立体交通网，打破行业壁垒，实现交通运输领域一盘棋、多种运输方式一张图的整体性规划；还要紧密对接国土空间规划，保障交通建设用地需求。

6.3 建设资金

加快完善和制定交通设施建设、运营、资金补助、收费管理、市场准入等方面的配套政策，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，为投资者投资经营交通设施创造公开、公平、公正的市场竞争环境。

一是积极争取中央预算内投资、中央财政交通设施专项资金及省财政专项资金支持。

二是加大财政资金投入。落实政府责任，稳定资金来源，建立科学合理、持续有效的财政投入机制。市、县（区）人民政府每年要将城市基础设施配套费、城市建设维护资金、土地出让收益等用于城市建设支出的部分优先投入到交通基础设施建设改造。

三是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

多种方式积极引导社会资本参与交通设施建设运营。

附图 1:



附图 2:



附图 3:



附图 4:

