

沈阳城乡建设

许竞贤 张福忱 主编



沈阳出版社

沈阳城乡建设

主编

许竞贤

张福庆

陶化生

单健民

卜宝儒

王宗瑞

姜国新

刘祝华

任长洪

许殿文

魏京山

王大文

江苏工业学院图书馆
藏书章

沈阳出版社

(辽)新登字 12 号

图书在版编目 (CIP) 数据

沈阳城乡建设 / 许竞贤, 张福忱主编. — 沈阳: 沈阳出版社, 1994.1

ISBN 7-5441-0123-1

I. 沈… II. ①许… ②张… III. ①沈阳-城乡建设②城乡建设-沈阳 IV. TU984.231

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (94) 第 00363 号

沈阳出版社出版发行

(沈阳市和平区十三纬路 19 号)

辽宁美术印刷厂分厂印刷

开本: 787×1092 毫米 1/16

1994 年 1 月第 1 版

印张: 24.25 插页: 40

1994 年 1 月第 1 次印刷

字数: 566 千字

印数: 1-5000

责任编辑: 冯传玺

美术编辑: 龙 加

责任校对: 张桂静

封面设计:

版式设计: 张 辉

定价: (精) 40.00 元' (平) 38.00 元

35.1

目 录

综述	许竞贤 张福忱
----------	---------

第一篇 早期的城市建设

第一章 城市起源与早期演变	(21)
第一节 地理环境	(21)
第二节 古代遗址	(22)
第三节 早期城址与演变	(22)
第二章 东北政治、经济、文化中心的形成	
第一节 汉代侯城	(25)
第二节 辽、金代沈阳	(25)
第三节 元、明代沈阳	(26)
第四节 清代都城	(27)
第三章 历史文化名城	(28)

第二篇 城市规划

第一章 城市总体规划方案的设想和形成	(33)
第一节 旧沈阳城市规划	(33)
第二节 解放初期对城市建设的设想	(37)
第三节 城市初步规划方案的形成和批准	(38)
第四节 城市总体规划的修订和批准	(45)
第二章 对城市规划建设认识的逐步深化	(55)
第一节 逐步认识城市建设的方向	(55)
第二节 沈阳旧城的保护与改建	(56)
第三节 建设标准的反复	(57)

第三章 城市规划设施中存在的问题	(59)
第一节 城市规模的发展与控制	(59)
第二节 卫星城镇的开发与建设	(60)
第三节 城市设施的配套与比例	(61)
第四节 城市环境的保护与治理	(62)
第四章 城市建设测量	(64)
第一节 旧沈阳的测量	(64)
第二节 沈阳测量的发展	(64)
问题与展望	(68)

第三篇 房屋建筑

第一章 概述	(73)
第一节 各类建筑的发展	(74)
第二节 建筑技术的进步	(77)
问题与展望	(79)
第二章 工业建筑	(82)
第一节 工业建筑的恢复与发展	(82)
第二节 重点工业厂房的改造	(85)
第三章 交通、邮电建筑	(91)
第一节 铁路站舍	(91)
第二节 城市公共交通客运场站	(94)
第三节 民航建筑	(95)
第四节 邮政建筑	(96)
第五节 电信建筑	(97)
第四章 文化建筑	(99)
第一节 高等院校	(99)
第二节 中小学及托幼	(100)
第三节 图书馆	(102)
第四节 影剧院	(103)
第五节 体育建筑	(104)
第六节 展览馆	(106)
第五章 医疗建筑	(107)
第六章 商业建筑	(112)
第一节 百货业建筑	(113)
第二节 生产资料、五金交电及钟表业建筑	(115)
第三节 副食业建筑	(116)

第四节 饮食服务业建筑	(116)
第五节 仓库建筑	(119)
第七章 行政办公与外事建筑	(121)
第一节 行政办公楼	(121)
第二节 外事建筑	(123)
第八章 住宅建设	(125)
第一节 简述	(125)
第二节 旧居住区改造与新住宅区开发	(127)
第三节 商品住宅建设与住宅制度改革	(129)
第四节 住宅管理的改进与改革	(131)
第五节 供暖	(132)
问题与展望	(133)
第九章 建材建设	(136)
第一节 建材	(136)
第二节 建材建设与发展	(138)
问题与展望	(147)

第四篇 基础设施

第一章 概述	(151)
第二章 供水、排水、供气、供电	(161)
第一节 供水	(161)
第二节 排水	(169)
第三节 供气	(177)
第四节 供电	(187)
第三章 交通	(197)
第一节 城市道路	(197)
第二节 城市桥梁	(209)
第三节 公路	(217)
第四节 公路桥梁	(227)
第五节 公路运输	(231)
第六节 铁路	(236)
第七节 电汽车	(257)
第八节 出租汽车	(265)
第九节 长途汽车	(267)
第十节 民用航空	(274)
第四章 电信邮政	(287)

第一节	市区与农村电话	(289)
第二节	长途电话	(295)
第三节	电报	(298)
第四节	邮政	(306)

第五篇 环境建设

第一章	概述	(319)
第二章	环卫建设	(327)
第一节	简述	(327)
第二节	旧沈阳的环卫	(329)
第三节	环卫建设与发展	(330)
第四节	环卫科研的发展	(336)
第五节	环卫队伍建设与发展	(338)
	问题与展望	(338)
第三章	园林绿化	(340)
第一节	简述	(340)
第二节	公园建设与发展	(342)
第三节	绿化建设	(350)
第四节	园林绿化科技	(362)
第五节	职工队伍建设	(365)
	问题与展望	(365)
第四章	环保建设	(367)
第一节	防治与治理大气污染	(367)
第二节	防治与治理水污染	(370)
第三节	环保科学技术的发展	(372)
第四节	环境监测工作的发展	(375)
	问题与展望	(376)
后 记		(379)

综 述

许竞贤 张福忱

城市是社会政治、生产力发展的产物。当人类由于生产力的发展产生了社会分工，从而出现了城乡分离。“大人世及以为社，城郭沟池以为固……”，这是沈阳城市的起源。

随着社会生产力的发展，城市的建设与发展规模越来越大，城市的功能进一步复杂，其在社会发展中所起到的作用越来越大。沈阳城市是经济、政治、科学技术、文化教育的中心，在社会主义现代化建设中起着主导作用，有力地促进了社会生产力的发展。

沈阳城市有着悠久历史，在不同历史阶段城市建设和发展，有着不同的特点和规律，对城市建设和发展也有着不同的要求，城市的功能也必然随着城市建设与发展而不断扩大和提高。

在原始社会的漫长岁月中，人类过着依附于自然的集体经济生活，当时的居住方式主要还是穴居、树居等，还没有形成固定的居住点。随着生产力的发展和提高，逐渐的形成了原始群居的固定的居住点。早在 7200 年以前的新石器时代早期，新乐遗址就是古代“沈阳人”的集居的聚落，总面积约有 20 多万平方米。可见，在旧石器时期，沈阳还没有形成固定的居民点，而是随着生产力的发展和提高，在新石器时期形成了固定的居住点，是以后形成城市的基础。到了夏朝（约公元前 21 世纪），财产的公有制便向着私有制转变，进入奴隶社会，就产生了国家。“国君”为了保护他们的财富和私有，便建造城郭。进入战国末期，在今河北省怀来到今辽阳及一带地区筑起了长城，同时促进了沈阳古城的产生与逐步形成。

西汉灭秦后，在今沈阳辟建城廓，设侯城，并在那时已开始使用铜币进行商品交换。说明这一时期产生了侯城，城市的经济功能日益明显。当时侯城建设和发展已初具规模，在沈阳城市建设史上揭开了新的一页。

公元 928 年，辽太祖将侯城改为沈州，并对其进行改造和修复，用土筑城，还出现道路、基础设施的建设，开始形成城市，但城郭范围没有扩大。当时手工业有了新发

展,城区经济趋于活跃,城市的功能已有扩大和发展。后期在城郭出现了塔寺建筑,这是第一次开始向城外进行了开拓,其框架逐步扩大。以后,沈州土城遭受蒙军与金兵战争的破坏,城垣全部化为废墟。到元代兴起以后,基于军事、政治、经济开始复兴,对东北疆域,特别是对沈阳地区进行大力开拓,于1296年将沈州改为沈阳路,并在沈州城废墟的基础上进行重新修建城池,并以夯土筑城,城基础没有扩大。这时,由于手工业的发展,其城逐步发展成为关内外经济、文化联系的枢纽和商品贸易的集散地,军事、经济、交通地位也日显重要,可见,城市的功能共性和个性功能得到了拓宽。

明朝兴起以后,随着对东北疆域不断开拓和军事防御能力的加强,从1388年以后着手进行计划和规划,对元代土城进行改造和扩建。经过改造和扩建,除土城外皮贴砌砖、城池规模扩大外,在城内新开辟了十字街,并形成了4个街坊。当时,占城区面积约为1.69平方公里,整个规模是逐步扩大的。这一时期,由于在此实行大规模军屯,使军事有了较大发展;农业有了新发展,开垦土地达13万亩;窑业、铁铸等手工业有了进一步开发和进步;开始出现了开原、广宁、抚顺三大马市,而沈阳介入三大马市之间,是三大马市商品生产和流通的中心。这说明沈阳古城不但在经济方面的功能有了进一步发展,而在军事等方面的作用也更显示重要了。这一时期,由于对其土城的改造和扩建,既开创了沈阳城市规划史上的新纪元,城市建设也取得了历史性的突破。

1616年后金国崛起,尤其是从1624年至清代1839年的251年间,在沈阳城市建设史上开辟了一个新的时期。这一时期的国都迁都、军事防卫和安全的需要是城市建设取得重大进展的直接条件,经济的新发展和社会进一步分工是城市建设取得重大进展的物质基础,这是具有鲜明的这一时代性。首先,由后金都城辽阳迁都沈阳,后改称盛京,是山海关外地区的经济、军事、经济、文化的中心;其次,1636年以后,由于采取保护和发展农业的措施,使农业得到恢复和发展,尤其是沈阳地区移民大量增加,新开垦土地220多万亩,农业生产得到了很大发展;其三,在原有手工业的基础上,当时的榨油、烧酒、造纸、陶瓷、金银首饰等手工业也开始兴旺发展;同时也开始出现了金融业,形成了钱行、粮栈、丝房、皮货、山货“五大行”。为此,沈阳城市建设和发展规模出现了历史性的转折,朝着崭新的大城市迈进。

这一时期,沈阳城市建设出现了一个有计划、有规划大规模的进行实施,城市规模得到迅速扩大。

在后金迁都沈阳之前,按着计划的要求,于1624年在沈阳古城池的北侧辟建汉宫,尤其是从1625年以后的26年间,按照计划和规模对古城实施大量辟地、大兴土木,迅速扩大了城市建设规模。1631年以后,先后对古城进行了两次扩建,其中,在方城外扩建了1座椭圆形土城,使之城池进一步向外开拓,整个城内面积约15平方公里。特别是从1643年以后的数年间,分别在古城北、西、南、东区选址扩地,兴建皇陵、一些宗教建筑。随之相适应的新开辟了一些道路与公路、下水等设施,其中道路总数已达600多条。各类房屋建筑也有了一些新的发展。到清朝末年,沈阳建城区面积已达14平方公里,城市规模迅速得到扩大,至此盛京城建设的框架基本形成。

总之,古代沈阳的“城”和“市”不是同一时期的产物。“城”是指扼要津的据点,“市”是物品交易的场所。古代沈阳最初的城,是维护人类生存安全的防卫建筑,到了奴隶社会

才将“城”作为军事防卫设施。至奴隶社会末期,随着历史上的社会分工的不断变化,使手工业、商业和农业开始分离,才出现了“日中为市”的物品交易场所。因此,古代沈阳城和市的结合,形成了具有城墙和市场的居民点,是所谓的古代城市。历史发展的实践证明,安全和军事防卫的需要是城市产生的直接条件,经济的发展和城市分工是城市产生的物质基础,这是从根本上反映了古代沈阳城市形成的客观规律。

鸦片战争以后,封建社会经济开始逐渐解体,逐渐形成半殖民地半封建社会经济。这种经济的变化必然使城市建设发生了深刻变化和不同形式的发展。从1896年以后52年中,由于帝国主义侵略、外国资本的输入,本地区资本的发展,使沈阳城市建设既有半封建性质,又具有明显的殖民地色彩。

1896年至1945年的49年间,由于受帝国主义的侵入,沈阳古城建设发生了由小到较大局部的变化,租界地建设畸形发展,尤其是市政与公用设施建设自成体系,互不联系,互不协调。

在1896年以后数年中,沙皇按计划沈阳古城西部选址辟建6平方公里,并以东站为轴心,先后已修建火车站,随之相配套的还修建文官屯、虎石台、浑河、苏家屯火车站,铺设铁路、修建道桥,初步形成了站房、铁路与道桥的新框架。1905年以后,铁路用地内的城市基础设施和各类房屋有了新的发展,铁路用地规模也得到了扩大。当时,日本夺取了沙皇在沈阳的一切特权,将铁路用地改为“南满铁路附属地”,并对其采用其相类似的规划手法,以环形广场、放射路网道路组成。首先,在附属地内建成了火车站并以为中心,修建了平行垂直和向老城方向放射的路网格局,又辟建了南北与东西纵横交错的十条街路,逐渐形成棋盘格状道路网。其次,坚持以圆形广场作为道路和组织交通的格局,修建了今中山、民主、新华、南站等广场,形成了六路交叉和八路交叉,圆型交通广场的新框架。其三,各类用房建设有了新的发展,其中,菜市场商业用房呈圈楼式建筑;住宅建筑多数以一个小街坊组成小院,还建成一些小洋楼;工业用房和公共建筑也有一定新发展。其四,上水、下水、煤气、公共交通等公用设施有了新发展,是当时最早建设的现代基础设施地区。以上该区的总体布局的是用了几年才建成与逐步形成的,规模由6平方公里扩大了8平方公里,特别是公用设施比较齐全。

在新辟建铁路用地的同时,也开始规划和辟建商埠地。1906年,在帝国主义强迫下,清政府在沈阳铁路附属地以东,土城以西选址辟建商埠地,面积有10平方公里。同时,在此新建了一些各类房屋,随之相适应的建设了一些城市基础设施,尤其在商埠地内,形成了自成格局的道路网。

与此同时,古城区的城市建设也有较大发展。在经过1910年至1930年的20年建设,首先由奉天军阀对古城区进行规划与建设,使古城区规模逐步扩大。其中,辟建了惠工工业区、西北工业区和沈海市场,新建了一些各类房屋;先后辟建了以惠工广场为中心的一些道路,使道路系统与工厂区结合得较好,分别形成放射状路和平行垂直次级小路;上水、下水、环卫、园林等设施与环境建设也有了一些发展。

经过了不断的规划和建设,沈铁附属地、商埠地和古城区建设规模逐步扩大,共新辟地面积达26.5平方公里,其中,附属地8平方公里、商埠地10平方公里、古城8.5平方公里。在城市中的附属地和商埠地租界之间界限分明,各自畸形发展,自成体系,

市政及公用设施互不相联系。租界与老城区有强烈的对比，有天壤之别，租界区环境优美，市政、公用、供电、供热和邮政电信等设施齐全；老城区与其它地区居住、工业、商业混杂，市政及公用等设施缺乏与落后。由于城市中分成老城区、商埠地、附属地等几个地区组成，使城市自成体系，互不协调，处于分割状态。到1930年，沈阳市建成区面积已发展到40平方公里，城市总用地约有60平方公里。各类用房建设已具有一定规模，交通已成为重要交通枢纽，城市基础设施已形成骨架。当时，沈阳城市，开始由消费城市向工业城市转化。

1931年，“九一八”事变以后，日本帝国主义占领全东北，进一步加紧建设工业中心城市的沈阳，使城市变为典型的殖民地城市。同时，沈阳城市建设也得到了进一步开辟与发展，其城市建设的内容含量加大，城市的功能得到了进一步拓宽和发挥。

在日本统治沈阳的14年期间，于1932年就着手对奉天都市计划进行调查研究和论证，并于1934年开始边规划边进行城市建设，基本上是规划与建设同步进行。一直到1938年才正式形成比较完善的城市总体规划，在城市规划指导下进行实施的。先后辟建了铁西工业区，土地面积11.5平方公里，扩建了大东工业区。经过开发与建设，仅铁西区就有工厂401家，其中日资323家、民族工业78家，使奉天迅速形成了具有一定规模的工业城市。建成住宅600万平方米，公共建筑也有了新发展。商业区也迅速发展起来，形成了太原街、中街、北市场等若干个大型商业中心。城市基础有了较大发展，建成和形成了放射状干线、环状干线和连络三种道路系统，市区已有道路1107.3万平方米，道路网骨架已有雏形；建成水源11处，上水管道409公里；建成排水管道486公里；建成气源1处，煤气管道291公里；安装电话1.95万门，邮政、电力建设有了新的的发展；铁路、公路、城市交通建设已初步形成框架。沈阳市建城面积由1930年的40平方公里到1945年已达到115平方公里，使城市规模迅速得到了扩展。

饱经忧患的沈阳，历经了封建统治、军阀割据、日俄占领等几个不同历史时期，城区基本由不同时期几块拼接形成，城市建设既保留着封建皇都的色彩，又明显反映出殖民地的特点，充分体现出了他们各自的利益要求，不可能从城市的整体规划、布局和建设考虑，使之建设存在许多严重弊端。整个城市的生产区、商业区和居民区相互分割，功能分布极不合理，城市布局等支离分散，畸形混乱。市政公用设施大都集中在军政机关所在地和殖民者、少数达官贵人居住区，劳动人民居住区环境恶劣。道路系统格局不一，沈山、沈吉铁路横贯分割，造成市区交通长期存在着“东西不畅，南北不通”的弊端。所有这些，给以后的城市建设与改造带来了许多严重弊端，也在很大程度上制约了沈阳的经济发展。

二

1949年10月1日中华人民共和国成立，开始了中国历史的新篇章，沈阳城市建设也进入了一个新的发展时期。

沈阳城市建设在解放前夕的破烂摊子上，经过40多年的大力建设与蓬勃发展，克

服了重重困难,取得了辉煌的成就。但是,主要由于受经济制约和认识上的原因,城市建设落后于沈阳建设发展的需要,曾一度处于被动局面。1981年国务院关于沈阳城市建设总体规划的《批复》颁布以后,结合几十年的城市建设实践,使人们认清了形势,统一了思想,找出问题,明确了方向,重点增加了投资的力度,使城市建设进入了一个新的重大发展阶段。

经过40多年的大力建设,全市完成固定资产投资378.5亿元,其中:用于房屋建筑的投资占50%左右,新建房屋建筑总面积5950.4万平方米,为解放前夕房屋总面积的3.81倍,建设速度平均每年145.12万平方米;用于城市供水建设的投资占1.23%,现有水源35处,比解放前夕增加3.5倍,包括沈阳解放后新增25处,日供水能力已发展到118.6万立方米,比沈阳解放前夕增长了211.8倍;用于城市燃气建设的投资占0.83%,新建油田天然气、焦炉煤气、重油催化裂解油制气、煤成气、石油液化气五种气源,日供气能力已发展97.6万立方米,比解放前夕增长了87.1倍;用于供电和电厂建设的投资占3.93%,新建装机容量达471.78万千伏安,比沈阳解放前夕增长了16.9倍;用于城市道路建设的投资占1.27%,新建道路长度91.95公里,现有城市道路总长度1184.95公里,比沈阳解放前夕增加了1.2倍;用于排水设施建设的投资占0.26%,新增排水管渠长度873.96公里,现有1229.96公里,比沈阳解放前夕增长了3倍,日排污水能力120万立方米;新建和扩建沈阳地区公路总长度3012公里,比沈阳解放前增长6.4倍;新建和改建公路桥梁821座;用于公共电车建设的投资占0.59%,新增车辆507辆,已发展到553辆,比沈阳解放前夕增长12倍;用于公共汽车建设的投资占0.44%,新增660辆,发展到683辆,比沈阳解放前夕增加了29.7倍;用于出租汽车建设的投资占0.09%,新增出租汽车6528辆,含轿车3811辆,此外新增长途客运汽车260辆;用于电信建设的投资占1.15%,市内电话装机容量发展到14.14万门,比沈阳解放初增加了1倍,农村电话装机容量发展到1.04万门,比沈阳解放前夕增加了18倍,长途交换机容量比解放前夕增加了10倍;恢复、改造和新建铁路延长线2476公里,民用航空事业有了重大发展;用于环卫建设的投资占0.36%,新增垃圾车307辆,使环卫事业有了重大发展;用于园林绿化建设的投资占0.61%,市区绿化覆盖率已达22.02%;用于环保事业建设的投资占1.86%,更好地发挥了环境建设的社会、经济和环境效益。

一、1949年到1952年经济恢复时期

各类房屋

这一时期,全市基本建设投资只有4.3亿元,其中,用于生产性建设2.61亿元,用于非生产性建设1.7亿元,包括用于住宅建设只有5406万元,占基本建设投资的12.57%。当时主要在进行国防设施建设、恢复生产急需改建和扩建部分的工业厂房建筑的同时,仅兴建了一些居民住宅。3年恢复时期,整个房屋建设规模较小,是属恢复性的建设,全市城镇新建房屋135.6万平方米,年均45.2万平方米,使工业、商业、居民等方面急需恢复用房状况得到了一些改善。

供水、供气、供电

恢复时期,侧重续建市塔湾水源、新建成南塔水源,共恢复、续建和新建市政水源12处,到1952年末,日供水能力达5.7万立方米,比1948年增长了1.13倍;计划及自筹资金305.4万元用于供水建设,占基本建设投资的0.71%。计划和自筹资金80万元主要用于开始恢复煤气生产和供气,占基本建设投资的0.19%。当时,突出对煤气发生炉、煤气精制室、煤气贮罐、234公里市街管网干线进行维修和养护。到1952年末,日供气能力达4.23万立方米,比解放前夕增长了3.8倍。对电力进行恢复、维修、改造和新建,共完成投资786万元,年均增加供电量0.48亿千瓦时,很快恢复了市区和沈阳地区供电。

恢复时期,在重点对市区道路进行维修、翻建和整治的同时,还进行了新建,共完成计划和自筹投资388.7万元,占基本建设投资的0.9%。到1952年末,全市道路总长已达1004公里,其中,新增长11公里。到1952年末新增路灯2247盏,已发展到32652盏。恢复、改造和新建桥梁29座、管渠434公里,完成计划和自筹投资34.6万元,占基本建设投资0.08%。同时,坚持“先求其通”的原则,先后改建、扩建和新建京沈、沈大、沈丹、沈水、沈长、沈吉、沈抚、沈沟等具有重要经济战略地位的国省干线公路,改建和新建一些中、小型公路桥梁。同时,电车已恢复运营154辆,完成计划和自筹投资743.1万元,占基本建设投资的1.73%。汽车恢复运营4辆,完成计划和自筹投资231.89万元,占基本建设投资的0.54%。长途客运、出租汽车也得到了相应的恢复运营。修复沈阳地区铁路专用线、遗留下来的客车;对铁路桥梁也进行了改造、翻建和新建,到1952年末,沈阳地区铁路旅客发送量1522.9万人次,比解放前夕增长了1.03倍;货物发送量992.3万吨,比解放前夕增长了2.65倍。新开辟北京至沈阳、哈尔滨、齐齐哈尔等国内航线及国际航线,为进一步建设和发展沈阳航空奠定了初步基础。与此同时,恢复和新建了一些市电信和邮政局、所,进一步恢复改善了城市邮政和通信的状况。

环境

用于排水设施建设投资298.7万元,占基本建设投资的0.69%,重点对南运河进行了清淤治理;完成计划和主要自筹资金进行环卫设施建设投资90万元,占基本建设投资的0.21%,很快恢复了环卫工作;用于园林绿化建设投资69万元,占基本建设投资的0.16%,市区绿化覆盖率已达到了1.8%。

二、1953年至1957年第一个五年计划时期

各类房屋

这一时期,全市基本建设投资16.98亿元,其中,用于生产性建设12.24亿元、用于非生产性建设4.74亿元,包括用于住宅建设2.37亿元,占基本建设投资的13.95%。这一时期,共新建房屋591.3万平方米,年均118.26平方米。

供水、供气、供电

坚持新建与改造并举的方针,计划和自筹投资543.8万元用于城市供水建设,占基本建设投资的0.32%。主要开辟和改造4处水源,日供水能力达16.4万立方米,比1952年增长了1.85倍,进一步缓解了城区居民和工业用水紧张的状况。城市燃气仍然

进行恢复性的建设，共完成计划和自筹投资 576.5 万元，占基本建设投资的 0.34%。到 1955 年末，日伪时期留下来的水平炉已全部恢复了生产。为适应工人村的住宅与市政重点工程建设相配套，在该地区铺设全长 7 公里的煤气干线管道，是沈阳市解放后新建成的第一条大型煤气管道。整个城市燃气恢复及新的建设，是沈阳解放以来最好时期之一。随着大规模经济建设，电力建设发展很快，共完成供电建设投资 2 824.3 万元，年均增加供电量 0.84 亿千瓦时。其中重点新建虎石台一次变电所，并作为全市主要电源。

交通

由于采取改造、翻建和新建道路的措施，使道路建设得到全面发展。共完成计划和自筹投资 1 335.33 万元，占基本建设投资的 0.79%。到 1957 年末，新增道路长 78 公里，已发展到 1 082 公里。其中，1954 年以后，重点新建南北与东西干道，使市区南北与东西交通有了进一步改善。在下水道建设方面，由于确定了分流制的原则，在“一五”时期，先后完成计划和自筹投资 1 314.91 万元，占基本建设投资 0.77%，新增管道 67 公里，总长已发展到 457 公里，进一步解决了南站和西部地区的污水排泄问题。公路建设有了新的发展。这一时期，在由于坚持国家和地方投资的原则，实行普遍恢复、先通后畅、改善与新建相结合的措施，到 1957 年沈阳地区总里程已发展到 8 300 多公里。

沈阳地区铁路建设，重点完成长大、沈丹、苏抚 3 条干线的货运编组任务，新增设线路 20.87 公里，共完成计划投资 4 436.6 万元。民航建设也得到了稳步发展，新增途经沈阳民航线 4 条。公共交通得到全面发展，共完成计划和自筹投资 6 299 万元，占基本建设投资的 3.71%。其中，主要用于购置新型无轨和有轨车 183 台、汽车 100 台，共有 283 台。

电信邮政建设也有了较大发展，到 1957 年新增市内电话装机容量 4 900 门、农村电话装机容量 102 门、新增邮政局所 84 处。

环境

由于增加了资金投入，环卫建设也有了一些新发展。当时，计划和自筹投资 150 万元，占基本建设投资的 0.088%，侧重新建成了赵家沟垃圾排放场，占地 23 万平方米。

全市开展了以节约能源、防治车间内的工业污染及职业病等为主的单项环保治理，完成了计划和自筹投资 150 万元用于环保建设，占基本建设投资的 0.088%，取得了一些成效。同时，对全市大气中的二氧化硫、氮氧化物、飘尘、降尘等污染物，进行了定期定点监测；对地表水、地下水也进行了监测；对环境污染进行了定期分析与评价，并逐步转入了定量评价阶段。由于采取了一些主要措施，积累了大量数据和资料，逐渐摸索出并掌握了全市 50 年代大气污染的动态和规律，以及水环境质量状况，为进一步防治污染，奠定了一定的基础。

经济的繁荣，城市绿化建设也相应得到了发展。这一时期，计划和自筹投资 357.6 万元用于园林绿化建设，占基本建设投资的 0.21%。当时，主要结合南运河改建工程，开辟了万柳塘公园、青年公园，扩建了鲁迅公园、大东公园、万泉公园、南湖公

园；进一步完善和营造了市南部、北部和西部防护林，使全市环城防护林带基本形成。到 1957 年末，全市区绿化覆盖率已达到了 6.13%。整个“一五”时期，在大力发展重点工业项目建设的同时，正确处理了城市基础设施建设与工业建设的关系，基本上做到了城市基础设施的建设与沈阳城市建设的发展相适应，使城市经济效益得到了很好的发挥。

三、1958 年到 1962 年第二个五年计划时期

各类房屋

这一时期，全市基本建设投资 12.59 亿元，其中，用于生产性建设 9.93 亿元、用于非生产性建设 2.65 亿元，包括用于住宅建设 5 951 万元，共新建房屋 379.5 万平方米，年均 126.50 万平方米。

供水、供气和供电

这一时期共投资 2 180.5 万元用于城市供水建设，占基本建设投资的 1.73%。主要新建南塔、苏北 2 处水源，以及续建李官堡水源，新增供水能力达 8 万立方米。与此同时，这一时期共投资 1 298.2 万元用于发展城市燃气建设，占基本建设投资的 1.03%。先后开始建设焦炉、土焦炉和煤气发生炉，其中，新建 24 孔焦炉日增加供气能力达 3.5 万立方米，到 1960 年末，日供气能力已达 15.5 万立方米。建成铁西发电厂，新增装机容量 5 万千瓦、还新建成了一些变电所、发电机组，共完成投资 3 793.2 万元，年均增加供电量 2.21 亿千瓦时，使用电紧张的状况得到初步缓解。

交通

这一时期，城市道路建设的重点，是放在翻修、改造和整修方面，共完成投资 1 788.99 万元，占基本建设投资的 1.37%。新增铺装道路面积 442 万平方米、铺装人行干道 4.54 万平方米。在完成道路翻修和改造的同时，新增排水管 5 公里，完成投资 1 283.94 万元，占基本建设投资的 1.02%。当时，重点建成了 5 大排水系统，进一步缓解了污水排放的紧张局面。城区桥梁建设有了进一步发展，共完成投资 641.26 万元，占基本建设投资的 0.51%。突出新建青年大桥、大南桥和北二马路桥、进一步缓解市区中的南北、大南街一带地区的交通。同时，新增路灯 6 771 盏。

进一步加快公路建设速度，到 1960 年末，新增修公路 102 公里，使现有里程已发展到 741 公里；公路桥梁建设也取得了新的进展。这一时期沈阳地区铁路新建货物专用线 78 条、新增国产的建设型大马力机车 18 台。这一时期共完成投资 659.91 万应用于公交建设，占基本建设投资的 0.52%。主要用于增加车辆 219 台、开辟营运线路，进一步缓解了乘车难的问题。与此同时，新增了经沈阳国内航线、国际航线。新增市内电话装机容量 2 100 门、农村电话装机容量 786 门、长途电话装机容量总量已发展到 7 292 门。

环境

这一时期，计划和自筹投资 90 万元用于环卫建设，占基本建设投资的 0.07%。当时，由于适当增加了环卫自筹投资，由原来的 48 辆环卫车增加了 62 台，机构也做了一些相应的调整和充实，使整个城乡卫生面貌得到了进一步改善和改观。在环保建设方

面,当时,沈阳市在重点建设大中型工业项目的同时,开始从规划、施工和投产上进行环保规划,在有条件的情况下,还采取了一些防治“三废”的措施,使环保工作逐步得到了发展。在园林绿化建设方面,计划和自筹投资 1 033.42 万元,占基本建设投资的 0.82%。在万泉、南湖、劳动、中山等公园新建成了基础设施 1 833 平方米,公园植树 118 万株;侧重绿化和美化了 15 条主要街道,城市绿化树木品种也由原来的 100 种增到 166 种,并向适地、适树方向发展,共完成植树 500 万株;建成区新增绿地 63.98 万平方米。市区绿化覆盖率已达到 6.68%。

四、1961 年至 1965 年经济调整时期

各类房屋

这一时期,由于压缩了建设规模,不少工业项目被迫下马,到 1963 年以后,全市经济状况才得到了迅速好转。这一时期,全市基本建设投资 6.93 亿元,其中,用于生产性建设 4.68 亿元、用于非生产性建设 2.25 亿元,包括用于住宅建设 7 656 万元,共新建房屋 215.3 万平方米,年均 43.06 万平方米。

供水、供气、供电

继续加快供水建设,共完成计划和自筹投资 2 452 万元,占基本建设投资的 3.54%。新辟和改造水源 2 处,到 1965 年末,日供水能力达 42.14 万立方米。城市燃气建设继续得到发展,共完成投资 883.8 万元,占基本建设投资的 1.28%。当时,重点用于管网、贮罐、硫铵设备和加压站等项目建设,以提高贮气能力、加强管网建设和开发新产品。同时,开始将液化石油气试用于人民生活。共完成供电建设投资 143.5 万元,使电力建设在调整中有了发展。

交通

道路建设有了突破性的发展,这一时期共完成计划和自筹投资 2 933.25 万元,占基本建设投资的 4.23%。当时,围绕市区一周全长 29.1 公里的环形路于 1961 年初步建成,进一步解决区间交通联系和过境交通,为缓解市中心的繁杂交通等发挥了积极作用。筑路材料和工艺有重大突破,首次采用白灰三合土基础,沥青混凝土路面的第一条新结构道路市府大路改建工程竣工,结束了过去手摆基石的落后工艺,为筑路机械化创造了条件。与此同时,排水设施建设在缓慢中取得发展,共完成投资 1 328.24 万元,占基本建设投资的 1.92%。建设重点仍然放在严重地区积水、维修与养护、新建排水设施上,从而解决了多涝积水地区。除修建了一些污水灌溉工程,新建了一些排水干渠和管道外,重点维修了堤坝隐患,新建了 14 座排水泵站,逐步建成了 11 个污、雨水排放系统,基本改变了解放前遗留下来的,相互分割,分布不合理的旧排水网络,形成了一个比较宽整的新的排水系统。新增桥梁 4 座,共完成计划和自筹投资 540 万元,占基本建设投资的 0.78%,使桥梁建设在调整中得到了新的发展。新增路灯 805 盏。

公路建设有了新的发展,新增沈阳地区公路 953 公里,其中黑色路面 36 公里。新增桥梁 79 座,986 延长米。铁路建设稳步发展,到 1965 年沈阳地区铁路修建一些货物专用线、新增配国产的建设型大马力机车 20 台、新增一些铁路桥梁。

公共交通有了迅速发展,到 1965 年,共计划和自筹投资 1 618.8 万元用于大力发

展电汽车,占基本建设投资的2.34%。其中,新增汽车35辆、电车72辆。在迅速发展电汽车的同时,出租汽车与长途汽车也有较大发展,尤其是出租汽车取得了突破性的进展。经过三年经济调整,全市公共交通重新恢复了生机,使之建设创历史较好水平。

民航建设取得恢复性的建设与发展,于1963年恢复了一些途经国内航线。与此同时,到1965年末,市内电话装机容量新增2000门、农村电话装机容量1285台。邮路恢复了6778公里。

环境

随着投资的不断增加,环卫建设逐步走出了困境,建设的重点是提高清运机械化程度,提高工作效率,使市容卫生面貌得以明显改善。当时,计划和自筹资金730万元,占基本建设投资的1.05%。重点新购置和更新车辆184台、建成垃圾转运台60座、手推车增加800台,基本上实现了汽车、手推车两级垃圾运输。还建成了3条转运垃圾火车专用线。在环卫建设有了进一步发展的同时,园林绿化建设也出现了新转机,这一时期,计划和自筹投资856.8万元,占基本建设投资的1.24%。侧重用于绿化植树、养护管理,在有条件的街道也进行了多行密植,以增加绿地,扩大了绿化效果。市区绿化覆盖已达到了6.4%。

共完成计划和自筹投资9000万元,使环保建设有了更大的发展。当时,重点抓了市内各工厂、医院污水和有害污水处理规划工作;同时,新增了一些“三废”处理设施,对工业废渣进行了综合利用,每年处理炉渣1.5万吨;新建了一些“三废”利用处理工厂;尤其是重点对沈阳冶炼厂的二氧化硫和一些中小企业的尾气进行了治理。

五、1966年至1976年“文化大革命”时期

各类房屋

在1970年全国的三线建设刺激了沈阳重工业大幅度上升的同时,全市城镇房屋的建设有了新的进展。这一时期,全市基本建设投资36.72亿元,其中,用于生产性建设24亿元、用于非生产性建设12.72亿元,包括用于住宅8.85亿元。这一期间,共新建房屋575.7万平方米,年均52.34万平方米。

供水、供气、供电

全市基础设施的建设,既受到了挫折,历史上的欠帐越来越多,又有了一些新的建设与发展。

供水建设有了新的发展,在1966年以后的10年间,共完成计划和自筹投资2717.7万元,占基本建设投资的0.74%。当时新建1座第四水厂、新增方家栏、铁匠屯等4处水源,进一步缓和当时供水紧张的局面。到1976年末,日供水能力达75.9万立方米。在此期间,计划和自筹共完成投资1987.9万元,占基本建设投资0.54%,主要用于对煤气老设备进行改造与更新,进一步加强了气源建设与新的开发,日供气能力已发展到38万立方米。

电力建设也有了一定发展,共完成计划投资4059万元。先后建成了一些变电所,并共升压改造了一些一、二次变电所。与此同时,对高压厂矿用户10千伏变电所1032座也进行了升压。年均增加供电量1.1亿千瓦时。