

江苏省综合立体交通网规划纲要

为贯彻落实中共中央、国务院印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，全面推进交通强国建设，打造交通运输现代化示范区，现结合江苏实际编制本规划纲要。规划期至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

党的十八大以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，省委、省政府将构建现代综合交通运输体系作为全省全局性重点工作，交通运输发展取得突破性进展。综合交通网络主骨架基本形成，面积密度跃居世界前列；南京、连云港、徐州、无锡全国性综合交通枢纽功能显著提升，资源集聚及配置能力不断强化；运输服务水平保持全国领先，人民群众获得感明显增强；交通运输可持续发展能力日益提升，安全智慧绿色发展水平持续提高；海陆空国际运输大通道加快构建。交通运输基础性、先导性、战略性和服务性作用显著发挥，为江苏高水平全面建成小康社会作出了突出贡献。

与此同时，交通运输发展还存在不平衡不充分的问题。综合交通网络结构有待优化，过江通道、综合交通连接线、深水海港等短板仍

然存在，机场、港口全球资源配置能力亟待增强，综合交通一体化融合仍需推进，科技创新和安全智慧绿色发展水平有待提高。

（二）形势要求

迈上新征程，江苏交通运输发展迎来历史性机遇，也面临新的高要求。必须更加突出创新的核心地位，将创新的理念和技术运用到规划建设运营的全周期；更加突出统筹协调，大力推进全省区域协调发展，强化各种运输方式立体互联和一体融合；更加突出绿色发展，注重国土空间开发和生态环境保护，全面做好交通运输领域碳达峰碳中和工作，以美丽交通的新亮点展示美丽江苏风景；更加突出高水平对外开放，注重对外互联互通和国际供应链的开放、安全、稳定；更加突出共享发展，注重建设人民满意交通，不断提升运输服务水平，共建共享优质公共服务。着力推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更为安全的发展，在现代化建设新征程中当好开路先锋。

（三）运输需求

旅客出行需求持续攀升，高品质、多样化、个性化的需求不断增强。预计到 2035 年，旅客出行量年均增速约 3.0%。铁路、民航、小汽车出行占比持续提升。国际出行需求旺盛，扬子江城市群内部中短途城际出行呈现频次高、类型多等特点，南京、苏锡常、徐州三大都市圈通勤出行及南北跨江出行需求显著增长。

货运需求稳中有升，小批量、时效强、专业化的需求快速攀升。预计到 2035 年，货运量年均增速约 2.1%，邮快件业务量年均增速约 5%。铁、水货运量占比上升 5 个百分点，集装箱运输快速增长。国际货运需求旺盛，沿海地区货运需求显著增加。

二、总体要求

（一）指导思想

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历次全会精神，深入贯彻落实习近平总书记关于交通运输工作的重要论述和对江苏工作重要指示精神，坚持稳中求进工作总基调，把握新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，推动高质量发展，促进共同富裕，统筹发展和安全，充分发挥交通在现代化建设中的先行作用，构建便捷顺畅、经济高效、低碳集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，大力推进交通强省建设，着力打造交通运输现代化示范区，坚决扛起“争当表率、争做示范、走在前列”光荣使命，奋力谱写“强富美高”新江苏现代化建设新篇章。

（二）工作原则

服务大局、服务人民。坚持适度超前，主动服务国家重大战略、服务全省发展大局。建设人民满意交通，提高综合立体交通网络可达性、公平性，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

立足省情、改革开放。坚持全球视野、国际领先，全面推进江苏交通运输现代化示范区建设，加快形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。

统筹融合、衔接一体。坚持系统观念，加强规划统筹，实现供给和需求更高水平的动态平衡。推动融合发展，促进交通运输与相关产业深度融合。强化衔接联通，提升综合交通运输整体效率。

创新智慧、安全低碳。坚持创新核心地位，提升交通运输智慧发展水平。加强交通运输安全与应急保障能力建设，加快推进绿色低碳发展，交通领域碳排放如期实现达峰。

（三）发展目标

到 2035 年，基本建成便捷顺畅、经济高效、低碳集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量综合立体交通网，具有世界级城市群特征的综合立体交通网络高效畅达，有力支撑“123 出行交通圈”（1 小时都市圈通勤、2 小时畅行江苏、全国主要城市 3 小时覆盖）和“123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。交通基础设施质量、智能化与绿色化水平居世界前列。

——便捷顺畅。基本实现设区市高铁双向接入国家级大通道、普速铁路覆盖，县级节点高速公路双通道连接、具备条件的县级节点干线航道覆盖，乡镇节点干线公路连接。隔江相望的县级节点过江通道

基本实现直连快通。享受快速交通服务的人口比重大幅提升，基本实现设区市主城区 30 分钟上高铁、60 分钟到机场，县级城区 30 分钟上高速公路、30 分钟上铁路，乡级镇区 15 分钟上国省干线公路。南京机场核心地位和国际门户功能明显增强。交通基础设施无障碍化率大幅提升，旅客出行全链条便捷程度显著提高，实现“123 出行交通圈”。

——经济高效。建成连云港国际枢纽海港，南京临空国际开放枢纽，苏州国际铁路枢纽，通州湾新出海口，无锡、淮安等国际货邮中心，徐州国际陆港。综合交通连接线更加完善，综合立体交通网设施利用更加高效，多式联运占比、换装效率显著提高，运输结构更加优化，物流成本进一步降低，交通枢纽全面具备寄递功能，实现与寄递枢纽的无缝衔接，实现“123 快货物流圈”。

——低碳集约。综合运输通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率大幅提高。基本实现交通基础设施建设全过程全周期绿色化，推进交通基础设施无害化穿越生态空间。单位运输周转量能耗、二氧化碳排放强度显著下降，交通污染防治达到世界领先水平。

——智能先进。基本实现综合立体交通网基础设施全要素全周期数字化。交通基础设施数字化率达到 90%，智慧公路、智慧航道建设覆盖 80% 的高速公路和干线航道，建成世界一流的智慧港口和智慧机场。基本建成泛在先进的交通信息基础设施，实现北斗时空信息服务、交通运输感知全覆盖。

——安全可靠。交通基础设施耐久性和有效性显著增强，设施安全隐患防治能力大幅提升。交通网络韧性和应对各类重大风险能力显著提升，重要物资运输高效可靠。跨方式、跨部门、跨区域的安全监管、风险防控和应急救援体系基本完善。交通安全水平进入世界先进行列。

专栏 1 江苏省综合立体交通网 2035 年主要指标			
序号	属性	指 标	目标值
1	便捷顺畅	重要贸易国家和地区民航通达率	90%
2		综合客运枢纽县级及以上城市覆盖率	95%
3		享受 1 小时内快速交通服务的人口占比	≥90%
4		中心城区至综合客运枢纽半小时可达率	≥90%
5	经济高效	重要贸易国家和地区海运通达率	100%
6		重点港区铁路进港率	100%
7		多式联运换装 1 小时完成率	≥90%
8		综合立体交通网主骨架能力利用率	60%—85%
9	低碳集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例	80%
10		已建和在建两种以上方式复合过江通道数量占比	≥20%
11		交通基础设施绿色化建设比例	95%
12	智能先进	公、铁、水重点路段航段以及桥隧、船闸、枢纽等重要节点交通感知网路覆盖率	100%
13		交通基础设施数字化率	90%
14	安全可靠	重点区域多路径连接比例	≥95%
15		综合立体交通网安全设施完好率	≥95%

到本世纪中叶，全面建成现代化高质量综合立体交通网，拥有世界一流的交通基础设施体系，交通运输供需有效平衡、服务优质均

等、安全有力保障。新技术广泛应用，实现数字化、网络化、智能化、绿色化。出行安全便捷舒适，物流高效经济可靠，实现“人享其行、物优其流”，交通运输总体发展水平进入世界前列，创新能力、治理能力、文明程度、可持续发展能力、国际竞争力等交通综合实力达到国际先进水平，实现更高质量的交通运输现代化，支撑和保障江苏全面建设社会主义现代化。

三、完善开放畅达的综合运输通道和国际运输网络

（一）完善畅达全国的综合运输通道

强化国家综合立体交通网主骨架中“京津冀—长三角主轴、长三角—成渝主轴、大陆桥走廊”在省域内的连通，加密省内运输通道，形成以南京为核心的“七纵六横，一核九向”综合运输通道布局。

专栏 2 综合运输通道布局				
布局		通道名称	功能定位	通道走向
七纵	一纵	沿海通道 (国家级)	京津冀—长三角主轴 路径 1	起自北京,经连云港、盐城、南通,至上海、宁波、福州方向
	二纵	通苏嘉通道 (省级)	衔接京津冀—长三角主轴和长三角—成渝主轴	起自南通,经苏州,至嘉兴方向
七纵	三纵	盐泰锡常宜通道 (省级)	衔接京津冀—长三角主轴和长三角—成渝主轴	起自盐城,经泰州、无锡、常州、宜兴,至杭州方向
	四纵	京沪辅助通道 (国家级)	京津冀—长三角主轴 路径 3	起自北京,经新沂、宿迁、淮安、扬州、镇江、常州、无锡,至上海、杭州方向
	五纵	宁连宁黄通道 (省级)	衔接京津冀—长三角主轴、长三角—成渝主轴和大陆桥走廊	起自连云港,经淮安、南京,至黄山、上饶方向
	六纵	京沪(沪宁)通道 (国家级)	京津冀—长三角主轴 路径 2	起自北京,经徐州、南京、镇江、常州、无锡、苏州,至上海方向
	七纵	宁杭宁洛通道 (国家级)	大陆桥走廊支线	起自洛阳,经南京、溧阳、宜兴,至杭州方向
六横	一横	陆桥通道 (国家级)	大陆桥走廊 路径 1	起自连云港,经徐州,至郑州、西安方向
	二横	连宿合通道 (省级)	衔接大陆桥走廊、京津冀—长三角主轴和长三角—成渝主轴	起自连云港,经宿迁,至合肥方向
	三横	徐宿淮盐通道 (省级)	衔接大陆桥走廊和京津冀—长三角主轴	起自徐州,经宿迁、淮安,至盐城方向
六横	四横	沿淮通道 (省级)	衔接京津冀—长三角主轴和大陆桥走廊	起自盐城,经淮安、宿迁,至蚌埠、信阳方向
	五横	宁合通道 (国家级)	长三角—成渝主轴 路径 1 大陆桥走廊路径 2	起自南京,至合肥方向
	六横	沿江通道 (国家级)	长三角—成渝主轴 路径 2	起自上海,北经南通、泰州、扬州、南京,南经太仓、常熟、张家港、江阴、常州、镇江、南京,至芜湖、九江、武汉方向
一核九向		宁蚌、宁连、宁通、宁沪、宁杭、宁黄、宁安、宁合、宁洛通道		以南京为核心,往北京、青岛、南通、上海、杭州、福州、南昌、合肥、洛阳九个方向

（二）完善面向全球的国际运输网络

高质量推进“一带一路”交汇点建设，构建功能完备、立体互联、陆海空统筹的国际运输网络。打造江苏面向新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅等国际经济合作走廊的国际货运班列运输网络。强化跨太平洋至美洲，经东南亚至大洋洲，经东南亚、南亚跨印度洋至欧洲和非洲等海上国际运输通道，突出与 RCEP（区域全面经济伙伴关系协定）国家的海上运输通道建设，强化与欧美、巴西等主要贸易国家、重要战略性物资基地海运联系。重点搭建通达亚太、北美和欧洲的三大“空中走廊”，积极开通面向“一带一路”沿线及重要贸易国家和重点产能合作地区的空中客货运输网络。加快完善跨境寄递服务体系，优化跨境寄递服务网络，发展国际寄递业务。

四、建设高效互联的综合立体交通网络

以统筹融合为导向，着力补短板、重衔接、优网络、提效能，更加注重存量资源优化利用和增量供给质量提升。构建以铁路为主干，以公路为基础，水运、民航比较优势充分发挥的省域综合立体交通网。

到 2035 年，全省综合交通干线网规模约为 3.54 万公里，交通网络结构进一步优化。干线、城市群城际和都市圈市域（郊）铁路约 8300 公里，在综合交通干线网中占比提升至 23.4%；公路网络不断完

善，高速公路约 7100 公里，占比约 20.1%，普通国省干线公路约 16000 公里，占比约 45.2%；水运优势持续发挥，干线航道约 4000 公里，占比提升至 11.3%。沿江沿海主要港口 5 个，其中国际枢纽海港 1 个；内河主要港口 3 个；民用运输机场 9 个及以上；邮政快递枢纽 7 个。

（一）构建一体衔接的轨道交通网

建成“轨道上的江苏”，打造由高铁、普速铁路、城市群城际和都市圈市域（郊）铁路，以及城市轨道等组成的多层次现代化轨道交通网。

高铁。贯通沿海、京沪、陆桥、沿江四大国家级高铁主通道，强化与京津冀城市群、粤港澳大湾区、成渝地区等便捷联系，快速联通山东半岛、中原、长江中游及海峡西岸等其他城市群，进一步提升路网质量、优化路网结构，支撑国土空间开发。提升长三角区域互联互通水平，强化设区市高铁辐射带动能力，支撑世界级城市群一体化发展。加强轨道交通新技术运用，积极谋划长三角城市群至京津冀城市群、粤港澳大湾区和成渝地区的放射状高速磁浮网络，探索研究并择机实施沪宁高速磁浮通道。先行探索时速 250 公里级高速轮轨货运列车运输。依托时速 250 公里和 200 公里的快速铁路资源，利用 300 公里及以上时速铁路线路富余能力，探索构建更具效率客货并举的高铁快运网络。到 2035 年，规划形成“六纵六横”高铁网，总里程约

4800 公里，连接城区人口 50 万以上城市，实现综合运输通道高铁全覆盖。远景预控通道补强、重点城市对外联系等高铁项目。

专栏 3 “六纵六横” 高铁布局
纵向线路：连云港—盐城—南通—苏州（沿海高铁通道）、徐州—南京（京宁杭高铁通道）、徐州—淮安—扬州—镇江—常州（中部高铁通道）、连云港—淮安—南京（鲁苏皖赣高铁通道）、盐城—泰州—无锡—常州（盐杭高铁通道）、宿迁—徐州（合新高铁通道）。
横向线路：连云港—徐州（陆桥高铁通道）、南京—镇江—常州—无锡—苏州/南京—扬州—泰州—南通（沿江高铁通道）、南京—镇江—常州—无锡—苏州（沪宁高铁通道）、盐城—淮安（沿淮高铁通道）、徐州—宿迁—淮安—盐城（上海至太原高铁通道）、苏州—无锡—常州—南京（沪苏浙皖高铁通道）。 一核三极：以南京为核心，打通京沪、沪宁城际、宁杭、宁滁蚌、宁安/扬镇宁马铁路、宁宣、合宁、宁淮、宁通高铁通道，构筑“米”字型高铁枢纽，提高南京城市首位度，支撑南京长三角地区特大城市建设。以苏州—南通、徐州、连云港为枢纽极。

普速铁路。推进重要运输通道高普复合，打通京沪铁路通道南北向货运堵点，提升中部铁路通道货运能力，完善沿海铁路通道货运功能；发挥陆桥铁路通道货运能力，强化沿江铁路通道西向辐射功能，提升三洋铁路通道货运能力。切实提高沿江沿海主要港口后方集疏运水平，构建以沿江、沿海、陆桥为主的高效陆海联运格局，有力支撑

沿江沿海产业转移。以资源富集区、主要港口及省级示范物流园区为重点，规划建设铁路专用线，畅通铁路运输“最后一公里”，形成干支有效衔接的现代铁路集疏运系统。到 2035 年，规划形成“三纵三横”普速铁路网，总里程 2100 公里。远景预控重要通道货运铁路。

专栏 4 “三纵三横”普速铁路布局
纵向线路：徐州—南京—镇江—常州—无锡—苏州（京沪铁路通道）、徐州—淮安—扬州—南京（中部铁路通道）、连云港—盐城—南通—无锡—苏州（沿海铁路通道）。 横向线路：连云港—徐州（陆桥铁路通道）、淮安—盐城（三洋铁路通道）、南京—扬州—泰州—南通（沿江铁路通道）。

城市群城际和都市圈市域（郊）铁路。服务长三角中心区、扬子江城市群及南京、苏锡常、徐州三大都市圈高质量发展，强化核心城市与紧密圈层城镇节点的轨道交通联系，构建重大交通枢纽对外辐射线路，串联 5 万人口及以上的城镇组团、旅游景点并设站，充分利用普速铁路和高铁富余能力提供城际列车服务。南京都市圈加快多层次轨道交通建设，形成辐射毗邻市县的放射状都市圈市域（郊）铁路网络。苏锡常都市圈形成以苏州、无锡、常州为多中心的都市圈市域（郊）铁路网络，促进锡常泰、沪苏通等有机联系，推动形成进沪多通路格局。徐州都市圈有序建设联系毗邻市县的都市圈市域（郊）铁路网络。预留各线贯通运营、跨线运营条件，满足多运营模式需求。到 2035 年，规划城市群城际和都市圈市域（郊）铁路约 1400 公里，连接城区人口 20 万以上城市、80%的 5 万人口以上城镇，服务 1 小

时都市圈通勤。远景预控三大都市圈加密线，其余设区市根据需求预控与下辖城镇节点线路。

城市轨道。充分发挥公共交通在城市发展中的支撑引领作用，有序推进南京、苏州、无锡、徐州、常州、南通等城市轨道交通建设，推进淮安等有条件和需求的城市在主要客流走廊规划建设现代有轨电车等公共交通。

（二）完善广覆深达的公路交通网

着力优化结构、强化功能、完善布局、提升服务，全面提升公路基础设施网络韧性及覆盖程度。

高速公路。支撑长三角世界级城市群交通一体化发展，增强南京长三角特大城市辐射带动功能，促进跨江南北融合，服务沿海地区高质量发展，强化省际通道衔接。以存量挖掘、新增优质增量和完善整体布局为重点，加快对繁忙通道的扩容改造。到 2035 年，规划形成“十五射六纵十横多联”的高速公路网络布局，总里程约 7100 公里。远景预控临海高速公路及城市环线、城市对外联系、过江通道连接线等高速公路。

专栏 5 “十五射六纵十横多联”高速公路布局

射向线路：南京—淮安（盱眙）—宿迁—徐州、南京—淮安—连云港、南京—扬州—泰州（兴化）—盐城、南京—扬州—泰州—南通、南京—镇江—常州—无锡—苏州—上海、南京—镇江（句容）—常州—无锡—苏州—上海、南京—常州（溧阳）—无锡（宜兴）—杭州、南京（高淳）—宣城（广德）—杭州、南京—宣城、南京—黄山、南京—马鞍山—芜湖、南京—马鞍山（和县）—合肥、南京—滁州（全椒）—合肥、南京—洛阳、南京—滁州。

纵向线路：连云港（赣榆）—盐城—南通—苏州（吴江）、连云港（东海）—盐城—泰州—无锡—苏州（吴江）、盐城（阜宁）—泰州—镇江（丹阳）—无锡（宜兴）、徐州（新沂）—宿迁（沭阳）—淮安—扬州—常州—无锡（宜兴）、徐州（邳州）—宿迁—淮安（盱眙）—扬州—镇江—常州（溧阳）、徐州—明光。

横向线路：徐州（沛县）—徐州（丰县）、连云港—徐州、连云港—宿迁、盐城（滨海）—淮安—宿迁（泗洪）、盐城（大丰）—淮安—宿迁—徐州、盐城—扬州（宝应）—淮安—蚌埠、南通（启东）—泰州—扬州、苏州（太仓）—无锡（江阴）—常州（金坛）—南京（溧水）、苏州（太仓）—无锡—南京（高淳）、上海—苏州（吴江）。

联络线路：临沂—徐州、徐州—阜阳、徐州—蚌埠、宿迁—徐州（新沂）、连云港北疏港、连云港东疏港、宿迁（泗洪）—蚌埠、盐城（东台）—泰州（兴化）、扬州（仪征）—南京（禄口）—滁州（全椒）、南通（如皋）—泰州（泰兴）—常州、泰州（靖江）—苏州（张家港）、南通（海门）—南通—苏州（张家港）—无锡、南通—南通（洋口港）、南通（通州湾）—苏州（常熟）、南通（启东）—上海、江阴靖江长江隧道、江阴第三过江通道、张靖皋长江大桥、徐州（睢宁）—宿州、淮安（金湖）—滁州（天长）等。

普通国省干线公路。注重存量资源优化利用，推进提级改造，消除省际、市际跨区域“瓶颈路”“断头路”，提升路网运输容量和整体运行可靠性。加强对综合交通枢纽、过江通道、城市道路、重要旅游景区等的有效衔接。支持有条件的设区市推进中心城区至辖区县（市、区）快速干线公路建设。到 2035 年，规划普通国省干线公路里程约 16000 公里。

农村公路。持续推进“四好农村路”高质量发展，全力打造通城通乡通村的城乡一体、融合发展的农村交通基础设施网。加强农村公路与国省干线公路、村内道路有效衔接，推动规划发展村庄实现农村公路高质量村村通，推进旅游路、产业路、资源路建设，打造品质高、网络畅、服务优、路域美的农村公路金字招牌。到 2035 年，农村公路里程约 14 万公里。

（三）优化通江达海的干线航道网

按照“强化通道、通海达港、注重衔接、提高覆盖”的原则，打通通航关键节点，提升县级节点覆盖，完善干线航道布局，构建以长江干线、京杭运河为主轴，三级及以上航道为骨干，通江、达海、联网、畅通的千吨级航道网。到 2035 年，“两纵五横”干线航道里程约 4000 公里。远景预控强化对县级节点覆盖的干线航道。

专栏 6 “两纵五横” 干线航道布局
纵向线路：京杭运河通道，连申线通道。 横向线路：徐宿连通道，淮河出海通道，通扬线通道，长江通道，芜申线通道。

（四）构筑集约高效的过江通道

着力完善过江通道空间布局，缓解过江交通压力，支撑城市群一体化发展，促进宁镇扬、锡常泰、沪苏通紧密融合。促进桥梁（隧道）与长江渡运的协调发展，推动建桥撤渡。到 2035 年，规划布局 44 座长江过江通道，已建和在建数量达到 36 座。综合考虑多种过江需求，远景预控过江通道发展空间。

专栏 7 过江通道布局

复合型过江通道（11 座）：大胜关铁路大桥（含城市轨道）、南京长江大桥、南京七乡河过江通道、五峰山长江大桥、常泰过江通道、江阴靖江长江隧道、江阴第三过江通道、沪苏通长江公铁大桥、海太过江通道、沪崇线过江通道、崇启长江大桥（规划铁路功能）。

铁路过江通道（3 座）：南京上元门过江通道、宁仪扬城际铁路过江通道、金山过江通道。

公路过江通道（17 座）：南京锦文路过江通道、南京大胜关长江大桥、南京江心洲长江大桥、南京八卦洲长江大桥、南京栖霞山长江大桥、南京龙潭过江通道、润扬长江大桥、润扬第二过江通道、润扬第四过江通道、泰州长江大桥、靖澄过江通道、江阴长江大桥、张靖过江通道、张靖皋长江大桥、苏通第二通道、苏通长江大桥、崇海长江大桥。

城市道路过江通道（6 座）：南京应天大街长江隧道、南京汉中西路过江通道、南京定淮门长江隧道、南京建宁西路过江通道、南京和燕路过江通道、南京仙新路过江通道。

城市轨道过江通道（7 座）：南京轨道 17 号线过江通道、南京轨道 10 号线过江通道、南京轨道 13 号线过江通道、南京轨道 4 号线过江通道、南京轨道 18 号线过江通道、南京轨道 3 号线过江通道、南京轨道 14 号线过江通道。

（五）建设普惠高效的邮政快递服务网

打造“1+1+5”的邮政快递枢纽体系，加快“三中心、四节点、五区联动”的邮政业网络布局，依托枢纽节点搭建省内、省际以及国际邮政快递运输通道，构筑立足省内、面向全球的邮政快递服务网

络。加强空铁邮设施衔接。健全以县级分拨中心、乡镇递送节点、村级公共服务点为支撑的农村寄递网络。

专栏 8 邮政枢纽网络布局

邮政快递枢纽：以上海南京杭州为全球性国际邮政快递枢纽集群，无锡为区域性国际邮政快递枢纽，苏州、南通、淮安、连云港、徐州为全国性邮政快递枢纽的“1+1+5”邮政快递枢纽体系。

邮政业网络布局：以南京、苏州、无锡为“三中心”，南通、泰州、淮安、徐州为“四节点”，实现“五区联动”，将南京、苏州、无锡打造成为示范引领发展区，南通、泰州、淮安、徐州打造成为协同联动发展区，常州、宿迁打造成为产业服务带动发展区，盐城、连云港打造成为重点突破发展区，扬州、镇江打造成为全面提升发展区。

五、打造融合共享的综合立体交通枢纽

完善综合交通枢纽布局，共同打造以上海、南京、杭州为中心联动合肥、宁波等城市的长三角国际性综合交通枢纽集群，建设宁镇扬、苏锡常通泰盐、连徐淮宿三大枢纽板块，打造世界级机场群和世界级港口群。

（一）打造强效中转的综合交通枢纽城市

建设三大枢纽板块，提升城市发展能级，构建形成一体联动、协同高效的综合交通枢纽城市体系。

宁镇扬枢纽板块。建设南京国际性综合交通枢纽城市，强化航空枢纽和区域性航运物流中心建设，增强国际人员往来、物流中转集散等综合服务功能，着重提升南京全国影响力和国际竞争力，与上海、杭州等城市共建国际性综合交通枢纽集群和全球性国际邮政快递枢纽集群，全面增强南京在国家和国际资源要素配置中的功能和作用。推动扬州、镇江建设长三角区域性综合交通枢纽城市，与南京共建国际性综合交通枢纽，推进宁镇扬一体化，打造跨区域协同发展典范。

苏锡常通泰盐枢纽板块。打造苏州—无锡—南通全国性综合交通枢纽城市，与上海共建国际性综合交通枢纽。苏州重点强化集装箱干线港、国际铁路枢纽场站、民用运输机场功能，打造对外开放强支点。巩固、提升无锡全国性综合交通枢纽功能，重点提升区域性枢纽机场能级，强化国家物流枢纽承载城市枢纽转换能力。建设南通新机场和通州湾新出海口，支持南通建设长三角北翼区域中心城市。支撑扬子江城市群中部崛起，推动常州、盐城、泰州建设长三角区域性综合交通枢纽城市，向东、向南融入苏州—无锡—南通全国性综合交通枢纽，强化跨江联动，服务长三角区域一体化和沿海地区高质量发展。

连徐淮宿枢纽板块。建设连云港—徐州—淮安全国性综合交通枢纽城市，推进徐州国际陆港、淮安空港、连云港国际枢纽海港联动发展。连云港强化海陆双向国际物流服务功能，打造连接“一带一路”的全国性综合交通枢纽，提升在亚欧国际陆海联运中的功能。徐州提

升全国内河主要港口发展能级，完善重大交通设施布局，建设淮海经济区中心城市、全国性综合交通枢纽和“一带一路”重要节点城市，支持建设省域副中心城市。淮安打造内河航运中心及航空货运枢纽，强化淮河生态经济带区域中心城市引领作用。推动宿迁建设长三角区域性综合交通枢纽城市，提升内河航运、多式联运服务能力。

（二）打造联通全球的世界级机场群

构建保障能力和服务能力位居全国前列的现代化民航体系，共建长三角世界级机场群。

运输机场。构建设施一流、功能完备、便捷高效、智慧绿色的民用运输机场体系，打造世界级机场群重要组成部分，提升长三角机场群国际竞争力。加快南京都市圈多层次机场群发展，强化南京禄口机场区域航空枢纽国际运输功能，旅客吞吐量进入全球前 50 位，推进六合马鞍机场军民合用；全力推动淮安航空货运枢纽建设，推动扬泰机场打造旅游航空枢纽。加强巩固环沪机场群发展，支持苏南硕放机场建设区域性枢纽机场，建设南通新机场，积极推动苏州规划建设民用运输机场。持续推动省内其他机场协调分工、特色发展，常州奔牛机场重点打造公商务特色机场，徐州观音机场打造淮海经济区中心机场，连云港机场打造支撑“一带一路”战略支点建设的重要枢纽，盐城南洋机场重点打造对韩特色机场，支持宿迁规划研究民用运输机场。到 2035 年，全省运输机场旅客年吞吐能力超过 2.5 亿人次，货邮年吞吐能力超过 390 万吨。

通用机场。统筹推动通用航空和运输航空良性互补、一体联动发展，形成层次清晰、功能明确、规模适当、安全可靠的通用机场布局体系，推进通用航空产业园配套建设，打造通用航空发展示范省。到 2035 年，全省布局通用机场 35 个，实现 15 分钟航程覆盖全省域。

（三）打造江海河联动的世界级港口群

构建长三角北翼“一国际枢纽海港、一出海口、一门户、一枢纽、多示范”的港口新格局。加快连云港国际枢纽海港建设，重点强化东西双向陆海联动战略通道能力提升，支持与中西部内陆省份共建共享，形成以连云港港为支撑、通达中西部地区最便捷、最经济的陆海联运出海口；加快通州湾新出海口建设，支持苏州打造集装箱干线港，形成以南通港、苏州港为支撑的江海联运新出海口；推动以盐城港为支撑的淮河生态经济带出海门户，以南京港为核心的长江中转联运枢纽，以淮安港、徐州港、无锡内河港等为示范的特色内河集装箱港高质量发展。推动其他港口打造成为重要区域性物流枢纽。到 2035 年，全省港口综合通过能力达到 28 亿吨，集装箱通过能力达到 3200 万标箱。

六、推进综合交通一体化融合发展

（一）推进各种运输方式一体化融合发展

统筹综合交通通道规划建设。强化与国土空间、生态保护等相关规划的衔接协调，节约集约利用空间资源，推动复合型过江通道规划

建设，统筹京沪、沿江等运输通道多种运输方式规划建设协同，探索新型运输方式应用。

推进综合交通枢纽一体化规划建设。推动新建综合客运枢纽各种运输方式集中布局，国际运输功能较强的航空枢纽实现 2 条以上轨道交通衔接，全国性铁路综合客运枢纽基本实现 2 条以上都市圈市域（郊）铁路或城市轨道衔接。强化南通通州湾、连云港徐圩等新建综合货运枢纽多式联运换装设施和集疏运体系建设，推动南京龙潭、苏州白洋湾、徐州铜山等既有货运枢纽场站资源和服务功能集聚整合。做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调，推进站城一体、产城融合。

推动城市内外交通有效衔接。灵活组织多层次轨道运营线路和开行方案，提供差异化轨道出行服务，提升全过程出行体验。推进城市快速路与干线公路高效衔接，系统优化进出城道路网络，推动规划建设统筹和管理协同，提升技术标准的匹配程度。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。加强客运枢纽与城市公交网络系统有机整合，引导城市沿大容量公共交通廊道集约、有序发展。

（二）推进交通基础设施网与运输服务网、信息网、能源网融合发展

与运输服务网融合发展。推进基础设施、装备、标准、信息与管理有机衔接，促进客运服务覆盖“全出行链”、货运服务走向“全供应链”。

与信息网融合发展。加强与信息基础设施衔接协调，推动车联网部署和应用，加快交通运输数字化、网络化、智能化发展，打造智慧交通发展高地，支持数字江苏建设。

与能源网融合发展。充分考虑煤炭、油气等各种能源输送特点，强化交通与能源基础设施衔接协调，提高设施利用效率。促进交通设施与智能电网融合，加快公路服务区、水上服务区、交通枢纽、公交场站等场所智能充电桩建设，推动码头岸电设施、LNG 加气站等建设。

（三）推进区域交通运输协调发展

推进长江经济带现代化综合立体交通走廊建设。与长江沿线地区联合建设公铁水、海江河多式联运体系，运输结构调整取得重大成效，成为“物流费用洼地”和“物流发展高地”。

推进长三角区域交通运输一体化发展。共建长三角世界级机场群、港口群，强化环沪地区机场与上海浦东机场、虹桥机场合作，深化沪苏长江口港航合作。共建长三角轨道交通网，基本建成长三角城市群内部 2 小时交通圈。优化完善长三角毗邻地区公交网络。建立健全长三角交通运输协同发展体制机制。

推进都市圈交通运输一体化发展。推动城际铁路自主运营，加强道路交通衔接，服务 1 小时“门到门”都市圈通勤。加快大城市重要客流走廊快速公交系统建设，支持有条件的设区市建设城市轨道交通。

推进城乡交通运输一体化发展。推进“四好农村路”建设，实现乡乡都有美丽农村路。推动城乡公交一体化发展，探索发展全域公交，实现城乡公交“一张图”“一张网”“一张卡”和“一个标准体系”。推进农村物流服务品牌、农村物流示范县创建，优化完善农村物流三级网络。

（四）推进交通与产业融合发展

与邮政快递融合发展。建设邮政快递枢纽。推动实施邮政快递出海工程，南京禄口机场加快建设中国邮政国际货邮综合核心口岸，引入中邮航国际货邮业务；组织开展国际邮件专列等特色化班列服务。实施快递进厂、快递进村工程，新建或改造集客货运与邮政快递等功能于一体的物流服务站，鼓励多站合一。

与现代物流融合发展。加快南京、徐州、连云港、苏州、无锡、南通等国家物流枢纽承载城市建设。在苏州建设国际铁路枢纽场站，在南京、徐州、连云港、南通等城市建设全国性铁路枢纽场站，同时推动建设一批广覆盖的区域性铁路枢纽场站。推进高铁快运物流基地建设。加快航空物流发展，强化国际航空货运能力建设。依托规模化

港区，积极发展全程物流、供应链物流、专业物流。加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。

与旅游融合发展。推进旅游公路、邮轮游艇码头、旅游专列发展。推动公路服务区转型升级，拓展生态、旅游、消费等功能。健全重点旅游景区交通集散体系，鼓励发展定制化旅游运输服务。

与装备制造等相关产业融合发展。支持南京临空经济示范区建设，加快形成临空产业体系。发展现代航运服务业、高技术船舶产业等临港产业。支持铁路关键核心技术攻关和新车型、新设备的研制开发，拓展延伸轨道交通产业链。培育南京、苏锡常等创新型智能交通产业集群，支持盐城等打造新型轨道交通装备产业。推动公路智能制造、新型建养、新型车船运输装备、交通建筑新材料等产业高端化、智能化发展。

七、推进综合交通高质量发展

（一）推进安全发展

提升安全保障能力。在“两客一危”等重点领域建立安全生产重大风险联防联控机制，构建多部门跨区域安全监管长效机制。加强水上安全保障能力建设。实施全员安全素质提升工程，推动落实“两客一危”等驾驶人员职业健康监护制度。

提高交通基础设施安全水平。加大新技术新材料集成应用，加强长大桥梁、超长隧道等重大基础设施结构安全健康监测，提高基础设

施使用寿命。实施公路事故多发路段综合治理、普通国省干线公路精细化提升、农村公路安防等工程，加快实施危桥改造。深耕“苏式养护”品牌，创新高效养护组织模式，强化基础设施预防性养护维护。在条件适宜的地区积极探索货运专用通道建设。优化沿江沿海船舶锚地公共服务设施建设。完善安全责任体系，加强交通工程建设安全管控。

完善交通运输应急保障体系。完善交通、海事、气象、公安、应急等多部门协调机制，以及长三角应急联动处置协调机制。建设省市县互联互通的综合交通运输运行协调和应急指挥平台。推进行业各领域专兼职应急队伍建设。探索综合性应急基地与行业应急基地相结合的建设模式。建立危险货物道路运输全链条监管平台。建立健全江河海水上交通协同管控机制。

（二）推进智慧发展

大力发展智慧交通基础设施。推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。推进智慧公路联网成片，构建集全路网、全天候、全要素于一体的省级智慧路网调度与服务云控平台。推进智慧航道、智慧港口建设，加强内河干线航道运行状态在线监测，推动船岸协同、自动化码头和堆场发展。推进智慧机场建设，鼓励空管设备设施智能化升级改造。推动智慧枢纽场站建设，提升服务体验和应急能力。加快国家和省级车联网先导区建设，推动无锡、苏州、南京等智能网联车路协同与智慧城市协同发展。

推动运输服务智能化应用。推进“出行即服务（MaaS）”城市建设。大力发展智慧物流，推动多式联运数据交换平台建设，全面推进港口电子数据交换中心建设，协作建设电子口岸“单一窗口”，鼓励发展无车承运等新业态，完善农村物流信息服务，发展智慧邮政快递。

推动行业治理数字化转型升级。推进“上云用数赋智”行动，建设江苏交通大脑，提升运行监测、安全应急、信用监管、行政执法、政务服务、辅助决策等智能化、协同化水平。

（三）推进绿色发展和人文建设

加强生态保护和资源集约利用。促进交通基础设施与生态空间协调，强化生态敏感区交通设施穿（跨）越和避让方案论证，最大限度保护重要生态功能区，加强永久基本农田保护。实施交通生态修复提升工程，构建生态化交通网络，完善绿色交通基础设施建设标准规范，加强绿色交通基础设施建设。推广施工材料、废旧材料再生综合利用，基本实现路面旧料“零废弃”，推进快递包装绿色化、减量化、可循环。

强化节能减排降碳和污染防治。加快运输结构调整，推动“公转铁”“公转水”。引导绿色出行，推进绿色出行城市建设。推广新能源、智能化、数字化、轻量化交通装备，推进城市公交、出租、物流

配送等公共领域新能源车辆推广应用，积极探索 LNG、油电混合、燃料电池等动力船舶应用。加强柴油货车、船舶、港口等污染防治。

加强交通运输人文建设。加强无障碍设施建设，推广无障碍装备。健全老年人交通运输服务体系，满足老龄化社会交通需求。提升交通参与者文明素养，引导文明出行。弘扬优秀交通文化，大力培养先进典型。加强大运河航运文化标识建设，打造古代文明与现代文明交相辉映的文化标杆示范工程。

（四）提升治理能力

深化交通运输行业改革。深化交通运输大部门管理体制改革，完善公铁水空统筹规划、建设、管理体制机制。组建专业化、市场化运维管理团队，推进城市群城际和都市圈市域（郊）铁路独立成网、自主运营。创新长三角区域交通运输一体化发展协调机制，探索跨区域用地、用海指标统筹，深化投融资体制机制改革合作。完善与国土空间开发、城乡建设、生态环境保护等政策协商机制。

提升交通法治能力。制定、修订有关地方交通运输法规、规章、规范性文件，建设完善富有江苏特色的综合交通法规制度体系。深化综合执法改革，构建“一体化+智慧执法+信用监管”综合执法新模式。依法加强事中事后监管，健全市场准入和退出机制，营造公平竞争的市场环境。加快实施市场准入负面清单制度，完善交通运输行业

信用体系和标准体系，强化“信用交通省”品牌效应，持续打造“信用交通城市”。

加强人才队伍建设。构建省市县三级一体贯通、行业与企业相互联动的人才培养体系。实施交通运输高层次人才引领、高技能人才强基、党政干部人才培优、企业经营管理人才集聚、急需紧缺人才增量等行动。加快推进现代交通运输职业教育发展，深化产教融合、校企合作，促进交通运输技术技能人才培养质量提升。

八、保障措施

（一）加强党的领导

坚持和加强党的全面领导，深刻领会“两个确立”的决定性意义、自觉践行“两个确立”的实践要求，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，更加扎实地把党中央决策部署落到实处。充分发挥各级党组织作用，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，以党建先行引领交通运输事业高质量发展。

（二）加强组织协调

加强本规划纲要实施组织保障体系建设，建立健全实施协调推进机制，强化部门协同和上下联动，推动各类交通基础设施统筹规划、协同建设。加强与周边省、市的对接协同。加强交通运输与发展改革、财政、自然资源、生态环境等部门的衔接协调，完善综合立体交

通网建设的财政、用地、用海、城乡建设、环保等配套政策及标准规范。健全本规划纲要与各类各级规划衔接机制。

（三）加强政策支持

规划、建设过程严格用地控制，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。建立国土空间规划等相关规划与交通规划协调机制和动态调整管理政策。

建立完善交通运输发展资金保障制度，落实交通运输领域省与市县财政事权和支出责任，提高公共财政保障力度和引导作用，切实发挥资金使用效益。规范利用政府债券，鼓励用好企业债券。健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道，构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范和化解债务风险。健全公益性基础设施建设运营支持政策体系，鼓励和引导各类资本积极参与交通基础设施建设。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。

（四）加强实施管理

建立综合交通规划管理制度，完善省市县三级联动推进机制，细化任务，压实责任，有序实施。交通运输部门要会同有关部门加强本规划纲要实施动态监测与评估，强化实施进展统计与监测工作，定期

开展规划评估，及时把握交通运输发展中出现的新情况，对本规划纲要进行动态调整或修订。重大事项及时向省委、省政府报告。

中共江苏省委办公厅

2022年1月30日印发