

(苏政发〔2018〕116号)

**江苏省长江经济带
综合立体交通运输走廊规划
(2018—2035年)**

目 录

前言	1
一、发展基础和总体要求	4
(一) 发展基础	4
(二) 总体要求	8
二、总体思路和发展目标	10
(一) 总体思路	10
(二) 基本原则	10
(三) 发展目标	11
三、共建绿色生态廊道	16
(一) 注重资源集约和循环利用	16
(二) 强化节能减排和低碳发展	17
(三) 加强生态保护和污染防治	18
(四) 加强应急救援和安全保障	19
四、提升长江黄金水道功能	21
(一) 畅通高等级航道网	21
(二) 加强港口体系建设	22
(三) 加快推进船型标准化	25
(四) 发展现代航运服务	25
五、加快铁路网络建设	27

(一) 加快建设国家干线铁路网	27
(二) 建设沿江城市群城际铁路网	28
(三) 构建以铁水联运为特色的货运铁路网络	29
六、提升航空服务能力	31
(一) 系统谋划机场布局定位	31
(二) 加快机场基础设施建设	31
(三) 持续加大航线开辟力度	33
(四) 积极推动空域优化	33
七、加快过江通道建设	34
(一) 推动复合型过江通道建设	34
(二) 加快铁路过江通道建设	34
(三) 优化公路过江通道布局	34
(四) 完善城市过江通道功能	35
八、统筹交通枢纽建设	36
(一) 建设综合交通枢纽城市	36
(二) 提升综合客运枢纽一体化水平	36
(三) 推进多式联运枢纽集约化发展	37
(四) 大力发展枢纽经济	37
九、完善交通运输体系	38
(一) 完善公路网络功能	38
(二) 推进油气输送管网建设	40
(三) 推动运输服务升级	41

（四）推进智慧交通建设	43
十、保障措施	44
（一）加强组织保障	44
（二）深化交通运输体制机制改革	45
（三）创新投融资机制	46

附图：

- 图1 综合交通规划图
- 图2 干线航道规划建设示意图
- 图3 港口规划建设示意图
- 图4 铁路规划建设示意图
- 图5 货运铁路规划布局图
- 图6 民用运输机场规划建设示意图
- 图7 过江通道规划建设示意图
- 图8 高速公路规划建设示意图
- 图9 原油、成品油管道规划布局图
- 图10 天然气基础设施规划布局图

前 言

长江是中华民族的母亲河，推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策，是关系国家发展全局的重大战略。习近平总书记在深入推动长江经济带发展座谈会上强调，新形势下推动长江经济带发展，关键是要正确把握整体推进和重点突破、生态环境保护和发展、总体谋划和久久为功、破除旧动能和培育新动能、自身发展和协同发展的关系，坚持新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，坚持共抓大保护、不搞大开发，加强改革创新、战略统筹、规划引导，以长江经济带发展推动经济高质量发展。习近平总书记推动长江经济带发展重要战略思想内涵丰富、意旨深远，为交通运输坚持走生态优先、绿色发展之路，构建高质量综合立体交通运输走廊，更好服务长江经济带发展战略实施，指明了发展方向，提供了根本遵循。

长江是江苏发展的重要战略依托，沿江地区是全省经济社会发展的核心区域。省委省政府要求贯彻落实习近平总书记重要讲话精神，更加深刻理解共抓大保护、不搞大开发的重要内涵，把习近平总书记关于推动长江经济带发展需要正确把握的“五个关系”切实执行好，充分认识推动长江经济带生态优先、绿色发展是江苏转型发展的重大机遇，更加自觉地扛起责任，在推动长江经济带高质量发展上展现更大作为。要抢抓机遇，自觉站在国家

战略的高度去思考和谋划，切实用好国家战略和政策红利，系统谋划沿江地区乃至全省域范围内的各项工作，为推动长江经济带高质量发展作出江苏应有贡献。要坚持系统思维，突出问题导向，实施重点突破，统筹抓好规划引领、环境保护、经济发展、机制保障等各方面工作，扎实推进长江经济带高质量发展。省委书记娄勤俭强调要加强我省长江经济带综合立体交通运输走廊规划建设，完善交通运输体系，为我省长江经济带高质量发展提供有效支撑。省长吴政隆指出综合交通体系建设是推动长江经济带发展的重点工作之一。

为贯彻落实习近平总书记推动长江经济带发展重要战略思想，保质保量、不折不扣圆满完成“交通更顺畅”这一重大任务，做好交通发展顶层设计，建设好高质量综合立体交通运输走廊，发挥交通运输先行作用，与沿江省市和有关部门共同努力建成黄金经济带，特制定本规划。规划以《长江经济带发展规划纲要》（中发〔2016〕14号）、《江苏省长江经济带发展实施规划》为总体遵循，在《长江经济带综合立体交通走廊规划江苏省实施方案（2014—2020年）》（《省委省政府关于贯彻落实〈国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见〉的实施意见》（苏发〔2015〕14号）之附件2）的基础上开展，以《省政府办公厅关于印发江苏省“十三五”铁路发展规划的通知》（苏发〔2016〕170号）、《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015—2030）》、《江苏省高速公路网规划（2017—2035年）》（在编）、

《江苏省干线航道网规划（2017—2035年）》（在编）等专项规划为依据，明确江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊建设的目标、重点任务和政策取向，是指导当前和今后一个时期江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊建设的纲领性文件。

规划范围：江苏全域，重点突出沿江八市。

规划期限：基年2017年，规划特征年2020年、2025年、2035年。

一、发展基础和总体要求

（一）发展基础。

近年来，江苏大力推进长江经济带绿色低碳交通运输建设，围绕生态优先、绿色发展理念，努力建设生态航道、绿色港口、清洁船舶，切实加强长江水环境保护，着力服务长江经济带绿色生态廊道建设。在长江沿线生态环境平稳向好的同时，综合立体交通运输走廊建设加快推进，综合交通网络基本形成，综合运输体系对内对外开放水平不断提升，总体进入了结构调整优化、网络衔接强化和运输一体化发展、全面建设现代综合交通运输体系的新阶段。

生态港航建设成效显著。集约利用长江岸线资源，出台《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015—2030）》，将原规划的72.6公里港口岸线调整为饮用水源岸线、城市生活和旅游景观岸线。集中开展沿江港口非法码头专项整治，118个沿江非法码头目前已全部整治到位，其中拆除112个、规范提升6个，共清理出13.3公里岸线并全部完成生态修复，复绿面积达到284万平方米。开展水上过驳专项整治，截至目前，长江江苏段除砂石以外的原油、煤炭过驳以及海轮过驳均已全部被取缔，新建的7处水上临时过驳作业区纳入港口特许经营范围进行管理。加强港口码头污染防治，自2016年8月起，全面停止沿江危化品码头建设项目审批，并将范围扩展到长江干流及主要支流岸线一公里范围内。港口污染防治设施加快建设，目前已有828个泊位（占沿江港口泊位总

数的71.2%)完善了水污染防治设施。沿江74个大型煤炭、矿石码头堆场中,已有64个完成防风抑尘设施建设。全面加强船舶污染防治,“十二五”以来共拆解改造老旧落后船舶1.3万艘,居长江经济带11个省市之首。在全国率先研发成功适用于内河船舶的生活污水处理装置,完成了3664艘本省籍400总吨以上运输船舶的改造工作,基本实现达标排放。全省共新建LNG船舶24艘,并对68艘大吨位内河运输船舶完成了整体LNG动力更新改造,干线航道上已建设8座内河船用LNG加气站。积极推动使用岸电和清洁能源,在沿江沿海港口建成13套高压、300余套低压岸电系统,在内河港口建成2000余套小容量供电设施。加快推进长三角水域江苏省船舶排放控制区工作,提前4个月率先实现所有船舶靠岸停泊期间使用低硫油。

综合交通网建设加快推进。干线航道网主骨架初步形成,长江南京以下12.5米深水航道二期工程通过交工验收,极大改善了长江江苏段的通航条件,实现了5万吨级集装箱船从南京以下港口直航到我国沿海地区和周边国家,10万吨级大型矿石散货船减载后可直达沿江港口。省干线航道达标里程2254公里,实现了高等级航道对省域主要市、县的覆盖。沿江港口已成为服务长江流域发展的战略性基础设施,承接了中西部地区60%以上的转运物资,长江中上游地区大型企业所需90%的外贸原油、70%的外贸铁矿、20%的集装箱均通过我省沿江港口中转。铁路建设加快推进,铁路营业里程达到2791公里,其中高速铁路846公里,长

三角沪宁杭“1小时交通圈”逐步形成，沪宁、宁杭城市带一体化发展效应大大增强。城市轨道交通线网运营里程不断增长，达到584公里，居全国第四。公路交通基础设施实现率先发展，全省公路总里程15.8万公里，其中高速公路4688公里，全面覆盖省内所有县级及以上节点。长江江苏段跨江通道增加至14座，有效缓解了跨江交通瓶颈。民航机场设施不断改善，9个民航机场布局全面落地，并实现地面交通90分钟车程覆盖全部县（市、区）。建成原油管道1046公里，成品油管道1089公里，输气管道2414公里（不含电厂专线）。加快推进综合客货运枢纽场站建设，建成京沪高铁南京南站、沪宁城际铁路常州站和宁杭城际铁路宜兴站等17个集多种运输方式、运输服务功能于一体的综合客运枢纽和一批物流服务功能全、资源整合能力强、区域辐射带动作用大的综合货运枢纽。

综合运输体系对内对外开放水平明显提升。随着长江深水航道的整治，沿江港口海港功能逐步显现，服务中西部能力不断提升。集装箱近远洋航线通达“一带一路”沿线13个国家和地区，其中，近洋航线通达7个国家和地区，远洋航线通达6个国家。2017年沿江沿海港口国际航线完成集装箱吞吐量335.3万TEU，内支线完成集装箱吞吐量435.5万TEU，分别是2010年的1.2倍、1.7倍，港口对外贸发展的服务能力稳步增强。全省9个机场已全部实现口岸开放，共有航线320条，其中，国内航线256条，国际及地区航线64条，构建起通达全国、连接国际四大洲的航线网络，2017

年全省机场完成国际（地区）旅客吞吐量452.1万人次，占机场旅客吞吐总量的10.2%。

专栏1 长江经济带江苏综合交通网建设情况				
指标	单位	2010年	2017年	增长
一、内河航道里程	公里	24248	24366	—
高等级航道达标里程	公里	1352	2254	67%
二、铁路营业里程	公里	2008	2791	39%
高速铁路里程	公里	301	846	181%
三、公路通车里程	公里	150307	158475	5%
高速公路里程	公里	4059	4688	15%
四、民用运输机场数	个	8	9	13%
五、城市轨道交通营业里程	公里	76.9	584	659%

与推动长江经济带发展要求相比，江苏交通运输发展仍然存在不平衡不协调、发展质量和效益还不高等问题，主要表现在：一是交通运输实现绿色低碳发展任重道远。交通运输节约集约利用资源能力仍需提升，土地、能源、岸线等资源日益紧缺，运输结构调整仍需加快，生态环境压力持续增大。二是长江黄金水道功能仍待大力提升。长江干支联动的功能尚未充分发挥，港口、码头数量众多，但现代物流增值服务功能不强、航运服务功能薄弱，存在一定的同质化竞争现象。三是综合立体交通运输走廊仍待完善，覆盖广度、深度有待提升。江北地区干线铁路、江南地区城际铁路网尚未形成，长江两岸高速铁路建设有待加快。机场资源分散且同质化竞争现象较为突出，国际航空运输发展滞后，与长江经济带中心城市的航线航班亟待加密。过江通道能力紧

张，铁路过江通道仅有南京长江大桥和大胜关大桥两座，长江南京以下只在江阴有一处轮渡，南京长江二桥、江阴大桥、苏通大桥等公路过江通道能力基本饱和。重要公路通道容量不足，省际衔接有待进一步加强。四是各种运输方式尚未实现有效衔接。综合交通枢纽体系尚未形成，港口、机场集疏运体系建设有待加强。多式联运发展仍显滞后，南京港龙潭港区、苏州港太仓港区、南通港通州湾港区等铁水联运有待提升，连云港港海河联运有待完善。内河集装箱运输优势尚未发挥，规模化的内河集装箱运输航线尚未建立。交通运输信息化水平有待提高，各种运输方式间信息交互不畅，运输资源整合效率不高，与高质量发展要求还有差距。

（二）总体要求。

推动长江经济带发展是党中央作出的重大决策，是关系国家发展全局的重大战略。习近平总书记强调，要坚持共抓大保护、不搞大开发，加强改革创新、战略统筹、规划引导，以长江经济带发展推动经济高质量发展。省委省政府强调，充分认识推动长江经济带生态优先、绿色发展是江苏转型发展的重大机遇，更加自觉地扛起责任，在推动长江经济带高质量发展上展现更大作为。

发挥交通运输在落实“共抓大保护、不搞大开发”中的先行作用。《江苏省长江经济带发展实施规划》中明确提出要推动我省生态文明建设继续走在全国前列，建设国家生态文明示范区。

要求坚决防止交通运输领域无序开发,依法从严打击破坏长江生态行为,绝不容许长江生态环境因为交通运输而恶化。在满足客货运输的同时,加快交通运输结构调整,积极转变发展方式,推动公路中长距离货运向铁路和水运转移,客运由公路向铁路转移。大力推进节能减排,加快清洁能源和新能源推广应用,形成交通运输绿色发展的长效机制,提升江苏长江经济带可持续发展能力。

发挥交通运输在推进江苏长江经济带高质量发展走在前列的支撑作用。围绕“六个高质量”发展任务,进一步强化系统性思维,扎实推进交通运输供给侧结构性改革,加快补齐短板,增加有效供给,强化一体化衔接,推动各种运输方式由竞争走向合作、由独立发展走向综合发展,有力提升江苏长江经济带综合立体交通运输走廊的整体效益。统筹谋划交通关联产业链发展、交通枢纽建设,依托高铁、空港和港口等综合交通枢纽,推动枢纽经济发展,有效支撑长江经济带现代经济体系建设,支撑我省长江经济带高质量发展走在前列。

发挥交通运输在推进区域协同发展中的先导作用。通过交通把生产、分配、交换和消费在空间上进行连接,打破长江经济带沿江横向分割,引导形成南北互通、跨江联动格局,支撑长江经济带打造成为有机融合的高效经济体。通过江苏长江经济带综合立体交通运输走廊的建设,推动形成长三角地区一体化发展、率先发展,推动形成与中上游优势互补、协作互动的新格局,促进

区域错位发展、协调发展、有机融合，更好支撑长江经济带形成“一轴、两翼、三极、多点”的发展新格局。

二、总体思路和发展目标

（一）总体思路。

深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，特别是习近平总书记关于推动长江经济带发展的系列重要讲话精神，牢固树立新发展理念，正确把握“五个关系”，坚持系统思维，以“共抓大保护、不搞大开发”为导向，突出“生态优先、绿色发展”，将共建绿色生态廊道作为第一要务，支撑我省建成长江经济带绿色发展示范区；突出长江江苏段“钻石区段”功能，扎实提升长江航运发展效益，服务东西双向开放大局；突出补齐铁路、航空和过江通道发展短板，加快建设世界先进水平的综合交通基础设施，支撑长三角一体化、带动中西部、辐射内陆腹地；突出综合交通运输的系统性，打造以铁水联运为特色的铁路货运体系，有效支撑长江经济带现代经济体系建设，推动我省长江经济带高质量发展走在前列。

（二）基本原则。

生态优先，绿色发展。探索交通运输领域推进生态优先和绿色发展的新路子。坚持在发展中保护、在保护中发展，全面加强交通运输领域污染防治和生态修复。全力推进运输结构调整，推动更多公路货运尤其是中长距离公路货运转向铁路、水路运输。引导交通运输能源消费结构优化，打赢污染防治攻坚战。节约集

约利用岸线、土地、过江通道资源。

统筹协调，开放融合。运用系统论的方法，处理好水、路、港、岸、产、城关系，推动交通与生态、产业、城镇等协同发展。树立“一盘棋”思想，在突出沿江城市群的同时，谋划江苏全域交通运输发展。推动与长江经济带沿线省市协调发展，为长江经济带打造成为有机融合的高效经济体提供支撑和保障。积极落实国家“一带一路”、长三角一体化等战略要求，服务国家开放大局。

整体谋划，分步推进。坚定不移将一张蓝图干到底。做好顶层设计，公铁水空管各种运输方式整体规划，江海河、陆海、陆空等多式联运体系统筹布局。制定明确的时间表、路线图，稳扎稳打，分步推进。在整体推进的基础上，对共识度高、牵引作用大的事情，包括铁路、航空和过江通道建设、重要基础设施一体化整合、公共服务一体化建设等，及早着手、抓紧推进。对于中长期项目，注重多规融合，加强空间预控。

改革创新，转换动能。推动江苏长江经济带综合立体交通运输走廊发展动力转换，构建江苏长江经济带现代化高效交通运输体系。彻底摒弃以投资和要素投入为主导的老路，转变发展理念。扎实推进交通运输供给侧结构性改革和高质量发展，优化存量、创新增量、提升质量。突出体制改革、机制创新、科技创新、服务创新、管理创新。

（三）发展目标。

到2020年，基本建成“面向国际、承东启西、辐射南北、顺畅高效”的综合立体交通运输走廊，综合交通基础设施总体上达到世界先进水平，江北干线铁路主骨架基本形成；运输结构调整成效初显，铁路、水运在综合运输中的占比不断提升，综合交通运输服务能力和品质不断提高；可持续发展能力不断增强，绿色生态廊道建设取得阶段性成果。

到2025年，建成“面向国际、承东启西、辐射南北、顺畅高效”的综合立体交通运输走廊，综合交通运输总体发展水平初步达到世界先进水平，建成横贯东西、纵贯南北的综合交通网络，以南京为中心的“米”字型1.5小时高铁放射网和全省“三纵四横”高快速铁路网基本建成，沿江城市群城际铁路建设取得实质性突破，区域间互联互通水平显著提升；长江流域对外开放门户地位逐步显现；运输结构调整取得重大成效，水运的比较优势进一步发挥，铁水联运取得突破，综合交通运输服务质量和效率显著提高；可持续发展能力显著增强，有效支撑长江经济带高质量发展。

到2035年，综合交通运输体系率先基本实现现代化，综合交通运输总体发展水平进入世界先进行列，全省高铁网、沿江城市群城际铁路网和过江通道体系全面建成；南京禄口国际机场旅客吞吐量排名进入全球前50位，港口集装箱吞吐量、国际集装箱班列开行量位居全国前列，长江流域对外开放门户枢纽地位凸显；运输结构调整有效推动交通运输高质量发展，交通运输的协调

性、系统性和可持续性显著提升，有效支撑江苏长江经济带高质量发展走在前列。

——建成长江绿色生态廊道。全面建成绿色循环低碳综合交通运输体系，交通运输可持续发展水平显著提升。生态环境保护 and 污染防治得到全面落实，长江岸线资源集约利用取得实质性进展。运输结构调整全力推进，铁路、水运在综合运输中的占比不断提升。交通节能减排成效明显，运输装备单位运输周转量能耗、二氧化碳排放不断下降。到2020年，铁路客运量占比超过17%，水运货运周转量占比超过三分之二，铁水联运量占港口吞吐量比例达2.5%。清洁能源及新能源公交车和出租车占比分别达到75%和70%，内河船舶船型标准化率达到75%，公路货运车型标准化率达80%。港口生产单位吞吐量综合能耗、二氧化碳排放比2015年下降均超过2%，营运客车、营运货车、营运船舶单位运输周转量能耗、二氧化碳排放较2015年分别下降2.1%、6.8%、6%和2.6%、8%、7%。到2025年，铁路客运量占比达到22%，水运货运周转量占比接近70%，铁水联运量占港口吞吐量比例达3.5%。清洁能源及新能源公交车和出租车占比均达到80%。到2035年，铁路客运量占比达到30%，水运货运周转量占比稳定在70%以上，铁水联运量占港口吞吐量比例达5%。清洁能源及新能源公交车和出租车占比均达到90%以上，内河船舶船型标准化率、公路货运车型标准化率大幅提升。

——建成江海联运门户枢纽。形成以长江和京杭运河江苏段

为骨干、干支网络衔接、江海通达的高等级航道网络，长江南京以下12.5米深水航道全面畅通。港口一体化、集约化、专业化水平显著提升，国际资源配置能力显著增强，实现水运大省向水运强省的跨越。到2020年，省干线航道达标里程达到2510公里，千吨级航道连通80%左右的县级及以上节点。港口综合通过能力达到20.2亿吨，集装箱通过能力1500万标箱。近洋航线达到68条，实现对21世纪海上丝绸之路主要国家和地区基本全覆盖；远洋航线覆盖度和密度得到提升。到2025年，省干线航道达标里程达到3000公里，长江两岸货运铁路连通重点港区，港口综合通过能力达到21亿吨，集装箱通过能力1600万标箱。到2035年，全面建成“两纵五横”干线航道网，省干线航道达标里程超过4000公里，13条通江航道全部建成，12条省际通道全部打通，具备条件的县级及以上节点基本实现千吨级航道全覆盖。港口综合通过能力达到22.5亿吨，集装箱通过能力达1800万标箱。

——建成现代立体交通网络。综合交通网络总体水平达到世界领先，多层次一体化铁路网和功能完善的过江通道体系全面建成，东西横向互联互通水平和南北径向辐射水平显著提升。到2020年，时速200公里以上的高快速铁路里程达2700公里，覆盖70%左右的县级节点，所有设区市之间2小时基本可达，过江通道数量达17座，高速公路里程达到4900公里左右。全省运输机场客货年保障能力分别达到7000万人次和170万吨。到2025年，铁路运营总里程为6600公里左右，其中，高快速铁路4800公里，基

本通达县级及以上节点，沿江城市群城际铁路500公里左右，普速铁路1300公里，已建和在建过江通道数量达30座，过江通道瓶颈基本缓解，高速公路里程达5500公里，省际接口由26个增加到30个。全省运输机场客货年保障能力分别达到1亿人次和200万吨。到2035年，铁路运营总里程达8000公里左右，其中，高快速铁路5200公里，沿江城市群城际铁路1100公里左右，普速铁路1700公里，沿江9个重点港区有8个通达铁路专（支）线。已建和在建过江通道数量达36座，高速公路里程达6600公里，省际接口达42个。铁路里程占综合交通骨干网总里程（达标干线航道、铁路、高速公路）由28%提升至40%以上。南京禄口国际机场旅客吞吐量排名进入全球前50位，全省运输机场客货年保障能力分别达到1.3亿人次和220万吨。

——建成智能高效运输体系。各种运输方式深度融合，旅客联程联运和货物多式联运效果显著，信息化应用取得新突破，跨区域跨部门信息共享机制全面建立，形成便捷多样的客运服务和经济高效的物流服务，综合运输效率显著提升。到2020年，江苏设区市之间基本实现2小时连通，社会物流总费用与GDP的比率下降至14%。联网售票服务水平实现100%，交通运行实时信息百分之百可查，省级铁水联运信息服务平台得到广泛应用。在新建高速公路、国省干线一级公路改造中实施车路协同技术改造和升级，使自动驾驶技术在江苏从实验走向初步试用。到2025年，社会物流总费用与GDP的比率下降至13%。公共出行服务和货运

物流服务信息化水平得到极大提高，无人驾驶相关产业快速发展。到2035年，江苏与长江经济带内省会城市实现3小时互联互通，江苏省内实现2小时互联互通，沿江城市群实现“1小时城际交通圈”，形成区域协同联动的局面。社会物流总费用与GDP的比率下降至11%。实现省内出行全面感知、及时按需提供服务，无人驾驶相关产业进入高速发展期。

三、共建绿色生态廊道

正确把握生态环境保护和经济发展的关系，把修复长江生态环境摆在压倒性位置，以长江生态环境承载力为约束，注重资源集约和循环利用，强化节能减排和低碳发展，加强生态保护和污染防治，加强应急救援和安全保障，有力保障长江沿线生态环境和经济社会的可持续发展。

（一）注重资源集约和循环利用。

规范利用港口岸线资源。实施最严格的港口岸线审批与管控制度，完善岸线准入、退出及转让机制。引导岸线资源利用效率低下、经济贡献度低的码头通过市场化手段进行整合，提升已有港口岸线效率效能。充分发挥省属大型港口企业在市场配置资源中的重要作用，积极引导小、散、乱码头集中布置，鼓励企业专用码头社会化经营管理，促进规模化公用港区（码头）建设。继续推进重点水域非法码头整治，并将整治范围由沿江拓展至内河。突出抓好危化品码头岸线管理，依据沿江化工产业布局调整，有序推进危化品码头布局调整，分类推进危化品入园进区和规范

化管理。持续推进长江水上过驳整治，出台实施沿江砂石码头布局方案，确保2020年全面取缔长江水上过驳。

节约循环利用其它资源。加强交通运输领域的生产生活污水循环利用，推广污水生态处理技术。推进废旧路面、沥青、航道疏浚土、港口疏浚土等资源再生利用，推广钢结构循环利用。推进交通基础设施科学选线选址，因地制宜采用工程措施，提高土地节约集约利用水平。加强隧道桥梁方案比选论证，优化整合渡口渡线，统筹安排、有序推进铁路、公路、城市交通合并过江，提高岸线使用效率。在已实现锚泊统一调度实体运作的基础上，进一步推动沿江锚地锚泊智能化管理，统筹、高效利用有限锚地资源。

（二）强化节能减排和低碳发展。

加快运输结构调整。推动交通结构性节能减排，通过政策引导和市场选择，着力改善货物运输结构，减少公路长途货运，提高铁路、水路运输比例，大力发展内河集装箱运输，促进不同运输方式各展其长、良性竞争、整体更优。倡导绿色低碳出行，继续贯彻落实公交优先发展战略，积极推进城市群城际铁路建设，有序发展城市轨道交通，完善公共汽（电）车网络，加快公交枢纽场站建设。

推广应用清洁能源。进一步推广靠港船舶使用岸电技术，落实港口岸电布局方案，完善相关标准规范，加快港口和水上服务区、待闸锚地等船舶密集区岸电设施建设。到2020年，全省主要

港口和排放控制区内港口50%以上的集装箱、客滚、邮轮、3000吨级以上客运和5万吨级以上干散货专业化泊位具备岸电供应能力。继续推进京杭运河江苏段水运应用LNG综合示范区工程，推进加注站点建设，完成新建LNG动力船舶检验，加快LNG动力船舶的新改建，争取把江苏打造成内河船舶推广应用LNG的示范区，支撑江淮生态大走廊建设。全面推广新能源汽车，加快新能源汽车配套基础设施建设，加大新能源汽车优惠和补贴力度，支持在港口机场服务、城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递等领域优先使用清洁能源和新能源车辆，淘汰不达标车辆。

（三）加强生态保护和污染防治。

加强生态保护。将生态环保理念贯穿于铁路、公路、航道、港口、机场等规划、设计、施工、养护全过程，严格落实好环保要求，主动做好环境敏感区避让、生态补偿和修复等工作。研究确定绿色公路、绿色航道等建设标准，进一步鼓励有利于环境保护、绿色低碳的新技术、新材料、新工艺的应用。继续实施交通干线沿线环境综合整治工程，抓好生态修复和绿化环境提升，推进“美丽江苏”的沿江交通景观带建设。积极支持南京、南通、无锡（江阴）港黄田港区等地将部分港口岸线“退港还城”、“退港还生态”。完成省干线航道非法码头场地及岸坡的生态修复工作。

实施船舶与港口污染防治。落实《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015—2020年）》《长江经济带船舶污染防治专

项行动方案（2018—2020年）》，重点强化船舶污染源头治理和现场监管，彻底根除长江污染隐患。继续实施《长三角水域江苏省船舶排放控制区实施方案》，推进排放控制区范围内的船舶使用符合相应规定标准和要求的船用燃油，或采取等效的替代措施。实施《江苏绿色港口建设三年行动计划（2018—2020年）》，聚焦“治水、治气、治废、护岸、增绿”五个重点，统筹推进油气回收、岸电建设、粉尘防治、水污染治理、港容港貌提升等十大任务。协调推进船舶港口污染物接收设施纳入城镇生活污染治理体系，定期做好已接收污染物的转运、处置，实现船舶港口污染物接收、转运、处置的有效衔接。

到2020年，长江干流和交通干线沿线环境综合整治工作全面完成，形成绿色景观生态廊道。港口生产单位吞吐量综合能耗、二氧化碳排放比2015年下降均超过2%，港口粉尘综合防治率达70%。完成100%的原油成品油装船码头油气回收系统改造，确保原油成品油装船码头油气回收装置运行正常，油气回收后，排放达标；完成100%大型煤炭矿石码头堆场建设防风抑尘设施或实现封间存储；列入全省重点港区名录的散货码头100%达到粉尘防治方面的环保要求。全省港口码头的污水纳管或自处理达标率达到100%，散货码头的中水回收利用率不低于80%。

（四）加强应急救援和安全保障。

完善安全监管体系。牢固树立底线思维和红线意识，不断完善安全监管体系，加强全水域动态监管，增强应急处置能力。提

升港口危险货物储罐基础安全性能,开展危险货物储罐安全技术状况普查、检测和评估工作,建立港口危险货物储罐动态数据库。加强港区危化品储罐风险防控,严防重大污染和安全事件发生。统筹航道、船闸、港口等部门的信息化监控系统,加强对载运危化品船舶的停泊静态监控和航行动态监管,加强船舶载运危化品作业现场检查,加强船舶载运危化品进出港申报审批管理,严厉打击危化品水上运输违法行为。到2020年,石油化工码头和港口危化品储罐视频监控覆盖率100%,特大型桥梁、长大隧道实时监测覆盖率达到100%。

提高应急保障水平。协调推进长江干线全方位覆盖、全天候运行、具备快速反应能力的水上安全监管和应急救援体系建设,合理布局监管救助基地,增强突发事件处置能力,加强省级船舶溢油应急设备库和溢油应急船舶建设。加快全省内河搜救中心基地规划和建设,完善信息共享和联防联控机制,加快形成全省干线航道、重点湖区、主要港口等重点水域的安全监管和应急救援体系。进一步优化高速公路路网调度与应急指挥协调机制,增强高速公路运行的监测预判与预防预控能力。完善省市县三级交通运输应急预案体系,统筹建设交通运输突发事件应急物资和装备库,强化多种形式的实战演练。到2020年,高速公路交通事故1小时恢复通行率不低于90%,一般灾害情况下普通国省干线公路路段抢通平均时间不超过12小时,自然灾害和事故灾害造成的航道破坏、堵塞修复抢通时间不超过48小时。

四、提升长江黄金水道功能

充分利用长江江苏段独特的区位优势和良好的发展基础，畅通高等级航道网，强化港口分工协作，进一步提升江苏长江黄金水道“钻石区段”功能。推进船型标准化，提高通航效能，积极发展现代航运服务，吸引高端要素积聚。

（一）畅通高等级航道网。

服务长江黄金水道，打造水生态绿色走廊，着力突出水运主通道、主网络建设。巩固深水航道建设成果，适时推进长江南京以下12.5米深水航道后续完善工程，进一步挖掘和发挥长江黄金水道的优势和潜力。全面完善“两纵五横”骨干航道建设，构建省域水运通道，正确把握整体推进和重点突破的关系，加快内河碍航航段、桥梁建设改造。重点建设连申线、通扬线、淮河出海航道、徐宿连航道等区域骨干航道整治工程。提升内河航道通江达海能力，继续推进秦淮河、德胜河等通江航道贯通，推进徐圩港区、通州湾港区等疏港航道建设，做好其他沿海港区疏港航道规划预控。完善区域高等级航道网络形态，有序推进联络航道整治建设。积极推进苏申内港线、苏申外港线等省际航道整治实施，拓展长江主干线的辐射范围，助力跨省交通协调发展。把文化元素融入到航运发展规划和工程设计中，推进大运河航运文化载体建设，打造大运河文化带示范航段和文化标识，推动大运河从功能设施向文化品牌转变，形成新时代大运河航运文化体系。

到2020年，基本形成“两纵四横”干线航道网，新增干线航

道达标里程260公里，达标里程达到2510公里，千吨级航道连通80%左右的县级及以上节点。到2025年，基本建成“两纵五横”干线航道网，省干线航道达标里程达到3000公里，千吨级航道连通85%左右的县级及以上节点。到2035年，全面建成“两纵五横”干线航道网，省干线航道达标里程达到4010公里，13条通江航道全部建成，12条省际通道全部打通（苏鲁2条、苏皖4条、苏浙3条、苏沪3条），具备条件的县级及以上节点基本实现千吨级航道全覆盖。

专栏2 航道建设项目

2018—2020年建设项目：连申线响水至大套段、通扬线九圩港复线船闸及通江连接段、苏申外港线、淮河出海航道红山头至京杭运河段、灌河（武障河至响水段）、长湖申线航道整治工程、申张线张澄段、苏申内港线西段、通扬线（运东至海安段）、申张线青阳港段、芜申线溧阳城区段、盐宝线、申张线大义至巴城段、通扬线（海安至吕四段）、乍嘉苏线、秦淮河、德胜河、京杭大运河施桥船闸至长江口门段、徐宿连航道、连申线滨海至东台段航道整治工程、淮河入海水道二期配套通航工程。

2021—2035年新开工项目：长江南京以下12.5米深水航道后续完善工程、芜申线宜兴段、盐邵线扬州段、徐宝线、张福河、芒稻河、兴东线、新江海河、水阳江、驷马山干渠以及徐圩港区、通州湾港区、洋口港区疏港航道等航道整治工程。

（二）加强港口体系建设。

落实习近平总书记提出的“建设设施一流、技术一流、管理一流、服务一流的港口”等要求，推进江苏沿江沿海港口高质量发展，全面建成现代化港口强省。加快形成以连云港港、南京港、镇江港、苏州港、南通港为主要港口，扬州港、无锡（江阴）港、泰州港、常州港、盐城港为地区性重要港口，分工合作、协调发展的系统化发展格局。发挥连云港港“一带一路”交汇点优势，

建设区域性国际枢纽港，以集装箱、大宗散货、石油化工品运输为主，加快发展成为集装箱运输的干线港、中哈物流中转基地、上合组织出海基地、东中西合作示范区。苏州港加快打造成为上海国际航运中心的重要组成部分，同时承担长江三角洲地区大宗散货海进江中转运输服务，重点发展太仓港区的外贸集装箱干线、内贸集装箱运输。南京港积极拓展港口现代物流、航运服务等功能，逐步发展成为区域性航运物流中心，加快发展近洋、内贸集装箱运输。深入研究南通港江海交汇的区位优势，积极支持提升南通港发展新定位。以徐州港、无锡港等国家主要内河港口为重点，积极推进与干线航道等级相匹配的内河港口建设。

充分发挥长江12.5米深水航道和沿海深水进港航道的作用，近期重点突出长江南京以下江海联运港区、连云港港区域性国际枢纽港、南京区域性航运物流中心、苏州太仓集装箱干线港“一区三港”等建设。加快推进沿江港口资源整合和码头结构调整，加快已建码头挖潜改造和等级提升，推进南京港龙潭港区汽车滚装码头、苏州港太仓港区集装箱四期、无锡（江阴）港长山港区等项目建设。提升沿海港口功能，积极推进航道、防波堤、锚地等港口公共基础设施建设，加快推进连云港港30万吨级航道二期、南通港通州湾港区10万吨级进港航道及通州湾北部港区防波堤等工程建设，加强港产联动开发，提升综合通过能力，突出5-30万吨级码头建设。推进内河港口规模化发展，结合干线航道网整治，整合零散分布的小码头，突出规模化作业区千吨级码头建设。

利用既有（客运）码头布局邮轮运输功能，未来视发展需求适时改造、新建专业化邮轮泊位。

深化沿江沿海港口一体化改革。以资本为纽带，形成港口投资、开发、运营全省“一盘棋”，将江苏省港口集团培育成为一家有国际影响力的港航企业。整合锚地、岸线、航线等资源，推进沿江重要港区功能布局优化完善和沿海港口有序开发，积极引导沿江地区部分港口依赖度高的临港规模产业向沿海地区合理转移。支持有条件的大型港航企业统筹集装箱、煤炭、金属矿石、石油化工及LNG等战略性货种一体化发展。深化与上海港、宁波舟山港的对接，打造服务国内和近远洋运输的航运中心。

到2020年，新增万吨级及以上泊位30个，万吨级及以上泊位数达到520个，港口综合通过能力达到20.2亿吨，集装箱通过能力1500万标箱。到2025年，万吨级及以上泊位数将达到560个，港口综合通过能力达到21亿吨，集装箱通过能力1600万标箱。到2035年，万吨级及以上泊位数将达到620个，港口综合通过能力达到22.5亿吨，集装箱通过能力1800万标箱，港口服务国家战略能力显著提升。

专栏3 港口建设项目

2018—2020年建设项目：

公共基础设施：连云港港30万吨级航道二期工程、赣榆港区10万吨级航道延伸段工程、大丰港区深水航道一期、二期工程、响水港区灌河口5万吨级航道整治工程、滨海港区10万吨级进港航道二期工程、射阳港区5万吨级进港航道整治工程、南通港通州湾港区10万吨级进港航道工程、通州湾北部港区防波堤工程、洋口港区烂沙洋北水道15万吨级航道工程、南通港吕四港区吕四环抱式港池进港航道二期工

程、吕四港区10万吨级进港航道工程、长江下游福南水道12.5米进港航道治理工程、太仓港区海轮锚地扩建等项目。

沿江沿海港口码头项目：南京港龙潭港区汽车滚装码头、南京港龙潭港区七期工程、太仓港区集装箱四期工程、连云港港盛虹炼化一体化项目配套码头工程、徐圩港区一港池二期工程、徐圩港区二港池多用途泊位一期工程、南通港通海港区码头一期工程、洋口港区LNG专用码头工程、镇江港高资港区华电句容煤炭储运码头工程、盐城港滨海港区南区液体散货码头一期工程、滨海港区北区通用码头二期工程、响水港区小蟒牛作业区二期工程（4#—5#泊位）、滨海港区中电投煤炭码头一期工程等项目。

2021—2035年新开工项目：

公共基础设施：连云港港赣榆港区15万吨级航道工程，盐城港根据发展需要，研究逐步提升盐城港滨海港区、大丰港区的进港航道至15万吨级双向乘潮通航，南通港重点推动通州湾港区15万吨级及以上进港航道研究。

港口码头项目：沿江港口着力形成以5万吨级泊位为主体的能力结构，建设无锡（江阴）港长山港区等，沿海港口打造以5~10万吨级泊位为主体的能力结构，内河港口形成以千吨级泊位为主体的能力结构。

（三）加快推进船型标准化。

采取鼓励政策积极引导航运企业配置节能环保、经济高效、符合船舶主尺度系列标准的现代化运输船舶。加快淘汰高耗能、高污染和安全性、经济性差的船舶，严禁内河新建非标准船进入航运市场，推进内河船型标准化和运力结构调整。鼓励建造LNG清洁能源船舶，鼓励现有运输船舶加快应用LNG清洁能源改造。加快推广江海直达船型和节能环保船型，开展内河集装箱（滚装）经济性、高能效船型、船舶电力推进系统等研发与推广应用。坚持安全第一，提高客船安全标准，完善危险化学品船舶技术规则和运输管理。

（四）发展现代航运服务。

依托南京区域性航运物流中心、通州湾江海联动示范区等，

进一步增强黄金水道航运能力建设。积极培育本省航运企业，开辟近远洋航线，开拓国际国内市场，拓展对内对外开放空间。

加快南京区域性航运物流中心建设。围绕南京区域性航运物流中心的战略定位，打造物流要素聚集、航运服务完善、航运物流市场繁荣、江海转运功能突出、辐射带动效应显著、具有国际资源配置能力的区域性航运物流中心。加快推进南京下关长江国际航运物流服务集聚区建设，围绕长江流域重要的口岸服务、航运总部经济、航运物流综合服务、航运物流交易和航运人才交流等五大中心建设，打造企业总部集聚、配套服务完善、政务集中的现代航运物流服务集聚区。以龙潭国际综合物流集聚区、江北化工物流园、滨江钢铁物流园等临港物流园区、物流配送和分拨中心为依托，第三方物流公司为主体，打造形成专业物资交易和集散基地，促进专业物流与专业产品交易市场一体化发展。积极引入云计算作为港口物联网服务体系的基础，大力发展港口+物流、港口+金融贸易、港口+电商、港口+法律等新型业态，积极向信息服务、交易和研发等增值领域发展。

开展通州湾江海联动示范区建设。统筹海洋经济与陆域经济、新型工业化与新型城镇化、经济建设与体制创新、资源开发与环境保护，实施陆海联动、江海联动，推动港口、产业、城市一体化发展。加快通州湾、通海港区开发建设，实施江海河、公铁水联运工程，开发大宗散货海进江中转功能，打造海运直达运输集散基地、多式联运物流中心，努力发展为承载南通、江苏及

长江经济带沿线产业转移转型的新高地，构建临海临港特色产业体系，建设现代化港城，在长江经济带建设特别是陆海统筹、江海联运、江海产业联动等方面发挥先导作用和示范效应。

五、加快铁路网络建设

加快苏中、苏北高快速铁路网和苏南城际铁路网建设，强化以南京为中心的1.5小时高铁放射网建设。建成由国家干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道组成的多层次、一体化轨道交通网，打造“轨道上的江苏”，支撑长江经济带“一轴、两翼、三极、多点”中“一极”即长三角城市群建设。提升普速铁路通行能力，加快疏港铁路专（支）线建设，形成以铁水联运为特色的铁路货运体系。

（一）加快建设国家干线铁路网。

加快建设北沿江高铁、南沿江铁路，构建横贯江南江北的沿江高铁通道，提升江苏省对中西部地区的辐射带动力。以沿江高铁通道为主轴，加快完善高快速铁路网络。优化国家高铁主通道在江苏省内布局，形成以南京为中心的1.5小时高铁放射网。完善区域高快速铁路网络，实现与周边区域更高水平的互联互通。加快推进连徐、盐通高铁等项目建设，开工建设盐泰锡常宜铁路、上海至湖州铁路、通苏嘉铁路等项目。

到2020年，江北干线铁路主骨架基本形成，全省高快速铁路里程达到2700公里左右，覆盖超过70%的县级及以上节点，所有设区市之间2小时基本可达。到2025年，江苏境内国家中长期铁

路网规划中的高快速铁路项目基本建成，形成“三纵四横”高快速铁路网，高快速铁路里程达到4800公里左右。到2035年，高快速铁路里程达到5200公里以上，省际接口达26个（苏鲁6个、苏皖10个、苏浙3个、苏沪7个）。

专栏4 高快速铁路建设项目

2018—2020年建设项目：连盐铁路、青连铁路、沪通铁路一期、连淮扬镇铁路、徐宿淮盐铁路、连徐高铁、盐城至南通铁路、上海至湖州铁路、沪通铁路二期、南沿江铁路、北沿江高铁、通苏嘉铁路、盐泰锡常宜铁路、合肥至新沂铁路、镇江至宣城铁路等项目。

2021—2035年新开工项目：淮安至新沂铁路、京沪高铁与宁启线联络线、沿海高铁连云港至盐城段、徐荷客专等项目。

（二）建设沿江城市群城际铁路网。

以提升南京首位度为重点，规划建设南京至淮安铁路、宁黄铁路、宁扬宁马铁路、南京—仪征—扬州线、南京—滁州线、南京—马鞍山线等；苏锡常地区以服务跨区域产业合作、积极承接上海经济辐射、增强无锡全国性综合交通枢纽功能为重点，强化跨江城镇组团和毗邻地区一体化衔接，规划建设泰兴—常州线、无锡—江阴—靖江线及无锡—宜兴线、如东—南通—苏州—吴江—湖州线、南通（启东）—上海（崇明）线。推进无锡硕放机场—张家港线规划研究。

到2025年，沿江城市群城际铁路里程达到500公里左右。到2035年，沿江城市群城际铁路总里程达1100公里左右，并实现公交化运营，中心城市与中小城镇时空距离有效缩短，5万人口以上的城镇覆盖率超过60%，宁镇扬、苏锡常地区实现“0.5—1小

时城市通勤圈”。

专栏5 沿江城市群城际铁路建设项目

2018—2020年建设项目：建设南京至淮安铁路、宁黄铁路、无锡—江阴—靖江线（无锡至江阴段）及无锡—宜兴线，力争开工宁扬宁马铁路、泰兴—常州线、南京—仪征—扬州线、南京—句容线等项目。

2021—2035年新开工项目：常州—无锡—硕放机场—苏州线、南京—镇江—扬中线、南京—滁州线、南京—马鞍山线、苏州—淀山湖—上海线、如东—南通—苏州—吴江—湖州线、无锡—江阴—靖江线（江阴至靖江段）、硕放机场—常熟线—太仓—上海线、南通（启东）—上海（崇明）线等项目。

强化国家干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通之间的一体化衔接。高速铁路间加强互联互通建设，实现必要方向的跨线贯通运营。城际铁路、市域（郊）铁路做好与高铁枢纽的衔接，通过无缝换乘等措施实现枢纽设施的整合。尽可能将城际铁路、市域（郊）铁路引入中心城区，通过同台或立体换乘方式与城市轨道交通无缝衔接，提高门到门的出行效率。

（三）构建以铁水联运为特色的货运铁路网络。

通过既有线扩能、电气化改造，充分挖掘与利用既有铁路资源，提高普速铁路通行能力，释放货运功能。续建宁启铁路南通至启东段等，开工建设宁芜铁路扩能、新长线扩能、洋口港至启东铁路等项目，规划研究三门峡至洋口港等铁路，力争国家高铁通道实现客货分线。以国家主要港口和沿江沿海重点港区为重点，加快疏港铁路专（支）线和铁路货场集装箱中心站建设，重点推进南京港龙潭港区、西坝港区，苏州港太仓港区，连云港港连云港区、徐圩港区，南通港通海港区、通州湾港区，盐城港大

丰港区等疏港铁路专（支）线规划建设，形成以铁水联运为特色的货运铁路网络。

到2020年，普速铁路总里程达1300公里，连云港港和南京港铁路专（支）线保障能力进一步提升。到2025年，普速铁路通行能力进一步增强，铁路专（支）线通达南京港、镇江港、南通港、苏州港、连云港港等五大国家主要港口。到2035年，普速铁路总里程达到1700公里左右，京沪通道、沿海通道、沿江通道、陆桥通道四个国家级铁路通道和徐盐通道省级铁路通道均实现客货分线。铁路专（支）线通达沿江10个港区，占沿江港区总数的22%，其中，沿江9个重点港区通达8个，基本形成以连盐铁路、新长铁路、京沪铁路和陇海铁路、宿淮铁路、蚌埠至大丰铁路、宁启铁路、京沪铁路沪宁段等具有货运功能的“三纵五横”干线铁路为主轴，多条疏港铁路为支线，干支衔接的货运铁路网络。

专栏6 普速铁路建设项目

2018—2020年建设项目：宁启铁路南通至启东段、符夹、连连等铁路扩能、宁芜铁路扩能等项目。

2021—2035年新开工项目：新长线扩能、徐荷铁路、连云港至临沂铁路、洋口港至启东铁路、蚌埠至大丰铁路、宿淮线扩能、海洋铁路扩能等项目。

专栏7 疏港铁路建设项目

2018-2020年建设项目：徐州港顺堤河作业区铁路专用线工程、邳州作业区搬迁工程铁路专用线、双楼作业区通用码头港口专用线、连云港港旗台作业区液体散货泊位铁路、上合组织（连云港）国际物流园专用铁路、连云港赣榆港区铁路专用线、国家东中西区域合作示范区（徐圩新区）产业区专用铁道、南京港龙潭港区铁路专用线、西坝港区铁路专用线扩能改造、苏州港太仓港港口支线铁路、盐城港大丰港区支线铁路、南通港如皋港区铁路专用线等项目。

2021—2035年新开工项目：南通港通海港区铁路支线、通州湾港区铁路专用线、吕四港区专用铁路、南京港七坝港区铁路专用线、常州通江铁路支线、泰州港高港区铁路支线、扬州港扬州港区铁路专用线、镇江港大港港区镇瑞铁路支线延伸段工程、无锡港城郊港区新安大桥作业区铁路专用线等项目。

六、提升航空服务能力

坚持系统思维，创新发展思路，系统谋划机场布局定位，加快机场基础设施建设，加大运力投放和航线开辟力度，提升运输保障能力，共建长三角世界级机场群。

（一）系统谋划机场布局定位。

南京禄口国际机场打造为国际枢纽，强化空港全球联结、洲际直达能力，谋求与上海、杭州机场错位发展，增强对安徽的辐射能力。无锡硕放机场扩容增能、做大做强，打造为区域枢纽机场，提升国际运输功能。其它客货运机场相互协调、差异化发展，淮安涟水机场打造为淮河生态经济带货运机场，徐州观音机场建设为淮海经济区中心机场，着眼长远、适度超前建设连云港新机场，支撑连云港打造为“一带一路”重要支点城市。

（二）加快机场基础设施建设。

提升机场运行保障能力。续建南京禄口国际机场T1航站楼改扩建工程，尽早启动三期工程建设。重点推进连云港民用机场迁建工程。加快无锡硕放机场和淮安涟水机场改扩建工程，推进南通兴东、盐城南洋、常州奔牛、扬州泰州等机场改扩建项目。支持南通机场和南京马鞍机场等发展研究。

到2020年，全省运输机场客货年保障能力分别达到7000万人

次和170万吨。到2025年，南京禄口国际机场枢纽地位显著提升；无锡硕放机场打造为区域枢纽机场，国际枢纽功能显著增强；淮安涟水机场建成淮河生态经济带货运机场，全省运输机场客货年保障能力分别达到1亿人次和200万吨。到2035年，南京禄口国际机场旅客吞吐量排名进入全球前50位，全省运输机场客货年保障能力分别达到1.3亿人次和220万吨。

加快推进通用机场建设。续建新沂通用机场，开工建设金湖、宜兴、镇江大路二期等一批通用机场项目，提高通用航空产业保障能力。到2020年，基本实现30分钟航程覆盖全省域。到2035年，建成类型多样、服务广泛的通用航空体系，基本实现15分钟航程覆盖全省域。

专栏8 机场建设项目

运输机场项目：南京禄口国际机场T1航站楼改扩建工程、连云港民用机场迁建工程、无锡硕放机场改扩建工程、南通兴东机场航站区扩建工程、盐城南洋机场航站区扩建工程、常州奔牛机场航站区改扩建工程、淮安涟水机场二期扩建工程、扬州泰州机场飞行区扩建工程等项目。

通用机场项目：徐州新沂通用机场、无锡宜兴通用机场、镇江大路通用机场二期扩建、淮安金湖通用机场、溧阳天目湖通用机场、启东通用机场等项目。

完善机场集疏运体系。加快高铁、城际铁路引入重点机场，打造“轨道上的机场群”。充分利用高快铁路线，放大禄口机场腹地范围。进一步完善禄口机场周边高速公路网络，打通至苏中、苏北的快速通道。加快连通无锡硕放机场的城际铁路建设。建设连云港新机场集疏运设施。完善其他机场集疏运设施建设，将机场建设成综合交通枢纽。

（三）持续加大航线开辟力度。

持续改进航空网络通达性。大力发展国际运输，构建全球性航空运输网络。重点加大开辟直达全球主要枢纽机场的国际远程客运航线力度，稳定和拓展至欧洲、美洲、澳洲等洲际航线，巩固完善亚洲国际中短程航线。积极发展与主要贸易国之间和“一带一路”沿线国家的国际货运航线。以提升中转水平为重点，加快研究提出南京禄口国际机场航线布局优化方案，吸引国内中转客源，提高洲际航线客座率。加强与国内各省会城市、经济中心城市的“空中快线”和干线运输，支持枢纽机场拓展国内二、三线城市支线航线，鼓励中小机场加强与国内枢纽机场的中转衔接。

到2020年，全省机场航线达330条以上，其中国际及地区客运航线95条，国际货运航线8条以上，全省机场出入境客流比例提高至12%左右。到2035年，全省机场出入境客流比例提高至18%左右。

培育壮大基地航空公司。深化与东航、吉祥航空等基地航空公司的战略合作，提升本土化发展水平，加快投放运力，提升市场份额。加强与大型航空公司合作，积极推动组建本土航空公司，增强航空运力主导权。

（四）积极推动空域优化。

完善军地民三方空域统筹优化研究平台常态化工作机制，优化江苏空域。依托三方平台，发挥江苏省空域研究基地的

科研优势，提出释放空域潜力、提升空域容量的技术路径。建立空域资源的灵活管理和使用机制，提升空域运行品质与机场保障能力。

七、加快过江通道建设

以便捷长江南北交通为目标，统筹规划，完善布局，协调铁路、公路、城市道路、城市轨道交通等不同过江功能需求以及桥梁、隧道等不同过江形式，加快长江过江通道建设。节约集约利用土地和岸线资源，着力推进铁路、公路、城市道路、城市轨道交通合并过江。

（一）推动复合型过江通道建设。

节约通道资源，鼓励多种功能过江通道复合过江，续建五峰山过江通道、沪通长江大桥，推动常州至泰州、江阴第三、通沪（北沿江）、江阴第二等公铁两用过江通道建设。开展海太过江通道规划研究工作，力争建成复合型的过江通道。

（二）加快铁路过江通道建设。

增强长江两岸城市间交通联系的保障能力，提升快速连通水平，建设南京上元门等铁路过江通道，确保隔江相望的两个设区市之间均有铁路过江通道，实现江苏省“四纵四横”综合运输通道内铁路动脉贯通。引导宁镇扬地区一体化发展，建设宁仪城际铁路过江通道。研究预留金山过江通道。

（三）优化公路过江通道布局。

近期以缓解公路过江通道交通压力，远期以支撑城市群一体

化为目标，完善高速公路过江通道布局，加强普通干线公路过江通道建设。续建南京长江五桥，推进南京龙潭、锦文路、润扬第二、苏通第二、七乡河、张皋、张靖、崇海等过江通道建设。开展润扬第四、靖澄等过江通道规划研究。

（四）完善城市过江通道功能。

支持国家级江北新区建设，加快南京和燕路过江通道建设，加快南京仙新路、建宁西路、汉中西路、南京地铁4号线二期等过江通道建设，开展南京地铁13、14号线过江通道和仪征至龙潭过江通道等规划研究工作。引导镇江—扬州跨江城镇组团发展，研究预留镇江、扬州两市中心城区之间联系的城市轨道过江通道布局，开展南京市域快速轨道过江通道、润扬第三过江通道等规划研究。

至2020年，过江通道数量达17座。至2025年，已建和在建过江通道数量达30座，过江通道瓶颈基本缓解。至2035年，形成功能完善、安全可靠的过江通道系统，已建和在建过江通道数量达36座，跨江联系更加便捷顺畅，长江两岸相邻县级节点基本实现直连快通。

专栏9 过江通道建设项目

2018—2020年建设项目：沪通长江大桥、五峰山过江通道、南京长江五桥、和燕路过江通道、仙新路过江通道、常州至泰州过江通道、龙潭公路过江通道、建宁西路过江通道、上元门过江通道、南京地铁4号线二期过江通道等项目，力争开工建设江阴第三过江通道、江阴第二过江通道、润扬第二过江通道、锦文路过江通道等项目。

2021—2035年新开工项目：通沪（北沿江）过江通道、七乡河过江通道、汉中

西路过江通道、苏通第二过江通道、张皋过江通道、张靖过江通道、宁仪城际铁路过江通道、崇海过江通道等项目。

预留项目：南京地铁13号线过江通道、南京地铁14号线过江通道、金山过江通道、仪征至龙潭过江通道、润扬第三过江通道、润扬第四过江通道、靖澄过江通道、海太过江通道、南京市域快速轨道过江通道等项目。

八、统筹交通枢纽建设

（一）建设综合交通枢纽城市。

着力提升南京、连云港、徐州、无锡四个全国性综合交通枢纽功能，推进苏州、南通、淮安等区域性综合交通枢纽建设，进一步增加枢纽城市辐射力和竞争力。重点提升南京首位度，以航空、铁路、航运为核心，强化与全球主要枢纽机场和国内外重要城市直联通达，建成南京至省内设区市城市“1.5小时高铁交通圈”，支持镇江、扬州融入南京枢纽布局。

（二）提升综合客运枢纽一体化水平。

重点依托铁路站、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客运枢纽，重点建设和完善北沿江高铁南京北站，南沿江铁路江阴站、金坛站、武进站，连淮扬镇铁路扬州东站、淮安东站，沪通铁路南通西站、张家港站、常熟站、太仓站，沿海铁路盐城站、连云港站，徐宿淮盐铁路宿迁站，京沪铁路徐州站，盐泰锡常宜铁路无锡惠山站等综合客运枢纽项目。构建以机场为主导的客运枢纽，重点建设和完善南京禄口国际机

场、无锡硕放机场等综合客运枢纽项目。到2020年，全省累计形成30个以上综合客运枢纽。到2025年，累计形成50个以上综合客运枢纽。到2035年，基本实现综合客运枢纽县级节点覆盖。

（三）推进多式联运枢纽集约化发展。

引导和推进具有较强公共服务属性和区域辐射能力的多式联运枢纽发展，优化与长三角乃至国家多式联运体系的对接，进一步发挥大集散、大中转的功能与作用。以沿江重点港区为依托，围绕货物流向，加强港口与铁路、航道、公路等有效衔接，规划建设南京龙潭国际综合物流集聚区、上合组织（连云港）国际物流园等铁水联运枢纽，强化铁路与港口货运服务系统对接。以铁路货场、铁路专用线为依托，规划建设南通平东物流园区等公铁联运枢纽，拓展和延伸铁路货运系统末端。以航空枢纽为依托，规划建设南京空港跨境电商产业园、淮安空港产业园等陆空联运枢纽，完善航空货运、跨境物流等方面的服务功能。推动货运枢纽场站集疏运体系建设与完善，提升货运枢纽跨运输方式一体化衔接水平。到2020年，建设21个多式联运枢纽，其中，铁水联运枢纽12个、公铁联运枢纽2个、陆空联运枢纽7个，实现多式联运枢纽覆盖所有设区市、50%左右的沿江沿海重点港区和内河重点港口。

（四）大力发展枢纽经济。

重点依托港口、机场、高铁站等枢纽，提升枢纽设施功能，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、临港经济产业、高铁经济产业等新产业类型以及跨境贸易、口岸服务等新型服务功能，为地区现代产业体系重构和创新注入新内涵。围绕沿江沿海港口，大力发展港口枢纽经济区。依托机场，积极打造临空经济区等产业园区，积极支持南京申报国家级临空经济示范区。以高铁枢纽站点为核心，圈层化布局商务、旅游休闲、居住等对高铁枢纽依赖性逐步递减的产业，推动高铁枢纽经济发展。

九、完善交通运输体系

在提升长江黄金水道功能、加快补齐铁路航空发展短板和过江通道建设的基础上，完善公路网络功能，发挥在长江经济带综合立体交通运输走廊中的基础性、集散性功能，推进油气输送管网建设。提升运输服务水平，推进智慧交通建设，支撑江苏长江经济带高质量发展。

（一）完善公路网络功能。

完善高速公路网络功能。以国家高速公路通道扩容和省际高速公路建设为重点，推动京沪高速新沂至江都段、沪鄂高速太仓至常州段等项目扩建，加快溧阳至宁德、宜兴至长兴等省际衔接项目建设。完善高速公路网络布局，建设五峰山过江通道南北接线等项目。到2020年，高速公路通车里程达4900公里，省际接口达26个。到2025年，高速公路通车里程达5500公里，省际接口达30个。到2035年，全面建成“能力充分、覆盖广泛、便捷高效、开放互联”的“十五射六纵十横”高速公路网，总里程达6666

公里左右，省际接口达42个（苏鲁7个、苏皖21个、苏浙6个、苏沪8个）。

专栏10 高速公路建设项目

2018—2020年建设项目：沪陕高速公路江都至广陵段扩建、镇江至丹阳高速公路、海安至启东高速公路、无锡至南通过江通道南北接线、溧阳至高淳高速公路、宁合高速公路江苏段扩建、溧阳至宁德高速公路、宁芜高速公路宁马段扩建、京沪高速公路新沂至江都段扩建、沪鄂高速公路太仓至常州段扩建、泗洪至宿城高速公路、沪陕高速公路平潮至广陵段扩建、长深高速公路连云港至淮安段扩建、五峰山过江通道南北接线、常州至宜兴高速公路一期工程、苏锡常南部高速公路常州至无锡段、宜兴至长兴高速公路江苏段、高淳至宣城高速公路江苏段、锡宜高速公路扩建、阜兴泰高速公路建湖至兴化段、宁盐高速公路、兴化至东台高速公路、无锡至太仓高速公路无锡至苏州段、扬州西北绕城高速公路扩建、射阳至盐城高速等项目。

2021—2035年新开工项目：盐靖高速扩建、连霍高速公路徐州南绕城及至苏皖省界段扩建、台儿庄至睢宁高速、连云港至宿迁高速、常泰过江通道连接线、张靖过江通道连接线、仪征至禄口机场高速、长深高速桂庄枢纽至新昌枢纽段扩建、京沪高速锡澄高速段扩建、沈海高速常熟港互通至董浜南枢纽段扩建、扬溧高速镇江南互通至丹徒枢纽段扩建、京台高速大黄山枢纽至苏鲁省界段扩建、沈海高速赣榆枢纽至灌云北枢纽扩建、苏嘉杭高速尹山枢纽至苏浙省界段扩建、临沂至盐城高速、丹阳至宜兴高速、滨海至淮安高速、南通绕城高速、通州湾至南通高速、宝应至金湖高速、南京至滁州高速、泗洪至蚌埠高速、连云港港口连接线、通洋高速公路二期、苏州至绍兴高速、徐州绕城高速、盱眙至明光高速、崇海通道、徐州至蚌埠高速、徐州至阜阳高速、南京至广德高速、南通至上海高速、宁和高速、常宜高速公路二期、太仓港南疏港高速公路等项目。

提高普通国省干线公路网络畅通性。以提升路网通畅性为重点，推进普通国省干线公路建设，全面消除跨区域“瓶颈路段”。提升城镇连绵发展带及都市圈内部城镇间干线公路快速化功能。推进干线公路与城市道路服务功能有效衔接、融合。采取拥堵路段改扩建或快速化改造等方式，提升中心城区进出城交通通行能力。到2020年，新开工普通国省干线公路600公里左右，建成1200

公里左右，总里程超过1.1万公里。到2025年，普通国省干线里程达1.5万公里左右，形成“4射、52纵、48横、5环、86联”普通国省干线公路网。到2035年，设区市之间、设区市与所辖县(市、区)之间基本实现快速干线公路连通，干线公路运行效率和服务水平进一步提升。

加强“四好农村路”建设。落实乡村振兴战略，结合新农村、特色田园乡村建设和扶贫攻坚等新要求，打造“特色致富路”“平安放心路”“美丽乡村路”“美好生活路”，推动我省“四好农村路”建设走在全国前列。重点推进所有行政村通双车道四级公路、特色田园乡村通达等级公路，基本完成现有农村公路危桥改造。以12个省重点帮扶县、6个苏北重点片区和黄桥茅山革命老区为重点，实施交通精准扶贫脱贫工程，研究并适时出台经济特别薄弱地区农村公路补助政策。到2020年，新改建农村公路1.35万公里左右、桥梁8500座左右，农村公路实现建管养运协调发展。

(二) 推进油气输送管网建设。

统筹全省原油、成品油管网布局。有序推动管道项目建设和原有老旧管道增输改造，形成布局合理、连接全省主要炼厂和主要终端市场的原油、成品油输送网络。重点推进连云港—徐州—商丘成品油管道等项目建设。到2020年，新建原油管道500公里以上，原油管道达到1500公里，新建成品油管道500公里，成品油管道达到1500公里。

加大天然气管网覆盖。加强干支管网建设，重点建设中俄东

线江苏段、青岛—南京等输气管道，加快推进南通（海门）—苏州（常熟）过江管道建设。强化跨省联络，重点建设江苏沿海管道及其辐射安徽、河南的横向支干线等，发挥沿海LNG接收基地立足江苏、服务长三角、辐射中部省份的作用。同步推进一批支线管网建设。到2020年，全省天然气主干管网形成“五横八纵”干线输气网络，里程达3400公里，实现天然气管网县区全覆盖。

专栏11 油气管道建设重点项目

原油、成品油输送管道：日照（连云港）至仪征原油管道复线、连云港炼化一体化一期配套（连云港—徐州—商丘）成品油管道、鲁宁线（江苏段）安全隐患整治等项目。

天然气输气主干管道：中俄东线江苏段、青宁管道、滨海LNG外输管道、沿海管道等项目。

（三）推动运输服务升级。

建立公交化、多元化的城际客运系统和以江海河联运为特色的多式联运体系，进一步提升运输服务一体化水平，提升交通运输对长江经济带资源要素流动的支撑服务能力。

提升旅客运输服务品质。依托多层次、一体化的轨道交通体系，提供符合群众出行规律、便民惠民利民的“公交化”的运输服务。加强与铁路企业沟通与协调，研究利用宁启、京沪等能力富余的普通铁路开行城际、市域列车。优化整合道路客运资源，大力发展城际公交、跨江公交和毗邻公交，推进城市群公共交通一体化。积极推进旅客联程联运，开展旅客联程运输示范工程建设，研究制订促进旅客联程运输发展的意见，因地制宜开展空铁

联运、公铁联运、空巴联运等联程客运服务，探索建立科学的枢纽接驳服务模式。在推进道路客运联网售票的基础上，积极联合民航、铁路部门推进“一窗式”售票服务，发展“一票式”联程联网，普及电子客票。推进多种运输方式之间的往返、联程、异地等各类客票业务，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”。

大力发展江海联运、铁水联运等货物多式联运。加快完善海运直达、江海联运、为长江中上游地区中转联运三大运输体系。加快发展海运直达运输，积极发展江海直达船型，加快发展南京以下港口5万吨级海轮直达运输、江阴大桥以下其它港口兼顾10万吨级及以上海轮直达运输。大力发展江海联运，完善长江南京以下江海联运港区的联运配套设施，优化集装箱、矿石、煤炭等重要货类江海中转联运体系；以南京港龙潭港区、苏州港张家港港区等为重点，构建沿江商品汽车江海联运体系。加快发展内河集装箱运输，打造苏锡常、徐宿淮及苏中地区对接太仓港、南京港、连云港港、上海港等内河集装箱航线，完善集装箱江海河联运体系。进一步提升为长江中上游地区中转功能，深化沿江港口与长江中上游地区合作，探索开行长江中上游港口与太仓港、南通港、南京港的集装箱班轮。发展铁水、公铁等多式联运，提升铁路货运服务功能。深入推进中欧（亚）班列发展，进一步加大整合力度，统筹推动中欧（亚）班列扩量增效。鼓励结合铁路集装箱班列发展铁水、公铁等多式联运。继续推进多式联运示范工

程建设，加强多式联运设施设备、技术标准、信息资源、服务规范、作业流程等方面的一体化对接，加快培育承担综合运输业务的市场主体，提高综合交通运输体系组合效率，引导中长距离货运由公路运输转向水路、铁路运输，促进运输结构调整。

（四）推进智慧交通建设。

充分利用互联网、大数据、云计算等新技术新手段，推动交通运输服务智能化、运输组织高效化和交通管理精细化，为长江经济带高质量发展提供先导先行。

进一步夯实交通信息化基础设施。加强省、市两级交通运输信息资源系统的建设，以及地理信息服务、移动应用、标准化信息管理等基础平台建设，实现与部省数据共享交换。加强交通、旅游、气象等跨部门出行信息资源共享。建设数字交通，加强公路、水路等基础设施以及载运工具、交通运行环境等感知监测体系建设，建成覆盖全面、泛在互联的智能交通感知网络，实现重要路（航）段和关键节点实时监测全覆盖，支撑自动驾驶技术广泛应用。支持大数据、云计算、物联网、人工智能等在交通运输规划、建设、管理、服务、产业等领域研究应用和推广。

提高公众出行智能化服务水平。构建旅客综合信息服务平台，基于出行链推进出行信息服务“一站式”建设，支持互联网企业、交通运输企业、协会等加强合作，通过提供涵盖运输、停车、租赁、修理、救援、衍生服务等领域的综合信息服务，提升服务能力。支持跨省域交通一卡通互联互通，加快推进移动支付

服务。建设完善城市公交智能化应用系统，充分利用社会资源和企业力量，推动具有城市公交便捷出行引导的智慧型综合出行信息服务系统建设。支持开展“互联网+定制客运”等预约式个性化服务，发展定制巴士、城市通勤车运输等相关新服务业态。推动相关政府部门、事业单位加快交通出行公共信息资源开放，充分利用以综合交通出行大数据开放云平台为代表的各类数据开放平台，支撑各类出行信息服务产品的研发推广。鼓励各类主体利用开放信息资源开展出行服务创新。

提升货运物流信息化服务水平。充分利用和不断完善既有专业化多式联运信息平台，拓展公铁水、水水等多式联运信息服务，构建覆盖多式联运全链条的信息服务平台。鼓励和支持长江经济带货运物流企业深化信息资源共享、共建信息平台，大力发展无车（船）承运人等平台型货运物流企业，支撑货源、运力、场站设施等资源跨市域一体化配置。强化企业信息平台对跨运输方式线路优化、跨行政区运力匹配的支撑和引导。推进以港口为中心的货运“一单制”多式联运建设，实现与口岸查验监管部门相关系统及各地电子口岸的平台对接。推广使用货运“电子运单”，加快危险货物承运托运一体化监管系统建设。

十、保障措施

（一）加强组织保障。

贯彻落实习近平总书记关于推动长江经济带发展的系列重要讲话精神，按照《长江经济带发展规划纲要》《交通运输部落

实〈长江经济带发展规划纲要〉实施方案》《交通运输部贯彻落实习近平总书记推动长江经济带发展重要战略思想工作方案的通知》和《江苏省长江经济带发展实施规划》的要求，扎实推进和落实各项目标任务。

加强与国家有关部门的联系，积极争取国家对长江经济带综合立体交通运输走廊建设的指导和相关政策支持。加强与长江沿线省市的沟通，建立健全地方政府间协商合作机制，共同研究解决区域合作中的重大事项。打破区域性市场壁垒，实施统一的市场准入制度和标准。扩大信息资源开放共享，推进一体化市场体系建设，提高基础设施网络化、一体化服务水平。充分调动社会力量，建立各类跨地区合作组织。

（二）深化交通运输体制机制改革。

推进交通运输大部门制管理体制机制改革。进一步整合交通运输行业政府管理职能，实现机构设置由分散向集中转变，提高行政效能。优化交通部门职能结构，实行决策权、执行权、监督权相互制约又相互协调的管理模式。积极争取健全铁路、航空领域的省级及以下事权，形成相匹配的铁路、航空管理机构设置、职能配置和工作流程。继续深化港口一体化改革，做实做大做强省港口集团，打造成为全省港口投资、建设、管理、运营主体，推进港口高质量发展。加强机场资源整合，统筹全省航班航线资源，加快组建省机场集团。借鉴南京城乡交通运输一体化改革经验，积极推进全省各设区市大部门制改革。

（三）创新投融资机制。

贯彻落实深化投融资体制改革的意见，激发民间投资潜力，优化政府投资安排方式，防范和化解地方政府债务风险。完善政府和社会资本合作模式，合法合规推广PPP模式，引领社会资本参与长江经济带重大项目建设。探索设立省级交通投资基金。加大对铁路、水运等绿色集约运输方式的支持力度。积极争取铁路投融资体制改革取得突破，建立铁路建设投入长效保障机制，创新鼓励社会资本尤其是民营资本进入铁路建设领域的政策。明晰各级人民政府在交通发展中的事权和支出责任，提高公共财政对交通运输发展中公益性投入的保障能力。

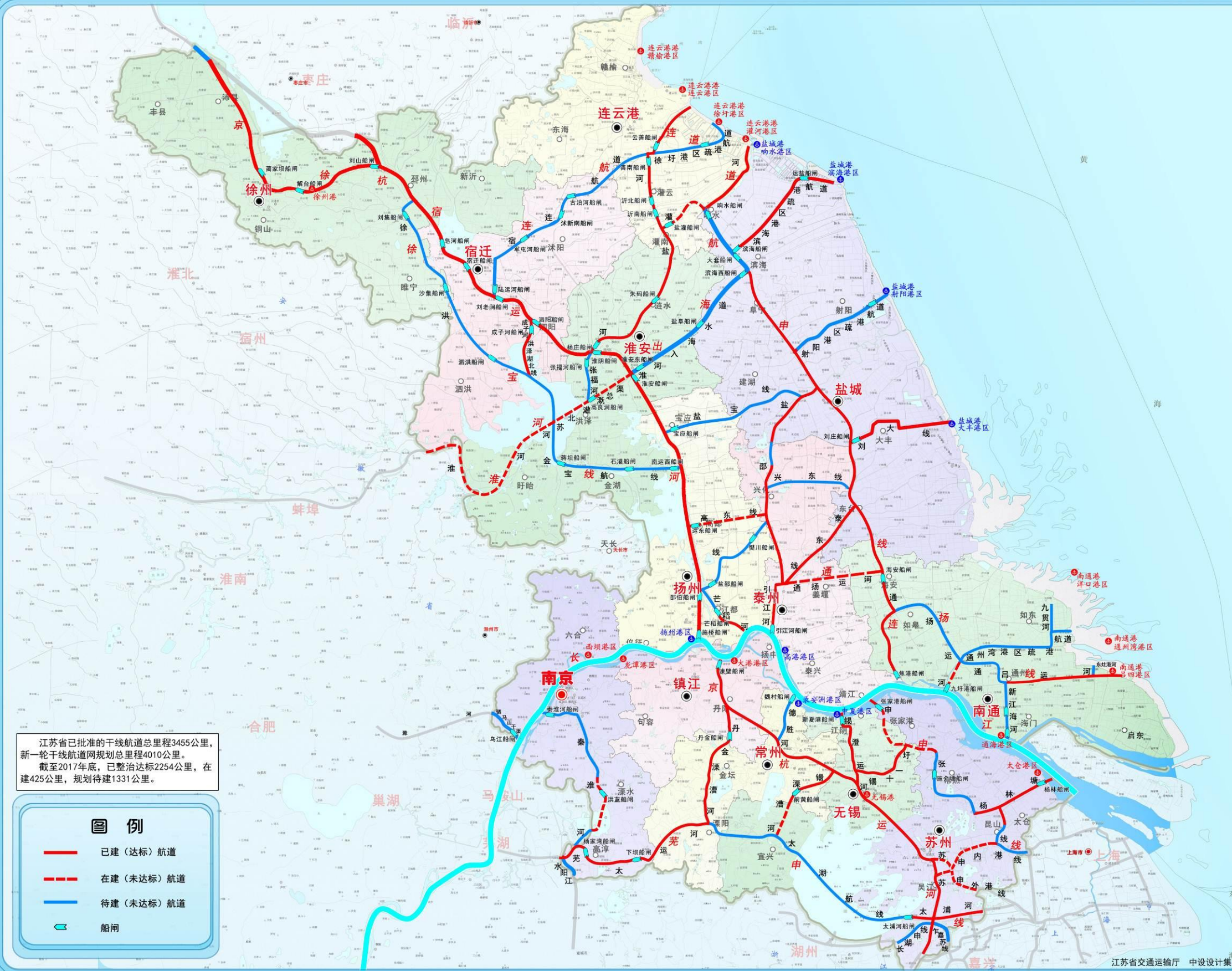
江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图1 综合交通规划图



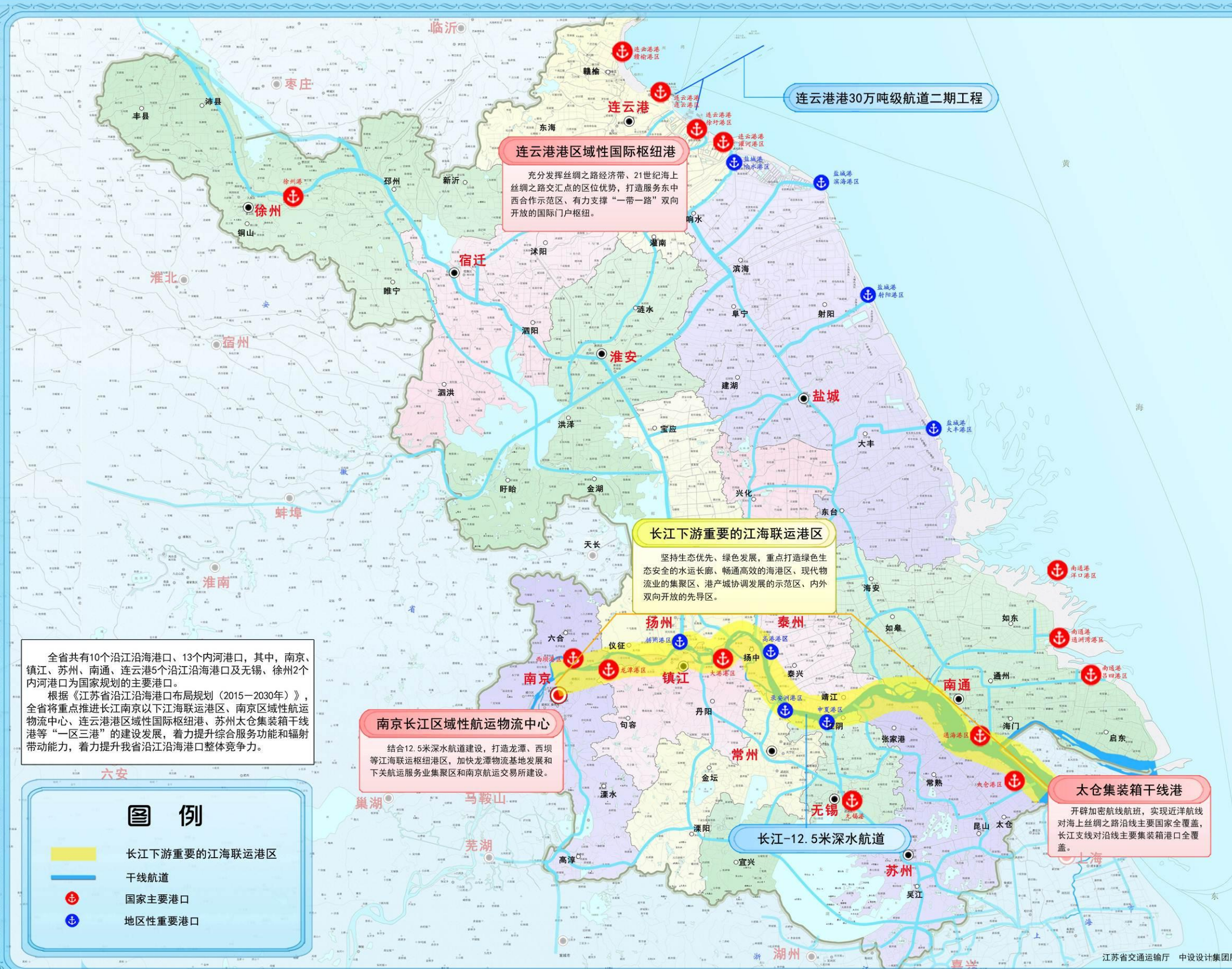
江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图N 干线航道规划建设示意图



江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图6 港口规划建设示意图



全省共有10个沿江沿海港口、13个内河港口，其中，南京、镇江、苏州、南通、连云港5个沿江沿海港口及无锡、徐州2个内河港口为国家规划的主要港口。
根据《江苏省沿江沿海港口布局规划（2015—2030年）》，全省将重点推进长江南京以下江海联运港区、南京区域性航运物流中心、连云港区域性国际枢纽港、苏州太仓集装箱干线港等“一区三港”的建设发展，着力提升综合服务功能和辐射带动能力，着力提升我省沿江沿海港口整体竞争力。

图例

- 长江下游重要的江海联运港区
- 干线航道
- 国家主要港口
- 地区性重要港口

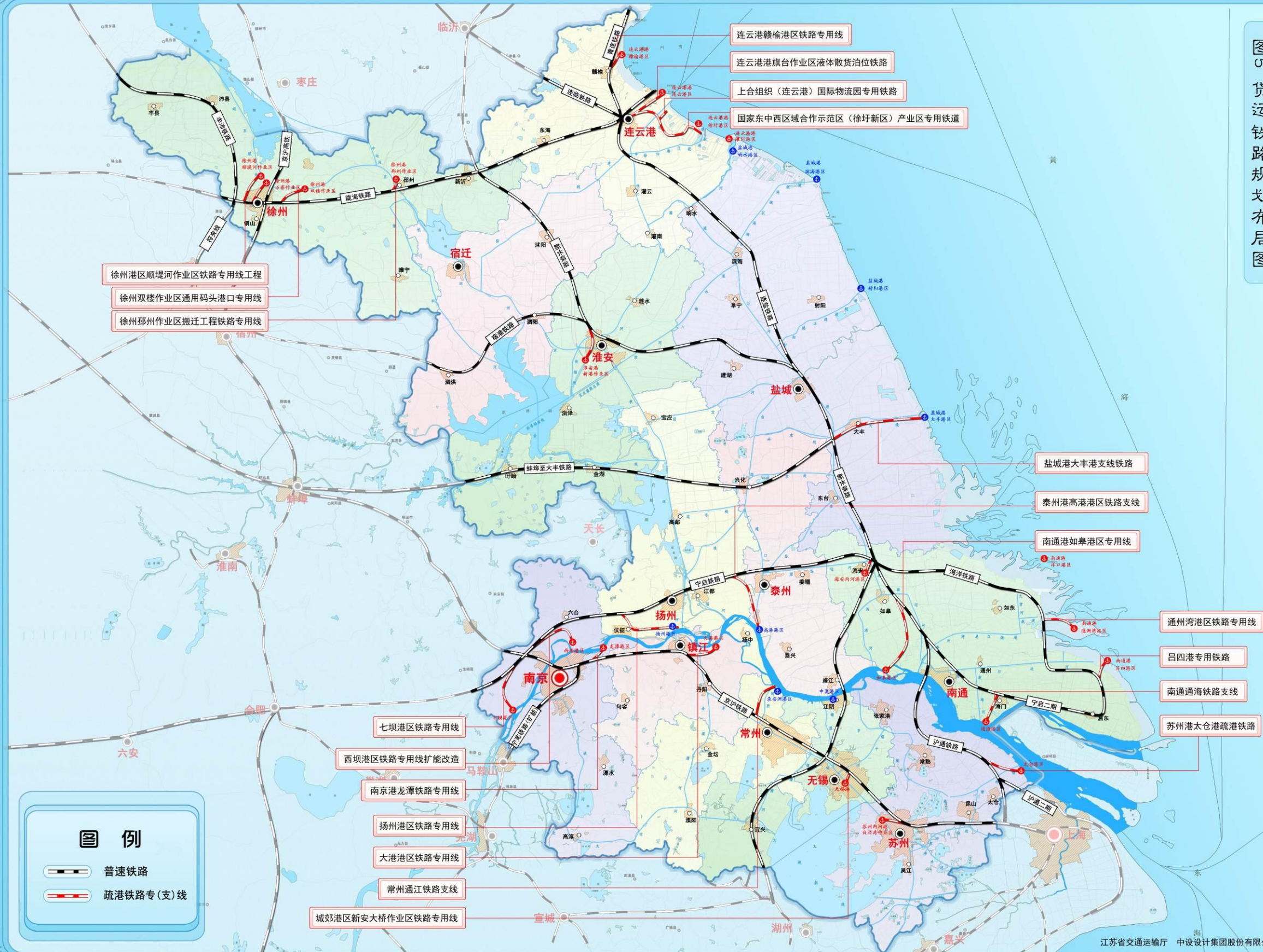
江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图下 铁路规划建设示意图



江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

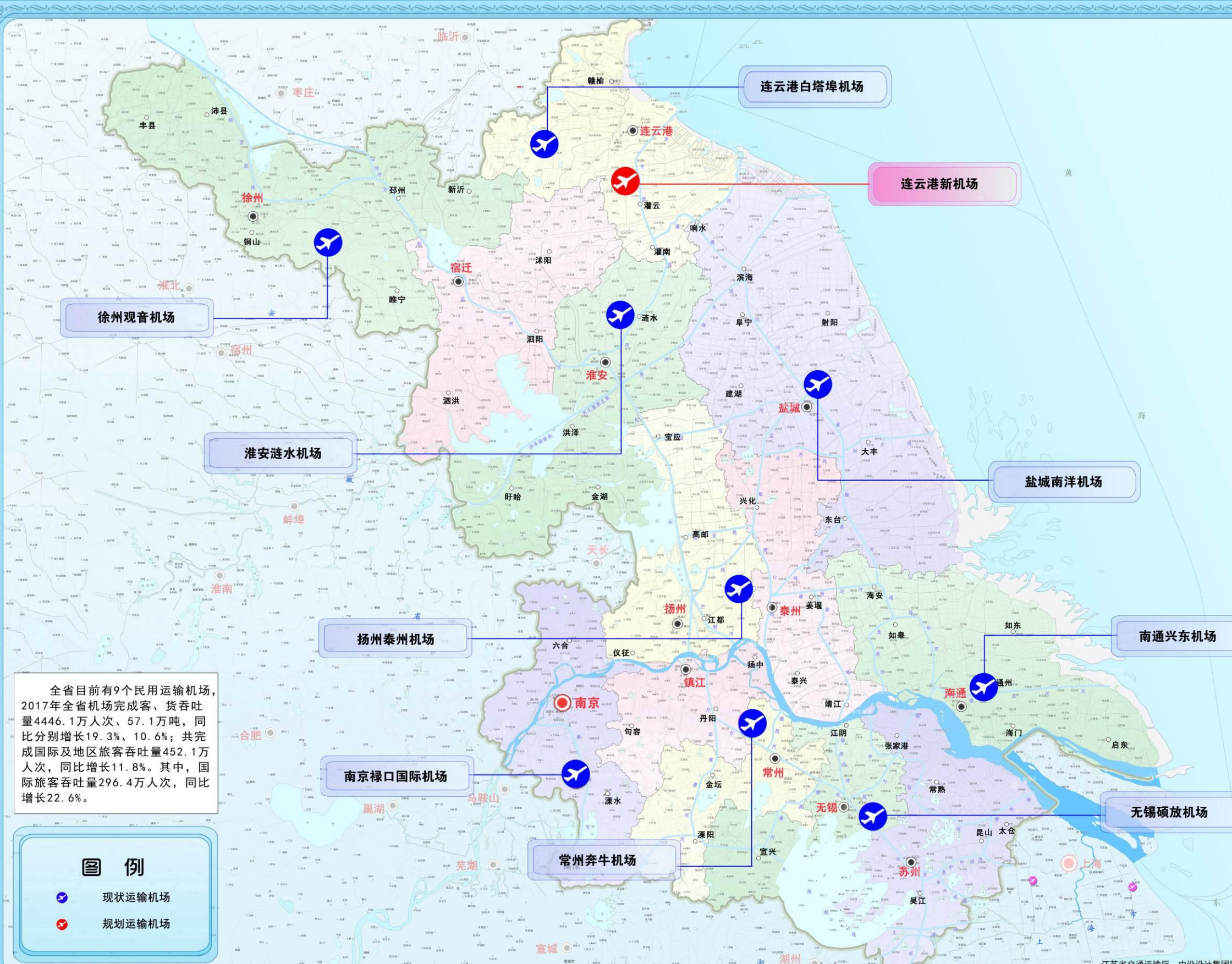
图01 货运铁路规划布局图



- 图例**
-  普通铁路
 -  疏港铁路专(支)线

江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图例 民用运输机场规划建设示意图



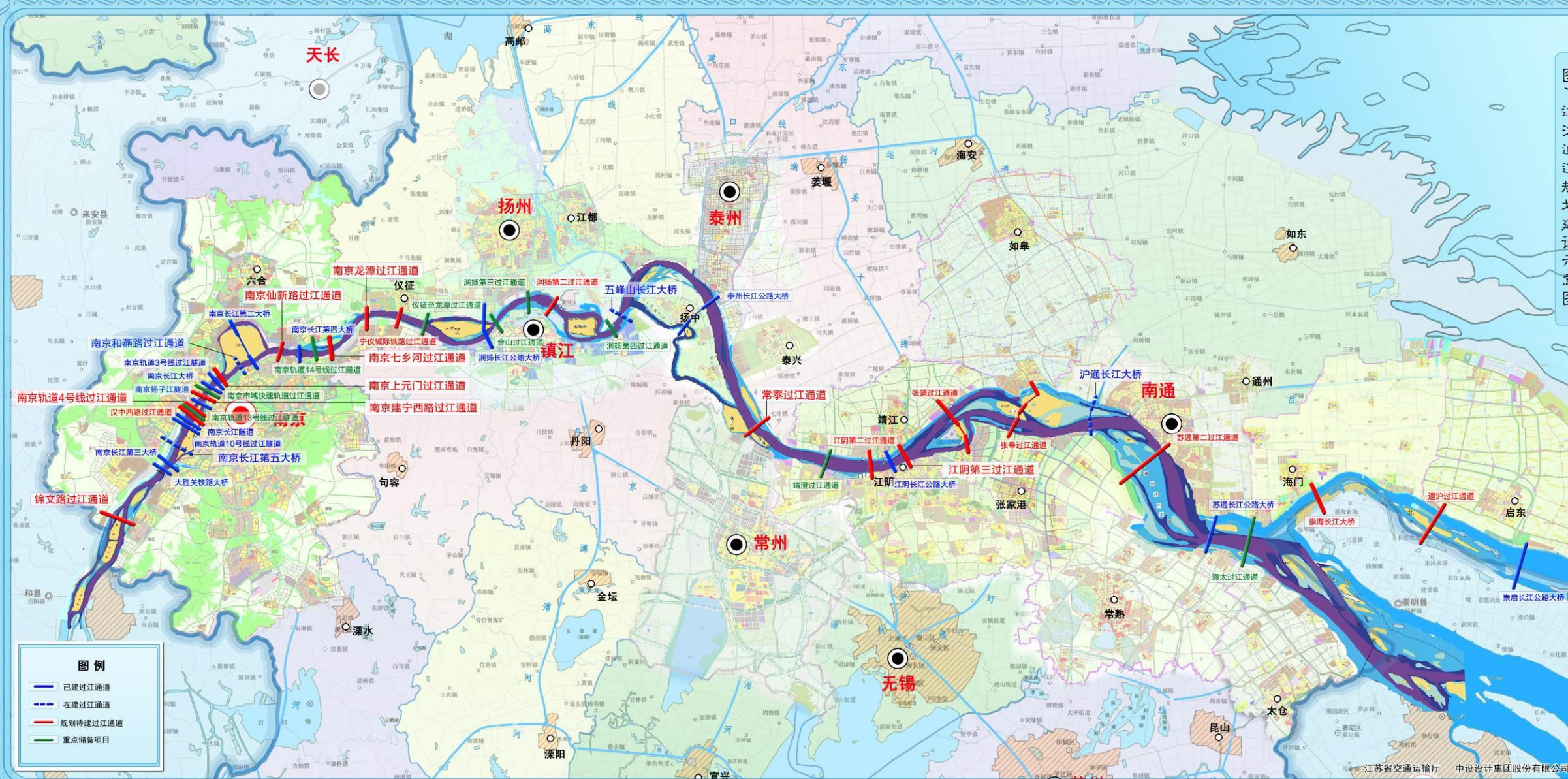
全省目前有9个民用运输机场，2017年全省机场完成客、货吞吐量4446.1万人次、57.1万吨，同比分别增长19.3%、10.6%；共完成国际及地区旅客吞吐量452.1万人次，同比增长11.8%。其中，国际旅客吞吐量296.4万人次，同比增长22.6%。

图例

- 现状运输机场
- 规划运输机场

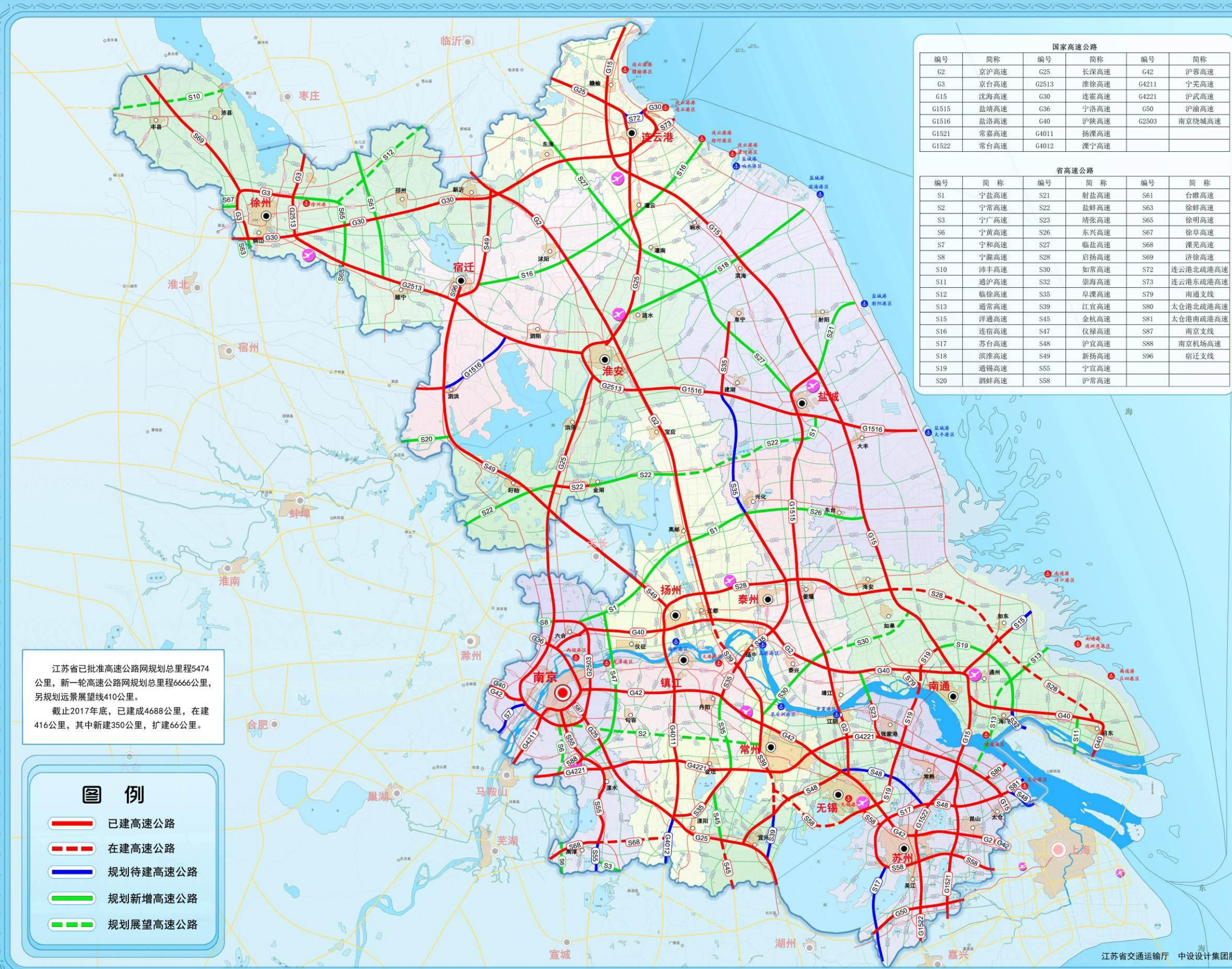
江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图7 过江通道规划建设示意图



江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图8 高速公路规划建设示意图



江苏省已批准高速公路网规划总里程5474公里，新一轮高速公路网规划总里程6666公里，另规划远景展望线410公里。
截止2017年底，已建成4688公里，在建416公里，其中新建350公里，扩建66公里。

- 图例**
- 已建高速公路
 - - - 在建高速公路
 - 规划待建高速公路
 - 规划新增高速公路
 - - - 规划展望高速公路

国家高速公路					
编号	简称	编号	简称	编号	简称
G2	京沪高速	G25	长深高速	G42	沪蓉高速
G3	京台高速	G2513	淮徐高速	G4211	宁芜高速
G15	沈海高速	G30	连霍高速	G4221	沪武高速
G1515	盐靖高速	G36	宁洛高速	G50	沪渝高速
G1516	盐洛高速	G40	沪陕高速	G2503	南京绕城高速
G1521	常嘉高速	G4011	扬溧高速		
G1522	常台高速	G4012	溧宁高速		

省高速公路					
编号	简称	编号	简称	编号	简称
S1	宁盐高速	S21	射盐高速	S61	台旌高速
S2	宁常高速	S22	盐蚌高速	S63	徐蚌高速
S3	宁广高速	S23	靖张高速	S65	徐明高速
S6	宁黄高速	S26	东兴高速	S67	徐阜高速
S7	宁和高速	S27	临盐高速	S68	溧芜高速
S8	宁滁高速	S28	启扬高速	S69	济徐高速
S10	沛丰高速	S30	如常高速	S72	连云港北疏港高速
S11	通沪高速	S32	崇海高速	S73	连云港东疏港高速
S12	临徐高速	S35	阜溧高速	S79	南通支线
S13	通常高速	S39	江宜高速	S80	太仓港北疏港高速
S15	洋通高速	S45	金杭高速	S81	太仓港南疏港高速
S16	连宿高速	S47	仪禄高速	S87	南京支线
S17	苏台高速	S48	沪宜高速	S88	南京机场高速
S18	滨淮高速	S49	新扬高速	S96	宿迁支线
S19	通锡高速	S55	宁宜高速		
S20	泗蚌高速	S58	沪常高速		

江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图6 原油、成品油管道规划布局图



图例

- 已建原油管道
- - - 规划原油管道
- 已建成品油管道
- - - 规划成品油管道

江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划（2018-2035年）

图〇 天然气基础设施规划布局图

