

江阴市“十四五”综合交通发展规划

二〇二二年九月

序 言

“十四五”时期是我国全面建设社会主义现代化国家新征程的开局期，是建设“强富美高”新江苏、推动高质量发展走在全国前列、“为全国发展探路”的关键阶段，也是无锡打造全国性综合交通枢纽的重要阶段，更是江阴实施“南征北战、东西互搏”重要战略和建成长三角高端制造、节点枢纽特质的现代化滨江花园城市决定期。交通运输是国民经济和社会发展重要的基础性、战略性、引领性产业，是重要的服务性行业。江阴市委市政府高度重视交通运输发展，牢牢把握交通“先行官”定位，将构建现代综合交通运输体系作为全市全局性重点任务和“最迫切”的任务加以推进，把《江阴市“十四五”综合交通发展规划》（以下简称《规划》）确定为重点专项规划之一。

《规划》以《交通强国建设纲要》、《国家综合立体网规划纲要》等国家、省、市相关规划和《江阴市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》为指导，紧扣“高质量”和“一体化”两个核心，明确“十四五”时期江阴市交通运输发展的思路、目标和重点任务，提升江阴交通运输高质量发展能力，为江阴深度融入长三角一体化、苏锡常都市圈建设等国省重大战略，当好新时代县域现代化建设和高质量发展的标杆典范奠定坚实基础。本规划是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导今后五年江阴综合交通运输发展的纲领性文件。

目 录

一、发展基础和形势要求	1
(一) 发展基础	1
(二) 存在问题	21
(三) 形势要求	26
(四) 需求特征	29
二、指导思想、基本原则和发展目标	31
(一) 指导思想	31
(二) 基本原则	31
(三) 发展思路	32
(四) 2035 年远景目标	34
(五) “十四五”发展目标	35
三、重塑面向长三角一体化的交通枢纽优势	41
(一) 打造海江河联运枢纽港	41
(二) 强化综合运输通道能力	47
(三) 共享周边铁路航空枢纽	48
四、构建融入世界级城市群的综合交通网络	50
(一) 推动轨道交通成网	50
(二) 加快跨江通道建设	52
(三) 完善道路网络体系	52
(四) 强化水路运输优势	62

(五) 培育特色航空服务	65
(六) 提升养护管理水平	65
(七) 协同国土空间规划	67
五、打造便捷舒适的客运服务体系	68
(一) 推动客运模式升级	68
(二) 加快城际客运转型	70
(三) 优化城市客运服务	71
(四) 引导城乡客运一体	72
(五) 促进交通融合发展	73
六、培育高效活力的货运服务体系	75
(一) 优化物流节点布局	75
(二) 推动运输结构转型	77
(三) 加快跨境物流发展	78
(四) 完善城乡一体配送	78
(五) 推动运输装备升级	80
(六) 引导运输服务创新	81
(七) 完善货运集疏体系	82
七、推动交通运输更高质量发展	86
(一) 提升智慧交通水平	86
(二) 强化“双碳”交通贡献	89
(三) 完善安全应急保障	90
八、提升交通运输行业治理能力	92
(一) 深化体制机制改革	92

(二) 加强法治交通建设	93
(三) 推进信用体系建设	94
(四) 增强创新发展能力	95
九、保障措施	97
(一) 加强组织领导	97
(二) 加大政策支持	97
(三) 完善实施机制	99
(四) 强化监督评估	99
 附件：江阴市“十四五”交通基础设施建设项目计划表	 100
附图：1. 综合交通现状图	115
2. 综合交通规划图	116
3. 铁路、轨道建设示意图	117
4. 航道建设示意图和港口建设示意图	118
5. 高速公路、过江通道建设示意图	120
6. 普通国省干线建设示意图	121
7. 县道及其他道路建设示意图	122
8. 快速路建设示意图	123
9. 客运枢纽建设示意图	124
10. 货运枢纽建设示意图	125

一、发展基础和形势要求

(一) 发展基础

“十三五”以来，我市交通运输行业紧紧围绕建设“强富美高”新江阴的要求，以发展现代交通运输业为主线，着力优化设施网络布局，提升运输服务效能，提高行业治理能力和水平，较好地完成了“十三五”期目标任务。交通在经济社会发展中的基础性、先导性作用进一步发挥，有力支撑了社会经济平稳快速发展，也为改善民生、促进社会和谐稳定提供有力保障。

1、交通基础设施能力稳步增强

“十三五”以来，江阴市综合交通网络建设持续推进，截至2020年底，交通运输线路总里程达到2844.7公里，较“十二五”末增长3.49%。“十三五”期间，全市交通基础设施建设累计完成投资约87.4亿元，年均投资规模约17.5亿，有力支撑了江阴城镇空间拓展和经济高质量发展。

(1) 公路网络体系日益完善

“十三五”期间，重点推进区域路网互联、快速路成网、基础路网布局优化，基本建成了以高快速路为主骨架、国省干线公路为主动脉、农村公路网为微循环的路网体系。2020年底全市公路总里程达2450.1公里，面积密度248.2公里/百平方公里，在苏南地区中名列前茅，其中二级及以上公路里程1232.9公里，较2015年新增315.9公里，总体占比为50.3%。

高速公路互通布局优化。“十三五”期间，紧密配合沿江高速

公路拓宽改造工程前期工作，同步优化江阴境内互通布局，进一步提升全市路网衔接效率。建成江阴境内最大互通——锡澄高速江阴南互通，至此全市形成“两横两纵”高路公路网（两横：沿江高速、沪蓉高速，两纵：锡澄高速、锡通高速）及9个互通道口的格局，全市重要节点实现15分钟出入高速公路，进一步奠定江阴互联互通区域枢纽基础。

快速路网建设全面提速。“十三五”期间，为全面推进江阴快速路建设，成立快速内环一期工程建设工作组，完成芙蓉大道快速化改造，顺利开工长山大道快速化改造工程（东定路—半夜浜桥），完成大桥南路、新澄杨线一期、滨江路、夏东路等4个快速化改造项目的施工图设计。截至2020年底，江阴形成包括海港大道、江阴大道、芙蓉大道的“两横一纵”快速路网结构，总里程达57.6公里，较2015年增长19.4公里。快速内环雏形渐成，对拉开城市框架、缓解主城交通拥堵、服务公众便捷出行与产业运输需求具有重要作用。

普通国省干线逐步完善。“十三五”期间，建成S340江阴段，开工建设S229（暨南大道—惠山交界），启动暨南大道西延前期工作，普通国省干线公路里程达258.5公里，较2015年增长93.85公里，“四横八纵”国省干线公路网路不断完善，实现了对乡镇节点、经济开发区节点全覆盖。普通国省干线二级及以上比例达100%，其中一级公路占比85.7%，有力提升了区域融合发展和产业协同能力。

锡澄一体化公路加快互联互通。“十三五”期间，按照“先急后缓”原则有序推进锡澄一体化项目，基本确定长山大道南延设计方案、多轮沟通凤翔大道对接道路方案优化等，积极推进锡澄一体化连接道路工可等相关工作。锡澄联系通道为“2高3快7干线”的规划格局，共12条公路通道，其中6条已建成（锡澄高速、锡通高速、海港大道、锡澄路、长安大道、锡沙线）。

四好农路建设成效显著。“十三五”期间大力推动“四好农路”建设，稳步开展农村公路提档升级和农村公路安保工程建设，完成农村公路提档升级161公里、危桥改造36座，农村公路总里程达到2118.9公里，其中三级及以上占比提升至60.1%，行政村双车道四级及以上公路通达率100%，农村公路纳入财政经费覆盖率100%。建成紫金路一期、光明路一期等工程，完成范钱路、茂荡路、祝璜路、峭岐迎宾路改造，建成新桥南环路黄泥浜桥及完成中康桥、长泾桥等改建，有序推进田由路西延、范钱路东延前期工作，农路主要干道形成了“六横八纵”的格局，基本实现干支线连通、内外沟通、城乡贯通、村村覆盖。成功获批“四好农村路”省级示范县，农村公路“一县一品牌、一区一特色”品牌创建通过省级评估并成功推出“澄途似锦”农路品牌。新桥镇、临港街道等5个乡镇（街道）成功创建为江苏省和无锡市“乡村公路管养及安保工程示范乡镇”，农村公路示范路总数已达到37条。

专栏：江阴公路网发展情况

截至 2020 年底，江阴市一级公路里程 404.2 公里，二级公路 756.0 公里，二级级以上公路占总里程的 50.4%，比 2015 年增加 11.4%，等级结构优化明显。农村公路方面，农路总里程为 2118.9 公里，三级及以上农村公路里程 1273.5 公里，占农村公路总里程的 60.1%，占公路总里程 51.9%，三级及以上农村公路占农村公路网总里程较 2015 年增长 9.3%。

表 1-1 江阴市 2015 年和 2020 年公路网等级情况分析表

分类	2015		2020		对比分析	
	里程 (公里)	比例 (%)	里程 (公里)	比例 (%)	增加值 (公里)	增加值 (公里)
合计	2355.2	100%	2450.1	100%	94.9	——
高速	72.7	3.1%	72.7	3.0%	0.0	-0.1%
一级	190.6	8.1%	404.2	16.5%	213.6	8.4%
二级	653.7	27.8%	756	30.9%	102.3	3.1%
三级	396.6	16.8%	371.8	15.1%	-24.8	-1.7%
四级	1041.6	44.2%	845.4	34.5%	-196.2	-9.7%

表 1-2 江阴市 2015 年和 2020 年农村公路等级情况分析表

分类	2015		2020		对比分析	
	里程 (公里)	比例	里程 (公里)	比例	增加值 (公里)	增加比例
合计	2117.9	100%	2118.9	100%	1	——
一级	43.5	2.1%	182.5	8.6%	139	6.5%
二级	636.2	30.0%	719.2	33.9%	83	3.9%
三级	396.6	18.7%	371.8	17.6%	-24.8	-1.1%
四级	1041.6	49.2%	845.4	39.9%	-196.2	-9.3%
三级及以上 在公路总 里程占比	1076.3	50.8%	1273.5	60.10%	197.2	9.3%

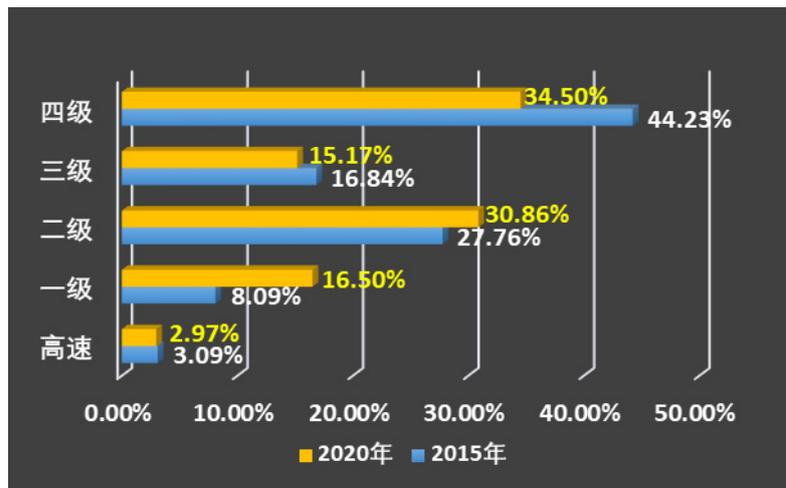


图 1-1 与十二五末公路等级占比对比分析情况

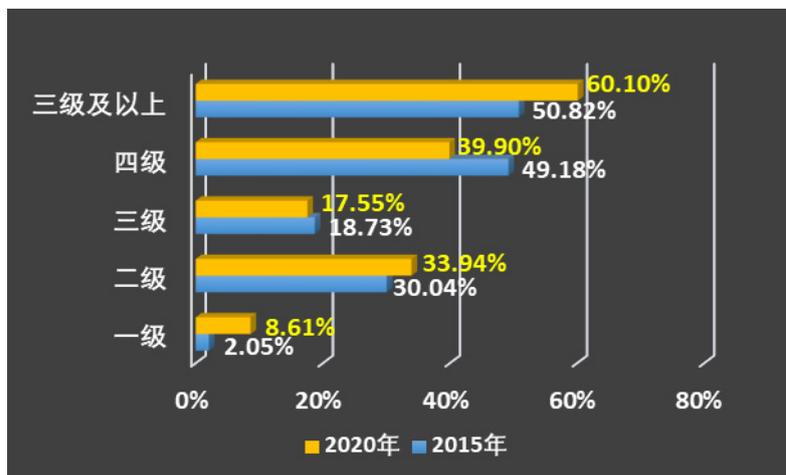


图 1-2 与十二五末农村公路等级占比对比分析情况

(2) 过江通道建设实现飞跃

“十三五”期间江阴扎实推进三条过江通道建设，江阴靖江长江隧道顺利开工建设，连接线前期方案有序开展，江阴第三过江通道前期研究工作稳步推进，靖澄过江通道顺利纳入长江干线过江通道布局规划，实现 4 座过江通道“一通一建一近期一远期”的局面，进一步巩固江阴沿江枢纽地位，也为澄张靖跨江融合及苏锡常都市圈建设提供坚实支撑。

(3) 铁路建设工作有序推进

“十三五”期间，江阴市在既有“一横一纵”两条铁路基础上，城际铁路、城市轨道交通规划建设取得突破性进展，南沿江城际、锡澄城际轨道交通 S1 线顺利开工，盐泰锡常宜城际获得国家发改委批复，完成《江阴市城市轨道交通线网规划》修编并积极做好与周边城市区域轨道交通的衔接谋划。目前，江阴市境内铁路“一横”为京沪高铁（穿越江阴西南部，但不设车站），“一纵”为新长铁路，江阴境内仅承担货运功能，铁路总里程约为 44 公里。

(4) 贯通通江达海航道网络

“十三五”期间，完成锡澄运河整治工程，共整治航道里程 25.39 公里，新建桥梁 19 座，改建复线船闸 1 座（新夏港船闸）、服务区 1 处，新建护岸 44588 米，水上方开挖 507.88 万方，水下方开挖 137.59 万方，实现千吨级船舶可在锡澄运河长江口门船闸安全畅行。此外，新增沿河绿化面积 17258 平方米，设置航道标志标牌 19 座，加固老驳岸 1884 米。截至 2020 年底，江阴市共有航道 43 条，通航里程 394.55 公里，其中等级航道通航里程为 117.14 公里，形成“两纵一横”通江达海的主干航道，干线航道通航保证率保持在 99% 以上。

专栏：内河航道发展情况

截至2020年底，等级航道通航里程为117.14km，其中三级航道25.39km，四级航道8.33km，五级航道42.61km，六级航道4.52km，七级航道36.29km，等外级航道277.41km。

全市内河港区共有码头136个，生产性泊位136个，等级航道和等外级航道码头数量大抵相当。其中七级以上等级航道分布码头91个，生产性泊位91个，等外级航道分布码头45个，生产性泊位45个。全年船闸累计通过船舶219194艘，船舶通过量1.7亿吨。

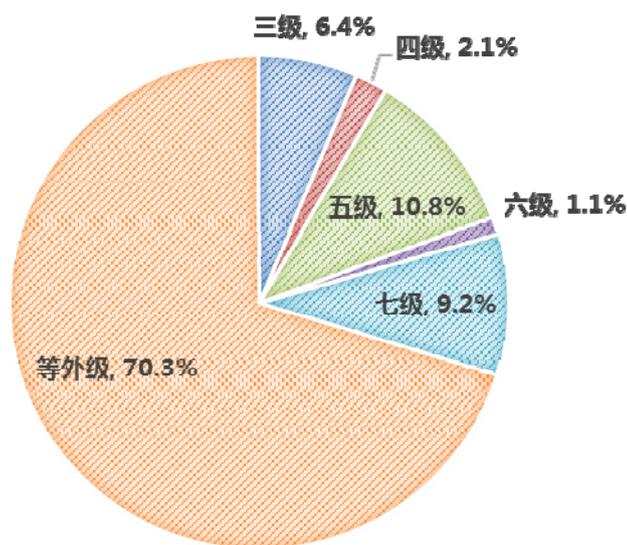
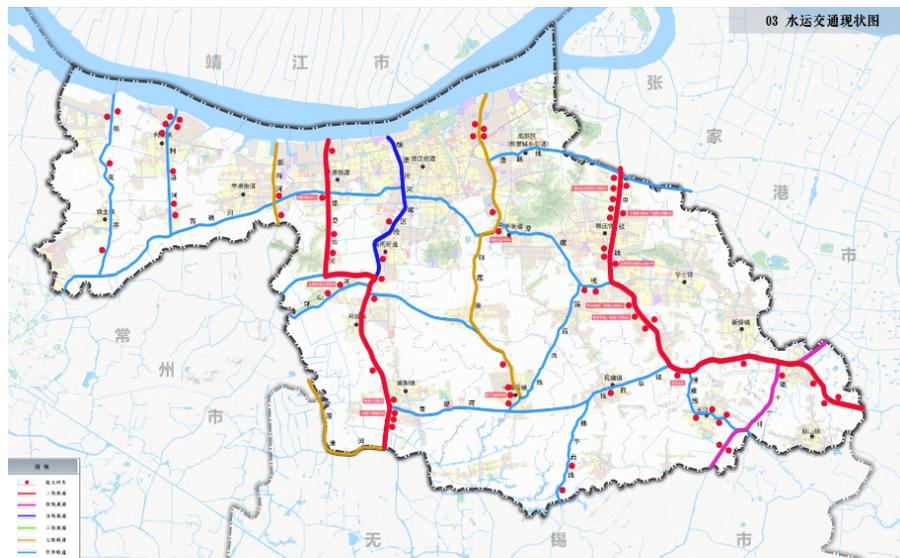


图 1-4 江阴市航道网等级比例

(5) 枢纽规划研究稳步推进

依托南沿江城际及盐泰锡常宜城际建设，稳步推进市域综合客运枢纽布局研究，江阴站综合客运枢纽（集南沿江城际、盐泰锡常宜城际、新长铁路、轨道交通、公交、长途客运等多方式）相关规划研究顺利推进。项目建成后将有力提升江阴市域交通集散能力，助力江阴更好地融入沪宁一小时高铁圈。此外，完成新长铁路江阴站货运场站搬迁工程规划研究，为货物多式联运和城市空间拓展奠定基础。

(6) 港口发展能力稳步提升

沿江码头能力和效率进一步提升。“十三五”期间完成了《无锡（江阴）港总体规划》的修编工作，新改建申夏港区5号码头、江阴港长山港区中石化江苏滨江油库码头等8处专业化码头，万吨级以上泊位占比显著提高。截至2020年底，江阴港拥有千吨级以上泊位数130个，较2015年增加41个，万吨级以上泊位47个，五万吨级以上泊位16个，十万吨级以上泊位5个。2020年累计完成货物吞吐量25624.07万吨，较“十二五”末翻一番。

外向型口岸服务能力逐步完善。“十三五”以来，配合完成南京以下12.5米长江深水航道建设，实现20万吨级海轮可减载乘潮通航至江阴，具备了一类口岸、综合保税区等优越的对外开放条件，江阴口岸先后有5个码头共8个泊位实现对外开放。江阴口岸吞吐量稳定增长，2020年货物吞吐量、外贸吞吐量较2015年分别增长103.3%和321.0%。

港口岸线治理不断推进。“十三五”期积极贯彻落实长江大保护政策，完成振华港机2号、3号码头等关停搬迁和中粮贸易平台吊、趸船码头等的退出，规划港口岸线由23.4公里调减至16.85公里，占自然岸线48.4%，低于省定指标50%，调减岸线改为水源保护岸线或非港口岸线。长江江阴段水上过驳区50台浮吊已落实拆解25台、驶离江阴水域16台，实现省内“两提前、两第一”。

专栏：江阴港码头建设及吞吐量发展

“十三五”期间，江阴港继续保持蓬勃发展的良好势头，新改建申夏港区5号码头、江阴港长山港区中石化江苏滨江油库码头等8处专业化码头。

表 1-3 2015—2020 年江阴港码头建设

序号	十三五期间江阴港建设码头	建设性质	建设内容
1	无锡（江阴）港长山港区中石化江苏滨江油库码头改扩建工程	改扩建	化工品，1个5万吨级泊位
2	无锡（江阴）港申夏港区联合铁钢码头扩建工程（3号码头二期）	新建	件杂货，1个4万吨级泊位
3	申夏港区5号码头扩建工程	新建	件杂货，1个2万吨级泊位
4	江阴利港电力有限公司一号煤码头改扩建工程	改扩建	1个5万吨级泊位
5	申夏港区长洋贸易有限公司码头	新建	1个3万吨级泊位
6	申夏港港口集团通用码头港池泊位工程	改扩建	散货，2个3000吨级泊位
7	石利港区阿尔法石油化工码头改扩建工程	改扩建	液体化工，2个500吨级泊位
8	申夏港区联合铁钢码头扩建工程（3号码头二期）	改扩建	件杂货，4万吨级泊位

2020年江阴港完成货物吞吐量为25624.07万吨，其中外贸货物6474.57万吨。完成主要货物吞吐量煤炭8510.68万吨、金属矿石10287.05万吨、化工原料1354.52万吨、钢铁2078.93万吨、石油及制品743.61万吨、集装箱运量50.61万标箱。

表 1-4 2015—2020 年江阴港吞吐量（单位：万吨）

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
江阴港吞吐量	12602	13197	15971	17560	23128	25624
较上年增长	-	4.7%	21.0%	9.9%	31.7%	10.8%



图 1-5 2015—2020 年江阴港吞吐量发展趋势图

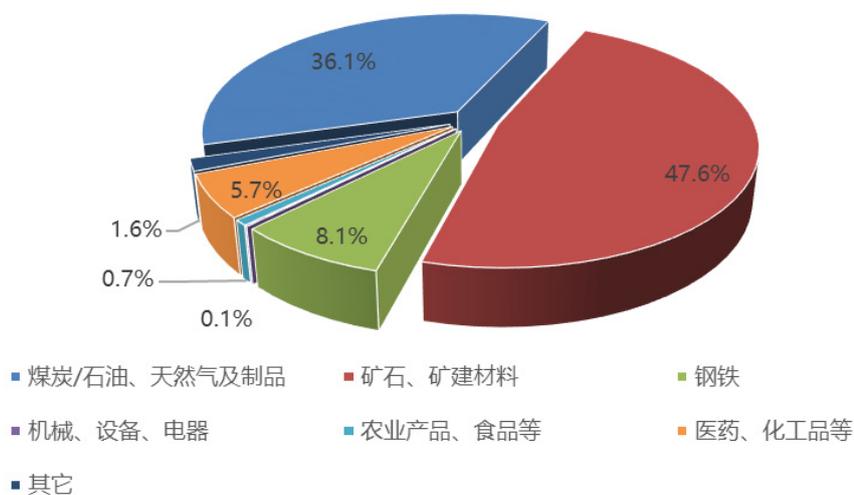


图 1-6 2020 年江阴港不同货种吞吐量占比示意图

2、交通运输服务水平整体提升

(1) 客运体系不断完善

城际客运服务更加丰富。服务方式更加灵活化，联合推出无锡至江阴跨城出行产品，城际拼车用户享受门到门服务。业务拓

展更加多元化，“十三五”期瞄准枢纽客运专线，紧抓苏南硕放机场、常州奔牛机场城市候机楼进驻江阴契机，开通江阴至无锡高铁站、常州高铁站、上海浦东机场等多条定制客运班线。细节服务更加人性化，2019年7月开启“人脸识别”进站，提升乘车体验。受新冠肺炎疫情影响，公路客运持续下滑，“十三五”期间，江阴市公路客运量达1460万人次，客运周转量143022万人公里。

城市公交服务能力显著提升。“十三五”期间，公交线网不断延伸，公交线路总计开通61条，线网里程770公里，线网密度达1.76公里/平方公里，线网里程较“十二五”末增长10.4%。城市公交车辆达到642台（折合761.4标台），其中清洁能源及新能源车辆占比82%，万人拥有公交车19.2标台。公交场站设施不断完善，完成公交首末站外滩站建设，场站总面积达14万平方米，500米站点覆盖率达到90%以上，较“十二五”末增加15%。公交运营能力不断提升，日运营里程6万公里，日发2733班次，日均乘客9.7万人次。公共自行车及网点数量较“十二五”末增长近两倍，有效缓解公交出行“最后一公里”问题。

城镇公交一体化初显成效。“十三五”期间，深入推进城镇客运一体化建设工作，实施农村客运通达工程和镇村公交发展工程，推进公交基本公共服务向社区覆盖，形成城市、城镇、镇村三级公交网络体系。此外，江阴至无锡市区、张家港、常州毗邻公交投入试运营，进一步加强与周边区域互联互通。截至2020年底，开通城区直达各乡镇的主干公交线路23条、镇村公交67条，分

别投放公交车 361 台（折合 374.5 标台）、138 台（折合 103.2 标台），清洁能源及新能源车辆占比达 69%。行政村公交覆盖率达 100%，自然村公交通达率达 93%以上，日均乘客达到 2.4 万人次，为新型城镇化和乡村振兴建设提供良好支撑。

出租及网约车规范化管理持续发力。“十三五”期间积极推进出租车行业改革，出台《关于积极稳妥推进出租汽车行业改革的实施意见》和《江阴市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（试行）》，进一步明确出租汽车的功能定位，规范业态发展、管理服务、网约车准入，组织开展网约车驾驶员考试，严格审核发放《网络预约出租汽车运输证》。

（2）货运物流发展转型加快

“十三五”期间，江阴市大力发展仓储物流、加工配送、分拨采购等现代物流产业，物流发展环境不断优化，各类园区基地及企业规模不断扩大，货运转型发展能力不断提升，初步形成具有活力的现代物流业发展新格局。

现代物流环境不断优化。建立了中国长江物流网站，成为展示江阴物流业发展的重要对外宣传窗口。“十三五”期间，出台了一系列产业强市政策，发布《市政府关于加快生产性服务业提质增效的若干政策意见》《江阴市物流运输企业政策奖励实施办法》等文件，为现代物流企业发展、项目落地、平台建设等营造良好的发展氛围。

物流园区与企业发展迅速。全市基本形成长江港口、江阴-

靖江等物流园区和华东金三角交易市场、长三角五金商贸城、江阴金属材料交易市场、江阴农副产品批发市场等多个物流中心以及大华、牧野、邦杜等多个城市配送中心。以港口、高速公路互通、物流园区为重要载体，培育了一批上规模、具有较强竞争力的临港、沿路特色的现代物流企业。截至 2020 年底，全市拥有 4 家江苏省重点物流基地、6 家省级重点物流企业、3 家全国 4A 级物流企业、2 家全国 3A 级物流企业。

专栏：现代物流企业发展情况

紧抓无锡市作为全国物流标准化试点城市建设契机，江阴吉麦隆商贸有限公司、中包精力供应链管理江阴有限公司、江苏鲜华物流有限公司、江阴市苏之酥食品有限公司 4 家企业纳入无锡市物流标准化试点；江苏华溢物流有限公司、指北针供应链管理有限公司、江苏鼎盛运通管理有限公司等取得省级网络货运平台资质；海澜之家的智能化物流仓库项目获得国家级服务业引导资金 1000 万元；恒阳化工储运有限公司入选国家供应链创新与应用试点单位等。

多级物流企业：主要包括江阴长江港口综合物流园区、江苏江阴—靖江工业园区物流园区、江阴保税物流中心、江阴临港国际物流园等 4 家江苏省重点物流基地；江阴市长江钢管有限公司、江苏江阴港港口集团股份有限公司、江阴市金属材料市场有限公司、海澜之家服饰股份有限公司、中信（江阴）码头有限公司、中粮（江阴）粮油仓储有限公司等 6 家省级重点物流企业；江苏江阴港港口集团股份有限公司、江苏大众医药物流有限公司、江阴兴澄储运有限公司等 3 家全国 4A 级物流企业；江阴中远物流有限公司、江阴市江顺物流有限公司等 2 家全国 3A 级物流企业。

农村物流发展势头明显。鼓励企业应用网上交易电子平台等先进的管理理念和科技手段。推进“资源整合、快递共配”镇村

中转共配点建设，推进快递的统一分拣、统一配送、快递进村。积极引导相关企业申报省农村物流示范点，“十三五”期在周庄金湾农村物流中心、江苏申通国际货运有限公司、江阴市南国花木专业合作社、江阴市鹏程农业科技发展有限公司等4家企业已经被评为省农村物流示范点基础上，江阴成功入选国家电子商务进农村综合示范县。

快递行业蓬勃发展。全市注册快递企业19家，备案网点365个，村邮站206个，基本覆盖各街道、乡镇、社区和建制村。2020年全年快递业务量超2.13亿件，充分满足市民网购需求、有力促进网络经济发展。此外，“十三五”期间成立了江阴市快递行业工会联合会，更好地服务全市2037名快递人员，向推进快递员“建家入会”迈出坚实一步。

运输装备结构不断优化。推进货运车型标准化，巩固货运车辆治理工作成果，持续开展危险货物运输罐车、超长平板半挂车、超长集装箱半挂车等治理工作。加强既有营运车辆排查，建立不合规车辆数据库，逐步制定车辆退出计划。大力推进国三以下营运中重型柴油货车淘汰工作，2020年注销道路运输证2698本。截至2020年底，我市有道路普货运输企业2969家，运输车辆13752辆，总吨位310047吨；道路危货运输企业36家，车辆1099辆，总吨位15487吨；水路货运企业14家，各类船舶59艘，总吨位28万吨。

货运转型升级不断加快。持续推动大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移，已实现火电企业全部利用水路运输煤炭。加快发

展集装箱多式联运，推进内河集装箱运输体系建设，2020年内河集装箱运输量达到6.35万标准箱。加快重点港口升级改造，申夏港区长洋码头工程顺利通过竣工验收。强化公路货运车辆超限超载治理，常态化保持对超限超载行为的查处打击力度。

3、交通行业管理水平显著提高

(1) 养护水平明显提升

公路养护管理持续增强。大力推进养护机械化、精细化，提升公路路况，公路养护管理取得新进展。“十三五”期间完成江阴大桥养护工程，成为国内首例大流量高速公路集中养护示范工程之一。普通国省干线公路养护里程达27.43公里，公路养护摊铺沥青面积超20万平方米，国道管养里程实现“零的突破”，2020年顺利通过交通运输部组织的“十三五”国评验收工作。完成青阳养护工区、长泾养护工区改造，竣工秦望山、凤凰山隧道洞口山体防护工程、澄张专用公路排水改造工程等。公路日巡查里程超660公里，应急处理事故172起。农村公路实行规范化养护，实施约92公里农村公路生命安全防护工程。截至2020年底，全市国省道MQI值为96.24，县道MQI值为92.4，优良路率100%，乡道MQI值为87.5，优良率89.3%，村道MQI值为87.4，优良率87.7%，均超过省定“四好农村路”考核标准。

航道养护稳步推进。“十三五”期间，积极开展航道扫床、疏浚以及航标维护等工作，实施了申港河口段航道疏浚等工程。截至2020年底，全市干线航道通航保证率100%，船闸设备良好率

和优良闸次率 100%，航标正常率 100%，保证了航道高效畅通运行。

（2）智慧创新扎实开展

交通信息化水平显著提升。推进“互联网+公众出行服务”工作，建成全市出租汽车、公交车卫星定位智能监控管理系统，新建 416 个电子站牌，极大地方便了市民公交出行。公交一卡通正式启用，实现全省互联互通，苏锡常、锡澄宜互通互惠。加强与支付宝、微信、银联等公司在公共交通领域的合作，实现全市公交移动支付全覆盖。公共出行智能服务平台不断完善，在 962022 出租车召车热线基础上投入使用“叫了个车”智能 APP，整合了“江阴公交一点通”和“江阴公共自行车”的全澄通 APP 得到快速推广，为居民提供了更加便捷高效的出行服务。推进“互联网+货运物流服务”，融合水上 ETC 和海事微政务平台，实现了信息互联互通和远程管理，江阴保税物流中心、申通物流等部分企业相继建立物流信息平台，为物流联程联运打下坚实基础。

综合管理平台建设快速推进。在明确江阴市交通运输综合管理平台建设总体方案基础上，完成数据清单梳理、数据对接方案和软件边界定义等工作。目前平台一期已进入试运行，基本实现了“突破条线管理、建立数据交换、初建监管智能”等基础功能，初步形成交通管理“一张网”，打通部门间、科室间、部门与科室间的执法流程壁垒，形成业务闭环，有力强化了交通运输行业监管体系，创新综合执法模式，提高应急管理能力和。

（3）绿色低碳更加普及

绿色出行保障提升迅速。大力倡导低碳出行，持续推进新能源公交车辆投入和更新，截至 2020 年底，全市各级公交中新能源公交占比超过 70%。完成江阴绿道串联（一期）工程，打造“三经六脉连江山、环城绿道串碧澄”的独特格局，服务城市基础设施、为市民赏景、休闲、健身、骑行提供优质选择。江阴作为公共自行车成功推广城市，荣获“2016 年长三角十大公共自行车推广典范城市”和“2016 长三角十大最美骑行城市”双料奖。

持续推进长江大保护。作为江苏省绿色交通示范省份 5 个绿色港口主题性试点之一，江阴港口集团公司全力推进绿色循环低碳港口建设，并顺利通过验收。港口建设在清洁能源推广应用、绿色循环低碳基础设施建设、绿色循环低碳装卸运输装备应用、港口智能系统信息技术应用、绿色循环经济等方面成绩显著。完成黄田港搬迁、黄田港及韭菜港汽渡合并搬迁至江阴汽渡。建成港口码头岸电 143 套，建成江阴港洗舱站。

生态环境提升显著。开展汽车维修行业 VOCs 治理，402 家企业共 388 间烤漆房通过核查验收。进行扬尘治理专项督查，全天候监控施工区域周边扬尘指标。加强船舶水环境污染监管，抽查船舶 1663 艘次，基本杜绝船舶生活垃圾、生活污水、油污水随意排放，基本完成内河码头三无船舶整治。基本完成三级航道沿线码头船舶污染物接收装置建设，三级及以下航道码头也基本和第三方船舶污染物接收企业签订接收协议。交通干线沿线环境综

合整治和绿化美化工作有序开展。

(4) 平安交通有序推进

交通干线安全畅通工程稳步开展。依托 2016 年《江苏省公路水运工程“平安工地”建设考核评价标准》，严格执行“平安放心路”创建标准，重点围绕“平安工地”评价考核，统筹做好建设项目安全生产监督工作，强化安全生产管理、规范从业行为、落实安全责任。芙蓉大道快速化改造工程获得 2018 年度江苏省公路水运工程“平安工地”建设省级“示范工地”殊荣。“十三五”期间，联合公安、城管等部门多次开展超限超载专项整治，联合交警大队实施超限检测站 24 小时值守，坚持每月两次对公布的重点源头企业巡查。治超工作取得明显成效，超限率控制在 1%左右，达到省控目标 2.5%以下的要求，超载和交通事故数进一步减少，公路安全保障进一步强化。

交通运输行业安全监管持续完善。强化公路运输重点领域安全管控，实现“两客一危”车辆 100%安装主动安全智能防控系统。通过“一车三方”北斗监控平台，全天候对“两客一危”运输车辆进行安全监控，严格督查车辆上线、平台查岗落实、电子路单规范填报等情况。在省内率先对全市渣土运输车辆实施统一闭环监管、统一扫码举报、统一消患治危、统一限时限速、统一规范停放“五统一”管理，渣土运输逐步走向安全、规范、有序，城市环境不断优化，行车环境更加安全。开展长江“三无”船舶整治清理工作，成立“三无”船舶整治工作专班，共清理各类“三

无”船舶 530 艘、拆除违章搭建 12 处，清除河口沉船 47 艘，全市沿江 12 处“三无”船舶重点聚集水域全部实现清零。开展摸底、动员、整治、清理工作，共排查涉嫌船舶 327 条，已经清理 285 条。贯彻落实《交通运输行业安全生产标准化建设基本规范》，持续开展对港口危货码头企业的不定期安全检查以及第三方专家安全检查，保证每个季度危货码头检查覆盖率 100%，检查出隐患全部录入省平台进行闭环管理整改，辖区内 12 家沿江危化品码头企业年内全部完成一级标准化达标工作。

安全生产宣教演练工作扎实推进。深入宣传贯彻党中央国务院和省委省政府关于加强安全生产工作的系列部署决策，切实加强安全生产宣传教育工作，积极组织开展“安全生产月”宣贯活动，通过组织安全培训、安全生产宣传咨询、安全知识竞赛等活动营造安全氛围。组织和参与港口危货、危货运输、公路桥隧、工程建设等方面的突发事件应急演练，督促企业严格依法组织开展应急演练，有效提升了应对突发事件的程序化、规范化处置能力。

（5）体制机制更加完善

交通运输“放管服”改革纵深推进。扎实做好取消、下放行政审批事项有关工作，按照“减证便民”的有关要求，全面推进“证照分离”改革。开展“双随机、一公开”监管改革工作，加强事中事后监管力度。推行“网上申报+全城代办+EMS 快递送达”的不见面审批流程，优化物流企业开业审批流程，113 项行政审

批事项全部可以在网上申请、全程代办和 EMS 快递寄送，网上办理率提高到 83%。

交通运输综合行政执法改革取得突破。“十三五”期间江阴改革创新思路，大胆实践探索，将承担行政职能事业单位改革和综合行政执法改革有机结合、同步推进。通过有效整合机构设置，将所属人员和执法力量按照网格化对接的方式下沉到各乡镇、交通各基层站点，实行扁平化管理，形成了横向到边、纵向到底、全覆盖、无盲区的综合立体、专业规范的信息化管理、执法和服务网络。2018 年 6 月，《江阴市交通运输综合执法大队等事业单位主要职责内设机构和人员编制规定》的印发，标志着江阴交通体制改革顺利完成，江阴成为全省乃至全国率先完成交通体制改革的县级城市。在改革全过程中，形成了可复制、可推广的改革经验，被新华社半月谈、中国公路等媒体平台广泛报道，接待省内外改革座谈交流人员超过 17 批次，为全省乃至全国县级交通运输部门改革探索了新路。

（6）交通执法更加高效

交通综合执法运行模式不断优化。市交通运输综合执法大队不断优化力量配置，有效缓解了执法业务量增长和执法力量相对不足的矛盾，在前期组建澄江、华士、长泾、青阳、临港片区 5 个机动分队的基础上，打破基层中队各自为政的思维定式，推行片区内各中队每周轮值机制，实现了人员、车辆等执法资源的共用，提升了执法的精准性和快速性。

（二）存在问题

1、交通引领江阴对外开放能力有待提升

参与上海大都市圈协作能力不足。面向国际港口开放水平不高，江阴港与沪、甬等地港口的深度协作上相对较弱，目前开行集装箱航线 49 条，集装箱吞吐量一直徘徊在 50 万标箱左右，作为上海国际航运中心集装箱喂给港，尚未实现深度融入上海港。通达周边机场及高铁枢纽时效性相对较低，江阴和无锡、常州等主要综合客运枢纽之间缺乏快速直连客运系统，时效性缺乏保证，难以满足人们日益增长的出行需求和出行品质。

对直接腹地辐射力度有待加强。港口竞争力较周边港口有削弱趋势，基于一体化发展背景，太仓港、南京港、南通港作为主枢纽港三者竞争优势较大，随着太仓港服务腹地的延伸，对江阴港的挤压愈加明显。港口服务能力有限，货代、船代集聚程度低，本地大部分外贸集装箱流失，上海港、太仓港出货速度快，易成为附加值高货物的首选港口。与主要外贸货源地交通不畅，申夏港区作为集装箱主要港区位于江阴西部，而无锡、江阴的主要外贸生成量集中于锡东地区，空间存在错位且缺乏快速通道支撑。政策扶持机制协调力度较弱，目前江阴港仅有开发区层面每年 200—300 万元扶持资金，用于航线开行、集聚货源等补贴，相比周边港口存在巨大差距。

区域一体统筹仍需衔接融合。区域主要过境通道常态拥堵，过境交通与城际快速联系交通交叉混合，东西向沿江高速江阴段、

南北向京沪高速江阴大桥段两条通道型高速拥堵频发，G346、S122等主要过境通道货车比例超过50%，客货混行降低网络整体运行效率。过江通道单一且饱和，江阴大桥因过境与毗邻城市功能叠加呈现常态化饱和，江阴靖江长江隧道、江阴第三过江通道尚未贯通，支撑全省跨江融合发展及澄靖跨江协作能力不足。轨道短板突出，高铁、城际发展滞后，京沪高铁过境而未设站，沿江高铁尚未通车。铁路货运遭遇瓶颈，轮渡停运使新长铁路江南江北各自运营，站房效率较低，港口集疏运缺乏铁路支撑，多式联运受限。

毗邻区域互联互通水平不高。锡澄一体化广度深度还需推进，两地衔接道路等级不匹配，存在断头瓶颈路段，如锡澄路与凤翔快速路断面不一致、无锡西环路及长山大道南段“最后一公里”尚未贯通，组团覆盖呈现西密东疏，长泾新桥组团覆盖较弱。澄常、澄张城镇连绵带通道支撑不足，澄常、澄张毗邻界面还存在断头路、瓶颈路，如江阴大道西端未与常州相连，东端未与张家港连通。

2、综合交通网运行效率和质量有待提升

城市核心区域通行不畅。快速路网络薄弱，我市快速路虽建设较早，江阴大道和海港大道于2012年开始建设，早于昆山、常熟等周边城市，但整体建设速度落后于其他城市。高快路网衔接体系存在短板，目前高速公路连接道路大多为普通公路，高速公路互通与快速路网络节点衔接较弱，严重影响路网的整体运行效

率和效益。

港口岸线集约化程度不高。港口岸线增量有限，港区岸线资源利用较为粗放，已开发利用 10.3 公里，岸线利用率 61.3%，可供连片开发的深水岸线资源存量不足。公用码头岸线利用效率有待提升，企业码头岸线占用比例高于公用码头，但利用效率远低于公用码头，公用码头、企业专用码头单位岸线吞吐量分别为 1.34 万吨/米、0.34 万吨/米，公用码头岸线中的集装箱码头单位岸线吞吐量 1.8 万吨/米。

内河航道服务能力亟需加强。内河航道等级整体偏低，高等级航道中除锡澄运河外，多数未达到规划等级，五级及以下航道占比 91.5%，难以发挥江河联运的运输优势，距离“水运强市”仍有差距。内河港口布局相对分散，内河码头整体以小码头为主且多为货主码头，以矿建材料等物资的装卸、转运为主，规模化集约化程度较低，对经济、产业、综合交通发展的支撑不足。

港产城一体化融合发展有待加快。本地货源集聚不足，无锡本地外贸集装箱 85%通过陆运方式至上海港进出。港口陆域受限，黄田港区后方已基本被城市包围，码头陆域纵深仅 400m 左右，后方陆域用地严重不足。港城矛盾突出，居民生活与企业生产、港口作业互为交织，疏港货运交通与城市客运交通矛盾突显，滨江路利港段货车比重达到 66%，其中大型拖挂、集装箱货车占比高达 10.5%。

港口集疏运能力仍显不足。水水联运不畅，疏港航道等级偏

低，南北向受锡澄运河无锡段、锡溧漕河宜兴段瓶颈段制约，东西向青祝河等级较低。水公联运不快，西向无法实现江阴大道、暨南大道与常州快速路网的衔接，南向缺乏连接港口与无锡市区、宜兴等直接腹地的快速集疏运通道。水铁联运缺乏，市域范围内虽有新长铁路，但缺乏铁路支线进入港区，无法服务港口集疏运。

3、运输服务质量与人民美好愿望有差距

公共客运出行体系有待完善。公路城际客运发展萎缩严重，传统客运市场面临转型升级、创新服务等新的挑战。公共交通发展与出行愿望矛盾凸显，公交模式单一，对市民通勤、上学等出行缺乏吸引力，在私人小汽车保有量快速增长的挤压下，城市公交客运量逐年下降，公共交通服务公众高品质、多元化出行能力后劲不足。城市公交优先发展有待进一步推进，公交优先道设置应用率较低，信号配时尚未实现公交绿波。公交场站等基础设施建设不足，新型节能公交的配套加气站、充电站、停保场建设亟待完善，乡镇公交场站基本为租赁，自主多元开发效率较低。城乡公交一体化仍需深化，公交运营主体尚未整合，城际毗邻公交开行线路覆盖有限，线路运营模式、管理机制仍需进一步优化。

货运物流发展水平有待提升。货运运输结构仍需优化，公路运输占比70%以上，新长铁路北向跨江货运效率低下(现已停运)，铁路站场与产业布局不匹配，疏港铁路仍处空白，多式联运发展存在短板。江海河联运水平有待进一步提升，内河航道存在瓶颈，江阴港对无锡地区水水中转吸引力不强，货运集疏运体系亟待完

善。物流运作集约化、规模化程度不高，物流基地空间集聚度较低，货运物流业主要还是粗放式挂靠经营管理模式，大多数企业仍然停留在单一运输、仓储等传统物流层面上，已不能满足运输市场的多元化发展。物流信息化水平有待提升，物流信息链还处于企业级物流信息平台孤岛阶段，区域物流公共信息平台仍处空白，自动分拣、自动化立体仓库等先进物流技术和装备应用尚未普及。货运物流品牌创建较少，现状多为规模小、综合能力弱的物流企业，物流品牌效应不明显。

4、行业治理与可持续发展能力还需加强

智慧交通协同性不足。数据共享体系尚未形成，数据资源各自为政，以条线管理为主，系统与系统之间、平台与平台之间数据沟通不畅，未能实现数据资源共享。交通运输信息化建设与交通运输业务的融合不够，预测预警、支持决策分析信息化水平整体不足，行业信息资源尚未充分整合利用，数据挖掘深度不够。技术开发投入资金、人才储备不足，数据处理分析、网络与信息安全技术力量薄弱。

绿色交通持续性较弱。船舶港口污染等重点领域监管治理仍有空白，仍需扩大监管覆盖面。长江大保护对港口岸线集约利用要求较高，缺乏可持续性绿化及资源环境保护措施。新能源汽车推广力度后劲不足，清洁能源、新能源公交占比仍有较大提升空间。

信用体系建设仍需完善。交通运输行业信用制度和标准体系

还需完善，信用工具智慧化进程亟需提速，区域一体化应用不足，缺乏完善的综合评价机制、联合奖惩机制。

5、土地和资金等外部制约日益显著

与国土空间的矛盾和地方财政压力等因素一定程度上制约重大交通项目的推进，特别是对地方经济带动较大的普通国省干线公路建设难度较大。2019年国务院印发了《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革方案》，地方政府筹资难度加大，内河航道、普通国省道、农村公路是公益性基础设施，在国家严控政府性债务风险的新要求下，除争取国省资金补助外，亟需拓展融资渠道，通过市场机制筹集建设资金。

（三）形势要求

双循环新格局要求交通运输支撑要素流通。在外部发展环境深刻变革、全球供应链分布格局深刻调整大背景下，构建以国内循环为主、国际国内互促的双循环发展的新格局，推进现代流通体系建设具有重要的战略意义。服务国内大循环层面，江阴市应充分发挥物流成本优势，促进物流行业降本增效，重点推进多样化运输通道、运输结构调整、多式联运、减税降费等。助推国际大循环层面，应以江阴港为龙头塑造区域协作新格局，强化港口中转功能并延伸腹地影响，持续升级江海河联运竞争力，构建中欧海陆大循环，同时探索发挥铁路新动能，拓展中欧班列，充分融入一带一路。

世界级城市群建设推动江阴融入区域格局。长三角一体化进

程中，围绕上海国际经济、金融、贸易、航运和科技创新“五个中心”建设，苏锡常都市圈及其他环沪节点城市将进一步深化协同创新产业体系建设。同时，随着江苏跨江融合发展战略的深化推进，中轴通道的加强给江阴带来新的发展机遇，江阴作为上海大都市圈及苏锡常都市圈重要的节点城市，应牢牢抓住机遇，以交通格局的再塑造加强在长三角城市群、苏锡常都市圈交通互联互通能力，提升江阴获取高端要素、培育新兴产业的承接力与辐射力。

美丽江阴建设要求交通运输更高质量发展。实现县域高质量发展走在全国前列是江阴在“十四五”期的使命担当，市委市政府把建设美丽江阴作为推动高质量发展的重要抓手，把布局新型基础设施作为推动高质量发展的有力牵引，把推进霞客湾科学城建设作为全力打造引领江阴未来发展的永续引擎。随着南沿江城际铁路的开工，江阴即将步入高速铁路时代。要求进一步提高质量和效率，坚持精准供给理念，统筹谋划交通资源配置，实现多方式高效转换，突出区域融合，促进苏南国家自主创新示范区建设，发展枢纽经济。统筹增量与存量，推动新基建落地，加快与5G等融合的新型基础设施建设。推动运输结构调整，深化交通和产业融合，美化生态环境，助力美丽江阴建设。

产业转型升级要求交通运输有力引领支撑。江阴在集成电路、人工智能、新材料、新能源和生物医药等战略性新兴产业领域发展基础较好，“十四五”期将构筑高端纺织服装、石化新材料、金

属新材料等三大千亿级特色产业链，做强新能源、集成电路、高端装备、生物医药等四大战略性新兴产业集群，布局 5G 通信、智能制造、节能环保、现代物流、健康文旅等五大未来产业。在经济发展新常态下，产业转型带来的速度变化、结构优化、动力转化带来的新机遇和挑战，要求充分发挥多种运输方式比较优势，实现铁、公、水联运高效率转换，切实降低运输成本，着力优化集疏运体系，扩大有效供给及满足有效需求，畅通和稳定供应链、产业链，支撑现代物流流通体系建设。

治理能力现代化要求交通加快变革和创新。党的十九届四中全会明确提出要推进治理体系和治理能力的现代化，江阴作为江苏唯一的县级集成改革试点，随着改革不断深入，打造集成改革 2.0 版本将成为新时期的关键任务。要求交通运输坚持贯彻创新理念，深化改革成效。强化“信用交通”建设，构建共建共治共享新格局。进一步健全安全生产体系，提升科技创新发展能力、落实碳达峰、碳中和发展要求，强化制度体系，筑牢人才、文化、应急保障体系，提升对突发公共事件的治理水平。

以人民为中心发展理念要求交通提质增效。坚持以人民为中心的发展思想，始终把人民利益摆在至高无上的地位，加强普惠性、基础性、兜底性民生工程建设，在共享发展中努力提高人民生活水平。要求交通运输提供高品质、多样化、个性化的出行服务和一体化、专业化、标准化的货运物流服务，不断提高基本公共服务均等化水平，切实提升交通运输的效率、品质和安全性，

完善城市、乡村交通基础设施，构建覆盖城际、城市、城乡等多层次、一体化客运网络，以更高质量的运输服务满足人民群众不断提升的美好生活需要，真正使交通建设的成果惠及广大人民群众。

（四）需求特征

“十四五”时期，长三角一体化战略将进入全面实施阶段，经济转入高质量发展阶段，城市格局向南拓展，产业结构不断优化，第三产业消费需求逐步提高，步入轨道交通时代，全社会客货运输将出现新的需求和特征，运输结构将持续调优。

客运需求进入个性化、多样化、品质化发展阶段。随着新型城镇化和城乡一体化的深入推进以及大众消费时代的到来，城镇居民的公务、商务、旅游等出行率将不断攀升，尤其是青阳—徐霞客组团、利港—璜土组团等与江阴主城区、周边县市的联系日趋紧密，内部交流更加频繁；南沿江城际、锡澄城际轨道交通 S1 线等轨道交通的建设运营将会进一步激发同城效应。预计中长途城际出行需求大幅增加，沪宁一小时经济圈联系将更加频繁。而随着经济社会基本实现现代化，人们对出行的舒适性和时效性要求不断提高，小汽车持续迅猛发展，传统班线客运量增幅不大，但旅游包车、私人机动化出行仍将保持快速增长趋势。预计“十四五”时期全市公铁水综合客运量年均增速为 1.4%，2025 年综合客运量将达 8064 万人。

轻质、高货值、小批量、多批次的货物运输需求激增。随着

五大产业集聚区¹布局体系完善、能源和产业结构升级，大宗物资运输需求增速下降。随着长江南京以下 12.5 米深水航道二期试运行，江阴港中转作用显著提升。产业结构的持续优化也给货运运输带来新的特征，大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”及多式联运进一步发展，市场主体以及新的组织模式推动运输组织水平和效率不断提升。预计“十四五”时期，全社会综合货运量和港口货物吞吐量年均增速分别约为 3.4%和 12%，预计 2025 年，全市综合货运量和港口货物吞吐量达 25768 万吨、45651 万吨。

¹ “十四五”时期，江阴将深化国家级高端装备制造业基地、长江下游滨江新兴先进制造业与现代服务业中心建设，打造“临港产业集聚区”“高新产业集聚区”“东部优势产业集聚区”“南部轻型装备制造产业集聚区”“东南特色产业集聚区”五大产业集聚区。

二、指导思想、基本原则和发展目标

（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，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实习近平总书记视察江苏时系列重要讲话指示精神，全面贯彻全省交通运输工作会议、市委十三届十一次全会及市两会决策部署，以“强富美高”和“争当表率、争做示范、走在前列”为总纲领，落实交通强国建设要求，认准面向长三角城市群、苏锡常都市圈站位，瞄准长三角沿江城市群重要交通枢纽目标定位，围绕“南征北战、东西互搏”战略牢牢把握交通“一体融合”和“高质量”两大抓手，注重改善供给、增创优势、补齐短板、激发活力、促进共享，着力提高综合交通运输网络效率，降低物流成本，推进科技创新，确保安全稳定，推动行业治理体系和治理能力现代化，切实发挥交通运输先行引导作用，在践行“勇当排头兵、先行军、领跑者”使命中创造新辉煌，为建设美丽新江阴提供强有力的支撑和保障。

（二）基本原则

改革驱动、创新发展。加强交通运输重点领域和关键环节改革攻坚，深入推进发展模式创新、政策创新、管理创新，进一步发挥市场在资源配置中的主导作用，增强交通运输转型发展的活力和动力。

综合提升、开放发展。以构建现代综合交通运输体系为主题，

完善综合交通网络，加强综合枢纽规划建设，支撑和引导产业空间布局调整和功能区优化，增强交通运输综合立体开放能力，创造发展优势。

统筹兼顾、协调发展。统筹发展速度、质量和效益，科学安排增量，充分整合存量资源。统筹各种运输方式比较优势，补齐综合交通运输体系中的短板，推动建设、养护、运输、管理能力全面提升，统筹城乡、区域交通运输协调发展。

民生优先、共享发展。把服务和保障民生作为交通运输发展的出发点和落脚点，着力提升运输服务水平，努力实现“人悦其行、物优其流”。全面落实城市公交优先发展战略，推进镇村公交可持续发展，促进城乡配送和快递下乡。

高质集约、绿色发展。把可持续发展作为基本要求，将节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节。把安全保障作为重要前提，提高安全保障能力，强化安全监督管理。

（三）发展思路

贯彻落实全省交通运输发展目标，努力实现交通运输发展的各项预期目标，必须要瞄准重点，精准发力，狠抓落实，紧扣“**重塑、融合、惠民、创新**”主题，推动江阴交通运输高质量发展，着力提升江阴区域核心竞争力。

塑枢纽，强核心——强化江阴交通的竞争力。以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局为契机，有效利用区位优势及资源禀赋，连通周边及境内综合运输大通道，打造

面向长三角的重要节点枢纽，更好服务重大战略。紧抓过江通道建设契机，重塑江阴陆路枢纽优势。补齐铁路短板，融入轨道上长三角，提升港口更广视角，融入对外开放布局及增强对内辐射能力，提升港口枢纽的复合和策应能力。以交通核心要素引领提升城市核心竞争力，支撑现代化经济体系建设。

促融合，拓网络——拓展运输网络辐射力。坚持扩增量与优存量并重，发挥公铁水多种运输方式的网络化效应和协同融合的综合效能推动各种运输方式之间合理分工、有效协作和一体化服务。抓住新基建机遇，强化区域间交通基础设施互联互通，打通城际间断头路，消除内河航道至腹地瓶颈段，全面提升城际干线公路通达能力，促进江河无缝衔接，拓展江阴的网络辐射力，以基础设施一体化助力区域一体化，发挥融合效应，加速要素资源流动。

优服务，惠民生——提升运输服务的吸引力。紧扣高效率与高质量，以联程联运为路径，以提高供给质量为主攻方向，深化满足基本向追求品质需求转变，不断提升人民群众对运输服务的满意度。推进区域、城市、城乡运输一体化融合，推行差异化发展战略，创新客运产品，发展新业态、新模式，突出人文关怀，拓展多样化与个性化客运服务。以降本增效为核心，发展多式联运，有效促进组织创新、管理创新，完善末端环节，推进各类运输资源高效整合和优化配置，促进货运物流与产业深度融合。

强创新，优治理——优化行业发展的保障力。持续推动科技创新，促进交通运输供给能力业态模式革新，推动交通基础设施

数字化发展，打破各类数据孤岛，推动交通运输需求端、建设端与服务端信息数据流贯通融合，建立数据驱动的发展闭环。重视交通基础设施安全水平与应急能力，提升应对重大自然灾害、突发公共事件能力。把生态文明理念融入交通基础设施规划建设管理运营全过程，促进交通与自然和谐共生，形成集约、高效、绿色、可持续发展模式。推动信用交通与行业治理深度融合，简化行业管理流程、提升管理效能，促进政府、市场、协会多方协同共治。

（四）2035年远景目标

至2035年，率先实现交通运输现代化，交通运输发展水平进入全省乃至长三角前列，全面建成**苏南沿江新枢纽、临沪都圈强节点、现代交通好典范**。率先基本建成现代化高质量综合立体交通网，确立承南启北、东融西联苏南沿江枢纽地位，与上海、宁波航运中心组合港建设卓有成效，综合交通枢纽全面建成；率先基本建成高效经济的综合运输服务体系，形成以公共交通为主导的客运体系和多式联运为标志的货运体系，城乡一体化全面形成，建成“1231出行交通圈”（1小时到达上海、南京、杭州等长三角主要城市，2小时到达全省各城市，3小时到达长三角所有城市，1天到达全球的交通出行圈）和“123快物流圈”（国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）；率先基本建成区域交通协同发展高地，全面融入长三角一体化、苏锡常都市圈，全面实现以锡澄一体化为引导的毗邻区域交通互联互通；率先基

本实现交通科技创新能力现代化，新型交通基础设施建设县际领先，高效服务面向太湖湾的霞客湾科学城，交通科技进步贡献率达到发达地区水平；率先实现交通运输可持续发展能力现代化，交通资源能源集约利用、平安交通建设全面处于全省领先水平，实现交通运输碳达峰，迈向碳中和，力争交通运输“零死亡”；率先基本实现交通治理能力现代化，信用交通、法治交通走在全省前列，建成人民满意交通。

（五）“十四五”发展目标

1、总体目标

到 2025 年，以“**打造长三角沿江城市群重要交通枢纽、无锡全国性综合交通枢纽北部桥头堡**”为发展总目标，基本建成安全畅通、集约高效、便捷公平、智慧绿色、经济融合的现代综合交通运输体系。基本实现“南北联动、江海统筹、面向长三角”的区域性交通枢纽地位重塑，基本建成内通外达、衔接顺畅的综合立体交通网络，基本形成城乡一体、区域协同、国内畅通、国际通达的现代综合运输服务体系，实现货物运输组织由畅其流向优其流、服务公众出行由便其行向悦其行、行业管理由管行为向管信用转型提升，有力支撑江阴提升核心竞争力，为建成具有国际气息、现代气质、江阴气韵的现代化滨江花园城市提供保障，推动江阴全方位走在长三角前列，助力美丽江阴建设。

2、具体目标

到 2025 年，形成体系更优、深度衔接、智慧友好、优质便捷

的现代综合交通运输体系，基本建成三大交通体系：立体融合交通、高效品质交通、创新满意交通。

立体融合交通：建成以水陆枢纽为核心的面向长三角世界级城市群的综合交通网络。基本建成以港口为核心、多层次融合的轨道、高快一体化公路、内外畅达的水运为支撑的综合立体交通网络，适应全市经济社会发展和国土资源综合开发的总体要求。

——基本形成现代化高效综合立体交通网络。构建客货两大“交通圈”，即“123123 高质量出行圈”（“123 市域出行交通圈”：基本实现市域重要节点 10 分钟进入高速，中心城区至各组团 20 分钟实现互达，江阴至周边毗邻城市中心城之间 3 刻钟内（45 分钟）实现互达；“123 区域出行交通圈”：基本实现 1 小时到达上海、南京、杭州等长三角主要城市、2 小时到达江苏省所有地级市、3 小时到达全国主要城市。）和“123 高效率物流圈”（基本实现长三角地区当天送达（1 天内）、国内主要城市 2 天内送达、国际主要地区 3 天送达）。30 分钟内享受高铁服务人口覆盖率达 100%，沿江港口 5 万吨级及以上泊位占比超过 15%，江阴港发展成海江河联运枢纽港，基本实现区域通道多向多方式快联、市域快速路成环成网。

高效品质交通：提供以联程联运为抓手特征的高效率和高品质的运输服务。顺应现代化综合运输体系全过程服务需求，提升便捷、优质的客运服务体系，形成以轨道交通为骨架，常规公交为主体，特色公交为补充的多模式、一体化公共交通网络和服务

体系。货运物流转型升级，货物多式联运、无车承运人、货运车型标准化、甩挂运输不断发展，完善“物流园、物流中心”的物流枢纽点布局，农村物流服务水平明显提升。

——公众出行服务体系。公共交通优先发展，城市建成区绿色交通出行分担率达到 70%，公交站点 500 米实现全覆盖；

——货运与物流服务体系。社会物流总费用与 GDP 比率下降至 11.8%以下；集装箱多式联运量年均增长率达到 5%以上，具有铁路专用线的大型工矿企业和新建物流园区大宗货物铁、水运输比例达到 90%；

——城乡交通运输一体化。城乡道路客运一体化建设顺利完成，农村物流进一步整合。毗邻县市全部通达公交，农村快递站点集约化率达 70%以上。

创新满意交通：推动以创新和改革为底色的行业治理体系转型。整合资源，重点突破，促进信息技术应用向智能化、大数据化转变；促进交通运输行业发展向绿色低碳转变；促进安全应急能力向精细化、全覆盖转变；促进行政执法水平及信用监管向规范化、法制化转变。

——智慧交通发展显著增强。快捷支付的交通设施覆盖率达到 100%，实现地图精准导航的规划发展村庄数量占比达 100%，交通运输综合管理平台实现数据可视化；

——绿色交通逐步迈进碳达峰。新增清洁能源和新能源公交、出租车、城市物流配送车辆占比达 80%；三无船舶全部清零；绿

色生态航段占全市干线航道比率达到 30%，营运性货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放分别下降 3.0%、3.0%；建设 8 条以上美丽乡村公路示范线；

——交通安全程度明显提高。干线公路超限超载率低于 1%，道路运输事故死亡人数下降率超过 20%；

——执法能力和治理能力明显增强，加快推进交通运输综合执法改革，进一步深化交通运输信用监管和高技能人才队伍。实现交通行政许可项目在线办理率超过 95%，基层执法站所“四基四化”达标率 90%以上，信用监管实现重点领域全覆盖率，高级及以上职称专业技术人才在专业技术人才总量占比达 10%以上。

表 2-1 阴市“十四五”综合交通发展规划主要指标

序号	类别	指标名称	现状值 (2020年)	规划值 (2025年)	属性
1	基础设施	市域重要节点 10 分钟进入高快路网实现率 (%)	90	≥95	预期性
2		市域中心城区至各组团 20 分钟互达实现率 (%)	75	100	预期性
3		江阴至周边毗邻城市中心城之间 3 刻钟内 (45 分钟) 互达实现率 (%)	60	100	预期性
4		江阴至长三角主要城市 1 小时互达实现率 (%)	40	≥90	预期性
5		江阴至江苏省所有地级市 2 小时互达实现率 (%)	85	100	预期性
6		江阴至全国主要城市 3 小时互达实现率 (%)	/	≥90	预期性
7		30 分钟内享受高铁服务人口覆盖率 (%)	0	100	预期性
8		沿江港口 5 万吨级及以上泊位占比 (%)	10.3	≥15	预期性
9	运输服务	城市建成区公共交通站点 500 米覆盖率 (%)	90	100	约束性
10		毗邻县市公交通达率 (%)	60	100	预期性
11		城市绿色交通出行分担率 (%)	/	70	预期性
12		农村快递站点集约化率 (%)	0	70	预期性
13		社会物流费用占地区生产总值比例 (%)	14	≤11.8	预期性
14		集装箱多式联运量年均增长率 (%)	/	≥5	预期性
15		具有铁路专用线的大型工矿企业和新建物流园区大宗货物铁、水运输比例 (%)	/	90	预期性

序号	类别	指标名称	现状值 (2020年)	规划值 (2025年)	属性
16	智慧 绿色 平安	交通运输综合管理平台数据可视化率(%)	0	100	预期性
17		快捷支付的交通设施覆盖率达到(%)	90	100	预期性
18		实现地图精准导航的规划发展村庄数量占比(%)	/	100	预期性
19		美丽乡村公路(条数)	1	≥8	预期性
20		绿色生态航段占全市干线航道比率达到(%)	/	≥30	预期性
21		营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放下降率(%)	/	车3.0 船3.0	预期性
22		新增清洁能源和新能源公交、出租车、城市物流配送车辆占比(%)	/	80	约束性
23		干线公路超限超载率(%)	1	≤1	约束性
24		道路运输事故死亡人数下降率(%)	/	≥20	预期性
25		治理 体系	交通行政许可项目在线办理率(交通行政许可审批最多跑一次)	90	≥95
26	基层执法站所“四基四化”达标率(%)		/	90	预期性
27	信用监管重点领域覆盖率(%)		/	100	预期性
28	高级以上职称专业技术人才占专业技术人才总量比例(%)		/	≥10	预期性

三、重塑面向长三角一体化的交通枢纽优势

江阴作为城市群、都市圈叠加地区和国家通道与区域通道交汇点，在区域竞合中既要强化港口枢纽中转联运优势，与周边共建共享铁路、机场枢纽集群，又要大力发展枢纽经济，加速由“衔接转换”交通枢纽向“交通+产业+城市融合”枢纽经济转变。

（一）打造海江河联运枢纽港

强化区域集装箱干线港口合作。在长三角高质量一体化发展的背景下，江阴港应主动对接，强化与上海港、宁波港等区域中心港口合作，推动集装箱运输、航线开发等方面的战略合作。一是提升港口设施支撑力。推进港口建设向大型化、深水化、专业化发展，完成申夏港区、长山港区公用码头8个20万吨泊位升级改造，为加快建设上海港集装箱的喂给港提供支撑。二是拓展集装箱运输航线。通过深化与上海港、宁波港的合作，探索更加便捷高效的通关方式，提升远洋集装箱运输效率。增开江阴至上海港、宁波港的“五定班轮”、“快航航线”。加密沿海内贸航线，打造至华南港口群、华北港口群的精品航线。加强与国际、国内等大型航运企业合作，提升集装箱运输配套服务，强化江阴港对直接腹地产业发展的支撑。三是打通内河集装箱运输通道。依托锡澄运河打造江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线，统筹月城南作业区、新长铁路月城站，布局建设公铁水联运基地，吸引无锡、宜兴等地集装箱货源，面向江河中转集装箱船舶，优化华士作业区，吸引锡东地区集装箱水水中转至太仓、上海。探

索给予过闸“一票通”和“全天候”24小时过闸支持，进一步提升集装箱腹地空间可达性。

全方位打造区域性特色港。根据国家绿色高质量发展要求，发挥江阴产业优势，紧抓优惠政策，多元办港，打造区域性特色港口。一是做强江阴港大宗物资优势。改扩建申夏港区中信中煤码头、长洋码头，建设煤炭、铁矿石、钢铁等大宗物资交易市场，并强化与宁波港的战略合作，借助宁波港长江战略的实施拓展腹地市场，进一步促进班轮化运营。二是打造江阴 LNG 交易平台。依托石利港区，利用现状江苏扬子嘉盛码头 625m 液体散货码头岸线，改造成 LNG 泊位岸线，改善长江沿岸地区能源结构。三是提升港口对外门户功能。推动江阴综保区肉类、药品进口口岸资质的申报工作，出台上海进博会商品自江阴港进口优惠政策，打造落地“绿色通道”、推进强化“区港联动”的“一带一路中乌临港产业园”建设，争取纳入国家和省“一带一路”项目库。

专栏：江阴市“十四五”港口项目表

表 3-1 建设苏南地区内贸及近洋集装箱集散中心项目一览表

序号	项目名称	建设年限
拓展集装箱航线范围		
1	加密定向远洋喂给航线	2021—2023
2	打造至华南、华北港口群精品航线	2021—2023
3	对上海港、宁波港增开“五定班轮”快航航线”	2021—2023
打造内河集装箱航运示范线		
4	打造江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线	2021—2023

序号	项目名称	建设年限
开辟绿色通道、优化作业区，实现海江河联动		
5	给予中转集装箱船舶过闸“一票通”和“全天候”过闸支持	2021—2022
6	优化华士作业区，吸引锡东地区集装箱货源水水中转至太仓、上海	2023—2025
7	联合月城南作业区、新长铁路月城站，打造公铁水联运枢纽	2022—2025

目前无锡城区境内，受锡宜高速桥的影响，锡澄运河尚未实现全线三级贯通至京杭运河，需协调无锡市级层面，加快推进锡澄运河无锡段航道整治工程，进而推动江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线的建设。

表 3-2 “十四五”期间长江干线港口码头升级改造项目表

项目名称	所在港区及作业区		建设规模		
			码头功能	吨级	泊位个数
无锡（江阴）港申夏港区港口集团六号码头改扩建工程	无锡（江阴）港申夏港区		矿石、通用、煤炭	20 万	2
无锡（江阴）港申夏港区港口集团五号码头改扩建工程	无锡（江阴）港申夏港区港口集团五号码头	海轮泊位	矿石、通用、煤炭	20 万	2
		内档泊位	矿石、通用、煤炭	5000	2
		内港池泊位	矿石、通用、煤炭	5000	4
无锡（江阴）港申夏港区五号码头二期工程(4#、5#泊位)	无锡（江阴）港申夏港区		通用	20 万	1

项目名称	所在港区及作业区	建设规模		
		码头功能	吨级	泊位个数
无锡(江阴)港申夏港区港口集团四号码头改扩建工程	无锡(江阴)港申夏港区	通用	20万	1
无锡(江阴)港申夏港区二号码头工程	无锡(江阴)港申夏港区	通用	20万	1
无锡(江阴)港申夏港区三号码头内港池	无锡(江阴)港申夏港区	通用	0.1—0.5万	4—5
无锡(江阴)港申夏港区中信中煤码头扩建工程	无锡(江阴)港申夏港区	煤炭、砂石	1万	2
无锡(江阴)港申夏港区长洋码头工程	无锡(江阴)港申夏港区	件杂货	5万	1
江阴兴澄特种钢铁有限公司万吨码头工程	无锡(江阴)港长山港区	通用	20万	1
江苏扬子嘉盛码头	无锡(江阴)港石利港区	LNG加注码头		



图 3-1 江阴市“十四五”期间升级改造码头位置示意图

培育多式联运中转港。发挥海江河联运优势，加快多式联运高质量发展，提升在现代国际物流供应链体系中的承载能力，服务国际国内双循环发展新格局。一是优化海江河联运网络，提升江阴港集疏能力。谋划青祝河、锡华西线祝塘浜口至华士段提级改造研究，打通东西向水运通道，形成“两横两纵”高等级航道网络格局。依托江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线，与江阴港形成“沿江港区—内河作业区”的二级水水中转体系，吸引直接腹地货源。二是完善市域路网布局，提升疏港道路容量。加快疏港快速通道建设，加强港口对直接腹地的快速覆盖，形成“四横七纵”网格状疏港路网骨架。三是打造公铁水联运示范区，提升多式联运发展能力。统筹江阴站货场搬迁至月城站，整合月城南作业区，与沿江高速、海港大道、锡澄公路、新威月线等高快通道共同打造公铁水联运示范区。依托长江港口综合物流园区，远期谋划铁路支线进港，发挥中转联运优势，打造公铁水联运基地。四是深化与航运公司合作，提升多式联运服务品质。加强与国内外知名航运公司合作，为货运企业提供从工厂至驳船码头、驳船码头至火车站点的拖车服务，提升水水中转、水铁联运竞争力。

专栏：江阴市港口集疏运体系

1、公路

近期构建“四横七纵”网格状联运骨架层。

“四横”：滨江路、江阴大道—东外环—芙蓉大道、沿江高速、顾桐公路；

“七纵”：扬子江大道、S232、河豚路、海港大道、江阴第二过江通

道及连接线、京沪高速、科技大道—华长公路。

2、航道

构建“两横两纵”高等级航道网。

“两横”：锡十一圩、青祝河及锡华西线祝塘浜口至华士段（前期研究）；

“两纵”：锡澄运河、申张线。

3、铁路

构建“一主一支”货运铁路。

“一主”：新长铁路；

“一支”：疏港铁路（远期前期研究）。

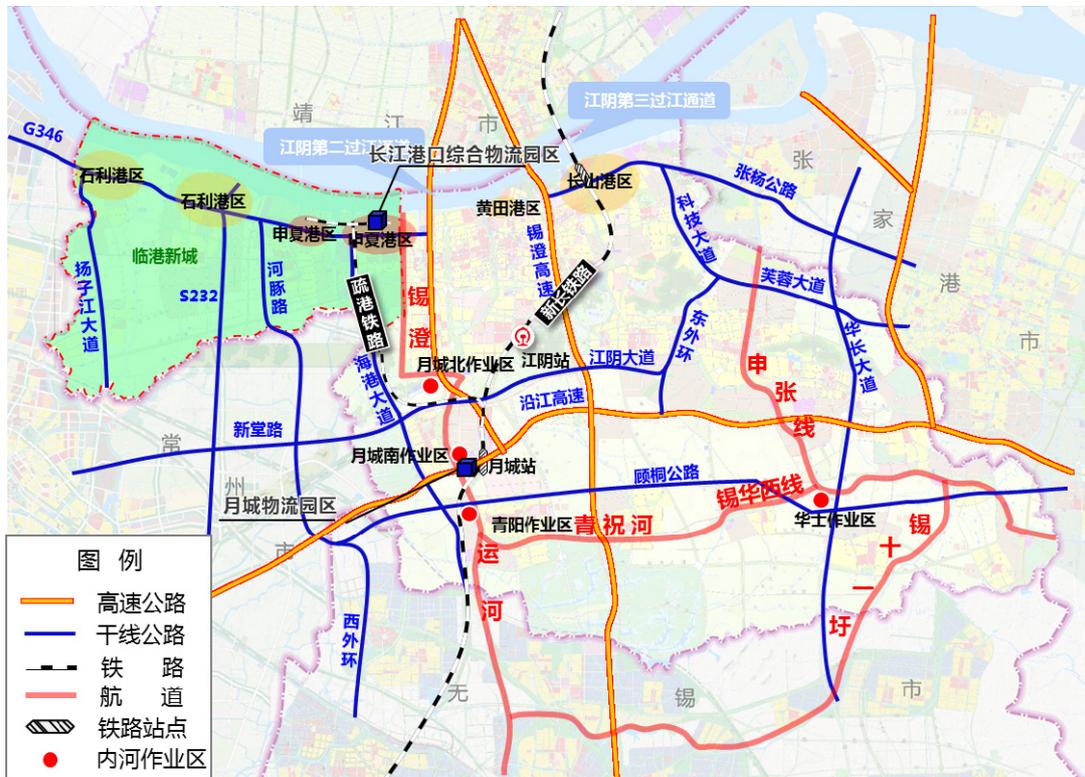


图 3-2 江阴市港口集疏运体系示意图

加强港口岸线资源优化整合。逐步整合交通、水利等部门的相关经营性港口资产，划拨进国资统一平台，成立市政府批文筹建的市级一级国资江阴港口发展公司。服务现代化“滨江花园城市”建设，调整岸线布局，解决港城突出矛盾。港口集团码头上

游至老锡澄运河段保留港口岸线，调整为旅游客运功能和港口支持系统基地，新增旅游客运码头。同时，将长山港区（中石化码头下游 410 米~江阴张家港界）岸线打造为港口岸线，承接黄田港区部分货运功能。整合石利港区已利用码头，重点通过开放公共服务、优化货类结构提升岸线利用效率。

专栏：“十四五”江阴市港口岸线整合统计项目

表 3-3 江阴市港口岸线整合项目统计表

序号	项目名称	规模	建设年限
1	港口集团码头上游—老锡澄运河段新增旅游客运码头	0.9km	2021—2025
2	长山港区(中石化码头下游410米—江阴张家港界)新增港口岸线	0.385km	2021—2025



图 3-3 江阴港岸线规划示意图

(二) 强化综合运输通道能力

完善由沿江通道与锡澄靖通道组成的“十字型”通道，培育贯通市域、连通周边的“井字形”交通廊道，优化内部设施结构，巩固江阴在长三角城市群、苏锡常及锡常泰都市圈中“东西互联、

南北融合”的枢纽地位。

强化沿江通道。加快构筑长江经济带综合立体交通走廊重要节点枢纽，支撑和引领沿江地区产业转型和沿江城市群一体化发展。重点加快南沿江城际铁路通道建设、沿江高速公路扩容等项目，谋划基于苏锡常都市圈快联快通的城际铁路，提升港口深水泊位占比，加快疏港运输公铁水联运转型，强化东西向与常州、张家港等沿江城市群间客货运输联系。

加快锡澄靖通道建设。加快锡常泰都市圈一体化融合，强化交通一体化对区域融合发展的支撑和引领，带动产业升级和交流合作。大力推进锡澄一体化，加密衔接通道的同时，推动客货通道相对分离。推动锡常泰通道内盐泰锡常宜城际铁路、锡澄城际轨道交通 S1 线、京沪高速公路扩容、跨江通道加密、新长铁路复线等重大设施建设和研究，支撑江阴跨江融合支点的地位。

培育井字型廊道。加强交通设施对产业布局及城市空间扩展的支撑，强化毗邻地区一体互联，发挥辅助主通道的服务功能，培育市域内服务保障性廊道。重点推进锡澄常靖张区域间市域轨道、快速路、干线公路的互联互通，构建快速通勤、集疏通道，形成内畅外达的骨架交通廊道。

（三）共享周边铁路航空枢纽

共享共建铁路综合枢纽群。打造集城际铁路、公路客运、城市轨道交通、城乡公交、城市公交于一体的江阴站门户型综合枢纽，承担江阴市内部与周边地区联系的客流快速转换功能。强化

江阴至周边铁路枢纽共享能力，加强公共客运线路与各高铁枢纽联系，与无锡共同打造以高铁无锡东站、无锡站为龙头，高铁惠山站、新区站、江阴站、宜兴站为联动的“2+4”高铁枢纽集群。

共享共建航空综合枢纽群。依托“轨道上的长三角”建设，提升江阴和周边主要机场群的便捷联系。以南沿江城际铁路、锡澄城际轨道交通 S1 线、常澄张都市圈城际的建设为契机，深度融入“以上海两场、南京禄口机场为核心，无锡硕放机场、常州奔牛机场为联动”的世界级机场群。

四、构建融入世界级城市群的综合交通网络

围绕“南征北战、东西互博”战略定位，融入长三角一体化、苏锡常一体化发展大局，强化江阴与长三角城市群节点城市交通网络互联互通，按照铁路补短板、公路优网络、水运新突破等思路，打造内畅外达、高效互联的综合交通网络。

（一）推动轨道交通成网

建设城际铁路主骨架。建设“一横一纵”城际轨道骨架，融入“轨道上的长三角”，确立江阴区域铁路转换枢纽地位。加快南沿江城际铁路的建设，促进江阴融入沿江铁路走廊。推进盐泰锡常宜城际铁路开工，提升江阴南北向铁路客运通达能力，引领霞客湾科学城建设。加强与惠山站的一体化衔接，对接沪宁城际，推动江阴融入区域高铁网络。

提升普速铁路运输能力。结合新长铁路扩能改造，推动铁路线位抬高，释放运能，推动新长铁路江阴至靖江段接线工程与盐泰锡常宜铁路同步实施，探索利用新长线富余运能开行江阴至宜兴段市域市郊线，衔接盐泰锡常宜城际轨道走廊和通苏嘉甬铁路走廊。研究规划疏港铁路改线避开综保区可行性，探索江阴港（申夏港区）铁水联运发展模式。

推进城市轨道规划建设。面向锡澄一体化及霞客湾科学城规划建设，推进锡澄城际轨道交通 S1 线及延长线建设，串联江阴火车站、京沪高铁无锡东站、硕放机场等区域性交通枢纽节点。加快推动常州—江阴—张家港都市圈城际轨道快线前期研究，探

索沿港城大道可行性，与 S1 线形成“十”字都市圈轨道交通骨架，实现市域重点组团的高效串联，加强都市圈城际联系。

专栏：江阴市铁路轨道建设项目

表 4-1 江阴市“十四五”轨道铁路建设项目表（单位：公里）

序号	项目名称	建设性质	建设等级	建设年限
一 高快速铁路				
1	南沿江铁路	续建	江阴段约 26.8 公里, 设计 350km/h	2018-2022
2	盐泰锡常宜城际铁路	新建	江阴段约 30 公里, 设计 350km/h	2022-2027
二 城市轨道交通				
1	锡澄城际轨道交通 S1 线	续建	城市轨道 30.4 公里	2019-2024
2	锡澄轨道 S1 线延长线 (至硕放机场)	新建	全长 30.8 公里, 江阴境内约 2 公里	2022-2025
3	常澄张都市圈城际轨道快线	研究	江阴境内线位暂未确定	—
三 普速铁路				
1	新长铁路	改扩建	正线约 21 公里	2022-2025
2	疏港铁路	研究	—	远期

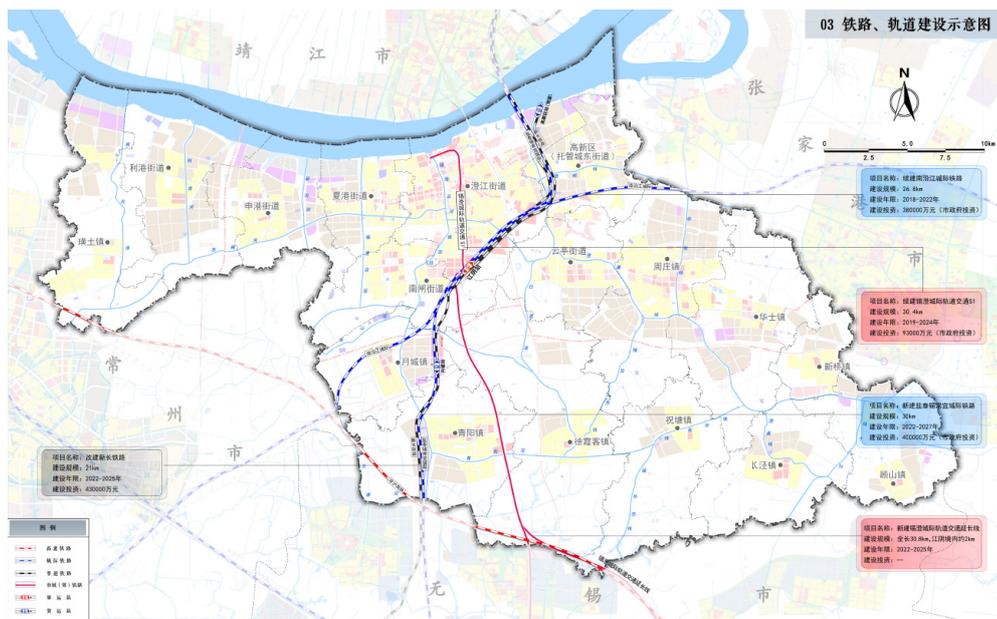


图 4-1 “十四五”期铁路、轨道建设计划图

（二）加快跨江通道建设

续建江阴靖江长江隧道,加快江阴靖江长江隧道南接线研究,采用高速公路标准,力争 2025 年与江阴靖江长江隧道同步建成,推动江阴第三过江通道及连接线早日开工,发挥整体路网效益,有效分流江阴大桥交通压力。积极推进靖澄过江通道前期研究,同步推进江阴靖江长江隧道连接线和江阴第三过江通道连接线沿线的互通建设,基本实现市域各组团 10 分钟上高速。

（三）完善道路网络体系

加快高速公路扩容改造。推进沿江高速江阴段改扩建及智能化改造,加强长江经济带重要节点联系,创建高速公路智能信息化试点。积极配合京沪高速江阴段扩容改建前期工作,力争“十四五”期间开工,巩固江阴沿江枢纽地位,强化江阴南北向对外通道辐射能力。协同沿江高速建设优化沿线互通布局,改造新桥、华西互通,新建长寿互通(原霞客互通移位)、海港互通(原青阳互通移位)、徐霞客互通,形成高快一体路网布局。

加速推进市域快速路成网。按照“两环、九射、多联”的快速路网规划体系,加快城市内环建设进程,推动滨江路城区段及东西段、长山大道二期快速化改造尽快开工。同步推进城市快速外环建设,建设东外环快速路,加快科技大道快速化改造,实现客货快速通道的有效分离,强化组团快速通道的互联互通。完成长山大道快速化改造、大桥南路快速化改造、新澄杨线一期工程,实现高铁枢纽站与快速路网的高效衔接、快速集散。完善市域快

速路网结构体系，推进锡澄路、海港大道南段快速化改造、长山大道快速化改造四期及长山大道南延建设，有效分离锡澄客货运集聚压力，加速一体化进程。

专栏：江阴市快速路网体系规划（2019年版）

江阴市快速路网体系结构为“两环、九射、多联”，两环为快速内环和快速外环，内环里程为31.1km，外环里程为61.4km，共232.3km，具体如下：

内环：夏东路（滨江路—芙蓉大道）、芙蓉大道（夏东路—长山大道）、长山大道（滨江路—芙蓉大道）、滨江路（夏东路—芙蓉大道），共31.1km，围合面积51km²。

外环：海港大道（滨江路—江阴大道）、江阴大道（海）、东外环快速路（科技大道—江阴大道）、科技大道（滨江路—芙蓉大道）、滨江路（海港大道—科技大道），共61.4km，围合面积192.2km²。

九射：江阴靖江长江隧道、滨江路（海港大道—市域界）、芙蓉大道（海港大道—市域界）、江阴大道（海港大道—市域界）、海港大道（江阴大道—市域界）、徐霞客大道（江阴大道—市域界）、长山大道（江阴大道—市域界）、江阴大道（海港大道—东外环快速路）、芙蓉大道（东外环快速路—市域界），共104.5km。

多联：芙蓉大道（海港大道—夏东路）、夏东路（芙蓉大道—江阴大道）、大桥南路（徐霞客大道—芙蓉大道）、紫金路（海港大道—徐霞客大道）、徐霞客大道（大桥南路—江阴大道）、长山大道（芙蓉大道—江阴大道）、新澄杨路（大桥南路—东外环快速路），共43.1km。

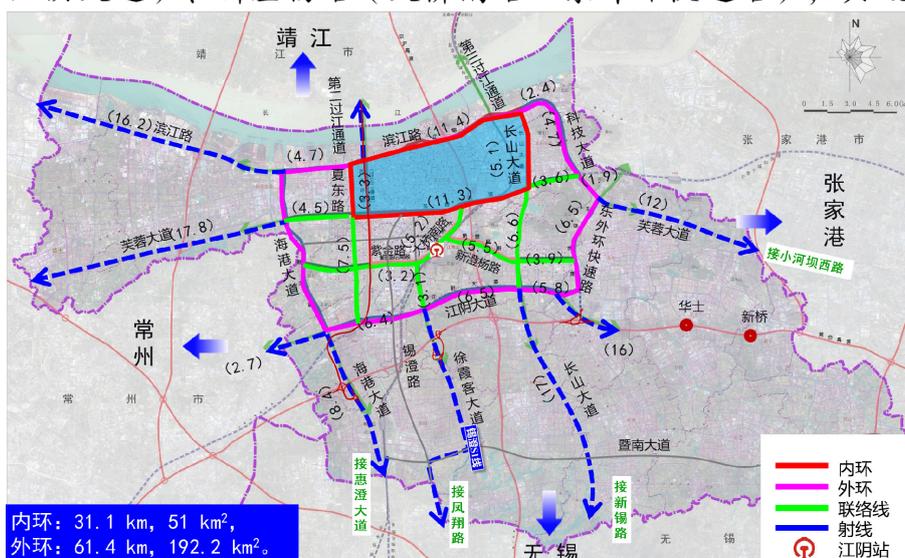


图 4-2 2019 年版江阴市快速路体系规划示意图

远期随着“南征北战、东西互博”战略及霞客湾科学城建设推进，江阴整体产业格局、城市格局将发生重大变化，未来城市快速预估将外扩至暨南大道。江阴市政府综合考虑功能定位、资金投入、用地需求等方面因素，夏东路、徐霞客大道快速化暂缓，锡澄路快速化提上日程。

加快区域路网互联互通。服务江阴和周边城市间经济往来，围绕打造重点板块、重点片区的城镇连绵带产业，完善跨界毗邻地区道路衔接。加快续建新锡澄路（S229 江阴段）、范钱路东延工程，打通长新大道断头路并推动南延线尽快开工，推进暨南大道西延、长山大道南延及世纪大道南延等工程，打通河豚路南延并协调常州朝阳公路改扩建，有力支撑锡澄一体化进程。加快江阴大道西延、新戚月线、顾桐公路等工程开工，服务澄常城镇连绵一体化，加快横向干线公路建设以平衡市域横纵干线路网结构。完成新华路东延、推进红星路北延、世纪大道北延等工程建设，加快张皋南接线前期研究，打通澄张间断头路、瓶颈路。

优化市域路网内循环。结合国土空间规划和路网条件，对部分线路功能重复、穿越城市发展区路线进行优化调整，有效分离客货交通。协调推进 G346 主城段、S232 利港段、S261（江阴段）改线及 S122 华西段（江阴大道东段延长）路网优化前期工作，做好苏锡常区域路网规划衔接，预留一体化发展空间。推进田由路西延改造、江阴大道东延、长西环路及长南环路延伸，协同南沿江城际建设进程，推进下穿南沿江高铁规划道路先行建设项目，加快打通市域各组团间框架路网断头路，提升组团间网络连通度。协同江阴靖江长江隧道工程实施西环路改扩建，推进 G2 江阴北

互通接线改造，提升过江效率和区域对外出行条件。推进皮青路X252（大桥南路段—红柳集团段、峭岐人民路路口—严家坝段）、西利路利港段改造升级，推动新澄杨线西段前期研究，强化重要节点集疏运，服务产业升级及居民便捷出行。

专栏：江阴市高速公路、普通国省公路、快速路、县道及其他道路建设项目

表 4-2 江阴市“十四五”高速公路、普通国省公路建设项目表

（单位：公里）

序号	项目名称	建设性质	建设等级	线路里程 (km)	建设年限
一	高速公路及过江通道				
1	沿江高速江阴段（含互通）	改建	高速公路	33.2	2021—2024
2	江阴靖江长江隧道	续建	高速公路	11.825	2020—2025
3	江阴靖江长江隧道连接线（含互通）	新建	高速公路	10.67	2021—2025
4	江阴第三过江通道	新建	高速公路	—	2022—2029
5	江阴第三过江通道接线（含互通）	新建	高速公路	15.6	2022—2029
6	锡澄高速江阴段改扩建	前期	高速公路	28.5	—
7	靖澄过江通道及连接线	前期	高速公路	—	—
二	普通国省干线公路				
1	S229 江阴段（新锡澄路：暨南大道—惠山交界）	新建	一级公路	2.035	2021—2022
2	S357 西延（暨南大道：桐前路—无锡西外环）	新建	一级公路	1.5	2022—2024

序号	项目名称	建设性质	建设等级	线路里程 (km)	建设年限
3	S443 打通 (长新大道: 旧庄路—长泾环南路)	新建	一级公路	4.28	2023—2025
4	S443 南延 (长新大道南延: 暨南大道—锡山交界)	新建	一级公路	2.7	2024—2026
5	G346 改线 (东外环快速路北延)	新建	一级公路	2.4	2023—2025
6	S232 改线 (利西线: 滨江路—芙蓉大道)	改建	一级公路	7.1	2023—2025
7	S261 改线 (河豚路南延: 芙蓉大道—朝阳公路)	新建	一级公路	2.5	2023—2025
8	S232 北段 (利港汽渡—滨江路)	改建	一级公路	2.0	2022—2024
9	S259 江阴段 (芙蓉大道—澄鹿路段、东华路—云顾路段)	前期	一级公路	10.4	——

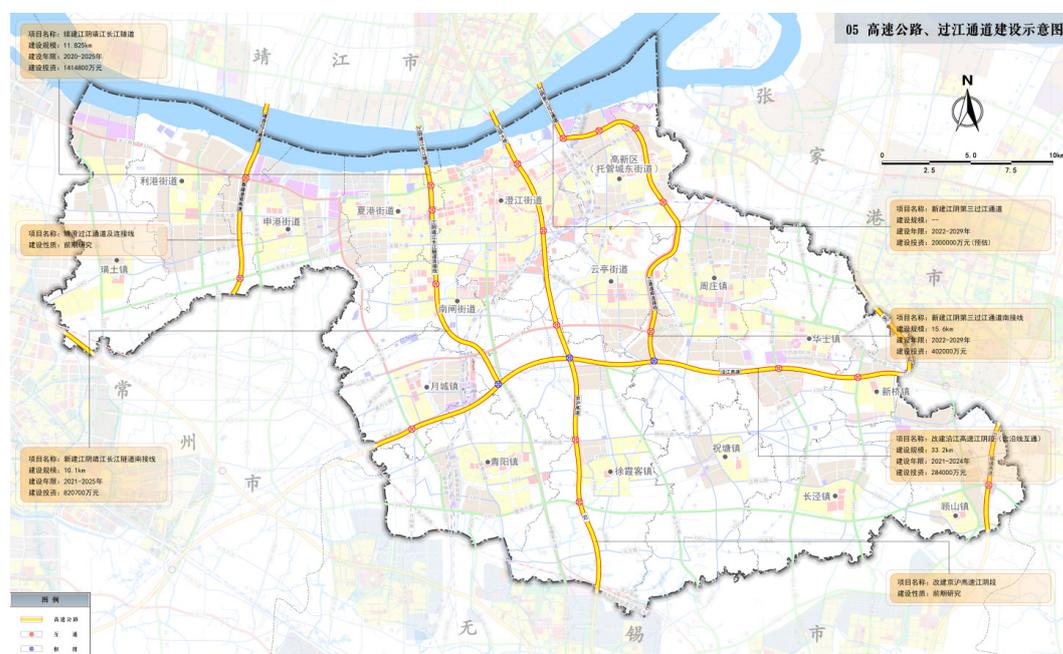


图 4-3 “十四五”高速公路及过江通道建设计划图

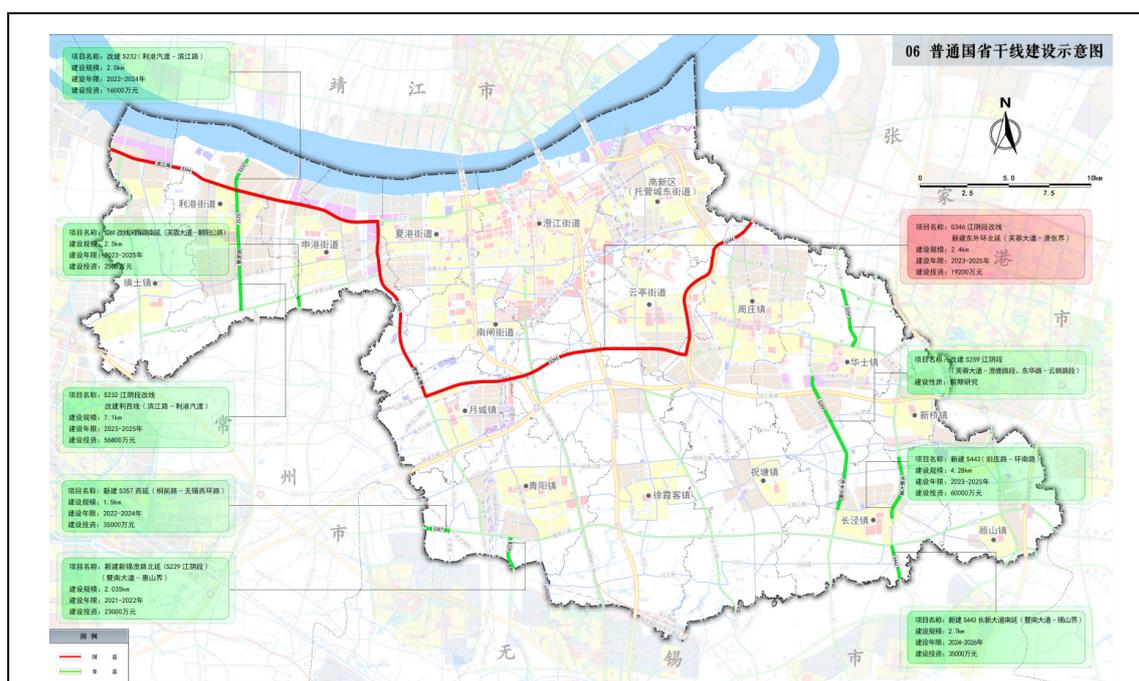


图 4-4 “十四五”普通国省干线公路建设计划图

表 4-3 江阴市“十四五”快速路建设项目表

(单位：公里)

序号	项目名称	建设性质	建设等级	线路里程	建设年限
1	滨江路快速化改造城区段 (夏东路—东外环路)	改建	快速路	8.4	2021—2024
2	346 国道江阴段改扩建工程 (西外环路—河豚路)	改建	快速路	10.0	2022—2025
3	长山大道快速化改造工程 (东定路—半夜浜桥)	续建	快速路	6.7	2020—2022
4	长山大道二期(滨江路—东定路)	改建	快速路	5.0	2022—2023
5	长山大道南延 (暨南大道—锡山交界)	新建	快速路	4.9	2022—2025
6	海港大道南段快速化改造 (暨南大道—惠山界)	改建	快速路	1.3	2023—2024

表 4-4 江阴市“十四五”县道及其他道路建设项目表

序号	项目名称	建设性质	建设等级	线路里程 (km)	建设年限
一	县道工程				
1	范钱路东延(范庄路—东礼路)	续建	二级	1.3	2020—2022
2	红星路北延(芙蓉大道—澄张界)	改建	一级	1.55	2022—2023
3	江阴大道西延(海港大道—澄常界)	新建	一级	3.2	2021—2023
4	西外环路(滨江路—芙蓉大道)	改建	一级	3.435	2023—2025
5	顾桐公路	新建	一级	33.785	2023—2025
6	新戚月线(周月线—澄常界)	新建	一级 双六	8.85	2023—2025
7	世纪大道南延(沿江高速—锡山交界)	新建	一级	13	2022—2025
8	新华路东延(现状新华路—澄张界)	新建	一级	0.98	2021—2023
9	皮青路(X252)(大桥南路段—红柳集团段、峭岐人民路路口—严家坝段)	改建	二级	3.78	2022—2024
10	锡澄线(X208)(青阳南桥—暨南大道)双六拓宽	改建	二级	2.68	2021—2022
11	新澄杨路西段(海港大道—花山路)	前期	一级	7.3	——
12	月桐线(X253)(南环路路口—惠山界段)	前期	二级	9.2	——
13	打造习马线、澄鹿路乡村旅游公路	前期	一级	23.6	——
14	张皋南接线	前期	一级	——	——
二	其他道路工程				
1	田由路西延(新陆桥大桥遗址及连接道路新建、华陆路—陆瓠西路)	续建	二级	1.5	2022—2023

序号	项目名称	建设性质	建设等级	线路里程 (km)	建设年限
2	下穿南沿江高铁规划道路先行建设项目 (共18条道路:老戚月路、马圩路、双泾路、文澜路、文魁路、文锦路(新丰路)、月山路、卧龙路、规划路(月城)、月冯路、冯泾路、锡澄路、曙光路、云南路、绮山路、红心路、规划路(高新区)、江海路(东外环快速路)。)	新建	—	—	2021—2023
3	江阴大道东延	新建	一级	3.188	2024—2025
4	长西环路、长南环路延伸段	新建	二级	3.73	2024—2025
5	G2 江阴北互通接线改造工程	改建	高速互通匝道	0.362	2023—2024

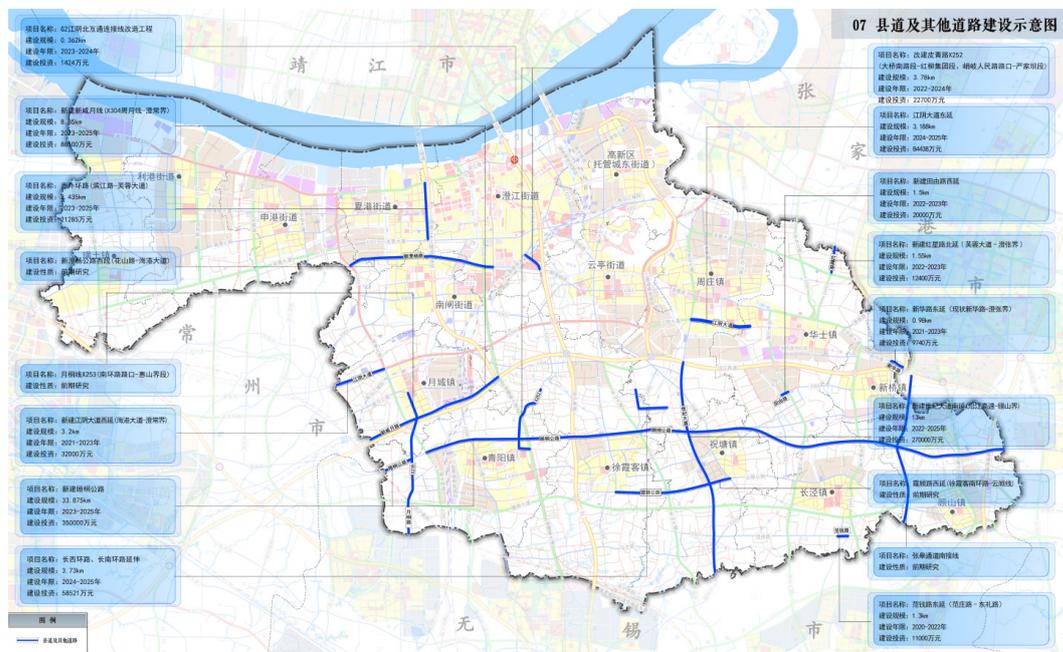


图 4-6 “十四五”县道及其他道路建设计划图

高质量建设四好农村路。紧扣省委“六个高质量”发展要求及市委建设美丽新江阴任务目标，按省计划试点推行县、乡、村三级“路长制”，开展省农村公路建管养运“一网一平台”信息化管理服务系统县级平台建设应用。对农村公路安防设施进行全面调查评估并分类分标准进行改造完善，推动县乡道桥梁安全防护设施提升改造，基本完成县乡道安全隐患治理，完善县乡道桥梁限载标志，完成农村危桥改造 45 座。拓宽单车道农路，力争 2025 年实现乡村道双车道比例达 75%。深化“四好农村路”示范县创建成果，做精做优“一县一品牌”特色，积极建设农村公路“品质工程”。深化“农村公路+”发展模式，结合江阴乡村旅游资源禀赋，建设美丽农路服务乡村旅游，以习马线和澄鹿路为试点打造具有地方特色的旅游农村公路特色品牌，深化“澄途似锦”品牌示范，力争至 2025 年打造 8 条以上美丽乡村公路示范线，为实施乡村振兴战略和加快推进农业农村现代化提供更强支撑。

专栏：打造江阴特色文化旅游公路品牌

1、完善南部徐霞客乡村旅游公路，打造精品徐霞客农村旅游路线

近期利用**习马线**，联合徐霞客、长泾镇打造示范农路文化风景道，沿线串联徐霞客文化生态旅游区、幸福桃园等多处景点，西接徐霞客大道、东接长新大道。

2、完善东部华西乡村旅游公路，打造精品华西旅游路线。

远期利用**澄鹿路（X352）**，全长约 23.6km，联合周庄、华西打造示范农路风景道，沿线串联绮山森林公园、华西村公园、华西村博物馆、张家港暨阳湖生态园等生态文旅景点，西与江阴市区快速路长山大道相衔接，东至张家港南二环。

两条横向风景道将徐霞客大道、长新大道串联，形成江阴中南部环形旅游路线，加强景区间、景区与交通节点间的联系，串联形成具有特色吸引力的旅游路线，打造具有江阴特色的文旅品牌农路。

建设构想：

- (1) 不同区段结合景点特色实现道路断面差异化设置；
- (2) 打造精品旅游路线，开通直通旅游大巴；

沿途设置周庄驿站、华西驿站、徐霞客驿站、长泾驿站等主题性配套设施；

- (3) 完善慢行设施构建自行车、人行专用道组成的绿道网体系；
- (4) 积极培育自驾旅游、房车旅游的产业，重点建设乡村自驾游基地。

(5) 推动沿线乡村旅游、历史人文、休闲养生等特色经济发展，形成路衍经济。

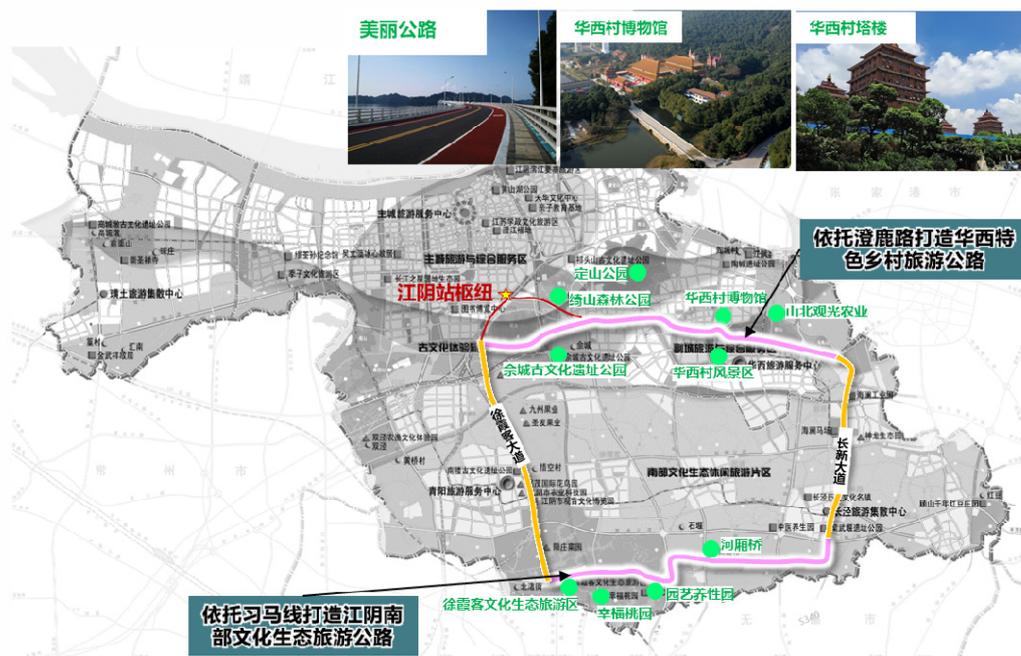


图 4-7 江阴东部华西、南部徐霞客特色乡村、文化生态旅游公路路线示意图

(四) 强化水路运输优势

推动内河岸线资源高效集约利用。致力打好污染防治攻坚战，开展内河非法码头专项整治行动，规范内河港口岸线利用的审批

和建造机制，联合工商、水利、环保等部门，推动周庄、华士等乡镇共 43 处不合规港口码头的清理整治，同时规范一批、提升一批码头，重点推进月城南、华士、青阳作业区一期建设，发展内河集装箱泊位，实现内河岸线资源高效集约发展。

专栏：“十四五”江阴市水运资源优化整合统计项目

表 4-5 江阴市水运资源优化整合项目统计表

序号	项目名称	规模	建设年限
1	港口码头清理整治	清理 43 处、规范 70 处、提升 66 处	2021—2023
2	月城南作业区一期	1 个 1000 吨级散货泊位，1 个 1000 吨级件杂货泊位，2 个 1000 吨级集装箱泊位	2022—2025
3	华士作业区一期	1 个 1000 吨级集装箱泊位	2023—2024
4	青阳作业区一期	1 个 1000 吨级散货泊位，1 个 1000 吨级件杂货泊位	2023—2025

表 4-6 江阴市港口码头清理整治统计表

已清理	待清理	规范一批	提升一批	合计
64	43	70	66	299

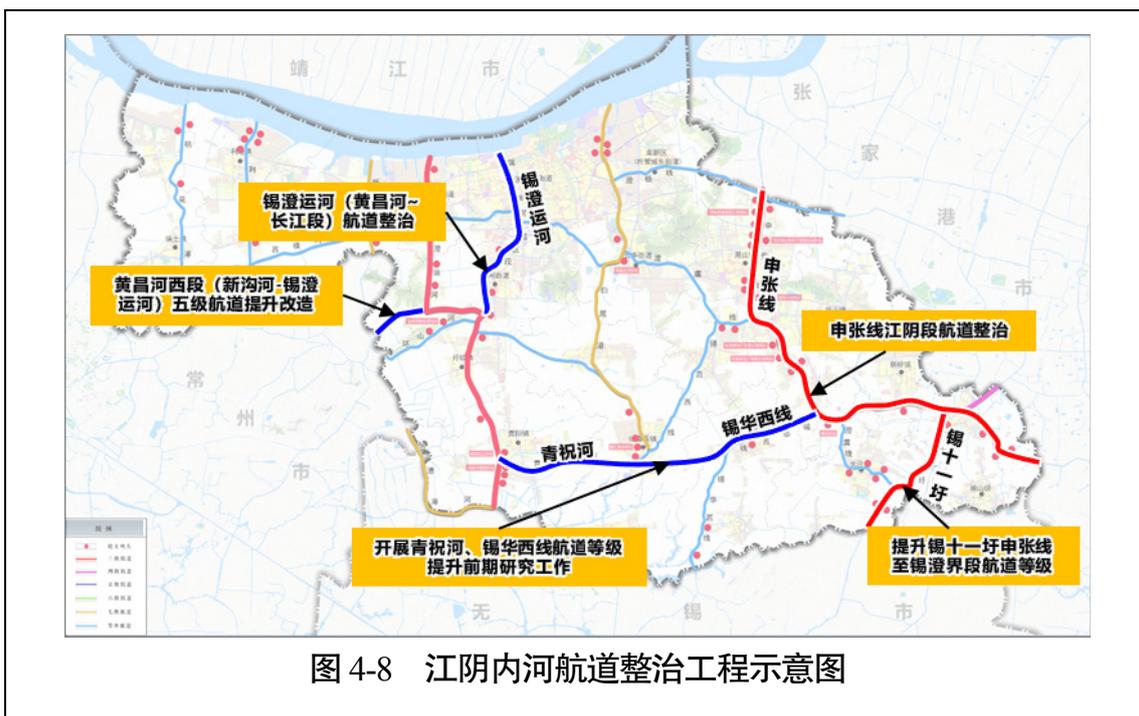
系统提升内河航道等级。按照“干支相通、层次分明、通江入河、连城达港”的现代航道网络建设要求，提升重要航道等级，构筑水水联运网络，完成申张线江阴段航道整治工程，推动锡十一圩（申张线—锡澄界段）“四改三”、黄昌河西段（新沟河—锡澄运河）五级航道提升改造工程，开展青祝河、锡华西线祝塘浜口至华士段提升为五级航道前期研究工作。结合锡澄运河（黄昌

河-长江段), 发展水上旅游客运项目, 构建集旅游、交通、文化、生态为一体的水上旅游客运走廊。

专栏：“十四五” 江阴市内河航道统计项目

表 4-7 江阴市内河航道项目统计表

序号	项目名称	建设性质	规模标准	建设等级	建设年限
1	申张线江阴段整治	改建	三级标准航道整治	三级	2021—2025
2	锡十一圩申张线至锡澄界段航道整治	改建	三级标准航道整治 7.5km, 改造桥梁 7 座	三级	2021—2023
3	锡澄运河(黄昌河~长江段)航道整治	续建	河道拓浚 11.88km, 布置堤防长度 23.515km, 拆建、加固跨河桥梁 7 座。	五级	2020—2022
4	黄昌河西段(新沟河—锡澄运河)航道提级改造	改建	五级航道标准提升 3.9km	五级	2021—2025
5	打造锡澄运河(黄昌河~长江段)为生态旅游航道	—	11.88km	—	2021—2025
6	青祝河、锡华西线祝塘浜口至华士段航道提级改造	前期	五级标准航道整治	五级	2021—2025



（五）培育特色航空服务

引导通用航空布局与业务拓展。推进江阴（青阳）通用机场前期研究，加快固定运营基地、飞行服务站等配套基础设施建设，力争早日开工。培育通用航空发展相关产业链，提升通用航空发展产业基础，积极探索结合通用机场适当拓展公务航空、观光旅游、农林作业、飞行培训、应急救援、航空运动等通用航空业务。

（六）提升养护管理水平

提高公路养护专业化、现代化水平。深入推行精细化管养，不断加大日常性养护力度，突出及时性、预防性养护，注重建养结合。持续推进县道养护工区建设，与普通国省干线工区形成互补互助。注重桥梁路面及其附属设施的全方位养护，成立专业的绿化养护、桥隧管养专业队伍，加强养护人才储备。规范和完善农村公路养护招投标流程。优化创新公路养护管理模式，逐步构

建多层次、多方式的养护市场供给体系，将公路养护领域从“直接提供”转由向社会“购买服务”。提高养护机械化水平，积极推广废旧路面材料循环利用、公路和桥隧隐蔽工程无损检测、全寿命周期成本养护设计技术和施工工艺，建立发展绿色低碳公路养护评价指标和考核办法，提升养护管理效能。逐步建立农村公路资产电子档案，以县道为试点开发推广公路养护智能检测系统。到 2025 年，普通国省道优等路率达到 95%，县道和乡村道优良路率分别达到 95%和 85%，农村公路中三类以上桥梁比例不低于 96%，实现农村公路中清扫和小修作业机械化率 100%。

稳步推进公路养护体制改革。深化农村公路管理养护体制改革，建立健全农村公路管理养护责任制，明确各级农村公路管理养护权力和责任清单。推行县、乡、村三级路长制，到 2025 年覆盖率达到 100%。加大财政对公路养护投入力度，逐步提升县道养护大修工程规模，建立以路况水平、服务需求以及投资效益评估等核心因素为依据的公路养护科学决策机制。推进建管养运一体化发展，形成以公共财政投入为主、多渠道筹措为辅的资金保障机制，积极鼓励农村公路与产业园区、特色小镇等经营性项目一体化开发，运营收益用于农村公路养护。建立健全建管养运考核机制，形成信用管理的良性循环。

提升航道船闸养护现代化水平。加强内河航道、船闸的养护管理，优化畅通内河运输通道。完善航闸养护标准，制定合理养护计划，按照从急到缓、合理有序原则改善“卡脖子”航段，完

善养护资金保障制度，多渠道拓展航道养护资金来源。推进新技术、新材料、新工艺、新设备的应用，利用智能化手段加强预防性养护。以加固护岸和清理淤积为核心，重点保证省干线航道锡澄运河、申张线、锡十一圩线全年畅通，继续加强辖区内航道、船闸、服务区的日常维护。至 2025 年，保障辖区内干线航道通航保证率达 100%，辖区航标正常率达 100%。

（七）协同国土空间规划

探索建立交通规划与国土空间规划的项目清单衔接、传导制度，加强与国土空间规划编制协同联动，推动“多规合一”，预留预控重点交通项目发展和实施空间。建立动态项目库机制，优先安排不占用或少占用“三区三线”、前期工作成熟具备条件的项目。建设项目严格执行国家环境保护“三同时”制度，建立科学合理的交通基础设施生态修复体系。因地制宜开展交通基础设施建设和生产活动，加强对窑港口长江生态湿地保护小区、黄田港公园等片区的生态保护。

五、打造便捷舒适的客运服务体系

依托近期江阴综合交通网络和客运枢纽布局，打造以轨道交通为核心的多模式公共客运体系。强化客运快联快通能力，加快公路客运转型，提升公交服务水平，以高品质为导向，让人民群众出行更加便捷舒适。

（一）推动客运模式升级

强化多层次客运枢纽体系。加快江阴站建设，打造集轨道交通、公路客运、城市公交、城乡公交于一体的门户型综合枢纽，承担江阴市内部与周边地区联系的客流快速转换服务。依托锡澄城际轨道 S1 线及锡澄协同发展区建设，加快建设霞客湾站，推进青阳客运站与轨道站点整合研究，形成轨道交通、公路客运、城市公交、城乡公交于一体的二级综合客运枢纽。优化世新客运站、周庄客运站、新桥客运站旅游集散功能，支撑全域旅游发展。力争“十四五”末形成以江阴站为核心、世新站与青阳站为主体、轨道交通站点与公交首末站为补充的“1+2+N”三级客运枢纽体系。

打造点线共融的公共客运体系。构建以“城际铁路为核心，市域/都市圈轨道为主骨架，大站快线为次骨架，常规公交为主体”的公共客运体系。依托江阴综合客运枢纽和锡澄靖城际轨道交通建设，采取大站快车模式开行公交快线，完善“轨道+公交”等多方式换乘衔接，推动轨道交通红利惠及江阴全市人民出行。

专栏：锡澄城际运营模式

锡澄靖城际轨道交通锡澄段分为大站快车模式和站站停模式两种方式运营，其中大站快车模式在南闸站、江阴南站不停车。

专栏：“1+2+N”三级客运枢纽

一级客运枢纽：江阴站，集城际铁路、公路客运、城市轨道交通、城乡公交、城市公交于一体，服务江阴全市域。

二级客运枢纽：世新客运站，集公路客运、城市公交、城乡公交于一体，服务中心城区及周边组团；青阳客运站，集轨道交通、公路客运、城市公交、城乡公交于一体，服务锡澄协同发展区及青阳-霞客组团。

三级客运枢纽：城市轨道交通站点、常规公交站点及场站，服务轨道站点周边、社区级中心、乡镇中心。

专栏：公交快线开通项目

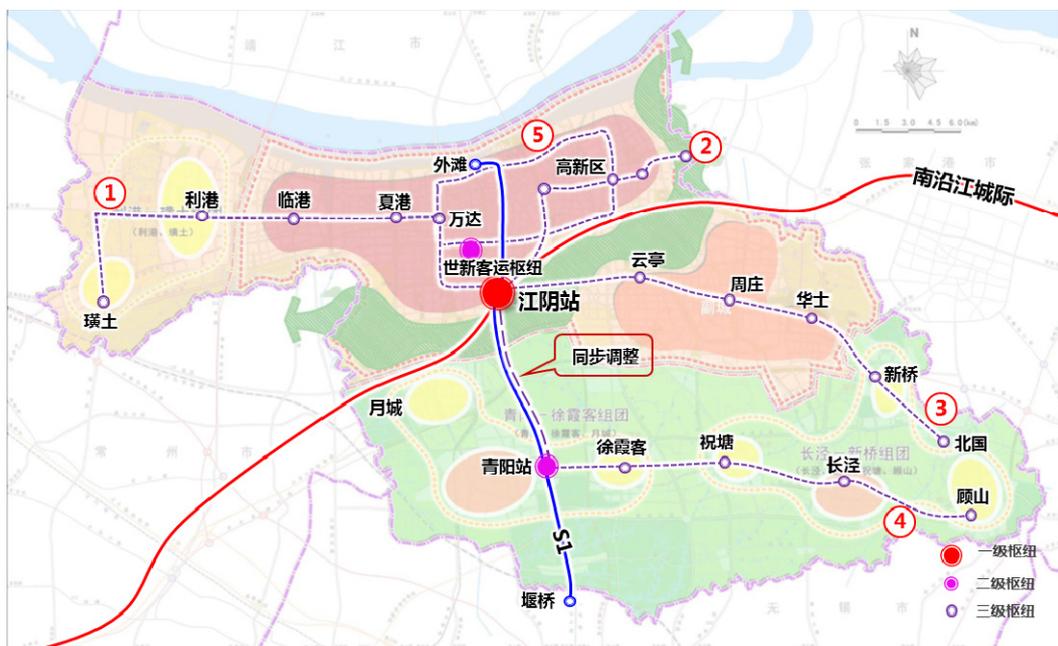


图 5-1 江阴市公交快线规划示意图

表 5-1 江阴市“十四五”公交快线开通一览表

序号	项目名称	意义	建设性质	建设年限
1	公交快线 1 路	串联临港区组团	新建	2023
2	公交快线 2 路	串联高新区组团	新建	2023
3	公交快线 3 路	串联东部城镇组团	新建	2023
4	公交快线 4 路	串联南部城镇组团，近期直达江阴站，远期待 S1 线通车后以青阳站换乘	新建	2023
5	公交快线 5 路	串联主城区内部组团	新建	2023

（二）加快城际客运转型

强化与周边机场快速联系。依托江阴站综合客运枢纽配建城市候机楼，在完善旅客候车、乘车和到达等基本功能基础上拓展更多服务功能，实现“一站式”航空服务。加密发往硕放机场、奔牛机场等周边机场的客运专线，推进机场班车“空巴通”客运专线专营。

拓展“互联网+定制客运”模式。发展城市通勤车、定制班车等新型服务业态，推动公路客运从“站到站”模式向“点到点”和“门到门”定制模式转变。统一线上平台、线上预约、线上调度、线上结算。加强定向合作，推动“运游融合”，依托海澜飞马城旅游直通车大力推动全域旅游交通，拓展海澜集团、兴澄特钢等大型企业厂包车业务。

推动客运联程联运系统建设。加强江阴与无锡市区、常州、张家港、靖江等客运主体间合作，推进城市群客运同城化，打造

互联互通的同城化客运体系。以无锡市联程联运系统建设为契机，建立江阴客运联网售票系统，推动“一票制”客运第三方服务平台建设，实现不同运输方式间客运“联程联运”。

（三）优化城市客运服务

推进公交线网优化。服务近期新建大型小区和企业布局产生的公交出行新需求，及时优化调整常规公交线网。结合锡澄城际轨道开通运营情况，做好公交与轨道沿线站点的接驳。

完善基础设施建设。加大运力投放与车辆更新力度，严格执行公交车辆运营年限标准。结合城市建设更新，完善城东、城西南等片区周边公交站点覆盖，建设和完善充电站、充电桩等新能源公交车配套供电设施，进一步提升公交均等化服务。协同交警部门加大公交专用道监控力度，推动公交专用道、专用信号等优先措施落地，全面提升公交服务水平。

专栏：公交场站建设项目

表 5-2 江阴市“十四五”公交场站建设一览表

序号	项目名称	建设性质	规模标准	建设年限
1	杏春站功能优化调整	续建	7500m ²	2020—2022
2	公交候车亭	新建	60 个	2021—2022
3	城东公交首末站移建	移建	14000m ²	2021—2023
4	城西停保场	新建	3969m ²	2021—2023

推进“智能公交”应用。加快推进全省公共交通一卡通移动

支付平台推广应用，协同企业制定电子支付乘车优惠政策，推行手机 NFC 支付和二维码支付。推广应用智能收银系统，持续推进车载 POS 机及后台程序更新。试行智能候车亭与城镇公交共用，共同发布公交线路、导乘信息等内容。

鼓励发展特色公交。根据居民公交出行需求，在老城区试点发展微循环线路。延伸交通旅游服务功能，推动景区直通车、环城观光巴士、乡村旅游巴士等旅游线路开行，支持发展水上旅游。推进公共自行车和互联网租赁自行车协调发展，强化与公交系统、轨道交通站点的衔接。

推动出租车健康发展。落实交通运输部《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见（征求意见稿）》要求，进一步规范出租汽车经营权许可，推动新增出租汽车经营权无偿使用。加强对网约车平台公司、车辆和驾驶员的监管，引导巡游车与网约车融合发展。促进巡游车转型升级，深化巡游车运价机制改革，规范网约车经营。

（四）引导城乡客运一体

试点城乡公交一体化。加强城乡公交资源融合，开展城乡公交一体化建设试点工作，实现“一张图、一个主体、一张网”的试点目标。

完善城镇公交基础设施。根据农村客流特征，优化功能调整和线路走向，科学合理设置班次时刻，公示班次时刻。加强城市公交与城乡公交基础设施合理配置、充分共享。完善镇村公交基

基础设施与道路通行条件，协同农村公路建设的推进，加快配套农村客运站亭等基础设施的养护和管理，实现镇镇有站、村村有亭。明确乡镇首末站土地使用权，完善公交首末站功能，推动城镇公交多元化运营。

健全体制机制。健全城乡公交发展一体化体制机制，优化市级、镇级资金扶持政策比例，科学界定城乡公交合理补偿补贴的范围和资金额度，建立并落实与公交运营服务质量挂钩的公交合理补偿补贴制度，建立科学的定价调价机制，确保群众可接受、企业可持续、财政可负担。

强化互联互通。依托已开至无锡市区、张家港、常州跨区域公交经验，根据实际需求进一步开行或加密与无锡、常州、靖江以及张家港等邻近地区毗邻公交。

创新服务模式。加强与城市、各乡镇站场设施资源共享，鼓励邮政快递企业与镇村公交企业开展合作，使用符合相关标准、满足农村客货运输需求的镇村公交车辆，利用城镇公交站场推进“客货并举、运邮结合”。积极创新适应市场需求的城镇公交服务，鼓励定班定线与电话预约、定制公交等需求响应式经营模式共同发展。

（五）促进交通融合发展

持续推进枢纽经济发展。以江阴站综合客运枢纽规划建设为支撑，挖掘江阴本土产业优势，优化枢纽周边用地功能布局，引导枢纽偏好型产业入驻，创新综合交通枢纽与产业、城市的融合

发展模式，助力城市枢纽经济发展。

探索“交通+”融合发展模式。开启“交通+文化旅游”融合发展新模式，鼓励在传统村落、休闲农业聚集村等特色旅游区域开通旅游公交线路，推动南部生态休闲农业、东部特色乡镇等旅游公路建设。探索联合旅游部门和市场主体共同提供旅游交通出行服务，采取“线上征集旅游线路、线下体验定制公交”的模式，满足市民差异化、个性化的旅游出行需求。打造特色水上旅游项目，结合生态旅游特色和全域旅游发展规划，拓展城市段和低等级航道的旅游功能，推动锡澄运河城区段绿色文化旅游航道建设。

六、培育高效活力的货运服务体系

依托江阴第三过江通道建设、新长铁路货运功能释放的契机，挖掘内河水运和铁路运输资源，充分发挥江海直达的优势，进一步推动运输结构调整，完善货运枢纽集疏运体系，优化物流配送服务，引导运输服务创新，推动货运服务高效发展。

（一）优化物流节点布局

推进市域物流体系整合，形成“物流园区+物流中心+配送中心”的多层次物流体系。

培育物流园区。优化物流园区布局，依托推动现有状零散物流园整合，整合建设华士物流园区，打造辐射东部产业的物流园区。聚力江阴长江港口综合物流园区建设，鼓励企业开展跨境电商进出口业务。推动综合保税物流中心建设，完善大宗物资供应链，打造区域性江海联运物流枢纽。打造高新物流园区和石庄物流园区公水、江海联运枢纽，重点服务于长山港区和石利港区。推进月城物流园区建设，打造辐射江阴及无锡北部、常州西部地区的物流节点，启动江阴站货场搬迁工程，将江阴货场搬迁至月城站，既有江阴站的机务折返段及货运功能改移至月城站，依托新长铁路的公铁水联运优势，打造多式联运示范。

完善物流中心。进一步提升金属材料、木材、农产品等货物流通效率，完善物流中心运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、物流信息处理等基本功能，提高物流组织水平，加快物流集散速度，降低物流中转成本。

建设配送中心。契合城市配送需求，依托相关企业持续优化市域仓储配送物流节点建设，续建大康华仓储物流配送中心和邦杜城市配送中心、新建云配送中心、扩建牧野鲜生配送中心二期，推动乡镇街道配送中心建设。

专栏：江阴市多层次物流体系

物流园区：江阴—靖江物流园区、长江港口综合物流园区、高新物流园区、石庄物流园区、华士物流园区、月城物流园区。

物流中心：江阴农副产品批发市场、江阴市金属材料交易市场、华东金三角有色金属交易市场、金三角木材交易市场、江阴市南国花木专业合作社、江阴市鹏程农业科技发展有限公司、无锡市江阴金湾农村物流中心、江苏申通国际货运有限公司、江阴沪澄农副产品综合交易市场、长三角五金商贸城、华西商贸城、普洛斯物流、江阴至尊 MALL 家具市场、深国际物流等。

配送中心：大康华仓储物流配送中心、云配送中心、邦杜城市配送、牧野鲜生配送中心二期等。

高新区站：保留江阴北站以作战备需要。



图 6-1 江阴市多层次物流体系规划图

江阴长江港口综合物流园区：

打造区域性江海联运物流枢纽。把握重大战略机遇，发挥江阴港区位交通优势，把江阴长江港口综合物流园区打造成立足苏南、服务长江经济带、对接一带一路的打造区域性江海联运物流枢纽。

一是推动综合保税物流中心。把握无锡入选国务院“跨境电子商务综合试验区”的机遇，围绕跨境消费品，开展保税物流、分拨分销、电商零售业务，积极打造华东地区线上和线下交易的“冷链物流集散中心”；围绕大宗商品，开展国际贸易业务；围绕周边产业，开展保税增值加工及原料产成品的进出口保税业务，逐步实现综合保税区全面适用跨境电商零售进口政策；建设红酒、化妆品、肉类、食用油等生活消费品交易市场和跨境电商中心，建设进口塑料原料等生产性服务中心，实现苏南片区供应链的重新组合。

二是完善大宗物资供应链。依托现有交易市场基础，打造一站式大宗物资交割平台；搭建园区大宗物资公共监管平台，提供大宗物资供应链金融服务；依托现有大宗物资加工基础，打造大宗物资供应链物流服务中心。

三是推行企业总部经济。围绕电子商务创业孵化基地等创新服务平台，打造区域电商总部经济区；围绕公共企业服务平台，打造区域中小企业服务基地。

四是发展分销配送。服务于居民消费，发展共同配送、中央厨房等模式；服务于品牌分销，打造国内外品牌商品的分拨分销中心。

（二）推动运输结构转型

推进运输结构调整。推进大宗货物公转铁、公转水，具备铁路、水路货运条件的火电企业一律禁止公路运输煤炭，逐步转向铁路或水路运输，具有铁路专用线的大型工矿企业、新建物流园区大宗货物铁路和水路运输比例达到 90%以上。

完善多式联运模式。大力发展甩挂运输、企业联盟、品牌连锁等集约高效的运输组织模式，整合分散经营的中小货运企业和个体运输业户。推动信息资源整合，加强交通运输、海关、市场监管等部门间信息开放共享，提供一站式综合信息服务。积极培

育多式联运经营人，鼓励应用电子运单、智能合同等互联网服务新模式，实现多式联运全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”。拓展建设多式联运信息服务平台，实现以铁水联运为重点的货运“一单制”服务，建立与长三角对接的区域物流信息共享平台，促进物流管理体制一体化、标准化。

（三）加快跨境物流发展

结合无锡市跨境电子商务综合试验区建设，建设面向国际和区域的快递转运中心和分拨中心，搭建跨境电商物流综合服务平台。培育壮大一批电商物流运作主体，大力发展跨境电商物流，鼓励在条件成熟的国家和地区部署海外物流基地和仓配中心，提升快递企业跨境业务承接能力。依托江阴港江海联运优势和江阴综合保税区的政策优势，大力发展跨境进出口贸易、国内外分销、综合保税物流业务，打造国际商贸示范区。

（四）完善城乡一体配送

完善三级配送体系。优化县级物流中心、乡镇农村物流服务站、村级农村物流服务点三级农村物流网络节点布局，重点建设乡镇农村物流服务站。加快构建城乡双向畅通的物流配送网络，鼓励企业在城乡和具备条件的村建立物流配送网点，将末端配送设施纳入社区统一管理，推进设施共享共用。鼓励应用无人配送、智能快递柜等拓展末端服务能力，整合农村物流资源，促进客货运输、商贸、供销、快递等融合发展。强化与规划、自然资源、公安交管等部门联动，优化城乡配送运力调控和通行管理，培育

城乡高效配送骨干企业 10 家以上。

推动城乡配送创新。重点鼓励本地电商与快递企业联合，实现电商与城乡物流融合发展新模式。鼓励依托城乡客运网络，推行货运班线、客运班车代运邮件等农村物流组织模式。鼓励农村客运站拓展货物运输服务功能，建设农村综合运输服务站，满足农产品运输、快递、物流配送等需求。引导骨干企业联动合作，尝试“客运+货运两网合一”“特色产业+农村物流”等农村物流服务新模式。

培育物流经营主体。发挥龙头企业对物流资源的整合作用，引导和支持物流企业同行联手，成立集约化农村物流配送主体。鼓励邮政快递企业、城市配送企业创新统一配送、集中配送、共同配送、分时配送等高效运输组织模式。

提升邮政服务水平。加强邮政基础网络建设，优化多层次网络布局，提升骨干运输网、重点枢纽承载能力，提高覆盖率和稳定性。推进快递普惠发展，形成以邮政普遍服务为基础，以电商快递服务为重要内容的邮政公共服务体系。

建设物流示范工程。进一步建设完善城乡物流服务体系，全面推进城乡物流服务一体化发展，促进城乡公共服务均等化，加快城乡高效配送试点建设，试点交邮融合镇村公交示范线，加快农村冷链物流建设，开展农村物流达标县申报，持续开展农村物流品牌创建。推动城市绿色货运配送示范工程建设。协同规划、交管、城管等部门落实新建项目所必需的城市配送车辆停靠装卸

场地，在建成区的货流密集地区或划定的道路临时停车区域试点新增城市配送车辆临时停车位 50 个以上。加大对新能源城市配送车辆推广力度，鼓励物流园区、产业园、配送中心等集中规划建设专用充电设施，力争 2025 年城市配送新能源货运车辆车桩比达 4:1。

（五）推动运输装备升级

推进运输装备标准化。加快多式联运装备升级，推广应用标准化运载单元和货运车辆，促进集装化、厢式化、标准化装备应用。全面推广高速公路差异化收费，鼓励发展符合国家标准的中置轴汽车列车、厢式半挂车，促进非标道路货运车辆更新淘汰。加强对城市配送车辆车型、安全、环保等方面的技术管理，推动城市配送车辆的标准化、专业化发展。推进长江航运船舶船型优选，引导现有非标准船舶逐步退出市场。根据内河过闸运输船舶船型主尺度强制性国家标准，全面推进长江航运过闸运输船舶船型标准化。

推动联运装备技术升级。引导社会资本加大对不同运输方式的转运场站和“不落地”装卸设施等的投入力度，提高一体化转运衔接能力和货物快速换装便捷性。鼓励多式联运市场经营主体与装备制造企业共同开展车辆、船舶、集装箱、托盘等载运装备、标准化单元研发制造。鼓励企业研发应用不同运输方式间的吊装、滚装、平移等快速换装转运专用设备。支持集装箱、托盘、笼车、周转箱等单元化装载器具循环共用以及托盘服务运营体系建设，

推动二手集装箱交易流转。鼓励企业使用 1200mm×1000mm 的标准托盘和智能化托盘等集装单元化技术，提升配送效率。

推动载运工具装备智能化发展应用。推进 L3 及以上智能网联汽车、基于 C-V2X（移动车联网）的车路协同技术研发应用、场景测试及检测，鼓励产业园区等有限封闭环境试点运用低速无人配送车等智能载具，鼓励物流园区、港口、铁路货运站应用自动化仓储分拣、AGV 等智能装备。

（六）引导运输服务创新

引导运输市场创新发展。鼓励创新“互联网+”货运新业态、新模式，深入推进无车承运人试点工作，进一步整合社会资源，不断提高市场组织化程度。规范培育现代物流市场新主体，鼓励支持一批典型道路货运企业积极参与智能运输、智慧物流等各类试点示范，推动道路货运新旧业态加快融合发展。鼓励道路货运企业通过组织创新、技术创新等做大做强，加快向多式联运经营人、现代物流服务商转型发展。鼓励中小货运企业联盟发展，支持以资产重组、资源共享等为纽带组建联盟实体，引导创新企业联盟组织模式和运行机制。加大政策支持力度，培育一批龙头骨干企业。

提升货运物流信息化水平。大力发展“互联网+”高效物流，充分利用移动互联网、物联网、云计算、大数据、区块链等技术推进传统货物运输组织方式的改进和各种运输方式的有效整合。鼓励和支持“互联网+”车船货匹配、无车承运、城乡配送物流

服务平台建设，实现物流需求和供给高效匹配、精准对接。深化网络平台道路货物运输，提升网络货运经营者资源整合能力，强化全程运输责任，组织开展网络货运监督管理和运营服务规范研究。促进铁路、港口、航运和第三方物流等龙头企业合作，强化货物在途状态查询、运输价格查询、车货动态匹配、集装箱定位跟踪等综合信息服务，提高物流服务智能化水平。

（七）完善货运集疏体系

打造多式联运的货运枢纽体系。完善月城站货运配套设施，打造公、铁、水联运货运枢纽站，预留产业、货运空间，打造集物流加工、仓储、配送功能于一体的多式联运枢纽。提升长江综合物流园南向集疏运效率，强化华士物流园公水联运能力，结合华士作业区及高等级公路，实现多式联运快速转换。

畅通货运公铁水集疏运网络。拓展江阴铁路、公路、水运对外通道，补齐铁路货运短板，完善区域集疏运通道格局，增强辐射区域腹地能力。依托新长铁路改造，打造中轴货运廊道。加密跨江通道，扩容京沪、沿江高速通道，依托江阴第三过江通道接线建设研究连接线高速公路与城市快速路双层建设可行性，剥离城际与过境交通，提高货运交通内外转换效率。协调打通锡澄运河无锡段、锡溧漕河宜兴段，打造“江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线”。结合沿江港区、内河作业区布局，谋划青祝河、新沟河提级改造研究，打通江阴东西向水运通道，形成“两横两纵”高等级航道网格局，强化腹地货源吸引。

优化区域货运通道布局。依托跨界毗邻地区衔接道路建设，构建便捷高效的区域货运集疏运通道。重点解决疏港货运及过境货运对城市交通的干扰问题，综合考虑运输超重超宽超长等特殊运输线路相关要求，提升江阴在大件运输方面的运输能力和安全保障。依托干线公路网络，近期锡澄层面形成“五货三客四综合”客货相对分离的集疏运网络，江阴市域形成“四横七纵”²货运通道。中远期依托市域框架路网，结合江阴大道东延、张皋通道南接线研究逐步剥离澄鹿路、锡沙公路货运通道功能，构建“四横七纵”³的市域货运通道体系，实现“重载货运不入城、疏港货运快速达、过境货运外围绕”的效果。

专栏：江阴市货运干线集疏运

锡澄间近期形成“五货三客四综合”客货相对分离的集疏运公路，具体如下表：

表 6-1 锡澄一体化货运通道方案（干线公路层面）

江阴		无锡	
道路名称	等级及功能	等级及功能	道路名称
河豚路	一级公路（货运）	一级公路兼快速路（货运）	西环路
月桐路	二级公路（综合）	主干路（综合）	惠州大道

² 近期“四横七纵”：“四横”为滨江路（非禁货段）、芙蓉大道（非禁货段）、江阴大道—澄鹿路、顾桐公路；“七纵”为扬子江大道、河豚路、海港大道、长山大道（芙蓉大道以南）、科技大道—东外环快速路、华长公路、锡沙线。

³ 远期“四横七纵”：“四横”为滨江路（非禁货段）、芙蓉大道（非禁货段）、江阴大道、顾桐公路；“七纵”为扬子江大道、河豚路、海港大道、长山大道（芙蓉大道以南）、科技大道—东外环快速路、华长公路、张皋通道南接线。

江阴		无锡	
海港大道	快速路(货运)	快速路(货运)	惠澄大道
新锡澄路	一级公路(综合)	一级公路(综合)	新锡澄路
锡澄公路	快速路(客运)	快速路(客运)	凤翔路
徐霞客大道	一级公路(客运)	一级公路(客运)	惠山大道
长山大道	快速路(货运)	快速路(货运)	新锡路
世纪大道	主干路(综合)	主干路(综合)	友谊路
华长公路	一级公路(货运)	快速路(货运)	锡东大道
长新大道	一级公路(客运)	一级公路(综合)	飞凤路
锡沙公路	一级公路(货运)	一级公路(货运)	锡沙公路
暨南大道	一级公路(综合)	快速路(货运)	西外环

“十四五”期重点对江阴境内干线进行客货有效分离，江阴市域层面形成“四横七纵”货运通道。远期结合市域路网结构完善，逐步剥离澄鹿路、锡沙公路货运通道功能，构建“四横七纵”的市域货运通道体系。

表 6-2 江阴货运集疏运近期、中远期方案

阶段	货运通道结构	建设内容
现状	现状货运通道：四横六纵 四横： 滨江路（非禁货段）、芙蓉大道（非禁货段）、江阴大道-澄鹿路、暨南大道 六纵： 扬子江大道、海港大道、长山大道、华长公路、科技大道—芙蓉大道、锡沙线	—
近期	近期货运通道：四横七纵 四横： 滨江路（非禁货段）、芙蓉大道（非禁货段）、江阴大道—澄鹿路、顾桐公路 七纵： 扬子江大道、河豚路、海港大道、长山大道（芙蓉大道以南）、科技大道—东外环快速路、华长公路、锡沙线	新建顾桐公路、河豚路南延及协调常州河丰路新建对接、江阴大道西延、暨南大道西延、长山大道南延、长新大道打通及南延、协调无锡惠澄大道快速化改造、建设东外环快速路、锡澄公路快速化（客运通道）
中远期	远期货运通道：四横七纵 四横： 滨江路（非禁货段）、芙蓉大道（非禁货段）、江阴大道、顾桐公路 七纵： 扬子江大道、河豚路、海港大道、长山大道（芙蓉大道以南）、科技大道—东外环快速路、华长公路、张皋通道南接线	江阴大道东延、张皋南接线新建

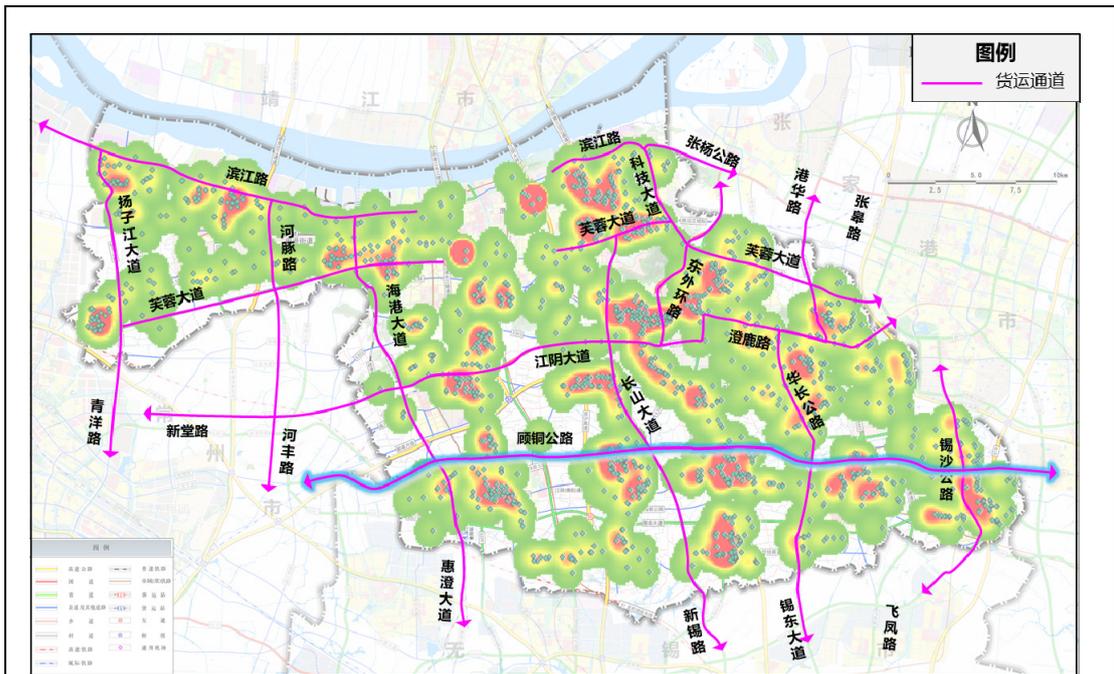


图 6-2 阴市近期货运通道规划示意图

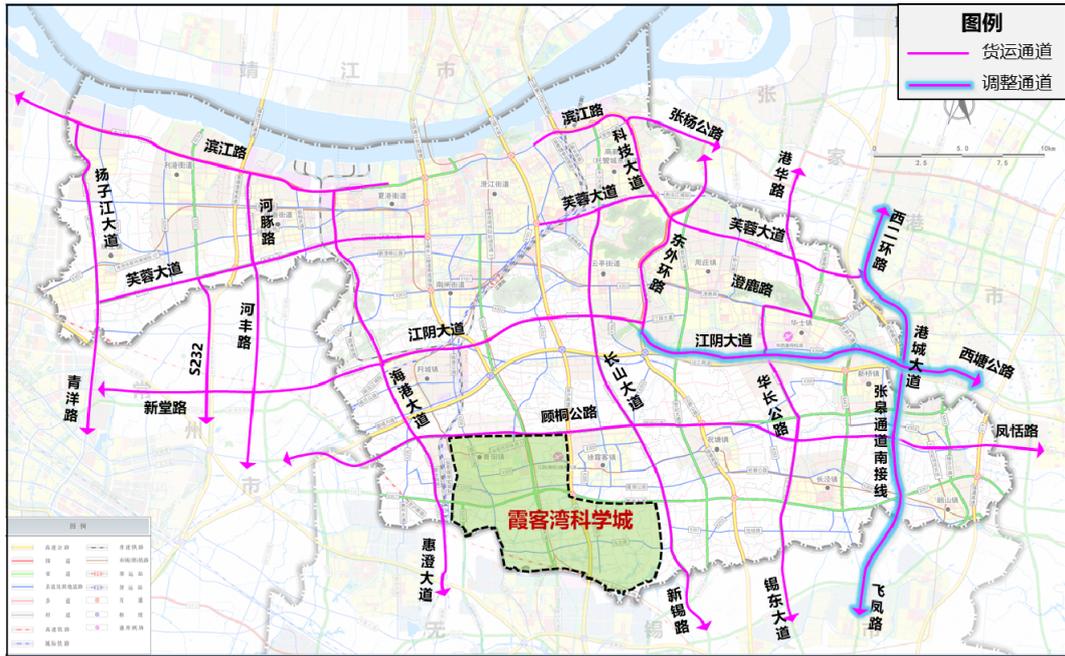


图 6-3 江阴市远期货运通道规划示意图

七、推动交通运输更高质量发展

增强发展动力，调整发展模式，聚焦基础设施智能化、数字化，构建泛在互联的智能交通系统，将绿色发展理念、低碳发展要求贯穿发展全过程，形成绿色低碳发展长效机制，增强综合交通运输体系韧性，维护设施设备本质安全，提升风险管控和应急处置能力。

（一）提升智慧交通水平

积极推进智慧交通基础设施建设。加强信息基础设施与交通运输基础设施一体化建设，强化重点区域 5G 基站的覆盖，推行 BIM 等技术与智能建造，推进交通基础设施全周期数字化、网联化。积极开展智慧公路、智慧港口、智慧船闸、智能航运、智慧枢纽、智慧工地、智慧公交、自动化快速养护等试点示范建设与应用推广，加快实现智慧基础设施网络化运营管理。借鉴 S342 无锡段智慧化改造，深化车路协同等技术应用，重点推进以 S443 为试点普通干线公路智慧化建设。推进监测设施向重点客货站场、重要农村公路等延伸，全方位布局交通感知系统。以智慧霞客湾引领江阴未来交通，以智慧交通支撑霞客湾科学城市建设，全面融入太湖湾科创带。

完善公众出行信息服务。完善智慧出行系统建设，推进互联网联程售票服务创新应用，鼓励和规范新业态发展，加强高铁、公交、轨道交通、共享单车、共享汽车等各类出行服务信息的融合应用，重点培育“出行即服务（MaaS）”模式，提供全程化、一体化服务。结合老年人等需求与习惯，优化公交一卡通服务范围。

依托江阴站综合客运枢纽开展“电子客票+”消费试点，推广ETC全景应用。推动农村地区导航进一步向县道和乡村道覆盖。

加快货运物流全程数字化。加强交通运输、海关、市场监管等部门间信息开放共享，提供一站式综合信息服务。探索协调市级部门构建多式联运信息服务平台，实现以铁水联运为重点的货运“一单制”服务。鼓励引导社会力量推动交通物流协作，加快引进智慧物流龙头企业，推进网络货运、城市配送、农村物流信息服务平台建设和应用发展。鼓励车船货匹配、无车承运等物流平台企业发展，加强试点大力推广线上线下一体全过程数字化的智慧物流营运模式。深入推进“互联网+流通+现代农业”行动，因地制宜发展各具特色的农村电商，搭建农村电商物流信息管理系统，推动农村物流与智慧农业融合发展。

推动交通运输综合管理平台升级。加快交通行业资源统筹整合，实现门户入口整合、信息资源共享、支撑环境统筹，细化整合方案，深化支撑平台建设和业务系统的研发。大力推广一期管理平台应用，加强各部门人员的业务培训，推进平台在行业监管、综合执法、应急管理中发挥应有的作用。加快数据可视化平台建设，利用表单、图表、地图等多种直观展现形式全面提升交通行业决策能力。积极推动智慧交通信息化共享及业务协同机制，制定标准接口强化与上级部门间数据对接。深化关联行业间的信息共享，在保持与旅游、公安、住建、国土等部门合作基础上，立足工作需要，细化信息资源共享合作协议与具体任务，研制共享应用平台。在确保数据安全基础上，加强与社会平台合作，引导

企业研发和生产更有成效的交通信息产品，促进江阴交通综合管理运输平台功能更加完善。

提升客货运安全监管信息化水平。推动大数据、人工智能、云计算技术在交通运行设施监测分析、交通拥堵预警、交通应急调度、运输监管执法、交通规划决策评估、节假日客流预测等领域的应用，建立完善交通运输与横向跨部门政务信息资源共享交换机制。持续加强“两客一危”车辆、重点营运货车、“四客一危”船舶等重点载运工具监测体系建设，推动全过程信息化监管研究，实施数字精细化管理。深入推进非现场执法，促进治超从人工方式向现代化、智能化执法转变。推动农村公路建管养运“一网一平台”智能化、信息化管理服务平台建设。

打造交通智造产业强市。开展综合交通产业运行监测与发展评估，谋划编制《江阴市综合交通产业发展规划》。改善营商环境，构建财政资金与社会资本多元参与、风险可控的开放式投融资格局。推动物联网、云计算、人工智能、自动驾驶、5G、区块链等前沿领域研究，培育智能交通关联产业。以无锡建设国家智能交通综合测试基地为契机，跟踪自动驾驶、车路协同技术的研究应用，加强与百度等互联网企业合作，在高新区或物流园区域试点5G无人驾驶公交。

强化智慧交通发展保障。加强专业化人员引进，引导建立智慧交通智库，培育层次多样、良性流动、激励有效的专业化人才队伍。发挥财政资金引导作用，加大对交通运输信息化建设的支持力度，鼓励设立专项资金保障智慧交通发展。引导以市场化基

金、政府和社会资本合作等模式推动智慧交通行业市场发展。完善信息数据的安全保障机制，将数据安全纳入交通运输关键信息基础设施作为重点保护内容，推进交通运输领域数据分类分级管理，加强重要数据和个人信息安全。创新监管理念和方式，建立创新发展激励机制和技术性试点容错免责机制。

（二）强化“双碳”交通贡献

加强资源节约集约利用与生态保护。鼓励建设公铁复合型通道、一体化站场，引导公共交通导向的土地利用模式，积极引导小散乱码头集中布置，促进规模化公用港区（码头）建设，加强土地、岸线等资源节约集约利用。探索资源回收和废弃物综合利用的有效途径，推广施工材料、废旧材料再生和综合利用。加强土地利用综合评价考核，强化土地资源需求管理。持续开展公路、航道等交通设施沿线环境综合整治，打造旅游风景廊道，拓展运输、生态、旅游等复合功能。

持续打好污染防治攻坚战。进一步提升港口船舶污染物接收、扬尘管控、水污染防治、油气回收治理、岸电设施配套等能力，强化对相关设施运营维护的监管，推动船舶污染监视监测设施建设。推广绿色循环低碳工程机械设备，调整优化交通施工机械装备、工程船舶结构，加快推进港作机械“油改电”和“油改气”，淘汰不符合环保要求设施设备。推进货车车型标准化，完成国三及以下排放标准中重型柴油货车淘汰任务。持续推进快递包装绿色治理。

加快推动交通绿色低碳发展。做好碳达峰工作，研究制定相

关行动方案。优化调整运输结构，创新运输组织模式，持续推进大宗货物“公转铁”“公转水”等重点任务，积极争取建设运输结构调整示范区。积极推进绿色公路、绿色航道、绿色港口等示范工程建设。积极推广清洁能源、新能源载运工具，力争“十四五”末新能源公交占比达85%以上，开展城市绿色配送示范工程。完善“轨道+公交+慢行”三网融合，助力无锡开展绿色出行创建行动。加大用地、资金等支持力度，在重点区域物流集散地、客运场站规划建设充电桩、充电站。

加强绿色维修、智慧驾培发展。鼓励规模化集约化发展，引导多元化连锁经营。大力推进诚信维修，引入消费者监督评价机制，依托汽车维修电子健康档案系统，建立企业经营行为和服务质量动态监管和评价功能。积极倡导绿色维修，鼓励使用水性漆、免喷涂材料等绿色、环保、低成本材料，对固废进行统一归置、处理。严格执行驾培市场准入标准，引导驾培行业资源整合，深化智慧驾培，推动驾校、交通、公安等信息共享，鼓励教练车使用清洁能源。

（三）完善安全应急保障

建立健全安全生产责任体系。健全企业安全生产制度和各项操作规程，以及交通运输安全生产监督管理工作责任规范，理清安全监管的权力和责任清单。鼓励发展交通运输安全管理第三方服务，构建科学、完备的交通运输企业安全生产诚信体系。全面实施并不断依法完善市场准入负面清单制度，严格交通运输市场准入管理。

加大安全生命防护工程建设。建立公路水路基础设施安全状况评估体系，全面分析当前公路水路基础设施安全现状，提前开展风险防控。加密重要路段交通运行路网监测设施并有序向农村公路延伸，实施重点运输船舶安全技术性能与渡口、港口基础安全性能提升工程，加强堤岸保护措施，强化内河监管设施建设。开展农村公路隐患排查，依据规范对未达到新标准的县乡村公路安全生命防护设施进行增设更换。

深化交通运输超载超限治理。形成联合治超长效机制，推动各部门之间实现资源共享、信息互通、执法联动，推动构建快速反应、联合行动、有效监管的协作平台。加强货物源头监管，逐步实现对货物装载情况的实时监管，全面实施“一超四罚”，有效遏制普通公路货运车辆超限超载违法行为。推进治超非现场执法，提高公路治超执法科技化、信息化水平。开展非标电动（燃油）三、四轮车辆专项整治，提升公共出行交通环境安全性。

提升交通安全应急救援能力。构建分层次的应急预案体系，完善交通运输管理部门和交通运输企业各类应急预案。统筹建设区域性应急装备物资储备与应急基地，加强应急救援专业装备和资金保障。定期开展应急预案评估修订和应急演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。完善与疫情防控相适应的交通运输运转防控机制，建立交通运输行业疫情防护标准，提升疫情追溯能力。

八、提升交通运输行业治理能力

大力推进交通运输行业治理体系和治理能力现代化，完善行业管理体制机制，构建共建共治共享的网络化法治交通治理模式，以法治思维和法治方式推进行业信用体系建设，为交通运输治理行业注入新动能。

（一）深化体制机制改革

完善港口岸线管理体制机制。推进内河港口船舶污染物接收转运处置实行监管电子联单制，有效监管船舶生活垃圾的排放、回收及处置，打通船舶生活垃圾上岸后“最后一公里”，做到全流程闭环管理。规范内河港口岸线利用的审批和建造机制，加强港口岸线管理，有效保护和合理利用港口岸线，提高港口岸线利用的综合效益。建立健全港口岸线使用评估机制、事中事后监管机制以及整合退出机制，有序推进存量岸线整合和增量岸线利用。

推进毗邻地区交通一体化机制。基础设施建设方面，加快过江通道连接线建设，打通断头路，提升道路整体服务水平，加强城市交界处的公路建设养护和管理。运输服务方面，联合无锡、常州、张家港、靖江实现公共交通“一卡通”，推进开行跨地区公交线路。交通管理方面，在货运通道设置和管控、超载超限预警和查处、跨区域执法联动信息互通等方面加强合作，形成交通运输区域协同管理新格局。

完善新时代农村交通治理机制。建立健全农村道路交通安全

责任体系，建立多层次量化考核体系，明确农村道路交通安全目标任务，厘清各级政府和相关部门的责任分工。加强农村道路交通安全培育，联合教育、宣传等部门共同开展持续性、系统性的农村地区交通安全宣传教育工程，大力推进交通安全宣传进村入户。积极推行“路长制”，不断加大执法力度，全面整治路域环境，提高农村公路服务质量。进一步深化警保合作，集中推进农村“两站两员”建设，提升农村道路交通安全治理能力。

（二）加强法治交通建设

推进跨区域、跨部门、跨方式联合执法。推进澄、锡、常、张、靖等地区交通一体化融合，推进跨区域一体化联合执法，建立城市间交通综合执法监督重大事项共商共建机制。积极开展跨部门联合检查，完善沟通协调、联席会议、案件移送、联动协作机制，整合、精简行政检查事项，合理安排检查频次，减少重复检查、无效检查。加强公路、铁路、民航、港口等执法机构的合作，建立联合执法机制。

推进信息公开共享、互联互通。强化跨区域、跨部门、跨方式、跨行业审批服务与执法监管信息公开共享、互联互通，加快实现违法线索互联、监管标准互通、处理结果互认。重点推进执法工作信息化，逐步建立统一的综合交通法治（执法）数据中心、信息管理平台、执法终端（APP）。充分运用大数据、云计算、人工智能等现代科技手段，大力推进“互联网+行政执法”、信息化移动执法和非现场执法，积极探索执法全过程同步网络管理。

全面规范基层行政执法行为。深入推进交通运输基层执法“四基四化”建设，继续在执法规范、内部管理、形象建设、执法信息化等方面实现高效统一。鼓励和支持在岗执法人员参加继续学历教育，提高执法办案水平。加强内部监督，规范公示处罚标准、案件办理流程、执法人员、服务承诺等执法信息，确保执法透明度、公开度。规范建设执法场所，确保站点建设标准化、规范化，树立交通执法良好形象。稳步推进执法工作信息化，提高科技治超水平，充分发挥非现场治超执法系统效能。

（三）推进信用体系建设

建立行业信用制度体系。收集、报送、公布、使用守信联合激励和失信联合惩戒对象名单（即“红黑名单”），推动由“管行为”向“管信用”转型。对诚实守信行为，做好激励性“加法”，实行优先办理等“绿色通道”政策，制定信用承诺实施意见、“信易+招投标”、“信易行”、“信易批”等工作方案。

推进交通信息信用共享。推进交通运输信用信息共享平台建设，加大信用信息共享与公开力度，提升信用信息共享数量与质量，实现信用信息“一站式”查询。打破行业信息归集共享内部壁垒，加快与发改、公安、铁路、民航等部门沟通协调，努力实现“大交通”信用信息归集共享。

推动交通信用综合监管。推广事前信用承诺制，鼓励交通运输市场主体主动向社会做出信用承诺。定期开展各领域事中信用评价工作，应用信用评价结果，逐步实施信用分类分级监管。突

出强化事后联动奖惩，建立健全信用修复机制。鼓励第三方信用服务机构和行业协会参与信用评价和信用修复培训。及时准确利用政府公共信用信息平台上报“双公示”信息。

打造“信易+”应用场景。结合信用交通省、无锡市信用交通城市创建经验及相关要求，力争“十四五”期实施县级信用交通城市创建。在执法领域推行“信易+监管”，深入推进非法营运、超限超载、非法驾培等诚信缺失突出问题。在政务服务领域开展“信易批”，对信易评价等级高的服务对象给予便捷审批服务。在公共服务领域试点“信易行”，对诚信企业或个人在出行方面给予便利和优惠。

（四）增强创新发展能力

加强人才队伍建设。加强急需紧缺人才培养引进，依托知名学府、科研院所、职业院校等各类平台，注重信息化、法律等方面人才培养和引进，同时提出关于加强江阴交通运输急需紧缺人才引进、培养和使用工作的政策意见。提高专业技术人才创新能力，鼓励专业技术人才进行科技创新，探索联合培养创新型、应用型专业技术人才的模式。加强与发达区县技术交流合作，重点学习借鉴物流发展、智能交通、绿色环保等方面的先进理念和成功经验。

加强交通运输人文建设。强化无障碍设施建设和健全多样化交通运输服务体系，更加关注特殊人群和老龄化。弘扬新时代优秀交通文化，结合江阴市民文化节等活动，推出一批体现江苏交

通文化特点、反映交通与城市发展融合的特色文艺节目、文化舞台剧等。组织开展交通文化活动，积极开展江苏交通文化主题创作。打造文化内涵丰富的交通工程，以锡澄运河城区段、四好农村公路为重点，在航道、公路工程建设中注重与江阴城市文化、生态文化的融合，打造集交通、文化、旅游为一体的交通文旅品牌。

九、保障措施

(一) 加强组织领导

加强组织领导，明确责任主体，科学组织项目实施，抓好重大政策、重大项目、重大工程的落实，做好项目实施的跟踪、督促和评估，确保各项目标任务扎实有序推进。建立健全部门协调机制，处理好公路、铁路、水路、城市交通等部门的关系，协调好交通与国土、财政等部门的关系，做好各种交通方式、城乡交通和区域交通的统筹规划、建设和管理。

(二) 加大政策支持

构建稳定的资金保障体系，建立“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通投融资体制机制。加大资金扶持力度，有效推动运输结构调整。积极争取省级、市级层面相关支持和引导政策，助力江阴港区域集装箱集散中心、江阴靖江长江隧道等建设。加强交通基础设施用地保障，将综合交通基础设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑，完善公共交通引导土地开发的相关政策，建立土地总量控制、符合节地标准的交通用地管理机制。根据项目库测算，江阴市“十四五”期间交通建设资金总需求约 576.7 亿元，土地总需求约 18400 亩，详见表 9-1 和表 9-2。

表 9-1 江阴市“十四五”交通基础设施建设计划投资表

类别		“十四五”计划投资（亿元）
公路	高速公路（含过江通道连接线）	81.5
	普通国省道干线公路	27.0
	农村公路	99.1
	小计	207.6

类别		“十四五”计划投资（亿元）
快速路		259.9
水运		7.1
轨道交通	城市轨道交通	9.3
	城际铁路	47.0
	普速铁路	21.5
	小计	77.8
场站	江阴站（城际铁路已包含）	6.6
	霞客湾站	2.4
	公交场站	2.0
	物流基地	19.0
	小计	30.0
养护及其他		0.8
信息化		0.07
合计		约 576.7

表 9-2 江阴市“十四五”交通基础设施建设用地需求表

类别		“十四五”用地需求（亩）
公路	高速公路	2600
	普通国省道干线公路	1100
	农村公路	3900
	小计	7600
快速路		2500
水运		2200
轨道交通	城市轨道交通	1150
	城际铁路	2400
	普速铁路	600
	小计	4150
场站	江阴站	500
	公交场站	150
	物流基地	1300
	小计	1950
信息化		0
合计		18400

（三）完善实施机制

合理安排交通建设项目，加强规划协调和衔接，建立常态化沟通渠道，处理好交通与国土空间规划的衔接，及时将重大交通建设项目纳入国土空间规划，做好预控预留，健全与各类各级规划衔接机制，确保各类规划协调一致。健全实施协调推进机制，强化相关部门协同和上下联动，细化财政、用地、城乡建设、环保等配套措施，推动交通基础设施统筹规划和协同建设。建立动态项目库，优先安排不占用或少占用“三区三线”、前期工作成熟具备条件的项目。

（四）强化监督评估

加强规划实施跟踪，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题，制订规划风险防范及应对方案，加强对规划实施风险的预判，适时调整规划和相关政策。组织邀请专家学者或委托第三方机构开展评估，提出意见和建议，进一步增强规划的指导性、操作性和实效性。加大规划宣传力度，形成全社会关心交通发展、参与规划实施和共同评价监督的良好氛围。