

靖江市“十四五”综合交通运输发展规划

(征求意见稿)

靖江市交通运输局
华设设计集团股份有限公司
二〇二〇年十二月

目 录

序 言	1
一、 发展基础与问题分析	2
(一) 发展基础	2
1、综合交通网络体系日臻完善	2
2、综合运输服务水平稳步提升	8
3、交通运输治理效能明显提升	10
(二) 存在问题	15
1、以公路网络为主体的交通设施结构亟待优化	15
2、以过江通道为载体的跨江一体融合亟待强化	16
3、以人民满意为宗旨的运输服务品质亟待提升	16
4、以高效健全为导向的交通治理体系亟待巩固	17
二、 发展形势与需求	19
(一) 发展形势	19
1、全面开启社会主义现代化建设新征程，要求交通运输当好先行	19
2、构建“双循环”相互促进的新发展格局，要求交通运输提供保障	19
3、服务长三角区域一体化战略纵深推进，要求交通运输放大格局	20
4、加快推进交通强省示范区县试点建设，要求交通运输提升品质	20
5、新一轮科技革命与产业革命加速推进，要求交通运输转变动能	21
6、外部资源环境瓶颈约束效应逐渐显著，要求交通运输转型升级	22
(二) 需求特征	22
1、运输总量平稳增长	22
2、运输结构逐步优化	23
三、 总体要求	24
(一) 指导思想	24
(二) 发展思路	24
(三) 基本原则	27
(四) 发展目标	28
四、 持续推进交通基础设施建设	30
(一) 推动重大工程落地实施	30
1、全力加速推进过江通道建设	30
2、积极推动沿江港口转型升级	30
(二) 完善综合立体交通网络	33
1、形成功能完善的公路网络	33
2、打造层次多样的轨道网络	36
3、建设绿色生态的航道网络	37
4、构建畅通高效的城市路网	40
5、开展通用机场可行性研究	41
五、 打造均等化、品质化公众出行服务体系	43
(一) 发展空铁客运，推动城际客运多样化发展	43
(二) 优化公交体系，提升城乡客运一体化水平	44
(三) 创新客运服务，培育交通融合发展新格局	45
六、 打造便捷化、体系化货运物流服务体系	47

(一) 加快运输结构调整.....	47
(二) 培育现代临港物流.....	47
(三) 完善城乡物流网络.....	48
七、 落实智慧、绿色、平安交通建设.....	49
(一) 着力构建高品质智慧交通体系.....	49
(二) 着力构建高水平绿色交通体系.....	51
(三) 着力构建高保障平安交通体系.....	53
八、 推动行业治理体系和治理能力现代化.....	55
(一) 构建高标准交通治理体系.....	55
(二) 提升治理能力现代化水平.....	56
靖江市“十四五”综合交通规划建设项目库.....	58

序 言

“十四五”时期，是我国由全面建设小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的起步期，也是全面推进交通强国建设，推动交通运输高质量发展的关键阶段。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业。市委市政府高度重视交通运输发展，已经将构建现代综合交通运输体系作为全局性重点任务加以推进。未来一段时期，国省重大战略纵深推进、经济社会高质量发展、社会主要矛盾的新转变、新型城镇化和城乡一体化的快速推进、工业化发展的阶段性变化、产业革命和科技革命的变革、人民对美好生活的新需求等等，这些新发展形势必将对综合交通运输体系发展提出新的要求。

《靖江市“十四五”综合交通发展规划》以《靖江市国民经济和社会发展的第十四个五年规划纲要》、《交通强国江苏方案》和国省相关规划为指导，按照全面推进交通强国建设、推动交通运输高质量发展的总体要求，明确“十四五”时期靖江交通运输发展目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责和指导今后五年靖江市综合交通运输发展的纲领性文件。

一、发展基础与问题分析

“十三五”期间，在市委市政府的领导下，靖江市交通运输取得了显著成就，围绕建成便捷、安全、经济、高效的现代综合交通运输体系，加快综合交通网络建设，着力提升运输服务水平，全面增强行业治理能力，不断完成“十三五”目标任务，有力地支撑了地方经济社会快速发展。

（一）发展基础

1、综合交通网络体系日臻完善

“十三五”以来，靖江市不断完善综合交通网络，建设成果显著。截至2019年年底，全市交通运输线路总里程达到1689.4公里，较“十二五”末增长2.0%，其中公路里程1359公里，内河航道里程310.92公里，铁路里程19.5公里。

（1）以多条线位同步推进为工作基调的过江通道取得更多实质性进展

积极争取并规划获批六条过江通道。2020年3月，国家发展改革委印发《长江干线过江通道布局规划（2020—2035年）》，靖江段自西向东规划布局靖澄过江通道、江阴靖江长江隧道（即江阴第二过江通道）、江阴长江公路大桥、江阴靖江第三过江通道、张靖过江通道、张靖皋过江通道（即张皋过江通道）总计六条过江通道，为全省规划过江通道最多的县级市，《规划》获批是靖江由节点城市向枢纽城市转型发展的重大规划体现。

全力推进多条过江通道建设与前期工作。2020年4月，江阴靖江长江隧道建设工程正式启动，项目采用高速公路兼城市快速路标准建设，本项目启动是锡常泰、澄张靖跨江融合发展进入快车道集中体现。全面开展并加快推进江阴靖江第三过江通道、张靖皋过江通道前期研究工作，力争“十三五”末取得重大突破。

(2) 以盐泰锡常宜城际铁路前期工作为重点的首条高快速铁路加速落地

积极落实《江苏省沿江城市群城际铁路建设规划(2019-2025年)》，重点推动盐泰锡常宜城际铁路前期规划研究工作，截至2020年11月底，盐泰锡常宜城际铁路项目预可行性研究已通过省级评审，项目可行性研究、勘察设计工作同步推进中，预计2021年开工建设、2026年开通运行。全线建成运行后，盐泰锡常宜城际铁路与北沿江、南沿江高铁均可实现同站换乘，将填补靖江综合立体交通网络的高铁空白，是靖江接入轨道上的江苏、融入长三角区域一体化的有力支撑。

(3) 以国家高速公路、普通国省道为主骨架的公路网络格局进一步稳固

高速公路服务能级进一步提升。进一步落实补短板、强通道工作，启动沪陕高速公路平潮至广陵段扩建与京沪高速公路靖江北互通两大建设工程，是提升高速公路对全市经济社会发展服务能级、促进靖江融入长三角区域一体化的重要支撑。2020年度，先后完成江阴靖江长江隧道北接线、京沪高速公路广陵至靖

江段扩建工程行性研究、初步勘察设计招标工作，是优化全市高速公路网络布局、提升高速公路通过能力的重要研究性举措。

普通国省干线提质增效加速推进。沿江运输通道格局进一步优化，完成沿江高等级公路即 356 省道靖江段升级改造工作，是引导沿线产业集聚发展、提升港口物流集疏运效率的重点工程。完成 229 省道靖江段改扩建工程，有效改善了沿线居民出行需求，对缓解中心城区客货混行起到良好效果。作为 2020 年江苏省重点交通工程的组成之一，232 省道靖江段开工建设中，建成后将有效加强靖江与泰州市区、泰兴交通联系，助推靖江西部地区经济社会更好发展。

专栏：“十三五”期靖江公路发展情况

1、公路网布局结构

截至 2019 年年底，全市形成“一横一纵”高速公路网，“一横”为沪陕高速公路，“一纵”为京沪高速公路。形成“两横一纵”普通国省道干线公路网，“两横”为 345 国道、356 省道；“一纵”为 229 省道。

2、公路网等级规模

截至 2019 年年底，全市公路总里程达 1359 公里，较 2015 年年底增长 2.4%，其中二级及以上高等级公路里程为 314km。公路网面积密度达 204.4 公里/百平方公里，高出泰州市平均水平 19%，高出全省平均水平 32%，苏中领先、接近苏南发达县市。二级及以上高等级公路面积密度为 47.23 公里/百平方公里，低于泰州市平均水平。

靖江市公路里程发展对比一览表

分类	2015		2019（初步统计）		较 2015 年增长（%）
	里程（公里）	占比（%）	里程（公里）	占比（%）	
合计	1327	100.0%	1359	100.0%	2.4%
国道	24	59	59	4.3%	145.8%

按行政等级分	省道	63	24	24	1.8%	-61.9%
	县道	294	249	249	18.3%	-15.3%
	乡道	403	471	471	34.7%	16.9%
	村道	543	556	556	40.9%	2.4%
按技术等级分	高速	24	24	24	1.8%	0.0%
	一级	151	150	150	11.0%	-0.7%
	二级	151	140	140	10.3%	-7.3%
	三级	152	144	144	10.6%	-5.3%
	四级	848	900	900	66.2%	6.1%

四好农村路建设工作具备亮点。完成“四好农村路”示范县创建工作目标任务，实施农路提档升级 130 公里，乡镇和建制村通通硬化路率达 100%。建成樱花大道、芦东路等生态绿色农村公路，并获得泰州市“最美乡村路”称号。推出“靖善靖美，马洲农路”农路品牌，成功入选江苏省第一批“一县一品牌、一区一特色”创建名单，践行以典型为带动的农村公路发展理念，全面推动农村公路向更高质量发展。

专栏：“十三五”期靖江农村公路指标完成情况
<p>县道网：“十三五”期规划三级路及以上达标县道里程为 283 公里。截至 2019 年年底，三级路以上达标县道 249 公里，完成率近 90%。</p>
<p>乡道网：“十三五”期规划等级路以上乡道里程为 542 公里。截至 2019 年年底，等级路以上乡道里程为 463 公里，完成率超 85%。</p>
<p>村道网：截至 2019 年年底，全市村道里程总计 544 公里，基本完成“十三五”期村道建设规划任务（通过省厅验收的建设项目、符合农村公路规划原则的全部纳入村道网）。</p>

公路管理养护工作成效显著。深入贯彻习总书记对农村公路“建好、管好、护好、运营好”的重要指示精神，以“五项行动”、“四好农路”、“文明创建”为抓手，坚持“政府主导、部门联动、齐抓共管”的原则，严格落实公路管理养护工作。“十三五”期间，

在开展常规公路管理养护工作基础上，采用国省道与农村公路交叉巡查、路政养护协同巡查的方法，对强化全市公路路政巡查力度，提升管理水平和执法效率起的积极作用。

（4）以江海河转运为主体功能的港口枢纽地位和服务效能不断提升

沿江港口服务效能不断提升。完成国信电厂码头、新华港务码头、罗家桥港大码头等建设工程，沿江港口万吨级以上泊位占比进一步提高。截至 2019 年年底，靖江港累计建成生产性泊位 183 个，其中万吨级及以上泊位 66 个，年综合通过能力 9000 万吨，在全省沿江港口县级节点中位居前列。“十三五”期间，沿江港口吞吐能力和货物吞吐量保持高速增长，2019 年靖江港完成货物吞吐量 1.81 亿吨，是 2015 年的 1.69 倍。2020 年 7 月，靖江保税物流中心（B 型）正式通过海关验收，面向国际性、地区性海运口岸服务功能进一步完善，是靖江打造对外贸易、落实双循环格局下扩大对外开放的新窗口。

港口绿色岸电建设初具示范性。落实船舶岸电标准化建设工作，切实推进全省港口绿色岸电示范区建设。“十三五”期间，坚持统一规划设计、统一部署推进、统一运行实施的“三个一”举措，完成 54 套内河船舶岸电设施建设工作，实现对靖江港辖区靠泊内河船舶码头全覆盖。自主建立的岸电系统管理平台正式投入使用，可实现船舶扫码用电、岸电状态监控、用电信息采集、整体用电情况统计的全环节贯通，岸电使用管理效率大幅提升。

港口设施治理工作有序开展。完成沿江非法码头专项整治、港口码头起重机油改气或电力起重整治、港口船舶油污水与码头水污染综合治理、港口粉尘专项治理、水上过驳专项整治、码头油气回收专项行动等工作，沿江港口码头规范化、绿色化发展水平进一步提升。完成内河港口码头设施与运营状况调研工作，拆除“两违”码头 21 家，全市内河码头现存 109 家，泊位 149 个，内河港口综合通过能力满足沿线产业发展需求。

（5）以航道维护、养护工程为主要工作的内河航道网络局基本稳定

内河航道建设维护工程具体落实。截至 2019 年年底，全市内河航道总里程 310.92 公里，其中等级航道里程为 122.27 公里，“一横七纵”的内河等级航道网络基本成型。“十三五”期间，内河航道疏浚、改造提升等相关工程稳步开展，先后完成姜十线十圩港城北园区段疏浚工程，姜十线十圩港与横港交接节点、姜十线新洲桥航道进行绿化改造提升工程，及夏仕港季市段护岸工程的前期测量及勘察工作。

内河航道养护工作实现更高标准。落实航道清障、扫床、巡查和行政执法等管养任务，干线航道通航保证率达 95%，支线航道通航保证率达 95%以上，全市主要干线航道运行秩序良好。严格开展内河航道示位标日常管理工作，查标制度、航标维护规范从严执行，“十三五”期内每年航标实地巡查均达到 48 次，示位标正标率、发光率 100%，为内河船舶航行安全，全市水运高质

量发展奠定了良好基础。

2、综合运输服务水平稳步提升

(1) 客货运输量稳步增长

“十三五”期间，靖江市客货运输保持平稳增长态势。其中，靖江市客运主要依赖公路客运班线，2019 年全社会客运量 2750.93 万人次（不含公共自行车），比 2015 年增长 35.8%，年均增长 8.0%，2019 年全社会客运周转量 34083.2 万人公里（不含公共自行车）。货运主要依靠公路、水运两种运输方式，2019 年完成全社会货运量 3460.18 万吨，比 2015 年增长 32.22%，年均增长 7.23%，2019 年完成全社会货运周转量 918001.5 万吨公里，比 2015 年增长 13.38%，年均增长 3.19%。2019 年全市公交客运量 951.14 万人次，公交周转量 2483.8 万人公里，公共自行车运输量 791 万人次，周转量 1186.5 万人公里。

(2) 客运服务水平不断改善

城际客运服务体系更加多元。2018 年靖江城市候机楼正式启用，开通靖江至南京禄口机场、浦东国际机场、无锡硕放机场、高铁东站、常州奔牛机场、高铁北站等多条客运定制班线，提供靖江市区办理乘机手续、专用巴士直达、商务旅游团队租车服务等。进一步加强道路客运与航空、高铁的无缝对接，满足机场高铁站旅客日益增长的换乘需求。开通江阴-靖江工业园区专线、靖江-江阴城际公交、靖江-泰兴城际公交三条城际线路，服务于靖江市与毗邻地区的出行需求。

城市公交服务能力稳步提升。“十三五”期间，公交基础设施不断完善，新增城南园区、新港园区、天妃广场 3 个公交枢纽站和 29 个公交站亭、210 个公交站牌、34 个公交充电桩，累计建成 8 个公交场站、310 个城区公交站亭、1304 处全部公交站牌。截止 2019 年年底，全市城市公交线路共计 18 条，较“十二五”末增加 4 条，全市公交线网运营总里程 321.3 公里，较“十二五”末增加 113.7 公里。“十三五”期间，公交车辆投入力度持续扩大，新增清洁能源、节能与新能源车辆总计 151 辆，占公交车投入总量的 85%，截止到 2019 年年底，清洁能源、节能与新能源车辆占比较“十二五”末增长 56%。截至 2019 年年底，城市万人公交车保有量为 9.07 标台/万人，较“十二五”末增长 1.17 标台/万人。

城乡客运一体化初具成效。“十三五”期间，深入推进城乡客运一体化建设工作，农村客运通达工程和镇村公交发展工程基本落实，目前已形成城市公交、城镇公交、镇村公交三级网络体系，城乡交通运输一体化发展水平连续多年被江苏省交通运输厅评为 5A 级。截至 2019 年年底，全市城乡客运线路共计 13 条、总里程 325.3 公里，镇村公交线路共计 15 条、线路里程 252.4 公里，乡镇班车通达率及行政村班车覆盖率均达到 100%。为更好推进新型城镇化建设和支撑乡村振兴战略实施提供了更为均等普惠的服务。

（3）货运服务体系不断完善

沿江物流集聚发展，特色物流态势良好。沿江物流业发展迅

速，形成以江苏三江现代物流中心为载体的沿江物流集聚区，目前已引进物流企业 50 家，超投资规模超 10 亿元的重大物流项目 18 个，木材、金属材料、粮油、能源石化、农业生产资料五大特色物流基地进一步巩固。

水上物流由江及海，运输能力不断上升。截至 2019 年年底，全市注册水路运输企业 9 家，水运工具结构发生较大变化，小型、挂机船舶基本退出水运市场，2019 年全市注册船舶总数相比“十二五”末降低约 60%，船舶标准化、大型化趋势逐年凸显，2019 年全市注册船舶平均吨位相比“十二五”末增长近六倍。

快递业务蓬勃发展，农村物流专业开展。“十三五”期间，全市邮政快递业务蓬勃发展，截止 2019 年年底，专业快递配送经营户总计 17 家，2019 年全年完成快递业务量 1392.8 万件，较 2015 年增长 62%，年均增速达 12.8%。目前全市拥有金马运业、万事鑫联运两家“江苏省农村物流示范点”，农村公路物流经营组织更加完善，服务网点、基础设施设备更加丰富，管理制度和农副产品载配服务更加高效。

3、交通运输治理效能明显提升

(1) 交通运输综合行政执法改革不断深化

通过优化审批服务流程、提升综合执法效率、落实网格治理等多项工作，持续深化交通运输领域综合行政执法改革。开展公路、水运等规范执法培训，增强执法人员依法守纪意识，提高法律法规知识和执法技能，行业执法凸显公正性、文明性和规范性。

深度参与全省治超执法人员网络培训，行业执法队伍规范化、法制化、专业化水平不断提高，执法人员执法水平和依法行政能力得到提升。

(2) 交通运输领域“放管服”改革持续推进

深化交通运输行政审批制度改革，推进道路运输“证照分离”改革试点工作，取消公共汽、电车客运车辆营运证核发制度，实行道路运输站（场）经营、机动车维修经营、道路普通货物运输经营三类许可的全面告知承诺制，公示和发布港口经营许可、机动车驾驶员培训经营许可、道路旅客运输经营许可、道路普通货物运输经营许可办事指南。深入推进“互联网+交通政务服务”平台创建工作，重点开展政务服务事项标准化、丰富不见面审批服务场景、完善“一张网”服务平台建设任务，交通运输领域从业单位、人员相关业务办理体验更加简洁高效。

(3) 平安交通建设扎实推进

交通干线安全畅通工程有序开展。积极响应省安委会印发的《关爱生命筑牢防线江苏省“平安交通”建设三年行动计划（2018—2020）》，召开关爱生命筑牢防线“平安交通”建设推进会，落实“平安交通”三年行动计划，重点实施“平安交通建设五大工程”，完成 G345 路网运行监测系统建设选点，G345、S232 靖江段安防工程施工图设计，国省干线 26 个大中型平交道口优化改造方案和 27 个安全隐患点专项治理方案等多项建设任务。联合市公安局开展多次交通干线治超专项行动，制定并落实专项整

治行动方案，“十三五”期全市治超治限工作力度持续加大，道路交通事故数量进一步减少，公路通行效率显著提升。

农路安全生命安防工作切实开展。“十三五”期间，实施农路安全生命防护工程 479.349 公里，其中县道 157.849 公里，乡道 321.5 公里。完成急弯陡坡、临水临河路段 9 万余米坡形护栏建设任务，开展县乡公路安全隐患路段、事故多发路段总计 90 余处整治工作，全市农村公路施划标线约 8.6 万平方米，增设更换各类标志牌 3500 余套，重点路段标志标线设置率超 95%。全市农路安全生命防护工作基本完成，公路安全生命防护工作即将进入一个更高要求、更高水平的发展阶段。

运输驾培行业安全监管工作持续落实。落实“两客一危”企业安全管理和督查任务，严把行政审批许可“三关”工作，组织开展“安全生产月”、“落实安全生产主体责任专项行动”、“大整治行动”等安全检查和监管活动。“十三五”期间，完成 5 家“两客一危”道路运输企业、1 家公交企业、1 家出租车企业、6 家沿江港口企业、1 家内河港口危化品企业二级安全生产标准化建设。联合公安部门开展全市道路客运市场安全整治工作，查处 17 辆违法客运车辆。开展内河港口码头危险货物储存、装卸、过驳安全生产专项整治行动，整改 8 起隐患。专项开展驾培市场安全监督和审查工作，整改 13 起一般隐患，查处 11 辆违法违规驾培车辆。

扎实开展突发事件应急演练工作。组织港口、公路桥隧、交通工程等方面的突发事件应急演练，不断提升突发事件程序化、

规范化处置能力，初步制定突发事件应对程序和步骤，对企业组织开展应急演练工作、提升突发事件处置能力的指导作用较为显著。

（4）绿色交通发展成效显著

绿色理念落实更加深入。落实资源节约型、环境友好型公路管养新模式，开展绿色养护、生态养护工程。以县道养护大中修工程施工为应用场景，使用沥青路面水泥冷再生设备，采用沥青路面全深式就地冷再生施工工艺，使废旧沥青利用率达到 90%。在公路日常小修保养中使用冷补材料，引进新型沥青灌缝材料，替代传统的沥青灌注技术，公路维修、养护工作“降成本”效果显著。

绿色装备应用更加普及。开展营运车辆燃料消耗量限值核查工作，高耗能客、货车辆进入公路运输市场得以控制。电动、电气混合、LNG 新能源车辆不断投入运营，其中 LNG 新能源车辆 143 辆、电气混合动力公交车 10 辆、纯电动公交车 109 辆。引导绿色出行，实行灵活票价运行的机制，推广公交 IC 卡、APP 软件等多样化乘车支付方式，加大公交出行、优惠乘坐政策宣传力度。

生态环境改善更加有效。开展靖江市普通国省道、干线航道、铁路、港口等交通干线沿线环境综合整治“五项行动”，并通过省级验收。推出《“健康长江靖江行动”工作方案》，以打好长江保护修复攻坚战，打造“健康长江”靖江样板为目的，深入开展船舶污

染防治集中整治工作，落实内河通航水域运输船舶货舱实施封舱运输管理政策。

(5) 智慧交通发展不断推进

智慧化应用场景不断增多。2019年6月，建成全省首创的交通安全教育站、24小时自助服务站、民警工作站“三站合一”新型智慧交通岗亭，道路交通管理工作更加高效协同。组织开展重点营运车辆安全智能防控系统、危险货物运输车辆安装主动安全智能防控系统安装工作，安全防控工作受控车辆更加全面，防控效果更加及时、准确。

信息化平台建设成果落地。完成靖江路网中心项目建设工作，实现干线路网实时监控管理、指挥调度、应用服务、预案及辅助决策，在完成省市关于“农村公路”信息化管理相关指标基础上，率先在全省县级市中开发出“农路管理信息系统”，目前全县、乡、村道全部接入平台，初步具备了农村公路的信息化、精致化、闭环化管理体系。

(6) 法治交通建设颇有成效

加强法治交通建设，交通运输行政执法人员的准入、考核、评查机制更加完善，治超执法联动机制更加健全，规范执法落实更加深入。2019年11月，市交通运输局党组以整改落实促行业法治建设为主题，组织召开交通法治建设工作专题会议，以紧扣机构改革和综合执法改革为抓手，以依法行政为重点布置系列措施，对全市交通领域法治建设起到了指导性作用。

(二) 存在问题

1、以公路网络为主体的交通设施结构亟待优化

一是轨道交通发展相对滞后，出行方式依然单一。作为上海都市圈西北门户组成和苏锡常泰通都市圈中轴支点，靖江与周边发达地区的客运交通联系需求日益增长。然而，靖江作为全省6个未通客运铁路的县市之一，公路客运占据绝对主体，长距离对外出行、城际出行基本依靠京沪、沪陕等高等级公路，客运服务方式单一。近年来在轨道交通加速发展的背景下，高铁客运已成为中远距离出行的重要方式，而我市铁路客运服务尚未起步，人民群众利用轨道出行的需求亟待满足。

二是路网体系建设强而不优，仍具较大提升空间。公路主通道有待进一步加强。一是快速网尚处空白，缺乏与泰州市区及重要枢纽快速化联系通道。二是靖江与苏锡常方向通道亟需扩容，目前仅通过京沪高速（江阴大桥）承担至苏南交通往来。公路路网结构有待进一步完善。普通国省干线公路未能实现城镇、产业节点全覆盖，东西向公路网已基本实现城镇和产业节点全覆盖，但南北向公路网中，中部缺少一条将季市镇、孤山镇、城北园区以及滨江新城连接起来的贯通性公路，东部新港产业园、斜桥镇缺少可快速联通沪陕高速的集散性公路。农村公路网络有待进一步提档升级，技术等级水平、县道达标比例有待进一步提高。

三是内河水运优势发挥不足，产业服务能力有限。航道等级结构不合理，总体等级偏低。内河港口布局分散、发展速度缓慢，

岸线资源未充分利用，港口发展集聚效应未呈现。内河码头众多，但整体以小码头为主，机械化水平不高，规模化的作业区较少，且多为货主码头，主要从事煤炭、石子、黄砂、水泥等建材的装卸与仓储，具备物流仓储服务功能的综合性公用码头能力相对不足，服务功能较弱，对地方经济拉动作用不明显。

2、以过江通道为载体的跨江一体融合亟待强化

截至目前，长江下游靖澄沿江 50 公里范围内仅有江阴大桥，日常已呈常态化拥堵，难以支撑过境交通和苏锡常泰通都市圈区域协同发展下城际交通双重过江需求。另外，跨江融合发展要求过江方式多元化，目前靖澄之间过江联系不仅通道单一，而且方式单一，缺乏免费的城际通道或城际轨道交通，同城化服务不便捷，制约跨江融合。

3、以人民满意为宗旨的运输服务品质亟待提升

一是客运服务与发展需求不匹配。以公共交通为导向的发展理念仍需继续强化，多样化高品质服务有待进一步提升。中、短途城际客运辐射能力不足，不利于支撑澄张靖跨江融合发展。城市公交优先发展有待进一步推进，公交优先车道设置尚处于起步阶段，信号优先配时均有待进一步研究。公交场站等基础设施仍显不足，新型节能公交配套加气站、充电站、停保场建设亟待加强。毗邻公交线路、运营模式、管理机制仍需优化。传统客运市场面临转型升级、创新服务等新挑战。

二是货运物流发展水平亟待提升。目前物流运作的集约化、

规模化程度不高，工业园区建设中关于物流节点布局的考虑不足，由此导致靖江物流业整体上存在散、小、乱三个短板。物流基础设施建设欠账严重，城区及周边无规模化、综合化的物流中心(园区)，缺乏公共物流信息平台，导致企业物流信息网络各自封闭运营。加工、仓储、包装、配送等现代物流的供应链环节之间缺乏有效衔接，新型运输方式如集装箱运输、甩挂运输尚未开展。长江码头企业以贮存、中转型业务为主，码头运行质态不高，以钢材、煤炭、铁矿砂、粮食、木材等大宗货物为主要经营标的物的散货物流企业，占据了我市沿江 40%以上的深水岸线资源，但对靖江经济贡献份额不明显。城乡物流基础设施网络缺乏统筹考虑，布局不尽合理，物流资源配置受限，城乡物流一体化进程缓慢。农村物流运营模式单一，城乡统一配送、集中配送、共同配送等先进模式、农村物流信息化平台尚未建设，运输装备相对落后。

4、以高效健全为导向的交通治理体系亟待巩固

智慧、绿色、平安交通发展还需进一步深入。信息化应用和科技创新水平不高，公众出行、智慧物流等信息资源整合才刚起步。节能减排和生态保护任务繁重，靖江载运工具多、出行强度高，节能减排任务艰巨。交通运输安全、稳定隐患还大量存在，港口危化品等新型监管压力大。交通运输体制机制障碍依然突出，与国土规划、城镇体系、生态红线规划等衔接协调刚性不足。交通运输综合执法改革还处于探索阶段，在统一机构和人员编制性

质、规范经费渠道和加强经费保障等方面缺乏政策支持。

二、发展形势与需求

（一）发展形势

1、全面开启社会主义现代化建设新征程，要求交通运输当好先行

党的十九大明确，到 2035 年基本实现社会主义现代化，本世纪中叶实现社会主义现代化强国目标。建设交通强国是建设社会主义现代化强国的内在要求。十四五期是靖江开展交通强省示范县建设的重要阶段，紧抓交通强省示范县建设试点机遇，对标交通运输现代化要求，对表苏南发达区县交通运输现代化程度，对照“奋力跻身全省第一方阵、奋起争当长三角先行市”的使命，加快构建现代综合交通运输体系，推动靖江交通运输高质量发展走在全省前列，为做好“六稳”工作，落实“六保”任务，开启全面建设社会主义现代化国家新征程，建设“强富美高”新靖江当好先行。

2、构建“双循环”相互促进的新发展格局，要求交通运输提供保障

“十四五”期，靖江将着力为畅通省内、国内循环贡献自身力量，以区域畅通、枢纽强化为牵引，支撑省内、区域循环，推动航运业更好参与国际循环，培育新形势下靖江参与国内、国际合作和竞争新优势。要求完善面向长三角、省域市域高效协同的基础设施网络，建立公铁水协同融合的多式联运体系，促进物流行

业降本增效，提升物流成本竞争优势。加快跨江、沿江运输通道和综合交通枢纽建设，促进生产要素快速流动，实现商品以及生产要素比较充分的自由流动，加强产业集聚，促进区域良性竞争。提升港口内在竞争力，不断提升港口中转功能，升级江海河联运竞争力，参与构建面向东亚的海陆大循环，支撑国际贸易发展。

3、服务长三角区域一体化战略纵深推进，要求交通运输放大格局

长三角区域一体化发展上升为国家战略是党中央作出的重大决策部署。随着《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》正式颁布，长三角区域一体化发展进入了一个新的历史阶段。江苏将大力实施“六个一体化”，着力推动基础设施一体化，加快构建全省现代综合交通运输体系，着力推动省内全域一体化，推进锡常泰跨江融合。靖江作为锡常泰板块南北联动中心，需进一步强化综合交通枢纽衔接转换功能，提升以过江通道、轨道交通为代表的交通基础设施互联互通水平，为泰州市打造江苏高质量发展中部支点城市，推动锡常泰区域南北融合，支撑长三角区域一体化、扬子江城市群等重大战略实施提供更强支撑，放大联动格局。

4、加快推进交通强省示范区县试点建设，要求交通运输提升品质

党的十九大提出建设“交通强国”战略赋予交通运输行业历史性的机遇和期待，2019年10月9日，交通运输部确定了江苏省、河北省、雄安新区、浙江省等13个地区开展第一批交通强

国建设试点工作。省委书记娄勤俭也强调江苏作为东部沿海省份，有责任有义务、有基础有条件走在全国前列，率先建成交通强省。靖江作为十三个交通强省示范县建设试点之一，应对标交通强国的总要求和人民群众对美好生活的向往，要求交通运输发展加快由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，要求落实乡村振兴战略，提供覆盖更加广泛均等、服务更加注重品质的城乡交通一体化设施体系、服务体系，紧紧围绕高质量发展的主线，提高供给体系质量和效率，在更高水平上为全市现代化经济体系建设提供强有力支撑。

5、新一轮科技革命与产业革命加速推进，要求交通运输转变动能

新一轮科技革命和产业变革加速推进，特别是以大数据、互联网为核心的新一代信息技术快速发展，深刻改变着传统生产生活方式和消费配给模式。5G、人工智能、大数据、物联网、区块链等新科技革命和产业革命快速发展，自动驾驶、北斗系统等新技术正在加快推向市场，将推动交通组织模式不断创新，对交通运输服务供给体系及其配套的组织管理体制机制提出新的挑战。从《数字交通发展规划纲要》到《江苏省智能交通建设实施方案》，智慧交通正在加速完善顶层设计，并尝试在重点领域、关键环节取得实质性突破。智慧交通是提升综合交通质量效益的重要手段，是推动交通高质量发展的必由之路，靖江交通应当推动新一代信

息技术在交通运输各领域深度融合，加快实现智慧基础设施网络化、立体化运营管理，不断加强客货运输综合信息服务能力，并且尝试在行业治理和依法执政能力现代化等方面取得新突破。

6、外部资源环境瓶颈约束效应逐渐显著，要求交通运输转型升级

在全省城镇体系规划中，按照“区域统筹、集聚集约、因地制宜、低碳生态”的原则，引导全省空间结构优化，形成“紧凑城镇、开敞区域”的空间格局。靖江市处于苏中地区，要求按照“城镇优先、效率优先、生态优先”的总体思路，建设成为区域环境优美、空间特色鲜明、城镇点状发展、人民生活安康富裕的城镇化地区。“十四五”时期，要求靖江市交通探索生态优先、绿色发展的新路子，支撑现代农业、休闲度假产业以及利用当地资源的其他特色产业。通过大力发展文化旅游，将靖江的生态优势、文化优势转化为文明特质、发展动力，充分挖掘靖江生态、文化、旅游等资源禀赋优势，提升旅游配套服务设施，探索“旅游+交通”融合发展新模式。

（二）需求特征

1、运输总量平稳增长

从客运量来看，未来特征年综合客运量虽然总体呈现上升趋势，但增速较为平缓，预计到 2025 年靖江市营业性客运总量达到 2197 万人次，年均增速为 3.2%。

货运方面，“十四五”期间靖江的货物运输总体运量依然保持较小规模，但将继续保持稳定增长的趋势。未来受产业转型升级、节能减排等因素影响，大宗物资（如煤炭、钢铁、原油等）货运量增速逐步放缓，预计到 2025 年靖江市货运总量达到 3259 万吨，年均增速为 2.1%。

2、运输结构逐步优化

客运结构上，客运将呈现快速化的出行特征，总体而言公路客运依然是靖江客运的主体运输方式（盐泰锡常宜城际铁路最快十四五末期建成，十四五期间公路客运依然是主体）。

货运结构上，随着产业结构转型升级加速以及水运等低能耗运输方式的发展，公路货运量在“十四五”期内占比将有所下降。随着经济社会发展水平不断提高，货物需求的特性也将出现变化，随着产业、能源结构调整，大宗物资运输需求增速逐步放缓，轻质化、高附加值货运需求加快增长。随着大宗物资运输向水运、铁路转移，公路承担的货运量比重有所下降，但货运一体化、专业化要求不断提高。

三、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，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神以及习近平总书记视察江苏重要讲话指示精神，认真落实省委省政府关于加快构建现代综合交通运输体系、率先建成交通强省的决策和部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，紧扣我国社会主要矛盾变化，坚持高质量发展，坚持以深化供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想。制定“十四五”期靖江构建现代综合交通运输体系的路线图和时间表，为支撑泰州打造江苏高质量发展中部支点城市，建设美丽靖江，助力靖江由节点城市向枢纽城市转变打好基础，为建设交通强国、交通强省贡献靖江力量。

（二）发展思路

“十四五”时期，是交通强国、交通强省建设的起步期，是靖江构建现代综合交通运输体系的加速期，是交通运输服务经济社会发展由“基本适应”向“提质增效”的转换期，靖江推动交通运输高质量发展，重点推进“七个转型”。

一是实现基础设施向补短板、优结构转型，以基础设施的突破性建设支撑新发展格局。坚持更大力度强通道、强枢纽、强网络，加快完善过江通道和沿江通道体系，构建立体互联、协同融

合的综合交通网络，由区域性节点枢纽向长三角沿江城市群综合交通枢纽城市转型提升。由追求速度规模向更加注重质量效益转变，坚持扩增量与优存量并重，发挥多种运输方式的综合效能，推动各种运输方式之间合理分工、有效协作和一体化服务。紧抓新基建机遇，推进城际轨道、城市轨道建设，通过智慧化、信息化赋能，提升存量基础设施效能。

二是实现客运服务向更便捷、更舒适转型，以悦其行的新高度满足公众出行新需求。围绕“建设人民满意交通”，在时间、成本、品质、安全等维度不断提升交通运输服务水平，注重城乡客运一体化发展和综合交通枢纽建设，推动城际、城市、城乡运输一体融合，努力提供多元化、定制化和舒适化出行服务。突出老龄化社会的关爱，突出地方特色与文化体验，使交通运输发展成果更实更均地惠及全市人民。

三是实现货物运输向降成本、增效能转型，以优其流的新要求构建货运物流新体系。推动货运物流与产业链、供应链深度融合，努力降低实体经济物流成本，支撑服务现代流通体系建设。加快形成内外联通、安全高效的物流网络，充分发挥各种运输方式的组合优势和整体效率，构建“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”的综合运输服务格局。培育壮大市场主体，创新物流发展模式，提高物流效率，降低物流成本。推动城乡生活、快递物流体系建设，推动三级物流配送体系建设。

四是实现科技信息向促创新、增智能转型，以智慧交通的新

成效增添发展新动能。聚焦“新网络、新设施、新集群、新平台、新应用”方向，积极参与新一代智慧交通运输系统建设。依托过江通道、高速公路、沿江港口等基础设施，推动智慧公路、智慧港口、智慧桥梁落地，推动北斗系统、5G 在车路协同等领域的应用。完善公众出行和货运物流信息服务体系。

五是实现生态环保向增绿色、促和谐转型，以美丽交通的新亮点展示美丽靖江新风景。推动基础设施生态化、运输装备清洁化、运输组织高效化、监管服务智慧化和交通干线绿色化。强化生态环境保护，推进绿色公路、绿色航道、绿色港口、绿色枢纽场站示范工程建设，打造交通绿色生态廊道。加强重点领域污染防治，进一步推动港口船舶污染物接收、粉尘防治、水污染防治、油气回收治理等设施建设。推动交通运输节能减排，进一步促进资源节约集约利用，统筹交通线路与枢纽等设施布局，集约利用土地、岸线、通道线位资源。

六是实现安全监管向抓本质、抓预防转型，以平安交通的新成果拓展平安发展新局面。落实改革强安、科技兴安、信用治安、应急保安四个重点环节的工作任务，积极构建交通安全制度体系、持续完善安全监管机制，制定事前管理、事中监督、事后应急的全周期安全标准体系，进一步提升基础设施和装备安全防护能力，包括农路隐患治理、国省道平交口交通安全设施排查整治等工作。

七是实现行业治理向重信用、重产业转型，以治理体系的新台阶夯实行业发展新基础。积极落实信用交通与行业治理的深度

融合，通过信用建设，简化行业管理流程、提升管理效率，促进政府、市场协同共治。重视行业文化的力量，加大交通文化建设力度，提炼出具有高度感召力的行业精神内核，在守住安全底线防范重大风险上当好先行。

（三）基本原则

综合提升、开放发展。开放是服务国省战略和提升区域竞争力的客观要求，必须以构建现代综合交通运输体系为主题，完善综合交通网络，依托自身资源禀赋，强化海陆立体开放能力，融入长江经济带、长三角一体化，加强高铁枢纽、沿江港口规划建设，提升通达长三角、服务长江中上游地区的能力。

统筹融合，协调发展。协调发展是交通运输持续健康发展的内在要求，要进一步强化交通发展的整体性、协调性，着力促进城乡一体化发展、澄张靖跨江融合发展。以交通、产业、空间三者协同发展为导向，促进交通运输与城镇和产业融合发展。统筹各种运输方式发展，补齐短板，重视交通运输的整体性、系统性和内在关联性，在保持公路、水运领先发展基础上，补齐铁路短板，实现更发达的综合交通网络和功能更完善的一体化运输服务。促进交通发展由建设为主转向建管养并重。

节约集约、绿色发展。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，落实习近平总书记“共抓大保护、不搞大开发”的指示精神，大力推进长江及内河绿色生态廊道建设，继续实施交通干线沿线环境综合整治，提升绿

化、洁化、美化水平。节约集约利用岸线、土地、过江通道资源。全力推进运输结构调整，推广应用绿色交通工具，在交通基础设施建设中做好生态红线避让和生态保护工作，推进交通绿色发展。

服务为本、共享发展。把提高服务品质作为交通发展方向，推进城乡客运一体化，推动镇村公交可持续发展，实现基本公共服务均等化，让人们群众共享发展成果。把安全保障作为重要前提，提高安全保障能力，强化安全监管管理。充分考虑国防战备需要，满足国防需求，保证战时交通通畅、平战转换快速。

深化改革、创新发展。加强交通运输重点领域和关键环节改革攻坚，进一步发挥市场在资源配置中的主导作用，强化大数据、云计算、物联网在综合交通运输领域的广泛应用，积极发展交通运输新模式、新业态，提高交通运输供给质量效率，将创新贯穿交通运输发展全过程，增强交通运输发展的活力和动力。

（四）发展目标

到 2025 年，基本建成公、铁、水多方式协同融合的综合立体交通网络，面向长三角沿江城市群区域性综合交通枢纽地位进一步提升。综合运输服务效率和品质走在苏中前列、比肩苏南，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转型提升，基本形成“高品质出行圈”（30 分钟中心城区通达各乡镇节点、45 分钟市域通勤圈并直达泰州市区及澄张、1 小时通达苏锡常泰通都市圈，2 小时通达南京都市圈和上海大都市圈、2.5 小时通达省内其他设区市、3.5 小时通达长三角城市群其

他省会城市)和“高效率物流圈”(省内设区市当天送达、国内2天送达、周边国家3天送达、全球主要城市6天送达)两个高质量交通圈。交通高质量发展初具成效,创新发展和可持续发展能力显著增强,绿色平安智慧体系更有水准,实现绿色交通发展由事后补向全程管、交通安全生产由治违章向防源头、智慧交通发展由单一化向融合式转型提升。治理体系和治理能力现代化水平不断提升,初步形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。为泰州市打造江苏高质量发展中部支点城市贡献靖江力量,为建成长三角沿江城市群综合交通枢纽城市和交通强省示范县奠定基本格局,为“全省高质量发展第一方阵”和“长三角一体化发展先行市”靖江全新定位提供有力支撑。

四、持续推进交通基础设施建设

(一) 推动重大工程落地实施

1、全力加速推进过江通道建设

着力推进三条过江通道建设工作。完成江阴靖江长江隧道续建工程，启动江阴靖江长江隧道北接线、江阴靖江第三过江通道及北接线、张靖皋过江通道建设工程，确保“十四五”末建成并开通江阴靖江长江隧道，力争“十五五”初期建成并开通江阴靖江第三过江通道、张靖皋过江通道，为泰州市打造江苏高质量发展中部支点城市，推动锡常泰、澄张靖区域南北融合，长三角区域一体化提供有力支撑，为加强国防战略大通道建设，保障战时过江交通通畅、军事快速行动提供基础保障。

积极开展两条过江通道前期研究。主动对接江阴、张家港两市，协同开展靖澄过江通道、张靖过江通道前期研究工作，进一步论证过江通道江北接线方案，提前预控过江通道主线、接线建设用地，为下一阶段过江通道建设提供充分的论证基础。

专栏：过江通道重点建设项目
续建并建成：江阴靖江长江公路隧道。
新开工：江阴靖江第三过江通道、张靖皋过江通道。
开展前期研究：靖澄过江通道、张靖过江通道

2、积极推动沿江港口转型升级

以构建“双循环”新格局为契机，进一步提升靖江港枢纽定位。

依托靖江海港区区位优势，深度挖掘既有岸线资源开发潜能，提升港口码头停泊、转载等运输效能，重点推进一批5万、10万吨级码头新改建工程，加快开展10万至20万吨级海船减载、乘潮停泊相关设施升级改造工作，以沿江码头大型化集约化改造、优化10万吨级及以上海轮停泊条件为抓手，做强中转特色、做大吞吐能力、做高停泊吨位，锚固靖江港在长三角港口群体系中的海港定位，打造长三角区域江海转运强港、江苏沿江地区性重要港口、区域综合运输体系的重要节点、长江中上游地区江海物资转运的重要枢纽。依托靖江市保物流中心（B型），协同沿江港口物流和贸易服务体系，提升靖江港口岸服务功能，打造苏中地区经济社会发展和对外开放的重要口岸。

以岸线资源整合、既有码头升级改造为抓手，推动港口设施集约化发展。坚定贯彻“共抓大保护、不搞大开发”理念，节约集约长江岸线资源，以既有沿江码头设施升级改造为主要抓手，推动沿江港口集约化、大型化建设，充分挖掘5万吨、10万吨级深水岸线码头吞吐、停泊能力，发挥12.5米深水航道江、海船舶通航优势，做强沿江港口基础设施服务能力、做优服务质量。重点开展一批沿江码头建设工程，完成新港作业区江苏省煤炭物流靖江基地项目二期工程配套码头、兴旺物流码头等重点工程建设。开展老码头升级改造工作，推进14个公用码头升级改造项目。落实生态绿色沿江港口建设任务，分阶段有序开展非法码头、深水浅用码头退出岸线相关工作，保障港口岸线资源有序开发和合

理利用。

以靖江港转型升级为着力点，支撑泰州港融入沿江港口航运一体化。依托靖江港区与 12.5 米深水岸线资源，做强中转换装、装卸存储等传统优势。拓展中西部区域物流腹地，加强与长江中上游港口合作，支撑长江内河航运一体化。加强与太仓港、宁波舟山港业务合作，推进长江中下游散杂货一体化运输，积极拓展面向东亚等区域的近洋航线。

专栏：沿江码头重点建设项目

靖江新华港务有限公司：续建 3 个泊位。

三峰靖江港务有限公司：改造 3 个泊位。

靖江太和港务有限公司：改造 1 个泊位。

靖江苏通港务有限公司：改造 2 个泊位。

江苏扬子江港务有限公司：改造 3 个泊位。

中船澄西新荣船舶有限公司：改造 4 个泊位。

靖江市夹港物资中转站有限公司：改造 2 个泊位。

靖江市新天地港务有限公司：改造 4 个泊位。

靖江新民拆船有限公司：改造 1 个泊位。

江苏华穗粮食有限公司：改造 6 个泊位。

江苏三江港务有限公司：改造 1 个泊位。

靖江盈利港务有限公司：改造 3 个泊位。

靖江市金桥港务有限公司：改造 2 个泊位。

江苏亚星锚链股份有限公司：改造 1 个泊位。

以提升集疏运效率、降低物流成本为目的，开展港区集疏运设施体系建设与研究工作。加快 356 省道快速化改造工程实施，

开展泰州东部干线前期研究，提升港区道路集疏运能力。开展新港作业区疏港铁路支线前期研究，为优化新港作业区铁路集疏运格局提供科学论证，构建以新港作业区为核心的公铁水联运枢纽体系。

（二）完善综合立体交通网络

1、形成功能完善的公路网络

建成结构更优、功能更强的高速公路网络体系。重点围绕提升主线通行能力、优化互通节点布局和满足过江通道接线要求三个方面开展全市高速公路建设及前期研究工作，兼顾飞行部队平时战时备降应急需求。满足江阴大桥与江阴靖江长江公路隧道合流要求，提升京沪高速公路靖江段通行能力，缓解节假日期间过江通道及接线拥堵等交通问题，加快推进京沪高速公路广陵至靖江段扩建工程可行性研究、初步勘察设计工作，确保“十四五”期间开工建成。落实《国家公路网规划（2013年-2030年）》、《江苏省高速公路网规划（2017-2035）》规划要求，建成沪陕高速公路平潮至广陵（靖江段）扩建工程，项目扩建后对提高沪陕高速公路靖江段通行能力和过江通道疏解能力，加强泰州、靖江与沿江地区城际沟通联系，促进靖江北部市域经济社会发展等具有重要意义。建成京沪高速公路靖江北互通建设工程，强化京沪高速公路与345国道两条国家级线位交通转换能力，优化城北园区等北部市域对外出行条件。结合全市过江通道建设计划，加快推动江阴靖江长江公路隧道北接线、江阴靖江第三过江通道北接线前期研

究工作，确保“十四五”期间开工建成江阴靖江长江公路隧道北接线、开工建设江阴靖江第三过江通道北接线。

专栏：高速公路重点建设项目

续建并建成：沪陕高速公路平潮至广陵（靖江段）扩建工程、京沪高速公路新增靖江北互通。

新开工并建成：京沪高速公路广陵至靖江段扩建工程、江阴靖江长江公路隧道北接线。

新开工：江阴靖江第三过江通道北接线。

建设功能更优、覆盖更广的普通国省干线公路网。以全省公路网规划修编工作开展为契机，立足于为省域、泰州市域普通国省干线公路网布局更新提供更好支撑，积极开展靖江市域普通国省干线新改建、快速化改造等相关工作，落实一批建设工程，开展一批研究项目。完成市域内 S229、S356 改扩建工程前期研究工作，重点建成 S229 北三环至沿江公路段和 S356 四圩港至罗家港段改扩建工程，优化国省干线穿城段复合性功能，更好的服务于过境交通、沿线城市出行、港口集疏运等多重交通需求。以支撑泰州市打造南北向干线公路体系为动力，强化靖江与泰州市区、兴化等区域联通能力，提升全市“一体两翼”总体布局中“两翼”区域高等级公路覆盖水平，完成 S232 靖江段新建工程，协同省、市共同开展泰州东部干线靖江段前期研究工作，争取纳入新一轮省道公路网规划，力争早日开建。积极开展 G345 生祠和西来段改线、S229 季市段改线、S436 广陵互通连接线前期研究工作，进一步优化全市干线公路网布局，提升普通国省道对沿线乡镇、

产业发展带动作用。

专栏：普通国省道公路重点建设项目

续建并建成：S232 靖江段。

新开工并建成：S229 北三环至沿江公路段改扩建工程、S356 四圩港至罗家港段改扩建工程。

开展前期研究：G345 生祠和西来段改线工程、S229 季市段改线工程、S436 广陵互通连接线新建工程。

形成通达更深、联系更密的“四好农村路”网。深入贯彻“四好农村路”建设指示精神，多措并举全面推进“四好农村路”建设，进一步提高农村公路的发展质量和服务水平，促进基本公共服务均等化。将靖江农村公路建设与产业发展、镇村布局有效融合，强化农村公路引领产业布局和带动镇村发展的能力，完成创顾路老江平路至靖江如皋界段、旺桥港路老江平路至北三环段、旺桥港路北三环至 X211 段、红南路 G345 至公新公路段、中洲路西延段、联马大道南延段新建工程。充分发挥品牌示范创建引领作用，大力发展“交通+文旅融合”，打造具有靖江特色的文旅品牌农村路，完成横港北路 S229 至靖江泰兴市界段新建工程。对准全市农村公路提档升级环节发力，真正实现惠民生、保发展，力争完成 300 公里农村公路提档升级工程，完成 91 座农村危桥改造工程，完成 380 公里农路安保工程。

专栏：农村公路重点建设项目

续建并建成：创顾路老江平路至靖江如皋界段。

新开工并建成：旺桥港路老江平路至北三环段新建工程、旺桥港路北三

环至 X211 段新建工程、红南路 G345 至公新公路段新建工程、横港北路 S229 至靖江泰兴市界段新建工程、联马大道南延至公新公路段新建工程、中洲路西延工程。

农村公路提档升级工程：300km。

农路危桥改造：91 座。

西部名人文化旅游公路：利用横港北路构建集文昌宫、刘国钧故居、生祠岳庙等名人文化景点于一体的西部名人文化旅游公路。加强景区间、景区与交通节点间的联系，串联形成具有吸引力的旅游路线，打造具有靖江特色的文旅品牌农路。

提升公路管养水平、落实公路管养任务。加大普通国省干线公路大中修养护建设力度和预防性养护，不断提高路面平整度、降低破损率，提升干线公路服务水平。持续完善安保、绿化、标志标线、养护道班等附属设施，扎实做好干线公路路域环境整治。强化技术创新，提高公路养护机械化水平，促使公路养护工作向“标准化、规范化、精细化”发展。加快落实《深化农村公路管理养护体制改革实施方案》，从建立健全农村公路管理养护长效机制、全面强化农村公路管理养护资金保障等方面加快建设体系完备、运转高效的农村公路管理养护体制机制，推动“四好农村路”高质量发展。

2、打造层次多样的轨道网络

稳步推动盐泰锡常宜高速铁路建设。全面开展盐泰锡常宜城际铁路及靖江高铁站房建设工作，力争“十四五”末基本建成、“十五五”初投运运营，推动靖江实现从“高速时代”迈向“高铁时代”，

跨越式融入轨道上的长三角。项目建成运营后，靖江与苏北、苏南及泰州市区的联系时间将进一步缩短，与项目沿线城市间基本实现 1 小时出行圈，与南京、上海两大都市圈的出行联系更加便捷。

开展新长铁路电气化改造前期研究。结合江阴靖江第三过江通道、盐泰锡常宜靖江高铁站建设进度，以优化全市轨道线网、场站格局为前提，以重塑新长铁路干线运输通道为目的，开展新长铁路电气化改造及靖江站北迁前期研究，切实推进场站搬迁用地预控工作。

主动推进锡澄轨道 S1 号线过江段、靖江段前期研究。推进靖澄 S1 号线前期研究工作，力争“十四五”期间取得实质性研究进展，落实轨道线路用地预控。推动以高快铁路为骨干、城市轨道交通为补充的跨江融合轨道交通复合网络早日成型。

适时启动沿江港口疏港铁路专用线前期研究。以《关于推进供给侧结构性改革 促进物流业“降本增效”的若干意见》为指导，以优化靖江港集疏运体系、预控铁路集疏运线位为目的，结合沿江港口物流企业和产业实际需求，充分考虑国土空间及城市开发等限制因素，适时启动沿江港口疏港铁路专用线前期研究工作，为促进沿江物流业“降本增效”、优化集疏运方式结构提供科学依据。

3、建设绿色生态的航道网络

有序推进内河港口整治提升工作。针对内河港口“散、乱、

小”的普遍问题，确立“绿色、集约、实用”的内河港口整治提升理念，分阶段有序推进内河港口整合提升工作。结合全市乡镇、园区基础设施建设和产业发展需要，统筹考虑水利、环保、安全等多方面要求，集中去除一批非法、违规、高污染类型内河码头，改善一批具备需求而设施不全、效益不佳的内河码头，新建一批需求集中、供给不足的内河码头。重点开展夹港闸外挖入式港池、焦港闸外挖入式内河港池建设工程，充分利用内河航道与岸线条件，打造一批设施好、功能强的内河千吨级码头。结合各乡镇对内河水运需求的迫切性，以“一镇一点”的布局原则，有序开展 8 个乡镇内河港口公共装卸作业点建设工作。

专栏：内河港口建设项目

夹港闸外挖入式港池工程：2000 吨级通用泊位 8-10 个，每侧长 400-450 米，设计年吞吐量 300 万吨，建设年限 2021-2022 年。

焦港闸外挖入式内河港池工程：2000-3000 吨级通用泊位 14-16 个，设计年吞吐量 800 万吨，建设年限 2021-2022 年。

季市镇内河港口公共码头装卸作业点：200 吨级通用泊位 3-4 个，建设年限 2021-2022 年。

新桥镇内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 5-6 个，岸线利用长度 295 米，建设年限 2021-2025 年。

东兴镇内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 1-2 个，岸线利用长度 30 米，建设年限 2021-2025 年。

生祠镇内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 3-4 个，利用岸线长度 120 米，建设年限 2021-2025 年。

马桥镇内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 4-5 个，利用岸线长度 230 米，建设年限 2021-2025 年。

斜桥镇港口公共装卸作业点：500 吨级通用泊位 1-2 个，利用岸线长度 150 米，建设年限 2021-2025 年。

西来镇内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 3-4 个，利用岸线长度 600 米，建设年限 2021-2025 年。

城南园区内河港口公共装卸作业点：200 吨级通用泊位 5-6 个，岸线利用长度 180 米，建设年限 2021-2025 年。

开展夏仕港航道生态护岸工程。落实国、省关于大力发展绿色航道的要求，打造泰州内河航道生态护岸新名片，开展夏仕港生态涵养区河段生态护岸工程，成就一条靖江内河航道护岸工程生态转型、绿色发展之路。以生态优先为出发点，树立内河生态护岸发展的新思路，利用低碳绿色的新技术、新材料、新设备，修复、抬高破损的夏仕港堤岸，在满足通航、防洪防涝等基本堤防功能的同时，不断增强护岸工程对内河水质的净化改善作用，提升夏仕港全线生态涵养和宜游景观特征，将夏仕港护岸工程打造成为水清岸绿的优质生态护岸工程。

建成十圩港绿色旅游航道新样板。结合《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》等文件精神，开展十圩港绿色旅游航道建设工作，助力“水韵江苏”旅游交通发展，打造“水韵靖江”旅游航道新样板，加快形成内河航运与旅游融合发展的新格局。以十圩港为基础条带，以两岸绿植为景观廊道，以沿线十圩同乐、聚友园、香橼倩影、百合园、太极林、健身活动区、十圩帆影等

主要景区为点缀，重点开展十圩港新洲桥至东北环十圩港桥段5.7公里旅游航道建设工程，净化水质、增加两岸绿植覆盖，建设一到两处旅游码头等公共服务设施，配备若干条内河游轮班线，开辟水上旅游线路，打造一条水岸一体、宜居宜游的绿色旅游航道，提升靖江人文旅游品质。

加强内河航道日常管理养护工作。建立健全内河干线航道环境整治的长效机制，持续推进干线航道日常养护工作。提升养护工作规范化水平，积极开展工作经验总结，适时启动养护管理手册编制工作，制定工作机制并全面推广，强化考核。加强落实航道巡查和测量工作，实时掌握航道基础数据，实现航道实际尺度达到更高维护标准，提高航道达标里程，保障船舶通航安全。持续开展航道清障扫床工作，保障船舶通航顺畅。做实汛期前航道护坡检查工作，确保安全度汛。科学开展示位标日常管理工作，严格查标制度，执行航标维护规范，确保“十四五”期内河航道示位标正标率、发光率100%。

4、构建畅通高效的城市路网

推进首批城市快速路建设、构建城市快速通道雏形。按照“两环、八射、一联”市域快速路网体系，补足基础设施短板，加快推进市区快速环线建设，进一步拉大城市发展框架、提升城市发展能级和形象，稳步推进南环路快速化改造工程和站前路新建工程。

专栏：靖江市域快速路建设项目

南环路快速化改造。东起于江阴靖江第三过江通道北接线，西至 S229，全长约 5.9km，总投资约 15.4 亿元。

站前路快速路新建。北起于北三环，南至 S356，路线全长约 9km，靖江城市快速环线的东环线，是靖江车站的集疏运体系的重要组成部分。

切实推进断头路、瓶颈路畅通工程。提高跨越十圩港通道设施服务能力，打通断头路，加强跨河通道路网的对接，开展江洲路、富阳路、苏源热电东路等跨河工程。积极推进市区快速环线建设，分离区域通过性交通，着力打通人民路、工农路等居民出行堵点，提升区域路网贯通疏解能力。

加强城市道路与干线公路有效衔接。借助江阴靖江长江隧道北接线、江阴靖江第三过江通道北接线的建设契机，在高速公路临近城区路段合理布局互通出入口，缓解进出城市交通拥堵，强化城市道路与高速公路的有效衔接，进一步提升城市路网整体效益。

提前谋划靖江车站道路集疏运体系。城市交通与枢纽交通的协调发展，是发挥靖江车站枢纽功能、提升城市能级的关键。完善靖江车站集疏运设施，开工建设集疏运体系中的核心道路站前路，同时做好站前路与南环快速路的高效衔接转换，预留站前路与规划北三环快速路转换节点的建设条件。

5、开展通用机场可行性研究

推进靖江通用机场工程前期研究工作，力争早日开工建设。

以产业基础为依托，政策扶持为保障，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实现观光旅游、应急救援、商务飞行和业务培训功能。

专栏：靖江通用机场项目

靖江通用机场计划总投资 1.3 亿元，定性为 A1 级通用机场，初步考虑选址为红旗村场址。

近期占地约 80 亩，FATO 尺寸 200×15 米；设置 1 条长为 24 米的联络道，在候机楼及停机库前均设置停机坪，停机坪尺寸 126.5×33 米，同时规划一个停机库停放直升机。对应设置通信、导航、气象、供油、助航灯光设施和配套的办公、生活、生产用房及公用设施。

远期占地约 120 亩，规划 FATO 长 400 米，对通用机场飞行区进行扩建，最终进近和起飞区根据最新使用机型适当增加半径尺寸，根据后期增加机型，适当扩大直升机停机库。

五、打造均等化、品质化公众出行服务体系

（一）发展空铁客运，推动城际客运多样化发展

拓展铁路出行服务。利用盐泰锡常宜城际铁路建设的机遇，积极建立联系全省、辐射长三角的铁路客运系统，加强道路客运班线、城乡客运班线、城市公交、旅游集散中心与铁路场站的衔接，推动枢纽设施共享共用，加强运输服务对接。主动谋划靖江至南通城际铁路和新长铁路扩能改造工程，积极推动无锡-江阴轨道 S1 号线北延工程前期研究，促进多层次铁路融合衔接。

积极开展城市候机楼建设。依托盐泰锡常宜城际铁路靖江站配置城市候机楼，建立衔接上海、南京、泰州等主要机场的空铁联运系统，拓展现场发售航空机票、办理登记手续、提供信息查询、行李托运及安检功能，实现“一站式”航空服务。开通扬泰机场客运专线，加强道路客运班线与禄口机场、奔牛机场、硕放机场、浦东机场等机场的航班衔接，推进机场班车“空巴通”客运专线专营，优化开展空公联运体系，为旅客提供一体化的联程服务。

推进公路客运转型发展。推进中长途客运资源整合，引导发展多样化的公路客运班线运营服务模式，实现与高铁的错位互补发展。拓展短途、多样化与个性化客运市场，完善与江阴、张家港、如皋、泰兴等区域直达客运网络，推进 50km 以内道路客运班线实行公交化运营模式，开通与如皋、张家港毗邻公交，加密泰兴、江阴毗邻公交线路，加强场站设施配套。

（二）优化公交体系，提升城乡客运一体化水平

加强全域公交顶层设计。积极响应泰州市公交优先示范城市、城乡公交一体化建设试点建设工作，开展城乡公共交通线网及场站规划修编工作，加强城市公交、镇村公交、乡村旅游公交等多种方式网络融合衔接，优化公交线网换乘体系、发展规模、运营方式、票价和补贴机制、监督考核机制。

持续优化城乡客运网络。加强城乡交通规划统筹以及城乡客运设施衔接，有效整合城乡客运网络，统筹城乡公共交通资源。协调城市道路网与公路网规划和建设，解决城乡结合部的道路与公路过渡衔接段突出矛盾，加强城乡公交站场、线网与农村客运站场、班线的统筹规划，合理设置站场、换乘场地。结合盐泰锡常宜靖江高铁站建设进度，提前开展高铁站公交线路配置研究。

推进场站建设与用地综合开发。加快停保场、首末站及港湾式停靠站、加气（油）站和充（换）电站等公交基础设施建设。完成江阴—靖江工业园区公交枢纽站、滨江新城南部公交场站及靖江高铁公交首末站建设工作，同步开展斜桥、生祠公交场站前期研究工作。坚持公交优先的基本原则，统筹公交站场设施资源共享，进一步加大土地保障供给，建立公共交通基础设施用地优先保障制度，切实保障公共交通基础设施用地需要。确保场站设施用地供应，鼓励公共交通场站设施用地综合开发。

加大运力投放与车辆更新力度。增加公交运力投放，严格执行公交车辆运营年限，加快公交车辆更新换代。“十四五”期间，

全市预计新增中高档、环保型新能源公交车 300 辆，提高乘坐的舒适性，新建 500 个公共充电桩，推进满足新能源公交车使用的充换电配套设施建设。

提升城乡公交服务水平。制定城乡公交服务质量考评体系，建立并落实与政府购买公交服务质量挂钩的资金拨付制度，推动运营服务规范化。建成覆盖城乡公交车辆的公众出行信息服务系统、车辆运营调度管理系统、安全监控系统和应急处置系统，不断提升城乡公交服务能力和水平。完善城乡公交价格机制，鼓励推行阶梯优惠票价、优惠换乘、累计折扣票价等多种形式的优惠政策，不断提升城乡公交吸引力。

创新城乡客运发展模式。结合农村地区居住分散、出行不集中等需求特征，探索适应市场需求的公交服务，灵活采取定班定线、区域经营、循环运行、冷热线搭配、电话预约等经营模式。探索符合乡情民意的发展模式和路径，鼓励有条件的地区实现城市公交向乡镇及全域延伸，实现城乡共享、相互衔接的公交网络市域全覆盖。

（三）创新客运服务，培育交通融合发展新格局

探索“交通+经济”融合发展模式。以靖江站综合客运枢纽规划建设为支撑，推动高铁枢纽经济全面发展，促进城市新旧动能转换，优化枢纽区域资源配置，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+旅游”融合发展模式。开启“交通+旅游+文化”融

合发展新模式，围绕乡村振兴战略打造乡村旅游发展新高地，鼓励在传统村落、休闲农业聚集村等乡村特色旅游区域开通城乡旅游公交线路，推动西部名人文化旅游公路、北部宗教文化旅游公路建设。计划联合旅游部门共同探讨打造旅游网络平台的可行性，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。扩容城市候机楼服务功能，探索开通“汽车旅游专列”，提升出行便捷度。我市水网密集，打造“水上巴士”以及特色水上旅游项目，结合生态旅游特色和全域旅游发展规划，拓展低等级航道的旅游功能，推动十圩港航道南段打造绿色文化旅游航道，发挥旅游航道新亮点。

六、打造便捷化、体系化货运物流服务体系

（一）加快运输结构调整

紧抓江苏铁路大发展时机，拓展铁路货运能力。结合新长铁路扩能改造前期研究工作，同步开展靖江铁路货运枢纽前期研究，围绕枢纽构建铁路现代物流体系，支撑城北园区产业发展。以盐泰锡常宜城际铁路建设为契机，提前谋划布局高铁物流，积极探索冷链快递等高铁、快递联动发展新模式。

以新港作业区为重点，加快公铁水多式联运体系建设。发挥铁路、水运长距离运输优势，以新港作业区转型升级为契机，以疏港铁路专用线前期研究作为抓手，加快构建“公铁水”多式联运体系，推动煤炭、矿石、粮食等大宗物资类运输“公转铁”、“公转水”。建立完善多式联运全程服务规范，引导企业创新多式联运组织模式，推动多式联运装备标准化发展，提高综合运输效率、降低物流成本。

（二）培育现代临港物流

发挥水运资源优势，引领提升现代物流整体发展水平。放大省级示范物流园集聚效应，积极探索三江物流实体化运作之路，优化整合低效码头，支持规模化、专业化临港物流企业做大做强。以南方小麦交易市场、江苏万林国际木材市场发展路径为样板，探索钢材、矿石、煤炭等货种发展“交易、仓储、加工”四位一体的现代物流体系。加快推进保税物流中心发展，积极开展招商运营工作，形成特色服务贸易集聚区。以临港物流行业的转型升级，带动靖江整体物流行业发

展水平。

（三）完善城乡物流网络

优化城市物流配送体系。积极引导物流园区、配送中心及末端配送网点三级配送节点布局，完善配送车辆停靠装卸配套设施建设。鼓励商贸流通企业、生产制造企业和货运配送企业探索多种形式的统一配送、共同配送和夜间配送模式，鼓励电子商务企业与社区便利店合作开展“网订店取（送）”业务，切实解决物流体系中“最后一公里”难题。整合城市配送的运输企业和车辆，实施城市绿色货运配送工程，制定城市绿色配送车辆市区便利通行政策，对城市配送车辆统一标识、统一管理，实现城市物流配送的安全、绿色发展。

提升农村物流综合服务能力。全面推行农村客运物流一体化，进行统一规划，完善农村物流三级网络体系，以乡镇综合运输服务站建设为重点，统筹推进三级农村物流网络节点体系建设。在确保农村客运、农村物流两大基础功能的前提下，按照“多站合一、一站多能”的建设思路，因地制宜地新建、改扩建综合运输服务站，完善乡镇综合运输服务设施，实现土地的集约利用。创新城乡配送模式，鼓励依托城乡客运网络，推行城乡公交、镇村公交代运邮件等农村物流组织模式，实现“交通+邮政”融合发展。

七、落实智慧、绿色、平安交通建设

（一）着力构建高品质智慧交通体系

加强交通信息化顶层设计。完成《靖江市智慧交通规划》编制工作，以避免盲目建设、重复建设、信息孤岛等问题，确保信息化建设管理的思路统一性、目标合理性、工作规范性。依托靖江交通体系的现有业务系统及信息化基础，全面梳理靖江市智慧交通建设需求，从战略高度指导靖江市未来的智慧交通发展路线，促进交通运输信息化整体水平的提升，重点落实“智慧农路管理信息系统”系统升级和日常维护工作，支撑泰州市交通现代化与靖江市文明城市创建工作。

完善交通信息一体化建设。推进交通信号控制、交通视频监控、交通流量采集、交通信息诱导和发布、车辆智能监测卡口等分系统建设，依托“云汇靖江·数赢未来”华为靖江云计算数据中心，开展交通运输行业数据中心（TOCC）框架体系研究，推动全市交通运行监测和应急指挥调度向信息化转变，加快推动交通各级部门之间的数据共享交换，实现交通部门与国土资源、公安、环保等部门的数据互通。以“交通运输信息中心”系统为中枢，深度应用于出行、物流、驾培、汽修等领域，实现数据信息归集系统分析。完善基础设施资源管理系统，加强大数据挖掘与分析、机器学习、人工智能技术在行业管理、规划、决策中的应用。依托区块链等技术健全网络和数据安全体系，加强对交通数据开放共享的安全管控。

推动智慧交通基础设施建设。积极开展智慧公路、智慧港口、智能航运以及自动化码头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。以 S356 为试点推进智慧公路建设，深化车路协同等技术应用，创建智慧公路建设示范。推动航道信息化建设，利用移动互联、大数据、云计算、物联网等先进技术，通过航道普查工作完善航道基础数据库，逐步构建以电子航道地图为核心的智慧航道体系，提高靖江市航道信息化服务能力。优化靖江市“智慧农路管理信息系统”，争取实现与各镇的实时互联互通，所有事项通过平台流转、存档，巡查记录、事件处置全过程通过平台实时记录，施工过程可视化监管，农村公路运营信息实时发布，基本实现农村公路建设、管理、养护、运营的全过程信息化管理。

提升出行服务信息化水平。整合出行信息发布、导航等服务平台，开展“出行即服务”（Maas）智慧化管理框架体系研究，推动公众出行一站式信息服务模式。加快升级靖江市“掌上公交”APP，实现全域公交线路、站点、换乘及公交实时动态查询等服务，推广“交通一卡通”移动支付应用，扩大“巡约一体”服务覆盖面。提高公交电子站牌覆盖度，“十四五”期每年完成不低于 20 个公交站牌、站厅智能化改造工程，方便乘客等车及换乘，为乘客的出行进行合理的引导。推动公交智能运营调度管理系统建设，实现公交基础数据实时采集功能，提高对公交客流、营运数据和 IC 卡等信息的分析能力，为科学有效地进行公交网

络规划方案评估、公交政策和改善措施实施效果模拟、运营组织与管理、运力投放及公交均衡合理化调度提供数据支撑。

（二）着力构建高水平绿色交通体系

积极倡导绿色出行行动。响应泰州市“绿色出行城市”创建行动，完成《靖江市绿色交通发展专项规划研究》编制工作，助力靖江创建“国家生态文明建设示范市”。建立健全公交优先发展的政策和配套制度，形成保障公交优先发展战略实施的制度体系，在法规、投资、财政、税收、规划、土地、建设、管理和服务等各个环节，加大政策倾斜，提升靖江市公共交通保障水平。加快构建以轨道交通为骨架、常规公交为主体、公共自行车为延伸的公共交通体系，落实公交优先发展战略。

提升绿色交通设施建设水平。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施可、设计、建设、运营和养护全过程。推行生态环保设计和生态防护技术，加强对自然地貌、原生植被、表土资源、湿地生态等方面的保护。建设项目严格执行国家环境保护“三同时”制度。严格施工环境保护，严控施工污染，优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术。持续开展“263”专项行动和污染防治攻坚战，重点抓好船舶污染防治、工地扬尘治理、汽修行业 VOCs 治理、港口码头环境治理。加快沿江岸线绿化工程，推动各港口严格按照标准进行绿化种植，提升沿江岸线绿化覆盖率。继续实施交通沿线绿化和环境整治行动，持续开展普通国省道、高速公路、航道、港口码头、铁路周边洁化绿化美化“五项行动”，建立长效

管理机制。提高内河生态水平，打造兼具绿色货运十圩港航道，十圩港航道北段发展绿色内河作业区，结合北段的货运需求，打造绿色内河作业区，大力发展绿色航运。推动靖江市打造水清岸绿的江河生态美景，开展争创星级绿色港口（港区）活动。

推广清洁高效运输装备。以公交车辆更新、老旧船舶更新及岸电设施新改建为抓手，推广清洁高效运输装备，争取“十四五”末全市新能源公交车占比 100%，新投入出租车中新能源车辆占比 100%。继续实施内河船型标准化工作，加快推广节能环保船型，推进国三及以下排放标准营运的中型和重型柴油货车淘汰工作。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。将公共充电桩建设纳入城市基础设施规划建设范围，加大用地、资金等支持力度，在物流园区、客运场站规划建设专用充电站以及快速充电桩。

实施港口船舶绿色发展行动。加强港口污染防治，持续开展港口码头粉尘和水污染防治工作，落实港区绿化及港容港貌提升改造工作。深化港口污染物、污染源检测、转运及处置监管制度，推动沿江、内河污染物回收设施建设。推动沿江和内河岸电建设工作，引导船舶优先使用岸电，逐年提高岸电设施的使用率。继续推进船型标准化工作，持续巩固内河过闸运输船舶船型标准化工作成果。强化船舶污染源治理，加大船舶检验力度。持续开展内河船舶生活污水防污设施改造工作，推行散货船舶苫盖航行，避免沿途抛洒污染水质。

（三）着力构建高保障平安交通体系

提升交通基础设施安全保障能力。持续实施公路安全生命防护工程，加快危桥改造、老旧车船更新改造、船型车型标准化。构建风险防控和隐患排查治理双重预防机制，会同市交警部门与相关设计单位，依据规范对“十三五”中遗漏和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。加密重要路段交通运行路网监测设施，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。建立公路水路基础设施安全状况评估体系，适时启动“公路、水路交通安全畅通和应急指挥系统”前期研究，并做好与省级系统工程的有效衔接。

强化重点领域安全管控。提升公路违法超限运输治理能力，持续开展公路超限运输的专项治理工作。优化公路超限检测站点布局，加强公路超限检测站点建设和运行管理，推进多部门联合治超。落实货运车辆违法超限超载“黑名单”管理和严重违法失信联合惩戒制度。推进公路超限非现场执法，提高公路治超执法科技化、信息化水平。推进货运源头监管，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。完善海事、港口、航道、船闸管理部门联防联控机制，畅通信息共享和信息通报渠道，有效管控船舶超载行为。提升公路水路综合联防联控能力，继续推进“两客一危”和港口危化品等重点企业风险管控和隐患治理双重预防机制建设。

全面落实安全生产责任。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。推进交通运输安全生产诚信体系建设。严格交通运输市场准入，严格控制新增危险货物运输企业。

提升综合应急管理能力和水平。继续加快公路、水路和运输应急指挥系统建设，构建分层次的应急预案体系，强化重大突发公共卫生事件等应急响应机制建设。建立健全跨区域、跨部门、跨行业联动机制，完善应急处置指挥的联动机制。建立突发事件智能调度与辅助决策平台，完善道路水路网络运行监测，优化专业应急救援力量布局，加强应急救援专业装备配备和资金保障。持续开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处理能力。适时启动突发事件智能调度与辅助决策平台建设工作，提升交通运输行业应急响应能力

加速科技兴安。提升安全管控水平，依托交通运输信息中心，切实强化对“两客一危”、出租、公交车辆和车站、内河危化品港口码头、农村公路、重点航段的监控，实现对重点车船及重点场所运行情况实时动态监管。深入开展调查，扩大行业重点场所、重要部位视频监控接入点，纳入信息中心监管范畴。切实加强对一线执法人员相关执法装备的升级换代，完善执法车辆配备。强化非现场执法、跨部门联网管理等安全监督现代化手段，研究落实更加精准、便捷、高效的安全监管和应急处置措施，切实提升交通运输领域安全监管体系和治理能力现代化。

八、推动行业治理体系和治理能力现代化

（一）构建高标准交通治理体系

优化职能结构，深化体制机制改革。理顺相关部门职责，实现机构设置由分散向集中转变，有效解决职责交叉、政出多门、权责不清的问题，探索政府权责清单制度，推进机构、职能、权限、程序、责任法定化。进一步完善公铁水统筹规划、建设、管理体制机制，切实加强对全市综合交通发展的统筹协调。贯彻国家关于大交通管理体制改革的部署，推进综合交通规划一张图、建设一盘棋、管理一体化。加强交通运输与自然资源、生态环保等部门的协调，在国土空间规划体系下，实现交通发展空间资源的有效预控。

规范公共交通行业管理。按照城市公共交通管理政策和标准规范实施管理，建立公共交通市场准入和退出、安全管理和应急保障、运营监管、票制票价、行业信息统计、从业人员培训等方面的基础管理制度和服务质量的考评。推进公共交通乘客委员会、绿色出行志愿者队伍的建设，让服务质量与财政补贴挂钩，促使企业提升公交服务品质。

继续推进党风廉政建设。落实党风廉政建设责任制，深化反腐倡廉教育，完善交通重点工程专项治理长效机制，明确职责分工到部门、到个人，建立评分机制。提高廉政风险防控水平，纪检监察机构将日常性监督和阶段性检查抽查相结合，严肃查处违纪违规行为。完善党员思想教育的长效机制，建设党建基地，全面贯

彻十九届五中全会精神，落实“不忘初心、牢记使命”制度。完善作风建设工作体系，优化机关作风建设的体制机制和方法手段，形成风清气正、廉洁高效的政务环境。

（二）提升治理能力现代化水平

不断优化行业执法监管机制。建立健全权责明晰的监管执法责任体系和责任追究机制。推动重点领域地方法规制定，着力完善综合交通运输法规体系。坚持综合治理，强化多方协同，结合专项整治行动，进一步强化与公安等部门间的数据共享、证据互认、联合执法、联合研判等机制。坚持“全市一盘棋”治理体系，开展全市联动、区域联动、对口检查等专项整治行动，形成全市协同、严管严控的执法治理格局。加强行政审批管理，优化不见面审批具体操作环节，进一步强化事中事后监管力度，不断完善多方联合监管机制，整合完善执法管理信息系统，打造行政执法监督平台，大力推进“互联网+监管”。加快构建“全市联网、全面对接、依法监管、多方联动”的行政审批工作新格局。

深入推进综合交通执法改革。着力深化交通运输综合行政执法体制改革工作，进一步整合优化交通执法队伍。以“明职责、增人手”为重点，切实解决行业综合执法改革中存在的阶段性问题，尽快启动《靖江市执法和管养职责分离后交通行业管理新模式研究》，积极引进 1-2 名交通执法改革高级人才、增配 20 名公路水路基层执法人员，加强既有执法队伍业务培训。全面落实交通运输行政执法公示制度、执法全过程记录制度和“双随机、一

公开”监管制度，确保交通运输行政执法规范透明公平公正，全面提升交通运输法治化水平。创新管理模式，以交通执法改革中公路水路运输企业管理、现场执法管理、交通安全执法等实际需求为重点，适时启动“靖江市智慧交通综合执法平台”建设工作。

靖江市“十四五”综合交通规划建设项目库

	项目名称	建设内容或规模	建设性质	建设周期	总投资 (万元)	地方财政 总投资 (万元)	“十四五” 期总投资 (万元)	“十四五” 期地方财 政总投资 (万元)	投资来源	用地 (亩)
总计					8766358	777340	7513434	699450		12235.66
建设 项目					8725258	776040	7510134	698350		12235.66
前期 项目					41100	1300	3300	1100		
A-过江通道										
小计					6000130	259790	5056800	220400		1607.66
A-1	江阴靖江长江隧道公路部分新建工程	北起于靖江市公新公路、南至江阴市芙蓉大道，过江段采用隧道形式，双向六车道，高速公路标准，全长 11.825 公里	续建	2020-2025	1414800	62400	1414800	62400	上级政府 与地方政 府	600
A-2	江阴靖江第三过江通道新建工程	公铁复合型跨江桥梁，上层为双向八车道高速公路，下层为四线铁路（铁路为盐	新开工	2021-2026	2000000 预估	100000 预估	1600000 预估	80000 预估	上级政府 与地方政 府	1000

		泰锡常宜城际铁路和 新长铁路)								
A-3	张靖皋过江通道 新建工程	北起于如皋、南至张 家港，途径靖江市马 洲岛，主线双向八车 道	新开工	2021-2026	2545330	97390 预估	2040000 预估	78000 预估	上级政府 与地方政 府	7.66
A-4	靖澄过江通道及 北接线	公路	前期研究	十四五期 内	20000	/	1000	/	上级政府	/
A-5	张靖过江通道及 北接线	高速公路	前期研究	十四五期 内	20000	/	1000	/	上级政府	/
B-铁路										
小计					453000	114200	362600	91200		651
B-1	盐泰锡常宜城际 铁路靖江段新建 工程（含铁路站 房、过江段）	盐泰锡常宜城际铁路 靖江段约 19.7 公 里，350km/h 的客运 专线双线	新开工	2021-2026	453000	114000	362400	91200	上级政府	651
B-2	新长铁路电气化 改造	具体方案待研究确定	前期研究	十四五期 内	/	100	100	/	地方政府	/
B-3	新港港区疏港铁 路铁路专用线建 设及相关工程	具体方案待研究确定	前期研究	十四五期 内	/	100	100	/	地方政府	/
C-高速公路										
小计					1219000	34000	1089000	34000		3745

C-1	沪陕高速公路平潮至广陵（靖江段）扩建工程	靖江市内长约10.4km，双向八车道，包含两个互通、一个枢纽	续建	2020-2023	225000	/	225000	/	上级政府	437
C-2	京沪高速广陵互通至靖江段扩建工程	靖江市内北部起于靖江与泰兴界，南部止于靖江互通，主线双向10车道	新开工	2022-2025	150000 预估	/	150000 预估	/	上级政府	342
C-3	京沪高速靖江北互通新建工程	位于京沪高速与G345交汇处	续建	2020-2022	34000	34000	34000	34000	地方政府	180
C-4	江阴靖江长江隧道北接线新建工程	北部起于京沪高速公路，南部接入江阴靖江长江隧道，主线为双向六车道高速公路标准，全长2.7km	新开工	2021-2025	160000 预估	/	160000 预估	/	上级政府	423
C-5	江阴靖江第三过江通道北接线新建工程	北部起于沪陕高速公路，南部接入江阴靖江第三过江通道，主线标准暂定双向六车道高速公路，全长17.4km	新开工	2023-2026	650000 预估	/	520000 预估	/	上级政府	2363

D-普通国省道										
小计					360800	93300	340800	104300		2234
D-1	S229 北三环至 S356 段改扩建工程	一级公路兼快速路标准，北起于北三环，南至 S356，全长约 11.5km	新开工	2022-2025	130000 预估	35000 预估	130000 预估	50000 预估	上级政府与地方政府	306
D-2	S356 四圩港至罗家港段改扩建工程	一级公路兼快速路标准，全长约 13.9km	新开工	2022-2025	150000 预估	37500 预估	150000 预估	37500 预估	上级政府与地方政府	981 预估
D-3	S232 靖江段新建工程	一级公路标准，双向四车道，全长 15.59km	续建	2020-2022	80000 预估	20000 预估	60000 预估	16000 预估	上级政府与地方政府	947
D-4	G345 改线工程	一级公路标准	前期研究	十四五期内	100	100	100	100	地方政府	/
D-5	泰州东部干线靖江段开工建设	一级公路标准	前期研究	十四五期内	200	200	200	200	地方政府	/
D-6	S356 靖江段改扩建工程	一级公路兼快速路标准	前期研究	十四五期内	300	300	300	300	地方政府	/
D-7	S436 广陵互通连接工程	一级公路	前期研究	十四五期内	100	100	100	100	地方政府	/

D-8	S229 季市段改线工程	一级公路	前期研究	十四五期内	100	100	100	100	地方政府	/
E-地方干线及农路工程										
小计					114000	95000	111500	95000		1483
E-1	创顾路 (X202) 新建工程	北起于靖江如皋界, 南至老江平路, 靖江市内约 6.8km, 全线采用三级公路标准	续建	2020-2021	7000	7000	7000	7000	地方政府	184
E-2	旺桥港路 (X252) 东段新建工程	东起于老江平路, 西至北三环, 全长约 4.5km, 全线采用三级公路标准	新开工	2021-2022	5000	5000	5000	5000	地方政府	122
E-3	旺桥港路 (X252) 西段新建工程	东起于北三环, 西至 S211, 全长约 5.0km, 全线采用三级公路标准	新开工	2023-2024	5500	5500	5500	5500	地方政府	240
E-4	红南路 (X254) 新建工程	北起于 G345, 南至公新公路 (X302), 全长约 6.8km, 全线采用三级公路标准	新开工	2023-2024	7000	7000	7000	7000	地方政府	184

E-5	横港北路 (X352) S229 至靖江泰兴市界 段新建工程	东起于 S229, 西至 靖江泰兴界, 全长约 18.6km, 全线采用三 级公路标准	新开工	2023-2024	19000	19000	19000	19000	地方政府	502
E-6	联马大道 (X210) 南延至 公新公路新建工 程	北接既有 X210, 南 至公新公路全长约 2.3km, 全线采用三 级公路标准	新开工	2022-2023	2500	2500	2500	2500	地方政府	62
E-7	中洲路西延工程	东起于联泰路与中洲 路节点, 西至新桥镇 环镇北路, 全长约 7km, 全线采用三级 公路标准	新开工	2023-2024	8000	8000	8000	8000	地方政府	189
E-7	农村公路提档升 级工程	完成 300km 农村公 路提档升级工程	新开工	2021-2025	30000	21000	30000	21000	上级政府 与地方政 府	/
E-8	农路危桥改造	完成 91 座农村危桥 改造工程	新开工	2021-2025	10000	2500	10000	2500	上级政府 与地方政 府	/
E-9	农路安保工程	完成 380 公里	新开工	2021-2025	20000	20000	20000	20000	地方政府	/
F-城市快速路										

小计					120000	120000	95000	95000		800
F-1	站前路新建工程	北起于北三环，南至 S356，全长约 9km	新开工	2023-2026	80000 预估	80000 预估	60000 预估	60000 预估	地方政府	641
F-2	南环路快速化改造工程	东起于站前路，西至 S229，全长约 5.3km	新开工	2023-2026	40000 预估	40000 预估	35000 预估	35000 预估	地方政府	159
G-沿江港口										
小计					386078		343383.8			600
G-1	江苏省煤炭物流靖江基地（国信电厂）项目及二期工程配套码头	2 个 10 万吨级煤炭码头、1 个 2 万吨级煤炭码头，年设计通行能力 995 万吨。	续建	2020-2022	118278	/	98083.8	/	上级国企	/
G-2	江苏兴旺物流有限公司码头及相关设施新建工程	3 个 10 万吨级散货泊位、后方堆场及码头配套设施等工程任务	新开工	2021-2023	160000	/	160000	/	地方国企	600
G-3	靖江太和港务有限公司码头	1 个七万吨级散货码头，3 个 3000 吨级散货内河泊位，码头岸线长度 300 米，通过能力 200 吨	续建	2020-2025	15000	/	13000	/	社会资金	/
G-4			续建	2020-2021	20000	/	/	/	地方国企	/

	靖江新华港务有限公司港口码头工程	3个10万吨级散货泊位，码头岸线长度745米。									
G-5	三峰靖江港务有限公司码头	3个15万吨级矿石、件杂货泊位，码头岸线长度684米，通过能力3300万吨	续建	2020-2021	2000	/	1500	/	社会资金	/	
G-6	靖江苏通港务有限公司码头	1个5万吨级散货（砂石料）泊位，码头岸线长度293米，通过能力430万吨	新开工	2021-2023	5000	/	5000	/	社会资金	/	
G-7	江苏扬子江港务有限公司码头	2个12万吨级煤炭泊位，码头岸线长度726米，通过能力4500万吨	新开工	2021-2022	13000	/	13000	/	上级国企	/	
G-8	中船澄西新荣船舶有限公司码头	3个5万吨级散货、件杂货泊位，码头岸线长度1100米，通过能力1100吨	新开工	2021-2022	15000	/	15000	/	上级国企	/	

G-9	靖江市新天地港务有限公司码头	1个5万吨级重件泊位, 3个5万吨级的散货泊位, 岸线长度571米	新开工	2021-2022	8000	/	8000	/	地方国企	/
G-10	靖江新民拆船有限公司码头	1个5万吨级散货泊位, 码头岸线长度225米, 通过能力680吨	新开工	2021-2023	3000	/	3000	/	社会资金	/
G-11	江苏华穗粮食有限公司码头	3个5000吨级散货泊位, 码头岸线455米, 通过能力150万吨	新开工	2021-2023	5300	/	5300	/	地方国企	/
G-12	靖江盈利港务有限公司码头	1个万吨级的件杂泊位, 2个多用途泊位, 码头岸线长度752米, 通过能力731吨	新开工	2021-2023	2000	/	2000	/	地方国企	/
G-13	靖江市金桥港务有限公司码头	1个5万吨级件杂货散货泊位, 码头岸线长度531米, 通过能力700万吨	新开工	2021-2022	3000	/	3000	/	上级国企	/

G-14	靖江市夹港物资 中转站有限公司 码头	1个10000吨级外港 通用泊位, 1个1000 吨级内港直立岸壁式 砂石泊位, 外港泊位 岸线长度160米, 内 港泊位岸线长度160 米, 总通过能力600 万吨	新开工	2021-2024	12000	/	12000	/	社会资金	/
G-15	江苏三江港务有 限公司码头	1个5万吨级通用泊 位, 码头岸线204 米, 通过能力950万 吨	新开工	2021-2022	3000	/	3000	/	社会资金	/
G-16	江苏亚星锚链股 份有限公司码头	1个20000吨级的件 杂货泊位, 码头岸线 长度180米, 通过能 力250万吨	新开工	2022-2023	1500	/	1500	/	社会资金	/
H-内河港口										
小计					54600		54600			900
H-1	夹港闸外挖入式 港池工程	2000吨级通用泊位 8-10个, 每侧长 400-450米, 设计年 吞吐量300万吨	新开工	2021-2022	20000	/	20000	/	地方国企	350

H-2	焦港闸外挖入式内河港池工程	2000-3000 吨级通用泊位 14-16 个, 设计年吞吐量 800 万吨	新开工	2021-2022	32000	/	32000	/	地方国企	350
H-3	季市镇内河港口公共码头装卸作业点	200 吨级通用泊位 3-4 个	新开工	2021-2022	300	/	300	/	地方国企	25
H-4	城南园区内河港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 5-6 个, 岸线利用长度 180 米	新开工	2021-2025	500	/	500	/	地方国企	25
H-5	生祠镇内河港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 3-4 个, 利用岸线长度 120 米	新开工	2021-2025	300	/	300	/	地方国企	25
H-6	马桥镇内河港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 4-5 个, 利用岸线长度 230 米	新开工	2021-2025	400	/	400	/	地方国企	25
H-7	斜桥镇港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 3-4 个, 利用岸线长度 600 米	新开工	2021-2025	200	/	200	/	地方国企	25
H-8	西来镇内河港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 3-4 个	新开工	2021-2025	300	/	300	/	地方国企	25
H-9	新桥镇内河港口公共装卸作业点	200 吨级通用泊位 1-2 个, 岸线利用长度 30 米	新开工	2021-2025	500	/	500	/	地方国企	25

H-10	东兴镇内河港口公共装卸作业点	200吨级通用泊位3-4个，利用岸线长度120米	新开工	2021-2025	100	/	100	/	地方国企	25
I-交通枢纽										
小计					10150	10150	8650	8650		130
I-1	盐泰锡宜常铁路靖江综合客运枢纽	城际客运铁路站	新开工	2022-2026	纳入盐泰锡常宜城际项目统一考虑					
		汽车客运站、广场及配套等设施	新开工	2022-2026	10000	10000	8500	8500	上级政府与地方政府	130
I-2	新长铁路靖江站搬迁及建设工程	/	前期研究	/	150	150	150	150	上级政府	/
J-公交场站及配套设施										
小计					8900	8900	8900	8900		65
J-1	公交场站及配套设施工程	(1) 江阴—靖江工业园区公交枢纽站	新开工	2021-2025	1000	1000	1000	1000	地方政府	12
		(2) 靖江高铁站公交首末站	新开工	2021-2025	3200	3200	3200	3200	地方政府	23
		(3) 滨江新城南部公交首末站	新开工	2021-2025	700	700	700	700	地方政府	6
		(4) 斜桥公交首末站	新开工	2021-2025	1000	1000	1000	1000	地方政府	12
			新开工	2021-2025	1000	1000	1000	1000	地方政府	12

		(5) 生祠公交首末站								
J-2	公交电子站牌、站亭智能化改造工程	/	新开工	2021-2025	2000	2000	2000	2000	地方政府	/
K-城市轨道交通设施										
小计					150	150	150	150		
K-1	无锡至江阴 S1 号线北延伸建设工程	地铁制式，全长 11.4 公里，预设站点 7 座	前期研究	十四五期内	150	150	150	150	地方政府	/
L-智慧交通										
小计					2450	2450	2450	2450		
L-1	交通运输管理服务平台及系统升级（含农路信息化管理系统）	/	新开工	十四五期内	500	500	500	500	地方政府	/
L-2	公交智能运营调度管理系统及相关设施	/	新开工	十四五期内	400	400	400	400	地方政府	/
L-3	“靖江公交”APP 优化	/	新开工	十四五期内	50	50	50	50	地方政府	/

L-4	港口智能运营调度管理系统及相关设施	/	新开工	十四五期内	1500	1500	1500	1500	地方政府	/
M-绿色交通										
小计					35600	35400	35600	35400		
M-1	公交车辆更新、配备	新增 300 辆公交车，其中新能源公交车 300 辆	新开工	2021-2025	35000	35000	35000	35000	地方政府	/
M-2	公共充电桩建设工程	新建 500 个公共充电桩	新开工	2021-2025	400	400	400	400	地方政府	/
M-3	港口岸电布局建设工作	推动码头岸电设施建设和改造工程，保障沿江码头船舶岸电利用率不低于 90%	新开工	2021-2022	200	/	200	/	社会资金	/
N-平安交通										
小计					1500	1500	1500	1500		
N-1	公路超限检测站点建设	/	新开工	十四五期内	1500	1500	1500	1500	地方政府	/