

南通市“十四五”综合交通运输体系发展规划

南通市交通运输局

二〇二二年五月

目 录

一、发展环境.....	1
(一) 发展基础.....	1
(二) 形势要求.....	13
(三) 需求特征.....	16
二、总体要求.....	17
(一) 指导思想.....	17
(二) 基本原则.....	18
(三) 发展目标.....	19
三、决战基础设施大建设.....	22
(一) 建设通州湾港产城融合货运枢纽.....	22
(二) 建设长三角北翼空铁客运枢纽.....	27
(三) 建设畅联全国的现代综合交通网络.....	28
四、攻坚运输服务大提升.....	32
(一) 提升对外客货运输服务效率.....	32
(二) 提升城乡一体运输服务品质.....	34
(三) 推动运输服务与产业深度融合.....	36
五、推进智慧绿色平安大发展.....	38
(一) 推进沿江沿海绿色发展.....	38
(二) 推进智慧交通新体系建设.....	41
(三) 推进全链产责安全发展.....	43

六、深化治理能力现代化大改革.....	45
(一) 深化交通治理体系改革.....	45
(二) 推进交通信用城市建设.....	46
七、环境评价.....	47
八、保障措施.....	49

序 言

“十四五”时期是南通开启全面建设社会主义现代化新征程，把握新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，勇当全省“争当表率、争做示范、走在前列”排头兵、奋力开拓“强富美高”实践新境界的关键阶段。按照全方位融入苏南、全方位对接上海、全方位推进高质量发展的战略部署，围绕打造全国性综合交通枢纽城市，与上海共建国际性综合交通枢纽，实现交通运输现代化的远景目标，奋力推动交通跨江融合发展格局率先基本形成，决战基础设施大发展，基本实现交通基础设施现代化，智慧、平安、绿色交通发展水平位居全国前列，现代综合交通运输体系的先行引领功能明显增强，为奋力谱写“强富美高”新南通建设现代化篇章提供有力支撑。

南通市委、市政府高度重视交通运输发展，明确提出打造畅联全国通达世界的现代综合交通枢纽。根据《国家综合立体交通网规划纲要》《江苏省“十四五”综合交通运输体系发展规划》《南通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》等相关规划，落实《南通市综合立体交通网中长期规划（2021-2050年）》，并与国土空间规划等相衔接，制定本规划。本规划明确“十四五”时期南通市交通运输的发展目标、重点任务，是“十四五”时期南通市综合交通运输发展的指导性文件。

一、发展环境

（一）发展基础

“十三五”时期是南通交通发展的重要里程碑，习近平总书记亲临南通视察，点赞南通“好通”，对南通交通发展寄予殷切期望，为南通交通指明了前进方向、注入了强劲动力。五年来，在市委、市政府的坚强领导下，全市交通运输行业坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实习近平总书记对江苏工作重要讲话指示精神，紧紧围绕党中央、国务院决策部署和省委、省政府对南通提出的争当“一个龙头、三个先锋”总要求，致力于服务支撑高水平全面建成小康社会、建设“强富美高”新南通，坚持优江拓海、江海联动、陆海统筹战略，全面强化交通运输服务能力建设，连通境内外、辐射东中西的综合立体交通网初步形成，交通运输向智慧、绿色、平安高质量发展加速转变，为南通打造全国性综合交通枢纽奠定了坚实基础。

1. 规划建设实现重大突破，综合立体交通网初步形成。

基础设施投资达到历史最高水平。“十三五”期交通基础设施共投资 748 亿元，是“十二五”时期的 133%。投资结构持续优化，铁路、公路、过江通道、水路、航空、枢纽场站固定资产投资分别为 193 亿元、310 亿元、75 亿元、131 亿元、4 亿元、35 亿元。

主动作为顶层谋划先行引领。顶层设计逐步完善，对行业发展形成有力指导。南通列入《国家综合立体交通网规划纲要》全国性综合交通枢纽城市，《长江三角洲地区交通运输更高质量一

体化发展规划》提出南通要以上海为核心，联动苏州、嘉兴打造“1+3”国际门户枢纽集群。通州湾长江集装箱新出海口、南通新机场、八条过江通道、七条轨道等一系列重大项目纳入《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》《长江干线过江通道布局规划》《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》等上位规划。编制完成《南通市现代综合交通运输体系发展规划》《南通市综合立体交通网中长期规划(2021-2050年)》,《南通港总体规划(2018-2035年)》通过部省联合审查。

轨道交通建设实现重大跨越。盐通高铁、沪苏通铁路、宁启铁路建成通车，南通迈入高铁新时代，实现与上海、南京、徐州、杭州、合肥等长三角主要城市动车直达。“两横两纵”的铁路格局全面形成，全市铁路营业里程达到428公里，“十三五”末铁路网密度是江苏省平均水平的1.36倍，全国平均水平的3.51倍。通苏嘉甬通张段线下工程即将完工，北沿江高铁、通苏嘉甬铁路如东延伸段、如通苏湖城际加快推进。

过江通道取得关键进展。沪苏通长江公铁大桥建成通车，集高速公路、客货混线铁路和高速铁路“三合一”，实现了铁路过江零的突破。全市过江通道数量达到三条，有效缓解了过江拥堵问题，通道资源利用效率显著提升。张靖皋、海太、通沪（北沿江铁路过江通道）、苏通二通道等过江通道前期工作全面推进。

公路建设成环成网。“二环四射三通道”高速公路主骨架全面建成，所有区县与周边城市实现高速公路便捷连通。海启高速、

锡通北接线建成通车，五年来新增高速公路里程 153 公里，高速公路通车里程达到 488 公里，比“十二五”末提高约 46%，跃居全省第三。国省干线公路建设形成“七横八纵十联”布局，新改建普通国省干线公路 194.2 公里，普通干线公路达到 1292.3 公里，市到县及相邻县（市）之间全部实现一级公路短直相连，通州湾至主城区实现快速公路联通，重要产业园区以及沿江、沿海港口等重要节点、95%的乡镇节点实现一级公路通达。农村公路总里程达 1.56 万公里，位居全省第二，面积密度全省第一。五年来累计完成农村公路提档升级 3802 公里，新建改造农村公路桥梁 1387 座，在苏中、苏北地区率先实现农村公路行政村双车道四级及以上等级公路全覆盖，以全省第一获评“四好农村路”省级示范市，六县（市）全部创建成为省级示范县，海门获全国首批“四好农村路”示范县称号。

港口优江拓海加快实施。至 2020 年底，南通港拥有生产性泊位 150 个，万吨级及以上泊位 65 个，全港形成综合通过能力 1.6 亿吨，其中，集装箱 150 万标箱。**通州湾新出海口建设实质性启动**，按照“加快推进通州湾长江集装箱运输新出海口建设，奋力打造南通未来发展新引擎”“以国际一流水平规划建设好通州湾港口，把通州湾建设成为长江经济带的战略支点”的总体要求，通州湾建设高起点快速推进。建成吕四港区三夹沙南支航道一期、吕四港区 10 万吨级进港航道、洋口港区烂沙洋北水道 15 万吨级深水航道等一批项目，洋口、吕四港区分别实现 15 万吨

级、10万吨级航道通航。开工建设吕四作业区西港池8#-11#码头（新出海口“2+2”起步码头）、海门作业区一港池码头一期工程、通州湾新出海口一期通道、吕四作业区西港池10万吨级进港航道、小庙洪5万吨级上延航道、三夹沙南航道等项目。至2020年底，沿海万吨级以上泊位达到12个，港口综合通过能力0.2亿吨。沿江港口功能转移和资源整合同步推进，主城区狼山港区码头生产功能全部退出，通海码头一期开港运营，承接市区段南通港口集团全部集装箱业务，横港沙新世界3#、4#泊位改造工程顺利竣工，散货码头搬迁到横港沙作业区。至2020年底，沿江万吨级以上泊位达到53个，港口综合通过能力1.4亿吨。内河码头加快推进整合优化，凤山码头、二零面粉码头等千吨级内河泊位开工建设，集约化发展水平显著提升。至2020年底，内河千吨级以上泊位达到8个，港口综合通过能力0.4亿吨。

内河航道建设稳步推进。通江达海联河的内河水运格局基本形成，南通对外水运主通道基本实现高等级航道贯通，有力促进了沿海开放向纵深发展。“十三五”期间，新增三级航道28.5公里，三级及以上航道总里程达120公里。内河航道总里程3522公里，位居江苏省第二位。通扬线九圩港复线船闸和通江口门段、通扬线海安段建成通航，通扬线南通市区段航道、通扬线通吕运河段航道、通海港区—通州湾港区疏港航道整治工程开工建设。

机场服务保障能力显著提升。兴东机场新航站楼建成启用，

机场配备 1 条 4E 级 3400 米跑道、34 个停机坪、11 座登机廊桥、30 个国内国际值机柜台、14 条国内国际安检通道，旅客运输保障能力和货邮运输保障能力分别达到 400 万旅客和 14 万吨货邮，较“十二五”末分别增长 525%、87%。作为上海国际航空枢纽的重要组成部分，南通新机场建设前期工作顺利推进，选址获国家民航局批复。

客货运场站布局持续完善。南通西站、如皋南站、海安站等三个综合客运枢纽建成投用，全市共有 5 个一级客运汽车站、3 个二级客运汽车站。“十三五”期间，以物流基地、物流中心为载体，南通市“十园区、二十中心”物流空间布局基本形成，全市共有省级物流示范园 3 家、省级物流基地 8 家。

邮政基础网络不断强化。“十三五”末，全市建成邮政服务网点 310 家、村邮站 951 个。邮政服务网点平均服务半径达到 3.48 公里、服务人口 2.83 万人/个，快递末端网点 1685 个，城市住宅楼房信报箱安装率达到 95%。

表 1 “十三五”综合交通网络发展主要指标一览表

序号	主要指标	2015 年	2020 年
1	五年建设总投资（亿元）	564	748
2	铁路总里程（公里）	218	428
3	高速铁路里程（公里）	0	69
4	铁路县级及以上节点覆盖率（%）	66.7	100
5	高速公路里程（公里）	335	488

序号	主要指标	2015 年	2020 年
6	普通国省干线公路里程（公里）	985	1292
7	行政村双车道四级公路覆盖率（%）	76	100
8	过江通道数量（座）	2	3
9	千吨级航道里程（公里）	91	120
10	港口万吨级及以上泊位数（个）	51	65
11	港口 5 万吨级及以上泊位数（个）	16	23
12	南通港综合通过能力（亿吨）	1.36	1.6
13	综合客运枢纽数量（个）	0	3
14	机场旅客保障能力（万人次）	64	400
15	机场货邮保障能力（万吨）	7.5	14

2. 运输结构明显优化，服务水平整体提升。

客货运输结构持续优化。2019 年（2020 年）全市完成客运量、货运量 7428 万人（5461 万人）和 24584 万吨（20823 万吨）。公路运输仍居主导地位，分别占全社会客、货运输量的 86.8%、59.7%，但较“十二五”期末分别下降 9.6%、0.9%。铁路、航空客货运量迅猛增长，其中铁路客货运量“十三五”前四年（五年）年均增长率分别达到 25.2%（17.3%）、14.0%（16.1%），航空客货运量“十三五”前四年（五年）年均增长率分别达到 31.6%（16.8%）、3.9%（10.7%）。2019 年（2020 年）兴东机场客运、货邮（含行李）分别为 348.4 万人（251.5 万人）、4.2 万吨（5.4 万吨），列全省第四位（第三位）、第三位。南通港货物吞吐量

实现较快增长，“十三五”年均增长率达到 7.49%，2020 年南通港吞吐量 3.1 亿吨，在全省十个沿江沿海港口中排名第 3，集装箱吞吐量 191 万 TEU，创历史新高，是“十二五”末的 2.5 倍。

客运服务水平整体提升。机场通达水平显著提高，客运通达国内外城市从 36 个增加至 55 个，新增名古屋、济州岛、曼谷、曼德勒、澳门等国际（地区）通航点，日均客运航班起降架次从 39 架次增加至 83 架次。国际中转功能逐步加强，国际（地区）旅客占比 9.6%（2019 年），比“十二五”末提升 3 个百分点。**区域旅客往来效率实现新跨越**，南通至长三角区域主要城市动车开行，其中至上海、南京铁路通行时间分别缩短至 1 小时、2 小时左右。城际公路班线实施联程联运、资源整合，客流实载率和经营效益实现双提升。长三角区域毗邻地区班线公交化和公交延伸改造持续加快，更好地满足了县际、市际毗邻地区的百姓出行需求。**城市公交优先加快实施**，成为全省公交优先示范建设试点城市。主城区、通州区出租车实现经营区域一体化，“出租汽车扩容”普惠民生，市区新增 200 辆新能源巡游出租车，机场“打车难”等社会关注热点基本解决。**城乡交通更加普及惠民**，全市镇村公交开通率实现 100%，在苏中、苏北地区率先实现镇村公交全覆盖。全市及各县（市、区）城乡道路客运一体化发展水平均达到 5A 级。

货运服务发展强劲。国际货运方兴未艾，兴东机场口岸对外开放水平再上新台阶，打造长三角北翼重要物流基地初见成效，

国际（地区）全货机通航点增至 6 个，京东物流全球航空枢纽一期落户南通。海安—东盟班列开行，是长三角地区开通的首列中国—东盟国际班列。港口对外开放服务能力显著提升，共形成 4 个国家一类对外开放口岸，对外开放码头 60 余个，实现与世界上 100 多个国家和地区的 300 多个港口通航。共开辟集装箱航线 20 条，其中，近洋航线 4 条，覆盖了日本、韩国等地区。**城际货运一体化快速推进**，海安至上海洋山港和浙江宁波港的铁海快线班列开通。**城乡货运加快转型升级**，如皋入选全国首批农村物流服务品牌。物流“线上线下”协同发展，搭建了全市物流公共信息平台、大宗商品物流交易平台、综合交通信息服务平台。物流企业加速成长，全市共有各类物流企业 1496 家，其中 5A 级物流企业 1 家，4A 级物流企业 12 家，省重点物流企业（基地）35 家。

3. 转型升级初见成效，治理能力显著提高。

绿色交通宜居惠民成效显著。坚决落实“把长江岸线修复和保护摆在压倒性位置，共抓大保护，不搞大开发”，沿江 53 座非法码头及周边设施全部“清零”，长江生态环境问题整改率先通过省级整改销号。共退出岸线 4.6 公里，生态复绿面积 119 万平方米，将长江岸线打造成“城市客厅”。**节能减排取得实效**，煤炭集港、矿石疏港实现 100%水路运输，全市具备水路货运条件的火电企业实现 100%水路运输。绿色循环低碳交通城市区域性项目高分通过交通运输部验收，入选全国第二批城市绿色货运配送

示范工程创建城市。资源节约利用效率显著提升，沥青路面旧料循环利用率达100%，工程建设中实施弃土、石和砼综合利用，在海启高速等公路工程中推广耕植土剥离再利用。大力推进岸电设施建设，沿江靠港和水上服务区锚泊船舶岸电使用率达60%以上。污染防治全面推进，国三及以下排放标准营运中型和重型柴油货车淘汰工作大力推进，全省率先建成投用2处长江干线水上洗舱站，长江南通段水上临时过驳作业区全省率先全面关停，实现过驳“弃水上岸”。

智慧交通全面赋能提效。信息基础设施持续优化，一张图、一张网、一个平台“三个一”体系基本建成。基于GIS数字平台的公交车、出租车、危险品运输车辆等交通资源“一张图”建设加快推进，交通专网进一步扩容，依托TOCC的南通市公共交通信息服务平台及应急协调指挥体系全面建成。信息资源整合初见成效，构建了行业统一的交通云数据中心，初步整合了覆盖全市的主要视频监控及车船GPS定位信息，完成全市主要交通运输网络信息资源的汇集。公共出行服务信息服务广泛惠民，“出行管家”“行业管家”“安全管家”等三大应用系统全面升级。“畅行南通App”二期、三期建设完成，集全交通方式于一体，实现本地出行一站式服务，服务用户已超过30万人。南通市交通运输能耗统计监测系统、船闸E站通、城市智能化公交系统等建成使用。

安全保障和应急能力稳步增强。安全形势向好，未发生一起重特大交通运输生产安全责任事故。公路运输车辆责任事故数较

“十二五”期下降85%，内河水陆交通安全“四项指标”均好于省控标准。**安全监管有力**，科技兴安显著压降各类交通运输事故发生，“鹰眼”系统、“水上天眼”系统、货物装载源头信息化监管平台、“两客一危”主动智能防控系统、“一车三方”系统、不停车治超检测系统和路网巡查系统等软硬件设施的应用，极大地提升了安全监管自动化、信息化、智能化管理水平。**设施设备安全水平全面提升**，大力实施公路生命安全防护工程，建设里程超1000公里，全市国省道交通事故总量和伤亡人数逐步降低。城区公交车驾驶区域防护装置安装率达到100%。**应急保障能力显著提升**，三个港口应急物资储备库正式投入运行，全系统修编44个应急预案，交通战备工作进一步增强，做到平战结合、保障有力。**防疫工作成效突出**，全市交通道口第一时间设置检疫，杜绝了交通道口输入病例。按照“一断三不断”要求，开辟应急物资运输“绿色通道”，保障运输畅通。助力复工复产，开行“复工直通车”，累计投入县际包车550辆、包机4班，运送旅客1.01万余人次。

行业改革深入推进。“大交通”管理体制和运行机制全面形成，市港口局、铁路办职能整体并入市交通局并完成职能融合，形成局机关与“一支队三中心”的机构格局。港口一体化、机场集团化、公路管养科学化改革深入落实。2020年，市交通运输局首次被评为全国交通运输系统先进集体，并首次在全省交通运输系统综合考核中获一等奖第一名。**投融资模式不断创新**，通锡高速海门至通州段成为全省第一个成功采用“股权投资+施工总承

包”模式的高速公路项目，为全省交通融资先行探索新路径。交通行业成为城市治理重要基石，助力打造“一核两翼”城市治理系统，深入支撑全国市域社会治理现代化试点城市实施。

4. 枢纽能级持续跃升，支撑作用不断增强。

作为全国性综合交通枢纽，对国家战略支撑作用显著增强。切实支撑“一带一路”倡议，实质推进通州湾新出海口建设，开行长三角区域首个东盟班列，沿海大通道初步建成。深入落实长江经济带高质量发展，沿江大通道能力显著增强，长江 12.5 米深水航道、宁启铁路建成，岸线优化得到总书记亲自“点赞”。有力推动长三角一体化发展，沪苏通公铁大桥、沪苏通铁路、盐通铁路建成，2020 年南通港为长三角及长江沿线地区中转运输货物约占全港总吞吐量的 70%，在长三角大宗散货海进江、江转海运输体系中发挥重要作用。

临港临空产业率先集聚，有力支撑经济社会发展。对经济社会发展支撑作用显著，降本增效深入推进，社会物流总费用与 GDP 比率逐年下降，低于全国平均水平。综合交通体系不断完善，网络运输效率逐步提高，平均每天保障超 20 万人次对外出行、承担 67 万吨货物对外运输任务，南通港承担了南通市 90% 以上的矿建材料和煤炭、矿石等运输，交通运输有力支撑了南通市经济社会的快速发展和人民群众多元化的出行需求。临港产业高地加速建设，形成新的经济增长点。港口发挥产业开发优势，引导一批临港产业加速集聚，助力加快打造沿海产业新引擎。沿

江形成了重要的矿石、煤炭等大宗散货中转基地及精细化工、船舶制造、海洋装备、新能源、新材料、现代纺织、粮油加工、电子等临港产业集群，沿海一批千亿级产业项目加快落户，中天精品钢基地、金光纸业、桐昆石化、长风风电基地、帆森能源基地等重大项目开工或签约。临空产业链加速延伸，附加值持续提升。顺丰航科速运区域分拨中心、圆通速递南通枢纽落户南通。华夏飞机维修、尊翔公务航空在兴东机场投产，与中国商飞合作日益深化，成为国产飞机 C919、ARJ21 的试飞、训练和备降机场。

与“十四五”经济社会发展要求相比，南通市交通运输仍存在一些突出问题。一是与全国性综合交通枢纽相比，通道能力仍需增强。缺乏对外高速大能力通道，过江通道依然制约南通与苏南及上海的联动融合，无法满足通州湾新出海口和新机场在更大空间尺度上服务广阔腹地的需求。二是与高效集约通达长三角要求相比，枢纽功能有待提升。港区与机场区域亟待集约化、规模化开发，集疏运体系不完善，枢纽集聚辐射效应、港产城融合发展效应待提升，大湾区潜力待挖掘。三是与建设江海相拥的区域中心城市和沪苏通核心三角强支点城市相比，交通网络仍需进一步完善。铁路与内河航道建设滞后，尤其是高速铁路、高等级航道占比较低，综合交通网络空间布局及运输结构有待优化。四是与高质量推动“三转变”相比，服务水平有待提高。港口服务仍处于以装卸为主的初级阶段，机场航班密度、中转比例及国际航线数量偏低，旅客联程运输、货物多式联运水平不高，绿色智慧交通

新技术有待深入探索应用。

（二）形势要求

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是建设“强富美高”新江苏、推动高质量发展走在全国前列的关键期，是南通坚定扛起勇当全省“争当表率、争做示范、走在前列”排头兵重大历史使命，奋力谱写“强富美高”新南通现代化建设篇章的关键期，也是深入推进江海联动、由江河时代迈入江海时代的加速期。

1.新发展格局要求南通构建辐射国内外的综合运输大通道。

当今世界正经历百年未有之大变局，我国发展仍然处于重要战略机遇期。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》提出加快构建新发展格局，是以习近平总书记为核心的党中央根据我国新发展阶段、新历史任务、新环境条件作出的重大战略决策。把握新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，关键在于实现经济循环流转和产业关联畅通，根本要求是提升供给体系的创新力和关联性，解决各类“卡脖子”和瓶颈问题，畅通国民经济循环。

服务构建新发展格局，要求充分发挥交通运输的支撑保障和先行作用，“扩大循环规模、提高循环效率、增强循环动能、保障循环安畅、降低循环成本”。南通作为全国性综合交通枢纽城市之一，要充分发挥内外衔接的地理优势和江海联动的枢纽优

势，对外强化交通枢纽国际服务功能，服务“一带一路”倡议，打造通州湾集装箱运输新出海口，加快推进南通新机场建设，打造全球化、高效化、便利化交通枢纽体系，对内加快建设有效串接长江上中下游、连通南北各地的综合运输大通道，不断提升对内陆辐射能级。加快交通领域新型基础设施的谋划和建设，推动港航、机场、高速铁路和高速公路等重大项目建设，促进消费扩容提质，对冲疫情和外部因素影响，交通运输行业要深入贯彻落实以习近平同志为核心的党中央关于构建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重大战略部署。

2.长三角一体化等新战略要求南通构建互联互通的区域交通走廊。

党中央国务院、江苏省委省政府高度重视南通发展。长江经济带、长三角一体化发展国家战略的全面实施为南通打造全国性综合交通枢纽提供了重要机遇。《长江经济带发展规划纲要》提出促进区域经济协同发展，建设陆海双向对外开放新走廊。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，明确了建设通州湾长江集装箱新出海口、南通新机场等一系列涉及南通的重大交通基础设施项目。市委、市政府提出着力建设畅联全国通达世界的现代综合交通枢纽。

南通位于“一带一路”、长江经济带、长江三角洲区域一体化发展等国家战略叠加区域，是江海交汇城市，可通达我国沿江沿河沿海港口、世界主要沿海港口。建成“一枢纽五城市”要求南通

全方位融入苏南、全方位对接上海，加快建设串接上海苏南、长三角其他区域、长江上中下游的综合立体交通走廊，建设一体衔接的城际交通运输网络，推进通勤交通便捷化。同时也要求南通与长三角其他城市共同构建交通运输服务一体化协同体制机制，打造一体互联的交通信息平台，统筹交通资源利用和污染治理，支撑“高起点、大手笔建好江苏开放门户”城市地位与功能发挥。

3.江苏新一轮的沿海发展，要求南通构建一体化立体化交通网络。

省委、省政府谋划江苏新一轮沿海发展，提出着力将沿海地区打造成全省经济社会发展的全新增长极、对外开放的高地、产业转型的要地和区域协调发展的重地。江苏省委、省政府提出“1+3”重点功能区战略构想，打破苏南、苏中、苏北三大板块的地理分界和行政壁垒、促进加速融合，要求南通高起点、大手笔建好江苏开放门户，融入苏南、拥抱大海，实现更多的“天堑变通途”，再来一次高质量发展的“沧桑巨变”，要求南通高水平建设新出海口，推动南通海洋经济和城市群经济良性互动，构建高水平、高质量的“湾区经济”。

南通处于江苏沿海开发新阵地，是江苏唯一的江海门户，应发挥区位优势，奋力打造现代化综合交通枢纽，联动海陆，辐射苏中、苏南、苏北，以交通先行支撑引领新一轮沿海发展。要高质量建设南通通州湾长江集装箱新出海口，完善港口集疏运系统，加快构建公铁水、江海河等多式联运体系，有效串接苏南、

苏中、苏北板块，形成与杭州湾的海陆联动。要加快特色产业港区建设，抓紧实施一批事关全局、事关长远的重大交通项目和产业项目，打造高质量发展新引擎。

4.加快建设“强富美高”新南通支撑市域空间格局发展，要求加快构建高质量现代化综合交通体系。

南通市是苏中、苏北地区经济总量最大的城市。“十四五”期间，南通将在高水平全面建成小康社会、经济总量破万亿基础上，开启基本实现现代化新征程，培育新产业、建设更高水平创新型城市，提升中心城市能级、拓展开放与发展新空间，开创“强富美高”新南通建设新局面。

建设“强富美高”新南通，要求南通全方位推进高质量发展，加快构建现代化综合交通体系，率先实现交通运输高质量发展，充分发挥交通运输基础作用和纽带作用，聚焦高质量发展重点任务，深化交通运输供给侧结构性改革，进一步放大靠江、靠海、靠上海三大优势，支撑南通产业升级改造，优化城镇布局，统筹市域城乡一体发展。同时要求南通交通发展须坚持生态优先、安全保障，把绿色安全发展理念贯穿到各领域和发展全过程。

（三）需求特征

结合未来一段时期经济社会发展趋势对南通市综合交通运输发展的要求，研判南通市“十四五”期间运输需求将呈现如下特点：**运输需求总量持续增长**。综合考虑南通新机场、通州湾长江集装箱运输新出海口建设，南通经济水平快速提高、在长三角地

区及长江经济带中承担更多使命，“十四五”期南通客运总量将稳步增长、货运总量将较快增长，预计年均增速分别为 4.0%、5.7%。**运输需求结构更趋合理。**南通打造全国性综合交通枢纽城市，推进公路、铁路、水运和民航等多种运输方式的协调发展和高效衔接，铁路货运能力提升和内河航道运输条件不断改善，加快构建对外通道，综合运输体系结构将更趋合理。铁路、民航承担的客货运量快速增长，铁路、民航“十四五”期年均客运量增长约 17%、14%，年均货运量增长约 11%、10%。**需求空间分布城市群都市圈特征凸显**，作为全国性综合交通枢纽城市，南通承担国际、区域客货运输服务比重不断升高，对外出行、过境出行占比快速增长，与长三角地区、长江经济带沿线互动更加紧密，环沪都市圈地区出行网络化、同城化特征更加明显，跨江需求不断攀升。**高品质、多元化客货运输服务需求日益增长。**随着社会经济、人民生活水平不断提高，旅客要求提供各种运输方式无缝衔接、舒适安全、按需响应的客运服务。随着南通市产业转型升级，新型产业和现代服务业快速发展产生的小批量、多批次、高附加值产品运输需求逐渐增长。综合研判，至“十四五”末，客运总量将达到 9400 万人次，货运总量约为 3.4 亿吨，港口吞吐量将达到 4.74 亿吨（含内河港口吞吐量）。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党

的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，深入落实习近平总书记对江苏工作重要讲话指示精神，以南通“好通”为新起点，以南通“畅通”为新追求，把握新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，落实省委省政府、市委市政府有关要求，以“基本建成畅联全国通达世界的现代化综合交通枢纽”为总目标，以交通强国建设纲要为引领，以推动高质量发展为主题，以打造“新机场空铁枢纽为核心的客运系统”和“长江集装箱运输新出海口为核心的货运系统”为抓手，着力“强枢纽、优结构、促融合、提质量、优治理”，加快建设布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的综合立体交通网络，更深层次对接上海、更宽领域融入苏南，为奋力谱写“富强美高”新南通建设现代化篇章提供支撑引领。

（二）基本原则

先行引领，提质增效。紧紧围绕党中央国务院、省委省政府、市委市政府重大决策部署，更好发挥交通运输“先行官”作用，服务和引领区域经济社会发展，提高人民获得感、幸福感、安全感。对标对表高质量发展要求，精准布局、优化投资、高效服务，充分发挥各种交通方式比较优势，提高综合交通组合效率。

双向开放，跨江融合。立足长三角，面向全中国，放眼全世界，发挥全国性综合交通枢纽功能，提升南通城市能级，服务构建新发展格局。强化跨江联系，全面对接上海、融入苏南，推动区域一体化发展，实现与上海、苏南交通运输一体化、产业链条

协同化、服务生活同城化。

全局谋划，适度超前。加强系统观念，从经济社会全领域前瞻性思考、战略性布局、整体性推进交通运输综合化、一体化发展。聚焦重点，加快通州湾集装箱新出海口货运大枢纽、新机场空铁客运大枢纽“双枢纽”建设，强化各方式高效衔接，实现“双枢纽”辐射国内、通达全球。坚持稳中求进，积极扩大有效投资，充分发挥交通运输先行、引领作用。

改革创新，绿色集约。在全国率先探索交通运输现代化发展路径，深化重点领域和关键环节改革创新，打破行政分割、行业壁垒，培育新业态、新模式，推动交产城深度融合，营造良好市场环境和政策环境。践行绿水青山就是金山银山，更高质量抓好长江大保护和海洋岸线保护与利用，运用新理念、新技术，促进交通运输绿色转型发展。

（三）发展目标

展望 2035 年，会同苏州、无锡全面建成全国性综合交通枢纽，与上海共建国际性综合交通枢纽。率先建成现代化综合交通运输体系，实现交通网络立体化、国际化，运输服务一体化、现代化，人悦其行、物优其流，绿色、智慧、平安交通发展水平走在全国前列，为建设现代化新南通提供有力支撑。

到 2025 年，会同苏州、无锡基本建成全国性综合交通枢纽，全力打造现代化交通运输体系。交通基础设施基本实现现代化，“十四五”期间交通运输计划投资 1500 亿元。建设高品质多样化

的综合运输服务体系，实现 1 小时通达沪苏、2 小时通达扬子江城市群、3 小时通达国内主要城市。基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，交通运输高质量发展走在全国前列。

——初步建成通州湾新出海口，基本建成高质量一流强港，形成“铁路连港区、内河到码头、港口通大洋”的新格局。通州湾主体港区开港运营，新出海口货物吞吐量达到 1.4 亿吨，集装箱吞吐量力争超过 200 万标箱。开工建设南通新机场。全国性综合交通枢纽功能初步显现。

——一体化的综合立体交通网络基本建成，形成“一横一纵”高铁网辐射全国，城际交通主骨架通达沪苏，市域快线贯通江海，打造“轨道上的南通”成效突出。着力打造“八龙过江”新格局，加快解决过江拥堵问题。“三环四射”高速公路网全面建成。交通基础设施基本实现现代化。

——高品质、多样化、个性化的客运服务系统更完善，旅客出行体验更美好。一体化、专业化、标准化的货运物流服务体系更健全，多式联运组织更高效。运输结构调整成效显著，土地、岸线等资源集约综合利用水平进一步提升，安全应急保障有力，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。交通运输高质量发展走在全国前列。

“十四五”期南通综合交通运输发展指标详见表 2。

表 2 “十四五”期南通综合交通运输发展指标

分类	序号	指标名称	2025年	属性
通达顺畅	1	在建及建成高速铁路里程（公里）	220	预期性
	2	在建及建成过江通道数量（座）	6	约束性
	3	高速公路里程（公里）	570	约束性
	4	在建及建成三级及以上航道里程（公里）	220	预期性
	5	港口通过能力（亿吨）	3	预期性
便捷高效	6	国内外民航通航城市（个）	55	预期性
	7	南通港集装箱吞吐量（万 TEU）	500	预期性
	8	集装箱多式联运年均增长率（%）	10	预期性
	9	铁路和水路货物周转量占比提升（%）	2	预期性
	10	公路货运车型标准化率（%）	80	预期性
智慧创新	11	交通运输政务无条件共享、有条件共享的数据共享率	100	预期性
	12	5G网络在城市轨道、机场、综合客运枢纽等覆盖率（%）	100	预期性
	13	信用监管重点领域信息化覆盖率（%）	100	预期性
	14	“互联网+监管”事项覆盖率（%）	100	预期性
绿色低碳	15	营运货车和货船单位运输周转量二氧化碳排放下降率（%）	3.0/3.0	预期性
	16	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
	17	城市绿色出行比例（%）	70	预期性
	18	美丽公路里程（公里）	100	预期性
安全可靠	19	营运车辆道路交通生产安全事故和死亡人数下降率（%）	20	预期性
	20	“两客一危”车辆、城市公交、出租车、重点营运货车等运行监测率（%）	100	约束性
	21	农村公路安保工程覆盖率（%）	95	约束性
	22	普通公路车辆超限率（%）	<0.5	预期性

三、决战基础设施大建设

（一）建设通州湾港产城融合货运枢纽

全面贯彻落实国家战略，着力打造“一带一路”和长江经济带最便捷、最经济的出海口，不断完善综合货运枢纽场站布局，提升货运枢纽国际功能，推动港产城协同发展，打造南通未来发展新引擎。

建设国内江海联运重点港口。围绕国内江海联运重点港口、长江经济带战略支点、上海国际航运中心北翼核心港口等功能定位，以“优江拓海、江海联动、陆海统筹”为主要发展方向，加快推进集约化、深水化、专业化、智慧化等港航设施建设，提升集装箱码头综合通过能力。**加快推进沿海港区建设**，重点推进通州湾港区网仓洪和小庙洪等进港航道建设，实现 10-15 万吨级航道通达洋口、通州湾、吕四作业区，5 万吨级航道通达三夹沙、海门作业区。同时，推进东灶新河—通州湾—港池水域相当 A 级航区、通州湾港区江海直达特定航线报批。加快推进沿海作业区 5 万吨级以上码头工程建设，开展 30 万吨级码头及进港航道前期研究，提升集装箱、油气、煤炭、铁矿石、粮食等战略物资装卸能力。**推动沿江港口提质增效**，大力发挥长江黄金水道效能，重点提升沿江港口 5 万吨级及以上泊位占比。加快已建码头升级改造、有序推进专业化码头建设。如皋港区以大宗散货运输为主，南通港区以服务城市生活、临港工业为主，通海港区以集装箱运输为主。推进如皋港区天生作业区 10 万吨级粮油泊位、通海港区码头二期、招商局重工豪华邮轮项目配套码头、船坞等工程建

设。**强化内河港口支撑**，围绕新出海口水运支持体系，合理布局内河港区，以千吨级的码头泊位建设为重点，推进内河码头与航道工程共建，积极推进中天钢铁内河码头、吕四作业区内河转运码头、海安港区中心作业区凤山码头二期等项目建设。**加强沪苏通战略合作**，探索与省港口集团、上海港、苏州港等协同共享的合作模式，统筹协调推进新出海口建设，实现委托经营、货源组织、航线开辟等方面的合作发展，全面融入长三角航运一体化发展格局，与上海港、宁波舟山港、嘉兴港、苏州港等共同构建“中心+两翼”世界级港口群。

打造内拓外协的集疏运网络。全面畅通铁路、公路、水运等水陆、江海联运通道，打造江海河、公铁水各种运输方式高效衔接的港口集疏运体系，对内拓展腹地，对外畅通协作。**建设顺畅的铁路集疏运网络**，加快构建“环线+港区支线”的货运铁路格局，实现铁水联运无缝衔接。建成洋口港区至吕四港区铁路联络线工程、通海港区至通州湾港区铁路专用线一期，规划研究通海港区至通州湾港区铁路专用线二期、如皋港区铁路专用线、洋口港疏港铁路。**建设高效快速的公路运输网络**，建成洋口港至南通高速公路洋口港至如东城区段，开工建设通州湾至常熟高速通州湾至通州段及通州至海门段、S222、G228南通段改扩建、港西路南延等工程，规划研究南通至上海高速（S11）及北延。**加强内河高等级航道网建设**，构建联通江海、辐射周边的“三横五纵”干线航道网络。确保建成通扬线通吕运河段航道、通扬线市区段（通拼线-幸福竖河），力争建成通海港区—通州湾港区疏港航道，

加快推进通扬线南通市区段（通扬运河-通栟线，幸福竖河-通吕运河），规划研究通扬线如皋段、通州湾和洋口疏港航道，形成江海联运通道，实现三级航道全面通达通州湾重点作业区。增强内河转运功能配套，吸引更多长江沿线集装箱从南通中转，提高集装箱水水联运比重，强化新出海口对周边省市的辐射功能，实现一次中转即能由海直达长江中上游地区和进入全国航道网络。

专栏 1：通州湾新出海口建设工程

（1）码头建设工程

建成使用：吕四作业区西港池 8[#]-11[#]泊位工程、海门作业区一港池码头一期工程、通州湾作业区三港池 1[#]-3[#]码头工程、三夹沙作业区临港产业码头、如皋港区横港沙作业区 10 万吨级粮油泊位工程、吕四作业区内河转运码头工程、中天钢铁内河码头工程、海安港区中心作业区凤山码头二期

开工建设：沿海 LNG 专用码头工程、通州湾作业区一港池通用码头、吕四作业区东港池一期码头、吕四作业区西港池 10 万吨级通用码头、通海港区码头二期工程、卫华海洋重工码头、招商局重工豪华邮轮项目配套码头、益海嘉里金龙鱼配套码头、金光纸业配套码头

规划研究：通州湾 30 万吨级码头及航道

（2）航道建设工程

建成通航：吕四作业区 10 万吨级进港航道工程、小庙洪上延航道工程、三夹沙南航道工程、网仓洪 10 万吨级航道及防波堤工程、洋口作业区金牛码头配套航道及防波堤工程

开工建设：网仓洪 20 万吨航道

（3）内河建设工程

建成通航：通扬线通吕运河段航道、通扬线市区段（通栟线-幸福竖河）

力争建成：通海港区—通州湾港区疏港航道

加快推进：通扬线南通市区段（通扬运河-通栟线，幸福竖河-通吕运河）

规划研究：通扬线如皋段航道整治工程、通州湾和洋口疏港航道工程

（4）疏港公路建设工程

建成通车：洋口港至南通高速公路洋口港至如东城区段

开工建设：通州湾至常熟高速通州湾至通州段、通州湾至常熟高速通州至海门段、S222、G228南通段改扩建、港西路南延工程。

规划研究：南通至上海高速（S11）及北延

（5）疏港铁路建设工程

建成通车：南通港洋口港区至吕四港区铁路联络线工程、通海港区至通州湾港区铁路专用线一期

规划研究：如皋港区铁路专用线、通海港区至通州湾港区铁路专用线二期、洋口港疏港铁路

完善综合货运枢纽场站体系。完善以多式联运型货运枢纽为骨干、通用集散型货运枢纽为支撑的货运枢纽场站体系，推进一批铁路物流基地、港口物流枢纽规划建设和设施改造，提升南通市货运枢纽的国际功能，有效、有序对接服务上海。加快推进通海港区物流枢纽中心、南通铁路二级物流基地、海安多式联运物流基地、通州湾港区海河联运物流中心、叠石桥现代国际物流园、南通空港物流园、洋口港现代物流产业园、如皋港现代物流园、

海安商贸物流产业园、海安第二铁路物流基地、中国供销·供天下启东农产品国际物流港（一、二期）、海门货场改造、农批市场搬迁等一批重点项目。依托空铁货运枢纽规划建设临空贸易区，集中复制自贸区改革试点经验，深化沪通空港物流合作，推动京东物流等重大项目落户建设。

专栏 2：货运枢纽重点工程

通海港区物流枢纽中心、南通铁路二级物流基地、海安多式联运物流基地、通州湾港区海河联运物流中心、叠石桥现代国际物流园、南通空港物流园、洋口港现代物流产业园、如皋港现代物流园、海安商贸物流产业园、海安第二铁路物流基地、中国供销·供天下启东农产品国际物流港（一、二期）、海门货场改造、农批市场搬迁

促进港产城融合发展。促进沿海港区产业发展，按照“前港中产后城”“一核、两翼、两带”的空间布局模式，服务重化工和钢铁产业向沿海转移。打造国内一流、具有国际影响力的区域枢纽口岸，依托通州湾长江集装箱新出海口发展现代港口物流业、现代航运服务业等临港产业，强化保税物流、转口贸易等功能。以通州湾、洋口、海门、吕四、通海等港区（作业区）为重点，引导发展高端装备制造、能源、现代物流等枢纽偏好型产业体系，强化港口对产业的服务与带动。做好沿江港口资源整合提升，强化沿海与沿江地区交通联系。积极贯彻落实长江大保护国家战略，打造“港城生态升级版”，统筹规划集约利用沿江岸线资源，推进沿江港区资源整合。坚持“控总量、调存量、优增量、提效率”原则，有序推进不符合港口等相关规划、国家对长江岸线功能区管控要求或已停产倒闭的码头清理整顿，逐步退出港口功

能。依托长江黄金水道，加强与成渝等长江中上游城市港口、产业等多方协作，提升港口辐射力、影响力和综合服务能力。

（二）建设长三角北翼空铁客运枢纽

高起点建设空铁客运枢纽，打造“轨道上的新机场”、完善综合客运枢纽布局，提升综合客运枢纽一体化水平，着力构建长三角北翼新门户，着力发展临空、临铁枢纽经济，推动站城一体综合开发。

加快新机场开工建设。加快推进新机场前期工作，“十四五”期间开工建设，成为上海国际航空枢纽的重要组成部分、国家重要的区域性航空枢纽、跨江融合发展的新动力源。构建与上海两场便捷联系，与浦东机场、虹桥机场共同构成上海多机场体系主枢纽，“三场”统一规划、统一建设、统一运营、统一管理，成为长三角北翼空铁一体的现代化综合交通枢纽，满足长三角地区日益增长的航空需求。完善机场集疏运体系，推进北沿江高铁、如通苏湖城际引入机场，加快推进沪通城际、机场快线、江海快线、城市轨道前期工作，形成高速铁路、城际铁路、市域铁路及城市轨道多种轨道交通方式接入的综合交通枢纽，打造“轨道上的新机场”。

推进综合客运枢纽场站建设。加快构建以新机场站（海门北站）、南通站、南通东站、南通西站等为重点的综合客运枢纽体系。依托北沿江高铁、通苏嘉甬（含如东延伸段）、如通苏湖城际，重点建设如皋西站、启东西站、如东站等综合客运枢纽。进一步提升综合客运枢纽一体化水平，加快推进综合客运枢纽多种运输方式统一规划、统一设计、同步建设、协调运营、协同管理，

引导推进立体换乘、同台换乘，推动中转换乘信息互联互通和交通导向标识标准化。

专栏 3：客运枢纽重点工程

南通站、海门北站（新机场站）、南通东站、如东站、通州北站、通州东站、海门西站、启东西站、如皋西站、海安东站场

大力发展枢纽经济。探索建立枢纽经济发展新机制，强化政策引导，围绕高铁、市域（郊）铁路、机场等重要枢纽站点，建立场站综合开发机制，推动周边土地综合利用开发，发挥资本运营平台作用，建立多方协同推进机制，为枢纽经济发展提供制度保障。打造高铁枢纽经济区现代服务业高地，以南通站、新机场站（海门北站）、南通西站、南通东站、海安东站场等建设为依托，建设高铁快运物流基地，因地制宜打造城市综合体，融合商业、办公、酒店等城市功能，实现站城一体化。依托南通新机场，规划建设南通新机场国家级临空经济示范区，统筹规划高端商务圈，打造特色航空产业集聚区，探索差异化临空经济开发形态，发展与航空贸易、商旅需求紧密相关的高附加值产业，加快形成临空产业体系。探索 TOD 轨道交通沿线土地开发、站点地上地下空间一体化开发新模式新机制。

（三）建设畅联全国的现代综合交通网络

加快建设多层次轨道交通网、城乡公路网、过江通道等，提升养护管理现代化水平，推动高质量发展，交通先行引领全方位融入苏南、对接上海。

完善多层次轨道交通网。构建干线铁路、城际铁路、市域

(郊区)铁路和城市轨道等“四网融合”的多层次轨道交通网。重点加快北沿江高铁、通苏嘉甬铁路(含如东延伸段)建设,推进宁启铁路二期复线改造工程规划研究。推进都市圈城际铁路建设,开工建设如通苏湖城际铁路,规划研究沪通城际、沪崇启城际、靖江至南通城际、泰州经海安至如东城际。启动南通市域(郊)铁路规划建设,加快推进机场快线和江海快线,利用既有宁启铁路开通市域列车。建成南通城市轨道交通1号线、2号线。着力升级货运铁路系统,开工建设新长铁路扩能项目,规划研究海洋铁路扩能项目,超前谋划北沿江货运通道,围绕疏港铁路,布局规划铁路货场,提高普铁通行能力,释放货运功能。推进城市轨道交通网与干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路站点衔接。

专栏 4: 铁路重点工程

高速铁路: 开工建设北沿江高铁、通苏嘉甬铁路(含如东延伸段)。

城际铁路: 开工建设如通苏湖城际

市域(郊)铁路: 加快推进江海快线(南通西站经海门至新机场站)、机场快线(南通东站经新机场至通州湾线)

普速铁路: 开工建设新长线扩能改造工程

规划研究: 沪通城际、沪崇启城际、靖江至南通城际铁路、泰州经海安至如东城际铁路、海洋铁路扩能、宁启铁路二期复线改造、海安编组站改造、南通动车所扩容

说明: 疏港铁路建设工程项目见专栏 1

加快形成“八龙过江”新局面。大力推进过江通道建设,开工建设张皋、海太、通沪过江通道,完成苏通第二过江通道前期工作,规划研究崇海、沪崇启城际、临永通道。充分考虑通道资

源集约利用和环境承载能力，提升通道复合性，统筹考虑铁路、公路、城市道路、城市轨道等不同功能的过江需求，发展多种运输方式共用过江通道。

专栏 5：过江通道工程

开工建设：张皋过江通道、海太过江通道、通沪过江通道

完成前期：苏通第二过江通道

规划研究：崇海过江通道、沪崇启过江通道、临永过江通道

优化提升公路网络。推动高速公路布局优化，强力构建“三环五射”高速公路网。实施高速公路网络化、畅通化建设工程，建成通车沪陕高速公路（平潮至广陵段）扩建工程、南通至无锡高速公路海门至通州段、洋口港至南通高速公路洋口港至如东城区段，开工建设通州湾至常熟高速通州湾至通州段、通州湾至常熟高速通州至海门段，规划研究沪陕高速公路南通段扩建、临海高速南通段、东台至如皋高速（张皋通道北延）、南通至上海高速（S11）及北延、如东至常州高速（S30 及东延）、南通至老坝港高速等项目。进一步完善高速公路互通布局，根据城镇空间布局、产业发展需要，加快沪陕高速南通西站互通、长江互通、常乐互通和启扬高速河口互通建设。织密干线公路网络，建设国省干线 200 公里，推进 G345、G228、G328 海安段、S226、S222、S602 等项目建设。推动江海大道、沿江公路、通皋大道（二期）、乐海大道等快速化改造，推进干线公路与城市道路服务功能有效衔接、一体融合。落实乡村振兴战略，争创全国“四好农村路”示范市，推进具备条件县道均达到三级及以上标准，力争完成农

村公路建设 2664 公里，桥梁建设 1369 座。统筹新农村、特色田园乡村建设和乡村振兴等新要求，打造“特色致富路”“平安放心路”“美丽乡村路”“美好生活路”。

专栏 6：公路重点工程

(1) 高速公路

建成通车：沪陕高速公路（平潮至广陵段）扩建工程、南通至无锡高速公路海门至通州段、洋口港至南通高速公路洋口港至如东城区段

开工建设：通州湾至常熟高速通州湾至通州段、通州湾至常熟高速通州至海门段

规划研究：沪陕高速公路南通段扩建、东台至如皋高速（张皋过江通道北延段）、临海高速南通段、南通至上海高速（S11）及北延、如东至常州高速（S30 及东延）、南通至老坝港高速

(2) 国省干线

G345、G228、G328 海安段、S226、S222、S602 共约 200 公里国省干线公路新改建工程项目基本完成

提升养护管理现代化水平，推动高质量发展。创建公路养护现代化示范路。全面实施预防式、主动式养护，推进养护装备现代化、养护管理精细化、养护行为规范化。打造“苏式养护”南通样板。全面开展公路精细化养护，落实“全寿命周期养护、预防性养护”理念。深化农村公路管理养护体制改革，研究出台《南通市农村公路路长制实施指导意见》，全面在各县市区推行县、乡、村三级路长制。全面加强大中修工程管理，实施养护大中修品质创建工程。完善公路养护科学决策体系，健全公路基础数据

规范体系，强化公路养护数据分析利用。提升养护作业现代化水平，推进养护工区标准化建设，扩大养护作业机械化应用，确保一、二级公路清扫和小修作业机械化率达 100%。**建立健全沿江沿海进港航道养护管理运行体制机制**，完善港口、锚地等基础设施建设、养护、管理体制机制，规范和加强航道养护管理工作，保障航道畅通。研究港口公共基础设施长效维护机制，强化长期稳定的维护资金来源，鼓励地方从港口后方开发收益中安排资金，用于港口公共基础设施的维护。**提升内河航道船闸养护标准化水平**，开展航闸养护标准化工作，积极争取省港航中心养护标准化试点。完成养护改善航道 120 公里，工程优良率 90%以上，五级以上航道通航保证率 90%以上，船闸通航保证率 99%以上。以省内河航道电子图建设为契机，实现航道属性数字化，建立养护基础数据库，推动搭建南通市内河航道养护平台。促进信息化手段在预防式养护中的应用，结合船舶跟踪导航系统、航标遥测检测系统、水位遥测系统及船闸预埋感知设备等，实现航道与船闸的全天候、全方位、全过程养护管理。

四、攻坚运输服务大提升

（一）提升对外客货运输服务效率

打造双向开放新门户，提供畅联全国、连接全球的高效运输服务。着力提升一体化“门到门”客运服务效率，打造 1 小时通达沪苏、2 小时通达扬子江城市群、3 小时通达全国主要城市的客运出行圈。强化高效集约的货运服务，打造长三角 1 天送达、国内 2 天送达、周边国家主要城市 3 天送达的快物流圈。

完善国际国内运输服务。发挥“一带一路”交汇点的纽带作用，深化陆海、陆空双向开放，参与国际竞合。**开辟近洋、远洋航线**，突出与（RCEP）国家的直达航线建设，探索开行至中东、西非线、美西等远洋航线，支撑“一带一路”建设。**畅通国际铁路大通道**，持续打造海安至上海港、宁波港精品海铁联运班列，常态化开行至东盟货运班列。**构建空中通道**，着力融入全球航空网络，推动开通中国香港定期航班，视条件开通东京、冲绳、新加坡等热门航线。加密并优化国内客运航线网络、航班时刻，拓展中西部航线，实现南通通达国内主要运输机场。着力提升服务水平，提升航班正常率，推动设施“无人化”、安检“无纸化”、乘机便利化，优化航空全出行链条。加快国际国内全货机航线开辟，形成以南通-大阪等国际全货机航班为基础，辐射亚欧的航空货运网络。

强化区域货运服务。依托通州湾等近铁物流基地，开行“点对点”集装箱班列，构建南通到通州湾腹地制造业基地、主要物流节点城市间的城际快运通道。发展高铁物流，探索发展高铁快运物流，支持高铁、快递联动发展。发挥内河水运优势，推动内河集装箱货源向通州湾集聚，强化与上海、太仓等沿江沿海重点港口合作，推动江海河一体化运营。

发展多样化长三角城际客运。面向上海、苏南，加快发展城际铁路客运，争取开行长三角区域内始发班列。提升城际道路客运服务水平，探索与上海、苏州等周边地区开行毗邻公交可持续发展模式。大力发展道路定制客运，持续探索通勤班线等定制公

交服务，助力上海都市圈一体化深度融合。

大力发展旅客联程联运。加强不同方式在运营时刻、组织调度、运力安排等方面的协同衔接，重点打造南通新机场、南通站、南通西站、南通东站的“零距离”换乘服务。拓展联程联运服务模式，倡导出行即服务（MaaS）理念，统筹探索城际、市域铁路与城市轨道、公共交通的运输协调，实现与城市公共交通一体化运营，提供“一卡到底、随到随走”轨道客运服务。支持不同运输方式企业加强深度合作，发展“空铁通”“空巴通”等联运服务。

推动多式联运快速发展。依托通州湾港区，形成沿海通达内陆地区的快捷陆海联运通道，依托通海港区，打造长江通达内陆地区的高效铁水联运通道。发挥长江黄金水道效能，完善海运直达、江海转运、为长江中上游及内陆地区中转联运的江海河联运体系。加快实施公铁水空多式联运示范工程，重点培育 2-3 个龙头骨干多式联运经营企业，积极打造多式联运品牌线路。支持港口、航运、铁路、物流企业延伸产业链、供应链，转型发展为具有跨运输方式组货能力、承担全过程运输服务的多式联运经营人。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”。

（二）提升城乡一体运输服务品质

打造城乡一体普惠便捷的客货运输服务，提升客运服务品质，构建全域公交新格局，助力城镇空间重塑组团融合。完善城乡物流配送服务体系，提升服务水平，优化城乡运输结构，推进运输组织集约高效。

完善城乡公交服务设施。以普惠性、保基本、均等化、可持续为原则，大力推进城乡公交基本公共服务均等化。着力完善城乡公交基础设施建设，以农村客运站、公交首末站建设为重点，配套城乡公交线路发展，形成较为完善的城乡公交基础服务设施，强化农村客运基础设施养护与管理，发挥客运设施基础保障作用。加快城乡客运技术创新和推广，引导推广智能调度系统、城乡客运综合信息服务系统，加快城乡客运智能化建设，提高城乡客运信息化管理水平。引导建立城乡客运出行查询系统和线路运行显示系统的综合信息网络，为社会公众提供准确及时的出行信息服务，提高城乡客运车辆运行效率。

推广全域公交发展。着力构建全域公交新格局，持续实施公交优先战略，推进公交优先示范城市建设，分步实施“城乡公交、毗邻公交、城际公交”全域公交开行计划。围绕主城区、火车站等重要节点，开行南通至各县（市、区）、各城镇组团的直达快线公交，开展县（市）、区毗邻地区开行公交线路方案研究。构建多层次、多模式城市公共交通系统，公交优先助力主城区、通州区、海门区三区融合发展，以客流需求为导向，适时建设快速公交通道。形成以轨道交通为骨干的公共交通系统，强化城市轨道交通与常规公交的无缝换乘。结合地铁开行情况，优化公交线网和沿线公交运力投放。创新公交客运服务模式，积极发展定制公交、夜间公交、社区公交等多品种服务。

构建城市绿色物流配送体系。统筹规划建设以综合物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的三级配送网络。推动

城市物流配送车辆实现电动化、新能源化、清洁化，加快新能源物流配送车辆充电配套设施建设。鼓励发展共同配送、统一配送、集中配送、分时配送等集约化配送。鼓励引导应用无人配送、智能快递柜等拓展末端服务能力。建立集信息发布、资源交易、物流管理、商务配套、政府服务等功能于一体的城市货运配送公共信息服务平台。

提升农村物流服务水平。统筹推进农村物流、邮政快递融合发展。优化县级物流中心、乡镇配送站、农村货运网点三级农村物流节点体系。支持县级公路客货运站拓展建设邮政快递作业设施，持续推进“多站合一”的乡镇运输服务站建设，整合管理、养护、客运、货运、物流、邮政、供销网点、快递、电商等多种服务功能。创新农村物流服务模式，打造产运销一体化农村物流服务体系，促进农产品产业链、供应链融合。加快推进如皋国家农村物流服务品牌创建和海门区农村物流示范县建设。

推进运输组织集约高效。调整优化运输结构，推进大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”，以水水中转为重点，服务引导企业更多利用水路运输。培育道路货运龙头骨干示范企业，鼓励小微货运企业开展联盟合作。深入推广甩挂运输组织模式，创新普通货车租赁、挂车共享、集中单元化等模式。积极发展冷链物流、网络货运。

（三）推动运输服务与产业深度融合

推动交通运输与制造业、旅游业、现代农业等产业深度融合，引导新业态、新模式健康发展，推进先进运输装备应用升级，提

升货运车辆、内河船舶等运输装备标准化水平。

推动交通运输与产业融合发展。拓展交通运输服务功能、延长产业链条，实现与相关产业联动发展、融合发展。**推动交通运输与制造业融合**，鼓励物流寄递企业为制造企业量身定制供应链全程运输管理、一体化服务。支持现有运输、仓储、快递等企业进行功能整合，加快向综合物流服务商和供应链集成商转变。**促进交通运输与旅游业融合发展**，持续推进旅游公路、旅游航道等建设，推动高速公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级。积极推进邮轮配套码头建设，结合旅游产业发展规划，加快南通邮轮码头布点及航线规划建设。鼓励依托客运枢纽建设旅游集散中心，鼓励开通旅游景区直通车，推广“车票+门票”等一站式运游融合服务产品。**促进交通运输与现代农业融合发展**，助力打造产运销一体化农村物流服务体系，拓展农产品上行通道，推动如皋、海门两地城乡客运与农村物流融合发展。

鼓励引导新业态新模式健康发展。鼓励引导小微型客车分时租赁、道路客运定制服务等出行服务新业态、新模式发展，研究推进“互联网+”在出租汽车行业的应用。加强交旅信息融合，鼓励各类市场主体参与交通旅游服务大数据产品及增值服务开发。鼓励引导“互联网+”高效物流发展，提升物流的自动化、智能化、数字化水平。

推进先进运输装备应用升级。大力发展专业化、标准化、智能化、清洁化的新型运输装备，鼓励运输装备改造升级，提升运输装备现代化水平。继续推进货运车型标准化，推动城市配送车

辆标准化、专业化。加大对新能源城市配送车辆推广力度，加强政策支持并给予通行便利。推进内河船舶标准化，积极发展 1140 标箱集装箱船等江海直达船型，以及适用于长三角高等级航道网的大型化、标准化集装箱船型。推动多式联运装备技术升级，引导各类社会资本加大对转运场站和装卸设施的投入力度。

五、推进智慧绿色平安大发展

（一）推进沿江沿海绿色发展

践行绿水青山就是金山银山理念，更高质量抓好长江大保护，促进交通绿色转型发展，加强生态保护和修复，促进资源节约集约利用，持续推进运输结构调整，以建设沿江、沿海生态景观带为抓手，打造美丽交通南通新样板。

推进绿色工程建设。强化生态环境保护，推进生态友好型公路、港口、航道等交通基础设施的建设，将绿色发展理念贯穿规划、设计、建设、运营和养护全过程。项目实施中严格落实生态保护和水土保持措施，加强植被保护和恢复，推进建设绿化美化工程，建成一批绿色公路、绿色港口、绿色航道等绿色交通示范项目。

打造沿江沿海沿河风光带。主动策应全市打造沿江沿海生态景观带，加快推进最美堤顶公路建设。围绕沿河高品质城镇生态廊道，建设通启运河、通吕运河、通扬运河等重要水岸绿化生态圈。强化沿江沿海沿河生态环境保护，将绿色发展理念贯穿规划、设计、建设、运营和养护全过程，提倡生态选线、生态环保设计，坚持生态保护和修复并重，严格落实生态保护和水土保持措施，

加强植被保护和恢复，推进绿化美化工程建设。

开展交通运输碳达峰碳中和专项行动。开展交通碳达峰基础研究工作，出台交通运输碳达峰专项方案，构建交通运输碳排放统计监测网络。探索建设碳中和示范项目，在港口、公路和航道沿线、枢纽场站等风能、太阳能可再生能源丰富的区域，积极开展示范试点项目创建，提高行业可再生能源使用比例。争创省零碳公共交通示范区、零碳枢纽场站。

促进资源节约集约利用。统筹集约利用综合交通线位、运输枢纽、跨江通道等资源，大力推行适应节约土地要求的交通运输工程技术。合理有序开发岸线资源，发展集约化、现代化、专业化港区。强化新能源和清洁能源在基础设施建设与运营中的应用，鼓励港口作业机械、港内车辆和拖轮等优先使用新能源和清洁能源，加快 LNG 动力船舶推广应用，做好公交、出租、物流、机场新能源推广应用，加快建设完善充换电设施。积极开展交通运输领域资源回收和废弃物综合利用，开展废旧路面、沥青等材料再生综合利用，以及钢材、块石等主要建材的循环利用。

持续推进运输结构调整。发展江海联运、铁水联运、滚装运输、甩挂运输，统筹优化集装箱、煤炭等专业运输系统布局，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。严控大宗货物公路运输，深化公路货运车辆超限超载治理，充分利用信息化手段提升治理效率。推进落实货运车型标准化，逐步减少重载柴油货车在大宗散货长距离运输中的比重。提高公共交通、慢行交通、共享交通出行比例，引导降低小汽车使用强度。

加强重点领域污染防治。严格执行长三角水域船舶排放控制

区管理政策，强化船用燃油使用监管，提高抽检率。继续对航运船舶货舱全面实行封舱管理，减少航行过程中扬尘污染。基本建成覆盖全市从事易起尘货种装卸的港口粉尘监测网，加强港口堆场、码头扬尘污染控制，以及港口转运和道路扬尘控制，逐步建立健全港口粉尘防治与经营许可准入挂钩制度。推动靠港船舶和飞机使用岸电等清洁能源，加大船舶受电设施建设和改造力度，提高岸电使用率。加强港口、水上服务区、船闸锚地、船舶污染防治设施运行监管。落实船舶污染物接收转运处置监管联单制度及联合监管制度，有效运行船舶污染物接收转运处置信息化平台。深化汽车检测与维护（I/M）制度，持续推进国三及以下排放标准柴油货车提前淘汰更新，推广使用达到国六排放标准的燃气车辆。认真实施营运车辆燃料消耗核查制度，严禁高油耗、高排放车辆进入道路运输市场。

专栏 7：绿色交通示范工程

沿江沿海沿河风光带。打造沿江高品质生态风光带和沿海美丽生态风光带，推进堤顶路建设，建设通吕运河、通扬运河等重要水岸绿化生态圈

交通运输碳达峰碳中和专项行动。出台交通运输碳达峰专项方案，构建交通运输碳排放统计监测网络，探索创建近零碳交通示范项目

促进资源节约集约利用。推广公交、出租、物流、机场新能源应用，推广 LNG 动力船舶应用，建设完善充换电设施

持续推进运输结构调整。发展江海联运、铁水联运、滚装运输、甩挂运输，深化公路货运车辆超限超载治理，推进落实货运车型标准化，提高公共交通、慢行交通、共享交通出行比例

加强重点领域污染防治。建成覆盖全市从事易起尘货种装卸的港口粉尘监测网、落实船舶污染物接收转运处置监管联单制度及联合监管制度

（二）推进智慧交通新体系建设

大力推进数字交通平台建设，强化数字交通创新应用，着力推动新型交通基础设施建设，打造数字交通发展新高地，推动南通智慧交通智库建设。

强化数字交通基础设施建设。编制数字交通发展规划，进一步升级云、扩容网、丰富端、筑牢墙，构建共享、开放、融合、创新的综合交通大数据生态体系，做强数字化信息基础设施底座功能，实现交通大数据共享平台一体化。

强化数字交通创新应用。加强科技攻关与创新突破，加强5G、北斗、高分遥感、区块链、人工智能、数字孪生等高新技术在交通运输各领域的创新应用和融合发展，以科技创新为核心拓展南通智慧交通发展新领域。

推动数字交通新基建。新建交通基础设施按照世界一流标准同步提出并实施“数字交通”解决方案，将信息基础设施纳入交通基础设施工程建设内容，同步规划、同步设计、同步建设、同步运维。推进智慧港口、公路、轨道、航道建设，重点实施吕四作业区自动化港口、绕城高速智慧公路、G204南通段智慧公路等工程。

打造数字交通新示范。发挥南通智慧交通“三大管家”基础优势，注重功能完善，运输全链化信息、行业精准化治理争做全省、全国示范。争取城市级出行即服务（MaaS）试点，持续打造数

字化出行助手，积极服务城乡公交一体化、绿色出行城市创建。打造基础设施数字互联、运营管理智能可视的智慧物流枢纽和智慧物流园区，推进“信息化+多式联运”“互联网+高效物流”“智能化+装卸作业”。进一步完善智慧治理框架体系，创新行业治理工作的“线上模式”，提高治理决策支持能力、安全应急指挥能力、精准执法监管能力。

推动南通智慧交通智库建设。联合高校、科研院所、科技企业、交通运输企业等，建立南通智慧交通发展联盟（研究中心），推动交通科技创新在关键核心技术上取得突破，形成完善的关键技术攻关机制。

专栏 8：智慧交通新体系建设工程

强基础工程。建设南通交通大数据管理和应用服务平台，推进交通信息化基础设施升级改造

促融合工程。开展交通沿线及枢纽 5G 基础设施建设及融合应用研究、高精地图技术在公路资产和公路损坏识别与测量中的应用研究，探索 GIS+BIM+UAV 等技术在智慧高速建造中的应用、数字孪生技术在智慧交通领域的应用，推广应用公路绿化综合智能养护成套装备

抓突破工程。开展南通数字网联交通发展及车路协同关键技术研究，建设南通智慧公路、智慧航道、智慧港口、智慧机场、智慧轨道。同时，推动现有交通基础设施数字化改造，形成智慧交通基础设施建设全面突破，提高交通数字化率

做示范工程。建设南通城市绿色货运配送公共信息服务平台、绿色出行城市大脑、智能充电综合管理平台、智慧航运通州湾吕四起步港区一体化调度平台等，推进南通智慧公交管理系统、森通物流平台等升级

改造。推进南通交通运输“云执法”平台、信用信息化监管平台、智慧水上搜救中心、“科技兴安”建设，进行交通政务服务一体化平台、能耗统计监测系统升级

创载体工程。建设南通智慧交通发展联盟（研究中心），释放智慧交通发展动能，全面提升智慧交通发展水平

（三）推进全链产责安全发展

落实交通运输本质安全、事中监管、应急救援全链条安全责任，统筹发展和安全，运用先进技术，大力提升交通基础设施本质安全，健全监管体系，加强交通应急救援能力建设，全面提升交通安全保障能力，服务建设高水平的安全南通。

提升设施设备本质安全水平。推进公路生命安全防护设施建设，加大铁路、公路安全设施投入力度，完善水运、涉水工程安全设施配套，大力推进船舶碰撞桥梁隐患治理和铁路桥涵限高防护设施专项治理。加大智能防控、防碰撞系统在普货、公交、出租、船舶上的使用和推广，提升载运工具及运输装备安全。加强铁路、公路、航道、港口、机场等重点基础设施以及车船等重点设备的安全运行监测与预警系统建设。推动高危作业场所和环节逐步实现自动化、无人化。

提高安全监管水平。完善安全监督管理体制，建立落实安全监管权责清单，厘清各级部门、岗位职责边界。落实政府监管责任，强化安全生产监督检查执法、风险分级管理、隐患排查治理。落实企业主体责任，明确风险防控措施，严肃事故处理。充分利用信息化、智能化、大数据等科技手段提升动态监测预警及安全

风险分析研判能力。加快推动治超信息化建设，提升公路违法超限运输治理能力。进一步完善铁路管理部门联防联控管控运行机制，有效保障铁路交通运输安全。加强海事、港口、航道管理部门联防联控，有效管控船舶超载。加强对网约车、道路客运、超限超载、危险货物运输等重点领域的安全管理。健全网络安全工作责任体系，强化网络安全实战训练能力。

强化交通应急救援能力。完善应急处置指挥的联动机制，推进铁路、公路、水运、民航、邮政各领域间，以及与应急、公安各部门间的安全生产监督管理信息共享。建立和完善重大灾害、防疫、安全等突发事件交通应急预案体系。提升应急管理决策的数字化、智能化、可视化水平，定期开展演练演习。面向疫情外防输入、内保安畅，健全常态化交通保畅和管控机制，提升交通韧性。

推进军民融合深度发展。充分考虑和贯彻国防需求，在铁路、公路、水路、民航等交通基础设施建设和民用运载工具建造中积极落实国防功能，加快应急投送与现代物流的有机融合，切实增强战时综合运输保障能力。发挥全市江海空陆交汇的特殊优势，紧密结合军事需求和部队建设保障需要，推动在综合货运枢纽（物流园区）建设中设立军事物流网点。加强交通运输专业保障队伍建设，推动国防交通法深入实施。

专栏 9：安全示范工程

健全完善安全生产双重预防机制。加大“两客一危”、港口危货、城市公交、公路水运工程等重点领域双重预防机制建设推动力度，加强

行业重点企业和基础设施安全生产风险分类分级管控和隐患排查。

精准打造分级分类监管机制。打造以信用为核心的分级分类监管机制，实现交通运输安全生产精准监管、高效监管。

构建智慧应急指挥平台。全面建成市、县两级 TOCC，并与省厅对接投入使用，现代应急管理体系基本建成。

建成江苏港航安全警示教育基地。规范加强港航安全管理水平，整体提升全省港航人员安全素质、安全技能。

建成内河水面上搜救中心。完善水上救援预案和处置规范流程，建设辖区内河水上交通安全突发事件应急救援及防污能力体系。

六、深化治理能力现代化大改革

（一）深化交通治理体系改革

进一步深化重点领域改革，建立健全适应综合交通一体化发展的体制机制，推进交通信用体系建设、强化人才培育、大力提升交通软实力，推进交通运输治理体系和治理能力现代化，服务争创首批“全国市域社会治理现代化试点合格城市”。

深化重点领域改革。深化综合运输管理体制改革，进一步加强各种交通运输方式在规划、建设、管理、服务上的统筹协调，逐步推动交通运输行业政府管理职能的整合，提高综合运输行政效能，推进形成“一县区一队伍”格局。完善跨部门、跨城市综合交通运输协调机制。强化综合交通运输体系规划与国土空间规划等有机衔接，推动实现“多规合一”。**深化投融资体制改革**，大力推广“股权投资+施工总承包”等建设模式，积极探索干线航道建设资金筹措新模式，完善和落实农村交通发展资金筹措机制。

探索长三角一体化管理模式。推进长三角区域综合交通执法协调联动机制，深化综合行政执法改革，统一执法规范和标准。推进交通运输行业新业态包容审慎监管，简化审批流程手续，推广“一站式”网上政务和行政审批模式。深化“放管服”改革，进一步推进交通运输行政审批事项取消下放工作。强化政务信息公开，推进行政管理集中、便民、高效，方便社会监督。

强化人才和软实力建设。加强交通运输文化软实力建设，积极培育新时代交通运输行业先进典型。提升交通参与者文明素养，加大文明交通、文明出行、安全出行宣传教育力度。推进交通运输文化体系建设，深化新时代交通文化品牌建设。提升交通运输新闻舆论传播力、引导力、影响力、公信力，讲好新时代交通故事。创新法治宣传教育新机制、新方法，培育行业法治文化。加强人才队伍建设，创新人才评价激励机制，完善从业人员职业教育培训体系。优先培养复合型人才，针对重要领域、新兴领域和薄弱环节，加强专业技术人才、高技能人才培养。加强优秀年轻干部队伍建设，激励干部人才担当作为，建设高素质干部队伍。策应对外开放，加强国际化人才培养。

（二）推进交通信用城市建设

提升信用信息服务能力。推动交通信用综合监管，加快与发改、公安等部门沟通协调，在交通出行与物流领域加强信用建设，推动实现“大交通”信用信息共享。**加强信用产品应用力度**，加强第三方信用报告或信用承诺在行业准入和行业管理中的应用。引导市场主体在商务合作、经济往来等活动中使用信用信息和产

品。在行政领域率先创新信用产品应用场景，推动信用在基础设施建管养、行政许可、运输服务、交通执法、安全生产、综合管理等领域的深化应用。

加强市场信用体系建设。完善交通运输现代市场体系，优化政府行业管理部门与企业沟通联系机制，支持民营企业、中小企业发展。完善市场准入和退出制度，实施市场准入负面清单制度，优化交通运输营商环境。**推动全过程信用监管。**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，推动信用承诺规范化、数字化、清单化，依法依规加强容缺受理。推动事中开展信用评价，应用信用评价结果，强化综合执法系统支撑，建立健全事后联合奖惩制度。

七、环境评价

本规划与国家、江苏省、南通市重大发展战略及相关政策保持一致，按照建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国要求，以建成交通强市和全国性综合交通枢纽为目标，充分发挥各交通方式的比较优势和整体效能，为保障国家战略实施、推动区域协调发展、促进南通交通条件持续改善、资源利用效率不断提升等提供有力支撑。

规划坚持绿色发展理念。充分考虑既有设施的利用，节约集约利用土地、能源、岸线等资源，着力提升能效，提高资源综合利用水平。规划实施有关工程在施工过程中可能会对环境产生不利影响，主要在资源占用、生态影响和污染排放等方面。本规划实施会相应消耗一定的物资资源，可能对局部地区自然生态环境

产生影响。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物。为最大限度的减少对环境的影响和破坏，本规划与南通市国土空间规划、国家综合立体交通网规划等规划进行了全面衔接，提出的项目将充分吸纳相关专项规划环评工作的成果，不突破相应环评结论，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

预防和减缓环境影响。坚持“保护优先、避让为主”的交通基础设施空间布局原则，加强对沿线环境敏感区的保护。交通基础设施选线（址）要充分考虑生态环境因素的约束和限制，尽量避开各类环境敏感因素和目标，尽量利用既有交通设施，避开永久基本农田保护区，避绕水源地、自然保护区等环境敏感区域。严格项目审批和土地、环保准入，坚持充分利用存量和扩大优质增量相结合，更加注重质量效益，严格控制交通基础设施的建设规模和用地规模，严控增量用地，加强交通基础设施建设的节地设计等，高效实施土地综合开发利用，尽可能减少土地占用和资源消耗，促进土地节约集约利用。

加强能源节约利用和生态保护。大力推进使用节能、节水、环保的材料和机械设备，鼓励使用可再生资源 and 能源，推广使用清洁能源车辆，提高能源资源使用效率，从源头上降低交通基础设施的能源消耗和污染排放。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保的技术装备的应用，鼓励使用低噪音、低排放的交通工具，合理调整交通昼夜出行比例，努力提高交通运输效率和降低排放。开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、

生态环境恢复和土地复垦工作，做好水土保持和生态修复等工作。

严格执行相关法律法规。严格执行环境影响评价制度、节能审查制度，严格规划、土地、岸线、环保等准入制度，根据能源资源条件、区域环境承载能力等要求合理确定交通项目的建设规模。交通基础设施的实施要符合生态保护红线空间管控要求。严格执行国家及省市有关岸线保护与利用政策，加强河湖岸线保护。强化交通建设项目全过程环境管理，严格执行防治污染设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的“三同时”制度，建立完善、统一、高效的环境监测体系。

八、保障措施

加强党的领导。坚持党的全面领导，充分协调各方力量，为规划实施提供政治保障。依托市重大项目推进机制，针对“十四五”综合交通运输体系发展规划执行过程中遇到的重大问题进行研究协调，保障规划按期顺利实施。

做好规划衔接。加强与省厅和市政府相关部门间的沟通协调，做好“十四五”综合交通运输规划与综合立体交通网规划纲要以及国土空间、生态环境等规划的协调衔接。加强重大交通工程项目用地、用河、用海的资源保障，将交通基础设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑，加强重要通道、重大设施和重点项目的空间预控，扎实推进项目建设。

完善实施机制。建立健全规划实施机制，强化统筹协调和制度保障，激发相关企业单位、组织团体等积极性、主动性和创造

性，确保“十四五”规划主要目标和任务顺利实现。制定并加强年度计划落实，加强规划实施中动态监测分析，加大对规划主要目标任务实施跟踪反馈力度。及时组织中期评估，对规划目标、重点任务进行调整。

加强要素保障。积极争取国家政策支持，争取中央财政性资金对公益性基础设施的倾斜支持力度，争取国开行、农发行等政策性银行“保本低息长期限”贷款。大力争取省、市、区各级政策支持，提升公共财政对交通发展公益性投入的保障能力。建立规范的政府举债融资机制，争取专项债支持南通交通基础设施建设。积极开展交通基础设施证券投资基金（REITs）等融资模式研究。积极吸引民间资金等参与交通基础设施建设。