



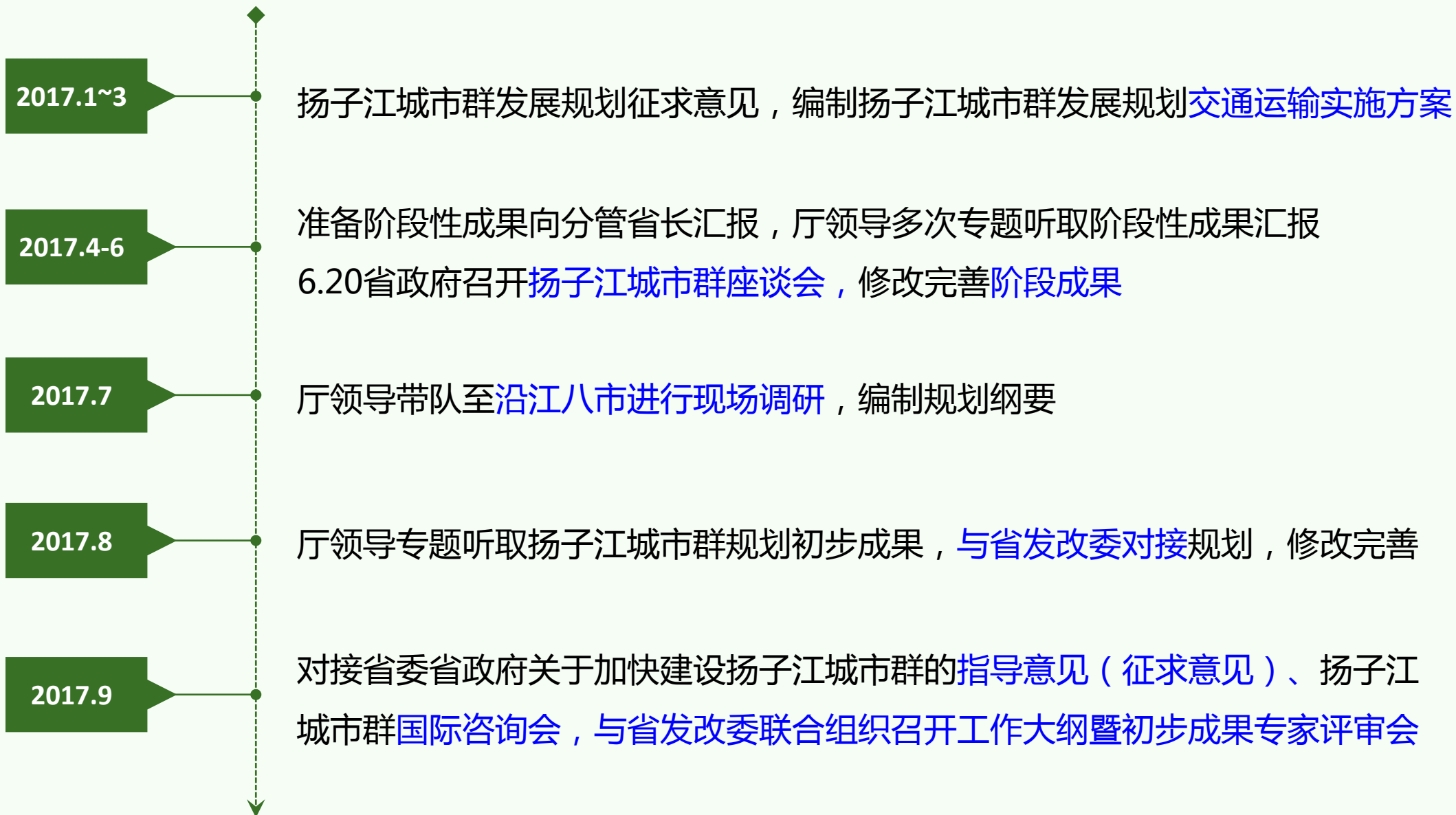
扬子江城市群

交通运输规划研究

专家评审会

江苏省交通运输厅
中设设计集团股份有限公司
二〇一八年五月

研究过程



研究过程

2017.10-11

贯彻落实十九大报告、关于加快建设扬子江城市群的意见、扬子江城市群发展规划，厅内各部门征求意见，修改完善

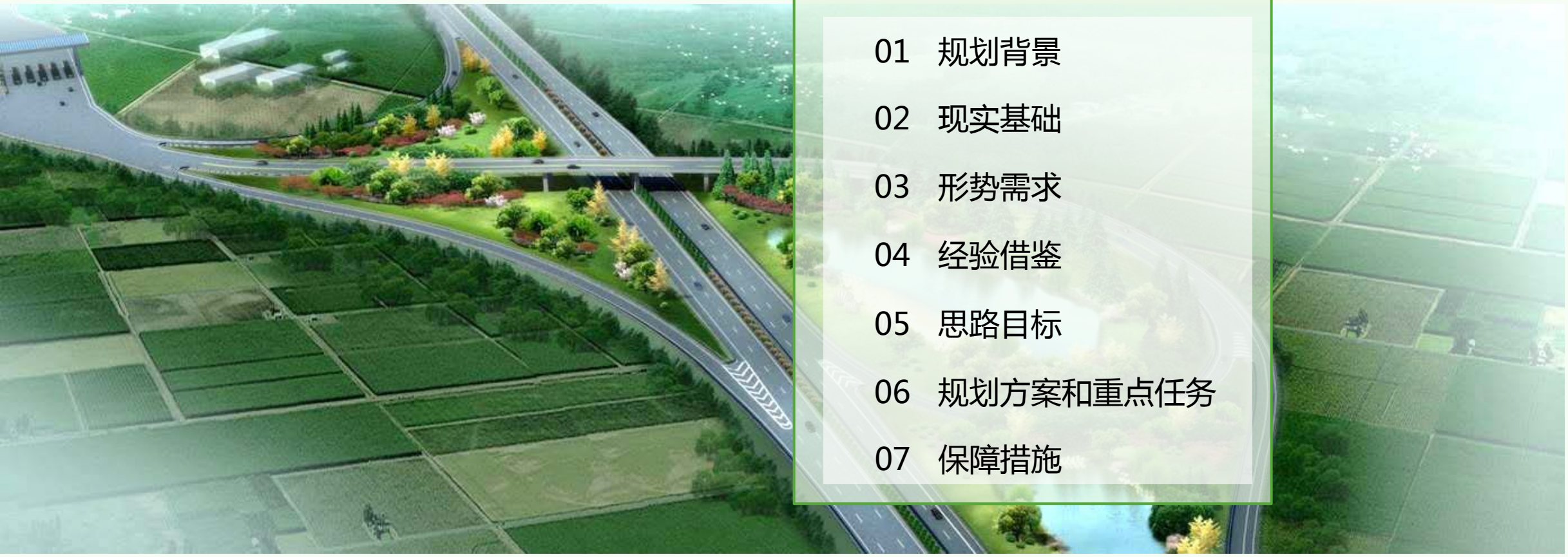
2018.1~3

征求各设区市交通运输局意见，常州市分管领导和交通运输局、苏州交通运输局联合规划局召开对接会，修改完善

2018.4-5

根据省厅开展的交通强省、各设区市交通运输战略规划，修改完善，形成送审稿

Contents 目录

- 
- 01 规划背景
 - 02 现实基础
 - 03 形势需求
 - 04 经验借鉴
 - 05 思路目标
 - 06 规划方案和重点任务
 - 07 保障措施



Part 01

规划背景

1. 项目背景
2. 研究对象和范围
3. 研究依据

2016.10

长江经济带座谈会：打造扬子江城市群，促进沿江地区发展能级的整体提升，使之成为未来江苏发展主要的增长极

2016.11

十三次党代会：要顺应以城市群为主体形态推进城市化的大趋势，**发挥南京特大城市带动作用，以长江两岸高铁环线和过江通道为纽带，推进沿江城市群发展、融合发展**

2017.3

扬子江城市群发展规划编制工作会议，明确了“1（总）+5（专项）”的编制框架，交通运输规划是专项规划之一



2017.6

建设扬子江城市群座谈会：明确了扬子江城市群的**战略定位**，要求对重大问题要研究透，对必须做、能够做的事情要抓紧做，加快长江两岸高铁环线和过江通道建设、重要基础设施一体化整合、公共服务一体化建设

2017.8-9

省委省政府**关于加快建设扬子江城市群的指导意见（征求意见稿）**，进一步明确了扬子江城市群建设的总体要求、战略定位，主要目标和主要任务

2017.11

省委省政府**关于加快建设扬子江城市群的意见（正式印发）**，扬子江城市群发展规划征求意见，**1+8专项规划**



2017.6

十三届三次全会：结合“1+3”重点功能区战略的实施，发挥好**扬子江城市群**的龙头带动作用，推动沿海经济带、江淮生态经济区、徐州淮海经济区中心城市分工协作、特色发展、优势互补。**要把建立综合交通体系作为重要支撑**，着眼长远、以我为主，全面加强规划布局和建设推进，高铁、航空、港口、过江通道、管道、公路等重大基础设施，要在提升通达程度、提高标准上下功夫，推动各类交通无缝衔接，**加快构建现代化综合交通运输体系。**



(1) 研究对象

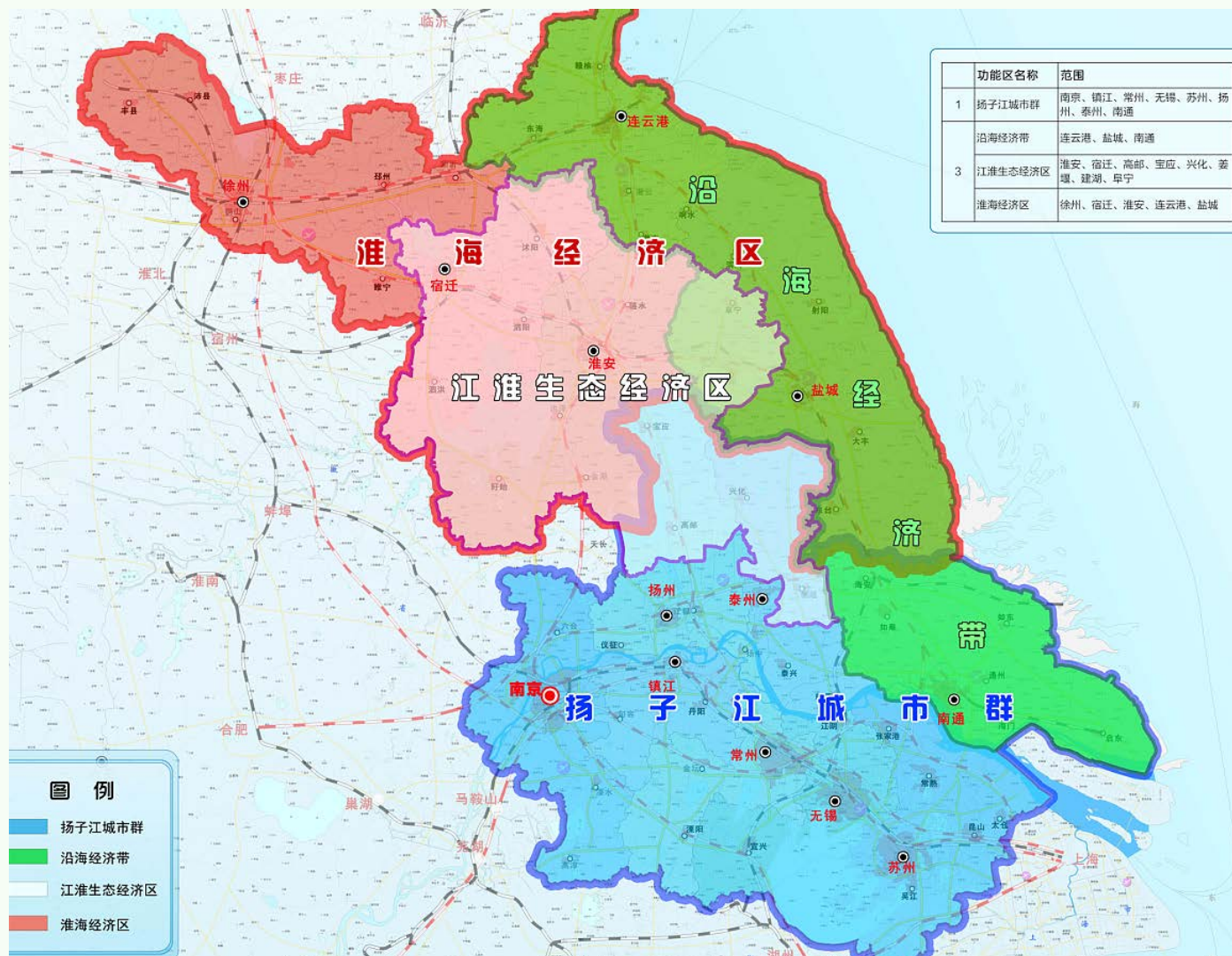
- 重点研究沿江8市的重大交通基础设施、运输服务、绿色交通、智慧交通等内容

(2) 研究期限

- 基础年为2016年，规划期限为2017年-2035年。与《扬子江城市群发展规划》保持一致
- 近期为2017-2020年，中期为2025年

(3) 研究范围

- 沿江8市全市域范围，东西长约280km，南北长180km
- 充分考虑与周边上海（东）、苏浙、宁杭（南）、皖江城市带、合肥都市圈（西）、江淮生态经济区（北）等更广阔区域的交通运输联系



全省“1+3”功能区布局图

- 省政府关于加快建设扬子江城市群的意见
- 扬子江城市群发展规划（征求意见稿）
- 江苏省城镇体系规划
- 江苏省十三次党代会
- 江苏省十三届三次全会
- 十九大报告
- ...
- 江苏省“十三五”综合交通规划体系发展规划
- 江苏省“十三五”铁路发展规划
- 江苏沿江城市群城际铁路规划（在编）
- 江苏省高速公路网规划（在编）
- 江苏省干线航道网规划（在编）
- 江苏省沿江沿海港口布局规划
- 江苏省长江经济带综合立体交通运输走廊规划
- ...

Part 02

现实基础

1. 区位特征
2. 经济社会
3. 交通基础
4. 存在问题



扬子江城市群，位于国家“一带一路”建设和长江经济带发展融合交汇地带，是长三角城市群北翼核心区

常住人口：4994万人

国土面积：5.1万平方公里

地区生产总值：6.8万亿元



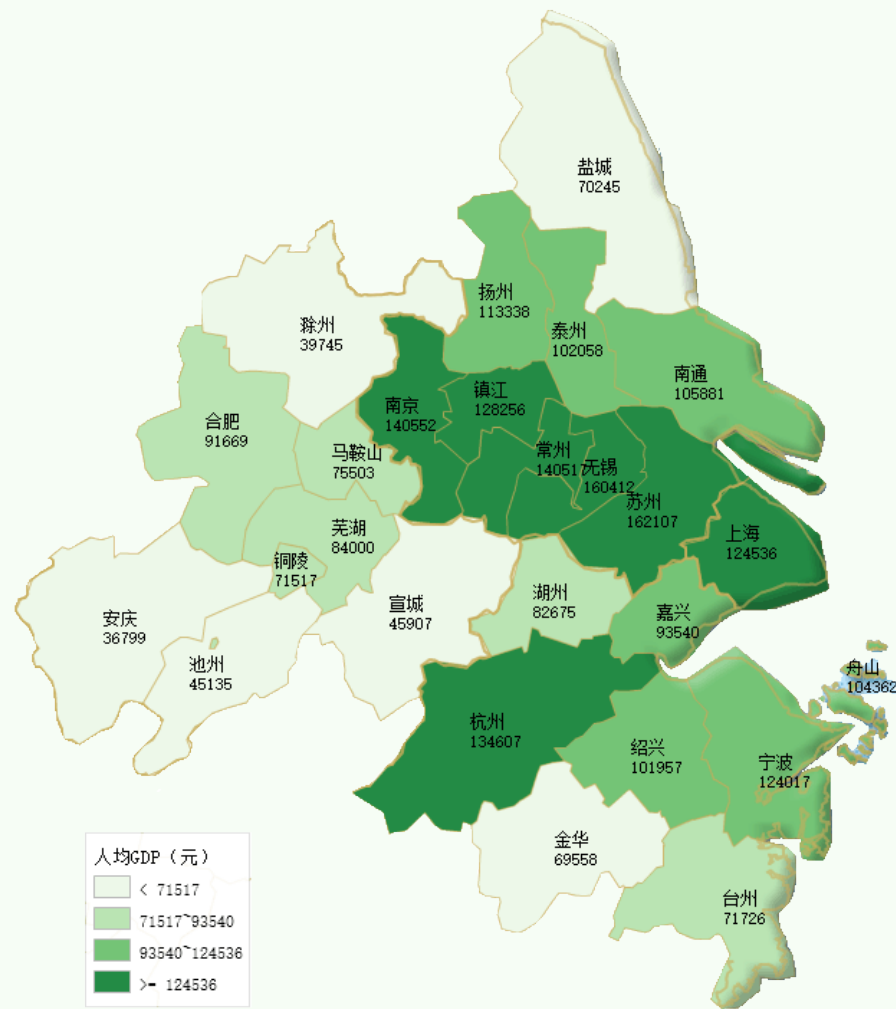
扬子江城市群交通区位图

(1) 经济基础雄厚

GDP总量占长三角城市群41%，人均GDP是长三角城市群平均水平的1.3倍

经济总量规模与世界排名第17、18位的荷兰、土耳其相当

	面积 (万km ²)	常住人口 (万人)	GDP (万亿元)	人均GDP (元)
长三角城市群	21.3	15267	16.52	108230
——扬子江城市群	5.1	4994	6.78	135870
占长三角城市群比例	24%	33%	41%	1.3倍
日本东海道城市群	10.57	8152	19.44	238469
美国东北部城市群	13.8	6500	36.49	715490
欧洲西北部城市群	14.5	4600	4.9	106522
粤港澳大湾区城市群	5.6	6671	8.47	127059



长三角城市群人均GDP (2017)

(2) 产业体系完整

制造业发达，计算机、电子通信、机械制造等产业规模超**万亿**，纺织、化工、汽车及运输设备制造等产业规模超**千亿**

光伏等产业技术水平居世界前列，新能源、新材料、节能环保、海工装备等**新兴产业**规模均聚全国前列

国家级经济技术开发区、高新技术开
发区分别占长三角城市群40%和48%

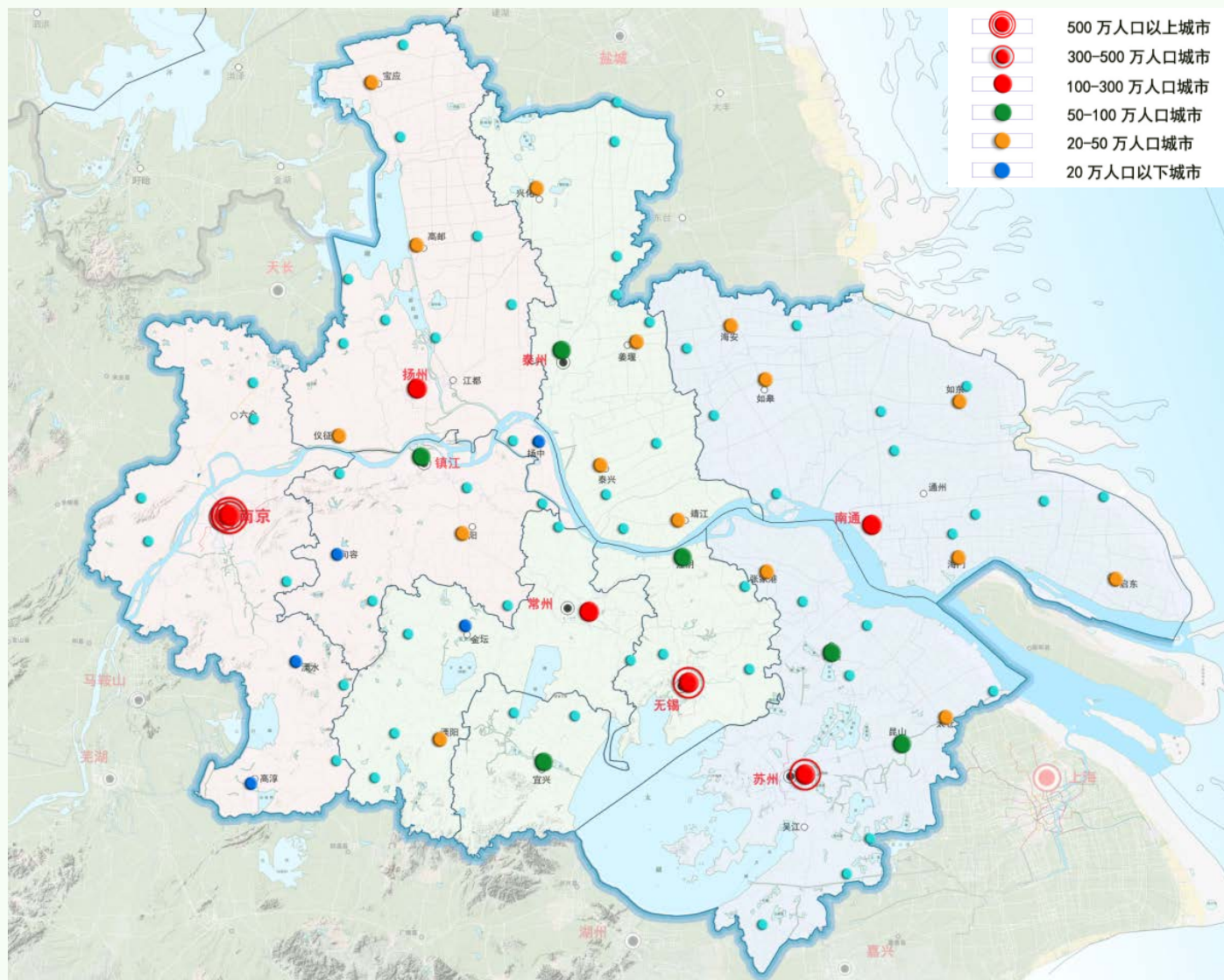


(3) 城镇格局完善

城镇密集：1个特大城市、5个大城市，
28座20万人口以上城市，常住人口城
镇化率72.9%，城镇空间呈现密集化、
连绵化和蔓延化特征

人口稠密：人口密度979人/平方公里，
高于世界五大城市群

	面积 (万km ²)	常住人口 (万人)	人口密度 (人/平方公里)
长三角城市群	21.3	15180	713
扬子江城市群	5.1	4977	979
日本东海道城市群	10.57	8152	771
美国东北部城市群	13.8	6500	471
欧洲西北部城市群	14.5	4600	317
粤港澳大湾区城市群	5.6	6671	1191.25

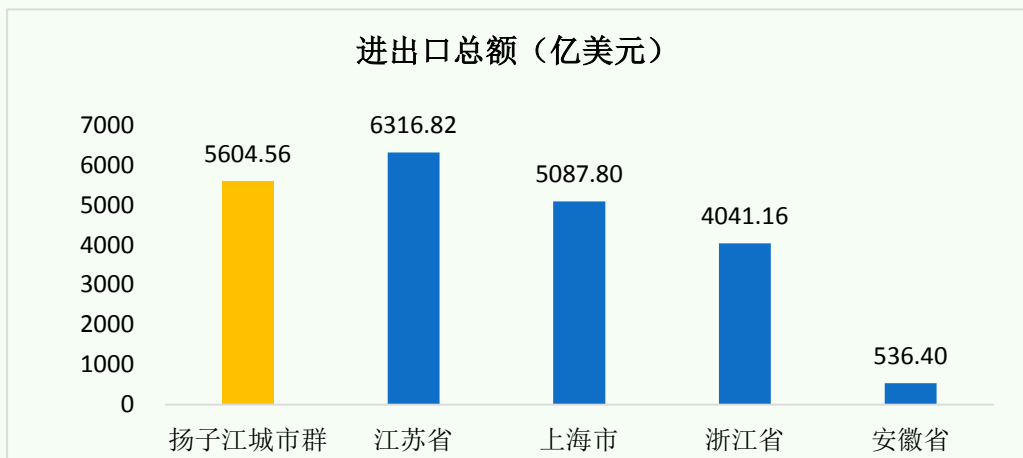


扬子江城市群城镇节点分布图 (2017)

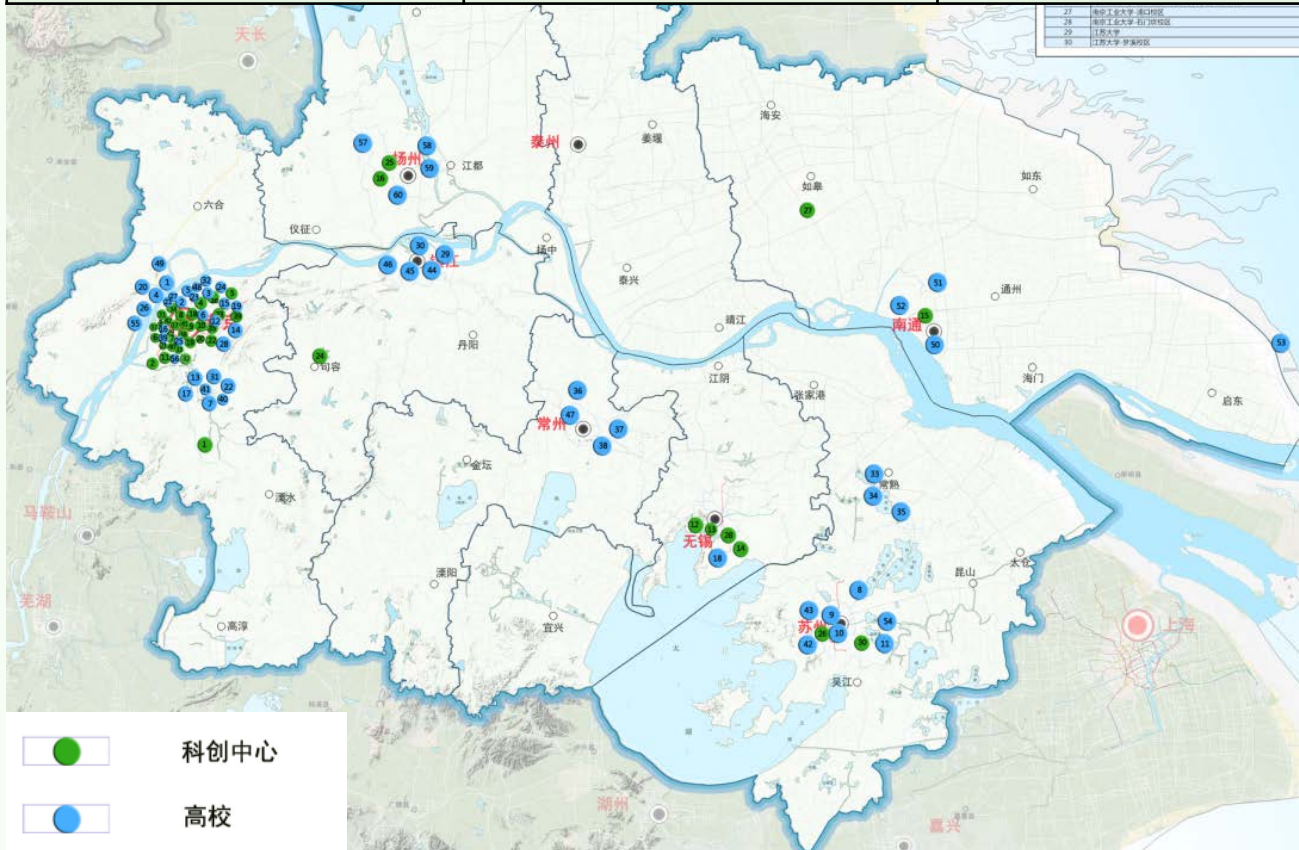
(4) 开放、创新能力全国领先

外向型经济发达，进出口总额达5604亿美元，占长三角城市群的35%，全国的13%

研发经费投入占GDP比重约2.65%，专利授权量占全国的13.4%，科教资源丰富，拥有普通高等院校110余所



	世界500强企业总部数量	世界100强大学数量
扬子江城市群+上海	12	2
粤港澳大湾区城市群	16	4
东京湾区	60	2
旧金山湾区	28	3
纽约湾区	22	2



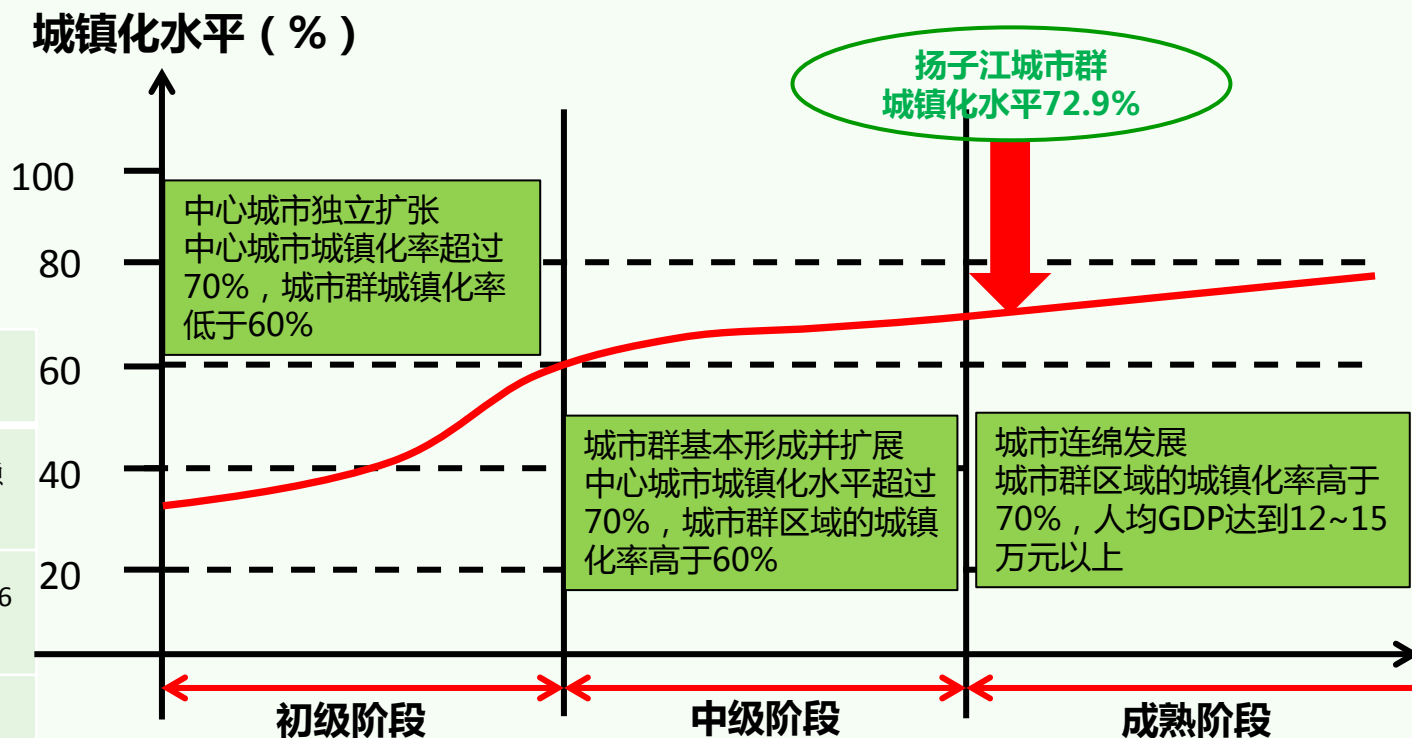
扬子江城市群科创中心和高校分布图（2017）

(5) 发展阶段判断

扬子江城市群正由中级阶段迈进成熟阶段，未来的**发展注重质量提升，城市之间形成合理的分工协作关系，基础设施建设的一体化和网络化特征明显**

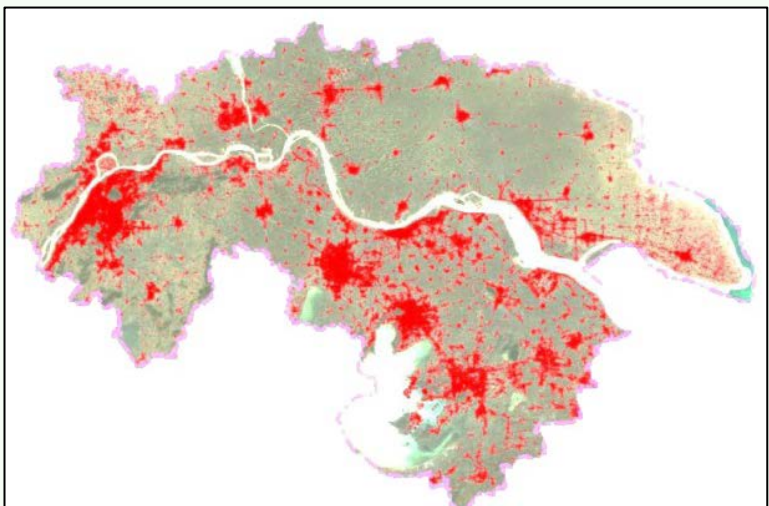
城市群发展阶段	发展特征	城镇化特征	经济特征
初级阶段	中心城市独立扩张	中心城市城镇化水平超过70%，但城市群区域的城镇化率低于60%	区域经济依赖中心城市
中级阶段	城市群基本形成并扩展	中心城市城镇化水平超过70%，城市群区域的城镇化率高于60%	人均GDP达到6万元以上
成熟阶段	城市连绵发展	城市群区域的城镇化率高于70%	人均GDP达到12~15万元以上

资料来源：《中国城市群生态综合交通规划指南研究与实践》

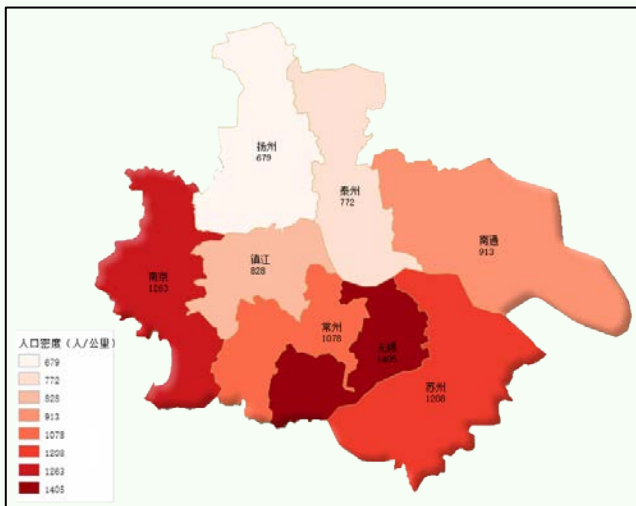


(5) 发展阶段判断

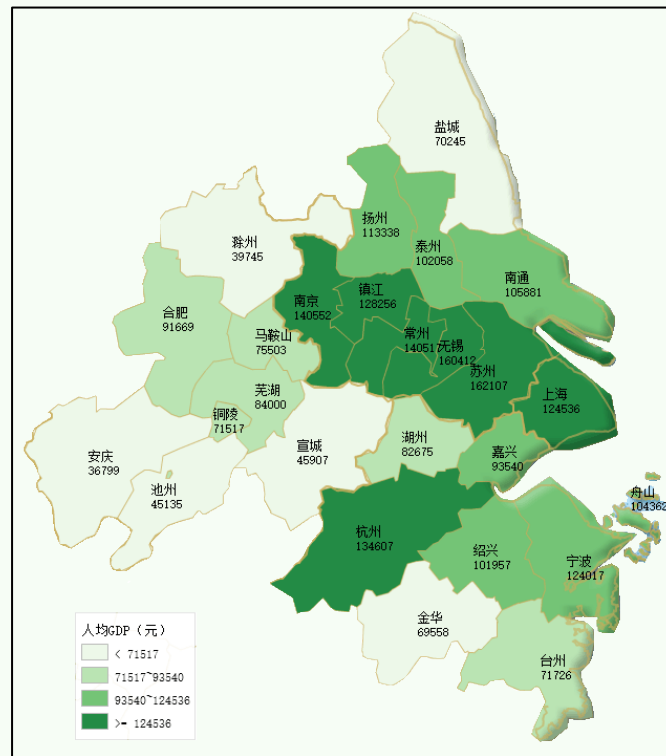
南北差异（人口密度、人均GDP），促进了人员和要素的流动，交通需求也存在差异性



土地开发强度现状图



人口密度 (2017)



人均GDP (2017)

(1) 交通区位优势独特

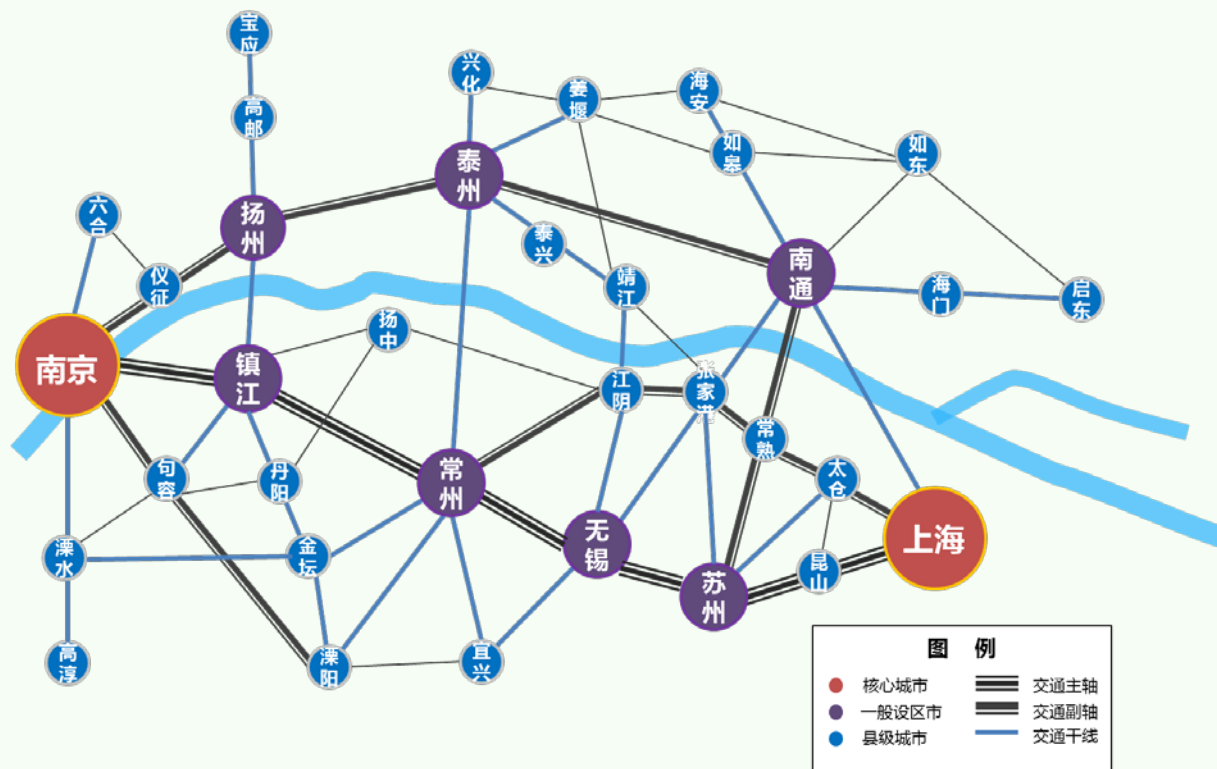
- 京沪、沿海、沿江 “三道交汇”
- 独一无二的长江黄金水道、具有国际影响力的江海联运港区加快形成
- **联通亚太、横贯东西、互通南北**



扬子江城市群在全国“十纵十横”综合运输大通道中的位置

(2) 总体交通格局初步形成

- 沪宁、沿江、沿海、宁杭四个通道
- 南京、无锡两个全国性综合交通枢纽
- 苏州、南通等区域性综合交通枢纽
- **引领城市群带状发展**

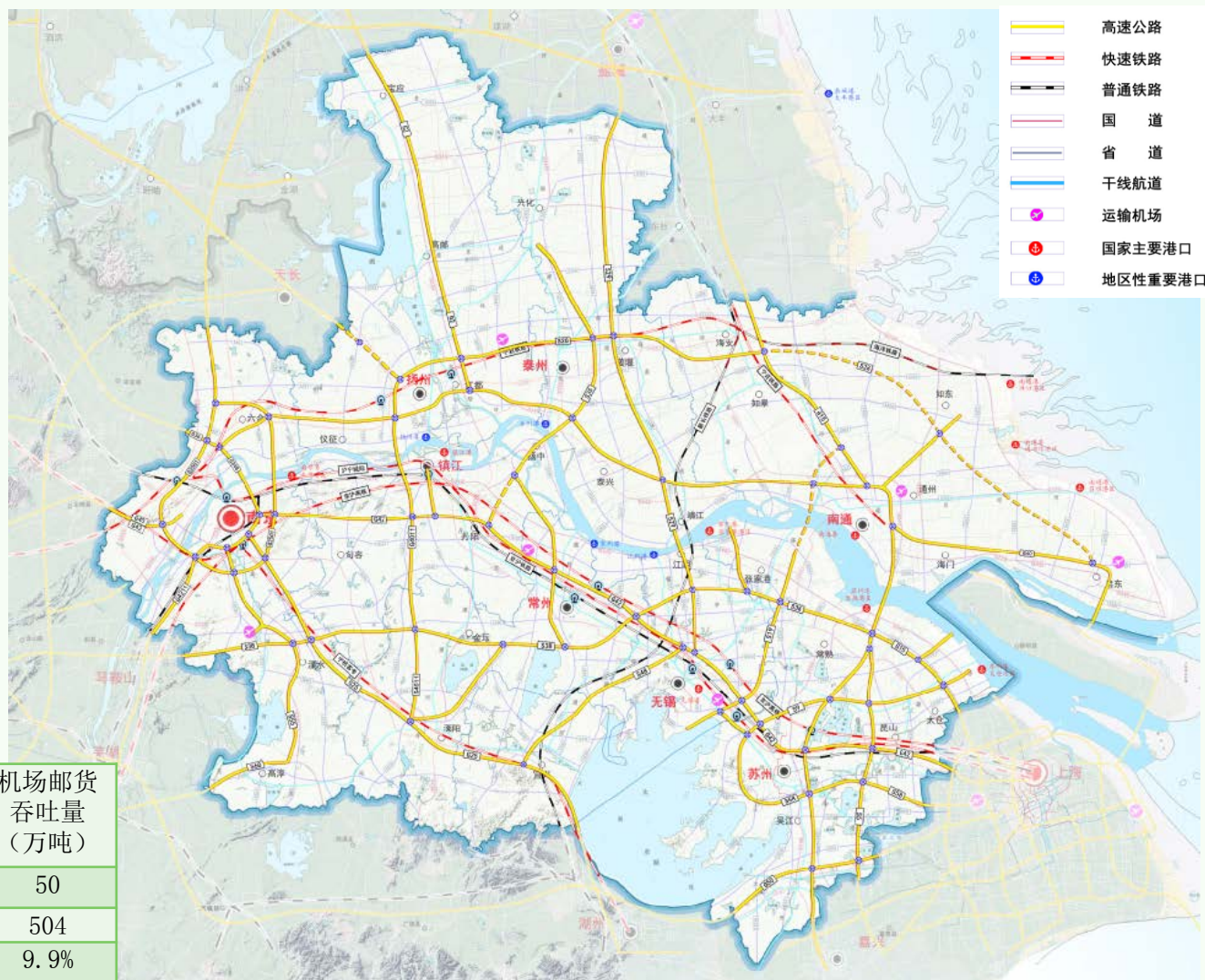


扬子江城市群交通总体格局

(3) 综合交通网络基本成型

- 高速公路网基本实现10万以上人口城镇、省级以上经济开发区全覆盖
- 干线航道主骨架初步形成
- 铁路实现设区市全覆盖，长三角城市群沪宁杭一小时圈
- 过江通道建成14座，在建4座

	铁路通车里程 (公里)	高铁通车里程 (公里)	公路里程 (万公里)	高速公路里程 (公里)	港口吞吐量 (万吨)	机场旅客吞吐量 (万人)	机场邮货吞吐量 (万吨)
扬子江城市群	2548	824	8.63	2727	182252	3285	50
长三角城市群	9879	3179	28.5	5214	419827	19070	504
占比	25.8%	25.9%	30.3%	52.3%	43.4%	17.2%	9.9%



扬子江城市群综合交通网现状图

(4) 枢纽承载能力不断增强

- 港口8个，其中，亿吨大港6个
- 万吨级及以上码头泊位400个，其中5万吨级及以上码头泊位数量占比44%，集装箱通过能力超过1000万TEU
- 5个机场,全部实现一类口岸开放
- 南京、苏州被纳入国家中欧班列节点体系

(6) 可持续发展能力不断增强

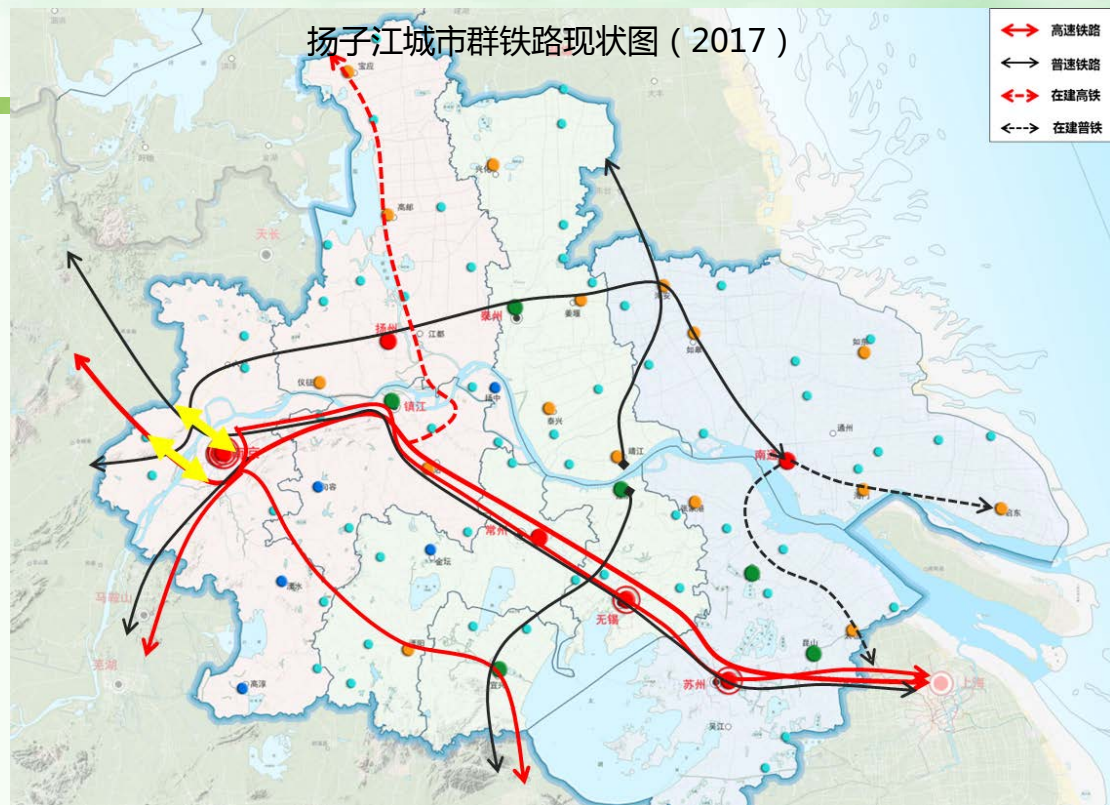
(5) 运输服务一体化加快推进

- 建成南京南站等综合客运枢纽和无锡西站、海安商贸物流园等多式联运枢纽
- 公共客运服务品质日益提升，苏南高铁动车组密集连发，公交一卡通互联互通，异地航站楼20座
- 多式联运加快发展，铁水联运量1200万吨
- 城市群内的合作加强：无锡与上海内河集装箱船舶公交化运营；太仓港与上海港战略合作，开通水上巴士...

- **网络布局有待完善，高铁、过江通道的短板，制约了城市群成群发展**
- **港口、机场资源整合力度有待进一步提升，航线网络通达水平尤其是国际运输能力短板，制约了城市群参与国际化竞争与合作**
- **综合运输结构不合理，区域协调机制尚未形成，城市群可持续发展水平有待提升**

(1) 高铁网尚未形成，城际铁路发展滞后

- 城市群内时速250公里以上高速铁路基本为东西向，主要集中于沪宁通道，长江两岸联系不够顺畅便捷
- 高速快速铁路县级节点覆盖率仅35%，城市群内现有的全国16个百强县中，仅有6个实现了动车通达
- 城际铁路、市域（郊）铁路发展滞后，除省会南京刚刚起步，环沪地区、苏锡常都市圈还处于空白

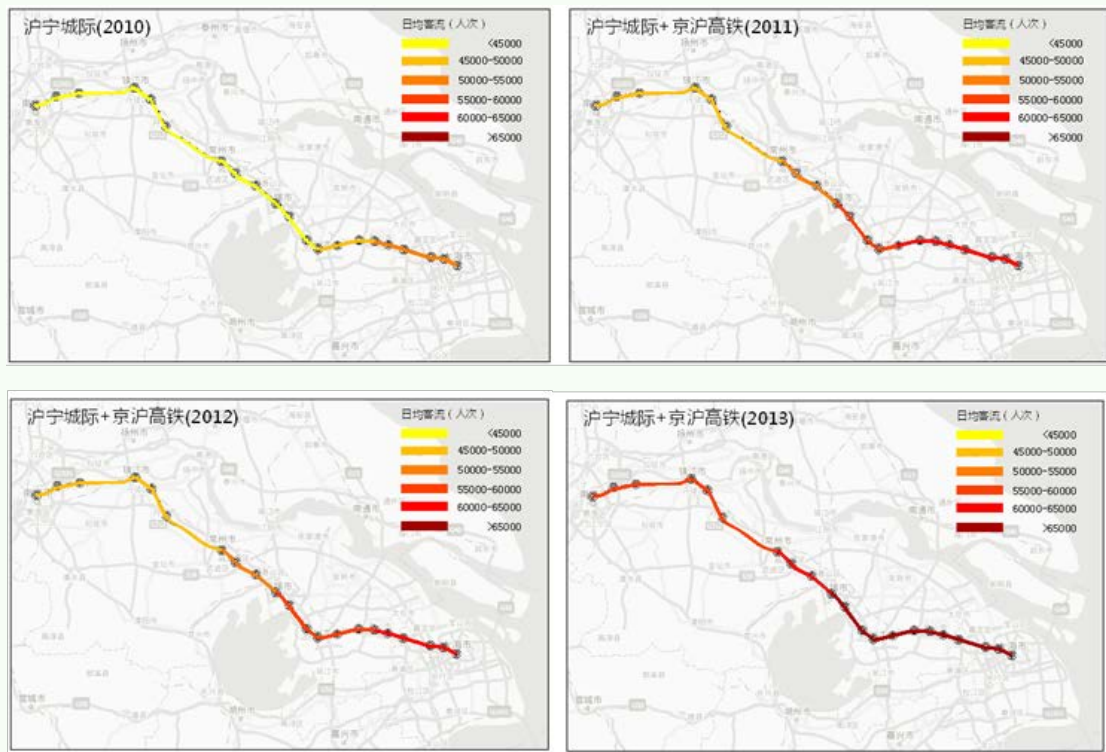


扬子江城市群内部出行时间（分钟）

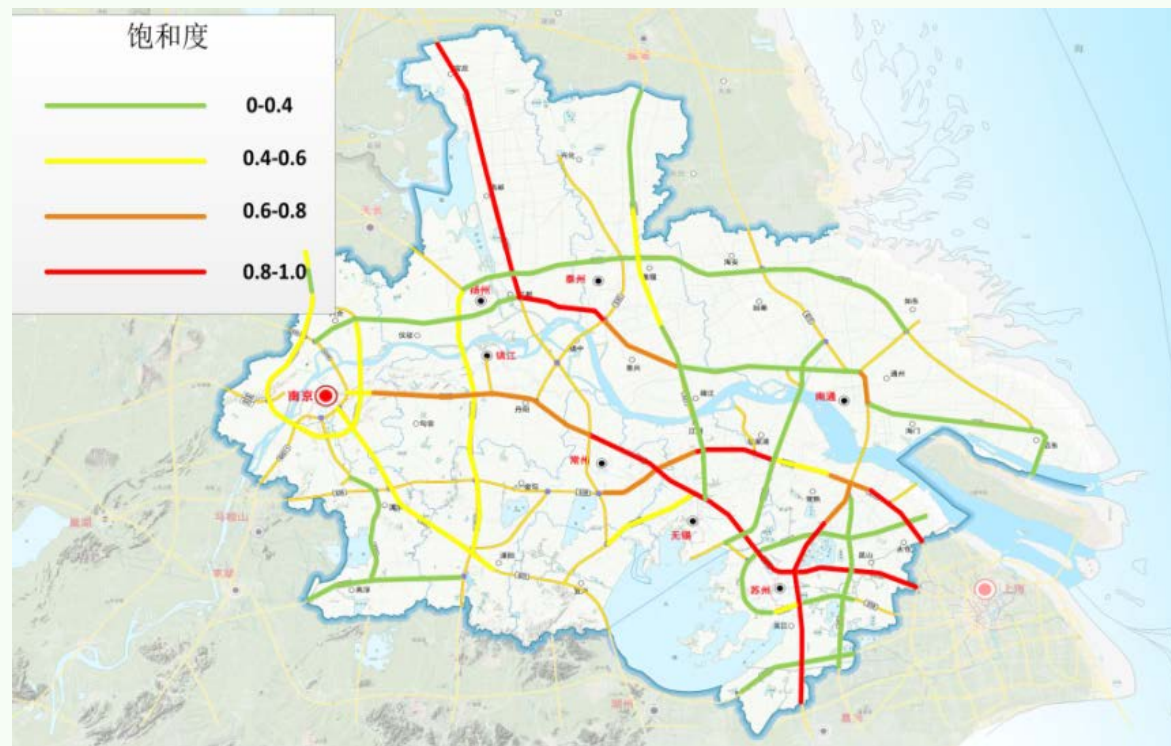
	南京	镇江	常州	无锡	苏州	扬州	泰州	南通
南京	-	19	32	44	50	48	78	139
镇江	-	-	17	29	35	40	80	140
常州	-	-	-	14	22	86	80	110
无锡	-	-	-	-	11	137	113	96
苏州	-	-	-	-	-	145	126	96
扬州	-	-	-	-	-	-	31	93
泰州	-	-	-	-	-	-	-	59
南通	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) 高铁网尚未形成，城际铁路发展滞后

- 重要通道容量饱和（京沪高铁、沪宁高速等），亟需转变运输方式



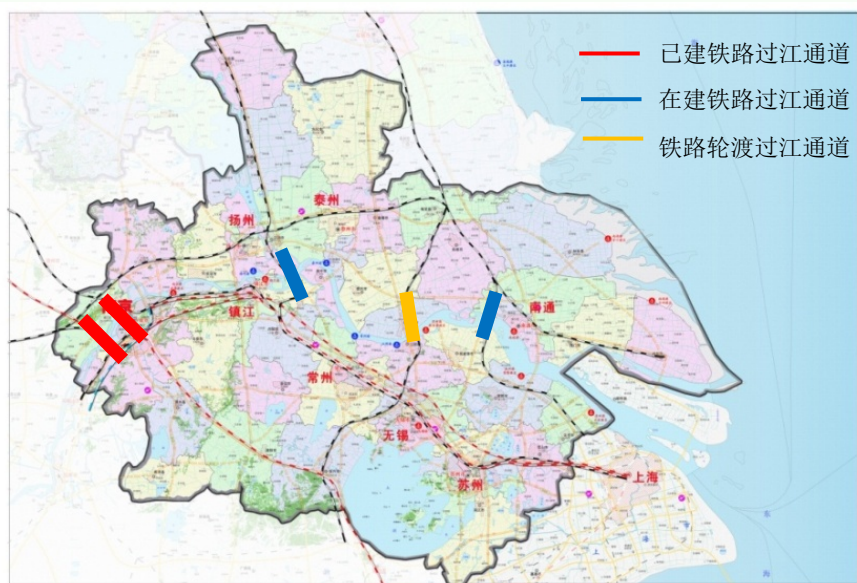
京沪高铁通车运营以来流量快速增长



城市群重要公路通道容量饱和

(2) 过江通道能力不足，布局有待完善

- 铁路过江通道只在南京区段，南京以下江面只有江阴轮渡
- 公路过江通道能力不足，苏通大桥、江阴大桥等非节假日已饱和



铁路过江通道位置示意图



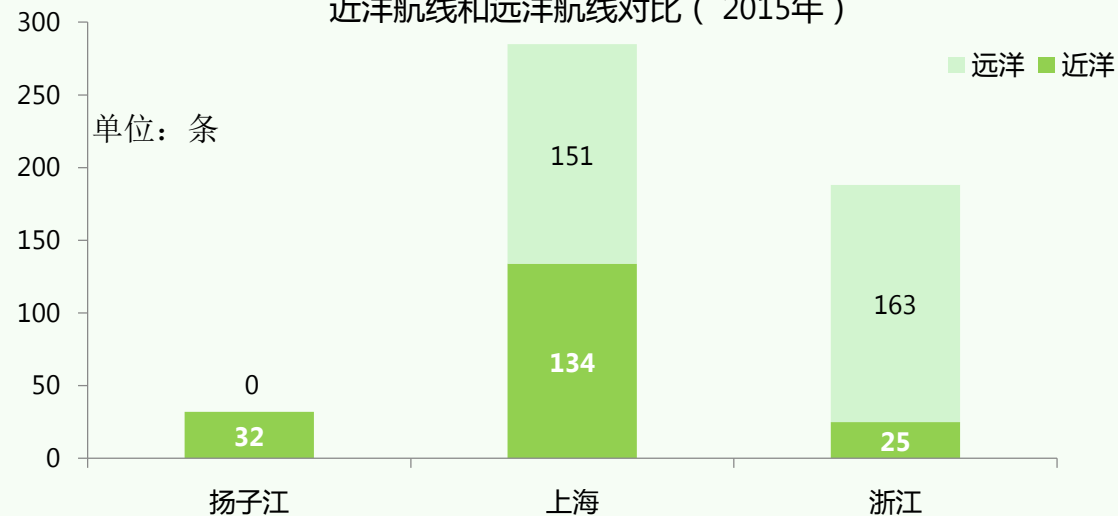
既有过江通道交通量分布情况 (2017)

(3) 支撑区域性国际门户地位的枢纽功能不强

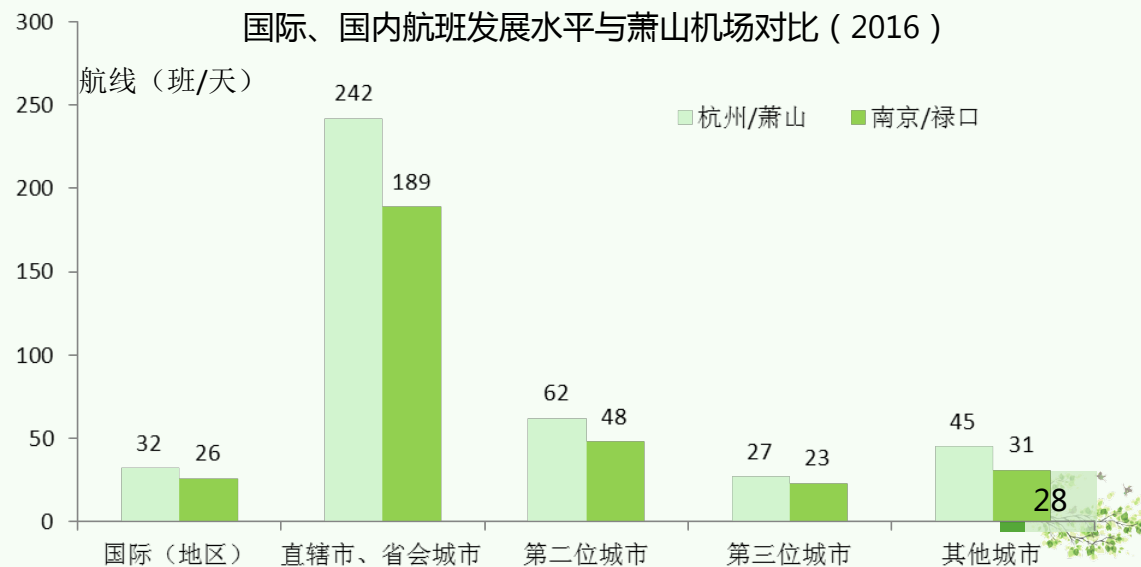
港口综合竞争力不强：沿江港口同质化竞争、低水平发展现象仍然存在，岸线资源利用率不高，港口整体竞争力不强

机场在长三角城市群中承担作用不强，60%以上居民出入境依靠外省机场，95%以上的高新技术产品依赖上海浦东机场进出，国际航线、国内航班发展水平明显低于萧山机场

近洋航线和远洋航线对比（2015年）



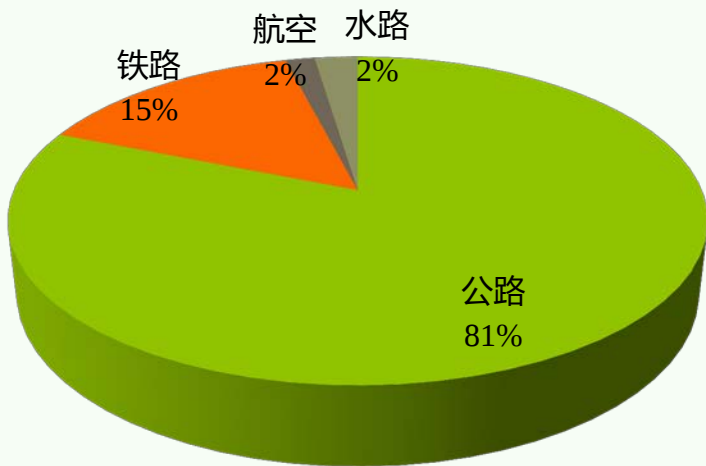
国际、国内航班发展水平与萧山机场对比（2016）



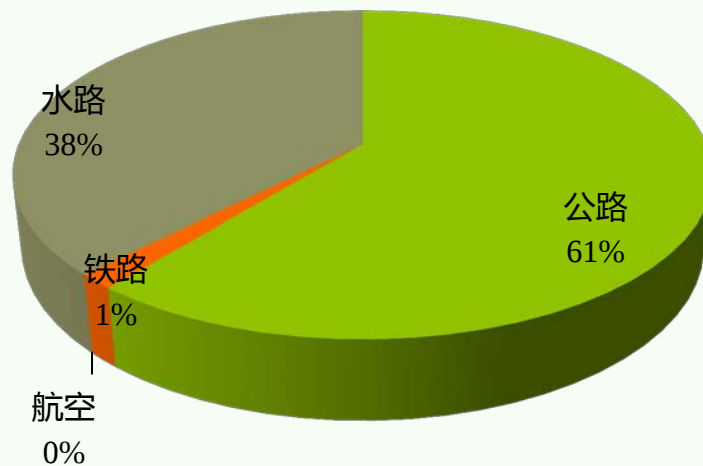
(4) 综合运输结构不合理，一体化水平有待提升

- 公路占客运的绝对主导地位，公路货运占比超过60%，运输结构有待优化

扬子江城市群客运方式分担情况



扬子江城市群货运方式分担情况

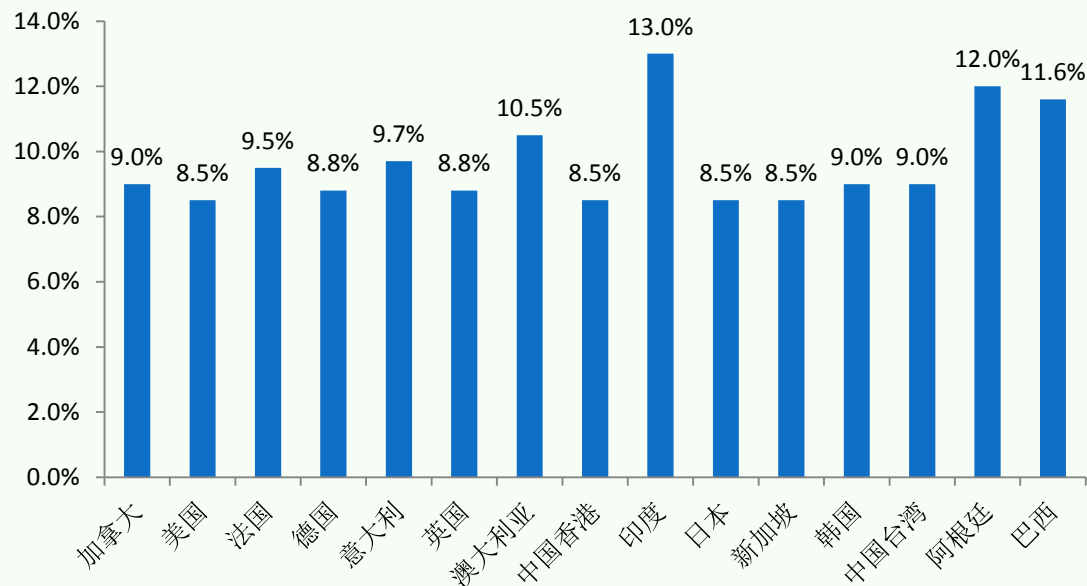


(4) 综合运输结构不合理，一体化水平有待提升

- 客运服务一体化水平有待提升，南京至苏中三市动车日发班次仅10对，最长发车间隔时间150分钟
- 客货运枢纽体系尚未形成，旅客联程联运、货物多式联运处于起步阶段
- 信息共享开放不足，各设区市之间、各种运输方式之间、各行业管理部门之间缺乏有效统筹

扬子江城市群内部高铁、动车日发班次（2016年）

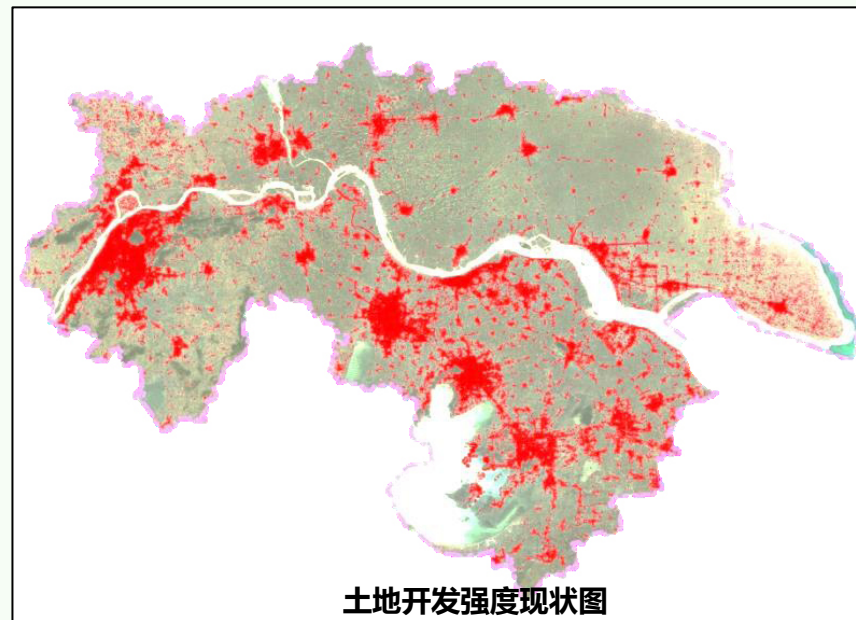
	南京	镇江	常州	无锡	苏州	扬州	泰州	南通
南京	-	116	140	151	135	10	10	10
镇江	110	-	89	100	98			
常州	138	82	-	128	131			
无锡	161	96	123	-	138			
苏州	163	94	129	142	-			
扬州	10					-	10	10
泰州	10					10	-	10
南通	10					10	10	-



世界主要国家物流成本占GDP的比重
(扬子江14.9%)

(5) 可持续发展水平有待进一步提升

- **土地、能源、岸线等资源日益紧缺，土地开发强度达24.7%**
- 发展方式相对粗放，港口布局专业化、集约化程度偏低
- 危化品码头点多面广，难以适应绿色安全集约发展的需要
- **生态环境压力持续增大**
- **缺乏区域协同管理机制，大交通管理体制尚未形成...**



土地开发强度现状图



Part 03

形势需求

1. 上位解读
2. 发展要求
3. 需求特征

加快建设扬子江城市群的意见：

是落实国家“一带一路”建设和长江经济带发展战略的具体行动，是推动区域协调发展、激发发展动力活力的现实选择，是提升区域整体竞争力、参与未来国际竞争的战略部署。

全球产业创新高地

国际先进制造业基地

全国重要国际开放门户

绿色生态美丽家园

先进文化发展示范区

体制机制创新排头兵

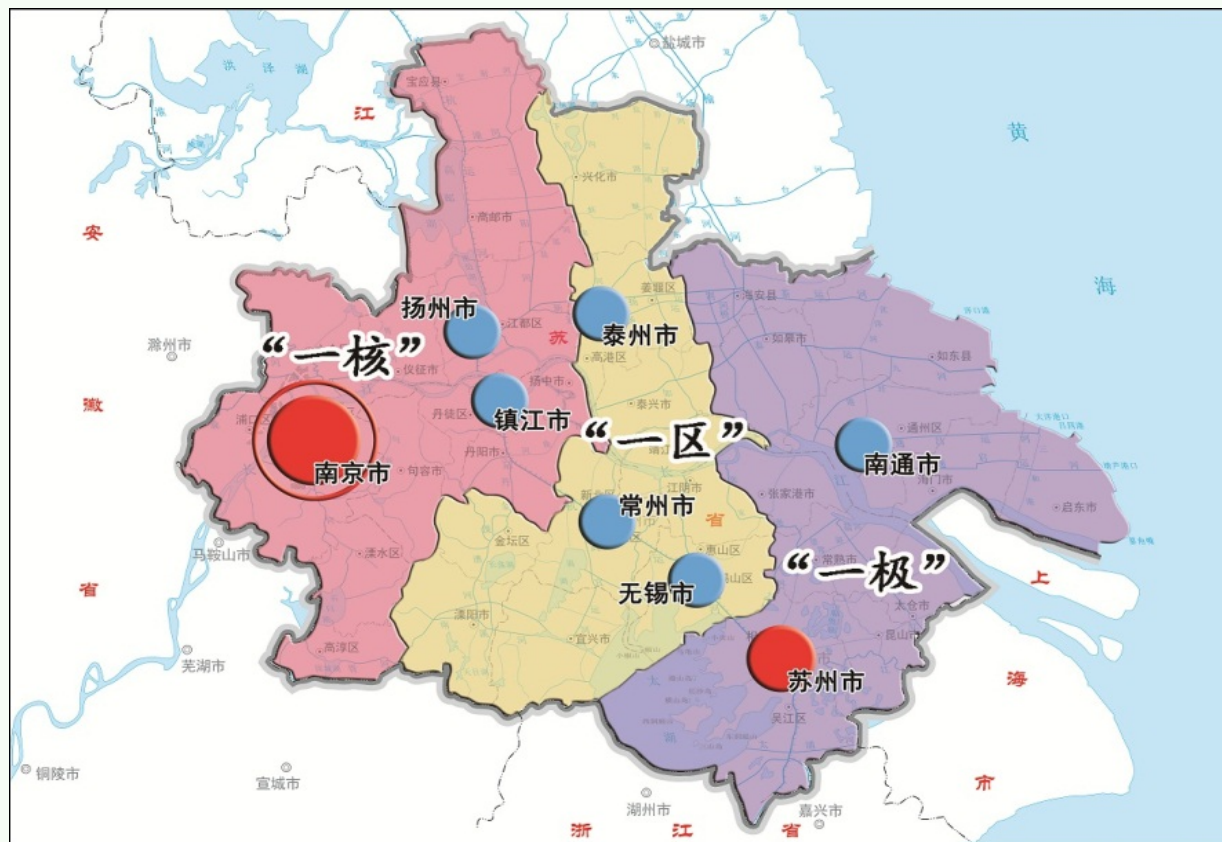
优化城市群网络空间格局

发挥中心城市辐射带动作用，依托交通网络体系推动**区域功能和空间重组**，提升**宁镇扬、锡常泰、（沪）苏通**一体化水平，加快形成“**一核一极一区**”的网络化城市群空间格局

一核：**宁镇扬同城化地区，国际化大都市区**

一极：**（沪）苏通经济区，经济增长极**

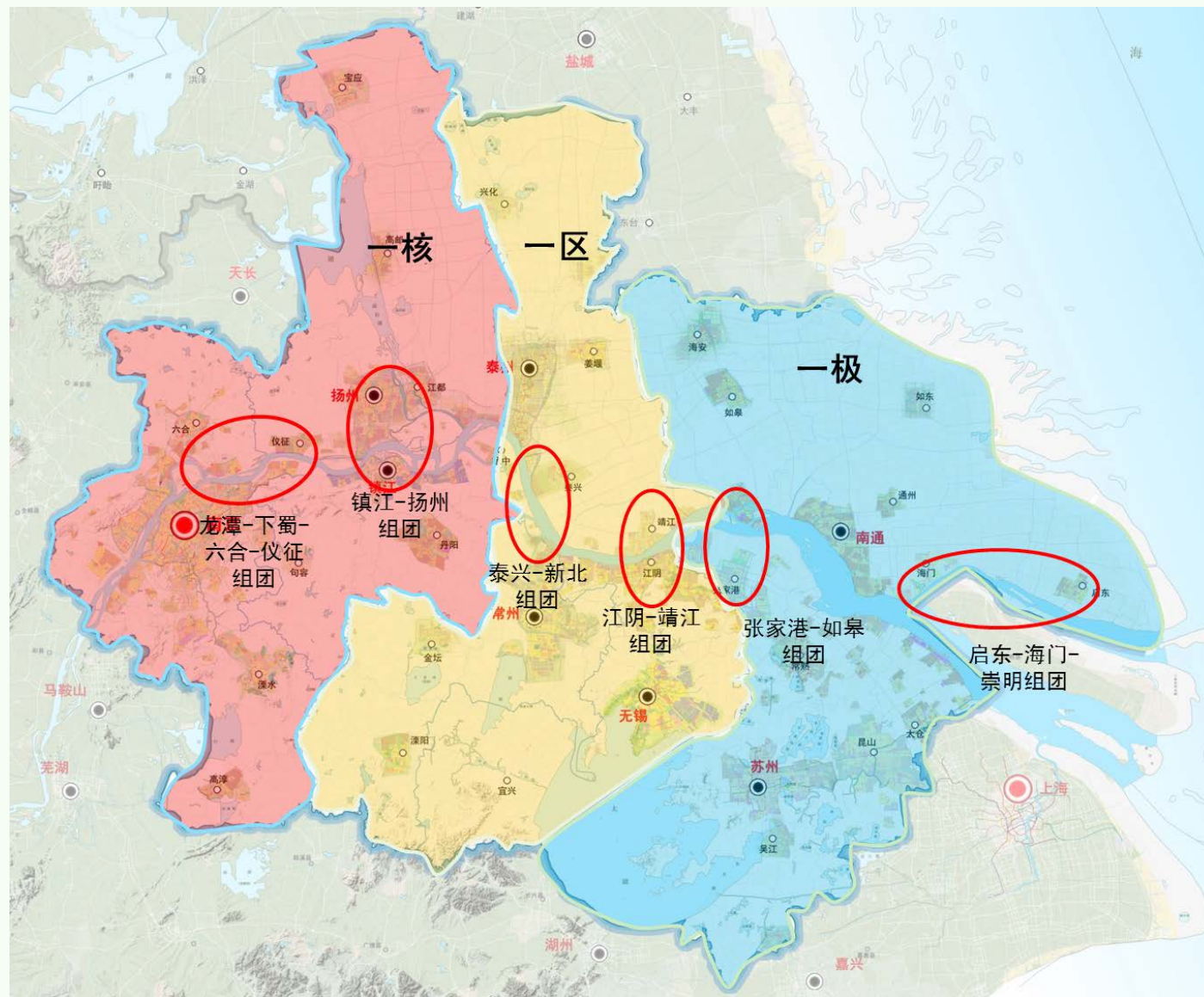
一区：**锡常泰“经济区”，中部支撑区**



“一核一极一区”网络化空间格局

优化城市群网络空间格局

加强滨江跨界地区的合作开发，
推动建设一批**跨江融合城镇组团**：
镇江-扬州、龙潭-下蜀-六合-仪征、
江阴-靖江、启东-海门-（崇明）、
张家港-如皋、新北-泰兴



提升产业分工协作水平

产业迈向中高端，强化高端化品牌化发展，打造一批世界领先的优势产业品牌，培育占全国总量达1/10以上的独角兽企业

打通产业上下游，构建一体化产业链，引导各市围绕主导特色优势产业，集中力量打造2-3个在国内有重要影响力、在全球有竞争力的**地标性产业集群**

打造园区经济升级版，推动开发区向现代产业园区转型，推进“**一开发区一主导产业布局**”，探索“一县一区、一区多园”发展模式

南京、无锡、苏州

信息技术合作（液晶等）

南京、常州、苏州

轨道交通装备制造

无锡、泰州、南通

船舶、海工装备制造

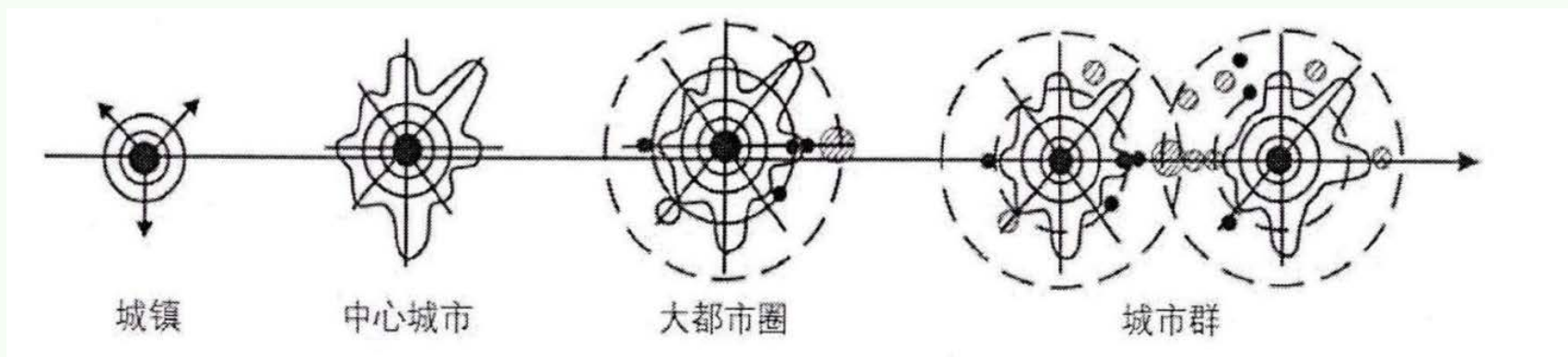
常州、无锡

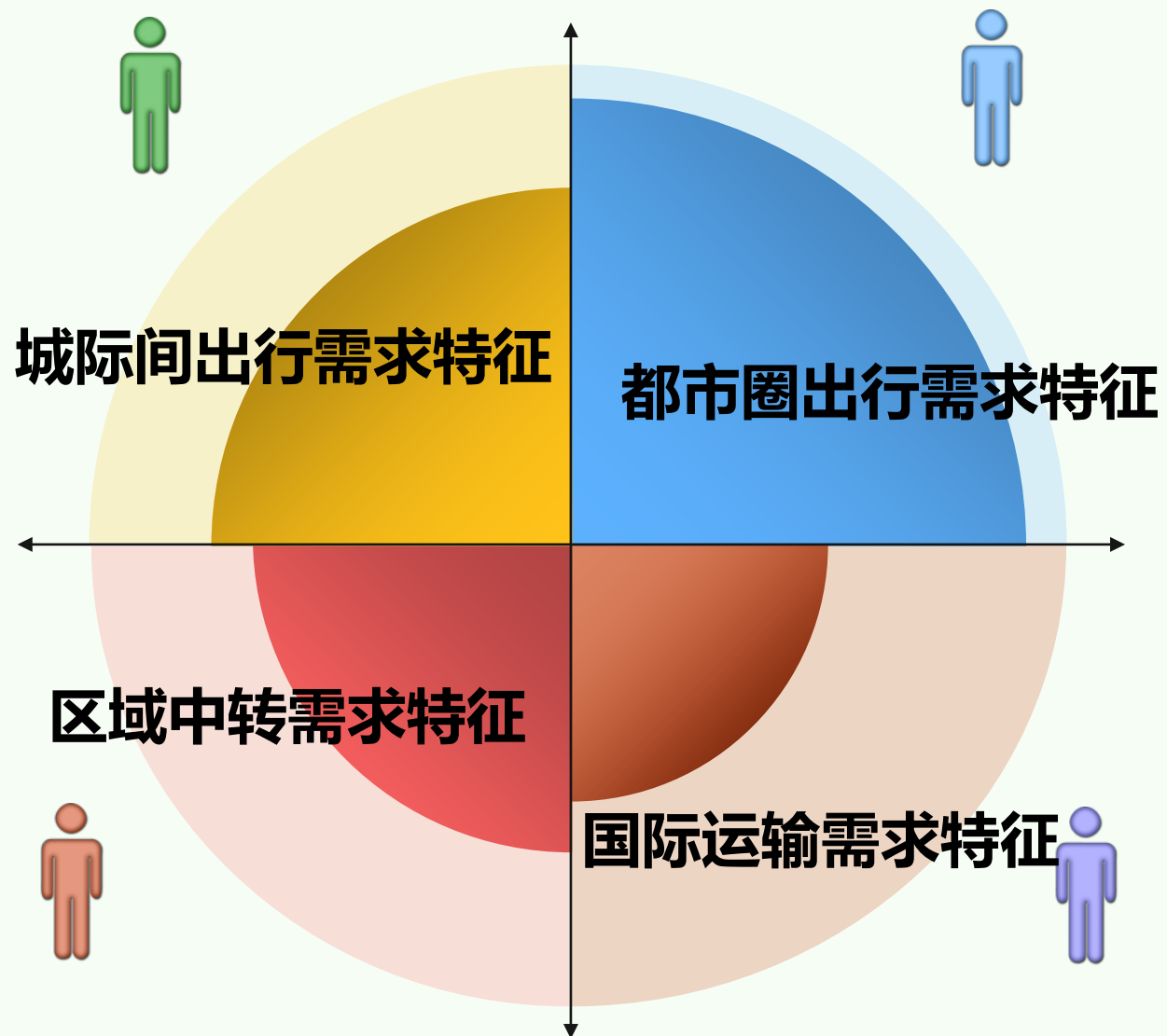
石墨烯制备及应用

- **发挥交通运输在推进沿江城市集群发展、融合发展中的纽带作用**
- **发挥交通运输在共同建设长三角世界级城市群中的重要支撑作用**
- **发挥交通运输在参与国际竞争合作中的的枢纽门户作用**
- **发挥交通运输在落实“共抓大保护、不搞大开发”中的先行作用**

城市群六大特征：多中心性、强集聚性、群集性、网络性、创新性、战略性

- 包括都市圈和多个独立城镇（空间尺度、层次）
- 上下游产业链之间的原材料和半成品运输
- 相互之间有很强的货物运输联系和人员流动
- 人员流动以商务出行为主（对时间敏感）



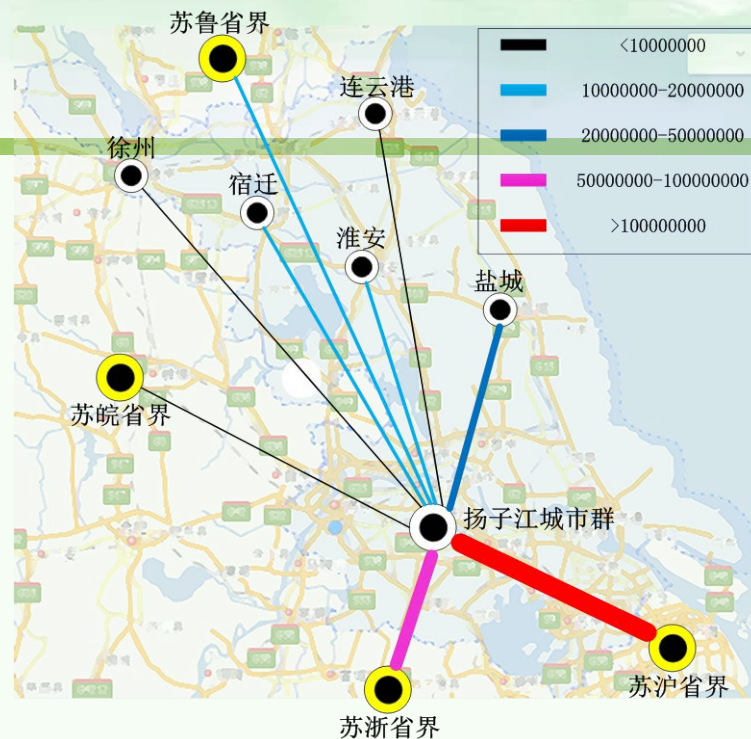


(1) 城际间出行需求特征

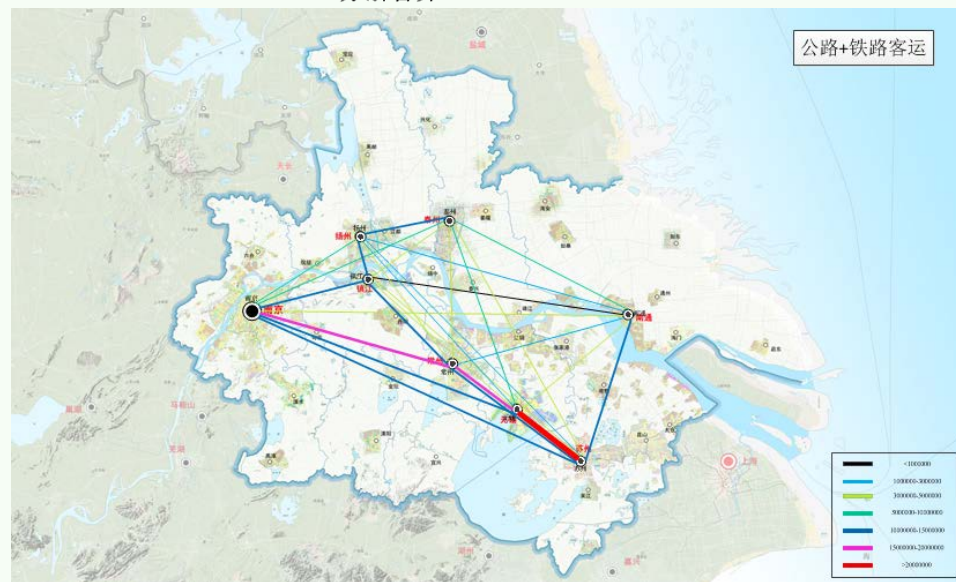
接近四分之三的旅客出行集中在城市群内部及与上海之间：内内43%，上海30%

旅客城际出行占比不断攀升，且呈现网络化：城市群内部高速公路旅客出行量占高速公路总出行比例越来越大，从**2010年的51%提升到现在的62%**，对外交通出行比例从46%下降到36%，过境交通基本持平（高速公路）

未来，城市群城际出行占比进一步提升，预计扬子江城市群内城际出行比例超过45%，与上海维持30%，**占比超过75%**



扬子江城市群对外客运出行分布

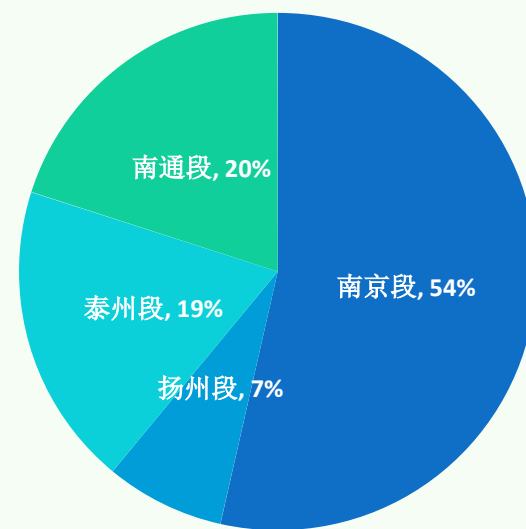
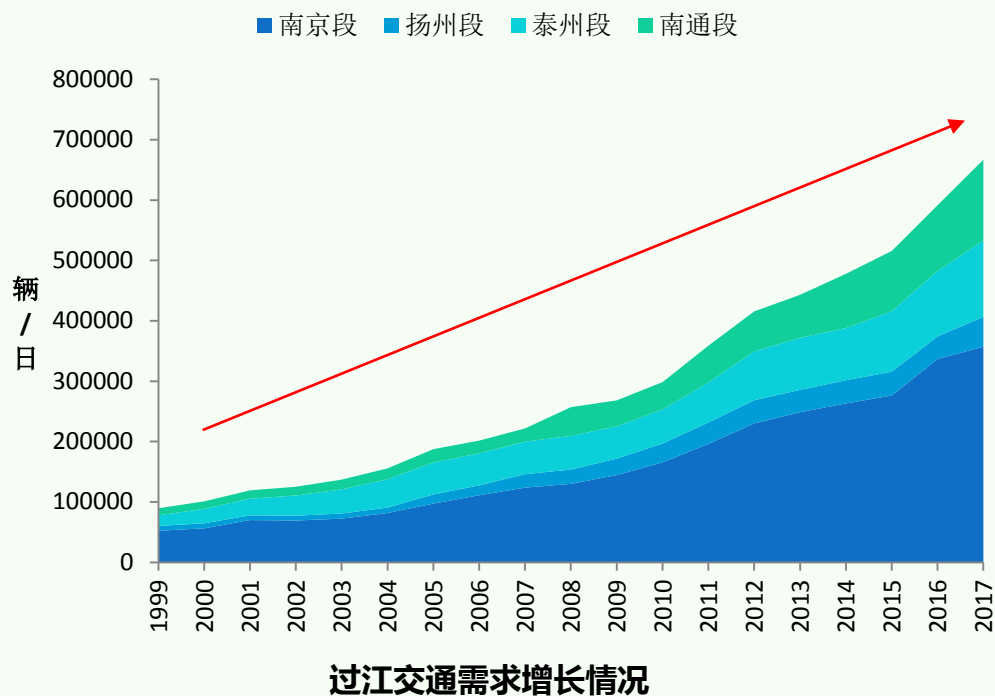


扬子江城市群内部高速公路与铁路客运出行分布图

(1) 城际间出行需求特征

跨江出行的总量呈现快速上升趋势，平均增长率为12%左右

南京段占跨江出行总量的50%以上，南通段快速提升（增速14.5%），扬州段和泰州段稳步提升（增速11%）



(1) 城际间出行需求特征

现状过江通道出行需求50%-60%
左右约为过境交通

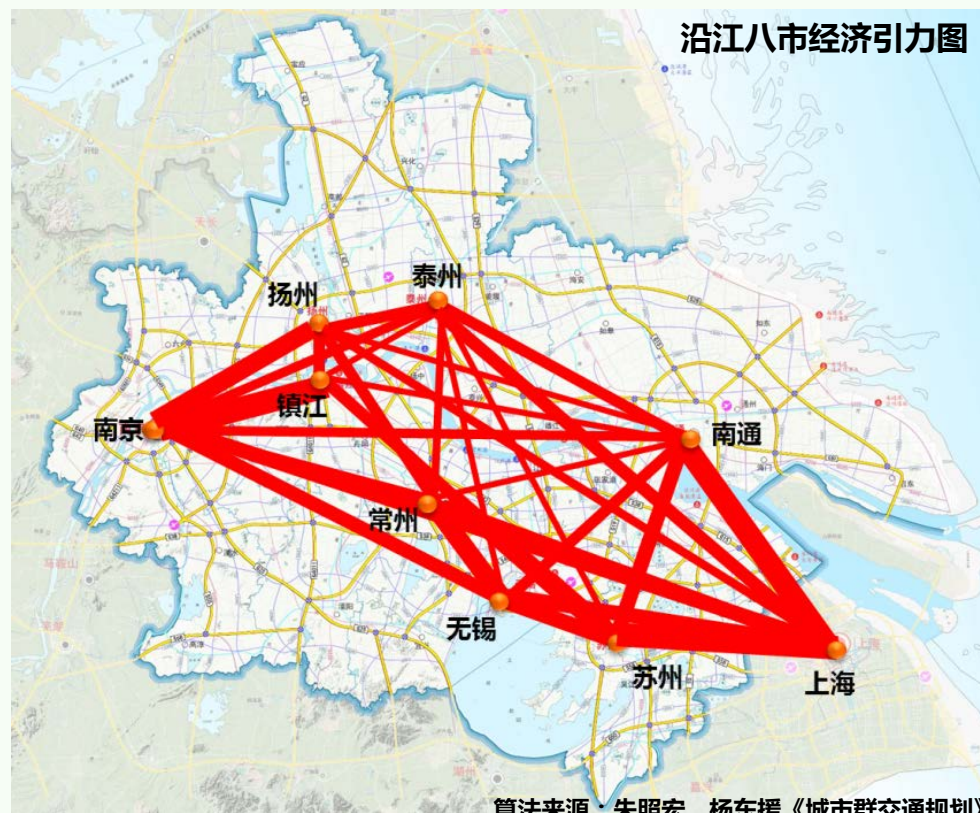


(1) 城际间出行需求特征

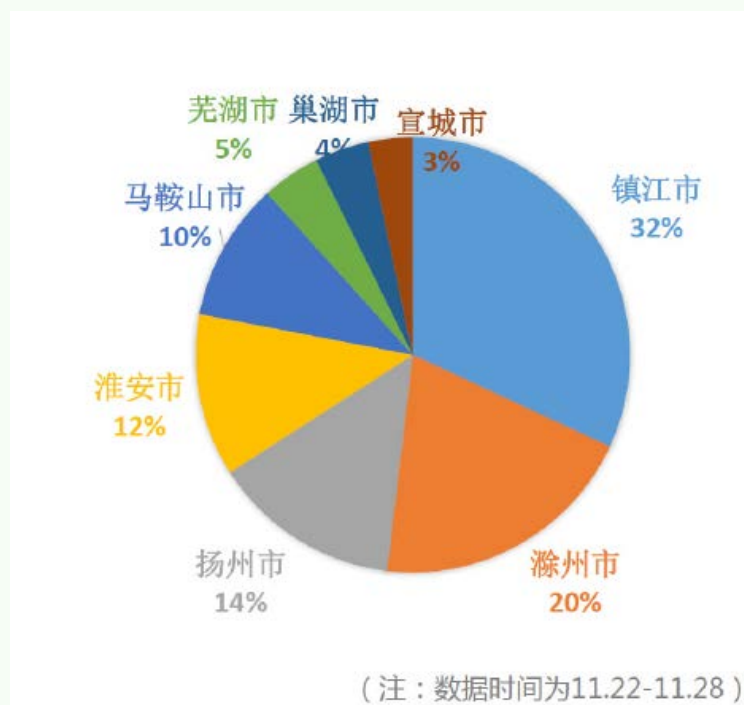
未来跨江需求还将保持9-11%以上的年均增速，到2035年跨江总量将达到140-160万辆/天，是现状的2.2倍，铁路、轨道承担部分过境和城市交通功能

随着江北新区建设，南京城区段跨江需求进一步增长，占比维持45-48%左右；跨界滨江城镇组团跨江出行需求被释放

长江两岸交通联系进一步增强，公路过江通道上的城际出行占比将超过50%

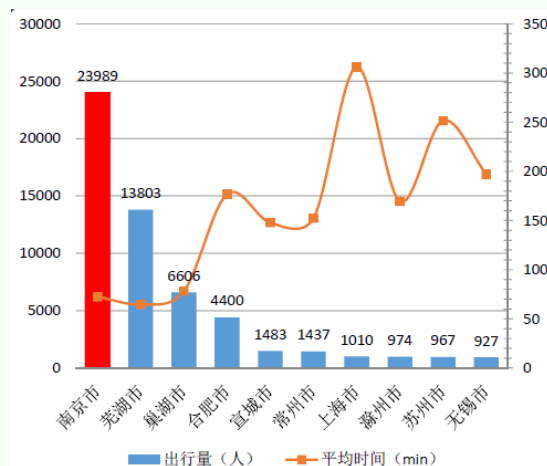


(2) 都市圈出行需求特征

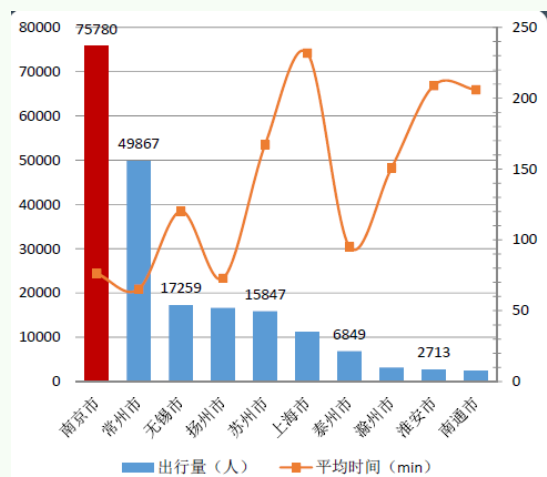


南京与周边城市联系强度分布图

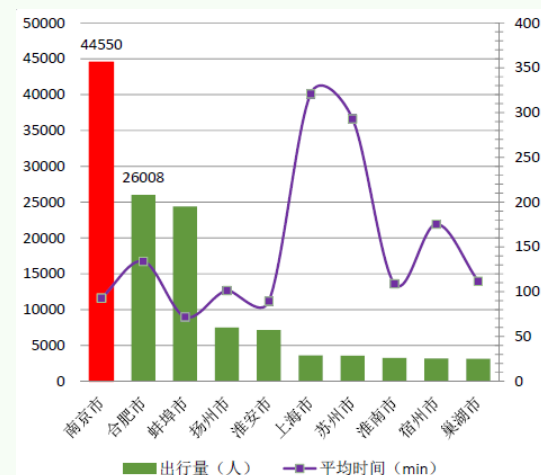
南京首位度还将进一步提升，向心出行逐步增强



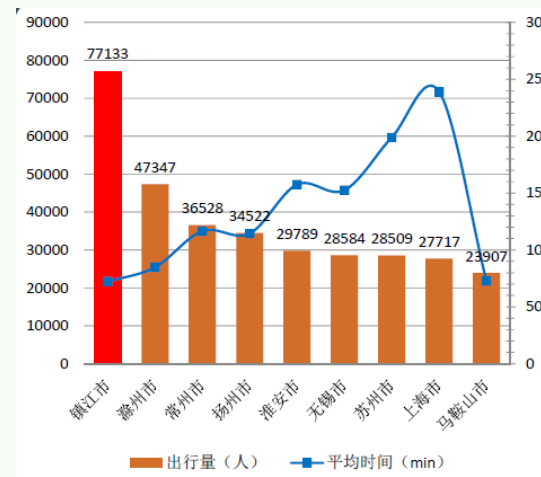
马鞍山对外出行中到各市的出行情况



镇江对外出行中到各市的出行情况

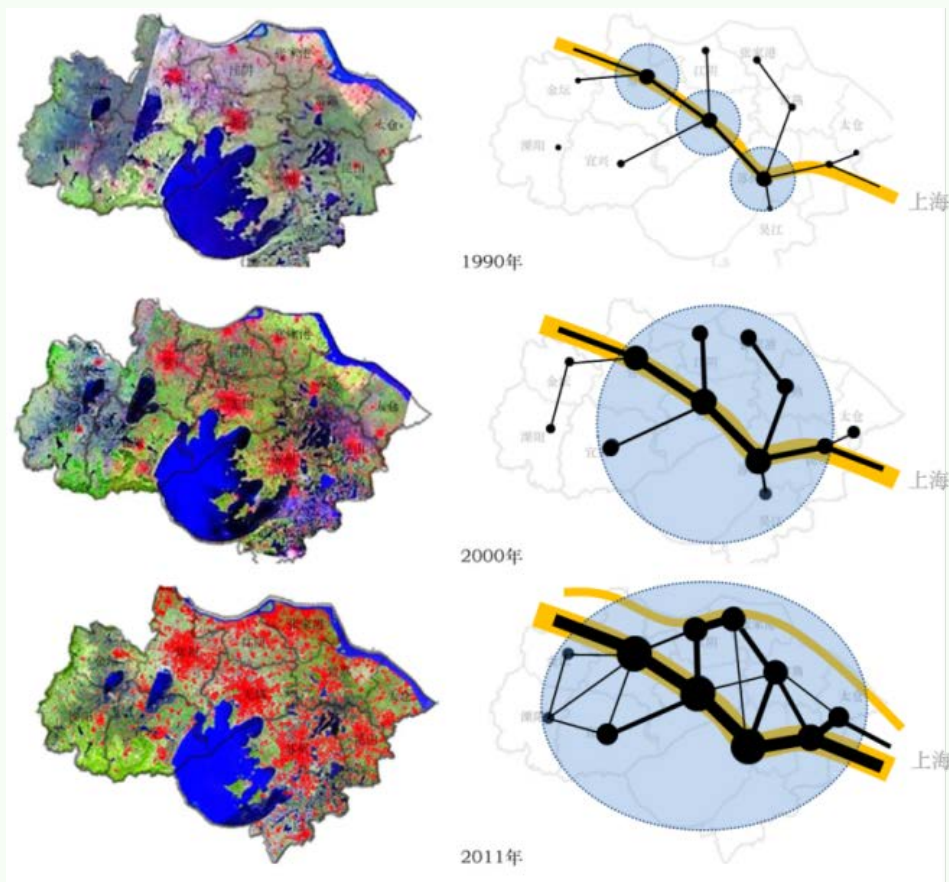


滁州对外出行中到各市的出行情况

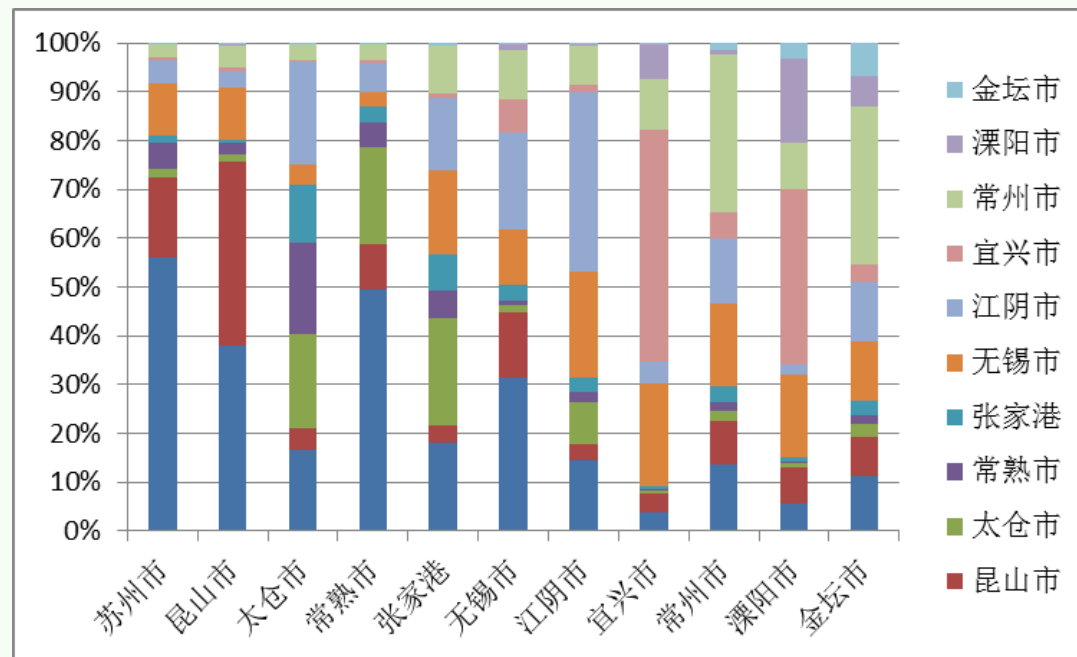


南京对外出行中到各市的出行情况

(2) 都市圈出行需求特征



苏锡常地区土地开发与交通网络化特征分布



苏锡常地区高速公路OD

苏锡常都市圈呈现明显的网络化特征

(2) 都市圈出行需求特征

都市圈内、毗邻地区跨城通勤交通需求快速增长



句容到南京江宁、栖霞以及句容到南京中心城区



苏州>上海通勤职住分布
本数据版权属于百度地图开放平台所有

苏州到上海通勤人群居住地和work地分布（黄色：居住地，红色：work地）

(2) 都市圈出行需求特征

都市圈通勤交通对轨道交通提出了新的要求，未来南京都市圈向心交通走廊内，轨道交通占比将达到20%以上，苏锡常预计轨道交通占比达15%以上

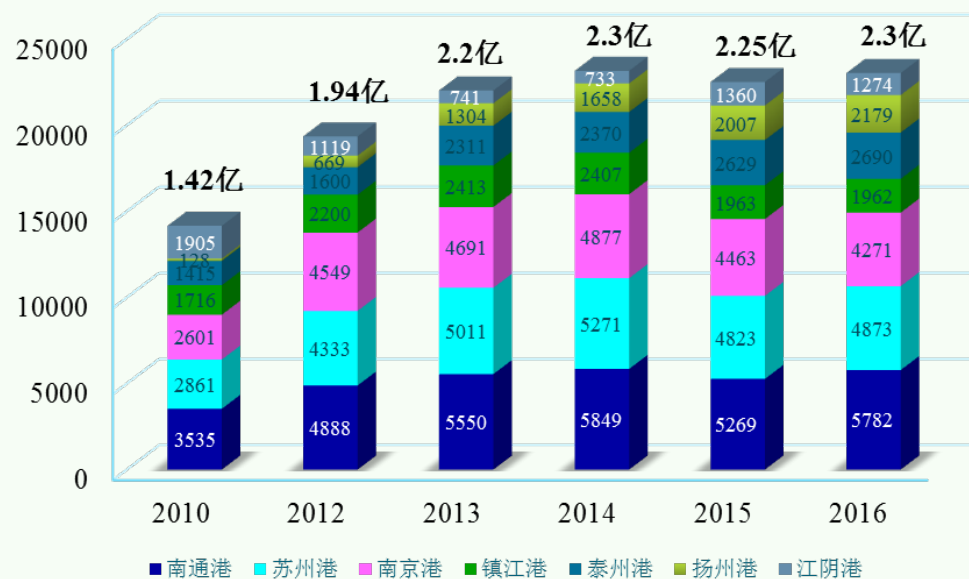
区域	客流走廊	比例				客运量(非平均密度)			
		通道合计	公路及城市交通	国铁干线及长三角城际	都市圈城际	通道合计	公路及城市交通	国铁干线及长三角城际	都市圈城际
南京都市圈	宁镇	100%	82%	18%	0%	3.21	2.6	0.8	/
	宁-句	100%	55%	15%	30%	2.	1.27	0.35	0.6
	宁-溧-高	100%	68%	7%	25%	4.57	3.11	0.32	1.14
	宁-马-莞	0%	65%	15%	20%	3.54	2.30	0.53	/
	宁-和-巢	100%	74%	0%	2	2	1.48	/	0.52
	宁-全-合	100%	75%	25%	0%	2.1	1.58	0.53	/
	宁-滁	100%	65%	20%	15%	2.63	1.1	0.53	/
	宁-天	100%	74%	6%	20%	4.21	3.12	/	0.84
	宁-仪-扬	100%	59%	11%	30%	2.07	1.22	0.23	0.62
	扬-镇	100%	47%	13%	40%	1.31	0.62	0.17	/
	镇-马	100%	80%	0%	20%	0.69	0.55	/	/
	镇-溧(阳)	100%	75%	25%	0%	0.67	0.50	0.17	/
	扬-高(邮)-淮	100%	80%	20%	0%	1.08	0.86	0.22	/
	镇-扬(中)	100%	65%	0%	35%	0.83	0.54	/	/
苏锡常都市圈及周边地区	苏-锡	100%	72%	20%	8%	8.99	6.47	1.80	0.72
	锡-常	100%	80%	20%	0%	7.2	5.70	1.42	/
	苏-虞-张	100%	75%	15%	10%	3.76	2.82	0.56	
	虞-通	100%	78%	22%	0%	2.17	1.69	0.48	/
	苏-昆-沪(太)	100%	90%	10%	0%	11.36	10.22	1.14	/
	苏-吴-嘉	100%	0	10%	0%	3.25	2.93	0.33	/
	吴-沪	100%	100%	0	0%	2.25	2.25	/	/
	锡-宜	100%	63%	12%	25%	2.5	1.58	0.30	0.3
	锡-澄-泰	100%	75%	10%	15%	3.58	2.69	0.36	0.54
	锡-虞	100%	92%	0%	8%	3.22	2.96	/	/
	锡-张	100%	85%	0%	15	2.8	2.38	/	/
	常-金-宁	100%	75%	25%	0%	1.56	1.7	0.3	/
	常-镇-宁	100%	75%	25%	0%	2.31	1.7	0.58	
	常-虞-沪	100%	67%	18%	15%	1.69	1.13	0.30	/

(3) 区域中转需求特征

随着长江经济带建设，长江-12.5米深水航道至南京，以及通江达海的交通枢纽作用和海向开放、陆向开放的区位优势，区域中转需求逐年增加，江苏作为江海中转的特殊不可替代的优势明显

现状总吞吐量为15.8亿吨，其中服务长江中上游地区的中转量约2.3亿吨，占比为15%，中转量年平均增长率为8.4%

预计未来中转量占比超过20%，水运在综合运输中的地位还将进一步提升

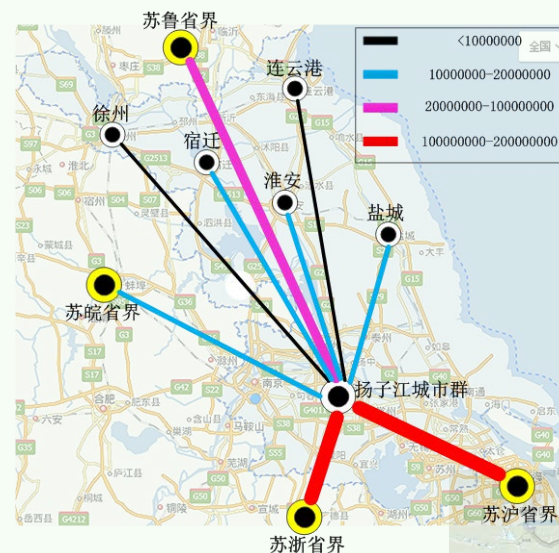


扬子江城市群港口服务长江中上游的中转量

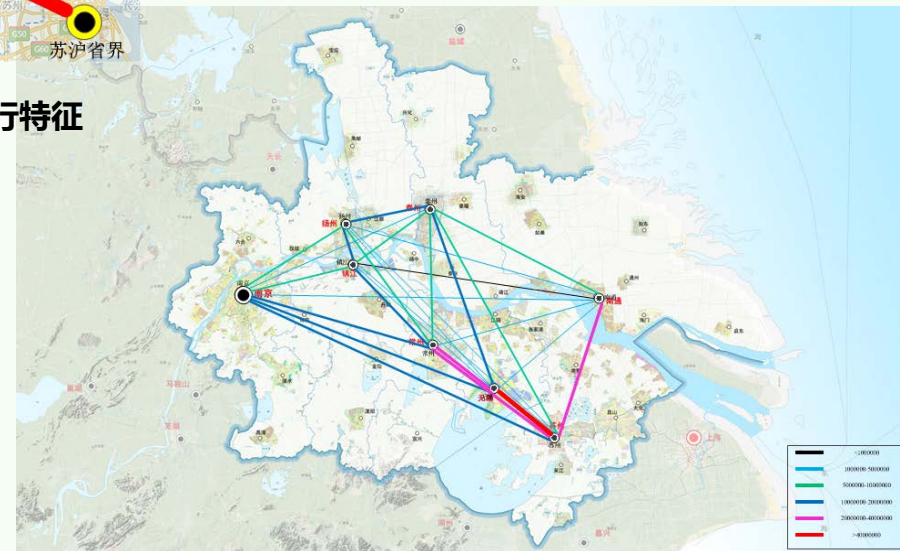
(3) 区域中转需求特征

对于城市群内部的货物运输而言，未来城市群内部货运空间格局将发生调整，大宗物资运输量尤其是煤炭、钢铁运输增速下降，甚至负增长

小批量、多批次、高货值货运需求增加，公路运输江浙沪联系保持强劲增长趋势，苏锡常通之间公路货运保持快速增长趋势



高速公路对外货运交通出行特征



扬子江城市群内部高速公路货运交通出行特征

(4) 国际运输需求特征

全球经济形势持续向好，一带一路沿线国家和地区的联系不断增强，扬子江城市群国际影响力将不断提升

机场国际旅客吞吐量占比将会进一步提升，预测到2035年将达到15%左右

集装箱吞吐量中近远洋占比达15%以上



Part 04

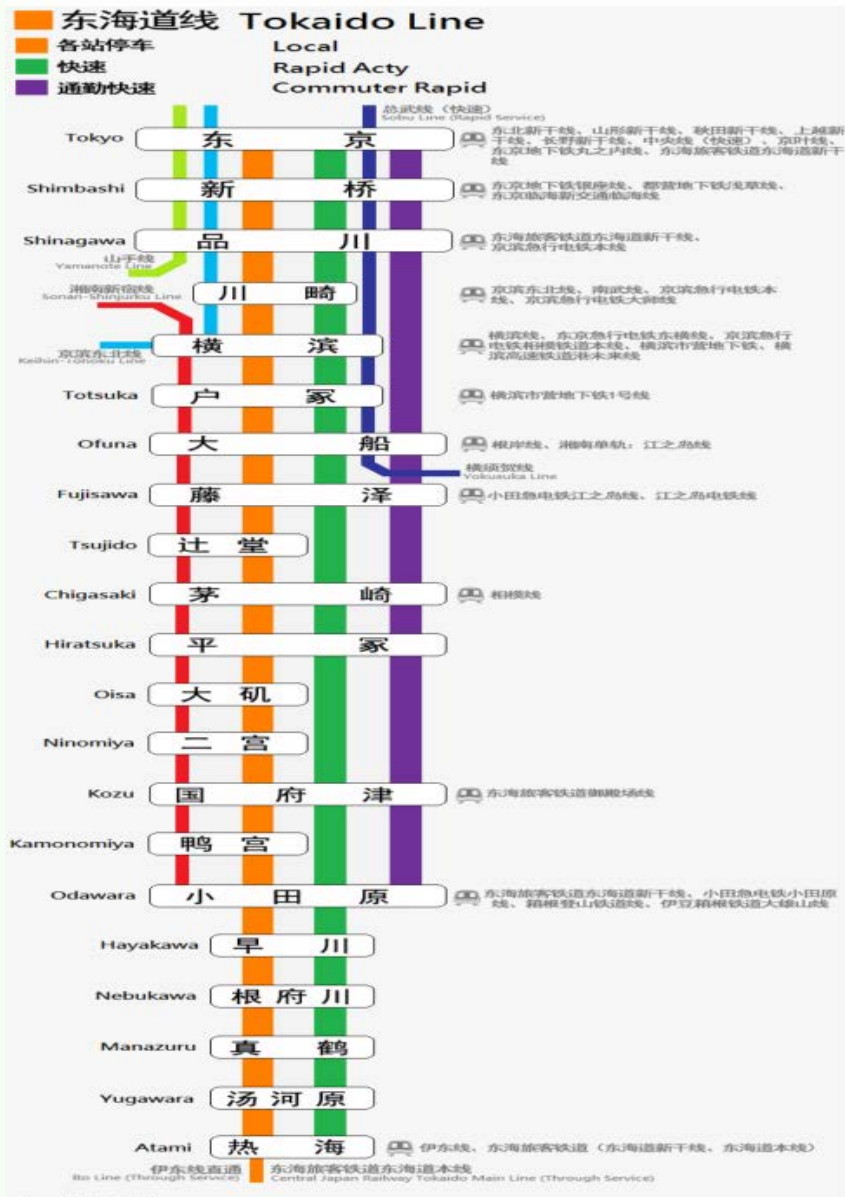
经验借鉴

1. 经验借鉴
2. 主要启示



经验借鉴1：构建以多层次轨道交通为主导的交通发展模式

范围	空间层次	服务形式	特点
城市中心区 (15Km)	东京23区, 面积621km ²	地铁单轨, 291km	线网密, 站距小, 满足日常出行
都市圈	一都三县, 1.3万km ²	私铁、JR, 2013km	快速、大运量, 满足通勤出行
城市群	日本东海道城市群, 10.5万km ²	新干线	高效、舒适、多样, 满足商务出行



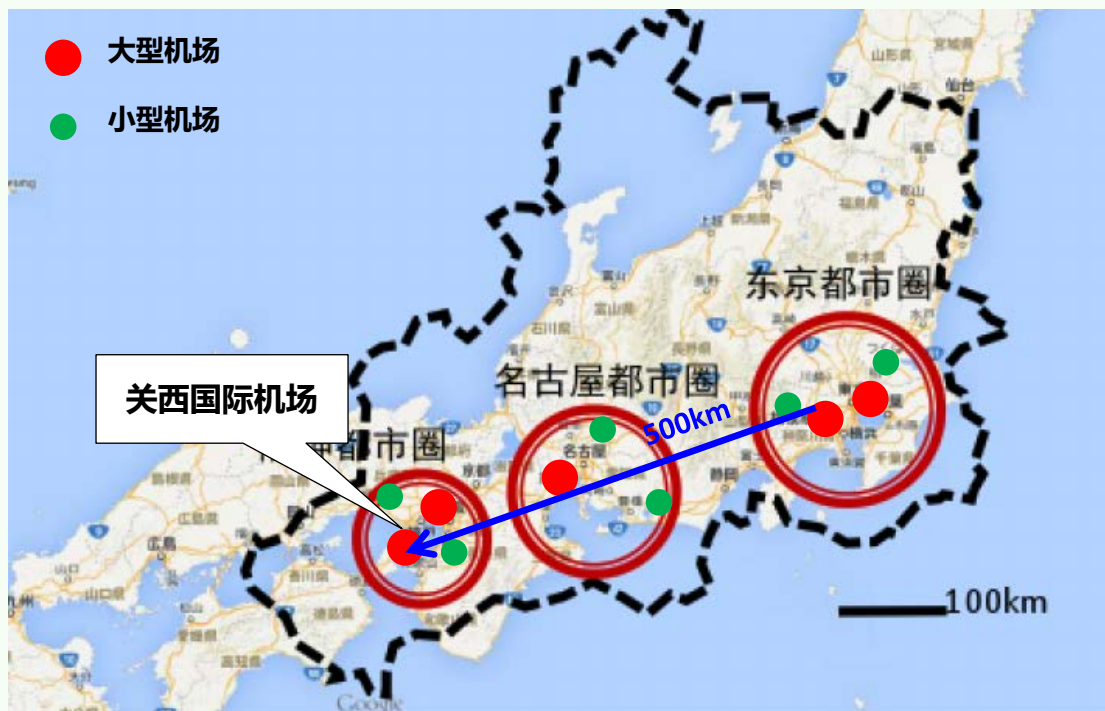
经验借鉴1：构建以多层次轨道交通为主导的交通发展模式



地区	层次	规模	旅行速度	服务范围
日本东海道城市群	新干线	544.8	270-300	区域
	普通JR线	3412.6	120-130	城际+都市圈
	JR通勤线		50-60	都市圈
	私铁	3312.3	40-45	都市圈+市区
	地铁	585	30-35	东京市区
	新交通	159.2		
伦敦都市圈	高速铁路	460	160-300	城际+都市圈
	城际轨道	3071	50-70	市域
	地铁	415	30-35	市区
巴黎都市圈	高速铁路	417	210	国际+城际
	市域RER快线	587	50	市域+市区
	市郊铁路	1296	50-70	
	地铁	214	30-35	市区

经验借鉴2：打造标志性的枢纽门户提高国际竞争力

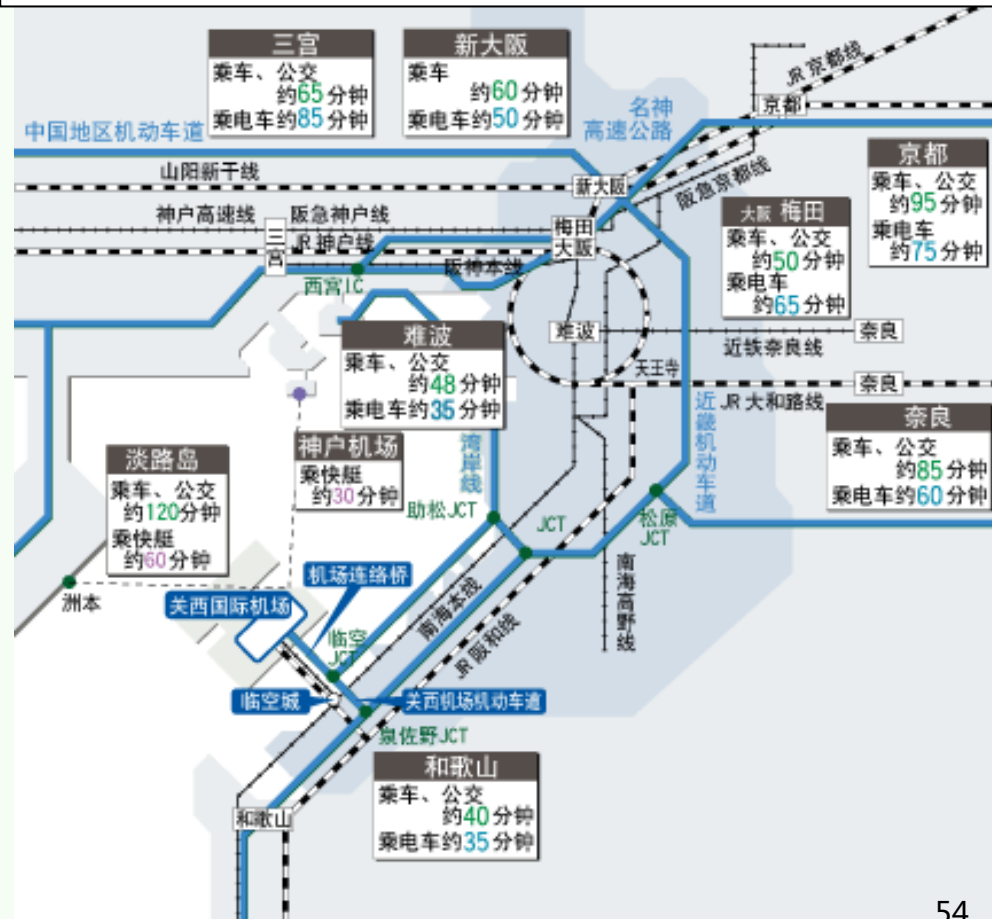
依托国际化机场、港口构建起全球联系网络，密切城市群内部联系，增强城市群对外交往和向腹地辐射的能力，强化城市群**国际门户和枢纽功能**



日本北海道城市群机场布局

关西国际机场

- 2016年，关西国际机场旅客吞吐量达2523万人次
- 集疏运设施主要有JR线、南海地铁线、公交车、出租车、巴士，还可以坐船。
- 50分钟到达大阪、75分钟到达京都、60分钟到达奈良



关西国际机场交通图

经验借鉴3：低成本、高效率的货运物流系统

美国东北城市群的货运系统：东北部城市群内流通货物量大于16亿吨；内部流通需求大，49%的货物在121个县镇之间转运输送，16%的货物穿行而过，20%的货物从外地输送而来14%的货物从东北城市群向外输送。



东北部城市群繁忙的高速通道



东北部城市群货物铁路运输网络

2012年美国货运量分运输方式构成

运输方式	货运量（亿吨）	占比
公路	121.82	67.04%
铁路	20.18	10.26%
水运	9.75	4.96%
航空	0.15	0.08%
多式联运	15.55	8.08%
管道	15.46	7.86%
其他	3.38	1.72%
总计	196.62	100%

东北部城市群功能格局状况

5大都市区	主要产业	核心职能
纽约大都市区（圈）	金融、商贸、生产服务业	全美的金融中心、商贸中心
波士顿大都市区	高科技产业、金融、商业、教育、医疗服务、建筑、运输服务业	都市圈的科技中心，高科技产业和教育是特色产业，服务业发达
费城大都市区	清洁能源、制药业、制造业、教育服务、交通运输业	费城是都市圈的交通枢纽，同时也是全国重要的制造业中心
华盛顿大都市区	信息、金融、商业服务、健康和教育培训、休闲旅游业、生物科技、国际商务	全美政治中心
巴尔的摩大都市区	工业制造业、商贸、服务业	制造业和进出口贸易中心

经验借鉴4：建立突破行政制约的区域协调机制

城市群的协同发展必须要**打破行政壁垒**，
形成一套有力的区域组织协调机制

- 纽约新泽西港务局
- 莱茵-鲁尔交通联盟
- 巴黎大区交通管理委员会



纽约新泽西港务局

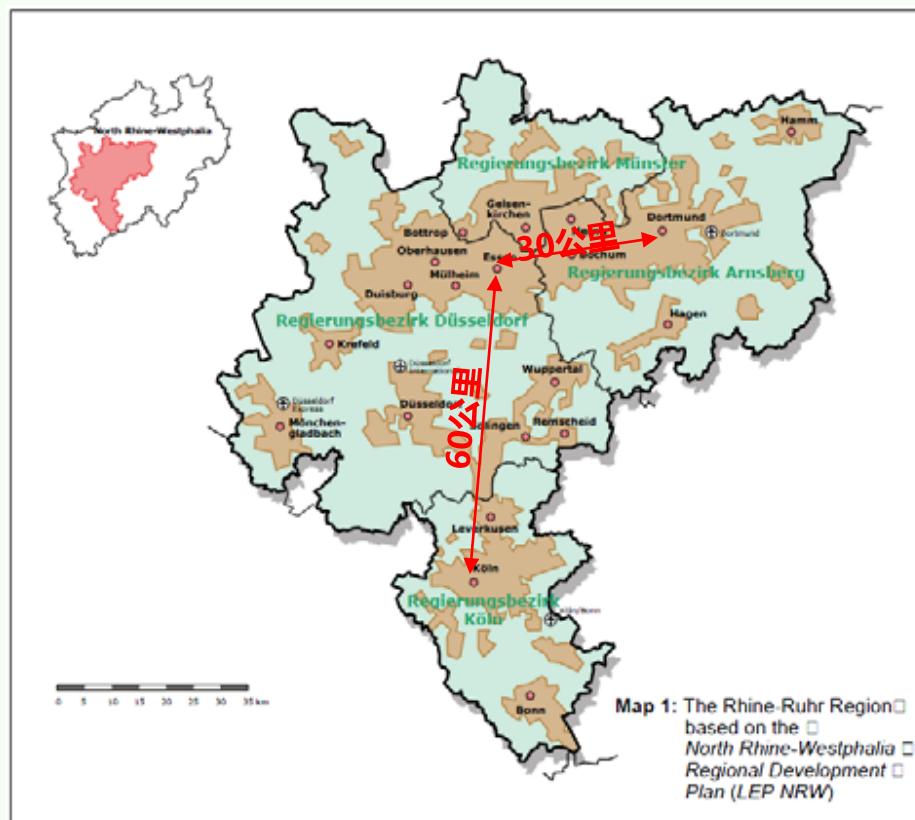
两州政府在1921 年划定以自由女神像为中、半径为25 英里的约1500 平方英里（约3885 平方公里）的范围为港区，由港务局对**码头、空港、地铁、道路及隧道**等设施进行统一规划、开发、建设和管理

经验借鉴5：构建可持续的交通运输体系

国内外城市群在发展过程中都十分重视**生态环境保护**，改善环境质量，促进城市群可持续健康发展。

- 莱茵-鲁尔城市群：**改造传统产业**，改善基础设施、培育新兴产业，发展文化旅游、大力发展科研，支撑产业转型
- 巴黎都市圈：建立区域性**土地利用与管理模式**、**实施绿色空间计划**、城市交通出行规划以及**岸线绿色整治**等

莱茵-鲁尔城市群



对标世界先进城市群，结合目前发展中的不平衡不充分问题，扬子江交通运输需加强几个方面：

- (1) 构建以多层次轨道交通为主导的交通发展模式
- (2) 科学布设过江通道体系 (扬子江城市群特色)
- (3) 打造标志性的枢纽门户提高国际竞争力
- (4) 打造高效率的现代物流系统
- (5) 构建可持续的交通运输体系
- (6) 建立突破行政的区域协调机制



Part 05

思路目标

1. 发展思路
2. 规划理念
3. 发展目标



核心

先行引导一群城市变成一个“城市群”

打造具有国际竞争力和影响力的城市群

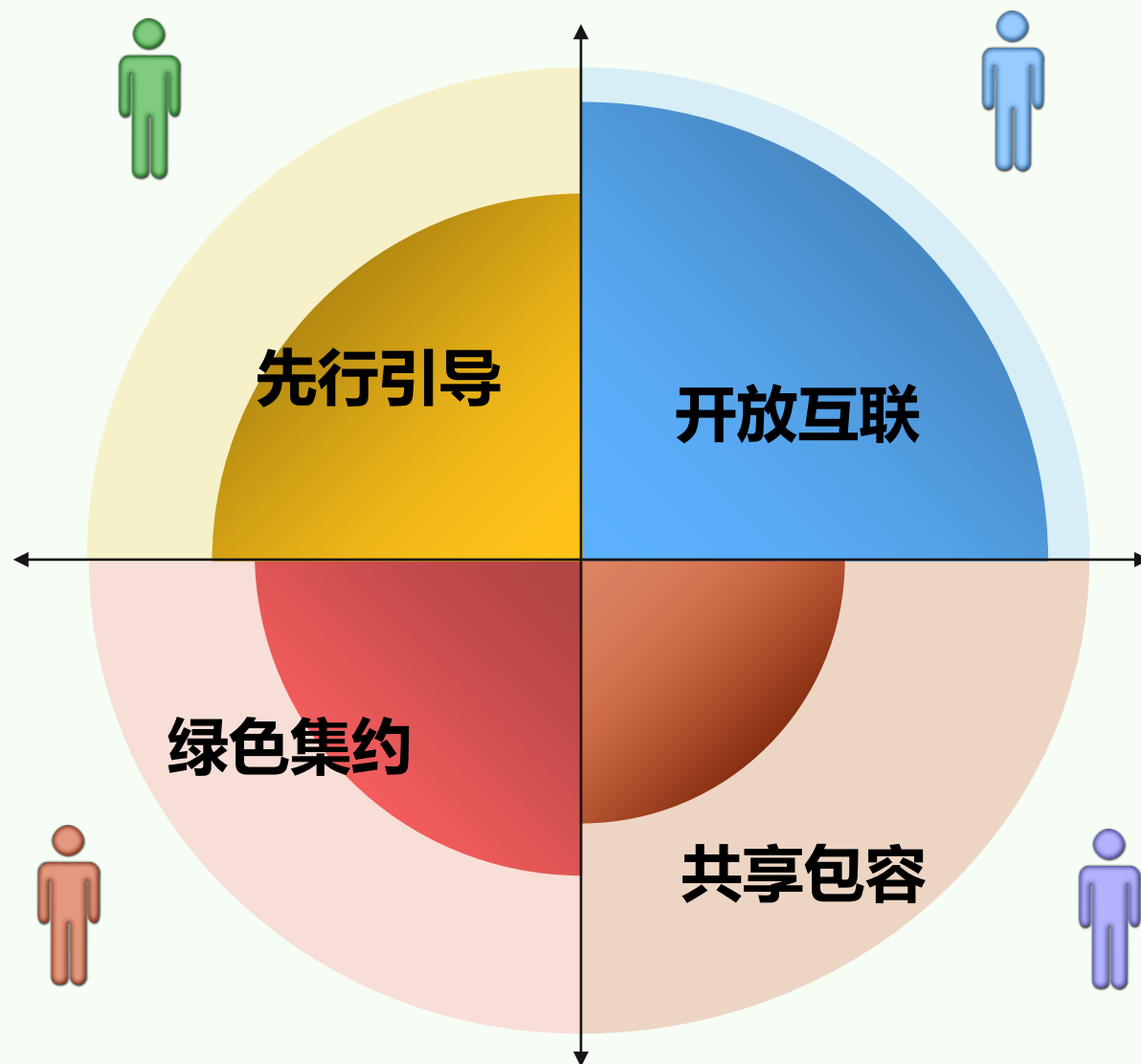
建设长江经济带示范性绿色城市群

(1) 以长江两岸高铁环线和过江通道为纽带，引导集群发展融合发展

(2) 以长江黄金水道为依托，构建综合立体交通走廊，服务国家和区域战略布局

(3) 以综合交通枢纽建设为载体，打造全国重要国际枢纽门户

(4) 以生态绿色交通为导向，着力提升城市群交通运输可持续发展水平



到2020年，基本建成以轨道交通、长江黄金水道为主导，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。

综合交通基础设施总体上达到世界先进水平，过江通道压力初步缓解

以南京为核心的国际门户枢纽地位初步显现

运输服务能力不断提升，安全、智能、绿色发展水平全国领先

到2025年，建成以轨道交通、长江黄金水道为主导，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。

跨江融合的交通基础设施网络基本形成，城市群设区市之间1小时通达

国际门户枢纽地位不断提升，机场群、港口群在长三角城市群中的地位不断提升

运输服务能力显著提升，安全、智能、绿色发展水平全国领先

到2035年，**建成具有国际影响力的枢纽型城市群**，城市群内外交通发展的协调性、系统性和可持续性显著提升，为建设具有国际竞争力和影响力的城市群提供先行示范。

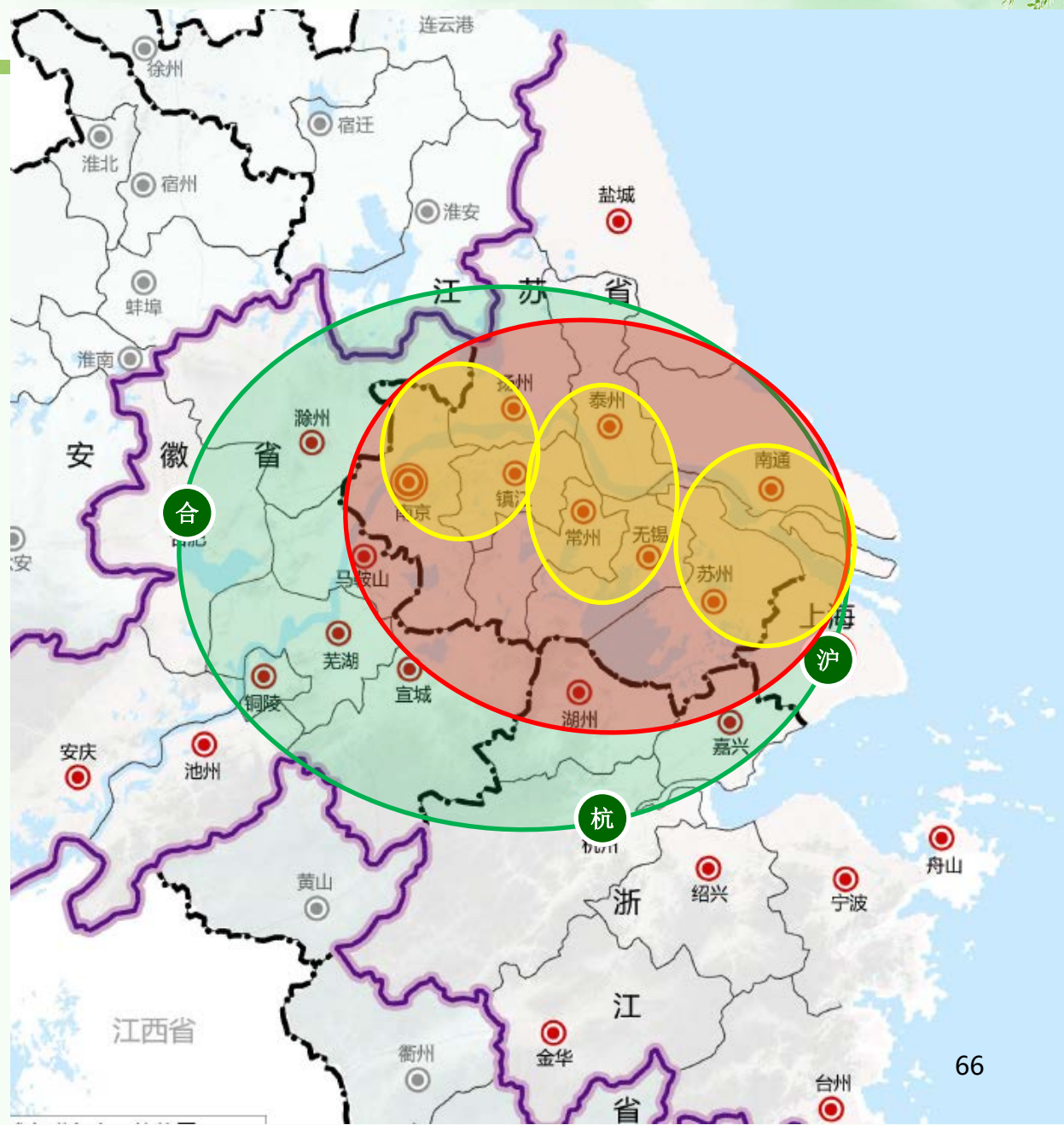
综合交通运输总体水平
达到世界先进水平

国际门户枢纽地位进一
步确立

现代运输服务能力显著
提升

建成全国交通一体化先行区

- 高快速铁路网2500公里，基本实现高铁县级及以上节点全覆盖，“1小时城际交通圈”，宁镇扬、苏锡常都市圈内中心城市与周边城镇之间实现“0.5-1小时通勤圈”
- 公路网络覆盖水平和通畅性进一步提升，机动性和可达性水平进一步提高
- 过江通道数量达36座（建成30座以上），过江交通瓶颈基本消除



建成国际先进的综合立体交通走廊

建成全国重要国际开放门户

建成长江经济带绿色交通发展示范区

- 建成以轨道交通为客运主骨架、长江黄金水道为货运主通道、辐射能力更强的综合立体交通走廊，以江海河联运为特色的多式联运服务得到长足发展，物流费用占GDP的比重下降至10%
- 南京国际门户型综合交通枢纽地位基本确立，港口群、机场群国际资源配置能力和整体服务水平全面提高，南京禄口机场旅客吞吐量排名进入世界前50位，南京以下江海联运港区集装箱吞吐量排名进入世界前10
- 建成绿色循环低碳综合交通运输体系，铁路/轨道客运量占比超过30%，水运货运周转量占比超过三分之二，港口岸线利用效率不断提升...

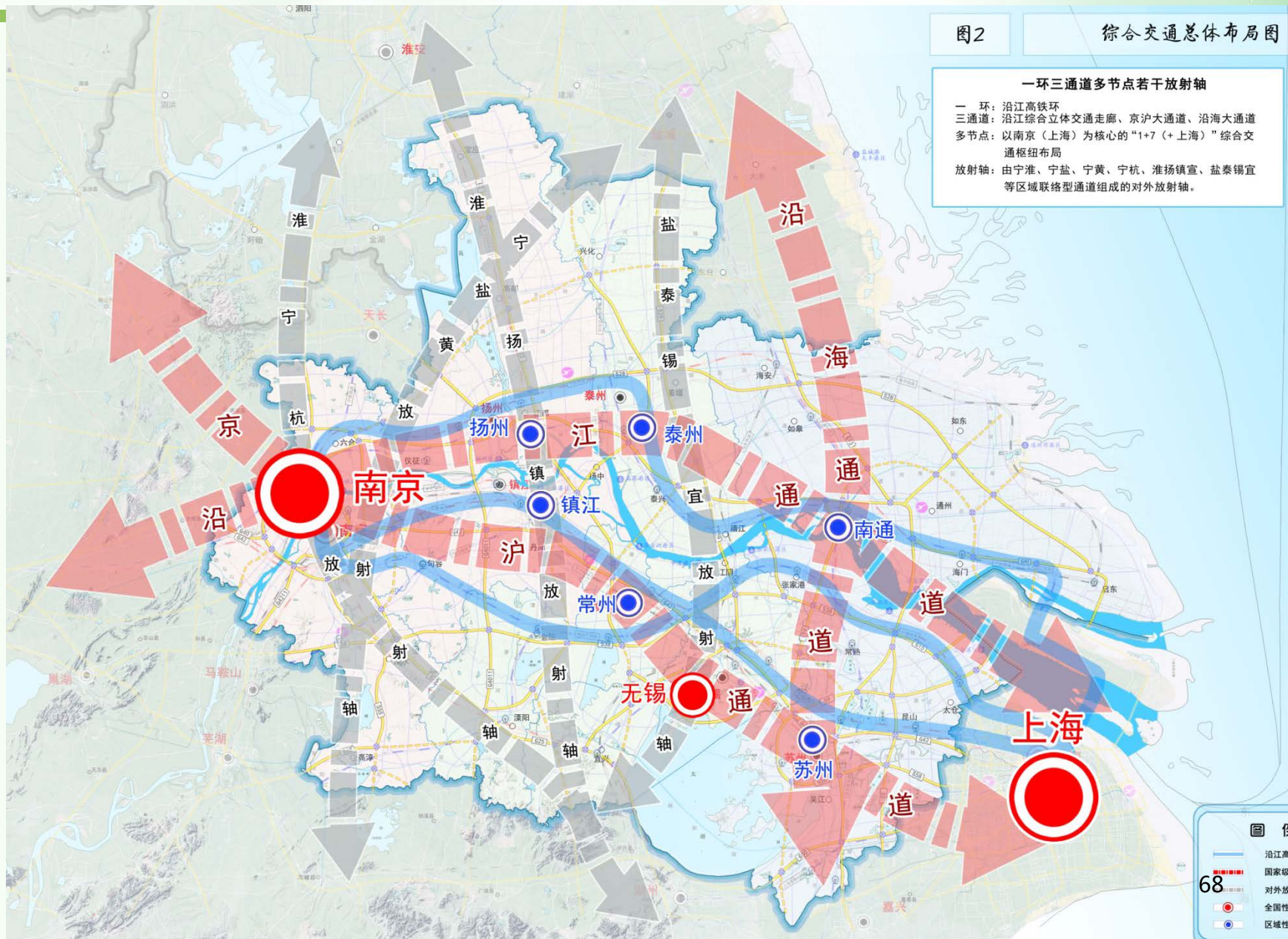
一环三通道多节点若干放射轴

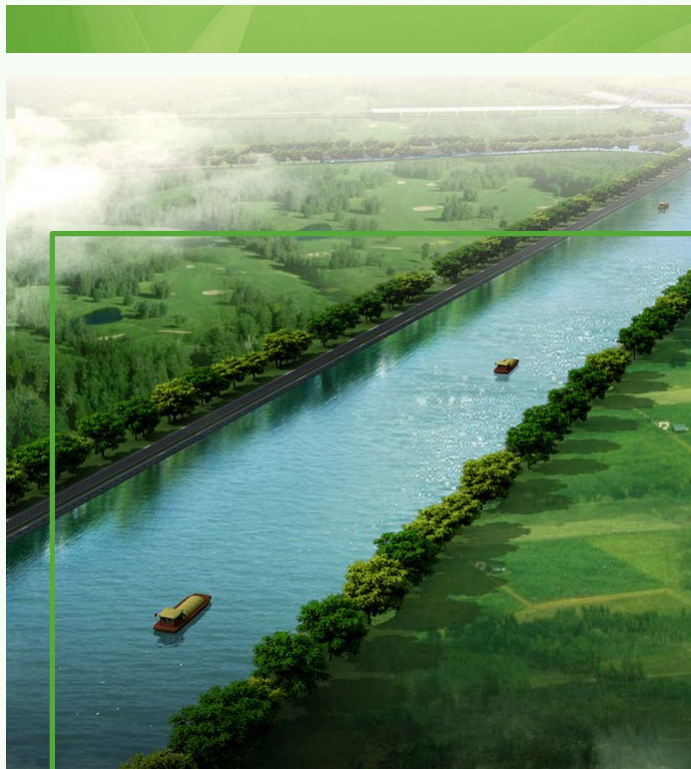
一环：形成群效应

三通道：沟通全国

多节点：面向世界

放射轴：辐射周边





Part 06

重点任务

3个核心、4个思路

先行引导一群城市变成一个“城市群”

打造具有国际竞争力和影响力的城市群

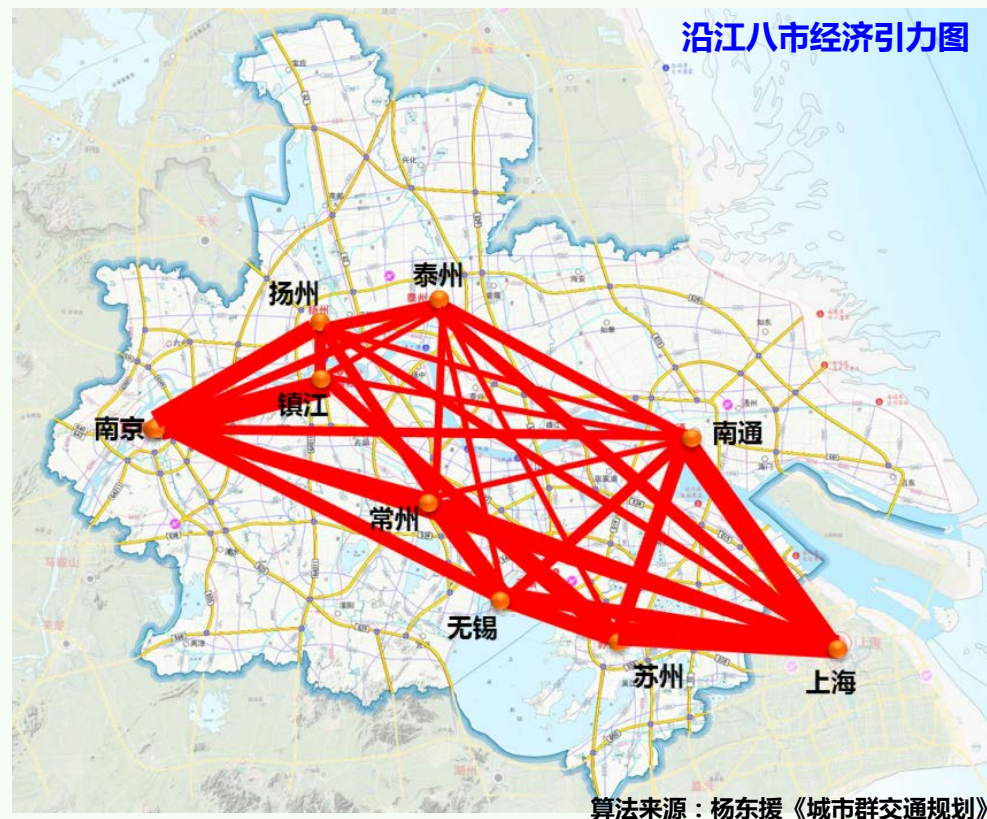
建设长江经济带示范性绿色城市群

- 
- | | |
|---|-------------------------|
| 1. 建设 轨道 上的扬子江城市群，引导城市群空间格局重构 | ——> 轨道上的扬子江城市群 |
| 2. 构筑功能完善的 过江通道系统 ，支撑跨江高度融合发展 | ——> 拥江融合的扬子江城市群 |
| 3. 构建面向世界的 交通枢纽门户 ，积极参与全球竞争合作 | ——> 面向世界的扬子江城市群 |
| 4. 强化跨区域跨方式 一体化衔接 ，促进交通资源合理配置 | ——> 毗邻地区同城化的城市群 |
| 5. 构建集约高效的 现代物流系统 ，支撑国际先进制造业基地建设 | ——> 江海联动的扬子江城市群 |
| 6. 推进交通运输 绿色 可持续发展，助力绿色生态美丽家园建设 | |
| 7. 提升交通运输 智能 化服务水平，服务扬子江智慧城市群打造 | ——> 可持续发展的扬子江城市群 |
| 8. 积极推进大交通 体制机制 改革，服务体制机制改革排头兵建设 | |

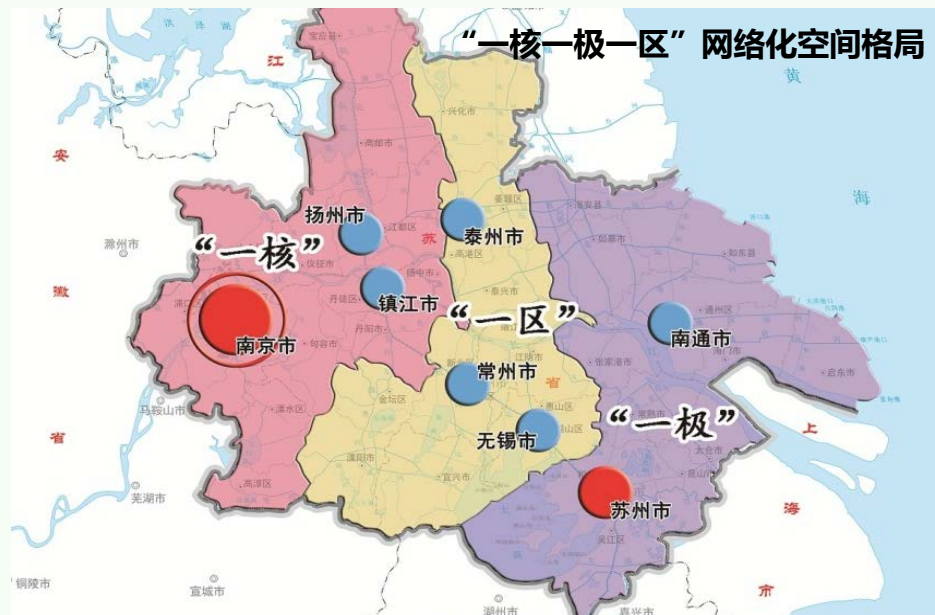
世界城市群发展经验：发展多层次轨道引导城市群形成集约紧凑的城镇空间格局，支撑城市群一体化发展

城市群出行需求旺盛(譬如沪宁通道)，且呈现为多层次需求

- 中心城市间
- 中心城市与其他城市间
- 中心城市与周边城镇间
- 城市与城乡间



- 建成由国铁干线、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道组成的多层次、一体化轨道交通网，优化沿江城镇空间布局，引导人口、生产要素向高铁、城际铁路走廊集聚，推动形成集约紧凑、疏密有致的空间格局，打造“轨道上的扬子江城市群”



国家高铁干线

主要功能：国土层次跨区交流，国家中心城市节点间，**商务、公务、旅游等**
兼顾功能：其他中心城市

区域城际干线

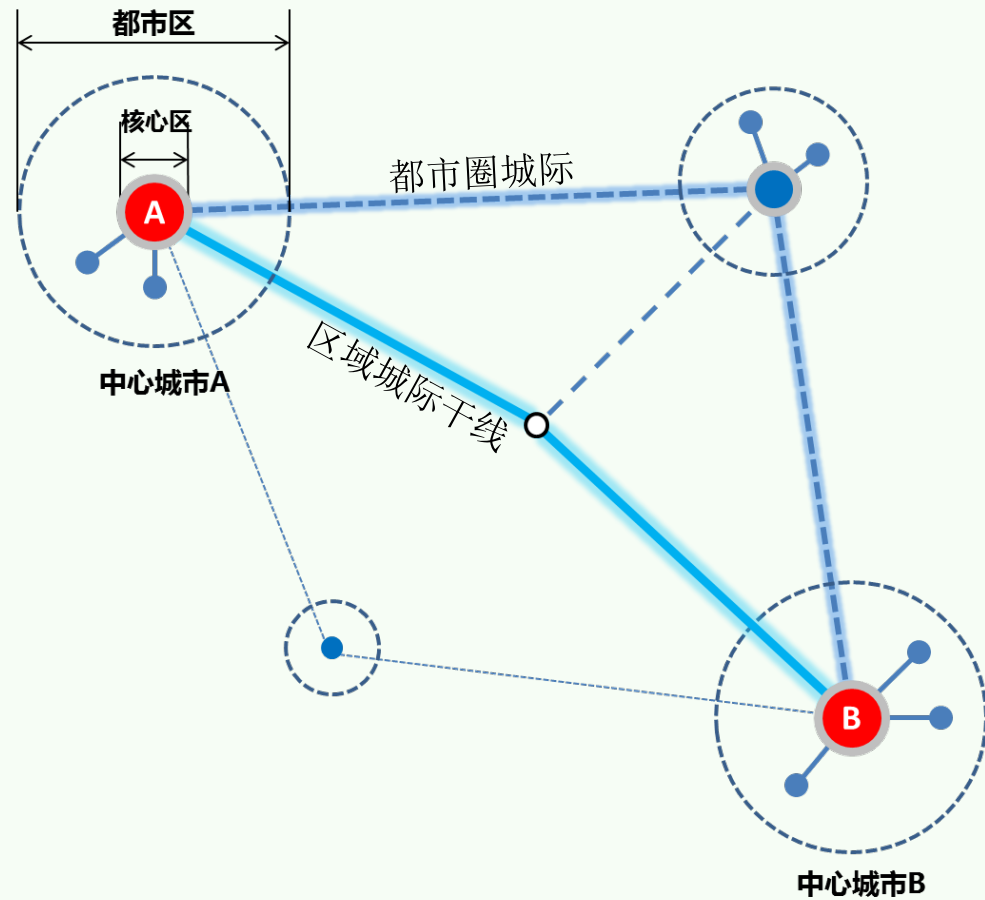
主要功能：城市群城际交流，区域中心城市节点间，**商务、公务等**
兼顾功能：中小城市节点

都市圈城际

主要功能：都市圈核心城市主城与周边城市主城间，**通勤、休闲流为主**
兼顾功能：城市新中心、次中心、新城、重点镇

市域（郊）铁路

城市轨道交通



分类 分项	国家干线		城际铁路		市域（郊）铁路
	高速铁路	普通干线	区域城际干线	都市圈城际	
管理主体	国家	国家	江苏省/国家	省或沿线市县	所在市县
服务空间范围	城市群以外	城市群以外	城市群内部	都市圈内部	市域内部
空间范围	>500公里	>500公里	100—500公里	50—100公里	<50公里
主要服务对象	跨城市群各城市之间的客运交通	跨城市群各城市之间的客货交通	城市群内各城市之间的客运交通	都市圈内核心城市与其他城市间的客运交通	大城市与其郊区间的通勤客运交通
速度（km/h）	250~350	120~200	200~250或更高	160~250	100~160
运行方式	长区间、大运量、长编组	中长区间、大运量、长编组	中等运距、大运量、长编组	短区间、大运量或中运量、短编组	短区间、中运量、短编组

国家干线、区域城际干线

- 国家干线铁路布局方案主要继承上位规划
- 区域城际干线在继承上位规划基础上，**重点构建长江两岸高铁环线**，注重线路间互联互通
- 由**国铁干线和区域城际干线共同构成高铁网**



国家中长期铁路网规划（高铁、部分区域城际干线）

1

建设“轨道上的扬子江城市群”

国家干线、区域城际干线

形成由南沿江铁路、北沿江高铁、京沪高铁、沪宁城际和若干个过江通道组成的沿江高铁环

建成覆盖长江两岸的沪蓉高铁双通道

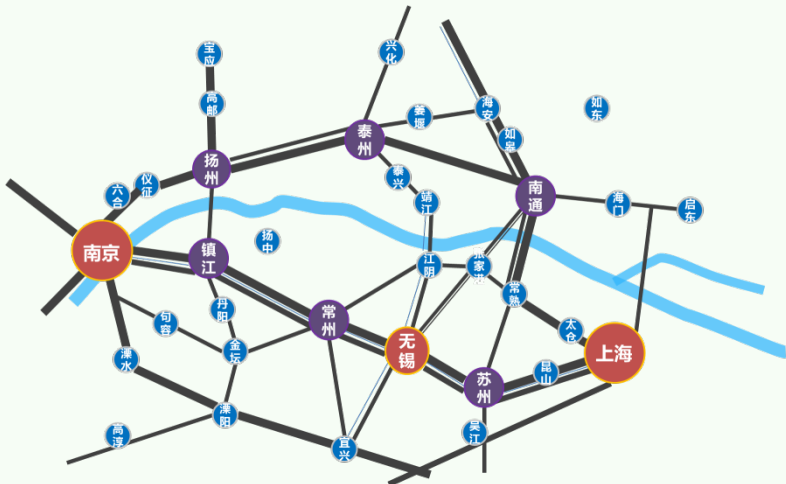


莱茵河两岸铁路



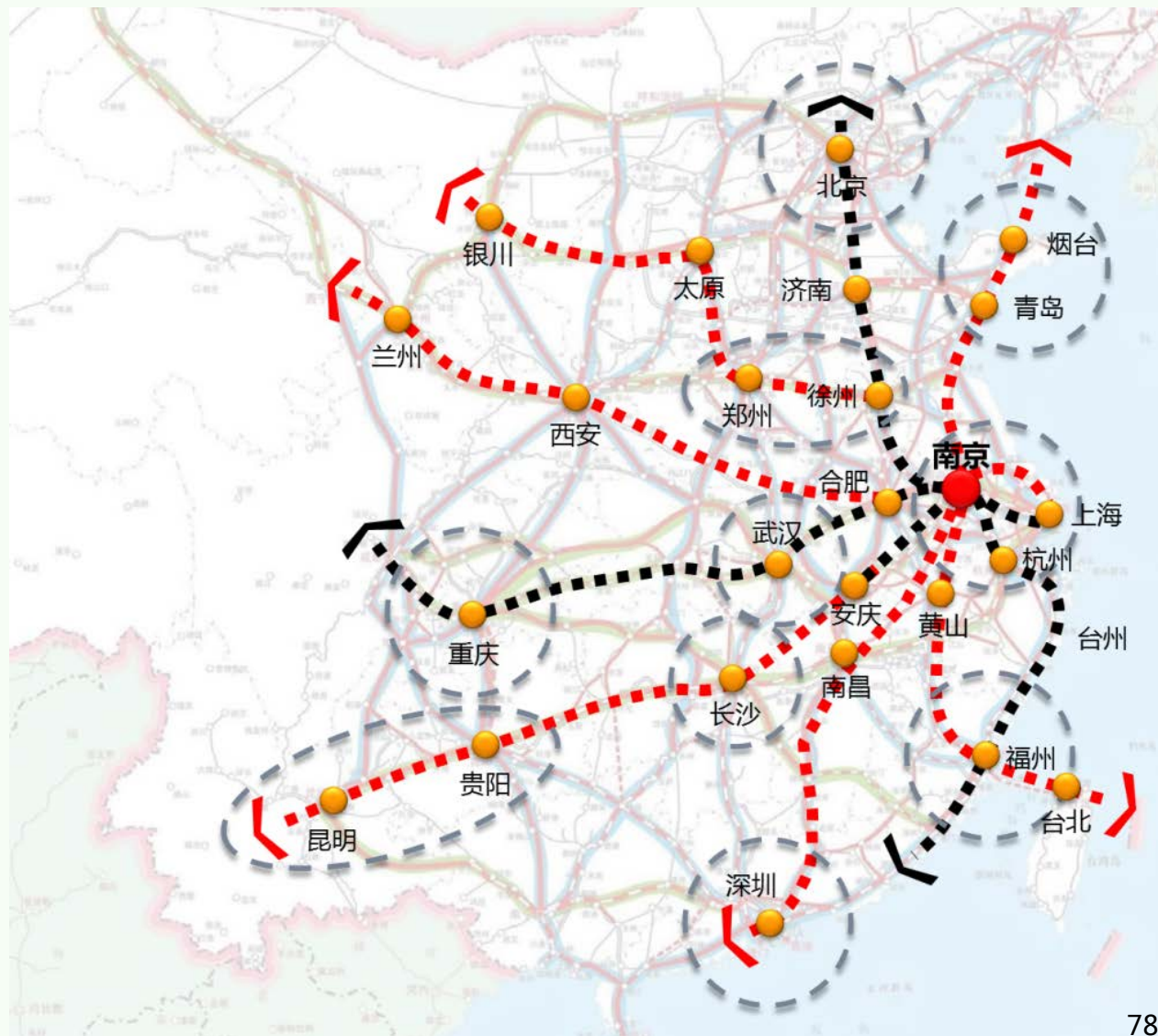
国家干线、区域城际干线

- 国家干线：连淮扬镇铁路、镇宣铁路（京沪二）、盐城至南通铁路、通苏嘉铁路（沿海）、北沿江高铁（沿江）、上海至湖州铁路等
- 区域城际：盐泰锡常宜等
- 规划新增南京至淮安铁路、宁黄铁路、宁扬宁马铁路



国家干线、区域城际干线

- 规划建设南京至淮安、宁黄铁路，实现南京与青岛、福州等城市的高铁直达
- 提升南京全国性铁路枢纽地位，实现南京至所有省会城市和直辖市的高铁通达



1

建设“轨道上的扬子江城市群”

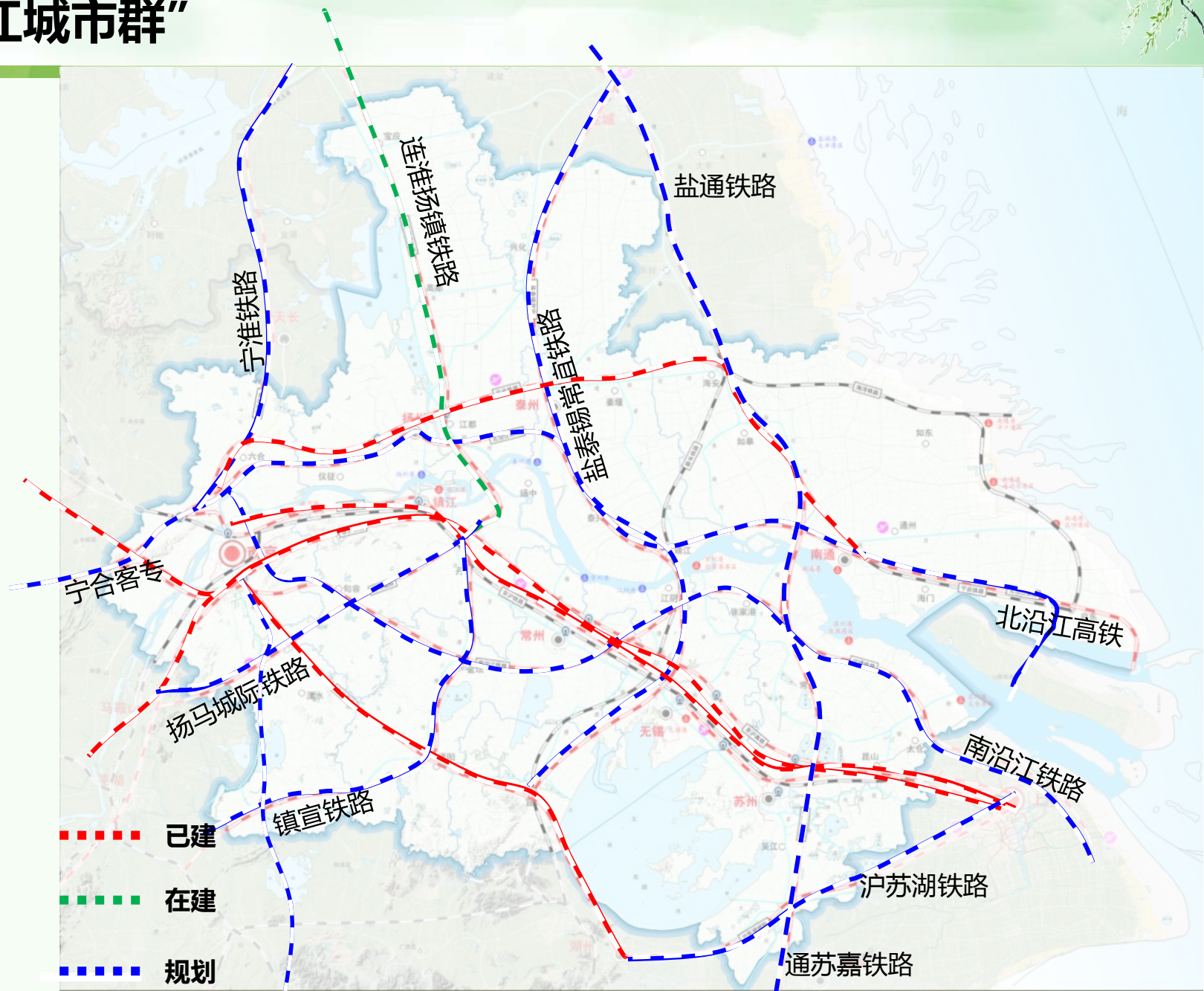
国家干线、区域城际干线

到2035年，形成“**四纵四横**”的
干线铁路网，高速铁路总里程约
2500公里，基本覆盖扬子江城市
群所有县、区以上城镇节点，形成
“**1小时城际交通圈**”



建设“轨道上的扬子江城市群”

- **加快建成**连淮扬镇铁路、沪通铁路一期、盐城至南通铁路等
- **推进**盐泰锡常宜铁路、上海至湖州铁路、通苏嘉铁路、镇江至宣城铁路、南京至淮安铁路、宁黄铁路、扬马城际铁路等建设



建设“轨道上的扬子江城市群”

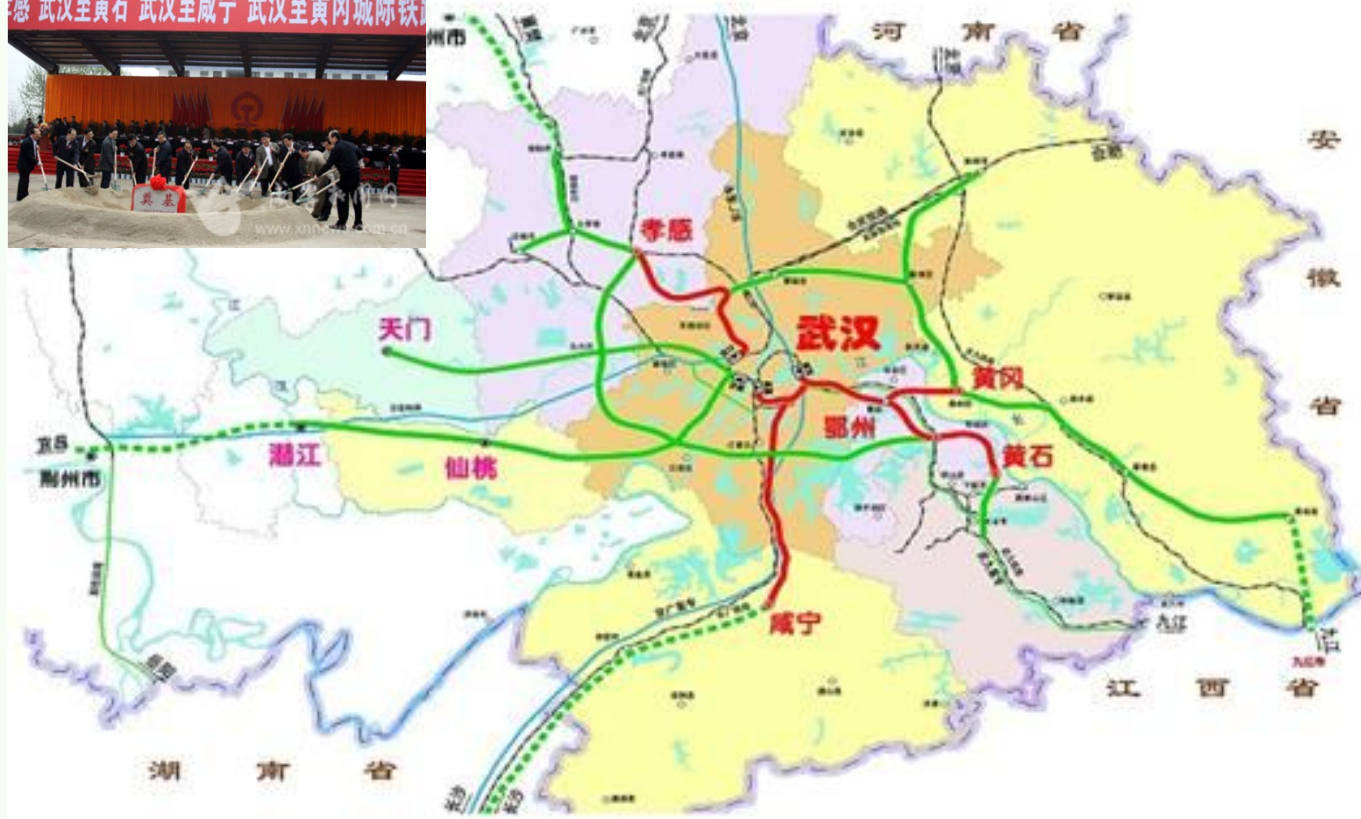
都市圈城际

武汉城市圈城际铁路

规划理念是充分发挥城际铁路的公交化、高速化、人性化、网络化特点，构筑一体化高效的客运交通系统

规划实现城市圈内8市均能够在一小时内到达武汉市区的总体目标

城际铁路将执行两种运行时刻表：**一站式**和**站站停**。



建设“轨道上的扬子江城市群”

都市圈城际

长株潭城际铁路是连接长沙、株洲、湘潭的城际铁路，项目于2010年6月开工，2016年底一期工程（长沙站以南）正式运营，通车后**三市间交通时间缩短为39分钟**

技术指标	说明
等级	城际列车、CRH6F动车组
速度值km/h	初期160，远期200km/h及以上
车站	24座；9地下、8高架、7地面
线路长度	全长104.4km；已运营82.3km
投资	约233亿元



都市圈城际

浙江都市圈城际铁路

在浙江省杭州都市圈、宁波都市圈、温台城市群、浙中城市群建设城际铁路，线网规划包括23条线路、总里程1413公里

都市圈城际铁路网络覆盖区域内70%以上20万人口以上城镇，形成区域中心城市与重要城镇、组团之间1小时交通圈

适应浙江省新型城镇化发展需要，完善区域综合交通运输体系，改善都市圈内部旅客出行条件，促进区域一体化发展



都市圈城际

主要服务节点：都市圈中心城市主城区与相邻城市主城区

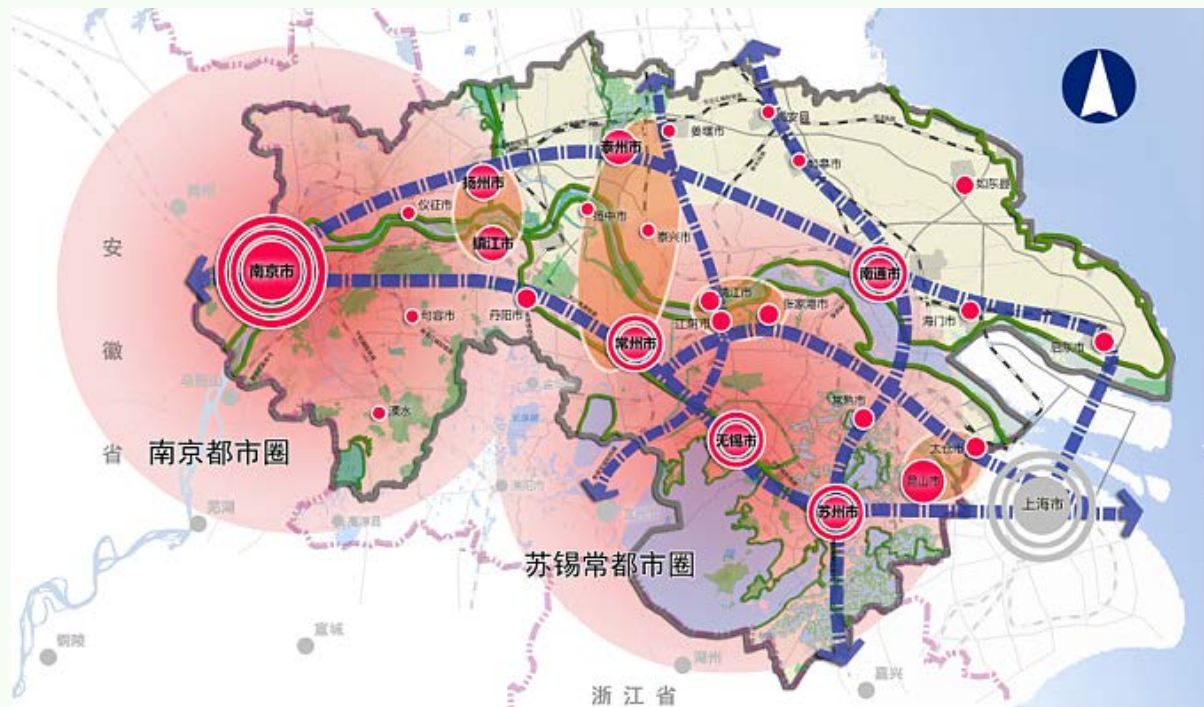
兼顾服务：新中心、次中心、新城、重点镇

节点间距：10-15公里左右

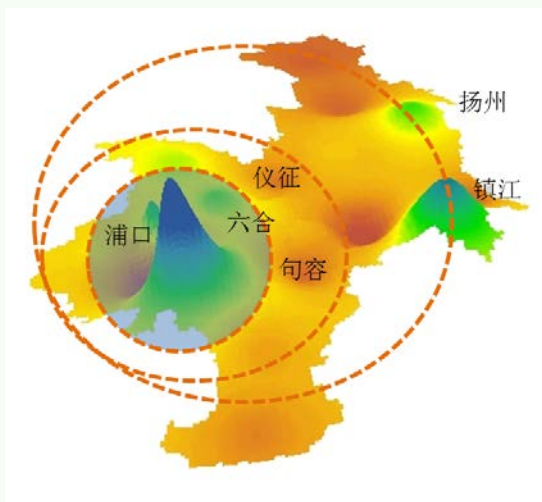
服务目标：都市圈0.5-1小时通勤圈，快速联系沿线节点

服务特点：公交化、高速化、人性化、网络化特点

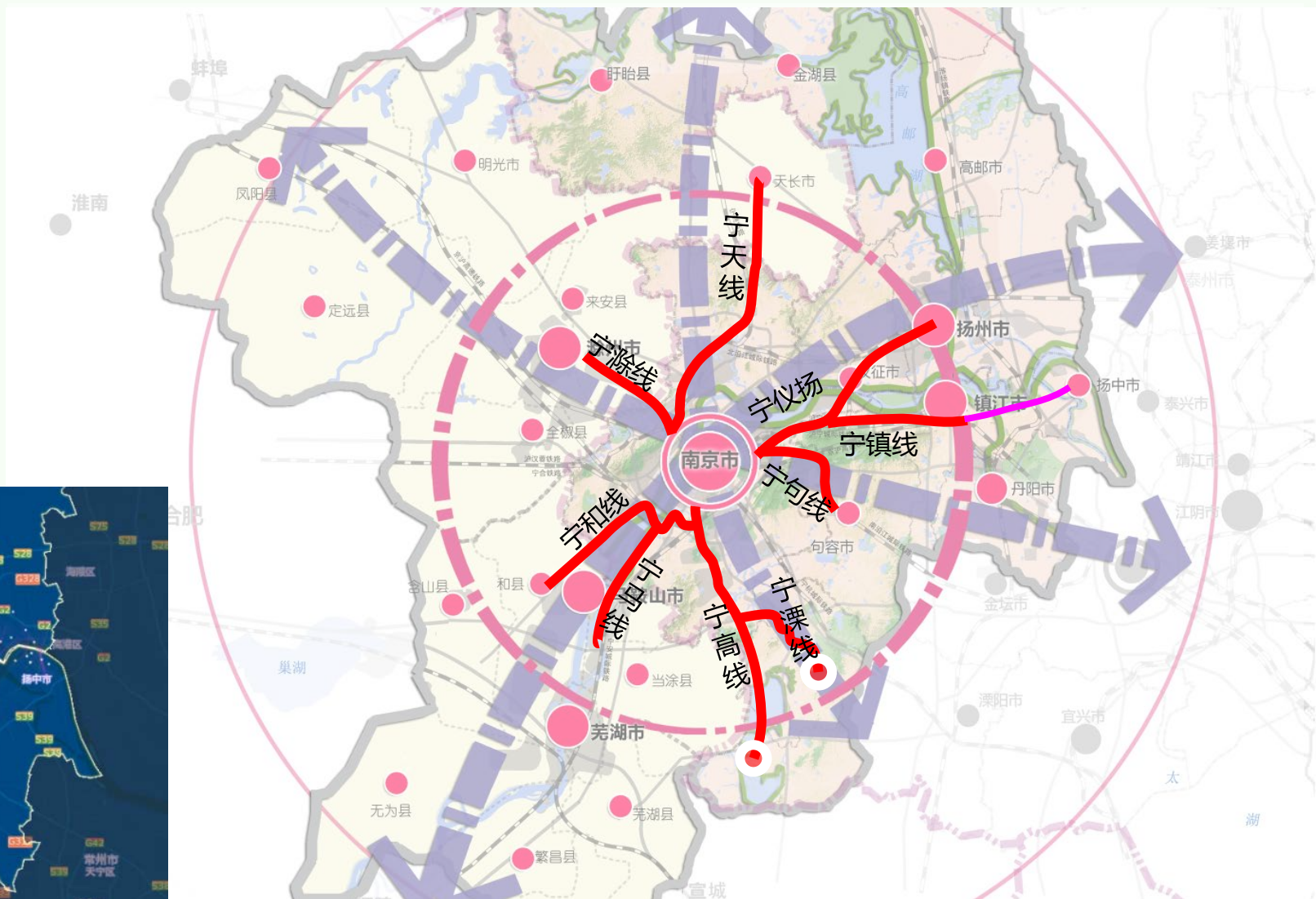
率先在宁镇扬、苏锡常等一体化先行区
建成都市圈城际轨道网



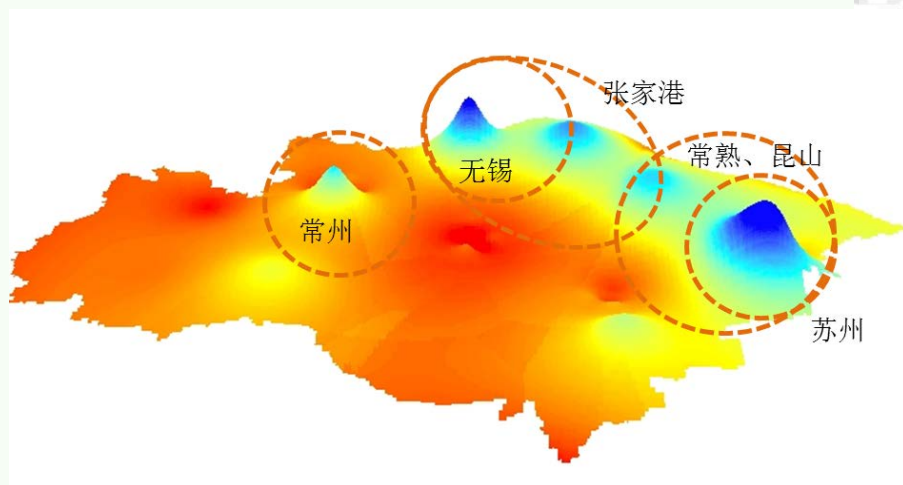
• 宁镇扬



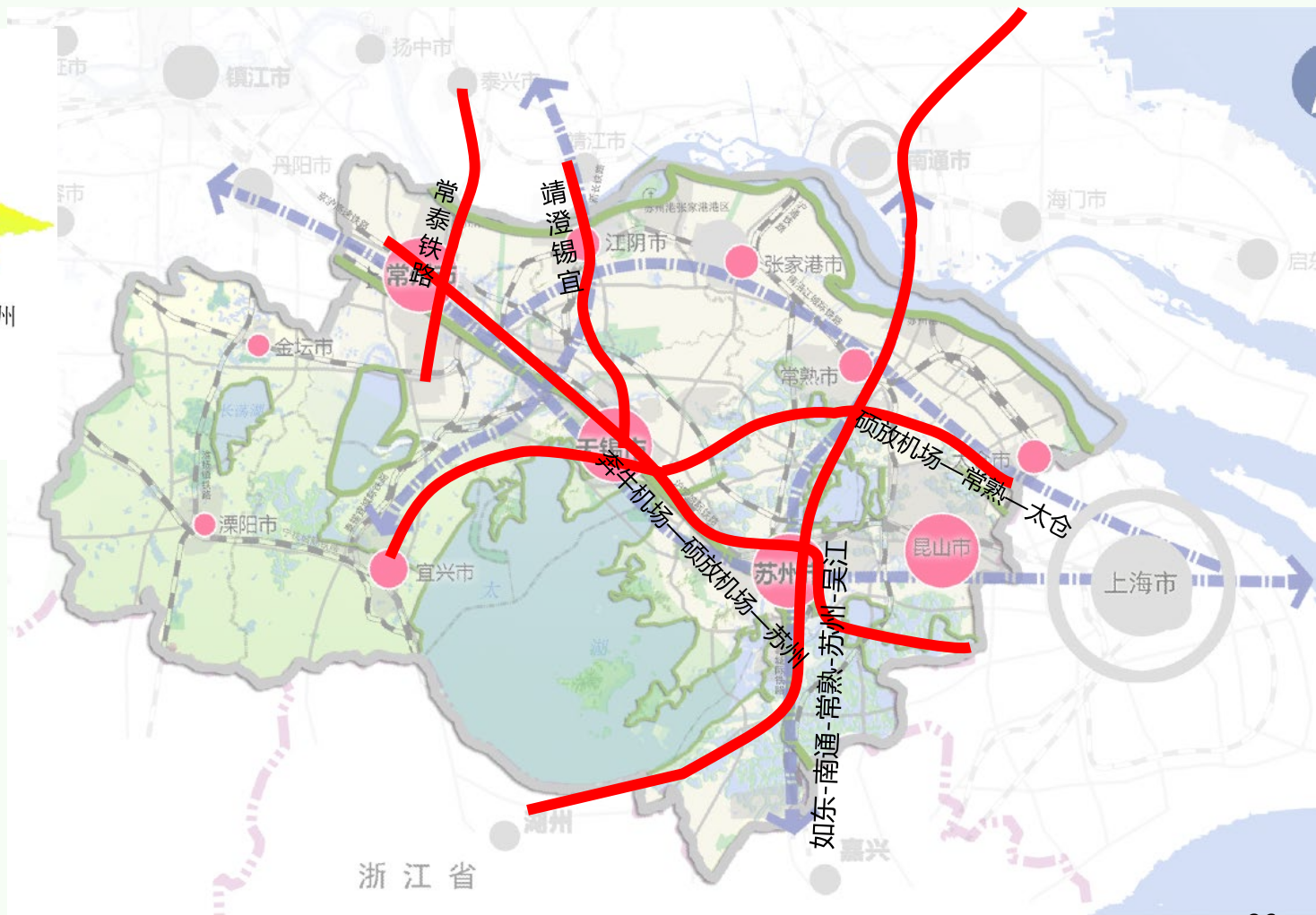
跨行政区的通勤出行快速增长



- 苏锡常



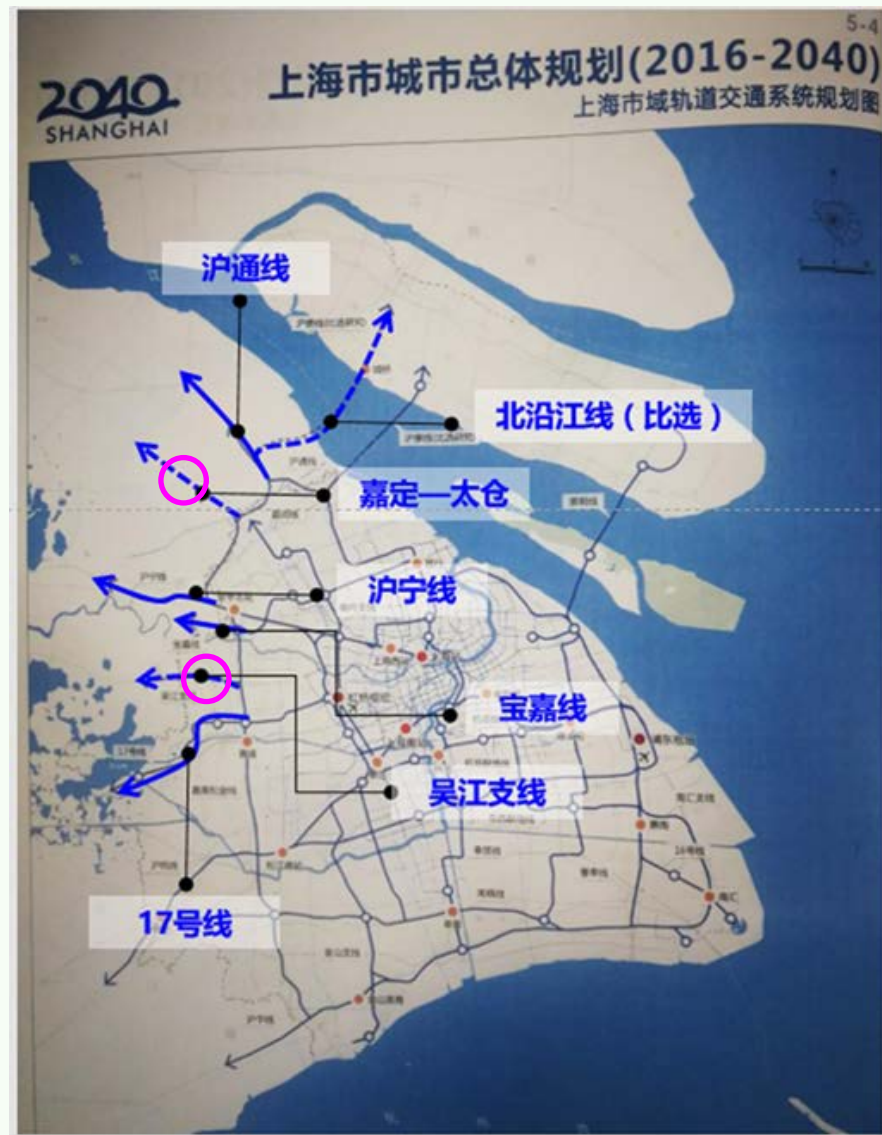
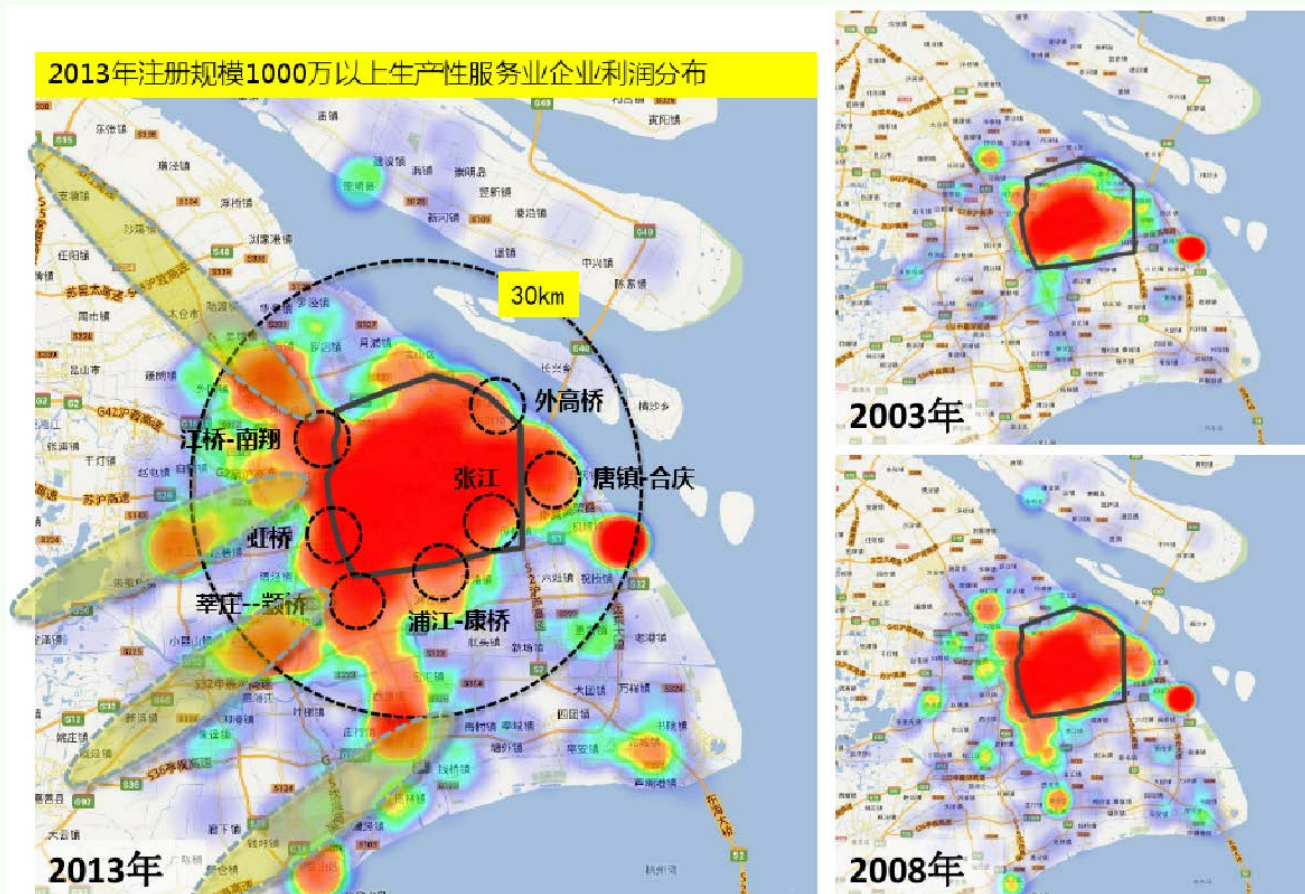
- 满足高强度、网络化的客运需求
- 提升无锡全国性综合交通枢纽功能，支持无锡硕放机场提升枢纽能级
- 强化与上海轨道交通的衔接
- 支撑环太湖生态圈旅游发展



1

建设“轨道上的扬子江城市群”

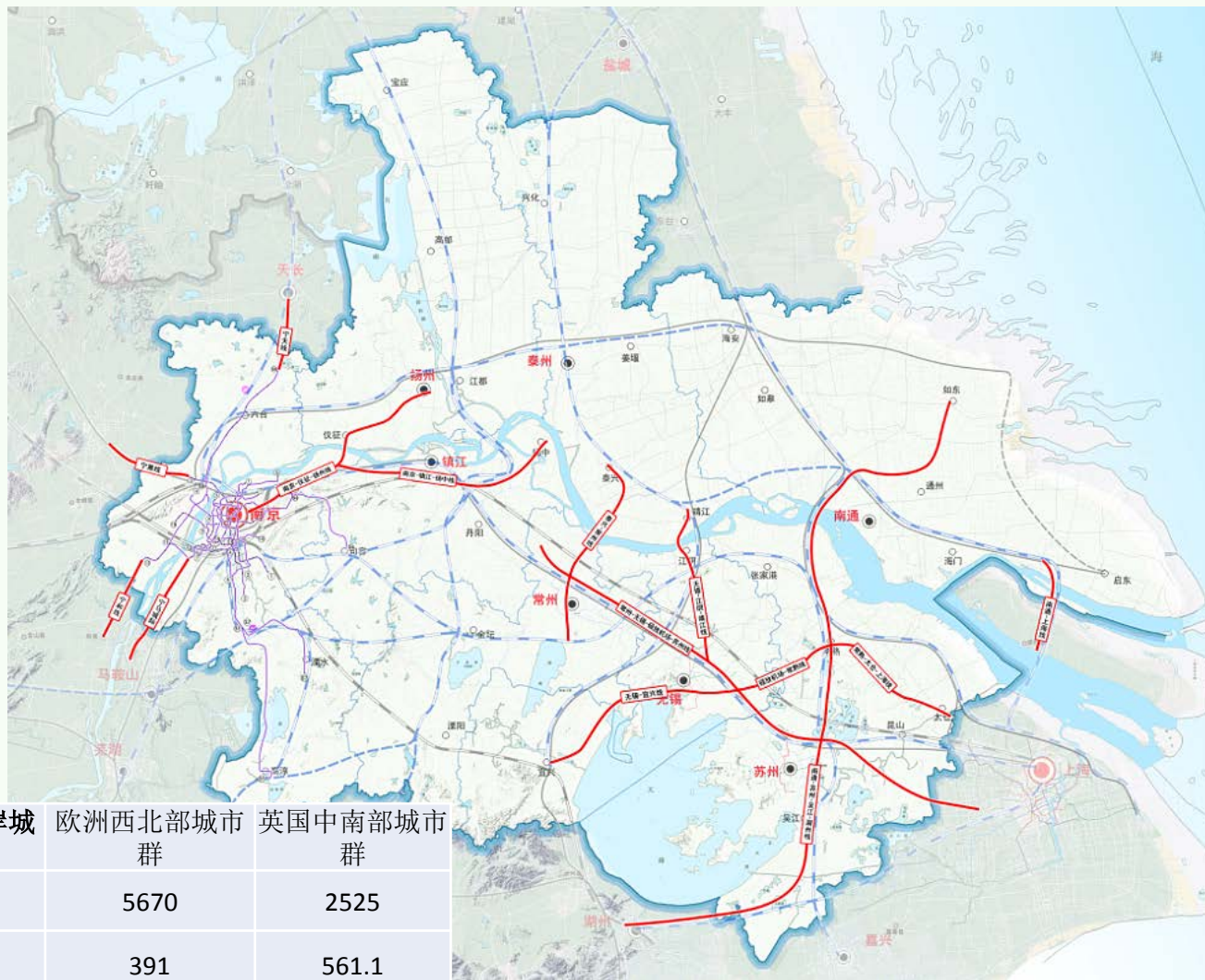
- 苏锡常



都市圈城际

到2035年，规划总里程1100公里左右
（含南京都市圈内建成线路），**城际铁路**基本实现对20万人口以上城镇覆盖，
5万人口城镇覆盖率超过60%

宁镇扬、苏锡常板块基本实现 **“0.5-1
小时通勤圈”**



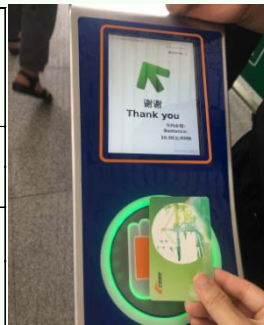
城市群	扬子江城市群	美国大西洋沿岸城市群	北美五大湖城市群	日本太平洋沿岸城市群	欧洲西北部城市群	英国中南部城市群
铁路网规模（公里）	6339.1	5537	6537	5947	5670	2525
铁路网面积密度（公里/万平方公里）	1243.0	401.2	266.8	1699.1	391	561.1

建立轨道上的旅客运输体系

- 强化国铁干线、区域城际、都市圈城际、市域（郊）铁路之间的一体化衔接，加强综合交通枢纽建设，**实现同站换乘**
- 研究**利用铁路富余能力**，开行小编组、高密度、通勤化的城际列车
- 推进城际轨道**公交化运营**，研究公交化运营服务模式

宁波-余姚、上海金山铁路

线路名称	班次（日常）		高峰小时班次	票面形式	运价（元/人公里）	动车组票价基准折扣
上海金山铁路	上海南-金山卫	36	4（晚高峰）	火车票	0.18	6折
	金山卫-上海南	38	5（早高峰）			
宁波至余姚城际铁路	宁波-余姚	8	1	地铁票	0.2	65折
	余姚-宁波	8	1			

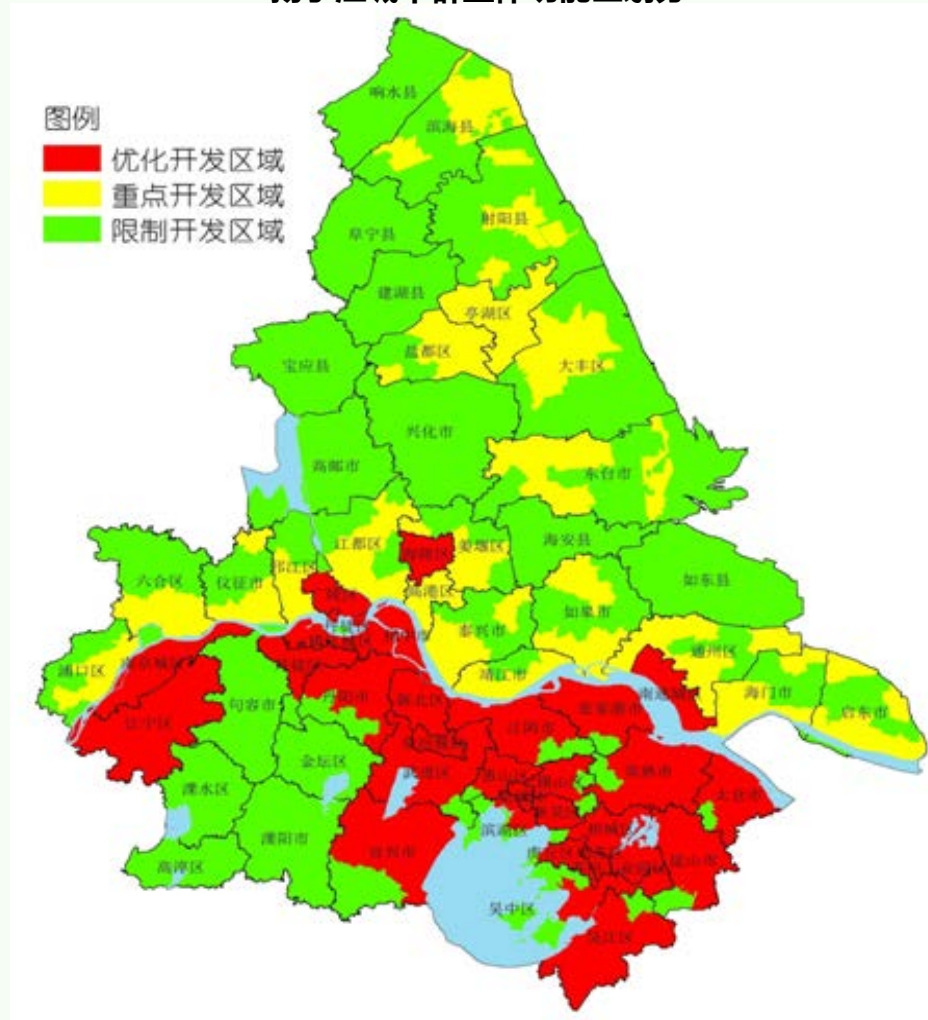


- 江南江北产业梯度差和产业分工协作带来了两岸要素跨江流动的需求
- 苏南GDP是苏中的3倍，人口是苏中的2倍
- 跨江产业园区联系紧密，全省共有45家共建园区，其中苏南苏北共建园区38家，苏南苏中7家



运用城市人口、经济和时间距离计算的城市之间经济联系强度图

扬子江城市群主体功能区划分



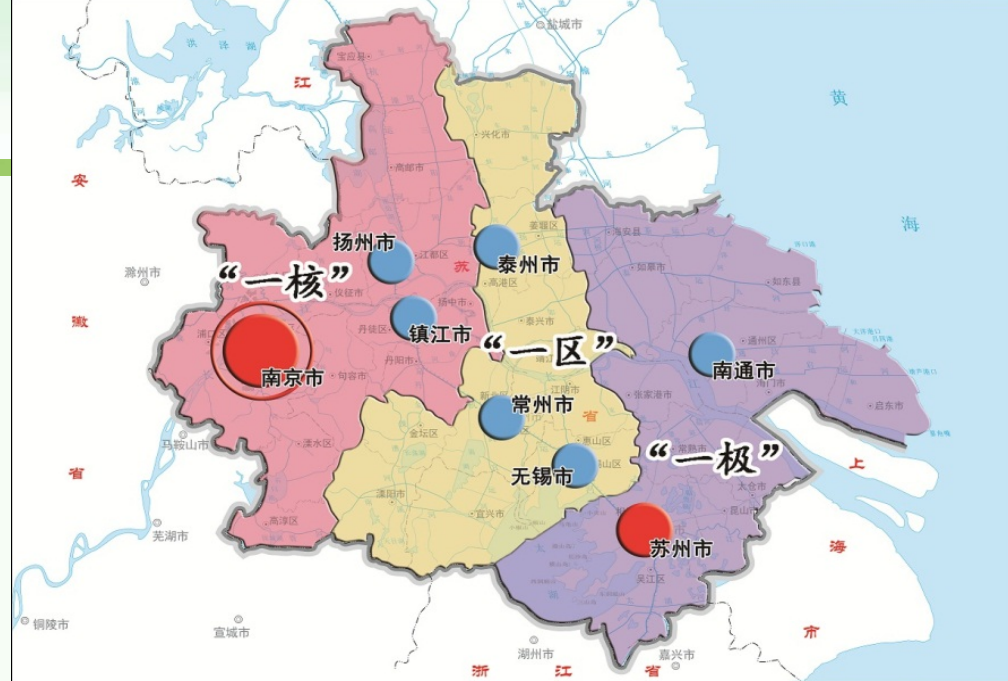
长江南岸为优化开发区域和限制开发区域，长江北岸为重点开发区域，是产业转型的重要阵地

建设拥江融合的扬子江城市群

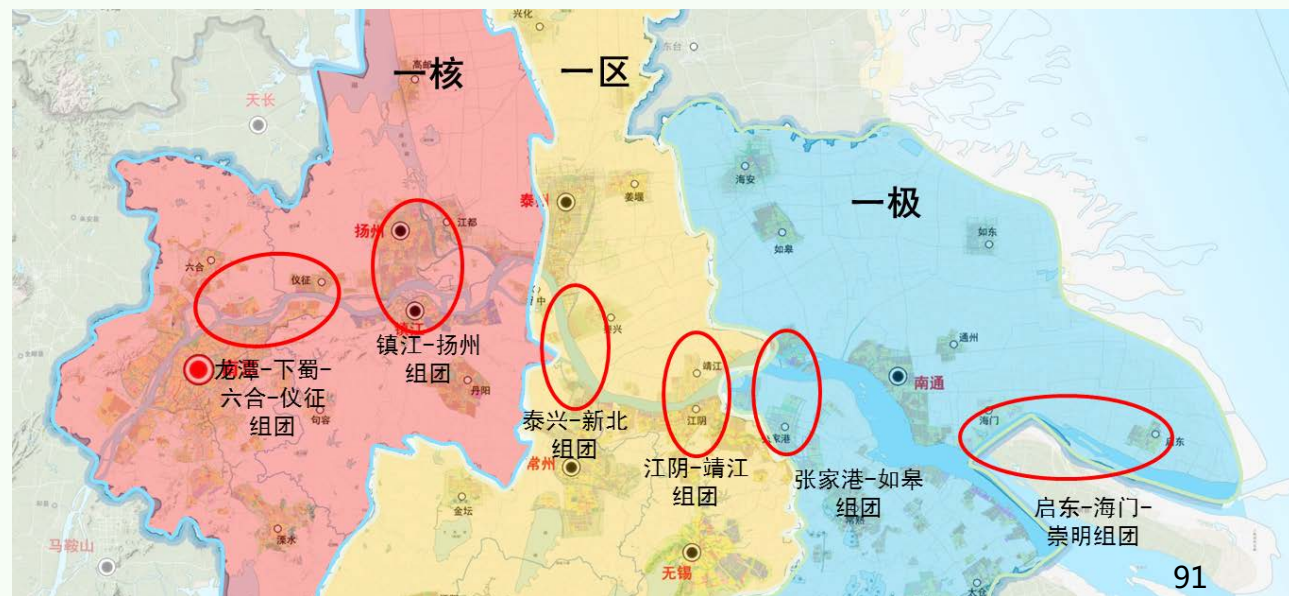
- 以**宁镇扬、锡常泰、(沪)苏通**三个城市组团板块分别布局过江通道，引领和支撑宁镇扬一体化、(沪)苏通、锡常泰经济圈建设

宁镇扬：支撑**国家级江北新区**和宁镇扬一体化建设（**镇江-扬州**组团），锡常泰：服务经济区和跨江城镇组团建设（**新北-泰兴**组团、**江阴-靖江**组团），（沪）苏通：支撑南通建设成为上海“北大门”，服务跨江城镇组团建设（**张皋**组团）

- 兼顾多种功能过江需求**（高速公路、铁路、城际轨道、干线公路、城市交通）
- 节约集约利用土地和岸线资源，建议铁路、公路、城市交通合并过江
- 相邻县级节点过江通道直连快通



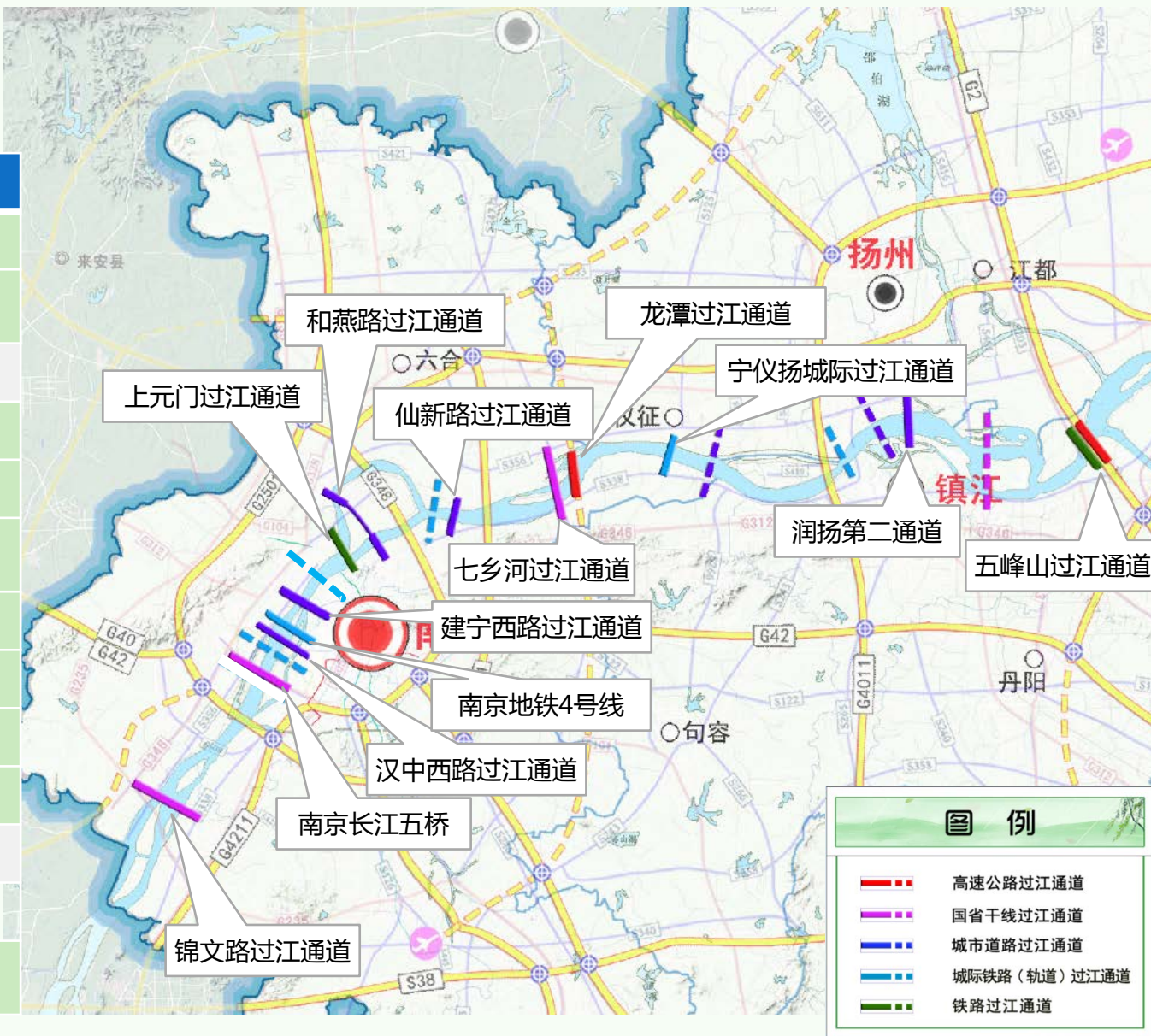
“一核一极一区”网络化空间格局



滨江跨界组团

支撑“一核”同城化建设

通道名称	连接线路	功能	时序
上元门过江通道	南京至淮安铁路、北沿江高速铁路	沿江高铁环线	2020年之前
五峰山过江通道	江都至宜兴地方高速公路（S39）、连云港至镇江铁路		2020年之前
宁仪扬城际过江通道	宁仪扬城际铁路	宁镇扬一体化	2020年之后
龙潭过江通道	盐城至南京高速公路		2020年之前
润扬第二通道	扬州至镇江城际轨道、G233		2020年之前
南京长江五桥	G205、G312、北接宁合高速，南接南京绕城公路	建设江北新区	2020年之前
和燕路过江通道	北岸接杨新路、南岸接和燕路		2020年之前
建宁西路过江通道	北岸接兴浦路、南岸接建宁路		2020年之前
仙新路过江通道	北岸接S501、南岸接仙新路		2020年之前
南京地铁4号线	南京轨道4号线		2020年之前
汉中西路过江通道	北岸接七里河大街、南岸接汉中西路		2020年之后
七乡河过江通道	南京三环线（S002）		2020年之后
锦文路过江通道	新沂至海丰公路（G235）、南京三环线（S002）		2020年之前



引导“一极”一体化建设

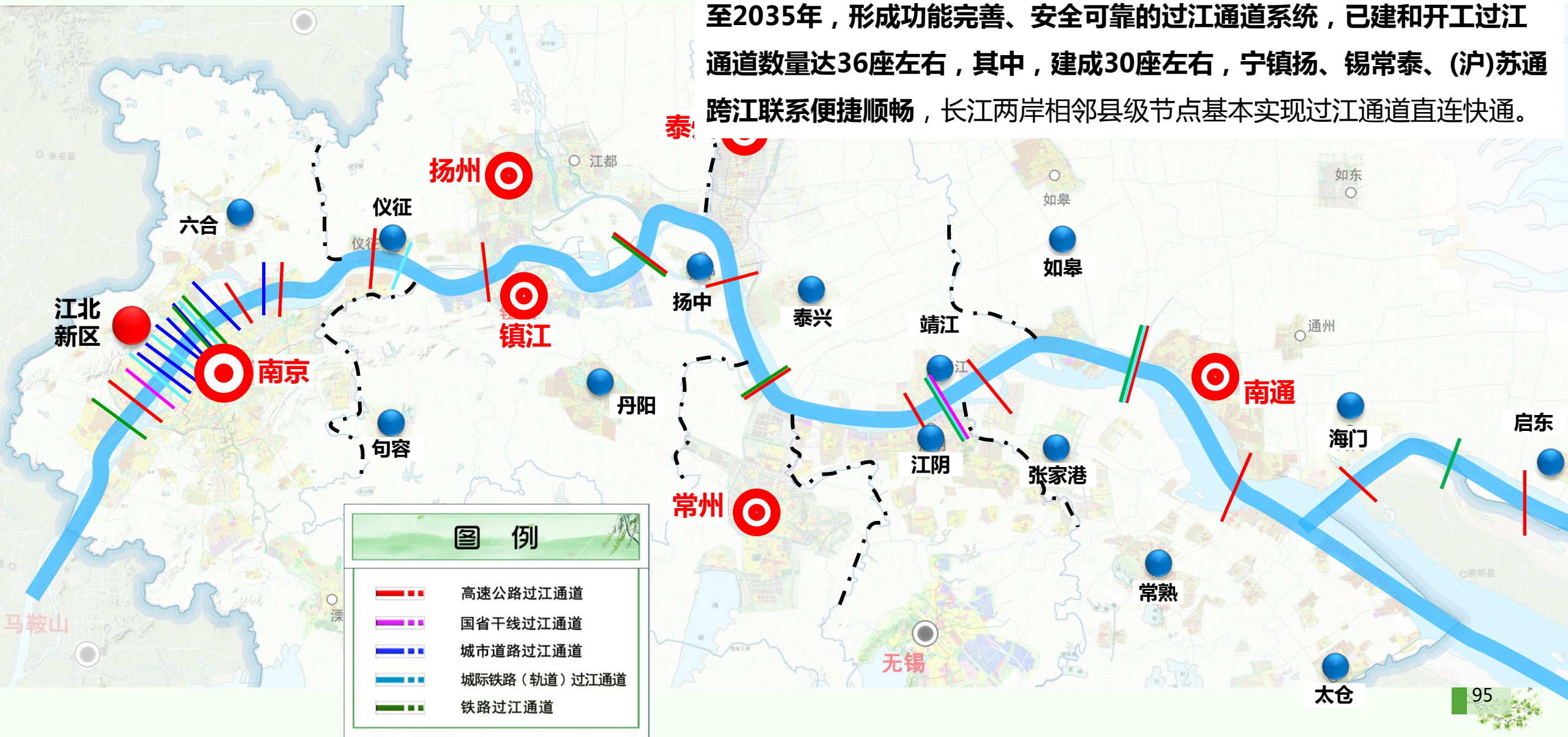
通道名称	连接线路	功能	时序
沪通长江大桥	上海至南通铁路、南通-苏州-嘉兴城际铁路、锡通地方高速公路（S19）	重大铁路项目	2020年之前
通沪（北沿江）过江通道	北沿江高速铁路、启东至崇明高速		2020年之后
崇海过江通道	崇明至海门高速公路（S32）	（沪）苏通经济圈	2020年之后
苏通第二通道	北岸接越江路、南岸接妙丰公路（G204改线）		2020年之后
张家港至如皋过江通道	北接S603、南接S259		2020年之后



促进“一区”加速发展

通道名称	连接线路	功能	时序
江阴第三过江通道	新沂至长兴铁路 盐城-泰州-无锡-宜兴城际铁路 北岸接通江路、南岸接东外环路	重大铁路项目	2020年之前
常泰过江通道	常州至泰州城际铁路 北岸接上海至西安国家高速公路 (G40)、南岸接江都至宜兴高速公路 (S39)	锡常泰经济圈	2020年之前
江阴第二过江通道	无锡至靖江城际铁路 公路 (S229)		2020年之后
张家港至靖江过江通道	北岸接沪陕高速 (G40)、南岸接张家港疏港高速 (S82)		2020年之后





共规划过江通道45座：

宁镇扬30座，锡常泰7座，(沪)苏通8座（36+9）

公路19座、铁路5座、城市道路8座、城市轨道6座，复合功能7座



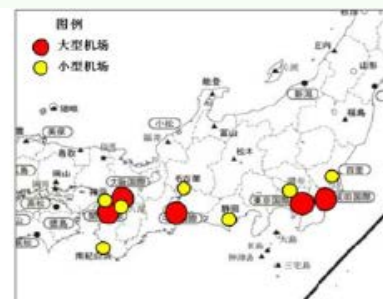
强有力的国际门户是世界级城市群的重要支撑

- 核心城市在全球城市体系中的层级直接**决定**了城市群的全球位势
- 以国际化机场、港口为核心，与全球重要枢纽和城市直联通达的国际交通运输网络是提升核心城市所处层级的重要支撑

大型机场	东京	伦敦	巴黎	纽约	芝加哥	上海	南京
个数	2	3	3	3	3	2	1
跑道数（条）	6	4	7	9	11	5	2
客运量（万人次）	10424	11548	8849	11216	8714	10646	2236
国际航点（个）	114	291	354	182	175		



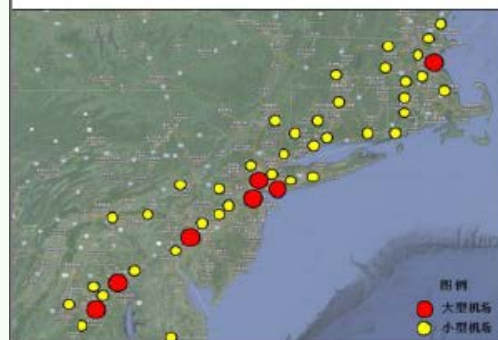
伦敦城市群机场群



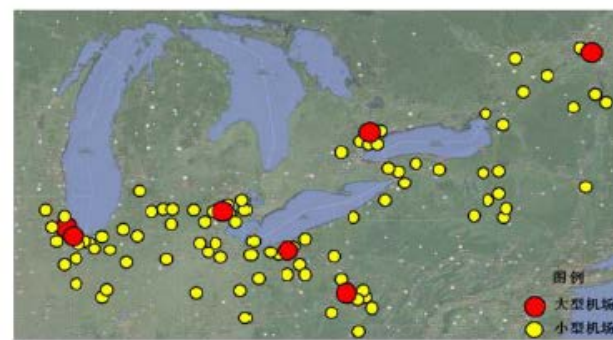
东京城市群机场群



巴黎城市群机场群



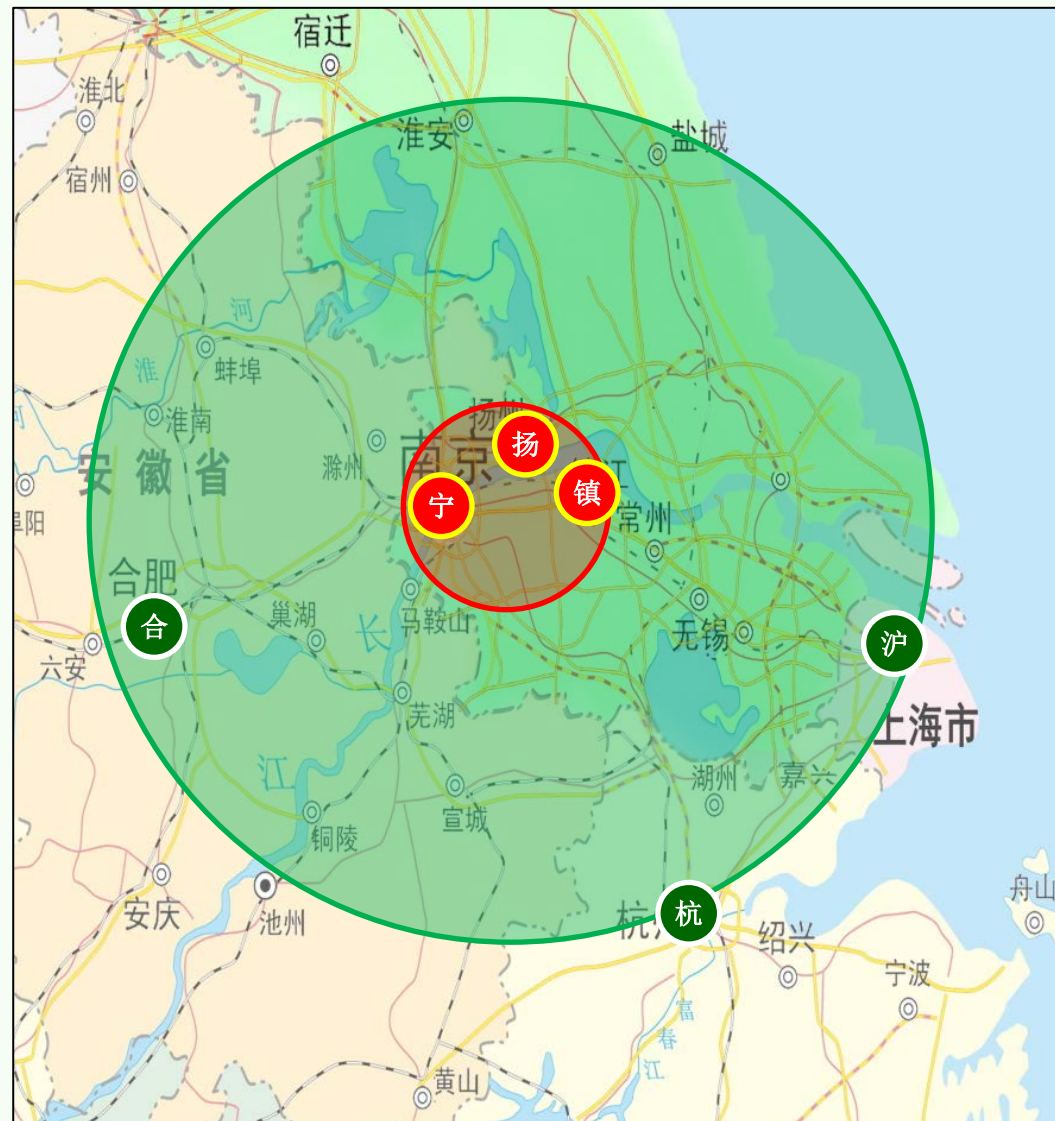
纽约城市群机场群



芝加哥城市群机场群

(1) 提升南京首位度

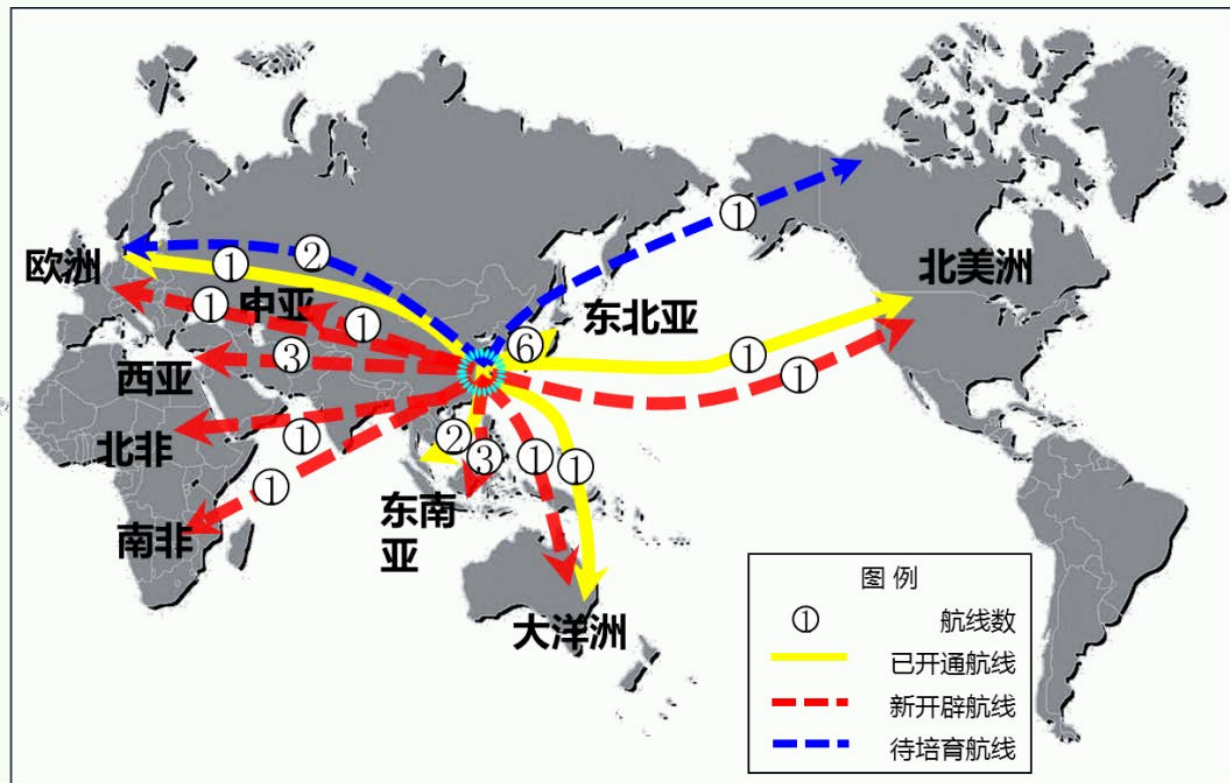
确立**南京国际门户型综合交通枢纽**地位，以航空、铁路、航运为核心，强化与全球主要枢纽机场和国外重要城市**直联通达**，建成南京至省内设区市县城市“**1.5小时高铁交通圈**”，支持镇江、扬州融入南京枢纽布局



(1) 提升南京首位度

构建具有全球竞争力的国际空港门户

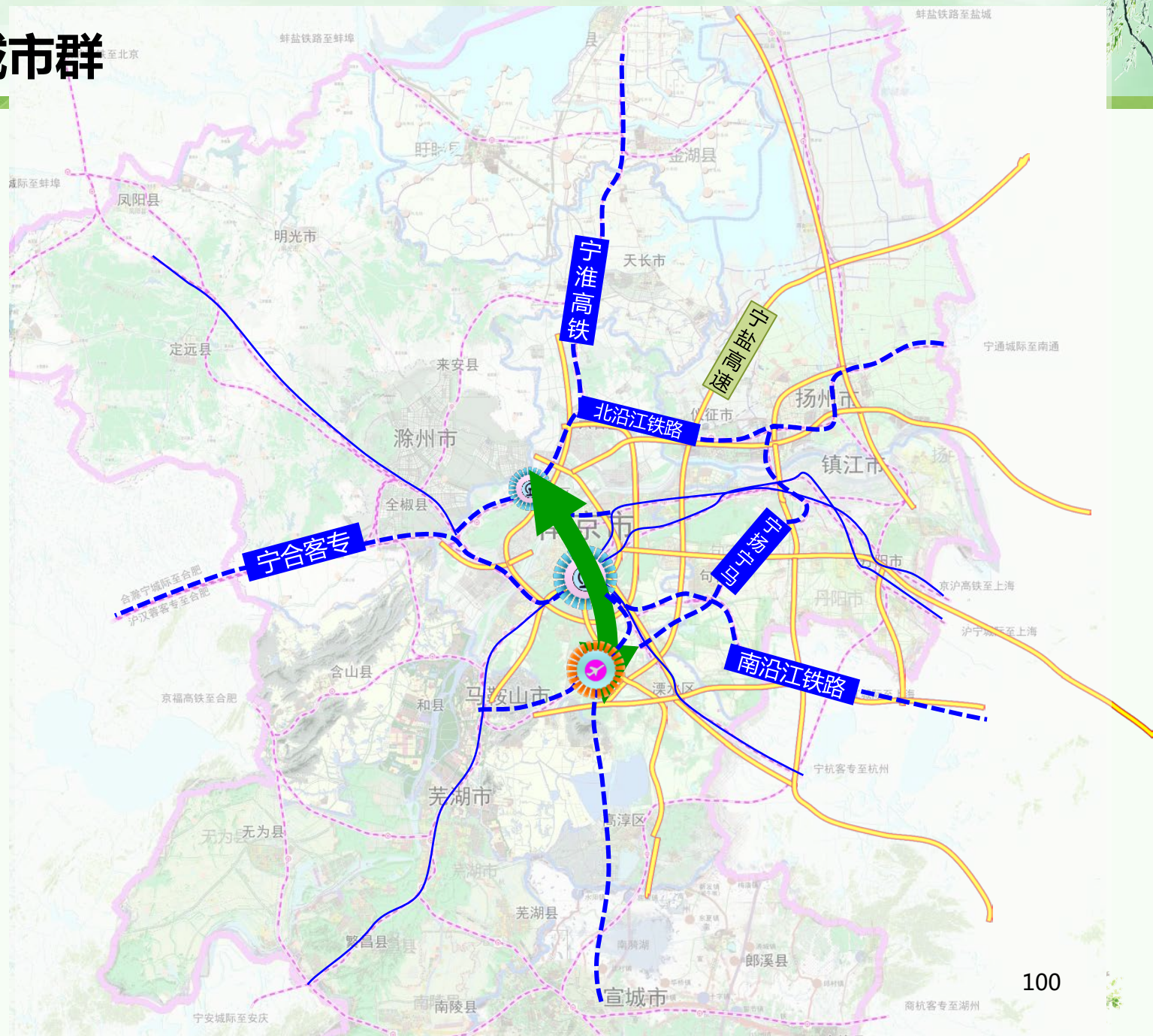
- **提升机场基础设施保障能力**：提升南京禄口国际机场功能，加快T1航站楼改造，尽早启动三期工程，适时启动马鞍机场民用功能
- **加密欧美澳航线**：支持南京禄口国际机场稳定运营现有的远程航线，积极加密或开通至欧洲、北美地区的航线航班
- **开辟战略型航线**：适时开通至西亚、非洲地区的战略型航线（如多哈、迪拜、约翰内斯堡、开罗等）
- **支持发展国内航线**：支持禄口国际机场开通到其他省份第二位、第三位城市的航线



(1) 提升南京首位度

构建具有全球竞争力的国际空港门户

- **完善机场集疏运**：建设南京至淮安铁路、宁黄铁路、宁扬宁马铁路，实现机场与**高铁网**无缝衔接，研究预留连通南京三大铁路枢纽与禄口机场之间的快轨，保证城市群内其他城市一次换乘到禄口机场，建设宁盐高速，提升公路集疏运水平
- 到2035年，禄口国际机场客货运吞吐量进入全国排名前十、世界前50位，重要贸易国家和地区航空直达率达到90%以上



(1) 提升南京首位度

巩固国家级铁路枢纽地位

- 加快北沿江、南沿江、宁合客专、宁淮、扬马城际等高速快速铁路规划建设，建设北沿江**高铁南京北站**，提升**高铁枢纽区位**

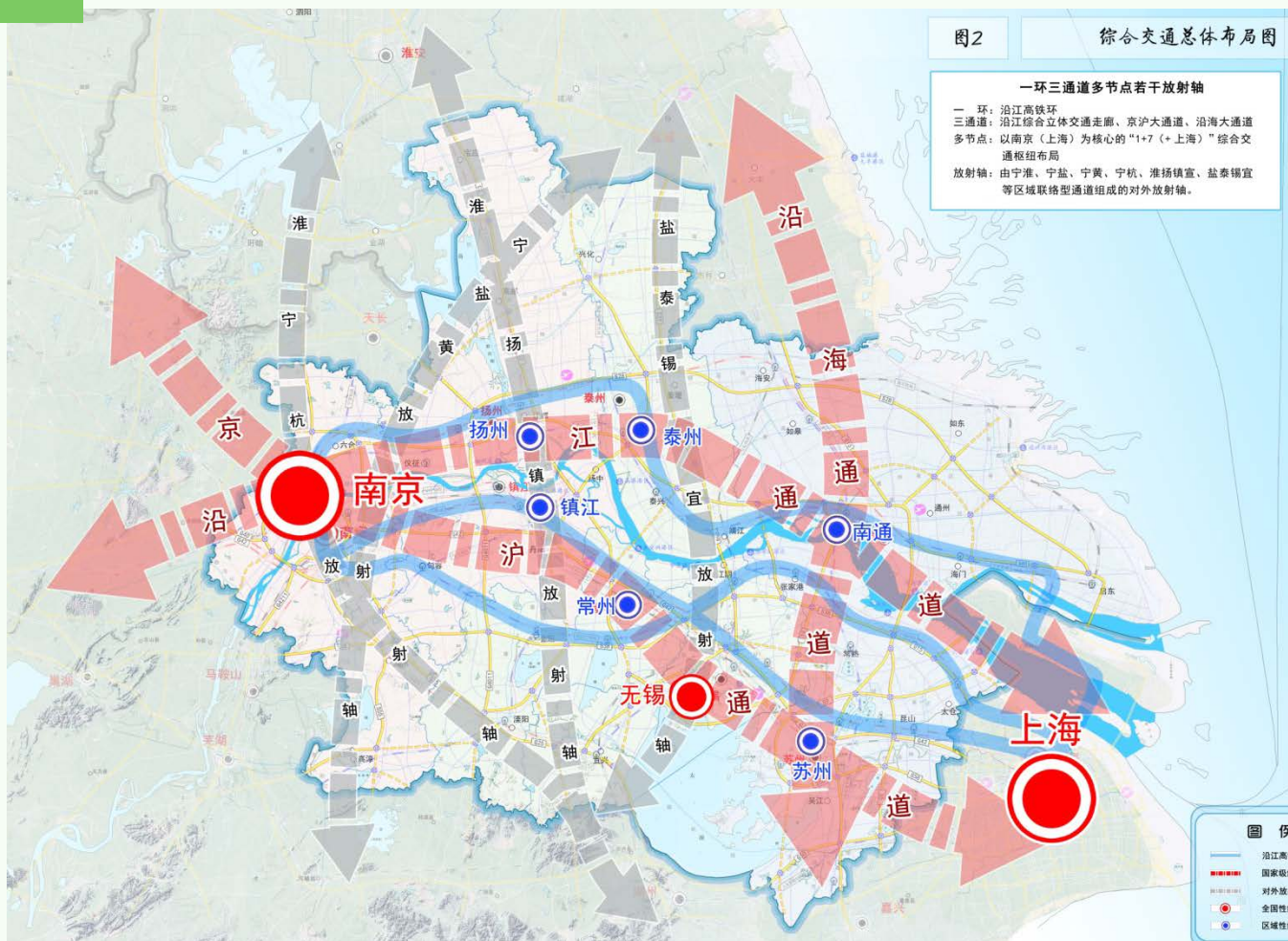
加快建设具有国际资源配置能力的区域性航运物流中心

- 建设**南京长江区域性航运物流中心**，打造龙潭、西坝等江海联运枢纽港区，推进龙潭铁路集装箱办理站和疏港铁路支线建设，加快推进南京**下关长江国际航运物流服务集聚区建设**，打造江海转运功能突出、辐射带动效应显著、具有国际资源配置能力的区域性航运物流中心



(2) 打造一批全国性、区域性枢纽城市

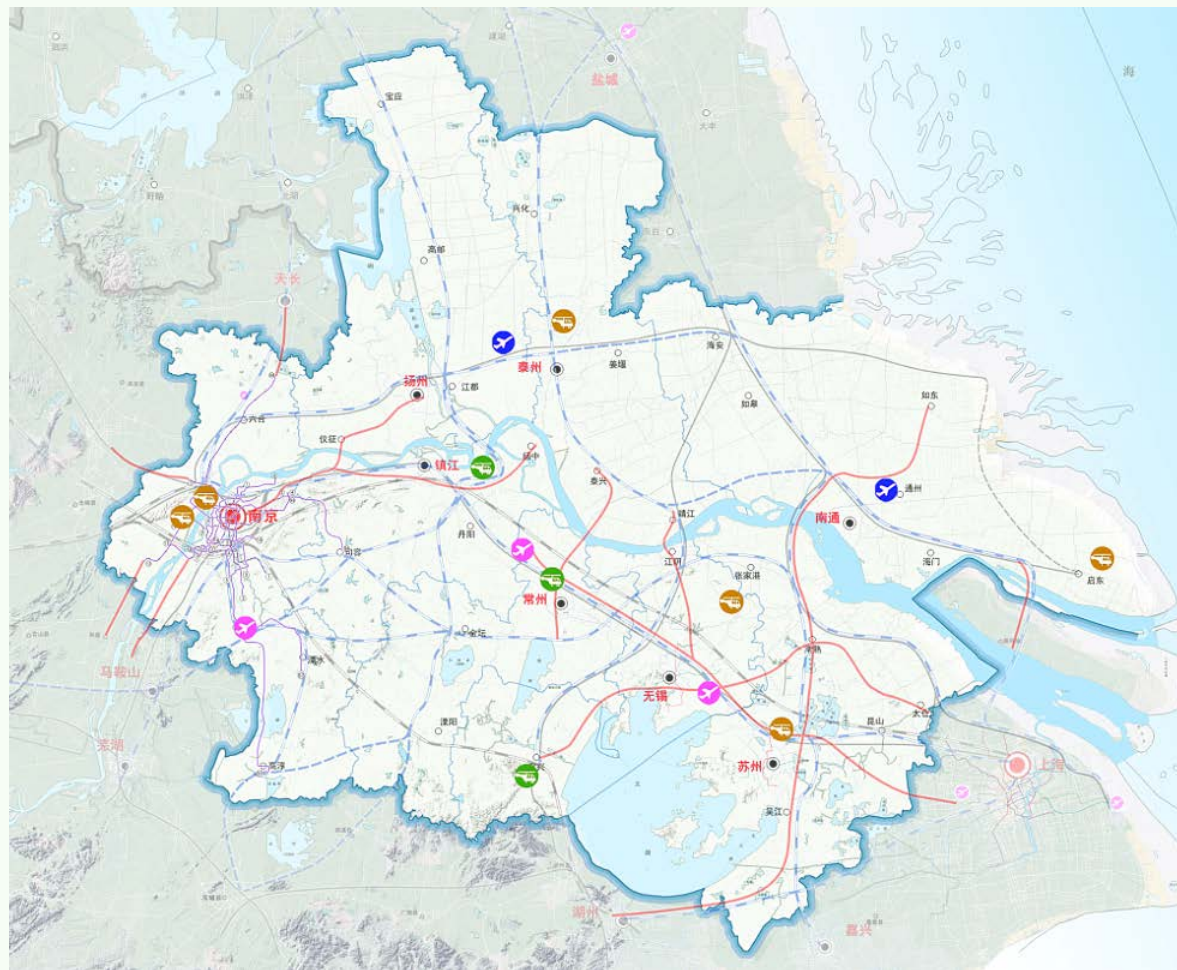
- 增强无锡全国性综合交通枢纽功能
- 巩固提升苏州全国性综合交通物流枢纽地位
- 支持南通、常州、泰州等地打造成为全国性、区域性综合交通枢纽



(3) 建设联系全球主要枢纽的机场群

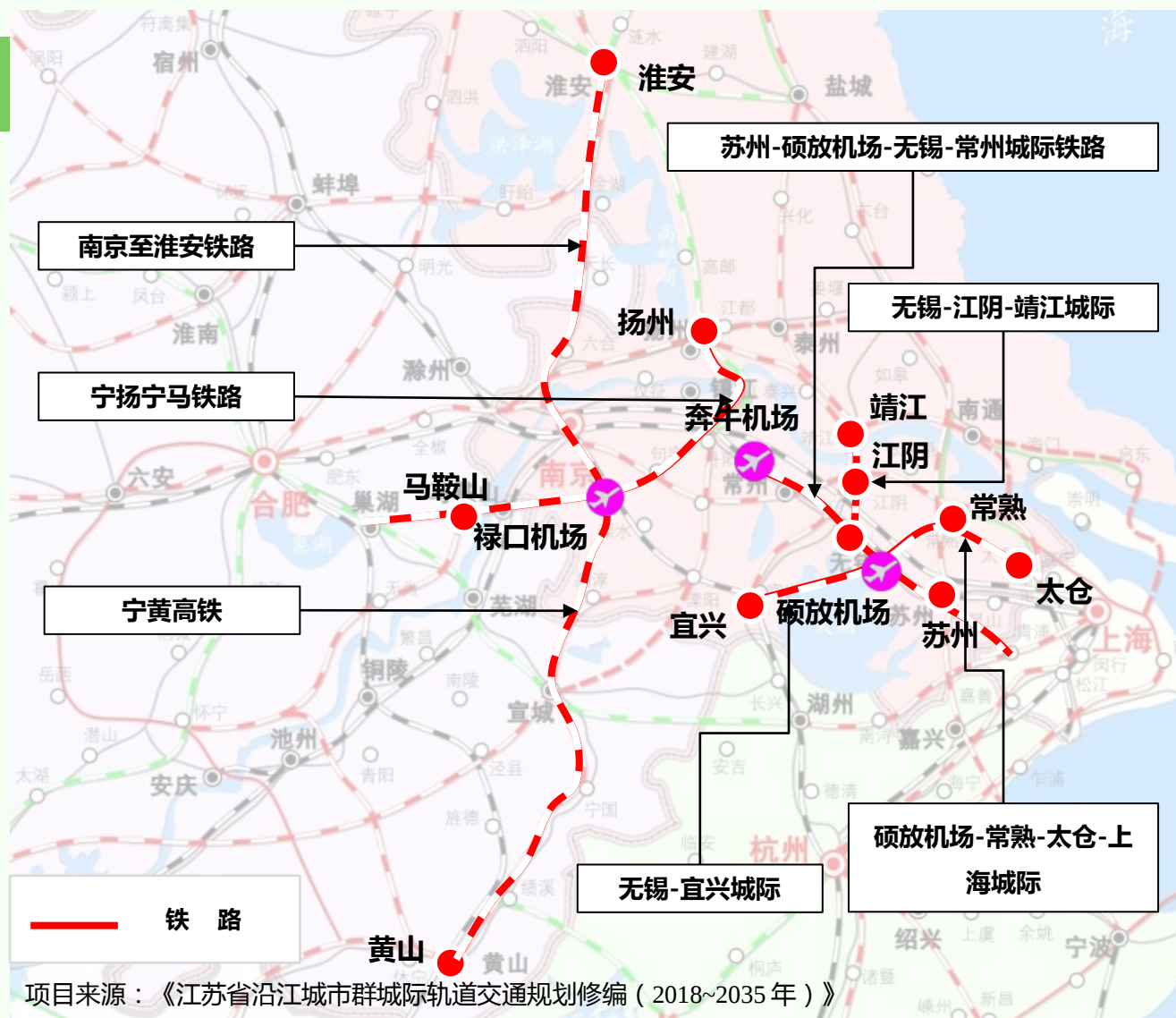
构建以南京禄口机场为国际枢纽、无锡硕放机场为区域枢纽机场，其他机场为补充的机场群

- 提升禄口机场国际枢纽功能
- 加快无锡硕放机场扩建工程，打造无锡硕放机场为区域枢纽机场，并着力提升国际运输能力
- 推进南通兴东、常州奔牛、扬州泰州等机场改扩建项目
- 深化机场间分工协作，深化南通机场与上海机场的合作，发挥在国际货运中的功能
- 建立通达通畅、结构优化的航线网络体系



(3) 建设联系全球主要枢纽的机场群

- 完善机场集疏运体系：尽早开工建设宁扬宁马、宁黄铁路，放大禄口机场腹地范围；加快无锡硕放机场的放射状城际铁路建设；完善其他机场集疏运设施建设，将机场建设成综合交通枢纽



(3) 建设联系全球主要枢纽的机场群

- 加快推进通用机场建设：建设昆山淀山湖、宜兴、镇江大路二期等一批通用机场项目
- 到2020年，基本实现30分钟航程覆盖全域。到2035年，建成类型多样、服务广泛的通用航空体系，基本实现15分钟航程覆盖全域



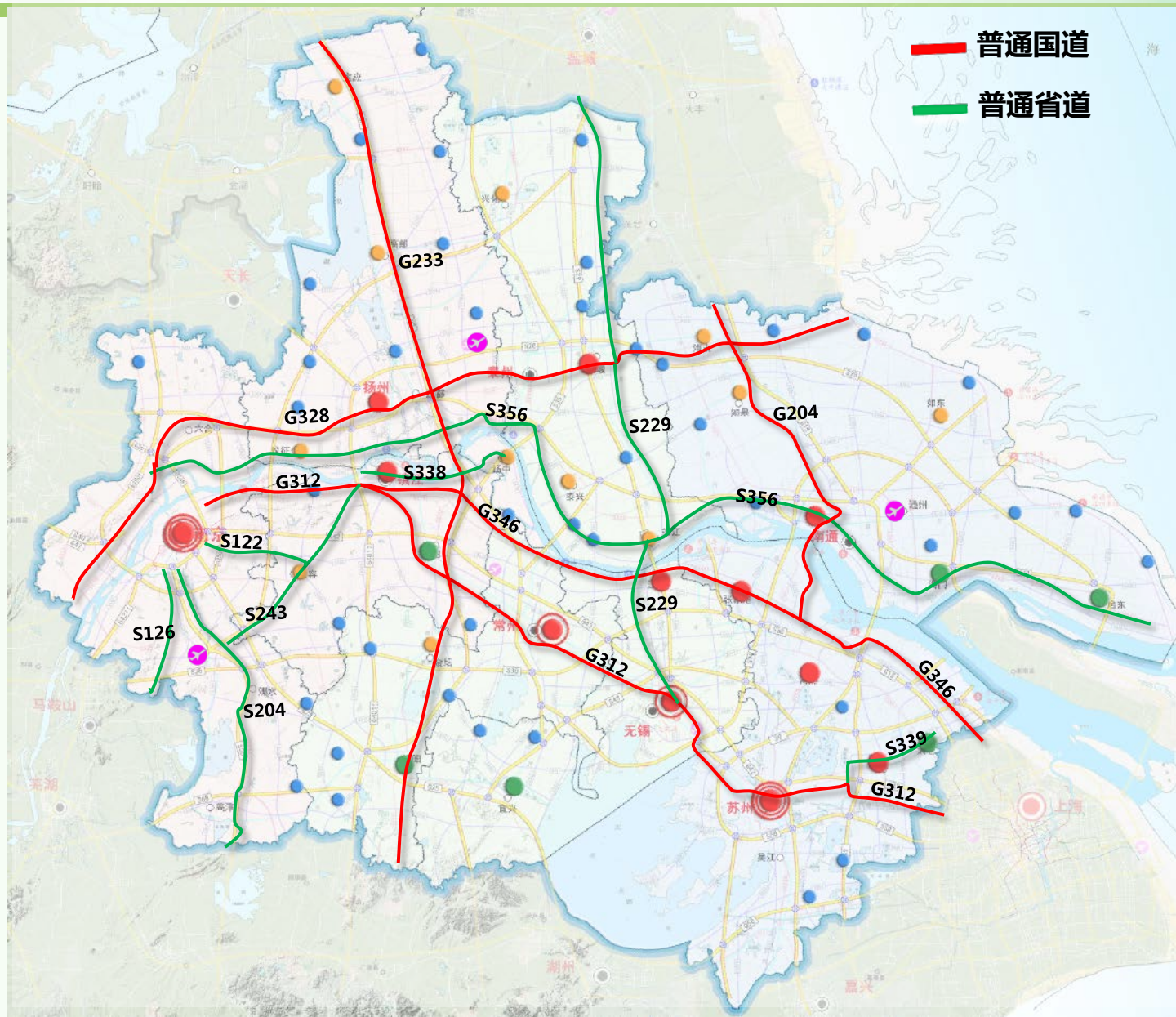
(1) 完善高速公路网络功能

- **国家高速公路通道扩容：**重点推动京沪高速新沂至江都段和沪鄂高速太仓至常州段扩容等项目
- **加强城市群对外衔：**重点加快溧阳至广德、宜兴至长兴、高淳至宣城、南京至盐城等对外衔接项目建设
- **完善区域内高速公路网络布局：**建设五峰山过江通道南北接线、无锡至南通过江通道南北接线、海安至启东高速等项目。



(2) 提升城际联系的干线公路功能

- 设区市之间形成快速化通道，有序推进城镇路段快速化改造
- 城镇密集地区，以加密路网和提升路网通畅性为重点，着重填补其他运输方式服务的空白薄弱区域
- 到2035年，覆盖所有市、县（市、区）、重点中心镇、省级以上开发区和4A级以上景区、大型综合客运枢纽，连接主要港区、机场、大型铁路货场、物流园区



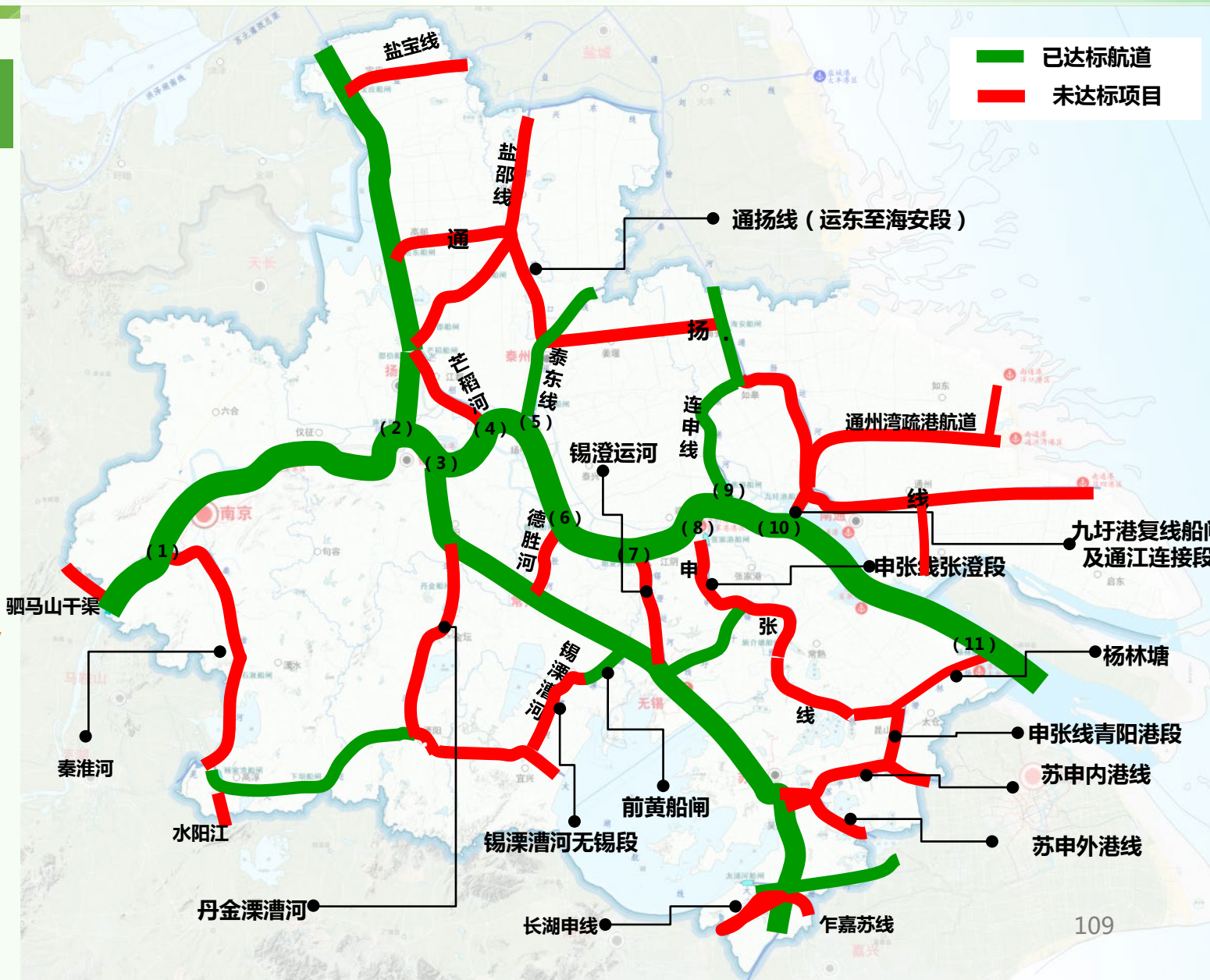
(1) 打造江海联运的港口群

- “一区两港”：突出长江南京以下江海联运港区、南京长江区域性航运物流中心和太仓集装箱干线港建设
- 深化沿江港口一体化改革，形成合力，打造世界知名的港口群
- 拓展加密航线航班网络，21世纪海上丝绸之路全覆盖



(2) 构建通江达海的干线航道网

- 适时推进长江南京以下12.5米深水航道后续完善工程
- 续建完成锡澄运河航道整治工程等15个项目，开工建设通扬线（海安至吕四段）航道整治工程等14个航道项目
- 基本建成“两纵三横十三通江口门”衔接顺畅的千吨级航道网，海江河联运、港产城联动的局面基本形成



(3) 完善海运直达、江海联运、为长江中上游地区中转联运三大运输体系



海运直达



江海联运



为长江中上游地区中转联运

(3) 完善海运直达、江海联运、为长江中上游地区中转联运三大运输体系

- 开展通州湾江海联动示范区建设，建设江海联运运营服务中心，拓展大宗商品交易、航运金融、船舶及海工装备交易、信息咨询等高端航运服务，打造物流要素聚集、航运服务完善、转运功能突出、辐射带动效应显著的江海联运服务中心

专栏：舟山江海联运服务中心

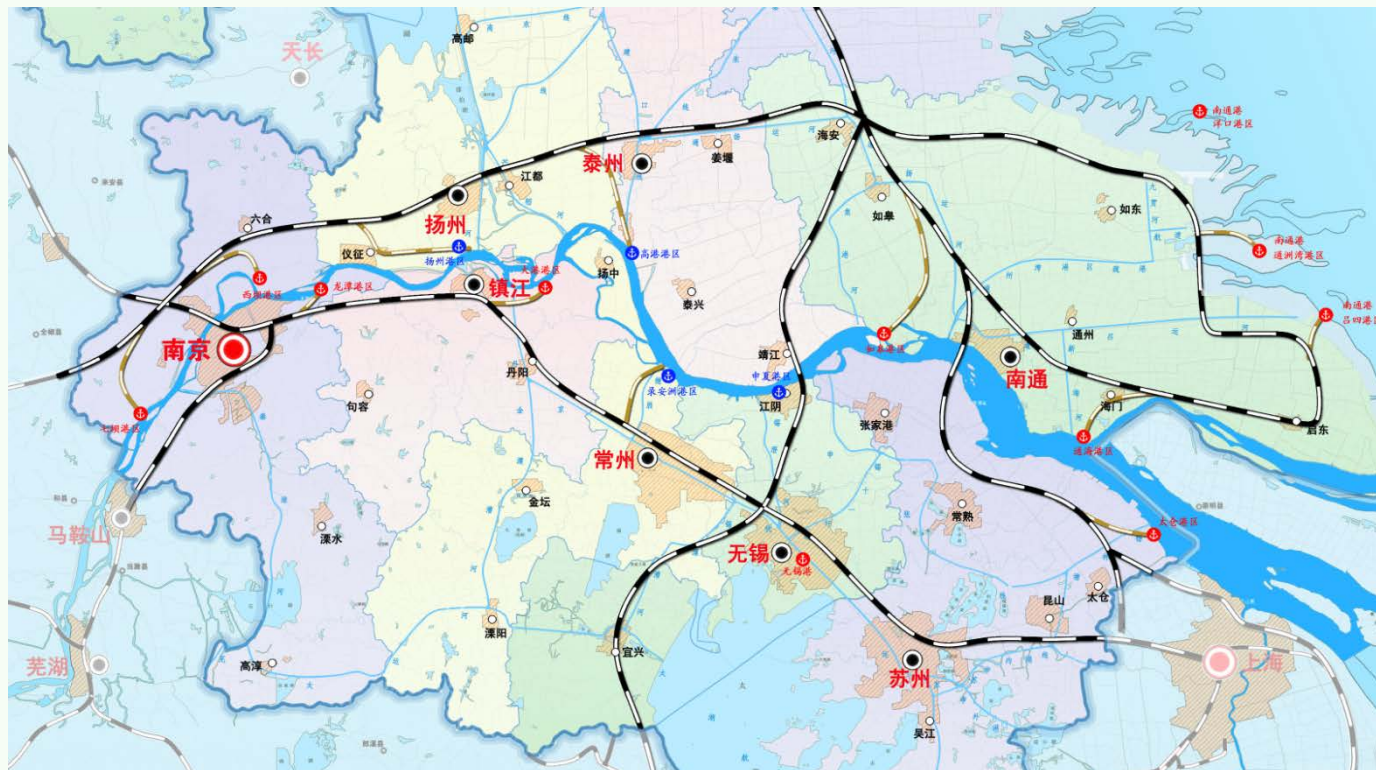
- 2016年国务院同意设立舟山江海联运服务中心，明确打造国际一流的江海联运综合枢纽港、航运服务基地和国家大宗商品储运加工交易基地，目前重点推进江海联运公共信息平台建设等建设



4月10日，国内首艘2万吨级江海联运直达船——“江海直达1”，从宁波舟山港鼠浪湖矿石中转码头出发，靠泊马鞍山马钢港务原料总厂码头

(4) 积极发展多式联运

- 大力发展铁水、公铁等其它多式联运形式



(5) 共享城市群货运物流服务

- 鼓励发展城市群内重要港口、铁路货场、机场、综合货运枢纽场站等货运枢纽间，货运枢纽与主要货源地间，及服务南北合作共建园区等跨江产业合作载体平台的**短途甩挂、快速货运专线**
- **提升货源向主要货运枢纽的集聚效率、跨运输方式和跨江公路短驳效率**，促进城市群货运物流服务一体化共享



(6) 丰富完善市场主体

- 高水平**引进**战略合作伙伴，支持引进国际知名的港口经营人、物流服务商参与扬子江城市群港口建设发展
- 鼓励优势企业**走出去**，到境外开展物流、港口运营等领域投资，加快培育国际货代经营人及货代企业
- 培育若干个具有跨区域资源整合、运营组织一体化、市场竞争力强的**龙头运输企业**，鼓励组建跨区域的大型物流企业集团
- 鼓励**中小企业**通过联盟、联合、兼并等方式实现资源整合



- 土地、能源、岸线等资源日益紧缺
- 发展方式相对粗放，港口布局专业化、集约化程度偏低
- 危化品码头点多面广，难以适应绿色安全集约发展的需要
- 生态环境压力持续增大
- 对标世界先进水平，运输服务信息化、智能化水平有差距

本省籍危险品运输集中在横向通道，主要分布在长江两岸三条高速公路



(1) 共建绿色生态廊道

- **共建共享共保长江生态环境**
 - 加强岸线及陆域资源的统筹利用
 - 构建生态环境保护与监管体系
- **积极转变交通运输发展方式**
 - 提高公共交通与城市空间功能的耦合度
 - 倡导低碳型交通消费模式和出行方式
- **深化交通干线沿线环境综合整治**
 - 普通国省道、高速公路、内河干线航道、港口码头、铁路周边洁化绿化美化行动
- **积极践行节能减排**
 - 推广使用新能源车、船型标准化、专业化
 - 落实长三角水域船舶排放区实施方案
 - 加强绿色循环低碳交通运输技术研发

(2) 推进智慧交通建设

- 整合数据资源
- 打造智慧交通网络
- 引领出行方式变革
- 推动货运模式重构
- 共享应急信息资源



(3) 积极推动体制机制改革

- 推动机场管理体制创新（组建机场集团）
- 建立健全规划建设协调机制（参考美国MPO）

美国MPO的区域协调机制

- ◆ MPO通过将来自不同部门、分属不同地区的政府官员组织起来，赋予这些机构一定的职权和义务，使之与州政府之间在交通规划和基础设施建设中**形成互相协调、互相制约与反馈的机制。**
- ◆ 在MPO组织**交通规划和申请交通基金**的过程中，美国政府主要通过**法制建设和交通基金划拨**两个方面实现区域的协调发展，具体手段如下：
 - ✓ 以立法为基础保障区域协调
 - ✓ 通过交通基金划拨与申请的相关规定，明确MPO在区域协调中的地位和作用
 - ✓ 通过强调交通规划的整合性，引导MPO在协调交通基础设施建设的同时发挥综合性区域协调作用



Part 05

保障措施

1. 强化组织领导
2. 加强资源保障
3. 创新合作机制
4. 强化落实机制

加强组织领导

- 建立由省政府主导、交通运输主管部门会同多个部门组成的扬子江城市群建设领导小组，共同推进扬子江城市群交通运输发展。按照规划目标和任务，组织实施一批事关全局和长远发展的交通重点建设项目，省有关部门、各设区市细化落实，保障规划落到实处

加强资源保障

- 加强资源要素调控调配力度，推进各类改革试点示范，引导资源向重大建设项目倾斜。积极争取各类资金，推广政府与社会资本合作等融资模式；加强重大项目用地保障

创新合作机制

- 加快推动建立健全城市群区域一体化的成本分担和利益共享机制，跨区域基础设施建设资金共担机制，跨行政区域过江通道的建设主体和筹资方案，研究普通干线公路过江通道筹资、收费运营管理方案

强化落实机制

- 建立规划实施考核评价机制

补充说明：

研究报告中有极少数方案与对外公布的规划文本不完全一致，不代表相关部门意见

报告参考了京津冀协同发展规划交通专项规划的框架结构，是面向中长期的发展规划

综合客运枢纽规划布局、运输服务提升、智慧交通等具体内容在研究报告中有详细研究



谢谢聆听

THANKS!

补齐3大短板：铁路（轨道上的扬子江城市群）、过江通道（拥江融合的城市群）、国际运输（面向世界的扬子江城市群）

打造1个亮点：建设全国物流效率最高、成本最低的货运物流体系（江海联运的扬子江城市群）

争创3个示范：绿色交通发展示范区（可持续发展的城市群）、智慧交通示范区（共享互联的城市群）、交通运输一体化体制机制创新示范区（体制创新的城市群）