

序 言

党的二十大擘画了全面建设社会主义现代化强国、以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴的宏伟蓝图，吹响了奋进新征程、建功新时代的号角，提出到 2035 年基本实现社会主义现代化。建设交通强国是以习近平总书记为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是构建现代化经济体系的先行领域，也是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑和保障。

为全面深入贯彻交通强国战略，落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《江苏省综合立体交通网规划纲要》，加强顶层设计，做好系统谋划，结合盐城实际编制本规划。规划期至 2035 年，远景展望到本世纪中叶。

目 录

第一章 发展基础与评价 ·····	5
1.1 经济社会发展概况·····	5
1.2 交通运输发展现状·····	9
1.3 客货运总量·····	13
1.4 主要不足·····	15
第二章 发展环境与需求预测 ·····	17
2.1 形势与要求·····	17
2.2 需求预测·····	19
第三章 发展战略和目标 ·····	22
3.1 发展思路·····	22
3.2 发展策略·····	24
第四章 优化综合立体交通布局 ·····	28
4.1 构筑高效率陆海通道·····	28
4.2 打造高能级枢纽集群·····	31
4.3 构建高水平交通网络·····	40
4.4 建设高品质运输体系·····	55
第五章 推进综合交通统筹融合发展 ·····	57
5.1 发展模式多元兼容·····	57
5.2 客运体系协调统一·····	58

5.3 交通产业协同发展·····	59
第六章 推进综合交通高质量发展·····	62
6.1 筑牢安全防线·····	62
6.2 强化智慧赋能·····	63
6.3 厚植绿色底蕴·····	64
6.4 提升治理能力·····	64
第七章 保障措施·····	66
7.1 整合要素资源·····	66
7.2 加大资金投入·····	66
7.3 做好实施评估·····	66
附件：盐城市综合立体交通网规划图·····	67

第一章 发展基础与评价

1.1 经济社会发展概况

1.1.1 行政区划及人口

目前，盐城市下辖亭湖、盐都、大丰 3 个区，建湖、射阳、阜宁、滨海、响水 5 个县以及东台 1 个县级市，另设有盐城经济开发区和盐南高新区。全市共有 30 个街道、95 个镇，2423 个村（居、社区）。

2020 年，全市户籍人口 814.49 万人，比上年末减少 6.86 万人，其中城镇人口 506.38 万人，乡村人口 308.11 万人。全年人口出生率为 7.20‰，死亡率为 9.39‰，自然增长率为 -2.19‰。年末常住人口 670.96 万人，城镇化率 64.11%，比上年降低 1.22 个百分点。

盐城市 2020 年常住人口基本情况

地 区	2020 年（万人）
全 市	670.96
开发区	10.30
亭湖区	79.80
盐都区	83.26
大丰区	64.56
响水县	45.92
滨海县	82.01

地 区	2020 年 (万人)
阜宁县	79.40
射阳县	75.94
建湖县	60.93
东台市	88.84

1.1.2 经济发展

经济增长总体平稳。2020年,全市实现地区生产总值5953.38亿元,比上年增长3.5%,其中,第一产业661.2亿元,第二产业2379.4亿元,第三产业2912.8亿元,分别比上年增长2.7%、2.8%和4.3%,列全国百强城市第53位、全省第8位,人均生产总值列全省第9位、苏北首位。全体居民人均可支配收入33707元,比上年增长5.0%,其中,城镇常住居民人均可支配收入40403元,比上年增长4.1%,人均消费支出20794元,比上年下降0.7%;农村常住居民人均可支配收入23670元,比上年增长6.3%,人均消费支出14994元,比上年下降3.3%。



2015年至2020年盐城市和江苏省地区生产总值增长情况

2020 年盐城市 GDP 在全省的排名

总量排名	地区	GDP 总量 (亿元)		名义增速	人口 (万人)	人均 GDP (万元)	人均 GDP 排名
		2019 年	2020 年				
1	苏州	19264.80	20170.45	4.70%	1274.96	15.85	3
2	南京	14045.15	14817.95	5.50%	931.97	15.93	2
3	无锡	11803.32	12370.48	4.81%	746.40	16.59	1
4	南通	9369.39	10036.31	7.12%	772.80	12.99	7
5	常州	7405.86	7805.32	5.39%	527.96	14.79	4
6	徐州	7053.35	7319.77	3.78%	908.39	8.07	11
7	扬州	5799.08	6048.33	4.30%	456.10	13.28	5
8	盐城	5656.26	5953.38	5.25%	671.06	8.87	9
9	泰州	5107.36	5312.77	4.02%	451.68	11.75	8
10	镇江	4077.32	4220.09	3.50%	321.10	13.16	6
11	淮安	3840.21	4025.37	4.82%	455.92	8.75	10
12	连云港	3125.29	3277.07	4.86%	460.10	7.13	12
13	宿迁	3084.23	3262.37	5.78%	498.82	6.55	13

1.1.3 产业发展

产业结构明显优化。2020 年，全市三次产业比重由上年的 10.90 : 41.60 : 47.50 变化为 11.11 : 39.97 : 48.93，标志着服务业已成为拉动全市经济增长的主引擎。其中，第一产业比重提高 0.21 个百分点，第二产业比重下降 1.15 个百分点，第三产业比重提高 1 个百分点。第三产业对经济增长贡献率超过 50%，经济发展模式正由工业主导型向服务主导型转变。

新兴产业发展迅速。2020 年，全市规模以上工业企业实现

总产值 4730.4 亿元，比上年增长 6.8%。其中，规模以上高新技术产业企业 968 家，实现产值 1879.5 亿元，占全市规模以上工业产值的比重为 39.7%，增速高于全市规模以上工业增速 1.1 个百分点，拉动全市规模以上工业产值增长 45.3%。全年新增高新技术企业 334 家，居苏北苏中第 3 位，国家高新技术企业数达 1511 家，申请专利 34489 件，授权专利 21533 件，有效发明专利 10362 件，每万人发明专利拥有量 14.37 件。同时，新能源、节能环保、智能终端、大数据等新兴产业发展势头强劲。

旅游市场持续复苏。2020 年，全市游客接待量 2400 万人次，恢复到同期的 64.9%，恢复水平全省第二。全市拥有国家 4A 级以上景区 18 家、省级旅游度假区 6 家、省五星级乡村旅游区 4 家，省级旅游度假区、省五星级乡村旅游区数量居全省第二位。大洋湾创成国家 4A 级景区；《只有爱·戏剧幻城》《天仙缘》《印象大纵湖光影秀》《镜花缘》《船说海棠》《小镇有喜》等文旅项目相继推出，市场反响强烈；成功举办“上海印象——沪动盐城”主题活动，推动盐城与上海文化旅游交融发展。

2015 年至 2020 年盐城市三产比例情况

	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
第一产业 占比 (%)	12.35%	11.74%	11.06%	11.00%	10.96%	11.11%
第二产业 占比 (%)	44.35%	43.43%	42.84%	42.88%	41.12%	39.97%
第三产业 占比 (%)	43.30%	44.83%	46.10%	46.12%	47.93%	48.93%

1.1.4 城镇发展

近年来，全市城镇化水平稳步提升，2020年达到64.11%，低于全省平均水平。分县区看，亭湖区、大丰区和建湖县城镇化率相对较高，分别为86.09%、61.88%、62.16%，其他地区城镇化水平相对较低。

2011-2020年盐城市及各区县城镇化率变化情况

地区	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
全市	54	55.8	57.22	58.54	60.1	61.56	62.9	64.03	64.9	64.11
市区	65.9	67.57	68.58	69.69	71.04	72.38	73.25	74.42	75.5	75.70
开发区	--	58.85	58.95	59.66	60.7	61.72	63	64.05	64.97	72.26
城南 高新区	--	85.26	85.43	86.5	87.8	89.06	90.07	91.45	92.30	100
亭湖区	85.09	88.97	88.98	89.59	90.2	90.25	90.3	91.42	91.60	86.09
盐都区	55.85	56.51	58.1	59.61	61.1	62.12	63.45	64.64	65.50	58.26
大丰区	51.37	53.19	54.78	55.99	57.8	59.64	60.65	61.79	62.90	61.88
响水县	46.17	48	49.6	51.24	52.81	54.09	56.15	57.36	58.11	58.54
滨海县	45.37	47.22	48.79	50.49	52.1	53.55	56	57.1	57.9	55.95
阜宁县	46.87	48.7	50.28	51.69	53.5	54.79	56.63	57.79	58.59	58.57
射阳县	49.45	51.28	52.87	54.11	55.7	56.91	57.95	58.98	59.84	59.61
建湖县	49.96	51.84	53.45	54.76	56.45	57.74	58.8	59.85	60.72	62.16
东台市	51.61	53.49	55.11	56.32	57.89	59.63	60.65	61.68	62.55	59.05

1.2 交通运输发展现状

近年来，在多重叠加战略机遇推动下，盐城交通公铁水空港全要素协同发展，交通运输能力和水平实现了从“瓶颈制约”到

“总体缓解”再到“基本适应”的重大跃升，现代综合交通“一张网”基本形成，为区域经济社会高质量发展提供了重要支撑。

1.2.1 公路

公路网络不断完善。截至 2020 年底，全市公路总里程 21916.6 公里（不含自建 4074 公里），全省第一。高速公路 395.5 公里，建成盐靖、沈海、阜建和盐洛高速公路，形成“三纵一横”高速公路网，实现“县县通高速”和“沿海主港区通高速”。普通国省干线公路 1785 公里，建成 9 条东西向一级通海公路，市县、县县和重点乡镇一级公路全通达。提档升级农村公路 6928 公里，在苏中、苏北地区率先实现行政村双车道四级公路全覆盖，盐都区创成“四好农村路”全国示范县，其余县区全部创成省级示范县；打造“畅安绿舒美”旅游千里景观廊道，串联全市主要景点。

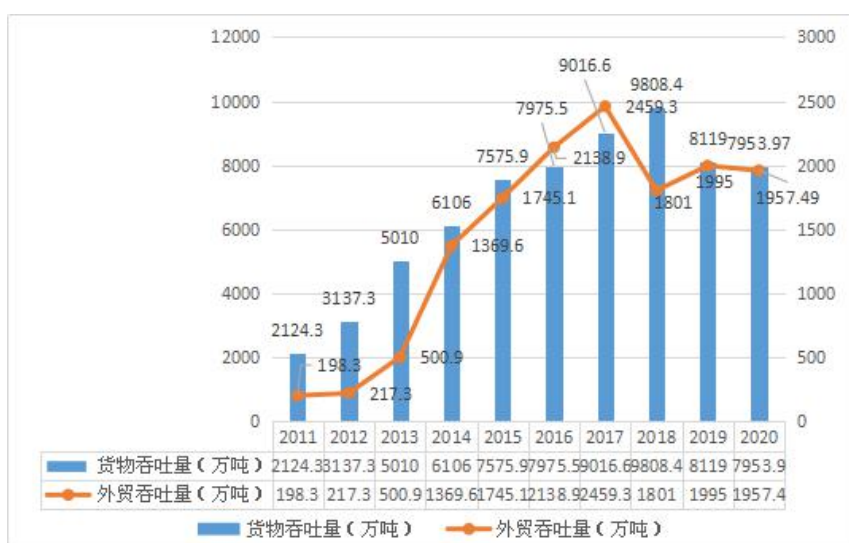
2020 年盐城市公路里程概况

技术等级	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路	合计
里程/km	395.5	1808.1	2842.3	1586.3	15287.4	0.0	21919.6
比重	1.80%	8.25%	12.97%	7.24%	69.74%	0.00%	100.00%
行政等级	国道	省道	县道	乡道	专用公路	村道	合计
里程/km	996.5	1175.7	2999.9	7276.9	0.0	9470.6	21919.6
比重	4.55%	5.36%	13.69%	33.20%	0.00%	43.21%	100.00%

1.2.2 水路

盐城拥有丰富的港口岸线、后方土地和内河航运资源，具备较好的港口发展基础条件。

港口功能显著提升。盐城港大丰、射阳、滨海和响水港区均为国家一类开放口岸，建成生产性码头泊位 90 个，其中万吨级以上泊位 25 个，年综合通过能力 1.21 亿吨。内河港设有市区、阜宁、建湖、东台等 8 个港区，拥有生产性泊位 425 个，年综合通过能力 7796 万吨。2020 年完成货物吞吐量 7954 万吨（2021 年首次突破亿吨），跻身亿吨大港行列。



2011-2020 年盐城港货物吞吐量情况

干线航道通江达海。全市航道总里程 4346 公里，全省第一，其中等级航道 1576 公里，“一纵五横”干线航道网基本形成。建成大丰港、滨海港疏港航道和小中河等工程，开通运营滨海、运盐河、阜宁、刘庄 4 座船闸，干线航道覆盖沿海大丰、滨海、响水港区，县级节点五级及以上航道全通达。

1.2.3 铁路

轨道交通“县县全覆盖”。拥有盐青、盐徐、盐通 3 条高速铁路和新长普速铁路，正线长度 424 公里，其中高铁里程 267 公里，同步建成“1+8”铁路综合客运枢纽，与北京、上海、南京、杭州、西安、青岛等大中城市快速通达，全面迈入“高铁时代”。盐城站成为苏北地区最重要的大型枢纽站之一。

1.2.4 民航

航空枢纽扩容升级。盐城南洋机场为国家一类航空开放口岸，飞行区等级达 4C 级标准，可兼顾 D 类飞机，年旅客吞吐能力 300 万人次；拥有国内外通航点 38 个，覆盖国内千万级枢纽机场，开通全省首条韩日全货机航线，2020 年完成旅客吞吐量 169.2 万人次（受疫情影响较 2019 年下降）、货邮吞吐量 13630.7 吨。建成射阳、建湖 A1 类通用机场，其中建湖通用机场为全省 10 个国家级通用机场之一，射阳通用机场飞行时长、飞行架次等连续 4 年位居全省第一。



盐城市 2012-2020 年航空旅客及货邮吞吐量

1.2.5 城市快速路

快速路网初具规模。建成 90 公里“一环四射”城市内环高架快速路网，市区任意点位 15 分钟快速通达高速公路出入口、高铁站和民航机场，实现市内外交通无缝衔接、快速转换，有效缓解市区交通拥堵问题。推进干线公路快速化改造，实施盐丰、盐阜快速通道，强化中心城区对临近区县、城镇辐射带动。

1.3 客货运总量

1.3.1 客运

2020 年，全市完成公路客运量 4585 万人，比上年下降 24.69%，客运周转量 39.98 亿人公里，比上年下降 38.16%，客运量和客运周转量呈现逐年下降趋势。

盐城市 2014-2020 年客运情况

年份	客运量（万人次）	客运周转量（亿人公里）
2014	9430	84.71
2015	9473	83.8
2016	8415	82
2017	7241	73.9
2018	6428	67.7
2019	6088	64.6
2020	4585	39.98



盐城市 2014-2020 年客运变化情况

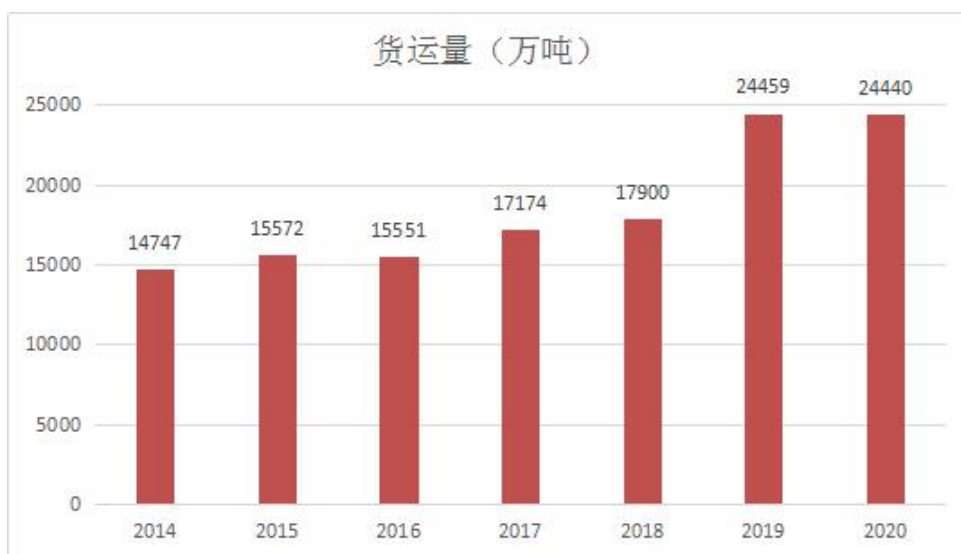
1.3.2 货运

2020 年，全市完成公路、水路货运量 2.44 亿吨，与上年相比基本持平，货运周转量 550.7 亿吨公里，比上年增长 2.19%，货运量及货运周转量呈现逐年上升趋势。

盐城市 2014-2020 年货运情况

年份	货运量 (万吨)	货运周转量 (亿吨公里)
2014	14747	381.2
2015	15572	391.8
2016	15551	412.9
2017	17174	455
2018	17900	485.5
2019	24459	538.9
2020	24440	550.7

盐城市 2014-2020 年货运变化情况



1.4 主要不足

一是综合交通网络功能有待提升，结构仍需优化。对外通道综合运输能力不强、不同方向高铁营运速度差距较大、沿海货运铁路通道没有形成、高速公路密度低路网不完善、大市区对所辖县区辐射偏弱、水运主通道尚未全线贯通。枢纽能级有待增强，机场保障能力不足、深水海港资源配置能力不强、集疏运体系与

产业发展不配套、国际运输功能偏弱。

二是服务品质和效率有待提升。客货运枢纽换乘水平、衔接能力有待提升，旅客联程运输、货物多式联运尚处于起步阶段。城际客运发展仍需进一步提高，城乡交通运输一体化和均等化水平仍需进一步加强。

三是治理体系和治理能力还需加强。智能交通整体发展水平还有待提升，信息互联互通水平不高，与新技术的融合还不充分。节能减排、节约集约利用资源能力、安全水平有待提高。信用管理体系有待完善。

第二章 发展环境与需求预测

2.1 形势与要求

当前和今后一段时期，盐城发展仍处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。世界百年未有之大变局加速演进，新一轮科技革命和产业变革深入发展，区域战略机遇交汇叠加，盐城已成为长三角中心区城市，进入高铁时代，开放地位更加凸显，黄海湿地跻身世界自然遗产行列，城市价值全面提升，步入经济社会高质量发展新阶段。在加快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下，全市经济与产业布局、国土空间开发与保护、人口结构分布、消费需求特征、资源要素供给方式等都在发生深刻变化，这些新形势、新变化对综合立体交通网发挥好基础保障和先行引领作用提出了更高要求。

一是服务重大战略实施。随着长三角一体化、沿海高质量发展、淮河生态经济带建设、乡村振兴等国家战略深入推进，盐城市委市政府提出坚持中心辐射、向海发展，全面打造四个“绿色盐城”，加快建设交通运输现代化示范区和绿色低碳发展示范区，市域形成“一核、一极、三带”（盐丰一体化发展核、黄海新区新兴增长极和沿海、沿 204 国道-串场河、沿西部湖荡-淮河复合功能带）国土空间总体格局，综合立体交通网需充分结合国省战

略重点和地区发展需求，优化布局、完善结构，为盐城经济社会现代化做好支撑。

二是适应新型城镇建设。随着城市群、都市圈一体化发展及城乡融合加速推进，盐城将构建“1-6-7-32”（1个市域发展中心、6个县城、7个县域副中心、32个重点特色镇）梯度带动、高效均衡的城镇布局，城镇边界加速拓展，城镇化率持续提升，需充分发挥综合交通基础性支撑优势，加快构建与城镇空间相匹配的综合立体交通网，提升服务能力和运行效率。

三是支撑产业转型升级。近年来，盐城加速推进产业转型升级，通过发展壮大特色产业集群（重点打造汽车、新能源、电子信息、钢铁四大千亿级产业集群），推动服务业提质增效（重点发展高端化生产性服务业和高品质生活性服务业），促进实体经济做实做强做优，打造长三角北翼产业新高地。立足于产业结构优化调整，需加快构建与产业体系相匹配的综合立体交通网，强化衔接转换功能，促进要素资源有序高效流动，支撑盐城更好融入全国统一大市场，畅通国内国际双循环。

四是提升行业发展水平。完整准确全面贯彻新发展理念，推动交通运输高质量发展，需更加突出绿色低碳引领，关注国土空间开发与保护，降低全寿命周期能耗与碳排放；更加突出安全能力建设，强化安全防护措施，完善风险防控体系，夯实交通发展安全根基；更加突出科技创新驱动，加快智慧交通建设，加强与关联产业融合发展，适应高品质、多样化、个性化需求。

2.2 需求预测

运输需求预测基年为 2020 年，目标年为 2035 年。

2.2.1 运输需求变化趋势

结合未来一段时期经济社会发展对综合立体交通网的要求，判断盐城交通运输需求将呈现如下特点：

——总量持续增长

近期，随着高铁、高速公路等新项目的建成以及机动车保有量的迅猛增长，居民出行活动和方式选择将更加多样，人均出行次数将大幅增加，客运总量也将保持较快增长趋势；随着盐城港全面开放和能力的进一步提升以及盐城逐步进入后工业化时期，基础原材料、能源商品等大宗物资需求量大，同时受经济全球化持续深度发展、现代化产业体系加快构建等影响，货物运输量将快速增长。远期至 2035 年之后，考虑到产业结构、城镇空间、人口规模等趋于稳定，客货运需求增速逐步放缓。

——结构更趋合理

高速铁路、城际铁路网络完善和民航机场能力提升，将对公路中长途客运产生较为明显的分流影响，同时随着沿海港口铁路专用线的建设和内河航道运输条件持续改善，铁路、水路的大宗货物中长途运输优势将得到充分发挥，分流部分公路货物运输。未来盐城公路、铁路、水运和民航等多种运输方式将协调发展和高效衔接，综合运输体系更加完备。

——网络加速拓展

依托盐城南洋机场和盐城港扩容升级及日益完善集疏运体系，综合物流枢纽组合效益和辐射能力显著增强，航空、海上国际航线航班恢复增加，国际客货运需求大幅增长。高速公路连环成网、高快铁路一体畅联、内河航道等级跃升，盐城作为区域性综合交通枢纽的地位和作用更加突显，中转和过境的运输需求将明显增加。

——质效显著提升

未来科技革命、产业变革与交通发展深度融合对社会生产、人民生活产生深远影响，客货运需求将随之呈现高品质、智慧化发展趋势，安全、便捷、经济、个性化等运输价值取向不断增强。客运方面，旅客要求提供各种运输方式无缝衔接、零距离换乘的出行环境，享有舒适安全、按需响应的出行服务，出行即服务模式全面推广。货运方面，新型产业和现代服务业快速发展产生的小批量、高附加值产品运输需求逐渐增长；国际贸易发展要求不断拓展港口、机场等的国际货运服务功能，发展进口保税、国际中转、现代物流、多式联运等业务。

2.2.2 运量和结构预测

根据上述运输需求趋势分析，结合近十年全市客货运量及周转量变化情况（传统公路客运量有所下降，其他交通方式客货运量保持稳定增长），充分考虑未来重大基础设施建设对运输需求产生的影响，结合运输经济性、建设成本、节能减排、土地制约等因素，对不同运输方式发展进行预测。预计到 2035 年，旅客

出行量年均增速约 3.1%，高铁、航空、私家车出行占比不断提升；货运量年均增速约 2.5%，大宗物资中长途运输逐步由公路向铁路、水路转移，集装箱运输快速发展，国际货运业务不断拓展。

第三章 发展战略和目标

3.1 发展思路

围绕打造沿海区域性综合交通枢纽和淮河生态经济带出海门户的总体目标，结合交通运输现代化示范区建设，全力推动基础设施多元立体、开放融合，综合运输便捷顺畅、经济高效，行业发展绿色智能、安全可靠，到 2035 年，基本建成高水平、现代化综合交通运输体系，与国内重要城市群高铁、高速、航空直达，干线航道通江达海、连通沿淮重要节点，构建形成“东向出海”国际运输大通道，实现 1 日联通全球、6 小时通达全国、2 小时畅行长三角、1 小时到达周边市、45 分钟互联主城与区县，助力盐城全方位对外开放和经济社会高质量发展。

盐城市综合立体交通网 2035 年主要指标

序号	属性	指标	目标值
1	便捷顺畅	“一带一路”沿线重要贸易国家和地区民航连通率（%）	90
2		与全国主要城市半日通达率（%）	100
3		与长三角主要城市 2 小时连通率（%）	100
4		15 分钟上高速网和干线网乡镇比例（%）	100
5		综合客运枢纽县级及以上城市覆盖率（%）	100
6		享受 1 小时内快速交通服务的人口占比（%）	≥80
7		中心城区至综合客运枢纽半小时可达率（%）	≥90

序号	属性	指标	目标值
8	经济高效	“一带一路”沿线重要贸易国家和地区海运通达率（%）	100
9		沿海重点港区铁路进港率（%）	100
10		多式联运换装1小时完成率（%）	≥90
11		县级节点干线航道覆盖率（%）	100
12		综合立体运输走廊通道能力利用率（%）	≥60
13	低碳集约	中心城区绿色出行比例（%）	75
14		城市公共交通出行分担率（%）	40
15		主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例（%）	80
16		交通基础设施绿色化建设比例（%）	95
17	智能先进	公、铁、水重点路段航段以及桥隧、船闸等重要节点交通感知网络覆盖率（%）	100
18		交通基础设施数字化率（%）	90
19	安全可靠	重点区域多路径连接比例（%）	≥95
20		综合立体交通网安全设施完好率（%）	≥95

专栏 1：交通通达时效评价

1 日联通全球：国际航空网络重点面向东南亚、日韩等国家，欧美澳等洲际线路通过上海、北京等国际枢纽中转到达。

6 小时通达全国：沿海高铁 4 小时通达北京；航空 3 小时通达粤港澳大湾区、成渝城市群等，经成都、重庆等中转至乌鲁木齐、拉萨等较远省会城市。

2 小时畅行长三角：通过盐通高铁、盐泰锡常宜铁路，接入北沿江、宁杭等高铁主通道，1 小时通达上海，1 小时 10 分钟通达南京，1.5 小时通达杭州，2 小时通达合肥。

1 小时到达周边市：依托对外放射状高速铁路网和高速公路网，1 小时通达连云港、泰州、淮安、南通等周边地市。

45 分钟互联主城与区县：利用既有铁路开行市域列车，建设市域快速路网，南向 25 分钟到达东台，西向 24 分钟到达阜宁，北向 45 分钟到达响水。

到本世纪中叶，全面建成陆、海、空综合立体交通网，重要运输通道中多种大容量、高效率交通方式能力充分、一体衔接，综合交通枢纽层次清晰、功能完备，交通运输总体发展水平进入全国先进行列。

3.2 发展策略

3.2.1 紧扣“一条主线”

紧扣“加快构建现代综合交通运输体系”这一主线，将高质量发展的要求，贯穿于交通建设、管理、服务等各领域和全过程。高站位谋划盐城综合交通发展，优化交通运输与国土空间、城镇格局、产业布局有机衔接的顶层设计；高标准建设重大交通基础设施，适度超前，补齐短板，打造永恒城市经典和百年大计交通工程；高品质供给交通运输服务，坚持以人民为中心，不断满足人民群众便捷化、个性化和品质化出行需求；高水平助力乡村振兴战略，为农村地区生产生活提供更加普惠均等的公共交通服务；高质效推进行业治理提升，切实增强交通运输可持续发展能力。

3.2.2 突出“四大主题”

1. 构筑大通道、大枢纽，深度融入长三角一体化

作为长三角北翼中心城市和多重国家战略功能承载区，盐城应站在全面对外开放和区域协调发展的新高度，主动承担重大使命，充分发挥地缘优势，全面强化与长三角核心区城市的对接互动，围绕主要通道及航空、港口等重大交通基础设施重构，融入世界级门户枢纽群，提升盐城枢纽地位。

（1）优化对外通道布局。根据《国家综合立体交通网规划纲要》和《江苏省综合立体交通网规划纲要》布局，盐城处在京津冀-长三角主轴和沿海、徐盐、沿淮等重要通道交汇点，应充分利用和发挥区位优势，加快构建对外综合交通走廊，推进高快铁路、高速公路等建设，接入国家和省骨干交通网络，南融长三角，北联环渤海，西拓中西部，高效对接南京、上海等核心城市，全面提升在区域交通体系中的地位，变“节点”为“枢纽”。

（2）建设淮河出海门户。抢抓“一带一路”、沿海高质量发展和淮河生态经济带等战略机遇，加快完善高效能沿海铁路货运体系，打通铁路货运干线通道，打造海铁联运枢纽；深度融入上海国际航运中心，主动承接上海港运能溢出，开辟集装箱近洋航线，培育远洋航线，建设海河联运港口枢纽。

（3）打造区域航空枢纽。以“一带一路”节点城市和中韩（盐城）产业园建设为契机，围绕服务高水平全面对外开放，从适度超前推进基础设施建设、不断优化航线网络布局、加快补齐航空货运短板、加强与周边枢纽机场协作等方面提升航空枢纽能级，打造辐射国内、面向东亚的长三角北翼重要门户机场。

2. 聚焦快连通、广覆盖，着力优化交通网络建设

借助长三角一体化发展契机，打破区域壁垒，主动对接上海、苏锡常及宁镇扬等地区，强化与周边城市在道路、铁路等交通体系上的对接和协调，积极构建高标准、一体化综合交通系统，发挥盐城在长三角世界级城市群建设中的重要作用，促进区域协同

联动发展。

（1）构建快慢相宜的城际交通网络。从出行全过程角度出发，统筹优化铁路通道功能配置，建设多层次、复合型轨道交通网络，推动城际与市郊铁路两网融合，满足区域一体互联需求，提升枢纽腹地连通度。对标借鉴苏南和浙江、广东等沿海高速公路网规划，着力构建服务市区首位度提升、港区与城区直达、临海港产联系的高速公路网络，为城际运输提供多重保障。

（2）构建“双快”联动的市域交通网络。构建多网融合的市域轨道体系和市域快速路网体系，提升交通网络的覆盖广度和通达深度，强化主城区与卫星城镇的快速联系，引导产业和城镇空间布局，满足经济发展对运输的需求，推动市域空间一体化。

3. 立足多层次、集约化，不断完善综合运输体系

优化运输结构，发展多式联运，推动“陆改水、散改集”，推广应用绿色交通工具，注重交通运输领域节能减排，在交通基础设施建设中做好生态红线避让和环境保护工作，推进交通绿色发展。

（1）打造高品质综合客运体系。拓展国际客运服务能力，推进城际客运转型发展，加快城市公交出行品质，提升城乡公交服务均等化水平及旅游交通出行体验。

（2）打造高效率多式联运体系。提升内河航运能力，构建铁路货运网络，依托多式联运枢纽和盐城港物流功能，大力发展海河联运、海铁联运，发挥公铁水多种运输方式协同综合效能。

（3）打造一体化枢纽站场体系。围绕中心城区对外交通枢

纽、城市功能中心布局和客流走廊分布，构建层次分明、换乘便捷的综合客运枢纽体系，提升内外交通的衔接和转换效率；综合考虑货运场站和通道现状，结合未来产业发展趋势和需求，联网补网强链，构筑区域一体、衔接顺畅的货运枢纽服务体系。

4. 着力抓创新、促改革，全面提升行业治理水平

加强科技创新和新技术应用，持续深化重点领域改革，激发交通行业发展新活力。

（1）强化技术创新。在全行业广泛深度应用现代信息技术，加快交通基础设施和运载装备全要素、全周期数字化升级步伐，提升道路配建设施和交通要素的全息感知能力，打造“智慧交通大脑”，建立便捷高效的公众出行服务平台，城乡货运配套全链条信息交互共享。

（2）推进机制创新。强化上下衔接、多方联动、共管共治，打破行业壁垒，优化资源配置，建立健全多部门、多领域交通项目协作推进机制，协调解决跨区域重大交通问题。完善分类指导机制，加强对项目决策、资金使用、工程建设、质量控制等方面的科学管理。

（3）深化管理创新。深入推进“放管服”改革，优化完善交通运输管理部门权力清单、责任清单、负面清单制度，强化政府公共服务和市场监管职责。实施“人才强交”战略，建立开放有效的交通人才培养、评价、使用和激励机制，加快人才队伍建设，激发创新创业热情。

第四章 优化综合立体交通布局

4.1 构筑高效率陆海通道

以江苏省“七纵六横、一核九向”综合运输通道为基础，依据国家“6轴7廊8通道”综合立体交通主骨架和长三角城市群、江苏“1+3”重点功能区的产业特点、城镇布局、运输特点、自然条件等因素，立足盐城发展定位，着力实现综合交通主骨架更高水平的网络化，在沿海既有国家级综合运输大通道的基础上，进一步拓展接轨京津冀、长三角、淮河生态经济带和紧密联系周边省市的综合运输通道，强化国家级运输通道在市域范围内的连通和延伸，以运输结构调整为导向，以优化存量、控制增量、适当减量为原则，从国际到区域、从海向到陆上，布局形成陆海内外联动、东西双向互济的“一纵六射（五陆双海）”综合运输通道。

一是提升沿海。加强盐城与长三角核心城市、环渤海地区之间的联系，打造沿海现代交通产业走廊。二是畅联城际。构筑对接长三角核心区的高速通道，主动融入长江经济带、扬子江城市群和苏南现代化建设示范区，力争将既有盐徐省级通道提升为国家级通道、盐宁通道增设为省级通道。三是辐射沿淮。积极谋划盐城作为淮河生态经济带入海门户的枢纽地位，争取将既有沿淮省级通道提升为国家级通道，拓展盐城港口辐射范围。四是东向

出海。立足于支撑盐城陆海双向开放发展，打破海上屏障，连通“一带一路”国家和地区，新增海上丝绸之路通道；巩固与韩国、日本等联系，新增东亚海上通道。

盐城市对外通道控制节点及功能定位

通道走向	通道名称	控制性城市节点	功能定位	是否纳入省立体网规划
纵向通道	沿海通道	青岛、连云港、盐城、南通、上海	国家级通道 长三角沿海发展带 省内城镇（产业）带 国家级枢纽联系通道	纳入，现状国家级
放射通道 (陆域)	沿淮通道	阜阳、淮南、蚌埠、淮安、盐城	国家级通道（本次提升） 拓展港口腹地范围	纳入，现状省级
	盐徐通道	徐州、宿迁、淮安、盐城	国家级通道（本次提升） 苏北城镇发展金腰带 国家级枢纽联系通道	纳入，现状省级
	盐泰锡常宜通道	盐城、无锡、苏州	省级通道 加强与苏南的直通	纳入，现状省级
	盐宁通道	盐城、南京	省级通道（本次提升） 加强与南京的直通	未纳入
放射通道 (海域)	东亚海上通道	韩、日、东南亚	服务韩日、东南亚等地区东西双向开放重要通道（本次增加）	/
	海上丝绸之路通道	南非、西非、地中海	服务海上丝绸之路沿线地区东西双向开放重要通道（本次增加）	/

沿海通道（既有国家级通道）。沿海通道是国家“十纵十横”运输通道的重要组成部分，发挥综合运输优势和效益，支撑沿线城镇建设和产业发展。推进通道内复合铁路、复合高速公路和高等级航道的建设，提升沿海综合运输通道能力，加强盐城与长三角核心城市、环渤海地区之间的联系，打造连接南北的综合运输大通道。

沿淮通道（既有省级通道，力争提升为国家级通道）。充分借助淮河生态经济带发展上升为国家战略契机，积极谋划盐城作为淮河入海门户的枢纽地位。发挥淮河生态廊道功能，构建以货运功能为主、客运功能为辅的沿淮通道，加快完善通道内多方式、多层次交通基础设施布设衔接，依托滨淮高速、盐宝金高速、淮河出海航道配套通航、沿淮铁路等重大工程实施，西向拓展港口腹地范围，强化盐城与苏北、沿淮重要节点城市的联系对接。

盐徐通道（既有省级通道，力争提升为国家级通道）。起自徐州，经宿迁、淮安，至盐城。构建中西部地区新的出海通道，是路桥通道的辅助通道，形成东西双向开放、区域一体联动发展格局，拓展盐城港口辐射范围，打造港城（大丰港-盐城-徐州都市圈）联动大通道。

盐泰锡常宜通道（既有省级通道）。主要包含盐城、无锡、苏州，是区域重要联络通道，借助于盐靖高速和盐泰锡常宜铁路，加强与苏南地区的快连直通，主动融入扬子江城市群和苏南现代化建设示范区。

盐宁通道（力争提升为省级通道）。响应江苏省委省政府要求，加强与省会城市南京的直连快通，将盐宁通道提升为省级运输通道，带动盐城全面接受南京都市圈辐射，串联沿江通道和沿海通道，促进江海联动发展。

东亚海上通道。抓住签署《区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）》机遇，以融入和参与亚太自由贸易区建设为重点，构筑国际重要对韩“海空走廊”，拓展日本、越南等海上航线。

海上丝绸之路通道。立足服务和策应“一带一路”国际互联互通战略，充分发挥口岸开放优势，开辟至沿线重要国家和地区海空航线，构建海上丝绸之路运输走廊，支撑盐城东西双向开放格局全面形成、成为“一带一路”重要节点城市。

4.2 打造高能级枢纽集群

根据城市空间与产业分布特征，依托公铁水空网络，优化市域枢纽布局与功能，加强不同运输方式融合，构建衔接顺畅、运转高效、服务优质的综合客货运枢纽体系。

4.2.1 航空枢纽

立足共享共建区域航空枢纽，完善网络化集疏运体系，提升盐城利用区域航空枢纽资源能力；加快通用机场布局建设，逐步建设覆盖全市域的通用机场体系。

推动民航能级跃升。围绕满足更大机型起落、新增航线开辟和国际国内航空运输需求，加快推进盐城南洋机场重点项目和配套工程建设，适度超前开展军民分离研究，全面提升航运服

务保障能力。到 2035 年，盐城南洋机场飞行区等级提升至 4E 级，年旅客和货邮吞吐能力分别达 800 万人次、4 万吨，跑道延长至 3400 米。

加快通用航空发展。完善全市通用机场布局，重点建设大丰通用机场，提升既有建湖、射阳通用机场服务效能；深化拓展中短途运输、农业生产、航拍航测、抢险救灾、低空旅游等业态发展。到 2035 年，新增大丰、阜宁通用机场，远期建成响水、滨海、东台通用机场，实现 7 个县（市、区）通用机场全覆盖。

城市通用机场规模布局体系

规模等级	个数	通用机场名称
国家级	1	建湖
地区级	6	射阳、大丰、响水、滨海、阜宁、东台

盐城市通用机场功能布局体系

功能分类	个数	机场名称
公益服务型	5	射阳、大丰、滨海、阜宁、东台
生产服务型	1	响水
产业支撑型	1	建湖

4.2.2 港口枢纽

充分发挥盐城港淮河生态经济带出海门户作用，对标全国主要港口，在运行机制、基础设施、智慧港口、航运服务等方面实现全面突破，加快打造中国东部沿海重要的物流节点、长三角北翼综合性航运中心、淮河生态经济带出海门户、盐城向海发展的重要立足点以及绿色生态、智慧便捷、安全高效的淮河生态经济带和环黄海生态经济圈“一带一圈”节点枢纽港。

推进港口资源整合。统筹全市港口岸线资源的存量整合利用和增量精准配置，加强盐城港“一港四区”进港航道、码头泊位和配套设施建设，结合产业发展需要专题研究30万吨级船舶减载通航，不断优化港口综合运输枢纽、临港产业集聚、物流增值服务等功能；坚持内河港口网络化、一体化发展，大力推动内河港码头泊位、配套基础设施与临港物流园同步建设。到2035年，沿海港口年综合通过能力突破2亿吨，进港航道全部达5万吨级以上，形成以30万吨级泊位为龙头、5-10万吨级泊位为主体的发展格局；内河港口年综合通过能力达1亿吨。

加强海河协同联动。聚焦长三角北翼海河联运综合性产业港的总体定位，按照“绿色生态、智慧便捷、安全高效”的目标要求，引导沿海港区和内河港区立足禀赋条件、产业基础，进行精准定位、错位发展。强化港区之间协同联动，促进港与城、港与产良性互动，加快形成分工明确、功能明晰的港口发展格局，积极承接上海港溢出效应。

专栏 2：盐城港沿海港区和内河港区发展定位

大丰港区：盐城港主港区。依托临港产业形成专业化物流和综合物流体系，以集装箱、煤炭、粮油、肉类、木材、原油（成品油）、汽车滚装、散杂货运输为主，发挥多式联运优势，发展成为具备装卸、中转、储备、物流、航运等功能的区域综合性枢纽港。

射阳港区：依托新能源、机械装备等临港产业，发展特色临港产业基地和特色港口仓储物流交易市场，积极拓展海河联运功能，加快建设以风电装备为主，石材、机械装备、散杂货、仓储物流为辅的风电产业特色港。

滨海港区：围绕服务临港工业发展，打造成为临港产业集聚发展平台，逐步拓展服务淮河流域的物流运输功能，建设以钢铁、煤炭、LNG、化工运输为主的能源产业特色港。

响水港区：加快港口资源整合和海河联运型物流体系构建，结合灌河口开发和两岸统筹协调布局，建设以钢铁、矿石、散杂货、海工产品运输为主的海河联运物流港。

内河港区：坚持海河联运重要节点港定位，促进市区、建湖、盐都、东台、阜宁等内河港区规模化、专业化、网格化发展，增强内河干线航道对腹地经济发展的服务能力。

4.2.3 综合客运枢纽

围绕“设施一体化、空间立体化、功能多样化”目标，推动建立层次清晰、集疏高效、覆盖全面、换乘便捷的客运枢纽体系，引导城市空间优化、旅游开发。按照客运枢纽服务功能定位，主要分为中心、次中心和辅助三个层级。

1. 中心级客运枢纽。城市与外界纵深联系的重要窗口，主要承担国际及国内中长途客运组织。

2. 次中心级客运枢纽。城市与周边城市联系的重要环节，主要承担国内中短途城际客运组织。

3. 辅助客运站。作为中心级枢纽和次中心级枢纽的有力补充，是实现城市与邻近地区有机联系的“神经末梢”，主要承担50公里内短途客运组织。

规划形成“2+8+N”金字塔式客运枢纽体系，包括2个中心级客运枢纽、8个次中心级客运枢纽和N个辅助客运站。2个中心级客运枢纽为盐城南洋机场、盐城高铁站；8个次中心级客运枢纽为盐城大丰站、东台站、建湖站、射阳站、阜宁东站、阜宁南站、滨海港站、响水县站等县级火车站；N个辅助客运站为各区县未与铁路、民航等共设的单独汽车客运站。



“2+8+N”金字塔式客运枢纽体系

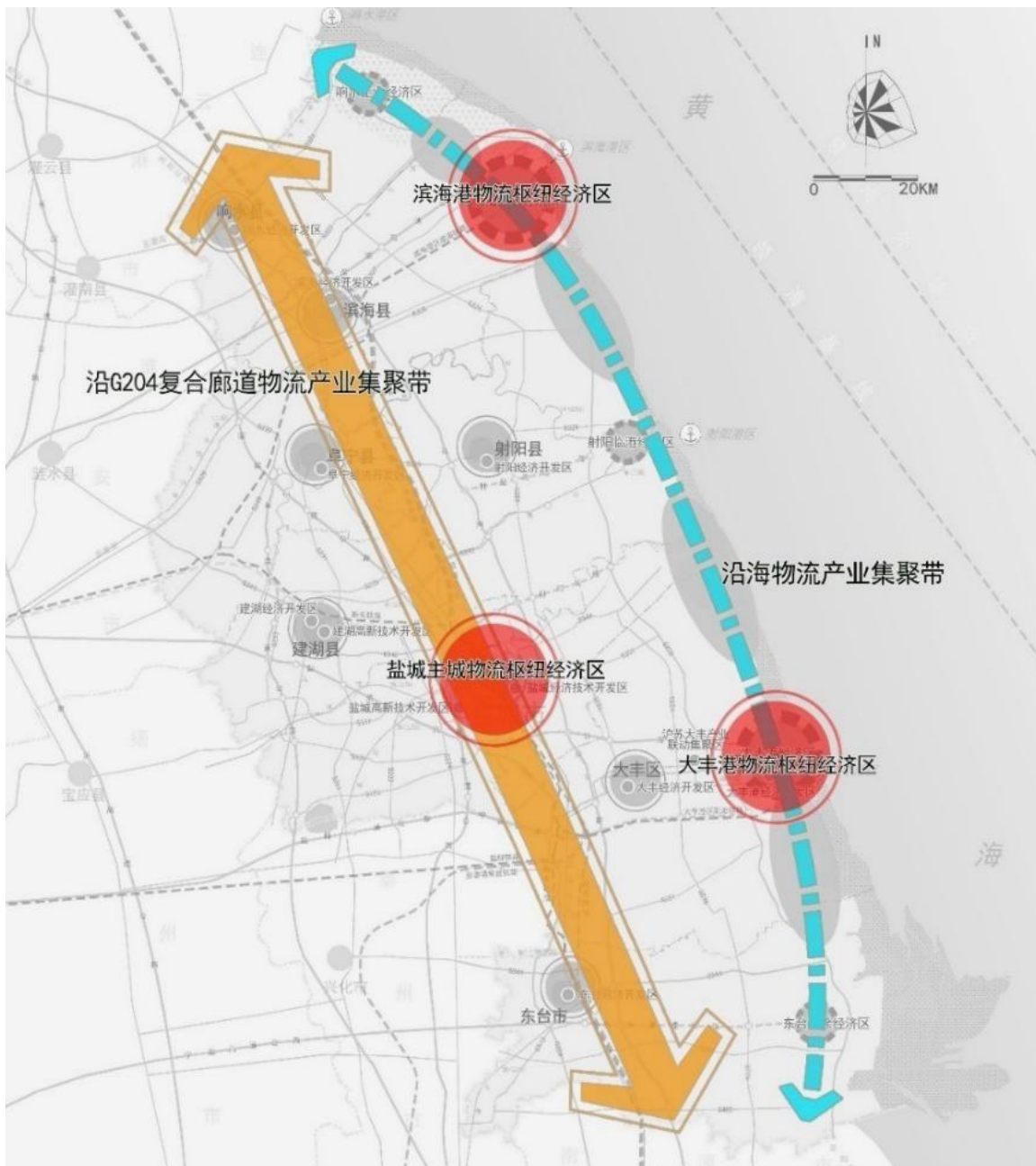
4.2.4 综合货运枢纽

结合省现代物流基本框架，依托全市主要交通枢纽和产业空间载体，发挥公铁水联运资源优势，合理布局物流园区及节点，完善多级配套设施体系，着力构建“三区两带”物流空间结构，实现区域协同发展、产业有效集聚。

三区：三大物流枢纽经济区，包括盐城主城物流枢纽经济区、大丰港物流枢纽经济区和滨海港物流枢纽经济区。其中，盐城主城物流枢纽经济区以盐城市现代物流园区为核心，整合盐城空港物流园区、盐城农副产品物流园区、盐城汽车物流园区、盐城综合保税物流园区和盐城城西南现代物流园区等五大专业物流园区，形成主城区“一核五辅”物流产业集聚区，打造集大宗生产资料运输、商贸物流、空港物流、保税物流、冷链物流等功能于一体的现代物流高地，辐射盐城市域及苏中、苏北地区。大丰港物流枢纽经济区主要以大丰港现代物流园区和大丰港区为支撑，充分发挥沿海港口对临港产业组团及区域物流的带动作用，重点打造以海上风电、轻化工和粮食储备为主体的综合物流集聚区。滨海港物流枢纽经济区主要以滨海港产业物流园区和滨海港区为支撑，依托沿海经济带与淮河生态经济带“两带”交汇出海新门户优势，重点打造以钢铁、浆纤一体化等原材料和产成品仓储运输、能源接卸与储备等为主体的产业物流集聚区。

两带：两大物流产业集聚带，包括沿 G204 复合廊道物流产

业集聚带和沿海物流产业集聚带。其中，沿 G204 复合廊道物流产业集聚带重点发展服务于沿线各县（市、区）的生产和生活资料运输功能；沿海物流产业集聚带重点发展服务于沿线临港产业、农副产品和城市生活资料的运输功能。



物流空间布局结构示意图

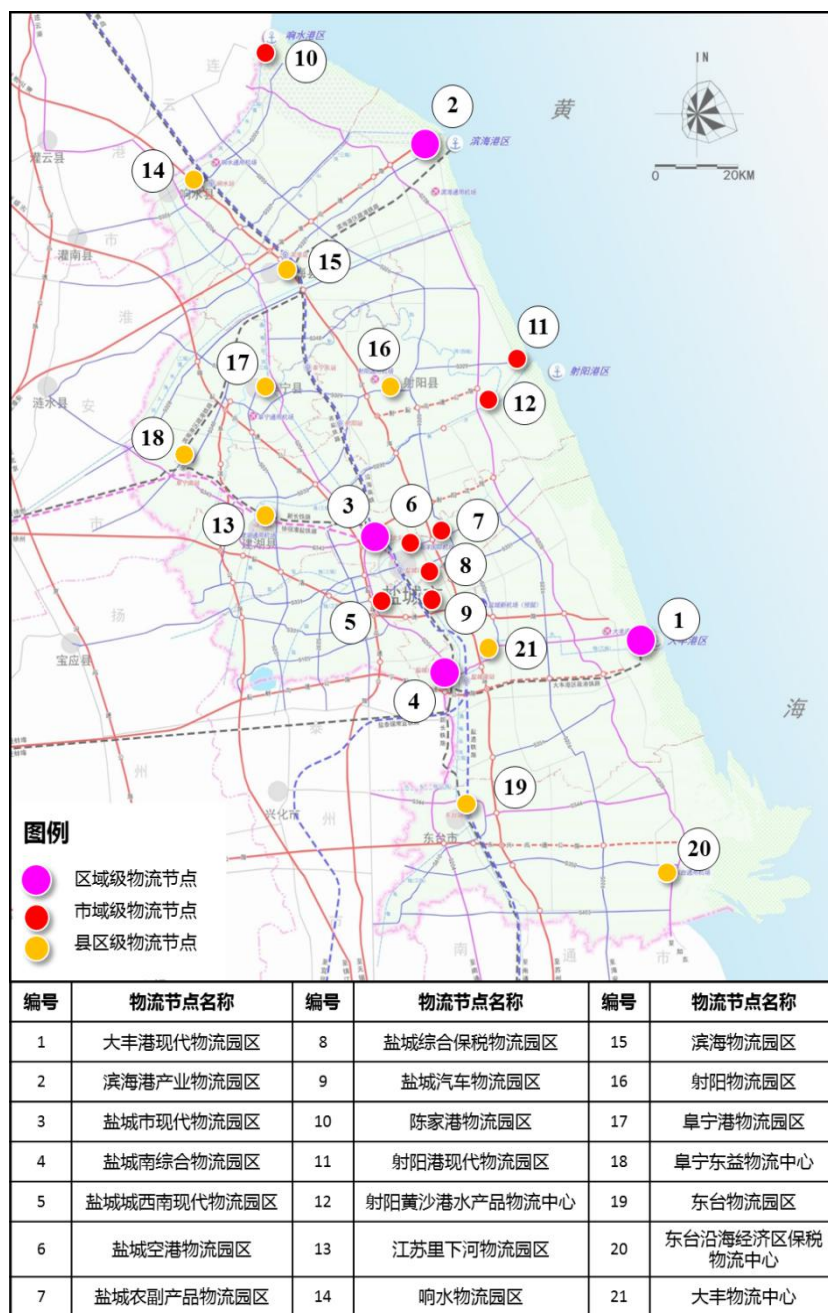
结合“三区两带”物流空间结构，合理布局物流设施，构建市域物流节点体系，对外衔接物流通道，对内支撑一体发展。规划形成“区域级—市域级—县区级”三级层次体系，对应“四极—八园—九点”物流设施布局，分别服务于区域、市域和县域等不同空间辐射范围的物流需求，同时结合各县（市、区）的功能分区，配置规模合理的物流配送中心。

四极：三个物流核心增长极+一个远景物流增长极，作为承载盐城区域物流服务功能、拓展国际物流业务的核心物流板块。三个物流核心增长极为盐城市现代物流园区、大丰港现代物流园区和滨海港产业物流园区，分别位于盐城主城、大丰港和滨海港三大物流枢纽经济区内，服务市域主导产业集聚；一个远景物流增长极，即盐城南综合物流园区（刘庄镇），预控未来主城区南部与大丰西部枢纽经济发展空间。

八园：八个承载市域生产、生活和部分区域配送等物流功能的重点物流园区，其中，盐城空港物流园区、盐城农副产品物流园区、盐城汽车物流园区（伍佑+步凤）、盐城综合保税物流园区、盐城城西南现代物流园区位于主城区物流枢纽经济区内，以专业化的物流服务功能为主；陈家港物流园区、射阳港现代物流园区和射阳黄沙港水产品物流中心分布于沿海物流产业集聚带，主要服务临港产业物流及水产品、海产品运输交易。

九点：九个服务县域生产生活主要物流节点，包括响水物流园区、滨海物流园区、射阳综合智慧物流园、阜宁港物流园区、

阜宁东益物流中心、江苏里下河物流园区、大丰物流中心、东台物流园区和东台沿海经济区保税物流中心，主要分布在沿 G204 复合廊道物流产业集聚带及周边区域，服务各县（市、区）生产资料运输及城市商贸物流配送。



物流节点布局规划图

4.3 构建高水平交通网络

4.3.1 铁路网规划

落实国家和区域总体发展战略，统筹考虑与城市功能、产业发展、人口分布等协同匹配，按照“客货并重、高普并举、多网融合”的发展理念，构建多层次一体化轨道交通网络，优化线网功能分工、规模空间结构，满足高品质、多元化出行需求，提供经济高效物流服务，充分发挥铁路在综合交通运输体系中的先导、骨干和支撑作用。

4.3.1.1 客运体系

1. 对外铁路网

围绕贯通沿海高铁主通道，高效衔接京沪、沿江、东陇海等国家铁路骨干网，快速联系京津冀、成渝、珠三角城市群及南京、上海、苏锡常等都市圈，打造“南北通达、辐射西向”的放射型干线和城际铁路网络格局，到 2035 年，规划形成“一纵二射”高速铁路主骨架，总里程约 307 公里，面积密度 1.74 公里/百平方公里。远景预控沿淮高铁、如通苏湖城际铁路北延至盐城等。

(1) 一纵

盐通高铁—沿海高铁（盐城至青岛段）。沿海高铁通道的重要组成部分，经青岛、连云港、盐城、南通、苏州、上海等城市，向北连接济青高铁、徐宿淮盐铁路，向南连通通苏嘉、沪苏通等铁路，构筑京沪高铁通道徐州以南的主要分流通道，打通盐城北

联山东半岛、京津冀、华北西北地区和南接长三角核心区、杭州湾、粤港澳大湾区的快速走廊，推动盐城对外快连直通水平和区域重要枢纽地位极大提升，实现由长三角边缘区域向中心城市的重要转变。设计速度 350 公里/小时。

（2）二射

盐徐铁路。经盐城、淮安、宿迁、徐州等城市，与连淮扬镇、盐通高铁构建京沪高铁的第二通道，形成通过徐州联系西北、华北等地区的快捷通道，推动苏北城市间资源优化配置和功能重组融合，促进盐城加速融入长三角经济圈，与苏中、苏南优势互补、协同发展。设计速度 250 公里/小时。

盐泰锡常宜铁路。经盐城、泰州、无锡、常州、宜兴等城市，与苏南沿江铁路、北沿江高铁、宁杭高铁等连接，填补盐城西南向高速铁路网空白，加强与长江经济带、长三角中心区城市的快速联系，保障地区之间要素流动、经贸往来需求，推动盐城深度参与区域一体化发展。设计速度 350 公里/小时。考虑未来沿海、沿淮等高铁的引入，盐城地区对动车组设备的需求将显著增加，应依托本项目，提前谋划动车配套和设施提升，以满足高铁始发终到需求。

（3）远景预控

沿淮高铁。经盐城、泰州、扬州、淮安等城市，西联京沪通道、中承京沪辅助通道、东接沿海通道，有效提升盐城西向对外通达能力，快速联系中原地区，与宁淮铁路共同构筑盐城至南京

高标准新通路，带动盐城全面承接南京都市圈辐射，实现与沿淮节点城市的高效连通。线路在盐城至安丰区段与盐泰锡常宜铁路共线，本线自盐泰锡常宜铁路安丰西站向西引出，设计速度 350 公里/小时。

如通苏湖城际铁路北延至盐城。连通盐城、南通、苏州、上海和湖州，串联沿海、沿江和沪宁等经济带，是长三角核心区城市之间重要的快速城际。线路由如通苏湖城际铁路北延至东台琼港，结合新长铁路扩能改造经东台、大丰引入盐城市区。

专栏 3：盐城市现状铁路客运网思考

从服务质量上看，受盐青铁路时速仅为 200 公里影响，形成盐城北向沿海通道高低等级客车跨线运营、客货混跑的运输组织模式，导致线路间运行干扰，限制骨架网功能发挥，难以为中长途旅客出行提供优质服务；从对外辐射上看，现状盐城铁路网相较城市发展和客流分布，缺少西向、南向便捷辐射通路，服务盐城地区对外旅客运输存在不足。

围绕“1 小时到南京、上海，2 小时通达长三角核心区城市、山东半岛，4~6 小时通达京津冀、成渝等主要城市群”的目标，一方面补齐沿海高铁通道短板，与南、北盐通高铁、济青高铁标准相统一，实现全程时速 350 公里全贯通；另一方面完善区域铁路网主骨架，加快形成对外放射状网络布局，加强与淮河生态经济带及南京、苏锡常等地区的快联直达。

客运铁路规划项目表

项目名称	设计速度 (km/h)	主要控制节点 (到县级节点)	里程 (km)	备 注
沿海高铁 (盐城至青岛段)	350	盐城市区、射阳、 滨海、阜宁、响水	117.5	规划新增，已纳入《江 苏省“十四五”铁路 发展暨中长期路网布局 规划》，未纳入国家规划
盐通高铁	350	东台、大丰、盐城 市区	90	现状
盐徐铁路	250	盐城市区、建湖、 阜宁	72	现状
盐泰锡常宜铁路	350	盐城市区、(兴化)	27.6	规划新增，正在开展前 期工作
沿淮高铁	-	盐城市区、大丰(宝 应、金湖、盱眙)	-	远景预控
如通苏湖城际铁 路北延至盐城	-	东台、大丰、盐城 市区	-	远景预控
合 计			307.1	

2. 市域铁路网

充分利用盐青铁路、盐徐铁路、盐通高铁等既有线资源，规划布设市域（郊）铁路，开行响水至盐城市区、阜宁至东台通勤列车，满足各地与盐城主城之间的快速出行，强化主城区与重点城镇及重要组团之间的紧密联系，推动区域协调联动发展。

4.3.1.2 货运体系

1. 货运干线

依托盐城主要交通枢纽和产业空间载体，推进市域铁路结构优化、设施改造、客货分流，高效衔接京沪、沿长江、沿东陇海、沿运河等国家和省重要货运通道，到 2035 年，规划形成“一纵一横”货运干线网，总里程 262 公里，构建南向长三角、西连苏豫皖、北通东陇海的扇形辐射空间。

（1）一纵

盐青铁路—新长铁路（盐城至海安段）。现状盐青铁路为 I 级双线电气化铁路，途经青岛、连云港、盐城境内响水、滨海、阜宁、射阳、建湖至盐城市区，实现与胶东半岛的大运量联系，为沿海经济发展提供强有力的运输保障，待沿海高铁（盐城至青岛段）建成运行后，将全部开通货运功能。新长铁路是东部沿海及长三角、江苏省中部地区南北向重要货运通道，也是目前盐城对外铁路货运唯一通道，主要与陇海铁路、宿淮铁路连接腹地，现状为单线铁路，承载不足、运能紧张，无法满足未来铁路货运发展需求，亟需进行双线电气化改造。

（2）一横

新长铁路（盐城至淮安段）。新长铁路盐淮段是盐城西向联通淮安、新沂的主要通道，构建陇海铁路在江苏境内的分流通道，支撑盐城与西北内陆地区的快速货运联系，需尽快启动单线电气化改造。

（3）远景预控

滨海至淮安铁路。滨海至淮安铁路西联三洋通道，是盐城通

过陆路接入“一带一路”的重要通道，东接滨海港铁路支线，西向贯通宿淮铁路，串联宿州、亳州等沿淮城市，完善沿淮地区铁路网布局，形成淮河生态经济带重要出海铁路大通道，同时连接规划的淮扬宁铁路，支撑沿江产业向沿海地区转移。线路为国铁Ⅱ级单线电气化铁路，设计速度120公里/小时，客货共行。

2. 货运支线

依托沿海四个港区国家一类开放口岸，推动铁路专支线“进港入园”，打造以疏港铁路为骨架的海铁联运网络，到2035年，规划形成“三横一联”货运支线体系，总里程约187公里，与货运干线共同构成外部通道强、内部运输畅、辐射范围广的铁路运输新格局。

（1）三横

大丰港铁路支线。西起新长铁路大丰西站，东至大丰港区，线路全长50.6公里，打通铁路进港“最后一公里”，提高集疏运能力，促进港产城融合发展。

滨海港铁路支线。起自盐青铁路滨海港站，东接滨海港区，线路全长50.8公里，进一步拓展盐城港发展空间，助力打造沿海产业带。

射阳港铁路支线。自盐青铁路射阳站引出，东跨329省道、沈海高速、228国道等，进入射阳港区，线路全长52.9公里，全面提升区域综合物流效能，满足原材料与产品运输需求，服务临港产业发展。

(2) 一联

响水港铁路支线（滨海港铁路支线北延）。线路全长 33.1 公里，串联滨海、响水两大港区，实现两港之间货物快速流通，支撑黄海新区及滨海港物流枢纽经济区建设。

货运铁路规划项目表

项目类型	项目名称	设计速度 (km/h)	主要控制节点 (到县级节点)	里程 (km)	备注
货运 干线网	新长铁路	160	阜宁、建湖、盐城市区、大丰、东台	157	现状
	盐青铁路	200	盐城市区、射阳、滨海、阜宁、响水	105	现状
	滨海至淮安铁路	-	滨海、阜宁	-	远景预控
小计				262	
货运 支线网	大丰港铁路支线	120	大丰港、大丰	50.6	在建
	滨海港铁路支线	120	滨海港、滨海	50.8	在建
	射阳港铁路支线	120	射阳港、射阳	52.9	规划新增，已纳入《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》
	响水港铁路支线(滨海港铁路支线北延)	120	响水港、滨海港	33.1	规划新增，已纳入《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》
小计				187.4	

区域铁路物流通道

联系方向	主要通道
东向出海	大丰港、滨海港、响水港、射阳港铁路支线
南向长三角	新长铁路、沪苏通铁路
西向苏豫皖	新长铁路、宁启铁路、滨海至淮安铁路
北向东陇海	盐青铁路

4.3.2 公路网规划

完善公路网空间布局，着力调结构、强衔接、优服务。推动高速公路连环成网，构建快捷高效的对外通道；优化干线公路等级结构，提升覆盖和服务水平；构建市域快速通道体系，加强市域公路与城市道路两网衔接；持续做优做美“四好农村路”。

4.3.2.1 高速公路

根据《江苏省高速公路网规划（2017-2035年）》和《江苏省综合立体交通规划纲要》，综合考虑盐城未来经济社会发展对高速公路的出行需求，到2035年，规划形成“四纵五横二联”高速公路网，总里程1027.4公里，新增610.3公里，面积密度5.8公里/百平方公里。远景预控盐射高速公路西延和盐靖高速公路东延至丹顶鹤保护区、西延至大纵湖等。通过临海高速公路中华麋鹿园互通实现10分钟通达麋鹿保护区。

高速公路规划项目表

规划布局		项目名称	主要控制节点 (到县级节点)	里程 /km	备注
四纵 五横 二联	纵一	临海高速公路	东台、大丰、亭湖、射阳、滨海、响水	238	规划新增,已纳入《江苏省综合立体交通网规划纲要》《江苏省省道公路网规划(2023-2035年)》
	纵二	沈海高速公路	东台、大丰、亭湖、射阳、滨海、响水	203.2	现状
	纵三	盐靖高速公路	盐都、亭湖、射阳	47.5	现状,规划扩建,正在开展前期工作
	纵四	盐城-临沂高速公路	亭湖、建湖、阜宁、响水	88	规划新增,正在开展前期工作
		阜溧高速公路	阜宁、建湖、盐都、(兴化)	71	其中阜宁至建湖段为现状,其余在建
	横一	响水疏港高速公路	响水	39.7	规划新增
	横二	滨淮高速公路	滨海	65.1	在建
	横三	盐洛高速公路	大丰、亭湖、盐都、建湖	107.7	现状
	横四	盐城-宝应-金湖高速公路	盐都、亭湖、大丰	64	规划新增,已纳入《江苏省综合立体交通网规划纲要》
	横五	东兴高速公路	东台、(兴化)	24.6	在建
		东兴高速公路东延	东台	46.1	在建
	联一	盐射高速公路	射阳	22.5	现状
	联二	东如高速公路	东台、(海安、如皋)	10	规划新增
盐射高速公路西延			射阳、建湖	-	远景预控
盐靖高速公路东延至丹顶鹤保护区			射阳、亭湖	-	远景预控
盐靖高速公路西延至大纵湖			亭湖、建湖	-	远景预控
合 计				1027.4	

4.3.2.2 干线公路

1. 国省干线

注重存量资源优化利用，消除市际、县际等跨区域“瓶颈路”“断头路”，对已在建成区和规划城区范围内的等级公路进行城市化改造，提升路网运输容量和整体运行可靠性。提高干线公路网络密度，加强中心城区与各区县、区县之间的高效互联，实现所有乡镇全覆盖，综合交通枢纽、重要经济节点、重点旅游景区快通达。到 2035 年，规划形成“八纵十六横二联”干线公路网，总里程达 2006 公里¹，新增 163 公里，面积密度 11.9 公里/百平方公里。

国省干线规划项目表

规划布局		线路编号/名称	备注
八纵十六横二联	纵一	S231	现状
	纵二	G204	现状
	纵三	S275	规划新增
	纵四	S229	现状
	纵五	S232	规划延伸
	纵六	S233	现状
	纵七	S226	现状，规划改线
	纵八	G228	现状
	横一	S326	现状
	横二	S337	现状
	横三	S327	现状
	横四	S328	现状

¹ 原 S331\S410\S232 部分路段取消省道功能，总里程减少 56km

规划布局		线路编号/名称	备注
八纵十六横二联	横五	S348	现状
	横六	S329	现状
	横七	S346	规划延伸
	横八	S349	现状
	横九	S331	现状
	横十	G343	现状
	横十一	S125	现状
	横十二	S363	规划新增
	横十三	S351	现状
	横十四	G344	现状
	横十五	S352	现状
	横十六	S364	规划新增
	联一	S610	现状
	联二	S518	规划新增

国省干线新增规划方案表

项目名称	规划里程 (km)	起点	终点	备注
S275	68	响水 S326	射阳 S226	已纳入《江苏省省道公路网规划（2023-2035年）》
S518	16	新坍 S233	长荡 S232	
S232 东延	37	建湖 G204 与 S232 交叉口	射阳 G228	
步凤-便仓（S331）	21	步凤 S226 与 S331 交叉口	便仓 G343	
S363	27	刘庄 G204	大丰 G343	
S364	33	东台沈海高速	东台 G228	
S346	17	阜宁涟水界	阜宁 S348	
合计	219			

2. 地方干线

立足进一步放大大国省干线路网整体效益，实现区域重要节点多路径快捷连通，自主谋划新增地方干线公路，总里程约 356 公里。

地方干线新增规划方案表

项目名称	规划里程 (km)	起点	终点
S346 东延	85.6	阜宁 S348	射阳河口
阜宁郭墅-响水公路	31	郭墅 S348	响水 S326
海港大道	38.6	滨海 G204	滨海 G228 与滨海港 工业区黄海路交叉口
阜宁-射阳港公路	51.5	阜宁 G204	射阳 G228
S349-特庸 (S349)	7	亭湖 S349	特庸 S226
S331 东延	6	大丰 S331 与 G228 交叉口	大丰海堤公路
G343 改线 (盐都段)	21	盐都 G343 与 G204 交叉口	盐都 S231
阜溧高速楼王互通接线	12	盐都 S231	阜溧高速楼王互通
S363 东延	27.6	南阳 S363	大丰港南港区
S333 东延	7	东台兴化界	东台 G204
南阳-唐洋公路	69	南阳 S363	唐洋 S364
合计	356.3		

4.3.2.3 市域快速通道

利用国省干线公路实施局部路段快速化改造,实现中心城区与所辖区县、重要组团之间快速直达,促进盐丰一体化,提升城市发展能级。到 2035 年,规划形成“一环四射三联”快速路网,总里程 273 公里,密度达 1.62 公里/百平方公里。远景预控至滨海、响水快速通道,实现所有区县均可通过快速干线直达大市区。

快速路规划项目表

通道类别	交通功能	通道选线
一环	加强盐城外环之间以及城区的衔接,提高盐城市区快速化通行效率	西环-G204 廊道 北环-S349 廊道 东环-S226 廊道 南环-G343 廊道
一射	加强盐城市区、建湖之间的衔接,提高盐城市区与建湖的快速化通行效率	G343 廊道
二射	加强盐城市区、阜宁、滨海、响水之间的衔接,提高盐城市区与阜宁、滨海、响水的快速化通行效率	G204 廊道
三射	加强盐城市区、射阳之间的衔接,提高盐城市区与射阳的快速化通行效率	S226 廊道
四射	加强盐城市区、大丰、东台之间的衔接,提高盐城市区与大丰、东台的快速化通行效率	G204 廊道
一联	加强盐城市区、大丰之间的衔接,提高盐丰一体化通行效率	西环路南沿
二联	加强盐城市区、大丰之间的衔接,提高盐丰一体化通行效率	范公路南沿 (G343)
三联	加强盐城市区、大丰之间的衔接,提高盐丰一体化通行效率	东环路南沿

4.3.3 内河水运规划

4.3.3.1 内河航道

抢抓“水运江苏”建设机遇，发挥淮河出海门户和内河航运资源优势，结合市域主要港口及适水产业布局、重要物资运输路径、运输结构调整及产业转移布局导向等因素，构建覆盖更广、标准更高、联动更畅、效益更好的现代水运体系，到2035年，规划形成“一纵九横”内河干线航道网，总里程约662公里。

干线航道规划项目表

规划布局		项目名称	起讫点	里程 (km)	规划 等级	备 注
一 纵 九 横	纵一	连申线通榆河	灌河-淮河入海水道	38.1	二级	已纳入《江苏省干线航道网规划（2023-2035年）》
			淮河入海水道-通盐村	164.8	二级	
			唐豫河（短支）	1.6	二级	
	横一	灌河	一帆河口-燕尾港	46.1	二级	
	横二	滨海港疏港航道 （中山河）	滨海港区内港池-通榆河	62.2	三级	
	横三	淮河出海航道 （通榆河以西段）	苏嘴-通榆河	54.5	二级	
		淮河入海水道通榆 河以东段	通榆河-扁担闸	50.8	二级	
	横四	射阳港疏港航道	射阳港区内港池-通榆河	50	三级	
		黄沙港（建湖境内）	通榆河-里下河作业区	23.3	二级	
	横五	盐宝线	龙冈-建湖宝应界	36	三级	
	横六	盐邵线	通榆河-古殿堡	42.4	三级	
横七	大丰港疏港航道 （刘大线）	大丰港区内港池-通榆河	55.7	二级		
横八	兴东线	戴窑-通榆河	3.5	三级		
横九	泰东线	蔡六-泰东大桥	32.9	二级		
合 计				661.9		

4.3.3.2 内河港口

结合干线航道网整治，整合提升内河码头，优化主要货种功能布局，推动内河港口规模化、集约化、专业化发展，到 2035 年，规划形成“十五节点”重点公共作业区。

重点公共作业区规划项目表

序号	港区	作业区	功能				状态
			覆盖 开发区	铁水 联运	海河 联运	集装箱 运输	
1	市区港区	步凤作业区 (开发区作业区)	●		●	●	运营
2		新兴作业区 (亭湖港南作业区)	●		●	●	运营
3		亭湖港北作业区	●	●	●	●	待建
4		盐都作业区	●		●		运营
5	大丰港区	刘庄作业区	●	●	●	●	待建
6		大丰海港南作业区	●		●		运营
7	东台港区	中心作业区	●	●	●		待建
8	建湖港区	里下河作业区	●	●	●	●	运营
9		上冈作业区	●		●	●	待建
10	射阳港区	兴桥作业区	●		●	●	待建
11	阜宁港区	东港作业区	●		●	●	运营
12		东益作业区	●	●	●		待建
13	滨海港区	界牌作业区	●		●		在建
14		海河联运作业区	●	●	●	●	在建
15	响水港区	小尖作业区	●		●	●	待建

4.4 建设高品质运输体系

围绕形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局，加快构建功能完备、立体互联、陆海空统筹的运输网络。

完善航空运输体系。立足打造沿海开放重要门户，织密连接东北亚的特色航线网络，实现对韩日主要机场全覆盖，恢复并加密香港、台北航线，新辟至东南亚及“一带一路”沿线重要城市客运航线；加强与国内枢纽机场的中转衔接，拓展主要省会城市、经济中心城市和旅游热点城市航线覆盖。保持并适时加密首尔、大阪全货机航线，构建以韩日为主、兼顾东南亚市场的航空货运大通道；引进航空货运龙头企业，加大航空运力投放，提升集、散货及中转能力；优化口岸通关服务，建设水产品、水果、肉类等指定监管场地，吸引更多货物从航空口岸进出境。到 2035 年，国内外通航城市达 63 个，国际航点超过 9 个，国际和地区航线超过 10 条。

提升海河航运能力。主攻沿海，开辟外贸内支线，加强与上海、青岛和宁波等国内主要港口合作，成为国际枢纽大港辐射远洋的喂给港；着力内陆，主动对接中西部，推动公铁水海多式联运，不断优化内陆无水港布局，新辟沿淮河节点城市内河集装箱航线；探索近洋，抢抓 RCEP 机遇，全面融入国内外大型航运企业全球航运体系，开辟至日本及东南亚等国际集装箱班轮航线。到 2035 年，海河集装箱班轮航线超过 45 条。

拓展铁路物流网络。积极参与国家沿海和陆桥物流大通道建

设，探索与连云港、南通联合开行连接中西部腹地的海铁联运班列，推动以汽车整装运输等为主要货种的国际货运班列的开行，差异化发展“一带一路”海铁联运业务。优化拓展国内物流网络，结合需求增开铁路货运班列，提供铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多样化服务，建设具有较大区域影响力的铁路物流品牌。加强高铁快运能力建设，促进铁路物流与邮政、快递业融合发展，利用自营、合作网点渠道，加强宣传推介，形成并放大盐城高铁快运品牌效应。加快铁路物流主体培育，引导地方物流企业转变经营方式，发展“一单制”多式联运承运人；引进中铁快运、中铁特货、中铁集装箱等大型铁路物流企业参与盐城铁路物流发展，加强与顺丰、京东等社会物流企业的合作。

第五章 推进综合交通统筹融合发展

5.1 发展模式多元兼容

统筹综合通道布局。加强与国土空间、生态环境等规划的衔接协调，节约集约利用通道线位资源、岸线资源、土地资源、空域资源、水域资源，促进交通通道由单一向综合、由平面向立体发展，提高空间利用效率。强化通道资源规划，加强“一纵六射”综合运输通道内重大交通基础设施集约化利用，谋划线网预控，实现与城镇、产业等协同发展。加强综合交通通道与通信、能源、水利等基础设施统筹，提高通道资源利用效率。

深化区域枢纽联动。推进综合交通枢纽统一规划、统一设计、统一建设、协同管理。推动既有南洋机场和“1+8”铁路综合客运枢纽整合交通设施、共享服务功能空间。加快综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建设，统筹转运、口岸、保税、邮政快递等功能，提升多式联运效率与物流综合服务水平。按照站城一体、产城融合、开放共享原则，做好枢纽发展空间预留、用地功能管控、开发时序协调。

加强内外交通衔接。推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路融合建设，构建运营管理和“一张网”，实现设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容。加强城市周边区域公路与城市道路高效对接，系统优化进出城道路网络，推动规划、

建设和管理协同。完善城市物流配送系统，加强城际干线运输与城市末端配送有机衔接。加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公交网络系统有机整合，引导城市沿大容量公共交通廊道合理有序发展。

5.2 客运体系协调统一

优化城际客运系统。积极争取更多铁路始发班线，加密至上海、南京等长三角中心区城市的城际铁路班次。探索利用城际铁路、普速铁路开行市域（郊）列车，实现通勤化和公交化运营，提高盐城市区与各区县联系的便捷性。推进道路客运转型发展，积极引导中短途客运班线公交化改造，大力发展定制客运，与城际铁路错位互补，发展覆盖长三角区域的高品质、个性化城际客运网络。倡导“出行即服务（MaaS）”理念，整合各种出行方式，开发“空铁通”“空巴通”等联运产品，为旅客提供客票信息查询、跨方式出行规划、联程客票代购等“一站式”出行服务。

实施公交优先战略。高标准创建国家公交都市。大力推进市区公交快速走廊建设，实施“三纵、四横、五环”的BRT成网工程，完善超级虚拟轨道交通（SRT）网络，构建以SRT、BRT为骨架，常规公交为主体，特色公交、出租车和公共自行车为补充的多层次、一体化城市公共交通出行体系。完善公交场站枢纽体系，推进城市周边公交枢纽建设。加强毗邻地区公交互联互通，开通跨县域、跨市域的毗邻公交。面向多元化出行需求，发展定制公交、大站快线、微循环公交、需求响应式服务等个性化、品

质化公交服务模式。

提升全域公交品质。加强全域公交标准化、科学化建设，增强公交指挥调度智慧化能力，合理分配利用公交资源，建立健全公交建设、运营、服务、安全等管理规范体系。以大市区公交信息化系统为主体，搭建全域公交一体化出行服务平台，动态采集、整合和发布公交线路、车辆运行、停靠点等信息，提供实时最优行程规划，实现所有线路车辆“一键可查”“一卡互刷”“一码通行”。按照“最大化重要节点覆盖、最小化线路重叠交叉、最优化减少中转换乘”原则，推进新一轮县域“主-干-支-微”功能性公交线网优化调整，引导各县（市、区）创建城乡公交一体化达标县，行政村和集中居住点到县中心城区公交直达率超过60%，铁路客运站和3A级以上景区公交直达率100%。积极拓展城乡公交综合效益，统筹公交与物流、旅游、商贸等融合发展，推动城乡公交场站向综合运输服务站转型，探索“一站多能”运营新模式，城乡交通运输一体化发展水平评估等级达到5A级。

5.3 交通产业协同发展

打造现代物流。积极发展城市绿色配送，推广应用新能源城市配送车辆，推动建设城市物流配送信息服务平台；完善城乡末端设施网络，以农村客货运站场、农村邮政网点为依托，布局农村货运物流站点，建设具备配送、零售和便民服务等多功能的物流配送终端，打通城乡配送“最后一公里”，完成所有县（市、区）省级农村物流达标县创建。大力发展保税物流、电商物流、

冷链物流、危险品物流等专业化物流，引导交通运输、商贸、邮政、供销等物流资源整合，培育现代物流服务主体，壮大供应链服务，加强智慧物流营运模式创新，提高物流标准化、信息化、专业化和社会化水平，促进降本增效。加强市县分拨配送中心建设，在市县城近郊、产业集聚区、大型专业市场等区域，按需建设低温配送中心、快件处理中心等。

促进旅游开发。充分发挥交通推动全域旅游发展的基础性作用，加快旅游公路建设，打造黄海湿地世界自然遗产交通生态廊道，以点带面，完善市域美丽乡村旅游公路网，形成对外与干线路网无缝衔接、对内与重点景区紧密联系的“快进慢游”旅游交通体系。加强旅游公路信息化建设，提供全方位导引信息，提升游客出行体验；进一步完善优化沿旅游公路信息标识、指路标识、位置标识和教育标识等设置。引导丹顶鹤、大纵湖等旅游景区布置自驾房车基地，提供住宿休息、休闲娱乐、补给救援、票务预订等配套服务；探索小火车游览功能可行性；依托通用机场发展“鸟瞰盐城”等空中特色旅游。

做强装备制造。抢抓国家政策机遇，加速布局“新基建”，大力发展盐城优势交通产业。充分发挥悦达、中汽研、华人运通等主力军作用，推动智能网联汽车在盐城测试及应用试点，建成盐城智能网联交通测试示范区，推动相关产业发展。加强与中车株洲等合作，构建新型城市轨道交通“产品研发、零部件加工、大部件制造、车体生产、涂装、总装、调试、售后服务、检修维

护”等全产业链条，形成年产 200 列超轨 SRT、200 列磁浮列车的产能，打造“百亿”产值规模新产业。

发展枢纽经济。以盐城港“一港四区”为重点，推动港、产、城融合发展，引导发展现代港口物流业、现代航运服务业、综合保税区、现代制造业，推动产业转型升级和能级跃升。依托南洋机场打造具备通用航空制造、航空物流、航空科创、航空商务、航空小镇、航空旅游等六大核心功能的临空经济区，完善临空产业价值链。做大做强建湖、射阳等通用航空产业园区，大力发展航空制造、飞机运行保障、维修、培训等通航产业。围绕盐城北铁路物流基地，拓展物流服务能力，形成集多式联运、保税物流、公路陆港、铁路口岸、物流商贸、区域与城市配送及物流金融、物流咨询等于一体的综合性物流集聚区。围绕盐城高铁站，突出发展高端商务商贸服务、文化休闲、高档居住、企业总部、酒店会展、医疗康养等产业，高起点打造盐城特色的枢纽经济区。

第六章 推进综合交通高质量发展

6.1 筑牢安全防线

提高设施安全。提升基础设施运行安全水平，实现国省干线和农村公路安防设施应设路段 100%设置，动态清零农村公路危桥。加强道路“两客一危”、水路危险货物运输、港口危化品装卸储存、长大桥梁营运、公路水运工程施工、公共交通治安管理等重点领域隐患排查治理，防范重特大事故。充分应用大数据、人工智能等现代信息技术，提升行业安全发展创新能力和重大风险防控水平。

治理超限超载。深入推进货车超限超载运输非现场综合执法，依托道路不停车动态称重检测、货运车辆行驶轨迹跟踪、企业源头监管等信息系统，围绕“路警联合”，建设治理超限超载综合管理平台，打造全市治超“一张网”，提升科技治超水平。融合本地车辆主动安全防控系统信息，高效运行危险货物运输监测监管平台，加强危货运输车辆动态管理。

提升处突能力。构建层次分明、职责明晰、反应迅速、处置有效的应急管理和应急预案体系，建立纵向贯通、横向协同的多部门联动应急机制，优化专业应急救援力量布局，加强装备配备和资金保障，增强突发事件应对和重大风险防范能力。

强化治安管理。联合地方政府及公安、应急管理、自然资源、

城乡建设等部门加强公共交通治安管理，及时协调解决重大问题。突出农村公共交通治安管理，加大防范设施建设和客运经营管理投入，推动公共交通城乡一体化、运行规范化、服务优质化。按照国家和省有关规定，在城市轨道交通项目研究设计阶段统筹考虑公安业务用房、治安管理设施、处突应急预案等配置，初期运营前开展安全评估。

6.2 强化智慧赋能

推进智慧交通基础设施建设。完善交通运行综合监测体系，推动重点路段、航段和隧道、桥梁、互通枢纽、船闸等重要节点的交通感知网络覆盖，加速交通基础设施网、运输服务网与信息网络融合发展与创新应用，实现交通基础设施智慧感知和网络化运营管理，全面提升综合交通网调度管理和服务水平。加强创新驱动，依托滨淮高速、建兴高速、盐丰快速通道、连申线大套至响水段航道整治、盐城综合客运枢纽等打造智慧高速、智慧道路、智慧航道、智慧枢纽样板工程，推广 BIM 技术应用，实现交通基础设施全要素、全周期数字化。

推动前沿技术在运输行业应用。打造交通运输行业数据中心和移动应用平台，优化完善公众出行和货运物流综合信息服务平台功能，增强数据跨部门共享，推动行业治理和公共服务数字化转型。推行无感安检、无感支付等智慧服务模式，实现交通出行“一掌通、一码行”。推广应用本地货车盲区监测预警系统，预防恶性道路交通事故。

6.3 厚植绿色底蕴

构建绿色设施体系。把生态保护理念贯穿到交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程。积极推行生态环保设计，倡导生态选线选址，严守生态保护红线。完善生态保护工程措施，合理选用降低生态影响的工程结构、建筑材料和施工工艺。

实施生态保护修复。持续深化铁路、公路、航道、港口等沿线周边绿化美化和环境整治专项行动，建立健全非法码头整治和交通干线沿线“五项行动”长效机制。构建高速公路市区环线生态廊道。建设通榆河绿色航道，实施护岸及沿岸绿化工程，推进通航环境美观化、沿线港口生态化、航运资源集约化，打造城市发展与现代航运和谐共生的典范。

强化节能减排降碳。加快专用充电站和快速充电桩建设布点，大力推广新能源、清洁能源应用，公交车、出租车、城市配送车辆、新能源船舶清洁能源使用率均达 100%。坚持不懈打好污染防治攻坚战、蓝天保卫战，不断加强船舶港口、工程施工、柴油货车等领域污染防治。优化调整运输结构，引导推动大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”，加强多种运输方式协同融合，降低运输成本，提高运输效率。

6.4 提升治理能力

深化交通行业改革。完善综合交通规划体系，做好交通网布局与国土空间、生态环境等规划衔接。持续推进行业管理“放管服”改革，严格落实权力清单、责任清单、负面清单制度，强化

政府公共服务和市场监管职责。深化农村公路管理养护体制改革，调整完善市、县政府部门权力和责任清单，落实市、县、镇政府事权及相应财政支出责任和县镇政府管养职责。

加强交通法治建设。深化法治宣传教育，加强重点领域立法和规范性文件制定，认真执行重点行政决策程序规定，严格规范公正文明执法。深入推进基层执法“四基四化”，通过大数据、云计算、人工智能等现代科技手段运用，实现“互联网+行政执法”、信息化移动执法和非现场执法，积极探索执法全过程同步网络管理。加强交通运输执法监督，构建统一的交通运输综合执法监管网络平台。

建设信用交通城市。以“信用交通省”建设为统领，重点围绕信用组织管理、信息信用评价、信用监管治理、信用服务创新、信用文化宣传，系统构建以信用为基础的交通运输新型监管和社会服务机制，严格信用承诺、信用监管、信用评价和信用奖惩。全面推进信用信息归集共享，构建市县交通运输市场信用联网管理平台，实现线上线下一体化监管。

第七章 保障措施

7.1 整合要素资源

建立协调、统一、高效的交通运输发展体制机制。推动并争取重要交通设施方案纳入上位规划，做好资源预控。高质量开展土地利用、建设条件等可行性研究，保障交通重大项目落地。加强多部门、各层级协作联动，促进自然资源、生态环境、财税金融等政策与交通发展协调统一。

7.2 加大资金投入

加强财政资源统筹和政策支撑，用足用好交通建设政府专项债券，通过市场化运作、多元化经营，进一步拓宽投融资渠道，吸引更多社会资本助力交通发展，有效破解资金瓶颈。建立健全投融资风险约束机制，规范交通设施建设管理行为，不断优化投资活动外部环境。

7.3 做好实施评估

建立健全动态监测评价机制，将任务完成情况纳入年度目标责任制考核，实现各项工作进展情况的全程监督。探索引入第三方评估，发挥社会各界的监督作用，积极开展公众评价，推进科学决策和有效执行。

附件

盐城市综合立体交通网规划图

- 图 1 综合交通现状图
- 图 2 综合运输通道规划图
- 图 3 综合交通规划图
- 图 4 高速公路网规划图
- 图 5 干线公路网规划图
- 图 6 快速路网规划图
- 图 7 铁路网规划图
- 图 8 航道网规划图
- 图 9 机场规划图
- 图 10 客货运枢纽规划图

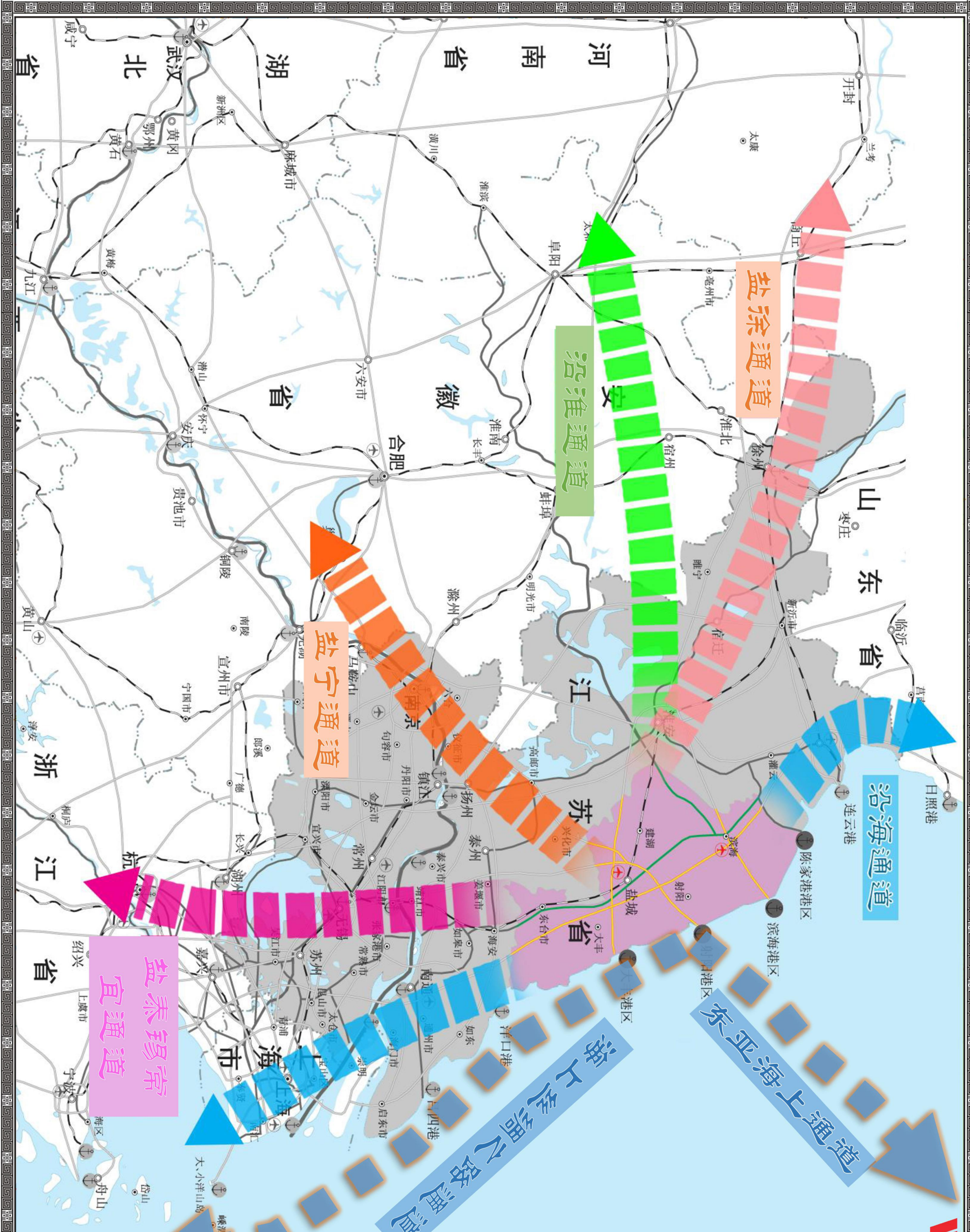
盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

I-综合交通现状图



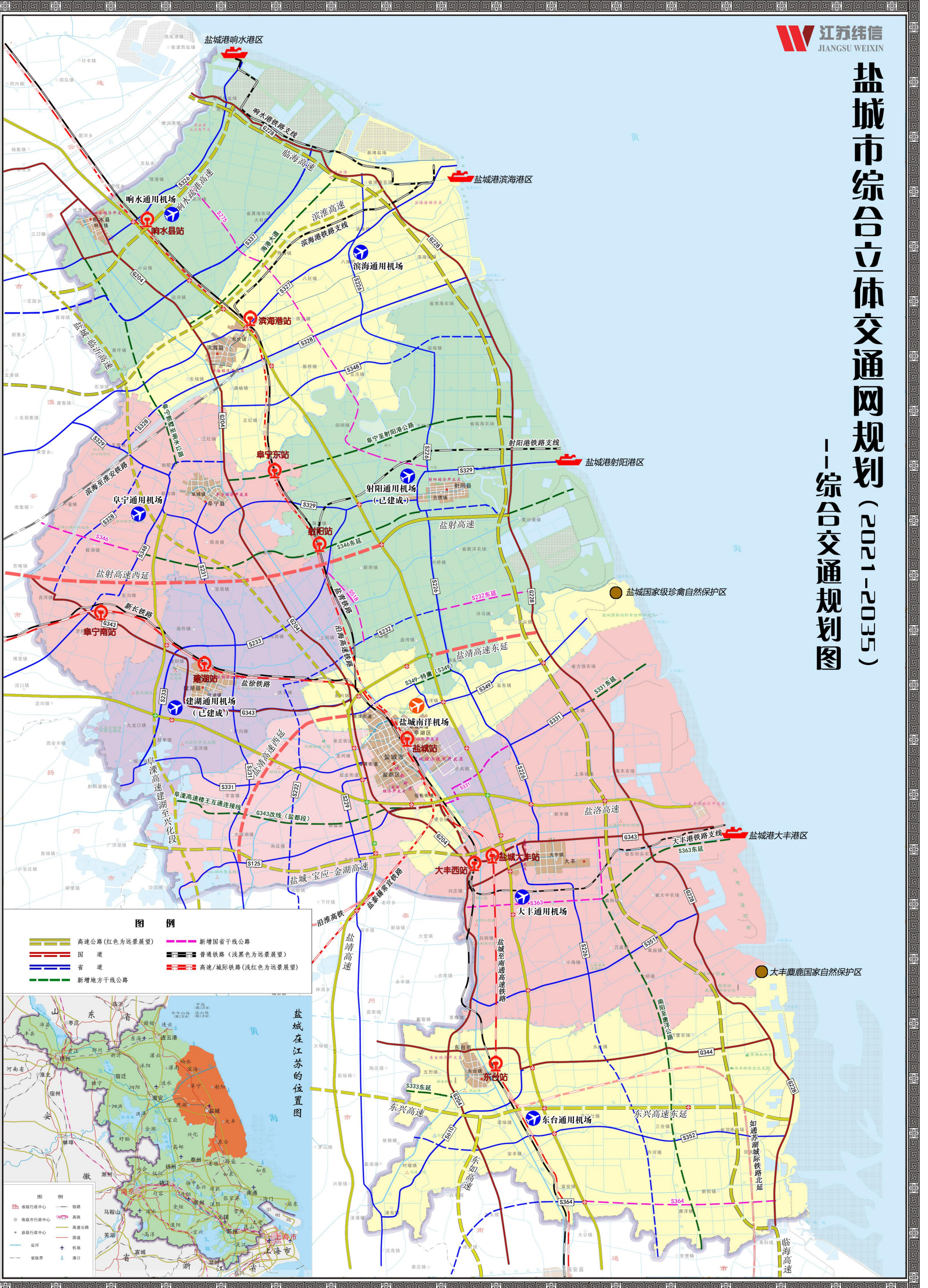
盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

——综合运输通道规划图



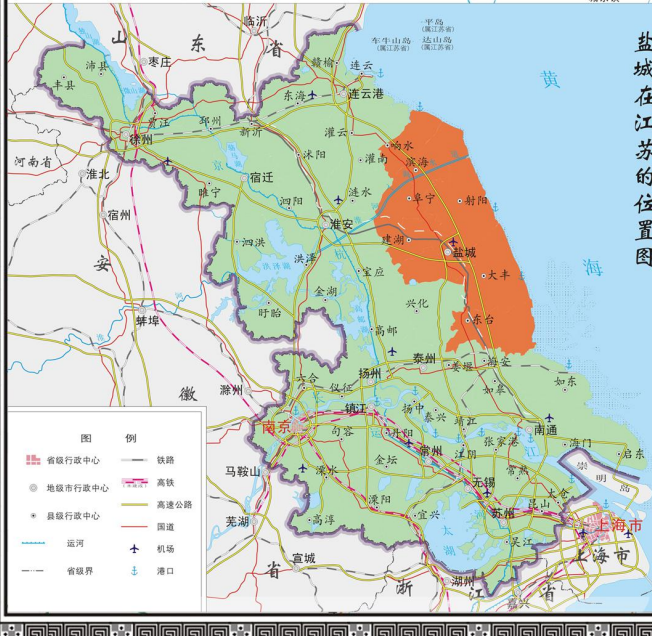
盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

——综合交通规划图



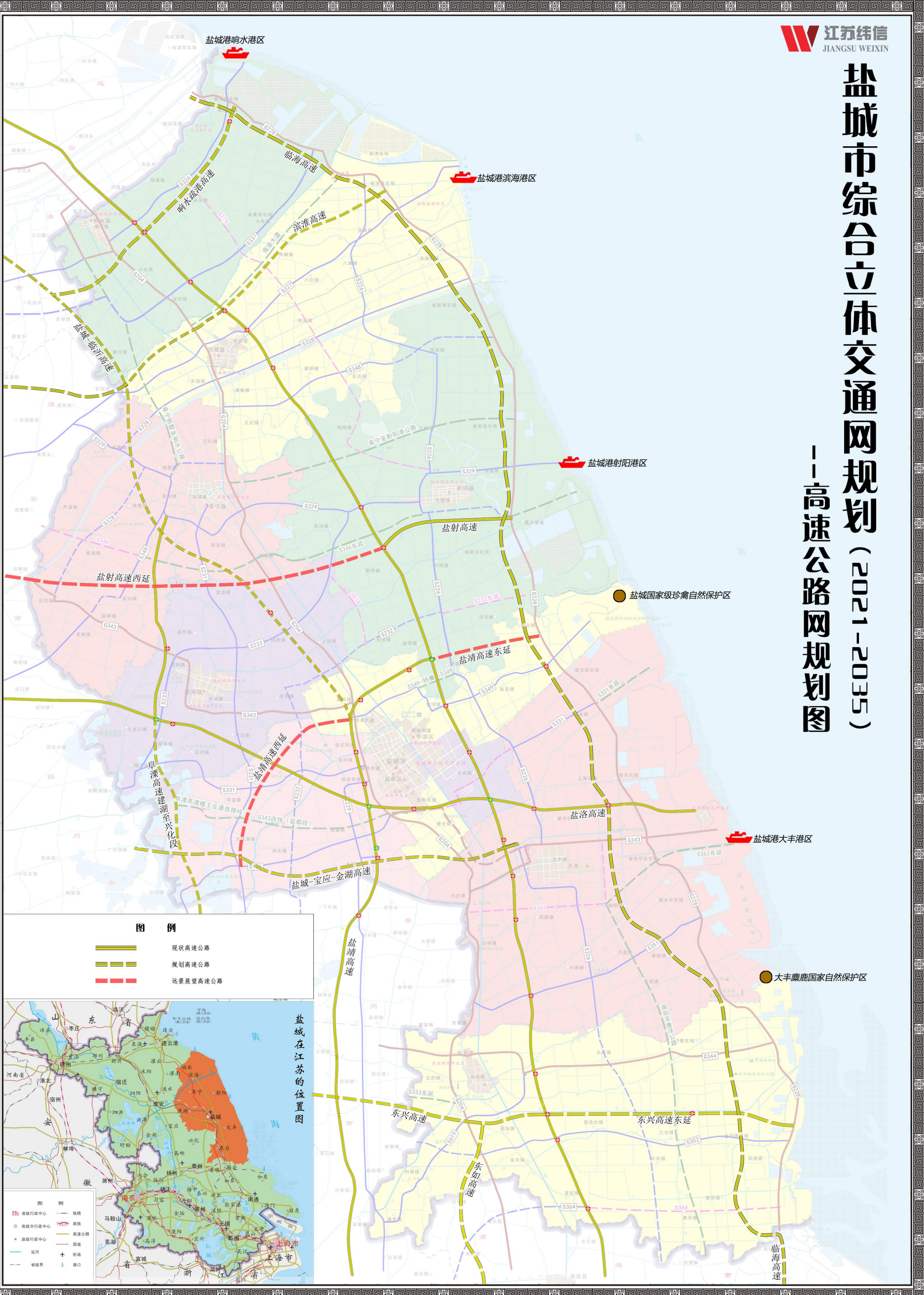
图例

- 高速公路 (红色为远景展望)
- 新增国省干线公路
- 国道 (浅黑色为远景展望)
- 普通铁路 (浅黑色为远景展望)
- 省道
- 高速/城际铁路 (浅红色为远景展望)
- 新增地方干线公路



盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

——高速公路网规划图



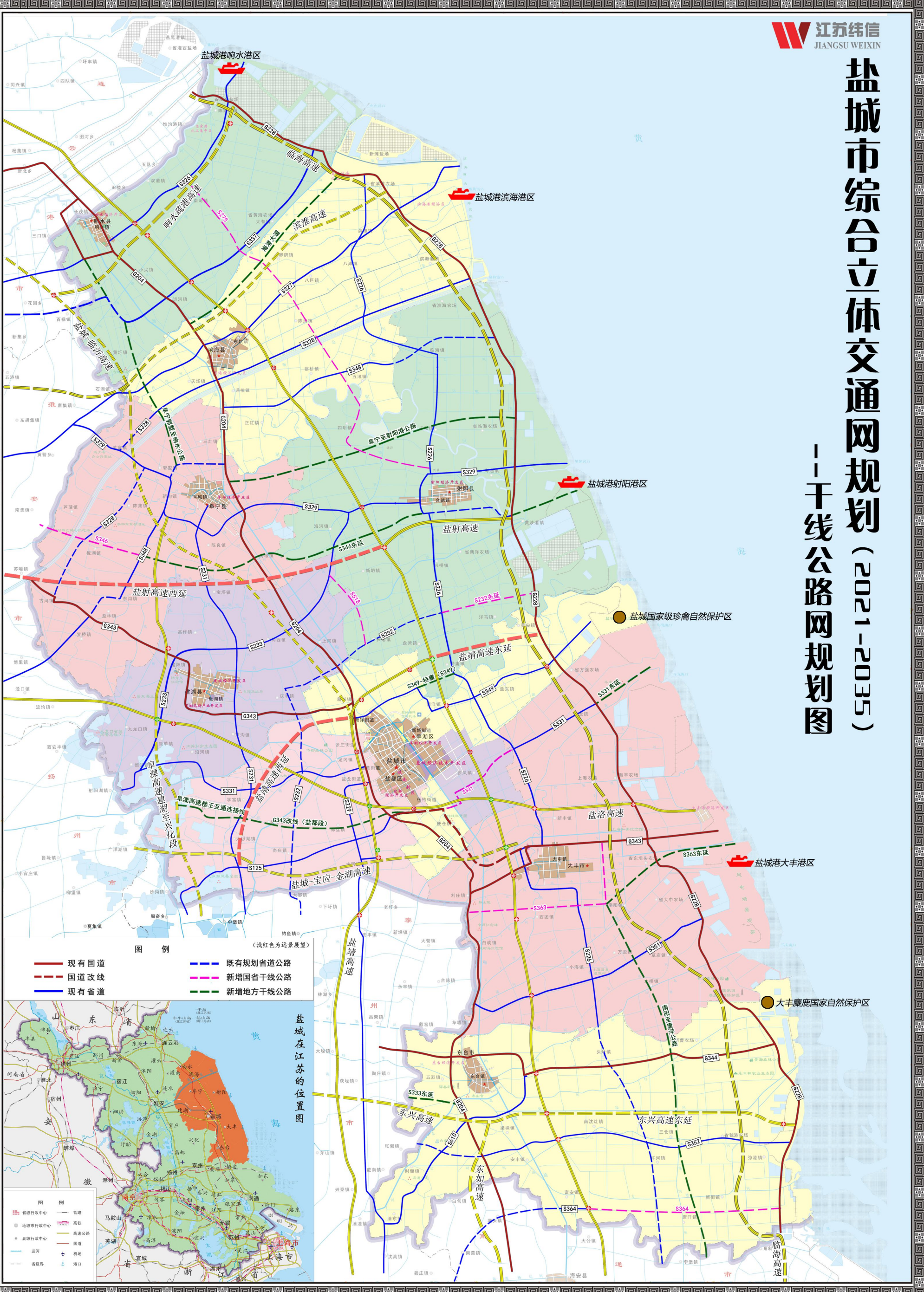
图例

- 现状高速公路
- - - - 规划高速公路
- - - - 远景展望高速公路

盐城在江苏的位置图

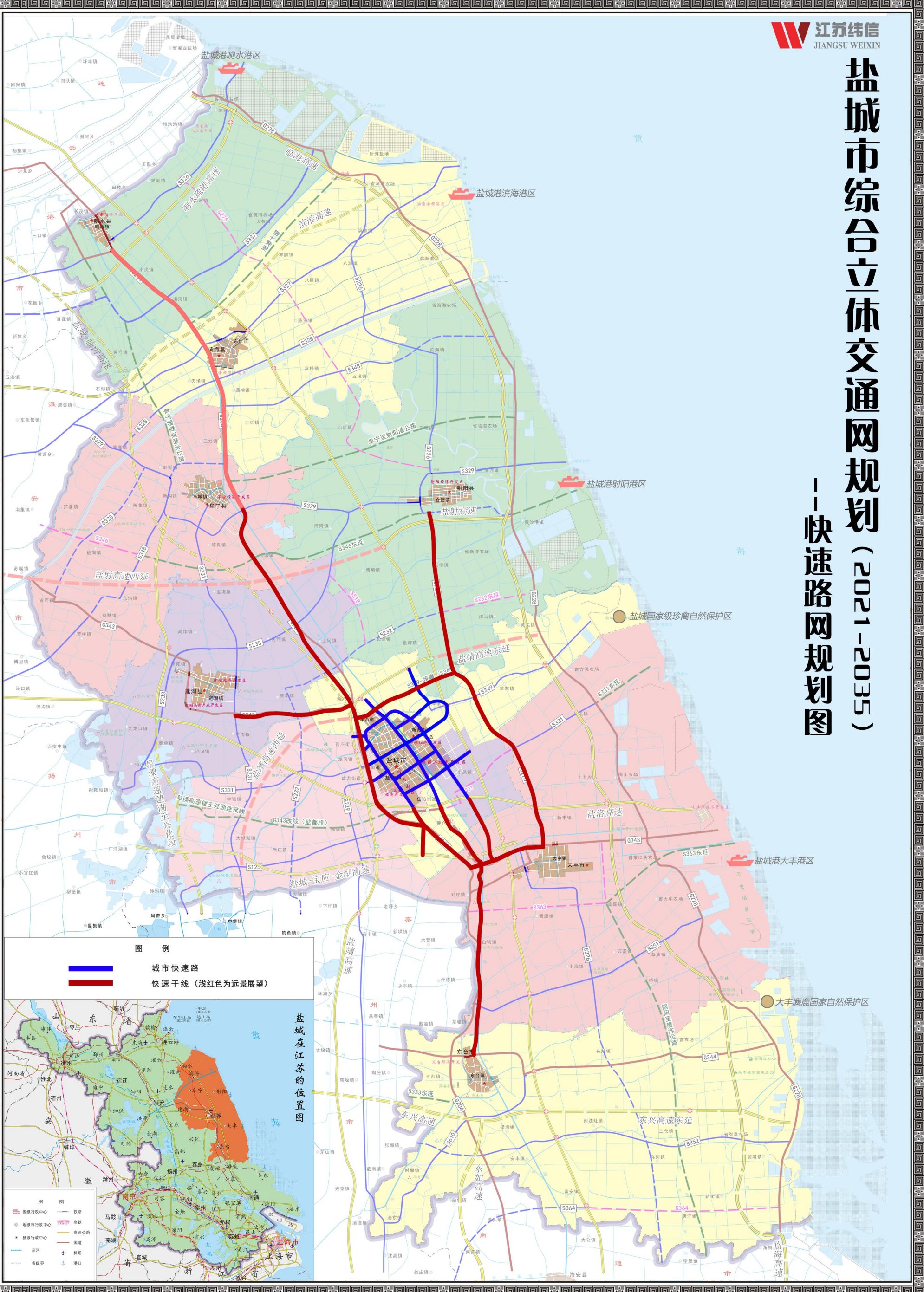
盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

——干线公路网规划图



盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

快速路网规划图



图例

- 城市快速路
- 快速干线 (浅红色为远景展望)

盐城在江苏的位置图

盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

— 铁路网规划图



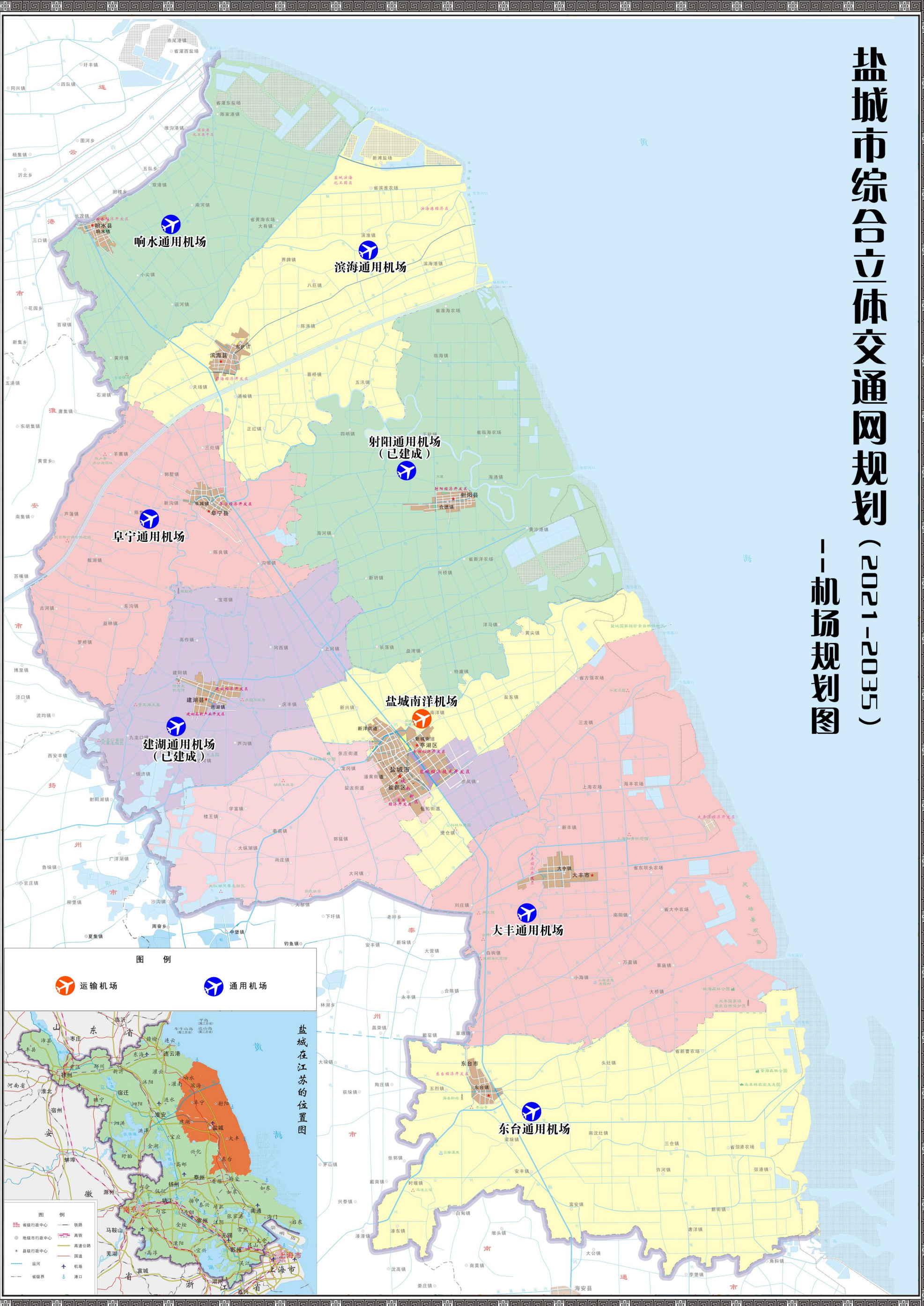
盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

— 航道网规划图



盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

一、机场规划图



盐城市综合立体交通网规划 (2021-2035)

——客货运枢纽规划图

