

南京市“十四五”综合交通运输体系发展规划

“十四五”时期，是南京深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，认真落实习近平新时代中国特色社会主义思想、习近平总书记视察江苏重要讲话指示精神、扛起“争当表率、争做示范、走在前列”首位担当、推动“强富美高”新南京建设再出发的重要时期，是开启社会主义现代化建设新征程、推动高质量发展取得突破的关键阶段。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业，是建设高质量发展的全球创新城市、高能级辐射的国家中心城市、高品质生活的幸福宜居城市和高效能治理的安全韧性城市的重要支撑和保障。

《南京市“十四五”综合交通运输体系发展规划》以《南京市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》《南京都市圈发展规划》和国家、省市相关规划为指导，围绕“国际性综合交通枢纽城市”“交通强国先进示范市”发展愿景，明确“十四五”期南京交通运输的发展思路、目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导今后五年南京交通运输发展的纲领性文件。

一、站在历史发展的新起点，支撑引领“强富美高”新南京建设再出发

（一）发展基础

“十三五”期间，南京交通重点围绕打造“综合交通枢纽升级版”和“综合运输服务升级版”，综合交通运输体系建设成效显著，基本形成开放畅达、安全便捷、经济高效、绿色智能的综合交通运输体系，服务和支撑南京都市圈、“强富美高”新南京和“创新名城、美丽古都”建设。

1. 综合交通网络持续优化

多层次轨道交通网加快建设。《南京铁路枢纽总图规划（2016—2030年）》获批，开工建设南沿江铁路、宁淮铁路，加快推进沪渝蓉高速铁路、扬镇宁马铁路、宁宣铁路、宁芜铁路扩能改造工程等项目前期工作。高速铁路里程达234公里，高铁动车通达24个省会城市，1小时通达上海、杭州、合肥，2小时基本通达省内所有设区市。建成地铁4号线一期、宁和线S3、宁溧线S7、宁高线S9及麒麟有轨电车二号线，开工建设1号线北延线、5号线、6号线、7号线、宁句线S6、宁天线S8南延线等，轨道里程达395公里，成为全国首个区县全部开通地铁的城市。

过江通道建设全面提速。建成江心洲长江大桥和上坝夹江大桥，开工建设和燕路、仙新路、建宁西路、龙潭等过江通道，建设数量为前十年之和。全市过江通道建成10处12

条（不含夹江）、在建4处，基本形成布局合理、层次分明的跨江通道体系，支撑江北新区、自贸试验区发展，服务“双主城”格局。

机场枢纽门户功能逐步凸显。建成T1航站楼改扩建工程，实现双航站楼联合运行，机场客货保障能力分别达3000万人次/年、80万吨/年。《禄口国际机场总体规划修编（2020版）》正式获批。建成投运S7、S9线，机场轨道集疏运体系加快完善。实现7×24小时口岸通关保障，揽获2019年度亚太区同量级机场服务质量所有奖项“大满贯”。南京国家级临空经济示范区正式获批，吸引银隆、恒天、长安等独角兽企业进驻。

区域性航运物流中心建设加快推进。建成长江南京以下12.5米深水航道二期工程和龙潭四期集装箱扩能工程、龙潭港区汽车滚装码头、西坝港区八期工程及七坝港区多用途码头工程等项目，交工验收南京港联检锚地扩能改造工程、芜申线航道整治工程，秦淮河航道整治工程全面推进。沿江港口综合通过能力达到1.98亿吨，其中，集装箱183万标箱。内河港口综合通过能力达289万吨。西坝港区铁路专用线扩能改造、龙潭港区铁路专用线等铁路集疏运项目完成施工，港区集疏运体系逐步完善。南京航运交易中心建设全面启动，下关长江航运物流服务集聚区航运管理机构及企业累计达40家。

城乡一体化道路网络不断完善。建成溧阳至高淳高速公路，加快推进宁马、宁合高速公路扩建、高淳至宣城高速公路、仪禄高速公路过江段等，“环+放射”高速公路骨架网络加快贯通。都市圈环线高速公路纳入国家综合立体交通网规划。高速公路总里程 538 公里，面积密度位列全省首位、全国副省级城市前列。完成 122 省道、341 省道溧水段、328 国道雍庄至龙池段、龙潭港区疏港公路主线高架快速路等，基本实现“干线公路连街镇”目标，枢纽经济区集疏运体系逐步健全。城市快速路网体系不断完善，建成纬七路东进二期工程，红山路—和燕路、扬子江大道快速化改造、机场二通道等项目加快推进，“井字内环+绕城公路环”的城市快速环线实现闭合，加快打通跨行政区“断头路”，开展城市道路小微堵点改造，建成区路网密度达 8.04 公里/平方公里。高质量推进“四好农村路”建设，新改建农村公路 1863 公里、农路桥梁 139 座，成功创建“四好农村路”省级示范市，江宁区、高淳区成功创建国家级“四好农村路”示范县，8 区全部入选省级“四好农村路”示范县。

养护管理水平不断提升。完成路面养护大中修 247 公里，危桥改造 4 座，维修加固 12 座，5 座桥梁健康监测系统建设及 100 座桥梁的支座更换、伸缩缝维修、桥头跳车处治工程。普通国省干线公路 MQI 平均值为 94.67。发布《关于进一步加强城市道路管理工作的若干意见》，对城市道路、桥

梁结构进行定期检测，并采取针对性的措施改善设施状况，保障安全运行。列入交通运输部深化农村公路管理养护体制改革试点地区名单。完成马汉河、划子河航道疏浚，下坝一号船闸大修、秦淮河和石臼湖区航标改造等 17 个专项工程，干线航道通航保证率达 95%。

2. 公共客运体系加速完善

国际客运网络加快拓展。新开至温哥华、米兰、圣彼得堡、赫尔辛基、莫斯科 5 条洲际航线，累计开辟国际（地区）客运航线 35 条，重要贸易国家（地区）民航通达率达 85%。国际（地区）旅客吞吐量占比达 11.9%，国际运输能力显著提升。

城际客运服务更加便捷。高铁动车实现 1 小时通达上海、杭州、合肥，2 小时通达省内所有设区市。加快传统道路客运转型，组建站务公司，全面整合客运枢纽及重点客运场站，优化调整班线 150 余条，实现班线资源调配良性循环。完成城际公交化班车“六统一”标准，推动实现城际公交健康运营。宁镇、宁句 2 条城际公交线路车辆实载率基本稳定在 60% 左右。累计开通 18 条毗邻公交线路，支撑跨界毗邻组团发展。

公交都市创建成果丰硕。获首批“国家公交都市建设示范城市”称号，基本形成以轨道交通为骨干、地面公交为网络、其他公共交通方式为延伸和补充、多种运输方式无缝衔

接的多元公共交通网络体系。公交机动化出行分担率达到62.5%。新增地面公交运营线路158条、公交专用道里程67.5公里，地面公交服务水平全面提升。新增公交场站面积41.5公顷，公交进场率提升至97.8%。推动城市主干道公交站台智能化改造，新增74个智能公交站台。投放公共自行车10.3万辆，建成服务网点2730处，分别增长145%、174%，公共自行车服务基本覆盖各区。

城乡公交服务水平稳步提升。累计开通镇村公交线路221条、投用505辆车，覆盖34个街镇、630个建制村，形成“城区—城乡—镇村”三级公交网络。开展镇村公交班线通行路段安全隐患排查工作，部分区域更新后车辆排放达到国V标准。溧水等区域乘车收费标准与市区公交同城同价。

创新客运服务模式。南京南站创新城市候机楼升级版，开辟直通35个异地航站楼的空地联运专线，实现铁路与航空的无缝衔接。开展“异地至禄口国际机场联票联程接驳运输”，覆盖南通、淮安、宿迁和盐城等20个县市。城区六站客票实现“通售通退”、公铁互售及移动终端售取检票。拓展规范健康直通车、非急救转运、公务定制等个性化出行服务，加快建设涵盖商务、校园、景区、医院的定制客运服务体系。推动运游融合发展，打造涵盖中山陵、夫子庙等“环城游”项目，开通牛首山、银杏湖、仪征、宿迁等“乡村游”直通车。

3. 货运物流转型步伐加快

国际货运能力显著增强。禄口机场开通芝加哥、阿姆斯特丹、米兰、莫斯科、台北等国际（地区）货运航线，持续运营航线达 5 条。南京空港跨境电商产业园、南京诚通便易运物流有限公司国际物流港等重点项目加快推进，为空港物流发展积蓄力量。加大中欧班列开行密度，打造南京—莫斯科精品班列，开发俄罗斯、白俄罗斯及欧洲方向回程班列，2020 年南京中欧班列开行 175 列。

区域货运结构加快调整。积极推动“公转铁”“公转水”，社会物流总费用与 GDP 的比率降至 13.5%。“南京区域性航运物流中心‘连长江、通欧亚、对接沿海、辐射中西部’多式联运示范工程”成功入选国家第二批多式联运示范工程项目。新增“南京—关西—广岛”近洋航线、“南京—营口”等内贸干线以及“南京—重庆”“南京—宿迁”“南京—皖江”等中转航线，中转支线覆盖长江流域“六省一市”。甩挂运输发展加快推进，“南京福车物流有限公司”“南京浩宇物流有限公司”等四个重点企业纳入省级甩挂运输项目库，数量居全省前列。支持和推广标准型厢式半挂车的广泛使用，新增甩挂牵引车 164 辆，挂车 191 辆，新辟甩挂线路 10 条。

城乡货运配送绿色高效。列入第二批全国绿色货运配送示范工程创建城市，加快建设“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系。建成市级农村物流枢纽 3 个、区

(镇)农村物流服务站 83 个、村级农村物流快递服务点 694 个，基本实现邮政乡乡设所、村村通邮，率先在全国实现乡镇快递网点全覆盖。江宁、高淳区入选省级“农村物流示范县(区)”。

运输市场规模化集约化。大力培育龙头物流企业，累计发展无车承运人试点企业 13 家，包括“运满满”“福佑卡车”两家独角兽企业和“中储智运”准独角兽企业。支持南京浩宇物流、南京安德福物流、南京丙寅物流等 6 家道路货运企业完成兼并、重组、收购，推动道路危险货物运输市场专业化、规模化发展。鼓励道路货运企业参与多式联运示范工程建设，浩宇物流联合中海油气电集团、江苏省港口集团、中国燃气集团完成首次液化天然气“江海陆”联运，三圣物流和中国铁路总公司开展多条线路上的铁路联运，中储智运完成首单国际多式联运业务。

4. 行业软实力显著增强

交通信息化水平显著提升。建成由一个“数据中心”、四个一级平台、七个二级专题为架构的南京市综合运输管理系统。部公交智能化应用示范工程项目通过验收，实现交通运输服务信息一站式查询。公交移动支付实现全覆盖。建成智慧港航管理平台，实现对港航基础设施资源、港口与航运市场全面信息化管理。完成船闸水上 ETC 系统建设，率先在全省推广应用“便捷过闸”系统。货运交易平台暨“e 航

无忧”项目上线运行，实现与省港口集团和省电子口岸平台数据对接，有效支撑管理精细化、高效化发展。开启运政执法与 5G 技术相结合的研究探索，在全省率先试点“5G+精准执法”。

绿色交通水平显著提高。顺利通过交通运输部绿色循环低碳交通运输区域性试点城市的验收。88.8%运营公交车使用清洁能源，提升 35.9 个百分点，占比高于北上广。推进码头整治和船舶污染防治工作，依法清理取缔沿江非法码头 27 处，退让长江岸线资源 3.5 公里。建成港口岸电设施 91 套，港口集装箱码头门式起重机全部实现“油改电”，油品卸装船泊位全部具备油气回收能力。依托 340 省道、360 省道、312 国道龙华至张店段等项目开展绿色公路建设。完成秦淮河船闸、下坝船闸、杨家湾船闸绿化景观提升工程。南京禄口机场 T2 航站楼获得“三星级绿色建筑运行标识”，被选为民航局“四型机场”建设示范项目。

深入推进平安交通建设。健全安全生产责任体系，将“一岗双责”安全意识融入到各项工作中。挂牌成立并投入试运行交通运输综合应急指挥中心，初步实现突发事件应对的“统一指挥、快速响应、协调有序、处置有力”。切实做好疫情期期间精准防控，平稳保障复产复工。开展公交车试点应用智能视频监控系統，切实推进公交车驾驶区域防护隔离设施安装(改造)工作。加强车辆主动安全智能防控系統应用，

“两客一危”车辆接入率达 100%。建成全市治超综合管理平台，打通“不停车称重检测点—各区分中心—市交通运输局—市信息中心—市公安交管局”的数据通路。

行业治理能力加快升级。落实“放管服”要求，全面深化行政审批改革。深入推进城乡交通一体化改革，成立南京市城市道路管理中心，制定出台《南京市长江桥梁隧道条例》，初步实现公路、过江通道、城市道路的统一行业管理。推进“绿色出行”“文明礼让斑马线”等主题宣传，积极培养选树先进典型。创新打造南京水运文化展示中心。坚持党建高位引领，不断深化“红色方向盘”行业党建品牌创建。廉政作风建设不断夯实，“两学一做”学习教育形成常态。组织开展习近平新时代中国特色社会主义思想、党的十九大精神及廉政教育、国防教育、法治教育等专题学习。

专栏 1 “十三五”规划目标指标完成情况表

指标		2020 年	规划值	完成度
1	铁路运营里程（公里）	476	≥500	95.2%
2	轨道交通里程（公里）	395	≥400	98.8%
3	公路通车里程（公里）	10182	11500	/
4	重要贸易国家和地区民航直达率（%）	85	80	100%
5	动车/高铁通达全国省会城市比例（%）	73	75	97.3%
6	营运车辆道路运输交通事故死亡人数相比 2015 年下降（%）	/	≥5	/
7	水上交通事故死亡率（人/万艘）	0	≤3	100%
8	中心城区公共交通占机动化出行比例（%）	62.5	63	95.5%
9	城市公共交通站点 500 米覆盖率（%）	100	≥98	100%

10	社会物流总费用与 GDP 的比率 (%)		13.45	13	94.5%
11	长江港口货物吞吐量 (亿吨)		2.51	2.4	100%
12	港口集装箱吞吐量 (万 TEU)		302	340	88.8%
13	邮政快递服务行政村通达率 (%)		100	100	100%
14	单位运输周转量能耗相比 2015 年下降 (%)	营运客车、营运 货车、营运船舶	/	2.1、 6.8、6	/
15	单位运输周转量二氧化碳 排放相比 2015 年下降 (%)	营运客车、营运 货车、营运船舶	/	2.6、8、 7	/
16	清洁能源及新能源公交车占比 (%)		88.8	80	100%
17	重要路 (航) 段监测体系覆盖率 (%)		100	100	100%

与此同时,南京交通运输发展还存在着不平衡不充分的问题,主要表现在:一是适应新发展格局的枢纽能级有待挖潜。禄口机场参与全球竞争合作、辐射周边带动能力不强。服务区域性航运物流中心建设的港口功能有待提升,航线航班亟待开辟和加密,高端航运服务业发展缓慢。水路、铁路等资源有待进一步整合,物流效率和成本优势尚未显现。二是支撑都市圈建设的网络效能有待提升。支撑中心城市首位度提升的多层次轨道交通有待加强,纵向高铁通道有待贯通,都市圈城际铁路网建设尚处于起步阶段。一体化的高快速路网体系仍待完善,干线公路效能有待提升。三是推动全域城镇化的服务品质纵深有待加强。支撑双主城融合发展的过江通道仍是短板,紫东地区快速路网体系尚不健全,断头路仍然存在。江北新区与江南主城、城市与城乡发展不平衡不充分问题仍然存在。四是行业治理体系和治理能力现代化存在差距。信息资源尚未得到充分整合利用,协同应用机制有待

完善。城市交通拥堵治理、节能减排降碳和生态保护任务繁重。安全发展水平与世界发达城市还有差距。五是要素约束趋紧项目推进矛盾尚需破解。项目报批手续环节多、周期长，影响按计划实施。干线公路、集疏散公路等项目建设用地报批普遍面临永久基本农田补划、规划调整、生态红线等因素制约。

（二）形势要求

1. 发展形势

“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开局起步期，也是南京落实习近平总书记视察江苏时提出的“争当表率、争做示范、走在前列”重要指示精神、推动“强富美高”新南京建设再出发的重要时期，南京将聚力建设具有全球影响力的创新名城和以人民为中心的美丽古都，打造富于现代化内涵、推动高质量发展的区域增长极，成为常住人口突破千万、经济总量突破两万亿元的超大城市。经济社会发展对交通运输发展提出新的更高要求。

（1）把握全面建设社会主义现代化国家新要求，率先开启交通运输基本实现现代化新征程。党的十九届五中全会提出，我国进入全面建设社会主义现代化国家新阶段。习近平总书记视察江苏时提出“着力在改革创新、推动高质量发

展上争当表率，在服务全国构建新发展格局上争做示范，在率先实现社会主义现代化上走在前列”。省委省政府选择南京江宁区、江北新区等 6 个地区开展社会主义现代化建设试点。南京作为江苏省会城市、国际性综合交通枢纽，应全面对标现代化建设的要求，以交通强国建设为统领，在全国率先探索交通运输现代化的内涵、阶段性目标和路径，建设交通强国先进示范市，为新时代交通强国和交通运输现代化建设贡献南京力量、输出南京智慧。

（2）把握新发展格局和国家战略叠加机遇，破解国际国内两大扇面有“交汇”、“焦点”不强的挑战。世界百年未有之大变局叠加新冠肺炎疫情全球大流行，国际政治、经济、科技、文化、安全格局深刻调整。我国以“双循环”战略破局，提出充分发挥国内超大规模市场优势，逐步形成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。

“一带一路”建设、长江经济带发展、长三角区域一体化发展等国家战略纵深推进，《国家综合立体交通网规划纲要》赋予南京国际性综合交通枢纽城市的定位，《南京市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》提出建设高能级辐射的国家中心城市。要求南京充分发挥区位优势，以全球化视野、国际化标准审视南京综合交通枢纽功能，更加注重交通运输的全球化联通和全方位开放，化“战略交汇”机遇为“开放焦点”优势，支撑南京融入新

发展格局，建设高能级辐射的国家中心城市。

（3）把握中心城市引领要素集聚的发展机遇，破解共享发展有面上覆盖、缺纵深品质的挑战。城市群成为新型城镇化的主体形态，未来将进一步集聚人口等各类要素资源。

《南京都市圈发展规划》获批复，将打造具有全国影响力的现代化都市圈，建成全国同城化发展样板区和高品质宜居生活圈。省委省政府明确要着力提升南京城市首位度，加快都市圈发展，支持南京都市圈扩容。要求更加重视人口和产业空间变化带来的运输需求变化，强化交通对新型城镇化建设的支撑和引领作用，进一步构建互联互通的交通网络，提升中心城市承载力，拓宽交通运输共享发展的覆盖面和精细度，放大在城市群和都市圈的辐射带动力，增强对人才要素的主动吸引。

（4）把握城乡区域协调发展的政策机遇，破解跨江、城乡、主城新区发展不平衡不充分的挑战。党中央、国务院陆续出台《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》《关于建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系的意见》等政策，南京将进一步以功能引领市域格局优化，完善城市功能品质，更大力度促进城乡融合发展，构建以江南主城区为“主核”、江北新区为“主城拓展极”、紫东地区为“创新引领极”、南部片区为“新兴增长极”的“一核三极”重点功能布局。“十四五”时期，南京从特大城市迈向超大城

市，给交通基础设施建设、交通运输管理等方面带来新的挑战。要求南京交通运输进一步为实现城乡一体化、全域共享化提供基础支撑，提升交通运输均等化水平，释放城乡资源潜力，提高城市人居品质、推进乡村振兴和农业农村现代化。

（5）把握创新名城、美丽古都建设的重大机遇，破解创新发展“有高原、高峰不突出”、资源环境约束的挑战。市委市政府提出今后五年南京将“聚力建设具有全球影响力的创新名城、加快形成以创新为第一驱动力的增长方式，聚力建设以人民为中心的美丽古都、探索走出绿色低碳发展新路子”。要求紧抓国家“新基建”快速推进机遇，加强交通运输领域高新技术的研发和应用，争取突破创新发展量变与质变的“边界线”。与此同时，习近平总书记要求把建设美丽中国转化为全体人民的自觉行动。省委省政府提出要高起点推进美丽江苏建设，打造美丽中国的现实样板。要求南京交通扎实做好“碳达峰”“碳中和”的具体工作，持续推动运输结构调整，切实转入集约化、内涵式的发展轨道，以创新绿色双强引擎驱动交通运输可持续发展。

（6）把握治理体系和治理能力现代化建设机遇，全力提升交通运输行业治理水平。十九届四中全会提出推进国家治理体系和治理能力现代化，是实现“两个一百年”奋斗目标的重大任务，是把新时代改革开放推向前进的根本要求。市委市政府明确“建设高效能治理的安全韧性城市”的发展

目标，提出建成国家安全发展示范城市，社会治理社会化、法治化、智能化、专业化水平明显提高。要求南京交通纵深推进政府、市场、社会三大领域改革创新，通过优化政府治理、完善市场治理、增强社会治理，构建交通运输共建共治共享新格局。注重提升对新冠疫情等突发公共事件的治理水平，加强交通运输应急体系建设。

2. 需求特征

“十四五”时期，预计南京经济社会高质量发展迈上新台阶，地区生产总值年均增长 6.5%左右。经济结构更加优化，产业基础高级化、产业链现代化水平明显提高。都市圈加快一体化，常住人口城镇化率达 85%，人口老龄化水平持续加深。“十四五”时期，预计客货运输总量持续增长但增速放缓，运输需求结构持续深刻变化。客运高品质、多样化、个性化特征更加凸显，高铁、民航、小汽车出行占比不断提升，且更加注重安全、无障碍和人性化出行。货运高价值、小批量、时效强的特征更加凸显，“门到门”、专业化需求持续增长。共享交通、快递物流、无人配送等新业态新模式快速发展，对运输组织方式、服务模式和发展业态产生深刻影响。

需求空间上，全球区域经济一体化特征更加明显，与“一带一路”沿线国家（地区）运输联系更加紧密。随着国内循环加快构建，高铁、民航设施服务不断完善，出行空间范围

进一步拓展。都市圈地区“1日生活”“1小时通勤”特征更加明显，都市圈城际轨道以及地铁的客运需求快速上升，宁镇扬、宁马滁一体化示范区和顶山—汉河、浦口—南谯、江宁—博望等三个省际毗邻区域跨城出行快速增长。南北跨江交通需求不断攀升。“碳达峰”“碳中和”扎实推进，产业结构、能源结构调整，货运空间格局和运输结构不断转变。

“十四五”时期，预计全社会客、货运输量和客、货运周转量年均增速分别达4.0%、6.1%和3.6%、4.4%。客运方面，高铁、民航客运需求持续快速增长，到2025年，铁路、民航客运量占营业性客运量比重分别接近44%和11.7%，较2019年分别提升近7和3.1个百分点。小汽车出行需求依然旺盛，年均增速约8%，营业性道路客运服务镇村、城乡间的基础性功能更加突出。货运方面，小批量、多批次、高价值的货运需求还将持续攀升，公路货运量增速略有下降，但仍持续高位。运输结构调整政策实行，大宗物资公路中长途运输将逐步向铁路和水运等绿色运输方式转移，多式联运需求明显增加，水路、铁路货运量有所增长。预计铁路、水运货运量年均增速分别为6.3%和5%左右，公路、航空货运量年均增速分别约6.5%、5.8%。

二、为建设“具有全球影响力的创新名城、以人民为中心的美丽古都”提供强支撑

（三）总体要求

1. 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神以及习近平总书记对交通运输发展重要指示批示要求，科学把握新发展阶段，深入贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以建设人民满意交通为根本目的，加快建设国际性综合交通枢纽城市，推动交通运输一体化、国际化、现代化，为加快建设“创新名城、美丽古都”，建设交通强国、交通强省当好先行。

2. 基本原则

先行示范，创新发展。聚力建设具有全球影响力的创新名城，将创新贯穿交通运输发展全过程，激发交通运输发展内在动力。先行先试、示范探路交通强国和交通运输现代化建设，打造智慧中心、运营中心，以智慧交通的新成效增添发展动能。深化重点领域和关键环节的改革，以治理体系的新台阶夯实行业发展基础。

系统观念，协调发展。加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，推动跨方式、跨区域、跨领域深

度融合。统筹存量和增量、传统和新型基础设施发展，强化各种运输方式立体互联、一体融合。突出“面向服务区域的统一供给”，更好发挥在南京都市圈、长三角区域的辐射带动作用，打造“畅达都市圈”。推动交通运输与其他产业融合发展，培育综合交通产业集群。

生态优先，绿色发展。聚力建设以人民为中心的美丽古都，加强交通运输领域节能减排、污染防治和生态修复，实现生态环保向增绿色、减排放转型，以美丽交通的新亮点致力打造美丽中国的示范窗口。主动适应“碳达峰”“碳中和”等发展要求，全面做好治污添绿留白的具体工作。全力推进运输结构调整，节约集约利用土地、岸线、空域等资源，推动交通运输可持续发展。

畅通循环，开放发展。面向国内、放眼国际，以全球化的视野、国际先进的目标，全力推动南京综合交通枢纽功能提升，强化国际要素集聚能力、区域辐射带动能级。推动基础设施向强枢纽、强网络转型，以基础设施新跨越支撑新发展格局。推动货物运输降成本、增效能，以物流网络新活力保障现代流通体系。

服务人民，共享发展。坚持以人民为中心的发展思想，在时间、成本、品质、安全等维度不断提升交通运输服务水平，支撑建设高品质宜居生活圈。提升全域交通一体化和均等化水平，持续提升城市人居品质和城乡融合发展水平，突出文化体验和老龄化社会的关爱。统筹发展与安全，树立底线思维，让南京交通的发展更有温度，增强人民群众的幸福

感、获得感和安全感。

3. 发展思路

“十四五”期间，是南京建设交通强国先进示范市、开启交通运输现代化的起步期，是综合交通运输体系建设向更高形态进阶的加速期，是交通运输服务经济社会发展由“基本适应”向“提质增效”的转换期，要求建成枢纽功能更强、网络辐射能力更优、一体化共享水平更佳、物流组织效率更高的综合交通运输体系。

聚焦两大定位：落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，进一步聚焦国际性综合交通枢纽城市和交通强国先进示范市的定位。

实现三个转变：推动实现由各方式独立发展向更加注重一体化融合转变，由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。

实施“四个千亿”工程：“十四五”期间，南京交通多措并举、软硬兼顾，全方位推动南京交通一体化、国际化、现代化，实施“四个千亿”工程：铁路建设投资1千亿、轨道交通建设投资1千亿、公路建设投资1千亿和枢纽港站建设投资1千亿。

——更大力度强枢纽、强网络，构建链接全球、辐射全国的综合交通枢纽和立体互联的综合交通网络，推动由全国性综合交通枢纽向国际性综合交通枢纽跃升，为建设高能级辐射的国家中心城市夯实保障；

——构筑高品质、高效率的运输体系，打造便捷舒适的出行服务体系和经济高效的现代物流系统，强化中心城市服务效能，吸引更多要素集聚，变“流量”为“留量”，为建设高品质生活的幸福宜居城市强化支撑；

——优化智慧、绿色、平安交通发展质效，筑牢安全底线，推进智慧赋能、生态赋能，支撑行业软实力全面提升，为建设高质量发展的创新名城和高效能治理的安全韧性城市增添效能。

4. “十四五”发展目标

到 2025 年，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，率先基本实现交通运输现代化，交通运输一体化、国际化、现代化水平显著提升，为建成国际性综合交通枢纽城市和交通强国先进示范市奠定基本格局，引导和支撑“创新名城、美丽古都”建设。

构筑链接全球、辐射全国的综合交通枢纽。禄口国际机场客货运输保障能力达到 5000 万人次、60 万吨，旅客吞吐量力争进入全球前 50 位，在长三角世界级机场群中的国际航空枢纽功能更加突出。南京港沿江码头货物通过能力达 2.55 亿吨，港口集装箱吞吐量达到 400 万标箱，近洋集装箱航线持续扩增，高端航运服务取得显著突破。联动南京都市圈枢纽资源，共同打造长三角向内辐射中西部、向外连接全世界的枢纽型都市圈。

构建立体互联、一体融合的综合交通网络。基本建成“轨

道上的南京都市圈”，高速铁路运营里程达到 331 公里，轨道交通运营里程超过 570 公里（含有轨电车），都市圈轨道交通基本成网。高速公路里程近 600 公里，普通国省干线公路新增里程 160 公里以上，都市圈城际“断头路”基本消除，建成“四好农村路”全国示范市。已建和在建过江通道 18 处 21 条，基本满足“双主城”发展需求。高等级航道里程增至 266 公里，省际航道更加畅通。

打造高质量的出行服务体系。高品质、多样化、个性化的客运服务系统更加完善。基本实现 1 小时畅行都市圈，2 小时抵达长三角及省内设区市，3 小时通达全国主要城市，4 小时通达东北亚和东南亚主要城市，1 日联通全球。中心城区绿色出行比例达 75% 以上，平均通勤时间在 45 分钟以内。

打造高效率的现代物流系统。一体化、专业化、标准化的货运物流服务体系更加健全。国际货运更加自主可靠，禄口国际机场建成全国最大的国际货邮核心枢纽。集装箱多式联运量年均增长率达到 10%。建成绿色配送示范城市，快递物流网点行政村全覆盖。社会物流总费用与 GDP 的比率下降至 12.5% 左右。

创新和可持续发展能力显著增强。打造全省数字交通领跑者，建成智慧公路（道路）里程 100 公里，建成省级车联网先导区。交通运输对外部资源环境更加友好，清洁能源及新能源公交车、城市物流配送车辆占比达到 90%、30% 以上。运输结构持续优化，“公转铁”“公转水”成效显著。交通

运输更加安全可靠，较大及以上事故得到有效控制。

行业治理体系和治理能力逐步现代化。交通运输重点领域和关键环节改革取得突破，体制机制更加完善，建成法治型、服务型政府。政务服务实现“一网通办”“掌上办理”。交通综合执法“四基四化”达标率100%。建成“信用交通市”，信用监管重点领域覆盖率达到100%。交通运输高层次、高技能人才队伍不断壮大，高技能人才占技能劳动者比例超过20%。

专栏2 南京交通运输“十四五”发展主要指标					
类别	发展指标		现状值 (2020)	规划值 (2025)	备注
	序号	具体指标			
安全	1	道路交通事故起数和死亡人数下降率(%)	/	20	△
便捷	2	南京至省内各设区市1.5小时通达实现度(%)	58.3	90	△
	3	南京都市圈1小时(县级节点)通达实现度(%)	66.7	80	△
	4	干线铁路运营里程(公里)	476	573	◆
	5	城市轨道交通运营里程(公里)	395	570	△
	6	重要贸易国家和地区民航通达率(%)	85	90	◆
	7	建成区公共交通站点500米覆盖率	76	100	△
高效	8	5万吨级及以上港口泊位占比(%)	7.4	10	△
	9	集装箱多式联运量年均增长率(%)	/	10	△
	10	港口集装箱吞吐量(万TEU)	302	400	◆
	11	智慧公路(道路)里程(公里)	/	100	△
	12	实现地图精准导航的规划发展村庄数量占比(%)	/	100	△
绿色	13	中心城区绿色出行比例(%)	72	75	△
	14	新能源及清洁能源公交车、城市配送车辆占比	88.8/20	90/30	◆

		(%)				
	15	营运车船单位运输周转量能耗和二氧化碳排放下降率(%)	能耗下降率 二氧化碳排放下降率	/ /	车 3.0 船 4.0 车 2.0 船 3.5	◆
经	16	社会物流总费用与 GDP 的比率(%)		13.45	12.5	◆
济	17	已建和在建两种以上方式复合过江通道数(座)		2	3	△

注：◆为延续指标，△为新增指标

5. 二〇三五年远景展望

展望 2035 年，全面建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，打造成为要素集聚程度高、区域辐射能力强、具有全球影响力的国际性综合交通枢纽城市，与上海、杭州等共同建成长三角国际性综合交通枢纽集群，基本建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国先进示范市，交通运输总体发展水平进入世界前列。基础设施体系达到世界一流水平，建成具有现代化都市圈特征的高质量综合立体交通网，拥有全球资源配置能力国内领先的国际航空枢纽、航运物流中心、国际铁路枢纽；综合运输服务全面适应人民日益增长的美好生活需要，建成“123 交通出行圈”和“123 快货物流圈”；交通运输可持续发展能力居世界前列，实现运输生产“碳达峰”，向“碳中和”迈进，力争运输安全“零死亡”，形成法治交通体系和信用交通体系的示范，服务和保障具有中国特色、时代特征、国际影响的社会主义现代化创新名城建设。

三、坚持使命与担当，全面打造与“四高城市”相适应的现代综合交通运输体系

（四）构建国际化的交通基础设施

构建链接全球、辐射全国的综合交通枢纽，增强综合运输通道能级，建设现代化综合立体交通网络，为建设高能级辐射的国家中心城市夯实保障。

1. 加快建设国际性综合交通枢纽

（1）提升区域航空枢纽功能

配合推进空港枢纽设施建设。提升禄口国际机场基础设施运输保障能力，续建 T1 航站楼南指廊工程，推动三期工程建设，提升国际运输能力，打造长三角世界级机场群核心区域枢纽机场。推进马鞍机场启用民用功能前期研究工作。

优化空陆联运设施布局。建设南京禄口机场空铁联运枢纽，推动扬镇宁马、宁宣等铁路正线引入机场。完善道路集疏运设施，建设禄口机场至仪征、宁盐及都市圈环线高速公路禄口至全椒段，推动机场快速出行体系辐射范围由 100 公里拓展至 300 公里左右。加快都市圈城市候机楼建设和功能提升。

统筹航线航班资源配置。充分发挥机场集团在推动省内机场资源整合和统筹协调方面的职能，配合组建江苏本土航空公司，为禄口机场积极争取更多的国际国内航线、航班资源。优化调整并持续加大国际货运航线扶持力度，强化南京禄口

机场国际客货运全球联结、洲际直达能力，基本建成联通世界、客货兼顾的空中运输大通道。

稳步推进通用航空发展。积极推进高淳等通用机场前期研究。依托通用机场发展个性化、高效率的公务出行服务。扩大公益服务和生产应用，加强通用航空在抢险救灾、医疗救护等领域的应用。推动通用航空与互联网、创意经济、旅游业融合，拓展通用航空新业态。

专栏3 机场重点建设项目

续建并建成：南京禄口机场 T1 航站楼南指廊工程（T1 航站楼南指廊拆除重建、相关机坪及助航灯光改造）

新开工：南京禄口机场三期工程（新增南二跑道、T3 航站楼、南货运区，T3 航站楼前综合交通枢纽，以及其他附属设施）

推进前期研究：六合马鞍机场民用功能、高淳通用机场

（2）做强区域性航运物流中心

建设江海转运的海港枢纽。配合实施长江南京以下 12.5 米深水航道建设完善工程。加快四大公用港区（龙潭、西坝、铜井、七坝）港区泊位和集疏运体系建设，重点提升 5 万吨级深水泊位占比。加快龙潭港区六期、七期工程，西坝港区通用泊位一期工程，七坝港区五期、六期、七期码头工程等重点项目建设。完善港区集疏运体系，重点加强港区内部道路与外围城市道路的衔接，推进龙潭港区疏港路北延、西坝港区新材料科技园外环路等工程建设。优化装卸设备和工艺，推进门机由“10 吨 30 米”机型向“25 吨 35 米”机型改造，

开展设施设备大型化、工艺专业化等研究和应用。

专栏 4 沿江港口重点建设项目

续建并建成：七坝港区远锦码头、七坝港多用途码头、新生圩港区码头升等改造工程

新开工并建成：龙潭七期码头工程、七坝港区五期码头工程、七坝港区六期码头工程、七坝港区七期码头工程、西坝港区通用泊位一期工程

新开工：龙潭六期码头工程

整合优化航线航班资源。建设长江流域重要的集装箱近洋航线及内贸干线始发港，重点推进近洋航线新突破，继续巩固加密日韩航线、内贸干线、洋山快线，开通至东南亚沿线国家及台湾航线；拓展长江支线，建立南京龙潭港—上海洋山港之间的“快航”，加密和提升南京—太仓沿江港口的“穿梭巴士”，推动南京港与长江中上游港口及安徽和本省内河港口的集装箱联盟化运营，强化中转业务合作；开辟京杭运河公共支线，开通苏北至南京港内河集装箱示范航线。推进南京区域港口群一体化运营，统筹宁镇扬常泰区域集装箱业务经营，加强与芜湖马鞍山江海联运枢纽、淮安淮河水运中心和滁州、宣城内河港口集散中心的合作，共建江河海联动航运中心。拓展南京特色汽车滚装运输，争取汽车整车进出口口岸。

大力发展高端航运服务业。积极培育航运市场主体，在江苏沿江沿海港口甚至外省港口开设航运服务分中心、分公

司，做大做强航运服务业。加快下关航运物流服务集聚区建设，重点引进长江南京通信管理局等入驻，政策推动吸引国际船代、货代公司入驻，提升基础航运服务质量。培育高端航运服务，优先发展港口金融与保险、法律咨询等，承办港航论坛；整合省内外船舶交易资源，聚焦扩大船舶交易；加强与宁波大宗商品交易所、天津渤海商品交易所等合作，打造智慧化货运交易平台。

专栏 5 区域性航运物流中心发展行动计划

重点聚焦“港航物流、航运交易、要素集聚”等核心领域，加强与宁镇扬乃至江苏全域的融合，实施资源整合和一体化发展。整合省内外船舶交易资源，完善信息发布、在线竞拍、价格指数等功能，联合金融机构、保险公司加快开展金融结算、航运保险、保险公估等服务，筹建南京航运物流研究中心，提升航运交易中心服务能力。完善南京航运交易综合信息管理平台，并加强与省级信息平台对接，强化与上海、重庆、武汉等航运中心公共信息数据交换和互联互通。充分利用江苏江、海、河兼有的水运资源优势，研究建立江苏航运大数据中心，发布江苏航运指数。到 2025 年，基本形成统筹全省、辐射区域航运资源的港航运营中心、航运服务中心和区域航运数据中心。

加快内河港口基础设施建设。建设规模化港口作业区，续建高淳港区小花作业区内河码头，重点结合芜申线等内河干线航道网建设，推动高淳港区固城作业区码头一期工程等内河公用作业区建设。按照沿江港口污染防治要求，推动内河码头污染防治设施建设，做到污染防治设施与码头设施同

步建设、同步运行。

专栏6 内河港口重点建设项目

续建并建成：高淳港区小花作业区

新开工并建成：高淳港区固城作业区码头一期工程

储备：六合港区瓜埠作业区、六合港区红山化学工业园作业区、六合港区八百作业区

（3）完善铁路枢纽场站布局

加快建设铁路综合客运枢纽。优化高铁枢纽设施布局，推动南京北站等重大基础设施建设，形成南京、南京南、南京北、禄口机场“四站”联动格局。加强枢纽空间的集约共享，提前谋划城市轨道交通等其他方式接入的线位和场站空间，实现高铁枢纽与主城区的快速直达。依托南京北站，强化多种方式无缝衔接和立体开发，打造“站城一体化”枢纽示范，引导现代产业和城市功能深度融合，为江北新区打造“主城拓展极”强化支撑。优化南京南站一体化换乘设施，形成高铁、地铁专用换乘通道，实现“安检互信”，推进南京南站与禄口机场的快速联通，提高旅客一体化联程联运水平。创新高铁枢纽站城融合项目运作模式，高质量打造南站高铁枢纽经济样板工程，为南部片区打造“新兴增长极”夯实保障。

实施铁路物流基地建设工程。推进铁路货运场站规模化、集约化建设，重点完善尧化门站货场及相关配套设施，建成铁路物流中心。加快推进江宁镇南站、永宁、龙潭等铁路货运场站建设，推动公铁水联运发展。按照“全品类开发、全

流程服务、全方位经营、全过程管理”的思路，探索开创铁路现代物流运输新局面，推进铁路货场向全程物流拓展，大力发展综合保税、现代物流等相关产业。提前谋划布局高铁物流，积极探索冷链快递等高铁、快递联动发展新模式。结合城市产业布局及物流需求，先行先试在沧波门货运场站探索 FOD 开发新模式。

2. 构筑放射状综合运输通道格局

推动国家综合立体交通网“6轴、7廊、8通道”主骨架在南京境内的落地，优化通道内设施结构，形成以南京为中心联通全国的综合运输大通道。

打造“九向”放射通道格局。强化京沪通道（宁徐、宁沪通道），谋划高速磁悬浮铁路等建设，提升与京津冀的高速联系。畅通宁通、宁合通道，加快沪渝蓉高速铁路贯通，释放铁路货运功能，建设长江经济带综合立体交通走廊。贯通宁连、宁黄通道，推动高速铁路、公路项目建设，打造联系渤海湾、粤港澳的南北纵向大通道。提升宁杭通道能力，建设高速铁路、公路复线，促进与杭州都市圈协调发展。培育宁郑通道，加快通道内高速铁路、公路项目落地，加强与“一带一路”沿线城市的交通联系。完善宁安通道，推进宁芜铁路等扩能改造工程。

打造多元复合的城际运输通道。推进通道内城际铁路、快速干线公路建设，构建城际复合交通走廊，服务市域组团

中短途快速交通联系,支撑都市圈区域交通融合与经济发展和市域“一核三极”重点功能布局。

3. 建设现代化综合立体交通网络

(1) 构建多网融合的多层次轨道网

加快完善“米字形”高铁网。完善直连全国的高速铁路网,建成宁淮铁路、南沿江铁路,开工建设沪渝蓉高速铁路、宁宣铁路、扬镇宁马铁路等项目,力争开工建设宁滁蚌铁路、南京至广德至杭州铁路,推动实现南京与中原城市群、山东半岛城市群、海西城市群、成渝城市群、武汉大都市圈的高铁直连,巩固南京在长三角乃至华东地区铁路枢纽地位。超前谋划高速磁悬浮铁路建设。到2025年,高速铁路里程达到331公里,较“十三五”末增加近100公里。

专栏7 高快速铁路重点建设项目
续建并建成: 宁淮铁路、南沿江铁路
新开工: 沪渝蓉高速铁路、宁宣铁路、扬镇宁马铁路、上元门过江通道, 力争开工建设宁滁蚌铁路、南京至广德至杭州铁路

优化都市圈市域(郊)铁路布局。强化中心城市的辐射服务功能,加快构建辐射周边市(县)的都市圈市域(郊)铁路网,打造互联互通、便捷通勤的都市圈轨道交通体系。重点推进宁句城际、宁天城际南延、宁马城际、宁仪扬城际、宁滁城际等项目建设,做好宁和城际二期等项目储备,推动市域(郊)线向周边城市(镇)延伸和运营服务公交化,提

升都市圈轨道交通快速通达能力，建设“轨道上的南京都市圈”，有效支撑宁镇扬和宁滁马建成我国都市圈同城化发展示范区域。

加快推动城市轨道交通建设。续建5、6、7号线及1号线北延、2号线西延、9号线一期、10号线二期、4号线二期，新开工3号线三期和11号线一期，做好市域18号线项目储备，开展市域16号线、14号线前期研究。支持各板块开展低运量轨道网研究，推动溧水区低运量轨道示范线建设，预留同台换乘、同站换乘等一体化空间。

到2025年，轨道交通新增线路里程180公里，运营里程达到570公里以上（含有轨电车），其中，都市圈城际运营里程约230公里，高效服务与周边次中心城市、重要城镇的通勤联系；城市轨道里程约340公里，城区轨道交通覆盖率显著提高。

专栏8 都市圈城际和城市轨道重点建设项目

1. 都市圈城际

续建并建成：宁句城际、宁天城际南延

新开工并建成：宁马城际

新开工：宁仪扬城际、宁滁城际

2. 城市轨道

续建并建成：地铁1号线北延线、2号线西延、5号线、6号线、7号线、9号线一期、10号线二期、4号线二期

新开工并建成：3号线三期、11号线一期

储备：市域 18 号线

着力提升普速铁路货运功能。推动宁芜铁路扩能改造工程建设，做好七乡河公铁合用过江通道项目储备，推进七坝港区铁路专用线、铜井港区铁路专用线前期研究，提升铁路货运的综合竞争优势，为多式联运提供设施保障。

专栏 9 普速铁路重点建设项目

新开工并建成：宁芜铁路扩能改造工程（含宁芜铁路古雄至沧波门段外绕工程）

推进前期研究：七乡河公铁合用过江通道、七坝港区铁路专用线、铜井港区铁路专用线

（2）建设广覆深达的城乡道路网络

优化高速公路网络布局。完善省际高速公路网络，扩建容量趋于饱和的高速公路通道，建成宁合高速公路改扩建、宁马高速公路改扩建。支撑南京都市圈协同发展，建设高淳至宣城、南京至滁州、南京至和县、南京至盐城、南京至广德高速公路等项目，构建南京都市圈高速公路环线，建设仪禄高速公路龙潭大桥至 G42 段、仪禄高速公路 G42 至禄口机场段、南京都市圈环线高速公路禄口至全椒段等。完善高速公路互通布局，加强高速公路与区域路网的衔接。统筹优化市域内公路收费站点布局，开展高速公路差异化收费试点研究，探索实施部分高速公路收费优惠政策。“十四五”期间，建设高速公路 207 公里，其中，改扩建 52 公里，到 2025 年，高速公路里程近 600 公里。

专栏 10 高速公路重点建设项目

续建并建成：宁合高速公路改扩建工程、宁马高速公路改扩建工程、高淳至宣城高速公路

新开工并建成：南京至滁州高速公路、仪禄高速公路龙潭大桥至 G42 段、南京至和县高速公路

新开工：南京至盐城高速公路、南京都市圈环线高速公路禄口至全椒段、仪禄高速公路 G42 至禄口机场段、南京至广德高速公路

推进前期研究：宁宣高速溧水段扩建工程、南京至黄山高速公路

完善普通国省干线公路网络。强化干线公路主通道服务能力，推动 G104（浦口段、江宁段）、G347（江浦至桥林段）、G312、G328 等主干道路快速化改造和 G235（六合段）扩建。加快实施都市圈城际“断头路”贯通工程，推进 S356 西江互通至省界段、G235 浦口段等项目建设。规划建设服务大都市区的高快一体化路网体系，强化公路对“一极两区四带多组团”的都市圈空间格局以及“一核三区”市域空间布局的基础服务功能，推进 G312（七乡河至宁镇界段）、S126、S338（雨花台区段）等干线公路快速化改造。完善干线公路网布局，加强对龙袍海港经济型新城、八卦洲、金牛湖新市镇等节点的覆盖，实施 S356 六合段改扩建工程（浦仪公路东段）、S247 扩建等项目。“十四五”期间，完成普通国省干线公路新改建里程约 480 公里，新增里程约 163

公里，城际“断头路”基本消除。

专栏 11 国省干线公路重点建设项目

续建并建成：312 国道仙隐北路至绕越高速段扩建、312 国道龙华立交至张店枢纽扩建、246 省道江宁段、002 省道江宁段改扩建、126 省道雨花台区段改扩建、338 省道雨花台区段改扩建、204 省道溧水段一期改扩建、126 省道江宁段改扩建、356 省道西江互通至省界段、501 省道雄州至西坝港区段扩建等项目

新开工并建成：312 国道龙华立交至岔路口改扩建、312 国道七乡河至宁镇界段快速化改造、328 国道宁扬交界至龙池互通段改扩建、328 国道岔路口至省界段改扩建、328 国道雄州东路至岔路口段、235 国道江北新区新集至花旗营段、235 国道苏皖交界至新集段、235 国道南京浦口 104 国道至宁乌公路段、235 国道高淳段（古檀大道—苏皖界）改扩建、347 国道江浦至桥林段改扩建、205 国道江南改线段（雨花至苏皖省界段）、338 省道江宁段、422 省道江北大道至头桥东段改扩建、269 省道固城湖大桥至永成路段扩建工程、247 省道金牛湖段扩建、002 省道六合段、204 省道江宁段改扩建工程等项目

新开工：新城快速通道（205 国道改线段）、235 国道江宁滨江开发区至禄口段、新 312 国道（浦合公路）、104 国道江宁段（石杨路互通—淳化）改扩建、104 国道南京北站改线段、235 国道浦口至江宁段（锦文路过江通道共线段）、508 省道浦口渔火路改扩建、269 省道省界段、204 省道高淳段改扩建、356 省道六合段改扩建工程（浦仪公路东段）、204 省道溧水段二期改扩建工程等项目

优化完善城市道路网络。完善城市快速路网体系，推进龙翔大道—宏运大道、扬子江大道、红山路—和燕路等快速

化改造工程建设,推进重点路段构建复合交通走廊方案研究。优化城市路网体系,打通跨行政区、跨板块“断头路”,畅通微循环,实施交通拥堵“微创”改造,推进绿都大道、马群换乘中心枢纽节点集疏运道路等工程建设。加强城市支路与主次干路、主次干路与快速路的有效串联,提升道路通行条件和可达性。重视区域交通和城市交通转换区域的道路衔接,实施汤山、秣陵、万家楼互通改造,增设龙袍、阳山、傅家边、淳化、窦村、九龙湖、仙林互通等工程。

推进农村公路高质量发展。深化“四好农村路”建设工作,创建全国“四好农村路”示范市。推动县乡公路提档升级,实现所有县道公路达标。织密农村公路基础网络,实现规划发展村庄等级公路全通达,特色田园、美丽乡村、田园综合体及新型涉农经济节点双车道四级及以上公路全覆盖。深化“农村公路+”发展模式,打造成熟“一县一品牌、一区一特色”全国农村公路特色品牌,为服务美丽乡村建设、推进农业农村现代化提供更好保障。拓展农村公路服务功能,科学合理设置农村公路驿站、观景台、房车营地以及配套停车设施。持续稳步推进农村公路危桥改造,增强农村公路安全生命防护。“十四五”期间,实施农村公路新改建里程约2000公里以上,实现规划发展村庄农村公路高质量“村村通”,即通达等级公路、通达地图导航、通达快递服务,重要产业、旅游、物流等节点基本实现等级公路通达。

（3）布局功能完善的过江通道系统

构建多方式立体、功能复合的过江通道体系，满足日益增长的过江交通需求，全力支撑拥江融合发展。加快上元门铁路过江通道建设，提升铁路过江能力和跨区域旅客运输功能。推动建宁西路、和燕路、仙新路、龙潭、锦文路、地铁4号线、宁仪扬城际等公路和城市交通过江通道建设，满足跨江交通立体发展需求。推进七乡河公铁合用等过江通道项目储备。到2025年，已建和在建过江通道18处21条，基本满足跨江城镇组团发展需求。

专栏 12 过江通道重点建设项目

续建并建成：建宁西路过江通道、和燕路过江通道、仙新路过江通道、龙潭过江通道、地铁4号线过江通道

新开工并建成：宁仪扬城际铁路过江通道、上元门过江通道

新开工：锦文路过江通道

储备：七乡河过江通道、市域18号线过江通道、南京地铁13号线过江通道、南京地铁14号线过江通道、南京地铁17号线过江通道

（4）打造通江达海的干线航道网络

加快推进市域航道联网畅通，续建芜申线南京段（丹农砖瓦厂—下坝船闸段）航道整治工程、秦淮河航道整治一期工程（溧水石臼湖—江宁彭福段），开工建设秦淮河航道整治二期工程（江宁彭福—长江段）。推动苏皖省界航道共建共享，启动水阳江航道整治工程，积极推进驷马山干渠和滁

河航道（向阳河口—红山窑船闸）整治前期工作。至 2025 年，秦淮河航道全线贯通，四级以上航道里程提升至 266 公里。

专栏 13 内河航道建设项目

续建并建成：芜申线南京段（丹农砖瓦厂—下坝船闸段）航道整治工程、秦淮河航道整治工程一期工程

新开工：秦淮河航道整治二期工程、水阳江航道整治工程

储备：驷马山干渠航道整治工程、滁河航道（向阳河口—红山窑船闸）整治工程

（5）提升设施管理养护精细化水平

持续提升干线公路养护品质。加强高速公路和普通国省干线公路大、中修和预防性养护，加强高速公路路面、桥梁、隧道的检查和监管，完善并推广长大桥梁结构健康监测系统，特殊桥梁安装桥梁健康监测系统。提高养护机械化水平，加强“四新”技术的研究应用，继续探索和研究应用沥青路面抗车辙技术、大交通量道路基层的快速维修材料和技术等。逐步构建多层次、多方式的养护市场供给体系，将公路养护领域从“直接提供”转由向社会“购买服务”。

深化农村公路养护体制改革。做好全国农村公路管养体制改革试点工作。推行县、乡、村三级“路长制”，建立健全路长管理责任体系和运行机制，覆盖率达到 100%，政府主导、部门协同、上下联动、运转高效的工作格局基本形成，各级政府履行管养职责更加规范。提升农村公路养护智慧化

水平，逐步建立农村公路资产电子档案，以县道为试点开发推广公路养护智能检测系统。创新农村公路养护模式，鼓励农村公路与产业园区、旅游景区、特色小镇等经营性项目一体化开发，运营收益用于农村公路养护。

优化城市道路设施管养机制。开展城市道路日常养护市场化改革试点，打破现有以指定为主的养护模式，引入市场机制，建立养护管理单位、养护作业单位双重考核评价机制。提高城市道路精细化养护水平和快速抢修能力，应用新技术、新材料、新设备，提升城市道路养护文明施工水平。建立健全“交通主管、分级管理、信息共享”的路网运行管理机制，推动实现干线公路、过江通道、城市道路“一张网”养护行业管理。

加强内河水运设施养护管理。加强内河航道、船闸的养护管理，优化畅通内河运输通道。完善航闸养护标准，制定合理养护计划，提升内河航闸养护效能。针对碍航航段、碍航临跨河建筑物和通航建筑物等“卡脖子”航段，从急到缓、合理有序的实施改善工程。合理安排船闸大修计划，重点完成玉带船闸大修工程。注重航闸日常养护，加快航闸养护标准化，疏浚工程配套建设，做好航道隐患排查、清障扫床、航道助航标志维护等工作，推动全系统管养水平提升。

（五）打造高质量的出行服务体系

深入践行“以人民为中心”的发展思想，提供更加优质

的客运服务,在民生共享上优服务增福祉,彰显“博爱之都”气质,为建设高品质生活的幸福宜居城市强化支撑。

1. 强化国际旅客运输全球可达性

拓展优化民航国际客运航线网络。构建衔接顺畅、通达全球的空中客货运输网络,密切跟踪疫情期间国际航班管控政策变化,及时恢复国际航线航班,视情开辟直达全球主要枢纽机场的国际远程客运新航线,重点稳定至欧洲、美洲、澳洲等洲际航线,巩固完善亚洲国际中短程航线,基本实现1日联通全球,4小时联通东北亚和东南亚主要城市。到2025年,重要贸易国家(地区)航线通达率达到90%。

专栏 14 空中航线全球覆盖工程

加强与上海国际枢纽机场的融合协作,加大开辟直达全球主要枢纽机场的国际远程航线力度,完善与亚洲重要贸易伙伴、“一带一路”重点产能合作国家间的航线网络,加强“国际—国内”中转衔接、提升重点航线时刻保障。到2025年,通航国家和地区数达到45个,重要贸易国家和地区航线通达率达到90%,机场国际(地区)旅客吞吐量占比达15%左右。

积极探索谋划建设邮轮母港。探索建设栖霞山国际邮轮母港片区,串联整合栖霞山风景区、华侨城欢乐谷、江南水泥厂、栖霞古镇等文旅资源,推动形成长江下游邮轮旅游产业基地。围绕邮轮旅游综合服务,策划邮轮综合服务中心、滨江活力水岸、邮轮衍生产业配套、专业教育培训和居住生活社区等五大功能板块,重点发展邮轮运营和岸上衍生配套

活动，推动南京邮轮全产业链发展，打造南京邮轮产业新名片。

2. 打造一体畅达的城际客运网络

统筹优化民航国内客运航线。构建联通 800 公里以上的区域干线枢纽机场的航空快线网络，积极开通至广州、深圳、北京和成都等地的航空快线。保持现有中南地区优势市场的航班品质，加大华东、西南、东北地区的市场开辟力度，开通和加密至西北地区航线航班。以旅客为中心，全面推进机制创新、流程创新、服务创新，提升边检通关智能化、信息化水平优化服务质量、提升服务效率，力争禄口国际机场航班正常率达到 80% 以上。

推进轨道交通客运一体衔接。加快推进多层次客运枢纽体系建设，加快南京北站、南京禄口机场等新建综合客运枢纽各种运输方式集中布局，服务内外客运“无缝衔接”和旅客“零距离换乘”。加强综合客运枢纽与城市交通网络系统有机整合，推进马群综合换乘中心等一批城际客运与城市公共交通换乘枢纽建设。推动城市内外交通有效衔接，开通高铁旅客转乘地铁免安检通道，推动实现铁路与地铁的设施互联、票制互通、安检互认、信息共享、支付兼容。到 2025 年，实现南京与长三角主要城市、省内各设区市间 2 小时通达，南京都市圈 1 小时通勤。

专栏 15 客运枢纽重点建设项目

续建并建成：金马路综合换乘中心、马群综合换乘中心

新开工：南京禄口机场综合客运枢纽、南京北站综合客运枢纽、溧水站、江宁汽车客运站、汤山综合换乘中心、板桥综合换乘中心、泰冯路综合换乘中心

推动传统道路客运转型升级。以组织方式创新为动力，探索信息化智能服务管理新模式，通过对数据的“再加工”“再利用”，探寻道路客运发展规律，持续发展个性化运输服务，扩大接驳运输试点范围，争创全国具有示范意义的道路客运定制服务品牌。加快推进顶山—汉河、浦口—南谯、江宁—博望等都市圈省际区域毗邻公交发展，加密毗邻线路，与周边省市尽快统一优惠标准，并加强场站设施配套。开展江宁—句容、仙林—宝华等南京与毗邻区域的道路客运转型升级研究。借鉴“旅运金陵”线上平台整合经验，持续深化交通旅游等多种形式合作共赢，培育新业态、新动力，带动运输服务转型发展。

3. 提升城乡公交共享化水平

（1）深化国家公交都市创建成果

优化调整常规公交线网。完善公交线网功能结构，构建层次清晰、结构合理的“快、干、普、支”四级常规公交线网体系。结合轨道交通、换乘枢纽、公交专用道、保障房及新城新区建设，借助公交大数据分析辅助公交线网布局优化，及时新辟、调整常规公交线路。强化常规公交线路与轨道的接驳功能，提高轨道站点周边的公交线网密度，逐步增加微

循环公交线路，优化公交线路时刻与轨道到站协同。建立线上定制公交服务系统，逐步增加小运量、短距离微循环公交线路，推广通勤班车、商务班车等公共交通。

加快公交专用道系统建设。实施公交路权优先工程，在主城区公交专用道成环成网的基础上，将公交专用道增设范围向主城外重要区域延伸，与轨道交通共同形成公共交通快速通行网络，实现高峰时段地面公交干线平均运行速度 25 公里/小时。规范公交专用道监督管理，在有条件的城市主要交通拥堵节点推行公交专用进口道和公交信号优先，提高主干道交叉口公交优先通行比例。

推进场站建设与用地综合开发。基于轨道交通、常规公交、慢行交通多网融合理念，开展城市公共交通枢纽建设方案研究。推进校场一路、国际路等一批公交场站建设，按照停车保养场、公交枢纽站、公交首末站和公交中途站分级布局。加强公交港湾站及附属设施的布点和建设，完善主城四区公交站台的升级改造，其他区域同步推进，完成 100 个以上公交站台智能化改造。新建公交场站同步规划建设配套充电设施，有条件的既有公交场站安装充电设施。加快推动 TOD 发展，形成以轨道线路、站点引导南京住宅、商业、教育等完整城市功能向江北新区、紫东等新城疏解。

优化公交运力投放与加大车辆更新力度。严格执行公交车辆运营年限，对达到使用年限的公交车辆实施强制报废。

更新公交装备,推进满足新能源公交车使用的充换电配套设施建设,主城、江北公交车辆实现新能源化,推进江宁、溧水、高淳公交车辆升级更新,支持新购公交车辆、新建公交站台应同步配备无障碍设施。

构建高品质的慢行和静态交通体系。打造慢行交通体系,推进人行道净化行动和自行车专用道建设。加快实施机非分离,降低行人、自行车和机动车相互干扰,密织城市绿道网络,鼓励公众绿色出行,“十四五”期间新建绿道 300 公里。强化停车供需矛盾综合治理,综合采取增加有效供给、加强智慧停车管理等多种方式,有序化解停车难问题。针对商业圈、学校及医院周边等重点区域,新改建一批公共停车场,推动开放共享服务、错时停车。

专栏 16 绿色出行创建行动

强化城际客运服务与城市轨道交通、常规公交等运输服务有机衔接,推进城市轨道交通与常规公交网络融合发展,重点建设马群等 16 个换乘枢纽。加大常规公交系统投入力度,保障城市公交路权优先,推进公交专用道建设,公交专用道里程达到 350 公里以上,优化城市公交信号系统,主干道交叉口公交优先通行比例 75%。重视城市慢行交通、静态交通设施的规划和配置,促进慢行系统与公共交通合理衔接,推动共享单车与城市公共自行车协调发展。完善枢纽、公共交通、步行道等无障碍设施。到 2025 年,中心城区绿色出行比例达 75% 以上。

(2) 强化城乡客运精准化供给

全面实施全域公交建设。推动城市公交线网向下辖区主要人流集散点延伸，推进城市公交、城乡公交和镇村公交三级公交网络融合。加快推进城乡公交资源整合，率先探索城乡公交线路配置和运营调度“一张图”、城乡公交智能信息服务“一张网”、城乡居民出行共用“一张卡”、城乡公交服务质量“一个标准体系”。到 2025 年，力争所有区全部建成城乡公交一体化示范区，巩固城乡客运一体化发展 5A 级水平。

推进镇村公交健康发展。持续完善镇村公交网络，使农村居民乘车单次出行直达乡镇（街道），一次换乘到达区域中心。提升镇村公交运营质态，结合美丽公路建设，拓展镇村公交旅游服务功能。结合农村地区居住分散、出行不集中等需求特征，探索适应市场需求多样化的农村公交服务，灵活采取定班定线、电话预约等经营模式，增强农村客运吸引力。推动定制客运、网约车等新型客运服务模式向城乡区域拓展，提升农村客运个性化服务水平。

4. 创新服务产品和服务模式

推进旅客联程联运发展。积极配合省级部门协调民航、铁路部门争取客运售票系统联网，推进“一票制”客运联程服务平台建设。推动电子客票应用全覆盖，推进多种运输方式之间的往返、联程、异地等客票业务，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”。开辟直通禄口

机场异地候机楼的空地联运专线，开展铁路无轨站、城市候机楼、行李直挂运输、跨运输方式安检互认等专业化服务试点，在禄口机场、南京南站、南京站、南京北站等主要的客运枢纽推动高铁（航空）与城市轨道交通安检双向互认。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和应急响应。

深化运游结合组织模式。开启“交通+旅游”融合发展新模式，开行乡村定制旅游专线公交，配套完善乡村旅游站点设施，推进乡村旅游资源与城乡公交的融合共享，打造南京环秦淮河等旅游特色品牌。进一步深化旅游游客、产品和运力资源整合，鼓励发展定制化旅游运输服务，拓展南京“环城游”项目，稳定开行“乡村游”直通车，形成交通带动旅游、旅游促进交通发展的良性互动格局。

打造“指尖上的出行”。以数据衔接公众出行需求与服务资源，重点推广“出行即服务（MaaS）”，规范推进各类第三方出行服务平台以客运站、高铁站、机场等为重点场景整合发布不同方式信息资源，打造数字化出行助手，为旅客提供一体化出行解决方案。依托个人终端如智能手机等，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，实现“一卡到底”“一码通行”“码卡同权”。

（六）打造高效率的现代物流系统

建设国家物流枢纽承载城市，提升中心城市现代物流服务和效率和低成本优势，全方位畅通区域经济大循环，支撑南京发展成为服务构建新发展格局的重要节点。

1. 促进流通体系循环畅通

（1）推动中欧（亚）班列扩量增效

持续扩大中欧班列规模。推动中欧班列向龙潭港区转移，稳定开行“南京—莫斯科”精品线路、“南京—中亚”基础线路，将中欧班列延伸至莫斯科以远地区，加强与中欧班列沿线国家合作，鼓励设立境外代表处、海外仓或物流基地，构建境外揽货体系，鼓励开展跨境贸易，推动“运贸一体”。进一步探讨中欧班列跨境电商运行业务，依托南京国家级跨境电子商务综合试验区建设，鼓励跨境电商企业在“一带一路”沿线国家建设电商产业园和公共海外仓，拓展中欧班列业务范围。加强南京中欧班列品牌宣传，吸引大型国际物流货代企业参与和合作。

推动优势资源整合优化。充分发挥南京市国际货运班列有限公司市场运行主体作用，统筹安排南京—中亚、南京—莫斯科、南京—欧洲方向及回程班列线路开行，共同打造中欧班列产业生态链体系，推动与苏州、连云港、徐州班列错位发展，重点发展南京—莫斯科班列，拓展南京—莫斯科以远班列，开发回程班列，平衡进出口物流成本，建立双向贸易通道，不断提升南京中欧班列品牌与形象。抓住江苏南京

自贸区机遇，争取建设铁路口岸。优化监管流程，提高通关效率，推广跨境电商和保税电商监管模式在南京中欧班列的应用。探索港、铁合作经营模式，推动南京及周边区域一站式多式联运业务发展。

（2）提振航空货运物流效率和水平

拓展优化货运航线网络。鼓励禄口机场与具有全球竞争力的承运人和大型货运航空公司合作，积极培育和引导航司新开和加密与江苏和南京经贸往来密切的国家和地区的航线和“一带一路”产能合作项目的航线。拓展国内货运航线，加强与长三角地区上海、杭州等机场的分工协作，拓展与国内重要贸易省市之间的运输快线，积极推进全货机模式，发展货运包机业务。

加快建设航空快递服务体系。与上海、杭州共建全球性国际邮政快递枢纽集群，加大中邮航在禄口机场的运力投放，建设中国邮政国际货邮综合核心口岸，打造国际货邮核心枢纽。围绕全国重要航空快件集散中心建设，加快构建规模化、网络化航空快递服务体系，加快建设空港快递产业园，推进中国邮政航空公司国内处理中心、顺丰物流智能供应链、圆通速递江苏航空物流等项目落地。依托中邮航开展国际货邮业务和构建对外开放的公共物流平台，实现国际快件、国际邮件、跨境电商的三位一体资源整合。

加强通关便利化建设。围绕航空物流运转效率提升，加

快完善禄口机场便利通关体系，发挥南京空港保税物流中心（B型）功能优势。拓展卡车航班开行范围和密度，打造集货物空中运输、口岸通关、区域分拨和本地配送等功能于一体、衔接紧密、运行高效的航空物流体系，促进空地运输网络有机整合。

2. 推广先进运输组织模式

加快多式联运示范项目建设。以南京国家级多式联运示范工程建设为重点，整合运输资源，形成具有示范带动作用的多式联运线路、组织模式、信息系统。重点打造南京港集团“连长江、通亚欧、对接沿海、辐射中西部的多式联运示范工程”和中国储运“陆港一体”大宗物资多式联运示范工程，重点培育龙潭港区专用铁路“集装箱、大宗散货、商品汽车全功能多式联运示范工程”，强化南京港铁水联运功能。围绕南京龙潭港区和尧化门铁路物流基地两大多式联运枢纽，构建完善以龙潭港区为核心的公铁水联运枢纽体系，构建以尧化门铁路物流基地为核心的公铁联运枢纽体系。到2025年，集装箱多式联运量年均增长率接近10%。

强化甩挂运输示范引领作用。充分发挥部省级甩挂试点企业的示范引领效应，鼓励打造甩挂精品线路。积极引导有条件的物流企业参加部省甩挂运输试点工作，开拓甩挂运输网络。鼓励创新“挂车池”等新兴服务，支持发展长途接驳甩挂运输，促进甩挂运输的组织化、规模化、网络化、信息

化和标准化发展。加快甩挂运输基础设施改造，充分利用现有货运场站资源，支持大型公用零担甩挂专用场站建设，积极打造甩挂运输基地。

积极发展现代物流和专业物流。探索发展高铁货运，在南京北动车所预留高铁快运物流基地接轨条件。积极发展电商物流，积极引导快递企业与电子商务企业构建合作发展平台，推动供应链上下游资源整合，共同发展社区经济等便民利商新业态，推进全国跨境电商综试区试点城市建设。加强对冷链物流基础设施建设的统筹规划。加强面向城市消费的低温加工处理中心和冷链配送设施建设，发展城市“最后一公里”低温配送。引导企业加快构建冷链物流资源交易平台，探索建立对接产销、供需的大数据分析中心，实现精准营销、高效配送。

3. 规范城乡配送网络建设

(1) 建设绿色货运配送示范市

统筹布局建设“分拨中心、配送中心和末端配送网点”三级城市配送节点体系，鼓励综合货运枢纽拓展城市配送功能，至2025年，基本建成“4+11+1000”的货运配送三级网络体系。创新城市共同配送服务模式，支持城市货运配送企业发展多种形式的统一配送、集中配送、共同配送服务。优化完善城市配送车辆便利通行政策，逐步淘汰高排放城市配送车辆，鼓励对新能源配送车辆不限行。探索建立城市绿

色配送示范区，重点推进货流密集地区临时停车位布设，在货流密集地区或者划定的道路临时停车区域设置城市配送车辆临时停车位 300 个以上。加快标准化新能源货运配送车辆更新改造，每年推广使用标准化、轻量化、厢式化的城市配送车辆 500 辆以上，至 2025 年，城市配送新能源货运车辆保有量与可用于新能源货运车辆的充电桩总量比值 $\leq 2:1$ 。

专栏 17 城市绿色货运配送示范工程

建成一批现代化、标准化、集约化的城市货运枢纽，形成 4 个集聚效应强的干支衔接公共货运枢纽站场；建立以标准化城市配送车辆为主体的城市货运车辆体系，新增（更新）城市配送车辆全部采用新能源城市配送车辆，到 2025 年，中、小型城市配送车辆全部使用新能源汽车；城市配送新能源纯电动货车与充电桩的配置比例达 2:1；发展城市绿色货运配送模式，城市中心区大型超市（卖场）、连锁店等商贸流通企业采用共同配送的比例达到 75% 以上；培育一批专业化城市共同配送企业，总量达到 15 家以上；加快配送公共管理信息平台建设，企业城市配送信息系统不少于 15 个。至 2025 年，建成“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系。

（2）提升农村物流服务水平

加快推进三级农村物流节点体系建设，形成以农村物流枢纽站场为基础，以区、镇、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系，推进江宁、高淳省级农村物流示范县（市、区）建设，创建全国农村物流服务品牌；鼓励溧水、六合创建省级农村物流示范县（市、区）。加强邮政普惠网

络建设，在村邮站全覆盖的基础上继续推动村邮站运营、管理模式的创新，通过搭载服务、开放平台、整合电商等手段，强化村邮站功能，成为企业受益、农民增收的综合平台。到2025年，所有区完成农村物流达标建设。

4. 加快推动交邮融合发展

推动在南京南站、南京站、南京北站、禄口机场等交通枢纽建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施，实现邮件快件集中安检、集中上机(车)。加快研究南京南站、南京站、南京北站等铁路站与邮政、快递运输车辆及处理场地设施的衔接配套，在铁路场站内部或周边为邮件快件处理场预留位置，依托铁路站集散中心，加快推动“高铁+邮政快递”联合运营。推动不同运输方式间邮件快件装卸标准、跟踪数据等有效衔接，实现信息共享。发展航空、高铁快递，推动邮件快件多式联运，推动跨领域、跨区域、跨运输方式顺畅衔接和全程运输透明化。推进乡村邮政快递网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享。

(七) 推进智慧绿色平安交通建设

强化科技创新与智慧赋能，筑牢绿色发展优厚本底，牢牢守住安全发展底线，以交通运输高质量发展推动美丽古都建设展现新图景，为建设高质量发展的创新名城贡献力量。

1. 提升交通运输智慧化水平

(1) 推动智慧交通基础设施建设成网

加快基础设施要素数字化建设，推进 BIM 技术在交通基础设施全生命周期中的应用，布局建设重点路段、航段，以及桥梁隧道、互通枢纽、船闸等重要节点的交通感知网络。加快智慧交通基础设施建设，建设 S126 全生命周期智慧公路、秦淮河智慧航道、南京港智慧港口等项目。以南京禄口机场为核心强化综合枢纽智慧停车、客流监测、室内定位与导航系统等的建设，在高速公路新改建项目中开展基础设施数字化试点，提升既有设施通行能力和服务水平。至 2025 年，交通运输领域新型基础设施建设取得显著成效，智慧公路（道路）里程突破 100 公里，全要素感知、全过程管理、全方位服务能力全面提升。

（2）提升服务及行业管理信息化水平

提升出行信息化服务水平。倡导“出行即服务”（MaaS）理念，推动一站式、一票制旅客出行服务。搭建智慧公交云平台，形成涵盖人—车—站—线的智慧公交出行网络。加强运输方式运行信息、换乘信息及相关停车场车位信息的整合共享，建立和完善全市公众出行综合信息服务体系。整合全方式交通运输资源、运行信息发布与支付系统，实现全市“一码通行”，结合人脸识别应用推广，逐步实现全方式出行“一脸通行”。至 2025 年，完成南京智慧公交试点建设，建成并完善城市交通运营管理信息系统。依托城市智能门户“我的南京”综合信息服务平台，加强政府服务热线资源整合运

用，为社会公众提供便捷多样的出行信息服务。

提升智慧物流发展水平。加快云计算、物联网、北斗导航、地理信息、气象信息等物流关键技术的研发和应用，打造智慧物流公共信息平台。提升南京航运交易中心运作水平，融电子口岸、电子政务、电子商务于一体，并与“智慧南京”互联互通。加快推进“智慧口岸”建设，重点完善南京电子口岸门户网站暨国际贸易“单一窗口”建设，重点推进物流和监管等信息采集。提升多式联运信息化水平，加强铁水联运、江海转运、公铁联运等多式联运的信息整合。发展“互联网+”高效物流，加快实现物流活动全过程的数字化，推进铁路、公路、水路等货运单证电子化和共享互认，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务。

推动行业治理数字化转型。建设集公、铁、水、空各种运输方式，城市、区域交通一体化的综合交通运输信息管理平台（TOCC），实现对交通运输运行状态的一体化监测管理、对交通数据资源的一体化分析应用、对社会公众的一体化信息服务以及对应急处置过程的扁平化指挥。建设全市交通运输数据资源管理系统，构建交通运输大数据支撑应用平台，提升规划决策、行业监管、运行监测、应急指挥等领域的信息化水平。推动跨地域、跨行业交通运输相关信息开放共享，依托国家级行业数据共享交换平台和政府数据开放平台，促进交通运输领域信息资源高度集成共享和综合开发，

率先实现都市圈交通大数据开放应用，合理建设数字都市圈。探索和发展交通运输信息化建设成果在区级层面深化应用和服务集成。

（3）增强交通运输领域创新引领能力

推动高新技术在交通中的率先应用。积极推进 5G 在智能交通领域应用，实施南京港集装箱龙门吊智能化改造、5G+智慧汽渡、5G+智慧隧道等项目。推动 5G 在养护巡查、交通执法等行业监管领域应用，利用 5G 网联无人机进行巡检取证、事故情况查看等，实施 5G 技术在道路运输精准执法中应用项目。推进 5G 覆盖交通基础设施，应用于人群流量、换乘客流、进出站客流监测和疏导，实施基于 5G 的南京地铁二号线信号系统大数据诊断研究与应用项目。打造基于 5G、物联网等技术的智能化路网数据采集示范应用——“公路智脑”。探索车路协同、无人驾驶、响应式公交等应用，建设江心洲新型公交都市先导区。

专栏 18 交通运输新型基础设施建设项目		
序号	项目名称	项目主要建设内容
一	信息基础设施建设	
1	南京市交通运输数据资源管理系统建设	建设交通运输数据资源库、交通运输数据资源管理平台，与市政务信息中心共建虚拟交通运输网
2	南京市交通综合执法“421”信息化工程	建设移动执法调度指挥平台、综合执法服务管理平台等，实现数据资源共享、系统平台互通的科技执法
3	南京市交通运输政	依据国家省市深化“互联网+政务服务”改革、做

	务服务综合业务运行平台	大做强“不见面审批”服务品牌的要求，开展南京市交通运输政务服务综合业务运行平台，实现交通政务服务“一网通办”
二	智慧交通基础设施建设	
4	S126全生命周期智慧公路	开展公路交通要素数字化工程、智慧工地工程、公路养护工程、路网运营管理工程建设
5	洪蓝自动化船闸试点建设	依托秦淮河航道整治工程开展自动化船闸试点建设，完善船闸安全监测感知体系，深化BIM数据应用，研发船闸辅助指挥、数字孪生等系统，推进船闸操作和调度系统深度融合，加快船闸设施数字化转型和运行管控智能化升级
6	南京港智慧港口建设科技示范工程	建设包含铁水联运、江海转运的全程物流服务区域性一体化运营监管与服务平台
7	南京禄口智慧机场项目	建设大数据共享服务、机场综合交通管理等平台，实现智慧运行、智慧安全、智慧服务、智慧管理
三	智慧运输服务	
8	南京“智慧邮管”服务平台	通过VR、5G等新兴技术的投入运用，提高行政监管执法效率；通过整合快递市场监管信用信息，实现行业信用管理，为寄递行业信用信息的规范化和常态化管理提供数据支撑；监测寄递服务数据，为行业高质量发展提供数据支撑和决策支持
9	新型公交都市先导区建设	主要由“车、路、云”三部分构成，明细如下：1、车：购置约20辆各类自动驾驶车辆。2、路：70公里各类道路按不同等级改造，使之具备车路协同功能。3、云：云平台及相关配套软件系统，包括交通大数据共享开放平台、车路协同云控平台、高精度数字地图、交通全景运行感知系统，信号灯控制系统、精准公交调度系统等
四	交通大数据应用	
10	城市交通拥堵大数据智慧治理技术应用	集成机器学习算法，完善短时交通预测功能，节假日等开展拥堵预测分析，制定车道级管控策略

	用	
11	南京区域性航运物流大数据平台	整合南京航运物流大数据资源，为政府、行业、相关企业及公共用户提供大数据分析报告、航运指数数据等
12	基于大数据的南京地铁短时客流精准预测技术应用	基于地铁 AFC 数据和其他多源数据，分析乘客路径选择和站点客流分时变化规律，开发短时客流预测系统，优化列车开行方案和时刻表
五	新技术应用	
13	南京港集装箱龙门吊智能化改造	基于 5G 技术，实现龙门吊、桥吊远程控制、高清视频实时回传等
14	5G 技术在道路运输精准执法中应用	在南京小红山等客运枢纽试点“5G+执法终端+车牌智能识别”；基于 5G 技术开发船舶显性违章识别系统
15	基于 5G 的南京地铁二号线信号系统大数据诊断研究与应用	基于 5G 大带宽、高速率性能特点收集处理轨旁、车载系统的大数据，实现系统数据可视化和故障快速诊断
16	5G+智慧汽渡(升级改造)建设	建设融合 5G 专网的高效传输网络、数据处理中心、调度指挥中心、渡运主动安全管理系统及运营服务系统等应用平台
17	5G+智慧隧道建设	建设覆盖长江隧道、扬子江隧道 5G 网络，研发隧道综合管养平台、指挥调度平台和安全管控平台，实现大流量下车道管理、运行速度智能控制

打造交通创新产业集群。培育创新型智能交通产业，建设溧水智能网联汽车产业创新基地，提升智能汽车技术研发和孵化水平。推进秦淮区省级车联网先导区建设，在自动驾驶、车路协同、智能车联等领域加快研究应用步伐，将南京打造成为长三角地区智能网联汽车产业发展龙头。提升轨道交通产业链现代化水平，支持拥有自主知识产权的整车、关

键核心零配件等产品先试先用，推动综合实力进入全国前五。培育航空航天等未来产业集群，重点发展航空器整机制造、无人机制造、航空发动机、机载系统、空管和地面设备系统、通航新材料等领域。建设具有全国影响力的交通科技产业创新平台，瞄准国家重点实验室目标建设紫东综合交通实验室，突破智慧交通、先进交通装备等关键核心技术，促进科研成果转化，支撑紫东地区打造“创新引领极”。

2. 提升绿色可持续发展能力

（1）强化生态保护污染防治

落实绿色低碳发展理念。将绿色发展理念贯穿于交通基础设施可、设计、建设、运营和养护全过程。实施交通生态修复提升工程，构建生态化交通网络。打造沿江港口绿色示范区，实施绿色航道建设专项行动。积极推进绿色公路、绿色枢纽场站示范工程建设，构建交通绿色生态廊道。推行生态环保设计和生态防护技术，最大限度保护重要生态功能区、避让生态环境敏感区，加强永久基本农田保护。建设项目严格执行国家环境保护“三同时”制度。严格施工环境保护，严控施工污染，优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术。推广使用低噪沥青等材料。

加强重点领域污染防治。进一步提升港口船舶污染物接收、扬尘管控、水污染防治、油气回收治理、岸电设施配套等能力，并加强对相关设施运营维护的监管，确保正常使用。

加快推进港作机械“油改电”和“油改气”，淘汰不符合环保要求设施设备。加大内河危险品运输船舶的监管，开展水路运输经营者、船舶管理业务经营者资质专项治理，推进危险品运输船舶定位识别装备安装使用，严格实施危险品运输船舶申报检查制度。通过加强规划控制、推广降噪路面、建设隔音设施、强化交通管理、推动车辆升级等措施，综合防治交通噪声污染。

（2）推进交通运输节能减排

加大重点车型标准化治理工作，推进厢式化、模块化、轻量化等先进车型发展。推动 LNG 动力船舶、电动船舶的建造和改造。加大新能源和清洁能源车辆在城市公交、出租网约车、城市配送、邮政快递、机场、铁路货场、港口等领域应用，实现新能源和清洁能源公交车占比达 90%，货运配送车占比达 30% 以上。加快充气充电设施配套建设。推进老旧柴油车淘汰，依法注销不合规车辆的相关道路运输证件。限制非新能源车辆进入交通敏感区域，逐步实现重点领域和区域温室气体“零排放”，积极创建省级零碳交通示范区。加快船舶受电设施建设和使用力度，逐步提高岸电设施使用率，具备条件船舶靠港岸电使用率达到 100%。探索加氢站建设以及氢能在物流运输、交通客运等领域的发展应用，争取“十四五”期间投放 500 辆左右氢能城市公交和物流配送车辆。

（3）促进资源节约集约利用

统筹交通线路、枢纽等设施布局，集约利用通道线位、岸线、土地、空域、水域等资源，鼓励建设功能复合型交通走廊、过江通道、一体化站场。推行适应节约土地要求的交通工程技术，优化交通工程建设方案。建立公共交通导向的土地利用模式，推动综合交通枢纽与周边用地一体化开发，提高单位用地面积的交通运输周转量。合理有序开发岸线资源，严格岸线使用审批程序，开展单位岸线吞吐量或纳税额考核，发展集约化、现代化、专业化港区。鼓励标准化设计及工厂预制，推广和应用新技术、新工艺、新材料和新设备。在废弃材料绿色循环利用、交通工程装配式构建技术标准认定、应用推广、政策支持等方面创造良好条件，推动交通工程工业化建造产业发展，提高交通装配式构件占比。

（4）强化绿色交通科技支撑

强化科研单位、高校、企业等创新主体协同，开展以绿色交通新技术、新产品、新装备为重点的科技联合攻关，在新能源和清洁能源应用、交通污染综合防治、交通生态环境保护与修复等领域取得一批突破性科研成果。完善绿色交通科技创新成果的评价与转化机制，加快先进成熟适用绿色技术的示范、推广与应用。探索开展绿色交通领域标准化工作，研究制定绿色交通统计、评估、考核机制，进一步加强能耗及污染排放监测统计体系建设，实现交通基础设施、运输装

备、运输服务、能源消耗、资源占用、环境监测等关键数据全覆盖采集。

3. 提升交通运输安全水平

(1) 完善安全生产责任体系

加强交通运输行业安全生产监管，健全安全生产制度，构建安全生产标准化管理体系，促进交通运输企业安全责任落实。鼓励发展交通运输安全管理第三方服务，推进交通运输安全生产诚信体系建设。实施硬措施管控“两客一危”班线客运、旅游客运车辆、危险货物运输车辆运输安全。实施更高标准运输市场准入，优先发展安全系数高、经营条件好的危险化学品运输企业，全面清理“两客一危”车辆挂靠。

(2) 提升交通设施安全性能

全面实施道路安全生命防护工程，实施国省干线公路安全生命防护工程 200 公里以上。全面开展农村道路临水等危险路段安全防护工作，大力建设平安放心路。构建高速公路和长大桥梁营运、公路水运工程施工安全风险防控和隐患排查治理双重预防机制，防范重特大事故。开展自然灾害综合风险公路水路载体普查。加强交通运输安全防控关键技术和装备研发，应用大数据、人工智能等现代信息技术增强行业安全发展创新能力，提升重点领域的安全防控能力。

(3) 提高安全监督管理水平

深化和完善超限超载治理。建设完善治超非现场综合管

理平台,推广实施货车超限超载运输非现场综合执法系统工程。运用动态称重、大数据等新技术,提升全市科技治超水平。加快推动治超信息化建设和部省联网,建立健全治超信息化综合管理平台,整合路面、源头和各治超卡点采集数据,有效提升治超工作的精准性。建立危货运输车辆监测监管平台,融合本地车辆主动安全防控系统信息,建立在苏营运危险货物运输车辆动态监测监管机制,并对在宁营运外地车辆进行识别比对、筛选跟踪。

加大对重大设施安全监管力度。对国省干线长大桥、系杆拱桥等特殊桥梁安装桥梁健康监测系统,构建在役长大桥隧安全风险管控体系,完善长大过江隧道运营安全双重预防体系,提升长大过江隧道一体化运营管理效率、标准化建设水平。开展港航监管智慧信息化系统建设,完善板桥汽渡监控及船舶智能驾驶辅助系统,建立覆盖全渡运流程的视频监控系统,对渡运进行实时监管和实时信息发布。通过联合第三方建立安全管理网络信息平台,实现施工现场监控充分覆盖。

(4) 强化交通应急救援能力

构建分层次的应急预案体系,完善市区两级交通运输管理部门和交通运输企业各类应急预案。建立纵向贯通、横向协同的多部门联动应急机制。统筹建设交通运输突发事件应急物资和装备库,优化专业应急救援力量布局,加强应急救

援专业装备配备和资金保障。深化交通运输部“公路水路安全畅通和应急处置系统”示范项目的应用推广，构建道路水路运行监测、应急队伍、应急资源一张网，提升道路水路安全畅通管控和应急处置辅助决策能力水平。组织开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。健全与常态化疫情防控相适应的交通保畅和管控机制，保障突发公共事件下经济社会运行秩序。

（八）推进治理体系和治理能力现代化

探索交通运输领域现代化治理新路径，引导行业管理理念创新、路径革新和举措创新，以体制机制变革增添发展动力，为建设高效能治理的安全韧性城市增添效能。

1. 深化重点领域改革

推进交通运输综合行政执法体制改革。深化交通运输综合行政执法体制改革，指导和推动各区交通运输综合行政执法改革工作。扎实开展“四基四化”建设，推动基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化和基层执法工作信息化。建设基层执法机构指挥中心，加强全市交通运输执法统一调度指挥，发力智慧执法能力建设，加快执法领域5G网络覆盖建设，建立2个依托5G网络精准执法试点项目，构建“一体化+智慧执法+信用监管”的综合执法新模式。借助大数据、云计算、人工智能等先进技术，拓展在违法行为智能化发现、管理执法数据共享、非现场执

法等方面的运用，显著提升先进技术在交通执法领域应用率和普及率。建立跨区域联合执法协调机制，推动各级交通运输主管部门建立健全执法联席会议制度。落实交通运输行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度和“双随机、一公开”监管模式，推进交通运输行政执法规范透明公平公正。到 2025 年，基本建成高质量交通运输综合行政执法监督体系，交通执法总体发展水平走在全国前列。

推进综合交通运输管理体制变革。持续深化城乡综合交通一体化改革，统筹制定交通发展战略、规划和政策，加快建设现代化综合交通体系。加强综合交通运输体系规划，强化规划协同，探索建立交通运输战略规划、发展规划、空间规划紧密衔接的规划体系，推进“多规合一”“多规融合”，提高政策统一性、规则一致性和执行协同性。完善省、市交通运输规划对接机制，围绕落实区域协调发展战略及城市群、都市圈发展，完善跨领域、跨区域、跨层级、跨方式的交通运输协同发展工作机制，开展南京都市圈综合交通一体化规划，率先在都市圈交通高质量一体化建设方面取得新突破。

推进综合交通运输投融资体制改革。推动市级交通运输领域财政事权和支出责任划分改革。加强交通建设资金的使用监管，建立资金使用绩效考核机制，研究交通运输领域债务重大风险防范机制。构建更加稳定的资金保障体系，利用

政策资源引导社会资源，以政府投资撬动民间资本，把潜在资源转化成现实资金。依托重大交通项目捆绑土地收储，通过土地出让收益积极筹措交通建设资金；研究引导社会资本积极投资交通运输项目的方式和机制，创新经营性收费公路融资模式，实现社会资本合理回报与交通项目滚动发展的双赢局面；研究构建铁路建设投融资长效机制。

2. 加强法治交通建设

建立健全交通运输法规制度体系。聚焦交通运输法治政府部门建设实践问题和立法需求，谋划未来五年立法计划和立法项目储备，适时修订《南京市农村公路条例》《南京市公共客运管理条例》《南京市航道管理条例》，开展《南京市有轨电车交通管理办法》立法后评估工作。参与《南京市非现场执法管理办法》编制工作。加强行政规范性文件制定和监督管理，切实做到有件必备、按期报备、完整报备，确保行政规范性文件备案率、及时率、规范率达到 100%。加强行业标准体系建设，在保障现行交通运输标准规范有效实施的前提下，围绕网络预约出租汽车、汽车分时租赁、互联网租赁自行车、道路客运定制服务和绿色出行比例等交通运输新业态发展的制度机制、重点领域，开展标准规范的创新研究。落实普法责任制，营造行业良好法治环境。到 2025 年，基本建立符合南京交通运输发展现实需求、覆盖全面、特色鲜明的标准规范体系。

提高严格规范公正文明执法水平。完善交通运输信息公开制度规范，建立健全政务公开内容、流程、平台、时限等相关标准。严格落实行政执法程序，以交通运输行政执法程序建设为抓手，严格履行《交通运输行政执法程序规定》，细化明确立案、调查、决定、送达等各个环节操作流程、实施要求和文书制作。组织开展运输领域、工程建设领域系列执法专项行动，规范公正文明执法，严肃执法纪律。进一步端正执法理念、改进执法作风、规范执法行为，把公正执法理念贯穿行政执法全过程，做到裁量公正，处罚公平。全面执行行政执法“三项制度”，即行政执法公示制度、全过程记录制度和重大行政执法决定法制审核制度。

3. 加快推进信用交通建设

建立健全行业信用制度。落实《江苏“信用交通省”创建工作实施意见》等文件要求，聚焦运输服务、工程建设、公路治超、港航管理、安全生产、生态环境等重点领域，完善信用监管制度，紧抓信用信息归集、共享、评价、奖惩等关键环节，构建以信用为基础的新型监管机制，推进相关标准规范修订，在出台的信用相关法律法规中积极推动纳入交通信用建设相关内容，创建“信用交通城市”。

推进交通信用信息共享。打破行业信息归集共享壁垒，加快与发改、公安等部门沟通协调，努力打通“大交通”信用信息归集共享，在交通出行与物流领域加强信用建设，开

展重点领域失信行为专项治理。与住建、市政、税务、金融、自然资源、生态环境、社保等相关部门，建立完善共享与交换交通运输从业企业和人员相关信用数据的机制，做好联合奖惩等工作。加快构建交通运输行业信用信息数据库，对企业和从业人员实施分级分类管理。探索研究都市圈交通领域信用合作，打造诚信都市圈。

推进信用产品有效应用。鼓励第三方信用服务机构加强对交通行业公共信用信息和非公共信用信息的整合，形成多样化的信用服务产品，并深入推进第三方信用报告或信用承诺在行业准入和行业管理中的有效应用。推动相关部门在政府采购、招标投标、申请政府公共资源分配等行政管理事项中，优先使用或鼓励市场主体运用由第三方信用服务机构出具的信用报告、信用信息以及产品。创新应用交通运输信用产品，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。

4. 加强交通文化品牌建设

实施交通文化建设工程。深化交通文化品牌、服务品牌、诚信品牌等建设，加大先进典型培养力度，优化配置交通运输文化资源，丰富交通场所文化元素，提升交通职工文化素养，把交通文化设施、文化项目、文化产品建设成具有广泛影响力的思想文化传播平台。扩大交通运输文化品牌效应，提升交通运输“软实力”。

加大宣传力度，强化品牌效应。加强国际性综合交通枢纽、交通强国先进示范市的新媒体宣传，引导形成党委政府、社会公众支持交通发展的良好氛围。深入开展交通法治宣传教育，建设交通法治文化，营造交通领域遵法学法、守法用法的社会氛围。加强宣传引导，倡导安全、绿色出行理念，提升全体交通参与者的文明素养，使文明出行、文明服务、文明管理和文明执法蔚然成风。

（九）建设交通强国先进示范市

落实《交通强国建设纲要》《交通强国江苏方案》《交通强国南京实施方案》，实施南京“十大行动”。力争到2022年，形成若干初具成效的亮点示范。到2025年，交通强国先进示范市建设取得显著成效，多个领域走在全省、全国前列，部分领域达到世界先进水平。

1. 推动南京“十大行动”落地

构建国际性综合交通枢纽。发挥公铁水空管方式齐全，空港、海港、铁路枢纽集聚优势，强化国际人员往来、物流集散、中转服务等综合服务功能。提升禄口机场枢纽地位和能级，重点强化空港全球联结、洲际直达能力。做大做强区域性航运物流中心。打造国际班列枢纽，强化“宁欧”品牌。

建设国家公交都市标杆。构建以城市轨道交通为主体、多层次地面公交为网络、慢行交通为延伸的城市公共交通系统。加快城市轨道交通建设，优化常规公交线网和运行组织，

提供更加细分、更加灵活的公交服务。打造便民生活慢行交通网，增强居民绿色交通出行意识，提升绿色出行比例。

建设“轨道上的都市圈”。加快都市圈城际铁路建设，创新一体化规划建设运营模式，并强化与高速铁路、城市轨道的融合，打造以轨道交通为标志的都市圈“1小时通勤圈”。

打造枢纽经济发展典范。统筹提高海港、空港、高铁枢纽地位和客货运功能，优化枢纽经济区“多位一体”管理模式，打造以南京空港枢纽经济区为代表的全国枢纽经济发展样板。

推进一江两岸交通一体工程。服务江北新区和自贸试验区建设，加快构筑功能复合的过江通道体系，推进一江两岸交通一体工程，支撑“两区”与主城人才、产业、金融的高效联动，打造城市拥江融合发展的典范。

创新“农村公路+”发展模式。打造“四好农村路”全国示范市，推动“农村公路+管理、旅游、产业、科技、安全、生态、物流”等发展示范。

打造多式联运示范工程。依托南京港集团“连长江、通亚欧、对接沿海、辐射中西部的多式联运示范工程”和中国储运“陆港一体”大宗物资多式联运示范工程，打造长江经济带海江河、公铁水联运的重要枢纽。

打造数字交通“领跑者”。加大智慧交通基础设施建设力度，推进物联网、5G、云计算、BIM+GIS等技术在交通

基础设施建管养运方面的应用。打造省级车联网先导区，鼓励并规范发展新业态、新模式，激发我市交通运输行业万众创新的发展活力。

创建科技兴安发展典范。重点强化基础设施安全保障，强化科技支撑行业管理，从本质上提升交通安全水平。

深化综合交通运输改革。建立健全适应现代综合交通运输体系建设的体制机制，重点推进交通运输综合行政执法改革、行业监管体制机制改革、城乡交通一体化改革等工作。

2. 复制推广并持续拓展亮点示范

总结经验推广普及。按照建成一批、推广一批的原则，总结形成若干典型案例集和指南、规范、标准等成套技术，积极推广亮点示范，推动交通运输探索性、创新性、引领性发展。

加强应用优化提升。以技术创新为驱动，持续推动新一代信息技术与交通运输行业的动态、深度融合，进一步加强5G、北斗系统、区块链、人工智能等在交通领域的应用，在全省、全国打造交通运输创新发展高地。

拓展丰富行动内涵。持续性推进南京“十大行动”，完成创建任务的同时，丰富既有行动建设任务，拓展新的亮点示范，持续性为交通强国、交通强省建设贡献南京智慧和南京力量。

四、深化改革、创新驱动，为规划实施强化支撑保障、凝聚强大合力

（十）保障措施

坚持党对交通工作的集中统一领导，强化政策协调协同，健全规划实施保障机制，推动形成全社会关心、参与规划实施的强大合力，将“十四五”综合交通运输体系发展规划美好蓝图转为发展实效。

1. 加强党的领导

加强党对交通运输工作的全面领导，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，为规划实施提供政治保障。各区、各部门要结合本地实际和部门职责，细化落实主要目标和重点任务，压实责任，强化举措，确保各项工作落到实处、取得实效。市交通运输局会同相关市级部门、各区、行业机构及企业等，围绕发展目标与重点任务，建立沟通协调机制，落实各项工作主体责任部门，促进自然资源、环保、财税、金融、投资、产业、贸易等政策协同。

2. 加大政策支持

“十四五”时期，全市综合交通运输发展计划总投资约4050亿元（含城市轨道交通），实施重大项目120个左右。

强化资金保障。建立“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通投融资体制机制，创新推进综合交通运输体系发展的投融资模式，形成多主体、多层次、多元化投入

格局，努力拓宽交通投融资渠道。强化财政资金保障，积极发挥财政性资金的关键作用，引导和鼓励社会资本积极投资交通领域，强化债务风险防控。积极争取国家资金和政策支持，鼓励利用政府债券、企业债券、REITs、PPP等方式，拓宽重点交通项目建设资金来源。充分发挥国有企业投资主体在综合交通投资、建设、运营领域的主力军作用，深化交通运输市场合资合作。加大交通项目收储土地力度，通过土地增值收益反哺交通建设。

加强用地保障。加强与国土空间规划衔接，及时将重大交通建设项目纳入国土空间规划，加强重要通道、重大设施和重大项目空间预控。合理安排交通建设项目，优先考虑土地利用效率高、单位土地交通承载量大的交通项目，促进空间利用向集约紧凑、功能复合、低碳高效转变。有效化解交通重点项目用地指标、占补平衡指标、永久基本农田补划等难题，保障重大项目用地需求。

3. 完善实施机制

注重强化行业内外、上下规划的协调和衔接，着力推动“多规合一”。建立常态化沟通渠道，加强交通与国土空间、生态环境、水利等关联领域规划的深度对接、融合，为规划实施空间留白。注重行业自身规划的衔接，加强发展战略、中长期规划与五年规划的统一和衔接。加强与周边城市的衔接。市辖各区在编制综合交通运输规划时，要贯彻本规划的

总体部署，落实本规划的总体要求。

4. 强化监督评估

建立规划实施的监测评估机制，创新统计方法，完善交通运输统计监测体系，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题。制订规划风险防范及应对方案，加强对规划实施风险的预判，适时调整规划和相关政策。组织第三方对“十四五”实施项目的年度考核、中期评估。加大规划宣传力度，形成全社会关心综合交通“十四五”实施项目的良好氛围。