

无锡市“十四五”综合交通运输体系 发展规划

前 言

“十四五”时期是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，全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想 and 习近平总书记对江苏工作重要讲话指示精神，深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求的重要时期，是无锡乘势而上全面推进社会主义现代化建设、向第二个百年奋斗目标进军的关键时期，更是无锡打造全国性综合交通枢纽、建设具有全国辐射力交通枢纽名城的重要阶段。交通运输作为国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是服务经济发展和公众出行的重要载体。无锡交通应立足城市特征，完善现代综合交通运输体系，为无锡勇做全省“争当表率、争做示范、走在前列”排头兵，建设“强富美高”新无锡提供强支撑、作出新贡献。

《无锡市“十四五”综合交通运输体系发展规划》以国家、省相关规划为指导，主动策应重大战略，围绕《无锡市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》要求，提出了“十四五”时期无锡综合交通运输体系的发展思路、主要目标、重点任务和重要项目，是政府部门履行职责和引导市场主体行为的重要依据，是今后五年无锡交通运输发展的行动纲领。

目 录

第一章 发展基础和环境	1
第一节 发展基础	1
第二节 形势要求	4
第三节 需求特征	6
第二章 总体要求	8
第一节 指导思想	8
第二节 基本原则	8
第三节 发展思路	10
第四节 2035 年远景展望	11
第五节 “十四五”发展目标	11
第三章 全力提升大通道、大枢纽辐射能级	18
第一节 高标准建设太湖湾科创带	18
第二节 完善区域综合运输大通道	19
第三节 着力打造区域性枢纽机场	20
第四节 做精做优无锡（江阴）港	21
第五节 初步形成高铁综合枢纽群	23
第六节 提升区域性物流枢纽地位	23
第四章 构建区域一体化的综合立体交通网	25
第一节 建设多层次融合的轨道网	25

第二节	提升公路网互联互通水平.....	26
第三节	打造绿色高效的港口航道.....	28
第四节	加快通用航空及产业发展.....	29
第五节	提升养护管理现代化水平.....	30
第五章	提升综合交通运输服务现代化水平	32
第一节	畅通国内外双循环通道.....	32
第二节	坚持公共交通优先发展.....	33
第三节	打造高品质的公路客运.....	35
第四节	打造高效率的交通物流.....	36
第五节	持续深化运输结构调整.....	37
第六节	打造高水平的维修驾培.....	37
第六章	打造“慧、安、美、幸”四个交通	39
第一节	加强“智慧交通”建设.....	39
第二节	深化“平安交通”建设.....	40
第三节	推进“美丽交通”建设.....	41
第四节	强化“幸福交通”建设.....	42
第七章	促进城乡交通建设和管理深度融合	44
第一节	提升交通建管运精细化水平.....	44
第二节	打造高效率的城乡物流体系.....	44
第三节	支撑并引领乡村振兴大战略.....	45
第八章	推动行业治理体系和治理能力现代化	46
第一节	强化法治交通建设.....	46

第二节	加强信用体系建设.....	47
第三节	增强创新发展能力.....	48
第四节	深化重点领域改革.....	49
第九章	保障措施.....	50
第一节	加强党的领导.....	50
第二节	加大政策支持.....	50
第三节	完善实施机制.....	51
第四节	强化监督评估.....	52

第一章 发展基础和环境

第一节 发展基础

“十三五”期间，无锡交通始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党中央国务院、省委省政府和市委市政府的各项决策部署，在省交通运输厅的关心指导下，认真做好东向接轨融入、北向引领辐射、南向协同联动、西向湖湾一体“四篇文章”，以交通先行激活区位优势、提升竞争优势、塑造发展优势，加快完善现代综合交通运输体系，积极打造全国性综合交通枢纽。

5年来，无锡交通立足高站位谋划，发展前景更宽。聚焦高站位、大格局研究谋划无锡交通发展，在各类国家级规划中无锡先后被确定为全国性综合交通枢纽、区域性国际邮政快递枢纽、生产服务型国家物流枢纽承载城市；苏南硕放国际机场规划定位为长三角区域性枢纽机场，盐泰锡常宜铁路、苏锡常城际铁路、宜兴至湖州铁路等一大批重大项目纳入国家和江苏省相关规划。

5年来，无锡交通立足融入“双循环”，发展面貌更新。聚焦“枢纽经济”，为融入“双循环”新发展格局提供强有力支撑。航空枢纽架起“空中桥梁”，无锡成为全省首个拥有本土航空公司的城市，苏南硕放国际机场通航城市达到75个，初步建成覆盖国内、辐射亚太、连接欧美的航线网络。港口枢纽放大“驱动

效应”，积极构建了江阴港—洋山港、外高桥港快速通道，大力提升内河集装箱江海河联运发展。物流方面积极发展“多式联运”，首开无锡至上海海铁联运班列，开辟了一条无锡高端货源出口海外的稳定、高效大通道。

5年来，无锡交通立足区域一体化，发展动能更强。聚焦立足长三角一体化、服务苏锡常一体化、做强市域锡澄锡宜一体化和促进城乡一体化融合“四个维度”，重点推进了一大批事关区域发展、民生改善的重大交通项目；促进了干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通“四网融合”，初步形成了“四横四纵两联”高速公路骨架，“8856”普通国省干线公路网和“通江达海”高等级航道网。

5年来，无锡交通立足打好“组合拳”，发展环境更优。聚焦“系统治理、协同治理、源头治理”，精心筹划和精准施策，持续推进交通运输服务能力、治理体系和治理能力现代化。公共交通便利度不断加大，基本形成了以轨道交通为骨架，常规公交为主体，公共自行车、共享单车、巡游出租车、网约出租车等多种出行方式为补充的立体公共交通发展格局，成功入选全省第二批公交优先示范城市建设试点。运输结构调整成效显著，铁路货物发送量、集装箱公铁联运量两项指标均创新高，是全省仅有的两个完成2020年运输结构调整目标任务的设区市之一。物流降本增效走在前列，成功入选全国首批城乡高效配送试点城市以及全国第二批城市绿色货运配送示范工程创建名单，宜兴市成功创

建第二批“江苏省农村物流示范县”；2020年，全市社会物流总费用与GDP比率降至13.26%，低于全国平均水平1.44个百分点。智慧、绿色、平安交通亮点纷呈，成功入选全国首批智慧物流配送示范城市，S342“智慧公路”成为全国首个面向普通公路的综合性智慧公路示范项目；入选全国首批五个“绿色交通城市”之一，是省内首个入选城市、全国首个入选地级市；万车事故起数为全省第3低、万车死亡人数为全省第4低，交通运输运行安全水平居于省内前列。

“十三五”以来，全市综合交通运输体系建设已经取得了一定成效，但仍存在一些问题，主要表现在：一是长三角一体化背景下，区域综合通道均衡化发展，无锡市交通区位优势存在被弱化的风险；苏南硕放国际机场枢纽功能、江阴港作为上海组合港和铁路枢纽功能有待提升，苏南硕放国际机场在区域机场中承担的份额不高。二是面向区域的综合立体交通网需进一步完善，交通基础设施向东对接上海通道能力不足，向北过江通道存在瓶颈制约，向南入浙通道有待完善；苏锡常一体化仍存在“断头路”，锡澄锡宜一体化快速通道尚未完全形成。三是水运优势尚未充分发挥，货运运输结构仍需优化，综合运输服务效率和品质水平需进一步提升。四是行业治理体系和治理能力距离现代化尚有差距，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有待提高。五是重大项目建设存在基本农田、三区三线、资金等要素制约，尤其是普通省道受制约问题愈加凸显，成为“十三

五”时期部分建设项目未能完成的主要原因。

第二节 形势要求

一、构建国内国际双循环新格局，要求交通运输支撑要素流通。“十四五”时期我国将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。无锡作为对外开放广度和深度居于全国前列的城市，面对国际经济贸易格局重构和新冠肺炎疫情对世界经济社会产生重大深刻影响等外部环境，一要确保交通运输经济平稳开局，二要积极融入省“一中心一基地一枢纽”建设，加快形成内外联通、安全高效的物流网络，积极降低国内物流成本，提升国际物流链韧性。

二、开启全面建设社会主义现代化国家新征程，要求无锡交通运输争当表率、争做示范、走在前列。“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的起步期，也是无锡在高水平全面建成小康社会基础上全面开启基本实现社会主义现代化新征程的关键阶段。交通运输作为国民经济中基础性、先导性、战略性产业，交通运输的现代化是经济社会现代化的重要前提。无锡交通必将把握新发展阶段，贯彻新发展理念，适应新发展格局，全面对标社会主义现代化国家要求，积极发挥交通先行支撑作用，率先基本实现交通运输现代化。

三、国家及区域重大战略机遇多重叠加，要求无锡建立支撑区域一体化的开放互联交通。“十四五”时期，“一带一路”、

长江经济带、长三角一体化、苏锡常都市圈、环太湖科创带、锡澄锡宜一体化等重大战略机遇叠加，要求交通基础设施为区域发展提供有力支撑。无锡应把握重大战略实施机遇，高质量推进交通基础设施互联互通，全面融入长三角区域一体化、服务苏锡常一体化、推进环太湖一体化，构建锡澄锡宜一体化的综合交通网络。

四、建成具有全国辐射力的交通枢纽名城，要求交通提供强力支撑。《江苏省“十四五”综合交通运输体系发展规划》要求打造苏州—无锡—南通全国性综合交通枢纽城市，巩固无锡全国性枢纽功能。《无锡市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》提出建设具有全国辐射力的交通枢纽名城目标，实施建设区域交通“大通道”、建设区域交通“大枢纽”、畅通市域交通“微循环”三大行动。无锡交通应强化综合交通枢纽建设，加强枢纽与交通线网的无缝衔接，建设以航空为引领、多层次融合轨道、高快一体化公路、内外畅通水运为支撑的综合交通体系，为枢纽名城建设提供强力支撑。

五、全面开启“美丽无锡”建设新目标，要求交通绿色发展。党的十九大将建设美丽中国作为重要目标，省委十三届八次全会对建设美丽江苏作出全面部署，无锡市委第十三届十次全会明确提出建设美丽无锡是推动高质量发展的重要内容。“美丽无锡”要求加快完善绿色交通体系建设，围绕“碳达峰、碳中和”发展目标，做好交通运输治污、添绿文章，优化运输结构、倡导绿色

出行，将交通通道打造为生态绿色景观廊道，打造美丽交通城市。

六、以人民为中心发展理念，要求着力建设“人民满意交通”。坚持以人民为中心，始终把人民利益摆在至高无上的地位，要求加强普惠性、基础性、兜底性民生建设。无锡交通应贯彻“出行即服务”理念，着力构建多层次、多模式城市公共交通系统，以服务标准化、品牌化、智能化、便利化为主方向，瞄准民生领域，提升交通服务质量，努力满足社会公众多元化的出行需求，树立“城市精细化”发展理念，优化提升交通基础设施品质，以更高质量的交通设施和服务满足人民群众不断提升的美好生活需要，使交通建设的成果惠及广大人民。

七、推动治理体系和治理能力现代化，要求交通加快创新变革。党的十九届四中全会明确提出要推进治理体系和治理能力现代化，交通运输发展要迈进新时代，走高质高效发展道路，打造集成改革 2.0 版本将成为新时期的关键任务。无锡市提出要扎实开展全国市域社会治理现代化试点，使最优营商环境成为无锡最大的“看点”、最佳的“口碑”。治理体系和治理能力现代化要求无锡交通深化“放管服”改革，优化营商环境，深化管理体制变革，大力推进治理体制、工作方式现代化，深化法治交通建设，提高依法行政水平，强化“信用交通”建设，深化人事制度改革，构建共建共治共享新格局。

第三节 需求特征

客运需求进入个性化、便捷化、舒适化发展阶段。随着长三角一体化和锡澄锡宜一体化的深入推进，未来城市间的商务出行、通勤交通将更为频繁，尤其是苏州、常州等周边城市及锡澄锡宜协同发展区与无锡市区的联系将更趋紧密；“十四五”时期公路客运仍是旅客运输的主体，但私人机动化出行需求将更加旺盛，随着高铁、航空客运的发展，人民生活水平的提高、运输距离的加长以及航空运输价格相对下降，铁路和航空客运在综合客运中所占比例也将随之上升。预计 2025 年全社会客运量将达 11984 万人，年均增速为 3.3%，全市公、铁、水、航空客运分别占综合客运的 50.26%、34.33%、6.90%、8.51%。

公路货运仍占主体，但大宗物资中长途运输将逐步向铁路和水运等绿色运输方式转移，航空货运需求旺盛。随着运输结构的深入调整，未来无锡将以推进大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”及多式联运为重点，加快提升铁路、水路等绿色运输方式的占比，拓展集装箱铁水联运班列，并进一步提升航空货运能力。同时，随着以产业强市战略的深入实施，枢纽经济区建设的高起点推进，战略性新兴产业和现代服务业的大力发展，现代产业结构的持续优化也对货运运输发展提出了更高的要求，以航空货运为主的国际高端运输需求将快速增长。预计 2025 年全社会货运量将达 23763 万吨，年均增速为 3.22%，全市公、铁、水、航空货运分别占综合货运的 81.13%、2.56%、16.21%、0.10%。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九届五中全会关于“加快建设交通强国、全面实施乡村振兴战略”精神以及《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》的要求，全面落实国家交通强国战略建设要求和习近平总书记视察江苏重要讲话精神，全面落实“强富美高”新江苏的现代化建设要求和全省交通运输工作会议精神，以及市第十四次党代会会议精神，立足无锡城市发展特征，锚定具有全国辐射力的交通枢纽名城目标定位，以现代化先行示范区为标准，打造“枢纽引领、区域一体、客货畅享、改革创新”四个现代化先行示范标杆。完善区域一体化的综合立体交通网络，进一步提升综合交通运输服务质量，深化“智慧、平安、美丽、幸福”交通建设，推动提升交通治理体系和治理能力现代化，在全省率先基本实现交通运输现代化，为无锡勇做全省“争当表率、争做示范、走在前列”排头兵，为“强富美高”新无锡建设提供强支撑、作出新贡献。

第二节 基本原则

先行示范，创新发展。立足无锡市、面向长三角、放眼全球，

围绕新时代全面建设社会主义现代化新征程，依据无锡“新时代社会主义现代化建设先行示范区”发展目标，坚持交通示范先试先行。坚持创新发展，深化重点领域和关键环节改革，增强交通运输发展内在动力，强化科技创新与智慧赋能，推动交通科技向促创新、促产业转型，以智慧交通的新成效增添发展动能。

生态优先，绿色发展。转变发展方式，向增绿色、减排放转型，以美丽交通的新亮点展示无锡特色。加强交通运输领域节能减排、污染防治和生态修复，全面做好交通运输领域“碳达峰”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，提升交通运输可持续发展水平。

突出融合，协调发展。坚持发挥比较优势，以对接上海为重点，做强市域一体化、服务省域一体化、融入长三角区域一体化、提升中心城市集聚辐射能力，增强融入区域一体化的整体合力。强化各种交通方式协调有效衔接，统筹建设、养护、运营、管理各环节，推进交通运输综合化、一体化发展。

内外循环，开放发展。立足扩大内需战略基点，面向长三角、长江经济带，放眼国内外，以更加开放的姿态，打造陆海内外联动、东西双向开放的综合交通运输体系，以物流网络的新活力保障现代流通体系。以苏南硕放国际机场和江阴港为支点，充分发挥长江黄金水道效能，参与共建共享长三角世界级机场群，畅通国际运输通道。

服务人民，共享发展。坚持以人民为中心的发展理念，推动

客运服务向人悦其行、人享其行转型，统筹发展和安全，以幸福交通的新高度满足公众出行需求，突显对老年人的关爱，突出文化体验，使交通运输发展成果更多更实地惠及全体人民。

第三节 发展思路

一个目标：

——建设具有全国辐射力的交通枢纽名城

四个示范：

——交通枢纽引领发展先行示范

——区域一体互联互通先行示范

——客货畅享品质服务先行示范

——改革创新治理先行示范

六大行动：

——综合交通打造强枢纽。共同参与上海大都市圈和苏州—无锡—南通全国性综合交通枢纽建设，形成国际门户枢纽集群的重要组成部分，强力支撑无锡联通全国、对接全球。

——交通网络服务双循环。完善公、铁、水、空全方位、多层次、立体化的综合交通网络。

——运输服务突出高品质。提升公交、客运服务能力和服务品质；提升国内、国际物流链韧性能力和降本增效水平。

——行业发展展现大作为。着力打造“智慧、平安、美丽、幸福”四个特色交通。

——城乡发展促进深度融合。提升中心城市集聚辐射能级，促进城乡一体化发展，助力乡村振兴战略的实施和农业农村现代化。

——行业管理实现大治理。强化党建发展引领，推动治理体系和治理能力现代化。

第四节 2035年远景展望

到2035年，基本建成具有全国辐射力的交通枢纽名城，综合交通运输总体水平进入世界先进行列。具体来看，建成现代综合立体交通体系，基本形成苏锡常1小时通勤、长三角城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖“123出行交通圈”和国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达“123快货物流圈”，实现交通运输“碳达峰”，向“碳中和”迈进，交通科技创新能力和可持续发展能力世界领先，治理体系和治理能力走在世界前列。

第五节 “十四五”发展目标

一、总体目标

“十四五”期间，以“具有全国辐射力的交通枢纽名城”为目标，以“现代化先行示范区”为标准，着力打造“枢纽引领、区域一体、客货畅享、改革创新”四个交通现代化先行示范。具体而言，推进全国性综合交通枢纽建设，打造苏州—无锡—南通

全国性综合交通枢纽集群，与上海共建国际性综合交通枢纽，基本建成轨道成环成网、公路高快一体、港航通江达海、航空支撑引领的综合交通立体网络，基本形成以城乡一体、区域协同、国内畅通、国际通达为特征的现代运输服务体系，打造“智慧、平安、美丽、幸福”四个交通，交通治理体系和治理能力现代化水平国内领先。到 2025 年，在全省率先基本实现交通运输现代化，基本建成全国性综合交通枢纽，初步实现 1 日通达国内外主要城市、2 小时畅达长三角城市群中心城市、30 分钟覆盖苏锡常都市圈主要区域、30 分钟快速通行市县（含机场）（简称“1233”目标）。

专栏1 综合立体交通规划方案

轨道成环成网：构建“五横二纵”的干线铁路网、环太湖城际圈、“一环八射两联”都市圈轨道网；

公路高快一体：规划“五横五纵三联”高速公路，“九横八纵十联”普通国省干线；

港航通江达海：完善“二纵五横”干线航道网络，强化“一江”江阴港+“一河”无锡内河港“5港区15作业区”港口布局；

航空支撑引领：规划“一主”硕放机场+“1+4+N”通用机场航空体系；

运输通道畅达：形成“四横三纵”综合运输通道。

二、具体目标

——基础设施

建成便捷高效的国际畅联网，联通国际大网络，实现与世界“无缝衔接”。苏南硕放国际机场区域枢纽地位显著提升，国际运输服务水平进一步提升，无锡（江阴）港发展为上海港组合港、

江海联运中转港、区域性特色港，打造为内外贸并举、商港与工业港相结合的综合性港口。

建成多向立体的区域快通网，打通对外大通道，建设全方位“枢纽名城”。强化既有东西向综合通道运输能力，结合太湖湾科创带优势，构建南北向综合交通运输通道，构建面向长三角的综合立体交通网，共建轨道上的苏锡常，高速铁路网络覆盖明显提升，区域国省干线互联互通，内河干线航道绿色高效。

建成广覆深达的市域高快网，畅通内部大循环，完善市域内“互联互通”。做强锡澄锡宜市域交通一体化，市域（郊）铁路建设取得突破，形成“高速公路+快速公路+普通公路”的复合公路网络，公路网络覆盖水平和通畅性进一步提升，中心城区高快一体化路网不断完善。

——运输服务

综合交通运输服务品质不断提升，综合物流服务体系更加专业。客运服务供给手段更加丰富，道路、机场、高铁、城市公交更加便捷，服务更加优质。货运物流转型升级，货物多式联运、无车承运人、货运车型标准化等不断发展，农村物流服务水平明显提升。

——行业发展

“智慧”“平安”“美丽”“幸福”交通高质量发展水平显著提高。“智慧交通”建设稳步推进，新型交通基础设施建设取得显著成效，公众出行信息服务体系和货运物流信息服务体系不

断完善。“平安交通”建设不断深化，交通运输发展更加安全可靠。“美丽交通”进一步发展，资源利用更加绿色集约。“幸福交通”建设更具特色，人民满意度持续提高。

——城乡发展

城市综合功能全面提升，城乡交通发展深度融合。中心城区集聚辐射能力进一步提升，城市交通运输管理更加精细，农村交通基础设施建设稳步提升，城乡一体化发展水平明显提升。

——行业治理

交通行业治理体系和治理能力现代化水平全面提升。强化党建工作引领，组织建设更加先进，干部队伍建设更加扎实，政治生态建设更加严肃。信用体系建设更加创新，法制交通不断健全，交通运输体制机制更加完善。

三、具体指标

无锡市“十四五”综合交通运输体系发展指标表

编号	项目	指标	2020年	2025年	属性
1	基础设施	综合客运枢纽县级覆盖率（%）	71	86	预期性
2		铁路规模面积密度（公里/百平方公里）	6.4	7.6	预期性
3		高速公路里程面积密度（公里/百平方公里）	6.5	7.2	预期性
4		过江通道累计建成数量（座）	1	2	预期性
5		运输机场客货年保障能力（万人次/年、万吨/年）	1000	1500	预期性
			20	30	预期性
6		市域30min苏锡常都市圈通达率（%）	43	65	预期性
7		集装箱多式联运量年均增长率（%）	-	10	预期性
8	社会物流总费用与GDP的比率（%）	13.26	12.0	预期性	

编号	项目	指标	2020年	2025年	属性
9	智慧平安美丽幸福	自动驾驶公交线路（条）	-	≥1	预期性
10		智慧客运枢纽数量（个）	-	3	预期性
11		智慧公路里程（公里）	52.75	75	预期性
12		道路运输事故数下降率（%）	-	20	预期性
13		美丽农村公路里程（公里）	-	400	预期性
14		新购清洁能源和新能源公交车辆占比（%）	-	100	约束性
15		实现地图精准导航的规划发展村庄数量占比（%）	90	100	预期性
16		城市居民公共交通出行分担率（%）	30.1	32	预期性
17	治理能力	信用监管重点领域覆盖率（%）	-	100	预期性
18		高级专业技术人员占专业技术人员比例（%）	7.8	10	预期性

注：1.综合客运枢纽县级覆盖率：该指标反映无锡综合客运枢纽布局水平，衡量不同交通方式的衔接水平。综合客运枢纽县级节点覆盖率=拥有综合客运枢纽的县级节点/全市县级节点总数×100%。

2.铁路规模面积密度：该指标反映铁路规模水平，铁路规模面积密度（公里/百平方公里）=（铁路里程/总占地面积）×100。

3.高速公路里程面积密度：该指标反映高速公路规模水平，高速公路里程面积密度=（高速公路里程/总占地面积）×100。

4.过江通道累计建成数量：该指标为穿/跨长江通道累计建成的数量，反应无锡向北跨江的基础设施容量。

5.运输机场客货年保障能力：该指标反映无锡机场基础设施的服务保障能力，指航空旅客/货物运输能力。

6.市域高速铁路30min苏锡常都市圈覆盖率：市域高速铁路站至苏州、常州市区及下辖县（区）高铁站，包含常熟、昆山、太仓、张家港、金坛、溧阳、吴江等的通行时间在30分钟以内城市所占比例。

7.集装箱多式联运量年均增长率：集装箱多式联运指以集装箱为运输单元，将不同的运输方式有

机组合在一起，构成连续的、综合性的一体化货物运输。通过一次托运，一次计费，一份单证，一次保险，完成货物的全程运输。

8.社会物流总费用与 GDP 的比率：该指标反映经济运行的物流效率。社会物流总费用与 GDP 的比率=物流费用总额/地区生产总值×100%。

9.自动驾驶公交线路：采用 5G 信号覆盖、车路协同、人工智能等先进技术，结合智慧站台、智慧场站等一体化管控系统，实现驾驶车辆智能监控、安全预警和与其他社会车辆的同域协同运营的公交线路。

10.智慧综合客运枢纽：高铁、航空、城市公交、地铁、出租等两种交通运输方式以上快速换乘，且依托“物联网”“人工智能”“大数据”“云计算”等技术，形成智慧、信息化运营。

11.智慧公路里程：以 S342 为代表的智慧公路，具备四方面的功能，包含智慧设施、智慧决策、智慧管控、智慧服务。

12.道路运输事故数下降率：是指车辆在道路上因过错或者意外造成的人身伤亡或者财产损失的事件数量下降率。

13.美丽农村公路里程：主体工程优质、附属设施完善、绿色生态优先、乡土特色突出、管护机制健全、服务成效明显、运营设施齐全、沿线群众获得感强的高质量“四好农村路”。

14.新购清洁能源和新能源公交车辆占比：该指标反映清洁能源公交车的普及水平。新购清洁能源和新能源公交车辆占比=新购清洁能源及新能源公交车数量/新购公交车总量×100%。

15.实现地图精准导航的规划发展村庄数量占比：规划发展村庄分为“集聚提升类村庄”“城郊融合类村庄”和“特色保护类村庄”，要求实现精准导航。

16.城市居民公共交通出行分担率：该指标是衡量公共交通发展水平和便利程度的核心指标。城市居民公共交通出行分担率=公共交通出行量(含轨道、公交、出租车等)/总出行量(全方式出行)×100%。

17.信用监管重点领域覆盖率：包含交通行业管理、养护和建设的行政管理、运输管理等重点领域

的信用监管。

18.高级专业技术人员占专业技术人员比例：该指标反映交通行业专业技术人才的结构水平。高级专业技术人员占专业技术人员比例=交通运输行业高级专业技术人员/专业技术人员总数量×100%。

第三章 全力提升大通道、大枢纽辐射能级

第一节 高标准建设太湖湾科创带

打通太湖湾科创带对外通道。构建“一带两区三圈四中心”交通空间结构，高标准打造环太湖轨道圈、环太湖公路圈、旅游+慢行圈，引领科创带向东联通 G42 高端智能制造走廊，向西联通宁杭生态经济带，向南联通 G50 绿色发展长廊、G60 科技创新走廊。

专栏2 太湖湾科创带交通空间布局构想

一带：太湖湾美丽交通风光带；
两区：太湖新城智慧交通示范区、空港智慧综合枢纽区；
三圈：环太湖轨道交通圈、环太湖公路交通圈、环太湖旅游+慢行圈；
四中心：无锡硕放机场枢纽、太湖新城交通中心、宜兴丁蜀通用机场、宁杭高铁宜兴站。

打造太湖湾科创带特色交通。以空港、太湖新城两区为重点，打造多个智慧换乘枢纽，融入长三角地区综合交通运输信息资源平台，推进太湖湾科创带机场、城际铁路、城市轨道之间的一体化衔接。建立太湖湾科创带智慧快速公交，形成示范效应。总结推广 S342 智慧公路经验，在太湖湾科创带内打造智慧公路网。以 S230 环太湖公路为重点进行美丽公路建设，打造美丽无锡示范路、旅游路。

提升太湖湾科创带运输服务品质。构建通达便利的公共交通

出行体系，结合高新技术企业需求，合理开通定制客运、定制公交服务，提升太湖湾科创带客运交通品质；利用太湖湾科创带拥有的湖岸线优势，建设区域慢行绿道，结合内部航道网络，探索开通马山拈花湾旅游航线、水上巴士特色班线等。

第二节 完善区域综合运输大通道

强化东西向综合运输通道。沿江通道方面推进南沿江城际铁路、沿江高速改扩建等重大项目；京沪（沪宁）通道方面推进苏锡常城际铁路、苏锡常南部高速、G312 无锡段快速化等重大项目，宁杭通道方面推进金宜高速、S360 改扩建等重大项目。

构建南北向综合运输通道。北向打通江阴第二过江通道、江阴第三过江通道，研究张皋通道接线方案，启动靖澄过江通道前期工作。南向利用太湖湾科创圈优势，构建湖西、湖中、湖东通道，湖西通道重点推动盐泰锡常宜铁路建设，推进宜湖铁路、环太湖城际铁路宜兴至湖州段等方案研究，湖中通道即在锡澄通道的基础上，远期探索越湖隧道与湖州对接，湖东通道重点联合苏州，连接通苏杭通道，重点开工苏锡常城际铁路、锡太高速、S230 快速化等。

完善市域锡澄锡宜通道。结合“一体两翼两区”市域城镇空间结构，完善锡澄通道、锡宜通道两大市域通道，推动锡澄 S1 线、锡宜 S2 线建设，在公路一体化的基础上推进快速化对接，建设徐霞客大道、长山大道接新锡路、宜马快速通道接范蠡大道

等快速公路。

第三节 着力打造区域性枢纽机场

扩大航空发展容量和功能。推进 T2 航站楼扩建、机场快速脱离道、进近管制航管、航站区配套（东侧货运区）、航油保障设施建设，加快推进二跑道前期研究工作，视情启动项目建设。围绕共同推进长三角地区民航协同发展努力打造长三角世界级机场群的合作协议，积极协调释放空域资源，拓展加密国际国内航线。加大与上海浦东、虹桥机场在航班备降、应急救援、信息共享等方面的合作，提升协调效率。

专栏3 机场重要基础设施建设概况

机场快速脱离道工程：计划在现有跑道和平行滑行道之间新建3条快速脱离道，其中自北向南降落方向设置2条，自南向北降落方向设置1条，并预留远期跑道延长后快速脱离道道口。

进近管制航管工程：开展进近管制室的具体建设和雷达管制方式转变工作，其中进近管制航管工程主要包括建设：空管自动化系统、甚高频通信系统、内话和语音记录系统、气象信息系统、信号传输网络、数字放行系统，航行情报系统等，并对03号仪表着陆系统进行更新。

航站区配套（东侧货运区）工程：在规划二跑道东侧规划航空货运区建设国际、国内两个货运库，并配套建设滑行道、联络道、机坪及动力区、塔台航管楼、特种车库、公务机候机楼和消防执勤点等辅助设施。

二跑道前期工作：现有跑道东侧新建一条2800至3200米长近距平行跑道，并建设滑行道系统及配套工程。目前正在开展项目前期工作。

推进“四型”机场建设。加快建设平安机场，加强新技术引进，推进苏南硕放机场智能安防系统建设。加快建设绿色机场，

重点针对苏南硕放机场 T2 航站楼扩建工程，将绿色发展理念融入规划、建设、生产运营全过程。加快建设智慧机场，推动机场全方位智能化管理，打造高效率智慧协同运行系统，全流程无感自助通关体系，打造智能化少人机坪。加快建设人文机场，构建生态化人文航站楼。

加快构建机场集疏运体系。完善机场集疏运快速路，东西方向加快推进 G312 快速化、S230 快速化，强化机场与苏州、常州、无锡太湖新城的快速对接，南北方向加快锡东大道、雪梅路快速化，强化与常熟与张家港的快速对接。加快机场集疏运轨道建设，强化机场与市域快轨、城市轨道的串联，推进苏锡常城际铁路、地铁 4 号线二期建设，强化机场对苏锡常和无锡市区、太湖新城区域的轨道连接；推进 S3、S4 轨道线对接常熟张家港、硕放机场与苏州地铁对接研究。

着力推动临空经济建设。着力推进太湖湾科创集聚区、航空货运服务区、临空服务启动区、硕放产业更新区四个重点区块建设。开拓和发掘“航空+”领域，发展“航空+物流”，引导物流总部企业与智慧物流仓储企业集聚；发展“航空+制造”，打造华东首屈一指的航空生产基地；发展“航空+旅游”，设计针对性、多元化的旅游服务产品满足客户需求。

第四节 做精做优无锡（江阴）港

建设上海港集装箱喂给港。推进港口建设向大型化、深水化、

专业化发展，完成申夏港区、长山港区公用码头 20 万吨泊位升级改造工 程。增开江阴至上海港的“五定班轮”“快航航线”。加强与宁波舟山港合作，开辟江阴—宁波集装箱点对点航线，加密至沿江港口和华南、华北港口的精品航线。

打造江海联运中转港。优化内河网络，寻求江阴港与宜兴新港、无锡新安大桥等重点内河集装箱港口合作，推动江阴—无锡城区—宜兴内河集装箱航运示范线的建设。加快滨江路、S444 长山大道、河豚路等疏港快速通道建设。加强与国内外知名航运公司合作，为货运企业提供从工厂至驳船码头、驳船码头至火车站点的拖车服务。

全方位打造区域性特色港。推进无锡（江阴）港申夏港区港口集团通用码头改扩建工程、无锡（江阴）申夏港区港口集团 5 号码头改扩建工程，建设煤炭、铁矿石、钢铁等大宗物资交易市场。打造江阴 LNG 交易平台，依托石利港区，改造 LNG 泊位岸线，改善长江沿岸地区能源结构。推动江阴综保区肉类、药品进口口岸资质的申报工作，探索出台上海进博会商品自江阴港进口优惠政策，推进“一带一路中乌临港产业园”建设，争取纳入国家和省“一带一路”项目库。

推动港口经济区建设。加强电子口岸推广应用，推进跨关区快速通关作业，将江阴一类开放口岸的功能引入内陆海关监管场所和区域。支持江阴港依托临港经济开发区和江阴综保区做精做优。

第五节 初步形成高铁综合枢纽群

大力推进高铁枢纽建设。结合盐泰锡常宜铁路建设，争取预留张明桥线路所，并统筹规划苏锡常城际铁路接入线位，设置惠山站存车场，提升惠山站运行资源调配能力和互联互通功能，将惠山站打造成为区域铁路交汇转换的重要枢纽。结合南沿江铁路建设，打造江阴站枢纽。推动宜兴站改扩建，提升枢纽服务水平。高标准做好火车站南广场片区城市设计及建设工作，力争打造无锡对外“新名片”。

加快高铁枢纽群建设。依托铁路、民航、公路、轨道交通等多种方式，打造层次清晰、功能完备、布局合理的客运枢纽群。构建以无锡东站、无锡站、惠山站为龙头，新区站、江阴站、宜兴站为联动，服务全域、辐射周边、集聚高效的高铁枢纽群。

协助推动临铁枢纽经济发展。加强锡东新城商务区与上海虹桥商务区、昆山花桥商务区联动，打造对接上海、融入长三角的“桥头堡”；推动高铁站前区综合开发，加快江阴、惠山高铁综合体建设，加快宜兴站区配套设施建设，推动站前区开发与国土空间规划协同发展。

第六节 提升区域性物流枢纽地位

布局国际物流供应链，提升区域性枢纽机场辐射能力。推动顺丰、圆通等快递公司依托硕放机场采用全货机模式开展国际航空运输服务。试点探索苏南硕放机场与无锡东站、无锡新吴区各

产业园区构建组合型物流枢纽，建设区域运营中心，发展卡车航班，利用客机腹舱、货运专机等方式，编织多层次的航空货物运输网络。探索建设东北亚、东南亚、港澳台等地区航空货运中转基地，加密日韩等亚洲货运航线，提升飞往德国哈恩、美国辛辛那提、美国芝加哥等洲际货运航线运营质效。

整合航运资源，融入上海国际航运中心组合港。强化东向国际运输通道，加密至上海洋山港的外贸内支线航班，提升水水联运水平，将江阴港打造成上海港的喂给港及中转港。布局上海港母港外延港项目（即 ICT 上海临港场站集并项目），将无锡作为上海港母港的外延港。

优化市域物流枢纽和园区布局。结合公路货运通道规划调整，优化全市物流园区及物流中心布局，推动区域生产型物流园区调整至城市外围地区集聚集约发展。围绕生产服务型国家物流枢纽建设，重点以苏南快递产业园、无锡高新物流园为载体，打造空港物流枢纽；以江阴港及周边园区为主体，打造海港物流枢纽；以无锡西站物流园、玉祁物流园为主体，江阴青阳物流园、宜兴物流园为联动，构建“一体两翼”发展的陆港物流枢纽。

第四章 构建区域一体化的综合立体交通网

第一节 建设多层次融合的轨道网

融入国家高铁大通道，打造客运铁路枢纽。南北向启动盐泰锡常宜铁路建设，补齐无锡南北向缺少高速铁路的短板，打造无锡市区十字形高铁枢纽，同时推进盐泰锡常宜铁路北向接入京沪辅助通道和沿海通道、南向新增宜湖铁路，探索远期接入杭州西站的可行性。东西向续建南沿江城际铁路，强化铁路与上海大都市圈的对接。做好高速磁悬浮系统、高速轮轨（含可变轨距）客运列车系统在京沪（杭）通道的走廊预控。

强化南北向货运通道，提升枢纽联运水平。推动新长铁路复线电气化改造及宜兴城区段改线。统筹江阴站货场搬迁，谋划铁路专用线联通月城站与月城南作业区，打造公铁水联运示范区。

建设轨道上的长三角。以东向对接上海都市圈为目标，强化苏锡常轨道对接，推动苏锡常快线城际铁路建设，并向东衔接嘉闵线进入上海。推进 S3、S4 线路对接常熟、张家港方案研究。推动常州—江阴—张家港都市圈城际轨道前期研究。

构建锡澄宜市郊轨道网。加快推进锡澄 S1、锡宜 S2 线建设，探索 S2 东延对接如通苏湖城际。依托轨道交通站点建设城市换乘枢纽，强化重要站点与地铁系统一体化设计及无缝衔接。

专栏4 重要铁路规划建设概况

盐泰锡常宜铁路：已纳入《国家中长期铁路网规划》，处在前期阶段。起点盐城、终点宜兴，是联系沿海、苏北、苏中及苏南地区的快速干线，在无锡设惠山站、宜兴站、江阴站，设计时速350公里/小时。

宜兴至湖州铁路：已纳入国家规划。向北与盐泰锡常宜铁路贯通，向南与湖杭高铁贯通。

南沿江城际铁路：处于施工阶段。起点南京南站，终点太仓站，在无锡设江阴站，设计时速350公里/小时。

苏锡常快线城际铁路：处于前期阶段。起点常州奔牛机场，自硕放向东进入苏州，终点至上海。

S1线：处于施工阶段。规划连接无锡与江阴，预留靖江方向通道，远期规划支线自江阴马镇站引出，连接无锡东站和机场。

S2线：处于前期阶段。规划连接宜兴、太湖新城、无锡硕放机场。

S3线：处于规划阶段。规划连接苏南硕放机场、常熟。

S4线：处于规划阶段。规划连接苏南硕放机场、张家港。

第二节 提升公路网互联互通水平

一、加密区域对外高速大通道

缓解过江通道交通瓶颈。续建江阴第二过江通道，开工建设江阴第三过江通道，并推进过江通道高速接线建设，同时启动靖澄过江通道前期研究，巩固无锡向北的过江通道优势。

加快区域高速公路建设。在建成苏锡常南部高速的基础上，推进沿江高速扩建、锡宜高速扩建、锡太高速新建、金宜高速新建和常宜高速二期新建工程，与常州协同推进靖澄常宜高速研究。

专栏5 重要高速公路建设概况

江阴第二过江通道：在建。北接靖江，南连江阴，全长约11.8公里，行车道采用双向六车道，设计速度100公里/小时（主线）、50公里/小时（辅线）、过江段隧道80公里/小时。

江阴第三过江通道：前期阶段。北接靖江，南连江阴，上层为8车道高速公路，下层为4线铁路，大桥长度约7公里（含引桥），为盐泰锡常宜铁路和新长铁路及公路复合过江通道。

苏锡常南部高速：在建。起于常州前黄枢纽，终于无锡南泉枢纽，全长43.9公里，双向六车道，前黄枢纽至马山互通段设计速度120公里/小时，马山互通至南泉枢纽段设计速度100公里/小时。

锡太高速：前期阶段。起于无锡北枢纽，终于湘城西枢纽与原苏昆太高速公路衔接至太仓东，全线长约50.209公里，双向六车道，起点至长安枢纽路段设计速度100公里/小时，其余段设计速度120公里/小时。

金宜高速：前期阶段。起于常溧高速长荡湖互通与儒林互通之间，终于S263，全长29.117公里。

常宜高速二期：规划阶段。起于常宜高速一期与锡宜高速交叉处，终于宁杭高速，全长约32公里。

二、强化区域国省干线互联互通

共建苏锡常都市圈一体化路网。重点与苏州、常州等城市联合实施“断头路”打通和“瓶颈路”拓宽工程，续建 S340 惠山段、S261 惠山段，开工 S357，推进 G312、S230 与苏州的快速化对接。

做好苏锡常一体化项目谋划，预留发展余地。积极与苏州、常州共同谋划重要公路的优化调整，推进 G346 江阴段、张皋通道南接线、S122 江阴大道西延、S232 江阴段改线、S261 南延等干线公路方案对接研究，做好规划衔接，共同谋划苏锡常一体化

发展蓝图。

三、畅通市域公路内循环

推进锡澄锡宜公路一体化。江阴方向重点加快 3 条快速路对接，分别为海港大道—惠澄大道快速化、凤翔路—锡澄路快速化、新锡路—长山大道（S444）快速化，推进 S229 江阴剩余段、锡东大道快速化建设，宜兴方向加快推进 S341（含宜马快速通道）的建设。

推动通道型普通国省干线规划建设分流通道。开展无锡市区货运绕城公路前期研究，并力争启动建设，解决过境交通对无锡城区的干扰，并结合货运绕城公路研究无锡市区货运骨架方案。加快推动 S342 张渚段、S263 宜兴西环、G104 宜城段（快速化）改线，力争启动建设，进一步降低过境交通对沿线城镇出行的影响。

开展国省道规划调整研究。紧抓江苏省省道网规划调整契机，提前谋划下一轮国省干线规划方案。围绕苏锡常都市圈、市域、市区三个重点，构建骨架层、干线层、集散层三级路网体系。开展钱胡路、货运绕城公路、张皋通道南接线、顾桐公路、惠澄大道，世纪大道—友谊路，S444 南延等调整为省道规划研究，S342、S230+S360 调整为国道规划研究。

第三节 打造绿色高效的港口航道

进一步强化内河港建设。加快推进新安大桥作业区和宜兴新

港作业区建设，开工宜兴港区旺达物流集装箱码头扩建，推进内河集装箱船大型化发展。

畅通“通江达海”航道网体系。畅通内河集装箱运输通道，加快内河局部浅段、碍航桥梁建设和改造，全面完成锡澄运河航道整治工程扫尾工作，重点实施申张线、锡溧漕河无锡段、芜申线宜兴城区段等重点航段整治工程。探究芜申运河进入太湖对接上海航线。

推动跨区域航道共建共享。强化跨市航道与苏州、常州等周边城市在航道整治、养护工程中的衔接与合作，实现资源共建共享，进一步放大无锡内河水运优势。

第四节 加快通用航空及产业发展

协力打造区域通用航空机场群。建成投运宜兴丁蜀通用机场，打造为无锡首个 A 类通用机场。加快通用机场布局，推动马山、锡山通用机场及规划临时起降点开展前期工作，力争开工建设。加快与周边通航合作，谋划通航短途客货运输航线布局。

着力构建“通航+”特色品牌。大力推进丁蜀通用航空产业园建设，发展通航娱乐产业，促进通用航空与旅游、体育以及互联网、创意经济的融合，重点发展低空观光、通航运动，鼓励发展公务航空。扩大通用航空在警务执勤、医疗救护、城市管理、农林作业、飞行培训等民生领域的应用。

第五节 提升养护管理现代化水平

一、打造现代科学养护体系

公路养护全面实行工程化管理。统筹考虑现行公路工程技术标准，对原有公路建设技术标准进行提升，全面统筹考虑路基、基层、面层以及附属设施等进行提档升级，从设计到施工均按照改建工程管理标准实施，提高养护工程质量，进而提高公路设施的耐久性。

持续推进养护作业规范化建设。加快养护工区标准化建设，重点推进二类养护工区标准化。落实“全寿命周期养护、预防性养护”理念，完善公路养护科学决策体系，实现高速公路优良路率不低于 95%，普通国省道优等路率不低于 96%，确保国省干线公路一、二类桥梁达到 95%以上，县道公路优良路率不低于 95%、乡村道公路优良路率不低于 90%。

不断提升养护生产机械化水平。注重实用养护应急机械设备配备，完善养护机械化鼓励政策、管理制度和监督机制，引导养护企业加快机械设备的整合、升级与更新，提高小修保养工程项目机械化作业率，至 2025 年，普通国省道清扫机械化率和小修作业机械化率达到 100%。

深化农村公路养护市场化改革。因地制宜、分类有序推进农村公路养护市场化改革。出台促进农村公路养护市场化改革的实施意见，拓展农村公路养护向社会购买服务的广度和深度。

探索区域公路一体化养护。合理划分养护区域，探索对区域

内的国省干线公路和农村公路实施一体化养护。

二、提升航道船闸养护现代化水平

健全航闸养护管理机制。明确市县的分级养护制度、养护范围和主体责任，完善养护资金保障机制，多渠道拓展航道养护资金来源。

构建和实施养护作业标准体系。推进养护装备现代化，加强新技术、新材料、新工艺、新设备的应用。运用智能化数据采集手段和智能养护管理平台，将事后性的养护模式转变为预防性的养护模式。

第五章 提升综合交通运输服务现代化水平

第一节 畅通国内外双循环通道

拓展硕放机场客运航路航线。国际航线方面，积极开通初期培育型航线，加强既有优质航线的运营。国内航线方面，在现有华北、东北、中南地区市场航班基础上，争取再开通 2—3 条优质航线；加大西南和西北地区的市场开辟力度，加密既有航线，同时再开辟 4—5 条航线。地区航线方面，以打造对港澳台战略高地为目标，进一步加密与港澳台地区的班次。

完善瑞丽航空航路航线。稳步开拓东南亚、南亚、北亚、东北亚等地的国际客货运航线，优化国际航线网络。推进无锡总部基地建设，围绕无锡开辟国内主要二三线城市及重点旅游城市的航线，开辟无锡航司基地，形成与昆明双基地协同航线，形成无锡—昆明双主运营基地联动、过夜基地配合的战略布局。持续优化存量航线。

新增加密硕放机场货运航线。国际航线方面，全力拓展全货运国际航线，力争新开日、韩定班货运航线，拓展向澳大利亚、东南亚、东北亚等城市货运航线，积极鼓励、引导航空公司及物流公司采用腹舱带货及客改货的航空货运新模式。国内航线方面，争取再开通 3—4 条全货运航线，覆盖国内主要城市群。

拓展至上海港、宁波港的航班航线。进一步加密无锡（江阴

港)至上海洋山港的外贸内支线航班,拓展上海港远洋货物的中转短驳业务等。进一步加强无锡(江阴港)与宁波港的合作,促进班轮化运输,探索常态化合作机制。

加密海铁联运班列。与中国铁路上海局集团深化合作,常态化运营无锡至上海港“海铁联运”班列,每周固定开行4班以上,力争铁路、水路运量同比增加20%以上。

探索依托中欧、中亚铁路班列构建国际物流通道。消除西向、南向铁路国际运输短板,向西积极争取从无锡始发的中欧班列,向南在恢复形成稳定的中越班列。

第二节 坚持公共交通优先发展

一、完善城市轨道交通

在完成地铁4号线一期工程的基础上,加快推进3号线北延、4号线二期、5号线和6号线规划建设,进一步扩大地铁覆盖范围,促进市区轨道成网,基本形成城市轨道交通骨架。

二、提升公交服务品质

推进公交线网优化。结合轨道交通4号线一期开通,及时调整部分公交共线线路,做好公交与地铁4号线站点的接驳,加快构建“地铁送到站、公交接回家”的便捷公交接驳体系。做好地铁3号线一期工程和4号线一期工程沿线公共自行车站点布局规划建设,完善慢行接驳体系。推进公交线网分层优化,完善公交快线网络、优化公交主次干线、积极发展支微线,年均新辟、优

化调整公交线路 15 条以上。

优化常规公交资源配置。建设 2—4 个公交首末站或公交停车场、10 个充电场站，研究公交场站综合立体开发，建设综合换乘枢纽。继续推进公交专用道设置。大力发展绿色公交，力争新购、更新车辆 100% 为新能源公交车。年均新建或更新新型公交站台候车亭 80 座，在具备条件的公交站台推广使用电子站牌。力争在创建省公交优先示范城市成功的基础上，研究申报国家“公交都市”创建工作。

深化特色公交发展。积极发展旅游专线、大站快车、微循环公交、高峰通勤班车、定制公交等多层次、多品种的公交服务，打造平安公交、品质公交、人文公交、绿色公交、智慧公交体系，满足社会公众多元化、便捷化、舒适化的出行需求。打造一批特色线路品牌。探索开展无人驾驶和自动化技术的研究和试点。

完善公交财政补贴制度。研究制定 2022—2024 年市属公交企业成本规制政府补贴方案，根据企业运营实际情况，合理修订完善公交企业成本规制管理办法。

三、推动出租车健康发展

促进出租行业融合提升。促进巡游车的规模化、集约化运营，推进“巡网一体”融合发展。科学制定车辆数量投放策略，建立出租车运力预警机制。依托现有的无锡市巡游出租车调度发展中心，建立包含巡游出租车和网约出租车监管功能的一体化管理平台。

完善出租车基础设施保障。结合无锡站、无锡新区站等重要枢纽周边闲置场地，新建 1—2 个出租车服务区，并增设网约车候客区及专属通道。积极推进“T+R”模式应用，在重要地铁换乘站、起点站、终点站规划设置出租车停靠点，完善出租车充电设施和充气设施。完善车辆终端设施，加强车载卫星定位和一键报警装置配备，实现巡游出租车车载视频监控全覆盖。

完善出租行业监管体系。启动《无锡市出租汽车管理条例》和《无锡市出租汽车运营服务规范》修订工作，建立和完善统一的出租车车辆和驾驶人员准入退出制度。

第三节 打造高品质的公路客运

推动“互联网+道路客运”发展。增加智能化、品质化、共享化、定制化和体验化客运服务供给，推动道路客运从“站到站”传统模式向“点到点”和“门到门”定制模式转变。鼓励客运企业改革传统客运方式，利用掌上客运等移动互联平台整合客运资源，发展定制班车、预约式个性化服务等新业态、新模式。

推进客运联程联运系统建设。构建衔接机场、高铁站的客运服务网，探索旅客联程运输电子客票，实现“一站购票”“一票出行”。鼓励客运企业通过调整现有客运班线起讫站点、增设停靠站点等方式，发展“空巴通”等联运产品。鼓励不同运输方式售票系统有效对接，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。

创新“客运+”产品供给。鼓励客运企业创新开发旅游直通车、景区小交通等运游结合产品，提供车票+机票、车票+门票+宾馆等综合服务。鼓励客运企业推进节点运输和接驳运输，积极探索分段式接驳运输。逐步完善城际定制、城乡定制、校园定制、商务定制服务体系。

第四节 打造高效率的交通物流

发展物流流通新模式。创新公路货运模式，鼓励和支持公共“挂车池”“运力池”“托盘池”等共享模式。全面推进无车承运人发展，鼓励并培育具有全国影响力的无车承运企业。

发展物流流通新技术。推进货运车辆标准化、专业化、节能化，建立既有营运车辆退出机制，加快淘汰国Ⅲ及以下排放标准的柴油货车，全面清理危险化学品运输挂靠车辆，加大推广新能源城市配送车辆和冷藏保温配送车辆。推进装备设备机械化、数字化、智慧化，加快现代仓储设施设备自动化智能化升级改造，试点开展无人仓建设，加快多式联运装备升级，提升港口物流自动化水平。

发展物流流通新业态。培育一批规模化、集约化、网络化、品牌化龙头运输企业，争取全市培育 10 家以上，其中江阴、宜兴各不低于 2 家、其他地区不低于 1 家重点企业。推动货运与相关产业融合发展。引导和鼓励“互联网+货运物流”等新业态发展。

第五节 持续深化运输结构调整

持续推进运输结构调整行动。实施运输结构调整六大行动，包括铁路运量提升行动、水路运输升级行动、多式联运提速行动、公路货运治理行动、城乡绿色配送行动、信息资源整合行动，加快运输结构调整步伐。

深入推进多式联运示范工程。推进至上海芦潮港和宁波港的海铁联运班列发展，常态化运营无锡至上海港“海铁联运”班列。推广公铁联运服务模式，加快研究推广高铁货运。在机场研究推动“全货机+卡车航班”模式。鼓励在市级层面培育铁路货运平台公司。推进省级多式联运示范工程建设，实施多式联运提质发展行动，重点打造一批多式联运精品线路。

打造特色内河集装箱运输示范项目。推进内河集装箱运输示范项目，重点打造无锡至上海、太仓港集装箱航线示范工程，显著提升400公里以上中长距离集装箱水路运输量。

第六节 打造高水平的维修驾培

提升维修资源配置效率与行业业态发展水平。推进维修企业规模化发展，鼓励建立配件集中采购平台，推进维修市场的配件自由流通。推进维修企业连锁化发展，鼓励新能源汽车生产企业在各大中城市积极拓展特约维修服务网点。推进维修企业专业化发展，推动建立汽车钣喷中心等专业化体系，鼓励公交、大型运

输企业加大投入建立专业化维修分公司。提升维修智能信息水平，为行业政策决策、实施事中事后联合监管提供信息化支撑。

引导驾培行业规范化经营。规范驾校管理服务，完善驾培智能化管理平台，实现培考联动监管，推广“人脸识别”“机器人教学”技术。创新驾培服务发展模式，鼓励企业采用“预约培训、先培后付”新模式，对实施新模式的驾校在办理新增教学车辆和教练员考试业务、学员预约考试等方面给予优先。提升驾培智能信息水平，完善与驾驶员考试系统和从业人员网上理论学习平台的数据对接。

第六章 打造“慧、安、美、幸”四个交通

第一节 加强“智慧交通”建设

推动一批智慧机场、公路等工程落地。智慧机场方面推动机场全方位智能化管理，打造高效率智慧协同运行系统，全流程无感自助通关体系，打造智能化少人机坪；智慧轨道方面推动地铁 S1、地铁 S2、苏锡常城际快线及城市地铁项目智能化水平提升，助力推动“四网融合”发展；智慧公路方面总结推广 S342 智慧公路经验，尽快打造推广成“可复制”的全国典范；智慧航道方面着重开展江阴干线航道视频监控项目和电子航道图建设；智慧港口方面重点探索试点无人驾驶集装箱卡车、自动化堆场、智能闸口等在港口中的应用。

大力推进国家级江苏（无锡）车联网先导区建设。全面提升滨湖国家智能交通综合测试基地能力，提高车联网覆盖度，丰富车联网（智能网联汽车）应用场景。打通智慧交通信息平台 and 车联网之间的连通，推动车联网技术在交通领域的应用，促进车联网（智能网联汽车）产业高质量发展。探索 ETC 设备与车联网车载终端设备融合，结合车联网先导区建设，加快在交通信息领域开展前瞻性研究。大力推进无锡与国内自动驾驶研究应用领域的领先企业、科研院所开展全方位合作，推动相关项目率先在无锡试点落地，力促无锡在自动驾驶领域处于国内领先地位。

加快交通信息平台建设。重点建设市级交通运输行业数据中心、无锡市交通综合监管调度平台和综合应急指挥中心、“智慧海事”服务平台，加强实现与农村公路建管养运“一网一平台”智能化、信息化管理服务平台的功能融合。

完善公众出行信息服务体系。推进联网联程售票服务创新应用，实现公交、地铁和公共自行车“一卡通”“一码通”，为市民提供全程化、一体化服务。提高汽车电子标识、手机 NFC 等便捷识别支付的应用范围，打造便捷的移动支付体系。创新出行服务模式，应用新技术提升公众出行服务体验。

完善货运物流信息服务体系。健全物流公共信息平台，推动物流信息互联互通。加快多式联运信息化建设，全面推进港口 EDI 建设，多部门合力推进实现货运“一单制”服务。推广线上线下一体全过程数字化的智慧物流营运模式，鼓励无车承运等物流平台企业发展。

第二节 深化“平安交通”建设

健全综合安全监管体系。深化落实属地管理、行业监管和企业主体责任，全面推行权力清单和责任清单制度。强化制度标准体系建设，深化落实新业态许可管理办法和经营服务规范，完善配套执法程序及检查清单，研究制订交通工程建设施工高危作业安全操作规范。

强化重点工程安全监管。建立跨区域的“两客一危”联防联

控机制，建设“两客一危”、港口危化品等企业一级安全标准化动态管理系统并接入省级管理平台。推广应用“无锡市货物装载源头管理平台”，完善全市公路超限检测站点的建设，加快电子抓拍系统、动态称重检测系统建设。

加强交通应急管理。建立突发事件风险评估制度，建立交通运行监测与指挥调度系统（TOCC）。与苏州、常州等周边城市共同健全交通运输突发事件应急处置跨区域、跨部门、跨行业联动机制。建立和完善重大灾害、防疫、安全等突发事件交通应急预案体系，探索建立应急预案管理系统。完善预警信息发布系统，建立落实预警信息分析及响应机制。建立和落实应急处置后评估工作制度。

提升基础设施和装备安全防护能力。全面完成公路安防设施、危桥改造、隧道提质升级、建桥撤渡、通航设施设备布设等工程建设。深入实施国省道重点路段安全防护精细化提升和农村公路安全生命防护工程。

第三节 推进“美丽交通”建设

参与美丽河湖建设。全面完成内河非法码头整治，健全船舶水污染物接收转运处置联合监管机制，建成覆盖全市的港口粉尘在线监测网。开展京杭运河绿色航运示范区建设，优化大运河港口码头布置，建设现代化、集约化港口码头，提升大运河美丽河湖形象。

打造道路环境优化提升样板。着力做好国省道、航道、铁路等交通干线沿线和高速公路出入口环境综合整治。全力以赴做好S230 具区路整体提升工程。建成 400 公里“美丽农村路”，建成一批“平安放心路”。

推进交通运输节能减排，全力推动“碳达峰、碳中和”。推广节能环保运输装备，积极推进节能减排技术运用。推动大宗物资运输“公转铁”“公转水”，深化运输结构调整。

推进资源节约集约利用。大力推行节约资源的交通工程技术，树立全寿命周期成本理念。节约集约利用交通通道线位资源和土地资源，提高港口岸线资源利用效率。进一步提高继续利用或再利用废旧材料的比例。

持续开展污染防治攻坚战。健全交通运输领域污染防治常态化管控机制，严格落实建筑工地扬尘防控的要求，提升交通建设工地精细化管理水平。

第四节 强化“幸福交通”建设

加大公交惠民力度。全面实施公共交通换乘优惠政策，引导促进市民更多使用“换乘”方式出行。

提升公共交通便利程度。着力构建多层次、多模式城市公共交通系统，努力满足社会公众多元化的出行需求。深化出租车异地运营改革，推动机场范围苏锡两地出租车同城化待遇。贯彻落实区域一体化发展战略，加大毗邻公交发展力度，加快推动实施

刷卡优惠互认。

丰富多元化、个性化交通供给。倡导“出行即服务”理念，以服务标准化、品牌化、智能化、便利化为主方向，瞄准出租、公交、老年人出行等民生领域，持续提升交通服务质量。结合太湖湾科创带建设，打造市域特色公交快线、旅游公交、水上观光巴士等特色交通。

提升交通基础设施品质。全面开展优化提升交通基础设施行动，推动实施普通国省干线道桥更新“诗路悦行”三年行动方案，改善沿线设施、景观绿化、照明亮化，切实提升老百姓的“幸福质感”。

完善交通配套服务设施。重点开展 S122 秦望山公路驿站建设，打造具有江苏特色的“公路驿站”品牌。推进水上服务区建设，优化服务区运营方式，完善服务区便民设施和服务功能。

第七章 促进城乡交通建设和管理深度融合

第一节 提升交通建管运精细化水平

聚焦交通工地精细化管理。落实《无锡市交通建设工地文明施工管理规定（试行）》和精细化管理要求，强化交通建设工程工地的文明施工管理。

提升交通服务精细化水平。引导个体出行向公共出行转变，鼓励支持发展个性化定制化的公共交通等集约化出行模式。

提高运输组织精细化程度。推广包括多式联运、城市共同配送等高效、便捷、先进的运输组织模式，从而提高交通运输效率、节约能源资源并降低运输成本。

第二节 打造高效率的城乡物流体系

打造绿色高效的绿色配送体系。借助全国城市绿色货运示范城市创建契机切实推进示范工程建设，优化提升城市配送体系，培育 1—2 个绿色配送货运示范区，推广商贸流通企业共同（集中、夜间）配送；推进城市货运配送信息化建设，加快构建以综合物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的城市三级配送网络。

推进农村物流健康融合发展。按照服务半径 1 公里以内或步行 20 分钟以内标准建设乡镇级、村级农村末端快递设施。推进

“多站合一”的乡镇运输服务站建设。推进城乡公交代运快递示范线路，开通或优化公交示范线路不少于 10 条。鼓励有条件的地区建设面向乡村的共同配送中心。积极推进宜兴市申报交通运输部、省交通运输厅农村物流服务品牌创建。

第三节 支撑并引领乡村振兴大战略

打造高质量的“四好农村路”。重点推动省农村公路建管养运“一网一平台”智能化、信息化管理服务系统融合应用。以锡山区羊尖镇农村公路安全提升为试点，对农村公路安防设施进行全面调查评估并分类分标准进改造完善。进一步深化“四好农村路”创建，做精做优“一县一品牌”特色，积极建设农村公路“品质工程”。与苏州、常州、湖州共同打造环太湖“四好农村路”一体化全国示范路。

深化“农村公路+”品牌发展。发展“农村公路+产业”“农村公路+生态”“农村公路+文化”等具有地方特色的发展模式，打造“特色致富路”“平安放心路”“美丽乡村路”“美好生活路”。大力发展“农村公路+旅游”模式，建设“快进慢游”的农村旅游公路，打造具有地方特色的旅游农村公路特色品牌。

全面推进县、乡、村三级农村公路“路长制”。贯彻落实国家和部省关于推进农村公路“路长制”要求，全面建立权责清晰、齐抓共管、高效运转的县、乡、村三级“路长制”管理体系，提高农村公路管养和路产路权保护能力，提升路域环境治理水平。

第八章 推动行业治理体系和治理能力现代化

第一节 强化法治交通建设

建立健全交通运输法规制度。开展《无锡市公路条例》《无锡市出租汽车管理条例》等修订工作，出台轨道交通运营服务规范、轨道交通乘客守则和出租汽车驾驶员记分考核办法等规范性文件。开展立法清理和立法后评估工作，提高“立、改、废、释”水平，加强交通运输新业态立法储备。

深入实施重大行政决策制度。强化依法决策意识，健全重大行政决策事项目录制度，重大行政决策事项目录公示率每年均达到 100%。严格执行重大决策程序，落实专家论证、风险评估制度，加强合法性审查等程序。完善重大行政决策工作机制，探索建立决策咨询论证专家库，提升决策质量。推行交通运输部门法律顾问、公职律师制度。

严格规范公正文明执法。梳理行政执法事项清单，厘清市县不同层级执法权限，明确监管职责、执法领域和执法重点，畅通运行机制。全面提升交通综合执法能力，深入落实行政执法“三项制度”，推进交通运输基层执法“四基四化”建设。探索建立新型执法监管机制，构建统一的市县交通运输执法监督网络。到 2025 年，交通执法“四基四化”达标率力争达到 100%，具备条件的执法领域非现场执法事项覆盖率达 90%以上。

推动跨部门联合执法。建立营运车辆交通违法行为联合治理机制，对在籍重点营运车辆，划定违法行为预警线、处罚线，采取有力措施及时作出预警和处罚措施。着重围绕“两客一危”、非法营运、超限超载治理、非法码头整治、船舶污染防治等关键领域，有效开展联合执法行动。

探索跨区域联合执法。强化苏锡常三市间道路水路交通运输区域执法的共享交换和业务协同，共同探索推进安全运行控制和交通运输管理协同。深化联动联勤机制，推进联勤指挥、“两客一危”重点车辆监管等方面合作。

深化法治宣传教育。紧抓领导干部、公务员、执法人员法治宣传教育，提高行业法治化水平。贯彻落实“谁执法谁普法，谁主管谁普法，谁服务谁普法”普法责任制，组织推动专业法宣传教育，健全以案释法制度，加强法治文化建设，营造法治社会氛围。

第二节 加强信用体系建设

提升信用信息服务能力。打破行业信息归集内部壁垒，探索构建交通运输行业信用信息数据库。探索建立跨部门交通运输从业企业和人员相关信用数据共享与交换机制，开展重点领域失信行为专项治理，根据信用评价结果加强联合奖惩。

推动全过程信用监管。推广事前信用承诺制，推动信用承诺规范化、数字化、清单化。推动事中各领域开展信用评价，构建

信用差异化监管机制，逐步实施信用分类分级监管。完善失信主体信用修复机制，鼓励第三方信用服务机构和行业协会参与信用评价和信用修复培训。到 2025 年，信用监管的规范化、科技化、智能化水平进一步提升，信用监管在重点领域得到充分应用。

加强信用产品创新应用。深化行政领域信用应用，创新行业应用场景。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，提供多样化的信用服务产品，加强第三方信用报告或信用承诺在行业准入和行业管理中的应用，创新应用交通运输信用产品。

第三节 增强创新发展能力

强化科技创新引领。鼓励企事业单位、社会团体建立健全成果转移转化机制。重点在 5G、北斗、区块链、大数据、人工智能等领域，集中力量攻克一批技术难题和应用瓶颈，完成一批在行业内具有影响力的重点技术攻关，提升交通运输领域核心技术自主可控水平。

加快标准体系建设。探索安全应急等重点领域标准制定，建立以常规统计调查以及行业记录、大数据技术并重的统计资料收集整理方法体系。加强服务国家和省市重大战略决策部署、交通运输现代化示范区建设的跟踪监测的标准体系建设。

加强人才队伍建设。实施交通运输高层次人才拔尖、技能人才强基、企业经营人才深耕、党政干部素质提升四项行动。建立

行业人才库和行业专家库，推进交通运输新型智库建设。进一步优化交通运输人才队伍结构，逐步优化党政管理干部年龄和专业结构。

第四节 深化重点领域改革

深化交通运输规划体系改革。完善跨领域、跨区域、跨层级、跨方式的交通运输规划协同机制。探索建立交通基础设施国土空间资源管理协调体制机制，进一步推进多规融合。

深化交通运输投融资体制改革。强化各级财政资金保障，深化市县财政事权和支出责任划分改革，切实做好债务风险防控。发挥国有投资主体在交通运输投资、建设、运营领域主力军作用。完善交通预算管理体系，全面实施预算绩效管理。

第九章 保障措施

第一节 加强党的领导

坚持和加强党的全面领导。增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用，始终把党的领导贯穿到规划组织实施的全过程。充分发挥各级党组织在推进综合交通运输现代化发展中的作用，激励党员干部担当作为，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，不断提高干部贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平，为实现本规划目标任务提供根本保证。

第二节 加大政策支持

强化要素保障。积极发挥财政资金的关键作用，积极争取中央、省级资金补助，充分发挥财政资金引导作用，建立完善与交通运输发展阶段特征相适应的资金保障制度。健全公益性交通基础设施建设运营支持政策体系，加大对运输服务管理、“智慧”“平安”“美丽”“幸福”交通、行业治理等方面的资金政策保障。创新投融资政策，构建形成效益增长与风险防控可持续发展的投资机制，防范化解债务风险。支持各类金融机构依法合规为市场化运作的交通发展提供融资，引导社会资本积极参与交通基

基础设施建设，鼓励社会资本设立多式联运等产业投资基金。多措并举切实保障“十四五”时期无锡市综合交通建设约 1500 亿元的总投资。

加强与国土空间规划协同。将综合交通基础设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑，加强重要通道、重大设施和重大项目的空间预控，规划战略性空间储备用地。加强交通项目技术方案比选，在规划、建设过程严格用地控制，突出立体、集约、节约理念，提高交通用地复合程度，盘活闲置交通用地资源，完善公共交通引导土地开发的相关政策。建立动态项目库机制，优先安排不占用或少占用“三区三线”（生态保护红线、永久基本农田保护红线、城镇开发边界）、前期工作成熟具备实施条件的项目。建设项目严格执行国家环境保护“三同时”制度，建立科学合理的交通基础设施生态修复体系。建立国土空间规划等相关规划与交通规划协调和动态调整管理机制。

第三节 完善实施机制

强化规划衔接。加强与国民经济和社会发展规划、国土空间规划、区域发展规划、综合立体交通网规划等相关规划衔接，确保各类规划间协调一致，健全本规划与各类各级规划衔接机制。

加强沟通协作。健全实施协调推进机制，强化相关部门协同和上下联动，推动交通基础设施统筹规划、协同建设。各部门结合本地实际，细化落实主要目标和重点任务，细化财政、用地、

城乡建设、环保等配套政策。

第四节 强化监督评估

完善交通运输统计监测体系，加强规划实施跟踪，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题。建立自我评估和第三方评估相结合的评估机制，完善规划动态评估、跟踪、预警机制，健全年度监测分析—中期评估—总结评估的全过程动态规划评估体系，酌情对规划进行动态调整或修订，进一步增强规划的指导性、操作性和科学性。