

宜兴市“十四五”综合交通运输发展规划

一、发展基础

（一）发展评估

“十三五”时期，是宜兴交通投资规模最大、发展质量最优、人民满意度更高的五年，现代综合交通运输体系建设稳步推进为全市高水平全面建成小康社会提供了有力保障。

1. 综合立体网络加快完善

“十三五”期间，全市交通运输基础设施累计完成投资96.5亿元，是“十二五”时期的130%，其中公路、铁路、场站、航空分别投资85.8亿元、1.5亿元、0.5亿元和6.9亿元，占比达88.9%、1.6%、0.5%和7.2%。综合交通网总里程达到3736公里，较“十二五”时期增长628公里，其中公路里程3030公里，航道里程605公里，铁路里程101公里。

（1）对外快速联系的复合型通道加快形成

①宁杭通道（国家级通道）：建成宜长高速，与宁杭高速一起形成“南京—宜兴—杭州”双高速通道。

②常宜通道（省级通道）：建成常宜高速、S262宜兴段，形成“泰州—常州—宜兴”最便捷通道。

③锡宜通道（市级通道）：开工建设宜马快速通道、S341周杨公路，加强与中心城市联系，为都市圈一体化发展提供保障。

（2）近城通村一体化网络基本形成

“十三五”期间，建成常宜高速、宜长高速，形成“两纵一横一联”总计 107 公里的高速路网布局；建成 S262 宜兴段、S360 湫湖段和西渚至张渚段，形成“四纵三横”总计 292 公里的普通国省道网布局；建成范蠡大道、云岭路、善龙路、雅达小镇南环路、潘西线、双湖路、阳灵隧道、蒋张路、汤省线改线、竹海复线、宜官路一期等工程，完成农村道路提档升级改造 780 公里、危旧桥梁改造 137 座，农村公路总里程达 2631 公里，形成街镇通二级公路、行政村通双车道四级公路、规划发展村庄通等级公路的农村公路网布局。

2. 运输服务水平明显改善

（1）运输服务基础设施进一步完善

建成三级及以上汽车客运站 3 座，公交首末站 33 座，公交站台 2318 个。实现了建制镇“镇镇有站”，同步覆盖被撤并集镇和人口密集区。城市公交站点 500 米覆盖率达 99.5%，行政村镇村公交覆盖率达 100%。

（2）服务于便民出行的能力进一步提升

①公交线网持续优化调整。“十三五”期间新辟和优化调整城市、城乡公交线路 74 条，2020 年底公交线路达到 140 条。

②运营服务模式不断创新。积极拓展短途、多样化和个性化客运市场，根据乘客需求在宜兴至竹海风景区、善卷洞风景区、官林客运站、万石等线路上采用“大站快车”的运营服务模式。围绕“运游一体”的服务理念，开通了从高铁

站到湖汊镇的免费旅游直通车。开通了城区内学生公交专线，解决师生出行不便的问题。开通了宜兴至武进、溧阳、金坛等毗邻地区的公交化线路。开通了宜兴至浦东机场以及高铁站的接驳线。疫情期间开通了“点对点、一站式”包车运输服务，为复工企业提供转运全国各地员工入宜返岗包车。

专栏：宜兴市公交“大站快线”

大站快线：即在保持原线路运力不变的前提下增加部分车次，不再依次停靠每个公交车站，而只停靠沿途较大的站点，从而提高整体运行效率。

公交 216 路（宜兴—太华），全程 40 公里，14 对站，站点间距 2.9 公里；宜兴市的公交 278 路（宜兴—新建），全程 48.6 公里，32 对站，站点间距 1.5 公里；站点间距均超过了常规公交一般 400~800 米的站间距，通行时间较调整为大站快线前缩短 30 分钟。

3. 行业治理能力显著提升

（1）事业单位改革和国有企业改革深入推进

2017 年成立宜兴市交通产业集团，为交通国企率先摆脱体制制约、加速释放活力提供机遇和平台，为全市国有企业改革探索经验、提供示范。2018 年完成交通事业单位改革，成立公路事业发展中心、港航事业发展中心和交通运输综合执法大队，整合公路路政、道路运政、航政、水路运政、地方海事、交通工程质量监督等六大交通执法门类的职能，实现“一个部门一支队伍”，解决机构重叠、职能交叉等问题。

专栏：宜兴市交通产业集团

宜兴市交通产业集团于 2017 年 9 月 2 日正式挂牌成立，注册

资本 8.207 亿元。宜兴市交通产业集团的成立是市委、市政府深化国企改革、加快转型升级的重大决策，也是交通国有企业顺应发展趋势、致力做大做强的必然选择。

业务范围涵盖交通工程建设、客运服务、驾培、机动车检测与维修、新能源应用、港口物流、房地产开发等多个领域。拥有公路工程施工总承包一级、公路安全设施专业承包一级（部级）、道路运输二级、公路工程监理甲级、机动车检验检测等多项资质。先后获得江苏省优秀建筑企业、江苏省明星企业、江苏省建筑业百家企业、宜兴市金牌企业等多项荣誉。

（2）交通安全领域专项整治稳步推进

持续完善安全领域体制机制，出台了《安全隐患大排查大整治专项行动方案》、《宜兴市交通运输局铁路和水上交通安全专项整治三年行动实施方案》，制定下发《交通运输安全生产工作要点》，层层签订《安全生产责任状》，压实安全生产领导责任、监管责任和企业主体责任。

大力加强安全领域智能管控，建成投用“两客一危”主动安全智能防控系统、干线航道监控系统、桥梁碰撞预警系统等智能化安防系统。持续推进国省道、县乡道路安全生命防护工程，有序实施公交车技术防范改造，公交车一键报警装置、安全警戒线、警示标志等实现全覆盖。依托监控中心，整合海事、运管、综管监控系统，对“两客一危”车辆、干线航道、重点码头实施全天候不间断监管。

（3）路域环境整治效果显著

顺利完成交通干线沿线环境整治“五项行动”，高标准

通过省级验收，普通国省道得分全省第一。深入开展“江河碧空”蓝天保卫四号行动，全面推进道路运输、工程现场及码头堆场的扬尘管控。开展船舶污染专项治理、船舶封舱管理、燃油抽检等各类专项行动，联合多部门印发《宜兴市内河船舶污染物接收、转运、处置监管联单制度和联合监管制度》形成监管合力。

4. 交通引领经济社会发展成效显著

(1) 服务全域旅游效果显著

全面实施交旅融合战略，打造宜兴市“宜路陶醉”农村公路品牌，在全省第二批农村公路“一县一品牌、一区一特色”评比中获得第二名。

专栏：宜兴市农村公路“宜路陶醉”特色品牌

1. 品牌类型

打造“文旅融合产业带动型”品牌，践行“农村公路+”发展理念，与旅游、生态等深度融合，展现宜兴深厚的文化底蕴，推动农村公路和乡镇特色产业发展，争当全省高质量发展“领跑者”。

2. 宣传口号

将无锡公路有一定影响力的品牌“e路畅行”融入到宣传口号中，明确宣传口号为“e路畅行、宜路陶醉”，在原有的品牌基础上增加丰富品牌内涵，利用无锡市公路品牌加强宜兴市农路品牌的宣传，强强联合，扩大影响力。

3. 五大特色主题片区

根据特色资源分布情况，打造“陶醉湖荡”、“陶醉古镇”、“陶醉水城”、“陶醉陶艺”、“陶醉氧吧”五大特色主题片区。

其中，“陶醉湖荡”展现沆荡水乡城乡特色风貌；“陶醉古镇”展现湖渎古镇城乡特色风貌；“陶醉水城”展现东方水城城乡特色风貌；“陶醉陶艺”展现陶都意境城乡特色风貌；“陶醉氧吧”展现龙池茶山城乡特色风貌。

4. 特色融合的品牌 LOGO

LOGO 形似一只俯视状的紫砂壶，象征着宜兴引以为豪的陶都身份。LOGO 色调选用绿色，代表宜兴特色资源茶叶、竹林，道路的颜色则选择了代表紫砂的棕色，总体象征着宜兴农路朝着绿色、人文的发展方向砥砺前行。



图 1.1 “宜路陶醉”特色品牌 Logo

强化交通运输支撑，推进全域旅游发展。围绕南部山区旅游开发新改建 9 条旅游公路、打通 2 处隧道，累计建设旅游公路 100 余公里，新建绿道 20 公里；实现了 10 家 3A 及以上旅游景区覆盖、不少于 100 家农家乐覆盖。

投资 2000 万元在高铁宜兴站改建全域旅游服务中心，打造“畅、洁、舒、美、安”的旅游交通道路体系和便捷的公共服务体系。

(2) 物流体系不断完善

城乡物流节点覆盖范围持续扩大。通过县乡村三级配送体系建设和农村电商物流双向通道畅通工程，汇全物流建成

一级物流中心，华汇农科、天信农资、佳讯物流建成二级物流中心，宜兴新韵快递、申通快递和中通快递共建设乡镇农村物流服务点 99 处。发展“邮乐购”加盟店 405 家，实现全市行政村的全覆盖，提升了“农产品进城”和“工业品下乡”城乡共同配送服务能力。

农村公路物流运作模式不断创新。一是发展市场主导、政府引导的模式，苏合配送和华汇农科通过对接大型连锁商超、餐饮企业、直营店等，实现农超对接、农企对接和直营店销售等运营模式。二是实现以商养运模式，以天信农资为依托，打造电商销售平台，实现农户通过平台直销，通过邮政物流进行全方位配送。

（3）绿色、智慧服务水平显著提高

一是不断提高公交智能化服务水平。2018 年推出了掌上公交 APP“宜兴享出行”，乘客通过 APP 实现实时查询车辆位置、扫码支付，安排出行计划。

二是推动公交电子站牌建设。建成公交电子站牌 128 个，覆盖人民路全线，以及荆溪路、解放路、阳羨路、太湖路、东山西路等部分公交站点，主要公交走廊电子站牌覆盖率实现 100%。

三是继续推广新能源车辆使用。积极响应国家和省有关新能源车辆推广使用的政策要求，新能源和清洁能源公交车达到 671 辆，占比达到 68.8%。

5. 品牌示范引领全国领先

一是获评“四好农村路”全国示范县。宜兴交通将乡村

振兴、全域旅游、文化传承等元素融入“四好农村路”示范县创建，2018年成功创建“四好农村路”省级示范县，2019年获评“四好农村路”全国示范县。

二是获评城乡交通运输一体化全国示范县。2017年入围全国首批城乡交通运输一体化示范县，2020年通过交通运输部实地验收。

三是入选农村公路管理养护体制改革全国试点。2020年，宜兴交通以“创新养护生产模式”为试点主题通过省级遴选、专家评审等程序，入围交通运输部、财政部联合开展的深化农村公路管理养护体制改革试点工作(全省仅2家县级试点)。

四是获评江苏省农村物流示范县。2020年，宜兴市通过无锡市交通运输局复核、省交通运输厅专家综合评估，获得农村物流领域最高荣誉——“江苏省农村物流示范县”称号。

专栏：宜兴市农村公路管理养护体制改革试点

1. 试点主题：创新养护生产模式

2. 试点内容

一是坚持全民参与，实现全民共护。采用以奖代补、以工代赈等方式，积极设立农村公路管理养护公益岗位，充分调动沿线群众的积极性，引导全社会力量积极参与农村公路质量监督、日常管护等工作，实现全民共护。同时，结合宜兴市农村公路品牌（宜路陶醉），进一步深化“农村公路+富民”等模式，全面开展“农村公路品牌提升”活动，不断提升群众参与度、获得感和满意度。

二是做好农村公路综合服务站示范创建。结合现有的农村公路综合服务站，拓展功能、延伸服务。农村公路综合服务站的管理实

行“条块结合”的方式，对现有的管理权属不作变动，以农村公路建设、养护、应急处置、路政管理、运政管理为主要职能，实现联合巡查、信息共享，为构建畅通、高效、安全、绿色的综合交通运输体系提供坚实的公路交通保障。

三是开发、运用农村公路养护“慧考核”。进一步开发“慧考核”APP，采用工作流引擎驱动农村公路养护及时化、标准化、精细化。在日常巡查考核中，对考核人员在巡查中发现的路面病害、桥梁隐患、安全标识等问题，利用图片、视频等数据化处理问题单后，通过移动端云平台上传和下达至公路养护管理部门及各乡镇养护单位督促处理。后期将进一步构建农路信息管理系统，依托GIS地理信息开发，通过电子地图展示宜兴市范围内农村公路的基本情况。通过地图数据，把人员监管、路况信息、桥梁信息、隧道信息等统一到一张地图上，实现部门协同、信息共享，打造农村公路“智慧养护”一张图，进行实行农村公路“慧数据”、桥梁“慧监控”、安全隐患处理的“慧安全”等一系列的信息化数据库，实现实时监控、动态管理。

3. 计划进度

试点工作计划2020年4月开始，2021年7月出台宜兴市农村公路管理养护体制改革实施意见，2021年、2022年、2023年的12月底前分别形成当年的试点情况报告，2023年12月底前形成三年试点工作总结报告。

4. 试点成果

《宜兴市2021年、2022年、2023年试点情况报告》；

《宜兴市三年试点工作总结报告》；

《宜兴市农村公路管理养护体制改革实施意见》；

《宜兴市农村公路路长制实施方案》；

《宜兴市农村公路养护管理标准和检查考核办法》。

6. “十三五”指标完成情况

对照宜兴市“十三五”综合交通运输发展规划中的指标，分析“十三五”规划目标的完成情况。截至2020年底，16项主要指标中有13项指标达成目标，有3项指标完成度81%~95%，但比“十二五”末期均有所提高。

表 1-1 “十三五” 规划指标完成情况表

类别	指标类别	具体指标	单位	2020 年 目标值	中期评估 调整值	2020 年 达到值	完成比例
交通 基础 设施 体系	1. 网络水平	(1) 国省道公路乡镇覆盖率	%	100	100	100	100.0%
		(2) 镇村道路两车道四级公路以上占比	%	60	60	66.9	111.5%
	2. 设施维护水平	(3) 普通国省公路优等路率	%	100	98	95	95.0%
		(4) 县道乡村道公路优良路率	%	85	85	85	100.0%
		(5) 道路客运班车公司化率	%	100	100	100	100.0%
		(6) 中高级客车占营运客车比例	%	95	95	100	105.3%
		(7) 公交站点覆盖率（城市 500M 农村 1000M）	%	95	95	99.5	104.7%
	4. 城乡客运服务水平	(8) 城市万人公交车辆保有量	标台	16	16	16.2	101.3%
		(9) 镇村公交开通率	%	100	100	100	100.0%

交通运输治理体系	5. 设施运行信息化水平	(10) 普通国省公路重要节点监测覆盖率	%	100	100	100	100.0%
		(11) 城市主要公交走廊公交电子站牌覆盖率	%	100	90	100	100%
	6. 从业人员素质	(12) 高级专业技术人员占专业技术人员比例	%	12	12	9.9	82.5%
		(13) 执法人员大专以上学历程度比例	%	100	100	100	100.0%
	7. 安全应急水平	(14) 水上搜救成功率	%	100	100	100	100.0%
		(15) 公路应急响应启动时间	小时	1	1	1	100.0%
	8. 绿色发展水平	(16) 清洁能源及新能源公交车占比	%	80	80	68.8	86%

（二）存在问题

1. 服务区域一体化的能力仍需提升

一是对外通道需要进一步提升通行能力和服务水平。宁杭通道通行能力需要提升，104 国道穿越城区且比较拥堵，2020 年仅达到四级服务水平。常宜通道高快一体路网体系尚未建成，常宜高速南延和范蠡大道至青洋快速路的快速通道需要打通。锡宜通道服务能力需要加强，盐泰锡常宜高铁、锡宜城际轨道 S2 尚未开工，范蠡大道至宜马快速通道需要加快建设，锡宜高速需要进一步扩容。

二是规划省道需要加快落地。《江苏省省道公路网规划（2011—2020 年）》已经发布 10 年，宜兴市规划的 S341、S360 还未建成，需要加快推进普通国省道建设，持续提升与周边城市的互联互通水平。

三是高等级公路规模与邻近地区相比仍有差距。全市高等级公路（二级及以上技术等级公路）总里程 939 公里，高等级公路面积密度和服务经济（GDP）的能力低于无锡市平均水平和周边大部分地区，对经济社会的基础性、支撑性作用发挥不足。而且各乡镇之间高等级公路分布不均，太华镇、杨巷镇、湖滢镇、西渚镇、徐舍镇、张渚镇的高等级公路密度均明显低于全市平均水平。

2. 区域快速便捷的联系需要加快完善

一是城市快速环线需加快构建。规划的城市快速内环仅建成范蠡大道段，庆源大道段、西洑大道段、站前大道段需要尽快改造提升服务能力。

二是市域节点间的快速通达能力需加快提升。市区至乡镇一级公路通达比例为78%，乡镇之间一级公路通达比例约65%，市区与乡镇、乡镇与乡镇之间的快速通达能力需要进一步提升。

三是南部山区旅游景点对外通道和内部连接道路通行能力需要进一步加强。旅游景区交通需求季节性差异明显，高峰期常态化设施不足凸显，景区集散交通压力大，其中极高峰出现频率（天数）约占全年8%，极高峰总客流量（万人次）约占全年40%，亟需进一步提升景区道路通行能力和服务品质。

3. 本质安全需要进一步提升

一是普通公路安全生命防护工程亟需加快建设。2020年宜兴市开展了普通公路安全生命防护工程排查工作，普通国道一级公路中分带缺护栏、农村公路路侧搭接缺警示装置是安防提升的重点。

二是安全监管亟待加强。安全监管人员总量不足，无法应对面广量大且不断扩张的管理问题。新技术监管应用不足，“互联网+监管”等智慧监管水平不高。

三是超限治理亟需加强源头管控。由政府牵头的联合执法机制尚未健全，难以对重点运输企业打开突破口，无法从源头上预防和控制公路超限运输。基于信用管理的分级分类监管机制尚未形成，无法依托大数据完善信用惩戒。

4. 可持续发展水平仍显不足

一是行业治理能力仍需提升。交通基础设施与新基建的

融合发展模式尚未深入研究。建设、养护、运营服务、管理决策等领域智能化、科学化、精准化水平有待进一步提升，高效能的行业治理体系仍有待完善。组织保障体系和管理制度体系仍待完善，资金保障体系和技术标准规范体系仍待改进。

二是发展资源保障需要进一步加强。受生态、环保、以及土地政策收紧、国家严控地方债务等因素影响，S341 等建设项目前期报批手续环节多、要求高、时间长，严重影响了重点项目的顺利实施。此外，S360 湫湖段等项目征地拆迁矛盾对交通工程建设的影响较大。

（三）形势要求

“十四五”时期是宜兴经过“十三五”埋头实干、潜心改革、夯实发展基础上开启新局的五年，是宜兴推动经济社会高质量发展、建设区域性中心城市大有可为的五年，是宜兴市在全面建成小康社会的基础上率先开启全面建设社会主义现代化新征程奋力拼搏的五年。“十四五”期间，宜兴交通要“勇于担负先行官职责，着眼服务构建新发展格局，顺应人民群众对交通运输的更高需求，努力打造交通运输现代化示范区，积极建设区域综合交通枢纽。

一是深入实施国家重大战略，宜兴交通应充分发挥基础性支撑、高效率衔接作用。“十四五”时期宜兴交通需要抢抓“一带一路”、长江经济带、长三角区域一体化等多重国家重大战略叠加交融机遇，深入推进区域协调发展，加快构建与产业、城镇布局优化调整相匹配的综合立体交通网，在

构建对外通道、打造综合枢纽过程中，需要充分发挥交通运输基础性支撑、高效率衔接等比较优势。交通运输需要围绕服务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，构建有助于高水平扩内需、促开放、畅循环的高效流通体系，加快建设现代物流体系和现代交通市场体系。

二是“争当表率、争做示范、走在前列”的要求，宜兴交通需要加快建设现代综合交通运输体系。习近平总书记到江苏视察，赋予江苏“争当表率、争做示范、走在前列”新的使命。省委、省政府主要领导先后四次调研综合交通运输体系，要求“十四五”时期交通建设跑出加速度，努力建设更高层次的现代综合交通运输体系，积极服务构建新发展格局。“十四五”时期交通建设仍然是高质量发展的主战场，要求交通运输必须把创新作为引领发展的第一动力，突出理念创新，以新发展理念指导交通融合发展。突出制度创新，以体制机制变革增添发展动力。突出技术创新，以前沿尖端科技为产业发展赋能。

三是开启基本实现现代化新征程，宜兴交通需要打造区域综合交通枢纽，加快推进国际化，打造区域性国际化中心城市。“十四五”期间，宜兴市高水平全面开放格局进一步确立，开放型经济质量和水平持续提升，融入长三角一体化、锡宜一体化等区域一体化取得突破性进展，加快推进国际化、打造区域性国际化中心城市。宜兴需要做厚产业基础、做强城市能级、做精特色优势，在接受更大能级城市辐射、实现更高层次区域竞合的同时，更好集聚资源要素、协同区域发

展，成为区域地理中心为功能轴心。宜兴交通需要以打造长三角区域性交通枢纽为目标，进一步提升锡宜一体化、苏锡常一体化以及与南京和杭州的互联互通水平，最大限度拉近与上海的时空距离，全面融入长三角区域一体化交通运输体系。

（四）需求特征

“十四五”时期，宜兴经济社会高质量发展迈上新台阶，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。常住人口城镇化率达 73%以上，人口老龄化水平持续加深。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。大宗货物及中长距离货物运输进一步转向水运，集装箱运输成为主要增长点。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。

“十四五”时期，预计全社会客、货运输量将稳步提升，分别是 2019 年的 134%和 129%。客运方面，高铁、民航客运需求持续快速增长，到 2025 年，铁路客运量占营业性客运量比重达 8.8%。货运方面，运输结构调整政策施行带动公路货运占比逐渐下降，大宗货物中长途运输向水运方式转移，多式联运比例逐步提升，水运货运量占比将达到 35.4%。

二、发展目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会以及总书记对江苏的重要指示精神，全面落实省委十三届九次全会、全国和全省交通运输工作会议决策部署，坚持稳中求进工作总基调，科学把握新发展阶段，坚持贯彻新发展理念，服务构建新发展格局，以交通强国建设为统领，以推动交通运输高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以建设人民满意交通为根本目的，以改革创新为动力，推动基础设施立体互联、运输服务一体融合、治理体系现代高效，加快构建安全、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，为宜兴在改革创新、推动高质量发展上争当表率，在服务构建新发展格局上争做示范，为率先实现社会主义现代化走在前列提供强有力的支撑和保障，助力宜兴开启全面建设社会主义现代化新征程，服务宜兴打造区域性国际化中心城市。

（二）发展原则

着眼于宜兴交通发展实际，重点遵循以下发展原则：

1. 统筹融合，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，推动跨区域、跨方式、跨行业深度融合。统筹存量和增量、传统和新型基础设施发展。推动交通与其他产业融合发展。

2. 智慧驱动，创新发展。坚持创新核心地位，注重科

技赋能，促进交通提效能、扩功能、增动能。推进交通设施数字化、网联化，提升智慧发展水平。推动科技信息向促创新、促产业转型，以智慧交通的新成效增添发展动能，实现交通质量变革、效率变革和动力变革。推动行业治理向重信用、依法治转型，以治理体系的新台阶夯实行业发展基础。

3. 集约低碳，绿色发展。厚植绿色发展理念，以交通网络整体效能的提升为出发点，科学合理确定增量，加强交通领域节能减排、污染防治和生态修复，将保护环境、节约集约利用资源和节能减排落实到规划、建设、养护和运营等各环节。积极应用节能技术和清洁能源，鼓励废旧材料循环利用。主动适应美丽宜兴和“碳达峰”“碳中和”等发展要求。全力推进运输结构调整，推动交通运输可持续发展。

4. 协同融合，提质增效。加强不同运输方式的匹配衔接和分工协作，推动各种运输方式各定其位、各得其所、各尽其能、各展所长，充分发挥组合优势和整体效率。促进运输产业与旅游、商贸、制造等其他产业的多业联动、跨界融合和产业重构。

5. 服务人民，共享发展。坚持以人民为中心的发展思想，突出交通服务人民的基本属性，突出文化体验和社会关切，推动客运服务向强枢纽、便换乘转型，以幸福交通的新高度满足公众出行需求。统筹发展与安全，推动安全监管向抓本质、抓预防转型，以平安交通的新成果拓展平安发展新局面。推动自身建设向强党建、强文化转型，以行业文明的新提升展示交通形象。

（三）发展目标

1. 2035 年远景目标

至 2035 年，基本建成高效便捷、健康安全、绿色智慧、特色鲜明的现代化综合立体交通系统。构建区域畅达的多联网、市域广覆的快速网、交旅相融的特色网，实现“369”区域高可达目标和“123”市域高品质目标，推动宜兴综合交通运输发展水平进入全省前列，有力支撑宜兴区域性国际化中心城市的建设，打造全省交通运输现代化示范区。

“369”区域高可达目标：至 2035 年，实现 30 分钟与苏锡常都市圈主要城市直达，包括无锡、常州核心城区等；实现 60 分钟与长三角核心城市和区域核心枢纽通达，包括上海、南京、杭州等城市和上海虹桥枢纽、南京禄口机场、苏南硕放机场等枢纽；实现 90 分钟与长三角其他主要城市可达，包括宁波、苏州、泰州、淮安、芜湖、宣城等城市。

“123”市域高质量目标：至 2035 年，实现宜南山区核心景区间 15 分钟互联互通，进一步提升南部山区旅游交通服务水平；实现市域重点镇至高铁枢纽 25 分钟直达，进一步提升高铁枢纽对市域城镇覆盖水平；实现中心城区至市域各镇 35 分钟可达，进一步推动市域交通一体化发展。

2. “十四五”发展目标

至 2025 年，宜兴交通将打造“1 个枢纽、提升 3 个通道、形成 3 个示范、构建 5 个体系”，基本建成“123”品质出行交通网和“123”便捷生活通勤圈，即 1 小时通达沪宁杭，2 小时通达省内地级市，3 小时通成长三角大中城市；各乡镇

15分钟（一刻钟）通达高速公路，中心城区30分钟（两刻钟）通达各乡镇，市域任意乡镇之间45分钟（三刻钟）到达，支撑宜兴建设区域性国际化中心城市。

“1个枢纽”指打造区域综合交通枢纽，“3个通道”指宁杭通道（国家级通道）、常宜通道（省级通道）、锡宜通道（市级通道），“3个示范”指基本实现交通运输现代化先行示范、“农村公路+融合发展”全国示范、农村公路管养体系全国示范，“5个体系”指构筑高效便捷的综合立体网络体系、完善优质惠民的公共出行服务体系、打造经济高效的现代物流服务体系、构建智慧先进的持续发展创新体系、建立现代科学的交通运输治理体系。

一构筑高效便捷的综合立体网络体系。新开工轨道交通65公里，新改建高速公路64公里，新增快速路16公里，新增干线航道54公里，新增普通国省道102公里，新改建县道、重要连接道路23.5公里，新改建旅游道路30公里，完成农村公路提档升级工程300公里，同步改造动态新增的危旧桥100座。

一完善优质惠民的公共出行服务体系：进一步提升综合客运枢纽一体化水平，优化以市域轨道为核心、以城市公交为骨架、以市镇公交和镇村公交为补充的客运服务体系，进一步提升城乡客运一体化水平，打造普惠公平的城乡公交体系。“十四五”末，城市公交站点500米半径覆盖率达到100%，适老化设施覆盖程度达到98%。

一打造经济高效的现代物流服务体系：物流运输企业更

具有竞争力，“散改集”工程得到了有序推进，运输装备标准化和专业化水平更高；实现交邮融合，完善畅通便捷、经济高效、便民利民的县、乡、村三级物流服务体系。社会物流总费用与 GDP 的比率下降至 12%。货运结构明显优化，集装箱多式联运量年均增长 10%以上，主要品牌快递服务行政村覆盖率 100%。

一构建智慧先进的持续发展创新体系。持续提升交通信息化水平，试点推进干线公路、干线航道智慧升级项目，规划发展村庄地图精准导航率 100%。全面推进绿色交通建设，新增清洁能源和新能源公交、出租车、城市配送车占比 80%。

一建立现代科学的交通运输治理体系：不断提高安全生产监管水平，道路运输事故起数下降 20%。加强交通信用体系建设，信用监管重点领域覆盖率达到 100%。完善农村公路管养机制，农村公路路长制覆盖率达到 100%。推动跨部门联合执法，普通国省道平均超限率占比降至 0.6%，加强队伍建设，高级专业技术人才占专业技术人才比例达到 12%。

表 2-1 宜兴市“十四五”综合交通运输主要发展指标表

类别	指标	2020 年	2025 年	类型
综合立体网 总体规模	铁路（轨道）开工总里程（公里）	/	65	预期性
	高速、快速路总里程（公里）	117	197	预期性
	普通国省道里程（公里）	292	394	预期性
	高等级航道里程（公里）	/	54	预期性
	干线公路省际市际出入口车道数	68	84	预期性
	乡镇美丽农村路覆盖率（%）	/	100	约束性
	公路网密度（km/km ² ）	1.5	1.6	预期性
运输服务	自然村等级公路覆盖率	83	100	预期性
	社会物流总费用与 GDP 的比率（%）	13.6	12	预期性
	适老化设施覆盖程度（%）	/	98	预期性
	主要品牌快递服务行政村覆盖率（%）	80	100	预期性
绿色智慧 平安	集装箱多式联运量年均增长率（%）	/	10	预期性
	试点推进干线公路、干线航道智慧升级开工项目（个）	/	≥1	预期性
	规划发展村庄地图精准导航率（%）	90	100	预期性
	新增清洁能源和新能源公交、出租车、城市配送车占比（%）	/	80	约束性
治理能力	道路运输事故起数下降率（%）	/	20	预期性
	信用监管重点领域覆盖率（%）	/	100	预期性
	高级专业技术人才占专业技术人才比例（%）	9.9	12	预期性

	农村公路路长制度覆盖率 (%)	/	100	约束性
	“十四五”普通国省道平均超限率 (%)	1.7	0.6	预期性

三、重点任务

（一）构筑高效便捷的综合立体网络体系

1. 完善多位一体的综合运输大通道

（1）推动铁路建设大发展

新开工轨道交通 65 公里。

①高速铁路

开工建设盐泰锡常宜铁路，境内与现有新长铁路、锡宜高速通道基本平行，接入宜兴高铁站，设计速度 350 公里/小时。

开展宜兴至湖州高铁前期研究，向北与盐泰锡常宜铁路贯通，向南经过湖州连接杭州，形成盐城经无锡至杭州的长三角城际铁路网纵向干线，与通苏嘉甬共同形成太湖东、西两侧长三角南北向快速联系铁路通道，同时通过衔接沪苏湖铁路，经湖州便捷联系上海。

②市郊铁路

开工建设锡宜城际轨道 S2，设计时速 160 公里/时，按苏锡常快线相同标准与制式建设。

开展市郊铁路 S2 南延前期研究，构建环太湖市郊快线，争取纳入部、省规划。

③城际铁路

预控南京-溧阳-宜兴城际线，向西衔接南京地铁 S7 东延线，实现南京都市圈与苏锡常都市圈的融合。

④普通铁路

开展新长铁路电气化改造工程前期研究，设计速度提升

至 200 公里/小时,同步完成新长铁路道口平改立工程。规划远期调整新长铁路和桥至梅园段线位,沿 S262 西侧与盐泰锡常宜铁路共用通道。提升新长铁路的货运能级,响应《交通强国建设纲要》中推进大宗货物及中长距离运输向铁路和水运有序转移的要求,实现与区域江海港互联直达,与连云港、南京等国家中欧班列枢纽节点互联互通,拓展与中亚、中欧、东南亚直达班列。进一步研究新长铁路改线可行性,预控改线线位,减少铁路对城市的分割。

⑤铁路枢纽

高铁宜兴站改扩建。结合盐泰锡常宜铁路、锡宜城际轨道 S2 和城南公交首末站建设,改造高铁宜兴站。

锡宜城际轨道 S2 城东综合客运枢纽。结合锡宜城际轨道 S2 人民广场站建设换乘中心,设置地下 P+R 停车场,停车场与下沉广场连通,与地铁无缝换乘。

规划预控宜兴西站客运枢纽。结合市域及城区西北地区铁路客运需求,落实盐泰锡常宜铁路可行性研究报告规划内容,积极配合盐泰锡常宜铁路及其南延线建设,做好宜兴西站空间预控工作。

加强宜兴北站综合货运枢纽规划研究。基于新长铁路复线电气化改造及宜兴段改线预控研究工作,打造宜兴北站综合货运枢纽,建设多式联运发展重要载体。

(2) 加快干线航道建设

建成通航 21.5 公里,新开工 32.5 公里。

完成锡溧漕河三级航道整治。开展锡溧漕河和桥镇区段

改线前期研究，将航道通航能力将提升至 1000 吨级，承担市域南北向骨架航道功能。

开工建设芜申运河西泇段三级航道整治工程，其中锡溧漕河以西段为三级航道，锡溧漕河以东改通湛渎河，保留五级航道规划。

（3）打造“三纵一横”高速网络

建成通车 64 公里。建成锡宜高速公路扩建工程，由双向四车道扩建为双向八车道。力争建成宜长高速北延，设计标准为双向六车道，设计时速为 120 公里/小时。开展常宜高速南延前期研究。同步规划建设高速互通，新建宜长高速阳羨互通。

（4）完成通用机场建设

建成 800 米×30 米跑道及航管等设施，完成机场连接线建设，支撑带动规模化、特色化通用航空产业集聚区（通航产业园、通用航空小镇等）发展。远期规划建设 1800—2200 米跑道，达到 4C 级机场标准。

2. 提升普通国省道网服务水平

（1）快速路

新开工 84 公里，建成 16 公里。

一是快速内环项目。新开工庆源大道、西泇大道、站前大道节点改造工程，打造城市快速环线。

二是区域一体化项目。建成宜马快速通道和范蠡大道北延一期，快速连接无锡。新开工范蠡大道北延二期，快速连接常州。

三是主要节点连通项目。新开工 G104 环科园至丁蜀段，快速连接宜城和丁蜀。新开工 S230 周铁段改造工程，服务大拈花湾，绕越城镇节点。开展 S240 快速化改造前期研究，快速连接宜城和官林、新建。

（2）普通国省道

建成 70 公里，范蠡大道及其北延和站前大道、兴杨公路规划为新增省道，形成“五纵五横”的普通国省道布局。其中 S341 建成通车，完善区域路网，打造绕越外环；S360 全线建成通车，完善区域路网，服务旅游发展，打造绕越外环；S263 徐舍改线段建成通车，绕越相关城镇节点；开工建设 S342 局部改线，绕越相关城镇节点；开展 S230 宜兴段改扩建前期研究，解决通行能力不足的问题，打造绕越外环；开展兴杨公路扩建前期研究，提升规划省道技术等级。

3. 推进地方干线公路建设

新改建县道建设项目 38.5 公里，重点解决规划县道落地、通行能力提升的问题。新改建地方重要连接道路 20 公里，重点解决路网中断头路、瓶颈路的问题。

4. 加强南部山区旅游道路建设

新改建南部山区旅游公路重点项目 48.9 公里，重点解决南部山区各景点对外出行和内部连接的问题。建成芙林路、画溪路、莲花荡路、张灵慕线（改扩建）、汤省线（改扩建），开展龙海路隧道、阳灵隧道复线、潼芙线前期研究。

5. 打造农村公路+特色融合示范线路

（1）宜兴市环太湖“四好农村路”一体化建设全国示

范路

共计 73.1 公里，环境提升 48.2 公里，提档升级 21.6 公里，新建 3.3 公里。贯通宜兴太湖流域，实现对文旅、产业、城市景观的多方位跨界支持，提升宜兴城市形象和文化传播力、辐射力，促进各产业生态的提升、创新与发展。

(2) 农村公路品牌提升

① “农村公路+旅游”融合发展工程：一期工程涵盖了川善线、善龙线、双湖路、张灵慕线、蒋张线五条公路，总长约 47 公里，开展绿化梳理及环境整治工作，新建景观节点、驿站、景观小品、观景平台、农村公路服务区，完善全线的公交站台、垃圾箱、标识牌等配套设施。二期工程增加丁张公路、S360、汤省线，串联雅达小镇、窑湖小镇、云湖景区；打造旅游绿道、步道，以核心景区为中心，形成绿道主环线。结合雅达小镇等旅游项目开发，打造阳羨湖环湖绿道等一批示范项目。

② “农村公路+产业”融合发展工程：推动农村公路与农村产业项目同步建设和发展，优化“农村公路+农业”发展模式，以杨巷镇、万石镇为试点加快完善沿线交通服务条件，形成农业农产品规模化经营；以官林镇、高塍镇为试点优化“农村公路+工业”发展模式，进一步降低企业交通成本，同时以重载需求为导向，着力完善路面结构；优化“农村公路+物流”模式，完善订制生产、定点销售的农村物流体系。打造一批产业致富路，实现农村公路直通田间地头、进厂入企。

③ “农村公路+文化”打融合发展工程：将传统建筑、乡村文化、地域风貌、民族特色等融入农村公路道路主体工程及驿站、停车场、观景台等附属设施建设中。以周铁镇、丁蜀镇为试点建成一批品牌农路示范线路，创建一批品牌公交线路，推动品牌效应不断提升。

（3）打造覆盖广泛的农村交通基础网络

继续实施农村公路提档升级，打通断头路，提升瓶颈路，5年改造镇村道路300公里，同步改造动态新增的危旧桥100座。

（二）完善优质惠民的公共出行服务体系

1. 提升综合客运枢纽一体化水平

依托铁路站建设综合客运枢纽，进一步强化不同运输方式间的有效衔接，并注重与城市功能的有机融合。重点推进宜兴站改扩建，为路线联通提供规模支持；支持城际铁路、市域（郊）铁路进城，推进锡宜城际轨道S2综合客运枢纽建设。

2. 打造以轨道为核心的城际客运网络

积极与上海铁路局争取加密至北京、上海等中心城市的高铁班线班次。积极应对高铁效应产生的游客快速增长趋势，满足游客快速进城、直达旅游目的地和酒店的需求，依托宜兴高铁站，大力推广旅游直通车，并在酒店设置停靠站。加强公路客运对宜兴高铁站、周边机场的接驳配套，联合铁路部门推进联程联网运输发展，鼓励“一票制”客运联程联网。

3. 深入实施公交优先战略

优化线网布局，调整功能重复、走向不合理或客流量小的线路。规划新线或调整既有线路覆盖空白区域，重点规划好外围区域与市内交通主枢纽、工业区和商业综合体的换乘衔接。开展城市公交专用道研究，选取道路适时布设。拓展公交服务范围，积极发展毗邻公交、定制公交、夜间公交、社区公交等多层次、多品种公交服务。

4. 加快推进全域公交发展

建设芳桥公交首末站、城南公交首末站、高塍红塔公交首末站。建设城乡公交候车亭 175 只。更新及新购置新能源公交车 750 辆以上。积极提升城乡公交综合效益，统筹协调公交与物流、旅游、商贸等资源融合发展，推动城乡公交场站向综合运输服务站转型，推广“一点多能、一网多用、深度融合”的城乡交通运输一体化发展新模式。

（三）打造经济高效的现代物流服务体系

1. 提升水运服务能力

完成莲花荡 6 级航道改线约 500 米，建设锡溧漕河文庄水上服务区。巩固壮大宜兴港至江阴港、上海港的航线，增加航运班次，开辟支航线；借助上海港形成“海河联动”，推动“江海河”联运发展。依托芜申运河、锡溧漕河完善作业区布局及功能，为物流企业提供优质服务。

2. 积极发展铁路物流

开展铁水联运研究，努力发展为“一单制”全程到底的多式联运承运人。促进铁路物流与邮政、快递业的融合发展，加强与顺丰、京东等社会物流企业的合作，形成宜兴高铁快

运产品品牌效应。

3. 加快建设现代物流体系

加快推进市级物流集聚区建设，加快完成全市农资配送中心建设，形成现代化的农业综合服务中心。依托新长铁路北站，建设公铁水枢纽物流园，大力发展相关产业。构建绿色物流配送体系。推动城市绿色货运配送示范工程建设，统筹规划建设以综合物流中心、公共配送中心、末端配送网点为支撑的三级配送网络。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发展，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，促进物流降本增效。大力发展农村物流，进一步完善农村三级物流网络节点，巩固宜兴省级农村物流示范县创建成果。标准化建设村级物流节点。加强与农委、供销、邮政等部门或企业的合作，积极探索实施村级农村物流节点的标准化建设，统一标识、统一功能、统一设施和统一服务，实现规范化发展。

（四）构建智慧先进的持续发展创新体系

1. 加快推进智慧公路、航道建设

试点建设智慧公路、航道，逐步推动由试点项目拓展至新建、改扩建干线公路、航道。

专栏：智慧交通技术指南

1. 交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见

推动先进信息技术应用，逐步提升公路基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化水平。深化高速公路电子不停车收费系统（ETC）门架应用，推进车路协同等设施建设，丰富车路协同应用场景。推动公路感知网络与基础设施同步规划、同步建设，在重点路段实现全天候、多要素的状态感知。应用智能视频分析等技术，建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网云控平台。依托重要运输通道，推进智慧公路示范区建设。鼓励应用公路智能养护设施设备，提升在役交通基础设施检查、检测、监测、评估、风险预警以及养护决策、作业的快速化、自动化、智能化水平，提升重点基础设施自然灾害风险防控能力。建设智慧服务区，促进融智能停车、能源补给、救援维护于一体的现代综合服务设施建设。推动农村公路建设、管理、养护、运行一体的综合性管理服务平台建设。

2. 江苏省普通国省道智慧公路建设技术指南

（1）建设目标

①近期目标

在交通流量大（新建项目指“预测交通流量大”）的主干通道以及对区域经济发展起到关键支撑作用的核心路网，开展智慧公路试点示范，通过全要素感知、全方位服务、全过程管控、全数字运营、车路协同等，实现安全提升、效率提升和服务提升，恶劣天气、复杂环境下的道路交通事故率下降 20%以上，关键节点及路段的通行效率提升 20%以上，实现公路建设、管理、养护、运营全生命周期的数字化与智能化。

②远期目标

在全路网范围内实现全要素感知、全方位服务、全过程管控、全数字运营等，实现人、车、路智能网联和高效协同，实现全智能化的高速公路业务管理，实现车辆编队及 L3 级以上自动驾驶，高速公路基础设施服役能力大幅提升，道路交通事故率下降 90%以上，道路通行能力接近设计通行能力。

(2) 建设内容

普通国省道智慧公路建设内容包含智能感知、智能管控、智能服务和基础支撑。

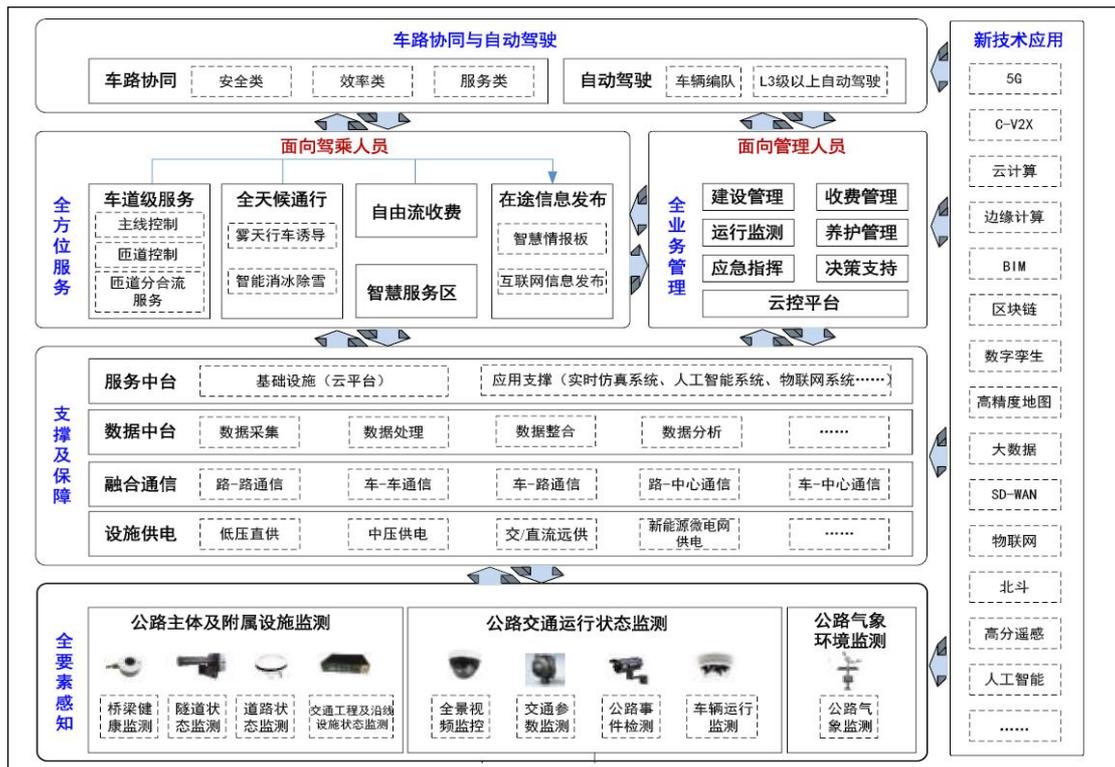
智能感知包含公路主体及沿线设施感知、交通运行状态感知和公路路域环境感知。

智能管控包含数字化设计、智能化建造、科学化养护和全路网管理。

智能服务包含出行安全服务、通行效率服务、智慧服务区、在途信息服务和车路协同自动驾驶。出行安全服务包含雾天行车诱导、智能消冰除雪、车辆汇流预警，通行效率服务包含交叉口信号优化、自由流收费。基础支撑包含融合通信、设施供电、数据中台、云控平台、信息安全和智能运维。

(3) 建设框架

江苏省智慧高速公路总体架构可分为全要素感知、全方位服务、全业务管理、车路协同与自动驾驶、支撑及保障、新技术应用 6 部分内容。



2. 持续提升交通信息化水平

(1) 加强交通基础设施数字化建设

结合宜兴新型智慧城市建设，打造“高速、移动、安全的新一代交通信息基础设施体系”和“广泛汇聚、共享开放、深度应用的交通数据资源利用体系”。完善数字公路应用平台，依托综合执法大队建设交通运输综合信息化系统，加快推进农村公路“一网一平台”建设，提升农村公路综合管养信息化水平。按照省、市要求，推进数据标准化建设，做到“纵向”与上级交通管理平台、“横向”与宜兴市级行业管理平台的数据交换。建立交通运输信息资源共享交换机制，深化共享合作，实现数据信息资源跨部门、跨行业、跨区域间共享与协同应用。

(2) 提升运输信息服务水平

提升智慧出行服务水平。深入推进城乡公交领域信息化

建设，完善覆盖城乡公交车辆的公众出行信息服务系统、车辆运营调度管理系统、安全监管系统和应急处置系统，提升城乡公交服务能力和水平。在客流量较大的乡镇站点，试点建设智能公交电子站牌、智能化公交候车亭，积极探索公众号查询、APP 等智能终端覆盖镇村公交。城乡公交车辆要全面推广使用手机 NFC、二维码等移动支付，方便群众出行。

（3）加快行业管理智慧化建设

继续推动大数据、人工智能、云计算技术与行业治理结合，利用大数据技术实现从业人员信用监管、重点客货运车辆及危险品运输监测等，通过用数据说话、用数据决策、用数据管理、用数据服务，实现行业管理由事前许可转向事中、事后监管，提高行业监测监管能力。

3. 全面推进绿色交通建设

（1）落实绿色低碳发展理念

强化与“三区三线”衔接，鼓励高速公路、普通公路共走廊建设。将绿色发展理念贯穿于交通基础施工可、设计、建设、运营和养护全过程，注重土地节约、材料节约及再生循环利用、生态环境保护等理念。优先采用低碳、环保、节能的新材料、新技术，积极探索清洁能源应用。

（2）促进交通运输行业节能减排

充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，优先发展公共交通，积极推进多式联运。全面推广清洁高效运输装备，继续推广清洁能源汽车在城市公交、出租汽车、城市配送等领域应用。加快淘汰国三及以下排放标准的营运柴油货

车，推广符合国家标准的中置轴汽车列车、厢式半挂车、新能源或清洁能源货车。

（3）加快推进美丽农村路建设

结合美丽宜兴建设，全面提升农路安全水平，贯彻保护生态环境理念，引领人居环境改善，弘扬历史传统文化，全面开展全域美丽公路建设，更高层次更高质量将公路网打造成为助推经济社会发展的旅游观光线、生态富民线、绿色风景线，成为美丽宜兴的亮丽经纬线。至 2022 年，实现每个乡镇都有美丽农村路。

（五）建立现代科学的交通运输治理体系

1. 继续深化重点领域改革

（1）建立农村公路管养长效机制

加快推进农村公路管养机制改革，不断加大农村公路管理养护力度，加大养护工程投入，保障农村公路日常养护、大中修及时到位。深入推进“路长制”，建立权责清晰、齐抓共管的农村公路养护管理体制机制，明确各级路长对应职责，切实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。切实推进农村公路养护生产模式改革，争创全国示范。

（2）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、镇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。完善预算管理体系，全面实施预算绩效管理。

2. 不断提高安全生产水平

(1) 加快完善交通安全基础设施

根据 2020 年的普通公路安全生命防护工程排查结果，实施安全提升路段里程 417km，重点实施临水等危险路段安全防护整治、一级公路中分带无护栏或高路缘石段的处置、集镇段机非隔离及交叉口综合整治等。

(2) 全面落实安全生产主体责任

切实强化安全生产责任意识，深入贯彻习近平总书记关于安全生产重要论述，牢固树立安全发展观念，筑牢安全红线意识。组织开展安全生产专项整治，继续全面排查安全生产中的薄弱环节，确保交通运输行业安全形势持续向好，助推交通运输高质量发展。

严格落实企业安全生产主体责任，健全企业安全生产制度和各项操作规程，完善交通运输安全生产监督管理工作责任规范，建立安全生产权责清单和安全生产失信联合惩戒黑名单。加强关键岗位从业人员安全生产操作规范培训，提升交通参与者安全素质。

(3) 提高交通运输安全监管水平

加强科技对交通参与人员安全素质、交通基础设施运行、设施设备安全性能、行业安全管理、应急管理支撑作用，全面提高安全和应急管理现代化水平。在城乡客运车辆上积极推广应用道路运输智能安全防控技术，鼓励普通货运车辆推广应用。推广应用突发事件应急处置技术与装备，建立突发事件智能调度与辅助决策平台。完善和落实涵盖公路水运、

城乡客运、工程建设等领域的应急管理预案，加强交通应急队伍建设，增强应对公共突发事件的能力。

3. 推进执法装备的配备

(1) 加快推进执法车辆增补更新

按标准有序增补更新综合执法车、监控指挥车等各类执法车辆。到“十四五”末，执法单元的执法车辆配备率达到100%。达到报废标准的车辆做到“应废尽废”，逐步淘汰8年以上（或30万公里以上）或存在明显故障的执法车辆。优化执法车辆结构，提高新能源执法车辆的配备比例，原则上用于相对固定线路执法的车辆，在新购置或报废更新时全部选用新能源汽车。

(2) 提高个人防护类装备配备率

按标准合理配备执法人员防护头盔、防护手套、安全防护服、防护靴、防化服等个人防护类装备。配备不同季节、不同气候条件下的轻便高效防护装备，不断提升个人防护装备安全性、可靠性和舒适性。到“十四五”末，执法人员高质量安全防护装备配备率达到100%。

(3) 加强通用型必配装备配备

重点加强基层一线执法所需的执法记录终端、移动执法终端、车载计算机/打印机，车载监控等通用型必配装备的配备。到“十四五”末，实现基层一线执法单位基本保障型装备配备率达到100%。

(4) 加强专用型执法装备配备

针对有毒、有害、高温、防爆等特殊执法工作环境，加

强阻燃服、耐酸碱手套、防毒面具等专用型执法装备的配备；针对船检船务、搜救巡航等特殊执法领域，加强气体检测、油品取样等专用型执法装备的配备；针对水上应急救援，加强大型无人机、无人船、智能救生设备等应急救援装备的配备。到“十四五”末，实现专用型执法装备“应配尽配”，以满足特殊条件下的执法需求。

（5）加强新型装备的推广应用

加强电子巡查、轻微违法行为快速处置、非现场（非接触式）处置等智能化、现代化执法装备的推广使用，提高行政执法在线处理率。结合实际需求，引导无人机、智能 AR 眼镜等执法装备的应用，不断提高执法装备的信息化、智能化水平，实现精准执法、规范执法。

4. 提升交通法治水平

（1）深化交通行业法治建设。健全交通运输依法决策机制和决策程序，扩大行政决策公众参与度。实行重大行政决策全过程记录和立卷归档制度，完善责任追究制度，规范交通运输行政决策行为。推进交通运输领域“互联网+政务服务”，推动交通运输审批事项“一窗受理”“一网办理”。推行交通运输部门法律顾问制度，探索公职律师参与决策论证。

（2）深化法治宣传教育。持续推动全市交通运输系统深入学习贯彻习近平法治思想，全面准确把握精神实质、丰富内涵和核心要义。组织推动全行业学习宪法，弘扬宪法精神，增强宪法意识。

（3）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。建设公路运输车辆动态称重系统，建成宜兴分中心管理平台。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、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，开展大规模联合执法行动。

（4）探索跨区域联合执法。强化与周边地区间道路、水路交通运输领域执法信息的共享交换和业务协同。探索推进安全运行控制、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。

5. 加强交通信用建设

（1）加快推进传统治理模式向信用管理模式转型。创新事前环节信用监管，建立健全行政许可、企业安全检查信用承诺制度，探索开展经营者准入前诚信教育。鼓励交通运输市场主体主动向社会做出信用承诺，推动各领域事中信用评价，应用信用评价结果，逐步实施信用分类分级监管。完善事后环节信用监管，建立与相关信用办等部门的失信联合惩戒机制，开展失信联合惩戒。

（2）做好信用信息归集与互联共享。按照全省建立“一库一网一平台”的要求，根据《江苏省交通运输行业信用信息采集报送规范》和《江苏省交通运输行业信用信息数据结构标准》，做好从业单位和从业人员信用信息的归集工作。

（3）探索开展信用评价和奖惩应用。逐步推行信用承诺制，将信用评价作为交通运输从业单位和主要从业人员市

场准入、政府采购、评标定标、评优评先等的重要依据。落实省级要求，推行“黑名单”管理制度。要在依法依规的条件下，积极与第三方信用服务机构开展合作。

6. 强化党风廉政及文明规范执法建设

(1) 持续推进党风廉政建设。完善党员思想教育的长效机制，坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以学习贯彻党章和党的十九大、二十大精神为主线，以“不忘初心、牢记使命”为主题，以党建基地阵地为载体，以贯彻落实党的十九届五中全会精神和党员教育管理工作条例、党员教育培训工作规划（2019—2023年）为抓手，强化思想政治武装，牢固树立“四个意识”。

(2) 加快行业执法文明规范建设。加强执法人员业务培训，严格执法人员准入和退出管理，进一步提升执法人员规范执法水平。开展行政执法质量大检查活动，以“规范执法文书案卷、推进执法全过程视（音）频记录、推动智能执法”为着力点，认真落实交通行政执法全面质量管理体系，全面提升行业规范文明执法水平。

四、规划实施保障

（一）组织保障

对外强化与周边地区各交通部门区域协调机制，促进区域交通基础设施互联互通。对内加强部门协同，加强交通运输主管部门与发改、财政、自规、住建等部门的沟通，完善协调机制。促进交通行业规划、建设、运营、管理全过程统筹管理。积极推动建立多规协调机制，争取在总规、控详等

规划编制过程中，将交通规划成果予以充分融入，依托城乡规划体系的权威性，强化交通规划的约束力，确保规划确定的各项目标和任务有序推进。

（二）资源保障

1. 资金保障

按照事权和支出责任相匹配原则，将规划中的重点项目积极纳入国、省规划，积极争取中央和省投入资金。加强跟踪和掌握国家、省、市各级政府及相关部门对交通运输建设发展的资金投入导向，统筹谋划宜兴市重点建设项目投入，最大限度争取国家和省资金支持的同时，调动地方政府建设资金投入积极性。

积极探索市场化运作，加强建设资金的来源多元化。进一步探索市场化动作手段，探索 PPP、EPC 等模式，缓解政府投入不足的问题。

2. 用地保障

积极争取国家、省对宜兴交通基础设施建设用地指标的支持。将交通基础设施规划纳入土地利用规划和城市总体规划中统筹考虑，保障重大项目的用地指标。积极推动建立交通项目土地指标专项保障机制，优先安排交通项目补充耕地指标，确保交通项目依法用地。

（三）人才保障

把人才发展纳入领导班子的重点考核内容，完善选人、用人制度，确保人才引进、流动渠道的公开、公正和畅通。研究制订人才发展战略和中长期发展规划。建立完善引人、

用人和育人机制，健全人才管理、考核与退出机制。统筹推进各类人才队伍建设，实施紧缺人才增量计划、管理人才提升计划和技能人才培养计划，有效提升交通运输从业人员整体素质。加强外部交流与合作，与其他县市、科研院所、咨询机构建立经常性的交流和合作机制。