

吴江区交通运输“十四五”发展规划

苏州市吴江区交通运输局

二〇二二年三月

目 录

前 言.....	1
第一章 “十三五”交通运输发展回顾.....	2
(一) 发展成就.....	2
1、交通重点工程建设投资得到有效落实.....	2
2、综合立体交通网络主骨架加速成型.....	3
3、综合运输服务能力和质量显著提升.....	9
4、智慧绿色平安交通建设稳步推进.....	15
5、治理体系和治理能力现代化水平不断提高.....	16
(二) 存在问题.....	18
第二章 “十四五”交通运输发展形势.....	23
(一) 形势要求.....	23
(二) 需求分析.....	25
1、客运需求.....	25
2、货运需求.....	26
第三章 “十四五”交通运输发展思路.....	27
(一) 指导思想.....	27
(二) 基本原则.....	27
(三) 发展目标.....	29
第四章 “十四五”交通运输发展重点.....	31
(一) 建设高质量综合立体交通网.....	31
1、强化“双向开放”的大枢纽.....	31

2、构筑“对外辐射”的大通道	33
3、打造“多网融合”的轨道网	34
4、构建“广覆深达”的公路网	36
5、形成“畅通高效”的航道网	52
6、强化“现代专业”养护管理	54
(二) 提升现代综合运输服务水平	56
1、打造高品质的客运服务体系	56
2、打造高效率的货运服务体系	63
3、打造高标准的专业服务体系	68
4、打造高质量的交通产业联盟	69
(三) 加快智慧绿色平安交通建设	70
1、加强智慧交通建设	70
2、推进绿色交通建设	72
3、深化平安交通建设	74
(四) 推动治理体系和治理能力现代化	76
1、深化重点领域改革	76
2、强化法制交通建设	77
3、推进信用体系建设	78
4、完善党建文化建设	79
第五章 保障措施	82
(一) 组织保障	82
(二) 要素保障	82

1、用地保障	82
2、资金保障	82
(三) 实施保障	83
(四) 监督评估	83

附表

附表1 吴江区“十四五”交通建设重点项目表

附表2 吴江区“十四五”交通建设储备项目表

附图

附图1 吴江区综合交通体系发展现状图

附图2 吴江区综合交通体系发展规划图

附图3 吴江区公路网布局规划图

附图4 吴江区轨道交通布局规划图

附图5 吴江区航道及港口布局规划图

附图6 吴江区枢纽场站布局规划图

附图7 吴江区“十四五”公路项目建设计划图

附图8 吴江区“十四五”轨道项目建设计划图

附图9 吴江区“十四五”航道及港口项目建设计划图

附图10 吴江区“十四五”枢纽场站项目建设计划图

前 言

“十四五”时期，是吴江区深入贯彻落实党的十九大和二十大精神，全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想特别是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，是开启全面建设社会主义现代化新征程、奋力谱写“强富美高”新篇章的关键阶段。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。省委省政府高度重视交通运输发展，将构建现代综合交通运输体系作为“强富美高”新江苏建设的先行军，并指出“十四五”时期交通建设仍然是我省高质量发展的主战场。

《吴江区交通运输“十四五”发展规划》以《苏州市吴江区国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要和二〇三五年远景目标纲要》、《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和其他国省市相关规划为指导，围绕“创新湖区”“乐居之城”发展定位，抓住三个“融”、锚定五个“新”，明确“十四五”期间吴江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，是指导今后五年吴江交通运输发展的纲领性文件。

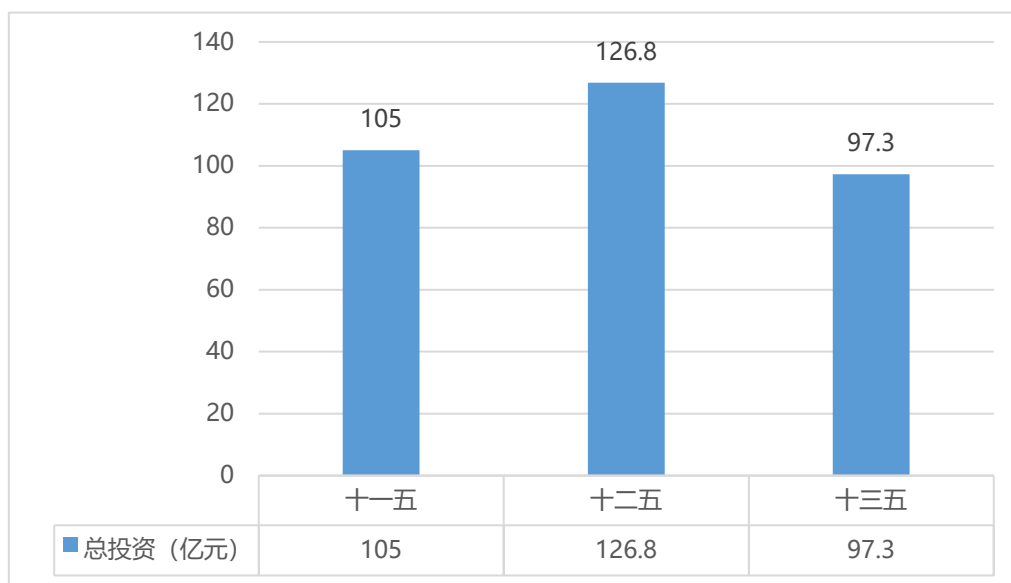
第一章 “十三五”交通运输发展回顾

（一）发展成就

“十三五”以来，吴江区坚决贯彻省市各项决策部署，加快构建现代综合交通运输体系，较好完成了“十三五”规划确定的主要目标和任务。

1、交通重点工程建设投资得到有效落实

“十三五”期间，各年度交通重点工程建设投资均得到落实，截至2020年底投资总额约97.3亿元，保持了“十一五”、“十二五”以来的投资力度，有效推动了全区交通重点工程建设。



数据来源：吴江区交通运输“十三五”发展规划、吴江区交通局年终总结报告等材料

图 1-1 吴江区交通重点工程建设投资

专栏：“十三五”交通建设投资完成情况及说明

2016年，完成交通建设投入14.787亿元，超额完成年度计划；2017年，共计完成交通建设投入21.3亿元，同比上年增长44%，区交通运输局被区政府评为重点工程建设先进单位；2018年，吴江以“一站六路两高铁”为实施重点，13项交通重点工程完成投资16.69亿元，占年度投资额的103.19%。2019

年，全区7项交通重点工程建设完成年度投资9.78亿元。2020年，吴江区计划实施交通重点项目11个，至12月底，完成投资34.73亿，占年度计划的105.6%。

2、综合立体交通网络主骨架加速成型

(1) 公路网络更加完善

2020年底，吴江境内公路通车总里程2374.84公里。其中，高速100.18公里、国道93.725公里、省道193.123公里（扣除258与230省道重合段，含规划省道121.686公里）、县道252.508公里、乡道602.979公里、村道725.375公里、其它公路里程406.95公里。基本形成以高速公路为骨架、普通国省道为主干、农村公路为补充的公路网体系，实现了“1、3、3、1”（10分钟上高速、30分钟到市区、30分钟离境、1刻钟镇到村）服务目标。打通了常嘉高速（G1521）、建成了258省道，形成了以高速公路与普通国省道组成的“一主一辅”骨架网络。省级“四好农村路”示范县创建通过评估，广大农村群众从“有路走”转变为“走好路”，全区的农村公路路容路貌跃上了新层次。建成吴江大道和元荡路（康力大道），推进609省道（苏同黎公路）的改扩建，有力推进了长三角基础设施互联互通。

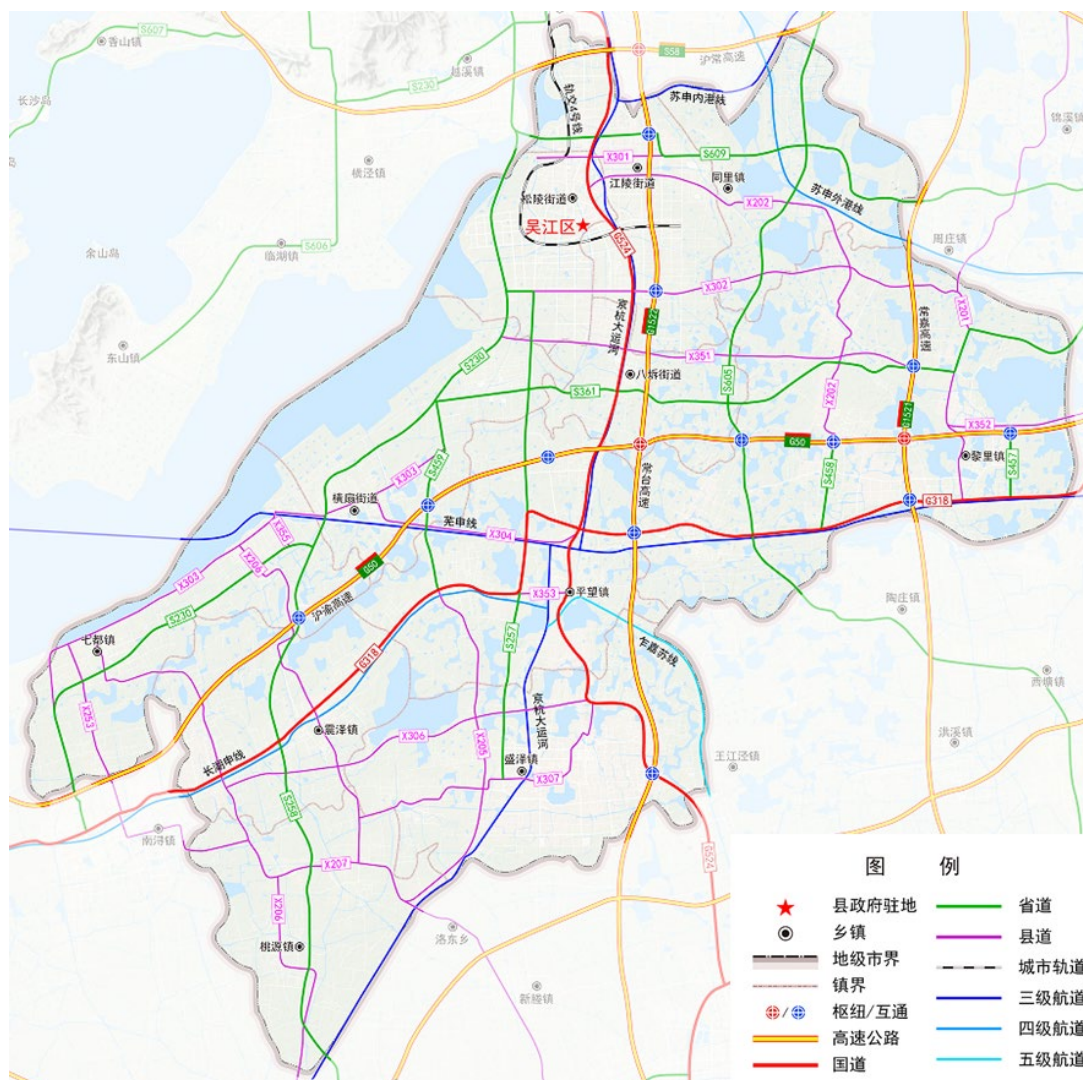


图 1-2 吴江公路现状分布图

专栏：“十三五”公路网络建设情况

1、高速公路

常嘉高速（G1521）：2016年12月31日上午10时，常嘉高速昆山至吴江段正式通车，2020年1月1日，吴江至嘉兴段通车，极大缓解常嘉高速（苏嘉杭高速）的通行压力和拥堵现状。

苏台高速：目前项目已举行集中开工仪式，即将开始施工。

2、国省干线

“十三五”以来，吴江国省干线建设成绩斐然，相继建成258省道、八苑公路八坼段等。同时城市快速环线建设全面启动，建设推进顺利，吴江大道、江城大道快速路相继建成。605省道吴江同里至黎里段改扩建工程，先导段建设完成。609省道（江陵路）快速化改造，一期工程土地指标已到位，已经进行施工建设。

3、农村公路

“十三五”期间完成改造乡村公路 157 公里、桥梁 66 座，总投资超过 4.3 亿元，全区所有行政村实现“村村通公交”和“村村有亭”，规划发展村庄 100% 通达等级公路。

4、长三角基础设施互通互联

元荡路（康力大道）：西起汾湖大道与康力大道交叉口，向东跨越元荡，衔接上海青浦区东航路，已于 2020 年 11 月 9 日建成通车。

（2）轨道交通快速推进

吴江区铁路建设服务中心正式设立，沪苏湖铁路于 2020 年 6 月 5 日正式开工建设。通苏嘉甬铁路、如通苏湖城际（苏州-吴江段）正在推进前置专项工作。轨道交通 4 号线吴江段开通运营，基本形成吴江区与苏州各城区无缝对接的轨道交通格局。



图 1-3 吴江轨道交通线路图

(3) 航道港口持续扩能

➤ 航道方面

“十三五”期间，全区高等级航道网加快建设，苏南运河三级航道整治工程、苏申内港线航道整治工程（一标、二标）相继完成交工验收。截至2020年底，吴江境内有航道42条450.67公里，其中等级航道10条218.68公里，等外级32条231.99公里，为苏州地区航道最多、里程最长、等级最高的区县，初步形成干支相通、层次分明、通江入湖、连城达港的“木字型”（京杭运河、长湖申线、芜申线、苏申外港线、乍嘉苏线）内河航道网络。

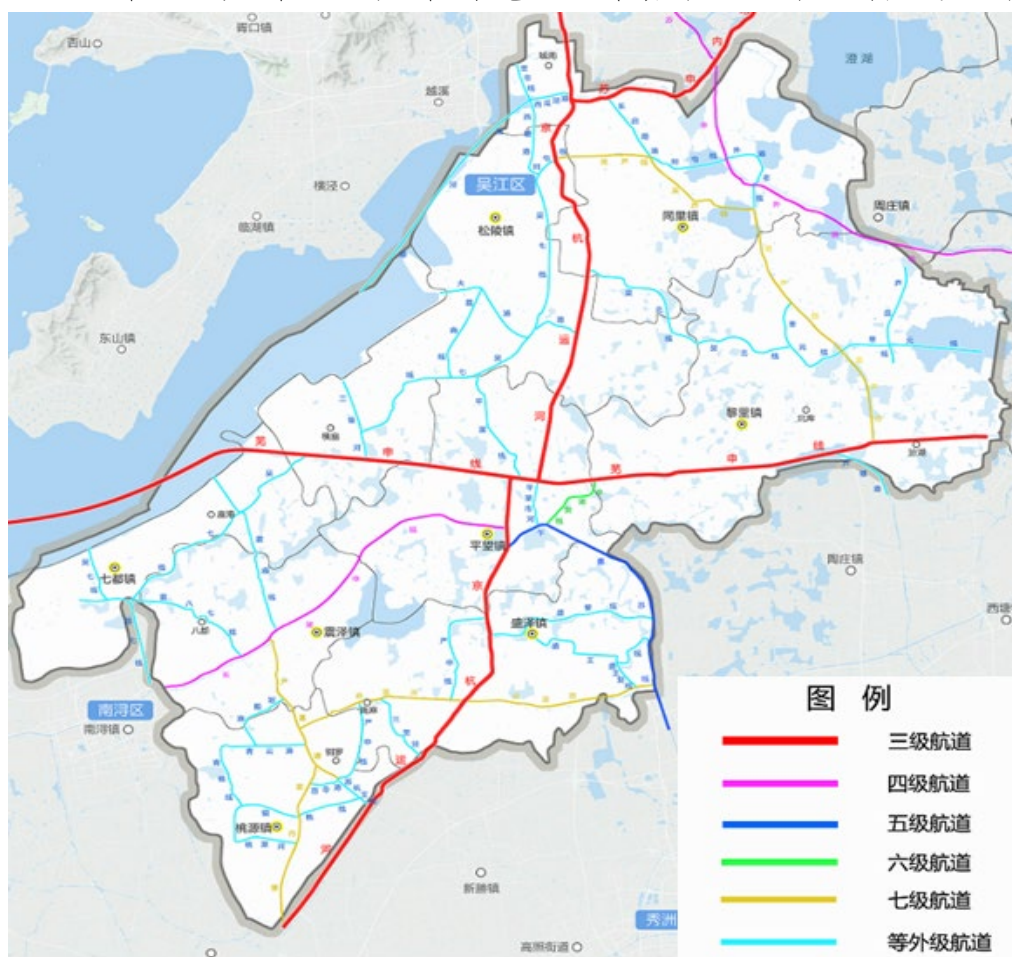


图 1-4 吴江主要航道分布图

➤ 港口方面

持续整治航道沿线码头，截至 2020 年底，吴江区共有内河港口码头 133 家，为“十二五”末港口码头数量的 35%，有效改善了散乱的状态。其中太浦河沿线内河码头整治成效明显，获得了省交通厅的肯定，并在全省推广学习。

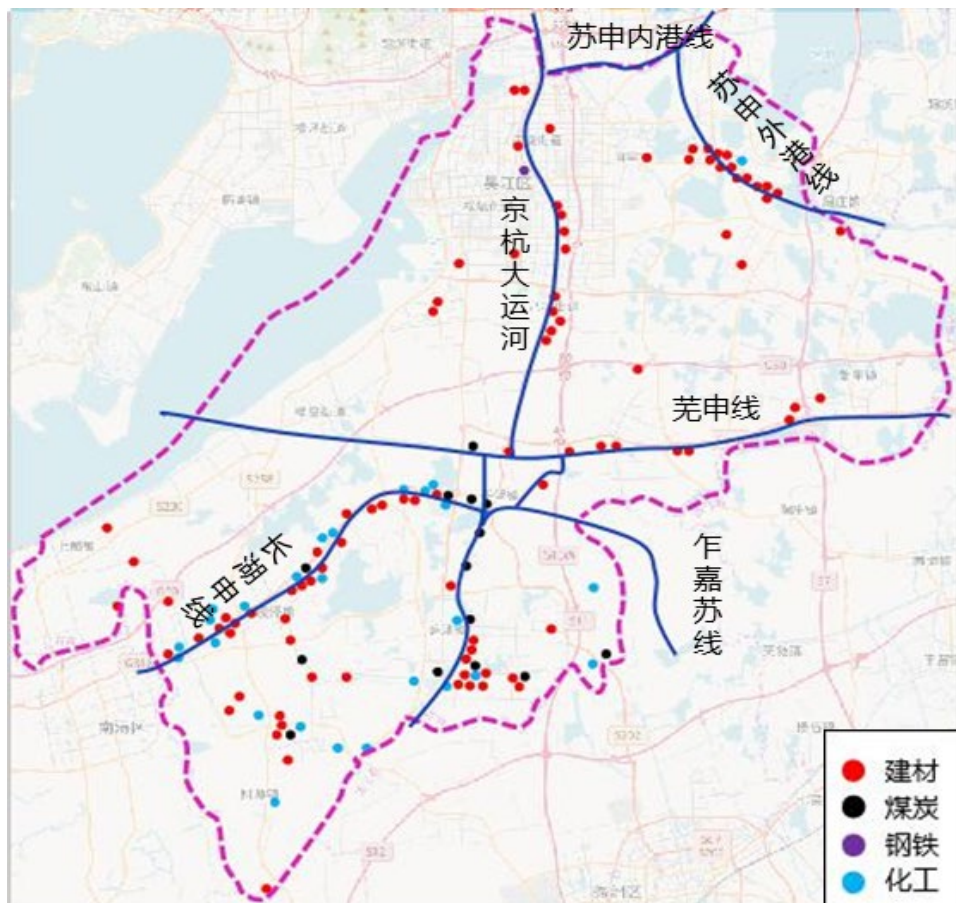


图 1-5 吴江区主要航道码头分布图

(4) 枢纽场站加快升级

➤ 客运场站

“十三五”期间停用不具备运营条件的乡镇四级以下客运站 10 个，完成全区场站标准化提升工作，新建、改建城乡公交候车亭 548 个。目前，全区共有在用客运场站 6 座，公交首末站 12

个，公交停保场 4 个，公交站点 3906 个。此外，松陵大道综合交通枢纽正在加快施工。

➤ 货运场站

建成四大物流基地（吴江经济技术开发区物流基地、盛泽物流基地、平望中鲈物流基地、海晨甩挂物流基地）、四大货运配送中心（吴江经济技术开发区物流基地、盛泽物流基地、平望中鲈物流基地、海晨甩挂物流基地）及若干末端配送网点组成的三级配送体系，初步形成区、镇、村三级农村物流网络节点。



图 1-6 吴江区货运场站分布图

（5）养护管理持续提升

公路养护：不断推进“畅安舒美”公路养护管理，2020年国省干线公路MQI值（路况综合指数）90以上，优良路率95%；县道MQI值94，优良路率95%；乡村公路MQI值89，优良路率90%，公路技术状况综合排名位居全省前列。

航道养护：积极推进养护工程，完成申湖复线及其它航道驳岸维修工程、省干线航道沿线绿化养护工程；持续加强航道巡航与清障扫床，通航保证率、航标正常率、新生违法建筑物查处率均达100%。

3、综合运输服务能力和质量显著提升

（1）客运服务不断完善

➤ 道路客运加快转型升级

班线客运：取消经营期限届满的800公里以上省际客运班线，增强省内与周边城市的服务，尤其是加强与上海浦东机场、苏州高铁站的客运联系，引导客运企业积极发展定制客运。截至2020年底，全区长途客运班线共计150条，其中省际90条、市际46条、县际14条。全区班车客运车辆总数163辆，较“十二五”期末下降22.4%。

旅游包车：不断适应群众出行需求，持续改善旅游包车的数量与质量。截至2020年底，全区共有旅游客运经营企业5家，旅游客运车辆98辆；包车客运经营企业5家，包车客运车辆159辆。旅游包车客运车辆总数257辆，较“十二五”期末增长4%。

➤ 加快融入长三角一体化

“十三五”期间，吴江紧紧围绕长三角一体化国家战略，积极推进交通运输方面对接浙江、融入上海，加快推动长三角一体化公交互融互通工作，不断推动跨省毗邻地区公交线路开行工作。目前，吴江境内已有 14 条跨省公交线路和 1 条毗邻公交线路在营，公交线网总长度达 288.3 公里，实现所有省际毗邻地区主要通道公交全覆盖。5 条示范区公交线路中 4 条在吴江境内始发，3 条由吴江公交企业负责运营。

表 1-1 吴江跨省公交开通班次表

序号	线路番号	线路起讫点		开通时间	线路全长 (公里)	日发班次	备注
		起点	终点				
1	吴江 7307 路	吴江第五人民医院	上海大观园	2020 年 2 月	24.5	66	示范区 4 路
2	吴江 7319 路	吴江临沪汽车站	汾湖站	2012 年	9.5	44	毗邻公交
3	吴江 7618 路	黎里旅游集散中心	东方绿舟站	2019 年 3 月 6 日	36	24	示范区 2 路
4	吴江 7213 路 /桐乡 K358 路	桃源中心小学	乌镇车站	2021 年 7 月	12	60	对开线路
5	吴江 7606 路 /南浔 173 路	七都广场	泰安路车站	2010 年 8 月	20	76	对开线路
6	吴江 7616 路	八都小学	泰安路换乘中心	2018 年 8 月 1 日	10	36	
7	吴江 7619 路	黎里旅游集散中心	西塘古镇停车场	2019 年 3 月 6 日	20	10	示范区 5 路，对开线路
8	吴江 7617 路 /嘉兴 363 路	铜罗汽车站	新塍镇公交停车场	2019 年 6 月 12 日	15	12	对开线路
9	吴江 755 路	平望新城社区	王江泾镇公交枢纽站	2020 年 2 月	19.5	60	
10	吴江 786 路	盛泽公交枢纽	秀湖公交枢纽站	2021 年 1 月	25	24	

序号	线路番号	线路起讫点		开通时间	线路全长 (公里)	日发班次	备注
		起点	终点				
11	吴江 7219 路	民益村	浔东公交场站	2021 年 5 月 1 日	21.5	36	
12	吴江 7502 路	震泽实小东校区	浔东公交场站	2021 年 5 月 1 日	19.3	100	
13	示范区 1 路	汾湖汽车客运站	东方绿舟站	2019 年 11 月 4 日	26		对方运营线路
14	嘉兴 276 路	盛泽客运站	嘉兴汽车北站	2019 年 12 月 31 日	22		对方运营线路
15	嘉兴 310 路	江南浜	陶庄	2021 年 6 月 1 日	15		对方运营线路

数据来源：交通局内部资料，截止 2021 年 9 月 10 日

➤ 公共交通供给能力持续增强

轨道交通：自 2017 年 4 月苏州轨道交通 4 号线开通以来，吴江轨道交通客流持续增长，截至 2020 年底，轨道交通全年客流 1903.9 万人次。

常规公交：一是线网布局不断优化。目前，吴江基本形成三级公交线网体系，截至 2020 年底，共有公交线路 172 条，包括一级公交线路 57 条，二级公交线路 29 条，三级公交线路 86 条，线路总长度 2652km，镇村公交通达率继续保持 100%，基本实现“镇镇有站、村村有亭和行政村村村通公交，农村居民单次出行直达各中心区镇，一次换乘到城区和苏州”的发展目标。二是双网融合不断推进。配合轨交 4 号线开通，吴江积极推进配套公交线网优化工作，编制完成《轨道交通四号线吴江段与地面交通换乘设施近期实施规划》。目前城区内共有 41 条公交线路与轨道交通 4 号线换乘接驳，平均接驳线路 4.08 条/站。其中 35 条线路服务城区轨道交通沿线，6 条专线分别衔接吴江汽车站、松陵大

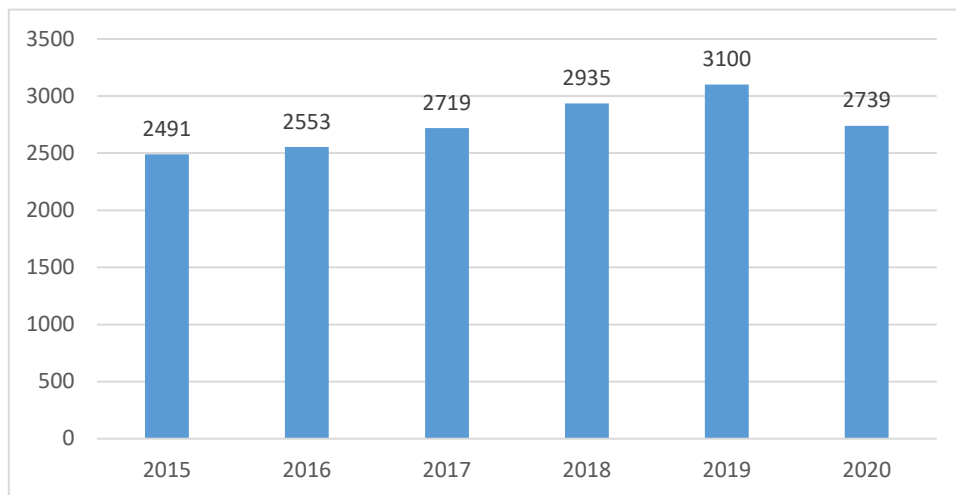
道站以辐射外围。以刷卡客流为例，各站点轨道换乘公交日均客流量在 10-200 人次不等，各站点轨道换乘公交客流占轨道客流比例基本在 2%-4%。三是公交车辆规模不断增长。截至 2020 年底，全区共有公交车辆 1144 辆，折算为 1285.9 标台，较“十二五”期末增长 48.8%。全区城乡万人公交车辆拥有量（不含轨交）9.80 标台，全区城乡万人公共交通工具拥有量（含轨交）11.90 标台。公交车辆结构不断优化，全区清洁能源公交车 845 辆，其中新能源公交车 624 辆，公交空调车比例、安装驾驶区域隔离设施公交车比例达到 100%。四是路权保障不断完善。结合苏州公交都市创建，推进全区公交专用道和公交进口道建设。

出租客运：“十三五”期间，积极稳妥推进出租汽车行业改革，降低出租车租赁费，企业减免驾驶员代收代付费，努力营造有序竞争、文明经营的出租汽车市场，出租客运市场规模较“十二五”期末增加 114%（增量主要集中在网约车市场）。目前，吴江共有出租汽车公司 5 家，营运车辆 835 辆，与“十二五”期末持平，“泊位+电招+扬招”揽客模式发展成熟。

（2）货运能力持续加强

➤ 服务能力明显提升

2020 年受新冠疫情影响，货运总量为 2739 万吨，较 2019 年有所下降，但“十三五”期间货运量整体持续上涨趋势明显，较“十二五”期末增加约 10%。

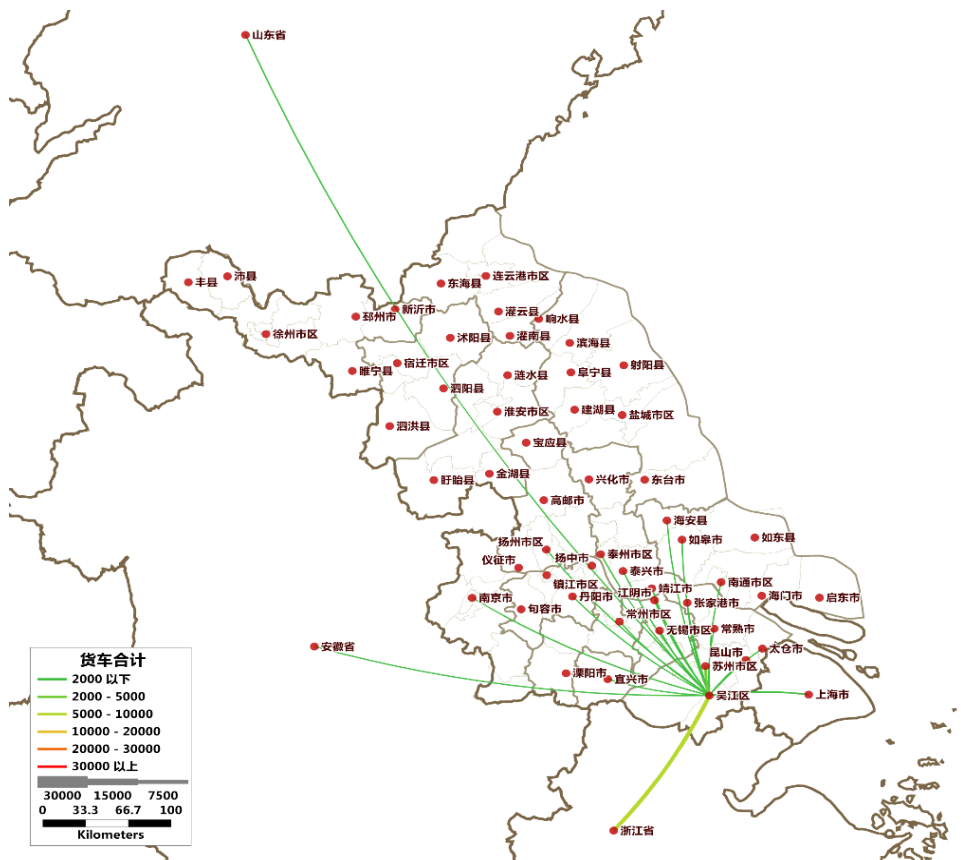


数据来源：吴江统计年鉴

图 1-7 吴江历年货运量图（单位：万吨）

➤ 服务空间不断拓展

从对外出行方向看（以高速公路货车为例），主要运输区域为吴江周边苏南地区，正逐步向浙江等地区对外辐射。



数据来源：高速公路联网收费数据

图 1-8 吴江与周边地区货运交通联系强度图（高速公路货车）

➤ 运力结构持续完善

截至 2020 年底，货运车辆总数为 7224 辆，普通货车占比达到 29.07%，专业车辆比例为 40.93%，专业车辆比重逐年提升；船舶数量总数为 16 艘，与“十二五”期末相同，船舶总吨位为 5065 吨。

➤ 城乡物流加快融合

城市配送方面，推进区内城市交通物流建设，进一步培育城市配送示范企业，苏州绿水清山智慧物流有限公司入选苏州市城市绿色货运配送示范企业。农村物流方面，引导配送企业从单一配送模式，向产、供、销、送一体化纵深发展。同时加快交邮融合，基本建成区、镇、村三级农村物流体系，并向苏州大市范围延伸，辐射江浙沪地区，基本建立农副产品的配送网络。

（3）服务产业不断增强

维修方面：继续开展机动车维修服务规范化标准化建设，进一步深化运输行业服务品牌建设，深入推进维修行业“263”专项行动。进一步提升一、二类机动车维修企业电子档案信息上传质量。

综合检测：积极新增具有交通部门综合性能检测、公安部门安全性能检测、环保部门尾气检测“三检合一”资质的机动车检测站，首条可实现“三检合一”货运车辆检测线正式启用。全面实施普通货运车辆省内异地检测、异地年审工作。

驾培方面：持续深化驾培行业改革，做好行政指导工作，提升驾培服务业的标准化。推进驾培企业培训模式向新模式转型，有效缓解学车难的同时，促进了驾培企业服务能力的提升。

4、智慧绿色平安交通建设稳步推进

(1) 智慧交通成效显著

到 2020 年，基本建成与“乐居吴江”目标相匹配的“智慧交通”体系。一是吴江积极响应国家层面对于交通运输信息化的要求，结合地方实际制定了《吴江智慧交通“十三五”发展规划》，做好顶层设计，作为协同推进吴江智慧交通发展的行动指南。“十三五”期间，完成了规划中列出 15 个建设项目中的 11 个，基本形成了“吴江智慧交通 1.0”体系。二是吴江经过“十三五”的建设，在整体服务管理层面形成了“一个中心、一个平台”（吴江交通科技信息中心、智慧交通综合管理与应急指挥平台），构建交通运输信息化的“智慧大脑”，在运输服务、行业管理等各条线层面形成了一定的信息化系统。三是吴江区进行了设备 IPv6 网络的改造，推进吴江大道监控项目的建设，推进京杭运河智慧港航建设，交通运输“人、车、船、路、港”要素感知网络开始形成。同时，在交通综合管理与应急指挥平台二期的建设过程中，应用数据分析挖掘技术支撑行业管理决策。四是政产学研合作体系助力智慧交通持续创新，2016 年联合成立智慧交通研发中心；2017 年联合成立“智慧交通大数据应用创新联合实验室”。

(2) 绿色交通扎实推进

紧紧围绕区绿化及环境专项整治计划,深入开展公路、航道、港口码头治理等专项整治工作。截至 2020 年底,已全面完成各项目标任务,整治工作成效显著,524 国道盛泽和八坼两个集镇段获评苏州“十佳集镇段”。“263”专项行动持续推进,有效整治了“危废”、扬尘等污染。大力推广应用节能环保型车辆,截至 2020 年底,新能源与清洁能源公交车占比 73.86%。

(3) 安全形势总体稳定

全面展开“平安交通”建设行动,深入开展安全生产专项整治“一年小灶”“三年大灶”,有效防范了较大以上交通运输生产安全事故的发生,道路运输事故及其他领域生产安全事故压降成效明显。持续完善乡村公路安防设施,全区道路桥梁安全防护设施分类均为一类。制订主动安防系统终端安装计划,实现全区“两客一危”车辆 100%安装主动安防设备。同时常态化开展路警联合治超,全区普通公路超限率控制在 0.5%以内。修改完善《吴江区运管处公共突发事件交通运输保障应急预案》,对应急物资进行核对登记,督促重点运输企业做好应急预案的修订完善,提升应急保障能力。

5、治理体系和治理能力现代化水平不断提高

(1) 综合执法改革持续深化

“十三五”期间,深入开展交通局下属事业机构吴江区交通运输综合执法大队改革,分陆路、水路、交通工程质量监督三大业务内容设置内设机构,对应省厅综合行政执法监督局。实施执

法力量下沉和片区化的均衡分布，实施道路综合执法，积极开展“打非治违”，并且大力推广非现场执法，提高执法效率。

(2) 依法履职能力持续增强

“十三五”期间，制定出台交通系统法律顾问制度和行政执法“三项制度”。完成权力事项的调整和清理，推进“双随机、一公开”监管。扎实做好“双公示”工作，大力推广“双随机”事中事后监管新模式，实现行政诉讼无败诉、行政复议无撤销的“双无”目标。推行创新服务举措，落实“互联网+政务服务”改革，推进“不见面”审批改革，做好“证照分离”改革试点，推进“一窗受理，全科服务”改革。办件准确率 100%，按时办结率 100%，群众满意率达 99%以上。

(3) 推进行业信用体系建设

全面按照信用管理三个《办法》（《江苏省道路水路运输经营者信用管理办法》、《江苏省道路运输从业人员信用管理办法》、《江苏省道路运输违法行为累积记分管理办法》），将各类督查、检查结果、违章行为纳入企业、驾驶员信用等级考核记分，同时根据信用考核记分等信息进行考核。对全区一类、二类机动车维修企业进行综合考核，组织开展货代企业年度信用评价工作，信用考核等级评定结果全部在政府网站进行行业信用信息公示，从而不断推进行业自律，促进企业诚信经营。

(4) 党建文化实力不断增强

双清单式推进廉政作风建设，认真落实部门权力清单和责任清单制度，落实“一岗双责”。深化“服务先锋基层党组织”建

设，着力打造“路路通”交通党建品牌，持续推进“海棠花红”先锋阵地建设，推动党建工作与交通中心工作深度融合。把牢导向抓好意识形态工作，积极开展专题党务培训及新进人员专题培训，从常从长强化人才队伍建设，选派干部到省厅、扶贫村等挂职。

（二）存在问题

（1）吴江区区位优势突出，但是转化为出行优势还需进一步提升

《苏州市吴江区国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要和二〇三五年远景目标纲要》明确提出建设“绿色高效的长三角枢纽节点城市”，《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》也提到了“以高水平协同开放引领长三角一体化发展”等目标，吴江作为长三角生态绿色一体化发展示范区（以下简称示范区）的重要组成部分，目前还不具备优势。一是与临沪发展带其它城市相比，与虹桥、浦东等机场的直达相对不便，吴江主城区到达虹桥枢纽耗时需 65 分钟，出行时间较长。二是吴江与周边大型港口的联系较弱，水路货物无法直接通关。三是对照示范区的发展要求，吴江与上海和浙江的运输组织方式有待提升。

表 1-2 临沪区县抵达虹桥枢纽耗时表

临沪县区	吴江	昆山	太仓	嘉善
最快抵达虹桥枢纽时间（min）	65	17	32	23
采取出行方式	公路	高铁	城际	高铁



数据来源：高德地图和 12306 等网站自测

图 1-9 上海中心城区与相邻区县跨城通勤耗时图

(2) 吴江公路密度较高，但是快速路网体系还需进一步完善

一方面吴江目前铁路运营里程为零，铁路运输方式仍为空白。另一方面吴江公路网络发达，但快速化率不高，境内只有吴江大道和江城大道两条快速路，尚未成网成环，与周边昆山、常熟相差较大。同时吴江过境车辆较多，高峰时期 524 国道、230 省道等过境通道负荷远超实际通行能力，造成南北向交通拥堵严重。

(3) 吴江公路水路发达，但是综合运输结构还需进一步调整

一是吴江公路运输发达，但受铁路、航道发展制约，货运组织方式比较单一，大多数都是整车货运或零担货运。二是区内水路货运多为过境货运，没有有效发挥航道优势。三是境内缺乏大

型集装箱水运码头和铁路枢纽站，难以发展公水联运、公铁联运等多式联运的先进运输方式。

（4）吴江交通面对高质量发展新要求，要素保障体制还需进一步改革

吴江规划建设用地规模相对较小，耕地与基本农田缺口较大，对推动国家重大战略实施及我区未来高质量发展，要素保障落实较难。且近年来各级政府化债任务重，地方财政收支平衡压力较大，部分重大交通项目推进难度较大。

发展水环境约束：吴江水资源丰富是“百湖之城、水乡泽国”，根据吴江统计年鉴，吴江水域面积为 26620 公顷，生态本底优势明显。其中，50 亩以上湖泊 300 多个，省保湖泊 56 处，占全省总数的 40%，占苏州大市的 60%。但在构建生态绿色一体化发展示范区的战略要求下，环保压力进一步加大。

发展资金约束：按照国家清理地方政府债务的相关要求，政府公益类项目必须由财政预算解决。交通基础设施属公益类项目，且投资量巨大，不能直接利用融资平台解决，往往难以解决资金来源，严重影响交通重大项目建设。此外，随着长三角一体化的推进，如无资金和土地支撑保障，所有项目也都将无法落地实施。

专栏：“十三五”指标完成情况说明

“十三五”指标完成情况良好，30 项指标共完成 19 项指标，占规划指标数的 63%。未完成指标，主要由于吴江资源要素的制约性进一步增强，导致建设缓慢而造成的。

吴江“十三五”指标完成情况评估表

类型	指标	2015 年	“十三五”目标	2020 年	对比分析
公路	公路里程（公里）	2040.9	2509	2374.84	未完成

基础设施		其中：高速公路（公里）	86.7	103	100.18	未完成
		普通国省干线公路里程（公里）	139.7	282	165	未完成
		普通国省公路覆盖率（乡镇节点）（%）	87.5	100	100	完成
		农村公路网密度（公里/平方公里）	1.65	1.91	1.68	未完成
	轨道	轨道里程（公里）	0	21	21.4	完成
	航道	三级以上航道里程（公里）	39.1	121	42.7	未完成
	内河港口	500吨级以上泊位数（个）	141	165	141	未完成
		枢纽场站	客运枢纽站（个）	5	9	6
	公交停保场（个）		3	5	4	未完成
	货运场站（个）		6	7	4	未完成
运输服务	城市公交	城区公共交通出行分担率（%）	26.52	30	19.2	未完成
		行政村城市公交通达率（%）	100	100	100	完成
		新能源公交车和清洁能源公交车两类车辆之和的占比（%）	46	60	73.86	超过
	运输装备	骨干企业从事甩挂运输作业的车挂比	1:2	1:2.2	1:3	完成
		内河船舶船型标准化率（%）	100	100	100	完成
	货运物流	社会物流总费用与GDP的比率（%）	13	12	12	完成
	通用机场	15分钟航程覆盖率（%）	0	100	0	未完成
	出租汽车	出租车里程利用率（%）	60.5	≥58	59	完成
行业管理	信息化	国省道重要路段监测覆盖率（%）	100	100	100	完成
		道路货运企业货物跟踪覆盖率（%）	52	60	60	完成
		交通行政许可项目在线办理率（%）	92	95	95	完成
	安全应急	水上搜救成功率（%）	100	100	100	完成
		公路应急响应启动时间（小时）	1	1	1	完成
	养护管理	普通国省干线公路优等路率（%）	93	≥94	95	完成
		县道优良路率（%）	90	≥95	95	完成
		乡村道公路好路率（%）	82	≥85	90	超过
干线航道通航保证率（%）		100	100	100	完成	

	行政	行政执法机构标准化率(%)	75	80	80	完成
	执法能力	执法人员大专以上学历比例(%)	98	≥98	100	超过

注：2020年数据来源于相关子项规划报告和吴江区交通局年终总结报告等材料

原因说明：“公路里程、高速公路里程、普通国省干线公路里程、农村公路网密度、三级以上航道里程、500吨级以上泊位数、客运枢纽站、公交停保场、货运场站、城区公共交通出行分担率、15分钟航程覆盖率”等11个指标没有实现规划目标要求。其中，公路里程、高速公路里程、普通国省干线公路里程涉及土地指标调整，导致很多计划道路进展缓慢，部分项目未建设；农村公路网涉及规划调整，原“十三五”计划项目相应调整；三级以上航道受拆迁、土地审批、实施主体等因素影响，部分项目进展滞后；500吨级以上泊位数因土地指标问题，也导致部分作业区未启动。客运枢纽站与铁路建设保持同步，并与公交停保场同样涉及土地指标。城区公共交通出行分担率由于疫情等因素的影响，导致没有达到目标。此外，货运场站规模、15分钟航程覆盖率分别与吴江公路港建设计划取消，通用机场尚未建设相关。

第二章 “十四五”交通运输发展形势

（一）形势要求

按照习近平总书记在扎实推进长三角一体化发展座谈会上提出的“紧扣一体化和高质量两个关键词，率先形成新发展格局，勇当我国科技和产业创新的开路先锋，加快打造改革开放新高地”和视察江苏提出的“紧扣‘强富美高’美好蓝图，着力在改革创新、推动高质量发展上争当表率，在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”重要指示精神，在危机中育先机、于变局中开新局，为全面建设社会主义现代化开好局、起好步。吴江交通应从更高站位、更高要求、更高水平谋划发展，科学描绘新形势下吴江交通运输未来五年的发展蓝图。

1、在改革创新、推动高质量发展上争当表率，要求交通运输更高质效支撑服务经济社会发展

习近平总书记指出“综合交通运输进入了新的发展阶段，在体制机制上、方式方法上、工作措施上要勇于创新、敢于创新、善于创新”。省委省政府指出“十四五”时期交通建设仍然是我省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，以交通运输的高质量支撑引领经济社会高质量发展迈上新台阶，服务现代化经济体系建设。

2、在服务全国构建新发展格局上争做示范，要求全面加快构建现代交通物流体系

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，吴江作为一个内、外贸双轮驱动的城市，要进一步发挥区位优势，提升交通运输集聚高端资源、支撑产业发展、扩大对外开放的综合效应，坚持沪苏同城化发展路径，突出“学习上海、对接上海、服务上海、融入上海”的鲜明导向，不断加强与上海虹桥和上海浦东国家枢纽、上海出海口的便捷高效连接，加快要素流动。

3、在率先实现社会主义现代化上走在前列，要求高标准谋划吴江交通运输现代化建设

省第十四次党代会提出“充分发挥交通在现代化建设中的先行作用，大力推进交通强省建设，着力打造交通运输现代化示范区。苏州积极扛起为全国全省发展探路使命，围绕打造“苏州制造”和“江南文化”品牌，争做“强富美高”新江苏建设再出发先行军排头兵，把“可以勾画”的目标真实展现出来，打造向世界展示社会主义现代化的“最美窗口”，建设社会主义现代化强市。面对新要求，吴江交通要深入实践“以人民为中心”的发展思想，不断提高基本公共服务均等化水平，积极倡导绿色出行；

降低物流成本，促进人流物流高效流动。率先推动基础设施现代化，基本实现“并跑”，部分实现“领跑”。规范治理体系，打造创新智慧、安全绿色的交通运输重地，支撑高品质生活、高效能治理。

（二）需求分析

“十四五”时期，预计吴江经济社会高质量发展迈上新台阶，地区生产总值年均增长 7%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。区域一体化加快，常住人口城镇化率达 75%，人口老龄化水平持续加深。这些因素都将对运输特征产生影响。

1、客运需求

客运高品质、多样化、个性化特征更加凸显，高铁、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。**（1）出行总量增加，但增速趋缓。**随着人口总量、城镇人口、经济水平的增长，全社会客运需求持续攀升，预计至 2025 年吴江客运总量达 7528.9 万人次左右，比“十三五”增长 62%。**（2）出行结构不断优化。**随着沪苏湖铁路和通苏嘉甬铁路的建设，吴江以公路运输为核心的客运系统开始向铁、公等多元化运输结构转型，铁路、小汽车客运量快速增长，公路营业性客运量持续下降。

（3）出行空间不断扩大。随着长三角一体化交通联系日益紧密，都市圈、城市群出行将更加普遍。长三角城市群内中短途出行持续旺盛，与上海、苏州通勤出行更加频繁。**（4）出行目的更加多样。**随着人民生活水平的提高，休闲娱乐方式的改变，人们的生

活模式显著变化，出行更加频繁和多样化，以生产性、商务性出行需求为主，旅游休闲等出行比例逐步上升。

2、货运需求

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。

(1) 货运总量持续上升。随着经济社会不断发展，产业需求旺盛，同时伴随着上海、苏州等地的产业转移，未来吴江货运需求仍将进一步增长，预计至2025年吴江货运总量达3867万吨左右。

(2) 运输结构不断优化。随着吴江产业向高端化、智能化、集约化、生态化产业转变，高附加值、轻型化产品将增加，届时公路货运量占比下滑，但仍占主导。随着国家推行大宗货物公转铁、公转水，水路运输量占比将有序增长，多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式将广泛推广，集装箱运输比例将持续提升。

(3) 货运空间不断转变。随着长三角一体化的发展，产业将在长三角区域内进一步的分工与协调，都市圈中城市的联系日益紧密，货运方向以长三角区域为主，苏南地区较为集中，其次为浙江省、上海市、安徽省。

表 2-1 “十四五”吴江区客货运量（营业性）预测表

类型	项目	2019	2020	2025	年均增长率
客运量（万人次）	全社会	7050	4641	7528.9	10.16%
	公路	7050	4641	6853.4	8.11%
	铁路	/	/	675.5	/
货运量（万吨）	全社会	3100	2739	3867	7.14%
	公路	2980	2671	3719	6.84%
	水运	120	68	148	16.83%

数据来源：吴江统计年鉴

第三章 “十四五” 交通运输发展思路

（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，深入贯彻落实党的十九大和二十大精神，贯彻落实省委省政府关于加快构建现代综合交通运输体系、率先建成交通强省的战略部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持系统化思维，坚持高质量发展，坚持以深化供给侧结构性改革为主线，以建设人民满意、保障有力为总目标，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、经济的吴江现代综合交通运输体系，为建设交通强区开好局、起好步，为推动长三角一体化示范区高水平建设做好支撑，为推动我区经济社会高质量发展走在前列、加快建设“强富美高”新吴江当好先行。

（二）基本原则

先行示范，创新发展。全力推进长三角生态绿色一体化发展示范区建设，将创新贯穿交通运输发展全过程，推动由传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，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”，更好发挥在长三角区域的辐射带动作用，全力打造“畅达示范区”。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长三角生态绿色一体化发展示范区，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。面向区域、放眼全国，以更高的站位谋划吴江区域性综合交通枢纽功能。以全球化的视野、国际先进的目标，全力推动吴江综合交通枢纽功能提升，强化全国要素集聚能力、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，让吴江交通的发展更有温度，增强人民群众的幸福感和安全感。

（三）发展目标

规划到 2025 年，综合交通立体网络基本成型、综合运输服务体系不断完善、智慧绿色平安交通显著增强、行业治理体系和治理能力逐步现代化，基本形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。基本形成“333 出行交通圈”（30 分钟到达铁路站点、30 分钟沪苏同城圈、3 小时长三角主要城市通达圈）和“123 快货物流圈”（长三角“1 日”送达，全国“2 日”送达、全球主要城市“3 日”送达），为共同打造“虹桥国际开放枢纽”、建设“绿色高效的长三角枢纽节点城市”提供有力支撑。

同时根据省市十四五规划和分子规划的具体指标，结合吴江实际，按照科学性、易监测、可考核的原则，设置 4 大类 30 个指标。

表 3-1 “十四五”交通运输发展规划指标

序号	类别	指标名称（单位）	2020 年	2025 年	属性
1	基础设施	铁路里程（公里）	0	52	预期性
2		高速公路里程（公里）	100	118	预期性
3		普通国省道公路里程（公里）	165	189	预期性
4		乡村道双车道四级及以上公路占比（%）	65.9	75	预期性
5		三级以上航道里程（公里）	42.7	98	预期性
6		集装箱式码头作业区（个）	0	1	预期性
7		TOD 综合开发枢纽（个）	0	3	预期性
8		普通国省干线公路优良路率（%）	95	98	约束性
9		县道优良路率（%）	95	98	约束性
10		乡村公路优良路率（%）	90	92.5	约束性
11	运输服务	城区公共交通出行分担率（%）	19.2	35	预期性
12		城乡万人公共交通车辆保有量（标台/万人）	7.9	11	预期性
13		公共交通站点 500 米覆盖率（%）	95.2	98	预期性
14		社会物流总费用与 GDP 的比率（%）	13.1	12.5	预期性

序号	类别	指标名称（单位）	2020年	2025年	属性
15		镇、村农村物流服务站点覆盖率（%）	90	98	预期性
16		集装箱多式联运量（标箱）	0	40000	预期性
17	智慧 绿色 平安	普通国省干线公路、干线航道视频监控平均覆盖率（公里/处）	3	2	预期性
18		干线航道口门边界感知覆盖率（%）	22.2	100	预期性
19		长三角一体化示范区交通运输数据开发共享比例（%）	--	80	预期性
20		城市中心城区绿色出行比例（%）	60	70	约束性
21		新能源与清洁能源公交车占比（%）	73.86	96	预期性
22		交通运输领域生产安全事故指标压降率（%）	--	20	预期性
23		交通运输行业企业安全生产标准化建设率（%）	30	100	预期性
24		基层执法站所四基四化达标率（%）	50	100	预期性
25	行业 治理	普通国省干线公路超限率（%）	0.5	≤0.25	预期性
26		通航保障率（%）	100	100	预期性
27		航标正常率（%）	100	100	预期性
28		港口码头标准化建设完成率（%）	15	100	预期性
29		交通行业信用监管覆盖率（%）	40	100	预期性
30		中高级专业技术人才占专业技术人才比例（%）	80	90	预期性

注：2020年数据来源于相关子项规划报告和吴江区交通局年终总结报告等材料

第四章 “十四五”交通运输发展重点

（一）建设高质量综合立体交通网

1、强化“双向开放”的大枢纽

（1）共同打造“虹桥国际开放枢纽”

提升国际航空运输服务功能。推进苏州南站城市候机楼建设，开通虹桥远程候机功能，提供值机、航班查询、办理乘机手续、安检互通、行李直挂、专用巴士接送等服务，提高示范区内机场出行服务水平。

共建跨区域轨道交通网。加快沪苏湖铁路、水乡旅游线的建设，加快轨交10号线与上海17号线对接研究，加强与虹桥商务区的快速联通，促进协同发展。

加快港口集疏运体系建设。加快长湖申线与苏申外港线三级航道的整治；加强与太仓港、洋山港的联通能力，增强与嘉兴、湖州港口的联动，实现水水联运。

（2）将苏州南站建设成为示范区门户枢纽

将苏州南站建设成为高效、智慧、绿色、经济的示范区门户枢纽，推动城市发展从“运河时代”“太湖时代”迈向“高铁时代”，打造轨道上的示范区。

提升换乘与集疏运效能，打造高效枢纽。一方面提升多层次轨道交通换乘效率，不同层次轨道线网在规划、设计阶段提前考虑不同制式轨道的运营模式，为同台换乘、垂直换乘等高效换乘

方式预留空间。另一方面提升进出站效率，构建多方向的进站专用通道，实现分区进站，衔接对外高快速路提升进出站效率。此外增设进站专用匝道，解决地面道路与快速集散通道间联系，提升进站效率。

创新科技发展，打造智慧枢纽。一是推进在苏州南站片区建设新型交通基础设施，探索无人驾驶，探索建设智慧未来街道等。二是推进数据平台治理，以数据驱动实现枢纽运营模式重塑与管理流程再造。三是推进城市交通、安防、文化、生态一体化融合发展，由行业治理上升到社会服务。四是推进新一代交通信息技术、新能源、新材料、大数据智慧交通产业落地。

强化绿色交通建设，打造绿色枢纽。一是构建高质的慢行道和绿道，积极使用新能源公交车。二是打造特色的慢行旅游线路，串联苏州南站周边水乡景色；充分利用苏州南站的水上客运中心，提升水乡特色的出行体验。

发展枢纽经济，打造枢纽经济发展样板。综合考虑交通功能、商业功能、服务功能，把高铁枢纽和周边的城市地区融合考虑，引导空间开发，发展枢纽经济。

（3）建设“层次清晰”的枢纽站体系

➤ 完善客运枢纽建设

及时推进区域铁路站点建设。推进盛泽站主体建设，完善周边道路、站前广场等配套设施建设，建立完善的集疏运体系，支撑吴江南部有效融入长三角一体化发展。同时加快推进吴江站的

建设，结合地下空间开发，与轨道4号线同里站一体化衔接，强化吴江松陵城区与苏中、苏州城区、浙北的出行联系。

加快建设城市综合枢纽。建成松陵大道综合交通枢纽，强化轨道交通4号线与其他交通方式之间的换乘衔接，进一步加强吴江松陵城区与苏州联系，打造城市TOD标杆。

适时推进吴江机场研究。加强对吴江通用机场的建设研究，推进吴江与苏州新机场交通衔接的研究。

➤ 提升货运枢纽能力

“十四五”时期重点整合既有资源，完善货运枢纽功能，推进基础设施的标准化建设。同时充分发挥吴江交通发达、离上海空间距离近、相对上海仓库成本有优势等特点，吸引大型企业在吴江设立分拨中心或仓储基地，促进吴江物流业发展。

专栏：枢纽建设项目

➤ “十三五”跨“十四五”项目

松陵大道综合交通枢纽

➤ “十四五”新开工并建成项目

苏州南站、盛泽站

➤ “十四五”跨“十五五”项目

吴江站

➤ “十四五”储备项目

吴江通用机场、如通苏湖、水乡旅游线其他站点

2、构筑“对外辐射”的大通道

立足于吴江独特的区位特征优势，根据吴江经济社会、城镇产业发展的重点，结合国、省、市重点建设的运输通道，聚力打造“两纵一横”区域运输通道，全面提升综合运输通道设施供给

水平，快速融入区域综合运输通道，打造长三角交通高质量发展一体化示范区。

表 4-1 “两纵一横”大通道

形态	通道名称	铁路	公路	干线航道
一横	沪苏合通道	沪苏湖铁路、水乡旅游线	沪渝高速、G318	芜申线、苏申内港线、苏申外港线
纵一	通苏嘉甬通道	通苏嘉甬铁路、如通苏湖城际南通-吴江段	常嘉高速	乍嘉苏线
纵二	通苏杭通道	如通苏湖城际吴江-南浔段	苏台高速、常台高速、G524	京杭运河

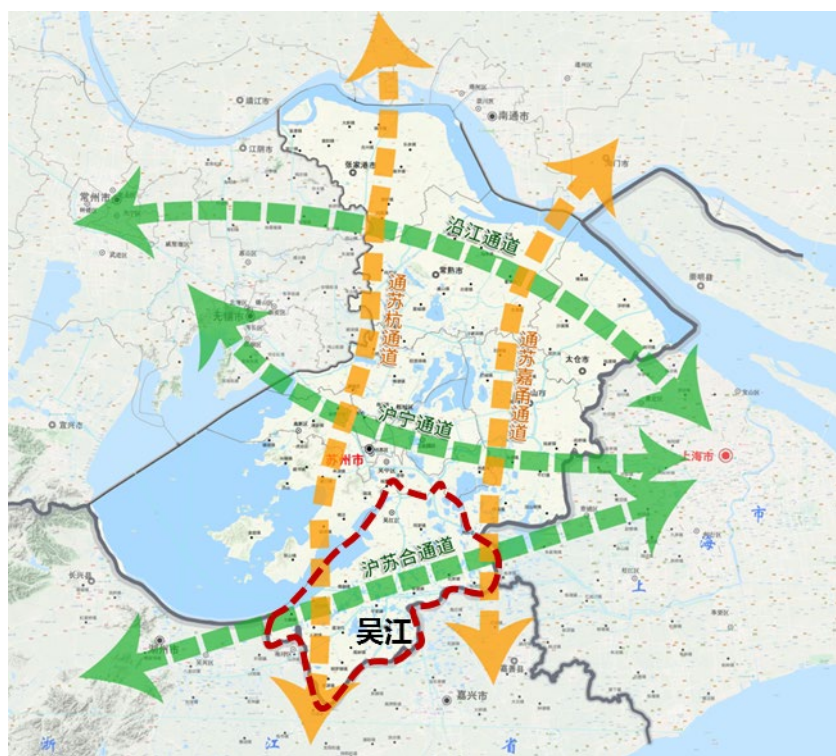


图 4-1 吴江“两纵一横”综合运输通道

3、打造“多网融合”的轨道网

积极落实《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》“轨道上的长三角”的要求，构建由高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁

路以及城市轨道交通构成的多层次一体化轨道交通体系，实现轨道网的合理分工和高效协同，打造“轨道上的吴江”，强化轨道交通引导区域产业、城市群空间布局优化的功能。

（1）加快高铁建设

“十四五”期间，推动通苏嘉甬铁路与沪苏湖铁路建设，早日实现吴江铁路零突破，实现吴江与长三角核心城市的多边联系，提升吴江的广域辐射力。

（2）加密城际铁路

“十四五”期间，加快如通苏湖城际（苏州至吴江段）建设，与通苏嘉甬铁路形成互补，形成南北向高铁、城际复合通道，强化与苏中、苏州城区、浙北的出行联系。推进苏锡常城际（吴江段）建设的前期研究，推动苏锡常都市圈一体发展。加快建设水乡旅游线（示范区城际线+如通苏湖城际吴江至湖州段），加强吴江与上海、环太湖都市圈和水乡地区的城镇的联系，提升先行启动区的交通通行能力。

（3）加强轨道衔接

“十四五”时期，建议落实苏州市轨道交通线网规划方案，做好用地预控。重点推进轨交10号线、11号线、12号线、18号线等建设前期研究，加强轨交10号线与上海17号线对接研究，力争纳入长三角一体化重点项目优先实施。

专栏：铁路建设项目

➤ “十三五”跨“十四五”项目

沪苏湖铁路

➤ “十四五”跨“十五五”项目

通苏嘉甬铁路、如通苏湖城际（苏州至吴江段）、水乡旅游线

➤ “十四五”储备项目

苏锡常城际（吴江段）、轨道交通 10 号线、轨道交通 11 号线、轨道交通 12 号线、轨道交通 18 号线、轨交 10 号线与上海 17 号线对接

4、构建“广覆深达”的公路网

“十四五”期间吴江的客货运输仍以公路为主，需要进一步夯实吴江公路网，支撑经济社会发展。

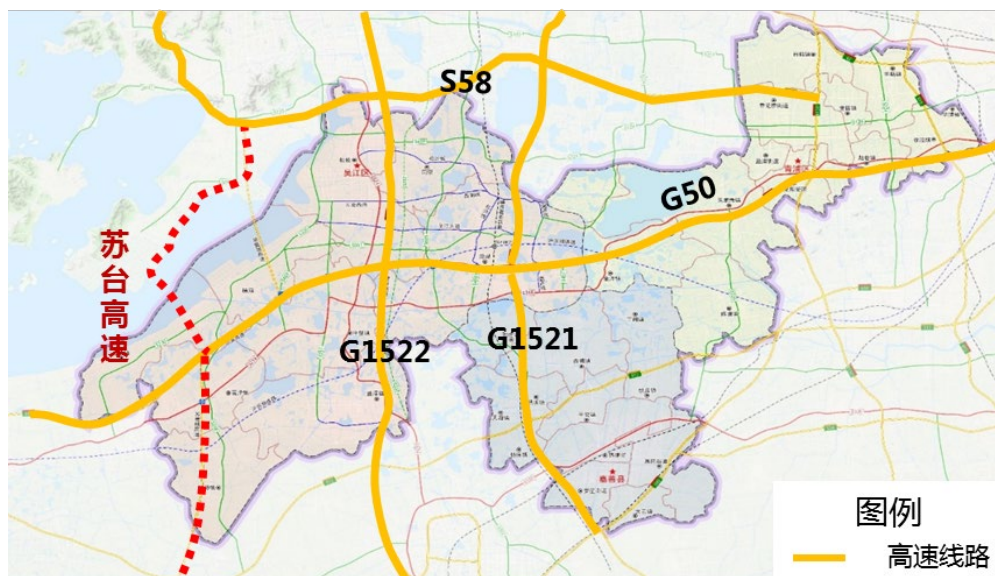
（1）完善区域高速公路网络

“十四五”时期，加快推进苏州至台州高速公路江苏段（七都-桃源）新建工程，推进苏州至台州高速公路江苏段（胥口-七都）新建工程、常台（苏嘉杭）高速公路苏州尹山枢纽以南段扩容工程、盛泽南二环互通与吴江大道互通的前期研究，打通省际高速公路瓶颈，形成“二横三纵”高速公路网。

专栏：吴江“二横三纵”高速公路网

二横：沪常高速（S58）、沪渝高速（G50）

三纵：苏台高速、常嘉高速（G1522）、常台高速（G1521）



吴江区高速公路布局图

专栏：高速公路建设项目**➤ “十四五”新开工并建成项目**

苏州至台州高速公路江苏段（七都-桃源）新建工程

➤ “十四五”储备项目

苏州至台州高速公路江苏段（胥口-七都）新建工程、常台高速（苏嘉杭高速）公路苏州尹山枢纽以南段扩容工程、盛泽南二环互通新建工程、吴江大道互通新建工程

（2）优化普通国省干线公路

“十四五”时期，科学安排普通国省干线公路建设，推进编号省道“纳规接养”，加快普通国省干线公路拥堵节点的改造，重点推进 605 省道、609 省道、230 省道的快速化改造，推进 524 国道新改建的前期研究，提升普通国省干线公路的服务水平。

专栏：吴江区普通国省干线布局

“十四五”时期，吴江区普通国省道规划共 11 条，形成“三横、四纵、三联”的国省道网。

三横： S609、S230-S361、G318

四纵： S230-S258、S257、G524、S605

三联： S459、S458、S457



吴江区普通国省干线布局图

专栏：普通国省干线建设项目

➤ “十三五”跨“十四五”项目

605 省道（吴江大道（含）以北段）快速化改造工程、609 省道（江陵路）快速化改造工程（苏嘉杭以西）

➤ “十四五”跨“十五五”项目

230 省道（东太湖大道至渔湾大道段）快速化改造工程、609 省道（江陵路）快速化改造工程（苏嘉杭以东）

➤ “十四五”储备项目

605 省道改扩建工程（吴江大道以南段）、524 国道吴江段新改建工程、361 省道（605 省道-230 省道段）改扩建工程

(3) 推进四好农村公路建设

“十四五”期间要加强“四好农村路”建设，落实乡村振兴战略，初步形成环太湖、环长漾、环元荡的三环农路圈，重点推进县道新改建约 28 公里、乡村道新改建约 49 公里、“白改黑”约 62 公里、县道养护大中修工程约 15 公里/年，乡村道大中修工程约 66 公里/年，1580 公里农村公路日常列养率 100%，乡村道双车道四级及以上公路占比达到 75%。

专栏：县道建设项目

（注：部分项目在快速路网、区域毗邻道路项目中提出，此处不再赘述）

➤ “十四五”跨“十五五”项目

盛八线（G524-S258 段）快速化改造工程（一期：双泽路至野河荡大桥段）（X306）、松桃线盛泽段改扩建工程（X205）

➤ “十四五”储备项目

云龙路（S230-S605）改扩建工程（X302）、盛八线（G524-S258）快速化改造工程（不含一期）（X306）、苏台高速南浔东互通连接线新建工程（X358）、中鲈大道南延新建工程（X252）

（4）逐步构建快速路网体系

“十四五”时期，加快推动苏州湾隧道、东环南延等重大交通工程建设，强化区域内部节点畅联，推进笠泽路隧道建设，逐步构建“内联外畅”的快速路网体系，形成“内环快速化”、“外环快速化”、“镇镇通快速”的格局。

专栏：吴江快速路规划

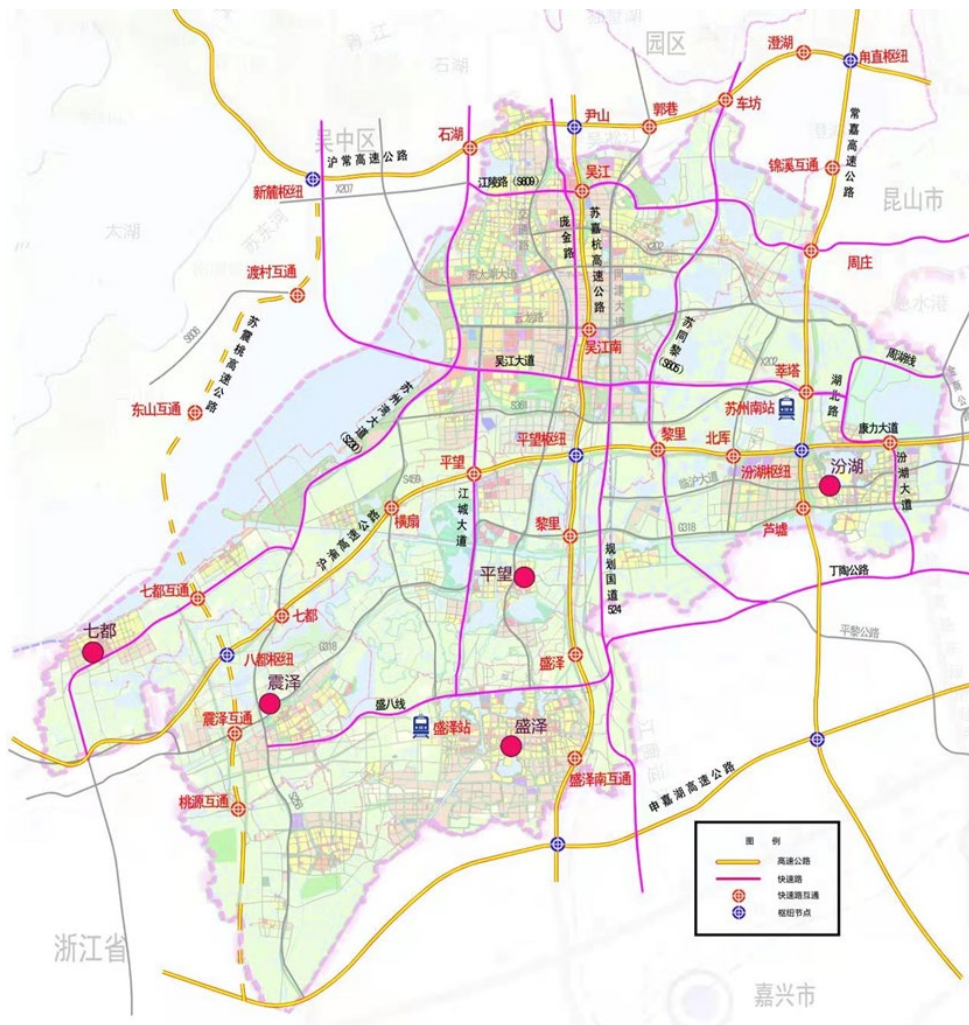
综合苏州与吴江综合立体网规划，吴江快速路规划建设方案，建议吴江打造“两环十射二联”的快速路网，逐步构建“内联外畅”的快速路网体系，形成“内环快速化”、“外环快速化”、“镇镇通快速路”的格局。

内环：江陵路（S609）、庞金路、吴江大道和苏州湾大道

外环：苏州南环、S605 北段、吴江大道和东山大道

十射：苏州中环西线、友新路、苏州东环南延-庞金路、苏州中环东线、S609东段、周湖线、S605南段、G524、江城大道、S230

二联：盛八线、湖北路-汾湖大道



吴江快速路规划图

专栏：快速路网建设项目

(注：部分项目在国、省、县、区域毗邻道路项目中提出，此处不再赘述)

➤ “十四五”跨“十五五”项目

苏州东环南延（东太湖大道以北段）、笠泽路跨运河通道

(5) 加快区域毗邻道路衔接

继续加快推进跨区域道路打通或提升，加快入苏、融沪、接浙步伐。重点推进衔接上海的浦港路东延、周湖线-金商公路、

S609（江陵路）快速路等项目，衔接浙江的浦港路南延、汾湖大道南延、苏台高速、华天路西延、盛泽西二环路等项目，衔接苏州市区的 S605（苏同黎）、东环南延、苏州湾隧道等项目。

专栏：区域毗邻道路建设项目

（注：部分项目在国、省、县、快速路网项目中提出，此处不再赘述）

➤ “十四五”新开工并建成项目

华天路西延接南浔工程、汾湖大道南延接嘉善工程、盛泽西二环路-新塍公路（嘉善）改扩建工程、浦港路南延接嘉善工程、浦港路东延接青浦工程

➤ “十四五”跨“十五五”项目

吴江大道-周湖公路-金商公路（青浦）改扩建工程、苏州湾 1 号隧道项目、苏州湾 2 号隧道项目

➤ “十四五”储备项目

盛八线接丁陶公路工程、新友路南延、苏台高速南浔东互通连接线新建工程

专栏 吴江区域毗邻道路

➤ 与上海市衔接道路

1、现状道路

目前吴江与上海主要的衔接道路有 4 条，其中保持现状 3 条，分别为沪渝高速、康力大道（元荡路）、G318、周湖线-金商公路-锦商公路。

吴江与上海现状衔接道路表

序号	道路等级	道路名称	对接区域
1	高速公路	沪渝高速	上海、吴江
2	公路兼城市道路	康力大道-东航路	
3	公路（国道）	G318-沪青平公路	
4	公路	周湖线-金商公路-锦商公路	上海、吴江、昆山



吴江与上海衔接道路现状示意图

2、规划道路

吴江与上海主要的衔接道路规划新增 1 条，提升 1 条，实现吴江与上海有 5 条通道衔接。规划打通 1 条为金南路-浦港路东延，规划提升 1 条为周湖线-金商公路-锦商公路。

规划跨区道路建设计划表

序号	道路等级	道路名称	规划类型	起讫点	长度 (km)
1	公路兼城市道路	金南路-浦港路东延	打通	汾湖大道-吴江区界	4.2
2	国省干线	周湖线-金商公路-锦商公路	提升	吴江大道-金商公路	7.5



吴江与上海衔接道路规划示意图

➤ 与吴中区（苏州市区方向）衔接道路

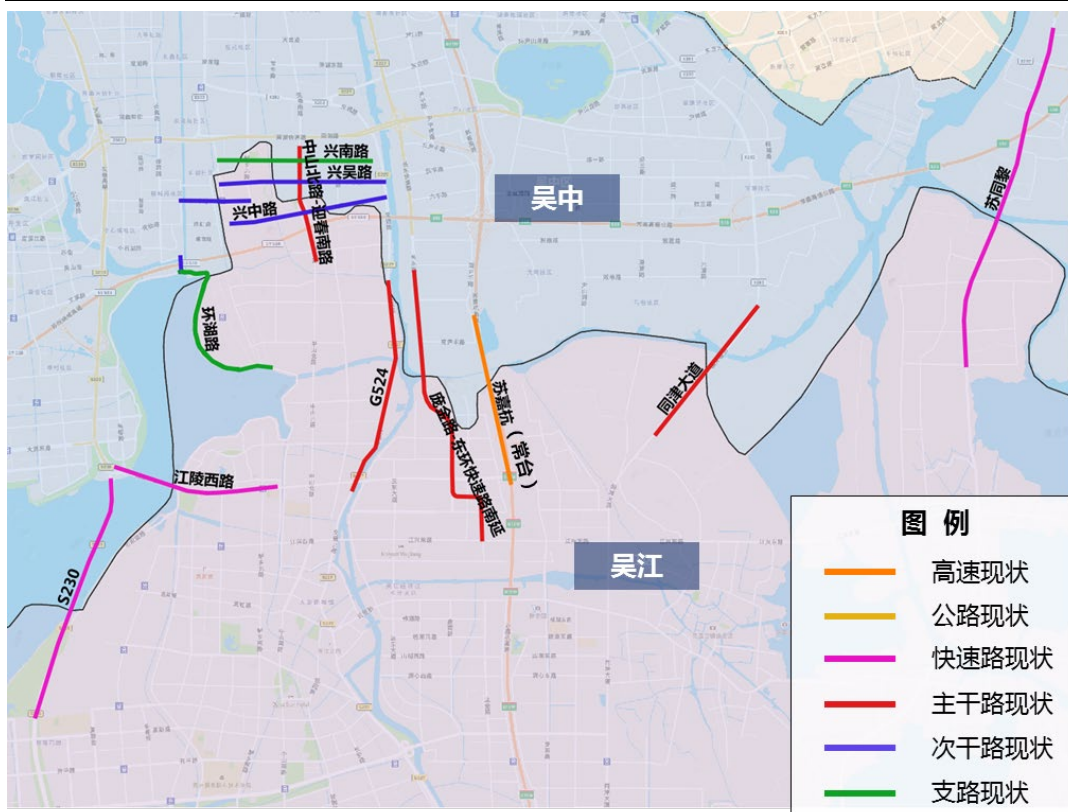
1、现状道路

目前吴江与苏州市区方向吴中区的主要衔接道路有 14 条，具体见下表和下图。

吴江与吴中现状衔接道路表

序号	道路等级	道路名称	对接区域
1	高速公路	常台高速	浙江、吴江、吴中
2	公路	G524	
3	省道	S230	
4	快速路	苏同黎公路	吴江、吴中
5	快速路	吴淞江大道-同津大道	
6	快速路	东环快速路南延-庞金路	

7	快速路	江陵西路
8	主干路	迎春南路-中山北路
9	主干路	田上江路-兴中路
10	次干路	兴吴路
11	次干路	兴中路
12	次干路	兴昂路-杨湾路
13	支路	兴南路
14	支路	环湖路



吴江与吴中衔接道路现状示意图

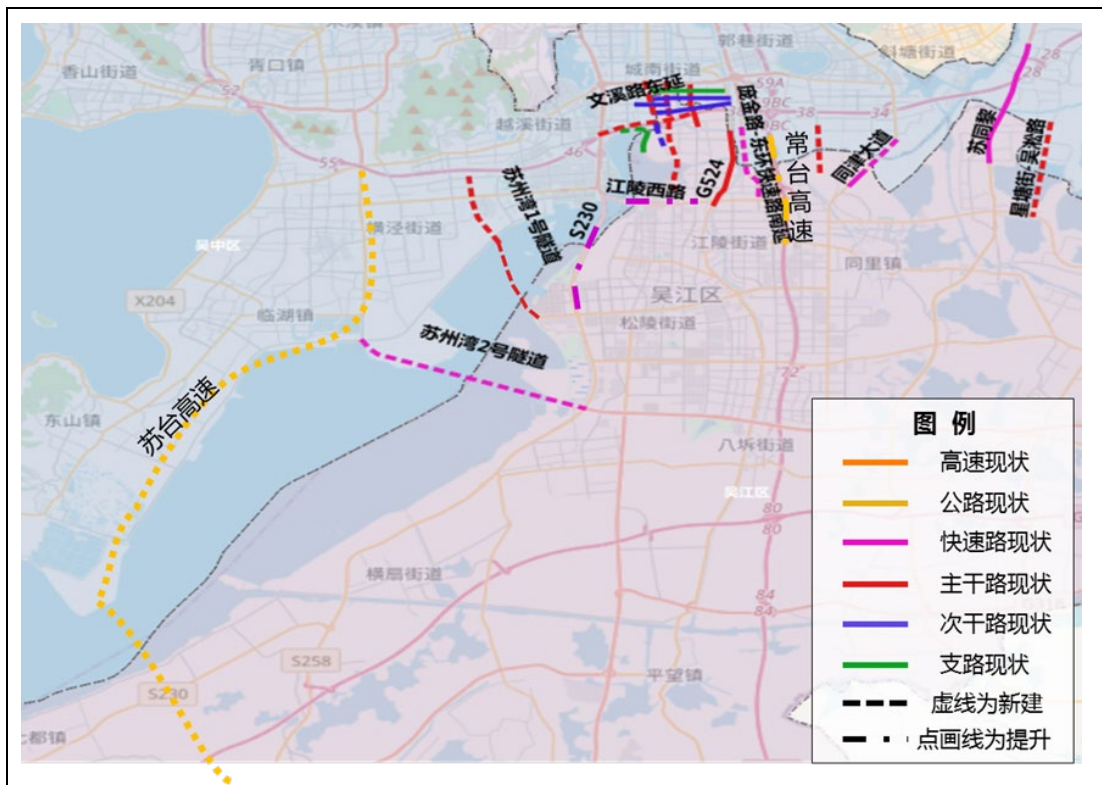
2、规划道路

吴江与吴中区主要的衔接道路规划新增 11 条，提升 4 条，具体见下表和下图。

规划跨区道路建设计划表

序号	道路等级	道路名称	规划类型	起讫点	长度 (km)
----	------	------	------	-----	---------

1	高速公路	苏台高速（胥口至七都段）	打通	沪渝高速-绕城高速	21
2	高速公路	常台高速	提升	尹山枢纽-苏浙界	38
3	国道兼快速通道	吴淞江大道-同津大道	提升	—	—
4	省道兼快速路	S230	提升	苏州湾大桥以南 吴江太湖新城段	—
5	快速路	东环快速路南延-庞金路	打通	绕城高速南-江陵大道	4.4
6	快速路	苏州湾2号隧道项目	打通	子胥快速路-S230	19.8
7	主次干路	苏州湾1号隧道项目	打通	吴中太湖新城-吴江太湖新城	5.4
8	主次干路	枫津南路-鲈乡北路	打通	东吴南路-江兴西路	7.4
9	主次干路	盛虹路-兴中路	打通	田上江路-河东	0.1
10	主次干路	文溪路东延	打通	邵昂路-中山北路	2.2
11	主次干路	中心河路-田上江路	打通	中心河路-田上江路	—
12	主次干路	东吴南路-鲈乡北路	打通	南湖快速路-鲈乡北路	—
13	主次干路	郭巷大道-发展路	打通	吴中区界-江兴东路	—
14	主次干路	花港路东延	打通	—	—
15	支路	环湖路	提升	邵昂路-鲈乡北路	3



吴江与吴中衔接道路规划示意图

➤ 与昆山市衔接道路

1、现状道路

吴江与昆山市衔接道路现状一共有 3 条，分别为常嘉高速；周湖线-金商公路-锦商公路、S609 快速化（同周公路）。

吴江与昆山现状衔接道路表

序号	道路等级	道路名称	对接区域
1	高速公路	常嘉高速	浙江、吴江、昆山
2	县道	周湖线-金商公路-锦商公路	上海、吴江、昆山
3	快速通道	S609（同周公路）	吴江、昆山



吴江与昆山现状衔接道路示意图

2、规划道路

吴江与昆山市衔接道路规划提升 2 条，分别周湖线-金商公路-锦商公路、S609（同周公路）。

规划跨区道路建设计划表

序号	道路等级	道路名称	规划类型	起讫点	长度 (km)
1	快速通道	S609 快速化（同周公路）	提升	S230-昆山市界	14
2	国省干线	周湖线-金商公路-锦商公路	提升	吴江大道-金商公路	7.5



吴江与昆山规划衔接道路示意图

➤ 与浙江省衔接道路

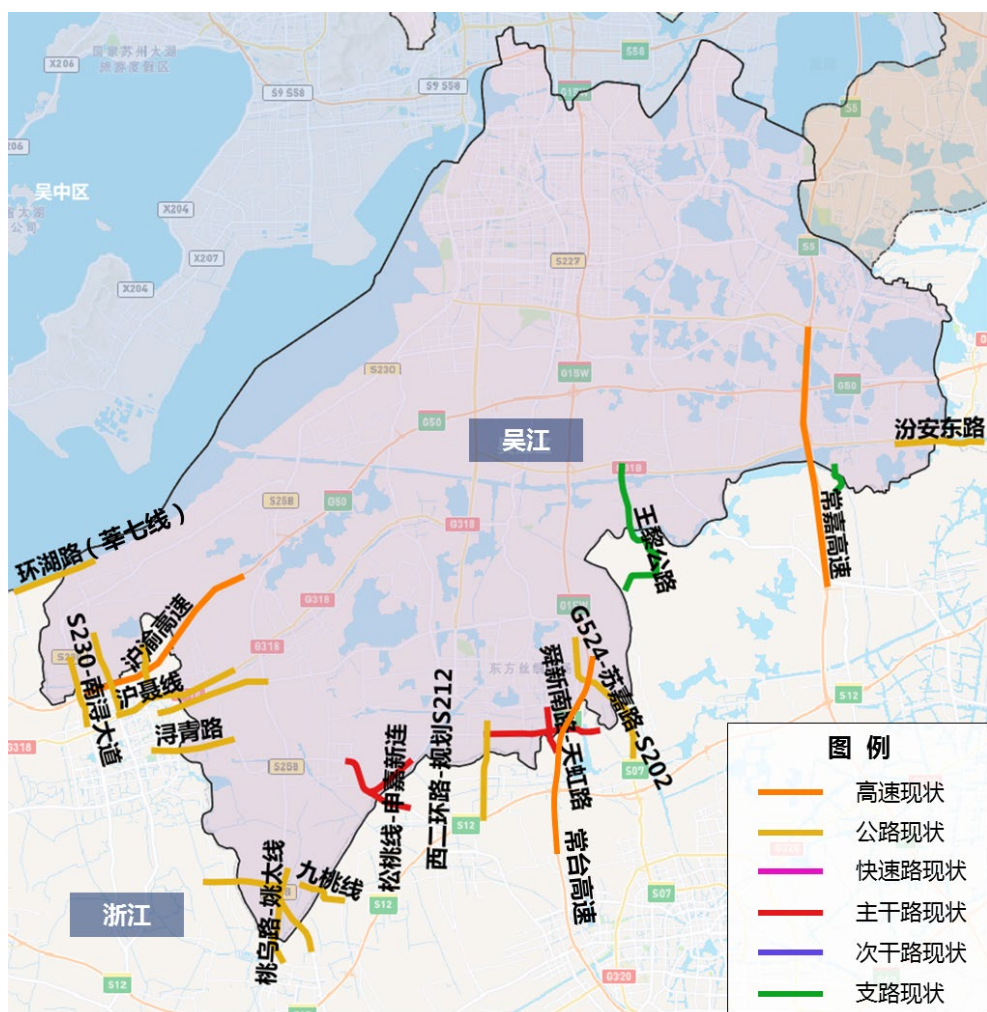
1、现状道路

吴江与浙江省衔接道路主要有 19 条。具体下表和图。

吴江与浙江现状衔接道路表

序号	道路等级	道路名称	对接区域
1	高速公路	常嘉高速	浙江、吴江、昆山
2	高速公路	沪渝高速-G50	浙江、吴江
3	高速公路	常台高速	浙江、吴江、吴中
4	国道	G524-苏嘉路-S202	浙江、吴江、吴中
5	省道	S230-南浔大道	浙江、吴江
6	县道	桃乌路-姚太线	浙江、吴江
7	县道	吴越路-吴越路	
8	乡道	汾安东路-汾安东路	

9	乡道	群长线-西泰路
10	主干路	盛泽南三环路-支线
11	主干路	舜新南路-天虹路
12	主次干路	盛泽西二环路-规划 S212
13	主次干路	申嘉新连-松桃线
14	其余通道	三横路-连青大道
15	其余通道	莘七线（环湖公路）
16	其余通道	浔青路
17	其余通道	九桃线
18	其余通道	王黎公路
19	其余通道	芦陶公路



吴江与浙江衔接道路现状示意图

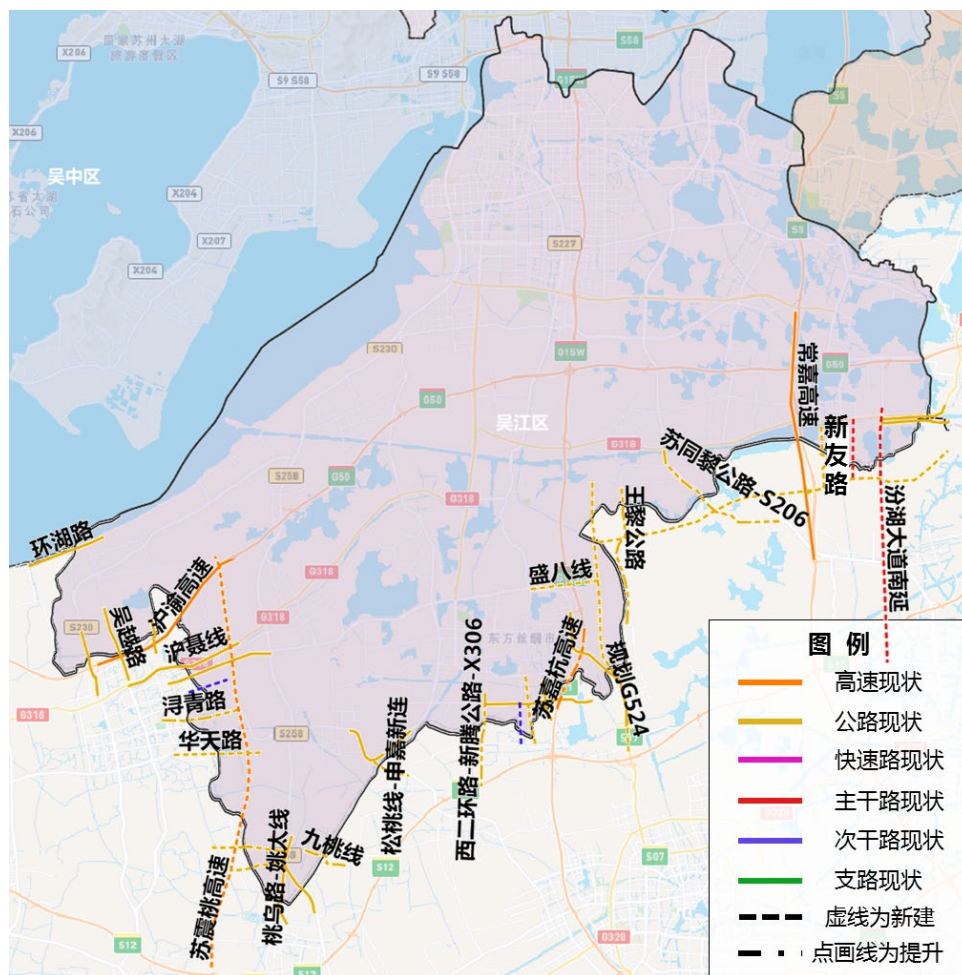
2、规划道路

吴江与浙江主要的衔接道路规划打通 10 条、规划提升 8 条，具体见下表和下图。

规划跨区道路建设计划表

序号	道路等级	道路名称	规划类型	起讫点	长度(km)
1	高速公路	苏台高速（七都至桃源段）	打通	沪渝高速-吴江区界	15
2	高速公路	常台高速	提升	尹山枢纽-苏浙界	38
3	国省干线	G524 改线	打通	—	—
4	国省干线	苏同黎公路（规划 S605）-嘉善平黎公路	提升	—	—
5	主次干路	中心大道-中心大道南延	打通	浙江省界-南三环	—
6	主次干路	西二环路-规划 S212	提升	—	—
7	主次干路	申嘉新连-松桃线	提升	—	—
8	主次干路	人瑞路东延-人瑞路东延	打通	浙江省界-铜七线	—
9	主次干路	丁陶公路-浦港路南延	打通	浙江省界-沪聂线	2.7
10	主次干路	汾湖大道南延-兴善公路	打通	浙江省界-沪聂线	2.4
11	其余通道	华天路-南浔区 S213	打通	浙江省界-远欣路	2.8
12	其余通道	九桃线	提升	浙江省界-苏震桃公路	2.6
13	其余通道	浔青路	提升	浙江省界-铜七线	3.1
14	其余通道	王黎公路	提升	浙江界至黎里南环路	1.3
15	其余通道	新友路	打通	芦墟大桥-丁陶公路	2

16	其余通道	三横路-连青大道	提升	—	—
17	其余通道	苏台高速南浔东互通至 S258 连接线	打通	—	—
18	其余通道	盛八线	打通	吴江区界-G524	—



吴江与浙江衔接道路规划示意图

➤ 汇总

吴江区共规划 62 条跨区通道（含保持现状 25 条，提升 15 条，新增 22 条）。

吴江对外衔接道路规划表

		类型	数量（条）	合计
对接区域	吴中	现状，14 条	保持现状 10	25
			现状提升改造 4	

		规划新增, 11 条	规划新增	11	
昆山	现状, 3 条		保持现状	1	3
			现状提升改造	2	
	规划新增	规划新增	0		
上海	现状, 4 条		保持现状	3	5
			现状提升改造	1	
	规划新增, 1 条	规划新增	1		
浙江	现状, 19 条		保持现状	11	29
			现状提升改造	8	
	规划新增, 9 条	规划新增	10		
合计					62

备注：规划跨区通道中，有 5 条道路涉及三区，实际跨区域通道为 56 条，若按两两对接来计算则为 62 条。

5、形成“畅通高效”的航道网

充分发挥吴江的水运优势，打造环太湖内河航运枢纽。“十四五”期间加快港口功能结构调整，完善和优化港口布局，加快航道提档升级，打造内河集装箱运输通道。

（1）提升航道等级

“十四五”期间，重点推进高等级航道网建设，重点完成长湖申线（江苏段）航道整治工程和苏申外港线（江苏段）航道整治工程，推进乍嘉苏航道提升为三级航道的前期研究，逐步打造千吨级航道运输网络。同时加强优化支线航道网络布局，形成面向多层次运输需求的支线航道网络。

专栏：航道建设项目

➤ “十四五”新开工并建成项目

长湖申线（江苏段）航道整治工程（不含太浦河桥梁）、苏申外港线（江苏段）航道整治工程

➤ “十四五”开工建设项目

长湖申线（江苏段）航道整治工程（东段四座桥）

➤ “十四五”储备项目

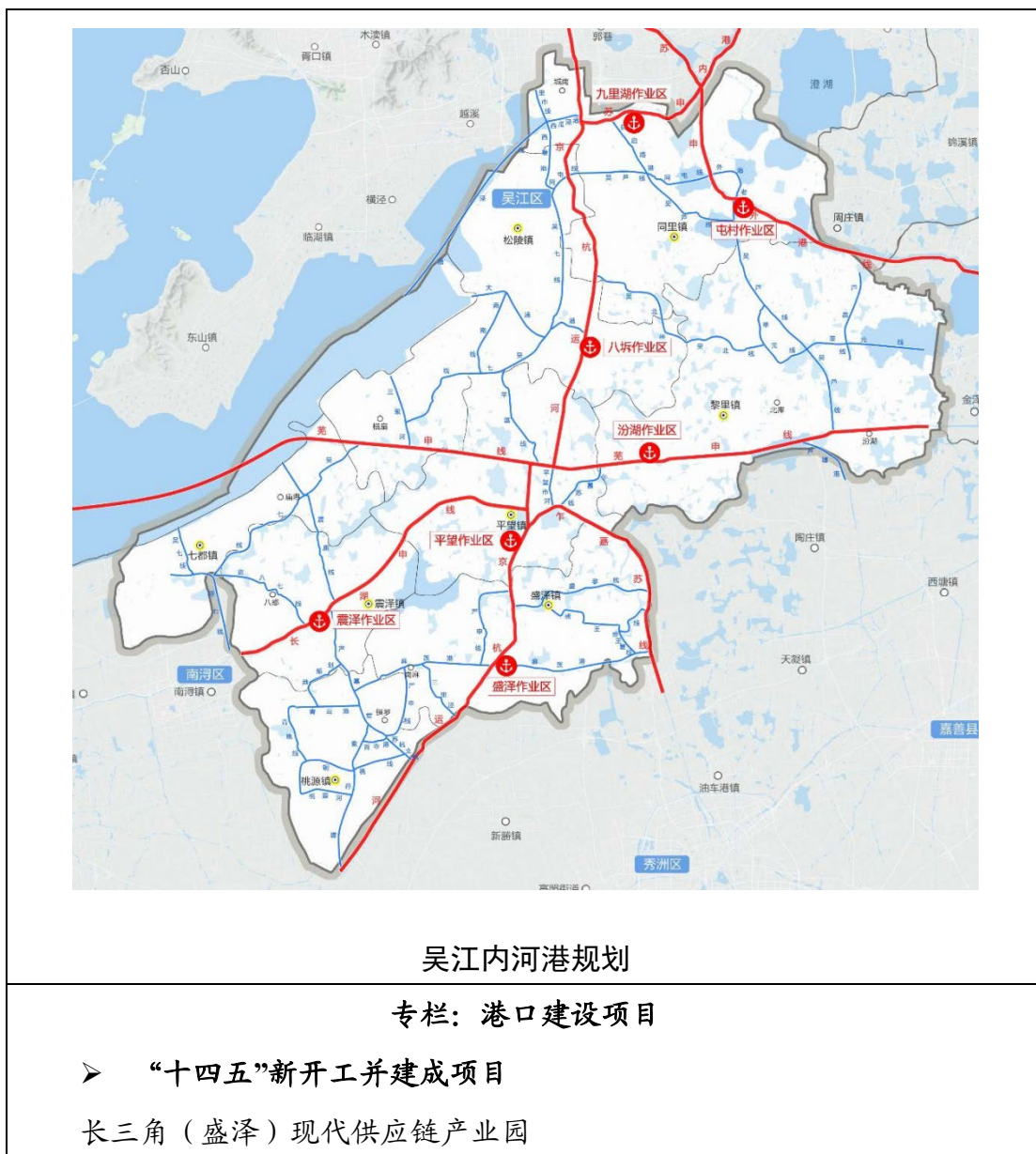
乍嘉苏航道整治工程

（2）整合港口资源

“十四五”期间，加强对京杭运河、芜申线等航道沿线码头整治，提高内河港口的集中度，加强内河集装箱港口专业化建设。加快长三角（盛泽）现代供应链产业园建设并尽早投入使用。

专栏：吴江内河港规划

根据《苏州内河港吴江港区港口总体规划》，共规划公用作业区7个，分别为九里湖作业区、八坼作业区、汾湖作业区、平望作业区、长三角（盛泽）现代供应链产业园（盛泽作业区）、震泽作业区、屯村作业区。



6、强化“现代专业”养护管理

强化交通基础设施管理和维护力度，着重提升养护管理智慧化、绿色化、专业化水平，更好地服务于经济社会发展和公众出行。

（1）提升公路养护水平

创新养护作业模式。鼓励乡村公路一定期限内探索“建养一体化”模式，建立统一、开放、公平竞争的养护工程市场。完善

养护科学决策体系。逐步建立完善以路况水平、服务水平、资金需求以及投资效益评估等核心因素为依据的公路养护科学决策机制，全面实施农村公路路长制。提升养护科学绿色化水平，加强公路养护“四新”技术研究和推广应用，确保公路养护与环境保护共同发展。

提升养护作业科技化水平。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。在养护机械化的基础上，全面提升检测、绿化、小修、安防、保洁、应急处置等机械化快速作业能力。提升养护作业安全水平，承担养护作业的企业力争全部配备防撞车。

加快推进养护标准化建设。逐步构建以技术标准和规范要求为约束的养护检测、实施、评价一体化标准流程和固定行为模式。不断完善养护工区标准化建设，改善养护工区设施设备和整体面貌水平。到2025年，全区国、省、县公路优等路率均保持在98%以上，农村公路优良路率保持在92.5%以上。

（2）提升航道养护水平

制定合理的养护计划。提升航道、航标、船闸技术状况的实时感知度，建立科学的分析与决策养护计划，制定更合理的养护资金分配计划，提升内河航闸养护效能，率先保障省干线航道达标率。

加快航道养护标准化。加快航道护岸工程与航道疏浚工程配套建设，加大对航道附属设施投入，及时做好航道隐患排查、清

障扫床、航道助航标志维护等工作，实现航道养护精细化、规范化、科学化管理。

提升养护作业科技化水平。积极在长湖申线、京杭大运河沿线建立水上综合服务区，提升水上运输综合服务能力。

（二）提升现代综合运输服务水平

以便民、利民、惠民作为出发点和落脚点，紧紧围绕“提升公共客运便捷舒适水平、提升货运（物流）集约高效发展水平、提升运输服务标准化专业化水平”，进一步加强交通运输服务能力建设。

1、打造高品质的客运服务体系

围绕“建设人民满意交通”的宗旨，打造“多样化”的城际客运、“优质化”的城市公交、“均等化”的城乡客运服务体系，提供“特色化”的旅游客运，大幅提升公众对公共出行体验的幸福感和获得感。

（1）提供“多样化”的城际客运服务

联程客运服务便利化。结合综合客运枢纽建设，强化吴江与周边机场的资源共享。推进苏州南站城市候机楼建设，开通远程候机功能，专用巴士接送等服务，提高示范区内机场出行服务水平。适时推进松陵大道综合交通枢纽和盛泽站城市候机楼建设，强化与上海两场、硕放机场衔接。整合机场班线资源，全面开通并加密发往上海两场、硕放机场等周边机场的客运专线，优化线路走向和车辆配置。

铁路客运服务一体化。积极融入长三角区域一体化战略，集中优势资源推动苏州南站建设，研究免安检换乘方案，实现多层次轨道交通线路的一体化换乘。推进盛泽站综合客运枢纽建设，升级吴江南部板块客运交通服务。依托如通苏湖铁路推进吴江站建设，研究站城融合开发模式，打造集城市轨道、城市公交、城际铁路等多种出行方式的综合交通对外枢纽，方便吴江城区对外出行。

道路客运服务定制化。鼓励客运企业定制化发展，加快形成以定制客运为主导的道路客运发展新体系，更好的满足群众“门到门”、“点到点”的出行需求。优化道路客运资源结构，进一步整合场站资源，科学配置运力，合理投放大中小型车辆，大力推广应用新能源客车。推动道路客运行业数字化转型升级，提高车辆、场站等服务设施的信息化水平，创新数字化管理方式和手段，提升乘客体验和运营效率。

毗邻公交服务示范化。结合毗邻地区断头路打通，扩大毗邻地区公交客运覆盖面，提升毗邻通勤公交的通达深度，促进毗邻公交与其他交通方式的衔接融合。探索建立跨省毗邻公交线路对接协调沟通机制。加快落实毗邻地区公交“一卡通”，推进公交卡优惠政策互惠互认互通。规范毗邻公交运行管理办法，强化线路与城乡公交、轨道交通衔接。

联程客运服务顺畅化。提升综合客运枢纽服务水平，推进共建共享联运设施设备，完善枢纽配套服务功能。协调推进安检标准互认，减少旅客换乘过程中的重复安检。积极推进多种运输方

式的客运联程系统建设，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”。鼓励道路客运企业与火车站、民航机场开展合作，大力发展“行李直挂”、“徒手旅行”等服务，进一步拓展多样化的联程联运产品。

(2) 提供“优质化”的城市客运服务

➤ 推动中运量公共交通发展

结合吴江城市捷运系统 T1 示范线一期工程的运营情况，进一步研究中运量公交线网布局。

➤ 推动常规地面公交发展

持续推进公交线网优化调整。推进吴江公交线网顶层设计，完善“干线+支线+微线”三级线网布局，强化吴江城区-盛泽镇区-先行启动区三地之间的公交联系。

完善公交基础设施建设。发挥综合交通枢纽一体化换乘功能，提升公交与铁路换乘的便利性。推进笠泽路公交枢纽站、花港公交枢纽站等现状公交首末站提升改扩建项目，推进北厍公交首末站等 16 个公交首末站新建项目，推进顾家荡停保场等 7 个公交停保场新建项目建设。持续推进公交优先措施，“十四五”期间提升公交优先通行交叉口设置比率，新增主干道港湾式公交站设置比例 100%，至“十四五”期末，公共交通站点 500 米覆盖率达到 98%，城乡万人公共交通工具保有量达到 11 标台/万人。二是倡导公交场站集约化开发。

专栏：公交场站建设项目 综合交通枢纽						
序号	项目名称	位置	用地面积 (m ²)	建设 性质	建设 年限	投资额 (万元)

1	苏州南站	三白荡、元鹤荡所夹半岛区域	22000	新建	2022-2024	574000
2	盛泽站	吴江区南部盛泽镇北旺村，距盛震公路约170m	12000	新建	2022-2024	200000
3	吴江站	轨道4号线同里站东侧	目前处在规划研究阶段，十四五建设			
4	松陵大道综合交通枢纽站	轨交4号线松陵大道站西北侧	51900	新建	2016-2022	316000

公交枢纽站建设计划表

序号	项目名称	位置	用地面积 (m ²)	建设性质	建设年限	投资额 (万元)
1	笠泽路公交枢纽站	笠泽路秋枫街交叉口东南侧	1000	改扩建	2020-2022	300
2	花港公交枢纽站	花港路湖滨北路交叉口西南侧	2000	改扩建	2019-2023	600

公交首末站建设计划表

序号	项目名称	位置	用地面积 (m ²)	建设性质	建设年限	投资额 (万元)
1	庞南路公交首末站	云梨路庞南路交叉口东南侧	2000	新建	2018-2021	200
2	横扇公交首末站	文广路跃进路南侧	2000	新建	2019-2021	200
3	滨湖广场首末站	阅湖台东侧地下	4000	新建	2019-2022	400
4	清树湾公交首末站	杨湾路北侧	4000	新建	2020-2021	400
5	菀坪公交首末站	菀坪东路创业路交叉口南侧	3000	新建	2020-2021	300
6	苏州湾梦幻水世界首末站	东太湖度假区东北侧停车场	1000	新建	2021-2022	100
7	夏蓉街南首末站	夏蓉街吴江大道交叉口东北侧	12000	新建	2021-2022	1200
8	城南家园首末站	中山路友谊路交叉口西北侧	3600	新建	2021-2022	360
9	庞山湖首末站	山湖东路兴东路交叉口东北侧	3500	新建	2022-2023	350

10	云梨桥下停车场首末站	云梨桥东侧桥下	3000	新建	2022-2023	300
11	南二环首末站	前庄路~南二环路交叉口东北，盛泽中学西北侧	3333	新建	2022-2023	350
12	圆明小镇首末站	盛泽大道东方中路交叉口东侧	3333	新建	2022-2023	350
13	屯村社区首末站	松北公路南侧，原屯村汽车站内	2000	新建	2023-2024	200
14	北库公交首末站	库星公路~临沪大道交叉口西北角	13333	新建	2024-2025	1400
15	新盛泽人公寓首末站	南二环路~舜新南路交叉口东北	5333	新建	2024-2025	550
16	盛泽新城首末站	市场路~金门路交叉口西南	3333	新建	2024-2025	350

公交停保场建设计划表

序号	项目名称	位置	用地面积(m ²)	建设性质	建设年限	投资额(万元)
1	平望汽车客运站停保场	227省道平横公路交叉口北侧	10000	新建	2020-2021	3500
2	太湖新城停保场	太湖新城自来水厂东侧	25000	新建	2021-2022	2500
3	江陵路停保场	江陵西路-九龙路西北侧	15000	新建	2021-2022	1500
4	平望西客运枢纽停保场	318国道以北、平西路以西、十字港路以东	13333	新建	2023-2024	1300
5	顾家荡停保场	体育路冬梅街交叉口西南侧	11300	新建	2023-2025	1200
6	轨交同里站停保场	同津大道~甘泉东路交叉口东北侧	33000	新建	2024-2025	3300
7	长安路停保场	长安路友谊路交叉口西北侧	34000	新建	2024-2025	3400

倡导公交场站集约化开发。鼓励公交枢纽站、首末站、停保场等场站用地综合开发，提高土地资源利用效率，实现居民“乘车+公共服务”一体化，强化场站综合服务功能。

鼓励特色公交服务模式。积极提供定制化、品质化的商旅公交，开通“社区巴士”、“微巴”等微循环公交。建立应对公共突发事件、自然灾害等特殊情况的应急公交管理机制。

深化出租车行业改革。支持巡游车企业建设信息服务平台或整合信息资源，与第三方网络平台合作开展网络召车等服务，逐步实现巡游车“巡约”一体的融合。加强出租汽车多部门联合监管执法，严厉打击各种非法营运行为，加大对巡游车、网约车违法违规以及影响服务质量行为的执法处罚，切实提升行业服务质量。

(3) 提供“均等化”的城乡客运服务

完善城乡公交基础设施建设。全面提升公共服务均等化水平，以公交枢纽站、公交首末站建设为重点，配套城乡公交线路发展，形成较为完善的城乡基础服务设施。“十四五”期间，加快城乡公交候车亭标准化改造，加强城乡公交基础设施的建设、养护与管理，发挥基础设施的保障作用。

完善城乡一体化公交线网。配合美丽乡镇、康居乡村建设，在“村村通公交”的基础上，持续优化城乡公交线网结构，完善毗邻乡镇公交网络衔接，探索与乡村振兴、旅游服务的有机融合的公交发展新模式。

深化交邮融合发展。加快交通运输与邮政快递业融合发展，开通1-2条交邮融合镇村公交示范线；对运营效率不高的乡镇客运站因地制宜升级改造，增加农村物流和邮政快递作业区，支持邮政快递等企业入驻。

推进城乡客运服务信息化。完善城乡公交出行查询系统和线路运行显示系统的综合信息网络，推进城乡公交候车亭智能化建设，提高城乡客运车辆运行效率。

打造城乡公交发展的示范品牌。“十四五”时期，完成省级首批城乡公交一体化示范县（区）的创建工作。

（4）提供“特色化”的旅游客运服务

打造“吴江特色”旅游交通风景线。加强交通干线与重要旅游景区衔接，完善公路沿线、服务区、客运枢纽等旅游服务设施功能，依托古镇、古村落、湖泊湖荡度假区打造水上巴士游线，丰富东方水城特色内涵，“十四五”期间开通一批跨省市旅游专线，打造一批定制旅游专线公交。

专栏：旅游专线公交建设规划

结合《吴江全域旅游发展规划（2021-2025）》，“十四五”期间规划推出三条长三角区域公交线和一条长三角水上游轮游线，打造长三角文旅干线。

公交线：东方绿舟-同里古镇/西塘古镇，同里古镇-西塘古镇，东方绿舟-同里古镇-西塘古镇。

游轮线：震泽古镇-苏州文昌阁-上海黄浦江。



创新综合交通枢纽旅游集散中心功能。拓展游客咨询、接待、交通、餐饮、住宿、娱乐等多方面旅游服务，力争实现综合交通枢纽巴士旅游线路至吴江4A级以上景区全覆盖。

提升交通运输与旅游一体化服务机制。加强多平台宣传推广，扩展苏州旅游总入口、游客集散中心、一卡通等售检票平台，鼓励公交公司、客运公司、景区、第三方机构等合作共享，创新旅游交通产品，共建吴江特色旅游新风貌。

2、打造高效率的货运服务体系

以降本增效为主攻方向，重点推动对外运输能力的提升、城市配送水平的提高，城乡物流的一体化发展。标准化推动物流重点领域创新发展，引导物流企业转型发展。

（1）提供“高效化”的区域货运服务

构建水陆空复合通道布局体系。明晰货运集疏运体系通道区域差异化定位，形成城市快速路、主干路、次干路的城市功能区物流配送网，推进建设区域内部公路货运通道和过境/对外公路货运通道。持续推动内河集装箱运输通道建设，充分发挥江河联运优势，促进货运集疏运体系多模式发展。

(2) 提供“绿色化”的城市货运服务

加快城市货运配送基础设施建设。“十四五”期间持续完善“综合物流基地+配送中心+末端配送”三级货运枢纽布局体系，优化调整三级物流配送节点。利用存量物流设施资源，优化完善城乡配送网络体系，改造现代物流分拣、配送中心，完善物流配送设施。实现货车装卸车位规范化，统一快递车辆。

优化绿色配送配套。通过布局物流园区和社会化的充电设施，增加新能源物流车的服务范围。“十四五”时期结合吴江三级城市配送体系，引导社会企业加快配套新能源充电设施建设。

提升共同配送水平。大力推行“统仓统配、多仓共配、社区物流”等仓配一体化的先进物流模式。鼓励大型连锁零售企业通过集中采购提高统一配送率，推广综合物流园区配送班车开展干线与支线结合的城区集中配送，鼓励第三方物流企业建立多用户共同配送中心，开展标准化集中统一仓储配送服务。

加快城市货运配送信息化建设。推动城市货运配送运行监测服务平台建设，有效整合交通、公安、商务、邮政、工商等部门政务信息，实现与城市货运配送示范企业信息平台有效对接。鼓励城市配送示范企业依托移动互联网技术搭建信息平台，整合社

会闲散运力，实现物流资源集约整合和精准匹配，有效提高城市配送运行效率。

（3）提供“广泛化”的农村物流服务

完善农村物流基础设施。建立健全区、镇三级物流网络节点体系，加快基础设施融合发展，改造提升农村物流基础设施，加快农村物流网络节点资源共享。深入推进电子商务进农村和农产品出村进城，推动城乡生产与消费有效对接。利用农村物流三级网络节点，加快农产品储藏、运输和冷链设施建设。

打造农村物流发展的示范品牌。鼓励发展组建城乡共配主体、农产品产供销一体化、冷链集聚平台、交邮融合公交邮路等模式，提供多元化农村物流服务。鼓励大中型快递物流企业向农村设置配送网点，推广统一配送、集中配送和共同配送模式，支持快递下乡、进村，发展农产品上行物流服务，延伸农村物流服务链条。鼓励开展城乡生鲜冷链运输等专业物流服务。完成江苏省农村物流达标县（区）创建工作，积极申报交通运输部农村物流服务品牌、江苏省交通运输厅十佳城乡物流服务品牌，努力建成机制更健全、设施较完善、模式创新、服务安全高效的农村物流服务新体系。

培育农村物流创新发展项目。鼓励从事农村物流运输、商贸流通、供销合作、电商快递、农资配送、农村合作社，以及有条件的农业龙头企业、家庭农场和农产品经销储运企业等市场主体，在运营模式、资源共享、信息交互等方面协同发展，形成一批协作创新型项目。

（4）推广“先进化”的运输组织方式

推进多式联运发展。一是打造多式联运体系，打造公水、陆空、公铁联运。推动吴江内河港的疏港公路建设，加强吴江各物流节点与航空机场之间的衔接功能，拓展航空货代业务，促进物流节点与空港联动。深化推进吴江与沪宁线、沪杭线各站之间联系，积极衔接苏州中欧班列。二是开拓集装箱航运功能，提升上海国际航运中心融入度。大力推进集装箱一体化战略，推动原料产品“散改集”、“集转水”，运输结构实现“公水联运”、“铁水联运”零的突破，提高原料、产品水路运输占比，有效降低企业物流成本和运输环节碳排放总量。接收上海国际航运中心的辐射带动效应，推动资源共享，在盛泽中心腹地设立“ICT”（内河集装箱中心）项目，前置上海港的口岸服务，开通盛泽-上海外高桥港区、盛泽-上海洋山港区、盛泽-太仓港、盛泽-白洋湾等班轮航线，开展“一站式”通关服务体系研究。三是推进干线航道网提档升级，打造吴江水水中转体系。积极实施航道提升整治工程，保障航道通航水平，提升服务功能，承接上海港、苏州港中转的重要功能。四是加强与其他沿江、沿海及内陆无水港合作。发挥自身地域优势，主动加强与重点港口、重要节点沟通衔接，主动加强与其他运输方式协调对接，打造集装箱干线港（江海港）+支线港（内河港）+无水港的集装箱体系，依托“长江黄金水道”、“京杭大运河”及“公共作业区”开通内河集装箱示范线，大力推进吴江港口货物运输水水中转比例。

积极推广甩挂运输。提高牵引车与挂车之间通用性；开发甩挂运输装备租赁新模式，通过“互联网+”物流装备的分时租赁扶持集装箱运输车辆发展；采用“互联网+”物流，明确双方转运仓货源存储稳定，规划运行多频次，流量形成对流；应用车货实时追踪、车辆调度、客户管理等信息化管理，提高货运管理水平；完善货运场站建设，提供摘挂，泊车，装卸等流程服务；完善道路运行，落实道路养护，减少交通拥堵，保障物流行业实现降本增效。

积极发展冷链运输。健全全程“无断链”的“安全+高效+绿色”农产品冷链物流体系。天辰冷链投入运营，加快江澜配送冷链等物流基地建设，提高冷链流通加工比例，鼓励供应链管理，形成以大型批发市场、超市为核心，集种植、摘采分类、冷链运输至零售商、消费者全过程服务的农产品供应链管理新模式；加快冷链物流装备与技术升级。

积极发展高铁快运。结合沪苏湖铁路和通苏嘉甬铁路建设，建设高铁沿线的货运装配式功能设施，同时研究高铁小件快运方案，积极发展高铁快运。

（5）提供“标准化”的运输装备应用

继续推进货运车型标准化。加强配送车辆管理。加快配送车辆标准化研究，统一车型标准、统一车辆外观，推动城市配送车型向标准化、专业化、厢式化、清洁化发展，“十四五”期间开展配送车辆标准化研究。

推进内河船舶标准化。推进航运船舶船型优选，引导现有非标准船舶逐步退出市场。根据内河过闸运输船舶船型主尺度强制性国家标准，积极发展适用于长三角内河航道的标准化集装箱船型。加快推进船舶现代化升级，采用技术先进、LNG 新能源的船舶。

推动多式联运装备技术升级。积极引导各类社会资本加大不同运输方式转运场站和“不落地”装卸设施等投入力度，提高一体化转运衔接能力和货物快速换装便捷性。鼓励多式联运市场主体与装备制造企业共同开展车辆、船舶、集装箱、托盘等载运装备、标准化单元研发制造。鼓励企业研发应用跨运输方式的吊装、滚装、平移等快速换装转运专用设备。支持集装箱、托盘、笼车、周转箱等单元化装载器具循环共用以及托盘服务运营体系建设。鼓励企业使用智能化托盘等集装单元化技术，提升配送效率。加快物流信息、物流设施、物流装备等标准对接。

3、打造高标准的专业服务体系

创新发展运输辅助业，完善机动车维修备案制度，继续深入开展机动车维修服务标准化和绿色化的建设。加强装备综合检测监管，提升日常监管管理，促进检测数据共享共认。深化驾培行业改革，适应驾培市场准入方式的变化，做好行政指导工作。

推进汽车维修规范绿色发展。建立健全行业绿色汽修技术体系，严格执行苏州市与江苏省汽车维修危险废弃物处置的相关规定。加强与环保部门配合，共享关于维修企业违规处置危废物、非法回收处理危废物单位及从事汽车钣喷维修业务的维修企业

信息。推进车辆电子健康档案系统的建设，积极促进吴江接入苏州市的维修企业管理系统、检测站检测控制系统、运输企业车辆管理系统、车辆技术管理系统，建立覆盖所有车辆的电子档案系统。

加强装备综合检测监管。严格执行苏州市和江苏省车辆综合检测机构事中事后监管办法，提升日常监管管理。对综检站的经营行为进行规范，明确综检机构监管的监督检查主体、职责、监督检查方式、监督检查程序等。建立与公安、质监、环保等政府部门之间的协调和联动机制，实现一次检测数据、多种应用，一次行政处罚、多部门周知等。推动海事船检高质量发展，深入推动船舶通检通认工作，贯彻落实“全国船检一盘棋”理念，配合相关部门探索形成“长三角船检一体化”模式。

深化驾培行业改革。严格执行苏州市和江苏省驾培行业安全检查规范，严格按照检查计划定期对驾培机构开展安全监督检查。推进驾培安全信息化监管，督促机构落实安全生产责任。提升驾培服务水平。配合苏州市搭建驾培信息服务平台，建立和完善学员对教练员、驾培机构的双评价机制。

4、打造高质量的交通产业联盟

拓展交通运输服务功能、延长产业链条，实现与相关产业联动发展、融合发展。

推动交通运输与仓储物流业融合发展。充分发挥吴江交通发达、仓库租赁费便宜的区位优势，大力发展现代仓储物流业，满足定制化生产、精准供应链管理以及产供销一体的物流需求，吸

引上海的一些大型制造业企业在吴江设立分拨中心或者仓储基地，促进吴江物流业发展。

促进交通运输与旅游业融合发展。持续推进旅游航道、邮轮游艇码头建设，推动水上旅游发展。充分利用吴江旅游资源丰富的特点，推进旅游公路建设，加强“运游结合”，加强与旅游景点、酒店业等构建合作联盟，提升运输效益。

促进交通运输与体育融合发展。依托旅游公路，结合沿线景观风貌和旅游资源，打造具有运动、健身等复合功能的主题线路，挖掘潜在需求大的体育消费新热点，积极创建地方、民间自主品牌体育赛事活动。

推进交通运输电子商务与融合。强化与电子商务联动发展，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。建设快速消费品物流，做到线上和线下、批发和零售、同城和跨境贸易结合。

推进交通运输与农业融合。培育“运输+农业”特色产业集聚区，重点依托吴江现代农产品产业园等一批农产品集中区，构建冷链物流中心，引导运输企业为特色农产品提供包装、仓储、运输等标准化定制化服务，推动优质农产品“走出去”。

（三）加快智慧绿色平安交通建设

1、加强智慧交通建设

充分结合长三角一体化示范区建设，加强交通运输智慧创新引领作用，推动交通基础设施规划、设计、建设、养护、运行管

理等全要素、全周期数字化。以交通运输数字化、网络化、智能化为主线，精准高效对接经济社会需求和人民群众美好生活需要，提升交通运输服务供给质量。

（1）推动智慧交通基础设施建设成网

进一步扩展一体化感知网络。加快落实交通运输部《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020-2025）》的要求，将采集设备、传输网络等信息基础设施纳入铁路、公路、港口、航道、机场、综合交通枢纽等有关交通基础设施工程建设内容，实现同步规划、同步设计、同步建设、同步运维。完善运载工具运行监测制度规范，实现对车辆、船舶、航空器等运载工具数据自动化采集。“十四五”重点依托 S609、S605 等国省干线快速化建设智慧公路，依托京杭运河吴江段多维感知、水路交通信息化等项目建设智慧港航，依托凯旋广场、苏州南站、盛泽站等项目建设智慧枢纽，构建覆盖全行业、一体化的智慧感知网络。

进一步融合多元化数据资源。实现对交通基础数据统一采集、存储和服务，实现多部门、跨行业的数据传输和交换，建成全面、完善、权威的交通基础数据库，实现基础数据库统一管理、共享与交换，提升数据基础支撑环境和服务能力。

（2）提升服务及行业管理信息化水平

推动行业治理数字化应用。提升现有交通运输业务系统集成的智慧化程度，推广应用现有智慧基础设施业务系统规模化部署。

“十四五”重点实施“一张图”可视化云管理，建设应急指挥系统、运输管理系统、公路管理系统、港航管理系统、综合执法系

统、工程管理系统，强化横向协同与纵向贯通，不断增强政务服务、公共服务、行业治理等数字化、智能化水平，推进行业治理体系和治理能力现代化。

加快信息共享便民化服务。秉持客优其行、货优其流的原则，升级公交管理服务系统，探索“一站式”服务，拓展数字化应用场景，提前谋划、稳步推进行业服务精准化，群众业务便捷化。加强网络信息安全保障，推进交通运输领域数据分类分级管理，切实落实好网络安全工作主体责任。制定数据分级安全管理、数据脱敏、失真处理等制度规范。“十四五”重点加强终端安全防护、完善系统安全保障措施和强化数据安全保障。

加强网络信息安全保障。贯彻落实网络安全责任制和等级保护 2.0 等新要求，持续完善网络安全工作，推进交通运输领域数据分类分级管理，加强重要数据和个人信息安全保护，切实落实好网络安全工作主体责任。制定数据分级安全管理、数据脱敏、失真处理等制度规范。“十四五”重点加强终端安全防护、完善系统安全保障措施和强化数据安全保障。

（3）优化智慧交通产业发展外部环境

坚持自主创新与开放创新相结合，积极融入长三角一体化建设，依托高校、研究院、研发企业等第三方资源，开展行业科技创新活动，围绕新一代信息技术关键领域，加快 5G、云计算、物联网、大数据、人工智能等新型信息技术手段在交通运输领域示范应用。

2、推进绿色交通建设

扎实做好“碳达峰”“碳中和”各项工作，加大交通节能减排力度，加强生态保护和污染防治，集约节约利用资源，强化绿色交通科技支撑，促进交通运输可持续发展。

（1）强化生态保护污染防治

落实绿色低碳发展理念。将绿色发展贯穿于交通基础设施规划设计、建设运营和养护管理全过程。积极推进绿色公路、绿色航道建设，构建交通绿色生态廊道。一级公路均按绿色公路标准建设，“十四五”时期结合 605 省道、230 省道、609 省道等项目建设，打造美丽绿色公路。三级以上航道均按绿色航道标准建设，“十四五”时期结合长湖申线航道整治，打造绿色航道样板。此外落实《交通强国江苏方案》第三大样板的要求，推进京杭运河绿色航运示范区建设。

全面开展污染综合整治。严格执行国家环境保护“三同时”制度，严控施工污染。深入实施公路、航道、港口码头等交通沿线绿化和环境整治行动，重点强化干散货码头堆场的粉尘污染治理，推进码头、堆场料仓与传送装置密闭化改造。强化水上运输船舶安全和防污染监管，加强港口和船舶污染物接收转运处置机制建设。加强机动车排放和汽车维修业污染控制。

（2）推进交通运输节能减排

加快运输结构调整，积极推动大宗物资和中长距离货物运输“公转铁”“公转水”。开展绿色出行城市创建行动。加快淘汰老旧车辆，实施国VI排放标准。推进城市公交、出租、物流配送等公共领域新能源车辆推广应用。积极探索油电混合、燃料电池

等动力船舶应用。加快 LNG 加注站建设，依法依规推动京杭运河江苏段 LNG 加注码头布局方案。制定并组织实施港口岸电和船舶受电实施改造计划，提高船舶岸电使用率。

（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。统筹港口岸线资源有序开发与利用，推动综合交通枢纽立体化布局与综合开发，鼓励开发利用城市地下空间。完善节约集约的交通基础设施建设标准，积极推行节地技术，大力推广标准化设计及装配化施工。推广施工材料、废旧材料再生综合利用，基本实现路面旧料“零废弃”，推进交通资源循环利用产业发展。推进港区雨水集中、中水回收等水资源综合利用。加强绿色邮政建设，推进邮件快件包装绿色化、减量化和可循环。

（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，联合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，探索建设绿色交通“一张网”。

3、深化平安交通建设

坚持人民至上、生命至上，统筹发展与安全，深入开展交通运输安全生产专项整治三年行动，着力压实行业安全责任、提升本质安全水平、健全应急救援体系，支撑平安吴江建设。

（1）完善安全生产责任体系

依法依规制定并落实安全生产监督管理工作责任规范，建立安全生产权责清单，明确各级管理部门职责边界。建立和完善公路、水运建设工程、城市轨道交通、中运量交通运营等领域双重预防机制标准体系，完善企业或在建工程安全风险管控体系建设标准、评估机制。规范关键岗位从业人员安全行为，建立安全生产操作规范。

（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，开展国省道中央分隔带提升、桥梁防撞墩建设、农村道路临水危险路段防护等安防工作，大力建设平安放心路。加强交通运输安全防控关键技术和装备应用，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

持续开展隐患排查治理，提高交通重点领域安全执法频率。加强重点桥梁的安全监测，完成干线公路重要桥梁的健康监测系统建设，加强公路超限检测站、超限检测点、应急处置基地和动态称重系统等交通安全基础设施建设，加强对“两客一危”和重载普货运输企业相关车辆运行行为的监测和分析。加强水上交通

监管救助基地、监管救助站与监管救助点等安全基础设施建设，加强对水上运输安全的监管。

（4）提升安全应急保障能力

构建分层次的交通运输应急预案体系，落实应急预案动态管理机制，构建道路水路运行监测、应急队伍、应急资源“一张网”，畅通信息报送渠道，确保突发事件处置及时，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。加强交通运输应急物资及装备库建设，制定并落实应急资源征用、调用补偿办法。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，提升应急管理决策支持的数字化、智能化、可视化水平，定期开展演练演习。健全与常态化疫情防控相适应的交通保畅和管控机制。加强与公安、消防、公路等单位联动协作，优化救援力量布局。加强应急队伍建设，提高科学处置水平。

（四）推动治理体系和治理能力现代化

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，形成“三位一体”相互协调的整体性治理架构。

1、深化重点领域改革

（1）深化交通运输管理体制机制改革

顺应“互联网+政务服务”的发展趋势，深化不见面审批改革。借力“一窗受理，全科服务”改革和“证照分离”改革，优化、规范办事标准和审批服务流程，按时办结率达 100%。整合

交通运输行政资源，探索建立区域交通与城市交通一体化管理模式。

(2) 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体制机制，完善交通运输基础设施布局规划和国土空间控制规划，推进多规融合。建立健全交通规划清单管理、动态更新机制。

(3) 深化交通运输投融资体制改革

推动建立和完善“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，拓宽交通投融资渠道，形成多主体、多层次、多元化投入格局。强化各级财政资金保障，规范政府融资，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。研究铁路建设和发展的长效机制，推动站城融合发展。

2、强化法制交通建设

(1) 健全重大行政决策机制

落实省市交通运输重大行政决策规则。全面落实公众参与、专家论证、风险评估、合法性审查、集体讨论决定等重大行政决策程序。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) 严格规范重点领域执法

推进交通运输基层执法“四基四化”建设，常态化制度化开展联合治超，确保车辆超限率控制在省控范围内。持续强化道路运输市场监管，围绕路产路权维护、安全隐患清除、违规标识标牌清理，全面做好日常路政巡查工作，路政巡查计划执行率达100%。扎实做好水上执法和防治船舶污染工作，确保水上运输安全绿色。全面落实交通运输执法公示制度、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”监管制度，确保交通运输行政执法规范透明公平公正。

（3）推进依法行政制度完善

严格执行行政执法“三项制度”，做好行政处罚、行政许可信用信息公示工作，强化系统执法培训，提高重大行政决策的科学性。行政案件结案率（非现场除外）不低于95%，保持行政复议无撤销、行政诉讼无败诉的“双零”记录。执法公示、法制审核、全过程记录执行率均保证100%。

3、推进信用体系建设

（1）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。

（2）推进交通信用信息共享

打破行业信息归集共享内部壁垒，加快与发改、公安、铁路、民航等部门沟通协调，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。加强与住建、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。

(3) 推动全过程信用监管

严格交通建设市场事前事中事后监管，将工程建设全过程纳入履约考核和信用评价。发挥行业协会的作用，共同构建以信用为核心的新型监管模式，在交通建设市场、机动车维修、驾培、出租车管理等领域嵌入信用管理。

(4) 推进信用产品有效应用

加强对交通行业公共信用信息和非公共信用信息的整合，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。

4、完善党建文化建设

(1) 全面推进党的建设

作风建设促落实。落实党风廉政建设两个责任，推进廉洁交通建设，加强廉政风险防控，制定干部责任清单，开展廉政谈话，落实考核机制，着力构建具有交通运输行业特色的惩治和预防腐败体系。

加强党建夯基础。以“路路通”交通党建品牌为抓手，进一步深化“服务先锋机关党组织”建设。融合“海棠花红”基层党建品牌，继续扩建先锋阵地，深化党建工作指导员制度。

意识形态抓特色。硬化党委意识形态领域规范，把意识形态工作纳入年度工作要点、纳入党建工作责任制，创新意识形态工作方式方法，围绕筑牢意识形态防线，强化“四个意识”、树立“四个自信”，开展系列主题教育活动，强化党内意识形态监督。

(2) 全面推进队伍建设

营造良好的人才发展环境。积极引进交通高层次人才、创新人才培育计划，加快培养适应交通强国建设需要的交通运输人才队伍。积极为优秀人才量身定制职业发展规划，提高高层次人才的政治待遇，让其参与中心组学习、重大管理决策、技术方案讨论等重要事项，增加高层次人才的归属感。

提升能力打造高素质队伍。依托交通建设工程、交通科研项目和交通建设人才基地平台，大力培育交通运输核心技术人才和管理人才。组织开展新进人员适岗培训班、交通强国建设干部素质能力提升班，每年从全行业选拔一批高层次专业技术人才进行专题培训，提升自身发展层次、拓宽发展空间。

创新人才评估机制。建立以职务和能力为基础，以职责为中心，以素质模型为标准，以人员测评为手段的人才评价机制。以人才评价考核为基础，体现人才的价值，激发人才的活力。

(3) 增强文化软性实力

提高宣传水平。强化交通宣传的作用，不断提升在主流党报媒体宣传力度，扩大“吴江交通”微信公众号影响力。加强法律法规、信访条例等的宣贯工作；做好重大节日期间政策宣传和专项督查。

提高政务支撑水平。建立完善调查研究长效机制，系统性开展调研分析，努力形成更多具有指导性和决策参考性的调研成果；坚持以提升政务服务质量为目标，完善工作机制，加强部门协作，持续推进政务信息公开、档案和保密等工作；合力推进大联动及信访工作，进一步细化分工、优化流程，确保各项工作做在前、做到位，有效提升社会综合满意度。

提高精神文明建设水平。定期开展“道德讲堂”活动，深化文明交通行动，强化社会主义核心价值观宣传教育，扎实做好精神文明建设，常态化开展创先争优活动。

第五章 保障措施

（一）组织保障

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，把党的领导贯穿规划组织实施各领域全过程。充分发挥党组织和党员在建设现代综合交通运输体系中的作用，不断提高交通运输贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展能力和水平。

（二）要素保障

1、用地保障

根据初步测算，吴江“十四五”期间交通建设资金用地需求约 11000 亩，新增用地约 8200 亩，占用基本农田约 850 亩（部分项目还在规划研究阶段，未来建设用地还可能进一步调整）。

“十四五”期间，在交通基础设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑的基础上，抢抓长三角一体化发展契机，交通重大基础设施争取示范区指标统筹。

2、资金保障

根据初步测算，吴江“十四五”期间交通建设资金总需求约 668 亿元，其中铁路约 225 亿元，公路约 309 亿元，航道及港口约 37 亿元，枢纽约 92 亿元，县道养护工程约 5 亿元（不完全统计，部分项目还在规划研究阶段，未来建设投资还可能进一步调整）。“十四五”期间，建议一是更大力度争取条线资金支持，加大对集疏散公路、路网连接公路等资金补助；二是鼓励规范利

用政府债券、企业债券、REITs、PPP 等方式，拓宽重点项目建设资金来源；三是推动财政体制改革，建立区级统筹的交通重大项目财政保障体制。

表 5-1 “十四五”交通建设资金土地需求估算

项目	计划总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)	总占地 (亩)	新增用地 (亩)	永久基本农 田(亩)
一、轨道	371.7	225.2	2330.0	2330.0	307.0
二、公路	556.5	309.5	7555.8	4931.5	529.4
三、航道和港口	41.3	36.9	624.1	550.5	2.2
四、枢纽	111.5	91.5	385.1	385.1	0.0
五、县道养护工程	5.1	5.1	——	——	——
总计	1086.1	668.1	10895.0	8197.1	838.6

注：不完全统计，部分项目还在规划研究阶段，未来建设投资还可能进一步调整

（三）实施保障

加强与国土空间规划、长三角一体化等相关规划的衔接，处理好交通与自然资源、生态环境、水利等有关规划的衔接，为“十四五”时期各项任务实施提供坚实保障，重大项目形成任务清单、问题清单、责任清单、督查推进。同时充分对接示范区执委会和周边区县，探索建立联席会议制度，建立常态化沟通渠道。

（四）监督评估

建立规划实施的考核评价机制，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，适时开展中期评估，提出意见和建议，进一步增强规划的指导性、操作性和实效性。加大规划宣传力度，形成全社会关心交通发展、参与规划实施和共同评价监督的良好氛围。