

昆山市“十四五”综合交通运输发展规划

2021年11月

序 言

“十四五”综合交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面落实交通强国宏伟目标的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。

“十四五”期间，昆山市综合交通运输发展将认真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视察江苏重要指示精神和“争当表率、争做示范、走在前列”的新使命新任务，勇当“强富美高”新江苏建设先行军、排头兵，为昆山打造社会主义现代化建设标杆城市当好先行。

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业和重要服务性行业，在构建新发展格局中具有重要地位和作用。国家省市政府高度重视综合交通运输发展，将构建现代综合交通运输体系作为全局性重点工作和最迫切的任务全力加以推进。《昆山市“十四五”综合交通运输发展规划》以国家和省市“十四五”相关规划为指导，明确“十四五”时期昆山市交通运输的发展思路、目标、重点任务和保障措施，是政府履行职责和指导今后五年昆山交通运输发展的纲领性文件和重要依据。

主要规划内容摘要

一、“十三五”发展回顾与总结

“十三五”时期昆山交通运输全系统共完成基础设施投资总额 201.89 亿元，其中道路交通和轨道交通分别完成投资 90.14 亿元和 90.04 亿元，占比达到 89.2%。全市道路总里程 2388 公里，航道 384 公里，客运量 2.38 亿人次，货运量超过 1 亿吨。

1. 抢抓机遇，对接融入长三角一体化

稳步推进轨道建设，促进沪苏昆轨道同城化。推进苏州市域 S1 线建设，与上海轨道 11 号线无缝衔接，实现东向全面融入上海，西向全面对接苏州的目标。开通首列昆山始发到达上海的通勤高铁 G7215，增加经停昆山动车组 50 趟。

积极对接沪苏干线路网，系统谋划毗邻公交线路。完成锦淀公路对接崧泽大道、曙光路对接复兴路、机场路对接白石公路等省际道路建设，稳步推进苏昆中环对接。率先开通对接上海 4 条毗邻公交线，累计开通对接苏州大市 8 条毗邻公交线，毗邻公交日均服务超过 1.37 万人次。

强化区域江海港口联系，开展干线航道整治。完成杨林塘（金鸡河）航道整治工程，建成昆山首条三级航道，配套建成昆山首个水上服务区——金鸡河作业服务区。完成苏申内港线吴淞江大桥顶升，主桥顶升重量创全国之最。开展青阳港航道整治工程，启动金浦大桥、朝阳路大桥等一期桥梁建设。

2. 统筹推进，打造基础设施交通样板

新增沪宁高速昆山高新区互通，形成“三横两纵十一互通”的高速公路网络布局，高速公路总里程 103 公里。建强内外畅达网络框架，完成昆太路、朝阳路改造，打通朝阳路跨小淞河、合兴路跨京沪铁路等城市断头路，启动古城路前进路下穿通道等节点快速化改造，加快沪光路改造、绿地大道改造及振新东西路改扩建等路桥工程建设，利用路网更新促进城乡融合。疏通四好农路“微循环”，成功获评江苏省“四好农村路”示范县，打造“昆韵大道”网红公路合集。

3. 聚焦出行，创建公交优先示范城市

成功入选首批江苏省“公交优先示范市”和国家首批“公交都市”创建城市。全市拥有公交线路 243 条、场站 78 座、车辆 1702 辆、公交站点 3254 个，建成 15 条公交专用道，实现公交专用道“零突破”。中心城区线网密度达 3.72 公里/平方公里，线网长度占城市道路网长度的 68.65%。开通定制公交线路 11 条，年均服务超过 16.8 万人次。开通夜间运营的公交线路 2 条，服务昆山夜经济发展。

4. 精细管理，树立行业治理交通表率

成立交通运输应急指挥中心。建成昆山市交通运输协调与应急指挥平台（TECC），率先实现内外数据融合共享。建立快速化应急管理体系和“一级指挥、两级平台、三级联动”网格化应急管理模式，以信息化手段实现预警预判动态监测，实施精准管理。

事业单位机构改革圆满完成，建立昆山交通运输系统“一大队六中心”行业监管服务体系，实现“行政职能回归机关、执法职能综合行使、公益服务得到强化”的改革目标。

全面落实美丽昆山建设，对 170 余处桥下空间进行彻底整治，完成 249 家码头整治任务。在苏州市交通干线沿线绿化及环境整治工作中，取得“综合排名第一、四个条线单项第一”的成绩。

成立昆山邮政管理局，在全省率先启动邮政快递公共服务用房建设试点工作，打造快递末端公共服务站“昆山样板”，2020 年累计完成邮政业务总量 131.62 亿元，快递业务量 6.19 亿件。

二、发展目标

创建江苏省“交通强国”示范城市。立足“多网融合”的长三角节点枢纽城市定位，打造临沪桥头堡，建设快速轨道和快速路为骨架的“双快”体系、打造公共交通网和物流配送网为基础的“双网”体系，实现“沪苏同城半小时直达、市域组团半小时畅达”的目标。

三、具体行动

1. 构建一体化“双快”交通体系

(1) 打造轨道上的昆山

对接区域轨道运输大通道。积极融入“轨道上的长三角”，构建昆山“丰”字型轨道网络。开展苏锡常都市快线、苏淀沪城际线站位的研究工作，增强铁路入沪通道选择；继续推进苏州市域 S1 线建设，深化轨道 K1 线研究，配合开展苏州轨道交通 9 号线规划研究工作，积极争取纳入苏州第四期轨道交通建设规划，

进一步加强与沪苏城市间轨道交通联系。加快推进沪苏通铁路与京沪铁路连接线建设，实现对接国家沿海运输大通道的目标。

打造内外衔接的双站枢纽。打造以“两站”为核心的铁路客货运枢纽体系，重点提升昆山南站综合客运枢纽能级。预控苏州轨道9号线、昆山K1线等轨道交通在昆山南站交通枢纽的线站位空间，加快推动昆山南站与汽车客运中心站整合。加强昆山南站和昆山站的对接联动。打造陆家浜公铁联运综合枢纽，积极争取融入苏州中欧班列枢纽节点，推动交通运输方式转型。

（2）完善快速路网及城市道路体系结构

建设完善快速路网交通骨架。加快打造“两环四联八射”市域快速路网络。加快外环快速化（紫竹路-金阳路）等市域快速环路建设、G312苏州东段等4条市域快速射线、黄浦江路南段改扩建等4条快速连接线建设。推进与虹桥枢纽、浦东机场等周边枢纽机场的快速路网联系，提前谋划与苏州规划机场的衔接通道。

完善内外部主次干路网衔接。续建和新建白马泾路南延等22条框架道路，进一步优化框架道路网体系衔接，提升路网整体通达性和服务水平。建设花园路等8条道路工程，完善城区内部道路微循环。新建和改造沿沪大道-胜利路、玉溪大道-新太路等5条沪昆通道衔接道路，新建和改造中华园路-望江路等4条苏昆衔接道路，提高昆山与周边地区道路互联互通水平。

深化“四好农村公路”建设。继续完善农村交通运输基础设施网络，争创全国“四好农村路”示范县，因地制宜打造“一镇一路一

特色”的美丽农村路。

2. 打造引领城市发展的公交体系

依托多层次轨道网、完善的公交网络和城乡公交一体化等优势资源，落实公交优先发展理念，进一步提升客运服务质量和水平，鼓励拓展运输服务新业态，促进“交通+产业”融合发展。优化公交网络功能结构。结合苏州市域 S1 线建设，完善“快-干-支-微”“鱼骨状”公共交通线网布局。完善定制公交服务，优化定制公交线上平台，满足居民不同层次、差别化的公交出行需求。构建大中运量公交系统。积极探索“云轨”、“数轨”等前沿轨交适应性分析，深化昆山市中运量公交规划研究。完善常规公交设施供给。贯彻落实公交优先战略，加快公交场站建设。计划新建公交专用道 67.4 公里，推进城市公交场站充电设施设备的建设。

3. 打造现代高效的物流配送体系

依托铁路陆家浜货场发展公铁联运，打造长三角区域铁路快运物流中心。规划研究周市作业区集装箱码头，探索与太仓港、上海外高桥保税区港、洋山港等区域港口联运。积极推动甩挂运输、电商、冷链、危险品和应急物流的发展，着力建设城市绿色配送体系，争取创建省级绿色货运配送示范城市。

目 录

第一章 “十三五”发展回顾与总结.....	1
1.1 发展现状.....	1
1.1.1 基础设施建设打造样板.....	1
1.1.2 运输服务水平提升显著.....	4
1.1.3 交通行业管理争当表率.....	7
1.1.4 现状发展小结.....	13
1.2 存在问题.....	14
第二章 交通运输发展趋势和需求.....	17
2.1 宏观背景分析.....	17
2.1.1 国家战略发展的新使命.....	17
2.1.2 区域融合发展的新格局.....	18
2.1.3 交通行业发展的新形势.....	21
2.1.4 城市总体发展的新要求.....	23
2.2 交通发展趋势分析.....	24
2.3 交通需求预测.....	26
2.3.1 需求特征.....	26
2.3.2 需求总量.....	28
第三章 发展原则与目标.....	31
3.1 指导思想.....	31

3.2 基本原则	31
3.3 发展目标	32
3.3.1 远景展望	32
3.3.2 总体目标	32
3.3.3 具体目标	33
3.3.4 指标体系	34
第四章 构建一体化“双快”交通体系	37
4.1 完善市域道路网络	37
4.1.1 推进对外一体化通道对接	37
4.1.2 建设完善战略性交通骨架	39
4.1.3 完善内部主次干路网衔接	40
4.1.4 深化“四好农村公路”建设	41
4.2 打造轨道上的昆山	43
4.2.1 对接区域轨道运输大通道	43
4.2.2 推动市域轨道主骨架成网	44
4.2.3 加强多层次客运轨道衔接	44
4.2.4 打造内外衔接客货运枢纽	45
4.3 整治港口航道工程	45
4.4 优化航空设施供给	47
第五章 打造绿色低碳的客运服务体系	49
5.1 提升城市公交品质	49

5.1.1 优化公交网络功能结构	49
5.1.2 构建大中运量公交系统	50
5.1.3 完善常规公交设施供给	50
5.1.4 提升公交车辆装备水平	52
5.1.5 落实公交优先发展机制	52
5.2 加强综合客运服务	53
5.2.1 促进多层轨网服务融合	53
5.2.2 鼓励传统公路客运转型	54
5.2.3 创新旅游客运交通模式	55
5.2.4 规范新型客运业态发展	56
第六章 打造现代高效的货运服务体系	57
6.1 完善枢纽加快区域融合	57
6.2 大力发展货物多式联运	58
6.3 发展多元物流绿色配送	59
6.4 加速推动邮政快递发展	62
6.4.1 加强邮政基础设施建设	62
6.4.2 拓展邮政快递服务区域	64
6.4.3 推进交通邮政快递融合	65
6.4.4 提升行业安全监管水平	65
第七章 打造高水平交通行业治理样板	68
7.1 加快智慧交通赋能	68

7.2 推动绿色交通建设.....	72
7.3 强化平安交通发展.....	74
7.4 提升综合管理能力.....	76
第八章 保障措施.....	80
8.1 政策保障.....	80
8.2 资金保障.....	80
8.3 土地保障.....	80
8.4 人才保障.....	81

第一章 “十三五”发展回顾与总结

1.1 发展现状

1.1.1 基础设施建设打造样板

（一）规划先导指引交通转型发展

聚焦交通运输重点领域和薄弱环节，研究编制《交通强国昆山建设方案》《昆山综合立体交通网规划》《昆山对接融入长三角综合交通体系研究》《港口岸线整合利用五年规划》《昆山市公共交通系统规划修编》等交通专项规划编制，通过系统交通规划研究，助力昆山构建科学合理的交通网络布局、合理推动城市交通运输体系的优化转型，支撑昆山交通高质量发展。

（二）覆盖全域道路网络基本形成

至“十三五”期末，昆山市高速公路网总里程 103 公里，高速公路互通 11 个。除高速公路外，昆山市各类道路总里程达 2388 公里，全市道路网密度达到 2.68 公里/平方公里。全市农村公路 1216.3 公里，其中县道 265.8 公里、优良路率 96.1%，桥梁 280 座；乡村道 950.5 公里、优良路率 91.1%，桥梁 1063 座。

（1）拓展连沪通苏“大通道”

积极对接沪苏干线路网，推动沪苏昆同城化的路网建设。深入对接长三角区域合作办公室，牵头建立青昆嘉吴交通项目推进联席会议制度。

锦淀公路对接崧泽大道、曙光路对接复兴路、机场路对接白石公路建成通车，苏昆中环对接、锦商公路对接金商公路、外青

松公路改造有序加快实施，沿沪大道对接上海胜利路前期工作有序开展，临沪区域交通路网结构和出行条件不断完善。

（2）建强内外畅达“主骨架”

市域“十六横十二纵三环”框架道路网络主骨架基本形成，规划建成率达到**91%**，基本实现“内环通畅化、中环快速化、外环便捷化”的快速路网建设目标。昆太路、朝阳路改造高新区段建成通车，白马泾路南延启动建设，城市内环加快补缺贯通。全面启用昆山中环高架，极大缓解中心城区交通压力，加强城市各组团间的快速联系，推动中心城区空间合理布局和优化发展。机场路建成通车、东城大道快速化改造完成方案研究，有序推动外环快速化。实施合兴路跨京沪铁路、景王路跨青阳港大桥等断头路，主城区“环+网”的骨架道路结构更加完善。启动长江中路精细化改善、江浦路、港浦路、绿地大道、振新东西路、沪光路等工程建设，通过路网更新与提档升级进一步促进城市高质量发展。

（3）疏通四好农路“微循环”

成功获评江苏省“四好农村路”示范县。实施乡村公路提档升级项目约200公里，改造危桥14座，农路安防工程100公里，市级资金补助覆盖全市8个区镇共计31个农村公路项目。打造“昆韵大道”网红公路合集，完成锦溪镇明镜荡等路段景观提升。祖冲之路获评“江苏最美小康路”、淀山湖环湖大道入选全省“最美农路”、歇马桥驿站获评省级“公路驿站”品牌称号。

（三）东西轨道“强轴线”支撑沪苏昆同城

稳步推进轨道交通发展，促进沪苏昆轨道同城化。加快苏州市域 S1 线建设，与上海轨道 11 号线无缝衔接，实现东向全面融入上海，西向全面对接苏州的目标，促进“苏沪昆”同城一体化。开通首列昆山始发到达上海的通勤高铁 G7215，增加经停昆山动车组 50 趟。推进铁路陆家浜货场建设。配合上级部门完成沪苏通铁路一期建设。

专栏：苏州市域 S1 线



图 1-1 苏州市域 S1 线线路及站点布局示意图

苏州市域 S1 线是连接昆山与苏州的一条市域轨道线路，线路起于苏州 3 号线唯亭站，贯穿苏州工业园区、昆山巴城、高新区、中心城区、开发区、陆家、花桥，止于上海 11 号线花桥站，全长 41.2 公里。其中昆山境内约 37 公里，设站 26 座，总投资约 270 亿，项目于 2018 年 11 月开工建设，计划于 2023 年 12 月开通运营。

（四）高质量港航发展助力昆山融入区域航道网

全市共有航道 17 条，内河等级航道总里程 169 公里。内河码头 83 个，内河港口岸线总长度为 18 公里。申张线、杨林塘、苏浏线、苏申内港线、苏申外港线、昆周线等干线航道纵横交错，构成航道网骨架。

精细雕琢“三横一纵”高等级航道网。高等级航道的基础设施建设取得突破。建成昆山首条三级航道——杨林塘，首个水上服务区——昆山金鸡河水上游服务区。创新申张线青阳港航道整治的建设模式，新建中华园路桥 1 座，改建同丰路桥、金浦路桥等桥梁 8 座，打造青阳港航道上的“桥梁博物馆”。配合苏州市局完成苏申外港线、苏申内港线整治相关的桥梁顶升、清淤疏浚等工程，改善航道条件，实现与上海外高桥港、洋山港的高等级航道直通。

精准提升“三个一批”高标准码头群。取缔、纳规、提升码头 249 个，清退岸线 12 公里，清理堆场 64 万平方米，新增绿化 36 万平方米，整治优化了内河港口作业区码头环境。

1.1.2 运输服务水平提升显著

（一）聚焦出行需求，创建公交优先示范城市

（1）“公交两市”创建，打造公交发展新支点

成功入选首批江苏省“公交优先示范市”和国家首批“公交都市”创建城市。编制发布了《昆山市创建公交都市及公交优先示范市工作实施方案》《昆山市公交站场建设标准与准则》《昆山市政府购买公交服务与成本规制办法》《昆山市政府购买公交服务实

施方案》《昆山市公交专用道规划》等政策方案，从公交政策机制、公交设施建设优化、公交企业管理等方面破解制约公共交通发展的突出问题，有效提高了公交服务水平。

（2）线网优化，公交服务水平稳步提升

构筑“快-干-支-微”多层次公交线网，打造支撑公交优先的基础设施新支点。至“十三五”期末，全市已拥有公交线路 243 条、场站 78 座、车辆 1702 辆、站点 3254 个，与“十二五”期末相比，公交线路和车辆总数分别增长 12.5% 和 20.8%。中心城区公共汽电车线网密度达 3.72 公里/平方公里，线网长度占城市道路网长度的 68.65%。建成周庄客运新站、体育中心公交首末站、燕桥浜公交首末站等 11 座公交场站，车均场站面积由“十二五”期末的 159.3 平方米/标台增长至 278 平方米/标台。完成 1325 个候车亭标准化建设。建成萧林路、昆太路、景王路等 15 条主、次干路公交专用道，公交专用道里程达 64 公里，实现公交专用道“零突破”。开通定制公交线路 11 条，年均服务超过 16.8 万人次。开通夜间运营的公交线路 2 条，助力昆山夜间经济发展。在全省范围内率先开通对接上海 4 条毗邻公交线，引入上海 2 条公交线在昆山设站服务。累计开通对接苏州大市 8 条毗邻公交线，毗邻公交日均服务超过 1.37 万人次。

（二）聚合多元需求，客运行业转型突围

公路和铁路客运发展差异明显。“十三五”期间，公路客运呈下降趋势，铁路客运小幅上升。据统计，2020 年全市公路水路客

运量为 2652.9 万人次，与 2015 年相比下降 35%。2019 年铁路客运量为 1201.1 万人次，与 2015 年相比上涨 9%。

公路客运转型升级，发展定制客运，“十三五”期间开通至周边城市火车站、机场、码头等交通枢纽的定制专线，开通“昆山—迪士尼”“昆山—普陀山”的运游结合线路，开通至上海长海医院、瑞金医院等医疗机构的医疗服务专线。“十三五”期间共计开通定制客运 5 条线路和定制包车线路 8 条。

（三）聚集发展动能，货运物流产业培育壮大

“十三五”期间，昆山市物流经济发展迅速，规模效应凸显。据统计，2015 年全市货运量为 1406.7 万吨，2020 年全市货运量 3037.5 万吨，增长 116%。2020 年累计完成邮政业务总量 131.62 亿元，快递业务量 6.19 亿件，与 2015 年相比，邮政业务总量增长 8 倍。邮政业务收入、快递业务收入和投递量持续位居全省各县市首位。

（1）形成“两园两站多点”的三级物流网络布局

建设形成千灯和综保区两大物流园，深国际和白杨湾两大物流场站，飞力达、京东、唯品会、宝湾等一批大型仓储节点，持续推动物流集聚区与制造业集聚区、产业集群协调发展。

（2）依托互联网推进“网络货运”

通过总结“无车承运”试点经验，根据《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》规定，谋划推广“网络货运”工作，促进互联网与道路运输行业加快融合，为行业发展提供新动力。

1.1.3 交通行业管理争当表率

（一）智慧交通发展奠定“数字昆山”基础

（1）成立交通运输应急指挥中心

实施“城市大脑”三年提升工程，建成“昆山市交通运输协调与应急指挥一期平台（TECC）”，立体整合视频监控系统和行业监测平台等信息化资源。制定《昆山市交通运输局信息化建设项目管理办法》《昆山市交通运输信息化项目停用退出管理办法》，有效实现信息化项目一体化建管养。

（2）应用交通领域实时数据服务

应用大数据手段实现行业热点和关注点动态实时掌握，定期发布大数据简报，为行业监管和领导决策提供数据支撑。率先对接省交通运输厅信息中心路网、高速流量和运输数据，初步建成了交通大数据资源中心，有效实现对内对外数据融合共享。拓展新媒体综合服务应用，建立掌上综合服务平台。

（3）实现全领域全天候监测覆盖

承担了“江苏省公路水运安全畅通和应急处置系统”县（市）级试点。建立了快速化应急管理体系和“一级指挥、两级平台、三级联动”网格化应急管理新模式。远程动态监测能力覆盖公路、航道、港口、交通工程、桥下空间、运输车辆等交通运输全领域，以信息化手段实现预警预判动态监测。安装动态超限检测系统 12 套，为超限车辆的非现场执法提供信息化支撑。

（二）平安交通行动卓有成效树立昆山标杆

（1）健全安全生产监管机制

成立昆山市交通运输安全生产专业委员会，制定专委会工作职责，建立健全工作机制。出台《昆山市危险货物道路运输安全管理办法》《昆山市道路货物装载源头超限超载管理办法（试行）》等规范性文件，树立“昆山规矩”。印发《交通运输局安全生产委员会成员单位职责》，制定《安全生产约谈办法》、《安全生产监督检查计划》等一系列制度文件。

（2）安全运输监管铁腕执法

推进“平安交通”三年行动、公路安全生命防护工程、危险货物道路运输安全整治、内河港口码头综合整治、公路水运质量安全红线行动、航道隐患整治三年行动等专项行动。加强车辆超限超载联合治理。建立联合巡检和夜查机制，对普货夹带危货的情况实施“一案四罚”。

（3）应急保障水平本质提升

与 25 家危化品运输企业签订应急救援协议，成立 3 支应急救援队伍，投放 3 个应急救援集装箱，建成百人公路应急抢险队伍。创新应急演练模式，编制 6 个领域 27 项情境的突发事件案例集，组织开展“红蓝军”对抗形式的演练和桌面推演 14 次，优化调整应急响应和处置时间。完成《昆山市水上应急搜救预案》《昆山市内河交通突发事件应急预案》《昆山市危险品运输事故应急预案》《昆山市公路事业发展中心公路交通突发事件总体应急预

案》等文件的修订发布。

(4) 安全专项整治严格落实

“十三五”期间，共实施 26.6 公里农村公路安全生命防护工程，整改 7 座农村公路危桥，检测 5799 座桥梁，完成 138 座交通干道桥下空间清理。2019 年国内船舶救生设备专项检查中，对本市 306 艘船舶纠正救生设备缺陷，对过境船舶现场检查救生设备并整改 643 艘，消除船舶救生设备安全隐患。

(三) 绿色交通建设推进助力实现“美丽昆山”

(1) 全面落实“美丽昆山”建设

落实“美丽昆山”建设和省交通干线沿线环境整治要求，开展“铁路、高速公路、国省道及航道”沿线为主的“三沿一线”绿色廊道整治工作。对 170 余处桥下空间进行彻底整治。完成航道整治任务 95 项，打造了杨林塘沿线景观带、苏浏线太仓塘沿线等一系列“美丽昆山”航道亮点展示区域。在苏州市绿化及环境整治工作考核中，取得“综合排名第一，四个条线单项第一”的成绩。

(2) 运输装备升级逐步展开

加速淘汰营运客货车辆的老旧车型，积极投放新能源及清洁能源公交车达 1270 辆，占公交车辆总数的 74.6%。全市公共自行车租赁点共计 1230 个，累计投放公共自行车总量达 3.68 万辆，实现主城区公交的“最后一公里”全覆盖。对于“两客一危”车辆以及公交车，全面推广安装主动安全智能防控系统，通过技术手段加强对驾驶员和车辆的预警预控。

（3）污染防治能力全面加强

加强船舶水污染、港口水污染及固体废弃物污染防治工作。对全市 83 家持证码头进行全面排查，进行垃圾分类、雨水收集、市政管网接通、垃圾清运等相关行动。对全市两家航运公司的 13 艘船舶进行加装生活污水储存柜、铅封生活污水处理装置等防污染改造，推动船舶污染物“应交尽交、应收尽收”。出台《昆山市交通运输行业扬尘污染防治管理办法》，形成扬尘治理长效机制，倡导建设灰土集中拌合场，实施重点工程全面落实灰土集中拌合新举措。组织开展汽修行业 VOCs 治理、环境保护专项整治，联合生态环境部门建立在用汽车排放检测与维修制度（I/M 制度），设立尾气维护站 8 家。

（四）行业治理创新发展作出精细管理表率

（1）事业单位机构改革圆满完成

全新建立昆山交通运输系统“一大队六中心”行业监管服务体系，实现“行政职能回归机关、执法职能综合行使、公益服务得到强化”的改革目标。

（2）政务改革工作全面深化推进

实施相对行政许可权改革，各窗口统一使用昆山政务服务管理平台流转审批，实现了本市范围内交通运输服务事项的“多点受理、同城通办”。推出营运证网上自助年审服务，推行“不见面”审批。

（3）公路养护管理水平大幅提升

重点推进农村公路提档升级、建管养护齐头并进、养护工区布局优化、养护工区标准化建设以及应急处置效率。进一步规范道路、桥梁检测工作，开展预防性路况养护试验项目，逐步建立道路和桥梁检测、监理检测单位与日常养护单位互相督促的长效机制。

（4）运输执法体制改革成效显著

在执法队伍、执法权力、执法平台方面进行深度融合，形成路检路查、非现场执法与源头企业双随机检查三位一体的综合执法管理体系。

（5）推动共建共治共享联动机制

签署《沪苏昆“大交通”一体化执法监管深化合作框架协议》《沪苏交通公安城管一体化联动战略合作协议》等一系列沪苏昆跨区域、跨领域一体化执法联动协议，共建沪苏昆一体化联合执法站。组织各类专项联合行动，深化与上海市交委执法总队合作，开展存量违法案件“清零”行动。

（6）港口航道精细管理再上台阶

对码头进行全面的排查，进行相关取缔、有序纳规、优化提升等行动。开展码头第三方安全检查，做好普货码头应急预案和安全现状评价报告两个备案工作。牵头出台《昆山市水上交通“三位一体”巡查工作方案》，推动建立了以日常巡查为基础、专项巡查为重点、视频巡查为补充的“三位一体”巡查模式。

(7) 车辆维修管理创建昆山品牌

启动昆山市机动车维修经营备案制。开展洗车场整治“百日行动”，制定《昆山市维修行业诚信管理系统实施方案》，建立完善覆盖生产经营、安全生产、环境保护等内容的监督检查事项清单，制定《昆山机动车维修行业安全生产管理台账（范本）》和《昆山市汽车维修企业安全生产指南》，强化汽修行业监管水平，积极塑造“鹿城汽修诊所”党建品牌。

(8) 邮政快递行业管理填补空白

成立昆山邮政管理局，填补昆山市邮政管理工作空白。成立市寄递渠道安全管理领导小组，发挥多部门联动作用，创新管理模式，加强事中事后监管，全面夯实行业管理根基。加快完善邮政快递业配送体系建设，在全省率先启动邮政快递公共服务用房建设试点工作，打造快递末端公共服务站“昆山样板”，基本构建了覆盖市、镇（区）、村（社区）的三级农村快递网络体系。邮政快递业务收入和投递量持续位于全省县级市首位。

(9) 交通设施建设资金保障有力

“十三五”期间累计向上争取省级项目专项建设资金 9.45 亿元。开创省内首例省级航道建设专项资金通过市级部门预算的形式流转至基建专户，在资金的安全监管方面、部门的联动效能方面、预算的执行保障方面都得到明显而有成效的加强。

(10) 开展各类学习培训主题教育

提高政治站位，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两

个维护”。落实“三会一课”等组织生活制度，推进党组织星级管理，实行党员分类管理、积分考核，夯实组织基础。推行“行动支部”工作法，打造“畅安鹿城”“金石驿站”等一批特色党建品牌。

(11) 人才队伍建设气象焕然一新

制定交通高层次紧缺专业人才目录，合理制定人才引进计划，完善人才培养机制，突出精准化培训，抓好教学规划和课程设计。与西南交通大学、浙江大学、交通部管理干部学院、省厅宣教中心合作，举办城市轨道交通、公共交通、安全生产等专题培训班，提高领导干部适应新形势、解决新问题的能力。

1.1.4 现状发展小结

“十三五”时期是交通运输基础设施发展、服务水平提高和转型发展的重要时期，有力支撑了昆山城市的综合实力、创新转型发展和民生保障方面的快速发展。

“十三五”期间，交通运输系统有力推动了昆山融入长三角一体化，促进沪苏昆同城化发展。助力民生福祉持续改善，提升公交服务水平满足居民幸福出行需求。综合交通基础设施有序推进，“四好农村路”提档升级，促进城乡融合持续深化，建设更具品质的城市。

这五年交通运输全系统共完成基础设施投资总额 201.89 亿元，其中轨道交通完成投资 90.04 亿元，占比达到 44.6%。至“十三五”期末，公路总里程达到 2388 公里，航道达到 384 公里，完成全方式客运量 2.38 亿人次，货运量超过 1 亿吨，有力推动昆

山交通运输向更强、更优迈进了一大步。

表 1-1 “十三五”期间交通基础设施建设投资完成情况

分项	“十三五”完成投资（亿元）
轨道交通	90.04
道路交通	90.14
航道	11.48
港口	0.2
公共交通	10.03
合计	201.89

1.2 存在问题

“十三五”期间，交通运输系统在综合交通基础设施建设、公众出行服务、货运物流、信息化和行业治理等方面大部分指标都实现了“十三五”规划所设定的目标，但还是存在以下问题：

（1）基础设施网络不完善、不充分仍是当前面临的主要问题

昆山目前仍处于基础设施加快成网的攻坚时期，当前既有轨道交通体系不足以支撑苏昆沪同城化的发展要求，缺乏都市圈层面快速轨道交通，难以满足日益增长的城际通勤出行需求；区域一体化视角下的快速路系统并未成网，与上海、苏州等周边城市缺少直接连通的城市快速通道；市域框架路网连通度不足、容量不够、转换不畅，市域内断头路、瓶颈路仍然存在，内环尚未贯通，中外环间缺少快速连接通道。

（2）客运服务全面提升的发展诉求还未得到完全落实

昆山目前处于客运运输服务全面提升的重要时期，人民生活

水平的不断提高，要求进一步提升交通运输的服务品质和效率，不断满足多元化、个性化和差异化的出行需求。目前尽管昆山公共交通投入很大，但由于交通需求管理政策支持不够，市民绿色出行习惯培养不足，导致公交分担率始终不高；公交线网层级不足，缺乏中运量公交系统提供快速可靠的公交出行服务；公交服务时效性不高，公交优先措施有待深化落实。

（3）货运运输服务转型和结构调整未达发展预期

昆山处于运输结构加速调整的关键时期，现状货物运输方式单一，传统公路货运方式占比达到 93%，多式联运发展受阻，运输结构亟待优化调整。货运枢纽的功能尚未得到发挥，与外部区域货运枢纽的连通性还存在不足。市域内部“物流网”的基础设施建设还存在短板，三级配送网络有待继续完善，绿色配送的服务效率和服务水平还有较大的提升空间。

（4）交通行业治理能力对标国内一线城市还有差距

昆山已进入行业治理能力提升的紧要时期，目前在运输管理、工程建设等方面仍面临以下问题。“两客一危”行业监管难度较大，长期在昆山经营的外地企业和车辆体量大、比重高，安全生产责任意识不强；巡游出租车和货的等传统行业多年存在的深层次矛盾始终没有得到有效解决。交通工程建设线长、点多、面广、技术复杂，人员流动性大、工人年龄老化、一线工人安全意识淡薄，监管面临风险大的严峻考验。交通运输从业门槛较低，从业人员低学历、老龄化等问题突出，综合素质水平良莠不齐，普遍缺乏

专业的安全技术管理人才。企业开展的安全教育培训，往往形式化、走过场，严重制约着交通运输从业人员综合素质发展和本质安全水平。

第二章 交通运输发展趋势和需求

2.1 宏观背景分析

2.1.1 国家战略发展的新使命

（1）落实“交通强国”，要求昆山构建现代化综合交通体系

中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》和江苏省印发《交通强国江苏方案》都为昆山市综合交通运输体系建设指明了新的发展方向，明确指出：推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

（2）社会主义现代化建设要求昆山综合交通运输当好先行

中共中央十九届五中全会通过《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》，开启全面建设社会主义现代化国家新征程的宏伟目标。习近平总书记在 2020 年底来到江苏考察调研，提出“争当表率、争做示范、走在前列”的发展要求。为了实现江苏省“推动高质量发展走在前列”的目标，最核心的是创新驱动，最主要的是建立现代化的经济体系，最迫切的是建设综合交通运输体系。《昆山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》中提出，昆山要全力打造“社会主义现代化建设标杆城市”，围绕创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，构建现代化经济体系。交通运输作为国民经济发展的重要基础和支撑，昆山要探索现代

化综合交通体系的实施路径，创新促进现代化综合交通发展的体制机制，为省内城市现代化综合交通建设提供经验，成为省内现代化综合交通建设可推广、可复制的示范城市。

（3）乡村振兴战略要求昆山全面推进“四好农村路”建设

2017年，习近平同志在党的十九大报告中指出，实施乡村振兴战略。2018年中央一号文件提出关于实施乡村振兴战略的意见。2019年中央一号文件提出关于坚持农业农村优先发展做好“三农”工作的若干意见。2020年中央一号文件提出关于抓好“三农”领域重点工作确保如期实现全面小康的意见。

2021年中央一号文件《中共中央国务院关于全面推进乡村振兴加快农业农村现代化的意见》发布。文件明确指出：“加强乡村公共基础设施建设，实施农村道路畅通工程，继续开展‘四好农村路’示范创建，开展城乡交通一体化示范创建工作”。实施乡村振兴战略，是决胜全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的重大历史任务，是新时代“三农”工作的总抓手，是新时期指导“四好农村路”发展的重大战略。

2.1.2 区域融合发展的新格局

（1）长三角一体化发展战略带动昆山积极融入区域一体化

昆山毗邻长三角城市群核心城市上海，具有得天独厚的区位优势，是上海辐射沪宁发展轴线，联系南京、合肥的沪宁合杭甬发展带上重要节点，是苏锡常都市圈内重要城市。未来昆山想要积极融入区域发展轴，对接沿海、沿江发展带，强化沪宁发展轴，

充分发挥自身在长三角世界级城市群中的交通区位优势，积极参与全球产业合作和协同创新，都需要进一步完善综合交通运输体系。加强区域协同发展，以互联互通为抓手，缩短长三角一体化时空距离，加快昆山融入长三角一体化交通网络的进程。

（2）上海大都市圈规划建设要求昆山加速推进沪苏昆同城化

《上海大都市圈空间协同规划》提出了“1+8”市的上海大都市圈空间协调范围，从区域层面构建开放协调的空间格局，提出要进一步完善多层次、多中心、多节点的功能体系，构建紧凑开放的网络型空间。构建大都市圈城际“一张网”，打造世界级枢纽体系，连通低碳魅力的绿色交通网络，实现交通一体化发展。

《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》中提出，形成“一核两带”的区域空间发展格局，昆山是北向拓展带的重要节点，重点打造中央商务协作区、国际贸易协同发展区、综合交通枢纽功能拓展区。

《长三角一体化示范区国土空间规划》中提出“两核、四带、五片”的空间格局，以虹桥商务为发展动力核，打造国际开放枢纽，以环淀山湖区域为创新绿核，打造一体化的环湖生态景观走廊。昆山要进一步加强与先行启动区门户枢纽苏州南站的联系，加强与一体化示范区的融合衔接。

昆山作为苏州市对接上海的最前端，应当发挥其桥头堡的功能，起到双方的联系纽带作用，加强与上海、苏州的多样化、多

方式衔接，在区域交通和城市交通两个层面进行全方位对接，形成以城际轨道、市域铁路、城市轨道交通为引领的高效、便捷、灵活的综合交通网络，促进昆山与上海、苏州的一体化对接。

（3）抓住“轨道上的长三角”发展机遇，融入长三角轨道网

《苏州市国土空间总体规划（2019-2035）》和《苏州市综合交通体系规划（2019-2035）》中提出，苏州市要强化由“京沪高铁、沪苏湖高铁、南沿江高铁和通苏嘉甬高铁”组成的“丰”字型高铁通道的多向连通能力，构建“两主多辅”铁路枢纽布局体系。



图 2-1 苏州市域高铁线路规划图

来源：苏州市综合交通规划（2019-2035）

以高质量城际交通促进城市群和都市圈一体化发展。重点推动都市圈城际与市域（郊）铁路互联互通、通道共享，构建“环+放射”市域轨道交通网络体系。规划 4 条都市圈城际，分别为苏锡常都市快线、如苏湖城际、苏淀沪城际和示范区线。其中苏锡常

生产重点领域，采取有力整治措施，深化平安交通建设，切实增强交通运输安全生产治理能力，着力提升安全生产管理水平。

交通运输部出台《关于全面深入推进绿色交通发展的意见》，提出了全面推进实施绿色交通发展七大工程和构建绿色交通发展三大制度保障体系。重点推进大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”及集装箱多式联运为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路和水路运输量。

交通部和江苏省交通厅相继出台《数字交通发展规划纲要》《推进综合交通运输大数据发展行动纲要（2020—2025年）》《江苏省智能交通建设实施方案》等纲要，要求推动大数据、互联网、人工智能、区块链等新技术与交通行业深度融合。

（2）昆山市交通运输发展要深化体制机制改革

在深化改革方面，交通运输部出台《关于全面深化交通运输改革的意见》，全力完善综合交通运输体制机制，加快完善交通运输现代市场体系，深化道路客运价格市场化改革，完善汽车客运站收费分类管理，健全巡游出租汽车运价形成机制，规范道路运输新业态新模式价格管理，健全特殊旅客权益保障。

（3）昆山市交通运输发展要与空间规划相协调

根据中共中央《关于统一规划体系更好发挥国家发展规划战略导向作用的意见》的要求，针对不同类型、不同层级的规划，需要明确各类规划的功能定位，理顺发展规划、专项规划、区域

规划和空间规划的相互关系，提出统一规划体系，下位规划服从上位规划、下级规划服务上级规划、等位规划相互协调，建立发展规划为统领，空间规划为基础，专项、区域规划为支撑的新规划体系。交通基础设施是空间利用的重要组成部分，占城市建设用地相当大的比重。交通运输“十四五”发展规划要与昆山市国土空间总体规划相协调，加强交通设施所需空间在总体规划中的落实保障，增强规划的可实施性。

2.1.4 城市总体发展的新要求

(1) 昆山市的功能定位和发展目标对交通运输体系的发展要求

根据《昆山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》，昆山将以“产业科创构筑新优势、现代城市支撑新跨越”为主线，明确“1+4”城市功能定位：“1”就是全力打造“社会主义现代化建设标杆城市”总定位；“4”就是构筑新高地、桥头堡、样板区、宜居城等四大功能矩阵。全面构筑现代化高品质城市，打造内畅外联的便捷城市，都需要打造现代化的综合交通体系。

《昆山市综合交通规划（2017-2035）》提出“区域出行高效、市域出行一体、城市出行绿色”的交通发展目标。在区域出行上，以提升区域出行效率为导向，全面对接上海和苏州，加强与太仓和常熟的衔接，构建“多模式轨道+高快路通道”为骨架的交通体系，发挥长三角城市群核心区同城化交通比较优势。在市域出行上，

体现区域差别化特征，构建以市域轨道、市域高快路、市域绿道为核心，统筹城乡发展的交通网络，服务区域通勤、旅游观光、休闲健身等多样化出行需求。在城市出行上，以强化城市绿色交通体系构建为目标，加强绿色交通发展的空间落实，辅以小汽车使用调控政策，促进步行交通、非机动车交通和公共交通无缝衔接，塑造舒适宜人的交通出行环境，确立绿色交通在城市综合交通体系中的主导地位。

（2）存量发展背景下对昆山交通转型发展的促进要求

昆山已经进入了城市发展与交通转型发展的关键时期。生态环境和土地资源逼近底线，产业发展模式和经济增长方式需要进一步创新和转变。昆山在环境、土地、资金等资源要素约束下以公路为主导的运输模式不可持续，运输供给侧改革和运输结构调整已刻不容缓。从综合交通发展历程来看，未来昆山将进入存量优化主导阶段，以往交通基础设施高速建设阶段将成为过去，未来交通设施供给的增长主要通过交通空间再分配实现。通过优化交通资源配置，构建绿色、集约、低碳的综合交通体系，促进城市可持续发展。

2.2 交通发展趋势分析

（1）区域一体化的视角下，与周边城市及重要区域枢纽的联系将会进一步加强

昆山作为上海都市圈、苏锡常都市圈内重要城市，是京沪发展轴上重要节点。根据《昆山市综合交通规划（2017-2035）》，至

2035年，昆山与苏州、上海的客运联系量将会分别达到21.5万人次/日和31.8万人次/日，占昆山对外客运出行的67%；至2035年，昆山与上海、太仓的货运联系量分别将达到5.38万吨/日和1.73万吨/日，占昆山对外货运总量的74%，与区域重大交通基础设施联系的需求进一步加强。昆山周边拥有虹桥机场、浦东机场、硕放机场、通苏嘉甬高铁、沪苏湖高铁、沪苏通铁路、外高桥港、洋山港和太仓港等重大交通基础设施，未来昆山需要在区域一体化的视角下，实现与区域重大交通基础设施的高效衔接，对接周边重大客、货运枢纽，融入沿海、沿江和沪宁发展轴，提升昆山对外辐射吸引力。

（2）融入上海都市圈，沪苏昆同城化的发展需求需要综合交通体系的支撑

昆山位于上海、苏州1小时通勤圈内，能够以“同城化”标准引领新城建设，在既有高铁、高速公路衔接基础上，实现“双快”交通体系+“常规公交、城市干道”的多样化设施对接。同时进一步创新交通管理体制机制，提高交通运行效率。加强与长三角一体化示范区的对接和联系，实现生态融合发展。

未来沪苏昆之间通勤出行快速增长，生活性出行、商务出行将越来越频繁，城市轨道交通成为同城化主要交通联系方式。根据《昆山市综合交通规划（2017-2035）》，昆山与上海的轨道交通比例由现状的10%将提升到2035年的35%，与苏州的轨道交通联系将提升到30%，同城化联系方式呈现多样化发展态势。

(3) 公共交通步入新的发展阶段，加强轨道和公交衔接成为实现绿色交通发展目标的重要手段

人口规模的扩大增加了城市总体交通需求。根据《昆山市城市总体规划(2017-2035)》预测，未来昆山人口规模将继续扩大，2035年市域人口达到330万人，集中建设区人口达到268万人，城市出行总量持续增加，2035年集中建设区单日居民出行总量达676万人次/日。

苏州市域S1线即将建成通车，昆山市的公共交通发展将步入新的发展阶段，以轨道交通为主体的公共交通体系将逐步形成，常规公交需要及时进行优化调整，加强和轨道站点的衔接换乘，为轨道线路饲喂客流，促进公共交通服务水平的整体提升。

小汽车发展上，未来昆山的私家车还将保持增长，2035年小汽车保有量将达到110万辆，相比之下道路设施容量增长有限，集中建设区的交通设施将难以承受未来的机动化出行需求。在昆山未来的综合交通体系建设中，必须坚持公交优先的方针，赋予公共交通发展更为重要的位置，重点加强轨道交通和公交一体化衔接设施建设，引导城市居民向绿色交通出行模式转型。

2.3 交通需求预测

2.3.1 需求特征

(1) 客货运总量的变化趋势分化明显

昆山市“十三五”期间，营业性客运总量由2015年的5175万人次下降到2019年的4975万人次，下降幅度为3.86%，基本延

续了“十二五”期间的下降趋势。货运总量由 2015 年的 1429 万吨增长到 2019 年的 1871 万吨，增长幅度达到 31%。

“十四五”期间，在产业转型和经济双循环的影响下，昆山与国内、国际交流加强，中、长距离客流增多。随着长三角的区域融合和上海都市圈的建设，城市之间的公务出行和通勤出行持续增加。人们在出行方面的可支配收入提高，休闲旅游、探亲访友的出行将大幅增长。昆山市未来产业发展将呈现产业高级化的趋势，货物中高附加值产品增多，单位 GDP 产生的货运量将有所减少，货运总量仍将持续增长，但增速将会放缓。根据以上判断，预计昆山市“十四五”期间的客、货运需求仍将持续稳步增长，客运向便捷化、高速化、舒适化转变，货运向专业化、网络化、信息化转变。

(2) 交通运输方式结构将进一步优化

至“十三五”末，昆山市区域货物运输中，公路运输仍占有最大比例，达到 92%，水、铁运输占比仅为 8%。随着港口以及航道网络建设升级及配套设施的完善，进一步充分发挥大宗货物运输的水运优势，水路货运量将稳定增长；随着陆家浜货运站的建设，铁路货运基础设施进一步完善；依托铁路网、公路网，利用周边长江港口资源以及综合枢纽，发展多式联运。客运方式中，铁路在中长途客运、客运需求量较大的短途城际间公交化运输服务方面发挥越来越重要的作用。随着市域 S1 线的建成，市域出行中的轨道方式比例也将有所提升，但仍然无法取代公路主导地

位。公路运输以其灵活性和舒适性仍将在客运比例中占有主导地位，但随着铁路发展以及可持续发展需求，公路比重将会出现一定程度的下降。

(3) 与沪苏的跨区出行联系更为频繁

随着长三角一体化以及上海大都市圈建设的推进，昆山与苏州、上海之间的联系更加紧密，通勤和商务出行更为频繁，居民出行距离将会进一步拉大。随着太仓港的建设和昆山产业的进一步发展，昆山与太仓的货运联系也将得到大幅提升。

(4) 居民对出行品质的需求持续提升

居民对美好生活的需求将会愈加强烈，为增强公众出行体验的满意度，需进一步提升运输服务品质，促进出行便捷快速。依托高效、便捷的多元化客运网和市域一体的公共交通网，创新服务模式，提供多层次、细分化、精准化的出行服务。

2.3.2 需求总量

(1) 居民出行预测

根据《昆山市综合交通规划(2017-2035)》，预计至2035年，昆山市域居民出行总量将达到676万人次/日，其中，核心区居民出行总量稳步增长，区内出行占出行总量的61%。外围组团发展迅速，居民出行总量快速增长，各外围组团与中心区、各相邻组团之间联系较强。

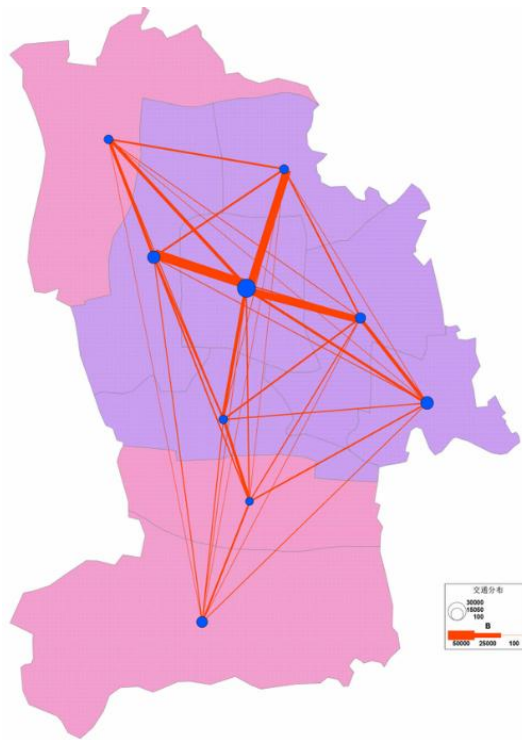


图 2-3 昆山市域居民出行分布图

在出行方式上，公共交通是未来昆山市发展方向，随着公交网密度加大和公交服务水平提高，特别是未来引入公交优先措施、建设大运量快速轨道交通系统，公共交通的出行比重将在现状的基础上，继续上升，增加到 30%左右，成为昆山市未来的主要交通方式。

(2) 客、货运总量预测

“十四五”期间，昆山居民出行频次和距离继续增加，而营运性客运出行总量将继续下降，但下降幅度趋缓。预计至 2025 年，昆山市营业性客运总量达到 3630 万人。其中，营业性公路客运将会延续下降趋势，铁路客运的客流将会继续增长。

表 2-1 “十四五”昆山市营业性客运量预测表（单位：万人）

	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
公路	2520	2419	2347	2300	2254
铁路	1257	1286	1315	1346	1377
客运总量	3777	3705	3662	3646	3630

“十四五”期间，随着产业结构的调整，全市货运需求将在 GDP 总量等因素的推动下保持增长，但增速放缓。预计至 2025 年，昆山市货运总量达到 3872 万吨，年均增长约 3.8%；公路货运的增长趋缓，铁、水货物运输占比达到 9%。

表 2-2 “十四五”昆山市货运量预测表（单位：万吨）

	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年
公路	3159	3270	3368	3452	3521
铁路	28	30	33	36	40
水运	178	205	235	271	311
货运总量	3365	3504	3636	3759	3872

第三章 发展原则与目标

3.1 指导思想

深入贯彻落实党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持新发展理念，按照高质量发展和社会主义现代化建设的要求，围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，以供给侧结构性改革为主线，以改革、创新、开放为动力，着力推动昆山市交通运输发展质量变革、效率变革、动力变革，着力建设人民满意交通和绿色交通，着力打造现代化交通，全面建成安全便捷、经济高效、绿色智慧、开放融合的现代化综合交通运输体系，全面服务于昆山市的战略目标和社会经济发展需要。

3.2 基本原则

（1）坚持目标导向与问题导向相结合

既要落实交通强国的发展目标，做好中远期规划在“十四五”时期的谋划布局与预控，又要抓住昆山综合交通运输体系建设过程中的发展短板与薄弱环节，明确问题破解的途径、方法与抓手。

（2）坚持立足昆山与区域融合相统筹

以服务昆山为基础，强调打破区域行政界限的分隔，进一步加强昆山与苏州市区和上海的多方式交通衔接，满足跨区之间的紧密联系需求和产业发展要求，加快推进沪苏昆同城化的进程。

（3）坚持全面规划与突出重点相协调

既要从全面规划的角度出发，对昆山市综合交通运输体系的

各个方面进行整体规划，又要突出重点，在重大交通基础设施建设、长三角城市群之间的快速客运服务、供给侧改革降低货运物流成本以及调整运输结构等方面提出思路与措施。

(4) 坚持战略引领与操作实施相结合

既要强调规划的战略性和前瞻性、指导性，又要重视规划的可操作性、可实施性和落地性。

3.3 发展目标

3.3.1 远景展望

在“十四五”发展基础上，再奋斗十年，到 2035 年，全面建成“交通强国”示范城市，实现“安全、便捷、高效、绿色、经济”总体目标，交通运输总体发展水平达到世界先进水平。现代综合立体交通基础设施体系基本完善，实现“123 出行圈”的目标，即上海大都市圈主要城市 1 小时通达、长三角城市群城市 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖。助力昆山高水平建设成为长三角城市群中具有鲜明特色和影响力的开放创新之城、智慧生态之城、人文魅力之城、和谐幸福之城，成为建设高质量社会主义现代化大城市的支撑力量。

3.3.2 总体目标

深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，全面落实习近平总书记对江苏工作的系列重要讲话指示精神，努力担负为江苏乃至全国发展探路的光荣使命，构建与昆山市社会主义现代化建设标杆城市相匹配的现代综合交通体系。

创建江苏省“交通强国”示范城市。立足“多网融合”的长三角节点枢纽城市定位，打造临沪桥头堡，建设快速轨道和快速路为骨架的“双快”体系、打造公共交通网和物流配送网为基础的“双网”体系，实现“沪苏同城半小时直达、市域组团半小时畅达”的目标。

3.3.3 具体目标

高效率的区域一体融合，沪苏半小时同城直达。推进苏淀沪城际、苏锡常都市快线以及“两环四联八射”的快速路网建设，新建、改扩建快速路 85 公里，加强与上海、苏州市区的“双快”系统建设，实现 30 分钟到达苏州市区、上海城区的目标。

高质量的交通设施建设，市域组团半小时畅达。提升昆山南站功能，建设陆家浜货运枢纽站，完善昆山客货运枢纽体系。推进“三横一纵”主骨架和干线航道的整治提升，加强区域江海港联系，打造海江河联运。完善“十六横十二纵”框架道路建设，推进苏州市域 S1 线建设、昆山 K1 线和中运量公交研究，打造以“九”字型轨道交通为骨干，常规公交为主体，慢行交通为延伸的立体公交网络，实现市域组团之间半小时直达的目标。

高品质的交通运输服务，创新服务高质量转型。促进多网融合，实现城际客流出行服务快速化。探索多元化的客运新模式，加强旅游与交通深度融合。新建轨道枢纽站 7 个，公交首末站 7 个，公交停车场（含综合停车场）5 个，新建公交专用道 67.4 公里，完善城乡客运服务，实现居民绿色出行分担率超过 70% 的目标。新能源和清洁能源公交比例达到 90%，调整运输结构，水、

铁货运占总货运量比例达到 9%，实现全社会物流总费用占 GDP 比例低于 13% 的目标。依托陆家浜货运站和内河航道大力发展多式联运，打造城乡绿色配送体系，全面优化货运服务，促进邮政快递行业发展。

高水平的交通行业治理，打造昆山样板立标杆。全面落实安全责任，推进非现场执法，重要节点检测覆盖率和国省干线动态称重系统覆盖率均达 100%。提升应急救援能力，缩短交通系统综合应急响应时间至 50 分钟以内。推动体制机制改革创新，深化“放管服”改革。提升交通行业治理的科技水平，完善交通运输综合信息平台，深化交通运输大数据的全链条应用。

3.3.4 指标体系

规划形成 4 大目标、30 项具体指标要素的现代化综合交通指标体系。

表 3-1 “十四五”交通运输发展主要指标表

目标	指标要素	单位	现状值	目标值	指标来源
立体便捷	长三角核心城市通达时间	min	100	80	基础设施建设
	与上海、苏州主城区通达时间	min	40	30	基础设施建设
	全市上高速公路时间	min	20	15	基础设施建设
	全市各组团之间快速通达时间	min	45	30	基础设施建设
	公交高峰时间运营速度	km/h	22	≥23	创建公交两市
	中心城区公交站点 300m 覆盖率	%	69.7	75	创建公交两市

	农路里程	km	1216.28	1223.78	基础设施建设
	甩挂运输拖挂比	%	1:1.37	1:2.5	市十三五
	县道大中修比例	%	10.49	>11	基础设施建设
	乡道大中修比例	%	6.4	>7	
安全健康	道路交通事故万车死亡率	人/万车	1.32(省)	≤1.1	省十四五
	水上交通事故死亡率	人/万艘次	0	0	省十四五
	公路应急响应启动时间	min	中环内 30分钟/ 中环外 60分钟	中环内 30分钟/ 中环外 50分钟	市十三五
	公路生命防护工程计划完成率	%	100	100	平安交通建设
	平安工地考核达标率	%	90	100	平安交通建设
	干线公路车辆超限率	%	0.25	<0.2	平安交通建设
绿色经济	铁路客运占总客运量比例	%	25	30	运输服务任务
	水、铁货运占总货运量比例	%	8	9	运输服务任务
	居民绿色交通出行比例	%	66.8	≥70	省十四五
	公共交通占机动化出行分担率	%	36	≥50	创建公交两市
	新能源和清洁能源公交比例	%	74.6	90	省十四五
	公交专用车道设置比率	%	5.3	10	创建公交两市

	公交优先通行交叉口比率	%	30.57	32	创建公交两市
	万人公交车车辆保有量	车/万人	17.33	18	创建公交两市
	全社会物流总费用占 GDP 比例	%	13.5	≤13	省十四五
创新智慧	智能公交监控调度系统	%	研发中	完备	创建公交两市
	框架道路感知监测覆盖率	%	100	100	市十三五
	干线航道感知监测覆盖率	%	100	100	市十三五
	国省干线动态称重系统覆盖率	%	80	100	市十三五
	交通运行实时信息查询系统	%	完备	完备	市十三五
	交通行政许可项目在线办理率	%	100	100	省十四五

第四章 构建一体化“双快”交通体系

立足昆山市综合立体交通网络长远发展需求，结合相关上位规划，进一步优化交通网络功能和结构，完善交通设施供给和布局，充分发挥公、铁、水、空不同运输方式间的比较优势和组合效率。遵循问题和目标双重导向原则，重点强化对外道路衔接、轨道多网融合方式、不同层次间的交通方式衔接，加强重要交通基础设施建设，提高综合交通网络运输效率。

4.1 完善市域道路网络

4.1.1 推进对外一体化通道对接

积极响应长三角区域一体化发展要求，统筹考虑昆山与周边省市之间干线路网衔接，提高昆山与周边地区道路互联互通水平。规划共形成 53 条对外连接通道布局，其中沪昆 22 条、苏昆 18 条（含吴江）、昆太 10 条、昆常 3 条。一是**优化高速互通布局**。新增常嘉高速锦溪互通，沪宜高速公路昆山北互通，扩容改造常嘉高速吴淞江出入口，进一步扩大昆山市域高速公路覆盖广度和通行能力。二是**强化省际通道对接**。新建嘉青昆快速路、玉溪大道对接新太路、沿沪大道对接胜利路等 5 条衔接道路，改造锦商公路对接金商公路，优先打通省际断头路，进一步强化沪昆、昆嘉等跨省联系。三是**强化市际道路衔接**。续建 G312 苏州东段，新建中华园路接望江路、强胜路对接 G312，推动崧泽大道昆山段快速化改造、震川路对接娄江快速路改造，加强昆山与苏州市区（含吴江）衔接道路建设。新建黄浦江路对接双浮路，推动 339

省道、长江北路快速化改造，加强昆山与毗邻县市地区的道路互联互通水平，提高跨市道路通行能力。四是加快高速公路连接线建设。新建常嘉高速锦溪互通连接线、改造高新区互通连接线，进一步支撑市域各片区 15 分钟上高速公路的时间目标。

表 4-1 昆山市对外规划道路衔接一览表

对接地区	编号	道路名称	对接道路	建设情况
上海	1	上海绕城高速	上海绕城高速	已建
	2	沪宁高速	沪宁高速	已建
	3	沪常高速	沪常高速	已建
	4	昆嘉路	宝钱公路	已建
	5	G312	曹安公路	已建
	6	锦淀公路	崧泽大道	已建
	7	机场路/S343	白石公路	已建
	8	曙光路	复兴路	已建
	9	锦商公路	金商公路	已建
	10	双马路	北青公路	已建
	11	外青松公路	外青松公路	已建
	12	沿沪大道	胜利路	在建
	13	玉溪大道	新太路	近期
	14	金融大道	春天大道	近期
	15	北苑路	天辰路	近期
	16	绿地大道	博园路	近期
	17	新源路	荣泽路	近期
	18	盈湖路	盈港路	远期
	19	洪湖路	外钱公路	远期
	20	金阳路	宝安公路	远期
	21	集善路	青赵公路	远期
	22	新乐路	崧泽大道	远期
苏州	1	沪宁高速	沪宁高速	已建
	2	沪常高速	沪常高速	已建
	3	沪宜高速	沪宜高速	已建
	4	相石路	相石路	已建

	5	前进路	阳澄湖大道	已建	
	6	震川路	娄江快速路	已建	
	7	元丰路	中新大道	已建	
	8	机场路	金鸡湖大道	已建	
	9	同周路	同周路	已建	
	10	锦商路	金商公路、周湖线	已建	
	11	中华园路	望江路	近期	
	12	G312	强胜路	近期	
	13	新城路	锦甬路	远期	
	14	港浦路	唯胜路	远期	
	15	同周公路	江陵路	远期	
	太仓市	1	沪宜高速	沪宜高速	已建
		2	昆太路	昆太路	已建
		3	前进路	城莲线	已建
		4	S339	S339	近期
5		黄浦江路	双浮路	近期	
6		迎宾路	广州路	远期	
7		景王路	新农路	远期	
8		龙飞路	横八路	远期	
9		东光路	良辅路	远期	
10		中环北线东延线	郑和路	远期	
吴江	1	常嘉高速	常嘉高速	已建	
	2	锦周公路	周芦线	已建	
	3	崧泽大道昆山段	S609	近期	
常熟	1	常嘉高速	常嘉高速	已建	
	2	湖滨路	常昆线	远期	
	3	S224	S224	远期	

4.1.2 建设完善战略性交通骨架

加快打造“两环四联八射”市域快速干线网络，强化市域各板块之间快速连通，进一步支撑市域一体化发展。一是加快市域快速环路建设。加快推进外环快速化（紫竹路-金阳路）改造、S339 昆山巴城至高新区段快速化改造、城北大道（黄浦江路、祖冲之

路节点)和东城大道跨吴淞江大桥改造等 6 个快速路环线项目,形成内外双快速环路布局,分流过境交通,缓解中环交通压力。二是推进市域快速射线建设。续建 G312 苏州东段,新开工长江南路快速化改造、中环南线东延、嘉青昆快速路建设等 7 个快速路射线项目。三是推动市域快速连接线横线建设。新开工黄浦江路南段改扩建、崧泽大道昆山段快速化改造、寰庆路北延、中华园路对接望江路,实现全市各板块之间半小时快速通达的时间目标。

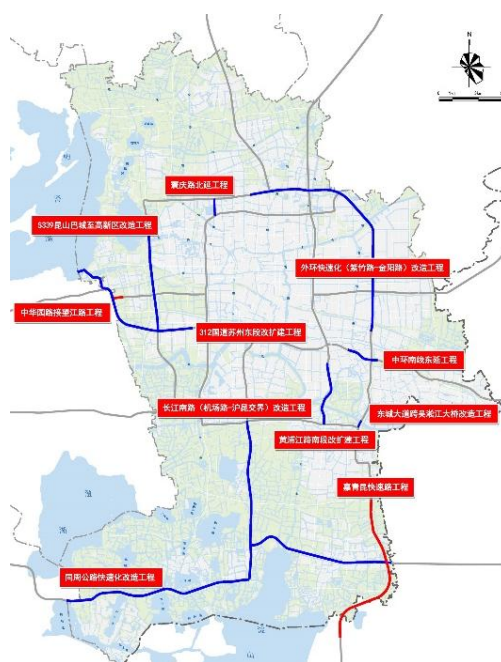


图 4-1 昆山市“十四五”快速路建设图

4.1.3 完善内部主次干路网衔接

进一步优化内部道路网衔接,提升路网整体通行效率。在“十六横十二纵”框架道路基础上,一是完善框架道路网络系统。续建和新开工白马泾路(马鞍山路-中华园路)南延、祖冲之路南延、马鞍山路等 22 项道路工程,进一步打通框架道路瓶颈节点,提

升骨架路网通行能力。二是完善城区内部道路微循环。新开工花园路（江浦路-水秀路）等6项道路工程，打通城区内部断头路，扩容瓶颈路段，缓解交通拥堵。三是强化城区外围道路联系。新开工寰庆路北延工程等8项道路工程，加强城镇间便捷联系。

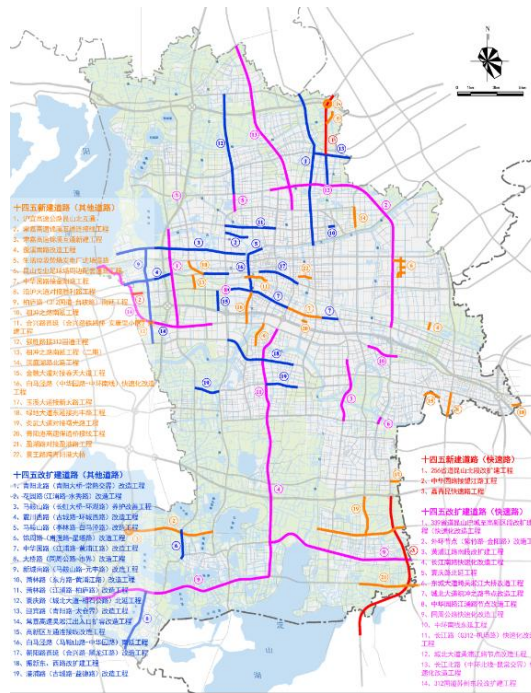


图 4-2 昆山市“十四五”市域主次道路建设图

4.1.4 深化“四好农村公路”建设

高质量推进“四好农村路”建设，全面落实农村公路工作职责，加强农村公路建设管理，不断深化管养体制改革，因地制宜打造“一镇一路一特色”的美丽农村路，实现“建好、管好、护好、运营好”农村公路的目标。一是规划引领高质量发展。完善农村交通运输基础设施网络，加强农村公路规划与镇村布局、产业布局、国土空间、生态保护等规划衔接协调，激活农村发展资源，为乡村振兴提供内生动力。高位推进，争创全国“四好农村路”示范县称

号。二是深化农村公路管理养护体制改革。基本建立权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制，形成财政投入职责明确、社会力量积极参与的格局。全面推行农村公路“路长制”。三是完善农村公路路网结构。继续推行农村公路提档升级，稳步有序提升道路技术等级，加大农村公路养护大中修力度，提升道路通行能力。推进农村公路“品质工程”建设。四是探索“农村公路+”模式。推进农村公路由单纯交通设施建设向复合社会经济服务转变，结合区域特点组合开发，打造农村公路驿站，建成一批“美丽农村路”和“平安放心路”。五是提升农村公路本质安全水平。推进农村公路安全生命防护工程，逐步消除农村公路安全隐患，切实改善群众出行条件。

专栏：完善农村公路基础网络

加强农村公路骨干路网建设。继续推进农村公路按照三级及以上公路标准化建设，服务乡村地区对外沟通交流及产业经济发展。加强农村公路与 312 国道、339 省道、224 省道等主要国省道以及城市主干道的衔接，促进城乡互联互通。结合城镇体系、现代农业产业园、交通枢纽、工业集中区等规划节点的建设，推动串联乡村主要旅游景区景点、主要产业和资源节点、特色村庄的区域联网骨干公路建设，促进农村公路与乡村产业深度融合发展。

构建普惠公平的农村基础网络。提升农村公路的覆盖范围，提高通达深度，尽量进村入户，直接服务农民群众，促进农民生

产生活。结合全市主要村庄、产业等人口分布点，优化农村公路网络。推进实施“阡陌农路”畅通工程，注重农村地区道路“微循环”，解决百姓“最后 1 公里”出行问题。让农村公路从“村村通”到“户户通”，从“最后一公里”到“最后一米”。适当提高乡村道路建设标准，有序推进建制村通双车道公路改造、窄路基路面公路拓宽改造或错车道建设。加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，灵活选用技术标准，兼顾村内主干道功能。对部分农村公路进行人性化改造，优化界面，适当增补慢行道，提升农路的慢行活力。

4.2 打造轨道上的昆山

4.2.1 对接区域轨道运输大通道

依托高速铁路、都市圈城际等不同层次快速轨道系统，提高昆山与区域运输通道衔接的便捷性，积极融入“轨道上的长三角”。

一是增强沪宁通道客运铁路运能。配合开展苏锡常都市快线、苏淀沪城际和水乡线等都市圈城际轨道的研究和建设，满足沪苏昆日益增长的通勤出行需求，加强与虹桥机场、硕放机场等区域机场的快速轨道联系。

二是强化与南北向转换枢纽联系。进一步加强与苏州北站、苏州南站的快速联系，通过通苏嘉甬高速铁路对接国家沿海客运大通道；加强与苏州东便捷衔接，通过如苏湖城际铁路加强与苏州、南通、嘉兴、湖州等城市联系；加快推进沪苏通铁路与京沪铁路连接线建设，沟通京沪通道与沿海通道，融入“一带一路”运输大通道。

专栏：昆山与长三角一体化示范区交通衔接研究

《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》中提出，统一规划建设都市圈交通技术设施，加强上海等中心城市与都市圈内其他城市的城际和市域（郊）铁路对接，构建上海大都市圈、苏锡常都市圈 1 小时通勤网，完善昆山、嘉善等临沪地区一体化轨道系统。

基于上位规划要求，昆山应积极推进入沪城际通道前期研究，加强城际铁路等多方式铁路建设，构建高品质快速轨道交通网。加强城际轨道交通衔接，配合开展苏淀沪城际前期研究，打通苏沪南部城际联络通道，进一步推动沪昆、沪苏一体化。

4.2.2 推动市域轨道主骨架成网

在“一纵三横”的城市轨道网络基础上，加快推进市域轨道主骨架建设，进一步加强与苏州城市轨道交通的对接。“十四五”期间重点工作包括：一是**构筑市域轨道主骨架**。继续推进苏州市域 S1 线建设，打造市域东西向公共交通主动脉，串联昆山中心城区核心区、昆山经济技术开发区、花桥国际商务城等核心功能板块；深化轨道 K1 线研究，构筑市域南北向轨道交通主干线，力争纳入苏州轨道交通线网第四期建设规划。二是**加强苏昆城市轨道交通衔接**。配合开展苏州轨道交通 9 号线（二期）规划研究工作，协调与城市轨道总体布局的关系，进一步加强与沪苏城市轨道交通衔接。

4.2.3 加强多层次客运轨道衔接

积极响应国家关于高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和

城市轨道“四网融合”发展要求，加强多层次轨道交通融合和一体化换乘衔接。围绕“一网多模、多网融合”的发展目标，开展不同模式轨道交通衔接设施和运输服务一体化研究，支撑昆山融入上海一小时通勤圈，促进苏昆市域一体化发展，节约集约用地资源，提升轨道交通服务能力。

4.2.4 打造内外衔接客货运枢纽

依托昆山市铁路运输通道和铁路站资源，打造以“两站”为核心的铁路客货运枢纽体系。一是提升昆山南站综合客运枢纽能级。加快推动昆山南站与汽车客运中心站的站场整合，提升昆山南站对外综合交通枢纽功能。推动苏州轨道 9 号线，昆山 K1 线等轨道交通站点和线位在昆山南站的预控，提升昆山南站城市交通枢纽功能。二是加强昆山南站和昆山站的对接联动。对人民路的连通方案进行前期研究，加强两站之间小汽车和公共交通方式的快速衔接。三是加强陆家浜站货运枢纽对外衔接。围绕陆家浜站打造陆家浜公铁联运综合枢纽，提升铁路货运能力，加强陆家浜站与苏州西站的衔接，融入苏州中欧班列枢纽节点。

4.3 整治港口航道工程

加快推进畅通的跨区域高等级航道网建设，构建对外高等级航道网，进一步强化昆山与区域海港、江港的水运直达联系；完善以“三横一纵”为主骨架，由 17 条航道组成的干线航道网布局，协调内河航道布局与城市、防洪安全、环境保护、旅游开发等相关规划的关系；加快推动内河码头的整治与改造，打造现代化港

口体系。一是加强与上海国际航运中心水运联系。配合苏州开展苏申外港线等跨区域干线航道整治提升工程，通过高等级对外航道网建设，实现与上海外高桥港、洋山港高等级航道直通联系，进一步促进“公改水”货运方式的转变，缓解陆路货物运输压力。二是构建南北向高等级航道，加强衔接航道建设。推动申张线青阳港段航道整治工程，进一步加强昆山与长江中上游地区水运联系；推进茆沙塘等外改五级航道整治工程，打通苏浏线与杨林塘的水运通道瓶颈，分流省干线航道的运输压力；推进陈墓港等外改七级航道提升整治工程，加强昆周线与淀山湖联系，服务市域西南部城镇开发建设需求。三是加快港口岸线资源整合，打造内河航运品质工程。推进老申张线、苏申内港线、苏浏线、茆沙塘等沿河港口岸线使用规模化、集约化，打造巴城、茆沙塘、吴淞江等重点港口作业区。继续推进申张线青阳港航道品质工程创建工作，将青阳港航道整治工程建设成省级水运品质工程示范项目，争创国家级平安百年品质工程。开展周市作业区内河码头项目的前期研究工作。

专栏：内河集装箱码头建设案例——苏州园区港

苏州园区港位于吴淞江畔，集码头、堆场、驳运、订舱、仓库、办公为一体，可提供集装箱内外贸运输、件杂货及大宗商品内河水运、集装箱及件杂货堆存服务、仓储、物流配送、货运代理等综合物流服务，是目前江苏省规模最大的内河港码头。中国外运苏州物流中心有限公司负责苏州园区港项目的建设、开发及

运营。该项目总投资约 5.5 亿元，总用地 284.9 亩，建设 8 个 1000 吨级码头泊位，泊位总长 464 米，占用岸线长度 565 米，设计年吞吐量 220 万吨、集装箱 25 万标箱。码头后方集装箱堆场 2.2 万平方米，三栋双层仓库约 9 万平方米。苏州园区港计划申请国家二类水路口岸，目前正待省政府审批。

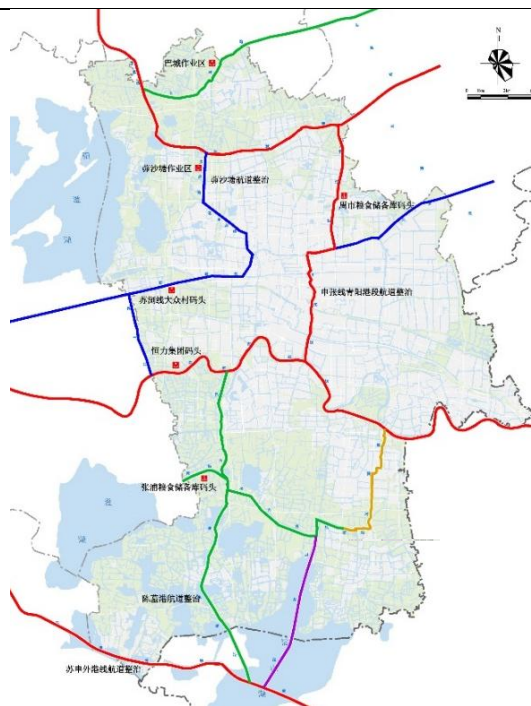


图 4-3 昆山市域内河航道规划布局图

4.4 优化航空设施供给

进一步强化与虹桥枢纽、浦东机场等周边枢纽机场的“双快”联系。一是加强与周边枢纽机场快速轨道联系。配合开展苏淀沪城际、苏锡常都市快线在昆山境内站点交通衔接研究，加强昆山北部、南部地区与虹桥枢纽、浦东机场快速轨道联系。二是加强与周边枢纽机场快速道路衔接。推进机场路、同周公路-锦淀公路（崧泽大道昆山段）等横向通道以及长江南路、东城大道、黄浦

江路南段等纵向通道快速化改造，加强昆山与上海虹桥机场和浦东机场的快速路联系。

结合苏州市通用航空规划布局要求，完善通用航空机场选址前期工作研究，利用昆山水域众多的优势，研究建设水上飞机码头，初步形成通用航空应急救援网络，兼顾水上旅游等新兴需求。

配合开展苏州规划机场选址的前期研究工作，提前谋划苏州机场周边集疏运体系，研究和预控重要集疏运交通廊道资源，加强昆山主城区、市域其他功能板块与苏州机场的快速交通联系。

第五章 打造绿色低碳的客运服务体系

依托多层次轨道网、发达的公路网和城乡公交一体化等优势资源，进一步提升公众运输服务质量和水平，重点构筑快速、高效的城际客运服务，提高轨道交通通勤化服务水平，完善旅客运输服务系统，落实公交优先发展理念，鼓励拓展运输服务新业态，促进“交通运输+产业”融合发展。

5.1 提升城市公交品质

5.1.1 优化公交网络功能结构

完成“公交两市”的验收工作，进一步优化昆山市公交体系层次。构建符合昆山城市发展需求的“公交网”：以轨道和中运量公交为骨干，常规公交为主体，出租车为补充，慢行交通为延伸的多层次、一体化公共交通运输网络。一是**推进轨道交通规划建设**。续建苏州市域 S1 线，继续深化 K1 线方案研究，配合开展苏州轨道 9 号线（二期）研究工作。二是**优化常规公交线网结构**。进一步完善“快-干-支-微”公交线网布局，优化完善区域公交线网，加强公交盲区和布网薄弱地区的线网完善，进一步提高线网密度、站点覆盖率、准点率和运行速度，不断改善公共交通可达性和便捷性。加强轨道与常规公交衔接，完善“鱼骨状”公共交通线网结构，优化常规公交超长线、重复线、低效线，发展以“社区巴士”“微巴”等为代表的微循环公交出行模式，提升常规公交线网与轨道交通的契合度，为轨道交通饲喂客流，解决轨道交通“最后一公里”接驳问题。三是**完善定制公交服务**。结合用户体验需求，优化定制

公交线上平台，丰富和提升定制公交服务形式和品质，积极提供通勤班车、大站车、高峰线、假日线、枢纽接驳线等多品种、多层次的定制公共交通服务，满足居民不同层次、差异化的公交出行需求。

5.1.2 构建大中运量公交系统

根据《昆山市公共交通系统规划》，仅靠常规公交无法满足城市主要客运走廊高峰需求。因此，亟需在“十四五”期间继续深化昆山市中运量公交规划研究。探索“云轨”“数轨”等前沿轨交模式，进一步明确中运量公交发展模式、网络规模和空间布局，并统筹考虑近期示范方案。昆山市中运量公交系统主要功能为增强中心城区辐射，扩大城市骨干公交服务范围，近期以培育公交客流走廊，提升公交运能及服务水平为主，远期与城市轨道交通系统，共同组成城市公交骨架。

5.1.3 完善常规公交设施供给

贯彻落实公交优先战略，推进公交优先保障设施建设，提高公共交通服务水平。一是**加快公交场站建设**。完善公交场站设施布局，推广公交场站一体化建设模式，研究公交场站结合大型建筑物配建的形式、要求及具体实施路径。新建轨道枢纽站 7 个，公交首末站（配建）11 个，公交停车场（含综合停车场）3 个。二是**加快客流走廊的公交专用道建设**。结合公交专用道规划布局，重点完善中心城区公交专用道网络，新建前进路、萧林路、朝阳路、中华园路、绿地大道、白马泾路、青阳路等主要道路公交专

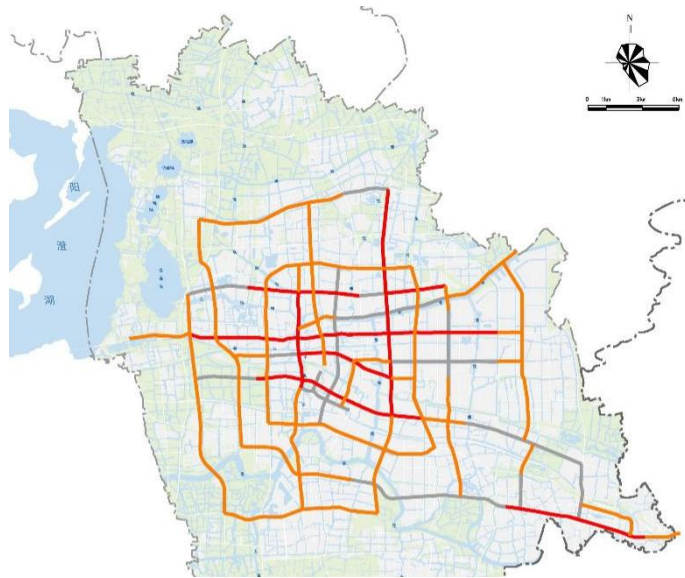


图 5-2 昆山市“十四五”公交专用道建设图

5.1.4 提升公交车辆装备水平

有序增加公交车辆规模，全面落实新能源和清洁能源车辆推广应用。一是**优化公交车型结构**。根据社会经济和人口规模发展趋势，结合新能源和清洁能源车实际使用效率，合理确定车辆规模。根据公交线路功能合理配置公交车辆，优化公交运力结构，提高中小型车比例。二是**加快新能源和清洁能源公交车更新**。按区域逐步推广公交车辆使用，实现新能源和清洁能源汽车占比达到 90% 的目标。推动氢能源公交车试点，完善加氢站等配套设施建设。

5.1.5 落实公交优先发展机制

进一步优化公交发展支撑政策，通过公交示范项目提高公交吸引力。一是**实施公交换乘票价优惠**。研究轨道交通与常规公交换乘票价优惠政策，待 S1 线开通后，确保优惠换乘政策顺利实施，增强公共交通吸引力，引导出行方式由“直达”向“换乘”方式

的转变。二是开展绿色出行城市创建工作。进一步深化“公交两市”发展，通过开展绿色出行示范行动，引导公众出行优先选择公共交通、步行和自行车等绿色出行方式。

5.2 加强综合客运服务

5.2.1 促进多层轨网服务融合

推进国铁干线、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道融合发展，努力构建“四网融合、一票通城”的轨道交通多网融合体系。服务不同需求特征，提供高质量、高水平、快速便捷的轨道出行服务。一是积极争取站点运营资源。依托阳澄湖站、昆山南站、花桥站和昆山站等铁路站点，积极争取区域高铁、城际铁路班线资源，提升铁路客运服务能力。二是强化沪苏轨道通勤服务。继续深化利用沪宁铁路开行昆山至上海市域列车方案研究，分流既有沪宁通道运输压力，满足未来持续增长的沪昆通勤出行需求。三是探索发展联程联运服务。积极推进昆山市轨道、公交等多种客运联程系统建设，积极争取铁路、公路、民航等多种运输方式联程服务，普及电子客票、联网售票，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”，加快实现便捷换乘，更好适应不同居民多样化出行需求。

专栏：《利用既有沪宁铁路开行昆山市至上海市市域列车研究》

《研究》提出昆山市区目前、近期、远期均存在通勤上海的出行需求，需求逐年递增且目前的铁路班次网密度无法满足需求（远期客流将达到 2.0 万人次/日），开通市域铁路有一定的必要

性。

根据 2019 年沪宁铁路最新运行图资料统计，目前沪宁铁路昆山至上海段能力已趋于饱和，若开行市域列车需对现状运行图进行调整或取消部分货运列车，需与上海铁路局就调图可行性提前进行对接沟通。同时，开通市域列车需要一定的资金投入进行沿线部分场站整修。

因此，建议昆山市加强与上海铁路局沟通，减少越行车辆，增加昆山站停靠车次；以政府购买服务的形式，开通通勤上海专用列车，并就政府购买铁路服务的费用做进一步深入调研；探索旅客刷公交卡进站形式的可行性（昆山至上海段），提高旅客进出站效率；沿线部分站点根据实际需求分年度改造。

5.2.2 鼓励传统公路客运转型

鼓励公路客运企业创新服务模式，支持传统公路客运转型升级发展，破除既有发展瓶颈。一是**鼓励发展定制客运服务**。完善公路客运领域法规标准，为公路定制客运创造条件，指导规范定制客运发展。鼓励客运企业充分发挥移动互联网等信息技术作用，积极适应公路客运发展新常态，引导定制客运优化调整服务体系。二是**推进“互联网+”客运模式**。将传统公路客运与互联网产业融合，支持专业线上客运服务平台发展，开发满足旅客全程化、多样化的出行需求产品，支持客运平台整合城市交通、城际交通等各类票务资源，以平台为支撑探索完善联程联运的运输组织方式，为旅客提供一体化有效衔接的联程出行服务。

5.2.3 创新旅游客运交通模式

积极响应国家“旅游+交通”融合发展要求，服务昆山全域旅游。一是**开行旅游直达专线服务**。依托旅游集散中心、综合交通枢纽和旅游景区，开行客运交通枢纽与昆山南部、阳澄湖景区的“直达式”和“慢游式”公交线路，有效降低旅客出行成本，提升旅游体验。二是**鼓励拓展旅游交通特色服务**。依托昆山水上通用机场建设，结合南部水乡旅游景点分布，探索水上低空特色旅游项目开发，为游客提供多样化、特色化的旅游服务和体验。三是**鼓励交通枢纽与旅游中心相结合**。结合主要旅游景区和交通枢纽布局，建设昆山旅游集散中心体系及其集散系统。鼓励交通枢纽增加旅游集散、旅游咨询功能，建设旅游集散中心与交通枢纽互设咨询中心。

专栏：打造优质便民的农村客运服务

目前昆山全市已构建“市区公交、市镇公交、区域公交”三级城乡公交+定制公交的多元公交网络，有效推进了城乡公交一体化。但农村客运仍存在发车间隔长、单程运营时间较长、市镇公交与市区公交资源分配不合理、线路与需求不匹配等问题。

优化农村客运运营模式。根据各乡镇的经济产业特色、运营环境等，因地制宜推进农村客运结构调整和资源整合，优化公交运营模式，推进全域公交发展。灵活采用运邮融合、客车代运、运游合作等农村客运模式。对于部分需求较大的部分乡镇，可推广预约响应模式，积极盘活农村各项资源，推广集出行、物流、商贸、邮政于一体的农村出行生活综合服务模式。

提升农村客运服务水平。合理配置运力和班次，优化农村公交线路走向及乘车点的布设，确定一体化公交网络模式及农村公交覆盖规模，进一步提升村民出行便利性。建立健全跨区域的毗邻地区客运班线公交化改造，着力解决毗邻地区间居民的出行问题。

5.2.4 规范新型客运业态发展

提升出租汽车行业管理。推动巡游出租车纯电动化，出台纯电动出租车相关补贴政策，加快建设纯电动出租车充电服务设施。优化出租车定价，引导出租车行业有序发展。结合实际，做好规范出租车经营权管理的政策储备，探索解决巡游车权属纠纷等历史遗留问题的有效途径。

推进网约车行业纳规管理。进一步加强网约车等客运新业态市场监管，协调巡游出租车与网约车关系，营造良好的客运市场氛围。明确市场化为导向，提升行业服务水平，督促网约车平台公司优化火车站等场站区域派单机制，开展平台向非法网约车派单问题专项约谈，叫停规模较小网约车平台的非法派单业务，治理网约车行业违法违规乱象。

大力提升出租车服务质量。重点对车容车貌、广告张贴、车辆标志标识、车载设施设备进行排查。开展年度出租汽车行业供需和服务质量测评工作。

第六章 打造现代高效的货运服务体系

依托陆家浜货运场，大力发展多式联运，优化多元物流发展，推动运输结构调整。发展绿色高效物流，推动绿色配送体系，完善物流运输网络，构建集约、高效、绿色、智能的现代化物流运输体系。对标国家、省有关邮政快递行业的发展要求，提升服务水平，优化市场主体、完善服务网络、加快交通和邮政融合发展，建设区域融合、城乡一体、智能创新、安全高效的邮政快递体系，服务社会经济发展和居民生活需求。

6.1 完善枢纽加快区域融合

依托区域与城市交通设施的优势，结合昆山城镇产业分布特征，以物流园区为重点，推进各方式物流联运，构建功能完整、层次分明的现代物流体系，形成快速畅达的货运物流集疏运体系。

(1) 规划形成“一主十一节点”的货运枢纽布局

货运主枢纽为货场，主要承担市域对外铁路货运集散功能，打造昆山公铁联运主枢纽。十一个物流节点包括4个物流园区、4个物流中心和3个物流站点。其中物流园区包括周市综合物流园区、综保区物流园区、城南冷链物流园区、千灯商贸物流园区，结合市域进出口贸易、产业基地布局，主要服务全市产业集聚区和商贸集聚区对外货运集散需求；物流中心包括花桥商务城物流中心、城西物流中心、城东物流中心、巴城石牌物流中心，主要服务市域范围内物流需求相对较大地区的货运集散要求；物流站

点包括锦溪、周庄和淀山湖物流站，作为物流主枢纽、物流园区和物流中心在城镇生产生活功能、服务上的补充。

（2）利用高速公路、区域铁路和航道，构筑昆山物流网，加快融入区域物流体系

开展周市作业区内河集装箱码头的前期研究，利用高等级内河航道，大力开行内河港口至太仓港的内河集装箱公共驳运支线，形成干支衔接的内河集装箱航线体系。与苏州西站加强衔接，融入苏州中欧班列的枢纽节点。加强与虹桥、浦东机场以及苏州自贸区的衔接，推进通关贸易的便利性，全面构建与上海之间水陆空联动的立体化物流体系，提升航空贸易便利化水平。

6.2 大力发展货物多式联运

积极推动公铁联运发展。依托陆家浜货场发展公铁联运，加快高效转运场站等配套设施建设，将货场定位为服务全市域的大型铁路综合物流园区，集仓储配送、流通加工、电子商务、展示交易、信息平台、物流金融等功能于一体。

积极推动海江河联运发展。探索与太仓港、上海外高桥保税区港、洋山港等区域港口的海江河联运。推进装备技术和运行规则的标准化，统筹布局集装箱还箱点，推动标准托盘、运输包装循环共用。

专栏：公铁联运、江海联运

江苏（苏州）国际铁路物流中心

江苏省、苏州市积极响应“一带一路”倡议，构建开放型经济

新格局，建设全球互联互通、多方互动互赢的开放型国际物流中心。中欧班列铁路场站是中国铁路总公司“十三五”期间重点建设的全国 33 个一级物流基地之一，以苏州西站为核心，发展成为水路、铁路、公路多式联运的重要节点和区域性货物快速通关的集散高地。

杭甬运河（宁波—绍兴段）海河联运工程

运河开展海河联运工程，每天可减少 600 辆运输货车，运输成本仅为公路运输的一半，废气排放是公路运输的 1/25，有力助推浙江内河航运进一步复兴，加快运输结构调整，促进长三角一体化发展。

6.3 发展多元物流绿色配送

（1）积极推动甩挂运输发展

规范行政许可工作，大力发展网络货运，提高经营者的运输组织能力；增设甩挂运输场地的基础设施，主要物流园区建设甩挂专用场地；提高信息化程度，建立大型的甩挂运输信息平台，加强物流信息共享；争取条件成熟的运输企业列入国家级、省级甩挂运输试点，引导企业发展甩挂运输，提高多式联运组织效率。

（2）积极推动电商、冷链、危险品和应急物流的发展

畅通线上线下物流服务，提升全市电商物流服务水平，探索放开物流市场限制，提升电商物流国际化水平，加快农村电商物流发展。加快完善冷链物流配套设施，构建食品冷链物流服务体系，培育冷链物流市场，推进冷链全过程管控。合理规划、设计

危险品物流网络，加速信息化建设，发展第三方物流，建立危险品物流管理信息平台，实现全过程管控。健全城市应急物资配送组织指挥功能，建立城市主要物流企业的协同运作机制，形成城市应急物流网络快速响应机制。

专栏：城市应急物流体系建设

健全城市应急物资配送组织指挥功能。加强与卫生、发改、工信等应急体系的相关职能部门的对接，承接政府委托的相关物资的应急配送任务；与慈善机构、社会组织等单位部门对接，受理其委托应急物资的分拨配送需求。建立并开通应急保障专用通道或程序，协调应急物资的优先通过权，提高应急物流末端配送效率，保障应急物资的顺利送达。

建立城市主要物流企业的协同运作机制。充分发挥专业物流企业在城市应急配送系统中的作用，组织构筑以规模化物流配送企业为主体的城市应急物流服务队伍，建立物流企业之间的协同运作机制。明确相关物流运输企业在应急物资运输方面承担的责任和义务，组织城市应急物资末端配送。

形成城市应急物流网络快速构建机制。以本地规模化物流企业基础设施为依托设置城市分拨（转运）中心和配送中心，构建分拨（转运）中心直达配送的一级配送模式和分拨（转运）中心经配送中心中转的二级配送模式相结合的城市应急物流网络。以分拨（转运）中心、配送中心为载体，配置城市应急物流末端配送服务资源。

优化小区末端配送模式。为配送员在小区的取件派件提供便利措施，不应一刀切禁止配送员进入小区。强化配送员健康防护管理，充分利用现有小区自提柜以及已有包裹临时存放点，优化小区无接触配送分界点的设置位置，协同社区物业优化社区配送流程。

提升城市应急物流系统信息化和智能化水平。通过人工智能等先进技术，实现供需实时精准对接，并依托大数据的支持预测应急物资需求。加大智能服务末端设施的建设力度，实践运用无人车、无人机、无人仓等先进技术手段，实施点对点的便利化、快速精准配送。

（3）畅通国际进出口物流通道

依托“国家级进出口贸易促进创新示范区”，扶持国际物流产业链和供应链的发展。提升企业货物进出口效率，鼓励江苏飞力达、恒联物流、亚东朗升等重点国际物流企业持续拓展进出口物流全环节服务，利用信息化手段，提升昆山企业货物进出口效率。优化进出口货物运输环境，依托飞力达打造“昆盟通”跨境贸易平台，整合长三角与东盟产业链、供应链资源，优化进出口货物运输环境。

（4）打造绿色配送体系

着力建设城市货运配送体系，鼓励新能源配送车辆发展、推广先进配送组织模式，推动昆山市货运专业化、绿色化建设，进一步提升厢式车、集装箱运输车、罐式车、专项作业、冷藏车等

专业化车辆比例。重点以医药物流、冷链物流、农产品配送等为示范发展共同配送、统一配送。结合苏州市创建国家城市绿色货运配送示范工程的建设经验，在三级网络节点、新能源车辆推广、绿色示范区、先进配送组织模式、公共配送服务平台等方面开展工作，争取创建省级绿色货运配送示范城市。

(5) 加强配送网络建设

完善三级配送网络，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配送网络。建立健全以市域物流配送中心、乡镇配送节点和村级末端公共服务站点为支撑的农村配送网络。推动网络、配送中心、末端综合服务网点和自助提货设施的共享共用。

6.4 加速推动邮政快递发展

6.4.1 加强邮政基础设施建设

加快完善骨干网络。统筹市、镇（区）、村（社区）三级快递收派枢纽体系建设，鼓励邮政快递企业更加合理地布局邮件快件处理中心，以陆家浜货场建设成为长三角区域高铁快运物流中心为契机，探索高铁快递新模式，实现开通城市“当日达”。鼓励邮政快递企业建设现代化立体仓库和信息平台，推广应用自动化、信息化技术装备，提升处理能力和运营效率。

重点建设末端设施。推动建设单位落实江苏省《住宅设计标准》，新建小区按要求建设智能信报箱和智能快件箱。开展普遍服务末端设施智能化改造和补短板工程，推动智能信报箱纳入城

镇老城区改造项目。进一步推动邮政快递公共服务用房建设，新建小区按要求设置，已建小区根据实际情况通过新建、改造现有用房等多种方式开展建设。加快推进邮政快递综合服务站建设，开展联收联投，全面启动邮政快递公共服务用房建设工作。

专栏：发展畅通集约的农村物流体系

提高农村物流节点覆盖率。加快速递下乡进村。统筹完善县、乡、村三级快递物流体系，采取快递企业与各类农村邮政末端服务网络合作设站，与客运班线合作投递等模式，加快推进建制村快递服务站建设，实现建制村快件直投率 100%。

创新农村物流组织模式。创新运营组织模式。推广城乡统一配送、集中配送、共同配送等先进模式，鼓励“互联网+”农村物流新业态发展，支持企业在农村物流领域发展无车承运物流模式，整合社会闲散运力和分散货源，实现人、车、货、站、线等物流要素的精准匹配。充分挖掘城乡客运班线货舱运力资源，发展小件快运、电商快递等服务市场，实现客货同网、资源共享。着力推进一批典型的“交通物流+优势产业”“交通物流+电子商务”“交通物流+特色资源”等项目建设，通过物流运输整合农业基地、生产制造、商贸流通等资源，不断拓展农村物流的服务范围、服务领域、服务内容，为农村地区一二三产业融合发展提供产销运一体的供应链综合物流服务。

加强农村物流信息化建设。加快农村综合信息服务平台建设。完善平台网上交易、运输组织、过程监控、结算支付、金融

保险、大数据分析等服务功能，并加强与电商、邮政快递等平台的有效对接。应用条形码、射频识别技术、车载卫星定位装置以及电子运单等先进信息技术和管理方式，加强货物交易、运输、仓储、配送全过程的监控与追踪，并实现信息数据与市级综合信息服务平台的互联互通，通过农村物流的信息化、数字化管理，提高运营效率。

推广应用先进的物流装备。加快装备升级改造。大力推广安全经济、节能环保的新能源车辆，鼓励农村物流、邮政快递、电子商务等企业应用标准化、单元化、专业化的车辆及设备。提高农村物流作业效率、减少货损货差。鼓励有条件的地区发展农产品冷链物流，支持农村物流节点加强冷藏保温仓储设施建设，为农产品产地预冷、多温区存储、低温加工提供必要的设施条件，推广应用冷藏保温车辆、低温物流箱等冷链物流设备，完善农产品冷链物流服务体系，提升农村物流专业化服务能力。

6.4.2 拓展邮政快递服务区域

加快快递进村。统筹推进市、镇（区）、村（社区）三级快递服务体系建设，加深快快合作、快邮合作、交邮合作、交快合作、快商合作。**实施快递进厂。**促进快递业与制造业深度融合发展，引导邮政快递企业进驻各类经济开发园区、小微企业园、产业基地等制造业密集区，引导邮政快递企业融入上游制造产业链。**推动快递出海。**引导邮政快递企业与跨境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，共同发展国际寄递网络。

6.4.3 推进交通邮政快递融合

推动在交通枢纽场站建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施。在重要交通枢纽实现邮件快件集中安检、集中上车，研究高铁快递，推动邮件快件多式联运，推进乡村邮政快递网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享。加快合作力度，推进农村快递服务，深入推进交邮合作，继续推进“交邮惠民”的示范工程建设，支持客运站场根据需要设立邮政快递作业设施，拓展邮政快递中转及收投服务，实现节点资源集约利用，提高农村物流网络节点覆盖率。深入推进邮快合作，打造“昆之城”驿站的特色品牌，支持邮政快递企业参与末端公共配送体系建设，鼓励邮政快递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，助力邮政业服务乡村振兴。

6.4.4 提升行业安全监管水平

夯实邮政快递行业安全基础。加强行业安全生产治理体系和治理能力建设，督促邮政快递企业严格落实主体责任，深化寄递安全综合治理。强化落实“三项制度”，巩固深化实名收寄专项整治成果，加强实名收寄信息系统、智能安检设备的配置和应用，全面推进“实名收寄、收寄验视、过机安检”制度落实，切实形成对末端网点涉枪涉爆、涉毒、危化品、非法出版物等问题齐抓共管、综合治理工作格局。全面启动委托执法工作，理清执法事项与流程，加大执法力度，行业运营秩序管理和风险防控能力进一步增强。

加强邮政快递智慧管理建设。推进行业信息化监管平台建设，建设昆山市邮政快递业一体化执法检查综合平台，通过先进的计算机和互联网技术手段，实现集综合展示、政企互动、监督检查、现场核查等功能于一体的行业监管平台，推动人防和技防高效结合，努力做到监管成本最小化和执法效能最大化，创新监管模式和方法，着力形成适应现代邮政业发展要求的治理方式。合理制定城市禁货区的范围及相关政策，促进货运交通安全有效运行。

专栏：智慧邮政建设重点

研究建设昆山市邮政快递行业一体化执法检查综合监管平台，全面推进信息化平台的广泛应用，通过该平台来实现人防和技防高效结合，创新安全检查方式方法，破解安全监管“人少事多”矛盾，全面提高日常检查和安全监管效率效能，推动行业治理方式向数字化转型。依托跨境电商产业园、千灯物流园等重点园区，进一步推广自动化分拣设施、机械化装卸设备。推动建设无人仓储，探索无人配送快递网络。推广智能冷库、智能冷链运输和智能冷链快递配送等基础设施。推进库存前置、智能分仓、科学配载、线路优化，实现信息协同化、服务智能化。推广智能安检、智能视频监控和智能语音申诉系统。加强对数字化管道、廊道等的研究探索，逐步提高数字化应用水平。做好邮政基础设施数字化建设过程中的统筹协调，避免重复建设，实现资源共享、信息互通。

促进邮政快递行业绿色转型。推广环保快递包装，鼓励电商、快递包装循环利用，在所有电商、快递末端网点和快递末端综合服务站点设置包装废弃物回收装置。继续推广使用电子面单，争取到“十四五”期末，全覆盖使用快递电子面单。推广使用符合国家快递车辆标准的新能源车辆，最大程度降低运输环节能耗。推进绿色仓储建设，鼓励和引导快递企业加大设施投入和技术改造，促进自动化分拣设备、机械化装卸设备、安全查验设备等推广使用，提升快递企业智能化、安全化水平。

第七章 打造高水平交通行业治理样板

加快智慧交通赋能，打造绿色交通和平安交通，深化机制改革，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，提升综合管理能力，打造具有昆山品牌的现代化交通行业治理体系。

7.1 加快智慧交通赋能

(1) 加快智慧设施建设

推进交通基础设施全周期数字化。实现规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化，推进 BIM 技术在交通基础设施全生命周期中的应用。布局建设重点路段、航段、桥梁、隧道、互通枢纽以及船闸等重要节点的交通感知网络，建设覆盖全市、泛在互联并总体适应行业管理服务需求的智能交通感知网络。

专栏：基础设施全周期数字化改造

推进 BIM 技术在交通基础设施全生命周期中的应用。建立适用于建设管理、养护管理与巡检、监测要求的昆山市公路、桥梁、轨道 BIM 信息模型。搭建“互联网+公路养护”平台系统，安装交通基础设施智能巡检系统，实现基础设施健康关键指标的快速定位与定量检测，推广后期检修过程的二维码全覆盖。

“十三五”期间，昆山已基本实现交通运输全天候监测覆盖，在“十四五”期间将继续推动信息基础设施与交通基础设施同步规划、同步建设、同步运维。对新建基础设施要求立项即接入“大

数据资源中心”，数据定期上云。对已建重要交通基础设施（包括桥梁、隧道等）进一步完善布局数字化感知网络，提升安全巡查的覆盖范围，实现交通基础设施数字化安全扫描。

建设融合高效智慧交通基础设施。推进 5G 技术、视频识别、区块链、云计算、北斗定位导航、先进感知系统等新技术在交通运输领域的深度应用，全面完成 TECC 一体化平台建设。加快智慧公路、智慧航道、智慧港口和智慧枢纽建设，围绕苏州市域 S1 线建设，建设智慧轨道交通系统。

提升智慧交通科技创新能力服务。探索车路协同应用场景落地和试点，建立智能交通服务样板工程。推动 5G 在养护巡查、交通执法等行业监管领域应用，推进 5G 覆盖交通基础设施，在重要交通枢纽设立 5G+ 体验示范区。

专栏：智慧交通通信网络建设重点

推动交通运输基础设施与公共信息基础设施协调建设，逐步在主干道路、骨干航道和铁路重点路段、重要综合客运枢纽及港口场站等实现支持固移结合、宽窄结合、公专结合的网络接入能力。推动交通专网与“天网”“公网”深度融合，推进车联网、5G、卫星通信信息网络等部署应用，加快实现交通“天上一张信息网”和“地上一张设施网”的信息互通。

（2）打造智能运输服务

完善公众信息服务平台。提升交通信息挖掘和服务水平，加强多平台信息数据的交互与共享，促进数字资源的整合，围绕出

行链不断优化完善信息服务，提供全方位的出行信息。提升物流信息服务能力。对接物流公共信息平台，与长三角一体化示范区及上海、苏州市区物流信息系统相互连接。

专栏：智能运输服务重点任务

建设“数字交通存储云”。“十四五”期间主要实现交通政务“上云”。市级新建交通政务信息系统原则上部署在政务云交通专有云区，现有在用交通政务信息系统逐步向专有云区迁移。以“集中+分布”为建设原则，以政府购买服务的方式，在做好云资源需求分配、应用系统部署上线和迁移等服务保障工作的前提下妥善“上云”。

完善“大数据资源中心”。提升现有大数据资源中心运营能力。全面梳理全市交通运输行业数据资源，编制全市交通运输业统一的数据资源目录，开展数据资源目录合规性检测，形成数据资源目录采集、更新和发布机制。

归集行业数据资源，完善数据治理机制，提升数据质量和使用价值，推进数据交换共享，深入开展大数据分析应用。在确保国家安全、企业和个人合法权益前提下，优先满足与民生紧密相关、具有社会效益的数据开发需求，促进交通大数据价值的发掘和利用。

（3）提升治理智慧水平

提升交通运行在线监测能力。规范交通执法管理，探索“一体化+智慧执法+信用监管”综合执法模式。推进决策支持管理，

提供城市交通拥堵预警及疏散方案决策支持。预测预警智能化，完善应对突发事件的机制。**提升交通大数据的运用水平。**加大新技术的应用水平，开展智能化视频分析研究，为行业监管提供智能化科技支撑。

专栏：行业治理数字化改造工作建设重点

围绕交通运输管理部门承担的职能，推进行业管理数字化、高效化。

行政监管执法。加强公路、港航、交通工程等各业务领域的数字化监管、信用信息系统的整合完善，形成交通运输统一的执法管理与服务平台，打造全流程、全方位的综合交通执法管理与服务链条。提升现场执法掌上执法率，全面对接执法监管系统。推进现场执法人员的智能执法终端的配备，切实形成数据服务一线现场的精准执法模式。

行业监测分析。形成动态感知、全面覆盖、泛在互联的交通运输运行监控体系，实现对交通基础设施、交通运输生产、交通经济运行、交通产业发展状况的全方位监测。在数据监测分析的基础上增强对宏观经济和综合交通发展趋势的研判，开展发展质量评价、主要指标预测等工作，将数字化贯穿决策、执行、督查、反馈全过程。建设绿色交通运输能耗管理应用系统，整合运输能耗统计监测和货车物流链可视化展示，营运车辆能耗信息采集和统计分析，港航水运能耗信息采集等功能，实现“双碳”目标。

综合应急指挥。继续完善现有的交通运输应急指挥中心，充

充分利用互联网技术，建立跨部门联防联控体系，以铁路沿线、易拥堵路段、地质灾害和事故多发路段、人流密集站场、交通在建工程等为重点，加强公安、安监、气象、国土等部门间的信息共享和协调联动，强化应急处置、应急通信、视频会商和应急指挥，确保应急现场可视、指挥通话顺畅，做到快速响应、高效处置。

7.2 推动绿色交通建设

促进交通运输行业降碳减排，推动形成绿色交通发展新格局，全面推进交通运输行业“碳达峰”“碳中和”。完成一批近零碳交通示范项目建设，行业能源消费结构进一步优化、综合能效进一步提升、基础设施碳汇能力进一步增强，行业碳减排能力建设取得明显成效。

（1）推进绿色廊道建设

打造绿色交通廊道。继续巩固完善“三沿一线”包括国省道、铁路、航道的环境整治成果。加强推进苏昆太生态防护廊道、张家港生态旅游廊道等国省道及铁路、航道的沿线廊道打造，助力“美丽昆山”建设。推进交通生态保护，新建公路水路推行生态环保专项设计，已建设施推广生态修复机制。

（2）加强资源集约利用

重视资源集约节约利用。推进交通设施科学选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，减少土地分割，改扩建和升级改造工

程充分利用既有走廊。积极推进取土、弃土与造地、复垦综合措施，因地制宜采用低路基、以桥代路、以隧代路等措施，提高土

地节约集约利用水平。**推进老旧设施更新利用。**充分利用旧路进行改建，按照集约化要求对现有码头继续推进功能调整。优化港口码头布局，遵循“减量化、再利用、资源化”原则，积极探索交通运输循环经济的实现。**促进资源综合循环利用。**积极推动废旧路面、沥青等材料再生利用，旧面层与旧基层的回收率分别达到90%和30%。推广钢结构的循环利用，扩大煤矸石、矿渣、废旧轮胎等工业废料和疏浚土、建筑垃圾等材料的综合利用。

（3）加强污染防治工作

开展现有码头扬尘治理。完成全市码头视频监控系统全覆盖，对重点区域做好扬尘情况监控。完成全市易起尘码头粉尘在线监测系统建设。形成码头扬尘管理工作机制，联合应急指挥中心、执法大队等部门制定码头扬尘监控巡查机制。**严格工程建设过程防污。**加大基础设施建设与改造过程中扬尘污染、噪音污染的防治。**推广节能环保先进技术。**积极推广应用温拌沥青等技术，全面推广节能灯具、智能通风控制等新技术与新设备。

（4）推进“碳达峰”与“碳中和”

推广应用新能源与清洁能源运输装备。鼓励新增和更换城市公交、港口作业机械、港内车辆和拖轮、货运枢纽（物流园区）作业车辆、交通工程施工机械、公路、港航和海事巡查装备等优先使用新能源和清洁能源。严格实施道路运输车辆和营运船舶燃料消耗量限制准入制度。

加强新能源与清洁能源基础设施建设。统筹布局交通基础设

施网络和运输装备的新能源与清洁能源供给网络，加快推动充电设施建设。

提升基础设施碳汇能力。开展公路沿线、枢纽互通区、港区、航道用地绿化工程，建造碳汇林、种植碳汇草，提高交通基础设施的固碳能力和碳汇水平。

专栏：强化节能减排技术应用

加快交通工具的节能减排。严格实行营运车辆燃料消耗量准入制度，继续实施甩挂运输试点工作。继续推进 LNG、LPG 汽车应用，鼓励使用新能源汽车。推动电动公交的应用，至“十四五”期末，新能源公交车占总公交车辆的 90%。加快推进船型标准化，依法强制报废超过使用年限的船舶，研究提升 LNG 动力内河船舶改造技术的途径方法。

推广应用节能环保先进技术。积极推广温拌沥青等技术应用，在桥梁、隧道等交通基础设施中全面推广节能灯具、智能通风控制等新技术与新设备。全面推广船舶使用岸电技术，减少废气排放量。引导港口企业分货类引进先进技术，优化装卸工艺和设备选型，优先采用低能耗、低排放、高效率的装卸设备。

7.3 强化平安交通发展

(1) 完善制度落实责任

继续完善安全生产工作制度。督促企业完善安全管理责任体系，建立与岗位相匹配的全员安全生产责任制，夯实安全管理责任。推进领导督查交办单机制。**深入推进安全生产专项整治。**紧

扣“务必整出成效”和“两个不放松”的目标要求，持续巩固安全生产专项整治“一年小灶”的成效成果，扎实推进交通运输道路和水上安全生产专项整治“三年大灶”。

（2）打造综合执法标杆

深化综合执法改革。实施并轨监管机制，根据城市及区镇发展特征，实施网格化与专业化并行的交通监管机制。贯彻落实交通运输综合行政执法队伍素质能力提升三年行动要求。**加强行业综合监管。**完善综合行政执法平台，构建交通综合执法监测数据体系。**提升综合执法效能。**严格对照权力清单，持续拓宽权力项办案类别，精准定性违法违规行为。**推进多部门联合执法。**积极联合公安、城管、应急、市场监管等部门，全面落实行政执法责任制与责任追究制，打造具有昆山特色的高质量执法品牌。

（3）强化安全监管水平

加强重点领域安全生产监管。继续严控道路“两客一危”运输安全，严防普货夹带危货、无资质运输的违法行为。完善危货道路运输全过程监管，强化区镇网格化管理检查。**强化重要节点的安全隐患排查。**对公路桥梁、施工路段、轨道交通、公共交通、桥下空间及道路沿线重要节点加强检查。

（4）提升应急救援能力

完善应急救援机制。成立交通运输突发事件应急小组，建立应急组织保障体系。进一步强化应急联动处置机制，完善各综合应急救援组织的交流联络机制，提高应急联动的能力。**提升应急**

救援能力。加强公路水路应急救援专业装备配备和资金保障，加快公路应急基地的建设，完善养护工区的布局，至“十四五”期末，完成水上8个卡口的建设。持续推进道路危化品运输、水上交通、交通工程等重点领域的“红蓝军”对抗演练。

7.4 提升综合管理能力

(1) 深化机制体制改革

深化政务体制改革。进一步加大交通领域简政放权力度，减少不必要的审批手续。推进网上办理和窗口集中办理，推动不见面审批。**多部门协同联动监管。**配合建立部门间信息共享、协同监管和联合奖惩机制，形成全过程监管体系。大力推进“互联网+监管”，配合省厅逐步形成全省联网、全面对接、依法监管、多方联动的监管新格局。推行“双随机、一公开”的监管模式，规范事中事后监管。

(2) 加强规划管理

“十四五”期间交通规划应由以往的“开发导向”向“开发与保护导向”角度转变。交通规划要处理好与国土空间的关系，有效指导交通基础设施的规划选址和空间落地，提升交通规划与国土空间规划的融合度。建立规划定期反馈修编机制，指导规划目标和规划重点的调整，形成规划的滚动调整机制。

(3) 提升养护水平

保障道路桥梁检测经费。建立科学合理的道路养护经费增长机制，保障养护资金投入。科学制定道路大中修、改造计划，纳

入项目综合决策平台，分类分批实施。**加强农村公路管养。**统一协调农村公路建管养工作，区镇农村公路管养经费在政府财政预算中单列。市级提高农路管养经费补助标准，实施差异化补助，补齐薄弱区镇短板。**发展现代养护技术。**深化公路预防性养护研究，加大港口航道设施的现代防护管养力度。适当延长养护承包合同周期，提高养护企业积极性，对区镇级小体量企业从市级层面引导实施大片区养护管理实践。

专栏：提升农村公路养护水平

完善农村公路建管机制。推动出台《昆山市深化农村公路管理养护体制改革实施方案》和《昆山市农村公路“路长制”的实施方案》。加强农村公路管养资金保障，区镇农村公路管养经费在政府财政预算中单列，实施差异化补助，补齐薄弱区镇短板。多角度探索县道日常养护第三方考核机制，适当提高农村公路提档升级建设资金省级补助标准和养护补助标准。保障检测经费，开展桥梁定期检测。创新多种养护模式，尝试对不同行政等级道路组成的农村公路骨干路网实行集中统一养护，探索破除传统国省干线公路和农村公路养护界限，合理划分养护区域，对区域内的国省干线公路和农村公路实施一体化养护。

提升农村公路养护技术。推进农村公路养护规范化发展，完善农村公路养护技术标准，推广低成本、高效率、标准化、易操作养护技术。制定农村公路小修保养、大中修工程技术规范、操作规程等。推进农村公路养护市场化改革，建立政府与市场合理

分工的养护生产组织模式，提高养护专业化、机械化、规模化水平。深化农村公路预防性养护研究，延长农村公路寿命周期。定期举办农村公路养护技术培训，利用冬季工程施工淡季，分期分批培训，全面提高农村公路养护人员的技术水平。

（4）打造品质工程

深入开展品质工程建设。开展“平安百年品质工程”质监行动，贯彻执行公路水运工程新程序、新标准及新要求。**继续推进“平安工地”建设。**持续开展公路水运工程建设安全生产专项行动，强化建设安全风险管控，加强施工安全隐患治理。

（5）完善港口管理

推进港口码头综合整治。加强全市码头安全监管，完成纳规提升码头的整改验收及发证工作，做好码头安全、环保长效管理。**加强全市码头安全监管。**做好各类码头企业整改工作，针对码头企业存在的安全问题进行立案处罚。定期开展码头水域联合应急演练。

（6）强化海事治理

强化动态管控，推进水上监管模式转型。全面建立船舶进出港电子报告制度和诚信管理目录。全面掌握辖区船舶动态，建立和完善违规船舶协查联动机制和重点船舶跟踪检查机制。**强化规范管理，推进业务标准化改造。**探索建立动态执法、静态管理和行政管理的标准化作业程序、记录体系和审核程序等，不断提高水上交通管理质量。推动水上交通安全单向管理模式向多元共治

模式的升级。

(7) 发展驾培维修管理

推动驾培行业“先学后付”服务。加大驾培行业“先学后付”服务实施力度，推广“智慧驾培”与第三方资金托管模式并行。**推进维修管理。**深入推进机动车维修经营备案制，认真贯彻《机动车维修管理规定》。鼓励企业向品牌化、专业化、连锁化发展。

(8) 加强法治建设

加强法治建设宣传。加强综合业务的培训力度，常态化开展执法练兵活动。严格落实“谁执法谁普法”的普法责任制，深入开展“法律八进”活动和以案释法工作，推进全行业普法和守法。

(9) 激励人才队伍

推进行业文明建设。大力实施交通文化创建工程、深化品牌建设，加大先进典型培养力度，提升交通职工文化素养。**优化人才培养机制。**推进人才引进、评价、激励、使用体系建设，完善容错纠错机制等配套制度和激励举措，激励干部担当作为。

第八章 保障措施

8.1 政策保障

建立权责匹配的政策保障体系。围绕交通运输发展重点和薄弱环节，加强政策支持、扶持和引导。进一步加大公路、铁路、干线航道建设的推进力度，出台相关支持和引导政策。同时协调相关部门出台交通需求管理政策，平衡供需，引导交通运输向良性发展。强化对交通发展的资金和土地保障政策，突出政府主导作用，争取省级、苏州市级财政的政策支持，落实市级、区镇财政投入责任。

8.2 资金保障

积极筹措资金。力争将重大项目列入国家、省等有关规划，最大限度地争取上级财政支持和各项税费优惠政策待遇。坚持以政府为导向，加大市级财政投资力度，落实交通基础设施建设政府资金投入，完善财政资金保障制度。**拓展交通投融资渠道。**创新综合交通运输体系发展的投融资模式，形成多层次、多元化投入格局。

8.3 土地保障

强化交通建设用地保障。强化政府土地储备等集中统一管理措施的实施力度。将交通基础设施建设纳入国土空间规划中统筹考虑，保障重大项目的用地指标。**加强用地效益评估和用地批后管理。**定期对土地利用效益进行评估，切实保障土地使用功能与城市规划要求相符。

8.4 人才保障

多层次多渠道培养优秀人才。加快建立一支数量充足、素质优良的综合运输人才队伍，加强与大专院校的合作，打造全面发展的复合型人才。**加强高素质人才引进。**着重引进各类高层次科技人才、高技能实用人才和高素质管理人才，建立高级人才引进和留住机制。

附表 1

昆山市轨道交通“十四五”建设项目表

序号	项目名称	建设性质	建设时限	项目预算（万元）
1	苏州市域轨道交通 S1 号线	续建	2018-2023	2993420
2	昆山轨道 K1 线	新建	2024-2027	2000000
3	沪通铁路二期	新建	2023-2025	50000
4	新建陆家浜铁路货场工程	新建	2020-2022	35989
5	苏锡常城际	新建	2023-2026	——
6	苏淀沪城际	新建	2024-2027	——
7	苏州市轨道交通 9 号线	新建	2023-2028	——
合计				5079409

附表 2

昆山市道路“十四五”建设项目表

编号	项目名称	建设性质	项目位置及建设规模	建设时间(年)	项目预算(万元)
1	339 省道昆山巴城至高新区段改扩建工程/古城路(常嘉高速至 312 国道)快速化改造工程	改扩建	项目位于高新区、巴城镇,北起萧林路,南至 312 国道复线,全长 7.6 公里。	2023-2025	450975
2	沪宜高速公路昆山北互通	新建	项目拟在沪宜高速处增设昆山北互通。项目建成后可服务昆山东北片区对外出行,实现昆山东北部与高速公路的互联互通。	2023-2025	80000
3	256 省道昆山北段改扩建工程	新建+改扩建	项目北起昆太界,南至城北大道,全长约 5.6 公里(不包括航道范围),一般段采用双向四车道布置,城镇段采用主四辅二布置。	2023-2025	91019
4	常嘉高速锦溪互通连接线工程	新建	项目位于锦溪镇,新建连接线,连接规划锦溪大道,工程全长约 6 公里,双向四车道布置。项目建成后将进一步增加锦溪镇利用高速公路出行的便捷性,同时带动区域经济和旅游发展。	2023-2025	132876
5	常嘉高速锦溪互通新建工程	新建	项目拟在常嘉高速锦溪服务区处新增高速公路出入口一处。	2023-2025	62235
6	外环节点(紫竹路-金阳路)改造工程	改扩建	项目位于昆山开发区、周市镇,西起紫竹路,南至金阳路互通,全长约 19.1 公里,双向六车道布置,主要对景王路、洪湖路等重要节点进行改造,机动车道及非机动车道进行改造,补充完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2021-2023	440790
7	蓬溪南路改造工程	新建	项目位于开发区待建陆家浜货场周边,北起瘦西湖路,南至陆家浜货场出入口,全长 420 米。双向四车道布置,涉及下穿高铁。	2021-2022	9297
8	生活垃圾焚烧发电厂进场道路	新建	项目位于沪宜高速与 S256 交叉节点东南象限,全长 870 米。主要涉及西侧道路改造,西起 S256,东至发电厂地块红线。	2021-2022	6661

9	昆山专业足球场周边配套道路工程	新建	项目位于开发区（景王路-东城大道）区域，全长约 3.45 公里。主要包含：1.规划二路北起前进路，南至浣花塘路，全长约 1.2 公里；2.蓬莱路西起规划二路，东至钱塘江路，全长约 350 米；3.浣花塘路南起景王路，东至钱塘江路，全长约 900 米；4.栈泾路西起东城大道，东至钱塘江路，全长约 1 公里；5.接驳站及公交首末站。	2021-2023	29365
10	青阳北路（青阳大桥-常熟交界）改造工程	改扩建	项目位于周市镇，北起常熟交界，南至昆太路，全长 11 公里，周市大桥以南段双向六车道，周市大桥以北段双向四车道，包括周市大桥以南段中环下穿节点和老路改造，补充完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施；周市大桥以北段，对老路进行养护，完善交安、照明、监控等附属设施。	2021-2023	85154
11	中华园路接金阳路工程	新建+改扩建	项目位于昆山开发区、陆家镇，本次实施两侧接线部分，连通综保区青阳港东西两侧部分，打通断头路，同步实施南科路，并完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2021-2023	64525
12	沿沪大道对接胜利路工程	新建+改扩建	项目位于花桥经济开发区，北起绿地大道，南至省界。昆山境内总长约 2 公里，双向四车道布置，涉及昆山、上海青浦区两地，按二级公路标准建设，新建跨吴淞江大桥一座。	2021-2023	30384
13	柏庐路（312 国道-台玻路）南延工程	新建+改扩建	项目位于高新区、张浦镇，北起 312 国道，南至台玻路，全长 2 公里，双向六车道布置，按城市主干道建设标准，同步完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2021-2023	80128
14	祖冲之路南延工程	新建+改扩建	项目北起前进路，向南跨娄江，改造利用市场路，止于娄奥路，全长 3.2 公里，双向六车道布置，按城市主干道建设标准，江浦路节点采用下穿隧道方案，改造利用市场路，同步完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2021-2023	131844
15	花园路（江浦路-水秀路）改造工程	改扩建	项目位于高新区，西起江浦路，东至水秀路，全长约 1.7 公里，双向四车道布置，按照城市次干路兼二级公路标准设计，对现状老路路基、路面、桥梁进行改造，同步完善雨污水、照明等附属设施。	2021-2023	27488

16	合兴路西延(合兴路铁路桥-安康里小区)新建工程	新建	项目位于高新区,东起合兴路铁路桥,西至安康里小区,全长约1.1公里,双向四车道布置,按照城市次干路兼二级公路标准建设,新建路基、路面、桥梁,同步实施新闻路南延至合兴路,包括雨污水、照明、监控等附属设施。	2021-2023	23376
17	黄浦江路南段改扩建工程	改扩建	项目北起友谊路,南至外环机场路,全长6.6公里,按一级公路兼城市主干道设计,全线高架+地面辅道布置,元丰路节点下穿改造,机动车道、非机动车道改造,局部补充完善非机动车道、人行道、绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2021-2024	284821
18	轨道S1线道路恢复与综合整治工程	改扩建	对轨交S1线沿线破损的道路进行恢复改造及综合提升(以前进路为主)。	2021-2023	200000
19	马鞍山路(长虹大桥-环湖路)养护改善工程	改建	项目东起长虹大桥,西至环湖路,全长约11公里,全线维持现状双向四车道三块板断面,交叉口进行渠化展宽。按城市主干路标准完善路面,并精细化改善沿线交通组织、公交站台和人行过街等附属设施。	2021	15500
20	强胜路接312国道工程	新建	项目涉及昆山、苏州园区两地,拟打通跨区域断头路,全长约1.2公里。	2022-2023	24214
21	震川西路(古城路-环城西路)改造工程	改扩建	项目位于巴城镇,西起昆山和苏州园区交界、东至十五甸互通,全长约3.6公里,双向6车道标准,主要对新城路等节点进行优化改造,同步完善非机动车道、人行道、绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2022-2023	63352
22	中华园路接望江路工程	新建	项目涉及昆山、苏州园区两地,拟打通跨区域断头路,全长约1.9公里。	2022-2023	73000
23	马鞍山路(亭林路-白马泾路)改造工程	改建	项目西起白马泾路,东至亭林大桥。全长约1.17公里,全线拓宽至双向六车道,交叉口进行渠化展宽。按城市主干路标准完善路基路面,改造桥梁2座,新建通道2处,并精细化改善沿线交通组织、公交站台和人行过街等附属设施。	2022	23000
24	祖冲之路南延工程(二期)	新建	项目位于高新区,北起朝阳路,南至中华园路,全长约1.2公里。向南依次与京沪高铁、沪宁高铁、京沪铁路交叉后与中华园路平交,同步完善路基路面、桥涵、铁路设备、雨污水管、照明、景观绿化修复、交安附属配套设施。	2022	59390

25	洞庭湖路北延工程	新建	项目南起盛帆路、北至翠微路，全长约 1.76 公里，双向六车道布置。	2023-2025	15000
26	金融大道对接春天大道工程	新建	项目位于青浦区北部，连接上海青浦区与江苏昆山市。西起金融大道-金捷路交叉口，东至春天大道-塞纳大道交叉口，里程长约 1.4km，其中青浦境内约 0.7km，昆山境内约 0.7km。沿线包括两座桥梁。	2023-2024	6000
27	长江南路快速化改造工程	改扩建	项目北起机场路，南至新乐路，全长约 9 公里，拟对全线进行快速化改造。	2023-2025	160000
28	白马泾路(中华园路-中环南线)快速化改造工程	新建	项目位于高新区，北起中华园路，南至中环南线，全长约 2.5 公里，构建昆山中环与昆山南站之间的快速通道。	2023-2025	168000
29	玉溪大道接新太路工程	新建	项目起点位于玉溪路与机场路交叉口，向东南方向延伸与青浦区新太公路连接，昆山境内全长约 0.8km，双向四车道，城市次干道标准(一级公路荷载)。项目建成后对于强化昆山千灯镇与青浦白鹤镇交通设施互联互通，完善地区路网，改善地区交通有着促进作用。	2023	17000
30	锦周路(甫澄路-星塔路)改造工程	改扩建	项目位于周庄镇，北接甫澄路，南至星塔路，全长约 2.4 公里，拟进行提升改造。	2023	15000
31	绿地大道东衔接兆丰路工程	新建	项目位于花桥镇，起点位于京沪高速花桥收费站，终点位于兆丰路，全长约 0.6 公里。	2022-2024	9000
32	中华园路(江浦路-黄浦江路)改造工程	改扩建	项目位于高新区、开发区、陆家镇，西起江浦路，东至黄浦江路，全长约 10 公里，采用快速路标准设计，以主六辅四断面为主。	2023-2024	386000
33	大桥路(同周公路-市界)改造工程	改扩建	项目位于周庄镇，起点为同周公路，终点为昆山市界，全长约 5.3 公里。	2023-2025	100000
34	寰庆路北延工程	改扩建	项目位于高新区，起点为中环北线，终点为城北大道，长度约为 1.3 公里，拟采用互通等形式进行快速联系。	2023-2025	175091
35	东城大道跨吴淞江大桥改造工程	改扩建	项目位于花桥镇、千灯镇，结合吴淞江航道整治工程，对现状吴淞江大桥进行改造提升，全长约 1.1 公里。	2023-2025	70000
36	新城南路(马鞍山路-元丰路)改造工程	改扩建	项目位于高新区、巴城镇，北起马鞍山路，南至元丰路，总长约 7.5 公里，节点下穿铁路，上跨京沪高速等。	2023-2025	150000
37	城北大道祖冲之路节点改造工程	改扩建	项目拟增设上跨桥和匝道，提高城北大道祖冲之路节点交通通行效率。	2023-2025	11000

38	萧林路（东方路-黄浦江路）改造工程	改扩建	项目位于周市镇，西起东方路，东至黄浦江路，全长约 500 米，对老路进行拓宽改造，同步完善雨污水、照明等附属设施。	2023-2025	2000
39	中华园路江浦路节点改造工程	改扩建	项目位于高新区，拟对中华园路江浦路进行改造，提高昆山中环与高速公路快速通行效率。	2023-2025	50000
40	萧林路（江浦路-柏庐路）改造工程	改扩建	项目位于高新区，现状道路断面为主四辅二断面，辅道利用率较低，主线拥堵比较严重，交叉口渠化不到位，本次改造范围为江浦路至柏庐路，全长约 3.95 公里。	2023-2025	8000
41	同周公路快速化改造工程（崧泽大道昆山段快速化工程）	改扩建	项目西起昆山吴江界，东至沪昆交界，双向六车道布置，全长约 28.5 公里，局部节点快速化改造。项目建成后将有力推进锦淀周一体化，做实昆山旅游度假区，推动建设富有江南水乡特色的昆山滨湖城市副中心。	2023-2025	1000000
42	中环南线东延工程	改扩建	项目西起陆家镇童泾路，东至东城大道，全长约 3 公里，主线双向六车道布置。项目建成后将打造中心城区与花桥地区间快速通道，实现中环与外环之间的快速高效连接。	2023-2025	240000
43	炎武大道对接曙光路工程	新建	项目位于淀山湖镇，北接炎武大道，南连曙光路，全长 3.9 公里。	2024-2025	70000
44	寰庆路（城北大道-相石公路）北延工程	改扩建	项目位于高新区、巴城镇，南起城北大道，北至相石公路，全长约 7.5 公里，同步完善雨污水、照明等附属设施。	2024-2025	65000
45	嘉青昆快速路工程	新建	项目南起曙光路（省界），北至机场路，长度约 14 公里，快速路标准。	2024-2025	720000
46	长江路（G312-机场路）快速化改造工程	改扩建	项目北起 G312，南至机场路，是两环四联八射快速路重要组成部分，全长约 7.5 公里，快速路标准设计。	2024-2025	250000
47	迎宾路（青阳路-太仓界）改造工程	新建+改扩建	项目位于周市镇，西起青阳路，东至太仓界，全长约 2.9 公里，同步完善雨污水管、照明、景观绿化修复、交安附属配套设施。	2024-2025	18000
48	青阳港高速保通桥接线工程	新建	本项目是申张线高速保通桥两头接线工程，主要作为综保区内部分通道，长度约 2.4 公里，双向四车道布置。	2024-2025	12000
49	城北大道黄浦江路节点改造工程	改扩建	现状黄浦江路与城北路为 1/4 苜蓿叶不完全互通,本项目拟完善新建匝道、主辅路等，提高交通转换效率。	2024-2025	40000
50	长江北路（中环北线-昆常交界）快速化改造工程	改扩建	项目位于周市镇，南起中环北线，北至昆常交界，长度约 16 公里，快速路标准设计。	2024-2025	528000

51	常嘉高速吴淞江出入口扩容改造工程	改扩建	项目位于高新区，拟对现有吴淞江出入口进行扩容改造，提高交通通行效率。	2024-2025	35000
52	高新区互通连接线改造工程	改扩建	项目位于高新区，北起中华园路，南至高新区互通收费广场，全长约1.2公里，同步完善绿化景观、雨污水管、弱电、照明、监控等附属设施。	2024-2025	5000
53	盈湖路对接盈港路工程	新建	项目位于淀山湖镇，盈湖路现状双向四车道，东至曙光路断头。计划对接上海盈港路，昆山境内拟新建段长约4.2公里，双向四车道布置，	2025-2028	40000
54	白马泾路(马鞍山路-中华园路)南延工程	改扩建	项目位于昆山高新区，北起马鞍山路，南至中华园路，全长约2.8公里。	2020-2023	105443
55	朝阳路西延(合兴路-黑龙江路)改造工程	改扩建	项目西起合兴路，东至黑龙江路，全长3.2公里。	2020-2021	126800
56	景王路跨青阳港大桥	新建	东起秧浦路，西至黑龙江路，长约0.9公里。	2019-2022	65000
57	312国道苏州东段改扩建工程	改扩建	东起中环南线台虹路，西至前进路阳澄湖大桥，全长10公里。	2018-2023	534000
58	振新东、西路改扩建工程	改扩建	项目东起张浦镇馨德路，向西与长江路、花苑路平交，跨吴淞江后，止于江浦路。全长4.9公里，双向六车道布置。按照一级公路标准建设，一期实施馨德路至同舟路段2.1公里，二期实施同舟路至江浦路段2.74公里，包括跨吴淞江三级航道桥一座。	2017-2023	116971
59	港浦路(古城路-益德路)改造工程	改扩建	项目位于张浦镇，全长4.4公里，按一级公路兼城市主干路标准建设，西段：江浦路至古城路段，全长约1.9公里；东段：长江路至益德路，全长约2.5公里。	2019-2021	24370
合计					7827069

附表 3

昆山市航道“十四五”建设项目表

序号	项目名称	建设性质	相关建议	项目位置及建设规模	建设时限	项目预算（万元）
1	茆沙塘航道整治工程	改扩建	五级航道整治	北起杨林塘，南至老申张线，全长约 2.3 公里。	2022-2025	11000
2	申张线青阳港段航道整治工程	改扩建	三级航道整治	南起苏申内港线，北至苏浏线，整治航道里程 7.6 公里。	2018-2025	248300
3	苏申外港线航道整治工程	改扩建	三级航道整治	白砚湖 14 号标-则同港，全长约 4.9 公里。	2021-2023	4590
4	陈墓港航道整治工程	改扩建	七级航道整治	锦溪镇-汪洋荡口，全长约 3.0 公里。	2022-2025	3200
合计						267090

附表 4

昆山市港口“十四五”建设项目表

序号	项目名称	建设性质	项目位置	建设内容	建设时限	项目预算（万元）
1	巴城作业区	新建	七浦塘北岸、巴城镇石任公路西侧	新建 8 个 100 吨级泊位，占用七浦塘岸线 300 米，进出港航道岸线长度为 560 米。	2021-2025	5657
2	茆沙塘作业区	改扩建	茆沙塘东岸、杨林塘南侧	增设茆沙塘作业区西区，新增公用港口岸线 910 米。	2022-2024	--
3	恒力集团码头	新建	苏申内港线北岸、苏州绕城高速东侧	新增 4 个 1000 吨级和 8 个 500 吨级的泊位，岸线长度为 750 米。十四五期间推进码头前期审批工作。	2022-2028	--
4	周市粮食储备库码头	新建	昆北塘与金鸡河交汇河口，城北大道南侧，北岸为一期作业区	新增 2 个 500 吨级散货泊位，岸线长度 400 米。	2021-2025	700
5	张浦粮食储备库码头	新建	南塘河南岸，大直港以西，古城南路以东约 180 米处	新增 2 个 300 吨级泊位，泊位长度 112 米。	2022-2025	1100
6	苏浏线大众村码头	新建	银淞路 9 号，常嘉高速东侧，苏浏线南侧的娄江工业园港池内	新增 2 个 300 吨级散货泊位，泊位长度 112 米。十四五期间推进码头前期审批工作。	2022-2028	1200
合计						8657

附表 5

昆山市公共交通场站“十四五”建设项目表

序号	项目名称	建设性质	项目位置及建设规模	建设时限	项目预算(万元)
1	祖冲之路轨道枢纽站	新建	位于苏州市域 S1 线祖冲之路站, 结合商业建设, 总建筑面积 3600 平方米。	2021-2023	1000
2	白马泾路轨道枢纽站	新建	位于苏州市域 S1 线白马泾路站, 结合商业建设, 总建筑面积 3000 平方米。	2023-2025	500
3	顺帆路轨道枢纽站	新建	位于苏州市域 S1 线顺帆路站, 结合公园建设, 总建筑面积 3000 平方米。	2023-2025	500
4	展览中心轨道枢纽站	新建	位于苏州市域 S1 线展览中心站, 结合展览中心建设, 总建筑面积 4000 平方米。	2023-2025	1000
5	洪湖路综合车场	新建 (配建)	位于苏州市域 S1 线洪湖路轨道站, 结合工业邻里中心建设, 总建筑面积 30000 平方米。	2023-2025	15000
6	黑龙江路微巴枢纽	新建	位于苏州市域 S1 线黑龙江路站, 总建筑面积 500 平方米。	2023-2025	200
7	东部医疗中心微巴枢纽	新建	位于苏州市域 S1 线吴淞江路站, 总建筑面积 500 平方米。	2021-2022	200
8	花桥站轨道枢纽	新建	位于上海 11 号线、苏州市域 S1 线花桥站, 结合轨道枢纽建设, 总建筑面积 6900 平方米。	2023-2025	5000
9	常嘉高速-中华园路桥下 停车场	新建	位于古城北路以南, 中华园西路以北, 新建平面综合车场, 占地面积 5.1 公顷。	2021	1500
10	金鹰南首末站	新建	金鹰南侧地块。	2022-2024	500
11	富春江首末站	新建	蓬莱路北侧、富春江路西侧。	2023-2025	500
12	振新东西路路侧及桥下 停车场	新建	振新东西路亲和路西北角跨吴淞江大桥东引桥。	2021-2023	1000
13	足球场首末站	新建	东城大道东侧专业足球场。	2022-2023	2000
14	青阳路路侧微型首末站	新建	青阳路春晖路西南角。	2021-2022	1000
合计					29900

附表 6

昆山市公交专用道“十四五”建设项目表

序号	路名	起点	终点	长度 (km)	建设时限	项目预算 (万元)
1	前进路	古城路	东城大道	17.2	2021-2023	688
2	萧林路	博雅路	长江路	6.2	2021-2023	248
3		青阳路	洞庭湖路	3.3	2021-2023	132
4	朝阳路	白马泾路	青阳路	5.4	2021	216
5	中华园路	高速匝道	黄浦江路	9.6	2021-2023	384
6	绿地大道	薛赵路	外青松公路	7.9	2020-2021	316
7	白马泾路	创业路	萧林路	5.3	2021-2024	212
8	青阳路	迎宾路	金阳路	12.5	2021-2024	500
合计						2696