

长江三角洲地区交通运输更高质量 一体化发展规划

目录

一、规划基础.....	1
（一）发展现状.....	1
（二）形势要求.....	2
二、总体要求.....	3
（一）指导思想.....	3
（二）基本原则.....	4
（三）发展目标.....	5
三、以轨道交通为骨干构建一体化设施网络.....	6
（一）优化内联外通运输通道.....	6
（二）打造城际交通网.....	9
（三）构建都市圈通勤交通网.....	11
（四）强化综合交通枢纽衔接和辐射功能.....	12
四、建设世界级机场群和港口群.....	14
（一）构建协同联动的世界级机场群.....	14
（二）塑造港口群分工新格局.....	16
五、推进交通运输服务一体化.....	18
（一）提升客运服务能力.....	18
（二）提升综合物流服务能力.....	20
六、协同共建现代化智能交通系统.....	22
（一）率先探索建设下一代智能交通设施.....	23

(二) 提高智能化管理水平.....	23
(三) 打造一体互联的交通信息平台.....	24
七、推动交通绿色低碳可持续发展.....	24
(一) 深化运输结构调整.....	25
(二) 发展集约低碳运输.....	25
(三) 统筹交通污染治理和资源利用.....	25
八、构建一体化协同体制机制.....	26
(一) 建立交通一体化协同推进机制.....	26
(二) 推进重点领域体制机制改革创新.....	27
(三) 构建融合开放的市场管理体系.....	28
九、保障措施.....	29
(一) 加强组织领导.....	29
(二) 健全法规标准体系.....	29
(三) 推动重大项目实施.....	30
十、环境影响评价.....	30
(一) 环境影响分析.....	30
(二) 预防和减轻不良环境影响的对策措施.....	31
附图.....	32

为贯彻落实《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和《交通强国建设纲要》工作部署，指导长江三角洲（以下简称“长三角”）地区交通运输实现更高质量一体化发展，编制本规划。规划期至2025年，展望到2035年。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放以来特别是党的十八大以来，长三角地区交通网络进一步完善，运输服务水平显著提升，综合交通运输体系初步建成，交通一体化发展取得明显成效，总体适应长三角地区经济社会发展需要。一是一体联通的综合交通网络初步成型。形成了以高速铁路、高速公路和长江黄金水道为主的多向联通对外运输大通道和城际综合交通网络，高速铁路、高速公路和民用机场覆盖率显著高于全国平均水平。二是一体衔接的运输服务质量不断提升。客运一体化服务和货运保障能力显著增强，上海、南京、杭州等城市间基本实现城际客运高频次1—1.5小时快速通达，江海、铁水等多式联运积极推进，城际速递、同城物流等多样化、专业化物流模式快速发展。三是一体融合的业态模式深入探索。新业态新模式蓬勃发展，信息资源区域间共享共用稳步推进，交通与旅游深度融合，枢纽综合开发持续探索推进，枢纽经济发展效能初步显现。四是一体协同的体制机制持续完善。上海市、江苏省、浙江省、安徽省（以下称三省一市）在推动长三角一体化发展领导小组统筹指导下，依托长三角区域合作办公室，协调推进交通一体化发展，港航资源整合持续推

进，民航协同发展工作机制建立运行，一批跨区域的重大项目统筹衔接推进，货运车辆超限超载治理等交通联合执法行动机制加快完善。

对标更高质量一体化发展要求，目前长三角地区综合交通运输体系一体化发展水平仍待提升，与国土空间、人口分布、产业布局衔接适应能力有待加强。主要表现在：一是综合交通网络结构性矛盾突出。部分对外和城际通道能力不足，局部区域轨道交通网络覆盖不够、功能定位不准、标准层级不清，公路、内河航道待贯通或通而不畅等问题依然存在。二是枢纽分工协作水平和国际竞争力不强。港口、机场分工协作不足，综合交通枢纽衔接水平不高，上海国际航运中心现代航运服务功能有待加强。三是运输服务一体化水平亟待提升。同城化通勤化运输服务短板明显，全流程、一站式、一单制等模式发展不足，集装箱铁水联运比例偏低。四是一体化体制机制亟待健全。跨地区、跨部门规划建设运营等统筹协调力度不够，土地、空域等供需矛盾突出，资源集约节约利用效率不高，统一开放的运输市场尚未形成，信息不共享、政策不完善、标准不统一等制约因素依然存在。

（二）形势要求

当今世界面临百年未有之大变局，全球经济环境深刻变化，我国经济转向高质量发展阶段，长三角地区肩负着推进更高起点的深化改革、更高层次的对外开放等新使命，对综合交通运输发展提出新的更高要求。一是应对新一轮国际分工格局调整和更好服务国家

发展战略，要求构建更高质量的对外运输大通道，全面提升资源要素流通中转和聚集辐射功能，加强与共建“一带一路”、长江经济带发展等国家战略衔接协调，增强国际合作竞争能力。二是更好支撑引领区域人口经济空间布局调整，要求加快建设一体衔接的城际交通运输网络，推进城际交通快速化、通勤交通便捷化和城乡交通一体化，推动中心城市与周边城镇之间形成更加合理的层级结构，实现交通运输与城镇形态、人口布局协调融合发展。三是更好促进现代化产业体系构建和产业链分工协作，要求全面提升一体联动高效的物流服务功能，强化运输通道、运输服务和运输市场一体化发展，提高物流效率，降低物流成本，促进产业合理分工布局 and 深度融合发展。四是更好探索生态优先、绿色发展的新路子，要求加快转变交通运输发展方式，优化交通运输结构，倡导绿色出行，节约集约利用资源，推进交通运输绿色低碳发展。五是更好把握世界新一轮科技革命和产业变革新趋势，要求加快创新交通运输发展模式与组织运行机制，推进信息技术与交通运输深度融合，提升智能化水平，培育发展新动能。

二、总体要求

（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，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，按照党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持深化市场化改

革、扩大高水平开放，落实交通强国建设要求，紧扣“一体化”和“高质量”两个关键，以服务人民为中心，以互联互通为目标，以改革创新为动力，以打造“轨道上的长三角”为重点，坚持优化提升、适度超前的原则，加快推进长三角地区对外交通、城际交通、都市圈交通高效衔接和有机融合，提升港口群和机场群辐射能级，全面提高一体化运输效率、服务品质和融合水平，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，有效支撑带动长三角地区更高质量一体化发展，为更好引领长江经济带发展、更好服务国家发展大局奠定坚实基础。

（二）基本原则

分层布局、一体衔接。适应长三角地区城镇空间布局特征，以区域内超大城市、特大城市、大城市为重点，构建区域对外、城际、都市圈等不同空间尺度高效衔接的一体化、多层次综合交通网络。

服务为本、优化升级。积极适应个性化、多样化出行和新业态、新模式发展需求，优化交通网络布局和运输结构，全面提升运输组织水平，提供品质更优、效率更高、安全可靠的运输服务。

改革创新、融合高效。深化重点领域和关键环节改革，打破行政分割和市场壁垒，深度融合新技术新业态，推动各类要素高效配置和便捷流动。

生态优先、绿色发展。充分考虑生态环境因素，有效避绕生态环境敏感区域，降低交通运输对生态空间的占用和资源能源消耗，建设与生态环境相协调的绿色交通体系。

统筹协调、有序推进。强化地区间、部门间在重大政策、重大工程等方面衔接协调，统筹规划、设计、建设、运营、管理、维护各环节，充分考虑地区差异和运输需求，因地制宜、有序实施。

（三）发展目标

到 2025 年，以一体化发展为重点，在精准补齐发展短板基础上，加快构建长三角地区现代化综合交通运输体系。一体化交通基础设施网络总体形成，对外运输大通道、城际交通主骨架、都市圈通勤网高效联通，基本建成“轨道上的长三角”，铁路密度达到 507 公里/万平方公里，省际公路通达能力进一步提升，高速公路密度达到 500 公里/万平方公里，世界级机场群和港口群全球竞争能力显著增强。一体化运输服务能力大幅提升，中心城市之间享受 1—1.5 小时客运服务，上海大都市圈以及南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈内享受 1 小时公交化通勤客运服务，传统公共交通、城际客运与个性化、定制化客运服务有效衔接，运输结构持续优化，铁路和水路货运量年均增长率不低于 5%，现代化多式联运与城乡物流配送效率明显提升。一体化发展机制更加完善，三省一市协同共建机制更加健全，政策、标准等充分对接，城际轨道交通一体化运营管理机制取得突破，民航、港口一体化协同发展取得更大进展，运输市场一体化运行更为有效，形成交通一体化体制机制改革创新“长三角样板”。智能绿色安全发展水平大幅提高，大城市中心城区绿色出行分担率超过 65%，交通科技创新体系基本形成，信息服务基本实现共享共用，交通环境污染和排放联防联控取得积极成效，

资源利用效率明显提升。

到 2035 年，以更高质量发展为重点，全面建成供需能力精准匹配、服务品质国际一流、资源集约高效利用的长三角地区现代化综合交通运输体系，形成与国土空间开发、产业布局优化、人口要素流动、生态环境保护良性互动的发展格局，以上海为龙头的国际门户枢纽影响力辐射全球，以智能绿色为导向的交通科技创新水平领先世界，运输规则、标准规范、一体化机制引领国际。

三、以轨道交通为骨干构建一体化设施网络

以轨道交通为骨干，公路网络为基础，水运、民航为支撑，以上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等为主要节点，构建对外高效联通、内部有机衔接的多层次综合交通网络。**第一层，打造多向立体、内联外通的大能力快速运输通道**，统筹优化干线铁路、高速公路、长江黄金水道等内河航道、港口、机场布局，实现与国际、国内其他经济板块高效联通。**第二层，构建快捷高效的城际交通网**，依托快速运输通道，以城际铁路、高速公路、普通国省道等为重点，实现区域内部城际快速直连。**第三层，建设一体衔接的都市圈通勤交通网**，围绕上海大都市圈和南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈，以城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通、城市快速路等为骨干，打造都市圈 1 小时通勤圈。

（一）优化内联外通运输通道

依托沿海、京沪、京港台、陆桥、沿江、沪瑞等国家综合运输通道，加快构建长三角地区多向立体、内联外通的综合运输通道，

高效对接“一带一路”、京津冀地区、长江经济带和粤港澳大湾区。研究完善连云港—黄山、徐州（新沂）—丽水、盐城—阜阳、宁波—阜阳等区域综合运输通道。加大对贫困地区交通基础设施建设支持力度，统筹布局开发性铁路、高等级公路等交通基础设施，加强大别山革命老区对外通道建设，实施农村交通基础设施补短板工程，提高区域交通通达能力。

专栏一 综合运输通道布局
1. 连云港—温州运输通道。国家沿海运输通道的组成部分，对外连接海上丝绸之路、粤港澳大湾区、山东半岛和海峡西岸城市群，内部串联连云港、盐城、南通、上海、宁波、舟山、台州、温州等城市。 2. 连云港—淮北运输通道。国家陆桥运输通道的组成部分，对外连接丝绸之路经济带和中原、关中平原、太原等城市群，内部串联连云港、徐州、淮北等城市。 3. 徐州—上海（杭州）运输通道。国家北京至上海运输通道的组成部分，对外连接海上丝绸之路、京津冀地区以及山东半岛等城市群，内部串联徐州、蚌埠、滁州、南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海等城市，支线串联南京、湖州、杭州等城市。 4. 亳州—安庆（黄山）运输通道。国家北京至港澳台运输通道的组成部分，对外连接京津冀地区、粤港澳大湾区以及海峡西岸等城市群，内部串联亳州、阜阳、淮南、合肥、安庆等城市，支线串联铜陵、黄山等城市。 5. 上海—安庆（六安）运输通道。国家沿江运输通道的组成部分，对外连

接海上丝绸之路和长江中游、成渝等城市群，内部串联上海、南通、泰州、扬州、南京、马鞍山、芜湖、铜陵、池州、安庆等城市，北侧支线串联滁州、合肥、六安等城市。

6. 上海（宁波）—衢州运输通道。国家上海至瑞丽运输通道的组成部分，对外连接海上丝绸之路和长江中游、黔中、滇中等城市群，内部串联上海、嘉兴、杭州、金华、衢州等城市，南侧支线串联宁波等城市。

以提升高速铁路通道能力为重点，优化对外铁路布局，贯通沿海、沿江等高速铁路，充分发挥徐州经合肥至黄山高速铁路作用，完善长三角地区高速铁路环状布局，优化普速铁路网络。完善高速公路网络，强化公路对外互联互通。推进高速公路拥挤路段扩容改造，对高峰时段拥堵严重的国省道干线公路实施改扩建。充分发挥长江黄金水道功能，积极推进京杭大运河、江淮运河、芜申运河等高等级航道建设，完善高等级航道网。

专栏二 对外综合运输通道重点项目

（一）干线铁路

加快沪通铁路一期、宣城至绩溪铁路、黄山至池州铁路、沪通铁路二期、上海经苏州至湖州铁路、商合杭铁路等项目建设，规划建设上海经乍浦至杭州铁路（含杭州、绍兴枢纽联络线）、沿江高铁（武合宁、北沿江段）、南通经苏州嘉兴至宁波铁路（含如东延伸段）、湖州至杭州西至杭黄铁路连接线、宁波经台州温州至福州铁路、合肥至新沂铁路、镇江至宣城铁路、宣城至黄山铁路、金华至建德铁路、南京经滁州至蚌埠铁路、蚌埠经宿州至淮北铁路、衢州至建德铁路、

杭州经临安至绩溪铁路、阜阳经蒙城至宿州铁路、杭州湾货运铁路、临沂至新沂等干线铁路项目。有序推进沿淮铁路、黄山至金华铁路、温州经武夷山至吉安铁路、安康（襄阳）至合肥铁路、上海至宁波铁路、南京至杭州二通道规划对接和前期工作。

（二）国家高速公路和国省干线

继续推进G0321德上高速安徽段，G4012溧宁高速江苏溧阳至安徽广德段、浙江淳安段、景宁至泰顺段、安徽歙县至浙江建德段，G25长深高速建德至金华段等国家高速公路待贯路段建设。

推进G2、G15、G25、G42、G50、G56、G4211等国家高速公路以及国省干线公路低等级路段、拥挤路段扩容改造。

（三）干线航道

推进长江南京以下12.5米深水航道后续完善和长江口南槽航道一期工程建设。继续推进淮河出海航道三河尖至京杭大运河段工程。加快实施京杭大运河升级改造、杭甬运河宁波段三期建设及杭甬运河升级改造、京杭大运河杭州二通道北延工程。

（二）打造城际交通网

依托多向立体、内联外通的运输主通道，以上海为核心，南京、杭州、合肥、宁波为中心，强化沪宁合、沪杭、合杭甬、宁杭、沪甬、合安、宁芜安、甬舟等城际运输通道功能。加快高速铁路连接线、城际铁路建设，利用干线铁路富余运力开行城际列车，构建以轨道交通为骨干的城际交通网，实现中心城市间1—1.5小时快速联通。优化高速公路网络层次结构，加快省际高速公路建设，实施打

通省际高速公路待贯通路段专项行动，逐步实现相邻城市间高速公路直连。有序推进支线航道建设。集约节约利用通道、线位等资源，统筹推进铁路、公路、城市交通等合并过江、跨海。

专栏三 城际交通网重点工程

（一）城际铁路

规划建设上海至杭州铁路、南京至淮安铁路、南京至宣城铁路、杭州至丽水铁路、义乌至缙云段、合肥至池州铁路、宁波至舟山铁路、衢州至丽水铁路、扬州经镇江南京至马鞍山铁路（镇江至马鞍山段）、巢湖至马鞍山铁路、义乌至金华铁路、盐城经泰州无锡常州宜兴至湖州铁路等城际铁路，积极审慎开展磁浮高铁项目规划研究。

（二）省际高速公路

加快推进宁马、合宁、京沪等高速公路改扩建。有序实施江苏太仓—上海宝山、江苏泗洪—安徽蚌埠、江苏徐州—安徽宿州、江苏苏州—浙江台州、浙江安吉—安徽宁国、浙江长兴—江苏宜兴、江苏南京—安徽滁州、江苏南京—安徽广德、江苏盱眙—安徽明光、江苏徐州—安徽蚌埠、江苏南京—安徽和县、江苏徐州—安徽淮滨、江苏南京—安徽黄山等一批跨省地方高速公路建设。

（三）支线航道

实施连申线、徐宝线、徐宿连航道、通扬线、水阳江、沱浍河、沙颍河、合裕线、芜申线、江淮运河、德胜河、苏申外港线、苏申内港线西段、长湖申线、杭申线嘉兴段、乍嘉苏线、梅湖线、浙北高等级航道网集装箱通道等工程，推进杭湖锡线、瓯江、东宗线、曹娥江、钱塘江中上游等航道四级改三级，研究论证

浙赣运河等扩能提升工程。

（四）过江跨海通道

推进北沿江铁路沪崇段、轨道崇明线、南京市域快线18号线，南京地铁4、13、14、17号线过江通道，常泰、龙潭、苏通第二、崇海、南京七乡河、张靖、南京上元门、江阴第二、江阴第三、宁仪扬城际、南京锦文路、汉中西路、润扬、池州长江公路大桥、芜湖城南、芜湖龙窝湖、宿松、海口、池安、江口、梅龙、铜陵横港、铜陵开发区、芜湖泰山路、马鞍山龙山路、马鞍山姑孰、马鞍山九华路、马鞍山湖北路、马鞍山慈湖、安庆（第二）等过江通道建设。

规划研究沪甬、沪舟甬、东海二桥等跨海通道。

（三）构建都市圈通勤交通网

统一规划建设都市圈交通基础设施，加强中心城市与都市圈内其他城市的城际和市域（郊）铁路、道路交通、毗邻地区公交线路对接，加快构建上海大都市圈以及南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈1小时通勤网，完善昆山、嘉善等临沪地区一体化轨道交通系统。编制《长三角地区多层次轨道交通体系规划》，统筹研究都市圈范围内城际铁路建设，鼓励建设中心城区连接周边城镇的市域（郊）铁路，研究选择合理制式与周边毗邻地区衔接，充分利用既有干线铁路、城际铁路开行市域（郊）列车，有序推进中心城区城市轨道交通建设。提升轨道交通服务重要旅游景区的能力，研究规划水乡旅游线、黄山旅游T1线等项目。强化干线公路与城市道路有效衔接，因地制宜推进公共交通专用道建设和潮汐车道布设。加强静态交通能力建设和设施管理，分类优化城市中心区、枢纽周边

区域、旅游景区等重点区域停车设施布局。加强城市道路环线、联络线等建设，推进干线公路过境段、出入口路段升级改造，在城镇密集地区实施普通国省干线提质工程，提高部分路段建设标准，推进繁忙路段扩建、改线或立交改造。

专栏四 都市圈通勤交通网重点工程
（一）城际铁路 规划建设上海经苏州无锡至常州铁路、南京至马鞍山铁路、南京至滁州铁路、南京经仪征至扬州铁路、杭州至德清铁路、宁波至象山铁路、杭州下沙至长安铁路等城际铁路。 （二）市域（郊）铁路 规划建设上海机场联络线（含南站支线）、上海嘉闵线（含北延伸）、上海崇明线、上海南汇支线、上海市域17号线西延伸、金山至平湖、南京市域18号线、镇江市域句容至茅山线、温州市域S2线一期工程、温州市域S3线一期工程、台州市域S2线调整、合肥新桥机场S1线等市域（郊）铁路，实施一批既有铁路的市域（郊）功能改造。

（四）强化综合交通枢纽衔接和辐射功能

重点强化上海国际性综合交通枢纽功能，联动苏州、南通、嘉兴等打造国际门户枢纽集群，提升南京、杭州、合肥、宁波—舟山等枢纽国际服务水平。加快连云港、徐州、无锡、温州、金华—义乌、蚌埠、芜湖等全国性综合交通枢纽建设，强化淮安、湖州、阜阳等区域性综合交通枢纽衔接辐射带动作用，优化不同层次枢纽城市分工协作。

优化城市内客运枢纽站场层次功能与空间布局，以重要枢纽站场为依托，推动支撑对外、城际、都市圈不同空间尺度轨道交通同站布置，实现同站高效便捷换乘，具备条件的要实现同台或立体换乘。分类构建各层次站场集疏运网络，强化重要站场间快速直通。规划建设上海浦东、南京北站、杭州西站、合肥西站、合肥新桥机场站、宁波西站、苏州北站、温州东站等一批综合客运枢纽，推进上海浦东机场、南京禄口机场、杭州萧山机场、宁波栎社机场等既有枢纽改造升级，实现对外运输通道和城际交通网有机衔接。规划建设上海松江南站、南京仙林站等综合客运枢纽，实现城际交通网与都市圈通勤交通网一体衔接。推进长三角地区内各层次轨道交通网络融合发展，推动实现多网合一。

统筹推动物流枢纽建设，发挥长三角地区产业基础优势和物流枢纽经济要素聚集优势，整合区域内干线运输、区域分拨、多式联运、仓储服务、跨境物流、城市配送等物流服务资源，促进物流与制造、商贸等产业融合创新发展，培育物流、信息、金融等高度融合的服务新业态。强化区域内物流枢纽功能错位与协同发展，推动枢纽间通过多种方式建立业务运营协作机制，加强标准协同和信息互联互通。加快推进长三角地区多式联运特别是铁水联运体系建设，推进重点港区进港铁路规划建设。

专栏五 综合交通枢纽重点工程
（一）综合客运枢纽
推进上海虹桥综合交通枢纽、上海浦东综合交通枢纽、上海松江南站、上海新

杨行站、南京北站、南京禄口机场站、杭州西站、杭州萧山机场站、钱塘新区站、宁波西站、宁波慈溪站、宁波栎社机场站、新合肥西站、合肥新桥机场站、南通西站、苏州南站、徐州东站、江东站、金义站、湖州东站、绍兴北站、绍兴东关站、台州中心站、台州机场枢纽站、温州东站、金华枢纽扩容改造、丽水高铁站、嘉兴南站、衢州西站、芜湖宣城机场、芜湖高铁北站、阜阳高铁西站、阜阳机场站、新安庆西站、安庆机场站、黄山高铁北站、六安站、宣城站等综合客运枢纽建设或改扩建。

（二）货运铁路专用线和支线

推进上海港外高桥港区装卸线、上海港南港支线、上合组织（连云港）国际物流园专用铁路、国家东中西区域合作示范区（徐圩新区）产业区专用铁路、南通洋吕铁路、南通港通海港区至通州湾港区铁路专用线二期工程、盐城港大丰港区支线铁路、连云港徐圩港区铁路支线、苏州太仓港铁路专用线、苏州张家港铁路专用线、钱塘新区货运铁路、宁波穿山港铁路、乐清湾港区铁路支线、乍浦港铁路支线、盛虹炼化一体化配套铁路装卸站项目等建设，实施南京港龙潭、徐州工业园化工园区、淮安季桥物流园、铜陵港江北港区、安庆港长风港区、池州港香隅化工园、皖河新港、合肥派河港区、蚌埠港长淮卫作业区等铁路专用线工程。

四、建设世界级机场群和港口群

主动适应新一轮国际经贸格局调整 and 全球产业链分工，强化国际枢纽机场与周边干线、支线机场协调联动，优化提升港口国际供应链位势和价值链协作水平，打造具有国际竞争力的世界级机场群和港口群。

（一）构建协同联动的世界级机场群

提升航空枢纽综合服务功能。统筹长三角地区航空运输市场需求和机场功能定位，优化配置各类资源，通盘考虑上海周边城市机场布局规划和建设，巩固提升上海国际航空枢纽地位，增强面向全国乃至全球的辐射能力。优化提升杭州、南京、合肥区域航空枢纽功能，增强宁波、温州等区域航空服务能力，支持苏南硕放机场建设区域性枢纽机场。规划建设南通新机场，作为上海国际航空枢纽的重要组成部分。积极推动航空货运发展，加强现有机场货运基础设施建设，优化货运网络布局，充分挖掘航空货运能力，有序推进以货运功能为主的机场建设。加快通用航空发展，建设南京、宁波、绍兴、芜湖通用航空产业综合示范区。

统筹优化航线网络结构。优化上海浦东国际机场、虹桥机场与国际、国内主要节点城市航线网络，疏解非枢纽核心功能，完善杭州萧山、南京禄口、合肥新桥、宁波栎社等机场航线网络布局，建设全向辐射、连通性好、直达性高的空中大通道。加强与“一带一路”国家（地区）航空联系，推动浦东机场与“一带一路”国家（地区）扩大包括第五航权在内的航权安排。

提升机场集疏运能力。推进机场与轨道交通等交通方式高效衔接，建设一批以空铁联程联运为核心的现代航空枢纽。全面提升虹桥综合交通枢纽管理水平，完善联通浦东机场和苏浙皖的轨道交通体系。研究推动干线铁路引入杭州、南京、宁波、温州机场，推动地铁线路引入合肥机场。

促进航空产业发展。积极发展现代临空经济，加快上海、南京、

杭州、宁波国家临空经济示范区建设，培育长三角地区航空经济产业群。推动虹桥地区高端商务、会展、交通功能深度融合，聚集发展总部经济、创新经济、商务会展等现代服务业，建设中央商务区 and 国际贸易中心新平台，优化拓展国际航运服务功能。

专栏六 长三角地区机场群重点工程
新建嘉兴、丽水、芜湖宣城、亳州、蚌埠、宿州、滁州等机场，研究论证金寨机场等建设。
推进实施上海浦东、南京、无锡、杭州、宁波、温州、台州、舟山、合肥等机场改扩建工程。
推动大场机场迁建。迁建连云港等机场。研究迁建义乌机场的必要性。

（二）推动港口群更高质量协同发展

优化区域港口功能布局。推动港航资源整合，健全一体化发展机制，布局形成以上海、宁波舟山港为核心，南京、杭州、苏州、镇江、芜湖、南通、徐州、无锡、淮安、连云港、温州、嘉兴内河、湖州、合肥、马鞍山、安庆为骨干，其他港口共同发展的总体格局。加强沪浙杭州湾港口分工合作，以资本为纽带深化沪浙洋山开发合作。上海港以集装箱干线运输、集装箱江海联运、邮轮运输、高端航运服务为重点，打造智慧高效的集装箱枢纽港、国际一流的邮轮母港。宁波舟山港以大宗能源、原材料中转运输及对应的江海联运服务为重点，强化集装箱枢纽港功能，集聚海事和航运服务高端要素。推进上海港、宁波—舟山港和苏州港集装箱运输优化发展。在共同抓好长江大保护的前提下，深化沪苏长江口港航合作，依托上

海国际航运中心建设，规划建设南通通州湾长江集装箱运输新出海口，建设苏州（太仓）港作为上海港远洋集装箱运输的喂给港，发展近洋航线集装箱运输。加强沿海、沿江港口江海联运合作与联动发展，鼓励各港口集团采取交叉持股等方式强化合作，推动长三角地区港口协同发展。深入推进安徽、江苏港口资源整合。完善港口集疏运网络，推进重点港区疏港铁路规划建设，结合实际向堆场、码头前沿延伸，实现铁水联运无缝衔接。

协调推动江海河联运发展。高品质推进舟山江海联运服务中心建设，构建国际一流的江海河联运枢纽港、航运服务基地和国际大宗商品储运加工交易基地。依托长江南京以下 12.5 米深水航道，优化整合长江南京以下江海联运港区布局和功能，推进南京区域性航运中心建设。有序推动南通通州湾港区江海航运发展，构建分工协作、运转高效的干散货江海联运系统和集装箱、干散货江海直达系统。加强安徽、江苏沿江港口江海直达、江海联运相关码头技术改造和锚地建设，有序整合芜湖、马鞍山港口资源，提升江海联运中转功能。加快建设连云港亚欧陆海联运通道、淮河出海通道。加强内河高等级航道网建设，推动长江淮河干流、京杭大运河和浙北高等级航道网集装箱运输通道建设，提高集装箱水水联运比重。

协同提升航运服务功能。大力发展航运金融、航运信息、航运交易、海事仲裁等现代高端航运服务业，全面提升全球航运资源组织配置能力。依托上海自由贸易试验区新片区，提升拓展全球枢纽港功能，在沿海捎带、国际船舶登记等方面加强探索，提高对国际

航线、货物资源的集聚和配置能力。进一步完善启运港退税相关政策，优化监管流程，扩大中资方便旗船沿海捎带政策实施效果，依托上海自由贸易试验区新片区，研究在对等原则下外籍国际航行船舶开展以洋山港为国际中转港的外贸集装箱沿海捎带业务。

专栏七 长三角地区港航一体化重点工程

加快推进小洋山北侧开发建设（含集装箱江海联运码头工程等），实施温州港乐清湾港区C区一期工程、太仓港区集装箱四期工程、连云港港盛虹炼化一体化项目配套码头工程、徐圩港区一港池二期工程、二港池多用途泊位一期工程、南通港通海港区码头一期工程、南通港通州湾港区码头及配套工程、洋口港区LNG专用码头工程、上海第二液化天然气站等项目。

实施连云港港30万吨级航道二期工程、南通港通州湾港区网仓洪和小庙洪进港航道工程、盐城港响水港区灌河口5万吨级航道工程等沿海港口进港航道工程。

五、推进交通运输服务一体化

围绕客运“一体化”、货运“一单制”、交通“一卡通”和信息服务“一站式”，加快完善长三角地区品质高端、经济高效的客货运输服务供给体系。

（一）提升客运服务能力

完善城际客运服务。优化城际客运班线网络、运力匹配与时刻安排，鼓励定制客运服务有序发展。推进城际旅客联程运输发展，鼓励开展空铁、公铁等联程运输服务，全面推行长三角地区联网售票一网通、交通一卡通，在长三角生态绿色一体化发展示范区率先实现交通出行“同城待遇”。探索开展城际旅客跨运输方式异地候

机候车、行李联程托运和城际“行李直挂”等业务。鼓励开展基于移动互联网技术的定制客运等个性化服务。积极推进运输服务与旅游融合发展，推出杭黄国际黄金旅游线等精品线路和特色产品。

提高都市圈通勤服务品质。结合实际需求和出行规律，推进都市圈城际铁路、市域（郊）铁路“公交化”运营，发展大站快车、站站停等多样化都市圈铁路服务，积极推动毗连地区公交线路对接，提升中心城市与毗邻城镇、中心城区与郊区之间通勤化客运水平。完善都市圈旅客联程、往返、异地等出行票务服务，推行月票、年票、积分等多样化票制。

营造宜居宜业宜游的城市交通系统。倡导绿色低碳出行方式，推进公交都市建设，构建多层次多模式的城市公共交通系统，积极发展社区公交、支线小公交，构筑微循环公交系统，增强公交服务社区能力。推进无障碍设施建设，提高无障碍公交车辆占比，实现无障碍设施系统化，提供“门到门”服务。全面改善城市慢行交通体系，鼓励城市重新分配道路空间，建造优质步行空间。积极推进内河水上游游客运发展。

推动城乡客运一体化发展。推进城乡客运服务均等化，优化城乡客运班线，加强与城市公交对接，逐步对客运班线进行公交化改造。积极发展镇村公交，鼓励开展适应乡村出行需求的个性化客运服务，提高规范化服务能力和运营安全水平。

提升客运枢纽服务水平。简化枢纽内运行流程，规避重复环节，提升取购票、值机、安检、验票等环节运行效率，推进铁路、城市

轨道交通间安检互认，推广智能化安检设备应用。按照全覆盖、无盲点、不间断、明晰化原则，科学布设枢纽标志标线。依托客运枢纽建设完善旅游集散中心，拓展枢纽旅游集散功能，推出“高铁+景区门票”、“高铁+酒店”等快捷旅游路线和产品。

加快大通关一体化。加快建设具有国际先进水平的国际贸易“单一窗口”，推动港航物流信息接入，实现物流和监管等信息全流程采集。建立进出口商品全流程质量安全溯源管理平台，开发信息化电子标签，整合生产、监测、航运、通关数据共享和业务协同，实现全链条监督。统筹区域内中欧班列资源，提高班列双向常态化运行质量效益。研究将沪苏浙外国人 144 小时过境免签政策扩大到长三角地区所有对外空港口岸。

专栏八 推动客运服务高质量发展行动
客运联程服务行动。推进跨运输方式的客运联程运输发展，逐步实现航空、铁路、公路等运输方式一站式服务，推动各种运输方式在枢纽站场互设自助售票取票设备。 客运普惠便捷行动。推进机场、车站、码头、地铁站、公交站等交通场站无障碍改造，增加特殊需求群体标识覆盖，开展特殊人群指引服务，推动低地板公交车、无障碍出租车等设施普及使用。 客运消费升级行动。加快发展通航旅游、邮轮游艇、房车旅游、观光列车、观光巴士等深度体验型出行服务，打造“出行即出游”消费新模式。

（二）提升综合物流服务能力

提升国际物流竞争能力。加强与“一带一路”沿线港口合作，

支持建立跨区域港口联盟、港航联盟，拓展国际集装箱航线，加强与国际港口互联互通。积极培育和引进国内外知名货运航空公司，鼓励和支持企业开通至日韩、欧美、东南亚及港澳台地区的全货运航线，构建通达欧美、辐射亚洲的国际航空货运网络。依托以新亚欧大陆桥为主轴的国际铁路货运通道，加快提升铁路货运场站国际集装箱运输中转功能，推动集装箱国际班列发展。

建设专业化物流系统。对接产业升级、区域分工和国际合作，在具备条件的区域和领域研究推进交通网络客货分离，构建并推广精益物流、共同配送等专业化、高效率、低成本物流系统。结合高速铁路建设和干线铁路扩能改造，推进南京、杭州等城市中心区铁路客货分线，对有需求的重点线路研究开行双层集装箱。支持高铁快递、电商快递班列发展。针对宁波港等重要枢纽、物流园区和城市繁忙拥堵路段，研究货运专用车道布局建设。强化交通运输与邮政快递融合发展，加快推动快递服务发展，推进服务规范、末端门店、信息分类编码、采集传输等标准统一，实现乡乡有网点、村村通快递，建制村电商寄送、配送全覆盖。

全面提升货物多式联运水平。大力发展铁水、江海等货物多式联运，有序发展甩挂运输，促进货运“一单制”建设，推广“电子运单”。支持有实力的运输企业向多式联运经营人、综合物流服务商转变，整合物流服务资源，向供应链上下游延伸。加快托盘、集装箱等标准化基础装载单元推广使用和循环共用，统一交通物流各领域设施、设备、技术、操作等标准，对接工业设计和流通标准规

范，支撑供应链一体化运作。依托电子赋码制度和绿色畅行物流单，强化交通物流全程组织，以整箱、整车等标准化货物单元为重点，实现货物一站托运、无缝转运、智能仓储。加快内河运输船舶检验、登记、运输等相关证件信息电子化进程，推进内河船型标准化，促进江海直达和江海联运发展。

专栏九 推动物流高质量发展行动

物流平台一体化升级行动。建设统一的长三角地区交通运输物流公共服务平台，鼓励企业投资建设跨运输方式的经营性平台，充分利用现代信息技术手段整合资源，拓展增值服务。

绿色畅行物流单推广行动。以集装箱、危险品、冷链、整车运输等领域为重点，实现赋码货物一站托运、一次收费、一单到底，物流全链条、全环节畅行无阻、无缝衔接。在快运班列、高铁快递、卡车航班等新兴业态领域，率先推广使用绿色畅行物流单，逐步推动与其他运输方式单证互通互认。

城市绿色货运配送示范行动。支持建设具有干支衔接功能的现代物流园区，支持中心城市铁路货场转型升级为配送中心，发展集中配送、统一配送和共同配送，推进公共信息平台共享互通，加快新能源和清洁能源城市配送车辆的推广应用。完善配送车辆便利化通行政策，促进城际干线甩挂运输和城市末端共同配送有机衔接。

六、协同共建现代化智能交通系统

高效集聚整合国际国内交通创新要素资源，以智能化信息化为手段，加快打造智能交通系统，提升交通运输技术装备综合保障能力，实现运输服务水平提升和管理组织模式创新。

（一）率先探索建设智能交通设施

积极开展车联网和车路协同技术创新试点，筹划建设长三角地区智慧交通示范项目。构建长三角国家级车联网先导区，稳妥提升车联网市场渗透率，推动公交车、大货车、出租车、网约车等相关运营车辆信息联网互通。构建长三角地区智慧公路体系，共同谋划打造连接宁波—杭州—上海—南京—合肥的“Z”字型新一代国家交通控制网和智慧公路示范通道，推进杭绍甬、沪宁智慧高速公路建设。构建车路协同环境，在长三角地区部分高速公路和城市主要道路开展车用无线通信网络（5G-V2X）示范应用。在机场、港口和产业园区等场景下，率先推动自动驾驶技术商业化应用示范。有序开展自动驾驶区域性示范应用，提升自动驾驶汽车产业化应用水平。加快自动化或半自动化码头新建和改造，完善港口智慧物流体系，深入推进港口作业单证电子化。

（二）提高智能化管理水平

优化高速公路不停车收费（ETC）服务体系，完善移动终端支付配套设施，推动多种电子支付手段兼容互认，健全通行费跨省清分结算机制，探索推进基于北斗的高速公路自由流收费。促进船岸协同，实现船岸港信息互联互通，推动船舶航行、靠离泊、营运管理、货物装卸等智能化管理和服务。推进一体化智能化交通管理，深化重要客货运输领域协同监管、信息交换共享、大数据分析等管理合作。加快综合交通运输调度与应急指挥系统联网建设，建立覆盖全面、反应迅速、统一指挥、协调联动的交通运输安全保障体系。

（三）打造一体互联的交通信息平台

全面加强长三角地区交通运输数据资源共享开放。整合区域内既有平台和公共资源，依托企业平台，提供全链条、一站式综合交通信息服务。运用人工智能等现代化信息技术手段，深化国家交通运输物流公共信息平台建设，支撑区域一体化智慧物流服务，完善长三角地区电子运单互联标准。完善江海联运数据交换节点和数据交换规范，共建船货交易、船舶拍卖、综合物流等专业平台。进一步加强长江入海口及沿海主要港口航标、潮汐、水文、气象等监测终端布局建设，构建航行保障信息感知体系和公共信息服务平台。建设区域数字化监控平台，推动区域内运输管理全过程无缝衔接和监管数据实时交换，打造道路危险货物运输电子运单报备系统。

专栏十 推动智能交通高质量发展行动
智慧公路示范行动。实施长三角国家级车联网先导区建设行动,建设杭绍甬、沪宁等智慧公路示范工程。 智能信息平台建设行动。实施长三角地区综合交通运输信息共享应用与服务示范工程。推进港航物流公共信息平台建设，依托国家交通运输物流公共信息平台和港航电子数据交换中心，加强电子报文标准的应用，推进多式联运信息交换共享，积极建设大宗散货、集装箱江海联运等公共信息平台，建成舟山江海联运公共信息平台，主要港航企业与国家交通运输物流公共信息平台实现对接。

七、推动交通绿色低碳可持续发展

以绿色为底色，推动交通运输与生态环境和谐发展，大力推进节能减排和资源集约节约高效利用，强化生态保护和污染防治，构

建可持续发展长效机制。

（一）深化运输结构调整

以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，强化公路货运车辆超载超限治理，大力推进货车车型标准化，鼓励研发跨运输方式和快速换装转运专用设备，优化铁路运输组织模式，推动大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移，重点提升年货运量 150 万吨以上的钢铁、有色、建材、化工、汽车制造等大型工矿企业和大型物流园区铁路、水路集疏运比重。

（二）发展集约低碳运输

加快新能源和清洁能源汽车、船舶推广应用，新增或者替换的城市公共汽车、物流配送车辆全面采用新能源汽车或清洁能源汽车。加强电动汽车充电基础设施建设，进一步提升充电设施覆盖率，积极协调推进长江干线船舶 LNG 加气站建设。加快港口码头岸电设施建设和改造，严格落实新建码头按标准同步规划、设计、建设岸电设施，加快推动航运企业对现有船舶加装受电设施，着力推动船舶靠港后优先使用岸电。加强码头资源整合，促进规模化、集约化公用港区（码头）建设，提升港口岸线效率效能。积极推进长江干线洗舱站码头建设。提高集装箱道路运输专业化程度，鼓励无车承运人发展，推进大宗干线、城市配送、农村物流等规模化、集约化发展，降低车辆空驶率。

（三）统筹交通污染治理和资源利用

严格落实治理车辆超标排放联合执法，统一三省一市公路货运

车辆污染排放认定标准，开展船舶污染物排放区域协同治理。统筹规划布局线路和枢纽设施，集约利用土地、线位、桥位、岸线等资源，提高资源利用效率。协同开展危险货物运输罐车、超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作，做好既有营运车辆情况排查，加快更新淘汰不合规车辆。

专栏十一 推动绿色交通高质量发展行动
运输结构调整行动。重点实施铁路运能提升、水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、城市绿色配送、信息资源整合等行动，大幅提升港口铁路和水路集疏运量、集装箱多式联运量、内河集装箱运输量，打造运输结构调整样板。 运输减排与污染防治行动。实施公共汽车和物流配送车辆能源替换行动，建设区域电动充电基础设施共享信息平台。实施船舶污染物排放区域协同治理行动，继续推进400总吨以下内河货船生活污水防污染改造，推进内河港口码头船舶污染物接收转运处置设施建设，完善健全船舶污染物接收、转运、处置联合监管机制，落实船舶水污染物联合监管。支持LNG运输船舶在长江上海、江苏、安徽段开展航运试点。

八、构建一体化协同体制机制

以重点领域先行先试为突破，建立健全交通运输全链条协同体制机制，逐步消除交通运输更高质量一体化发展体制机制障碍。

（一）建立交通一体化协同推进机制

强化综合统筹力度，建立健全央地、中央部门之间协同推进机制，协调解决跨区域重大交通基础设施规划、建设、运营等关键问题，完善跨部门查验互认、资源共享等重大政策。发挥区域合作机

构作用，充分调动三省一市积极性，优化轨道交通网络一体化布局，统筹推进省际公路、航道等互联互通，协同推进重大项目。更好发挥上海组合港管委会作用，协同推进长三角港航一体化发展。

（二）推进重点领域体制机制改革创新

创新轨道交通管理体制机制。依托长三角区域合作办公室，研究设立轨道交通协调推进机构，统筹推进轨道交通一体化规划、建设、运营。探索成立城际铁路公司，负责城际铁路投资建设，参与城际轨道交通运营，逐步实现城际铁路运营一体化。推进轨道交通技术标准、建设时序、合作模式、路网联通、运营管理等协调统一。开展城际、市域（郊）铁路建设规划审批试点，支持有条件的城市编制市域（郊）铁路建设规划并按程序报批。

构建空域资源一体化协同共享机制。以需求融合为牵引，研究建立军地协调机制，协调优化空域资源配置。推动低空空域管理改革，统筹空域资源利用，逐步扩大民用航空和通用航空空域资源利用的空间、时间和范围。建立民航协同发展机制，强化区域机场间常态化多层次交流，推进区域机场协同运行和联合管理。

建立跨省和城市内外交通互联互通推进机制。建立省际互联互通项目储备库，实行定期评估和动态调整，将条件成熟项目纳入年度实施计划。结合城市道路与干线公路布局，建立市政道路部门与自然资源、交通运输等部门协同推进机制，因地制宜，推进城市内外交通一体衔接。

完善客运枢纽建设运营机制。统筹客运枢纽规划、建设、运营

全周期和运输服务全过程，同步做好工程预留。鼓励以城市为主体成立综合客运枢纽运营管理公司，统一负责日常运营。创新合作模式，建立健全枢纽与周边区域协同发展体制机制，打造枢纽经济区。

健全投融资机制。按照交通运输领域中央和地方财政事权划分改革的总体要求，运用多元化投融资手段，统筹投融资与建设、运营、管理关系，开展交通基础设施投融资模式创新。支持三省一市研究成立交通一体化发展投资基金。鼓励企业跨区域投资建设和运营交通基础设施。建立债务动态监测体系，在严控债务风险前提下，加大金融机构信贷资金支持力度，积极引导社会资本参与重大交通基础设施建设。研究建立城际铁路、市域（郊）铁路等建设资金和运营补贴分担机制。

（三）构建融合开放的市场管理体系

完善运输市场一体化体制机制。突破地方保护和体制机制障碍，建立利益共享的区域合作机制，推进港航、航空等交通资源跨区域整合。协同建立公平统一的规则，促进自动驾驶等技术创新有序发展。创新交通投资、物流、贸易自由化便利化制度，促进资源要素自由流动。

建立跨区域运输联合执法机制。围绕超载超限治理，建立定期联席会议制度和日常工作联络机制，定期开展联合执法行动，统一治超非现场执法标准，探索建立公路执法超限黑名单惩戒措施。建立常态化联动监管机制，不断提升交通执法规范化水平。

建立跨区域大通关综合协作机制。加强区域内口岸“一关两检”

资源协调力度，建立健全口岸、海关、联检等单位综合协作的多层次、宽领域、全方位区域“大通关”体系，优化客货过境通关政策环境。

统筹交通运输信用体系建设。建设交通运输市场信用联网管理平台，推进线上线下一体化监管，加快建立以信用为基础的交通运输新型监管机制。建立健全区域交通运输市场主体信用承诺、信用监管、信用评价和信用奖惩制度，依法联动实施守信联合激励和失信联合惩戒措施，完善市场主体信用修复机制。引导、鼓励第三方信用服务机构和行业组织参与交通运输信用建设。

九、保障措施

（一）加强组织领导

国务院有关部门、三省一市要建立交通运输更高质量一体化发展推进工作机制，在推动长三角一体化发展领导小组领导下，统筹协调解决重大问题，为本规划实施创造有利条件。三省一市要紧密结合发展实际，细化落实本规划确定的主要目标和重点任务，协调解决跨区域交通基础设施建设标准和时序、一体化运营管理、政策法规协同等具体问题。规划实施涉及的重大事项、重大政策和重大项目按程序报批。

（二）健全法规标准体系

要强化长三角地区交通运输政策法规协同，重点在国际航运中心建设、智能绿色交通发展等领域开展先行探索。积极探索构建体现交通运输更高质量一体化发展要求的标准体系和统计体系，加快

制定和完善符合长三角地区实际的城际铁路、市域（郊）铁路、综合交通枢纽、智能交通等技术标准，强化各类标准衔接，合理确定都市圈城际铁路设计速度目标值、平均站间距等关键指标。

（三）推动重大项目实施

积极推进交通强国建设试点，按照急需先建、稳慎推进原则，在切实防范地方政府债务风险和严格保护生态环境的前提下，有序启动实施一批交通重点建设项目。要探索优化项目前期工作流程，深化重大项目方案研究，与国土空间规划等同步对接，用好跨省补充耕地国家统筹机制，保障重大基础设施项目用地和用海需求。

十、环境影响评价

（一）环境影响分析

本规划与《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》《全国主体功能区规划》《全国国土规划纲要（2016-2030年）》《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》《节能中长期专项规划》《“十三五”生态环境保护规划》等规划有效衔接，符合国家对长三角地区发展战略定位和主体功能定位，对支撑长三角地区一体化发展具有积极作用。

本规划实施不可避免会对环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响和污染排放三个方面。交通基础设施建设需要消耗一定的土地和水资源，并可能对局部地区资源承载力产生影响。各交通基础设施运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，如未得到妥善处理，会对周边大气、水等生态环境产生一定影响。通

过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。长三角地区绿色交通建设工作目前已走在全国前列，规划实施对绿色交通发展、推进生态文明建设将发挥重要作用。

（二）预防和减轻不良环境影响的对策措施

加强生态保护。将绿色发展理念融入交通发展各方面和全过程，坚持科学布局，严格落实规划和建设项目环境影响评价制度。严守生态保护红线，按照“保护优先、避让为主”原则，避让国家公园、自然保护区、各类自然公园、饮用水水源保护区等环境敏感区。严防突破环境质量安全底线，严格执行“三同时”制度，做好水土保持和生态环境恢复工作。

节约集约利用土地、岸线等资源。坚持源头控制，做到土地复垦与交通项目建设统一规划。优先利用存量用地，高效实施土地综合开发利用。线性交通工程建设尽量共用交通廊道。机场应严格项目审批和土地准入，减少土地占用和资源消耗。港口等项目应依据国家滨海湿地保护和围填海管控政策，除国家重大项目外全面禁止围填海，尽量避免占用自然岸线，最大限度保护生态环境。

强化能源节约利用。采取综合节能与效能管理措施，提高交通基础设施建设标准和技术装备现代化水平。淘汰能耗高、污染重、技术落后的生产装备，积极推广“油改电”、“油改气”、节能照明等低碳技术应用，提高电能、LNG等清洁能源和太阳能等可再生能源在交通行业中使用比重。发展先进适用的节能减排技术，加强新

型智能、节能环保技术装备的研发和应用。

做好污染物排放控制。线性交通工程应采用综合措施有效防治沿线噪声和振动，严格控制气体和固体污染物排放。水运工程应按照国家环境影响评价批复的要求建立并完善环境风险事故的预防和处理机制，建立环境风险应急体系，配备环境风险应急物资储备，切实防范水上溢油等环境风险。落实船舶排放控制区政策，有效减少船舶排放及其环境影响。鼓励航空公司使用低噪声、低排放机型，积极控制航班环境影响。

完善生态环境管理制度。明确环境治理主体责任，政府履行监管职责，企业承担主体责任，社会组织和公众发挥参与和监督作用。健全生态环境损害赔偿、污染排放严惩重罚等制度，完善污染排放标准，强化排污者责任。严格环境执法监管，推进联合执法、区域执法、交叉执法，对破坏生态环境的行为严厉打击、严罚重惩，有效提高生态环境保护水平。

附图

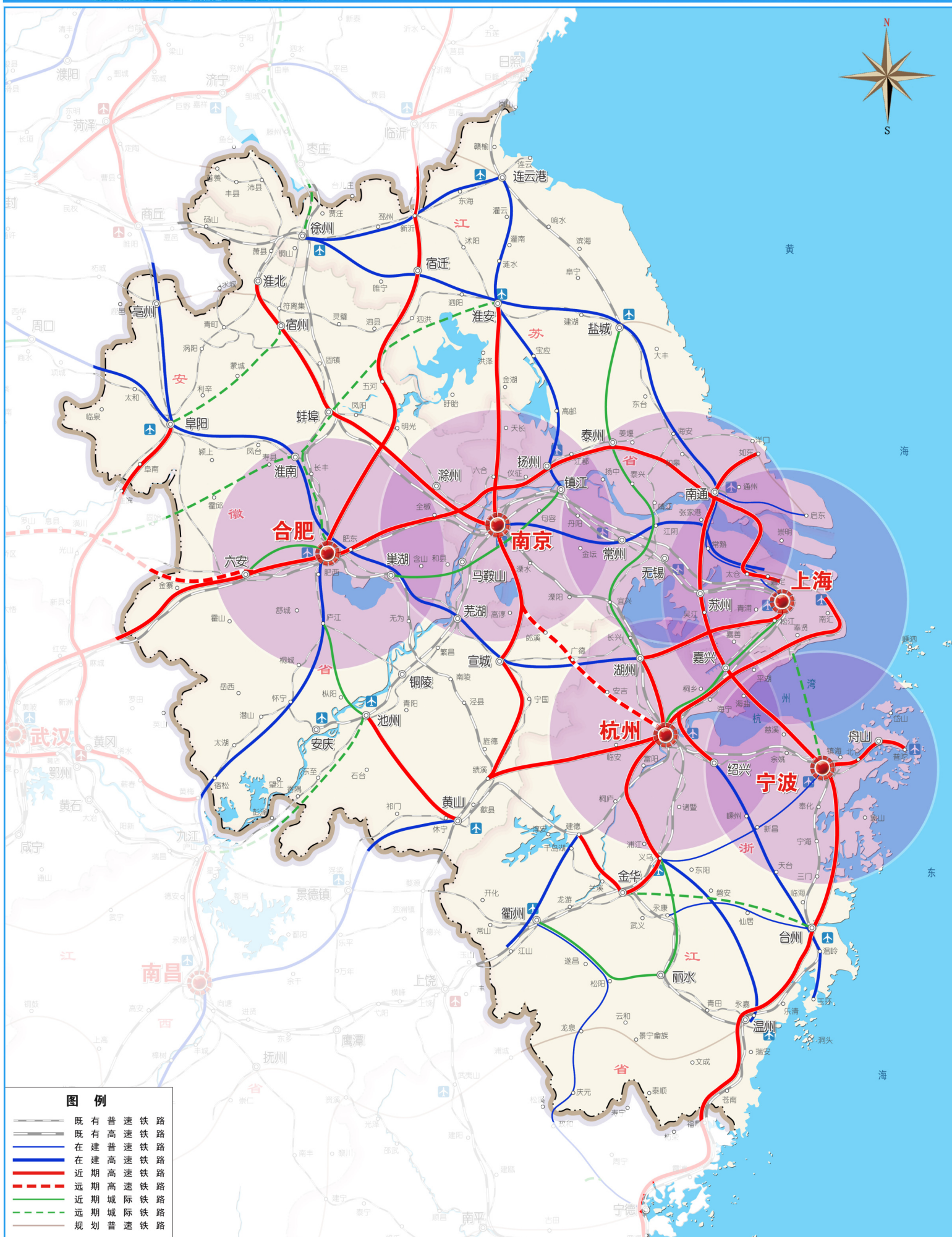
图 1 长三角地区轨道交通网规划示意图

图 2 长三角地区高速公路规划示意图

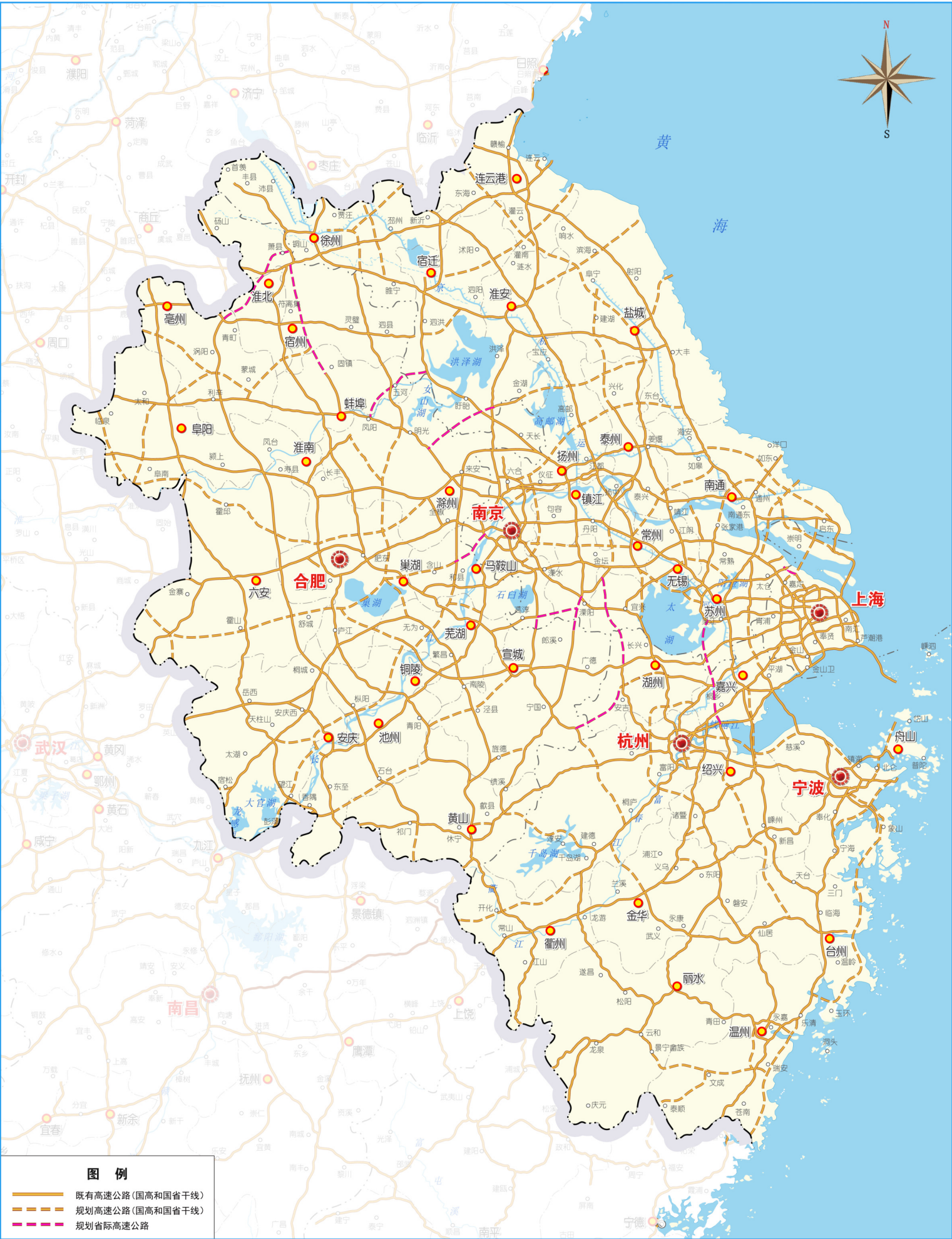
图 3 长三角地区内河高等级航道和港口规划示意图

图 4 长三角地区机场规划示意图

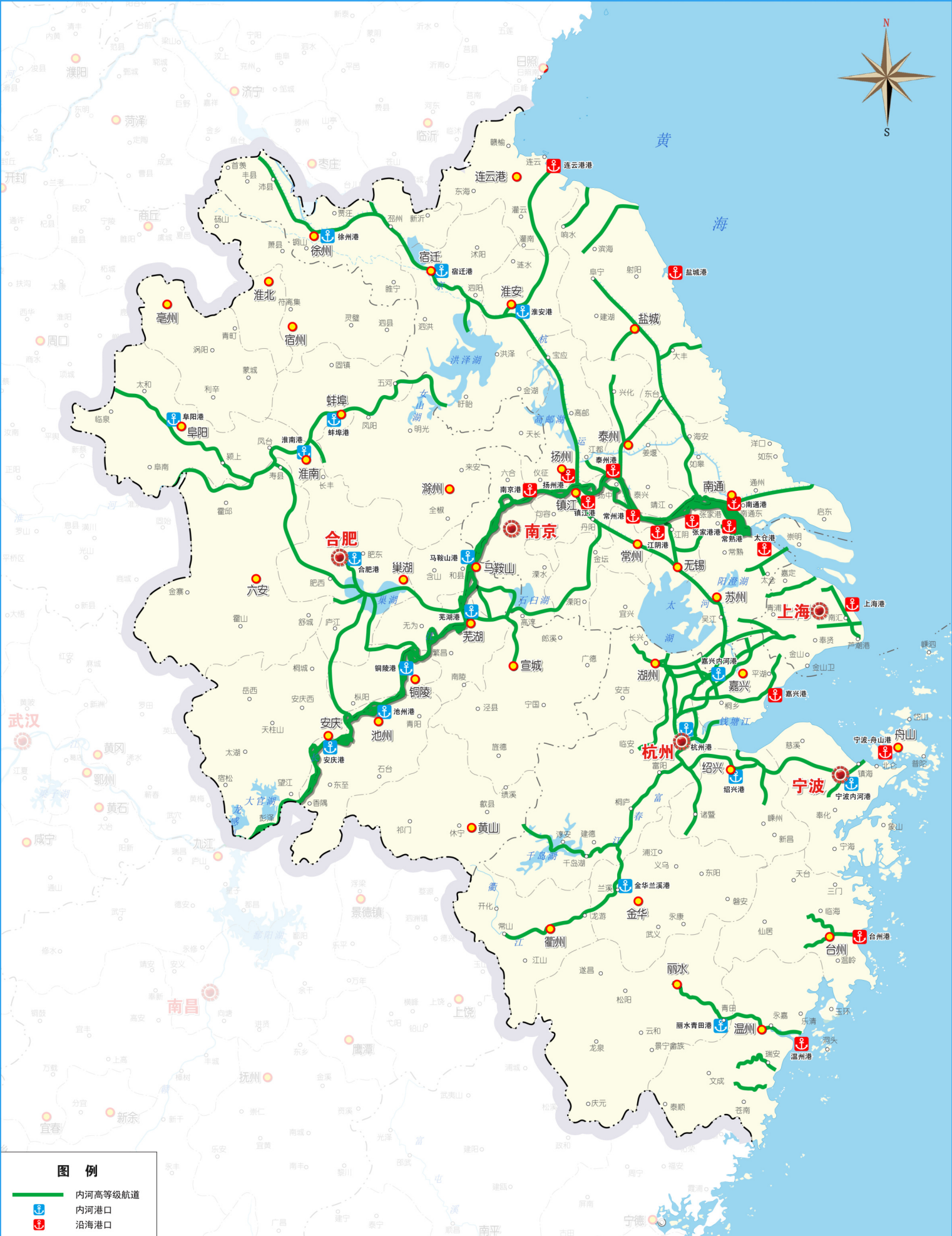
长三角地区轨道交通网规划示意图



长三角地区高速公路规划示意图



长三角地区内河高等级航道和港口规划示意图



长三角地区机场规划示意图

