

江苏省人民政府办公厅文件

苏政办发〔2021〕76号

省政府办公厅关于印发江苏省“十四五” 铁路发展暨中长期路网布局规划的通知

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：

《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》已经省人民政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

江苏省人民政府办公厅

2021年9月20日

（此件公开发布）

江苏省“十四五”铁路发展 暨中长期路网布局规划

“十四五”时期，是江苏深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想，特别是习近平总书记对江苏工作的重要指示精神、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”新江苏建设现代化篇章的关键阶段。铁路是国民经济大动脉和重大民生工程，是服务构建新发展格局和支撑高质量发展的关键基础设施，是江苏率先建成交通强省、打造交通运输现代化示范区的重点攻坚领域。江苏必须加快探索铁路先行发展新路径，打造铁路高质量发展新亮点，激活铁路创新发展新动能，全力建设“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”和“人民满意、保障有力、安全高效、走在前列”的现代化铁路强省。根据《江苏省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》以及国家相关规划，制定本规划，主要阐明“十四五”铁路发展思路、主要目标、重点任务和中长期铁路网布局，是江苏“十四五”铁路发展的指导性文件。

一、发展基础

（一）发展现状。

“十三五”时期，省委、省政府高度重视铁路发展工作，作出了“以我为主、系统谋划”“苏北突破、苏中提升、苏南优化”等重大部署，把铁路作为综合交通建设的主战场，加快打造“轨道上的江苏”，全省铁路实现超常规、跨越式发展。

路网建设创造新纪录。截至2020年底，建成郑徐客专、青连铁路、连盐铁路、徐宿淮盐铁路、连淮扬镇铁路等项目，铁路里程4204公里。“十三五”新增高铁里程1356公里、铁路客运枢纽27个，完成投资2237亿元，分别是“十二五”的2.51倍、1.9倍和3.15倍，创历史新高。高铁里程从2015年的全国第十四位跃升至第三位，“三纵四横”高铁主骨架基本形成，设区市和县（市）高铁覆盖率是“十二五”的3.5倍，位居全国前列。铁路复线率、电气化率较2015年分别增长37%、40%，路网质量显著提升。全省城市轨道交通运营里程超过590公里，较2015年翻一番；市域（郊）铁路运营里程新增119公里，较2015年增长1.5倍。

运输服务达到新水平。南京与国家主要城市群6—8小时联通，与相邻城市群3小时通达，与省内各设区市2小时联通。新增徐州东、南通2个动车所，全省动车组日开行对数增长近2倍。设区市均已通动车，实现动车“进京达沪”。利用陇海铁路、沪宁城际分别开行市域列车、早高峰通勤列车，提供多样性铁路运输服务。2019年铁路客运量（受2020年新冠肺炎疫情影响，铁路客货运量数据采用2019年数据）及客运周转量分别完成2.29亿人

次、847亿人公里，较2015年分别增长42.1%、38.1%；铁路货运量及货运周转量分别完成0.62亿吨、322亿吨公里，较2015年分别增长21.8%、6.2%。其中，铁路客运量及客运周转量占全社会营业性客运量及周转量比重较2015年分别增长8%、10%，铁路客运骨干作用进一步凸显。苏州、南京、连云港和徐州中欧班列规模化、常态化运营，25条班列线路覆盖欧亚22国70多个城市，累计开行中欧（亚）班列5254列，是“十二五”的9.7倍。

改革创新释放新活力。2016年印发《省政府关于进一步加快推进铁路发展的意见》，明确省市职责，完善投融资、建设管理等体制机制。党的十九大以来，省委、省政府提出探索高铁自主规划建设运营新模式，成立省铁路集团，进一步明晰省铁路建设领导小组成员单位的职责分工，形成省主要领导亲自谋划推动、分管省领导定期会办、省有关部门合力推动、地方政府全力以赴的工作体系。《江苏省沿江城市群城际铁路建设规划（2019—2025年）》《南京铁路枢纽总图规划（2016—2030年）》获得国家批复，省铁路集团购买“蓝暖男”CR300BF型复兴号动车组，在徐宿淮盐等线路开行省内自担当客运列车，自主规划、运营取得新进展。在全国率先出台运输结构调整补助政策，引导公路运输转向铁路。

“十三五”我省铁路发展成就显著，但仍存在发展不平衡、不充分的问题，主要表现在：一是多层次轨道体系有待进一步完善，城市群城际和都市圈市域（郊）铁路仍是发展短板。二是货

运体系有待进一步完善，部分货运通道能力亟需提升，货场功能尚需转型升级，公铁、铁水联运水平不高，运输组织市场化集约化专业化水平仍需提高。三是多网融合、站城一体发展滞后，智慧绿色安全发展水平有待提高，自建自营尚处于起步阶段。

（二）形势要求。

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。当前和今后一个时期，我国仍然处于重要战略机遇期。从国际看，当今世界正经历百年未有之大变局，新冠肺炎疫情深度改变全球经济格局。从国内看，我国已转向高质量发展阶段，处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。党的十八大以来，习近平总书记到江苏视察，先后赋予江苏建设“强富美高”新江苏的总体定位和“着力在改革创新、推动高质量发展上争当表率，在服务全国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”的重大使命。

当前，铁路客运快速化、同城化、多样化特征更加凸显，出行由“低频次、长距离、低时间价值”逐步向“高频次、中短距、高品质”转变，以高铁、城际铁路为主体的高快速出行需求持续增长。预计到2025年，铁路客运量和周转量分别达到3.7亿人次、1314亿人公里，年均增速分别为8.34%、7.59%，其中高快速出行客运量年均增速达到13%。到2035年，铁路客运量和周转量分

别达到5.9亿人次、2036亿人公里，年均增速分别为4.78%、4.48%，其中高快速出行客运量年均增速达到5%。同时，铁路货运量增速回升，货种结构逐步调整转变，轻型化特征显著，未来质轻价高的货物运输需求大幅增长，煤炭、钢铁等大宗货物占比逐渐下降，集装箱运输成为新增长点。预计到2025年，铁路货运量和周转量分别达到0.95亿吨、490亿吨公里，年均增速分别为7.46%、7.21%。到2035年铁路货运量和周转量分别达到1.21亿吨、617亿吨公里，年均增速分别为2.47%、2.34%。

面对新形势新任务新要求，我省铁路建设工作必须更加突出创新驱动，注重技术、体制机制等方面改革创新，塑造铁路全面发展新优势，支撑经济社会高质量发展；更加突出统筹协调，进一步发挥铁路对国家区域重大战略实施的支撑引领作用，加强多层次铁路网融合发展、多种运输方式协调发展，支撑都市圈、城市群一体发展；更加突出绿色发展，充分发挥铁路绿色环保、集约高效、运力强大等比较优势，推动运输结构优化，注重国土空间开发和生态环境保护，为推进美丽江苏建设作出新贡献；更加突出高水平对外开放，完善国内国际双循环的铁路运输网络，提升战略性、骨干性通道能级，构建海铁高效衔接的国际运输大通道，支撑江苏打造具有世界聚合力的双向开放枢纽；更加突出共享发展，践行“人民铁路为人民”服务宗旨，推动铁路智能化、品质化、精细化发展，提供安全可靠、快捷舒适的旅客运输服务，满足人民日益增长的美好生活需要。

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、五中全会精神，深入落实习近平总书记对江苏工作的重要指示要求和关于铁路工作重要论述精神，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以高质量建设“轨道上的江苏”为方向，以改革创新为根本动力，以满足人民群众日益增长的美好出行需求为根本目的，统筹发展和安全，聚焦交通强国铁路先行，坚持高普并举、客货并重、多网融合，构建现代化铁路网，有效支撑交通强国试点和交通运输现代化示范区建设，为深入践行“争当表率、争做示范、走在前列”新使命新要求、谱写好“强富美高”新江苏建设的现代化新篇章奠定坚实基础。

（二）基本原则。

服务大局，适度超前。围绕“一带一路”建设、长江经济带发展和长三角区域一体化发展等国家战略，以人民为中心，强化需求导向，坚持系统谋划，合理确定规模，扩大有效供给，发挥铁路对区域发展的支撑引领作用。

衔接高效，统筹融合。强化四网有效衔接、资源共享，统筹不同地区铁路协调发展，加强与其他交通方式分工协作，推动设施网络化和运输服务一体化，促进铁路与产城深度融合发展。

安全绿色，智慧便捷。牢固树立安全发展理念，充分发挥铁

路绿色低碳和骨干运输优势，促进运输结构调整。强化科技赋能，运用现代信息技术，优化运输组织协同，发展一体化、便捷化、多样化、智能化运输服务。

改革创新，合作共赢。推进投资建设、运营管理、行业监管、综合开发等方面改革创新，更好发挥政府和市场两个作用，鼓励政府与铁路企业等市场主体加强合作，全面释放江苏铁路发展的内生动力。

（三）发展目标。

到2025年，江苏铁路发展实现以下主要目标：

基础路网。铁路网络持续完善，支撑区域协调发展的基础更加扎实。新增铁路里程约1000公里，总里程达到5200公里。高速铁路里程约3000公里，覆盖所有设区市和90%左右县（市）。城市群城际和市域（郊）铁路运营和在建里程约1000公里。沿江沿海主要港口铁路专用线全覆盖，重点港区铁路进港率70%左右。城市轨道交通运营里程约1000公里。建设客货运枢纽20个以上。

运输服务。客货运全程服务效率更高，助力城市群一体发展的条件不断改善。省会南京与国家主要城市群4—6小时通达，与长三角中心城市1小时通达，与各设区市1.5小时通达；基本实现各设区市间2小时通达，与长三角中心区城市3小时通达；宁镇扬、苏锡常、沪苏通、徐连淮形成1小时交通圈。铁路货运体系基本形成，高铁物流起步发展，中欧班列持续发力，年开行量超过2200列，铁路集装箱多式联运量年均增长10%以上。

改革发展。铁路可持续发展的体制机制不断完善，服务高质量发展 and 现代化建设的能力不断增强。自建自营取得突破，新增自主运营城际和市域（郊）线路3条以上，安全管理和应急体系全面构建。智慧轨道示范工程初步建成，轨道场站综合开发2处以上，全省轨道交通装备产业规模力争达到2000亿元。

表1 江苏省“十四五”铁路发展主要指标

类别	指标名称（单位）		2020年	2025年	属性
基础网络	1	铁路总里程（公里）	4204	5200	预期性
	2	高速铁路里程（公里）	2215	3000	预期性
	3	已建及在建城市群城际和市域（郊）铁路里程（公里）	275	1000	预期性
	4	高速铁路县（市）覆盖率（%）	70	90	预期性
运输服务	5	各设区市间2小时通达实现率（%）	78	100	预期性
	6	南京至各设区市1.5小时通达实现率（%）	66.7	100	预期性
	7	中欧（亚）班列年开行量（列）	1395	2200	预期性
	8	铁路集装箱多式联运量年均增长率（%）	-	10	预期性
改革发展	9	铁路客运量占营业性客运量的比重（%）	19	34	预期性
	10	都市圈智慧轨道示范工程（个）	-	1	预期性
	11	新增自主运营城际和市域（郊）线路（条）	-	3	预期性
	12	轨道场站综合开发（处）	-	2	预期性
	13	轨道交通装备产业规模（亿元）	710	2000	预期性

到2035年，全面建成“轨道上的江苏”，基本实现县（市）高铁通达，建成对外高效联通、地市快速通达、县域基本覆盖、枢纽衔接顺畅的现代化铁路网，形成“4321交通圈”（南京至国家主要城市群4小时通达、周边城市群3小时通达，各设区市之间2小时通达，都市圈1小时通勤）和“123快货物流圈”（全国1000

公里以内1日达、2000公里以内2日达、2000公里以上3日达)。自主运营体系基本建成,体制机制更加健全完善,形成人悦其行、货优其流、分工合理、安全高效、绿色智慧的铁路客货运体系,生动展现中国特色社会主义现代化在江苏铁路领域实践的美好图景。

三、中长期铁路网布局

以强化战略支撑为重点,把握多层次运输需求,统筹干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路规划布局,打造多网融合、跨江协同、内畅外通、衔接高效的铁路网。干线铁路坚持高普并举、骨干贯通、主辅统筹,形成“六纵六横”高速铁路网和“三纵三横”普速铁路网,到2035年,高速铁路约4800公里,普速铁路约2100公里;城市群城际和市域(郊)铁路重点围绕沿江城市群以及南京、苏锡常、徐州三大都市圈,以区域一体、功能匹配、便捷高效为重点,形成“拥江环湖环沪”的城际铁路网和中心放射的市域(郊)铁路网,到2035年,城市群城际和市域(郊)铁路约1400公里。

(一) 干线铁路网。

1. “六纵六横”高速铁路网。

“六纵”通道。沿海通道为国家高铁主通道,经连云港、盐城、南通、苏州等城市,以盐通铁路为依托,规划建设南通经苏州嘉兴至宁波铁路,规划研究沿海高铁青岛至盐城段,对外连接京津冀城市群、海峡西岸城市群等。京宁(杭)通道为国家高铁

主通道，经徐州、南京等城市，以京沪高铁为依托，规划建设南京至杭州铁路二通道，对外连接京津冀城市群。中部通道经徐州、淮安、扬州、镇江、常州等城市，以连镇铁路淮安至镇江段为依托，规划建设新沂至淮安铁路、镇江至宣城铁路镇江至溧阳段等，对外连接京津冀城市群、山东半岛城市群等。鲁苏皖赣通道经连云港、淮安、南京等城市，以连镇铁路连云港至淮安段为依托，加快贯通南京至淮安铁路，规划建设南京上元门过江通道、南京至宣城铁路，规划研究连云港至临沂铁路，对外连接鲁西南地区、长江中游城市群、粤港澳大湾区等。盐杭通道经盐城、泰州、无锡、常州等城市，规划建设盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路、宜兴至湖州铁路、常州至泰州铁路等，形成长三角城市群内部的快速城际通道。合新通道经徐州、宿迁等城市，规划建设潍坊至宿迁铁路、宿迁至合肥铁路等，形成长三角城市群内部的快速城际通道。

“六横”通道。陆桥通道为国家高铁主通道，经连云港、徐州等城市，依托连徐铁路、郑徐高铁等，对外连接中原城市群、关中平原城市群等。沿江通道为国家高铁主通道，经沿江八市，依托宁安城际铁路，加快贯通南沿江城际铁路，规划建设沪渝蓉沿江高铁上海经南京至合肥段，对外连接长江中游城市群和成渝等地区。沪宁通道为国家高铁主通道，经苏州、无锡、常州、镇江、南京等城市，依托京沪高铁南京至上海段、沪宁城际铁路等，形成长三角城市群中心区城际主通道。沿淮通道经盐城、淮安等

城市，规划研究沿淮铁路，对外连接中原城市群、关中平原城市群等。徐盐通道（上海至太原通道）经盐城、淮安、宿迁、徐州等城市，依托徐宿淮盐铁路，规划研究徐州至菏泽铁路、徐州至枣庄铁路等，对外连接鲁西南地区、晋中城市群等。沪苏浙皖通道经苏州、无锡、常州、南京等城市，依托宁杭铁路，加快贯通沪苏湖铁路，形成长三角城市群内部太湖南岸地区的快速城际通道。

2. “三纵三横”普速铁路网。

“三纵”通道。京沪通道是国家普速铁路区际快捷大能力通道的组成部分，依托京沪铁路，对外连接华北地区，紧密衔接内蒙古满洲里、二连浩特等进入远东地区和欧洲的重要口岸。沿海通道是国家面向“一带一路”国际通道的组成部分，由连盐铁路、新长铁路盐城至宜兴段、沪苏通铁路等构成，联系东部沿海地区，是海铁联运国际交通走廊的重要组成部分。中部通道是长三角中部地区重要的纵向货运通道，依托胶新铁路、新长铁路新沂至淮安段等，规划研究淮安经扬州至南京铁路，对外连接渤海湾、西南等地区，紧密衔接广西凭祥、云南瑞丽等进入东南亚地区的重要口岸。

“三横”通道。陆桥通道是国家普速铁路区际快捷大能力通道的组成部分，依托陇海铁路，对外连接中原、西北等地区，紧密衔接新疆霍尔果斯、阿拉山口等进入中亚和欧洲的重要口岸，是丝绸之路经济带跨境物流大走廊、“一带一路”国际大通道。

三洋通道是国家普速铁路区际快捷大能力通道的组成部分，依托宿淮铁路、新长铁路淮安至盐城段、海洋铁路等，规划建设南通港洋口港区至吕四港区铁路联络线，对外连接中原等地区，是支撑长江经济带通州湾集装箱新出海口建设的重要海铁联运通道。沿江通道是国家普速铁路区际快捷大能力通道的组成部分，由宁启铁路、合宁铁路、宁芜铁路等构成，对外连接长江中游和成渝等地区，是长江经济带综合立体交通走廊的重要组成部分。

（二）城市群城际和都市圈市域（郊）铁路网。

苏锡常都市圈。依托苏锡常多节点的空间格局，形成以上海经苏州无锡至常州城际铁路、如东经南通苏州至湖州城际铁路为骨干，其他城际铁路和苏州、无锡、常州、南通等市域（郊）铁路为补充的多中心、网络化格局，促进锡常泰、沪苏通等板块有机联系。加强上海经苏州无锡至常州城际铁路与上海嘉闵线、苏州经淀山湖至上海城际铁路与上海示范区线衔接，规划研究启东与上海崇明线、上海至南通城际铁路与沪崇线对接方案，超前谋划沪苏快速通道，形成进沪多通路格局。

南京都市圈。依托既有市域（郊）铁路，加快建成南京至句容线，规划建设南京至马鞍山线、南京至滁河线、南京至仪征线（含扬州延伸线）等市域（郊）铁路，构建以南京为核心的放射状网络，打造0.5—1小时通勤圈，支撑宁镇扬和宁马滁同城化发展。加强沪宁合、沿江、宁淮宣、宁杭滁四带的城际铁路联系，构建南京与淮安、常州、芜湖、宣城等城市1—1.5小时城际交通

圈。

徐州都市圈。依托丰沛、符夹、陇海等铁路，规划研究徐州至贾汪、徐州至萧县等市域（郊）铁路，构建以徐州为核心辐射毗邻县市的市域（郊）铁路网。充分挖掘干线铁路城际功能，强化徐州与菏泽、枣庄、连云港、宿迁、宿州、淮北、商丘等城市联系，提升淮海经济区中心城市辐射带动能力。

（三）铁路过江通道。

统筹长远发展和近期需要、各方式运输过江需求，坚持集约利用土地和岸线资源，构建功能完善、高效便捷、安全可靠的铁路过江通道系统。在既有南京长江大桥、大胜关长江大桥、五峰山长江大桥、沪苏通长江公铁大桥及在建常泰长江大桥的基础上，规划新增9座铁路过江通道，分别为南京上元门、宁仪城际铁路、南京市域快速轨道、金山4座铁路单方式过江通道和南京七乡河、江阴第二、江阴第三、海太、沪崇线（沪渝蓉沿江高铁）5座多方式过江通道，形成“宁镇扬”8座、“锡常泰”3座、“沪苏通”3座，共计14座过江通道。

（四）多层次铁路客货运枢纽。

按照“功能清晰、衔接高效”的原则，构建衔接干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通的“主+副+一般”多层次客运枢纽体系。以国家高铁主通道重要客流集散点为核心，规划布局主枢纽20个左右，服务区际交通；依托国家高铁主通道一般客流集散点和城际铁路重要客流集散点，规划布局副枢

纽30个左右，服务区域交通；依托城际铁路一般客流集散点和市域（郊）铁路的主要集散点，规划布局一般枢纽50个左右，服务地区交通。

按照分区分层的原则，构建“一级+二级+三级”的多层级铁路物流基地。在国际铁路枢纽、全国综合交通枢纽和市场需求旺盛地区，布局一级铁路物流基地4个，承担国家级物流枢纽的货物集散与分拨任务；在区域综合交通枢纽地区，布局二级铁路物流基地15个，承担省级物流枢纽的货物集散与分拨任务；在一般城市或生产制造企业附近，布局一批三级铁路物流基地，承担县（市、区）货物集散和厂矿企业运输任务。

四、“十四五”重点任务

（一）建设多层次客运轨道交通。

落实国务院办公厅《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见》（国办函〔2021〕27号），全面加快“六纵六横”高铁网络建设，大力推动城际和市域（郊）铁路网络构建，有序推进城市轨道交通建设。

1. 全面完善干线铁路网。

加快推进高铁主通道缺失段建设，开工建设南通经苏州嘉兴至宁波铁路。优化提升沿江、沿海、京沪等国家主通道整体效能，建成南沿江城际铁路，开工建设沪渝蓉沿江高铁上海经南京至合肥段。推进能力紧张区段的项目建设，开工建设潍坊至宿迁铁路，系统提升高铁主通道能力。全面提升南京首位度，开工建设南京

经滁州至蚌埠铁路南京至滁州段、扬州经镇江南京至马鞍山铁路镇江至马鞍山段、南京至杭州铁路二通道等。推进区域性高铁联络线和延伸线建设，开工建设盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路、宜兴至湖州铁路、常州至泰州铁路等，提高高铁网覆盖通达面，提升区域路网灵活性。统筹生产力设施布局，新建南京北、苏州北等动车所，扩建南通动车所。充分挖掘与利用既有普速铁路资源，统筹实施既有线扩能改造，优化开行方案，实现提质增效。积极谋划长三角至粤港澳大湾区、京津冀城市群和成渝地区的放射状高速磁浮网络，力争沪宁高速磁浮通道先行先试，打造沪宁半小时交通圈。

专栏1 “十四五” 高速铁路重点工程

续建项目：续建南沿江城际铁路、宁淮铁路、沪苏湖铁路、沪苏通铁路二期等项目。

开工项目：开工建设沪渝蓉沿江高铁上海经南京至合肥段、南通经苏州嘉兴至宁波铁路（含如东延伸段）、潍坊至宿迁铁路、宿迁至合肥铁路、盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路、新沂至淮安铁路、常州至泰州铁路、宜兴至湖州铁路、南京至宣城铁路、南京至杭州铁路二通道、扬州经镇江南京至马鞍山铁路镇江至马鞍山段、南京经滁州至蚌埠铁路南京至滁州段、南京枢纽上元门过江通道等项目，力争开工镇江至宣城铁路镇江至溧阳段。

规划研究项目：规划徐州至枣庄铁路、沿淮铁路、沿海高铁青岛至盐城段、徐州至菏泽铁路、连云港至临沂铁路、扬州经镇江南京至马鞍山铁路扬州至镇江段等项目，研究淮安至泰州铁路、南京至宿迁铁路等项目。

2. 着力构建城际和市域（郊）铁路网。

加快构建自主运营的城市群城际铁路网络，开工建设上海经苏州无锡至常州、如东经南通苏州至湖州、苏州经淀山湖至上海、水乡旅游线等城际铁路。充分挖掘既有干线铁路城际功能。开展沿江城市群城际铁路规划修编工作。严格落实国务院办公厅《关

于推动都市圈市域（郊）铁路加快发展的意见》（国办函〔2020〕116号）要求，总结连云港市域（郊）铁路S1线运行经验，利用铁路富余能力公交化开行市域（郊）列车。开工建设南京至马鞍山线、南京至滁河线、南京至仪征线（含扬州延伸线）、无锡至宜兴线等项目。开展南京都市圈多层次轨道交通规划研究。支持符合条件的城市依托干线铁路和城际铁路开展市域（郊）铁路规划研究。

专栏2 “十四五”城市群城际和都市圈市域（郊）铁路重点工程

续建项目：续建南京至句容线、无锡至江阴线等项目。

开工项目：开工建设上海经苏州无锡至常州城际铁路、如东经南通苏州至湖州城际铁路（含太仓支线）、苏州经淀山湖至上海城际铁路、水乡旅游线城际铁路、南京至马鞍山线、南京至滁河线、南京至仪征线（含扬州延伸线）、无锡至宜兴线、句容至茅山线、南京至天长线二期、南京至句容铁路西延线、南通西站经海门至新机场线、南通东站经新机场至通州湾线、苏州经常熟至张家港线等项目，力争开工南京市域18号线。

规划研究项目：规划扬州经扬泰机场至泰州线、徐州至贾汪线、徐州至萧县线、江阴至靖江线、南京至和县线二期、南京经乌衣至滁州线、上海经崇明至启东线、苏州至杭州城际铁路等项目；研究南京至镇江城际铁路、扬州至常州城际铁路、扬州至天长城际铁路、靖江至南通城际铁路、上海至南通城际铁路、泰州经海安至如东城际铁路、镇江经丹阳至常州城际铁路、南京江北新区至仪征线、扬州经镇江至扬中线、无锡至常熟线、无锡至张家港线、常州经金坛至句容线、常州经溧阳至溧水线、徐州至观音机场线等项目。研究利用陇海铁路、宁启铁路、宿淮铁路等开行市域（郊）列车。

3. 有序发展城市轨道交通。

完善南京城市轨道交通网络，推进苏州城市轨道交通成网运行，有序推进无锡、徐州、常州、南通等城市轨道交通项目建设。统筹城市轨道交通网与铁路网，科学编制线网规划，合理确定网络规模；根据城市发展需求和政府财力，适时开展建设规划调整和新一轮规划编制工作。结合轨道交通企业财务状况和建设运营

管理能力，合理把握建设规模和节奏，切实提高城市轨道交通发展质量，确保与城市发展水平相适应。

专栏3 “十四五”城市轨道交通重点工程

续建项目：续建南京1号线北延、2号线西延、3号线三期、4号线二期、5号线、6号线、7号线、9号线、10号线二期，常州2号线，无锡4号线一期，南通1号线、2号线，苏州6号线、7号线、8号线，徐州3号线、6号线一期等项目。

开工项目：开工建设南京11号线，徐州4号线一期，5号线一期等项目。

规划研究项目：规划无锡4号线二期、5号线、6号线，常州5号线、6号线，苏州2号线北延伸、4号线延伸等项目。

（二）构建高效能铁路货运体系。

完善“三纵三横”货运骨架网，强化网络末端衔接，加强国际运输能力建设，谋划高铁物流发展，加速形成与现代流通体系相适应的现代化铁路货运体系。

1. 提升货运骨干网络能力。

依托“三纵三横”普速铁路网，完善沿海货运通道功能，推动青盐铁路开通货运列车，启动新长铁路扩能改造，开展三洋铁路利用宿淮铁路、新长铁路淮安至海安段和海洋铁路扩能改造研究，改善沿海主要港口后方集疏运通道条件。全面提升沿江通道西向辐射能力，开工建设宁芜铁路扩能工程，积极推动合宁铁路开通货运列车，超前谋划江北地区铁路货运通道。打通京沪南北向货运主通道堵点，开展南京枢纽货运普速系统外绕工程研究，先期启动南京枢纽（江北地区）普速系统改建。开展陆桥通道分流线路研究，全面提升通道运输能力。开工建设江阴第三过江通道，推进七乡河过江通道前期工作，打通过江瓶颈。

专栏4 “十四五”普速铁路重点工程

开工项目：开工建设宁芜铁路扩能改造、新长铁路扩能改造、南通港洋口港区至吕四港区铁路联络线工程等项目。

规划研究项目：规划海洋铁路扩能改造、徐州至菏泽普速铁路、连云港至临沂普速铁路、七乡河过江通道、宁启铁路二期扩能改造、宿淮铁路扩能改造等项目，研究淮安经扬州至南京普速铁路、沿江货运铁路、连云港经宿迁至蚌埠普速铁路等项目。

2. 强化铁路国际物流功能。

改善苏新欧、苏南亚、苏满欧三大国际通道运输条件，依托南京、苏州、南通、连云港等沿江沿海港口，形成东欧、中亚、南亚地区向日韩等地区的中转节点，构建衔接陆上丝绸之路和海上丝绸之路的双向开放国际物流通道。依托苏州、徐州等中欧班列枢纽节点城市，积极申报和建设国家中欧班列集结中心示范工程。优化中欧班列国际铁路运输组织，开辟南京至远欧、海安至东南亚等中欧（亚）班列新路径。充分发挥南京区域性航运物流中心和国际货邮核心城市、徐州国际陆港、连云港国际枢纽海港、苏州国际铁路枢纽及南通通州湾集装箱运输新出海口的优势，构建以南京为核心，苏通、徐州、连云港为三极的“一核三极”铁路国际物流格局。积极推动铁路对外口岸开放，设立境外代表处、物流场站、海外仓等，强化回程货源组织，促进双向均衡运输。做大做强省国际货运班列公司，打造一流的国际货运班列品牌。探索赋予国际铁路运输为主的多式联运提单物权属性和信用融资功能，结合“供应链金融”提高综合运输服务能力。

3. 提高铁路集疏运水平。

以资源富集区、主要港口及物流园区为重点，规划建设铁路

专用线，提升铁路专用线覆盖率，形成干支有效衔接、多式高效联运的现代铁路集疏运系统，畅通铁路运输“最后一公里”。加快建成南通港通海港区至通州湾港区铁路专用线一期工程、苏州港太仓港区疏港铁路专用线、国家东中西区域合作示范区（徐圩新区）产业区专用铁路等工程。结合钢铁、化工等企业发展需求，推进相关专用线进园达企，开工建设江苏中新钢铁集团铁路专用线等项目，切实推动大宗物资运输“公转铁”。开展闲置和能力富余的专支线利用研究，开发城市客运、城市配送、冷链等功能，推进功能提升及转型。

专栏5 “十四五”铁路专支线重点工程

续建项目：续建连云港赣榆港区铁路专用线、苏州港太仓港区疏港铁路专用线、南通港通海港区至通州湾港区铁路专用线一期工程、盐城滨海港铁路专用线、国家东中西区域合作示范区（徐圩新区）产业区专用铁路等项目。

开工项目：开工建设盐城港大丰港区铁路专用线、响水港铁路专用线（滨海港铁路专用线北延工程）、连云港港徐圩港区铁路专用线、连云港经济技术开发区加工装配工业园区铁路专用线、江苏中新钢铁集团铁路专用线、运河宿迁港铁路专用线、徐州经济技术开发区铁路专用线、江苏徐钢集团有限公司铁路专用线、亭湖内河港铁路专用线、淮安高铁快运物流基地铁路专用线、江都物流基地铁路专用线等项目。

规划研究项目：研究南京港七坝港区铁路专用线、常州通江铁路支线、泰州港高港港区铁路支线、泰州靖江港区专用线、扬州港江都港区铁路专用线、镇江大港港区专用线（改扩建）、无锡港城郊港区新安大桥作业区铁路专用线、南通港洋口港区铁路专用线、南通港如皋港区铁路专用线、南通港通州湾港区铁路专用线、张家港市铁路专用线、常熟港疏港铁路专支线、盐城射阳港区专用线、连云港赣榆港区至兗日铁路联络线、连云港燕尾港铁路专用线、连云港灌河港区铁路专用线、连云港港至上合物流园铁路货运隧道项目、连云港赣榆港区铁路专用线二期工程、连云港港集装箱铁路扩建工程、连云港港旗台作业区矿石码头铁路扩建工程、盛虹炼化一体化配套铁路装卸站项目铁路专用线、徐州天安化工有限公司铁路专用线、泗阳综合物流园铁路专用线等项目。

4. 促进高铁物流发展。

依托250和200公里时速的快速铁路资源，利用300公里及

以上时速铁路线路富余能力，探索构建全天候客货并举的高铁快运网络。充分结合动车段所、存车场等高铁生产力设施布局，推进高铁物流基地建设，在具备条件的高铁沿线城市布局一批高铁快运基地。推进高铁场站功能设施改造升级，完善与高铁物流相配套的硬件基础设施。鼓励电商、快递等企业参与高铁物流枢纽建设，就近或一体化布局分拨与配送中心。围绕电商、快递等时效性较强货物，打造一批“次晨达”“次日达”“当日达”高铁物流服务产品，推进形成多点覆盖、灵活组织的高铁物流服务网络。

（三）打造高标准客货运枢纽。

强化枢纽与城市功能协调，重点推动南京、苏锡通、徐连淮三大枢纽集群建设，推动铁路综合客运枢纽亮点工程实施，提升普速物流基地功能，规划建设高铁物流基地。

1. 支撑枢纽城市构建。

推动南京国际性枢纽城市融合发展。加快构筑直连全国的“米”字型高铁网，服务区域性航运物流中心和国际货邮核心枢纽建设，全面支撑南京打造国际性综合交通枢纽城市。推进扬州、镇江加快融入南京枢纽布局，支撑宁镇扬一体化先行示范。

推动苏锡通全国性综合交通枢纽集群发展。完善区域纵横交错的干线铁路网，构建多中心网络化城际和市域（郊）铁路网，服务苏州国际铁路枢纽、无锡全国性综合交通枢纽和南通通州湾集装箱运输新出海口建设。推动泰州、常州、盐城融入苏锡通全

国性综合交通枢纽集群，与上海共建国际性综合交通枢纽。

推动徐连淮综合性物流枢纽联动发展。加快陆港、海港与空港一体建设。提升铁路货运功能，全面建设徐州国际陆港；发挥海铁联运优势，支撑连云港国际枢纽海港建设；打造空铁联运基地，推动淮安航空货运枢纽发展；支持宿迁协同发展，共同打造现代物流“金三角”。

2. 推进客货运枢纽建设。

构建以铁路站为主导的客运枢纽。依托南沿江城际铁路、沪苏湖铁路、沪渝蓉沿江高铁等建设，新建南京北站、苏州南站等，改造提升苏州北站、南通站等，打造一批功能完备的铁路综合客运枢纽亮点工程。增设高铁无轨站，开行高铁便民车。推行刷脸进出站、无感支付、无感安检、检验合一和智能引导等便捷畅通服务，完善无障碍出行服务设施，提升枢纽服务水平。以枢纽连接线建设和设备设施改造为依托，优化枢纽运输组织，尽量减少换乘次数，提升枢纽运行效率。推进上元门过江通道联络线建设和南京市域18号线前期工作，实现南京地区铁路枢纽高效衔接。

推进以铁路物流基地为中心的货运枢纽建设。新建南京江宁镇、苏州陆家浜等货运场站，改造提升常州奔牛、宿迁洋河等货运场站，打造一批高标准、高效益的普速铁路物流基地。发展高铁快运，支持具备条件的高铁站进行适货改造，规划建设徐州大许南、淮安等高铁物流基地。推进铁路物流信息化、智能化建设，推动传统货运枢纽向现代综合物流枢纽转型。

专栏6 “十四五”客货运枢纽（场站）重点工程

1. 客运枢纽。推进南京北站、苏州北站、无锡惠山站、南通站、宿迁东站、扬州东站、泰州南站、镇江东站、常州西站等铁路综合客运枢纽建设，实施徐州东站、连云港站、盐城站等枢纽提升工程，建设太仓站、句容站、金坛站、靖江站、泰兴站、兴化站、海门北站等县级节点铁路综合客运枢纽。

2. 货运枢纽。推进江宁镇、铜山、新沂、苏州西、陆家浜、连云港、上隍、宜兴北、海安、江都、泗阳、洋河等铁路物流基地建设，提升永宁、奔牛、江阴、张家港北、太仓港综合枢纽、海门、淮安、盐城北等普速铁路货场功能。推进徐州、淮安高铁物流基地建设，研究南京、常州、连云港、盐城等高铁物流基地项目。

（四）推进铁路统筹融合发展。

坚持资源集约利用、共建共享，强化四网融合发展，推动铁路与其他交通方式协调发展，促进站、城、产协同发展，支撑引领区域一体发展。

1. 推进四网融合发展。

统筹协调干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通四网规划，推进枢纽地区总图规划修编，建立层次分明、功能融合的轨道交通“一张网”。鼓励新建城际铁路和市域（郊）铁路集约共建、融合成网、换乘一体，开展共通道研究。支持有条件有需求的市域（郊）铁路与城市轨道贯通，推动南京地铁6号线与南京S1线、无锡地铁1号线与无锡至江阴线跨线运营。在保障自主运营条件下，探索城际铁路与国铁干线互联互通。研究利用干线铁路富余能力开行城际和市域（郊）列车，推进功能融合。优化枢纽内部功能布局和交通流线，有序推进通道换乘改造为立体换乘，积极推动具备条件的轨道交通方式间同台换乘，支持不同轨道交通方式在枢纽多点衔接换乘。推动干线铁路、城际

铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通在南京北站、苏州北站等枢纽高效衔接。推进信息互联、票务互认、安检互信、支付互容、管理互通，加快统一标识信息、信息平台、服务标准和评价体系，逐步构建“一张网、一张票、一串城”运营、管理和服务模式。支持有条件的线路开展一体化运输服务试点。

2. 推动站城一体发展。

结合国土空间规划编制，统筹轨道交通线网和场站开发需求，分级开展站城融合专项规划研究，优化场站选址，鼓励场站与地块结合开发，合理划定一体化开发区域，支持以车站为核心的用地适度混合功能，适当提高开发强度，助力新城建设，赋能老城更新。鼓励有条件场站上盖物业开发，建设站城综合体。推动城市轨道交通场站宜开发尽开发，建设南京地铁10号线王武庄车辆段、无锡地铁4号线具区路车辆段和苏州地铁2、6号线桑田岛停车场等综合开发项目；推动城际铁路、市域（郊）铁路站城融合开发取得突破，推进上海经苏州无锡至常州城际铁路、南京至句容线等沿线场站开发。在有条件的干线铁路场站探索综合开发的体制机制和市场化开发模式。鼓励各级政府出台支持站城融合发展的政策和实施细则。探索建立站城融合开发与运营补亏相结合的机制，促进轨道交通投资主体与沿线地方政府、社会资本等投入共担、利益共享。灵活选择土地出让方式，依法依规变更既有可开发用地用途，探索轨道交通红线内分层设立土地使用权。

3. 统筹多方式融合发展。

加强与其他运输方式规划的衔接协调，节约集约利用通道、线位、岸线、土地等资源，做好铁路通道内各种运输方式的统筹和线位的协调共享，促进铁路通道由单一向综合、由平面向立体发展。推进铁路枢纽内部轨道交通、城市公交、出租汽车、航空候机楼等统筹布局，规划建设综合交通换乘中心，推动既有铁路综合客运枢纽整合服务设施，实现空间共享、便捷换乘。推动铁路与其他交通方式客票实现“一卡通”“一码通”，优化列车运行图，减少旅客与其他交通方式换乘的等候时间，提升全过程出行体验。推进连云港“江苏省新亚欧大陆桥集装箱多式联运示范工程”等多式联运示范项目建设，积极申报集装箱铁水联运综合改革试验区。推进集装箱公铁、铁水联运发展，鼓励开行至连云港港、苏州港等省内沿江沿海主要港口的海铁联运班列。鼓励省铁路集团、省港口集团和省国际货运班列公司合作组建轻资产多式联运合资公司，大力发展铁路集装箱下水业务。推动铁路纳入综合物流系统统筹协调，积极发展货运“一单通”，推广电子运单。加强铁路与机场的联系，支撑“轨道上的机场群”建设，抢抓高铁进入南京禄口国际机场和南通新机场的机遇，统筹布局空铁联运基地。

4. 深化产业协同发展。

深化与装备制造业融合发展。依托全省轨道交通建设，推动南京、常州、苏州等地形成产业竞争力和规模水平在国内领先的

轨道交通装备产业集聚区，重点打造2—3家行业龙头企业。鼓励龙头企业联合相关创新资源，组建轨道交通装备制造业创新中心、产业创新中心等创新载体，攻克一批制约产业链自主可控、安全高效的核心技术。

深化与邮政快递融合发展。提高铁路运输邮件快件比重，发展快递专列，探索高铁带件运输，建设高铁快递示范线。推动中欧班列运输邮件快件常态化，支撑邮政快递企业“出海”战略实施。支持南京禄口国际机场建设服务全球性国际邮政快递枢纽的空铁联运中心。推动有条件的铁路场站建设邮政快递配套设施，在重要铁路枢纽实现邮政快递集中安检、上车，推动乡村邮政快递点与市域（郊）铁路站设施共建共享。

深化与旅游产业融合发展。加强轨道交通与重要景区景点的衔接，发挥综合交通网“快进慢游”的功能。依托铁路枢纽建设旅客集散中心，打造具有地方文旅特色的站城融合示范点和展示窗口。创新旅游专列等定制服务，探索开发“邮轮式”服务的旅游专列。鼓励轨道交通企业联合各类服务供应商，延伸配套服务。不断完善宁高线旅游服务功能，打造江苏省轨道文化旅游品牌。

5. 支撑区域协调发展。

支撑省内全域一体化。提升沿江两岸铁路通道服务能力，完善沿海铁路通道功能，加快推进新沂至淮安铁路等沿河项目建设，构筑环太湖城际铁路网络，助力江海河湖协同联动发展格局

构建。纵深推进跨江融合发展，建设常泰、沪崇、南京上元门、江阴第三、南京地铁4号线、宁仪城际铁路、海太等过江通道。

支撑沿海高质量发展。编制沿海地区铁路规划，发挥铁路绿色骨干作用，推进沿海地区运输结构调整，助力沿海生态风光带建设。完善海铁联运体系，支撑港、产、城融合发展，助力滨海风貌城镇带建设。完善沿海地区铁路物流基地和企业铁路专支线布局，服务化工、钢铁等临港产业绿色化发展，助力高质量发展经济带建设。

助力城乡融合发展。以5万人口以上城镇为重点，拓展延伸市域（郊）铁路服务范围，结合镇村公交枢纽布局，设置站点。提高行政村与周边轨道交通站点间道路通达性，鼓励有条件的地区开行接驳公交，提供均等化公共服务。

推进省际互联互通。联合上海加快推进上海经苏州无锡至常州城际铁路太仓先导段、苏州经淀山湖至上海城际铁路等建设，与浙皖共同谋划如东经南通苏州至湖州城际铁路、水乡旅游线城际铁路、南京至马鞍山线等项目，共建“轨道上的长三角”。与山东省共同争取将沿海高铁青岛至盐城段、徐州至菏泽铁路、连云港至临沂铁路等项目纳入国家规划，全面提升苏鲁省际互联互通水平。

（五）推动铁路改革创新发展。

探索铁路建设运营新模式，推进智慧赋能，提升安全应急能力，推动绿色低碳发展，构建铁路高质量发展新格局。

1. 探索建设运营改革。

借鉴我省公路等其他交通基础设施建设的经验，利用现有建设管理队伍，完善铁路建设管理体制机制，推进有条件的城际铁路自主建设。统筹研究城市群城际铁路技术标准、规范、制式和运营模式。依托省铁路集团，打造全省城市群城际铁路运营管理一体化系统平台和运输调度指挥中心，建立公开透明的清分清算机制。依托既有省、市铁路或城市轨道等市场主体，组建专业化、市场化运维管理团队，推进城市群城际铁路、都市圈市域（郊）铁路独立成网、自主运营。加强运输组织优化协调，探索城市群城际铁路公交化运营。鼓励苏锡常等地区有条件的线路探索网运分离，支持市场主体通过租用线路时刻和车辆设备提供运输服务。探索省际共建共管，推进跨省线路规划、技术标准、建设时序、运营管理等协调统一。利用国铁线路富余能力，扩大自担当列车开行范围。

2. 强化智慧创新驱动。

加快5G、物联网、云计算、区块链、大数据、北斗通信等技术应用，推动基础设施与运输工具的数字化、网络化，打造新一代铁路移动通信系统，提升运营调度、运行控制智能化水平，实现“车车联动、车地协调”。开通南京地铁7号线、苏州地铁5号线等自动驾驶线路。提升站车信息服务水平，推出智慧化联运产品，提供全程智慧服务。推进AI设施在各枢纽站点的布设，打造智慧枢纽。推进铁路物流智脑中心建设，开展一体化集配设施智能化升级。构建以南京为主的区域性大数据中心，推动大数据在铁路建设、运营等领域的应用。支持南京建设都市圈智慧轨道示范工程。

3. 完善安全保障体系。

出台《江苏省铁路安全管理条例》，落实政府监管责任，压实企业安全生产主体责任。积极配合国家铁路主管部门开展国家批复铁路项目的工程质量和安全监管；落实省交通运输（铁路）主管部门负责省级批复铁路项目的工程质量和安全监管职责。推进铁路道口平改立工作，研究制定全省铁路道口管理制度规范。建立铁路沿线安全环境治理组织体系，完善治理工作长效机制。结合我省自建自营城际和市域（郊）铁路的建设运营特点，建立勘察设计和工程建设质量安全管理体制，健全安全评价指标、安全考核机制和从业人员长效安全培训机制。在自营铁路方面，加大智能检测监测安全保障技术应用，增强关键路段、重点节点全天候、全周期运行状态监测，保障运输安全。探索建立城际铁路、市域（郊）铁路公共安全管理体制。统筹布局城际铁路应急救援基地，搭建应急救援体系，建设信息共享平台，与社会安全管理等机构衔接，提高应急处置能力和救援水平。

4. 推进绿色低碳发展。

构建以轨道交通为骨干的公共交通客运体系，积极引导更多旅客选择铁路绿色出行；打造以铁路、水运为主体的绿色、低碳货运网络，引导货源选择铁路运输，推进全省运输结构持续调整。充分考虑生态红线，按照“保护优先、避让为主”的选线原则，尽量避让自然保护区、风景名胜区、水源保护区及人口密集的居民区等环境敏感区，合理布设线路，优化场站设计。采用综合措

施有效防治铁路沿线振动和噪声,改善铁路沿线声环境和振动环境质量,严格控制气体和固体污染物排放。倡导绿色施工,优化铁路建设施工环境。加强铁路沿线路域环境整治,做好水土保持和生态环境恢复工作,实现铁路与生态环境的和谐发展。发展先进适用的节能减排技术,推广应用新型节能材料、工艺、技术和装备,使用能源智能管控系统,利用自然采光和通风,减少暖通设备使用。鼓励铁路沿线合理布局光伏发电及储能设施,为铁路提供安全可靠的清洁能源。

五、保障措施

(一) 加强组织领导。

坚持和加强党的全面领导,增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”,充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用,始终把党的领导贯穿到加快全省铁路规划建设全过程。充分发挥各级党组织在推进“十四五”铁路发展中的作用,全面调动各级人员干事创业的积极性、主动性和创造性,不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局、推动高质量发展的能力和水平,为实现“十四五”铁路发展目标提供根本保证。

(二) 优先资源保障。

优先保障重大铁路建设项目所需资源要素。将铁路建设用地需求纳入国土空间规划,预留预控重要通道、重大设施和重大项目的空间。抢抓长三角区域一体化发展契机,加强与国家自然资源等部门的协调,争取对跨区域铁路用地、用海指标等方面给予一定政策

倾斜。对列入国家规划的铁路项目，省相关部门安排保障用地和用林计划、空间指标。优先避让环境敏感区域，确实无法避让的采取无害化穿越方式通过，妥善处理好生态环境保护与铁路等线性重大基础设施建设的关系。做好防洪影响评价和水土保持等工作，推动铁路建设与水利资源的高效统筹。

（三）加大资金投入。

按照政府主导、市场运作、多元投资的原则，完善与铁路发展阶段相适应的资金保障制度。积极争取国家对江苏铁路建设的资金支持；进一步加大投入力度，根据财政事权，落实省市出资责任，规范用好地方政府专项债券，确保财政投资力度不低于“十三五”。加快研究制定我省主导建设铁路项目运营亏损补贴的政策。推进政府投资铁路股权转让、资产重组，鼓励各类金融机构依法合规为铁路发展提供融资，引导社会资本积极参与江苏铁路建设运营。鼓励利用企业债券、REITs、PPP等融资方式，拓宽铁路项目建设运营资金来源。

（四）强化实施管理。

严格落实《省政府关于进一步加快推进铁路发展的意见》（苏政发〔2021〕39号），在省铁路建设领导小组领导下，统筹协调解决重大问题，为本规划实施创造有利条件。做好本规划与国土空间、重大产业、生态环境、综合交通等规划衔接；加强省市合作，协调推进重大项目、重大工程；省发展改革委、省铁路办会同有关部门要将规划目标任务细化分解融入前期工作三年滚动推进计划和年

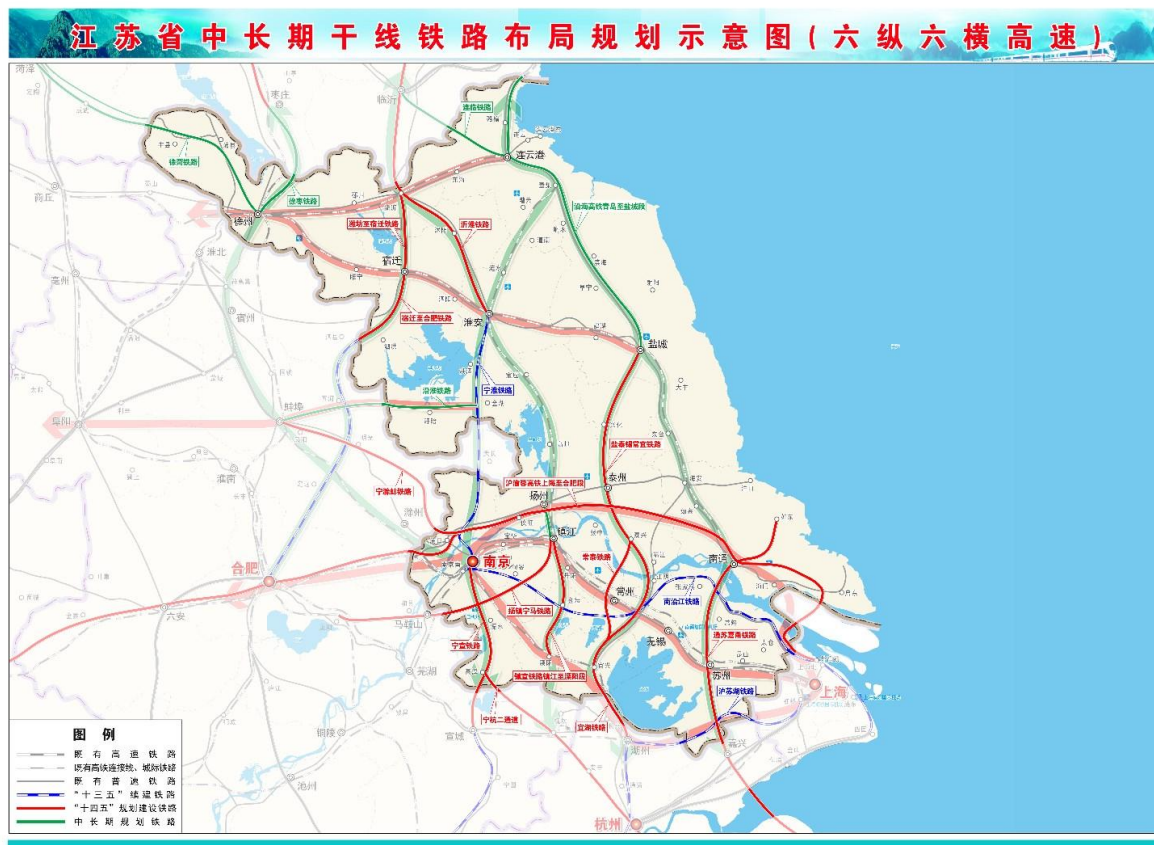
度建设计划，明确时间表、线路图，加强规划实施事中事后监管和动态监测分析，适时开展中期评估和建设项目后评估，根据规划落实情况及时动态调整。地方各级人民政府要紧密结合发展实际，细化落实本规划确定的主要目标和重点任务，各地铁路发展规划要做好与本规划的衔接落实。

（五）加快人才培育。

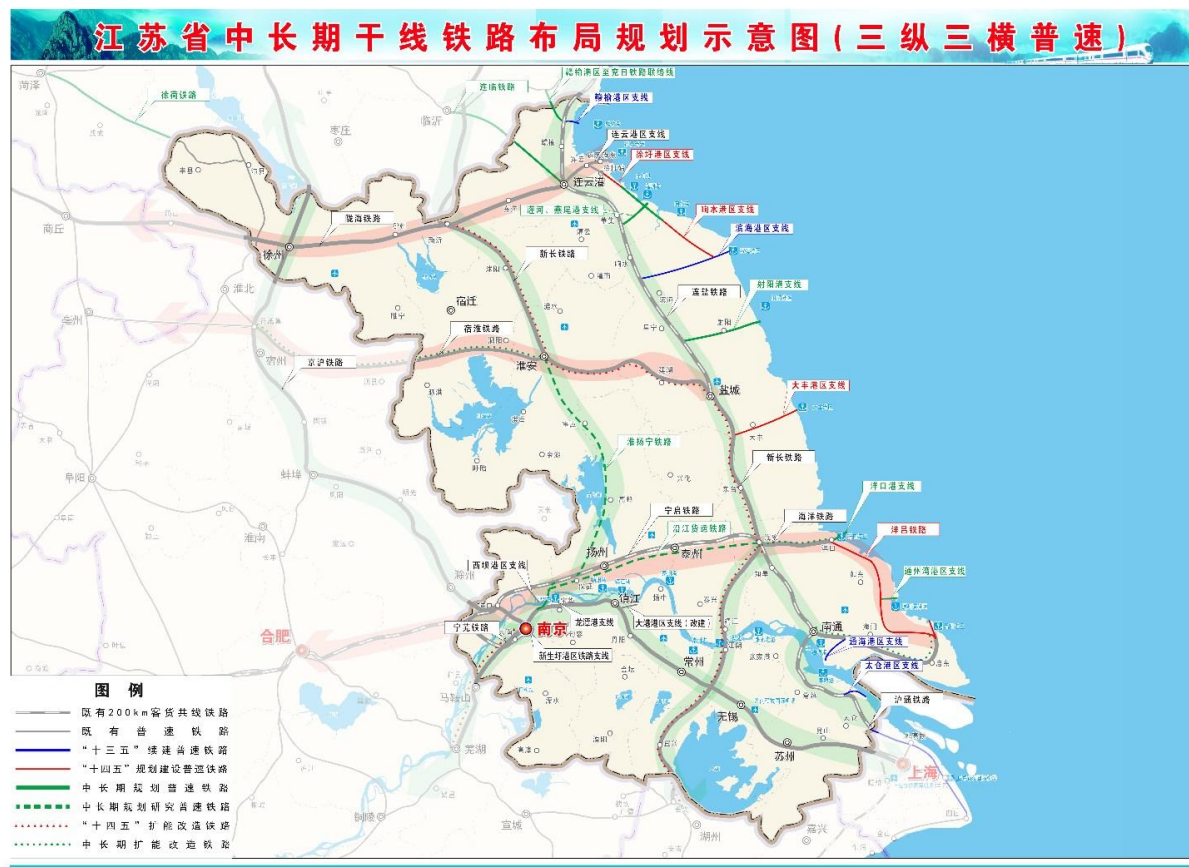
加快全省铁路人才队伍建设，培养急需的高层次、高技能人才，加强重点领域科技领军人才和优秀青年人才培养。依托铁路项目，培养一批科研、建设、运营、管理等方面的综合人才，为自主建设运营提供支持。加强人才使用与激励机制建设，提升行业教育培训的基础条件和软硬件环境。做好智力引进，促进交流与合作。

- 附件：1. 江苏省中长期干线铁路布局规划示意图（六纵六横高速）
2. 江苏省中长期干线铁路布局规划示意图（三纵三横普速）
3. 江苏省中长期城市群城际和市域（郊）铁路布局规划示意图

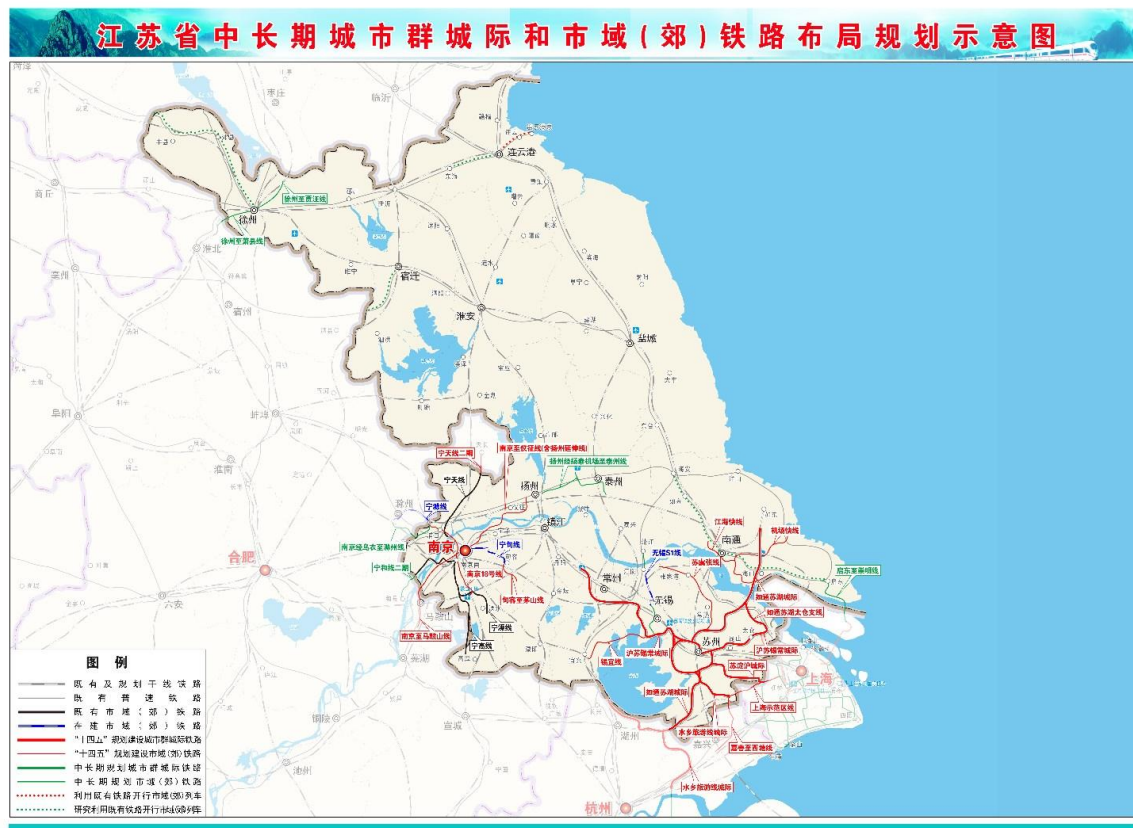
江苏省中长期干线铁路布局规划示意图（六纵六横高速）



江苏省中长期干线铁路布局规划示意图（三纵三横普速）



江苏省中长期城市群城际和市域（郊）铁路布局规划示意图



抄送：省委各部委，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省监委，
省法院，省检察院，省军区。

江苏省人民政府办公厅

2021年9月22日印发
