# 江苏省人民政府办公厅文件

苏政办发〔2016〕170号

## 省政府办公厅关于印发江苏省“十三五”铁路发展规划的通知

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：

《江苏省“十三五”铁路发展规划》已经省人民政府同意，现印发给你们，请认真贯彻实施。

江苏省人民政府办公厅

2016年12月30日

# 江苏省“十三五”铁路发展规划

“十三五”时期，是江苏全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，深入落实习近平总书记系列重要讲话特别是视察江苏重要讲话精神、推动“迈上新台阶、建设新江苏”取得重大进展的关键时期，是率先全面建成小康社会决胜阶段和积极探索开启基本实现现代化建设新征程的重要阶段。铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和重大民生工程，是综合交通运输体系的骨干和主要交通方式之一，在经济社会发展中的地位和作用至关重要。

《江苏省“十三五”铁路发展规划》（以下简称《规划》）以《江苏省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》为指导，衔接国家和省级相关规划，按照构建现代铁路网络、发挥铁路骨干优势作用、推进综合交通运输体系建设、支撑引领我省经济社会发展的总体要求，明确“十三五”时期江苏铁路的发展目标、重点任务和政策取向，是推进铁路建设的基本依据，是指导我省铁路发展的纲领性文件。

规划期为2016—2020年，远期展望到2030年。

## 一、发展基础和面临形势

（一）发展基础。

我省既有铁路有京沪高铁、宁杭高铁、沪宁城际和宁合铁路

等客运专线，陇海线、京沪线、宁芜线、宁启线、胶新线、新长线、宿淮线等客货共线铁路，初步形成了由纵向京宁（杭）铁路通道、新长铁路，横向陇海铁路、宁启铁路—宁合铁路、沪宁通道组成的“两纵三横”路网构架。

2015年底，全省铁路通车里程2755公里，其中，复线里程1512公里、复线率54.9%；电气化里程1537公里、电气化率55.8%；路网密度269公里/万平方公里，人均铁路里程0.35公里/万人，较“十一五”末分别提高41%和39%。

专栏1 “十二五”末江苏铁路概况表

| 分类 | 序号 | 线路名称 | 通车（建设）里程（公里） | 复线里程（公里） | 电气化里程（公里） | 技术标准 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 十一五既有 | 1 | 京沪铁路 | 366 | 366 | 366 | 双线 200km/h |
| | 2 | 陇海铁路 | 247 | 247 | 247 | 双线 160km/h |
| | 3 | 新长铁路 | 551 | | | 单线 120km/h |
| | 4 | 宁启铁路 | 268 | | | 单线 120km/h |
| | 5 | 宁芜铁路 | 58 | | | 单线 120km/h |
| | 6 | 徐沛铁路 | 73 | | | 单线 120km/h |
| | 7 | 前贾线 | 28 | | | 单线 120km/h |
| | 8 | 夹孟线 | 25 | | 25 | 单线 120km/h |
| | 9 | 合宁铁路 | 49 | 49 | 49 | 双线 200km/h |
| | 10 | 宁启铁路南通至南通东段 | 16 | | | 单线 120km/h |
| | 11 | 沪宁城际 | 269 | 269 | 269 | 双线 350km/h |
| | 小计 | | 1950 | 931 | 956 | |
| | “十一五”末，我省铁路干线通车里程 1950km，复线里程 931km，电气化铁路 956km | | | | | |
| 十二五建成投入使 | 1 | 京沪高速铁路 | 358 | 358 | 358 | 双线 350km/h |
| | 2 | 南京枢纽 | 40 | 40 | 40 | |
| | 3 | 海洋铁路 | 77 | | | 单线 120km/h |
| | 4 | 宁杭高铁 | 146 | 146 | 146 | 双线 350km/h |
| | 5 | 宁安城际 | 37 | 37 | 37 | 双线 250km/h |
| | 6 | 丰沛铁路 | 50 | | | 单线 120km/h |
| | 7 | 宿淮铁路 | 97 | | | 单线 120km/h |
| | 小计 | | 805 | 581 | 581 | |

| 用 | “十二五”期间，我省新增建设里程805km，全省铁路干线通车里程达2755km。新增复线里程581km，新增电气化里程581km | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 十二五在建转十三五 | 1 | 郑徐客专 | 36 | 36 | 36 | 双线350km/h |
| | 2 | 连盐铁路 | 232 | 232 | 232 | 双线200km/h |
| | 3 | 沪通铁路一期 | 120 | 120 | 120 | 双线200km/h |
| | 4 | 青连铁路 | 8 | 8 | 8 | 双线200km/h |
| | 5 | 连淮扬镇铁路 | 305 | 305 | 305 | 双线250km/h |
| | 6 | 宁启铁路二期 | 94 | 94 | 94 | 单线160km/h |
| | 7 | 徐宿淮盐铁路 | 316 | 316 | 316 | 双线250km/h |
| | 8 | 宁启铁路复线电气化工程 | | 268 | 268 | 双线200km/h |
| | 9 | 符夹铁路扩能 | 21 | 21 | 21 | 双线120km/h |
| | 小计 | | 1132 | 1400 | 1400 | |
| | “十二五”结转项目，我省新增建设里程1400km，其中新建通车里程1111km，既有线改造里程289km | | | | | |

“十二五”期间，我省准确把握国家铁路运输发展环境和全省经济社会发展的新变化和新要求，加快推进铁路建设，取得一定成效。

路网规模大幅增长。“十二五”期间，我省相继建成京沪高铁、宁杭高铁、宁安城际、海洋铁路、丰沛铁路、宿淮铁路等7条铁路，累计完成投资710亿元。到“十二五”末，全省干线铁路建成里程达到2755公里，较“十一五”末增加805公里，增幅41%；时速200公里以上快速铁路通车里程达到1265公里，其中时速250公里及以上高速铁路达到810公里，较“十一五”末分别提高84.6%和160.7%。“十二五”开工结转“十三五”的项目有郑徐客专、连盐铁路、沪通铁路一期、青连铁路、连淮扬镇铁路、宁启铁路二期、徐宿淮盐铁路、宁启铁路复线电气化工程和符夹、连连等扩能等9项，建设里程1400公里。

服务水平明显提升。苏南高速铁路骨架形成，长三角核心区

实现1小时高铁圈。随着宿淮铁路建成，苏中苏北设区市实现铁路全覆盖。京沪高铁大胜关长江大桥建成通车，铁路过江通道由两线增加到六线，过江能力初步缓解。铁路客运量大幅增长，在全省综合交通运输体系中的比重明显提升，2015年所占客运份额为10.0%，较2010年的4.3%增加了5.7个百分点。

枢纽建设初见成效。初步建成南京南站、徐州东站、苏州北站、常州北站、无锡东站等一批现代化、高水平综合客运枢纽站，实现与地铁、公交、长途客运等多层次、多模式客运交通一体化组织和高效换乘，对保障铁路运营安全、提升旅客服务质量发挥了重要作用，有效带动了铁路沿线城市空间拓展和产业优化布局，有力推动了新型城镇化发展进程。

铁路改革取得突破。出台《省政府关于深化投融资体制改革加快推进铁路建设的实施意见》（苏政发〔2014〕36号），成立江苏铁路投资发展有限公司，设立规模为500亿元的铁路建设发展基金和规模为150亿元的苏北铁路建设发展基金，缓解了当前铁路建设的融资难题，积极组织开展铁路沿线土地综合开发研究，深入探索铁路建设、运营模式，为贯彻国家铁路分类建设要求提供了支撑。

总体上看，我省十二五时期铁路建设取得一定成效，但也应看到，铁路仍是我省综合交通运输体系中的“短板”与薄弱环节，与我省经济、人口在全国的地位不相适应，与构建现代综合交通运输体系、发挥铁路骨干作用的要求不相适应，与人民群众特别是苏北

人民对高质量的铁路出行需求不相适应，具体表现在：一是路网规模总量偏小，布局不合理。2015年底，全省铁路总里程仅居全国第21位，每百万人拥有铁路营业里程不足全国1/2，路网布局南密北疏，苏南地区“有线无网”，苏中、苏北地区快速铁路几乎空白。二是既有能力紧张，过江通道能力不足。我省部分既有线路能力紧张，大部分线路能力利用率达到60%—80%以上，个别重要干线区段达到了100%；连绵425km的长江过江通道上，只有三处六线铁路连通，远不能满足需求，铁路过江运输能力不足仍然是制约我省铁路乃至综合运输体系运能的瓶颈。三是枢纽体系尚不健全。全省13个设区市中，仅苏南5市以及徐州的客运枢纽体系初具形态。货运枢纽体系建设相对薄弱，不适应现代物流需求。铁路专支线建设相对滞后，铁路“最后一公里”尚未贯通。

（二）面临形势。

我省正处于高水平全面建成小康社会决胜阶段和推动“迈上新台阶、建设新江苏”取得重大进展的关键时期，经济社会发展面临的新趋势新机遇，对铁路发展提出新的更高要求。

推进供给侧结构性改革，要求扩大铁路有效供给。随着我省综合实力和国民收入稳步提高，运输需求不断扩大，客运将保持快速增长，货运结构变化显著。为主动适应和引领经济发展新常态，保持经济中高速增长、迈向中高端水平，必然要求增加铁路公共产品和服务有效供给，注重提高供给质量和效率，降低社会物流成本，补齐基础设施短板，全面增强铁路运输保障能力，为

经济发展增添新动能。

拓展区域发展空间，要求强化铁路支撑引领作用。重点实施“一带一路”、长江经济带建设、长三角一体化的重大战略，推进城乡一体化和新型城镇化，必然要求形成区域覆盖广泛、服务层次多样的现代铁路网络，支撑全面开放、城乡区域协调发展。

构建综合交通运输体系，要求发挥铁路绿色骨干优势。树立绿色发展理念，贯彻生态文明建设要求，加快转变交通发展方式，推进交通运输低碳发展，提升综合运输通道效能，必然要求合理配置交通资源、优化交通运输结构，充分发挥铁路运能大、效率高、排放少、占地省的比较优势和骨干作用，为构建现代综合交通运输体系和推进生态文明建设做出新贡献。

推动铁路可持续发展，要求创新铁路建设运营模式。随着国家铁路改革深入推进，必然要求我省以完善市场配置资源为核心，以贯彻国家铁路改革为基础，引导培育市场发展，积极加强投融资体制改革与土地综合开发，积极探索铁路建设改革方案，推进铁路建设、运营市场化。

**二、指导思想、基本原则与发展目标**

（一）指导思想。

高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，以习近平总书记视察江苏重要讲话精神为引

领，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，深入贯彻落实“一带一路”、长江经济带建设、长三角一体化等国家战略，积极适应经济发展新常态，紧密围绕全省经济社会发展目标，以内联外通为着力点，大力推进“外拓通道、内筑网络”，实现“补齐短板、强化衔接、优化网络、提质增效”，进一步发挥铁路在现代综合交通运输体系中的先导、骨干、支撑作用，为“迈上新台阶、建设新江苏”提供有力的保障与支撑。

（二）基本原则。

——需求导向，适度超前。以市场需求为导向，以增强运输能力、改善运输结构、满足人民群众需要为目标，充分考虑我省铁路网在全国路网中“沟通南北、承接东西”的重要作用，合理确定建设规模、标准和进度，进一步完善我省铁路路网、提升过江通道能力，提高运输能力和服务品质，增强基础保障能力，满足多层次运输需求，推动南北均衡发展。秉承铁路作为重大基础设施“适度超前”的发展原则，在运输能力和路网站场布局方面留有发展余地，更好发挥铁路对经济社会发展的支撑和引领作用。

——战略布局，引导发展。以“一带一路”、长江经济带建设、长三角一体化等国家战略，以及江苏沿海地区发展、苏南现代化建设示范区等区域战略为依托，贯彻落实区域经济发展对基础设施的发展要求，优先考虑将区域发展战略中提出的重大项目

纳入规划。

——统筹规划，协调优化。以上位规划为主要依据，统筹规划路网规模与网络布局。注重与省内其它专项规划及周边省市路网规划相衔接，注重多种交通方式的有机衔接，体现综合交通运输体系系统化、一体化、立体化的发展要求。强化点线能力配套，统筹干线与枢纽及客货配套设施、新线建设与既有线改造的协调优化。

——安全可靠，绿色集约。牢固树立铁路运输安全发展理念，着力提高铁路运输的安全性和可靠性。坚持绿色发展，贯彻落实国家对建设两型社会的要求，注重资源节约和环境保护，加快推进铁路的电气化改造和建设。发挥铁路运量大、占地相对少的优势，建设资源节约、环境友好的绿色铁路。

——深化改革，创新发展。充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，完善社会资本参与铁路建设的机制。更好发挥政府作用，深化管理体制、投融资体制改革，推进建设管理、运营管理、行业管理的政策措施创新，全面释放江苏铁路的内生动力和发展活力。

（三）发展目标。

到2020年，铁路网络规模和质量大幅提升，“三纵四横”高速铁路网全面形成，铁路客货运枢纽布局更加完善，铁路跨江能力和互联互通能力显著加强，铁路发展改革取得成效。铁路总里程达到4000公里以上，其中时速200公里以上快速铁路达到3000

公里左右，复线率和电化率均达到70%以上。

——着力建成“三纵四横”高速铁路网。建成“三纵四横”高速铁路网，完善区际和区域干线建设，完善货运通道布局，加快建设港区、园区铁路专支线，形成有力支撑经济和社会发展的铁路网布局。到2020年，县级以上节点城市的快速铁路覆盖率达80%左右，实现沪、宁、杭之间1小时左右抵达，设区市与南京2小时左右抵达，与上海3小时左右抵达。

——着力构建铁路客货运枢纽体系。打造南京、徐州、连云港、淮安等铁路主导型全国性综合客运枢纽及区域性综合客运枢纽。分层次打造路网性物流中心、区域性物流中心、物流基地三级铁路物流网络，建立铁路现代化物流枢纽体系。

——着力提升铁路跨江和互联互通能力。加快铁路过江通道建设，新增2—3条过江通道。加快铁路互联互通建设，促进铁路线路相互衔接，实现必要方向的跨线贯通运营。

——着力推进铁路发展改革。探索地方建设铁路管理模式，确定适合我省投资为主铁路的建设管理模式。推进铁路投融资体制改革及铁路土地综合开发，多方式多渠道筹集建设资金。探索铁路发展扶持政策、铁路运营管理新机制。研究铁路行业管理体制机制，明确职能职责分工，共同为江苏铁路更好更快发展护航。

**三、重点任务**

（一）加快“三纵四横”高速铁路网建设。

1．全面建成“三纵四横”高速铁路网。

在提升既有“两纵两横”国家级铁路通道运输能力的基础上，重点落实“一带一路”、长江经济带、长三角一体化、沿海发展、苏南现代化建设示范区等国家战略，构筑满足我省客货流需求、满足城镇空间发展方向及综合交通运输通道布局的“三纵四横” 高速铁路网，支持国家路网主通道建设，并支撑区域一体化发展、城镇空间优化布局和产业集聚发展，适应我省经济社会发展需要。

（1）“三纵”通道。

京宁（杭）通道。通道连接徐州、南京等城市，既有京沪铁路、京沪高铁，宁杭高铁，在建符夹铁路扩能。

中部通道。通道连接连云港、淮安、扬州、镇江等城市，既有新长线新沂至淮安段、胶新线，在建连淮扬镇铁路，规划建设镇江至宣城铁路，淮安至新沂至临沂铁路。

沿海通道。通道连接连云港、盐城、南通等城市，既有新长线盐城至海安段，在建青连、连盐与沪通铁路南通至安亭段，规划建设盐城至南通铁路，通苏嘉铁路，沪通铁路二期。

（2）“四横”通道。

陇海通道。通道连接连云港、徐州等城市，既有陇海铁路，在建郑徐客专，规划建设连徐高铁。

徐盐通道。通道连接徐州、宿迁、淮安、盐城等城市，既有宿淮铁路、新长线淮安至盐城段，在建徐宿淮盐铁路。

沿江通道。通道连接南京、扬州、泰州、南通、张家港、常州、金坛、句容等城市，通道在南京以西既有宁芜、宁合铁路、

宁安城际，规划建设宁芜铁路扩能改造，南京至合肥客专。在南京以东江北地区既有宁启铁路，在建宁启铁路南通至启东段，规划建设北沿江高铁，江南地区规划建设南沿江铁路。

沪宁通道。通道连接南京、镇江、常州、无锡、苏州等城市，既有京沪铁路沪宁段、京沪高铁沪宁段、沪宁城际。

2．完善区际和区域干线铁路。

在“三纵四横”路网主骨架的基础上，强化与上海、浙江、安徽、山东等相邻省市的区际干线铁路建设，形成华东地区协调联动、共同发展的新局面。构筑完善的区域干线铁路，完善苏北、苏中地区交通基础设施，形成苏北、苏中、苏南三大区域间快速通道，保障与支撑经济社会发展。

（1）区际干线铁路。

为构筑我省向沪、皖、鲁等相邻省市辐射的区际通道，规划建设上海至湖州铁路，合肥至新沂铁路，扬马城际铁路。

（2）区域干线铁路。

为构建全省北、中、南地区间联系的区域通道，规划建设南京至淮安铁路，盐泰锡常宜铁路。

3．加强货运通道及铁路专支线建设。

规划布局合理、能力均衡、满足现代物流需求的货运通道，形成江苏铁路货运主通道，支撑铁路货物高效顺畅运输。构筑完善的沿海沿江港口及园区集疏运体系，建设沿海沿江港口及园区的铁路支线，促进多式联运有效衔接，提高运输效率，实现铁路

与港口、园区规划及城市规划的有机融合。通过既有线扩能、电气化改造，充分挖掘与利用既有铁路资源。

（二）完善铁路客货运枢纽布局。

加强铁路运输枢纽地区建设力度，完善枢纽地区的客货运设备设施，实现点线能力协调，提升枢纽的客货运输能力与衔接线路的互联互通能力，保证客货运输径路灵活畅通，最大限度发挥铁路运输优势。积极推进铁路综合客运枢纽规划建设，提高综合客运枢纽的一体化水平和集散效率，逐步形成与城市轨道交通等公共交通合理衔接的便捷、安全、顺畅的换乘体系。

“十三五”期间，我省规划形成南京、徐州、连云港、淮安四大路网性枢纽，以及苏州、无锡、常州、扬州、镇江、南通、盐城、泰州、宿迁、新沂等10个区域性枢纽。

规划形成全国性铁路综合客运枢纽4个，区域性铁路综合客运枢纽18个，地区性铁路综合客运枢纽38个；路网性物流中心3个，区域性物流中心16个，物流基地23个。

**专栏2　铁路客运枢纽车站、物流中心规划**

铁路主导型全国性综合客运枢纽：南京南、徐州东、连云港、淮安东等4个。

铁路主导型区域性综合客运枢纽：南京、南京北、徐州、常州、无锡、苏州、苏州北、淮安、南通、南通西、盐城、扬州东、镇江、泰州南、宿迁、海安、张家港、新沂等18个。

铁路主导型地区性综合客运枢纽：无锡东、宜兴东、江阴、常州北、溧阳、昆山南、苏州园区、常熟、连云港东、扬州、泰州、镇江南、丹徒、丹阳、邳州、睢宁、金坛、吴江、太仓、如皋、海门、启东、赣榆、东海、灌云、灌南、涟水、东台、建湖、滨海、响水、阜宁东、大丰、高邮、宝应、镇江东、句容、泗阳等38个。

路网性物流中心：尧化门、江宁镇、铜山等3个。

区域性物流中心：无锡南、苏州西、昆山、常州、海安县、镇江东、扬州东、盐城北、淮安南、新浦东、邳州、泰州西、平东、海安、新沂、海州等16个。

物流基地：东海县、吴集、陵口、紫金山、建湖、洋河、墟沟北、连云港东、连云、墟沟、瑞山、南京北、兴卫村、栖霞山北、浦镇、梅桂营、六摆渡、通州湾、东海、东辛、徐圩、赣榆北、杨集等23个。

（三）提升铁路跨江和互联互通能力。

1．形成布局合理的过江通道。

为加强苏南与苏中、苏北地区的铁路跨江联系，加快铁路过江通道建设，突破铁路过江瓶颈，实现区域间融合发展，在既有南京长江大桥、大胜关长江大桥的基础上，建成五峰山长江大桥、沪通铁路大桥。力争开工上元门过江通道、江阴过江通道、崇明岛过江通道。开展宁仪扬城际铁路过江通道、泰常铁路过江通道的前期研究。

| 专栏3　铁路过江通道规划 |
| --- |
| 既有铁路过江通道：南京长江大桥、大胜关长江大桥。<br>在建铁路过江通道：五峰山长江大桥衔接连淮扬镇铁路，沪通铁路大桥衔接沪通铁路和通苏嘉铁路。<br>“十三五”铁路过江通道：上元门过江通道衔接北沿江高铁和南京至淮安铁路，江阴过江通道衔接盐泰锡常宜铁路和新长铁路，崇明岛过江通道衔接北沿江高铁过江通道。<br>中长期铁路过江通道：宁仪扬城际铁路过江通道衔接宁仪扬铁路、泰常铁路过江通道衔接泰常铁路。 |

2．加强铁路互联互通。

为增强铁路网整体效应，围绕铁路大通道相互连通、主要城市间直达、完善供需关系平衡、促进路网效益最大化等方面的目标要求，综合考虑运输需求及列车组织、各线建设时序、技术等级、功能定位，加快铁路互联互通建设，促进铁路线路相互衔接，实现必要方向的跨线贯通运营。

| 专栏4　铁路互联互通规划 |
| --- |
| 基于铁路大通道互联互通需求：实现京沪高铁与郑徐客专（徐州节点）、京沪高铁与徐宿淮盐铁路（徐州节点）、连徐高铁与青连铁路（连云港节点）、连徐高铁与连盐铁路（连云港节点）、合宿新铁路与连徐高铁（新沂节点）、郑徐客专与徐宿淮盐铁路（徐州节点）、郑徐客专与连徐高铁（徐州节点）、徐宿淮盐铁路与盐通铁路（盐城节点）等铁路间互联互通，规划研究连徐高铁与沿海高铁（连云港节点）、连淮扬镇铁路与北沿江高铁（扬州节点）、京沪高铁与北沿江高铁（南京节点）等铁路间互联互通方案。<br>基于长三角主要城市间直达需求：实现徐宿淮盐铁路与连淮扬镇铁路（淮安节点）、沿江城 |

际与镇宣铁路（金坛节点）、连淮扬镇铁路与沪宁城际铁路（镇江节点）、连淮扬镇铁路与宁启铁路（扬州节点）等互联互通，规划研究盐泰锡常宜铁路与北沿江高铁（泰州节点）、通苏嘉铁路与湖苏沪铁路（吴江节点）等铁路间互联互通方案。

基于完善供需平衡需求：实现南沿江铁路与沪宁城际铁路（常州节点）、南沿江铁路与宁合铁路（南京节点）等铁路间的互联互通需求，规划研究南沿江铁路与盐泰锡常宜铁路（江阴节点）、南沿江铁路与通苏嘉铁路（张家港节点）、南沿江铁路与扬州至马鞍山铁路（句容节点）等铁路间互联互通方案。

基于促进路网效益最大化需求：实现京沪高铁与宁启铁路（南京节点）、南沿江铁路与沪通铁路（张家港节点）等铁路间互联互通，规划研究镇宣铁路与宁杭高铁（溧阳节点）、盐泰锡常宜铁路与沿海高铁（盐城节点）等铁路间互联互通方案。

（四）推进铁路发展改革。

1. 推进铁路改革与发展。

铁路建设管理。以南沿江等我省投资为主铁路为基础，提出建设所需的技术条件、管理体制、人才配备等保障措施。对比分析委托代建、联合建设等模式的利弊，研究提出适合我省投资为主铁路的建设管理模式。

铁路投融资体制改革。抓住国家铁路管理体制改革和投融资体制改革的重大机遇，策应国家铁路投融改革政策，结合我省实际情况，创新铁路投融资体制，以铁路建设基金为平台，稳步推进PPP、特许经营权、公益性交通基础设施众筹等融资模式，多方式、多渠道地吸引社会资本参与铁路建设。理清铁路产权关系，明晰收益分配机制，为社会资本进入铁路建设创造良好的环境。

铁路运营管理。以南沿江铁路等我省投资为主铁路项目为契机，在现行的法律和政策框架体系下，分析、研判国内铁路改革趋势，建立铁路运营管理新机制和监管体系，提出基于我省省情的运营管理方案，促进我省铁路健康可持续发展。

铁路政策支撑。为确保铁路正常运营，实现铁路良性发展，

研究扶持铁路发展政策，探索政府贴息、物业经营、电价优惠、税费减免等政策。争取建立铁路专支线、综合交通客货运枢纽建设补助政策。

铁路行业管理。完善合资铁路（非我省投资为主）建设管理、运营管理、安全监管等方面的机制，促进我省合资铁路可持续发展。针对专用线、支线铁路，在项目申报、审查和行业管理等方面进一步明确相关职能部门的职责分工，保障专支线铁路建设和运营。

2. 推进铁路土地综合开发。

支持鼓励“综合开发+高铁新城+高新产业”的发展模式，打造区域新兴增长极，逐步形成“依站建产、依产建城、依线建带”的铁路土地综合开发新格局。“十三五”期间，围绕全省拟新改建的约100个铁路站场，完成毗邻站场区域综合开发用地总量4000—5000公顷；全省形成14个重点开发站、47个中度开发站和31个一般开发站，其中，重点开发站规模超过70公顷、中度开发站规模超过40公顷、一般开发站规模超过30公顷，重点打造5—8个综合开发先行示范工程。

| 专栏5　铁路土地综合开发分类 |
| --- |
| 实施重点开发站点共14个，包括南京北站、镇江东站、苏州园区站、常州武进站、南通西站、泰州南站、扬州南站、盐城站、宿迁站、淮安东站、徐州东站、连云港站、张家港站、江阴站等。<br>实施中度开发站点共47个，包括六合站、高淳站、句容站、金坛站、常州东站、吴江站、溧阳站、宜兴站、常熟站、太仓南站、无锡惠山站、宝应站、高邮站、海门站、启东站、仪征站、江都站、泰兴站、靖江站、海安站、如皋站、兴化站、赣榆站、响水站、滨海站、射阳站、灌云站、灌南站、涟水站、泗洪站、建湖站、睢宁站、泗阳站、邳州东站、新沂南站、东海南站、东台站、大丰站、沭阳站、金湖站、洪泽站等。<br>实施一般开发站点共31个，包括江宁站、华西金港站、张家港北站、太仓站、茅麓站、周庄站、盛泽站、丹阳西站、常熟西站、常州南站、平东站、连云港东站、双沟站、阜宁南站等。 |

## 四、重大项目

围绕重点任务，“十三五”规划开工干线铁路15项，建设总里程2298公里，其中，新建铁路里程2238公里，改扩建铁路里程60公里。规划港口及园区铁路支线54项、建设里程771公里。结合项目建设，重点强化南京、徐州、连云港、淮安等枢纽的建设。

到“十三五”末，我省将建成“三纵四横”的高速铁路网，铁路干线新增运营里程约1500公里，运营总里程4000公里以上，期间完成投资2400亿元左右。“十三五”规划项目江苏省内资本金规模为1300亿元左右。“十三五”规划项目江苏省内建设用地规模12万亩左右。

待“十三五”规划项目全部实现后，江苏省干线铁路网规模将达到约6000公里，其中时速200公里及以上快速铁路4600公里以上。

展望到2030年，江苏省干线铁路网规模将达到7300公里左右，其中时速200公里及以上快速铁路5200公里以上。

专栏6 “十三五”铁路重大项目表

| 序号 | 建设项目 | 建设里程（公里） | | 投资规模（亿元） | | 用地规模（亩） | | 备注 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 全线 | 江苏省 | 全线 | 江苏省 | 建设用地 江苏省 | 综合开发用地 江苏省 | |
| 一、“十二五”续建项目 | | 2007 | 1400 | 2309 | 1623 | 57066 | 19600 | |
| 其中：新建铁路合计 | | 1640 | 1111 | 2263 | 1613 | 56310 | 19600 | |
| 改建铁路合计 | | 367 | 289 | 46 | 10 | 756 | | |
| 1 | 郑徐客专 | 362 | 36 | 480 | 98 | 2088 | | 建成 |
| 2 | 连淮扬镇铁路 | 305 | 305 | 458 | 458 | 16470 | 5800 | 建成 |
| 3 | 徐宿淮盐铁路 | 316 | 316 | 408 | 408 | 15963 | 4800 | 建成 |
| 4 | 连盐铁路 | 232 | 232 | 260 | 260 | 11600 | 4500 | 建成 |
| 5 | 沪通铁路一期南通至安亭段 | 137 | 120 | 354 | 314 | 5520 | 3000 | 建成 |
| 6 | 青岛至日照至连云港铁路 | 194 | 8 | 238 | 10 | 363 | | 建成 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 宁启铁路南通至启东段 | 94 | 94 | 65 | 65 | 4306 | 1500 | 建成 |
| 8 | 宁启铁路复线电气化工程 | 268 | 268 | | | | | 建成 |
| 9 | 符夹、连连等扩能改造 | 99 | 21 | 46 | 10 | 756 | | 建成 |
| 二、“十三五”开工项目 | | 3148 | 2298 | 5199 | 3825 | 120650 | 47750 | |
| 其中：新建铁路合计 | | 3048 | 2238 | 5109 | 3767 | 118454 | 47750 | |
| 改建铁路合计 | | 100 | 60 | 90 | 58 | 2196 | | |
| 10 | 连徐高铁 | 180 | 180 | 280 | 280 | 10260 | 3200 | 建成 |
| 11 | 盐城至南通铁路 | 148 | 148 | 230 | 230 | 8140 | 3500 | 建成 |
| 12 | 南沿江铁路 | 280 | 280 | 475 | 475 | 16240 | 8900 | 力争 |
| 13 | 通苏嘉铁路 | 250 | 155 | 452 | 280 | 8215 | 4700 | 力争 |
| 14 | 镇江至宣城铁路 | 190 | 150 | 317 | 250 | 8250 | 3100 | 开工 |
| 15 | 盐泰锡常宜铁路 | 300 | 300 | 540 | 540 | 14500 | 7250 | 开工 |
| 16 | 淮安至新沂至临沂铁路 | 211 | 122 | 346 | 200 | 6100 | 2000 | 开工 |
| 17 | 南京至淮安铁路 | 205 | 180 | 350 | 300 | 9180 | 4050 | 开工 |
| 18 | 北沿江高铁 | 410 | 385 | 692 | 650 | 19635 | 9000 | 开工 |
| 19 | 合肥至新沂铁路 | 331 | 109 | 498 | 170 | 5777 | 1050 | 开工 |
| 20 | 沪通铁路二期 | 112 | 7 | 270 | 20 | 358 | | 开工 |
| 21 | 上海至湖州铁路 | 148 | 53 | 229 | 110 | 2703 | 1000 | 开工 |
| 22 | 宁合客专 | 153 | 55 | 223 | 80 | 3080 | | 开工 |
| 23 | 扬马城际 | 130 | 114 | 207 | 182 | 6016 | | 开工 |
| 24 | 宁芜铁路扩能 | 100 | 60 | 90 | 58 | 2196 | | 开工 |
| 三、专支线与枢纽建设 | | 771 | 771 | 550 | 550 | | | |
| 25 | 专支线建设 | 771 | 771 | 450 | 450 | | | 力争 |
| 26 | 枢纽建设 | | | 100 | 100 | | | 力争 |
| 合　计 | | 5926 | 4469 | 8058 | 5998 | 177716 | 67350 | |
| 其中：新建铁路合计 | | 5459 | 4120 | 7822 | 5830 | 174764 | 67350 | |
| 改建铁路合计 | | 467 | 349 | 136 | 68 | 2952 | | |
| 四、“十三五”储备项目 | | 1010 | 727 | 385 | 244 | 28497 | | |
| 27 | 徐菏铁路 | 140 | 4 | 56 | 2 | 196 | | 储备 |
| 28 | 京沪高铁与宁启线联络线 | 10 | 10 | 8 | 8 | 400 | | 储备 |
| 29 | 新长线扩能 | 529 | 510 | 106 | 102 | 18360 | | 储备 |
| 30 | 蚌埠至大丰铁路 | 331 | 203 | 215 | 132 | 9541 | | 储备 |

## 五、保障措施

（一）加强组织领导。

建立上下对口、权责对等的铁路工作机制，充实完善全省铁路建设领导小组，加强对规划实施的指导，加强省市铁路系统协调配合，合力推进铁路建设。加强部门间和区域间的对口协调与沟通机制。建立监督评估机制，建立健全规划实施评估制度，加

强规划实施跟踪与评估。

（二）加强制度建设。

完善相关政策与法规。加快研究制订和修改完善相关政策和法规，健全铁路项目管理机制，制度化保障工程项目的建设实施，在沿线土地经营权、融合发展等方面创新体制机制改革。以地方政府建设为主的城际铁路，尽快研究制定城际铁路前期工作、建设与运营管理办法，完善铁路运行机制和监管体系，促进我省铁路可持续科学发展。

（三）保障资金投入。

按照国务院《关于投资体制改革的决定》确定的“政府主导，市场化运作，多元化投资”的原则，加大各级政府财政投入和财政支持力度，完善铁路建设投融资平台，落实金融、税收、土地等方面优惠政策，继续积极争取中央政府财政投入，利用国家试行地方债券的有利条件逐步发行铁路建设债券。深化铁路投融资改革，完善社会资本参与铁路建设的机制，逐步推广PPP、特许经营权、土地综合开发等融资模式，完善铁路基金公司的组建、运行、退出和保障机制，引导社会资本参与铁路发展基金，探索江苏省铁路建设专项基金、国有资本划拨等新渠道。

（四）加强用地保障、土地集约和生态环境保护。

加强用地保障和用地预控。对铁路综合开发用地，原则上视同铁路线路、站场等给予用地保障。在新建铁路项目规划选址阶段，沿线市、县政府应及时加强对站点周边用地的规划控制，及

时将综合开发用地边界纳入相关规划。坚持高标准的环保要求，加强对铁路用地的科学管理，按照节约用地、少占或不占耕地原则，最大限度地节约使用土地，做好铁路建设相关的土地整理和耕地复垦工作，切实保护宝贵的土地资源。铁路建设要充分体现“绿色、低碳、生态、环保”的优势，尽量避免对沿线自然环境、生态平衡和人文景观的破坏。

（五）加强人才保障。

加强人才培养。实施“人才强铁”战略，注重资本运作人才与技术工人的培养，深化开设论坛机制，提升铁路行业整体业务素质。依托重大铁路建设项目，以科研院校为载体，加强培养一批科研、技术和管理等方面的高素质人才。建立紧缺人才预测预报制度，定期发布《江苏省铁路行业急需紧缺人才目录》，大力引进一批急需紧缺的高层次专业人才。

附件：1. 江苏省“三纵四横”铁路主骨架网布局表

2. 江苏省“十三五”及中长期铁路网规划项目表

3. 港口、园区铁路专支线规划项目表

4. 江苏省十二五末铁路状况示意图、江苏省“十三五”铁路网规划示意图、江苏省“十三五”及中长期铁路网规划图（报批稿）、江苏省“十三五”及中长期铁路过江通道规划图

附件1

# 江苏省“三纵四横”铁路主骨架网布局表

| 通道名称 | 线路名称 | | 江苏境内里程（公里） | 线路主要经由城市 | 主要技术标准 | 建设计划 | 备注（与中长期铁路网关系） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 纵一（京宁杭通道） | 1 | 京沪线徐州至南京段 | 100 | 徐州、宿州、蚌埠、滁州、南京 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 既有 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 2 | 京沪高铁徐州至南京段 | 98 | 徐州、宿州、蚌埠、滁州、南京 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 既有 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 3 | 宁杭高铁 | 146 | 南京、湖州、杭州 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 既有 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 4 | 符夹线扩能 | 9 | 徐州、淮北 | 国铁Ⅰ级、双线电力、120km/h | 在建 | 普速铁路网 |
| 纵二（中部通道） | 5 | 连淮扬镇铁路 | 305 | 连云港、淮安、扬州、镇江 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h | 在建 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 6 | 镇江至宣城铁路 | 150 | 镇江、宣城 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h及以上 | 近期 | 已纳入城际铁路层次 |
| | 7 | 淮安至新沂至临沂铁路 | 122 | 淮安、新沂、临沂 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h及以上 | 近期 | 未纳入中长期铁路网，争取纳入城际铁路实施 |
| | 8 | 新长线新沂至淮安段 | 116 | 新沂、沭阳、淮安 | 国铁Ⅰ级、单线电力、120km/h | 既有/远期扩能 | 普速铁路网 |
| | 9 | 胶新线 | 8 | 新沂、临沂 | 国铁Ⅰ级、单线电力、120km/h | 既有 | 普速铁路网 |

| 通道名称 | 线路名称 | | 江苏境内里程（公里） | 线路主要经由城市 | 主要技术标准 | 建设计划 | 备注（与中长期铁路网关系） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 纵三（沿海通道） | 10 | 青连铁路 | 8 | 青岛、日照、连云港 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 在建 | 高速铁路通道：沿海通道 |
| | 11 | 连盐铁路 | 232 | 连云港、盐城 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 在建 | 高速铁路通道：沿海通道 |
| | 12 | 沪通铁路 | 140 | 南通、张家港、常熟、太仓、上海 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 一期在建、二期近期 | 高速铁路通道：沿海通道 |
| | 13 | 新长线盐城至海安段 | 107 | 盐城、海安 | 国铁Ⅰ级、单线电力、120km/h | 既有/远期扩能 | 普速铁路网 |
| | 14 | 盐城至南通铁路 | 148 | 盐城、南通 | 国铁Ⅰ级、双线电力、350km/h | 近期 | 高速铁路通道：沿海通道 |
| | 15 | 通苏嘉铁路 | 155 | 南通、张家港、常熟、苏州、嘉兴 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h及以上 | 近期 | 已纳入区域铁路连接线 |
| | 16 | 沿海高铁 | 243 | 连云港、盐城 | 国铁Ⅰ级、双线电力、350km/h | 远期 | 未纳入中长期铁路网，争取纳入高铁通道层次 |
| 横一（陇海通道） | 17 | 陇海铁路 | 247 | 商丘、徐州、新沂、连云港 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 既有 | 普速铁路网 |
| | 18 | 郑徐客专 | 36 | 郑州、开封、商丘、徐州 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 在建 | 高速铁路通道：路桥通道 |
| | 19 | 连徐高铁 | 180 | 徐州、新沂、连云港 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 近期 | 高速铁路通道：路桥通道 |
| 横二（徐盐通道） | 20 | 宿淮铁路 | 97 | 宿州、泗洪、淮安 | 国铁Ⅰ级、单线电力、160km/h | 既有/远期扩能 | 普速铁路网 |
| | 21 | 新长线淮安至盐城段 | 114 | 淮安、建湖、盐城 | 国铁Ⅰ级、单线电力、120km/h | 既有/远期扩能 | 普速铁路网 |
| | 22 | 徐宿淮盐铁路 | 313 | 徐州、宿迁、淮安、盐城 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h | 在建 | 已纳入城际铁路层次 |

| 通道名称 | 线路名称 | | 江苏境内里程（公里） | 线路主要经由城市 | 主要技术标准 | 建设计划 | 备注（与中长期铁路网关系） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 横三（沿江通道） | 23 | 宁芜铁路 | 58 | 南京、马鞍山、芜湖 | 国铁Ⅰ级、双线电力、120km/h | 既有/近期扩能 | 普速铁路网 |
| | 24 | 宁安城际铁路 | 37 | 南京、马鞍山、芜湖、铜陵、池州、安庆 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h | 在建 | 高速铁路通道：沿江通道 |
| | 25 | 南沿江铁路 | 280 | 南京、句容、金坛、常州、江阴、张家港 | 国铁Ⅰ级、双线电力、250km/h及以上 | 近期 | 已纳入城际铁路层次 |
| | 26 | 宁启铁路南京至海安段 | 196 | 南京、扬州、泰州、海安 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 既有/在建扩能 | 普速铁路网 |
| | 27 | 宁启铁路南通至启东段 | 94 | 南通、海门、启东 | 国铁Ⅰ级、单线电力、160km/h | 在建 | 普速铁路网 |
| | 28 | 海洋铁路 | 77 | 海安、洋口 | 国铁Ⅰ级、单线电力、120km/h | 既有/远期扩能 | 普速铁路网 |
| | 29 | 北沿江高铁 | 385 | 南京、扬州、泰州、南通、启东、上海 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 近期 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 30 | 宁合铁路 | 49 | 南京、合肥 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 既有 | 高速铁路通道：沿江通道 |
| | 31 | 宁合客专 | 55 | 南京、合肥 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 近期 | 高速铁路通道：沿江通道 |
| 横四（沪宁通道） | 32 | 京沪线沪宁段 | 266 | 南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海 | 国铁Ⅰ级、双线电力、200km/h | 既有 | 普速铁路网 |
| | 33 | 京沪高铁沪宁段 | 260 | 南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 既有 | 高速铁路通道：京沪通道 |
| | 34 | 沪宁城际 | 269 | 南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海 | 高速铁路、双线电力、350km/h | 既有 | 既有城际铁路 |

附件2

# 江苏省“十三五”及中长期铁路网规划项目表

| 序号 | 项　　目 | 建设规模（公里） | | 主要技术标准 | 建设时序（年） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 合计 | 江苏省 | | |
| “十二五”续建项目 | | 2007 | 1400 | | |
| 一 | 新建铁路 | 1640 | 1111 | | |
| （一） | 客运专线 | 983 | 657 | | |
| 1 | 郑徐客专 | 362 | 36 | 客专、350 | 2012-2016 |
| 2 | 连淮扬镇铁路 | 305 | 305 | 客专、250 | 2014-2019 |
| 3 | 徐宿淮盐铁路 | 316 | 316 | 客专、250 | 2015-2019 |
| （二） | 客货铁路 | 657 | 454 | | |
| 1 | 连盐铁路 | 232 | 232 | 客货、200 | 2013-2017 |
| 2 | 沪通铁路一期（南通至安亭） | 137 | 120 | 客货、200 | 2013-2020 |
| 3 | 青岛至日照至连云港铁路 | 194 | 8 | 客货、200 | 2014-2018 |
| 4 | 宁启铁路南通至启东段 | 94 | 94 | 客货、160 | 2014-2018 |
| 二 | 既有线改造项目 | 367 | 289 | | |
| 1 | 宁启铁路复线电气化工程 | 268 | 268 | 客货、200 | 2009-2016 |
| 2 | 符夹、连连等扩能改造 | 99 | 21 | 客货 | |
| “十三五”开工项目 | | 3148 | 2298 | | |
| 一 | 新建铁路 | 3048 | 2238 | | |
| （一） | 客运专线 | 2936 | 2231 | | |
| 1 | 连徐高铁 | 180 | 180 | 客专、350 | 2016-2020 |
| 2 | 盐城至南通铁路 | 148 | 148 | 客专、350 | 2016-2019 |
| 3 | 上海至湖州铁路 | 148 | 53 | 客专、350 | 2017-2020 |
| 4 | 南沿江铁路 | 280 | 280 | 客专、250及以上 | 2017-2022 |
| 5 | 通苏嘉铁路 | 250 | 155 | 客专、250及以上 | 2017-2023 |
| 6 | 镇江至宣城铁路 | 190 | 150 | 客专、250及以上 | 2017-2021 |
| 7 | 盐泰锡常宜铁路 | 300 | 300 | 客专、250及以上 | 2017-2022 |
| 8 | 淮安至新沂至临沂铁路 | 211 | 122 | 客专、250及以上 | 2018-2022 |
| 9 | 南京至淮安铁路 | 205 | 180 | 客专、250及以上 | 2017-2020 |
| 10 | 北沿江高铁 | 410 | 385 | 客专、350 | 2018-2024 |
| 11 | 宁合客专 | 153 | 55 | 客专、350 | 2020-2024 |
| 12 | 合肥至新沂铁路 | 331 | 109 | 客专、350 | 2019-2023 |

| 序号 | 项　　目 | 建设规模（公里） | | 主要技术标准 | 建设时序（年） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 合计 | 江苏省 | | |
| 13 | 扬马城际 | 130 | 114 | 客专 | 2019-2023 |
| （二） | 客货铁路 | 112 | 7 | | |
| 1 | 沪通铁路二期 | 112 | 7 | 客货、200 | 2016-2021 |
| 二 | 既有线改造项目 | 100 | 60 | | |
| 1 | 宁芜铁路扩能 | 100 | 60 | 客货、120 | 2018-2022 |
| 2020年后开工项目 | | 2103 | 1567 | | |
| 一 | 新建铁路 | 1287 | 882 | | |
| （一） | 客运专线 | 653 | 523 | | |
| 1 | 京沪高铁与宁启线联络线 | 10 | 10 | 客专 | 2020年后 |
| 2 | 泰州至常州铁路 | 45 | 45 | 客专 | 2020年后 |
| 3 | 沿海高铁 | 243 | 243 | 客专 | 2020年后 |
| 4 | 宁仪扬城际 | 50 | 50 | 客专 | 2020年后 |
| 5 | 溧水至高淳铁路 | 40 | 40 | 客专 | 2020年后 |
| 6 | 南通至如东铁路 | 45 | 45 | 客专 | 2020年后 |
| 7 | 徐菏客专 | 220 | 90 | 客专 | 2020年后 |
| （二） | 客货铁路 | 634 | 359 | | |
| 1 | 连云港至临沂铁路 | 51 | 40 | 客货 | 2020年后 |
| 2 | 洋口港至启东铁路 | 112 | 112 | 客货 | 2020年后 |
| 3 | 徐菏铁路 | 140 | 4 | 客货 | 2020年后 |
| 4 | 蚌埠至大丰铁路 | 331 | 203 | 客货 | 2020年后 |
| 二 | 既有线改造项目 | 816 | 685 | | |
| 1 | 新长线扩能 | 529 | 510 | 客货 | 2020年后 |
| 2 | 宿淮线扩能 | 210 | 98 | 客货 | 2020年后 |
| 3 | 海洋铁路扩能 | 77 | 77 | 客货 | 2020年后 |
| 远期预留项目 | | | | | |
| 1 | 三（门峡）至洋（口港）铁路 | | | 客货 | |
| 2 | 盱眙至枣庄铁路 | | | 客货 | |

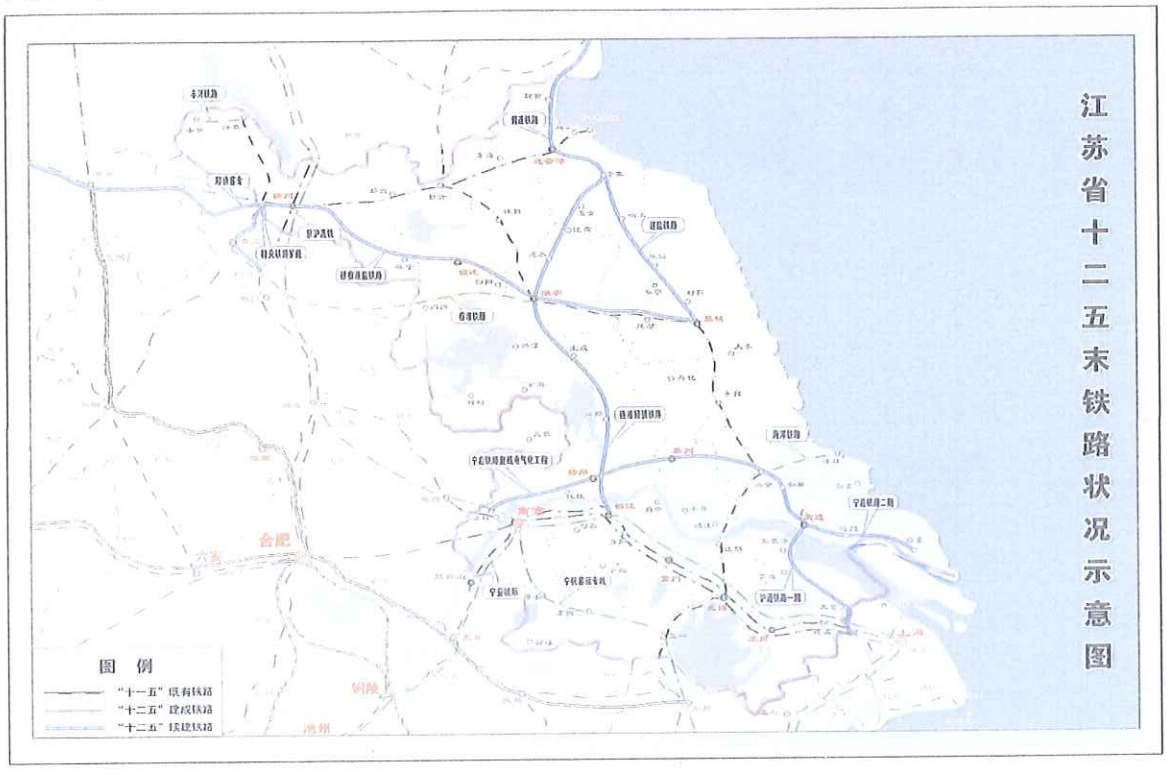
附件3

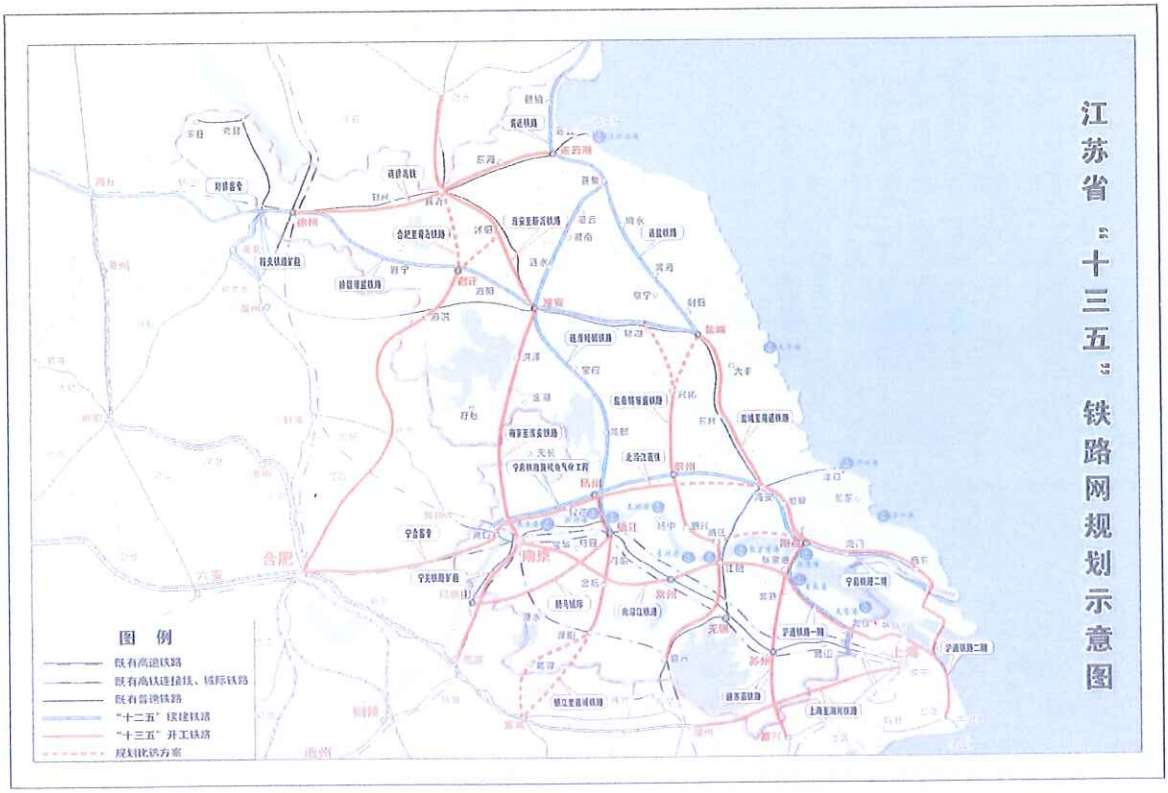
# 港口、园区铁路专支线规划项目表

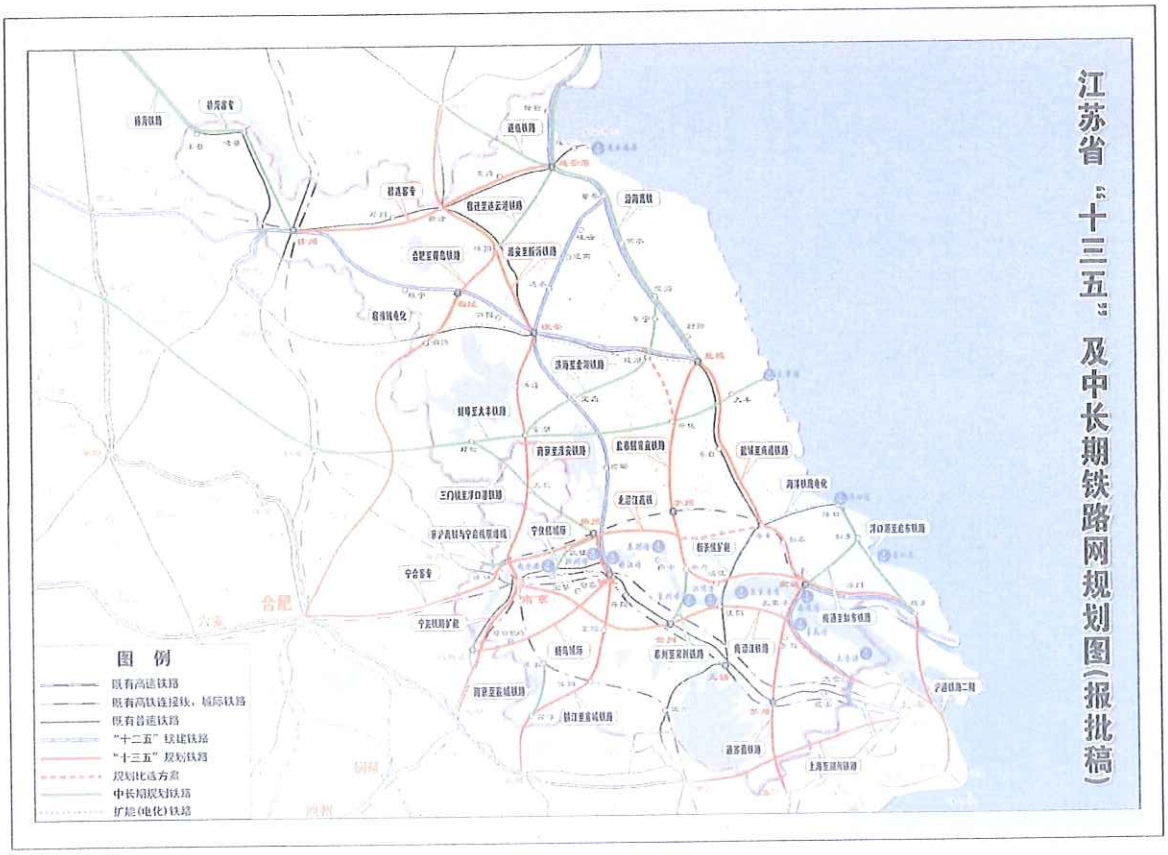
| 城市 | 序号 | 项目名称 | 建设规模（公里） | 投资规模（亿元） | 初步建设方案 |
|---|---|---|---|---|---|
| “十三五”规划项目 | | | 771 | 450 | |
| 南京 | 1 | 南京港龙潭港区铁路专用线 | 5 | 10 | 单线内燃铁路 |
| | 2 | 南京西坝港区南京化工园区铁路专用线扩能改造 | 25 | 20 | 单线内燃铁路 |
| | 3 | 新生圩港区铁路专用线扩建 | | | 单线内燃铁路 |
| | 4 | 铜井港区及滨江开发区铁路专用线 | 7 | | 单线内燃铁路 |
| | 5 | 七坝港区铁路专用线 | 26 | | 单线内燃铁路 |
| | 6 | 马渡港区铁路专用线 | | | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 63 | 30 | |
| 无锡 | 7 | 无锡港城郊港区新安作业区铁路专用线 | 7 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 8 | 前洲中石化无锡塑料粒子铁路专用线 | 6 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 13 | 6 | |
| 徐州 | 9 | 徐州港区顺堤河作业区铁路专用线工程 | 14 | 7 | 单线内燃铁路 |
| | 10 | 徐州邳州作业区搬迁工程铁路专用线 | 14 | 9 | 单线内燃铁路 |
| | 11 | 徐州双楼作业区通用码头港口专用线 | 24 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 12 | 邳州开发区化工园铁路专用线 | 9 | 5 | 单线内燃铁路 |
| | 13 | 邳州开发区危化品铁路专用线 | 5 | 3 | 单线内燃铁路 |
| | 14 | 徐州工业园化工园区铁路专用线 | 1 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 15 | 新沂粮食及公路港物流专用线 | 6 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 16 | 沛县港铁路专用线 | 14 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 17 | 新沂港疏港铁路 | 13 | 6 | 单线内燃铁路 |
| | 18 | 江苏永泰电厂铁路专用线 | 3 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 19 | 中煤大屯热电项目铁路专用线 | 2 | 1 | 单线内燃铁路 |
| | 20 | 沛县龙固工业园天安化工铁路 | 4 | 1 | 单线内燃铁路 |
| | 21 | 牛头山钢铁公司利国货场二期铁路专用线 | 2 | 3 | 单线内燃铁路 |
| | 22 | 宝丰特钢铁路专用线 | 1 | 3 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 112 | 52 | |
| 常州 | 23 | 常州通江铁路支线 | 25 | 45 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 25 | 45 | |
| 苏州 | 24 | 沪通铁路苏州太仓港支线 | 18 | 12 | 单线内燃铁路 |
| | 25 | 苏州常熟港区铁路专用线 | 15 | 10 | 单线内燃铁路 |
| | 26 | 张家港金港铁路专用线 | 10 | 7 | 单线内燃铁路 |
| | 27 | 张家港沙钢铁路专用线 | 9 | 6 | 单线内燃铁路 |
| | 28 | 张家港永钢铁路专用线 | 10 | 7 | 单线内燃铁路 |
| | 29 | 昆山物流园区铁路专用线 | 1 | 1 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 63 | 43 | |
| 南 | 30 | 南通如皋港区疏港铁路 | 37 | 20 | 单线内燃铁路 |

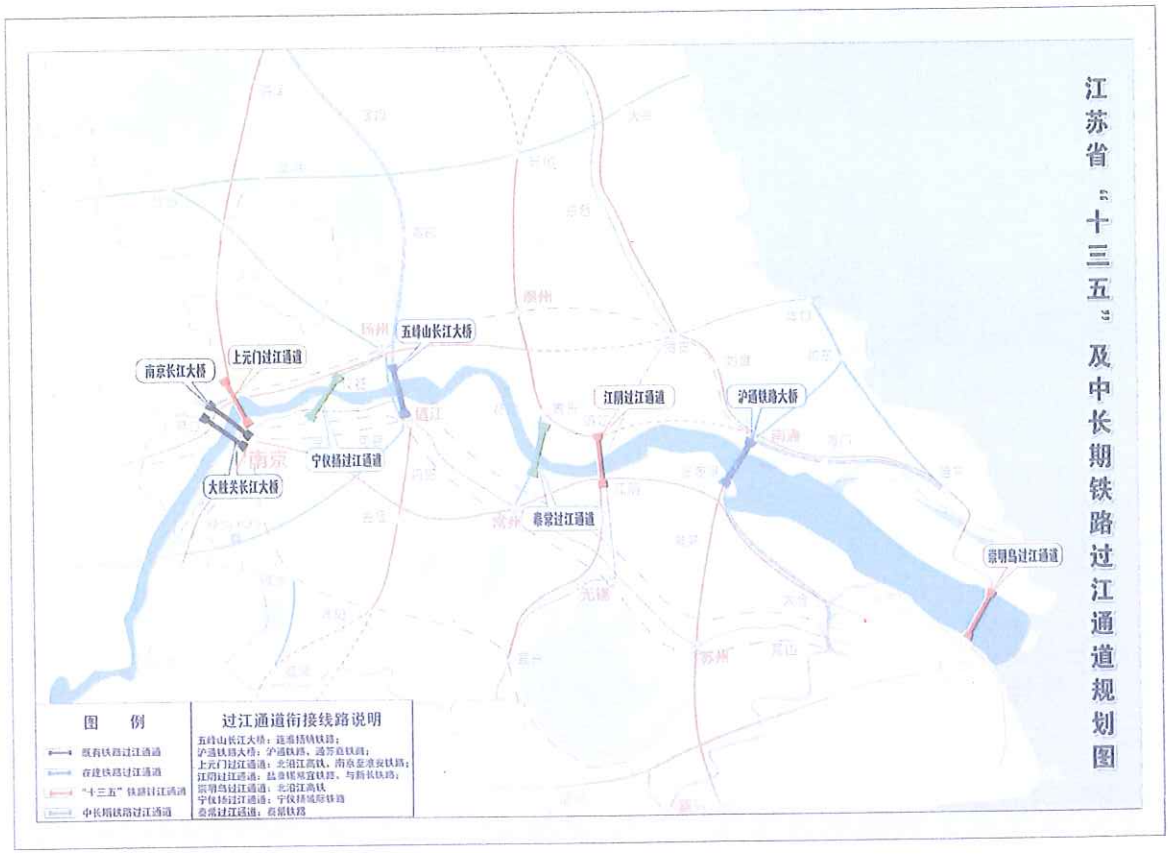
| 城市 | 序号 | 项目名称 | 建设规模（公里） | 投资规模（亿元） | 初步建设方案 |
|---|---|---|---|---|---|
| 通 | 31 | 南通通州湾铁路 | 47 | 25 | 单线内燃铁路 |
| | 32 | 南通通海铁路支线 | 27 | 22 | 单线内燃铁路 |
| | 33 | 南通吕四港区专用线 | 13 | 9 | 单线内燃铁路 |
| | 34 | 南通洋口沿海经济开发区专用线 | 20 | 12 | 单线内燃铁路 |
| | 35 | 洋口港上岛铁路 | 19 | 15 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 163 | 103 | |
| 连云港 | 36 | 连云港港旗台作业区液体散货泊位内部专用铁路 | 2 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 37 | 上合组织（连云港）国际物流园专用铁路 | 19 | 14 | 单线内燃铁路 |
| | 38 | 连云港徐圩港区铁路支线 | 32 | 11 | 单线内燃铁路 |
| | 39 | 连云港赣榆港区铁路专用线 | 19 | 10 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 72 | 39 | |
| 盐城 | 40 | 盐城大丰港区疏港铁路 | 69 | 21 | 单线内燃铁路 |
| | 41 | 盐城滨海港铁路支线 | 63 | 30 | 单线内燃铁路 |
| | 42 | 盐城东风悦达起亚铁路专用线 | 8 | 6 | 单线内燃铁路 |
| | 43 | 射阳港铁路支线 | 50 | 40 | 单线内燃铁路 |
| | 44 | 盐城港响水港区铁路支线 | 38 | 23 | |
| | 小计 | | 228 | 120 | |
| 扬州 | 45 | 扬州德国大众 CP5 铁路专用线 | 4 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 46 | 扬州中央能源回收（仪征）有限公司铁路专用线 | 1 | 0.2 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 5 | 4.2 | |
| 镇江 | 47 | 大港港区镇瑞铁路支线延伸段工程 | 5 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 48 | 镇江高资港区铁路专用支线工程 | 5 | 2 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 10 | 4 | |
| 宿迁 | 49 | 泗阳港区专用线 | 10 | 4 | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 10 | 4 | |
| 泰州 | 50 | 永安洲作业区铁路支线 | | | 单线内燃铁路 |
| | 51 | 泰兴过船作业区铁路支线 | | | 单线内燃铁路 |
| | 52 | 靖江新港作业区铁路支线 | | | 单线内燃铁路 |
| | 53 | 兴化合陈粮库铁路支线 | | | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | | | |
| 淮安 | 54 | 淮安铁路物流园专用线 | 7 | | 单线内燃铁路 |
| | 小计 | | 7 | | |

## 附件4


江苏省十二五末铁路状况示意图
图 例
"十一五"既有铁路
"十二五"建成铁路
"十二五"续建铁路


江苏省"十三五"铁路网规划示意图
图 例
既有高速铁路
既有高铁连接线、城际铁路
既有普速铁路
"十二五"续建铁路
"十三五"开工铁路
规划研究方案


江苏省“十三五”及中长期铁路网规划图(报批稿)
图 例
既有高速铁路
既有高铁连接线，城际铁路
既有普速铁路
“十二五”续建铁路
“十三五”规划铁路
规划比选方案
中长期规划铁路
扩能(电化)铁路


江苏省“十三五”及中长期铁路过江通道规划图
南京长江大桥
上元门过江通道
五峰山长江大桥
江阴过江通道
沪通铁路大桥
宁仪扬过江通道
大桂关长江大桥
泰常过江通道
崇明岛过江通道
图 例
既有铁路过江通道
在建铁路过江通道
“十三五”铁路过江通道
中长期铁路过江通道
过江通道衔接线路说明
五峰山长江大桥：连淮扬镇铁路；
沪通铁路大桥：沪通铁路、通苏嘉铁路；
上元门过江通道：北沿江高铁、南京至淮安铁路；
江阴过江通道：盐泰锡常宜铁路、与新长铁路；
崇明岛过江通道：北沿江高铁
宁仪扬过江通道：宁仪扬城际铁路
泰常过江通道：泰常铁路

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

江苏省人民政府办公厅　　2017年1月4日印发