

苏州国家高新技术产业开发区 综合交通“十四五”发展规划

苏州国家高新技术产业开发区管理委员会

苏州市虎丘区人民政府

2022年6月

目录

前言	5
第一章 发展基础	6
(一) 发展成就	6
1、区域综合交通服务能力持续强化.....	6
2、城市交通基础设施建设不断完善.....	7
3、综合交通出行服务品质显著提升.....	8
(二) 存在问题	9
1、区域交通联系不够高效便捷.....	10
2、骨干交通设施存在显著短板.....	10
3、客货交通运输结构矛盾突出.....	11
4、交通管理治理水平有待提升.....	12
第二章 发展形势	14
(一) 高质量开启社会主义现代化建设新征程，要求交通运输先行支撑	14
(二) 深化产业转型发展，要求交通运输服务提质增效.....	14
(三) 释放改革开放动能，要求交通强化内外连通能力.....	15
(四) 协调区域发展布局，要求交通支撑空间发展战略.....	16
(五) 贯彻生态环境保护，要求交通持续向绿色化转变.....	17
(六) 推进民生福祉事业，要求交通服务治理以人为本.....	18
第三章 发展要求	19
(一) 指导思想	19
(二) 基本原则	19
(三) 二〇三五年远景展望	21
(四) “十四五”发展目标	21
1. 总体目标.....	21
2. 具体目标.....	22
3. 发展指标.....	23

第四章 发展任务	25
(一) 构建一体融合的轨道网络	25
1. 加快融入区域轨道一体网络.....	25
2. 持续推进地铁网络完善优化.....	25
3. 积极打造集约枢纽样板典范.....	26
(二) 完善高效支撑的道路网络	27
1. 扩大高速公路辐射范围.....	27
2. 提升公路发展特色亮点.....	28
3. 提高城市道路运行效率.....	29
(三) 打造更强吸引的公交服务	31
1. 提高区域公交服务效率.....	31
2. 提升有轨电车服务水平.....	31
3. 优化地面公交服务品质.....	32
4. 构建水上公共客运交通.....	33
(四) 塑造以人为本的交通品质	33
1. 创造立体焕活的慢行空间.....	33
2. 打造独具亮点的特色街区.....	34
3. 推广绿色友好的交通服务.....	35
(五) 搭建高质高效的货运体系	36
1. 强化区域货运枢纽地位.....	36
2. 优化城乡配送物流体系.....	37
3. 完善货运分层通道布局.....	37
(六) 提高科学精准的管治能力	38
1. 逐步缓解停车供需矛盾.....	38
2. 持续推进交通综合治理.....	39
3. 强化交通人才队伍建设.....	39
(七) 建设高质量综合交通体系	40
1. 强化安全应急保障能力.....	40
2. 推进绿色集约低碳发展.....	42

3. 创建智慧赋能交通样板.....	43
(八) 推动交通产业集群化发展	45
1. 加快交通传统产业发展.....	45
2. 强化轨道交通产业优势.....	45
3. 促进交通融合其他产业.....	46
第五章 投资匡算	48
第六章 规划实施保障	49
(一) 加强规划实施监督	49
(二) 做好用地资金保障	49
(三) 加强政策支持保障	49
(四) 加强规划评估保障	50
(五) 创新协同实施机制	50

前言

“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，是高新区全力打造创新驱动发展示范区和高质量发展先行区、奋力走在全国创新型科技园区前列，走在苏州建设社会主义现代化强市前列的重要阶段。

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。当前，高新区正在努力建设长三角一体化综合交通枢纽，构建现代化综合交通运输体系 and 高品质高效能高融合城市交通运行体系，为全力打造创新驱动发展示范区和高质量发展先行区更好地发挥支撑带动作用。“十四五”期间，高新区将紧紧抓住长三角一体化、交通强国等多重政策叠加的发展机遇，高质量建设综合交通系统，助力高新区奋力走在全国创新型科技园区前列，走在苏州建设社会主义现代化强市前列。

高新区《综合交通“十四五”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”时期高新区综合交通的发展思路、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高新区综合交通发展的纲领性文件和重要依据。

第一章 发展基础

（一）发展成就

1. 区域综合交通服务能力持续强化

“十三五”期间，区域综合交通网络不断完善，交通设施对经济社会发展的支撑作用不断强化。高速公路格局基本稳定，铁路运能逐渐增强，航道与码头实现全面提升。

高速公路区域性服务功能进一步完善。S83 苏锡支线高速公路开通，补充苏州西部与无锡南部区域的高速公路联系通道，与 G2 京沪高速、S19 苏绍高速共同构成“两横一纵”的高速公路网络，总里程达到 17.54 公里。天池山互通建成，实现苏绍高速与太湖大道的一体衔接，有效支撑科技城片区对外高效联系，与通安互通形成服务高新区南部和北部的两大高速公路节点。

沪宁城际新区站能级逐渐提升。现状停靠苏州新区站车次共 13 趟，其中往上海方向 7 趟，往南京方向 6 趟，较 2019 年增加 3 趟，较 2018 年增加 8 趟，铁路运能不断提升，2016-2019 年旅客到发总量年均增长 38%。随着有轨电车 2 号线和地铁 3 号线开通运营，站点集疏运体系逐渐完善，形成新区站综合枢纽。

水运网络设施完成提档升级。“十三五”期间完成航道“四改三”工程，截至 2019 年，高新区境内航道共 76.95km，现状通航航道里程 47.25 公里。全区全面完成所有内河港口码头的综合整治提升任务，截至 2019 年 6 月底共有持证码头 13 家。

2.城市交通基础设施建设不断完善

“十三五”期间，高新区稳步推进交通基础设施建设，地铁、有轨电车和常规公交等公共交通设施得到大力发展，城市道路网络骨架逐渐成型。

城市轨道交通初步形成骨干网络。“十三五”期间，建成开通地铁3号线，截至2020年，高新区拥有地铁1、3号线两条线路，总里程为22.2公里，共21个站点；建成开通有轨电车2号线，截至2020年，运营有轨电车1、2号线总里程44.22公里，共26个站点。地铁和有轨电车初步形成了环大阳山城市轨道骨干网络，实现了狮山横塘片区、浒通片区、科技城片区相互之间的高效公共交通联系。

常规公交基础实施保障持续投入。截至2020年，共有线路121条，车辆489辆，车辆数相比2015年增加81辆。公交专用道及专用进口道道路共计11条，总里程54.4km，覆盖长江路、狮山路等主要公交走廊。

道路网络系统持续拓展优化。“十三五”期间，每年新增和改造道路里程约20km，现状城市道路总里程达到764.1km。开通苏福快速路，完成太湖大道快速化改造，与中环西线共同形成“两横一纵”的快速路格局，路网主体骨架逐渐成型。逐步补充跨区对外联系通道，截至2020年，对外联系双向车道数已达到110条，进一步降低跨区屏障制约影响。

停车泊位供需矛盾逐渐缩小。“十三五”期间，停车泊位设施供给加速，停车位增幅超过车辆保有量增幅，车位供需矛盾逐年缩小。截至2020年，停车泊位数达26.7万个，车均泊位

0.97 个/车。结合轨道交通站点，共建成 4 个 P+R 停车场，引导形成停车换乘出行习惯。

3.综合交通出行服务品质显著提升

以民生需求为导向，大力提高绿色交通服务水平。加大交通组织管理力度，全区交通运行水平保持平稳。借助智慧化手段，提升交通治理效能。

公共交通服务模式逐步优化。提升轨道交通运营水平，延长地铁和有轨电车运营时间，缩短发车间隔，提高运营速度，逐步确立公共交通主体地位。截至 2020 年，公共交通客流中，地铁分担 50%，有轨电车分担 4%。配合轨道交通布局和运营时间，配套调整公交线网布局，优化运营调度，促进公共交通网络和服务一体衔接。结合公交出行需求，在常规线路基础上，开通部分定制线、旅游线、快线、微巴等特色公交线路，优化公交服务模式。大力推动“公交进小区”工作，在阳山花苑、中移软件园等地试点开展。

建设品质更高的慢行出行环境。公共自行车发展迅速，持续扩大覆盖范围，截至 2020 年，共建成 507 个公共自行车租赁点，锁车柱 14110 个，投入车辆 15305 辆，公共自行车接驳和短距离出行服务效果良好。依托山水资源逐渐完善绿道网络建设，完成大运河风光带景观绿化工程。结合文化资源打造特色街区，完成绣品街、淮海街整体提升改造，彰显人文特色，提高街道活力。

加大交通组织管理力度。交通组织管理更加精细，在科技城片区、狮山核心片区、经开区厂区周边设置 9 条单行道路，

提高路网运行效率。货运交通管理更加完善，在原中心城区限行区域基础上，结合交通特征，增加有轨电车沿线及学校周边的货车禁行路段，形成“片区+通道”的禁行管理范围。

智慧交通助力管理效率提升。2018 年完成狮山路智慧交通系统建设，跨规划、交警、交通、城管多部门数据融合、应用融合，在国内率先实现“四网合一”，成为智慧道路应用的典范项目。利用大数据智能交通管理系统提升管理效能，已基本实现 426 个路口的信号联网控制和配时优化，41 条线路的绿波信号协调控制。建成慢行新区出行服务平台移动 APP。持续推进公交智能化建设，包括车载硬件智能化提升，场站智能化监控全覆盖，完成便民服务平台、运营管理平台、安全服务平台、支撑保障平台、运营协同平台为核心的 5 大平台 34 个子系统等系统建设工作。持续推进停车信息化建设，完成高新区智慧停车云平台建设，目前已接入 80 个公共、商业停车场，45000 个泊位；建成停车诱导发布系统，可实现停车导航、无感支付、车位预约等功能；完成了 14 个公共停车场的道闸升级更新。

（二）存在问题

参照交通强国和长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划要求，面向人民日益增长的美好生活需求，高新区交通体系在支撑区域融合发展、引领经济社会高质量发展等层面仍存在不足。

1.区域交通联系不够高效便捷

区域一体化发展趋势加快，国内大循环为主体、国际国内双循环相互促进的新发展格局加快构建，高新区现状主要区域交通设施仍存在布局及服务短板，难以支撑资源要素面向国内国际便捷流通的需要。

铁路服务支撑不足。高新区范围内现状仅沪宁城际铁路开通运营，铁路服务尚未覆盖高新区核心区域，无法有效融入长三角区域轨道网络。苏州新区站作为高新区内部现状唯一铁路枢纽，枢纽能级受苏州站制约，服务班次少，缺乏竞争力。苏州站和苏州北站作为服务高新区面向长三角区域和全国铁路联系的主要枢纽，缺乏与高新区的直连直通交通服务。特别是科技城、太湖科学城等西部重点开发片区受苏州站、苏州北站等铁路门户枢纽服务辐射较弱，铁路枢纽可达性不高。

区域机场公共交通联系低效。高新区现状航空出行主要依靠硕放机场和虹桥机场。现状硕放机场大巴停靠苏州站，对高新区服务时效性差。现状高新区通过铁路联系虹桥枢纽出行不便，且虹桥机场大巴无法直接服务狮山横塘、科技城等片区，对高新区服务不够便捷。

2.骨干交通设施存在显著短板

受山体、运河、铁路、高速公路等阻隔，高新区需要构建强力支撑的设施网络破除内外交通联系屏障，但现状骨干交通设施网络布局仍然存在显著短板。

地铁网络东强西弱。经过三轮建设规划，苏州市域范围地铁逐渐成网，但网络整体布局东重西轻，高新区整体地铁网络

覆盖程度与工业园区相比具有较大差距。在高新区内部，地铁网络现状仅覆盖大阳山以东片区，大阳山以西的重点开发片区尚未融入地铁网络，难以实现市域一体化高效联系要求。

道路网络瓶颈突出。受京杭运河和山体等天然屏障、沪宁城际铁路、高速公路等重大交通设施屏障和跨区协调机制等条件约束，高新区跨区道路建设难度大，道路供应趋紧饱和，跨区道路交通联系供需矛盾突出。高新区内部受大阳山阻隔，东西方向之间的联系通道受限，成为科技城、太湖科学城等重点片区对外联系的瓶颈。

3.客货交通运输结构矛盾突出

面对日益增加的交通出行需求，客运、货运交通均同时面临着结构矛盾突出和运行水平低效的显著问题。

跨屏障出行交通模式不集约。随着主城融合发展，高新区与姑苏区、吴中区、相城区等跨区出行联系更加紧密。但由于地铁服务范围有限，常规公交服务水平不佳，现状跨区出行中小汽车分担率高达约 60%，特别是高峰期，跨运河道路拥堵频发且服务水平持续恶化。

环阳山走廊交通运行效率低。随着狮山横塘片区城市更新、科技城与太湖科学城片区重点开发及浒通片区居住人口持续导入，高新区内部环阳山客运走廊交通需求将持续加强，但现状轨道服务不充分，各走廊道路网交通运行问题突出。沿运河走廊地面主干路交通性功能不强，中环西线作为主要通道同时承担跨区过境出行及内部出行需求，交通压力大。东西向走廊

多向交通需求均汇集在太湖大道，缺乏分流通道，拥堵严重。通浒-科技城走廊道缺乏贯通性道路，路网衔接不畅。

货运交通矛盾显著。高新区作为依靠运河的产业新区，水运优势不够突出，物流运输服务在全市范围内缺乏竞争力。现状货运方式中公路运输占比超过90%，水路、铁路货运占比近年持续下降，货运方式结构不合理，货运“公转水”、“公转铁”任重道远。产业片区客货交通冲突明显，对城市交通运行效率产生突出影响。

4.交通管理治理水平有待提升

面对未来推动高质量发展、创造高品质生活、实现高效能治理目标的导向要求，综合交通系统的设施建设、运行服务、管理治理等均需要进一步提升。

交通设施建设较为粗放。现状城市交通设施建设以实现基础性保障为关键考量，存在诸如公交场站不够贴近客源需求、停车泊位供给与需求匹配不充分、慢行空间连续性和安全性不足等短板，对实现更好服务的功能性考量不足。

出行服务品质不佳。城市交通服务存在跨方式衔接不畅、品质化设计不足、全流程体验不佳等发展短板，距离人民对于美好生活的向往仍存在差距。市民对品质化的交通运输服务需求更加旺盛、更加多元化、更加个性化，人民交通出行不再是基本的移动需求，愈发关注全流程的出行体验。但面向市民出行全过程缺乏一体化、智慧化的信息服务与出行引导，联运换乘设施功能不完善，一体化运输组织程度低。街道与慢行空间设计仍以单纯的满足交通联系功能为主，缺乏街道活力与魅力，

对于市民休憩、社交等多元功能空间缺乏统筹。针对弱势群体缺乏更加人性化的儿童友好、全程无忧的精细化、人本化设计。

交通管理与治理水平仍需提升。高新区作为国家级高新区及自主创新示范区核心区，交通碳排放高、方式结构不集约等已成为制约高质量发展的短板，亟需探索交通精细化管理与治理新路径。现状小汽车拥有、使用环境宽松，停车“以静制动”约束作用不够显著，缺乏主动化交通需求管理措施。学校、医院、商圈等热点地区交通矛盾突出，交通组织管理持续化、科技化、精细化水平不足，需通过长期滚动治理和智慧化手段赋能实现更加有效的管控。

第二章 发展形势

（一）高质量开启社会主义现代化建设新征程，要求交通运输先行支撑

党的十九届五中全会将“十四五”规划与二〇三五年远景目标统筹考虑，描绘了我国进入新发展阶段的宏伟蓝图。展望“十四五”，高新区面临历史性发展机遇。从国际上看，世界百年未有之大变局带来的影响将更加深刻，国际高水平经济技术合作与竞争更加深入。从国内看，中华民族伟大复兴的历史脚步将更加蹄疾步稳；我国将努力构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，实现高质量发展，构建全方位高水平对外开放格局呈现千帆竞发、百舸争流的大好局面。从全市看，苏州市正加快打造社会主义现代化强市，“东园西区”、“一体两翼”重要一极的历史使命赋予高新区更大发展动力。

建设交通强国是“十四五”期间全面建设社会主义现代化国家的内在要求。围绕新发展阶段，坚持新发展理念，适应新发展格局，对标交通运输现代化要求，加快构建现代综合交通体系，是高新区全力打造创新驱动发展示范区和高质量发展先行区，奋力走在全国创新型科技园区前列，走在苏州建设社会主义现代化强市前列的先行支撑。

（二）深化产业转型发展，要求交通运输服务提质增效

高新区持续深化苏南国家自主创新示范核心区建设，在产业创新、关键核心技术突破等方面将呈现一批新的亮点。“十四五”期间，高新区将加快发展“四新经济”，形成领跑全省乃

至全国的高端产业集群；实现制造业服务化转型，促进生活性服务业向精细化和高质量方向转变。

综合交通发展需要突破过去交通运输被定位为基础性、服务性行业的界限，不仅仅要适应经济社会的发展，更要注重发挥先导性、引领性作用，以交通先行，支撑经济产业从高速度发展逐步转入高质量发展。随着高新区着力推动产业结构转型升级，高新技术产业产值、战略性新兴产业产值比重不断增加，对于高品质、多样化、人性化的客运出行服务以及全链条、一单制、一体化的货运物流需求将持续增长。作为经济、产业发展的先行官，综合交通要紧紧围绕高质量发展的主线，设施增量发展与存量优化并重，进一步提高供给质量和效率，提高前期规模发展所积累的交通设施资源的效益，促进设施功能、形态和品质进一步提升，逐步缩小交通结构矛盾，提高交通服务质量。

（三）释放改革开放动能，要求交通强化内外连通能力

“一带一路”、长江经济带、长三角一体化和自贸区等国家战略叠加，为高新区带来新的发展机遇和动能。实现成为开放型创新经济新地标、国际国内资本投资首选地的发展目标，要持续推动与全球产业链、价值链、供应链的深度融合，实施更深更广的人才交流、技术交流等跨境协作。

“一带一路”建设将使联结全球成为重要发展态势，要求综合交通发展以更高站位和更宽视野加强系统性谋划，塑造开放发展的新优势，强化立体互联的枢纽新格局，便捷联系全球。推动长江经济带发展是关系国家发展全局的重大战略，高质量

发展和长江大保护是“十四五”期间的关注重点，在苏州市加快构筑综合立体交通运输走廊的基础上，高新区综合交通发展要积极融入和对接，推动运输结构调整，支撑苏州更好地发挥作为长江经济带龙头的辐射带动作用。长三角一体化发展战略在“十四五”期间将进入全面深化的关键阶段，苏州作为长三角世界级城市群区域的重要城市，将积极投身长三角全领域、多层次一体化建设，要求高新区综合交通发展更加强化区域基础设施统筹建设，推动区域协同共治。苏州自贸区加快打造实施，要求高新区综合交通发展为创新要素流动及强化与市域各区域的联动发展提供有力支撑。

（四）协调区域发展布局，要求交通支撑空间发展战略

“十四五”期间，高新区将加快推动区域协调发展。在区域层面，推动城市空间、产业布局、资源配置更加科学合理，要素功能全面增强，依托城市空间资源和发展特征，分片区布局商务创新功能区、先进制造功能区和科技生态功能区。在市域层面，紧密围绕“东园西区”、“一体两翼”的发展格局，强化市域一体化联动发展。

作为城市空间和产业发展的基础支撑，综合交通发展要实现与城市空间和产业布局的协同，支撑城市空间拓展与协调，引导产业合理化布局，实现三要素的高效互动。高新区“一核、一心、双轴、三片”总体空间结构基本形成，随着产业布局优化，城市空间整体发展重心逐步西进，正从“运河时代”迈向“太湖时代”，围绕太湖大道发展主轴和京杭运河发展主轴，产业布局从单核散点走向中心网络，交通设施布局需要实现骨架支

撑和网络联结。苏州市域围绕“一核一带双轴、一湖两带一区”的国土空间开发保护总体格局，将积极培育高新区作为区域性新中心，依托沿江绿色发展带、沪宁发展轴和通苏嘉创新发展轴，构建多中心、组团式、网络化的城镇空间，要求高新区综合交通发展注重打造中心，积极融入双轴，全面支撑市域空间发展战略。

（五）贯彻生态环境保护，要求交通持续向绿色化转变

中央财经委员会第九次会议把“碳达峰”和“碳中和”纳入生态文明建设整体布局，要求如期实现 2030 年前“碳达峰”、2060 年前“碳中和”的目标。高新区生态文明建设将贯穿于经济社会发展各个方面，实现绿色发展、循环发展、低碳发展的新飞跃，充分发挥依山滨湖、山水相融的生态优势，成为山水融合的美丽城市。

“十四五”阶段是“碳达峰”的关键期和窗口期，是生态文明建设的重要阶段。交通运输既是能源消耗和碳排放的重要来源，也是推动绿色发展、实现“碳中和”的关键领域。实现“碳达峰、碳中和”是一场巨大挑战，推动综合交通低碳发展刻不容缓。促进交通运输全面绿色低碳转型，要求交通基础设施向集约化转变，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程，统筹利用综合运输通道线位、土地等资源，加大资源整合力度和利用效率，推进交通建设领域的设施材料的循环利用；要求交通运输结构向绿色化转变，加快推进大宗货物和中长距离运输的集约化方式，大力发展多式联运，开展绿色出行创建行动，提高绿色出行比例；要求交通运输工具向清洁

化转变，加快新能源、清洁能源推广应用，推进营运车船能效提升，强化车辆排放检验与维护制度实施。

（六）推进民生福祉事业，要求交通服务治理以人为本

人民群众现代化的高品质生活得以实现，“大数据+城市治理”新模式充分运用，文明城市建设全域化基础更加牢固，成为全市社会治理最高标杆，是“十四五”期间高新区经济社会发展的主要目标之一。

“人民满意”是交通强国建设的首要目标，也是高新区综合交通发展的重要方针。“十四五”期间，高新区综合交通发展应以提高人民出行幸福感和获得感为服务导向，全面完善交通政策法规和标准体系建设，积极推动新技术、新方法、新应用，健全基层自治、安全应急保障等相关能力，坚持通过治理能力的提升，加强公共服务均等化，落实生态优先理念，全面促进城市高质量发展。

第三章 发展要求

（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，坚持党的全面领导，全面把握“两个大局”，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念。以建设人民满意交通为目标，以交通强国建设为主线，积极描绘基本实现交通运输现代化新蓝图，加快建设区域交通枢纽门户、绿色高品质宜行新城，着力推进综合交通一体融入更大范围网络，着力实现综合交通对地区发展的先行支撑，着力提升综合交通运行服务的效率品质，着力推动交通新基础设施发展布局，着力促进综合交通治理日趋完善，在社会主义现代化建设新征程中“争当表率、争做示范、走在前列”，持续彰显区域发展新优势，为苏州高水平建成充分展现“强富美高”新图景的社会主义现代化强市贡献更大力量。

（二）基本原则

服务大局，适度超前。强调形成交通先行、引领经济社会发展格局。服务长三角一体化建设、国土空间战略等国家发展大局，支撑“强富美高”新江苏建设，支撑苏州打造充分展现“强富美高”新图景的社会主义现代化强市，发挥交通“先行官”作用，把握好发展节奏，提高服务大局、服务基层、服务人民的能力和品质。

区域联动，开放发展。积极融入城市群、都市圈交通共建共享共治体系。紧扣长三角一体化发展战略要求，服务“双循环”发展大局，面向长三角、长江经济带，放眼国内外，加强与周边区、市的对接，打造更加开放的综合交通体系，拓展开放发展潜力空间。提升区域交通基础设施互联互通水平，以区域铁路为重要战略支点，支撑高新区与区域发展的紧密衔接。

有机融合，协调发展。推动交通设施和城市、人与自然的和谐关系和谐发展，强调交通设施与城市发展相耦合，与人居生活相适应，与自然生态相融合。注重设施和用地空间功能融合、多种运输服务之间无缝衔接、运输服务与人文生态环境协调。

和谐共生，绿色发展。强调形成资源高效利用、生态环境良好的可持续发展路径。践行绿水青山就是金山银山的理念，依托行政、经济等多重手段，强化交通绿色化发展资源投入，全面推动交通运输能源结构的清洁化发展，推动交通载运工具向低能耗升级，全力推进交通运输结构调整，促进交通绿色发展。

智慧赋能，创新发展。坚持创新驱动，围绕新基建、智慧交通、体制机制规制、交通治理体系等领域，在交通设施建设、区域交通协同、城市交通治理、交通科技创新等方面，探索新模式、新技术应用，完善新政策法规体系等，形成现代化信息技术支撑下的治理体系与治理能力新典范。

品质先行，人本发展。强调形成高效适配多元品质化交通需求的一体融合服务供给网络。主动适应社会群体个体化多样化民生需求，围绕提高市民在交通出行服务上的获得感和幸福

感，积极完善跨方式运营协同、优化枢纽衔接换乘、构建便捷连续空间网络，实现全过程信息共享服务。

（三）二〇三五年远景展望

到 2035 年，率先建成畅达、高效、绿色的综合交通体系，打造基础设施智慧化、客货运输共享化、治理模式现代化、出行服务品质化的交通新范式，实现人享其行、货优其流、内外畅通，成为区域交通枢纽门户和绿色高品质宜行新城。

现代综合立体交通基础设施体系基本完善，“304560 出行交通圈”（相邻城区核心区 30 分钟可达，主城各区与邻近县市核心区 45 分钟可达，远距离县市 60 分钟可达）、“123 出行交通圈”（长三角核心城市 1 小时通达，长三角城市群区域 2 小时通达，全国主要城市 3 小时覆盖）和“123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）基本形成。交通科技创新能力和可持续发展能力显著增强，治理体系和治理能力现代化水平发达先进，助力高新区在改革创新、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。

（四）“十四五”发展目标

1. 总体目标

“十四五”期间，围绕“开放一体、绿色高效、人本品质”的关键发展目标，勇当具有时代特征、江苏特点、高新区内涵的中国特色社会主义现代化道路的标杆，建成“区域交通一体高质、骨干网络优联畅通、交通效率显著提升、人民感受日益美好”的综合交通体系，全力支撑高新区打造创新驱动发展示范

区、高质量发展先行区，奋力走在全国创新型科技园区前列，走在苏州建设社会主义现代化强市前列。

2.具体目标

区域交通一体高质。大力推进区域交通设施互联互通，紧密衔接区域重大交通枢纽，充分利用区域交通优势。紧抓轨道上的长三角和四网融合发展机遇，以区域铁路和市域铁路为抓手，促使高新区进一步融入区域交通网络。全力推动新一代铁路枢纽落地，使支撑高新区创新驱动发展的能力进一步加强。形成长三角“123”交通出行圈，实现苏州市域各区县核心区 1 小时可达，省内各设区市 2 小时可达，长三角城市群各市 3 小时可达。

骨干网络优联畅通。推动高新区西部片区融入地铁网络，改善地铁网络“东重西轻”的格局，支撑科技城、科学城等重点片区发展。加快道路网络完善，形成“两横一纵三互通”的高速公路网和“三横两纵”的快速路网，实现重要功能区、主要交通集散点 20 分钟可达高快速路，城市道路网密度不低于 $6.5\text{km}/\text{km}^2$ 。提升路网平均速度，快速路高峰平均车速不低于 $55\text{km}/\text{h}$ ，主要城市干路高峰平均车速不低于 $30\text{km}/\text{h}$ 。

交通效率显著提升。客运交通集约化程度显著提升，绿色出行占比达到 75%。城市公交基础设施更加完备，城市公共交通站点 500 米覆盖率 100%。城市公交服务更加便捷，高峰期城市公共交通全程出行时间与小汽车对比控制在 1.5 倍以内。货运物流结构持续优化，多式联运不断发展，铁路、水运比例增加。

人民感受日益美好。交通品质日益提升，交通出行体验更加美好。推进“以人为本”的交通基础设施应用，新增及更新公共汽电车和出租车配备无障碍设施比例达 100%。平安交通建设扎实推进，营运车辆道路运输事故死亡率小于 2.5 人/万车，交通系统综合应急响应时间控制在 45 分钟以内。响应“新基建”和数字化转型发展战略，推动交通运输现代化、数字化、质量化升级。

3.发展指标

表 1 “十四五”综合交通发展主要指标

关键目标	序号	指标	2020 年	2025 年	指标属性
开放一体	1	苏州市域可达性	90 分钟	至主城区各区核心区 45 分钟可达，至市域各区县核心区 60 分钟可达	预期
	2	长三角城市群可达性	4 小时	2 小时通达省内各设区市；3 小时通达长三角城市群各市	预期
	3	临近机场公共交通可达性	硕放机场 1.5-3 小时可达虹桥机场 2-3 小时可达	硕放机场 1 小时可达虹桥机场 1.5 小时可达	预期
	4	重要功能区、主要交通集散点到达高速公路时间	西部重点开发片区 30 分钟可达	20 分钟可达	预期
	5	铁路及枢纽布局	沪宁城际铁路及苏州新区站	推进苏锡常铁路和科技城站建设	约束

关键目标	序号	指标	2020年	2025年	指标属性
绿色高效	6	绿色出行占比	60.6%	75%	预期
	7	高峰期城市公共交通全程出行时间与小汽车对比	1.7倍以上	1.5倍以内	预期
	8	城市公共交通站点500米覆盖率	95%	100%	约束
	9	新能源公共汽车比例	86%	95%	约束
	10	城市道路网密度	6.21km/km ²	不低于6.5km/km ²	约束
	11	路网平均速度	快速路高峰平均车速51.2km/h, 主要城市干路高峰平均车速25.7km/h	快速路高峰平均车速不低于55km/h, 主要城市干路高峰平均车速不低于30km/h	预期
	12	集装箱联运量年均增长率	-	10%	预期
人本品质	13	新增及更新公共汽车和出租车配备无障碍设施比例	-	100%	约束
	14	营运车辆道路运输事故万车死亡率	4.18人/万车(苏州)	≤2.5人/万车	预期
	15	交通系统综合应急响应时间	60(苏州)	45	预期
	16	四好农路示范路	-	2条	约束

第四章 发展任务

（一）构建一体融合的轨道网络

1. 加快融入区域轨道一体网络

推动规划建设区域铁路，补齐对外联系设施短板。紧抓长三角一体化发展、江苏省铁路四网融合和苏州市都市圈城际以下层次轨道一张网发展契机，加快推动苏锡常城际铁路规划建设。在预可行性研究条件基本稳定的基础上，加快推进高新区苏锡常城际铁路通道的具体线站位研究，稳定规划条件，争取2022年前具备开工建设条件，强化太湖科学城、科技城等重点开发片区的发展新动能。

推进研究区域铁路联络线，提高区域铁路网络效益。积极对接上层次“四网融合”规划，推进研究相关的铁路联络线，推动全市网络架构由“五向放射”转向“环形放射”，为城际铁路和市域铁路一张网条件下的跨线网络化运营提供基础设施预留。研究沪宁城际新区站与苏州北站衔接线位规划，提升新区站能级。争取苏锡常城际铁路在相城区直接连接如苏湖城际铁路北段，在吴中区直接连接如通苏湖城际铁路南段，实现科技城站与如通苏湖城际的直通运营，避免掉头折返，在苏州市域范围内，形成南北向铁路的东线、西线双通道格局和东西向铁路的北线、南线双通道格局。

2. 持续推进地铁网络完善优化

加快推动地铁线路延伸和建设，扩大地铁服务辐射范围，支撑重点片区开发。有序推进在建地铁5、6、8号线高新区段建设，并在“十四五”期间通车运营。结合苏州市地铁四期建设

规划方案，推动地铁9号线启动建设，高新区范围内沿太湖大道通道方向覆盖科技城、太湖科学城、西部生态城等重点开发地区，市域范围内实现高新区与古城和工业园区的快速联系，同时结合科技城铁路枢纽建设，实现枢纽高效集散功能。推动地铁11号珠江路站以东段纳入四期建设计划，在珠江路站衔接9号线，在“十四五”期间开工建设，推进高新区东西发展轴与苏州市南北纵轴的融合发展，加强与吴中区、吴江区的快速联系。加快推进3号线延伸线、6号线延伸线规划研究，并尽快启动建设，扩大对浒墅关区域的地铁服务覆盖，加强与无锡硕放机场、苏锡常城际铁路的轨道联系，促进苏锡常一体化发展。

研究规划线路优化方案，提高地铁线路对高新区的服务能力。研究优化远期建设地铁线位，促进地铁线路均衡覆盖全区。在无锡地铁与苏州地铁线网衔接的研究基础上，研究高新区地铁线路接入黄埭及与无锡地铁网络衔接的可行性。响应全市空间融合、枢纽融合战略，重点开展地铁15号线（原规划13号线）苏州北站区域线路优化方案研究，协调争取15号线直连苏州北站，提高苏州北站枢纽对高新区的服务可达性。

3.积极打造集约枢纽样板典范

推动铁路枢纽站城一体化开发，促进城市与交通融合发展。落实“站城一体化”的发展理念，将科技城站、通安站打造为“4.0”版本的综合枢纽，尽快开展站城一体化开发方案研究，强调换乘集成化、功能复合化、空间体验化、智慧共享化，注重车站与周边城市完全融为一体，维护城市肌理结构，推崇绿色交通

与健康生活理念，着力于创造人性化站城活力区。结合轨道交通 3、6 号线建设及周边商业中心建设契机，推动现状沪宁城际新区站配套改造，向铁路枢纽综合体转型，实现枢纽地位提升。

推行轨道站点 TOD 开发模式，提高土地使用效益。以 TOD 开发理念为导向，探索制定轨道交通场站土地综合开发的管理办法，统筹轨道交通场站周边开发建设工作。围绕一体化目标完善土地供应政策，提供站产城一体化发展的政策基础。结合地铁建设规划，融入 TOD 理念开展地铁线路详细规划，为站点周边土地收储与供应、核心地块开发等预控规划条件，轨道交通的线位及站点的确定，需充分考虑与用地之间的关系，发挥“轨道交通+土地开发”的最大效应。推进轨道车辆基地使用功能的有效混合，强化车辆基地空间的集约、高效和复合利用。积极开展依托地铁车辆段和基地的上盖开发研究，围绕地铁 9 号线沿线太湖科学城、科技城、腾讯数字产业基地等重点发展地区，开展 TOD 开发研究，争取在苏州市打造多个 TOD 示范项目。

（二）完善高效支撑的道路网络

1. 扩大高速公路辐射范围

优化布局高速公路出入口，提高高速公路可达性。结合中环北线西延工程，新增绕城高速科技城北互通，实现高快速路一体衔接。未来通过中环北线集散，进一步强化科技城片区北部区域及经开区的高速公路可达性，分流太湖大道的高速公路交通集散压力。协调相城区，规划新增京沪高速浒通黄埭互通，

通过通浒路和 G312 的衔接，提高浒通片区连接沪宁高速的便捷性，重点服务产业片区的运输需求。扩容天池山互通，提高服务水平。配合市级层面，推动苏锡跨太湖通道，加强两市联系，促进苏锡常一体化发展。

2.提升公路发展特色亮点

做强“太湖风景线”山水农路品牌，树立公路发展样板。贯彻落实《环太湖“四好农村路”一体化建设全国示范路框架协议》和两省四市环太湖公路联席会议制度，按照“和而不同”的原则，围绕“建好、管好、护好、运营好”的总目标，结合高新区环太湖“四好农村路”实际和创建需要，持续推进环太湖农路基础设施建设、绿色生态理念贯彻、农村公路服务供给，推动文旅产业协同发展、党建引领带动、治理现代化推进等相关工作，打造环太湖公路样板工程，支撑苏州打造“一核四片”农村公路品牌集群，助力苏州建设“四好农路”示范市。

全面升级农村公路基础设施和管治水平，提高农村公路服务品质。进一步提升农村公路通达深度和技术等级，推进“品质工程”建设，加强农村公路与国省干线公路互联互通，有序推进“断头路”项目建设，继续实施农村公路提档升级，提高乡道双车道以上公路的比例。进一步提升农村公路安全水平，解决重大安全风险隐患，持续开展“平安放心路”活动、“阡陌农路”畅安创建活动，有序时推进农村公路生命安全防护设施建设改造，加强农村道路桥梁安全隐患排查，落实管养主体责任。持续提升农村客货运输服务品质，坚持“资源共享、多站合一”，推进乡镇综合服务站和公路驿站建设，鼓励定班定线

与电话、网络预约、定制公交等需求响应式经营模式相结合；鼓励农村物流模式创新，因地制宜打造“交邮融合”服务品牌。

深化“公路+”品牌发展模式，增强农村公路发展内生动力。鼓励将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发，借鉴“溧阳 1 号公路”经验，推进“农村公路+旅游”、“农村公路+生态”、“农村公路+文化”融合发展。依托镇湖丝绸、杓山片区黄桃特产和树山片区梨花元素，打造一批精品乡村旅游公路，串联休闲观光农业产业园、特色田园乡村、田园综合体、农家乐、民宿集聚区等旅游资源点，完善公路沿线驿站、观景台、露营地、公厕、停车区等配套服务设施和旅游交通标志，服务全域旅游发展，带动乡村产业经济振兴。

3.提高城市道路运行效率

加快构建“三横两纵”快速路网，支撑快速畅达联系。加快推进马环连接线建设，实现高速公路通安互通与中环西线快速路的一体衔接，扩大沿运河走廊的通行能力。逐步实施 S230 公路关键路段和重要节点改造，构建阳山以西片区的南北纵向联系快速通道。结合大阳山隧道建设条件等客观因素，分段推动中环北线西延工程，消除大阳山对东西向交通的阻隔。适时开展太湖大道快速化改造西延研究，将太湖大道快速路向西延伸至 S230 公路，形成“三横两纵”快速路相互紧密衔接的网络雏形。

完善环阳山发展轴的高效通道，扩大走廊的通行能力。依托地面主、次干路，构建沿运河走廊和东西向走廊的高效通道，服务高新区内部片区之间联系需求，分流中环西线快速路和太

湖大道交通压力；打通浒通-科技城走廊通道，实现阳山西部片区间的顺畅联系。在沿运河走廊，重点依托长江路、文昌路和建林路，通过道路延伸、关键节点改造和绿波控制等手段，强化交通性功能，分流狮山片区、经开区和浒通片区之间的新区内部交通。在东西向走廊，重点依托马涧路、何山路和泰山路，通过新建桥梁、道路拓宽及绿波控制等手段，提高道路运行效率；积极协调吴中区，大力推动何山路西延伸建设，分流科技城、狮山片区、经开区、姑苏区之间的交通需求，缓解太湖大道和新庄立交拥堵压力。在浒通-科技城走廊，连通通浒路和潇湘路，提升道路功能等级，通过关键节点改造和绿波控制等手段，强化交通性功能，作为片区联系主要通道；连通兴贤路和步青路，提升道路功能等级，作为片区联系次要通道。

加密跨越屏障的门槛通道，消除道路网络瓶颈影响。随着中心城区融合发展，高新区与相邻区域间交通联系需求持续增加，特别是向东跨运河与姑苏区的联系和向北与相城区的联系，跨区道路衔接需要持续完善。在狮山横塘片区和经开区，持续推动跨运河桥隧的衔接，结合实际条件拓宽现状桥梁，加密跨运河门槛通道，扩大通行能力。打破浒通片区门槛屏障，降低高速公路、沪宁城际铁路和京杭运河对片区内外交通联系的阻隔。遵循“先保障，后完善”的原则，在打通往不同方向跨区联系主要通道的基础上，持续完善跨区通道布局，强化对外联系能力。在片区内部研究新增跨运河和城际铁路桥隧的可行性，增加宜家、开市客、迪卡侬商业片区和陆家嘴集中开发片区的对外联系通道。

优化提升片区内部道路网络，提高路网运行效率。配合太湖科学城和科技城的开发建设，重点推动片区内部路网衔接完善，实现新开发片区道路交通“外畅内达”。结合中心城区和浒通片区等发展成熟片区道路运行实际情况，因地制宜优化改善现状道路条件，提高道路通行效率。

（三）打造更强吸引的公交服务

1.提高区域公交服务效率

因时制宜发展区域公交服务，完善对外客运服务体系。响应苏州市综合交通运输“十四五”发展规划对机场公共交通 1 小时可达的要求，基于轨道交通建设期限等客观因素，考虑弥补现状公共交通的时效性差等缺陷，积极协调硕放机场和虹桥机场方面，新增硕放机场大巴线路，延伸既有虹桥机场大巴线路，直接服务狮山核心区和科技城，作为轨道交通建设期间高效联系机场的过渡公共交通方式。

2.提升有轨电车服务水平

提高有轨电车运行效率，支撑地铁建设窗口期的走廊快速联系需求。东西向走廊和浒通-科技城走廊相关地铁线路未投入运营前，有轨电车作为科技城与中心城、浒通片区之间的高效公共交通方式，需进一步提升其运行效率以支撑走廊客运需求，培育地铁客流。结合现状运营情况，推进车路协同技术应用，通过信息化手段联结车辆和路口信号控制设备，实现部分场景下的车速引导和方案推送，降低车辆在路口的延误，提升运营速度。结合道路实际设施和交通运行条件，开展有轨电车

1 号线局部线位优化研究，建议沿金山路和湘江路改线，优化线位平顺度，提高运营效率。

逐步扩大有轨电车服务范围，与地铁服务实现功能互补。结合地铁 9 号线建设，重点优化有轨电车 1 号线服务功能。推动有轨电车 1 号线西洋山—湿地公园段建设，扩大对西部生态城的服务范围。结合地铁 9 号线湘江路站建设方案，同步新增有轨电车湘江路站，实现地铁和有轨电车的衔接换乘。根据有轨电车沿线用地开发建设进度，在太湖科学城、科技城和腾讯数字产业基地等区段，按规划逐步新增或开通原预留站点，扩大有轨电车的服务可达性。

3.优化地面公交服务品质

促进常规公交服务向“快干线+微巴”模式转型，提高线网整体服务效率。随着地铁三期建设，促成地铁、有轨电车与常规公交一体化共赢发展：阳山以东形成地铁为骨干、有轨电车为次骨干、常规公交为主体的服务模式，阳山以西形成有轨电车与公交快线为骨干，其余常规公交为主体的服务模式。研究一体化快线网络，推进常规公交干线优化工程，实现关键客流走廊补充和支撑功能。通过整合地铁、有轨电车通道的公交干线和长大低效线路拆分等措施，做强快线干线，优化线网布局。分片区分阶段推进“微巴全覆盖”工程，实现高等级线路接驳和片区短距离出行服务功能。近期重点围绕地铁 5 号线、南大苏州校区增设微巴线路，至“十四五”末基本实现重点企业、居民小区全覆盖。

完善公交场站及专用道布局,为公交发展提供基础设施和优先设施保障。按照用地规划,有序推进独立用地公交场站、枢纽建设和改造,锚固公交线网,支撑线网优化工作。结合城市用地更新,开展配建公交首末站指引等相关研究,根据各片区场站缺口,选取试点探索实施配建式公交首末站,满足运营需求前提下实现节地要求,贴近客流。结合轨道、有轨电车站点布局,根据道路设施条件推广设置路内微枢纽,依靠深港湾站点形式提高车辆停靠效率、提供蓄车功能和提升乘客换乘体验。结合公交客流走廊分布,持续完善公交专用道、专用进口道和公交优先信号设施,提升地面公交的竞争力。

4.构建水上公共客运交通

依托丰富的水系资源,构建服务居民和游客的水上公共客运交通体系。在太湖水域,重点完善水上旅游交通体系,根据旅游平峰和高峰分布,实施差异化的运营管理策略。完善京杭运河和浒光运河沿线客运码头布局,打造水上巴士线路,服务运河旅游交通需求和沿线通勤需求,缓解地面交通压力。京杭运河水上巴士重点服务浒通片区至狮山片区的通勤需求,浒光运河水上巴士重点服务浒通片区至科技城片区的通勤需求。

(四) 塑造以人为本的交通品质

1.创造立体焕活的慢行空间

完善依山傍水的绿道网络,将慢行交通融入绿水青山。依托高新区丰富的山水资源,推动绿道网络建设,形成环绕大阳山、太湖湿地公园、运河的绿道网络体系,并做好绿道与不同等级道路、轨道、停车场等衔接,设置指引标识,强化以人为

本的绿色生态环境，满足周边居民健身步行需求和与生态山水的互动需求。

构建立体衔接的慢行设施，提升慢行交通品质。结合城市开发和用地更新，重点在狮山核心区、科技城、太湖科学城等片区构建慢行立体网络，推进空中连廊，地下步行道等慢行立体设施建设，串联交通设施和大型商务、商业、办公中心，增加公共空间，打造通畅高效的慢行贯通体系，构建安全、高效、高品质的慢行环境。

2.打造独具亮点的特色街区

因地制宜建设特色街区，提高街道活力。依托高新区运河文化、蚕桑文化等丰富的历史人文资源，选取特色明显的道路对交通活动空间实施精细化设计和改造，打造高品质生活街区。围绕苏州建设京杭大运河文化带“最精彩的一段”的使命，结合浒墅关古镇建设，打造特色街道，串联浒墅关上塘核心区、下塘核心区、浒关大码头三大中心，构建具有浒墅关特色文化底蕴的休闲商业街区。

打造 15 分钟社区生活圈。提升慢行交通的设施供给与服务品质，建立便捷连通、舒适宜人的步行网络，促进居民健康，营造 15 分钟社区生活圈。依托高密度路网系统，构建完整的步行网络，充分保证基础设施完整性、安全性和便捷性的同时，加强骑行环境的配套升级，提升自行车出行的吸引能力。结合建筑退线空间，统筹设施带、步行道和建筑前区设计，保证行人良好步行条件，提高步行网络布局的连续性。

3.推广绿色友好的交通服务

推动公共交通融合协调发展，促进绿色出行服务一体化。结合地铁、有轨电车和常规公交的线网新建、优化及设施布局，推进地铁、有轨电车与常规公交运营服务一体化发展。进一步加强各公共交通方式在服务时间、运力规模、服务水平及信息指引等方面的协同配合，使地铁、有轨电车与常规公交在首末班时间、发车频次、出行信息等方面相匹配，提升多网换乘“无感化”水平。推动公共交通与慢行交通的衔接，结合地铁线路开通时序，对新增地铁站点提前开展周边步行和非机动车设施部署研究，结合轨道站点客流特征，合理布局轨道站点周边非机动车停放点，以“高密度、小规模”为原则，在人流集中片区、工作生活区域规划非机动车停放点，打通“最后一公里”，促进多种交通方式协同发展。结合地铁站点建设方案，推动 P+R 停车场一体化设计与建设，提高截流换乘的便捷性，扩大公共交通的服务范围。重点建设白马涧站、姚市站 P+R 停车场，截流浒通中心及科技城、太湖科学城、西部生态城等方向小汽车出行需求，引导使用地铁出行，缓解中心城区交通压力。

精细化改造交通设施，提高全人群全过程交通服务友好程度。关注残疾人、老年人、儿童等弱势群体出行需求，构建连续的出行网络，为弱势群体划定独立、连续的步行和骑行空间。加强新建道路、平面和立体过街设施的无障碍设施建设和改造，完善盲道、人行道上缘石坡道、二次过街岛缘石坡道、人行天桥及人行地道无障碍坡道等重点无障碍设施，保障所有新建及改建交通设施无障碍建设率达到 100%。进一步完善交通枢纽

无障碍入口通道、盲道、轮椅坡道与梯道、无障碍垂直电梯、扶手、低位服务设施及无障碍标识。加强机动车交通管理，残疾人、老年人、儿童等弱势群体主要活动场所 300 米范围内道路应实施 30km/h 车速限制措施，并配套设置相应的限速标识。基于儿童视角，在道路出行系统中通过趣味化设计，形成丰富有趣、激发儿童兴趣的出行空间。

（五）搭建高质高效的货运体系

1. 强化区域货运枢纽地位

提升港口设施能级，扩大运河运输优势。苏州市“一主两辅六中心”规划城市货运枢纽和物流中心主要依托公路和铁路系统布局，缺乏直接服务高新区产业货运需求的枢纽。高新区产业布局依靠京杭运河，大宗货物运输需求强，水运具有竞争优势。依托方正苏高新港区和京杭运河，提升水运相关设施的服务能力，做强内河运输，与白洋湾作业区共同构成运河两岸的货运节点，服务高新区及苏州市西部和南部区域的水运需求，参与全市货运市场竞争。

创新运输服务机制，积极推动联运发展。研究方正苏高新港实施通关一体化机制，完善江河联运、海河联运相关服务机制，提高苏高新港区与太仓港、洋山港联运效率，打造苏高新港区的独特优势。依托港口码头和高速公路及干线公路布局，结合货运通道管理方案，完善公水联运通道布局及相应服务机制，提高水运和陆运的转换效率。

2.优化城乡配送物流体系

完善城乡配送网络和节点，构建低碳高效的城乡物流体系。充分利用现有货运场站资源，推动完善由公共货运枢纽、配送中心和末端配送网点构成的三级配送节点体系。按照均衡服务、交通便利、灵活配建的原则，引导城市物流配送网点布局，开展城市配送站、快递派送站、小型集中仓储区等多样化的末端配送节点布局研究，解决商业网点、商务楼宇、企业及社区居民配送终端服务瓶颈。结合“新苏式”乡村建设，完善农村物流基础设施，推动农村物流服务模式创新，鼓励发展“移动超市”、城乡货运公交、农村物流班车、农村客运班车小件快运等模式，提供多元化农村物流服务。

3.完善货运分层通道布局

分层次布局货运通道，提高客货交通运行效率。结合全区产业规划，围绕港口物流、保税物流需求，明确对外与内部主要货运通道，完善各层次货运通道布局，衔接主要货运集散点与产业功能区，减少对城市道路交通的影响。明确沪宁高速、绕城高速、苏锡支线高速、新 G312 的对外与过境货运通道功能。依托老 G312 和长浒大桥，作为港口、保税物流集疏运通道，向西衔接通安枢纽、向东衔接苏州西互通，实现主要货运集散点与对外通道的快速联系。根据产业分布，在浒通、枫桥片区构建以老 G312、金枫路和嵩山路为主的片区内部货运通道，结合湘江路北延建设情况，适时转移建林路客运需求至湘江路，强化其片区内部货运通道功能。在科技城工业园片区，保留 S230 货运交通通行权，快速化改造后通过管理手段分离

客货交通冲突，通过 S230 街接通安互通和昆仑山路衔接科技城北互通，承担片区货运集疏运和内部货运集散功能。

（六）提高科学精准的管治能力

1. 逐步缓解停车供需矛盾

合理精准布局泊位设施，健全停车设施供给体系。根据不同类型停车泊位设施缺口，采用差异化手段，循序渐进地对泊位设施进行精准化供给和合理化调整，补齐停车设施建设短板，构建以建筑配建停车为主、公共停车场为辅、路内停车位为补充的停车供给结构体系。结合老旧小区综合改造工程，实施老旧小区停车设施挖潜增供，弥补居住配建泊位不足的历史遗留问题。根据现状公共建筑停车设施供需矛盾情况，在商业中心、学校、医院周边等停车矛盾突出的区域，精准化地补充公共停车场，同时注重停车场用途的灵活变更，减少不必要的停放空间资源浪费。

探索新型服务模式，提高设施利用效率。以接送停车矛盾突出的学校区域为试点，开展学校地下停车接送系统研究，错峰开放为公共停车场使用，缓解上下学高峰期间的短时集中爆发式停车压力。建立全区停车普查机制，组织开展城市停车资源普查，推动停车管理与移动互联网融合发展，持续推动高新区公共停车综合应用平台建设，接入全区剩余的大型商贸、居民区停车场及收费道路停车位，实现停车管理一张图。系统性优化路内泊位设施布局，将道路拥堵或缓行片区以及长时停放比例较高、泊位占用率较大的管理片区的路内停车泊位调整为限时泊位，降低对道路交通的影响。推动停车位的错时共享，提高利用率。

2.持续推进交通综合治理

实施交通精细化管理，提高交通运行效率。加强对交通出行状况的监测、分析和预判，鼓励在有条件的道路设置单行道、可变车道、潮汐车道、合乘车道等设施，推进交通信号灯配时智能优化，促进道路通行效率最大化。

滚动开展交通治堵行动，提升网络畅达程度。持续推动包括拥堵点治理、片区交通改善、断头路打通、次支路建设等滚动式、常态化的交通拥堵治理行动。推动以小汽车、公交、枢纽、慢行、停车等多元协调的拥堵治理，鼓励多元利益主体参与构建“事前预测-事中推演-事后评估”闭环工作机制。

大力推进交通文明建设，提高城市和交通形象。推动交通违法行为集中整治，采取不间断、高峰错时、重要时间节点管控的方式，对主要道路、核心片区等交通违法行为突出区域，针对“两客一危一货”、出租车、网约车等重点车辆巡查监管，开展慢行交通不文明行为、违法停车等交通乱象专项整治活动。加强宣传引导，倡导安全、绿色出行理念，提升全体交通参与者的文明素养，使文明出行、文明服务、文明管理和文明执法蔚然成风。

3.强化交通人才队伍建设

强化管理人才队伍建设，提高领导水平和管理能力。整合利用交通运输系统、社会培训资源，加强干部政治理论、法律、管理、现代经济、交通专业知识等培训，提升干部履职能力。通过外引、内推，保持交通人才滚动可持续，充实干部队伍，

优化年龄、知识、技术结构。加大培训锻炼力度，通过轮岗交流、上挂下派锻炼、教育培训的措施，提高干部队伍综合素质。

加强急需紧缺人才集聚，创新紧缺人才引进途径。大力引进交通运输新兴专业和紧缺专业的国内外高层次人才，积极培养公路、港航、轨道交通、运输、安全应急、行政执法、信息化等重点专业领域急需人才，完善交通运输人才的梯队化建设。建立健全引进紧缺人才的措施和办法细则、规范制度和流程。

提高技术人员创新能力，创新人才队伍管理机制。鼓励专业技术人员进行科技创新，依托交通建设工程、交通科研项目和交通建设人才基地平台，大力培育交通运输核心技术人才和管理人才。建立以职务和能力为基础，以职责为中心，以素质模型为标准，以人员测评为手段的人才评价机制。

（七）建设高质量综合交通体系

1.强化安全应急保障能力

建立健全安全管理体系。完善安全责任体系，明确各层级监管责任。督促指导交通运输企业建立健全安全管理责任体系、全员安全生产责任制，定期开展检查，全面构建交通运输企业安全生产责任网络。深化预防控制体系，加强源头管控，提升交通基础设施、交通运输、交通建设等领域的安全风险防控能力。推进从业人员素质提升，开展重点领域一线关键岗位从业人员安全素质调研与评估，针对性地加强岗前、在岗、转岗教育培训。

提升基础设施和装备安全防护能力。推进普通国省干线公路、农村公路生命安全防护设施建设，推进水上监管基础设施

布局建设，提升港口基础安全性能。更新升级执法、养护、公交等运输车辆，开展船舶安全状况评估，加强预警监测、水上搜救、沉船打捞、危化品泄漏处理等装备设施的配备。

提高安全监管水平。建立职责明确、边界清晰、制度完善、各负其责、闭环管理的安全监管体系，完善安全生产监督管理层级责任链条，确保监督管理责任有效落实；强化企业安全生产主体责任，督促企业严格依法依规从事安全生产活动，建立健全自我约束、持续改进的内生机制，不断提高安全生产管理水平。规范安全生产风险辨识、评估与管控工作，定期开展行业安全风险评估，对风险点、危险源实施清单管理。强化道路水路运输、港口营运、公路水运工程等重点领域的安全生产风险管理，充分利用科技和信息化手段，加强预测预警预控和过程监管。

提升安全应急保障能力。完善应急预案体系，构建分层次的交通运输应急预案体系，落实应急预案动态管理机制，制定应急预案操作手册、突发事件行动方案，提高应急预案的针对性和可操作性。组织开展各级各类应急演练，完善演练全过程评估机制，根据评估结果及时修订应急预案。完善全天候、快速响应的立体化应急救援体系。依托高快速路应急车道、公交专用道建立成体系的应急救援绿色通道网络。加强与应急、公安、消防、气象、环境、卫生等相关部门的沟通联系和相互配合，完善交通救援应急会商机制，形成跨部门应急联动合作机制。建立与交通部门互联平台，保证交通事故中救治车辆的快速通行保障，有效提高受伤人员救治率。加强专业救援队伍、

企业救援队伍、专家应急队伍和志愿者应急队伍的建设与管理，提高科学处置水平。

2.推进绿色集约低碳发展

健全绿色发展规划体系，强化规划引领和指导作用。加强绿色发展专项规划和实施方案的制定，建立健全规划定期评估考核、通报和及时修订机制。加强与国土空间规划协同，推动“多规合一”，主动优化交通基础设施空间布局，推动形成与生态保护红线和自然保护地相协调、与生态承载力相适应的交通网络。

积极推广绿色交通工具，持续向“碳达峰、碳中和”目标迈进。响应“新基建”、“内循环”等国家战略，充分利用苏州现有的新能源车产业、平台优势，加快新能源运输装备运用，推进充电设施等新能源基础设施建设。在公共行业领域优先推广新能源车辆运用，逐渐淘汰高能耗、高排放的老旧交通运输设备。促进公交车辆更新为新能源公交车；建立绿色低碳货运物流体系，推广标准化清洁化配送车辆，推进绿色货运和现代物流业的发展。配套推进公用充电桩建设，为新能源汽车发展提供保障支撑；对于具备建设条件的公交首末站实现充电桩全覆盖。

促进空间资源集约利用，提升生产资源节约综合利用水平。统筹交通线路、枢纽等设施布局，集约利用土地、通道线位、岸线等资源。推动综合交通枢纽一体化建设与综合开发，统筹港口岸线资源有序开发与利用。依托公路新建、改扩建及养护项目，推广应用温拌沥青、耐久性路面结构、废旧材料规模化再生利用、清洁能源与新能源利用等技术。

加强绿色低碳出行宣传，强化公众绿色出行理念。深入机关、社区、校园、企业等开展绿色出行宣传，扩大宣传覆盖面和影响力，倡导市民采用公共交通、自行车和步行等绿色出行方式，提高公众对绿色出行方式的认知度和接受度。加强交通运输精神文化建设，提升交通参与者责任感、包容意识、自律意识和诚信意识。

积极落实环境污染治理和生态保护措施。强化对交通设施施工和运营过程对环境空气、水环境、声环境的影响评价及监测，降低交通噪声、振动对周边生态敏感目标的影响。推行施工期环境监理制度，切实落实施工期治污和生态保护措施，运营期各类交通基础设施的污染物处理必须达标后再排放。

3.创建智慧赋能交通样板

推动基础设施数字化转型，搭建基础信息网络。推动新技术与交通行业深度融合，强化数据资源赋能交通发展，加快构建融合类智慧交通基础设施、信息类智慧交通技术平台，打造国内领先的综合性智慧交通创新示范。推动智慧公交站台、智慧灯杆、智慧斑马线等新型基础设施应用示范，提升交通管理和服务水平。推进交通运行监测调度中心（TOCC）第三期建设，持续完善大数据资源中心、智慧管控平台、智慧交运平台、智慧停车平台和智慧服务平台等建设，打造智慧出行整体解决方案综合示范区，为2022年在苏州举办的世界智能交通大会提供支撑。

推动“智能监测”道路设施智慧管养，推进管养水平科技化提升。以技术创新为驱动，以数字化、网络化、智能化为主线，

以促进道路管养提效能、扩功能、增动能为导向，打造道路基础设施的数字化档案。通过轻量化监测设备对道路进行路面各类性能参数的精细化、全覆盖、高频次病害自动检测和识别，推动道路设施病害的快速自动发现。通过路侧监控设施、车载监控设施、高精度定位设施，实现管养过程的智能监管、智慧决策，确保道路基础设施技术状况，保障路网整体效能发挥。进一步提升农村公路管养水平和综合治理能力，落实科学养护理念，加快推进农村公路养护市场化进程，积极探索“四新”技术运用，推行“一网一平台”建设，实现路况水平、服务功能、科学管理三大提升。

构建“需求自适应”的新一代智慧信号管控体系。推广大规模路网动态信号优化、实时在线仿真等核心技术，构建实时、精准的智慧信号管控平台，在重点路口、关键走廊应用车路协同等技术实现公交优先智能管控。建立基于大数据决策的交通控制、管理、服务一体化的部门联动、协同管控体系，推动信号控制与常规公交、地铁等城市交通的协同，提升城市交通管理的整体柔性运营能力。

打造“全出行链”服务新生态，提升公众出行幸福感。探索研究全链条、一站式的完整出行服务体系，率先在科技园区等特殊需求场景应用，逐步扩展网约车、定制公交、动态小巴等优质优价出行服务，实现由点及面全面突破。加强区域间出行信息共享，优化整合全方式出行信息资源，推动城市公交、城际、高铁和航空等交通方式时刻表精准衔接、信息服务综合一体。

构建“互联网+”智慧物流体系。拓展智能末端配送设施投放范围，合理布局快递物流智脑中心等平台。推动危化品运输数字化监管，探索运用大数据、人工智能等先进技术实现行业安全风险防控和隐患预判，实现行业运行数据和管理结果可视化、透明化。

（八）推动交通产业集群化发展

1.加快交通传统产业发展

继续做强交通传统产业。全面聚焦和布局交通投资建设、交通运营养护、交通运输管理等交通全产业链，打通产业链条，深耕关键环节，做强做优交通核心业务。

大力发展横向延伸产业。重点发展以智能交通、能源行业为主的交通横向延伸产业，充分发挥业务的协同优势，构建综合竞争优势。重点依托交通主业现有产业资源、把握世界智能交通大会历史契机，以各项重点项目建设为载体，不断提升在智能交通领域的技术能力、服务能力和品牌影响。

稳健拓展交通延伸业务。依托区域优势、产业优势、项目经验、渠道资源、技术积累、品牌影响等，充分整合和利用各类内外部资源，审慎分析经济转型、产业升级背景下涌现出的大量新兴产业机会，积极研究未来具有一定发展前景及具有比较优势的新产业，稳健拓展和布局。

2.强化轨道交通产业优势

持续深化产业集群发展，推进轨道交通产业链全覆盖。围绕轨道交通产业的整车制造、制动系统、通信信号解决方案、信息系统产品、低压电器产品、减震系统和轨道填充材料、有

轨电车综合服务等行业集群，整合研发、设计、咨询、建设、检测、认证、运营、培训等业务，推进相关产业链全覆盖，包括装备制造产业链、设计管理和建设工程产业链、咨询服务产业链等。全面开展“走出去”工作，提高区内轨道交通产业在全国、全球市场份额中的占有率。

制定产业发展规划，加大产业招商力度。重点围绕引进总部型、龙头型、补链强链型项目靶向招商的思路，实现车辆零部件、供电系统、牵引传动系统、车辆段设备和通信信号系统等轨道交通装备制造领域的强链战略。在鼓励区内原有轨道交通装备制造企业发展壮大的同时，提供适当的优惠条件，吸引轨道交通行业从研发、设计、咨询到装备制造等上下游企业入驻，吸引和培育一批骨干和龙头企业逐步发展为行业标杆，在全国范围内发挥示范效应。

建设轨道交通产业园及产业发展平台。在现有高新区有轨电车行业协会、中国城市轨道交通行业协会现代有轨电车分会和现代有轨电车技术创新联盟等平台的基础上，加快规划建设轨道交通产业园，形成产业集聚效应，为现代有轨电车品牌打造、市场推广、招商引资以及申报国家级产业化基地打好基础，打造全国现代有轨电车产业发展的示范园区，争创国家高新技术产业产业化基地和国家新型工业化产业示范基地。

3.促进交通融合其他产业

推动交通运输与先进制造业深度融合。协同苏州各项货运设施资源，加快完善联运网络发展，打造面向全球的高效供应链系统。积极打造“零库存”货运物流服务，提供与制造企业实

施生产无缝衔接的配送及库存管理服务，支撑精准化生产、规模化定制需求，助力制造业实现“零库存”。强化交通基础设施的带状引领和圈状辐射作用，推动各类经济要素沿通道、枢纽集聚布局，形成若干重要的产业片区和产业轴带。

推动交通运输与现代商贸融合。顺应互联网下电商等新业态、新模式发展，强化交通运输与商贸流通融合发展，强化跨境电子商务等综合服务能力。依托城市、城镇、城乡交通和流通基础设施，强化城市、城乡即使配送共享业态创新。统筹交通、邮政、商务、供销等资源共享，升级改造一批集运输、仓储、配送、信息为一体的综合物流服务基地，打造智能物流共享经济、平台经济、体验经济新业态。

推动交通运输与旅游深度融合。顺应消费升级和产业升级趋势，促进交通与旅游以及金融、信息等跨界融合发展，培育新兴业态，满足新兴消费。畅通景区和乡村旅游与交通干线连接，推动从重点客运枢纽到主要景区交通的无缝对接。

第五章 投资匡算

根据测算，“十四五”期间，高新区交通建设资金总需求约 262.5 亿元，其中高新区投资总额约 147.2 亿元。具体项目投资计划见附表。

表 2 “十四五”期间综合交通建设实施项目投资计划表

类别	投资来源	“十四五”期间投资额（亿元）	占比
铁路	其他	29.3	11.16%
地铁	其他	62.0	23.62%
高速公路	高新区投资	9.0	3.43%
快速路	高新区投资	66.0	25.14%
主要道路	市出资	24.0	9.14%
	高新区投资	63.8	24.30%
农村公路	高新区投资	1.7	0.65%
公共交通（不含地铁）	高新区投资	4.2	1.60%
其他	高新区投资	2.5	0.95%
高新区投资汇总		147.2	56.08%
全部投资汇总		262.5	100.0%

第六章 规划实施保障

（一）加强规划实施监督

区住房和城乡建设局会同相关部门、行业机构及企业等，围绕发展目标与重点任务，建立沟通协调机制，落实各项工作的主体责任部门，促进自然资源、环保、财税、金融、投资、产业、贸易等政策协同。加强规划实施监测，开展对规划指标、政策措施和重大项目实施情况的跟踪监测分析，强化动态管理，提高规划实施的效果。相关部门要加强对各分项和专项规划总体任务完成情况的监测，开展对规划实施情况跟踪分析，按照要求接受监督检查。

（二）做好用地资金保障

强化项目资金保障，拓展项目投资融资渠道，强化对重大项目的政策支持和资源要素保障。统筹安排财政资金，合理引导社会资本投向。充分运用市场机制，多元化拓宽投融资渠道，积极吸引社会资本参与，鼓励政府和社会资本合作，争取金融保险机构支持，强化风险防控机制建设。积极探索数据、技术等资源市场化配置机制。加大土地等资源要素供给支持力度，优先保障重大项目。加强与土地利用总体规划衔接，及时将重大交通建设项目纳入土地利用总体规划。

（三）加强政策支持保障

完善重大项目储备机制，形成建设一批、竣工一批、启动一批、储备一批的滚动机制。强化重大项目前期论证，完善重大项目联动协调机制，加快项目落地。健全政府投资管理制度，强化项目监管，完善后评价制度，提高政府投资管理水平和管

理效益。围绕交通发展重点、薄弱环节，加强政策支持、扶持和引导。

（四）加强规划评估保障

建立规划评估制度，开展规划中期评估、总结评估等，及时调整建设计划，形成动态规划工作机制，应对城市发展形势变化。评估规划提出的发展目标、战略、行动、计划在当前城市和交通发展形势下的适应性。评估重大交通政策的实施情况和成效。评估规划制定的具体行动和建设计划的实施进展、过程和效果。通过发展指标的定量监测以及专家、公众咨询的定性评价，对规划实施的总体进展和效果进行评估。

（五）创新协同实施机制

综合交通“十四五”发展规划是编制各交通专项规划、年度实施计划、确定交通基础设施建设项目、安排政府投资、制定交通发展政策的重要依据。加强综合交通规划与国民经济和社会发展规划、国土空间规划、产业发展规划、区域发展规划、市政规划、环境保护规划等相关规划之间的协同实施，提高规划实施的科学性和系统性。以重大项目为中心，统筹考虑各相关项目的功能定位、空间布局、建设时序、施工组织和管养维护。加强交通建设项目前期工作跨行业协同管理，研究制定协同审查制度，努力提升交通设施与城市综合管廊、海绵城市、地下空间等项目协同规划建设水平。