

盐城市“十四五”暨中长期铁路 发展规划

盐城市交通运输局

2022年03月

序 言

“十四五”时期是盐城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重要讲话指示精神，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”新盐城建设新篇章的关键阶段。铁路作为国民经济大动脉、重大民生工程和综合交通运输体系骨干，是满足人民美好生活需要的直接载体。十四五期间，盐城铁路发展必须立足于“长三角的盐城”“中国东部沿海的盐城”城市定位，以“畅联长三角、达海通四方、便捷惠人民、共筑大枢纽”为指导思想，精准补短板、强弱项、促升级、提效率，全面提升盐城铁路基础设施体系发展质量和现代化水平，下好高质量发展的“先手棋”，为加快建设“强富美高”“四新”盐城当好先行，在“争当表率、争做示范、走在前列”中展现盐城担当。

《盐城市“十四五”暨中长期铁路发展规划》以《盐城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》和国家、省相关规划为指导，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，是盐城“十四五”铁路发展的指导性文件。

规划期为 2021-2025 年，远期展望到 2035 年。

目 录

一、规划基础.....	1
(一) 发展现状	1
(二) 形势要求	3
(三) 需求预测	5
二、总体思路	6
(一) 指导思想	6
(二) 基本原则	7
(三) 2035 年远景目标	7
(四) 十四五发展目标	8
三、中长期铁路网布局.....	9
(一) 铁路客运网	9
(二) 铁路货运网	10
(三) 铁路客货运枢纽	11
四、“十四五”重点任务	12
(一) 多向放射型客运网强通道工程	12
(二) 对外大运能铁路补短板工程	13
(三) 市域(郊)铁路重突破工程	15

（四）铁路支线建设再增速工程	15
（五）现代物流枢纽树典范工程	16
（六）铁路运输服务优品质工程	17
五、保障措施	18
附表：盐城市“十四五”铁路项目建设计划表	20

一、规划基础

(一) 发展现状

十三五期间，在国家、省委省政府的大力支持下，我市加快推进铁路发展，新建项目取得突破，前期项目有序推进，铁路规模、质量、运输水平大幅提升，路网结构不断优化，有效服务国家重大战略、支撑经济社会发展、保障和改善民生等。

路网建设迈入新时代。相继建成连盐铁路、徐宿淮盐铁路、盐通铁路，逐步形成一纵一横高快速铁路主通道，结束了盐城地区无高铁时代。“十三五”末，全市铁路里程 424 公里，铁路网密度 250 公里/万平方公里，是“十二五”的 2.7 倍；时速 200 公里及以上高快速铁路运营里程达 267 公里，均为“十三五”新增，其中时速 250 公里及以上高速铁路 164 公里，位居苏中苏北前列。

类型	序号	项目	盐城境内里程 (km)	设计标准
“十二五” 既有	1	新长铁路	157	I级 单线 120km/h
	合计		157	
“十三五” 建成	1	连盐铁路	103	I级 双线 200km/h
	2	徐宿淮盐铁路	72	高铁 双线 250km/h
	3	盐通铁路	92	高铁 双线 350km/h
	合计		267	
“十三五”末 在建	1	滨海港铁路支线	50.8	II级 单线 120km/h
	合计		50.8	

枢纽发展跃上新台阶。完成盐城站南移新建工程，升级为苏中苏北地区面积最大的综合客运枢纽；配合铁路建设，盐城大丰站、建湖站、东台站等县区级高铁站同步建成运营，全市形成“1+8”铁路综合客运枢纽体系，实现了多种交通方式便捷换乘，内外交通无缝衔接。货运枢纽布局也逐渐完善，形成以盐城北站为主的“1+4”铁路货运枢纽体系，盐城北铁路新货场的建成运营，实现了全市海铁联运“零”突破。

服务水平实现新突破。与周边城市群的通达性显著提升，实现3小时通达长三角主要城市和山东半岛城市群，全面融入上海2小时、南京2.5小时交通圈。时速200公里以上的高快速铁路网由区县“零覆盖”提升为“全覆盖”。2020年完成铁路旅客发送量达204.7万人，占全社会营业性客运量比重4.13%，分别较2015年增长41%、144%，铁路客运骨干作用进一步凸显；铁路货运完成到发量120万吨，较2015年增长20%，货运结构逐步优化调整。

改革创新引领新发展。编制完成《盐城市铁路枢纽总图规划研究》、《盐城市域铁路发展规划》等前期规划研究，实现科学定位，超前谋划；开展《盐城至南通铁路项目客流分析调查服务》，合理高效组织盐城地区铁路旅客运输方案，并针对高铁经济社会效益进行课题研究，有力推动了行业创新发展。

总体来看，“十三五”以来虽然我市铁路发展取得了长足发展，但对照高质量发展要求和人民群众美好出行需求，仍

存在不平衡不充分的问题，主要表现在：一是既有铁路技术标准偏低。青盐铁路为时速 200 公里的客货共线铁路，无法快速联系京津冀、山东半岛等地区；与周边路网匹配性差，沿海通道重要节点功能难以发挥。二是高铁通道布局仍存在短板。西向至内陆腹地仅有徐宿淮盐铁路一条通路，与南京等长三角核心城市、淮河沿线区域联系极其不便。三是铁路货运体系亟待优化完善。对外货运通路单一，仅有新长铁路，运能严重饱和且辐射范围有限；铁路进港“最后一公里”问题尚未解决；货运枢纽缺乏统筹，物流承载力和效能低。四是服务中间层次出行的能力还很薄弱。境内缺少市域（郊）铁路，周边区县、郊区城镇与盐城大市区之间的日常快速出行需求无法有效满足。

（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，是推进交通强国建设的发力期，也是推动经济更高质量发展的关键时期，对铁路高质量发展提出了新的要求。

开启现代化新征程要求发挥铁路“先行官”作用。“十四五”盐城将围绕开启全面建设社会主义现代化新征程，坚持“三市”战略，坚定“两海两绿”路径，推进“四新盐城”建设，加快建设现代化经济体系，在“争当表率、争做示范、走在前列”中展现盐城担当。“加快建设交通强国”是全面建设社会主义现代化

现代化国家的内在要求，要求盐城以交通强市建设为统领，全面对标现代化新征程的新要求，以铁路建设为抓手，进一步放大区位优势、港口优势和资源优势，加快构建现代铁路交通体系，在盐城现代化建设新征程中当好先行引领。

推动国家重大战略纵深实施要求强化铁路支撑引领作用。“十四五”时期是国家一系列重大战略进一步纵深推进、加快实施的重要时期，盐城应紧抓“一带一路”建设、“长江经济带”、“长三角一体化”、“淮河生态经济带”、“江苏沿海开发”等重大战略机遇，立足建设东部沿海区域性综合交通枢纽，加快完善铁路对外通道布局，重点强化与国家铁路大通道的高效衔接，着力提高与长三角主要城市之间的铁路联通水平，增强路网灵活性，构建内外联通、高效衔接的铁路网络，全面提升盐城融入全国铁路运输网络能力。

推进美丽盐城高质量发展要求推动铁路绿色低碳发展。贯彻生态建设新要求，强化绿色发展理念，深入推进绿色发展、绿色转型，打造美丽江苏建设的盐城样板，要求盐城加快转变交通发展方式、节约集约利用资源，充分发挥铁路运能大、能耗少、排放低、占地省等比较优势和骨干作用，全力推进运输结构优化调整，注重与国土空间规划深度融合，正确处理建设和保护的关系，将绿色发展理念贯穿铁路基础设施规划、建设、运营和养护全过程，为推动生态文明建设、打造绿色转型典范提供有力支撑。

不断满足人民日益增长的美好生活需要要求铁路提升

服务保障水平。坚持“以人为本”的服务理念，牢固树立“人民铁路为人民”的服务宗旨，以满足人民群众对安全、便捷、高效的出行需求为出发点和落脚点。随着城市综合经济实力和人民群众生活水平的稳步提高，对客运高速化品质化、货运重载化快捷化提出了更高要求，需要增加铁路有效供给，提高供给质量和效率，推动铁路智能化、精细化发展，全面增强运输服务保障能力，实现从“走得了”向“走得好”、“运得出”向“运得畅”、“基本需求型”向“享受体验型”的深度转型。

（三）需求预测

客运规模稳步增长，潜在需求市场巨大。随着盐城地区经济社会的不断发展、区域路网的持续完善、铁路供给能力的逐步提高，全市铁路客运量总体保持稳步增长。预计到2025年，全市铁路旅客发送量达347万人次，年均增速11.1%。发送旅客主要流向上海、苏南、中西部以及华北地区。

表1 规划年度盐城地区铁路旅客发送量预测表

年度	2020年	2025年	2035年
全社会客运量（万人次）	5144	4305	6381
铁路旅客发送量（万人次）	204.7	347	806
占比	4.13%	8.06%	12.63%

铁路货运增速加快，运输结构不断优化。随着地区绿色转型、绿色跨越持续推进、铁路货运体系逐渐完善、碳排放达峰行动计划深入实施，运输结构不断优化调整，预计十四五期间盐城铁路货运量将有较大增幅。同时，新发展格局下，

伴随盐城对外开放水平的不断提升，国际运输需求逐步旺盛；新型产业和现代服务业快速发展产生的小批量、高附加值产品运输需求也将逐渐增长。预计到 2025 年，盐城全市铁路货运量达 446 万吨，其中发送量 80 万吨，到达量 366 万吨。

表 2 盐城地区铁路货运量预测表（万吨）

年度	2020 年	2025 年	2035 年
发送量	22	80	191
到达量	98	366	967
合计	120	446	1158

二、总体思路

（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、十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入落实习近平总书记对江苏工作的重要指示要求，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，按照高质量发展要求，坚持人民铁路为人民的根本宗旨，以深化供给侧结构性改革为主线，以提供更优质更均等的运输服务为着力点，坚定走好“两海两绿”路径，牢牢把握“四新盐城”建设“先行官”定位，统筹全市铁路发展格局，坚持高普并举、客货并重、新建改（扩）建结合，着力补短板、强弱项、畅网络、提质量，全面提升盐城铁路现代化水平，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的铁路运输体系，进一步发挥铁路在东部沿海区域性综合交通枢纽建设中的骨干支撑作用，为

高质量发展走在长三角前列、“强富美高”新盐城建设迈上新的台阶筑牢根基。

（二）基本原则

服务大局，科学规划。服务“一带一路”建设、长江经济带和长三角一体化发展、淮河生态经济带等战略，加快完善盐城对外铁路通道，重点强化与上海、南京、苏锡常等长三角核心城市以及京津冀、中西部内陆地区的联系。

统筹衔接，融合发展。围绕高质量、一体化发展，强化多网之间的紧密融合、资源共享，注重与其他交通方式衔接更加顺畅高效，改善与提升出行整体效率和服务质量，提高人民出行幸福感。

安全可靠，绿色发展。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。注重绿色发展，充分发挥铁路绿色低碳和骨干运输优势，加快铁路货运大通道、疏港铁路建设，促进运输结构不断优化调整，推动盐城绿色低碳循环发展。

适度超前，有序推进。适应城市社会经济发展需求，坚持适度超前原则，科学论证建设标准和时机，区分项目轻重缓急，预留控制好通道，因地制宜、有序实施。

（三）2035年远景目标

到2035年，建成结构完善、层次清晰、布局合理、衔接顺畅、能力充足的现代化铁路网络，实现“421交通圈”（4小

时通达京津冀、成渝等城市群中心城市、2 小时畅行长三角核心城市及山东半岛、1 小时联系上海及南京）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），运输服务新业态和新模式进一步发展，形成人畅其行、货畅其流、安全便捷、绿色智慧的铁路客货运体系，总体发展水平迈入长三角中心区城市先进行列、高质量发展走在东部沿海城市第一方阵，建成现代化铁路强市，助力成为长三角地区交通运输现代化建设先行区。

（四）十四五发展目标

到 2025 年，围绕“畅联长三角、达海通四方、便捷惠人民、共筑大枢纽”，形成“内外通畅、多网融合、协调匹配、衔接高效”的高质量铁路客货运布局，初步建成高水平铁路强市，铁路基本成为东部沿海区域性综合交通枢纽的主骨架。

基础网络：铁路网络规模和质量有效提升。新增 2 个以上对外高铁通道，多向放射型客运通道进一步强化。新增铁路里程约 130 公里。全市铁路规模突破 550 公里，其中高速铁路里程约 195 公里；市域（郊）铁路（利用既有线）运营里程合计达到 100 公里。沿海港区铁路进港率达 75%。

运输服务：铁路客运量占各种运输方式的比重提升至 8% 以上，初步形成市域 0.5 小时通勤圈，基本实现与京津冀城市群、成渝城市群、粤港澳大湾区等国家级城市群 4-6 小时左右通达，与长三角城市群核心城市及山东半岛 2 小时通达，进入南京、上海 1 小时交通圈。铁路货运体系基本形成，铁

路货运占各种运输方式的比重超过 1%，铁路物流枢纽布局完善，多式联运高效经济。

智能水平：5G、大数据、人工智能与铁路更加融合，新型交通装备逐步推广应用。

三、中长期铁路网布局

（一）铁路客运网

以打造东部沿海区域性综合交通枢纽城市为重点，把握多层次运输需求，统筹高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路规划布局，构建多网融合、接沪融苏、内畅外通、衔接高效的铁路网络，强化各层次铁路之间的一体化衔接。

考虑到盐城地区铁路肩负路网与城际双重功能，因此将盐城地区路网划分为骨架网和辅助网两层，其中骨架网服务于地区中长途客流和城际客流，辅助网指市域（郊）铁路。

1. “一纵三射”骨架网

围绕“提等级、拓辐射、优品质”，进一步提升国家级沿海通道运输质量与能力，重点加强与国家高速主通道以及长三角城市群铁路网的多向、多径路接入。规划构建“一纵三射”的铁路骨架网，总里程约 390 公里，实现与京沪、沿江、东陇海通道等多条国家大通道的高效衔接，畅联南京及苏锡常、徐州、青岛、上海四个方向。

其中“一纵”为盐通铁路、青盐高铁（盐城至连云港段）和沿海城际；“三射”为徐宿淮盐铁路、盐泰锡常宜铁路和沿

淮高铁。

2. “核心放射”辅助网

围绕“强贯通、强覆盖、强辐射”，在骨架网的基础上，进一步提高盐城市域内铁路网覆盖率，服务内部主要组团之间日常通勤出行需求。规划利用既有铁路资源，构建由3条走廊线、3条支线组成的3+3格局的“核心放射状”的市域(郊)铁路网，总里程约425公里，实现所有县区快速直达大市区。

其中，“3条走廊线”为S1线（盐城至东台，利用新长铁路）、S2线（盐城至阜宁，利用新长铁路）和S3线（盐城至响水，利用连盐铁路）；“3条支线”为S1线-支1（大丰支线，利用大丰港铁路支线）、S3线-支1（滨海支线，利用滨海港及响水港铁路支线）和S3线-支2（射阳支线，利用射阳港铁路支线）。

（二）铁路货运网

强化淮河生态经济带、长江经济带、江苏沿海开发等战略支撑，加快完善盐城地区货运铁路主通道，重点加强铁路与港口、主要物流园区的联通，解决货运铁路“最后一公里”问题。

1. “两横一纵”普速网

围绕“拓通路、提质量”，扩展内陆干线通路，优化提升既有货运铁路货运功能，重点加强与国际大循环通道、沿江地区的衔接。规划构建“两横一纵”的普速铁路网，总里程约

290 公里，形成南向长三角，西连苏豫皖，北通东陇海的扇形货运辐射空间。

其中“两横”为滨海至淮安铁路和新长铁路淮安至盐城段；“一纵”为连盐铁路、新长铁路盐城至海安段。

2. “三横一联”货运支线

围绕“重衔接、畅循环”，依托盐城港“一港四区”布局，积极发展以疏港铁路专支线为支撑的海铁联运新通道。规划形成“三横一联”的货运支线体系，总里程约 200 公里，实现所有沿海港区全覆盖。

其中“三横”为大丰港铁路支线、滨海港铁路支线和射阳港铁路支线；“一联”为响水港铁路支线。

（三）铁路客货运枢纽

1. 多层次综合客运枢纽

围绕“满足群众现代化高品质生活需求”目标，按照功能清晰、集疏高效原则，规划形成盐城站为主，盐城大丰站、东台站、建湖站、射阳站、阜宁东站、阜宁南站、滨海港站、响水县站 8 个县级站为辅的“1+8”客运枢纽体系。

2. 现代化铁路物流节点

结合盐城“四极八园九点”市域物流节点布局，按照分区分层原则，规划形成“两主一高多辅”的货运体系，“两主”为盐城北铁路物流基地和大丰西公铁水联运基地，“一高”是盐城北站高铁物流基地，“多辅”为依托建湖、伍佑等货运站规

划建设的多个三级铁路物流基地。

四、“十四五”重点任务

（一）多向放射型客运网强通道工程

立足东部沿海区域性综合交通枢纽定位，结合“陆海内外联动、东西双向互济”的综合运输通道布局，围绕提升盐城枢纽功能，加快构建多向放射型对外快速客运通道，强化与国家级高铁主通道、长三角城市群铁路网的多向、多径路衔接，着力支撑和引领枢纽城市建设。

着力提升沿海通道运输效能。力争开工建设青盐高铁（盐城至连云港段），打通东部沿海高铁中段“最后一公里”，实现环渤海至北部湾地区的高标准、快速贯通，提升盐城在沿海通道中重要节点地位，形成北向联系环渤海、京津冀地区的便捷通道。盐城段线路长度约 120 公里，总投资约 220 亿元，设计时速 350km/h。

加快推进沿淮快速通道建设。加快开展沿淮高铁东延至盐城前期研究，尽早预控廊道资源，充分发挥盐城淮河生态经济带出海门户枢纽作用，实现盐城与淮河沿线城市之间的便捷联系，先后横贯京沪、京沪辅助、沿海通道国家三大高铁主通道，大大改善沿淮地区对外开放水平；与宁淮铁路一同构筑了盐城至省会南京的高标准新通路，成功跻身南京一小时经济圈，在保障两地之间客流高效交换需求的同时，也进一步提升了南京首位度。盐城段线路与盐泰锡常宜铁路共

线，由安丰西站向西引出，设计时速 350km/h。

强化与长三角核心区直通联系。加快推进盐泰锡常宜铁路开工建设，构建纵贯鲁东南、苏北、苏中、苏南及浙江地区的快速客运通道，实现盐城与无锡、常州等地区快速联系，并依托该项目建设契机，积极谋划扩建盐城站存车场，适时启动新建动车所前期研究工作。加快开展沿海城际前期研究，加强盐城与苏锡常、上海、杭州都市圈的联系，促进资源要素向沿海地区转移，带动沿线地区加速融入长三角区域一体化进程，线路由如通苏湖城际铁路北延至大丰，结合未来大丰港铁路支线复线电气化改造引入大丰港铁路支线上预留的大丰南站，向西经大丰西站由新长铁路到达盐城主城区，预留远期向滨海、响水方向延伸条件，盐城段线路长度约 80 公里，设计速度 160km/h。

专栏 2 高速铁路和城际铁路项目
<p>建设项目：盐泰锡常宜铁路</p> <p>规划研究项目：青盐高铁（盐城至连云港段）、沿淮高铁、沿海城际</p>

（二）对外大运能铁路补短板工程

立足打造中国东部沿海重要的物流基地定位，充分发挥“区域通道交点、对韩开放支点”的交通区位优势，完善货运铁路主通道布局，重点加强与区域铁路物流运输大通道的顺畅衔接，提高盐城至内陆地区铁路运输能力。

加快推进新长铁路扩能改造。解决现状能力饱和难题，提高线路运输能力以及与周边路网匹配度，充分发挥京沪货运分流通道功能，并与宁启铁路一同构成覆盖苏南腹地、苏中、苏北腹地、沿海的低成本、快速、高可靠性的省内产业物流通道，支撑沿海开发、沿江产业向沿海转移。规划新长铁路全线实施电气化改造，其中能力利用率较高的盐城至海安段增建二线，同步对全线进行病害整治，延长到发线有效长至 1050m，牵引质量提高至 5000t。同时，考虑到城市更新、绿色转型需要，同步加快开展盐城城区段新长铁路外绕前期研究，降低运输煤炭、金属矿石等传统易污染货物对城市的影响，提高人民的幸福指数。

加快推动连盐铁路开通货运功能。打通我省东部沿海南北向货运通道缺失瓶颈，实现东部沿海运输大通道的全面贯通，大大改善了沿线地区对外的集疏运通道条件，积极促进沿海开发、苏北沿海地区承接沿江产业转移以及推动沿海产业发展升级。

加快开展滨海至淮安铁路前期研究。西联三洋通道，东接滨海港铁路支线直达国家一类开放口岸滨海港区（辐射苏北、皖北及淮河流域的大型综合性港区），打开了盐城向西接入“一带一路”的新通道，直接承担中原、皖北地区的出海通道功能，以及陇海铁路分流功能；同时与宿淮铁路、新长铁路、淮扬宁铁路一同构建了沿海地区往长三角、内陆方向辐射的主要集散通道，对于苏北地区承接沿江产业转移具有

重要意义。盐城段线路长度约 25 公里，定位为客货共线、以货为主。

专栏 3 普速铁路项目
建设项目： 新长铁路扩能改造
规划研究项目： 滨海至淮安铁路

（三）市域（郊）铁路重突破工程

紧抓国家推动市域（郊）铁路加快发展建设重大契机，围绕提升盐城中心城区首位度，从全域覆盖、多网融合的角度，加快推进市域（郊）铁路建设，为各县区与大市区之间出行提供高效便捷的服务。

利用新长铁路开行 **S1 线（盐城至东台）、S2 线（盐城至阜宁）**市域（郊）列车，加强盐城主城区与大丰、东台、建湖、阜宁的联系，发挥主中心核心引擎作用。结合新长线扩能改造同步推进沿线设施改造工程，改造利用区段长度分别约 62 公里、57 公里。

适时利用连盐铁路开行 **S3 线（盐城至响水）**市域（郊）列车，实现盐城北部四县与主城区的快速联系。结合青盐高铁建设时序适时启动，该段线路全长约 106 公里。

（四）铁路支线建设再增速工程

畅通铁路货运“最后一公里”，加快推进盐城运输结构调整，实现铁路干线运输与重要港口、大型工矿企业、物流园区等的高效联通和无缝衔接，提高港口转运效率和服务水平。

加快沿海港口专支线建设。加快建成滨海港铁路支线，开工建设大丰港铁路支线、响水港铁路支线，开展射阳港铁路支线前期规划研究，适时启动建设。

推进专用线进园。开工建设亭湖内河港铁路专用线（园区专用线），切实推动大宗物资运输“公转铁”，更好服务城北物流园区发展，实现公、铁、水多式联运无缝对接。

专栏 4 铁路支线项目

续建并建成项目：滨海港铁路支线

建设项目：大丰港铁路支线、响水港铁路支线、亭湖内河港铁路专用线

规划研究项目：射阳港铁路支线

（五）现代物流枢纽树典范工程

适应盐城城市发展规划和产业布局，优化调整市域铁路物流枢纽节点布局，提高货物运输流通效率，对外衔接区域物流通道，对内支撑枢纽经济建设，有效推动铁路货运转型和高质量发展。

加快推进传统铁路货运枢纽转型升级。以构建现代物流体系为发展方向，加快推动盐城北铁路二级物流基地二期工程建设。依托综合交通枢纽优势和公铁联运资源，开工建设大丰西公铁水联运枢纽，打造主城区南部集公铁水多式联运于一体的重要区域性综合物流枢纽。更好保障货物运输需求，有效提升运输效率，结合新长铁路扩能改造同步推进建湖站

货场改造升级，并适时启动射阳站及响水县站货场建设、伍佑商品汽车铁路装车基地改造升级前期研究工作。

积极推动高铁快运工程建设。全面适应当下物流发展新趋势，借助盐城良好区位、电商快递产业集聚、区域高铁枢纽的优势，依托盐城北站既有资源，加快推动盐城北站高铁物流基地建设，拓展高铁快递业务，创新高铁快运作业模式，打造接轨上海、深耕长三角、辐射东部沿海中心城市的区域高铁快运分拨中心。

专栏 5 铁路物流节点项目

建设项目：盐城北铁路二级物流基地二期工程、大丰西公铁水联运枢纽、盐城北站高铁物流基地、建湖站货场改造升级

规划研究项目：射阳站货场、响水县站货场、伍佑商品汽车铁路装车基地改造升级

（六）铁路运输服务优品质工程

以服务民生为导向，充分发挥铁路运输优势，探索铁路运输服务新模式、新业态，全面提高现代化运输服务水平，适应经济飞速发展以及高品质的运输需求，实现铁路运输高质量发展。

加快探索客运服务新模式。积极对接上海铁路局，争取更多铁路始发班线、通过列车多停靠站，重点加密盐城至上海、南京、苏南腹地等长三角核心区城市的铁路班次。创新政府服务机制，利用现有高铁富余能力开行高铁城际通勤列

车，实现公交化运营。

差异化发展国际班列业务。探索以盐城北为中心依托盐城对外货运铁路通道以及疏港铁路，构筑衔接东亚经济小循环与“一带一路”亚欧大循环的中欧班列盐城品牌。依托中韩（盐城）产业园等平台，开发韩-中-欧班列、日-中-欧班列；依托滨海港铁路支线新淮河出海口，构建我国中西部与东北亚小循环的海铁联运样板。

推进先进适用技术装备研发应用。加大 5G 通信网络、大数据、物联网等新型基础设施建设，以人工智能、云计算、区块链等新一代信息技术赋能铁路智慧化发展，完善铁路客货服务智能化信息系统。积极推动北斗导航、地理信息和大数据分析技术在防灾预警、应急救援等方面应用，完善对自然灾害的预警和监测。发展智慧工地等智能建造装备技术。

五、保障措施

（一）组织保障

全力配合省里做好重大铁路建设项目的前期工作和进度安排，合力推进铁路建设。在市委、市政府领导下，建立由交通运输部门牵头，发改、规划、建设等部门参与的综合协调机制，确保“十四五”铁路发展规划各项目标和任务的顺利完成，保障规划的有效实施。切实加强规划实施的跟踪和中期绩效评估，及时把握铁路运输发展中出现的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性。

（二）规划保障

在多规融合的背景下，进一步深化铁路专项规划与国民经济和社会发展规划、主体功能区规划、城乡规划、土地利用规划等的互动衔接，在城市国土空间规划编制过程中，将铁路规划成果予以充分融入，依托城乡规划体系的权威性，强化铁路规划的约束性。

（三）资金保障

进一步加大各级政府财政投入和财政支持力度，对于路网功能越强的线路，最大程度争取中央政府财政投入。积极推进铁路基础设施建设的市场化进程，探索铁路建设投入长效保障机制。深化铁路投融资改革，拓宽资金来源渠道，鼓励社会资本参与建设，保证运输基础设施建设的资金需求。

（四）用地保障

加强重要铁路通道和重大铁路项目的空间预控，规划战略性空间储备用地。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。及时加强对站点周边用地的规划控制，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，加强铁路用地科学管理，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。

附表：盐城市“十四五”铁路项目建设计划表

项目类别	序号	项目名称	境内里程 (km)	技术标准	投资估算 (亿元)	建设时序	备注
“十三五”续建项目							
铁路 专支线	1	滨海港铁路支线	50.8	单线, 120km/h	43.35	2021-2022	滨海港区集疏运
合计			50.8		43.35		
“十四五”新建项目							
高速铁路	1	盐泰锡常宜铁路	30	双线, 350km/h	70	2022-2028	便捷盐城与苏南腹地联系
小计			30		70		
普速铁路	2	新长铁路淮安至盐城段 扩能改造	66	单线电气化, 160km/h	26.4	十四五期间	客货共线
		新长铁路盐城至海安段 扩能改造	97	双线电气化, 160km/h	77.6	十四五期间	客货共线
小计			163		104		
市域 (郊)铁 路	3	S1线(盐城至东台)	62	双线电气化, 160km/h	10.5	十四五期间	利用新长铁路
	4	S2线(盐城至阜宁)	57	单线电气化, 160km/h	9.7	十四五期间	利用新长铁路
	5	S3线(盐城至响水)	106	双线, 160km/h	19	十四五期间	利用连盐铁路

小计			225 (利用既有线)		39.2		
铁路专支线	6	大丰港铁路支线	50.62	单线, 120km/h	45.4	2022-2024	大丰港区集疏运
	7	响水港铁路支线	43.12	单线, 120km/h	34.68	2023-2025	服务黄海新区
	8	亭湖内河港铁路专用线	6.2	单线, 120km/h	7.53	十四五期间	服务城北物流园区
小计			99.94		87.61		
其他项目	9	盐城北铁路二级物流基地二期工程	/	/	15	十四五期间	对外主要物流承载平台
	10	大丰西公铁水联运枢纽	/	/	/	十四五期间	公铁水一体的多式联运物流枢纽
	11	盐城站存车场扩建	/	/	/	十四五期间	增强车站始发终到能力
	12	盐城北站高铁物流基地	/	/	/	十四五期间	综合物流基地
	13	建湖站货场改造升级	/	/	/	十四五期间	货运场站
合计			292.94		315.81		
“十四五”储备项目							
高速铁路	1	青盐高铁(盐城至连云港段)	117.5	双线, 350km/h	223	十四五力争	沿海通道
	2	沿淮高铁	/	/	/	十四五力争	沿淮通道 便捷盐城与省会南京联系
小计			117.5		223		
城际铁路	3	沿海城际	80	双线, 160km/h	140	远期	便捷盐城与上海、苏锡常联系

		小计	80		140		
普速铁路	4	滨海至淮安铁路	24	单线, 120km/h	44.8	十四五力争	淮河生态经济带出海大走廊 三洋铁路盐城新通道
		小计	24		44.8		
市域 (郊)铁路	5	S1线-支1(大丰支线)	50.3	复线电气化改造, 160km/h	/	远期	利用大丰港铁路支线
	6	S3线-支1(滨海支线)	93.9	复线电气化改造, 160km/h	/	远期	利用滨海港及响水港铁路支线
	7	S3线-支2(射阳支线)	56	复线电气化改造, 160km/h	/	远期	利用射阳港铁路支线
		小计	200.2(利用既有线)				
铁路 专支线	8	射阳港铁路支线	56	单线, 120km/h	28	十四五力争	服务射阳港区
		小计	56		28		
其他项目	9	射阳站货场	/	/	/	十四五力争	
	10	响水县站货场	/	/	/	十四五力争	
	11	伍佑商品汽车铁路装车基地改造升级	/	/	/	十四五力争	
	12	盐城动车运用所	/	/	/	远期	始发终到、检修
		小计	277.5		435.8		