**南京市政府关于印发南京市绿色循环低碳交通运输发展规划(2014-2020年)的通知**

南京市政府关于印发南京市绿色循环低碳交通运输发展规划（2014-2020年）的通知  
（宁政发〔2015〕39号）

各区人民政府，市府各委办局，市各直属单位：  
　　现将《南京市绿色循环低碳交通运输发展规划（2014-2020年）》印发给你们，请认真组织实施。

南京市人民政府  
2015年2月13日

南京市绿色循环低碳交通运输发展规划  
（2014-2020年）  
前 言

　　为深入贯彻落实党的十八大提出的全面建成小康社会的宏伟目标和“五位一体”的总体布局，贯彻交通运输部与江苏省共同推进绿色循环低碳交通示范省份建设的战略部署，全面落实南京市委市政府生态文明建设规划的精神，加快南京市绿色循环低碳交通运输城市建设，实现南京交通运输行业全面协调可持续发展，根据国家发改委《循环经济发展战略及近期行动计划》、[交通运输部《加快推进绿色循环低碳交通运输发展指导意见](https://www.pkulaw.com/chl/63fb11c9c0437f65bdfb.html?way=textSlc)》、《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》、《交通运输部、江苏省人民政府共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》、《江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划（2013-2020）》、《南京市生态文明建设规划（2013-2020）》、《南京市交通运输“十二五”发展规划》等，编制本规划。  
　　本规划阐明了南京市绿色循环低碳交通运输发展的指导思想和基本原则，明确了总体目标和主要指标，提出了重点任务和保障措施，是南京市交通运输规划体系的重要组成部分，是南京市绿色循环低碳交通运输城市建设的纲领性文件。规划的编制与实施，对于南京市全面建成绿色循环低碳交通示范城市、实现交通运输现代化具有重要意义。  
　　规划期为2014年至2020年。

　第一章　发展现状

　第一节　工作成绩

南京市交通运输行业牢固树立科学发展观，紧紧围绕提高运输效率和降低能耗与污染排放水平的目标，构建综合交通运输体系，落实公交优先发展战略，推广节能环保运输装备，发展先进运输组织方式，强化科技创新与信息化建设，建立健全节能减排工作机制，加强典型示范引领作用，稳步推进本市绿色循环低碳交通运输发展，取得了明显成效，为实现南京市节能减排目标、推进南京生态文明建设做出了积极贡献。  
  
**1．**探索构建综合交通运输体系，促进行业集约低碳发展。  
　　一是率先形成综合交通管理体制。2010年，在全省率先探索交通管理体制改革，组建成立南京市交通运输局，形成集公、铁、水、航空、邮政、城市公交于一体的综合交通运输管理模式。这种大交通管理模式有利于实现交通资源的统筹配置，强化各种交通运输方式的有效衔接，促进交通运输体系向绿色循环低碳方向发展。  
　　二是不断优化综合运输网络结构。高速公路、普通干线公路和快速通道骨干路网初步成型，不同层次路网之间的连接进一步顺畅。港航基础设施布局与结构不断优化，港口资源逐步整合。建成“一环八线”市域铁路网，环形铁路枢纽格局初步成型。2014年建成投运南京禄口国际机场二期工程。交通基础设施网络化程度和技术等级的不断提升，大大提高了不同交通运输方式的内部能效，也使全社会公众出行和货物运输更加便捷和畅通，为交通运输行业的绿色循环低碳发展奠定物质基础。  
　　三是大力发展低碳交通运输方式。加快内河等级航道建设，提高通航能力，紧抓长江南京以下12.5米深水航道建设机遇，打造长江航运物流中心，使水运绿色低碳功能得到充分发挥。在城市客运方面，充分发挥轨道交通运量大、能耗低的优势，截止到2014年底，地铁十号线一期、宁高城际一期、宁天城际一期，河西有轨电车一号线陆续开通运营，全市轨道交通运营里程达到180公里，轨道交通骨干网络逐渐形成。并有轨道交通3号线、4号线一期、宁和城际一期在建，在建里程115公里。  
　　四是大力打造综合客货运枢纽体系。以综合客运枢纽及区域停车换乘中心为重点，加快完善综合客运枢纽体系，实现铁路、航空、公路、城市公共交通的无缝对接。作为全国首个实现“立体零换乘”的南京南站综合客运枢纽，运营当年的公路客运量即达到整合前4个客运站总和的1.9倍，枢纽建设布局和运输结构调整带来的节能效果日趋显现。依托长江航运物流中心建设，构建以龙潭物流基地、空港物流基地、江宁滨江钢铁物流基地、江北化学工业园物流基地、华能南京滨江现代物流产业园等为代表的、空间布局相对合理的物流基地系统，为运输方式的合理配置，发展多式联运奠定了必要基础。

**2．**全面落实公交优先发展战略，支撑社会绿色低碳出行。  
　　一是不断完善公共交通基础设施网络布局。在城市公共交通规划中不断强化城市轨道交通规划和地面公交网规划的衔接与协调，注重做好土地开发的综合利用，一个涵盖轨道交通、常规公交、出租汽车、公共自行车的多模式立体公交体系已经形成，成为引导公众绿色出行的重要支撑。截至2013年底，全市公交营运线路508条，总长8143.4公里；地铁营运线路2条，营运里程85公里；2条有轨电车线路已建设完成，线路里程16.7公里；全市每万人拥有公交车辆（含地铁）16.95标台、出租车20.47辆；此外，在河西、仙林、江宁地区建设公共自行车服务网点369个，投放公共自行车8200多辆，缓解了公共交通首末一公里出行难题。  
　　二是不断融合城乡公交体系。农村公路已经实现了市域网络全覆盖，县到乡通二级、乡到乡通三级、乡到村通四级公路的发展目标基本完成，行政村公路通达率100%；开通“村村通”客运线路382条，行政村公交通达率达100%。  
　　三是积极创建公交都市。2012年10月，南京成为交通运输部批准的“公交都市”建设示范工程第一批创建城市，按照相关要求，南京市以打造多元公交、一体公交、畅达公交、品质公交、智慧公交、绿色公交为目标，在网络优化、枢纽建设、智慧管理、绿色交通等方面落实具体措施，创建高效率、高品质、高适应性的一体化公交都市。

**3．**全面推广节能环保运输装备，优化行业能源消费结构。  
　　一是严格执行营运车辆燃料消耗量准入制度。认真执行营运车辆燃料消耗量限值标准，严格开展道路运输车辆燃料消耗量检测核查工作，规范车辆配置及参数核查，完善核查档案资料，严把市场准入关，有效地限制了高能耗车辆进入道路运输市场。  
　　二是鼓励营运车辆加快更新换代。加快老旧高耗车辆淘汰更新进度，自2012年起每年淘汰老旧公交车近千辆；通过区域限行、经济补偿等措施推动黄标车的淘汰，到2014年8月青奥会召开之前，南京市基本完成6万辆黄标车淘汰任务。  
　　三是全面推广清洁能源车船和港口装备节能改造。截至2013年底，全市新能源及清洁能源公交车占公交车总量的34.8%；双燃料出租车、教练车占比分别达87.8%、56.7%；全市拥有LNG大客车282辆、LNG货车168辆、LNG船舶1艘；同时配套设施建设正加速推进，已建成电动公交车充换电站2座、公交加气站4座、水上流动加气站1座。港口生产工艺的节能改造全面推进中，鼓励推广应用靠港船舶使用岸电技术，加快推进港区及码头老旧设备的更新和轮胎式集装箱门式起重机的“油改电”工作。

**4．**大力发展先进运输组织方式，提高系统运输服务效率。  
　　一是积极推进客运班线公司化经营。目前全市客运企业的省内班线公司化率达到100%，客运实载率大幅提高，通过客运班次的增加和相对运营车辆的减少，大幅减少燃料消耗，实现企业经济效益和生态效益的双赢。江苏高速客运有限公司的“客运班线公司化经营模式”、金陵交运集团公司的“货运集约化经营模式”2个项目被列入交通运输部首批节能减排示范项目。  
　　二是积极推进甩挂运输发展。扶持重点企业参与甩挂运输试点项目，培育出金陵交运集团公司、南京远方物流集团公司等一批甩挂运输骨干企业；金陵交运集团公司入选交通运输部“车、船、路、港”低碳专项行动企业，通过与省内其他三家企业共同组建“苏盟物流股份有限公司”，甩挂运输网络化初显成效，公司甩挂运输的单车里程利用率、吨位利用率、实载率分别由甩挂前得77%、87%、68%提高到甩挂后的97%、100%、97%，大大提升了车辆运行效率和企业效益。

**5．**强化科技创新与信息化建设，提升交通服务管理能力。  
　　一是在交通基础设施建设工程中积极探索节约资源、保护生态、美化环境的新技术。公路工程建设项目工可阶段、设计阶段、招投标阶段均编制节能篇章，节能篇章编制率达100%；在高速公路、普通国省干道以及配套设施建设工程中，强化土地综合利用，充分利用老路进行改造；大力推广应用冷再生、热再生、温拌沥青等节能新技术；积极开展组合降噪、太阳能加热沥青等技术的研究应用。在城市快速路建设中积极推广水性环氧沥青、LED灯具、隧道自然通风等新材料和新技术。在航道工程规划设计、施工建设和营运管理的全生命周期内，广泛应用路线设计优化的理念，推广应用膨胀土改良、整体滑动钢模、无镇静段集中输水等绿色循环低碳技术，广泛推广土方综合利用、生态护坡等技术，积极推进LED节能航标灯的推广应用，打造绿色生态廊道。推动港口节能减排新技术研发，积极开展船用岸电、RTG“油改电”、港区绿色照明、大型装卸设备能量回收、港口生产工艺优化、清洁能源应用等技术的推广和应用。  
　　二是加快信息化建设和智能化建设进程。目前南京市全面实现公路客运联网售票，售票网络覆盖全市所有三级以上汽车客运站，实施联网售票、网络短信电话订购票和电子客票等多种售票方式，基本形成了自助、电子售检票一体的全功能服务体系，使旅客出行更加简单便捷。依托省厅“232畅通工程”建设，完成南京市道路运输公共服务平台、网上海事局、智慧航道等信息化系统建设，进一步提升行业管理和服务水平。利用交通公共服务门户网站、“96196服务热线”等平台，为公众出行提供全方位、多渠道的涉及城市公交、自驾出行、长途客运、GPS应用等方面的信息化服务。  
　　三是积极推进“绿色汽修”创建工作。根据省交通厅《关于开展“绿色汽修”创建工作的意见》（苏交运〔2011〕7号）文件要求，规范维修企业“六废一残”处理、推进“绿色维修”设施设备达标，倡导新工艺新技术应用，加强维修从业人员培训。采取面上推进诚信企业“六废一残”的规范处置，同时树立典型企业示范作用，积极培育“绿色汽修”示范企业，逐步形成以点带面创建“绿色汽修”的良好机制。截至2013年底，全市有23家维修企业荣获省级“绿色汽修”示范企业称号。  
　　四是全面推广驾驶节能技术。结合教练员继续教育工作，全面开展教练员节能驾驶知识普及，提高教练员的节能驾驶教学水平。鼓励驾校购买使用驾培模拟器，实现全面均衡训练，在提升驾驶教学安全性的同时，也实现驾驶培训的节能减排。以狮麟驾校具备技师水平的教练员为依托，成立节能驾驶技师工作室，开展驾驶培训过程中节能减排技术研究。驾校教练车已广泛应用天然气能源。

**6．**建立健全节能减排工作机制，保障绿色循环低碳发展。  
　　一是加强组织领导。南京市政府将市减排工作领导小组和市节能工作领导小组合并调整为市应对气候变化及节能减排工作领导小组。领导小组下设节约能源办公室、污染减排办公室和应对气候变化办公室。南京市交通运输局也成立了由局长任组长的交通运输节能减排工作领导小组，强化对节能减排工作的组织领导。领导小组下设交通运输节能减排工作办公室，负责组织节能减排项目的推广、实施，落实省交通运输厅和市政府下发的交通节能减排目标任务，制定全市交通运输节能减排的工作目标和措施。全市交通运输相关行业管理部门、各区交通运输管理部门，以及主要交通运输企业都成立相应的节能减排机构，一个政府主导、部门协调、上下联动的工作机制已经初步建立起来，在全市和交通运输全行业内形成了合力推进绿色循环低碳交通运输体系建设的工作氛围。  
　　二是加强规划研究。编制出台了《南京交通运输“十二五”科技工作（含节能减排）指导意见》和《南京市交通运输节能减排行动计划（2013-2015年）》，为行业节能减排工作提出了明确的指导。专项编制了《南京市创建国家“公交都市”示范城市实施方案》，突出了工作重点。同时，每年印发“节能减排工作要点”，明确具体工作要求，确保规划计划的落实。  
　　三是建立监测体系，加强督查考核。依托江苏省交通运输行业能源消耗统计与监测考核工作，建立了本市交通运输能源消耗动态统计和科学监测机制，通过定期开展节能减排统计监测考核工作，全面掌握南京市交通运输节能减排工作开展情况和节能减排目标实现情况，从而能够科学评估节能减排政策的执行效果。

**7．**注重加强典型示范引领作用，带动行业绿色低碳发展。  
　　一是积极培育重点示范企业。近年来，南京市交通运输局在客运班线公司化经营、甩挂运输、绿色汽修等方面积极培育出一批国家级、部级和省级的示范企业，通过先进企业的示范带头作用，以点带面，推动全行业的绿色循环低碳发展。  
　　二是积极开展绿色循环低碳试点示范工程。依托公路、航道、港口等基础设施建设工程，在全行业内积极开展绿色循环低碳试点示范工程。  
　　三是积极争取资金补助。2011～2013年间，南京市交通运输局积极组织全市交通运输企业申报交通运输部节能减排专项资金补助，截至目前，全市累计申报部节能减排专项资金项目11项，获得中央资金补助880万元；此外，申报江苏省节能与循环经济专项引导资金项目6项，补助310万元。通过部省项目申报，极大地调动了企业节能减排工作的积极性，并以点带面，推动了行业节能减排工作。

　第二节　存在问题

尽管南京市绿色循环低碳交通运输发展取得了一定的工作成效，但与全面落实“五位一体”总体布局、建设美丽南京、优化人居环境的新形势相比，仍然存在一些问题和薄弱环节，主要体现在：  
　　一是综合交通运输体系建设有待进一步深化。  
　　目前南京交通格局的结构性矛盾依然突出，铁路、水路的基础设施建设滞后，各交通运输子系统之间的衔接和转换功能尚需进一步提升。龙潭等重点港区亟需强化铁水联运功能，完善集疏运交通系统；综合枢纽内部多种交通运输方式相互衔接尚不够顺畅，各运输方式客货运场站联系通道不足，组合效率和整体优势尚未充分发挥。  
　　二是绿色循环低碳技术应用有待于进一步推广。  
　　目前，政府推动节能减排技术应用的政策优惠、资金引导和技术支持等仍显不足，一些好的节能减排技术如温拌沥青、船舶岸基供电等，由于投资成本高等原因，相关企业应用积极性不足，有待于进一步加大对相关技术推广应用的引导和支持力度。  
　　三是交通运输能耗与排放统计监测体系有待进一步建立健全。  
　　目前，南京市交通运输行业在营业性汽车、船舶的燃料消耗效率，以及城市客运交通能源消耗统计数据方面，具有较好的工作基础。此外，依托江苏省交通运输行业能源消耗统计与监测考核工作，建立了本市交通运输能源消耗统计与监测机制，但距完善的能耗统计监测考核体系仍有差距，统计计量、检测监测与考核评价等基础性制度工作还比较薄弱，需进一步完善交通运输能耗与排放的统计监测手段，完善监管办法，对节能减排目标实施有效控制。  
　　四是绿色循环低碳交通运输政策制度体系仍需完善。  
　　相关政策法规偏重于宏观指导，具体落实的配套政策亟待健全完善，以有力有效推进绿色循环低碳交通运输发展。  
　　五是绿色循环低碳交通运输发展的组织与资金保障能力需进一步强化。  
　　绿色循环低碳交通运输长效管理工作机制尚不健全，人才总量不足、结构不够合理，各层级综合素质存在落差；行业节能减排专项引导性资金投入仍然不足，缺乏相应的激励奖惩机制，以及专门用于推进交通运输节能减排事业的资金来源。社会资本投入少，合同能源管理缺乏可实施性。

　第二章　发展形势

当前及今后的一段时期，是南京市大加快转变交通运输发展方式、率先实现交通运输现代化的关键时期，南京市绿色循环低碳交通运输发展进入新阶段，机遇与挑战并存。  
　　一是应对气候变化已经上升为国家重大战略，迫切要求加快推进绿色循环低碳交通运输体系建设。  
　　气候变化问题已经成为影响人类社会发展和全球政治经济格局的重大战略课题，我国作为温室气体排放的主要大国，已成为全球关注的对象，面临巨大的国际压力，我国政府向世界郑重承诺到2020年单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%-45%的减排目标。为此，党中央、国务院明确提出要大力发展绿色经济，积极发展低碳经济和循环经济，并将应对气候变化纳入经济社会发展规划。  
　　在我国，交通运输业能源消费量约占全社会能源消费总量的8%，三分之一以上的汽柴油等石油制品消耗在交通运输领域，国务院把交通运输行业确定为节能减排的三大重点领域之一，明确要求加快建设以低碳排放为特征的交通运输体系，这给正处于快速发展期的交通运输业带来巨大挑战。  
　　二是生态文明建设地位日益凸显，为绿色循环低碳交通运输发展提供了重要的政治保障。  
　　党的十八大首次将生态文明建设纳入中国特色社会主义事业“五位一体”总布局，强调要把生态文明建设融入经济社会发展各方面和全过程。生态文明建设已经上升为党的执政理念和国家意志，战略性地位和基础性作用日益凸显。交通运输作为国民经济和社会发展的基础性事业、先导性产业和服务性行业，推进绿色循环低碳交通运输发展是生态文明建设的重要组成部分。生态文明、美丽中国建设地位越来越凸显，为交通运输行业加快推进绿色循环低碳交通运输体系建设提供了重要的政治保障。  
　　三是绿色低碳交通运输发展成为世界潮流，为南京市绿色循环低碳交通运输发展提供有力支撑。  
　　从全球范围来看，交通运输业在世界能源消费和温室气体排放中所占比重均超过20%，且仍呈较快上升态势，节能减排责任重大，世界各国纷纷将发展绿色、循环、低碳交通作为战略重点，许多发达国家围绕绿色低碳交通运输发展进行科技创新和技术储备，积极推广应用低碳交通技术和产品，推动清洁能源和新能源的应用，倡导绿色低碳出行，加强政策创新和管理创新，这必将对南京市交通运输的转型发展产生深刻影响，也为南京市借鉴发达国家先进经验、以更高标准推进南京市绿色循环低碳交通运输发展提供有力支撑。  
　　四是绿色循环低碳交通示范省份建设，为南京市绿色循环低碳交通运输发展带来重大发展机遇。  
　　2013年6月，交通运输部、江苏省人民政府联合签署了《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》，部省将携手在全国率先将江苏省打造为绿色循环低碳交通示范省份。南京市作为江苏省会、副省级城市，是全省的第一形象、第一窗口，肩负着发挥示范引领作用、服务全省发展大局的重任。《江苏省绿色循环低碳交通运输发展区域性试点实施方案（2013-2017年）》中明确将南京市列为绿色循环低碳交通城市区域性试点之一，为南京市绿色循环低碳交通运输发展带来重大发展机遇。  
　　五是“生态南京”建设为南京市绿色循环低碳交通运输发展奠定广泛社会基础。  
　　建设生态文明是南京率先基本实现现代化、在苏南现代化建设示范区中带好头的内在要求，是建设现代化国际性人文绿都、打造美丽中国标志性城市的必由路径。当前，随着南京市生态文明建设的稳步推进，促进社会绿色发展、低碳发展已经成为全市上下的普遍共识和积极行动，全社会正在形成加快推动绿色循环低碳发展的合力，为南京市交通运输的绿色循环低碳发展奠定了广泛的社会基础。  
　　六是“综合枢纽名城”、“公交都市”、“第二批新能源汽车推广城市”等的创建，为南京市绿色循环低碳交通运输发展带来新契机。  
　　航运（空）与综合枢纽名城建设，是南京市交通运输转变发展方式、推进转型升级的重要发展机遇，必须进一步深化完善现代化综合运输体系建设，以交通重大项目为突破点，优化区域交通运输网络，完善都市快速骨干路网，加强各种交通运输方式之间、城乡和城际交通之间衔接协调，全面提升城市发展的质量和效益，在城市功能品质上实现新飞跃。2012年10月，交通运输部批准南京为“公交都市”建设示范工程第一批创建城市，按照相关要求，南京市必须采取一系列举措，推进公交基础设施建设、公交资源整合、公交线路优化调整，提升公交惠民和服务水平。2013年12月，南京市作为江苏省城市群中的六大城市之一，入选第二批全国新能源汽车推广城市，这必将成为南京市推进交通运输能源消费结构优化的新契机。

　第三章　发展目标

　第一节　指导思想

深入贯彻落实党的十八大和十八届三中全会精神，以科学发展观为指导，按照“五位一体”总体布局要求，全面落实江苏省委省政府建设美好江苏、交通运输部发展“四个交通”的战略部署，将生态文明建设融入交通运输发展的各方面和全过程。以贯彻落实部省《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》为主线，以节约资源、提高能效、控制排放和保护环境为目标，转变发展方式、调整交通结构、推动绿色转型，强化创新驱动、加强协调联动、倡导全民行动。从交通基础设施建设、交通运输装备、交通运输组织、交通科技与智能交通、交通管理能力提升等方面，加快建设绿色循环低碳交通运输体系，为打造人文都市、绿色都市、幸福都市提供有力支撑，将南京市打造成为全省乃至全国绿色循环低碳交通运输发展的示范城市。

　第二节　基本原则

坚持统筹规划、协调发展。统筹谋划综合交通运输体系建设与绿色循环低碳交通运输发展，统筹各种交通运输方式的协调发展，统筹区域、城乡交通运输的协调发展，统筹当前建设与长远发展的基本要求，全面推进绿色循环低碳交通运输体系化建设。  
　　坚持政府引导、企业主体、全民参与。充分发挥政府在促进交通运输转型发展中的政策引导作用，通过完善工作机制和政策制度体系，发挥其监管约束和激励引导作用。通过培育示范企业、奖优惩劣等手段，充分调动企业主动性和积极性，发挥其绿色循环低碳交通运输发展实施主体的作用。通过加大宣传力度，吸引社会公众广泛参与，在全社会形成政府推动、企业自愿、全民参与的工作格局。  
　　坚持科技支撑、政策保障。充分发挥科技进步在绿色循环低碳发展中的支撑和引领作用，注重依靠科技创新，积极探索研究绿色循环低碳新技术、新产品，大力推广应用先进成熟的技术和产品，有效支撑南京市绿色循环低碳交通运输发展。深化改革，探索实施具有前瞻性、先导性的政策，创新管理体制和运行机制，大胆先行先试，为绿色循环低碳交通运输发展营造充满生机、富有活力的制度环境。  
　　坚持实事求是、循序渐进。立足于南京市交通运输发展的现有基础和阶段性特征，结合国家、省、市绿色循环低碳发展的战略部署，科学合理的确定绿色循环低碳发展的目标和推进路径，突出重点与全面推进相结合，有力有序推进南京市绿色循环低碳交通运输体系建设向纵深发展。

　第三节　总体目标

**1．**2017年目标  
　　到2017年，全面完成南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性项目建设任务，形成一批在全省达到领先水平、具有典型示范意义的绿色循环低碳交通示范公路、示范场站、示范港口、示范航道、示范公交和多式联运、甩挂运输、绿色驾培等示范企业。全市交通运输业绿色循环低碳发展意识显著增强，产业结构和能源消费结构得到有效调整，能源利用效率明显提高，能源消耗、温室气体（CO2）和污染物排放控制取得实质性进展。“智慧交运”基本形成，完成长江航运物流中心的总体布局，建成具有国际水准的公交都市，综合交通运输体系组合效率和整体优势充分发挥，为南京率先基本实现现代化、率先建成全国生态文明先行示范区提供支撑保障。  
　　绿色低碳交通运输体系基本形成。“两环两横十二射”高速公路骨架层和“一环八横十八射”普通干线公路支撑层全面建成，公路基础设施集约化、网络化水平进一步提高；水运基础设施建设加快推进，全面建成以长江航运为主干，高等级内河航道为补充的水运体系；“中心枢纽-二级枢纽-换乘中心”的多层次综合客运枢纽体系和三层级、多节点的交通物流基地体系基本完善；“绿色、循环、低碳”发展理念在交通基础设施设计、施工、运营中得到有效贯彻和强力执行，形成一批节能减排、生态环保的交通运输基础设施建设典型项目。  
　　节能环保运输装备体系基本形成。客货运输车辆与现代运输组织的适应性明显增强，厢式车、集装箱车及各类专用车比率达到36%以上；运输船舶与航道、港口发展的适应性明显增强，内河标准化率达60％以上；节能环保型运输车辆、船舶、装备、设备得到广泛应用，城市公共汽车、出租车辆中新能源及清洁能源车辆比例分别达到80%、93%以上，集装箱码头RTG“油改电”和电动起重机（ERTG）覆盖率90%以上；新能源与清洁能源车辆配套设施建设全面推进；绿色驾培模拟设备广泛应用，驾培机构100%使用模拟器教学；绿色维修设备及工艺得到全面推广应用。全市交通运输能源消费结构更加合理。  
　　集约高效运输组织体系基本形成。综合运输的整体优势和组合效率明显提升，结构性节能减碳潜力得到充分挖掘，全市水铁路货运周转量占比达到78.5%以上，公路甩挂运输拖挂比达到1：2，社会物流费用与GDP比值降为13%；“公交都市”建设全面完成，全市城市公交每万人达到16标台，中心城区建成区500米公交站点覆盖率90%以上，城市中心城区公共交通分担率50%以上。  
　　绿色循环低碳交通科技创新能力显著增强。绿色循环低碳交通运输科技创新体系全面建成，创新能力明显提升，形成一批符合全市绿色循环低碳交通运输发展需求的重大关键技术，行业科技进步贡献率57%以上，绿色循环低碳交通运输技术服务和保障能力显著提升；绿色循环、节能低碳技术与产品推广应用水平明显提高，科技支撑保障作用显著增强；“智慧交运”建设全面完成，交通运输行业信息化、智能化水平得到全面提升。公众出行信息服务覆盖水平达到80%以上，高速公路ETC、干线航道水上ETC和沿江沿海港口EDI平均覆盖率分别达到100%、80%和55%以上。  
　　绿色循环低碳交通运输管理能力显著提升。绿色循环低碳交通运输发展战略规划体系、政策法规体系、标准规范体系和组织保障体系全面完善；交通运输节能减排与绿色循环低碳发展统计监测考核体系全面建成；全行业绿色循环低碳意识和素质显著提高；绿色循环低碳交通运输人才队伍建设及其管理体制、运行机制基本适应绿色循环低碳交通运输体系建设的需要。

**2．**2020年目标  
　　到2020年，全面完成交通运输部、江苏省人民政府《共同推进江苏省绿色循环低碳交通运输发展框架协议》中所要求的相关内容，全面建成绿色低碳型交通运输网络体系、节能环保型交通运输装备体系和集约高效型交通运输组织体系。综合交通运输体系能力充分、结构合理、顺畅高效，绿色循环低碳交通运输科技创新、技术服务和保障能力不断增强，产业结构和能源消费结构优化合理，能源和资源利用效率显著提高，环境污染与温室气体排放有效控制，实现全行业绿色循环低碳转型发展，交通运输与生态自然和谐相处，为南京交通运输行业全面协调可持续发展，为南京市建成现代化国际性人文绿都提供支撑和保障。

　第四节　指标体系

规划指标体系包括能源消耗强度、碳排放强度、资源节约与循环利用、环境保护与污染防治、基础设施、运输装备、运输组织、智能交通八大类共33个指标（见表4）。  
　　表4 2020、2017、2015年南京市绿色循环低碳交通运输发展主要指标

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 指标类型 | 序号 | 指标名称 | 单位 | 2020 | 2017 | 2015 | 指标属性 |
| 能源消耗强度 | 1 | 营运车辆单位运输周转量能耗下降率 | % | 14.6 | 11.3 | 9.0 | 约束性 |
| 2 | 营运船舶单位运输周转量能耗下降率 | % | 17 | 12.6 | 9.5 | 约束性 |
| 3 | 港口生产单位吞吐量综合能耗下降率 | % | 11.6 | 9.1 | 7.4 | 约束性 |
| 4 | 城市客运单位客运量能耗下降率 | % | 16.5 | 12.3 | 8.5 | 约束性 |
| 碳排放强度 | 5 | 营运车辆单位运输周转量CO2排放下降率 | % | 19 | 15 | 12.1 | 约束性 |
| 6 | 营运船舶单位运输周转量CO2排放下降率 | % | 19.6 | 15.1 | 12 | 约束性 |
| 7 | 港口生产单位吞吐量综合CO2排放下降率 | % | 16.2 | 12.3 | 9.7 | 约束性 |
| 8 | 城市客运单位客运量CO2排放下降率 | % | 19.1 | 14.8 | 10.7 | 约束性 |
| 资源节约与循环利用 | 9 | 路面旧料回收率（含回收和就地利用） | % | 100 | 100 | 95 | 约束性 |
| 10 | 路面旧料循环利用率（含回收后再利用和就地利用） | % | 100 | 80 | 50 | 约束性 |
| 11 | 隧道、桥梁和港口节能照明覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 约束性 |
| 12 | 集装箱码头RTG“油改电”和电动起重机（ERTG）覆盖率 | % | 100 | 90 | 80 | 约束性 |
| 环境保护与污染防治 | 13 | 港口粉尘综合防治率 | % | 70 | 46 | 30 | 约束性 |
| 14 | 高速公路服务区污水处理率 | % | 100 | 94 | 90 | 约束性 |
| 基础设施 | 15 | 普通国省公路乡镇覆盖率 | % | 90 | 85 | 80 | 预期性 |
| 16 | 中心城区建成区500米公交站点覆盖率 | % | 91 | 90 | 89 | 约束性 |
| 17 | 干线航道通航保证率 | % | 98 | 97 | 96 | 预期性 |
| 运输  装备 | 18 | 城市公交万人标台数 | 标台/万人 | 17 | 16 | 15 | 约束性 |
| 19 | 城市公共汽车中新能源车辆及清洁能源车辆比例 | % | ＞＝80 | 80 | 60 | 约束性 |
| 20 | 城市出租汽车中新能源车辆及清洁能源车辆比例 | % | ≥95 | 93 | 90 | 约束性 |
| 21 | 厢式车、集装箱车及专用车占营运货车比重 | % | 37 | 36 | 35 | 约束性 |
| 22 | 内河船舶标准化率 | % | 70 | 60 | 50 | 约束性 |
| 运输  组织 | 23 | 物流费用与GDP比值 | % | 12 | 13 | 14 | 预期性 |
| 24 | 铁路货运周转量占比 | % | 6 | 5.5 | 5 | 预期性 |
| 25 | 水路货运周转量占比 | % | 75 | 73 | 72 | 预期性 |
| 26 | 城市中心城区公共交通分担率 | % | ＞＝60 | 50 | 38 | 约束性 |
| 27 | 公路甩挂运输拖挂比 | - | 1：2 | 1：2 | 1：2 | 预期性 |
| 智能  交通 | 28 | 行业科技进步贡献率 | % | 60 | 57 | 55 | 预期性 |
| 29 | 公众出行信息服务覆盖水平 | 分 | 100 | 80 | 70 | 预期性 |
| 30 | 高速公路电子不停车收费（ETC）平均覆盖率 | % | 100 | 100 | 100 | 约束性 |
| 31 | 高速公路ETC车道流量占比 | % | 45 | 30 | 20 | 预期性 |
| 32 | 干线航道船舶快速过闸系统（水上ETC）平均覆盖率 | % | 100 | 80 | 60 | 约束性 |
| 33 | 沿江沿海港口EDI系统覆盖率 | % | 100 | 55 | 40 | 预期性 |

　　注：1．主要依据交通运输部《绿色循环低碳交通运输城市评价考核指标体系（试行）》、《江苏省绿色循环低碳交通运输发展规划（2013－2020年）》以及南京市交通运输发展特点制定本表。  
　　2．表中规划目标基年为2010年。  
　　3．指标属性：预期性指标是政府期望的发展目标，主要依靠市场主体的自主行为来实现。约束性指标就是政府在公共服务和涉及公共利益领域对有关部门提出的工作要求，政府要通过合理配置公共资源和有效运用行政力量，确保有关指标的实现。

　第四章　重点任务

为保障南京市绿色循环低碳交通运输发展规划目标的顺利实现，2014年至2020年期间，南京市交通运输行业将重点加快推进“三大体系”建设，组织实施“两项专项行动”，着力开展“八大重点工程”。

　第一节　三大体系建设

**1．**绿色低碳型交通运输网络体系建设  
　　进一步完善公路网结构。全面建成“两环两横十二射”高速公路骨架层和“一环八横十八射”普通干线公路支撑层，构筑对外与国家高速公路网、国省道网衔接顺畅，对内与“井字形”快速路网、城市干道网对接完善，主城新城间快速畅达、新城新市镇间顺捷通达、主要交通结点疏解通畅的路网结构，全面支撑南京区域中心城市、都市圈核心城市地位。  
　　全面改善水运通航条件。以建设长江航运物流中心为目标，全面建成以长江航运为主干，芜申运河、秦淮河、滁河等内河航运为补充的水运体系。重点整治长江南京至浏河口段12.5米深水航道，5万吨级海轮可全天候直达、10万吨级散货船乘潮通航。大力推进内河船闸、航道疏浚工程，按三级航道标准整治芜申线南京段、四级航道标准整治秦淮河航道，并有效推进航道沿线地区综合开发，促进水运业健康发展。  
　　全力打造综合客货运枢纽。依托机场、铁路主要客运站，建设南京禄口国际机场、南京南站等4个区域综合枢纽，服务于都市圈国际交流与跨区域快捷联系；依托城际铁路站、公路客运站，建设紫金站等18个城际公共换乘枢纽，服务于都市区内主城、副城及新城对外客运交通联系；依托外围轨道交通站，建设马群、泰冯路等12个区域换乘中心，吸引区域及外围地区小汽车停车换乘轨道交通。全面建成由“物流园区、物流中心、城市配送点和农村物流站点”组成的层次分明、功能清晰的三层级、多节点的交通物流基地体系。重点推进禄口空港物流园区、龙潭物流园区等重点枢纽节点建设。

**2．**节能环保型交通运输装备体系建设  
　　优化调整车船运力结构。促进短途运输车辆向轻型、厢式、低耗发展，鼓励适合于城市配送发展的灵活、机动的小型车辆的发展；鼓励发展大吨位、专用化、低能耗和高可靠性的中长途公路货运装备；大力发展中运量、大运量的城市公共交通工具，加大地铁、有轨电车、快速公交等交通运力投放。继续推进和优化长江干流、内河船型标准化和船型设计，重点发展大型散货船、大型油轮、集装箱船、滚轮船和液化气船；加快淘汰低效率、高能耗的老旧船舶，优化船舶运力结构，鼓励发展顶推船队和江海直达船。  
　　优化调整交通运输装备用能结构。鼓励公路客货运企业推广应用天然气等清洁能源车辆。进一步推广新能源和清洁能源车辆在城市客运中的应用，自2015年起，新购公交车达到国V以上标准或为清洁能源、新能源公交车，淘汰所以国Ⅲ（不含）以下标准公交车，清洁能源公交车辆比例提高到80%以上，推广使用纯电动公交车和出租车。积极推进LNG等清洁能源为动力船舶试点应用，在水上风景游览区观光船等领域推广电动船。加快淘汰高耗能、低效率的老旧设备，引导轻型、高效、电能驱动和变频控制的港口装卸设备发展；全力推进LNG驱动的港作车船及其他流动机械，配套开展港区内加气站建设；着力推广靠港船舶使用岸电技术。在港区码头灯塔、库房等地推广实施节能照明改造，新建码头推广应用LED节能光源。  
　　严格控制运输装备燃料消耗与排放。严格实行营运车辆燃料消耗量准入制度，根据交通运输部和江苏省交通运输厅的统一部署，适时推进实施营运船舶燃料消耗限值标准。通过区域限行、淘汰高污染车、经济补偿等措施，全面加快“黄标车”的淘汰更新。加大港口防尘防污治理，在新建矿石、煤炭等大宗散货码头鼓励建设防风抑尘网和智能喷洒水系统等；推广采用雨污收集、处理、利用技术和油气回收技术，减少对环境的污染。

**3．**集约高效的交通运输组织体系建设  
　　优先发展公共交通。优化地面公交线网，形成“快-普-支”三级网络；协调公交发展与土地利用，建设公交换乘枢纽，实现各类换乘方式的“无缝衔接”；提高公交专用道设置率；增加中高档公交车的投入，安装多媒体设备，引入无线网络，提升乘客乘坐舒适感。适当增加并合理控制出租车发展规模，提供多款车型、多个档次的出租汽车为市民提供打车服务；按规划建设4处出租车服务中心；推广集GPS定位、刷卡、电召、录音、评价、信息发布等功能于一体的智能出租车管理系统。进一步加大公共自行车租赁点布置，主城区逐步推广公共自行车在地铁站周边区域的使用。  
　　优化客运组织管理。提高省内班线公司化率和车辆平均实载率，严格执行实载率低于70%不再新增运力的要求。加快推进城乡客运一体化，实施线路资源整合，积极引导城市公交向城市周边延伸覆盖；对于城乡客运线路具备公交化运营条件的，积极开通公交线路，对客源、路况条件等未成熟的城乡客运线路根据情况选择定时定点班车、早晚班车等运营模式。建设城乡公交换乘设施，城区居民公交换乘系数控制在1.35以内，城乡居民一次乘车直达镇街，农村居民一次换乘到达主城；城市公交、客运班线覆盖率、镇村公交运营公司化率均达100%。  
　　优化货运组织管理。加强政策调控，引导物流企业开展甩挂运输；通过积极的财税政策，支持企业优化运力机构，科学合理地增加挂车数量，提高拖挂比，提高车辆周转效率；依托港口和铁路集疏运设施，规划龙潭港区、西坝港区、七坝港区和铜井港区等以公水铁联运、江海转运功能为核心的多式联运枢纽；以高效多式联运基础设施体系为基础，以信息化为导向，建立并逐步整合港口EDI系统、铁路货运信息管理系统，以及机场航空货运信息管理系统。

　第二节　两大专项行动

**1．**绿色循环低碳交通运输技术推广专项行动  
　　全面推广交通基础设施绿色循环低碳建设与运营管理技术的应用。在所有重点公路建设工程的工可阶段、设计阶段、招标阶段均编制节能篇章；开展绿色循环低碳铺路新技术以及改性沥青等绿色循环低碳新材料的应用，推广温拌沥青混合料、赛欧铺沥青混合料、绿色照明、太阳能加热沥青、沥青降噪路面等技术；加大公路隧道、高速公路收费站LED照明节能改造力度，推行隧道照明与通风系统智能控制技术；开展标准化施工，加强质量控制；加强文明施工和现场管理，有效管控施工噪音、扬尘、振动等问题。在水运工程领域，加快推进绿色港口、生态航道建设，大力推行生态设计与绿色施工管理，优化施工工艺增强建设能效，加强疏浚土、废弃土方、工业废料等综合利用；加强港口、航道、高速公路、服务区的污染防治。加强公路、航道沿线及港口、场站等周边区域的绿化美化，强化交通基础设施建设与运营的生态环境保护，降低水、大气、噪声、废弃物等污染水平。  
　　全面推广交通基础设施绿色循环低碳养护技术的应用。完善公路养护科学决策体系，开展预防性养护、快速养护新技术应用，加快沥青再生技术推广应用；加强养护技术标准、规范体系建设，深入推进养护管理标准化。根据航道的等级、功能及重要程度实施分类养护；保障航道设施技术状况良好，航道船闸通过能力和效率更高，养护科技水平显著提升，生态养护理念得到有效贯彻。  
　　加强土地、交通通道和岸线资源的节约利用。在公路建设工程中充分利用老路改造，力争国省道公路改扩建项目沥青路面旧料“零废弃”，循环利用率达100%；对临时占用的土地资源加以利用或实施复垦；依托在建的过江通道建设工程开展隧道夹空层空间利用及节能技术应用研究，加强地下空间的立体开发。

**2．**绿色循环低碳交通运输示范企业专项行动  
　　密切配合国家发展改革委万家企业节能低碳专项行动、交通运输部“车、船、路、港”千家企业绿色循环低碳交通运输企业专项行动，结合本市交通运输行业实际，深入开展南京市绿色循环低碳交通运输示范企业专项行动，力争培育打造20家道路客货运输、水路运输、物流、港口、城市公交、出租客运、地铁、交通建设等绿色循环低碳交通运输示范企业，充分调动各类企业的积极性。研究制定交通运输行业重点用能单位节能减排管理办法，强化对重点企业的节能减排监管。积极引导重点用能单位改进用能管理和技术，督促企业强化节能减排管理，制定并实施节能减排计划和节能减排技术措施。建立南京市交通运输行业重点企业用能状况动态监测信息平台，及时更新重点用能单位名单，定期公布重点用能单位能源利用状况。通过强化对重点企业的节能减排监管，充分发挥重点企业节能减排的示范效应，促进交通运输企业节能减排管理的规范化、常态化，推动交通运输行业节能减排工作向纵深发展。

　第三节　八大重点工程

**1．**绿色循环低碳公路建设工程  
　　推广公路工程绿色循环低碳建设养护技术应用。依托全市各年度的公路建设与养护任务，全面推广沥青路面冷热再生技术，以及温拌沥青混合料、太阳能加热沥青等绿色循环低碳铺路新技术的应用。  
　　开展过江通道节能技术研究与应用。依托南京长江隧道以及纬三路过江通道，开展公路隧道节能技术改造与应用。推行隧道绿色照明工程，推广应用寿命长、功能可靠的发光二级管（LED）等节能灯具。开展隧道通风智能控制技术改造。大力推进太阳能等可再生能源应用。开展交通隧道夹空层利用的研究与应用。  
　　开展绿色低碳公路服务区和收费站建设。对全市高速公路服务区、收费站实施绿色照明改造，鼓励开展太阳能风光互补方式供电改造，大力推广中水回用、污水回收处理、生活垃圾无害化处理等污染防治技术。  
　　开展公路ETC与车辆超限超载不停车预检管理系统建设。在全市高速公路以及重要国省干线公路收费站推广ETC系统建设，进一步提高全市公路ETC车道的覆盖率。针对南京市域内高速公路或国省干线中交通流量较大的路段，推进超限超载不停车预检系统建设。  
　　实施公路“碳汇林”工程。一方面通过合理的施工方案设计，基本实现对现有绿化的零破坏；另一方面通过后期的养护，进一步建设“碳汇林”工程，基本实现公路沿线范围内的碳平衡。

**2．**绿色循环低碳港航建设工程  
　　开展绿色循环低碳港口创建活动。重点开展靠港船舶使用岸电、港区绿色照明、RTG“油改电”、能量回收、水平运输车辆“油改气”、油气回收等绿色循环低碳技术应用，并推进能效监测与管理平台、EDI公共信息平台、航运交易综合信息平台等信息系统建设，加快港口污染物和废弃物接收设施建设，在散货码头堆场等采取有效的防风防尘措施。  
　　开展绿色循环低碳航道创建活动。依托芜申线（南京段）、秦淮河航道整治工程，重点开展生态护岸建设、膨胀土改良、整体移动钢模、边坡优化、施工工艺优化、绿色照明、土方综合利用，以及水上ETC、多船闸智能调度、航道移动执法和巡航系统、航道水文、气象和货运信息综合发布系统、船舶交通量观测系统和GIS电子航道业务综合指挥调度平台建设等绿色循环低碳建设相关工作，全面提升航道建设、运营与管理的绿色低碳化水平。

**3．**清洁能源与新能源推广工程  
　　在交通运输装备领域推广清洁能源与新能源应用。进一步推进天然气、纯电动、油电混合动力车辆在公交车、出租车营运中的应用；在城市物流配送、中短途客货运输中积极推广天然气车辆的应用；在城市环卫车、公务用车、物流场站等领域的推广应用纯电动车辆；按照江苏省关于内河发展LNG船舶的相关要求，有序推进内河运输船舶柴油-LNG双燃料动力改造；同时，加快港区内LNG作业车辆的应用推广。  
　　加强清洁能源与新能源配套设施建设。鼓励道路运输企业、驾校、港区等单位利用自有场站资源建设加气站或充电站点；鼓励水上LNG加气站建设，为LNG船舶的推广应用提供保障。  
　　在交通基础设施领域推广清洁能源与新能源应用。在公路建设和养护过程中推广使用太阳能加热沥青技术；在过江隧道、物流场站、高速公路服务区、收费站、机场航站楼等交通基础设施中鼓励建设光伏发电系统；鼓励采用风光互补供电技术为公路、航道沿线的监控设施提供能源；鼓励港口地区充分利用风能、太阳能、地热能等，提高可再生能源的使用比例。

**4．**公共交通优先发展工程  
　　加强城市轨道交通建设。增加城市轨道交通线网在都市区的通达性和在主城区的密度，新建轨道交通线3条，基本形成通达各副城、联系主要交通枢纽的相对发达的轨道线网。  
　　发展中运量新公交系统。采用“有轨电车＋快速公交”模式，开展中运量新公交系统的建设。，加快推进主城至滨江新城、江北副城、东山副城、仙林副城4条快速公交线路建设。  
　　进一步优化公交线网。优化稳定公交干线网，覆盖主要客流走廊，形成公共交通骨架网络；分区完善公交普线网，填补干线服务空白，增加线网密度，提高覆盖率；加快构建公交支线网，打通支路覆盖街巷，规范街巷路侧停车，保证支路公交畅通。推进轨道、公交两网有机衔接，重点优化调整与轨道交通衔接和重叠的公交线路，强化轨道重点站、换乘中心的公交支线接驳。  
　　加快公交专用道网络建设。依托公交客流和道路交通条件，进一步加大公交专用道建设速度，在主城区形成具有一定规模、较为完善的专用道网络，并逐步向外围新区扩展，形成以主城网络为核心，以外围放射线和新区内部专用道为辅助的专用道网络系统。  
　　推行公交信号优先通行。建设公交信号优先通行系统，到2015年，南京市江南六区687个灯控路口信号机与公交运行信息联网；对中心城区重点路段、公交客流量较大的主干道进行公交优先信号设置，在已建公交专用道且公交车辆配备GPS设备的交叉口试行建设公交信号优先系统；力争2017年城市主干道交叉口和重要交叉口公交优先通行的比例达30%。  
　　加强公共自行车服务系统建设。在东山、仙林、河西公共自行车服务系统试点的基础上，进一步加大公共自行车租赁点布置，主城区逐步推广公共自行车在地铁周边区域的使用。2017年底前，新投放城市公共自行车不少于40000辆，新增公共自行车服务点不少于1000个。  
　　打造城市慢行系统。结合城市道路网络建设，进一步优化各级城市道路网络的步行和自行车交通空间，强化路权优先、路权专用，对于步行交通流量较大的路段和交叉口规划设立立体过街通道。在此基础上，结合南京市城市特色，大力构建城市林荫道网络和城市林荫绿道系统。  
　　推动智能公共交通系统建设。加强对运营车辆的调度，提高运营效率，增强公交资源、公交运能、公共服务质量等综合体系的良性互动和优化发展。提升出租汽车智能化管理系统及相关配套设备水平，实现对出租汽车营运的全方位、全天候的监管。  
　　推行交通需求管理工程。利用差别化停车收费政策，以价格杠杆引导车辆合理使用，定期跟踪评估停车收费政策对调控停车需求和缓解交通拥堵的效果评估，并进行政策的合理调整。结合公共交通和轨道线网的布设，试点实施“停车-换乘”收费政策。分析城市交通、机动车规模的发展趋势和特点，开展路车协调对策研究，加强对小汽车拥有和使用的合理调控。

**5．**绿色循环低碳货运工程  
　　加快物流体系建设。重点建设龙潭、禄口空港、江北化工园等6大物流园区，发挥大集聚、大中转作用；建设上坊、雨花、尧化门等8个物流中心，发挥集疏运作用；与市发改、商务等部门共同推进建设城市配送中心和农村物流站点，作为物流体系的末端节点。  
　　培育多式联运示范点。依托港口和铁路集疏运设施，重点培育龙潭港区、西坝港区等以公水铁联运、江海转运功能为核心的多式联运枢纽。完善公路、铁路、航道、港口、机场等交通基础设施以及多式联运基础设施体系的建设，强化各种交通运输方式的衔接。  
　　推进甩挂运输发展。在初步建立甩挂试点网络基础上，进一步完善甩挂运营网络，重点扶持南京浩宇物流有限公司、南京远方物流有限公司等一批骨干企业，推广甩挂经验，打造富有南京特色的甩挂运输联盟。加强专业性甩挂作业站场建设，规划和建设龙潭、丁解、化工园三个专项甩挂作业站场。  
　　加强物流企业品牌建设。依托“江苏快货”线路和企业品牌建设，重点培育5家以上的网络化运作干线物流企业。重点推动企业线路资源整合、服务网络扩展、运输车辆结构升级、运输组织创新推广、物流科技与信息技术的应用等。通过重点企业的示范带动，实现运输资源的整合和优化，建立南京交通物流企业的竞争优势。

**6．**智能交通与信息化工程  
　　推进交通基础设施信息化建设。加快“感知公路”、“智慧隧道”的建设和推广，提升公路信息资源的综合处理和路网监测能力，为公路网管理服务提供支撑。稳步推进不停车收费系统（ETC）及内河船闸便捷过闸系统（水上ETC）建设，减少收费过程中由于车辆、船舶的低速、怠速行驶造成的能源浪费和排放污染。针对南京市域内高速公路或国省干线中交通流量较大的路段，建设超限超载不停车预检系统。完善航道养护管理信息系统，建设航道地理信息系统和地方海事内河水上搜救中心信息化系统，提高航道与海事管理的智能化水平。建设港口智能运营管理信息系统，提高港口生产效率。建立港口能源消耗自动化管理系统。  
　　推动交通运输电子政务系统建设。建设综合运输管理系统，以城市客运、公路运输、水路运输、工程管理、铁路航空和交通教育六个专题业务为基础，以一个综合数据中心为枢纽，打造交通运行监测及预警、公共服务、决策支持三个应用平台，实现协同工作、信息共享、高效服务、科学决策，整体提升交通运输行业信息化、智能化水平。  
　　构建公众出行综合信息服务系统。推进城乡客运信息一体化、跨区域交通运输信息互通和交通出行全过程信息支持。拓展提供“公、铁、水、空”和城市交通“一站式”综合信息服务。提升交通运输门户网站、交通服务热线的服务能力。  
　　开展物流公共信息服务平台建设。依托南京长江航运物流中心，建设航运业综合服务平台，构建集“口岸服务中心、船舶交易中心、物流交易中心、航运人才中心、航运信息中心和航运金融中心”于一体的航运服务体系。在南京港EDI公共信息系统一期工程的基础之上，开展电子数据交换系统和EDI典型应用服务系统建设。

**7．**绿色汽修与驾培推广工程  
　　开展“绿色汽修”创建示范活动。推广应用绿色汽修地方标准，促进绿色汽修创建长效化、规范化、标准化。每年重点培育不少于7家技术设备先进、规模集聚、服务规范的“绿色汽修”创建示范企业，引导试点企业建立健全“绿色汽修”生产管理体系。积极推广应用节能减排设施设备更新改造、六废一残规范处置、绿色机电维修、绿色钣金修复、绿色涂漆、废弃物处理与回收、洗车水循环利用等先进技术，重点培育“隧道式洗车流水线”与“绿色钣喷中心”示范项目，节约资源与能源，减少环境污染。  
　　开展“绿色驾培”推广工程。在驾驶培训学校全面推广应用驾培模拟器操作教学方式和多媒体教学方式。力争到2015年，驾驶员培训模拟教学和多媒体教学方式覆盖率达90%以上。推广应用节能环保型驾培车辆，实施驾培车辆“油改气”工程。鼓励驾培企业利用自有场地资源建设加气站，以保障全市驾培车辆的气源供应。在全行业开展节能驾驶培训，用《汽车驾驶节能操作规范》进行驾驶培训和道路客货运从业人员资格培训，将节能减排意识和技能作为驾驶员从业资格资质考核认定的重要内容和依据。在全社会开展绿色交通文化建设，宣传和推广节能驾驶理念，从使用者的“源头”实现节约能源、控制排放。

**8．**绿色循环低碳能力建设工程  
　　建立完善绿色循环低碳交通运输政策制度体系。健全完善南京市绿色循环低碳交通运输发展的配套政策体系。提出明确的目标要求和强有力的保障措施，建立健全奖惩激励机制和问责机制，增强政策执行约束力，确保交通运输节能减排相关目标切实得到完成，有力有效地推进绿色循环低碳交通运输发展。加快推进绿色循环低碳交通实施制度体系建设，加强宏观指导与政策支持。市交通运输局牵头制定总体推进方案和具体工作计划，并组织各专业部门（或单位）制定公路、水路、场站、运输装备等分领域的具体实施计划。  
　　完善绿色循环低碳交通运输统计监测考核体系。建立南京市交通运输能源与碳排放统计、监测与考核体系，开展公路客运、公路货运、城市客运、运输船舶、港口等领域节能减排远程在线监测、统计与评价系统建设。探索能源消耗与碳排放监测的相关技术，建立交通运输能源与碳排放统计、监测管理平台，建立行业能源消耗与温室气体排放清单数据库，为政府部门和相关企业能源管理、项目决策以及节能诊断提供数据支撑。  
　　加强绿色低碳循环交通服务平台建设。大力推广合同能源管理。积极培育交通运输节能环保技术服务市场，积极引导大型交通用能单位与专业节能减排服务公司加强合作，为企业实施节能低碳改造提供第三方审计、诊断、设计、融资、改造、运行、管理等服务。重点在城市轨道交通节能改造、营运车船先进成熟节能产品（技术）应用、靠港船舶使用岸电、绿色照明等领域组织启动一批合同能源管理示范项目，带动全行业发展，使合同能源管理成为推进交通运输低碳转型的重要机制。

　第五章　保障措施

　第一节　加强组织领导

强化组织领导。成立由市分管副市长任组长，市分管副秘书长和市交通运输局局长任副组长的南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性项目建设领导小组，成员单位主要包括市交通运输局、市经信委、市发改委、市住建委、市财政局、市环保局等相关部门，负责南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性项目建设的组织领导和统筹协调，研究解决南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性项目建设中存在的问题。领导小组下设办公室，设在南京市交通运输局，具体负责日常工作的落实。建立多部门协同工作机制，按照具体工作任务，明确责任单位和配合单位，共同推进南京市绿色循环低碳交通运输发展。  
　　建立健全目标责任制。建立健全绿色循环低碳交通运输发展目标责任制和问责制，把规划目标和任务分解到各级交通运输主管部门和有关单位，明确各相关部门的责任，实行严格的问责制。严格监督考核，对本规划组织实施情况定期开展督促检查，及时解决绿色循环低碳交通运输体系建设过程中出现的矛盾和问题，确保任务按时按质完成。市绿色循环低碳交通运输发展办公室每年对规划实施情况进行考核，将考核结果和工作情况向南京市委市政府、江苏省交通运输厅汇报。建立奖惩机制，对推进绿色循环低碳交通运输体系建设中成绩突出的单位和个人给予表彰，对于不认真完成目标任务、未通过考核的单位进行通报并追究责任。  
　　南京市绿色循环低碳交通运输城市区域性项目建设领导体系框架见附图。

　第二节　强化政策保障

加大财政资金投入。积极争取财政部、交通运输部等中央和江苏省财政资金支持；同时，充分发挥政策叠加作用，加大财政资金投入，统筹现有新兴产业发展和环保专项资金重点支持一批交通运输绿色循环低碳示范工程，以及初期投资效益不明显，但社会效益明显、公益性较强的交通运输节能减排项目；鼓励企业通过合同能源管理方式等多渠道筹措资金，逐步形成以国家和地方政府节能减排资金为引导，以企业资金为主的绿色循环低碳交通运输体系建设资金保障机制。  
　　创新筹融资机制。积极探索多元化筹融资途径，研究探索节能减排投资担保机制，拓宽交通运输节能减排融资渠道，充分利用金融机构信贷资金，鼓励金融机构参与交通运输节能减排领域的投融资活动。在遵循国家产业政策的前提下，运用财政贴息等经济手段，千方百计引导民资、外资等各类社会资金投向绿色循环低碳交通运输体系建设。  
　　落实税收优惠政策。根据国家现有政策加大对绿色循环低碳交通运输发展的税收扶持力度，切实鼓励企业逐步更新改造高耗能、低效率的老旧设备，采用低碳环保的交通运输工具和技术工艺，提高装备的整体技术水平，减少能耗及碳排放。

　第三节　完善监督机制

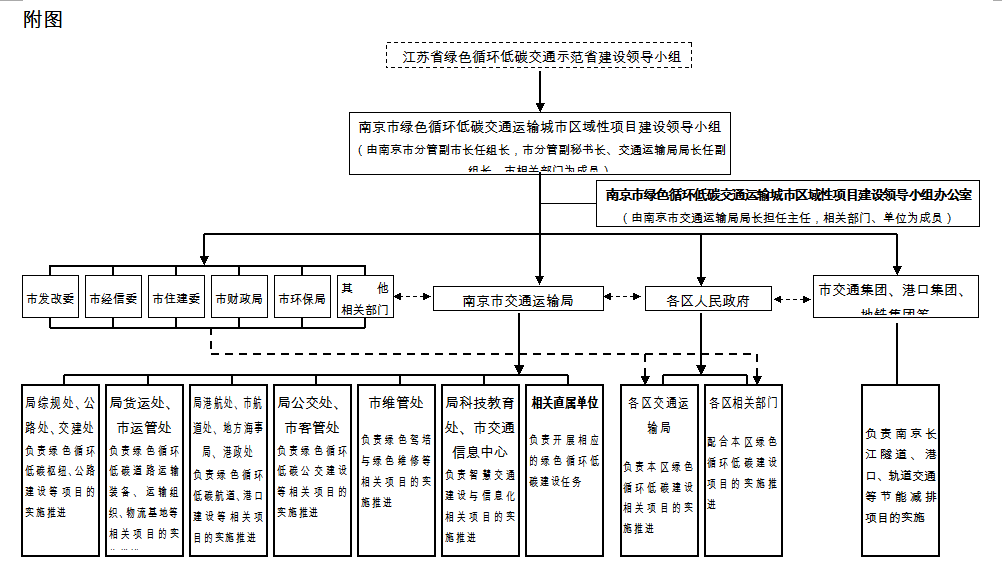
完善企业节能管理制度。监督企业建立严格的节能管理制度和有效的激励机制，设立能源管理岗位，建立企业节能监督员制度，将节能降耗的目标和责任落实到每个部门、班组和个人，将其纳入各级工作岗位的职责和日常管理、工作考核之中。  
　　加大监督检查力度。严格执行国家和交通运输部、江苏省及南京市有关节能减排政策法规，加大交通运输各领域、各环节节能减排工作的监督检查力度。南京市交通运输主管部门每年组织开展交通运输节能减排专项检查行动，重点监督检查交通运输行业重点用能单位和高耗能项目用能、节能减排管理情况，对违法违规行为公开曝光，对重点案件挂牌督办。利用交通服务热线和网站受理交通运输节能环保违法行为和事件举报投诉，充分发挥社会公众监督作用。

　第四节　深化试点示范

精心组织试点示范。绿色循环低碳交通运输体系建设是一项系统性工程，要认真编制并组织实施试点总体方案，强化试点工作的顶层设计和宏观指导。坚持循序渐进，积极研究探索，按步骤、分时序、分批次精心组织开展不同类型、不同层次的试点工作。认真总结示范公路、示范企业、示范单位和示范工程的好经验好做法，加强宣传和推广，充分发挥对全行业的示范带动辐射作用。  
　　推进重点工程项目。重点组织推进“政策制定、能力建设、科技与信息化、绿色循环低碳公路、绿色低碳公交、绿色低碳场站、绿色低碳物流、绿色低碳运输装备”等试点示范项目。建立工程项目责任制，明确各项工程的责任单位、资金来源和年度建设计划。加强工程项目的组织、管理和监督检查，定期分析通报项目建设情况，积极协调解决项目实施中的各种困难和实际问题，确保工程项目的顺利实施。

　第五节　加强宣传培训

注重绿色循环低碳宣传引导。开展形式多样的绿色循环低碳宣传，增强全行业员工特别是各级领导干部和企业家的绿色循环低碳意识。将节能宣传纳入重大主题宣传活动，每年制定绿色循环低碳交通宣传方案，利用报刊、网站等媒体，采用各种不同方式，宣传我国能源资源和生态环境形势、绿色循环低碳交通的重要意义，宣传国家和交通运输行业节能减排方针、政策、法律及法规，充分发挥舆论引导和监督作用。完善公众参与机制，倡导资源节约、环境友好、绿色低碳的交通消费方式。  
　　加强绿色循环低碳教育培训。组织开展节能减排培训教育、技术和经验交流工作，将交通运输节能减排知识纳入职业教育培训体系，倡导绿色循环低碳交通消费方式，全面提升全行业人员绿色理念与素质，使绿色循环低碳成为全行业的自觉行动。  
　　加强人才队伍建设。开展绿色循环低碳交通运输科普行动与从业人员素质提升活动，开展形式多样、内容丰富的专项培训、技术和经验交流，全面提高从业人员的绿色循环低碳素质、管理能力、业务水平和操作技能。  
  
　　附表  
　　南京市绿色循环低碳交通运输体系建设重点实施内容一览表



|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 领 域 | 主要内容 |
| 1 | 综合交通运输体系建设 | （1）建设完善综合客运枢纽和综合货运枢纽（2）开展内河航道整治升级工程 |
| 2 | 绿色公共交通体系建设 | （1）推进城市轨道交通建设（2）发展中运量新公交系统（3）加快公交专用道网络建设（4）打造城市慢行系统（5）推动新能源及清洁能源公交车辆应用（6）推动新能源及清洁能源出租车辆应用（7）加强公共自行车服务系统（8）优化常规公交线网（9）推行公交信号优先通行 |
| 3 | 节能环保运输装备推广 | （1）推广LNG运输车辆应用（2）港作装备节能改造技术应用（3）推广“绿色驾培”工程（4）实施“绿色维修”工程（5）建设电动车辆充电站，道路及水上加气站 |
| 4 | 集约高效运输组织优化 | （1）推广甩挂运输应用（2）培育多式联运示范点 |
| 5 | 低碳生态基础设施建设 | （1）开展沥青路面再生技术应用（2）开展温拌沥青技术应用（3）推广靠港船舶使用岸电（4）开展绿色照明工程（5）公路隧道节能减排技术改造与应用（6）高速公路服务区和公路收费站节能减排技术改造（7）推广电子不停车收费技术和水上ETC建设（8）车辆超限超载不停车预检系统建设 |
| 6 | 智能交通与信息化建设 | （1）建设南京综合交通运输管理系统（2）建设南京港EDI公共信息平台（二期）（3）建设南京航运交易综合信息平台（4）建设南京港能效监测与管理系统 |
| 7 | 节能减排监管能力建设 | （1）完善绿色循环低碳交通运输发展规划体系（2）完善交通运输能源与碳排放统计监测考核体系（3）完善节能减排监管体系 |

©北大法宝：（[www.pkulaw.com](https://www.pkulaw.com)）专业提供法律信息、法学知识和法律软件领域各类解决方案。北大法宝为您提供丰富的参考资料，正式引用法规条文时请与标准文本核对。 欢迎查看所有[产品和服务](http://www.pkulaw.net/" \t "_blank)。  
[法宝快讯： 如何快速找到您需要的检索结果？ 法宝 V6 有何新特色？](http://www.pkulaw.com/helps/69.html" \t "_blank)



扫描二维码阅读原文

原文链接：[https://www.pkulaw.com/lar/84a4f595e7d23b989263a17d0279a99abdfb.html](https://www.pkulaw.com/lar/84a4f595e7d23b989263a17d0279a99abdfb.html" \t "_blank)