构建现代综合交通运输体系 助推高质量发展继续走在前列

——省十四届人大常委会第三次会议专题询问交通强省建设情况问答摘要

5月30日上午，省十四届人大常委会第三次会议在分组审议的基础上举行联组会议，围绕全省交通强省建设情况开展专题询问。

姜金兵等10位省人大常委会委员、省人大代表，围绕交通强省建设热点难点问题，向省政府有关部门负责同志提问，问题涉及全省交通基础设施建设、现代综合运输服务体系建设、智慧绿色平安交通建设、行业治理体系和能力建设、支撑国家和省重大战略实施和经济社会发展等方面。省发展改革委、科技厅、公安厅、财政厅、自然资源厅、生态环境厅、交通运输厅等7个政府部门的负责同志结合部门职能，对相关问题一一作答。

交通强省建设情况
专题询问
2023年5月

姜金兵（省人大常委会委员，省人大民宗侨外委副主任委员、常委会外事委主任）：

《交通强国江苏方案》明确到2035年基本建成交通强省，如：基本实现一日联通全球，半日通达全国，2小时畅行江苏全省，各设区市1.5小时抵达南京；铁路客运量占比达30%，铁路、水运货运周转量占比达70%以上；物流总费用与地区生产总值比率下降到10%以下等。请问，这些目标的实施情况如何？下一步如何推进，确保2035年基本建成交通强省？

吴永宏（省交通运输厅厅长）：

关于“高品质出行圈”，目前江苏到全球经贸往来最密切的20个国家已实现一日联通；全国36个主要城市已提前实现半日通达；省内设区市之间相互联通一共有78对路径路线，其中68对已实现2小时通达，未来宁淮铁路、沪渝蓉沿江高铁等建成后，将全面实现2小时畅行江苏全省、各设区市1.5小时抵达南京的目标。关于运输结构，2022年，全省铁路客运量占比24.6%，铁路和水路货物周转量占综合货物周转量比重69%，已基本实现预期目标。物流总费用与GDP比率下降到13.5%，低于全国平均水平1.2个百分点，对照2022年全省12万亿元的GDP，相当于节省运输成本1400多亿元。

但我们也清醒认识到，对照高质量发展继续走在前列和人民群众美好出行需求，江苏交通强省建设还存在一些不足之处。下一步我们将重点抓好以下四项工作，一是全面加快沪渝蓉沿江高铁（北沿江）、沪宁沿江高速铁路（南沿江）、宁淮城际、通苏嘉甬铁路等在建项目进度，确保沪宁沿江高速铁路（南沿江）今年建成通车，为建成“轨道上的江苏”打好基础；加速推进高速公路改扩建，确保今年6月底京沪高速260公里路段改扩建建成通车，今后三年再开工10个改扩建项目，提升高速公路通行效能。二是全力打造更具特色的水运江苏，规划新增1000公里以上二级航道，形成长江干线横穿东西、京杭运河纵贯南北的二级（准二级）及以上航道“十字形”主轴。三是加快过江通道建设，我们总共规划了44座过江通道，目前已建成18座，在建9座；争取今后三年再建成5座，到“十四五”末累计建成23座，基本实现隔江相望的县（市）均有过江通道连通。四是鼓励全省机场、港口深度融入长三角世界级港口群和机场群，加快实施新一轮机场改扩建，建设南京禄口机场三期和苏南硕放、常州奔牛、淮安涟水等机场改扩建项目，努力开辟更多航班航线，提升机场、港口等枢纽能级。

张锦道（省人大常委会委员，省人大监察司法委副主任委员）：

交通布局对经济社会发展的拉动作用十分明显，但地区之间交通发展仍存在不平衡的问题，交通基础设施配套情况与群众期盼还有距离。各地尤其是在加快推进高速铁路以及过江通道等交通基础设施建设方面热情和呼声仍很高。请问，下一阶段如何加快补齐铁路和过江通道短板，促进地区之间交通协调发展？

高清（省发展改革委副主任）：

省委省政府高度重视构建现代化综合交通运输体系，将铁路作为综合交通建设的主战场，把过江通道作为着力突破的短板弱项，一批标志性重大项目扎实推进。

“十三五”我省新增高速铁路1356公里，是“十二五”的2.51倍，目前全省高速铁路里程2218公里，由“十二五”末全国第14位跃升至全国前列，12个设区市通高铁，县（市）覆盖率65%，高铁主骨架基本形成。随着南沿江城际今年建成运营和北沿江、通苏嘉甬、宁淮等一批在建高铁项目加快推进以及潍宿高铁等项目今年力争开工建设，这批项目建成后高铁将覆盖更多的县（市）。到2035年，全省将形成四网融合、立体互联、高效畅达的轨道交通网。

长期以来过江通道不足制约了跨江融合发展，也是交通建设近年来着力突破的重点。目前，全省已建成过江通道18座，在建9座，建成后宁镇扬板块将有过江通道17座、锡常泰4座、沪苏通6座。根据国家发改委印发的长江干线过江通道布局规划，我省共规划44座过江通道（其中复合型过江通道11座、铁路过江通道3座、公路过江通道17座、城市道路过江通道6座、城市轨道过江通道7座），到2035年已建成和在建过江通道将达36座。规划实施后全省将实现干线铁路、城际轨道、高速公路、普通国省干线等均有过江通道，通道结构和服务功能更加多元化，能较好地满足过境、对外、城市内部等不同层次的出行需求，隔江相望县级节点基本实现1小时连通，更好地支撑扬子江城市群拥江融合发展。

戴元湖（省人大常委会委员，省人大财经委副主任委员、常委会预算工委主任）：

交通建设需要大规模资金投入，无论是在省里还是在市里重大交通基础设施建设资金需求与供给矛盾日益突出。请问，如何克服交通建设资金来源单一问题，多渠道做好资金保障，提高交通基础设施投资的可持续性？

高清（省发展改革委副主任）：

近年来根据经济社会发展的决策部署，着力发挥有效投资的“压舱石”作用，省发改委配合省交通厅扎实推进交通基础设施建设。2021年和2022年度全省交通建设投资计划分别为1703亿元和1809亿元，实际分别完成投资1780亿元和1823亿元，均超额完成年度计划目标。

为支持交通项目建设，我委积极主动作为，多渠道争取资金、加大投入力度。近年交通基础设施项目政府专项债累计发行金额760亿元。争取了36个交通项目获得国家政策性开发性金融工具支持，累计投放金额302亿元，占全省总额的三分之二。两年发行7期企业债券支持交通项目建设，规模76.8亿元。争取中央预算内资金11.5亿元支持高等级航道项目建设、1.05亿元用于全省船舶岸电设施改造。同时，指导地方申报基础设施领域不动产投资信托基金项目，沪苏浙高速公路项目成功上市发行，募集资金30.54亿元。

我省民间投资对全社会投资增长的贡献率超过70%，引导和扩大民间资本参与交通基础设施建设，是解决建设资金来源、扩大有效投资的重要举措。为进一步激发民间投资的活力和动能，经省政府同意，今年一季度省发改委印发了《关于进一步完善政策环境加大力度支持民间投资发展的实施意见》，明确了七个方面23条政策举措。目前我委正在细化政策解读和加大宣传力度，释放积极信号，提振发展信心，激发投资活力，切实增强民间资本参与交通基础设施建设的积极性。

戴元湖（省人大常委会委员，省人大财经委副主任委员、常委会预算工委主任）：

在财政收支平衡压力持续较大的背景下，如何更好地统筹财力，支持交通强省建设？

师庆国（省财政厅副厅长）：

交通运输是国民经济基础产业和重要服务行业。当前，尽管财政收支压力较大，但省财政始终坚持把交通运输事业摆在优先位置予以支持。当前和未来一段时期，我们将持续发力、久久为功，从以下两个方面推动交通强省建设继续走在全国前列。

一方面，多措并举强投入。一是瞄准重点短板加大投入。对标共建“一带一路”、长江经济带发展、长三角一体化等国家战略，我省交通的薄弱环节主要在高铁成网、省际公路衔接、农村公路提档、内河航道提标等，目前省级财政对这些方面都有支持政策，今后将进一步加大公共财政投入，年均统筹补助资金约300亿元，支持加快补齐短板。二是撬动市场资源加大投入。多年实践表明，交通运输领域项目具有较大的市场运营潜力。为推动省属交通企业健康可持续发展，省财政对高铁、高速、机场、港口等领域，积极采取注入资本金、运营补助等措施，增强省属交通企业融资能力，提高资源配置效率，更大力度撬动市场资金。三是规范政府融资加大投入。坚持“堵后门、开前门”，在严禁违规举债、严禁新增地方政府隐性债务的同时，支持交通运输领域规范用好用足地方政府债券政策，积极向中央争取更多新增债券额度，并把更多的债券资金向市县倾斜，尤其是向现代交通建设筹资压力较大的地区倾斜，增强市县筹资能力。

另一方面，提升绩效挖潜力。一是集中财力办大事。推动交通专项资金整合，打破专项资金基数概念和支出固化格局，取消小而散的支持方向，对不符合新发展理念、政策效应不明显的，及时调整优化，集中财力支持中央和省委、省政府明确的交通领域重大项目、重点工程。二是充分调动市县积极性。针对市县事权交通运输事项，优化省补资金分配，探索更多采用竞争性立项方式，在项目实施、资金使用等方面赋予市县更大统筹空间，以示范建设、整域推进引领市县相关交通领域高质量发展。三是规范资金使用管理。按照上半年执行进度不低于70%、9月底前达到100%的要求，切实加快省级交通专项资金预算执行，推动及早形成实物工作量。综合用好巡视、审计成果，进一步强化财政监督、绩效评价等，有力保障财政资金高效使用。

下一步，我们将积极发挥财政职能作用，全力配合省有关部门，担当奋进、加力提效，支持交通强省建设更高质量推进。

陈峥（省人大常委会委员，南京紫金投资集团有限责任公司总经理）：

近年来，江苏航空运输快速发展，保障能力不断增强，初步构建以南京禄口机场为龙头、其他8个中小机场为支撑的多层次机场体系。但机场总体发展水平不高，尤其缺少本土航空公司，航线设置和运力配置受制于人，特别是国际货运航线的恢复和开辟难度较大。请问围绕推动全省民航高质量发展，如何进一步加快机场建设，发挥基地航空公司作用，推进我省国际航空货运发展？

吴永宏（省交通运输厅厅长）：

近年来，在省委省政府领导下，我省下大力气补齐航空发展短板：一是全省9个机场均开展了新一轮改扩建，南京禄口机场完成了T1航站楼改扩建，苏南硕放机场对飞行区进行改造提升，连云港花果山机场建成投运。二是基本构建通达全国、连接国际的航线网络，国内航线已基本覆盖各省会和经济中心城市；国际航线疫情后加快恢复。截至目前，全省国际（地区）客、货运航线分别达22条和12条。三是填补本土基地航空公司空白，2021年无锡收购瑞丽航空，2022年京东货运航空在南通组建。

对照高质量发展更高要求，江苏航空发展依然存在一些不足，机场单体规模较小，全省最大的南京禄口机场2022年完成旅客吞吐量仅排名全国第13；航班航线特别是国际航线不足，与江苏经济大省、外贸大省地位不相适应。下一步，我们将重点在三个方面加大力度。一是加快机场项目建设。今年我们安排了9个机场项目，年度投资26.2亿元。南京禄口机场三期工程，省政府成立了建设指挥部，目前正在加快推进前期工作，力争明年开工建设。二是做强本土基地航空公司。在进一步深化与东航、深航、吉祥航空等战略合作基础上，重点加快推动苏南瑞丽航空持续向省内投放运力，加大始发航线开辟力度，推动京东货运航空在省内加快布局国际国内货运航线，进一步发挥本土基地航空公司的支撑作用。三是进一步恢复和增开国际航线。主动加强与东航、深航、吉祥航空等基地航空公司及境外大型航空公司沟通协调，争取更多运力、航权资源向江苏倾斜；围绕省内各机场国际货运发展的功能定位，强化政策统筹和供需对接，巩固欧美、日韩货运航线，加快拓展东南亚新兴市场；推动中国邮政航空进一步巩固南京禄口机场的全国航空邮件核心枢纽地位，加快国际货邮航线发展；积极向国家民航局争取，将我省打造国际航空货运枢纽纳入上位规划。省政府高度重视航线恢复，督促我厅与省财政厅联合出台并实施加快恢复国际航线激励政策，确保省政府要求的“上半年国际航班数量恢复到疫情前的50%”目标能够实现。

范明华（省人大常委会委员，苏亚金诚会计师事务所管理合伙人、镇江分所所长）：

我省交通产业市场规模巨大，但在工程施工、智慧交通等领域缺少本土龙头企业。请问如何培育壮大我省交通运输产业和本土龙头企业，为建设交通强省提供更多支撑？

吴永宏（省交通运输厅厅长）：

从这几年看，江苏交通基础设施建设投入大、进展快、成效好，综合交通运输体系也基本成型，但交通运输产业发展很不均衡。从优势来看，“公铁水空”四大国有企业集团成为产业发展主力军，其中江苏交通控股公司连续多年赢利超百亿元，是国内省级交通集团中唯一年利润持续过百亿元的企业；苏交科集团、华设设计集团在全国工程设计企业中分别排名第7、第9位，具有全国性影响力；运满满、中储智运成为国内网络货运的独角兽企业。从弱势来看，施工骨干企业体量不足，最近我们评了施工企业15强，本土最大的省交通工程公司年营收仅有80多亿元，过江通道等重大交通项目施工仍以央企为主；智慧交通产业小而散，缺少具有较强市场主导和产业集聚能力的龙头企业。

我厅把推进交通产业发展作为当前突出重点来抓，成立工作专班规划研究交通产业发展。一是加快培育交通龙头企业。开展交通建设、运输、港口、数字交通4个领域的本土企业“75强”认定，下一步将定期组织相关企业座谈，倾听他们的需求，帮助解决难题，鼓励做大做强。二是引导本土交通施工企业参与重大交通项目建设。比如，在过江通道等重大项目中专门拿出一些标段，鼓励央企与本土企业采用联合体形式参与投标，从而帮助本土施工企业有更多机会提升技术水平，提升资质等级。三是加快数字交通产业发展。从数字交通应用方面发力，围绕智慧公路、智慧航道、智慧港口等建设，一方面在新开工重大项目同步开展新基建建设，另一方面利用数字技术对传统基础设施进行数字化改造赋能，从而吸引更多企业投身智慧交通发展。四是带动新能源船舶产业发展。在去年建成运营全国首艘120标箱纯电动内河集装箱船的基础上，今年起将推动更多电动船舶在京杭运河等内河应用，同时开展电动船舶产学研对接，进一步引导新能源绿色船舶产业发展。五是引导交通装备制造业发展。在重大交通项目中，鼓励更多采用本省的工程机械装备，鼓励相关企业在公路建设与养护装备、超大直径盾构机等领域取得更多技术创新突破。

于敦德（省人大常委会委员，南京途牛科技有限公司首席执行官）：

《交通强国江苏方案》中提到“着力构建高层次创新发展体系”，请问，我省在加快交通运输科技创新发展，尤其是强化交通基础研究、应用基础研究方面采取了哪些措施，取得了哪些创新成果？下一步努力方向是什么？

刘波（省科技厅副厅长）：

省科技厅高度重视交通领域科技创新工作，深入实施《交通强国江苏方案》，“十四五”以来，聚焦智慧交通、安全交通和绿色交通等重点领域，统筹推进交通领域基础研究、技术攻关、应用示范和成果转化，累计投入科技资金超5.6亿元。

工作中，注重强化交通基础研究和应用基础研究，着力从源头和底层突破交通领域技术难题，推动产出一批重大原创成果，近五年来，共获国家科学技术奖励17项。一是增强交通科技原始创新能力。聚焦超高性能工程材料设计、复杂场景重大装备智能态势感知等前沿领域，投入省拨经费2500万元，组织实施前沿引领技术基础研究重大项目。同时，围绕交通基础设施建造、绿色智能融合等基础科学问题，组织实施省级自然科学基金项目100多项，投入省拨经费2700多万元，切实夯实交通科研基础。二是增强交通关键技术攻关能力。聚焦交通领域高端装备及核心零部件，组织高校院所、领军企业等优势力量协同攻关，组织实施省级重点研发项目40项，投入省拨经费9400万元。三是增强交通科技平台支撑能力。在交通领域建有国家和省级各类重点实验室7家。四是增强交通科技人才引领能力。创新人才培养、引进、使用和评价机制，在交通领域培养国家杰青等高层次人才10余人、青年科技骨干100余人，打造交通创新生力军。

下一步，我厅将从急迫需要和长远需求出发，强化基础研究和应用基础研究，加快关键技术攻关和成果转化，完善科技创新平台体系，为交通强省建设提供更加有力的科技支撑。

张忠文（省人大常委会委员，省人大农业农村委委员）：

有些高速公路路段及其出入口常态化拥堵，节假日更是水泄不通。据了解，有的高速公路路段附近设置了应急车道临时借道通行指示牌，交管部门视情释放路面空间，提高了通行效率。请问：在充分利用科技手段加强道路通行状况监测、不影响紧急救援的情况下，科学地开放使用应急车道，类似做法能否推广？在缓解节假日交通拥堵方面，有关部门还有哪些应对措施？

谭永生（省公安厅副厅长）：

《中华人民共和国道路交通安全法》第39条规定：“公安机关交通管理部门根据道路和交通流量的具体情况，可以对机动车采取疏导、限制通行、禁止通行等措施。”《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》第82条第4项规定：“机动车在高速公路上行驶，不得在非紧急情况下在应急车道行驶或停车。”根据法律规定，江苏高速交警部门从2018年起，就已经开始针对高速公路交通拥堵路段、施工路段探索动态开放应急车道措施，明确要求在确保应急救援的基础上，根据道路拥堵情况可以适时采取临时借用应急车道的措施。主要的做法有：一是在借用应急车道的前端设置可以翻转的告知标志，告知驾驶员应急车道什么时间可以使用、什么时间禁止使用；二是在应急车道上方设置电子显示屏显示通行符号信息或文字信息，告知驾驶员应急车道是否可以借用；三是应急车道临时借用期间，停止违法占用应急车道抓拍。下一步，交警部门将联合交通运输、交通控股等单位，进一步推动动态开放应急车道工作规范化、制度化、智能化运行，在确保应急车道救援功能的基础上，实现道路通行能力的最大化。

针对节假日交通大流量，交警部门主动会同交通运输、交通控股等单位，联合制定下发《江苏省高速公路重大节假日交通组织工作方案》，明确通过前期宣传、远端引导、近端分流、控制驶入、高地结合等措施，努力实现高速公路静态隐患治理最大化、路网流量均衡最大化、断面流量最大化的工作目标。应急车道借用也是实现提升断面流量的一个重要措施。

TAIHU TUNNEL
太湖隧道

钱晓红（省人大常委会委员，泗阳县宿有千香水产养殖专业合作社理事长）：

交通网络日益密集，通行流量增加，公路、铁路、机场周边噪声污染逐渐加重，对周边群众生产生活造成影响，引发周边群众信访投诉。请问，如何统筹生态环境保护和交通项目建设，减少对群众生产生活的影响？

潘良宝（省生态环境厅副厅长）：

近年来，生态环境部门坚决贯彻落实省委、省政府“交通强省”战略部署，服务交通项目落地建设，强化生态环境保护要求，保障人民群众美好生活环境需要，主要做好三个方面工作。一是抓源头预防，落实生态优先绿色发展要求。建立交通项目提前介入机制，指导优化选址选线，主动避让生态环境敏感区，无法避让的指导建设单位采取无害化方式穿越。二是抓污染防治，确保环境影响可防可控。我厅会同相关部门出台了《关于优化生态环境管理服务交通强省建设的意见》《江苏省交通重点工程施工期生态环境保护管理办法（试行）》《关于进一步健全港口码头粉尘防治长效监管机制的通知》等一系列政策文件，加大交通项目建设及运营期生态环境保护设施措施保障力度。三是抓“邻避”问题，切实保障公众环境权益。我厅会同相关部门编制了《交通建设项目邻避效应化解工作指南（试行）》，建立联动机制，避免出现监管盲区，同时加强交通项目环境信息公开，充分保障公众的知情权、监督权，切实解决交通项目“邻避”问题。

解决噪声扰民问题事关群众的获得感幸福感，进一步加强噪声污染防治已逐步成为社会各界的共识。2022年6月5日新修订实施的《噪声污染防治法》为生态环境部门依法履职、有力推进交通噪声污染源头防控提供了重要支撑。新噪声法体现了四个方面的新要求：一是属地政府要统筹解决噪声污染问题。二是提前谋划科学制定各类规划。三是提高交通项目噪声防治要求。四是增加噪声敏感建筑物位置和质量要求。

生态环境部门严格落实新修订的《噪声污染防治法》等法律法规要求，积极依法履职，有力推进噪声污染防治工作。一是提前介入，在交通项目设计初期指导建设单位优化噪声污染防治措施。开展交通项目环评审批服务，强化“源头预防”，指导建设单位充分考虑项目建设运营后可能出现的噪声扰民问题，制定有针对性的预防措施。如优化选址选线避让噪声敏感区域、优先选择地下通行方式穿越噪声敏感区域、机场优化跑道布设和飞行程序等，同时应用隔声屏、隔声窗、低噪声路面、低噪声桥梁伸缩缝等技术减小噪声影响。二是强化部门联动监管，及时解决噪声扰民问题。部分公路、铁路设计阶段和运营初期噪声能够达标，但随着车流量大幅增加，原有噪声污染防治措施无法满足达标控制要求，为此我厅建立了会商机制，加强联动监管，督促相关单位加强噪声跟踪监测，持续完善降噪措施，切实履行生态环境保护主体责任，推进噪声扰民问题妥善解决。

下一步，生态环境部门将持续做好交通项目服务保障工作，加强生态环境保护监管，推进交通运输绿色发展，增强群众获得感幸福感。

程大林（省人大常委会委员，南京大学城市规划设计研究院副院长）：

停车问题关系到人民群众的日常生活需求，但是车主们却感觉停车越来越难。“五一”期间，不少地方政府努力优化服务，比如免费对外开放机关和企事业单位停车场。我省无锡、淮安等地针对部分轻微交通违法不予处罚，营造安全畅通、和谐有序的道路交通环境。请问能否在全省推广在节假日以外的时间常态化推行人性化执法，破解停车难题、缓解城市内拥堵状况？

谭永生（省公安厅副厅长）：

公安交管部门主要承担路内停车泊位设置和查处机动车违法停车行为等工作。为加快停车设施建设，规范停车管理，切实缓解停车难，自2018年起，省住建厅会同公安厅等部门组织实施停车便利化工程，持续加大公共停车场建设力度，将公共停车泊位供给列入省政府民生实事项目，全省年均增加公共停车泊位10万余个。去年，省住建厅、公安厅等部门联合印发《关于推进有条件单位内部停车场实行开放共享的指导意见》，按照“能开放尽量开放”的开放共享要求，推动机关、事业单位内部停车场率先向社会开放共享。目前，13个设区市已全面推动机关企事业单位内部停车场对外开放共享，共享泊位数量已超21万个。针对中心城区停车矛盾较为突出等问题，各地还结合交通实际，在支路街巷设置夜间临时停车区域，方便周边小区群众车辆夜间停放。自去年起，全省公安交管部门按照公安部交管局《查处机动车违法停车操作规程》要求，对机动车违法停车行为落实“先告知后处罚”措施，对违停车辆驾驶人发送短信提醒尽快驶离，在一定时间内驶离的不予处罚。今年4月份，省公安厅交警总队认真贯彻实施交警系统深化改进执法六项重点工作，又将不按规定停车纳入首次违法警告清单，对不按规定停车未造成交通事故或者交通拥堵，且本次交通违法发生前半年内，车辆和驾驶人在本省没有交通违法记录、以往交通违法均已处理的，给予警告处罚。同时，省公安厅交警总队正在研究针对一些特殊情形的违法停车和其他违法，实施人性化执法。下一步，省公安厅交警总队将全力配合发改、住建、城管等部门，继续深入实施停车便利化工程，推动停车设施建设，完善单位内部停车资源开放共享机制，统筹推进停车治理工作；切实规范路内停车泊位设置和管理，不断改善停车环境，着力提高停车管理水平。

郭民（省人大代表，泰州光明会计师事务所所长）：

近年来，一方面重大交通基础设施建设加快推进，交通建设用地需求巨大；另一方面耕地保护要求更加严格。请问如何在严格保护耕地的基础上，保障好交通建设用地需求？

李如海（省自然资源厅副厅长）：

近年来，全省自然资源系统认真贯彻落实省委省政府建设交通强省的决策部署，坚持保护和保障并重，在严守耕地红线和生态红线的前提下，全力以赴做好自然资源要素保障工作。“十四五”以来，已保障省级以上重大交通项目74个，涉及新增建设用地10.94万亩，其中耕地7.28万亩。

一是加强规划刚性约束，强化规划引领。划定永久基本农田、生态保护红线、城镇开发边界“三条控制线”，是落实国家粮食安全、生态文明建设和经济社会可持续发展的重要举措。我厅在推进“三区三线”划定工作中，坚持系统思维和底线思维，在完成永久基本农田保护任务前提下，指导各地精准做好省级以上交通重点建设项目与“三区三线”划定工作的衔接。在推进“多规合一”的国土空间规划编制中，注重规划的充分协调，既合理避让永久基本农田，又为重大建设项目落地提供空间保障。

二是坚持靠前服务保障，强化节约集约。充分考虑到重大基础设施特别是交通类基础设施项目选址的特殊性和唯一性，我厅联合省发改委、交通厅、水利厅等7部门出台了关于加强基础设施用地审批前期工作的政策文件，指导做好项目前期工作。在项目可行性研究阶段，我们就会同相关行业主管部门共同开展选址选线方案比较研究，尽量不占或少占耕地，尤其是永久基本农田。对因重大项目建设需要，确实难以避让永久基本农田的，在严格论证的前提下，选择可长期稳定利用的优质耕地予以补划。指导建设单位在节约集约用地方面狠下功夫，组织编制节约集约评价专章，认真落实各项节地措施。

三是全面提升保障效能，强化统筹协调。坚持“项目跟着规划走、要素跟着项目走”，进一步优化审批流程，提升自然资源要素保障效能。同时，我们也注重多措并举协调解决项目占补平衡指标问题。一方面，指导各地加大补充耕地开发整治力度，拓宽补充耕地来源；另一方面，不断完善省级补充耕地统筹调剂机制，通过省级补充耕地指标交易平台、自行协商等方式多渠道解决占补平衡指标。2021年以来，为北沿江高铁等20个重大交通项目统筹调剂1.4万亩补充耕地指标。

下一步，我厅将在严格保护耕地的基础上，加大交通要素保障力度，以更优的服务、更实的举措，全力以赴为交通强省建设提供坚实的要素支撑，为全面推进中国式现代化江苏新实践作出自然资源贡献。

人民与代表（第199期）
江苏省人大常委会办公厅
新华日报
合办