

常州市干线航道网规划修编
(2017-2035)
(公示稿)

常州市交通运输局

二〇一八年十月

目 录

一、规划修编必要性	1
二、规划参考依据	6
三、规划修编原则	8
四、布局规划修编	9
五、实施安排	14
六、政策措施建议	15

附表：

常州市干线航道网规划修编方案表（2035 年）

附图：

常州市干线航道网规划图（2017-2035）

一、规划修编必要性

常州市地处江苏省东南部，位于长江三角洲沿海经济开放区，经济发达。北倚长江天堑，南与安徽省交界，东濒太湖与无锡市相连，西与南京、镇江两市接壤，境内河道纵横交织，常州市拥有内河航道里程 1086 公里，水运资源丰富，具备发展内河航运的自然条件，是长三角、江苏省内河航运最为发达的地区之一。

近年来，常州市内河航运发展的内外部环境发生了较大的变化，为促进市域内河航运健康有序发展，适应本地区经济和社会发展的需求，常州市交通运输局组织编制了《常州市干线航道网规划修编（2017-2035）》，开展本次规划修编的必要性和紧迫性如下。

1. 把握新一轮内河航运现代化发展的契机，积极推动市域内河航道的发展，要求及时对市域航道网进行优化调整完善

近年来，国家、省、市各级政府层面均逐渐高度重视内河水运的发展，分别发布一系列“加快内河水运发展的实施意见”。其中 2012 年 10 月 11 日，常州出台《常州市加快内河水运发展的实施意见》，提出到 2015 年，苏南运河、锡漂漕河、丹金漂漕河、芜申运河率先全部达到三级航道标准；到 2020 年，完成通江航道、联络线航道建设，全面形成“三横三纵”为骨架的全市干线航道网络，形成通江达海、连城达港、安全畅通的水路运输保障体系，实现区域内 1000 吨级船舶通达所有县（区）和主要港口。为抓住这一水运跨越式发展的重大契机，有必要及时开展规划修编研究工作，对原规划方案中不尽

合理、矛盾突出的地方进行优化调整，力争早日建成畅通、高效、平安、绿色的现代化内河水运体系。

2. 系列重大战略的实施，要求常州市内河航运服务支撑

目前，国家发改委和交通运输部编制的《依托长江建设中国经济新支撑带指导意见》已经出台，国家开发长江流域，意味着整个中国区域战略格局已经在发生变化。长江经济带是我国除沿海开发地区以外，经济密度最大的经济地带，是中国最具经济活力、增长潜力和发展实力的地区之一。长江经济带和扬子江城市群的发展，要求进一步构建长江综合立体交通走廊，打通千吨级航道通江口门，强化长江黄金水道的区域中转枢纽和辐射带动功能，这就要求常州加快推进长江口门航道（德胜河）及其他干线航道的建设，进一步完善沿江港口的集疏运功能，服务经济发展。新型城镇化推进和城乡发展一体化，要求进一步强化城镇轴、产业带内的通道运输服务能力，完善区域交通网络，支撑经济产业的集聚、集群发展，引导城镇空间的布局优化。2013年，国务院批复同意《苏南现代化建设示范区规划》，进一步明确了常州未来将努力在产业和经济社会发展转型升级上取得重要突破，推进产业和经济社会转型升级相应的要求内河航道规划方案与之协调，服务其发展，并对产业布局予以引导。

3. 常州市城市总体规划的调整、产业布局的变化要求内河航道网络与之配套，服务其发展

《常州市城市总体规划（2011年-2020年）》于2013年获国务院

批复，规划到 2020 年，中心城区城市人口控制在 248 万人以内，城市建设用地控制在 298 平方公里以内；《金坛市城市总体规划（2013-2030）》于 2015 年获得江苏省政府批复，到 2020 年，中心城区规划人口规模 24.55 万人，规划建设用地控制在 50 平方公里以内；《溧阳市城市总体规划（2008-2020 年）》于 2009 年获江苏省政府批复，到 2020 年，中心城区规划人口规模 40 万人，规划建设用地控制在 47.8 平方公里以内。2015 年，国务院下发了《关于同意江苏省调整常州市部分行政区划的批复》，省政府下发了《关于调整常州市部分行政区划的通知》，撤销县级金坛市，设立常州市金坛区；在撤销戚墅堰区的同时，经省政府批准，将戚墅堰经济开发区更名为江苏常州经济开发区；武进区行政区划面积也做了相应调整。

常州市行政区划、城镇体系、产业布局的空间调整也相应的要求对市域内河航道网规划方案进行梳理、研究与深化调整，切实化解内河航道发展与城市、产业发展之间存在的矛盾，同时，通过规划方案调整，使得航道发展更好的契合经济产业的发展需求，更好的服务常州市域经济产业的发展。

4. 构建和完善综合交通体系，要求从“综合运输”角度对规划方案进行重新审视

构建“能力充分、布局合理、结构均衡、衔接畅通、绿色安全”的综合交通体系，引导土地、岸线、资金等交通发展资源在各种交通方式中形成优化配置，提高综合运输水平和资源利用效率，是常州市

经济社会发展对交通运输的客观要求。各基层面对综合运输协调发展成为共识,要求从综合运输角度对上轮规划方案进行重新审视构建现代的综合运输体系,对内河航运的要求主要体现在“能力充分、衔接顺畅、协调发展”三个方面。此外,江苏省还提出在“十三五”时期,将率先基本实现交通基础设施现代化,这要求处于苏南地区的常州市的交通基础设施包括内河基础设施也要加快现代化建设的步伐。

在此背景下,常州市有必要及时开展航道网规划修编研究工作,对原规划方案中不尽合理的地方进行优化调整,提出新形势下常州航道网规划布局的总体思路,对航道的布局和规划等级等进行优化调整,为常州航道建设和管理提供技术依据。力争早日建成畅通、高效、安全、绿色的现代化内河水运体系。

5. 推进生态文明和“两型”社会建设,要求深入研究市域航道网规划方案

建设生态文明,是关系人民福祉、关乎民族未来的长远大计。党的十八大报告把生态文明建设放在突出地位,纳入社会主义现代化建设总体布局,进一步强调了生态文明建设的地位和作用,进一步昭示了我们党加强生态文明建设的意志和决心。常州市经济发展水平较高,但资源和环境压力严峻,资源相对紧缺,土地资源明显不足,可供交通发展利用的土地资源十分有限;环境承载力较弱,减少排放,消除污染,已成为经济和社会可持续发展的头等大事。内河航运是“资源节约型、环境友好型”的运输方式,大力发展内河水运,有利于加

快降低能源资源消耗，减少污染物排放，符合“两型”社会和生态文明建设的总体要求，对市域资源和环境保护具有重要现实意义。

但是，内河航道的建设也必然会占用一定土地，而航道在建设中进行选线、改线的空间相对较小，航道征地特别是在城镇段征地代价和难度较大；此外，航道需“借水行舟”，对于涉及到水源保护地、重要湿地以及清水河道等环境敏感区的航道，也需慎重考虑。为充分体现内河航运“资源节约、环境友好”的特点，以最小的资源和环境代价满足经济社会的运输需求，须从航运与资源环境保护的协调发展角度出发，深入研究市域航道规划布局方案。

6. 全面深化改革和依法治国，要求从源头上制定科学合理的航道布局规划方案

中共十八届三中全会对全面深化改革做出了总体部署，明确要求大力推进国家治理体系和治理能力现代化。中共十八大四中全会专题讨论依法治国问题，指出依法治国在党和国家工作全局中的地位更加突出、作用更加重大。常州市始终坚持把“为大局服务，让人民满意”作为法治建设的根本出发点和落脚点，自觉把法治建设融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设以及生态文明建设之中，积极运用法治思维和法治方式深化改革、推动发展。《航道法》自 2015 年 3 月 1 日起施行，首次从法律层面对航道管理主管部门进行了明确。深化改革和依法治国，要求航道管理部门运用法制履职，这就要求深入研究并制定科学合理的航道布局方案，充分发挥水运服务地方经济的

同时，降低因不合理规划而产生的资源消耗，同时减少航道管理部门行政履职难度和风险。

二、规划参考依据

1. 相关法律法规及标准、规范

- 1) 《中华人民共和国航道法》;
- 2) 《江苏省航道管理条例》;
- 3) 《内河通航标准》(GB50139-2014);
- 4) 《运河通航标准》(JTS180—2—2011);
- 5) 《航道工程设计规范》(JTS181-2016);
- 6) 其它有关航道的法规、规程、规范和技术标准。

2. 内河航运发展规划及相关文件

- 1) 《江苏省内河航道技术等级批复文件汇编》(1994 年);
- 2) 《长江三角洲地区高等级航道网规划(要点)》(2004 年);
- 3) 《江苏省干线航道网规划》(苏政复【2005】75 号);
- 4) 《江苏省干线航道网规划(2017-2035 年)》(苏政复【2018】97 号);
- 5) 《常州市航道网规划》(常政复【2008】3 号);
- 6) 《常州港港口总体规划(在研修编)》;
- 7) 《常州内河港总体规划》(苏政复【2016】85 号)。

3. 经济交通年鉴及其他统计数据

- 1) 历年江苏省经济统计年鉴;

- 2) 历年常州市经济统计年鉴；
- 3) 历年江苏省交通运输统计年鉴；
- 4) 历年常州市交通运输统计资料；
- 5) 历年江苏省内河航道交通量观测资料汇编；
- 6) 常州市临跨河设施登记资料；
- 7) 常州市海事船舶签证数据。

4. 经济社会及城市、综合交通等发展规划

- 1) 《常州市城市总体规划（2011-2020 年）》（国办函【2013】86 号）；
- 2) 国、省级及其他重要开发区的发展规划；
- 3) 下属各县（市、区）城市、交通、水利等相关规划；
- 4) 江苏省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要；
- 5) 江苏交通运输“十三五”发展规划；
- 6) 常州市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要；
- 7) 常州市交通运输“十三五”发展规划；
- 8) 常州市航道“十三五”发展规划；
- 9) 常州下辖各县“十三五”经济社会及综合交通发展规划；
- 10) 其他水利、物流等相关“十三五”规划。

5. 各级政府关于调整相关航道等级的复函

- 1) 常州市人民政府办公室《关于调整藻江河通航等级控制标准的请示》批复意见（常政办【2013】72 号）；
- 2) 江苏省交通运输厅《关于同意取消丹金溧漕河金坛老城区段

航道货运功能的复函》（苏交计【2015】78号）；

3)江苏省交通运输厅《省交通运输厅关于同意取消丹金溧漕河
溧阳城区段等航道货运功能的复函》（苏交计【2016】60
号）；

4)其他的区县、园区关于航道网规划修编调整相关航道意见。

三、规划修编原则

常州市干线航道网规划服从长江三角洲高等级航道网规划和江苏省干线航道网规划及修编，并遵循以下原则：

1. 适应性原则

航道网规划应与经济社会发展和生产力布局相适应，以促进生产力合理布局为基本出发点和根本目的，服务于市域产业经济带的形成和发展，并充分考虑周边地区对内河航运的需求。

2. 协调性原则

航道网规划应服从于长江三角洲高等级航道网规划和江苏省干线航道网规划，与城市总体规划、综合交通规划、港口及物流规划、水资源规划、环境保护等相协调，实现共同发展。

3. 合理性原则

航道网规划应统筹考虑河道的自然条件和航运开发的可能性，充分利用现有河道，综合利用水资源，注重航道建设投资的经济效益，有所为有所不为。

4. 前瞻性原则

航道网规划在充分考虑煤炭、矿建材料、钢材等传统大宗物资运输需求的基础上，应同时考虑到集装箱等新兴货种的运输需求，逐步建立和完善大宗物资和集装箱两大内河运输系统。

四、布局规划修编

1. 规划修编目标

根据国家、江苏省及常州市加快内河水运发展的战略要求，从服务区域经济社会转型发展、构建现代综合运输体系的高度出发，结合市经济社会发展趋势和航道的建设条件，遵循可持续发展的要求，常州市航道网规划的目标是：构筑以三、四级航道为主骨架，五级、六级航道为补充的干支相通、层次分明、通江入河、连城达港的，与区域经济和社会发展需要相适应、与综合交通运输体系相协调的航道网络，为建成畅通、高效、安全、绿色的现代化内河水运体系提供支撑。

2025 年，省干线航道全部整治完成，常州市“通江成网”的内河骨干航道格局基本成型，市域干线通过能力进一步提高，内河航运的优势和规模效益得以体现，并步入良性发展阶段，航道服务地方经济社会发展的能力显著增强。

2035 年，以提高航道服务水平、提高骨干航道航运效益为核心，市域干线航道网全面建成，航道结构进一步优化，高等级航道的服务范围进一步延伸，航道发展水平适应并适度超前于常州市国民经济和

社会发展的需求，与综合运输体系相协调的现代化内河航运格局形成。

2. 规划方案

常州市干线航道网规划修编方案为：总体上仍保持上轮规划总体布局，规划总里程 503.53 公里，其中，三级航道 183.17 公里、四级航道 11.29 公里、五级航道 80.43 公里、六级航道 228.64 公里。

与上轮规划相比，总里程合计减少了 8.1 里，其中三级航道里程不变，四级航道里程增加了 11.3 公里，五级航道里程减少了 170 公里，六级航道增加了 150.7 公里。主要调整为：

1、为强化区域经济联系，减轻溧阳市公路矿建运输压力，作为江苏与安徽协调合作项目，将溧梅线航道调升为四级骨干航道规划；

2、为协调常州市武进区城市发展规划与航运发展关系，让渡城市发展空间，将上轮规划的常宜线、常溧线、雪堰河、扁担河调降为六级航道；同理，考虑航道整治实施的实际困难，协调与沿线金城、尧塘、嘉泽等城镇发展关系，将上轮规划的通尧线丹金溧漕河以东段调降为六级航道。

3、上轮规划东部通江干线航道三山港航道，沪蓉高速段至遥观北枢纽段调降为六级航道，遥观北枢纽至京杭运河段，由于建设困难无法突破，弱化航运功能，其余航段保持上轮规划不变；

4、上轮规划的西流河航道由于通江功能和过境功能的弱化，同时与城镇发展矛盾突出，本轮规划调降为六级联络性航道；

5、上轮规划的北塘河航道由于西段现状丧失航运功能，与城镇发展矛盾突出，取消航道技术等级；东段服务城镇节点，功能有所弱化，本轮规划调降为七级航道，不再纳入市干线航道规划范围；

6、常宜线丫河口至宣塘桥段由于航运功能减弱和丧失，取消航运功能的规划调整；

7、锡滙线结合区域航道规划调整，分段实施了取消航道技术等级和由五级调降为六级航道；

8、考虑到更好的服务上兴上沛地区矿产资源进出及服务乡镇经济，对上沛河进行了改线，使其能够更好的连接上市干线航道网；

9、结合现状实际情况，将航运繁忙的北河纳入市干线航道范围；同时，结合溧阳地方诉求，为更便捷联系溧阳与常武地区，将常溧线溧阳段纳入市干线范围；

10、根据各级政府明确的调整意见，丹金溧漕河南支线和新藻港河 122 省道以南段、藻港河东支线等航道，取消了航运功能，新藻港河 122 省道以北段调降为六级航道；

10、更好的让渡薛埠镇区发展，结合薛埠镇产业布局调整，将薛埠河航道起点调整至薛埠镇薛东桥；

11、结合新孟河延伸拓浚工程相关前期工作文件，确定新孟河入江口门段实施改线；

12、考虑服务节点及沿线企业，将西阳河、罗村河由等外和七级航道调升为六级联络线航道。

3. 航道网等级结构

至 2035 年，各规划干线航道总里程 503.53 公里，比现状的 252 公里等级航道里程明显提升，各规划等级航道结构配置为三级：四级：五级：六级为 36:2:16:46，该等级结构比上一轮规划的 36:0:49:15，四级及以上骨干航道占比有所上升，区域通道型航道高等级化，三、四级航道比重上升而五、六级航道比重下降，更符合常州市内河航运发展的实际需求。

表 2 常州市规划等级航道里程变化情况表

	现状 公里/百分比		上一轮规划 公里/百分比		本次规划 公里/百分比		评价
三级	133	52.36%	183.2	35.8%	183.17	36.38%	本次规划等级 结构更符合常 州发展需求
四级	6	2.36%	0	0.0%	11.29	2.24%	
五级	10	3.94%	250.4	49.0%	80.43	15.97%	
六级	105	41.34%	78.0	15.2%	228.64	45.41%	
合计	254	100.0%	511.6	100.0%	503.53	100%	

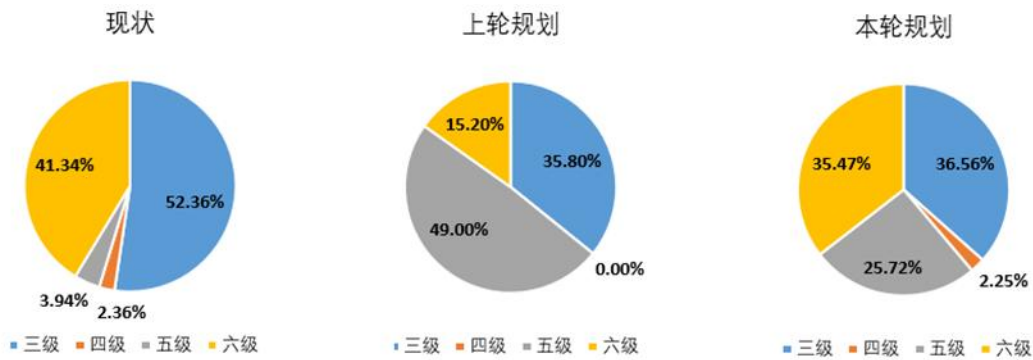


图 1 常州市现状及历次规划航道等级结构对照图

4. 控制标准

常州市内河干线航道的规划标准为三～六级，根据《内河通航标准》（GB50139—2014）、《运河通航标准》（JTS180—2—2011）以及交通部的《长江三角洲高等级航道网建设有关技术问题的暂行规定》，并参照江苏省干线航道网规划标准，各等级航道最低标准尺度如下表

所述。

表 2 江苏省内河航道规划控制标准（按限制性航道标准 单位：米）

航道等级	航道水深	航道底宽	航道口宽	最小弯曲半径	跨河建筑物净高	通航净宽
三级航道	3.2	45	70	480	≥7	≥60
四级航道	2.5	40	60	320	≥7	≥55
五级航道	2.5	35	50	250	≥5	≥45
六级航道	2.0	20	35	110	≥4.5	≥30

注：三级及三级以上的航道，通航净宽应根据船舶通航要求研究确定。

有关说明：

①规划为较高等级，近期正按较低标准建设的航道，应为建成较高等级航道留有余地。

②跨河建筑物原则上应“一跨过河”，净高按表中要求建设和控制，净宽应根据所在航道货流密度论证加宽。

③规划期内桥梁等跨河建筑物分批逐步改造，具体思路是：新建或改建桥梁等跨河建筑物，一律按照规划标准一次到位；其他跨河建筑物，选择碍航严重的优先改造，其余逐步分期分批改造到规划标准。

④城镇段航道的建设应考虑与城市功能、居民生活相协调，护岸结构形式要体现亲人化特点和文化色彩，并适当采取绿化手段，将航道功能部分融入城市生活中。

⑤航道的发展必须树立里程长度、等级标准与航行标志、助导航设施、服务区以及养管机制、管理水平等全面、同步发展的理念，将航道的辅助设施同步纳入到航道建设中，促进航道综合生产能力和管理水平的全面提高。

为便于规划控制，依据《内河通航标准》、《运河通航标准》和《江

苏省航道管理条例》，参考苏南地区已进行的航道整治的情况，对于现状等级低于规划等级的航道，按照航道规划岸线外两侧各二十米予以控制；对于已达标航道，按航道两边控制线离水边的距离不小于20米预留控制（蓝线，是指规划确定的江、河、湖、库、渠和湿地等城市地表水体保护和控制的地域界线）。规划航道两侧建筑的控制蓝线宽度如下（依据《航道法》划定各航道保护范围后，控制范围按航道保护范围确定）：

表3 各等级航道蓝线最小控制宽度

等级	不达标航道控制线宽度	达标航道水边控制宽度
三级航道	110	20
四级航道	100	20
五级航道	90	20
六级航道	80	20

五、实施安排

1. 分期实施安排

至2025年，常州市重点建设省级骨干航道，开工建设并建成德胜河通江口门航道及新孟河延伸拓浚前黄水利枢纽工程；续建并建成丹金溧漕河、芜申线常州段；确保按三级航道标准完成苏南运河、锡溧漕河等省干线航道的尾留工程，按照三级航道3.2米的水深标准完成上述航道的水下疏浚工作，保证上述省干线航道完全达到三级航道的通航尺度标准，实现市域省干线航道全面达标。

2025~2035年，继续推进市域干线航道建设，按四级航道标准建设溧梅线，构架完善的市域骨干航道网络，充分发挥干线航道的作用；按五级航道标准建设通尧线丹金溧漕河以西段、三山港、中河、薛埠

河；按六级航道标准建设常宜线、通尧线丹金溧漕河以东段、西流河、锡滙线、新藻港河、新孟河、上兴河、上沛河、大溪河、常溧线、扁担河、雪埝河、北河、西阳河、罗村河等联络线航道。最终形成层次分明、布局合理的常州市航道网体系，实现本轮规划的全部目标。

2. 投资匡算

根据估算，规划航道总投资约 138 亿元，占地约 4759 亩，整治航道约 390 公里（不包括部分已达标省干线航道），改建桥梁 242 座。其中三级航道投资 73.2 亿元，四级航道投资 2.4 亿元，五级航道投资 17.0 亿元，六级航道投资 45.8 亿元。

根据投资规模估算及规划的分期实施安排，预计 2025 年前需投资约 74 亿元，2025~2035 年需投资约 64 亿元。

六、政策措施建议

1. 航道建设投融资对策与政策措施建议

争取政府支持。以德胜河、芜申线等国省干线航道整治工程为重点，推进省干线“苏南成网”及市域联网通江工程的实施，并积极争取国家、省级政府加大对常州市航道网特别是骨干航道建设的投入比例，加大对航道征地拆迁等配套资金的投入，确保国省干线航道整治工程的顺利实施。呼吁国家、省级层面加大养护投资投入力度，并适当将建设投资向市干线航道倾斜用于市干线航道建设。落实各级政府加快水运发展资金，成立航道建养专项基金，发挥市县地方政府及水利、城建等部门联合建设内河航道的积极性，结合老桥、危桥改造，

桥梁拓宽改造，路网整合归并等路桥工程及河道疏浚、拓宽整治等水利工程，充分利用交通、市政、水利等资金对航道进行统筹改造，减少航道部门投资压力。

强化财政预算。深入贯彻落实《江苏省省级干线航道建设专项资金管理办法》，落实好办法中关于长三角高等级航道工程和省干线航道工程征地拆迁政策，同时强化预算，积极争取重点市干线航道（如常宜线、通尧线等）专项资金支持。探索事权财权相匹配、省市县航道养护分担模式，其中国省干线由国家 and 省共同投资建设、养护和管理，市干线航道费用由省、市及市辖区（市、县）共同承担，七级及以下等级航道费用由市、及市辖区（市、县）承担，明确各级政府航道管养范围和分担比例。主动对接各级政府主管财政部门，积极推动落实航道养护资金纳入各级政府财政预算，实现政府财政对航道事业的常态化推动模式，支撑常州市航道快速发展。

创新融资模式。建议航道建养结合国家逐步放开资本投资领域的新形势，服务区、船闸等有一定盈利能力的设施探索尝试融入社会资本，引入 PPP 和 BOT 等先进的资金管理模式，进一步提高资金运作水平，加快内河航道融资体制变革，提高资金使用效率和资金管理的现代化水平。参考铁路用地管理思路，对于占用航道保护范围用地的，选用其他地块的土地置换作为赔偿，选择置换土地出租或抵押融资补充航道长效发展资金。探索“以港养航”、“以地养航”，以溧梅线航道整治为试点，航道建设配套适当的岸线和土地出让，为安徽境内优质石材提供下水服务，同时引进石材加工工艺，依托港口后方陆域发

展石材仓储物流、石材加工贸易，为常州航道注入流动发展资金，实现“供方降成本，需方得优品，财政增税收，航道同发展”的多赢局面，力争将其打造为苏皖合作示范项目。

2. 统筹涉航相关行业综合开发，实现水资源综合效益最大化

为促进常州市内河航道尤其是境内省干线效益的发挥，应加强航道与沿线经济社会发展的联动机制，有必要统筹航道及涉航相关行业的综合开发，对航道临跨河地区进行统筹规划和实施。建议成立由市政府牵头、各有关部门参加的领导协调机构，基于水资源综合利用开发最优的原则，紧抓航道整治契机，编制航道综合开发规划，对在航道沿线的港口码头、产业园区、旅游景观、水利环保等设施等进行同步规划，在航道建设时，对相应的航段和岸线做好预留，或同步实施、同步发挥效益，以更好地节约水运建设资金，充分发挥内河航运的整体效益，统筹开发，实现水资源综合整治效益最大化。

3. 建立航运与水利的长效合作机制，推动水利和航运共同发展

航运与水利天生密不可分。常州市应在市级层面建立水利与交通之间的长效合作机制，在规划协调、项目前期、工程建设、水污染防治管理等方面坚强协调衔接，推动水利和航运共同发展。对于水利新开辟河道，应充分考虑航运需求，并纳入航道管理。

4. 开展航道保护范围和控制线规划，保护航道的发展空间

2015年3月1日起施行的《航道法》明确了航道通航条件影响评价制度和航道保护范围划定制度。建议同步开展航道保护范围规划

研究，确定常州地区市管航道的保护范围，对航道保护范围内的临跨河设施施行航道通航条件影响评价制度，切实保护航道发展空间。

本次航道网规划修编对规划期内的干线航道确定了总的航道走向和所利用的河道，还需尽快开展预、工可等前期研究工作，对这些航道的具体线路进行优化和专门研究。对暂时无力开展前期研究工作的未达标航道，依据《江苏省航道管理条例》的要求，应尽快组织控制线规划研究工作，明确航道中心线、驳岸线、用地控制线，增强临跨河规划控制和管理的可操作性。

5. 加强对航道建设用地的规划控制，加大土地保障力度

本规划修编完成后，应尽快将本项目研究成果纳入城市总体规划、土地利用规划中，将内河航道基础设施建设用地纳入土地利用总体规划 and 城市总体规划中统筹考虑，与相关部门协作做好规划的用地控制。在政策层面多渠道解决航道建设发展的用地问题，加大土地资源供给保障力度，优化交通用地的内部结构，并对影响重大产业布局、城镇布局和区域经济社会发展的重要航道建设项目予以适当的倾斜。

附表 常州市干线航道网规划修编方案表（2035 年）

序号	航道名称	航道起讫点		规划里程（公里）	上轮规划等级	规划等级	备注
		起点	终点				
1	苏南运河	荷园里	直湖港口	48.81	三级	三级	
2	芜申线	朱家桥	杨家村	44.88	三级	三级	
3	丹金溧漕河	丹金闸	肇庄	46.14	三级	三级	
4	锡溧漕河	欢塘桥	五洞桥	21.8	三级	三级	
5	德胜河	魏村江口	连江桥	21.54	三级	三级	
6	溧梅线	洪桥坝	河口南	11.29	六级	四级	
7	通尧线	张家桥	丹金溧漕河	23.61	五级	五级	
		丹金溧漕河	常溧线港口	25.01	五级	六级	
8	常宜线	新运河口	丫河口	4.16	五级	六级	
		丫河口	五洞桥	20.38	五级	六级	
9	常溧线	丫河口	通尧线口	9	五级	六级	
		通尧线口	庄河港	19.02	五级	六级	
10	雪堰河	锡滄线	锡溧漕河	4.86	五级	六级	
11	中河	老角嘴	野碇	26.22	五级	五级	
12	扁担河	奔牛镇东	北河口	15.56	五级	六级	
13	薛埠河	薛东桥	夏家口	14.5	五级	五级	
14	三山港	苏家店	沪蓉高速桥	16.1	五级	五级	
		沪蓉高速桥	遥观北枢纽	4	五级	六级	
15	新藻港河	长江口	S122 桥	7.2	五级	六级	
16	西流河	苏南运河	戴溪桥	13.32	五级	六级	
17	锡滄线	锡常界	雪堰河	3.7	五级	六级	
18	新孟河	大夹江	九里	23.98	六级	六级	
19	上兴河	上兴	三岔河口	7.86	六级	六级	
20	上沛河	上沛	三岔河口	6.34	六级	六级	北河河道 拟利用南渡 北河
		三岔河口	连接线河	3.41	六级	六级	
		连接线河	中河口	2.34	六级	六级	
21	大溪河	芜申线口	周城镇	12	六级	六级	
22	常溧线溧阳段	中河口	芜申线口	8.1	无规划	六级	
23	北河	上沛河	丹金溧漕河	17	无规划	六级	
24	西阳河	直溪汪桥	对达码头	10	七级	六级	
25	罗村河	北纤	罗村桥	11.4	等外级	六级	
合计				503.53			