

省政府关于印发《江苏省长江岸线开发利用布局总体规划纲要（1999—2020年）》的通知

苏政发〔1999〕98号 1999年11月18日

各市、县人民政府，省各委、办、厅、局，省各直属单位：

省政府同意省计经委编制的《江苏省长江岸线开发利用布局总体规划纲要（1999—2020年）》，现印发给你们，请认真研究贯彻。

长江岸线是宝贵资源，各地、各有关部门要严格按照国家和省有关规定，加强长江岸线的规划管理，确保长江防洪安全和河势稳定，优化沿江生产力布局，使长江岸线资源得到合理、有效利用，更好地为我省跨世纪发展服务。

江苏省长江岸线开发利用布局总体规划纲要（1999—2020年）

（省计经委 1999年11月8日）

江苏省长江沿江地区处于我国长江经济带和沿海开放带的结合部，是我国经济开发和生产力布局的重点区域，是实施党中央关于“以上海浦东开发开放为龙头，进一步开放长江沿岸城市，尽快把上海建成国际经济、金融、贸易中心，带动长江三角洲和整个长江流域地区经济新飞跃”战略决策的重点地区之一。江苏沿江地区有8个省辖市，土地面积49593.2平方公里，1998年人口3878.9万人，实现国内生产总值5390亿元，分别占全省的48.1%、54%和74.9%，在全省的经济和社会发展中有着举足轻重的地位。这一地区区位优势优越，经济、科技、文化等方面的优势明显，在未来的经济发展中具有很强的竞争力。

长江江苏段具有良好的通航条件，万吨级海轮可直达南京，长江两岸陆域平坦开阔，可布局运量大、耗水多的基础原材料工业。目前江苏长江两岸已建成了一批沿江港口，初步形成了以中心枢纽港为核心，大中小与深中浅相结合、功能比较齐全的沿江港口群体。同时，依托港口开发建设了一大批经济技术开发区，对形成我省长江两岸的滨江基础工业带，进一步发挥沿江地区的辐射和带动作用，促进全省经济和社会发展到起到了积极作用。但是，我省在长江岸线开发利用方面还存在一些矛盾和问题，主要是长江岸线利用缺乏统一规划，综合开发利用程度不高，港口泊位结构不尽合理，存在着部分重复建设现

象，一定程度上影响了长江岸线利用的有序、健康发展。为了加强长江岸线利用的规划管理，保证我省长江岸线资源的合理开发利用，我们组织省有关部门经过充分的调查研究，编制了本规划纲要。本规划的范围为所有涉岸项目及岸线以内2KM的地区。规划期为1999—2020年。

一、长江岸线开发利用现状

江苏省长江沿江地带包括横跨两岸的南京、南岸的苏州、无锡、常州、镇江和北岸的扬州、泰州、南通8市，以及所属的3个主城区及部分郊区和沿江江浦、江宁、六合、太仓、常熟、张家港、江阴、武进、丹阳、丹徒、句容、扬中、仪征、邗江、江都、泰兴、靖江、如皋、通州、海门和启东21个县（市）。江苏省境内的长江干流总长433KM，岸线总长1110KM，其中主江岸线803KM，洲岛岸线307KM。目前长江岸线利用的主要类型可分为港口、仓储、工业、生活、过江通道和特殊占用六大类。截止1997年（包括在建项目），全省已利用长江干流岸线总长约136KM（注：千吨级以下泊位占用岸线未统计在内，下同）。具体数据见表一、二。

表一 各市岸线利用情况

市	南京	苏州	无锡	常州	镇江	扬州	泰州	南通
数量(KM)	35.3	24.2	12.3	2.9	22.0	11.8	15.8	11.7
所占比例(%)	26	18	10	2	16	8	12	8

表二 各类岸线利用情况

类型	港口 占用	仓储 占用	工业 占用	生活 占用	过江通道 占用	特殊用途 占用
数量(KM)	42.3	8.9	53.7	16.9	7.7	6.5
所占比例(%)	31.1	6.6	39.5	12.4	5.7	4.7

(一)港口占用

主要指对社会开放的部和省及各级地方交通部门所属以及其他非交通部门合资、合作兴建的码头。港口占用是长江岸线开发利用的最主要方式之一，至1997年底全省沿江已建成万吨级码头泊位73个(不包括修造船厂和部队企业码头泊位)，港口吞吐能力达1.6亿多吨，其中集装箱专用泊位8个，其他为散杂货通用泊位。(见表三)。

表三 沿江泊位归属情况(单位:吨、个)

归属	级别		主要港口和泊位
	≥10000	1000—10000以下	
交通部门	部、省	46	南京、镇江、张家港、南通、江阴、泰州港务局
	市、县	11	张家港、江阴、常熟、常州、镇江、南京、扬州、泰兴、靖江
货主码头		16	中远集团太仓中远国际城、新华社香港分社奔辉码头公司、海军“九五”基地、镇江索普集团

(二)仓储占用

主要指占用岸线的各类石油、液化气、化工原料储罐场、粮食、食物油仓库等及附属码头。主要分布于苏州、无锡、南京和南通四市，占用岸线合计达7.5KM。目前已形成石油储罐能力100万吨、液化气储罐能力50万立方米、各类化工原料储罐能力40万吨、粮油仓储能力200万吨，并拥有千吨级以上专用码头泊位47个，其中万吨级以上21个。

(三)工业占用

专指沿江火电、钢铁、化工、建材等基础工业以及造纸、修造船、拆船等工业占用，也是江苏长江岸线资源利用的最主要方式之一。分布情况是南京市16.2KM，苏州市11.7KM，镇江市6.2KM，无锡市4.9KM，常州市1.3KM，扬州市3.7KM，泰州市4.7KM，南通市5.0KM。工业企业拥有各类自备码头泊位75个，其中万吨级以上23个。

(四)生活占用

主要是城市生活用水的取水口资源保护区、城镇滨江绿地和风景区建设占用，其中南京市4.7KM，苏州市2.2KM，无锡市0.8KM，镇江市2.1KM，扬州市2.6KM，泰州市3.0KM，南通市1.6KM。常州市基本没有占用。

(五)过江通道

指已建、在建和已经立项即将建设的长江大桥桥位以及过江汽渡、轮渡码头占用。占用情况是：南京市0.9KM，苏州市0.5KM，无锡市1.3KM，常州市0.5KM，镇江市1.4KM，扬州市0.8KM，泰州市

1.8KM，南通市0.6KM。

(六)特殊占用

主要指军用和过江电缆及保护等类型占用。各地占用情况是：南京市1.6KM，无锡市1.2KM，常州市0.1KM，镇江市2.0KM，扬州市0.6KM，泰州市0.8KM，苏州市0.2KM，南通市基本没有特殊占用。

总的看，我省长江岸线开发利用情况是好的，但也存在一些不容忽视的矛盾和问题，主要表现在以下几方面：

一是岸线利用缺乏统一的规划，综合开发利用程度不高。一些中小企业、中小码头，占据了优良的深水岸线，不能做到深水深用、浅水浅用，甚至多占少用、占而不用。一些取水口、排污口、港口码头交叉建设，致使部分取水口水质污染严重。

二是港口码头布局不尽合理，存在部分重复建设、盲目建设。沿江一些地区竞相上港口码头项目，功能基本雷同，作业现代化程度低，“大而全”、“小而全”的现象比较普遍，影响了岸线资源的有效利用。

三是岸线开发利用管理比较薄弱，矛盾比较突出。近年来，沿江一些市、县江岸开发利用政出多门，甚至出现了不按国家有关规定越权审批建设项目等现象，严重影响了江岸合理开发利用和港口建设的有序、健康发展。

二、长江岸线资源开发利用的指导思想和原则

(一)指导思想

认真贯彻省委、省政府制定的“经济国际化”、“区域共同发展”、“可持续发展”战略，以上海浦东开发开放为龙头，以滨江基础产业带为中心，以沿江经济技术开发区为生长点，以高新技术产业为先导，加强长江岸线的规划管理，确保长江防洪安全和河势稳定，优化沿江生产力的布局，促进长江岸线资源得到合理、有序、高效的利用，进一步发挥沿江地区的经济技术优势，在更高层次、更广领域参与国际经济合作与竞争，为全省的跨世纪发展服务。

(二)原则

1. 坚持统筹规划与合理开发相结合。岸线开发必须统筹规划，打破部门和地区界限，联合开发，局部利益服从整体利益，实现局部与全局、区域与区域、行业与行业之间的协调发展，实现长江岸线资源持续利用和优化配置。要确保关系国计民生重大工程对岸线利用的需要。在城市地区，要将岸线开发利用纳入城市总体规划，兼顾生产、生活需要，保留一定数量的岸线。

2. 坚持整治与开发相结合。强化防洪和整治工程建设，加强对河势演变的监测，摸清冲淤规律，及早提出对策；整治塌岸后退，稳定河势；加强航道整治，保障主航道的稳定和畅通，维护已建港口的前沿水深；进一步加强城市防洪和护岸工程建设。沿江开发项目要符合整治要求，承担相应的整治责任。

3. 坚持近期与远期相结合。根据社会经济发展的需要，处理好岸线近期利益和长远需要的关系，立足现实，既量力而行，又尽力而为，充分挖掘有限资

源的最大潜力,切实保护好具有良好的开发利用前景而暂时又不具备开发条件的岸线和陆域,严禁乱占滥用。

4. 坚持专项开发与综合开发相结合。长江岸线开发是一项综合性的工程,岸线资源具有多种开发利用功能,在开发过程中要因地制宜,以各岸段的适宜性评价与社会经济条件分析为依据,在加强港口、工业等专项开发建设的同时,兼顾生态环境保护与长江的防洪安全与河势稳定。充分发挥各岸段的主导优势,采取各具特色的开发利用方式,确保长江岸线资源得到合理的开发和利用。

三、岸线开发利用总体布局

(一)布局依据

1. 社会经济发展需求。省委、省政府确定的沿江发展战略的要求和目标,江苏省及沿江各市经济社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要。

2. 岸线资源开发条件。主要是指岸线稳定性、岸前水深和岸前航道水域宽度。

3. 各类岸线占用现状。

4. 已出台的防洪、水利、河道、航道、港口管理等有关法规政策。

(二)规划目标

港口方面:

近期到2020年,加强太仓港建设,确立上海国际航运中心的江苏翼地位,形成南京、镇江、太仓、南通四大沿江港口群。合理建设万吨级以上泊位,适当建设中小型泊位,形成我国长江流域集装箱运输的港口基地。2010—2020年,重点开发建设太仓港、常熟港等,加强南通港、张家港、江阴港等的配套建设,重点建设集装箱泊位,形成大中小结合的港口运输体系和分工合理、有机结合的港口群体。

工业方面:

近期,重点利用优越的区位条件和岸线资源,优化南京沿江地带以石化为中心的工业布局;开发太仓、靖江、常熟以及南京龙潭地区的长江岸线,布局运输量大、耗水多的基础原材料工业,强化滨江基础工业带,进一步增强我国重要的基础原材料工业基地地位。到2010年,办好依托长江建设的张家港保税区、南京新港开发区、太仓中远国际城、南通经济技术开发区,以及镇江、扬州等经济开发区,发展高新技术产业。到2020年,使我省长江沿江两岸成为以基础原材料工业为基础,以高新技术产业为龙头,规模化、高度化、外向化的工业走廊。

水利方面:

到2010年,在实施长江岸线综合整治、实现江堤防洪达标的基础上,全面提高长江江堤的防洪能力,实现长江河势的基本稳定,整治与开发协调发展。2010—2020年,实现我省长江江堤百年一遇的防洪标准;全面控制长江河势,保障遭遇特大洪水情况下的河势总体稳定。

环保方面:

保护和开辟城市生活岸线,建设城市滨江绿带,

提高滨江城市的大江风貌,加强长江水污染治理。2000年,实现入江河道污水达标排放。到2010年,在沿江两岸实现禁止布局严重污染的工业企业的规划要求;除在建和已批准建设的火电厂外,今后不再在长江两岸布局新的火电厂。到2020年,形成生态良好、环境优美的沿江带。

城镇方面:

加快沿江城市化进程和城镇体系建设,提高中心城市的集聚和辐射能力,进一步增强南京在长江中下游地区中心城市的地位,有重点地建设若干个大城市和中等城市,加强小城镇建设,全面提高各类城市的现代化水平,完善城市基础设施,改善生活质量。近期,发展滨江两岸的城镇带,到2010年,使城市体系得到进一步完善和提高。到2020年,建成大小规模结构合理、联系便捷的现代化新型的滨江城镇带。

(三)分类型岸线开发总体布局

1. 港口

为促进我省沿江和长江中上游经济的发展,尤其是外向型经济的快速发展,建设我国长江经济带,对我省沿江港口布局和发展提出以下规划意见:

(1)近期内加快开发太仓港,建设太仓中远国际城外贸易集装箱港区;开发南京龙潭深水岸段,建设外贸集装箱港区,提高南京港区的吞吐能力;开发镇江龙门口深水岸段,建设综合性港口,扩大镇江港区的范围和规模,形成我省新的对外贸易窗口。

(2)张家港的十字港岸段、扬州六圩岸段、靖江八圩岸段、水山码头—海太汽渡岸段近期加以控制保护。

(3)加强南京、镇江、南通、张家港、高港等港口的配套建设,提高吞吐能力,加快开发太仓港、常熟港,逐步组建南京、镇江—扬州—泰州、与南通等4个港口群体。

(4)严格控制上述岸段以外的港口泊位布点,到2010年控制港口占用岸线比重由现状5.1%提高到6.5%左右,到2020年控制在8—10%。

2. 仓储

重点开发南通的四号坝—水山码头岸段(即江海港区)、太仓的杨林口岸段、江阴的长山岸段、镇江的谏壁岸段、南京的栖霞岸段与大厂岸段、扬州的仪征小河口—泗源沟岸段、泰州港口的扬湾及泰兴过船岸段等,形成为长江三角洲和中上游地区服务的原油、成品油和基础化工原料中转基地。

3. 工业

为建设滨江基础工业带,兴建一批依托港口的钢铁、石化、建材、修造船、火电等耗水多和运量大的基础工业,规划意见为:

南岸重点开发南京板桥岸段,依托梅山钢铁联合企业,发展钢铁工业;开发栖霞岸段,发展石化、建材工业;开发镇江高资岸段,发展建材、化学工业;开发谏壁岸段,发展化工、火电和修造船工业;开发江阴利港—夏港岸段,发展火电、修造船工业和其他工

业;开发张家港太字圩港—三千河口岸段,发展钢铁、化工工业;开发徐六泾—白茆口岸段,发展火电、化工与造纸工业;开发太仓杨林口以下岸段,发展化工工业。

北岸重点开发有较好城镇依托、交通方便的南京大厂岸段,发展火电、化工工业;扬州瓜洲—六圩岸段,发展火电、修造船工业;开发泰兴过船岸线,发展化工工业;开发靖江夹港岸段,发展修造船工业和钢铁冶炼工业和靖江夹港星火密集区,实行工业的综合发展;开发南通的营船港闸—四号坝岸段,发展化工、修造船工业。

4. 过江通道

随着社会经济的发展,南北交往日渐加大,必须根据交通部门的规划,安排好足够的适宜桥隧位址,其中包括:

(1)南京燕子矶东部、八卦洲和长芦岸段为在建的南京第二长江大桥桥位,镇江世业洲—扬州仪征、邗江交界处岸段为镇江扬州长江公路大桥桥位,上述桥位地段应预留足够的配套设施和三产用地。

(2)今后预留的长江桥隧位置如下:新长铁路过江桥位为江阴肖山—靖江越江岸段。其他需要保留控制的桥隧位置有南京板桥—大胜关岸段、常熟徐六泾—通州南通农场岸段,南通天生港西部—张家港三兴岸段,扬中—泰兴过船岸段,江阴新桃花港上一靖江界河口下岸段。

5. 旅游和水源保护

已建、新建和规划建设的过江通道两侧、重要的自然景观和人文古迹等均应作为滨江旅游岸线加以预留保护,视条件许可逐步开发。包括:南京的燕子矶地区、幕府山滨江地区、城西的夹江岸线,梅子洲及八卦洲岸线;镇江的金山、北固山、焦山岸线;扬州的瓜洲古渡、三江营岸线;江阴的黄山岸线;张家港的双山岛岸线;南通狼山风景区岸线等。

长江是沿江地区唯一稳定可靠的水源,考虑到未来用水的增长和区域集中供水的需要,各地必须从长远利益和合理利用岸线资源的角度出发,在城镇上游选择适宜岸段,建立必要的水源保护岸线。凡是各级政府批准的沿江城市总体规划中确定的城市或区域取水口和风景旅游区及生活岸线都要严加保护,有序地开发利用。

(四)分段岸线开发规划

1. 南岸

(1)慈湖口—下三山岸段

本岸段水深条件较差,且岸滩和江心洲处于淤积和变动之中,可为农业开发利用。

(2)下三山—秦淮新河(板桥)岸段

本岸段江面相对束窄,水深和航道条件较好,岸线处于一定的冲淤之中;除下三山边滩倒套段外,利用条件较好;梅山冶金码头即位于该段内。近期可利用岸线长度约5KM,规划作为以梅山钢铁基地为主的工业占用。

(3)梅子洲夹江段岸段

陆上及近陆一侧岸线水深条件尚可,但航道水域宽度受到限制,无法作为中深水岸线利用,规划为农业用地;梅子洲近主航道一侧的深水岸线条件较好,但处于一定的冲淤之中,规划加以保护,供远期开发使用。

(4)三汊河—九乡河(新生圩、栖霞)岸段

该段岸线为南京城市(城区、长江大桥、水源保护区)和港口(客运、新生圩港区、栖霞石化工业区)占用,同时受山体阻挡陆域场地狭小,可供港口与工业开发岸线不多;新生圩以下剩余少量深水、中深水岸线规划作为港口发展和布置石化工业码头泊位(保留长江二桥及风景区岸线)使用。

(5)九乡河口—三江口(龙潭)岸段

为深水贴岸的深水岸线,但处于一定的冲淤之中;该段临近312国道、沪宁铁路和华东最大的铁路编组站,集疏运条件优越,可利用岸线长约8KM,开发利用条件较好。规划除部分作为南京港外贸集装箱港区近期开发利用外,其余部分加以保护供港口远景开发使用。

(6)三江口—大道河口岸段

岸前水深条件较差,作为后备用地。

(7)大道河口—高资河口(高资)岸段

岸线深水贴岸,微冲不淤,开发条件较好;丹徒开发区即位于此岸段内,已建多个建材和液体化工码头,规划作为以建材和化工为主的工业岸线(含水源保护区)使用。

(8)高资河口—镇扬汽渡(龙门口)岸段

岸线深水贴岸,但处于一定的冲淤之中;距市区较近,开发利用条件较好,规划作为镇江港的深水综合港区(预留镇江扬州长江公路大桥桥位及风景区岸线)加以开发利用。

(9)镇扬汽渡—五峰山岸段

该岸段包括镇江老港区、谏壁工业区、大港港区和五峰山船厂等占用。谏壁和大港附近剩余少量深水岸线,规划作为谏壁工业和大港港口发展后备岸线。其中谏壁岸段位于和畅洲右汊,现不断萎缩淤积,新建码头需适当控制。

(10)扬中(包括泡子洲)夹江段岸线

陆上和近陆一侧岛屿岸线因航道水域宽度和岸前水深条件限制,暂不作规划使用;岛屿近主航道一侧除头部少量岸线水深条件不甚理想外,其余近40KM为深水、中深水岸线,规划作为远期港口和工业岸线加以保护。

(11)德胜河口—芦埭港岸段

该岸段除利港附近水深达到中深水条件外,其余岸段水深条件不甚理想。考虑到所在地区经济发达,岸线开发利用程度较高,可利用岸线资源较为贫乏,而经济发展对岸线需求又较大,且长江河势河宽允许通过局部平顺围堰工程或建设较长栈桥延伸至深水区,故此段岸线可视为深水岸线使用,规划作为以港口、火电、修造船为主的综合工业岸线使用。

(12)芦埭港—夏港翻水站口岸段

该岸段长约 8KM,水深条件不甚理想,堤外距 10m 等深线有约 1200—1600m 宽的江滩,现为利港、夏港电厂灰场,通过部分围堰工程将该段凹型长江堤岸平顺,则围堰前沿即满足深水条件,且该段岸线与江阴港主港区黄田港区毗邻,有较好区位。规划作为江阴港远期开发深水泊位预留岸线。

(13)夏港翻水站口—鲟鱼港岸段

该岸段长约 3.7KM,大部分已为夏港电厂、澄西船厂和江阴黄田港区及地方港务部门占用,剩余岸线规划为修造船、港口建设泊位使用,并拟逐步调整改造现有地方港务部门占用的岸线以便建设若干万吨级泊位,增加江阴港的吞吐能力。

(14)鲟鱼港—黄山港岸段

该段岸线长约 4KM,包括鹅鼻嘴风景区、江阴长江大桥和“九五”基地特殊占用,规划作为风景旅游和生活岸线使用。

(15)黄山港—长山岸段

该岸段岸线长约 3.6KM,水深达到中深水条件,微冲不淤,利用条件较好。现建有兴澄钢厂码头和多个油库码头等,规划作为钢铁和化工工业岸线使用(预留新长铁路过江桥位)。

(16)长山—老沙岸段

该岸段岸线长约 13KM,为深水岸线,利用条件好的岸线大部分已被占用。因所处的福姜沙右汉系长江趋向缓慢萎缩的支汉,为了保障该河段的持续利用,需要控制新建码头,在布局上考虑长山—巫山港段(约 2KM)为水源保护区;巫山港—老套港为张家港外贸主港区岸线,老套港—老沙段为仓储、工业占用岸线。尚未占用的剩余岸线,在河道进一步整治并解决福姜沙汉道淤积问题的前提下,可全部规划作为张家港港口备用岸线。

(17)老沙—太字圩岸段

该岸段岸线长约 6KM,水深条件差,淤积严重,宜作大农业开发。

(18)太字圩—西界港(三千河口)岸线

该岸段位于张家港沿江开发区内,深水贴岸,但处于一定的冲刷之中,开发利用条件较好。规划作为以钢铁、电力、石化和修造船为主的工业岸线使用。

(19)西界港(三千河口)—福山塘岸段

江岸淤积严重,宜作大农业开发。

(20)福山塘—浒浦岸段

该岸段水深条件差,淤积严重,滩涂资源丰富,宜作后备用地,预留保护。

(21)浒浦—白茆口岸段

该岸段水深条件较好,长期基本处于稳定状态,开发利用条件较好。其中浒浦段规划作为常熟港集装箱及件杂货物为主的商业港区;常熟电厂及以下岸线位于常熟沿江经济开发区内,规划作为以造纸、化工为主的工业岸线使用。

(22)白茆口—浏河口岸段

该岸段水深条件虽不好,但江面宽阔,通过围堰工程或修建较长栈桥可达深水区域,而不影响主航

道,故可作为深水岸线使用。其中白茆口及其左右岸段,因岸外发育白茆沙,在白茆沙整治方案确定和实施前,作为后备用地,加以预留保护;浪港口至杨林口岸段,为太仓中远国际城港区,规划作为港口岸线使用,其中浪港口至七丫口岸段为外贸集装箱港区;鹿鸣泾口岸段规划为以火电为主的工业岸线使用;杨林口至新塘河口岸段规划为以石化工业为主的工业岸线使用。

2. 北岸

(1)驷马河口—滨江岸段

该岸段水深为深水至中深水,林浦圩、林山圩、七坝一带江岸冲刷较强,经过坍岸治理,已有所缓和,开发条件较好,规划作为工业岸线使用。

(2)滨江—陈圩岸段

该岸段水深条件不佳,宜作大农业开发利用。

(3)陈圩—长江大桥岸段

该岸段水深条件好,但其中的浦口岸段为历史险工段,经过大规模坍岸整治,岸线微冲不淤,且处于南京市区范围,城镇依托和交通条件优越,开发条件较好,现为南京港二、三公司等占用,为港口使用岸线。

(4)长江大桥—大厂卸甲甸岸段

该岸段水深条件差,且严重淤积,宜作大农业开发,暂不作港口和工业规划使用。

(5)大厂卸甲甸—西坝头岸段

该岸段除西坝头上口拐角附近水深条件不佳且淤积外,其余多为深水和中深水岸线,开发利用条件较好,现建有多个化工、钢铁等泊位;规划作为以化工为主的工业岸线使用。因八卦洲左汉内码头密集,且左汉处于淤积萎缩状态,需严格控制新建码头;在相应进一步整治河势的前提下,部分扩大岸线使用。

(6)西坝头—赵庄沟岸段

该岸段洲滩发育,淤积多变,且水深条件较差,宜作大农业开发利用。

(7)赵庄沟—泗源沟岸段

该岸段水深条件好,岸线微冲不淤,开发条件较好,现建有多个石油中转泊位,规划作为以化工和修造船为主的工业岸线使用。

(8)泗源沟—瓜洲边滩拐角岸段

该岸段淤积水浅,且处于世业洲支汉夹江内,利用条件差,规划作为农业用地。

(9)瓜洲边滩拐角—省共青团农场岸段

该岸段深水贴岸,虽岸线冲刷较为强烈,但经过治理已有所减缓,开发条件较好。规划作为以火电为主的工业和扬州港口岸线使用。

(10)省共青团农场—江都泰州界岸段

该岸段洲滩发育,且冲淤变动频繁,尤其是孟家港、嘶马岸段,均为长江下游坍江最严重岸段之一,通过整治后可以局部开发使用,作为后备用地,预留保护。

(11)江都泰州界—永安“兴后烟”岸段

该岸段处于嘶马湾道的下游,主流深泓线逐渐

偏离江岸,近岸水深条件较好,但冲刷并不十分强烈,岸线长约4.3KM。规划作为泰州港港口岸线(预留保护泰州至扬中大桥桥址)使用。

(12)永安“兴后烟”一天星港岸段

该岸段长约15.5KM,除西大新圩至过船港段约5KM为浅水淤积岸段外,其余岸段水深条件较好,泰兴沿江化工开发区即位于此岸段内,规划作为以修造船和化工为主的工业岸线使用。

(13)天星港—靖泰界岸段

该岸段水深条件差,淤积较为严重,为后备用地,预留保护。

(14)靖泰界—新十圩岸段

该岸段长约22.5KM,深水贴岸,微冲不淤,开发利用条件较好。规划作为港口和工业岸线使用,其中靖泰界至上四圩段(夹江岸段)为工业占用;上四圩至新十圩段(八圩岸段)为靖江港港口占用。

(15)新十圩—上天生港岸段

该岸段长约3KM,江阴长江大桥即位于该岸段内,规划作为旅游和城市生活岸线使用。

(16)上天生港—焦港岸段

该岸段长约22KM,深水贴岸,微冲不淤,宜作为港口和工业开发。规划预留保护,作为远期港口发展使用。

(17)焦港—靖如界岸段

该岸段长约7KM,处于淤积变化中,水深条件差,宜作农业用地。

(18)靖如界—又来沙尾岸段

该岸段水深条件较好,但江岸与洲滩变动频繁,经坍岸整治后,江岸较稳定,可作为港口、工业岸线使用。规划作为以化工为主的工业岸线使用。

(19)又来沙尾—天生港岸段

该岸段水深条件差,岸线处于淤积过程中。宜作为大农业开发使用。

(20)天生港—四号坝岸段

该岸段为深水微冲岸线,南通市和南通港的天生、南通、任港、狼山、富民五个港区均位于该岸段。大部分岸线已为工业和港口占用。除南通和狼山港区剩余岸线规划为港口岸线使用外,其余3个港区岸线均规划为工业占用;其中天生港区规划以火电工业为主,任港港区以修造船工业为主,富民港区以工业综合开发为主。

(21)四号坝—水山码头岸段

该岸段为江海港区,位于新开沙夹槽淤积区,需整治后,方可进一步开发利用,宜作仓储化工预留区。

(22)水山码头—海门新港闸岸段

该岸段上段东方红农场一带为坍岸段,经整治已经稳定;中下游岸段比较稳定,但大部分有较宽的浅滩。下段已被海太汽渡和海门新港区开发利用,上

段也已列为苏通长江大桥预留位置,中下段浅滩段待徐六泾节点河段全面整治后,可作为一个新港区备用。

(23)海门新港闸—连兴港岸段

该岸段大多位于长江口北支河段,水深条件差,且淤积严重,规划作为大农业开发使用。

四、政策措施

(一)严格长江岸线开发利用项目的审批程序,建立统一高效的管理体制

长江岸线资源的开发利用,涉及到水利、交通、城建、工业、环保等内容,是一项复杂的系统工程,必须建立统一、高效的管理体制。成立由省计经委牵头,省建委、水利厅、交通厅、环保局、国土局等部门参加的“江苏省长江岸线开发利用布局协商小组”,定期召开协商会,共同审议要求使用长江岸线的建设项目,协调岸线使用过程中的各类矛盾。其日常工作由省计经委承担。所有占用长江岸线的项目必须首先报“江苏省长江岸线开发利用布局协商小组”,由省计经委召集成员单位对上报项目共同审核,分别提出意见。由于长江岸线利用直接关系到防洪安全以及江岸堤防、河势的稳定,因此,涉及长江岸线开发利用项目应当符合防洪标准,不得危害堤防安全、影响河势稳定和妨碍行洪通畅,项目立项前必须报省水利厅根据防洪要求审查同意。港口码头建设项目应当在统一规划的原则下,经省交通厅审核同意后,按照国家规定的基本建设程序报省计经委或上报国家有权部门审批。

(二)加强长江岸线利用的规划管理,保证岸线资源得到合理使用

在《江苏省长江岸线开发利用布局总体规划纲要》的指导下,尽快完成《江苏省长江干流岸线控制指导规划》、《江苏省长江港口总体布局规划》、《江苏省长江干流生活岸线开发利用规划》等专题规划。沿江各市、县(市)要组织力量,完成辖区内的《长江岸线开发利用布局规划》和相关规划。专题规划和地方规划要与总体规划相衔接,符合总体规划的要求,经省协商小组审查后,报省政府核准执行。上述有关规划同时由省水利厅、交通厅上报国家有关部门。

(三)加快法制建设,依法对岸线进行管理

加强对长江岸线利用的规划管理,保证岸线资源的合理利用,关键是要把长江岸线开发利用纳入到法制化管理轨道。沿江各地、省各有关部门都要树立法制观念,依法对长江岸线的开发利用实施管理,进一步研究制定有关法律、法规的实施办法和措施,为长江岸线的开发利用提供保障。近期,由省计经委会同水利厅、交通厅等有关部门尽快制定《江苏省长江岸线开发利用与保护管理暂行办法》,报省政府批准后施行。