



加快通道、路网、枢纽建设,构建通达全球、畅联全国、辐射区域的运输通道 大交通铺就南通发展的“黄金跑道”



列车正通过沪苏通长江公铁大桥。



南通机场。



星湖大道。

打造交通“主动脉”、构建联通“大网络”、畅通市内“小循环”……南通交通正加快通道、网络、枢纽建设,努力构建通达全球、畅联全国、辐射区域的综合运输大通道,形成沪苏通一体化、同城化交通圈。

过江通道加快布局

迈向全国性综合交通枢纽

221.35万人次!这是沪苏通铁路自去年7月1日开通至去年年底的旅客发送量。上海铁路局新长车务段统计,仅半年时间,沪苏通铁路旅客发送量已占管内总客发量的13.9%,客发势头持续强劲。“1·20”调图后,盐通铁路将增开46对列车,连镇铁路有6对列车经沪苏通铁路,南通市民出行有了更多选择。衣食住行,是每个人的基本生活需求。其中的交通畅通,成为衡量市民生活幸福的重要指标之一,考验着执政者的智慧。

“轨道上的南通”开启加速跑模式,不断扩大长三角一体化的“朋友圈”。当前,南通共有8条过江通道列入国家《长江干线过江通道布局规划》,通过交通基础设施的一体化,重构长江南北的经济地理格局。目前,我市正在全面推进张皋、海太、苏通第二等过江通道的前期工作,有望在“十四五”期间梯次开工,进一步畅通长江天堑。同时,我市围绕构建长三角长江北翼铁路枢纽和“高铁建枢纽、普铁成网络、客运通四方、货运联江海”的战略目标,宁启铁路全线贯通,沪苏通铁路建成通车,“两横两纵”的铁路格局形成,铁路总里程达345.7公里。随着北沿江高铁年内开工,以及通苏嘉甬铁路、如通苏湖铁路等一批铁路项目的推进,全市铁路网络将出现跨式的改善。

“政策红利前所未有,交通建设成果前所未有。”市政协委员、市交通运输局党委书记、局长周建飞坦言,“十三五”期间是南通交通发展最快的时期。得益于国家战略叠加的历史机遇,南通形成了以通州湾新出海口、南通

新机场两大枢纽为核心的综合交通运输体系蓝图,以及“八龙过江”的通道格局,成为收获长三角一体化发展战略最多的城市之一。全市完成交通基础设施投资约700亿元,较“十二五”增长28%,交通运输供给实现跨越式提升。

“展望‘十四五’,我们的目标是初步建成全国性综合交通枢纽,到2035年建成全国性综合交通枢纽。”周建飞表示,“十四五”期间,全市交通投资总额预计达1500亿,投资目标年递增20%。其中,2021年,全市大交通共安排重点项目98个,计划完成投资201亿元。

路网建设拉开框架

构筑“外快内畅”的交通网络

时至隆冬,南通绕城高速“二环”——通锡高速公路海门至通州段的现场热火朝天:全线两个大型预制厂正在进行基础施工,预计3月底前将建设完成;全线6座拌和站正进行场地硬化及料灌安装;8座钢筋加工厂已完成3座,可随时投入生产……

市政协委员、南通交通建设投资集团副董事长、南通绕城高速公路建设指挥部副指挥长钱晓彬介绍,今年是绕城高速公路全面开工建设的开局之年,指挥部紧紧围绕“建设新时代江苏高速创新之路”的总体目标,以“平安工程”“品质工程”创建活动为抓手,着力推进项目标准化建设、智慧高速公路建设和党建廉洁品牌建设,确保基本完成路基土方填筑和中小桥施工。

南通绕城“二环”建设热火朝天的同时,宁通高速公路扩容正式开工、洋通高速二期开工建设、江海大道东延工程开工……一条

条道路在江海大地上拉开框架,进一步构筑起我市“外快内畅”的交通网络。

市政协委员、通州区政协副主席季平一直关注江海大道东延。近年来,他多次撰写关于尽快实施江海大道东延工程的提案。如今,江海大道东延开工建设,预计2022年6月底前全线竣工通车,将实现从南通主城区全程高架直达通州城区,这让通州市民、当地企业充满更多期待。鲜花小镇负责人周晓霞说:“高架东延之后,南通到我们这里可以缩短10到15分钟的车程,欢迎市区游客多到我们这里走一走、看一看。”

从“通”到“畅”、从“畅”到“快”,南通公路网络内畅外联。

截至目前,全市公路总里程达到1.9246万公里,公路通车里程和公路密度均居全省前列。其中,高速公路总里程达到488公里、位居全省第三,形成了“二环四射”格局,高速公路规划里程达680公里,宁通高速扩建、南通绕城高速等即将正式施工,逐步实现“一环通苏南、二环接浦西、三环连浦东”的“三环五射”高速路网;普通国省干线公路总里程达1292公里,已形成“七横八纵”网络布局,实现了市到县及相邻县一级公路相连、1小时通达,所有重要产业园区以及港口等重要节点一级公路通达。

运输方式无缝衔接

迎接“大交通”时代的到来

上午10点43分,从张家港站乘坐G7580次列车,列车飞驰,15分钟后抵达南通西站;出站步行5分钟不到,抵达汽车客运西站,购买上午11点20分前往如东汽车站的汽车票……“一路畅行,真正做到了无缝换

乘。”经常往来张家港、如东两地的南通市民徐先生说,自己正享受着交通强国带来的“福利”,出行方式已经悄然改变。

建设人民满意的交通,让群众有更多的获得感。南通在推进跨江通道、加密城市路网、完善高架架构的同时,不断提升交通运输基本公共服务均等化水平,构建多元化、立体化公共交通绿色出行体系,实现高铁、地铁、公交等运输方式无缝衔接和互联互通。

南通西站客运枢纽,给市民带来更多期待。按照“以人为本、无缝衔接”的设计理念,南通西站客运枢纽将在国铁站房下方设置地铁站、出租车待客区、社会停车场,通过自动扶梯即可实现高铁与地铁、出租车、私家车的垂直换乘,大幅缩短换乘距离;在站前广场设置汽车客运站、公交停车场,在枢纽设置实现公路与铁路的一站式换乘,进一步方便旅客出行。

沪苏通铁路南通西站综合客运枢纽铁路站房于去年7月1日投入使用;汽车客运站已于去年12月9日投入使用;地铁主体土建工程已完工,正在进行机电安装,预计2022年年底投入使用。围绕“零距离换乘”客运服务思路,去年7月1日起,南通西站新辟26、629、630、286路4条线路,优化17、290路两条线路;后及时增设629路通州八院公交站点;今年元旦期间,又新辟42路公交车连接南通火车站至南通西站;如皋开行313、317、343路3条毗邻公交,方便如皋相关乡镇至南通西站出行需求。

当前,南通打造全国性交通枢纽其时已至、其势已成、其局已开,交通领域动作频频,正以“大交通”体系建设推动高质量崛起,奏响跨越天堑、成环成网、立体畅联的交响曲,铺就大发展的“黄金跑道”。

本报记者朱蓓宁 彭军君



长江路高架。本版图片由许丛军提供