

海太过江通道地方配套工程开工

# “万里长江第一隧”将带来什么

海太过江通道是国内距离最长、断面最大的水下盾构隧道,堪称“万里长江第一隧”。昨天上午,海太过江通道地方配套工程建设动员会在海门举行,标志着又一条世界级的过江隧道进入实质性施工筹备阶段。

原交通部部长黄镇东对配套工程开工表示祝贺。他指出,海太过江通道是南通、也是长三角地区重大的交通基础设施,对南通和整个苏北地区经济社会发展具有重大深远意义。

海太过江通道隧道示意图  
制图刘玉容

## 南北畅通， 重塑经济地理新版图

只有大交通,才能支撑起大发展。随着长江经济带、长三角一体化、江苏沿海发展等国家战略的叠加推进,南通迎来交通大跨越的历史机遇。南通市委、市政府坚信,唯有抢抓机遇“大手笔”打造“大交通”,尽一切可能放大区位优势,才能撬动经济社会发展的杠杆。

回忆海太过江通道前期工作推进历程,省交通运输厅党组成员、省交通工程建设局局长蒋振雄感慨道,这是江苏过江通道建设历史上最为全面、细致、深入的前期研究之一。面对“万里长江第一隧”面临的审批和技术上诸多难题,省市始终保持高度协同、通力合作,以“不达目标不罢休、越是困难越向前”的精神,在不到两年的时间里实现项目工可获批,创造了同类工程工可研究的新速度,南通人对过江通道的孜孜以求尽显无遗。海太过江通道作为省级重点工程,能够加强长江两岸互联互通,为两岸之间联动发展提供切实的通勤保障和快速直达的城际出行保障,进而催生同城效应,加快区域经济整合和一体化进程。

江苏长江经济带研究院院长成长春教授曾为南通发展出谋划策:接轨上海、融入苏南、向南发展,努力成为沿江沿海发展的“领头羊”。心理上的“接轨”首先萌发于地理上的“相近”,成长春对海太过江通道寄予厚望。“该公铁通道将成为通州湾海港、南通新机场南北向的集疏运通道,可以有效完善城市和大区域路网布局,弥补沪苏通铁路偏西对南通发展重心向海拓展、向南融合的不利影响,推动沪苏通跨江融合、江海联动获得更大进展。”在他看来,海太过江通道进入实质性施工筹备阶段,也是新时期江苏和南通贯彻落实习近平总书记重要指示精神,实现更多的“天堑变通途”,再来一次高质量发展的“沧桑巨变”,深入推

进长三角区域一体化高质量发展的“点睛之笔”。

“海太过江通道给海门带来的将是深层次、宽领域、全方位的转变,‘通勤便捷、功能互补、产业配套’的大都市卫星城将在海门率先变成现实图景。”海门区委书记郭晓敏难掩激动。未来的海门,10分钟就可以跨过长江,半个小时就可抵达上海市中心,与上海、苏南将真正实现同城化,海门也将成为长江以北接受上海、苏南辐射带动的“最前沿”。“不仅带来经济的交融,还将极大推动政策共通、生态共保、民生共享。”郭晓敏对此有着更为深邃的思考,交通变化重塑经济地理新版图,将极大促进人流、物流、资金流、信息流、技术流在海门集聚、融合。从隔江相望到跨江融合,产业发展必将因“通”而强,经济格局必将因“通”而变,城市形象必将因“通”而美,区域价值必将因“通”而升,百姓生活必将因“通”而活。

## 项目拉动， 筑牢经济发展压舱石

现场数十台施工机械整装待发、闻令而动,塔吊动起来了,挖机跑起来了,施工人员忙起来了……进入“后疫情时代”,南通紧盯“两手抓、两手硬、两手赢”目标,切换“挡位”,率先启动重大基建项目,带动相关产业链的恢复和振兴。此举是积极贯彻中央财经委工作会议、全国交通运输工作会议全面加强基础设施建设的内在要求,也是全面落实省委、省政府充分发挥重大项目“稳投资、稳增长”压舱石作用的实际行动。

特殊时期,更加考验我们的眼界和水平,重大项目谋划和建设一天也不能耽搁,复工复产按下“快进键”。省交通工程建设局海太长江隧道建设指挥部现场指挥长王峻告诉记者,海太过江通道公路隧道双线盾构机均从海门始发,对于施工场地规模、土地性质、供电保障提出了极高的要

求。地方政府和相关部门争分夺秒、千方百计推进前期工作,当天启动的五个关键性地方配套工程为盾构机掘进施工、现场拌和站设置、施工器械进场等提供保障,为项目主体施工提供便利,对推动项目全线尽早开工具有重要作用。

省委、省政府提出要加快综合交通运输体系建设,其中补齐过江通道短板是重要内容。随着经济社会的快速发展,我省过江运输量增长很快,初步统计十年之间增加了两倍。苏通大桥流量始终处于饱和状态,而海太过江通道西距苏通大桥不足10公里,建成后与苏通大桥组合,承担苏通大桥复线功能,作为沿海省级区域大通道的过江设施,共同发挥交通功能,能够分流现已饱和的苏通大桥的交通压力。当天出席活动的苏州市副市长施嘉泓老家在海门,他分外向往“过桥就到家”的双城生活。

党的十九大报告把坚持人与自然和谐共生作为基本方略,对生态文明建设提出了更高要求。海太过江通道建设始终把保护修复长江生态环境摆在压倒性位置。经反复权衡,采取隧道方案穿越长江,能够最大限度减少对长江生态系统的影响,对鱼类种质资源加以保护。建设过程中,通过采用新的施工工艺、新型技术装备,推广绿色新能源,积极响应国家“双碳”战略,打造绿色工程。“隧道对生态影响比跨江大桥要小,占用的土地资源也少。”市交通运输局局长周建飞一语点醒:留下跨江铁路空间,有利于太仓港、通州湾、通海港开展水铁联运业务。

## 乘数效应， 释放连锁带动“磁吸力”

作为海门本土企业,专业生产电子线缆的通光集团2021年实现工业应税销售32.6亿元、入库税金1.26亿元。“设在海门开发区的制造基地距离

海太过江通道仅3公里,我们既是通道的前沿,也是直接受益者。”谈及未来,通光集团有限公司党委书记张强早已摩拳擦掌。

大手笔进行基础设施建设,既可以带动相关产业、提高就业和民众收入,为经济社会发展打下良好基础,又能够通过发挥其独特的“乘数效应”,带来数倍于投资额的社会和经济效益。

“我们企业2000年落户海门,见证了苏通大桥、沪苏通大桥的跨江腾飞,如今更加期待海太过江通道的潜江而行。”江苏亨通电子线缆科技有限公司副总经理钱子明告诉记者,海门亨通所处行业为汽车供应链中的一环,目前生产所需的原辅助材料80%以上来自苏南地区,且近60%的供应商均在上海周边地区,海太过江通道开通后,往返上海的出行时间缩短,商务沟通将变得更加便捷高效。他也期待,便利的交通能吸引海门籍高层次人才的回流,从而带动相关产业的快速崛起。

上海建工(江苏)钢结构有限公司是上海建工集团于2010年在海门投资的国有企业,对于通道的迫切需求,总经理章荣辉感受最深:“过江,一是运输依赖,二是通勤需求。”他说,公司钢结构产品都是超宽超大件,主要通过公路运输,约80%的产品通过汽渡过江,易受气候、疫情等因素影响。作为上海企业,每天因技术沟通、业务洽谈等事宜往返上海有几十人次,因苏通大桥流量大,在途时间难以掌控。海太过江通道“截弯取直”,使得厂区到上海的跨江距离减少40公里,企业物流成本节约20%,管理成本能下降25%。

“一江之隔”变成“一隧之遥”,促进生产要素流动,带动产业、创新、人才等领域全方位跨江联动、深度融合……一幅加快跨江融合发展、区域协调发展的美好图景正徐徐展开。

本报记者朱蓓宁 彭军君



未来的海太过江通道从这里起步。记者朱昊晨