

作为世界桥梁史上的里程碑工程,苏通大桥为长三角一体化进程提供了新动能——

# 一桥飞架,开启“南通好通”伟大征程

## 采访手记

### 任督二脉自此通

曾几何时,一江浩渺的水,阻隔了两岸春色;一阙《忆江南》的词,让南通人惆怅无限。虽身处海之头、江之尾,坐拥滨江临海、三水交汇的区位优势,南通却只能望洋兴叹——恰恰是一条长江阻断了它前进的步伐。

世纪之初,以苏通大桥建设为契机,南通人孜孜以求、不懈奋斗,先后实现了大桥大港的历史性突破,长期处于我国交通版图“神经末梢”的南通终于由“难通”一跃成为区域性交通枢纽。人物其行,货畅其流,曾经的“江南江北”变成了如今的“桥南桥北”。

交通的巨变不仅带动了经济社会的跨越发展,它还改变了这座城市人们的气质,更为这座城市注入了强劲的生命意象。

曾经,在苏南、上海人的语境里,南通人被称为“江北人”,而今天,这样的刺耳声音正在消失。更多时候,他们会约上三五好友,来圆陀角揽三水交汇、迎第一缕晨光;去滨江景区看落日余晖,江豚逐浪;登狼山远眺,体味王安石“遨游半在江湖里,始觉今朝眼界开”的激情与豪迈。

从毗邻而居到同城发展,这样的双向奔赴无疑是令人欣喜的。

抢抓长江经济带、长三角一体化战略机遇,共建长江口产业创新协同区,拓宽新质生产力发展空间,打造全省高质量发展重要增长极,“南通好通”“左右逢源”优势正在得到放大,一个四通八达的南通未来可期。

行板如歌



扫码看视频

#### ●2000年5月15日

市委、市政府作出全面启动新区建设的决定。南通以新城区建设全面启动为标志,加快城市现代化进程。

#### ●2001年9月7日

南通狼山港区三期工程集装箱泊位和通用泊位两大项目获准建设。

#### ●2002年12月1日

狼山风景区及濠河风景区国家AAAA级旅游区创建工作通过验收。

#### ●2003年

南通首次实现“地区生产总值超千亿元、财政收入超百亿元”的“双超”新目标,经济社会进入跨越发展的起飞阶段。

#### ●2004年3月22日

市委、市政府建立南通市“五城同创”指挥部,推进以创建全国文明城市为龙头的国家卫生城市、国家环保模范城市、国家园林城市和国家历史文化名城“五城同创”工作。

#### ●2006年12月

南通港口吞吐量达1.0026亿吨,南通港成为全国沿海第十个、长江第二个亿吨大港,提前实现交通部规划目标。

#### ●2007年11月30日

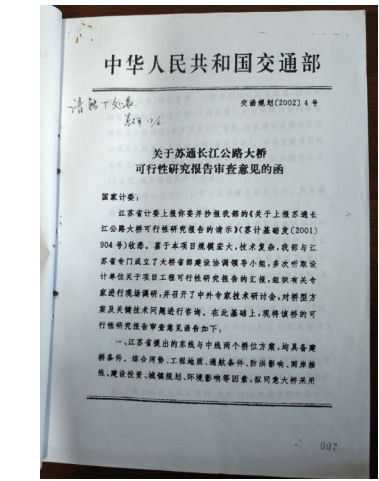
洋口港总体规划获部、省批准,洋口港开发揭开了项目推进与港口建设齐头并进的新篇章。

#### ●2008年8月12日

南通籍体育健儿在北京奥运会上创下“一日三金”的佳绩,南通市人大常委会于8月27日通过决议,将每年的8月12日确定为“南通体育日”。

二〇〇七年六月十八日,苏通大桥合龙。

本版摄影:许丛军 杨大业



二〇〇二年,交通部给国家计委《关于苏通长江公路大桥可行性研究报告审查意见的函》。



2002年10月30日,苏通大桥奠基仪式举行。



2003年6月27日,苏通大桥主桥建设开工。



2005年5月11日,苏通大桥北主塔墩承台浇筑完成。



### 横空出世,巍然矗立百年丰碑

历史注定会记住那一天,公元2007年6月18日。当天上午,苏通大桥胜利合龙,它标志着在万里长江入海口,中国人用自己的汗水和智慧创造的人类桥梁建设史上的四项纪录诞生。苏通大桥主桥墩基础由131根长约120米、直径达2.5米至28米的群桩组成,这是当时世界规模最大、入土最深的群桩基础;南北主桥塔高300.4米,是当时世界桥塔的第一高度;主跨径1088米,刷新了当时世界斜拉桥最大跨径纪录;大桥两侧最长的斜拉索达577米,它使日本人保持多年的世界纪录成为永远的历史。

这四项世界第一,使苏通大桥得享“世界第一斜拉桥”的美誉,更使它成为中国乃至世界桥梁建设史上的丰碑。

这座丰碑记载着中国由世界桥梁大国迈向世界桥梁强国的足迹,在中华民族走向伟大复兴的历史时刻,它已经成为凝聚国人奋发图强精神的典范和体现中国人自主创新能力的旗帜。苏通大桥圆了南通人的百年梦,更圆了中华儿女的强国梦,它无疑是中国人递出的一张令整个世界都为之震撼的“名片”。

巍峨高耸的主桥塔,犹如巨人钢铁般的臂膀,挽起片片白云,衬托着海阔天空的壮丽;背负沃野千里的田畴,遥望苍茫的大海,它闪烁着银光的根根斜拉索组合成一台举世无双的竖琴,弹奏着山鸣谷应的乐章。

一桥飞架南北,牵引着包括南通在内的苏中苏北融入苏南、接轨上海,苏通大桥以其恢宏的气势为长三角核心板块的聚合构筑起了一道便捷的长廊,长三角吸纳凝聚和召唤辐射的能力由此增强,长三角纵横捭阖的发展大势由此形成。

天堑变通途,中国沿海如明珠般的座城市从此贯穿、相连,苏通大桥的通车为长三角乃至中国的经济格局带来了翻天覆地的变化,长三角地区成为中国新一轮发展中具有带动势能的旗舰,而身处长三角洲头和太平洋西海岸黄金走廊上的南通,经济社会发展也由此跃上了新的台阶。

吞长江,连吴越,苏通大桥与五山托拱、江海环抱的城市风光相呼应,把南通对外联系的纽带伸向了苏南、伸向了上海、伸向了全国、伸向了世界。

### 天堑宏图,推进南通跨越发展

弹指一挥间,苏通大桥自2008年6月正式通车,至今已已是16年过去,而这16年恰恰是南通经济社会取得快速、高质量发展的历史时期。通车当年,南通GDP仅2000多亿元;2020年突破万亿元大关;去年,达到1.18万亿,位列全国第23位、地级



苏通大桥。

市第5位。在此期间,南通的城市化率也提升了约20个百分点。

毫无疑问,在取得如此辉煌成就的过程中,苏通大桥功不可没。

据介绍,从开通之日到现在,苏通大桥总计车流量已超过4.12亿辆次。目前,日均车流量10万辆次,最高曾达到16万辆次,远远超过了当初最高8万辆次的设计日流量。其中,每天通过的本地车辆占了四成,货车超过一半,这从一个侧面反映了苏通大桥对于我市经济发展拉动作用之大。

苏通大桥的开通突破了长江东部南北区域融合的交通瓶颈,推动了长三角综合交通一体化发展的进程。同时,它对于完善中国国家干线公路网、促进区域均衡发展和沿江整体开发、缓

解过江交通压力等都具有十分重要的意义。

近年来,国家提出了长三角一体化、长江经济带建设等一系列战略,我省则提出了沿海开发和建设江苏新出海口等战略。在这些战略的实施过程中,作为长三角地区的重要交通枢纽,苏通大桥无疑提供了重要支撑。

市交通局副局长曹晓见认为,苏通大桥的建成,从根本上提升了南通的区位优势,奠定了南通交通枢纽的地位,使南通真正融入了上海经济区的核心圈,并对南通产业结构的调整、经济结构的优化、科技水平的提高、人才资源的聚集、后续竞争力的增强,以及人们思想观念的变革都产生了积极的影响。

更为重要的是,作为控制性、战略性交通基础设施,苏通大桥的建成通车开启了我市大力度、快速度建设过江通道的热潮,

推动了南通在全国沿海沿江综合交通网络中的重塑步伐。

其后,崇启大桥、沪苏通长江公铁大桥又相继建成。我市公路总里程达到1.75万公里,其中,高速公路488公里。铁路形成了“两横两纵”格局,内河航道里程达到3207公里,南通港建成5万吨级以上泊位36个,兴东机场去年旅客吞吐量达366万人次,从而形成了公、铁、水、空综合立体交通体系。

### 八龙过江,打造综合交通枢纽

南通交通实现跨越式发展,集中体现在跨江融合上。近年来,我市立足自身区位特点,依托长三角一体化国家战略,将过江通道建设作为重中之重,创造性地提出了“八龙过江”的构想。

所谓“八龙过江”,即在南通166公里长江岸线上,共有8条过江通道被列入国家《长江干线过江通道布局规划》。其中,除苏通大桥、崇启大桥、沪苏通长江公铁大桥已建成外,2022年起,我市又陆续开工建设张靖皋长江大桥、海太公铁过江通道、通沪通道(即北沿江高铁过江通道)3条通道,苏通第二过江通道争取开工,崇海通道正在深化前期研究。

据介绍,“八龙过江”格局形成后,长江南通段平均每20公里就有一座过江通道。交通格局的重塑,将为南通带来前所未有的区位红利,真正实现与上海、苏南的交通一体化、生活同城化。在“八龙过江”基础上,我市还将积极推进临永通道、沪崇启城际铁路等项目的研究,从而进一步完善过江通道体系。

与此同时,南通还将积极共建“轨道上的长三角”。随着沪苏通铁路、盐通高铁,以及城市轨道交通1、2号线的先后建成,南通大踏步迈入了“动车时代”“高铁时代”“地铁时代”,成为国家沿海铁路大通道上承南启北的重要节点。未来几年,通苏嘉甬高铁、北沿江高铁等项目将建成通车,届时,南通到苏州只需20多分钟,到上海只需40分钟,并实现2小时通达上海大都市圈所有城市、3小时联通整个长三角的目标。

目前,南通高速公路总里程位居全省第三。在此基础上,今年还将推动沪陕高速扩容、绕城高速、洋通高速二期的建设,并加快构建“一环接苏南、二环连浦西、三环通浦东”的“三环七射”高速公路网。近年来,我市沿江通海港区集装箱吞吐量快速增长,沿海吕四起步港区集装箱码头建成,江海河、公铁水多式联运集疏运体系得到完善,作为上海国际航空枢纽的重要组成部分,南通新机场的规划建设步伐也正在加快推进。

在可以预见的未来,南通将聚力建设畅联全国、通达世界的现代综合交通枢纽,把“交通流量”转变成“发展增量”,以交通大发展推动城市能级大提升,使南通成为空间更广、潜力更大的“北上海”“新苏南”。

## 2000年—2009年 南通大事记

本系列报道由南通日报社联合推出  
南通市档案馆