

# 适应长江三角洲区域经济一体化发展的江苏公路交通

陈小桐，缪玉玲，凌跃初，朱晓磊

（江苏省公路学会）

长江三角洲地区是由上海、浙江（杭州、宁波、湖州、嘉兴、绍兴、舟山六市）和江苏（南京、镇江、扬州、泰州、常州、无锡、苏州、南通八市既沿江地区）的 15 个城市所组成的城市带。这一区域位于我国沿海开放城市带和沿江产业密集带的结合部，具有得天独厚的区位条件，是我国最具活力与竞争力的经济区域之一。作为长三角“北翼”的江苏省一直在为加快该地区经济一体化发展，而不断完善交通网络，并取得了一定成果；为进一步适应经济一体化发展和构筑区域一体化交通体系，江苏交通仍将进行不懈努力。

## 1 江苏省及沿江地区社会经济概况

区位优势明显，水、陆交通发达。江苏位于我国东部沿海中心，地处长江、淮河下游，东濒黄海，西连安徽，北接山东，南与浙江和上海毗邻；全省土地面积 10.26 万 km<sup>2</sup>，平原面积 7.06 万 km<sup>2</sup>，水网密布、河流湖泊众多，这也使得江苏兼具水、陆交通之优势。处于我国“T”字型生产力布局的结合部（见图 1）。从产业布局看，江苏处于我国沿江和沿海“T”字型生产力的结合部，与南部、北部、西部的各大经济区有着密切的经济联系。位于长三角“之”字型产业布局带“北翼”（见图 2）。从长三角总体格局看，经济、产业布局呈现以南京、上海、杭州、宁波为端点和折点的“之”字型，并逐渐形成上海至南通、上海至宁波两条次级发展轴。



图 1 我国生产力布局图

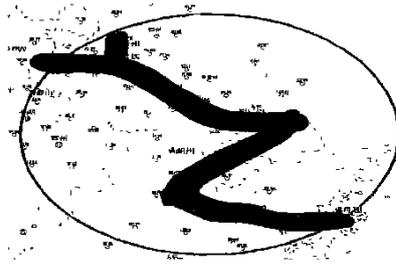


图 2 长三角产业布局图

沿江地区社会经济概况。沿江地区是指拥有长江岸线的南京、无锡、常州、苏州、南通、扬州、镇江、泰州八市及所辖县(市、区)。这一区域是江苏社会经济发展的精华地区(详情见表 1),已经并将继续成为支撑其率先发展的核心地域。

表 1 2002 年沿江地区主要经济指标表

指标	单位	江苏省	沿江地区	所占比例
人口	万人	7354.9	3914.7	53.2%
面积	km <sup>2</sup>	102600	48383	47.2%
国内生产总值	亿元	10636.3	8168.7	76.8%
人均国内生产总值	元/人	14410	20678	143.5%

## 2 江苏公路交通概况

### 2.1 江苏公路交通现状

截止 2002 年底,江苏公路总里程达到 60141km,高速公路累计已达到 1703km,密度为 1.66km/百 km<sup>2</sup>。公路技术等级不断提高(见图 3):一级公路 3086km,二级公路 10637km,三级、四级公路 34533km,等外公路 10182km。公路行政等级结构进一步完善(见图 4):国、省道里程 9820km,县道 10842km,乡道 38583km。

江苏公路的技术等级划分

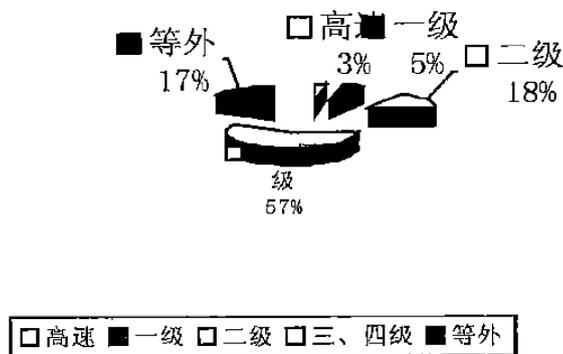


图 3 江苏公路技术等级图

江苏公路的行政等级划分

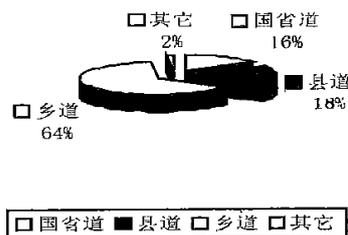


图 4 江苏公路行政等级图

## 2.2 江苏高速公路建设与规划情况

第一轮（“四纵四横四联”）高速公路网规划建设情况。江苏省第一轮高速公路网规划大致经历了三个阶段：一是沪宁高速公路的前期研究，这是江苏高速公路网规划的预备阶段；二是江苏省干线公路网规划，这是江苏省高速公路网规划的起步阶段，1990 年编制了《1991-2020 年江苏省干线公路网建设规划》，在此基础上进行梳理，为开展全省高速公路网规划奠定了基础；三是第一轮高速公路网规划，在初步形成“四纵四横四联”高速公路网总体布局构想的基础上，组织编制了《江苏省高速公路网规划研究》和《江苏省南北公路通道规划研究报告》，提出了建设“四纵四横四联”：

“纵一”：汾水-连云港-南通-吴江

“纵二”：新沂-淮安-江都-靖江-无锡

“纵三”：连云港-淮安-南京-马鞍山

“纵四”：徐州-南京-宜兴

“横一”：徐州-连云港

“横二”：徐州-宿迁-淮安-盐城

“横三”：南京-南通-启东

“横四”：南京-上海

“联一”：盐城-清江

“联二”：扬州-溧阳

“联三”：南京-常州-太仓

“联四”：无锡-宜兴

十二条主骨架高速公路和 5 座过江通道（江阴大桥、南京二桥、三桥、润扬大桥、苏通大桥）的明确目标，高速公路规划总里程约 3500km, 从而确定了江苏省高速公路网的布局框架，并延续至今（全省高速公路建设规划情况见图 5）。

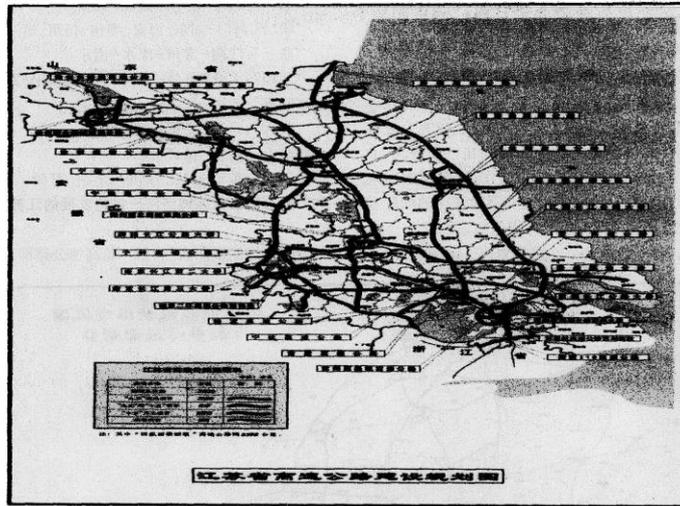


图 5 江苏省高速公路建设规划图

目前，“四纵四横四联”高速公路网中，“纵二”、“纵三”、“横一”、“横三”、“横四”、“联一”和 5 座过江通道中江阴大桥、南京二桥已经建成通车或基本建成了纵 I：“纵四”、“横二”、“联三”部分路段已经建成，其他路段正加紧建设，“联二”、“联四”在加快建设，截止 2002 年底，全省高速公路通车里程已达 1703km。这些高速公路的通车，极大地缓解了江苏尤其是沿江地区的交通压力，密切了苏北、苏中与苏南的联系，沟通了与上海的联系，为江苏进一步适应长三角经济一体化发展奠定了坚实的交通基础。

按照目前的建设速度，预计到“十五”期末（提前 5-10 年完成第一轮规划建设目标），江苏省“四纵四横四联”高速公路网除个别路段外，总体基本建设完毕，形成比较完备的网络体系。因此，有必要进行第二轮规划。

当前高速公路网规划情况。第一轮高速公路网规划和建设极大地缓解了江苏境内外的交通状况。但是路网的覆盖性和通达性有待不断提高，路网布局有待进一步优化，通道型高速公路容量明显不足，与周边省市尤其是上海、浙江的联系有待进一步加强，另外，由于江苏经济发展迅速，现有路网的适应性比预期较好，第一轮高速公路规划的目标将提前 5-10 年完成，在此背景下，开展了新一轮高速公路网规划。

新一轮规划的重点是在原高速公路网规划的基础上，密切结合区域经济一体化、城市化、城镇体系调整等外部环境对高速公路布局的新要求，充分发掘江苏省区域发展潜力，不断增强江苏省在长三角乃至全国的竞争力，实现江苏高速公路现代化，使之与江苏在全国及长三角地区的通道地位相适应，以充分发挥江苏在沿江、沿海区域枢纽的作用和在以上海为“龙头”的长三角经济一体化发展中的作用，分层次对现有路网进行全面的梳理和检验，并针对现存的问题和不足，对现有高速公路网络进行优化和完善。

目前，新一轮高速公路网规划仍在研究之中，初步布局方案已经完成，等待讨论完善，如图 6 所示是研究机构的一个初步设想，按照这一设想，两轮高速公路规划融合可以归纳为“四纵六横八联”（包括城市环线：徐州西环、盐城北环、南京东南环和苏州西北环）：

“纵一”：赣榆-连云港-南通-吴江

---

“纵二”：新沂-淮安-扬州-镇江-常州-宜兴

“纵三”：连云港-淮安-南京

“纵四”：徐州-南京-宜兴

“横一”：徐州-连云港

“横二”：丰县-徐州-宿迁-淮安-盐城-大丰

“横三”：南京-南通-启东

“横四”：南京-镇江-常州-江阴-太仓

“横五”：南京-句容-丹阳-常州-无锡-苏州-昆山

“横六”：沪苏浙皖高速公路

“联一”：宿迁-沭阳-盐城-无锡

“联二”：海门-如东-海安-泰州-扬州-镇江-溧阳

“联三”：江阴-常州-溧水-南京

“联四”：太仓-苏州-无锡-宜兴+ 溧阳-高淳

“联五”：南通-张家港-无锡

“联六”：泰州-扬州-常州

“联七”：南京-禄口机场-高淳

“联八”：东台-兴化-高邮-金湖+ 于胎

### 3 适应长三角区域经济一体化发展的江苏公路交通

在“四纵四横四联”和新一轮高速公路网规划的基础上，建设适应长三角区域经济一体化发展的江苏公路交通，把苏沪浙连为一体，实现“同城效应”，是江苏交通的任务和责任之所在。

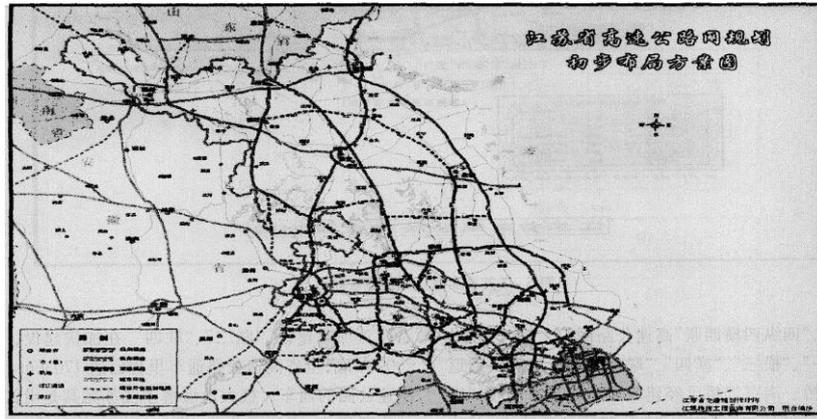


图 6 江苏省高速公路网规划图

### 3.1 沿江地区公路交通现状

继江阴大桥、南京二桥陆续建成后，润扬大桥、苏通大桥、南京三桥正在加紧建设，密切了江南、江北的联系；

宁通高速公路串起了苏中的扬州、泰州和南通；

沪宁高速公路把苏南 5 市与上海紧密相连；

苏嘉杭和即将建成的宁杭高速公路将进一步密切与杭州乃至浙江的联系。

总体上看，沿江地区的公路交通网络已经初步形成，公路里程不断增加，技术等级进一步提高（详情见表 2、3、4）。

表 2 2002 年沿江地区公路过江设施表

南京区段	镇扬区段	常泰区段	苏通区段
1. 南京长江大桥	1. 镇扬汽渡	1. 江阴大桥	1. 通沙汽渡
2. 南京长江二桥	2. 大港汽渡	2. 七圩汽渡	2. 通常汽渡
3. 板桥汽渡	3. 扬中汽渡	3. 利港汽渡	3. 海太汽渡
4. 龙袍汽渡		4. 黄田港汽渡	4. 崇海汽渡
		5. 韭菜港汽渡	

表 3 2002 年沿江地区公路行政等级里程表 (km)

类别	全省	沿江地区	所占比例
国道	3147	1572	49.95%
省道	6673	3756	56.29%
县道	10842	6584	60.73%
乡道	38583	21092	54.67%
专用	896	309	34.49%
合计	60141	33313	55.39%

表 4 2002 年沿江地区公路技术等级里程表 (km)

等级	全省	沿江地区	所占比例
高速	1703	1001	58.78%
一级	3086	1776	57.55%
二级	10637	6112	57.46%
三级	9545	5443	57.02%
四级	24988	11890	47.58%
等外	10182	7091	69.64%
合计	60141	33313	55.39%

## 3.2 长三角区域经济一体化对沿江地区交通的需求和与之相适应的公路交通建设与规划

随着我国经济实力的不断增强和长三角经济一体化进程的加快,拥有雄厚的经济基础和优势竞争力的江苏及沿江地区,经济将不断发展。经济的发展,必将引起交通量的进一步扩大,根据客货运输量预测分析,2010年沿江地区全社会旅客运输量、周转量为15.2亿人,1318亿人km,年均增长率6.2%、7.4%;全社会货物运输量、周转量为8.2亿t、1593亿tkm,年均增长率4.8%、6.1%。到建党100周年,沿江地区全社会旅客运输量、周转量将达到23.2亿人、2029亿人km;全社会货物运输量、周转量达11.8亿t,25252亿tkm。经济一体化进程的加速和交通量的扩大要求有与之相适应的基础设施作保障,因此,加快沿江地区交通基础设施尤其是公路交通的规划建设(2003-2010年沿江公路重大建设项目详见表5),主动融入长三角一体化交通体系,加强与上海和浙江的交通联系,是江苏公路交通发展的首要任务。

### 3.2.1 进一步加快过江通道建设

在已有通道基础上,加快润扬大桥、苏通大桥和南京三桥的建设进度,同时抓紧进行崇海(崇明-海门)、崇启(崇明-启东)、泰州过江通道的前期研究,并争取尽快把其他过江通道的研究与建设摆上议事日程,让长江天堑成通途。

### 3.2.2 加快沿江高等级路网建设

在长江南岸:沪宁高速公路,今年三季度将全面进行拓宽改造,G312改造在加紧前期工作;沿江高速公路将于明年建成;在长江北岸:通启高速公路正在加紧建设,江北沿江高等级公路的前期工作正在开展。这些横向的沿江高等级公路与纵向的连盐通、宁靖盐、宁连、宁淮、苏嘉杭、锡宜等高速公路一起,构成四通八达的高等级公路网。为构建快速化、网络化的沿江交通框架,加快南北区域的融合开辟了快速通道,同时也加强了与上海和浙江的高速对接。

### 3.2.3 加强路网的连接和配套

在加快沿江路网建设的同时,重点解决好过江通道和高等级公路之间的连接和配套:

建设宁杭高速公路,并通过南京二桥与宁连,宁通高速公路相接;

建设扬深高速公路,经润扬大桥北与宁通高速公路南与宁杭高速公路和沪宁高速公路相连;

---

建设太仓-深水、锡宜高速公路，连接宁杭、沪宁，并经过苏通大桥与连盐通高速公路连接；

建设南京三桥，进一步强化南京作为沿江地区交通枢纽的地位，提高南京对外特别是沿江北岸地区的交通能力；

同时，建设南京-常州、沪苏浙、苏州绕城东南段及至上海郊区环线、南京绕城、苏州绕城东北段及至太仓港区公路、常州西绕城、扬州西北绕城、沪宁南部快速通道。

### 3.2.4 加快与上海、浙江的交通对接和出省通道建设

加强与周边省市尤其是上海和浙江的对接，把出省快速通道建设纳入到长三角的路网规划。目前，全省规划的10条出省高速通道（宁沪、宁蚌、宁合、宁芜、宁杭、宁马、苏嘉杭、京沪、连徐、沪苏浙）已打通6条，与周边的沪、浙、皖、鲁诸省市都实现了高速对接；

以南京为核心，形成宁通、宁淮2条省内通道和宁沪、宁蚌、宁合、宁芜、宁杭、宁马6条出省放射状通道，每一条放射状公路通道都有一条以上的高速公路和一条以上的二级以上开放式通道，进一步密切了与安徽、上海和浙江的对接；

以苏、锡、常为核心，依托上海都市圈，形成由沪宁、沿江、苏嘉杭、锡宜四大通道组成的“井”型放射状公路通道，而且每一通道上都有高速公路和二级以上开放式道路，直通上海和杭州。

针对长江三角洲区域的经济、产业及路网布局呈现的以南京、上海、杭州、宁波为端点和折点的“之”字型和都市圈布局，我省在新一轮高速公路网布局上充分考虑：沪宁杭三个重要节点的连接，以上海为中心的对外辐射，区域总体的对外辐射，区域内15个节点城市的合理连接，区域内江苏县级节点与上海、浙江的联系，都市圈核心层内县级节点与中心城市的联系。设想开辟（详见图7和表6）：

◇沪宁南部快速通道

◇沿江高速公路二期（太仓-上海）

◇苏州西南绕城及至上海郊区环线

◇苏嘉杭高速公路东通道

◇南京至高淳高速公路

◇南京二环

◇无锡-太仓高速公路

◇如东-海门高速公路

◇苏昆太高速公路

表 5 2003-2010 年沿江公路重大建设项目一览表 (km)

序号	项目名称	经由地	里程	技术标准
1	南京至常州高速公路	溧水-金坛-常州	89	高速公路
2	镇江至溧阳高速公路	丹徒-金坛-溧阳	68	高速公路
3	宁杭高速公路南京至溧水段	南京-溧水	40	高速公路
4	沪苏浙高速公路江苏段	吴江	50	高速公路
5	苏州绕城东南段及至上海郊区环线	苏州吴中-上海	40	高速公路
6	沪蓉国道主干线南京绕城高速公路	南京	33	高速公路
7	苏州绕城东北段及至太仓港区公路	苏州西北环太仓	76	高速公路
8	常州西绕城高速公路	常州	35	高速公路
9	扬州西北绕城高速公路东延	扬州-泰州-海安	100	高速公路
10	沪(崇)苏公路越江通道	南通-崇明-上海	29	高速公路
11	苏锡常南部快速通道	常州-苏州	65	高速公路
12	南京绕城高速公路东南段	南京	47	高速公路
13	沪宁高速公路江苏段扩建工程	南京-上海	260	高速公路
14	G312 改造工程	南京-镇江-常州-无锡-苏州	280	一级公路
15	江北沿江高等级公路	南京-扬州-泰州-南通-启东	390	一级公路
16	S338 改造工程			一级公路

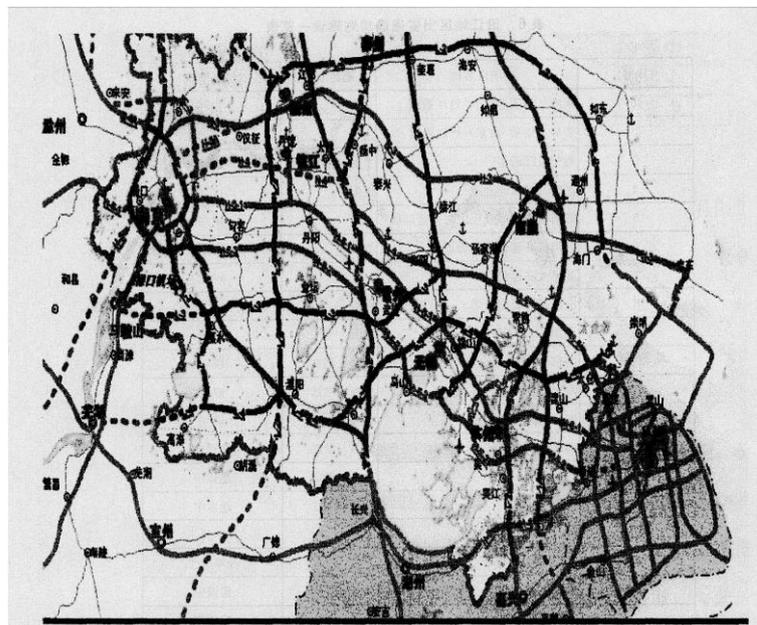


图 7 沿江地区出省通道规划图

表6 沿江地区出省通道规划建设一览表

序号	项目名称	通达省市	进展情况
1	崇海（崇明-海门）过江通道	上海	规划
2	崇启（崇明-启东）过江通道	上海	规划
3	泰州过江通道	上海、浙江	规划
4	沪宁南部快速通道	上海	规划
5	苏南西南绕城及至上海郊区环线	上海	规划
6	苏嘉杭高速公路东通道	浙江	规划
7	苏昆太高速公路		规划
8	沿江高速公路二期	上海	规划
9	无锡-太仓高速公路	上海	规划
10	南京-高淳高速公路	上海、浙江	规划
11	南京二环高速公路	上海、浙江	规划
12	如东-海门高速公路	上海	规划
13	南京三桥	上海、浙江	建设中
14	润扬大桥	上海、浙江	建设中
15	苏通大桥	上海、浙江	建设中
16	沪宁高速公路（扩建）	上海	今年开工
17	G312 改造工程	上海	今年开工
18	沿江高速公路	上海	建设中
19	锡宜高速公路	浙江	建设中
20	连盐通高速公路	上海、浙江	建设中
21	宁杭高速公路	浙江	建设中
22	沪苏浙高速公路	上海、浙江	建设中
23	扬深高速公路	浙江	建设中

#### 4 对长三角公路交通发展的几点建议

长江三角洲地区同处太湖流域，是一个相对完整和独立的区域经济单元；但由于长三角地区行政区划的分割，存在着各种体制和机制方面的问题，经济社会发展战略和规划各自独立，自成一体；交通基础设施建设，缺乏统一规划、整体布局，阻碍了长三角经济一体化的进程。为进一步适应长三角经济一体化的发展和构筑一体化的长三角公路交通体系，建议如下：

一是密切合作，做好区域内公路交通基础设施项目规划、建设的衔接与协调，努力构筑长三角一体化公路交通体系。为进一步适应长江三角洲经济一体化发展，江苏主动将公路交通纳入到长三角区域内开展规划建设，充分考虑到与上海、浙江的衔接（比如沪苏浙、沪崇苏等项目的规划建设），并积极进行协调相关问题，努力打通出省快速通道。为此，建议上海、浙江两省市在规划时，也能加强这方面的衔接、协调工作，争取早日实现长江三角洲区域公路交通一体化。

二是整合区域内交通资源，实施优势互补，联合发展，建设长三角区域综合交通运输体系。实现区域经济一体化和构建区域综合交通运输体系，必须打破行政壁垒，整合各种资源，搞好整体规划，实施联合开发。建议三省市加强区域内公路、航道、港口等交通基础设施项目规划、建设的协调与衔接，推进区域大交通体系规划，建立由公路、铁路、水运、民航、管道和快速轨道等构成的综合运输体系，并根据综合运输思想，解决好各种运输方式的有机衔接、分工协作和协调发展，建设完善的特大城市、

---

大中城市和中小城市之间的现代化交通运输网络。

三是发挥论坛作用，积极为长三角一体化发展献计献策，发挥行业协会的独特作用。论坛的形式相对灵活，内容涵盖的比较全面，学术交流和研究探讨的氛围较浓，能够为长三角地区的发展贡献聪明才智。建议以后适当的时候继续举办类似的论坛或研讨会，邀请国内外专家学者和三省市党委、政府和行业主管部门的领导参加，就加快长江三角洲区域经济一体化开展研讨，为进一步加快长三角地区经济一体化发展，积极建言献策，发表真知灼见。

日新月异的大交通，正在为江苏这个“长三角”北翼打造腾飞的新跑道。在未来的发展中，江苏将与上海、浙江真诚合作，合力推进以上海为龙头的长三角经济社会向着更加协调、更有效率、更具国际竞争力的一体化方向发展，为长三角地区实现交通一体化和共同率先基本实现现代化而携手奋进！