



建国50年来,江苏的交通基础设施建设经过了恢复、发展和快速发展两个时期,特别是“八五”以来,交通基础设施建设突飞猛进,不仅数量迅速增长,而且等级、质量全面提高,实现了质的飞跃。其主要标志是沪宁高速公路等六大重点工程的先后建成投入使用,使全省交通基础建设进入了一个新的发展阶段。

旧中国留给江苏的公路设施数量极少,且残破不堪。1949年江苏公路通车里程仅2781公里,且每平方公里只有公路2.7公里。从1950年起,全省用了三年多时间抢修公路、恢复通车。至1953年,公路建设进入了发展阶段。1958年,全省一年新修公路1300余公里。1962年以后,全省公路建设开始以提高质量为主,着重发展苏北地区公路,使历史上形成的南密北疏、质量南好北次的公路状况开始改变。在“文化大革命”期间,公路的建设与养护出现较大曲折,但由于公路系统广大职工坚持生产,在此期间公路里程仍有所增长。七十年代后期,江苏公路建设又一次出现大的发展。到1978年底,全省公路通车里程已达17721公里,比1949年增长537.21%。全省1640个公社(乡)和县属镇通了公路,占乡镇总数的79.5%。1979年以后,在新建公路,改善老路,解决主要城市进出口道路及公路科学研究等方面取得较大进展。新修了徐州到连云港、沭阳到陈家港、淮阴到六垛、南京到徐州、兴化到盐城等干线公路,在全省公路网中起到骨架作用。特别值得一提的是,1976年11月,江苏开始修建第一条一级公路——宁(南京)扬(扬州)公路宁六(六合)段。这条公路全长27.7公里,历时5年,1981年11月正式通车。这条公路建设成功,开阔了人们的思想眼界,为进一步建设高等级公路积累了经验。到1990年,全省公路总里程达24772公里,其中一级公路252公里,为建国初期的8.9倍,基本形成了干支相连,四通八达的公路网。

在加快公路基础设施建设的同时,航道设施大

大改善。解放前,江苏的丰富水资源没有得到很好利用,全省航道10805公里,因缺乏管养,淤积堵塞,严重制约了水运事业的发展。解放后,各级水利与交通部门,遵照“统一规划,综合治理,分期建设”的方针,对河道有计划地进行了大规模整治,疏浚旧河道,开发新水系,渠化航道,兴办水利、航运设施,并加以综合利用。在苏北,通过治淮工程、导沂整沭、增辟入海河渠,扩大入江水道,建设南水北调枢纽,使苏北大运河、通扬运河、通榆运河、苏北灌溉总渠等河道经纬交织,构成了较好的航道和输水系统。苏南太湖区域的河网,经分级规划,调整布局,疏浚整治,与江南运河衔接,和大小湖荡串联,使江苏航运更加四通八达。在国家交通部和江苏省政府的领导下,先后两次对江苏境内的京杭大运河进行了大规模整治。第一次整治从1958年10月开始,工段由徐州蔺家坝到扬州都天庙,全长404公里,工期历时三年,通过整治使通航能力大大提高。八十年代中期实施的第二次整治工程,进一步疏浚了航道,建造了8座复线船闸,使航道基本达到二级标准,可通航2000吨级船舶。同时,我省对苏南段也进行了重点治理,新建了谏壁船闸,并对锡澄运河、苏南运河苏州、无锡、常州三个市区段进行了初步改造,对部分航道也进行了疏浚、护坡。通过整治与建设,到1990年,全省航道总里程达到了23653公里,平均每平方公里有航道23.05公里,比1949年增加了一倍多,基本形成了以长江、运河两大动脉纵横贯通,江河湖海干支辐射的航运网。尤其是对境内京杭大运河的整治,对北煤南运、南水北调、沿河城乡建设和工农业发展发挥了重大作用。

“八五”以来,尤其是邓小平同志视察南方发表重要谈话和党的十四大以来,江苏的交通基础设施建设进入了一个构筑高等级、现代化公路主骨架、水运主通道、港站主枢纽的发展新阶段,成为我省交通建设史上投入最多、规模最大、成效最显著的时期。

一是公路建设突飞猛进。1992年,省委、省政府从江苏经济发展全局和策应浦东开发、开放的战略高度出发,首先作出了加快建设沪宁高速公路的重大决策,从而拉开了江苏公路建设加速发展的序幕。根据全国改革开放的新形势和江苏较好的经济基础,省委、省政府先后三次调整部署,制定了“凡是有利于加快沪宁高速公路建设的办法都可以用,凡是不利于高速公路建设的办法都可以不执行”的特殊政策,为工程建设创造了良好的外部环境。1996年9月,沪宁高速公路这一“腾飞之路”建成通车,实现了江苏高速公路“零”的突破,对全省经济的发展产生了巨大的推动作用。据测算,沪宁高速公路的开通,使沿线五市1997年GDP增长了1.6个百分点,净增国内生产总值52亿元。而且随着沪宁高速公路的投入使用,一种新兴的运输方式——高速公路快速汽车运输也由此应运而生,且在激烈的交通市场竞争中日渐显示旺盛的生命力和强大的竞争力。

在加快建设沪宁高速公路的同时,省委、省政府不失时机地又作出加快宁连、宁通一级公路、江阴长江公路大桥、南京新机场高速公路和苏南路网改造工程建设的重大决策。1996年底,宁连、宁通一级公路的建成通车,加之宁徐、宁盐公路和204国道南通至盐城段的建成,进一步缩短了苏北各市与省会南京的时空距离,为苏北地区脱贫致富、奔小康创造了良好的交通环境。南京机场高速公路的建成通车,又使我国的高速公路建设提高到了一个新水平。苏南路网的改造完成,使江苏经济最发达区域的内部通过能力成倍提高。1998年,省委、省政府审时度势,作出了“奋战五年,决战苏北,实现全省高速公路联网畅通”的重大决策,锡澄、广靖、沂淮、淮江、宁宿徐、宁靖盐、连徐、汾灌等八条高速公路随之相继开工建设,在江苏大地上打响了高速公路建设的“淮海战役”。同时,为进一步提高过江通道能力,江阴长江公路大桥、南京第二长江大桥等工程也相继开工建设。1991年至1998年的8年时间内,全省用于交通基础设施建设资金的总投入已超过600亿元。至1998年底,全省拥有公路27331公里,其中高速公路401公里,一级公路2190公里。此外,许多地方还根据本地区经济发展之所需,自筹资金兴建了一批地方公路重点工程,所有这些均有力地推动了经济的发展。

二是水运优势进一步得到发挥。“八五”期间,为加速江苏水运事业的发展,省委、省政府将苏南运河整治列入六大交通重点工程。通过全面整治,苏南运河这条年运量达1亿吨的古老母亲河重新焕发了青春。由此不仅大大改善了通航条件,而且兼顾到防洪、排涝、灌溉及水资源的开发利用,对改善运河沿线城镇建设,提高旅游、生态、环保效益都产生了重要作用。据专家评议:该工程是苏南运河历史上规模最大、标准最高、难度最大、效益最为显著的一次全面整治,其设计合理,质量优良,总体上达到国内领

先水平,可以作为全国内河航道建设的样板。此外,在此期间,全省还建成下坝船闸,高良涧复线船闸、九圩港船闸和沙集船闸,为沟通长江、太湖、淮河水系,提高通江入海能力起到了重要作用。

目前,省委、省政府决定,从现在起到2002年,继续把交通建设放在十分重要的位置,重点实施五大战略性工程。一是高速公路联网畅通工程。建成广靖、锡澄、淮江、沂淮、连徐、宁宿徐、宁靖盐、汾灌等高速公路和江阴长江公路大桥、南京长江第二大桥,建设镇江扬州长江公路大桥,力争开工建设苏通长江公路大桥,基本实现全省高速公路联网畅通的目标。二是干线公路网络化工程。完善苏南路网,改造苏北路网,改扩建一、二级公路,形成四通八达的二级以上干线公路网络。三是县乡村公路通达工程。铺筑县(市)到乡(镇)灰黑公路和修建乡(镇)到行政村砂石公路,到本世纪末实现县(市)到乡(镇)公路灰黑化和村村通公路或航道的目标;到2002年实现县乡公路网络化,沿江和有条件的地区通村公路灰黑化。四是京杭运河船闸扩容工程。增建京杭运河二、三线船闸5座,消除京杭运河江苏段船闸的“瓶颈”制约,实现全线通畅。五是港站枢纽开发工程。建成太仓港多用途和集装箱泊位,以及大丰港散杂货泊位,使上海国际航运中心江苏翼集装箱深水港和我省沿海港口空白带建设取得突破。加快沿江港口的改造与扩能,建设南京龙潭港区一期工程、镇江大港三期工程及连云港庙岭三期工程。扩建南京、徐州、连云港公路客货站场,基本建成路站有机衔接、站场合理配套的国家公路主枢纽。

## 欢迎订阅《国务院公报》

《国务院公报》是由国务院办公厅编辑出版的面向国内外公开发行的政府出版物,是刊载国家法律、法规和方针、政策的重要载体。《国务院公报》对于促进全国各级行政机关贯彻执行党的路线、方针、政策和国家的法律、法规,确保令行禁止、政令畅通,贯彻依法治国的基本方略,全面推进依法行政工作以及适应社会主义市场经济要求,转变政府职能、工作作风和工作作风,建设“廉洁、勤政、务实、高效”政府有着重要的指导作用。

根据国务院办公厅、省政府办公厅的要求,全省各级行政机关,企事业单位,农村有条件的村委会,城市街道居委会,大专院校及各级图书馆、文化站,都应积极做好《公报》的订阅和宣传工作,以满足各级行政机关、企事业单位工作人员和人民群众学习的需要。

《中华人民共和国国务院公报》国内统一刊号:CH11-1611/D,国际标准刊号:ISSN1004-3438。联系电话(010)66012399。