



示范区公交



本报记者 范洁

早晨6时50分,59岁的陈川芹准时赶到位于苏州吴江区的浦北路口公交站,坐上跨省公交线“示范区2路”,只坐了4站便到了上海东方绿舟站,无缝换乘上海地铁17号线去市区上班。“2002年我就去上海工作了,一晃已经21年,别看两个地方离得近,但以前只能坐私人大巴,从湖州发车,路程长、价格贵、乘

客多,经常是站一路,现在方便多了。”

陈川芹们“双城生活”的故事,每天都在上演。今年是长三角一体化发展上升为国家战略五周年,本报记者日前随“贯彻二十大联通长三角”长三角晚报(客户端)总编打卡江苏交通活动,实地感受“跨省出行”的“同城体验”。

跨省出行如“串门”

长三角主流媒体打卡江苏交通

1 打通断头路 一脚在上海,一脚在江苏

“看!一只脚在上海,另一只脚就在江苏!”连接上海青浦与苏州吴江的元荡路,桥中央一块圆形金属片上,一侧标着“苏”,一侧标着“沪”。这是2019年长三角一体化示范区成立后打通的首条省际“断头路”,将两地通行时间从40分钟缩短至5分钟。

吴江区汾湖代建公司副经理沈欢春是元荡路的筑路人,也是受益者。几年前,元荡湖两头的吴江汾湖高新区(黎里镇)与青浦金泽镇的居民还只能“望湖兴叹”,汾湖高新区企业密集,不少员工家住青浦,明明两地直线距离不到10公里,却要沿湖绕行一大圈,往来非常不便。“因为跨两个省级行政区,想要把这短短几公里的‘断头路’通起来,难!”

伴随长三角一体化发展上升为国家战略,苏沪两地交通部门共同研究打通这段省际“断头路”。沈欢春记忆犹新,吴江、青浦两地统一标准、统一设计,采用“委托代建、统一建设、联合审批”的模式,提高建设效率,打破行政区划的壁垒。2020年11月,4.5公里长的元荡路通车,如一条飞练横跨湖面,“绕行40分钟”变为“直行5分钟”。

跨省连通的还有公交线路。目前,长三角一体化示范区共启用了8条区域公交线路,其中5条线路在吴江境内始发,直达上海青浦和浙江嘉善,8条线路已累计发送旅客220万人次,三地居民从以往“跨天大巴出行”到如今“当天公交往返”。打通跨省出行“最后一公里”,不仅在示范区。截至2022年底,江苏省累计开通省际毗邻公交67条,占长三角总数的70%。

跨省路网、公共交通拉近了长三角城市间的距离,同城待遇则让“邻里串门”变为“自家进出”。去年10月,《推进长三角区域社会保障卡居民服务一卡通规定》施行,在交通出行、旅游观光、文化体验、社会保障、医疗卫生、金融服务等领域,实现一卡多用、跨省通用。目前,江苏省已发行加载交通出行功能社保卡超两千万张,持此卡的江苏居民可在长三角全部设区市刷卡乘车。

2 轨道长三角 “双向奔赴”串起最美江南

今年开春,南京文旅火爆出圈,“总要来趟南京吧”频上热搜。近日,“春日赏花专列”在S6号线宁句城际上线,走进以樱花、桃花、虞美人和郁金香图案装饰的车厢,仿若置身花海。满载春光的列车穿行轨道,载着乘客驰骋于双城的山光水色之间。

“现在,句容市到南京新街口只要58分钟,可以随时来南京购物旅游,对沿线的汤山猿人洞、汤山矿坑公园景点客流也有带动作用,最近日均客流都突破了5万人次。”宁句轨道交通公司总经理金大路介绍,作为江苏省内首条跨市域城际轨道线路,宁句城际一头接轨南京地铁2号线,一头与在建的沪宁沿江高铁(南沿江城际铁路)句容站无缝衔接。“开通至今,累计发送客运量约1448.87万乘次,句容段有85%的客流都是去往南京。”

“轨道上的长三角”越织越密,除了多条城际铁路,横跨省际的沪苏湖铁路、通苏嘉甬铁路正加速建设。通过梯笼爬上建设中的沪苏湖铁路高架,一道水泥“长龙”横卧湖面,蔚为壮观。

“沪苏湖铁路于2020年开工建设,目前线下工程已基本完成,我们全面加速推进工期,正在进行无砟轨道底座板施工,后续是道床的铺设,接着就要开始铺轨,2024年建成通车后,上海至湖州最快只要40分钟。”中铁十四局沪苏湖铁路项目部相关负责人介绍,这条铁路是连通上海、苏州、湖州等长三角重点城市的重要铁路运输通道,与沪杭高铁、宁杭高铁、湖杭高铁相连,构筑起长三角核心区城际快速铁路客运网络。

沪苏湖铁路沿线景点密布,既有太湖国家风景名胜区、淀山湖国家水利风景区等国家森林公园及震泽省级湿地公园,也有黎里、南浔等江南古镇,建成后一路穿越江南水乡,形成一条具有浓郁江南水乡特色的休闲旅游黄金线。

在长三角,高铁运营里程超过6600公里,覆盖三省一市95%的设区市。江苏与沪浙皖省际高铁接口达到9个,占长三角总量的75%。

3 航运一体化 将“出海口”搬到“家门口”

远洋轮踏浪而来,岸边吊机起落装卸,在太仓港四期码头上,双悬臂梁轨道吊正在两排集装箱卡车上空自动化作业,迅速完成集装箱吊装。

太仓港地处“江头海尾”,明代郑和七下西洋在此起锚,而今是长江经济带和21世纪海上丝绸之路交汇处,也是全国唯一享受海港待遇的内河港口。

“沪太两港,在全国率先实现通关一体化。”太仓港管委会发展局局长王敏勇介绍,通过与上海港合作,推进集装箱业务一体化、沪太同港化,打造上海国际航运中心重要北翼;通过与宁波舟山港合作,推进散杂货一体化;通过与省港和安徽等中上游港口合作,推进长江(内河)航运一体化。

将“出海口”搬到了“家门口”,发挥港口集聚优势,双向赋能成效显著。2022年“沪太通”业务完成计费箱量11万标箱,同比增长15%;沪太联动运输箱量完成150万标箱,同比增长31%;上海港东北亚空箱中心在太仓港设立分中心,直接受益企业超1000家。同时,以太仓港为蓝本的“联动接卸”模式,已经复制推广至长三角12个港口。

“利用太仓沪太通、太申快航,为苏南、浙北、上海、安徽等地客户提供‘陆改水’服务,既节约了时间,又降低了成本。”中国太仓外轮代理有限公司总经理张德俊介绍,去年全年“陆改水”出口箱量9000多箱。如今,太仓港与长江、内河港口保持紧密合作,推进与多地港口开辟“点对点”支线,推动长江港口一体化进程。

除了太仓港,江苏南通港、连云港港也相继与上港集团签署合作协议。通州湾新出海口吕四起步港区集装箱码头建成开港,上个月首条国际集装箱航线开通,为苏中、苏北地区集装箱外贸运输提供全新的物流运输通道。

“江苏力量”正助力长三角世界级港口群加速成型。如今在江苏,高等级航道里程达2537公里、港口万吨级及以上泊位560个,占比均超过长三角的一半。全国货物吞吐量排名前20的港口中,江苏占据6席,数量位居全国第一。

建设中的沪苏湖铁路,如一条长练横卧湖面