



崇启大桥的开通,为启东加速融入上海插上了翅膀 郁卫兵 摄

一桥飞架开启东疆 百年梦想十年梦圆

崇启大桥为启东融入大上海提速

清晨第一缕阳光,洒在圆陀角的细沙上。这里是江苏的最东部,是江苏最早迎来日出的地方。

2011年12月24日,阳光一如往常,历史却由此改写——随着崇启大桥的开通,启东彻底终结长江天堑,更进一步融入上海国际经济圈,开启大江大海的发展新篇。

为了这一天,启东的老百姓等了太久。隔江相望,上海不过短短50公里,却咫尺天涯、虽近犹远。崇启大桥的开通,一桥飞架两地,就此跨越滚滚长江,从启东开车前往上海只需三四十分钟。相约上海,或许你还没有点好菜,我已经飞驰桥上,即刻就坐到了你面前。

黄金岸线、东部沿海的格局注定将发生改变。资源要素合流,江海联动,新的领跑者即将应运而生。

□快报记者 郑春平 陈泓江

一江之隔 短短50公里成天堑

开阔的江面上,风有些刺骨,而鬓发斑白的李洪斌每次站在桥面上,却总能感觉心中无比温暖。和每一位启东人一样,这座大桥给他们带来的,并不仅仅是交通上的便捷,更是不可限量的未来,并将惠及子子孙孙。

这位河海大学1974届的高材生,上学时并没想过自己的人生将来会与这座大桥紧紧联系在一起,为它付出全部的心血。

眼前的一切似乎都是在梦里,却又明明如此真实。

在李洪斌的记忆中,这里几十年前还只是一片滩涂,尽管对面就是崇明岛和大上海,这里却人迹罕至。对那时的启东人而言,到了江边,就是“到头了”。

直线距离只有50公里,长江却是一道无法逾越的天堑,横在启东人的面前,更堵在启东人的心里。

那个时候去一趟上海有多难?原启东市市长周嘉生给记者详细勾画了一条路线图。上世纪60年代,年纪还小的周嘉生,对于“去上海”印象最深的就是要起大早,头一晚把行李打包,早晨四五点天还没亮就出门,赶到镇上坐一个半小时汽车到启东港,再等候中午12点的船,接着走8个小时水路到上海的十六铺码头,到了码头还得再乘1个多小时的车去市区,等到安顿下来,已经深夜了。

“这还算运气好的,遇上个刮风、起雾,想走走不了,只能眼睁睁地等。”周嘉生至今仍难忘自己对着滚滚江水时心中的无奈和惆怅,“什么时候启东到上海要是有一座大桥就好了。”

上世纪90年代中期开始,启东与上海的接触往来越来越密切,启东人也就更迫切地希望两地间能有一条更便捷的通道。为此,人们试过各种各样的办法,包括1999年专门修建了一个直升机场,但解决不了大问题。如果坐汽车,要先从启东坐到南通,再摆渡,然后再坐车去上海。在周边及整个长三角都进入急速发展的形势下,过江难给启东经济社会发展带来的瓶颈效应越来越明显。

梦想起航 初提“建桥”语惊四座

打破困局的梦想一刻也没停

止,且越来越迫切。

最早提出建桥书面构想的正是李洪斌,他从河海大学毕业后留校任教,1990年又回到家乡启东参加建设。1998年,担任南通市开发吕四港办公室副主任的他写了一篇文章给上海市计委,阐述在启东与上海之间建设一条大通道的意义及其可行性。

当时看来,这篇文章并没有产生多大的效果。不过,“互通”也并非启东人的一厢情愿。事实上,上海也在谋划长远的区域发展规划,希望将自身的影响力进一步向苏中延伸。2001年1月,时任上海市市长徐匡迪提出了这一设想,要打通上海北部区域到江苏的通道。

消息传到启东,好比一根引信终于被点燃,启东的“建桥”梦想瞬间被全面激发,并从这一刻开始正式谋划。

2001年2月14日,省里在南通召开了一次宁启高速公路延伸到启东的论证会,启东的参会代表包括市委副书记周广森、人大常委会副主任陈南飞、交通局局长朱家鼎、市计经委总工程师李洪斌等。当时,启东的代表坚持宁启高速必须接到启东,还要“对接上海”,建造一座崇启大桥,并接连给出了好几个理由,一是宁启高速和沪宁高速能就此形成一个环形闭合;二是有利于区域经济的发展,不能把启东100多万人口抛在高速公路的外围;第三,有利于启东的港口开发,有了崇启大桥,吕四港就是上海港的一个北移港、分流港。

一听启东也要建桥,大家都感到有点意外甚至震动,但与会者也因此感受到了启东人建桥的决心。

十年梦圆 上下齐心的攻坚战

建桥计划虽然公开提了,到底能不能实现,当时的市委、市政府领导班子心里也没底。

2001年3月7日晚,启东市委召开会议,时任市委书记张永凯、市长周嘉生等四套班子领导,以及各相关部门负责人悉数到会。周嘉生记得,那天大家一直讨论到夜里12点多。会议的最后结论很明确:启东要争取崇启大桥的建设,“这是启东人民的百年梦想,是百万市民交给本届市委市政府的重托。”

这一决策宣布后,反响非常强烈,启东上上下下一致表示支持,当时甚至还有不少学校的师生自发倡议为建设崇启大桥捐款……

很快,启东成立了崇启大桥筹建办公室。紧接着是一系列的“追批”与圆梦行动。周嘉生、周广森、李洪斌等开始了马不停蹄的奔波,跑北京、跑南京、跑上海……

好消息终于来了。2001年7月,时任江苏省长季允石宣布:我们已经与上海商定,在启东建一条与上海崇明之间的过江通道。

2003年10月,江苏省交通厅与上海市政局签订了“关于江苏省与上海市共同同步建成崇启大桥的协议”。

2003年11月19日,时任省委书记李源潮到启东视察,要求崇启大桥与上海桥隧工程同步设计、同步审批、同时开工。

2006年11月10日,国家发改委批准崇启大桥立项。

2008年8月1日上午,崇启大桥奠基。

2009年2月28日,崇启大桥打下第一根桩,一根80多米长的钢桩徐徐插入江底。

……

2011年12月24日,崇启大桥正式通车。7年多的前期论证、3年的建设期,承载着启东人百年梦想的崇启大桥,十年梦圆。

启吾东疆 崇启大桥只是起点

地处长江入海口,启东人不但在全省最早迎来日出,更以大江大海的豪情与魄力,高举着“启吾东疆”的发展旗帜,始终坚定不移,为发展倾注全力。

10年间,启东历任领导班子带领着全体启东人,接力打造了梦想之桥,每一根桥桩都记载了一段难忘的故事,一次难忘的打拼。这些年,对接上海一直是启东一个突出的发展战略。早在2002年6月,启东就明确提出了接轨上海的战略思路,还在2003年2月成立了“大接轨指导组”。近年来,赴上海招商推介、招募人才、引进项目、合作联动,为启东带来了一系列的发展契机。启东人谋发展的劲头,就连上海人都惊叹,他们的招商不叫“招”,是在“抢”!之所以要“抢”,是因为启东太想发展,太想更快发展。而这样的渴望,又怎会因为一道江水就被阻断?因此,崇启大桥的开通当是必然。

崇启大桥是启东人的梦想,但启东人的梦想不止于此。一根根桥桩铺陈和托起的,是启东的未来,是一幅江海之城的理想蓝图。

快报专访

启东市委书记孙建华解读新“三海经”——

领跑沿海 融入上海 包容四海

现代快报:一座桥将改变一座城市。如今开通的崇启大桥将启东与上海的车程缩短到半小时,从启东到浦东机场只需40分钟。时空距离拉近,启东对自身将有怎样的新定位?

孙建华:我们在今年召开的启东市党代会报告中提出,今后五年,启东的战略定位是“领跑沿海、融入上海、包容四海”。做沿海开发、江海联动的领跑市,融入上海、接轨上海的先行市,社会和谐、生态和谐的示范市。

现代快报:这个“三海”战略相当有气魄,启东为何敢于提出“领跑”、当江苏沿海开发排头兵?底气何在?

孙建华:我们的底气就在于两个方面:首先,启东是长三角一体化发展和江苏沿海开发两大国家战略的“定点城市”,这样的战略机遇是其他城市所不可比拟的。其次,崇启大桥全线贯通,从启东1200多平方公里的任何地方,开车到上海主城,甚至比上海的某些地方还快,这样的区位优势机遇一定要及早抓住。在下一步的发展中,对产业结构进行重点优化调整。

现代快报:现在一到周末,已经有很多上海人来启东吃海鲜度假,常常出现饭店宾馆客满的情况。崇启大桥的开通必将使得客流出现爆发式增长,对此,启东在自身的城市建设、旅游业等各方面是否已经做好准备?

孙建华:启东的基础建设已迈开新的步伐,城乡环境进一步优化。五年累计投入各类城市建设资金220多亿元。生态环境也在持续优化,国家卫生城市、国家环境保护模范城市和国家生态市创建工作扎实推进。城市绿化覆盖率超过40%,农村森林覆盖率超过20%。下

一步还将加快推进圆陀角旅游度假区、吕四海洋风情区和启隆生态休闲度假区等景区建设,积极打造富有江风海韵特色的旅游门户城市。

现代快报:面对即将到来的投资热、旅游热,启东将如何协调经济发展与环境资源保护的关系,增强可持续性发展能力?

孙建华:我们以环保优先为导向,加快建设生态文明,全面增强可持续发展能力。坚定不移地走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展之路,更大力度落实环保优先、集约优先方针,铁腕治污、刚性降耗,促进经济持续增长、污染持续下降、生态持续改善。此外,启东还将全力实施安全饮水工程,预计今年年底实现安全饮水全覆盖。

现代快报:经济发展的最终目的,还是为了老百姓过上更加美好的生活。在民生建设方面,启东将有哪些详细的规划?

孙建华:城乡居民收入将实现五年倍增,除了做好就业、创业、补助、救助外,启东还将重点抓好农民的增收,今后将在这块下狠工夫。这就需要做好上海这篇“文章”,启东要做上海的后花园,借助区位优势,建设上海的蔬菜基地,打造菜篮子工程,这样一来,不仅农民的收入会提高,而且还会缩小城乡差距。同时,启东还将在“一老一小”上花工夫。“老”就是要加快完善养老服务体系,进一步健全医疗养老、居家养老、社区养老;“小”就是要逐步将学前教育纳入到义务教育。

除了富民,还要安民。今后,社会管理机制将更加完善,民主法制更加健全,社会管理创新、和谐社会构建走在全省前列,建成全国法治县(市)。

快报记者 郑春平 孙兰兰