



宜马快速通道跨湖大桥示意图

# 无锡“借湖建桥”常州人说“不”

■“宜马快通”欲在太湖常州片区架桥,引锡、常两地争议

■无锡:造桥是锡、常共赢的好事

■常州:破坏湖光山色,建议建湖底隧道

□现代快报记者  
金辰 薛晨 葛小林 姚斌

**无锡:**  
宜马快通不仅是“交通道”  
还是“经济道”和“民生道”

3月初,无锡一家媒体的一篇报道,引发了近邻常州的高度紧张。这篇报道明确提出,不久的将来,无锡将建设宜马快速通道,作为该快速通道的一部分,在横跨无锡常州的太湖竺山湖地区,将会建起一座跨湖大桥。一文激起千层浪,因为此桥将跨越太湖常州区域,很多常州网友对无锡的做法表示不满,并坚决要求常州市政府对此事做出解释。不久,关于此事的议论和“动作”,从民间走向了官方——无锡市政府向常州市政府发函,希望共同商量跨太湖快速通道建设事宜。据悉,常州市政府目前还未做出正式回应。

现代快报记者了解到,设计中的宜兴至马山跨太湖公路(简称“宜马快通”),长度为17公里,项目总投资约26亿元,有望于今年底动工,预计于2015年建成通车。

无锡市有关部门在接受快报记者采访时表示,建好跨太湖快速通道,不仅仅是无锡、宜兴得益,还将惠及常州武进、溧阳等周边地区;同时此举对缩短南京到上海的距离,也将起到积极的作用。设计中数公里长的跨太湖大桥,是为今后苏锡常南部高速打造的一个重要节点,将使整个苏南地区受益。

但常州当地民众对此似乎并不太领情,他们希望即使要在太湖建通道,也应该是穿湖底而行,而不是跨湖建桥。

向东跨越太湖竺山湖水面的,在无锡马山登陆,跨湖路段长约5公里,其中涉及常州湖面2.16公里。项目拟采用双向六车道、一级公路标准建设,跨湖段采用桥梁建设。

对于这条无锡人呼声迫切的宜马快通,很多人认为,一旦建成,不但可以有效缩短宜兴至无锡、上海的时空距离,成为宜兴连接无锡及上海地区的捷径,宜兴还可以通过宜马快通接上苏锡常南部高速到达硕放苏南国际机场、苏州和上海,比锡宜高速至上海缩短了近20公里。而建设宜马快速通道,不仅对宜兴具有重要作用,对无锡及环太湖地区都十分有益。从地理位置看,宜兴市属长三角几何中心,是宁杭线上重要节点城市,是无锡市的重要“一翼”,而宜兴与无锡陆地不相连,建设宜马快通,对加强宜兴与无锡的联系、对宜兴城东新城的开发、对大无锡地区的建设都有益。宜马快通的建成有利于形成环太湖快速通道网络,对开发利用无锡环太湖旅游休闲资源,发展旅游事业起到积极的推动作用。

目前,宜兴与无锡之间只有一条四车道高速公路和两条一级公路,随着长三角区域经济一体化的不断加快,宜兴与无锡、苏州、上海等地联系会不断增强,锡宜之间的交通需求将快速增加,交通有可能产生拥堵,宜马快通作为宜兴与无锡的补充快速通道,可充分发挥交通分流作用。

在2011年江苏省政协十届四次会议上,驻锡的省政协委员许行健等31人联名提出《关于尽快规划建设宜兴至马山跨太湖快速通道的建议》的集体提案(第539号),受到省政协高度重视。

2011年5月31日,省政协在宜兴召开提案办理座谈会,就《关于尽快规划建设宜兴至马山跨太湖快速通道的建议》的办理情况进行座谈交流。对此,无锡市政协主席贡泽兴认为,无锡制定的实施“十二五”规划的关键措施之一就是落实“城乡和区域统筹”,坚持“七区

一体、一体两翼”和城乡一体化发展,大力优化空间布局,加快区域城市化进程。规划建设宜马快通,对于宜兴、无锡乃至以快速通道为纽带,增强无锡对宜兴的辐射带动,加强宜兴与无锡的经济联系,建成温家宝总理对无锡希望的“生态城、旅游与现代服务城、高科技产业城、宜居城”,具有重要意义。为此,宜马快通将不仅仅是一项重大交通基础设施,同时也是一条“交通道”、“经济道”和“民生道”。

在无锡市政协十二届五次会议上,则把《关于加快推进宜兴至马山快速通道建设的意见》列为2012年重点督办提案。今年3月初,无锡当地媒体刊出了一篇关于无锡有望在年内开工建设宜马快通的报道,正是这篇报道把宜马快通提到了明处,也同时引发近邻常州人广泛关注。

**常州网友:**  
湖上建桥破坏太湖环境

4月19日,常州网友“飞翔的火车”首先在常州当地一论坛发出反对的声音。他在帖子中写道,在无锡境内,也就是梅梁湖区域的苏锡常南部高速跨太湖采用的是隧道方案,但穿过常州境内太湖水面的宜马快速通道却采用跨湖大桥的方案。而且这座跨湖大桥与常州的道路根本没有连接,也就是在常州境内没有出入口,仅仅是占用了常州的水面,常州市民出行得不到任何便利。“这条跨湖大桥对常州太湖湾的环境破坏非常严重,不仅影响到常州唯一的太湖太湖渔场的渔业经济发展,而且也破坏了整个太湖流域的环境保护。”

网友“飞翔的火车”呼吁,希望常州有识之士能联合起来,向常州市政府进言,立即制止无锡修建宜马快速通道的规划,停止破坏太湖生态环境。同时,“飞翔的火车”认为,常州目前还要加快推进宜马高速的立项工作,这才是重中之重。“关系到国家战略交通枢纽,且车流

量巨大的常宜高速迟迟不立项;根本没有车流量的苏锡常南部高速(无锡段)却先要开工;严重破坏太湖流域环境保护的宜马快速通道也要立项。这是哪门子道理啊?”

该帖于4月19日中午12点发出后,在常州网友中引起轩然大波。很多网友跟贴反对无锡建跨湖大桥。至4月27日,该帖浏览人数已经达到23303人次,其中308人回帖回复。95%以上的网友在帖中明确表示反对。其中,网友“CZ常州人”跟贴,“一个城市的建设不可以以破坏其他城市风貌、结构、环境为代价,这是基本道理。在此,要求常州市政府提出严正交涉,不能等既成事实后再呼吁!”

网友“都市放猪”在回帖中说,“无锡希望太湖美,常州人同样!为了我们的可怜的脆弱的太湖生态环境,为了那些勉强还在艰难生长的小鱼小虾,请常州市政府代表500万常州市民向省里呼吁,停止这个项目少这么一段路不要紧,破坏了环境,可是很难再复原!”

**常州太湖湾渔民:**  
担心湖湾成为臭湾

4月26日,快报记者来到常州太湖湾旅游区,有几百户渔民在这里靠湖而生。太湖“飞桥”,对他们而言,会有影响吗?

常州武进区太湖村是一个渔业村,全村750多户居民。一位60多岁的老渔民刚从湖区收网回来,就是还在禁渔期,他只能驾着小船在近处小心捕捞,当天他只收获了三四条两三斤重的鲤鱼,还有一些螺蛳。

对于太湖上要造桥的消息,这位老渔民说,整个村子都传开了,“说不上好,也说不上坏”。不过,他犹豫了一下后又说,“可能还是坏多一点”。老渔民一边整理着渔网一边说,你看,湖上造桥,要花个半年半载,这个机器那个机器整天轰隆隆的立项工作,这个才是重中之重。“关系到国家战略交通枢纽,且车流



宜马快速通道示意图 制图 李荣荣

桥造好了,上面的汽车开来开去的,鱼也都要避开的,以后在湖湾边捕鱼会困难点吧。”

“还有,这桥一筑,不知对竺山湖里的水流会不会产生影响,要是再发生蓝藻,我们这湖湾可就成了臭湾了。水活了,人才活啊!”老渔民感叹。

“最好能从湖底走,这对湖面没什么影响。”太湖村不少村民表示。该村村委会一位负责人说,跨湖大桥本身与桥上通行的车辆都会造成环境污染,跨湖大桥上水马龙,大量汽车排出的废气,必然污染湖面上的空气,桥面上车辆遗留的泥土灰尘也有可能经雨水的冲刷而流入太湖。“万一装载有害液体的车辆不幸在桥上发生重大交通事故,就有可能造成重大的湖水污染。”

**无锡相关部门回应:**  
这是锡常共赢的一件好事

对于宜马快通在常州网友间的热议,无锡市交通运输局副局长青凯认为,造桥铺路本身是为民办实事的民生工程,在设计规划阶段有争议,也不见得是件坏事。在方案敲定具体施工前,有不同的声音,有利于规划方案的更加完善。

在青凯凯的办公室,一张今年4月编制的“区域路网图”十分引人注目。指着地图中央位置的一条标有“宜兴至马山跨太湖公路”的紫色粗虚线,青凯凯告诉记者,这就是正在设计中的宜马快通,17公里的总长度中,跨湖长度5公里,其中2.16公里湖面属于常州太湖水面。

对于常州网友反响最为强烈的湖上建桥会影响环境的担忧,青凯凯解释说,拟即将建设的苏锡常南部高速无锡梅梁湖段不同的是,宜马快通所涉及的湖面,并不属于太湖风景名胜保护区保护规划的红线范围内,“梅梁湖周围是自然景观,苏锡常南部高速从提出没想到规划,再到现在确定开工建设,足足用了8年时间,其中考虑最多的就

是工程对周围环境的影响和相互呼应。选择湖底隧道的施工方式,主要是为了避免湖上造桥可能会对沿途欣赏常州的景观,对常州的旅游也是一种很直观的宣传。”

而对于常州网友们认为宜马快通对常州而言只是被占地而不能得益的想法,青凯凯认为,这是宜兴至无锡的时空距离,而是要用发展的眼光看待它。在江苏省的规划中,向西,将建设341省道连锡宜、常州至镇江、南京等地,往东,则是建设苏锡常南部高速,其中宜马快通正是连接这条南部高速中在宜兴的落脚点打造高新技术产业园,也将成为这些产业人员的规划中,向西,将建设341省道连锡宜、常州至镇江、南京等地,往东,则是建设苏锡常南部高速,其中宜马快通正是连接这条南部高速中在宜兴的落脚点打造高新技术产业园,也将成为这些产业人员的

而通过对常州而言只是被占地而不能得益的想法,青凯凯认为,这是宜兴至无锡的时空距离,而是要用发展的眼光看待它。在江苏省的规划中,向西,将建设341省道连锡宜、常州至镇江、南京等地,往东,则是建设苏锡常南部高速,其中宜马快通正是连接这条南部高速中在宜兴的落脚点打造高新技术产业园,也将成为这些产业人员的

**常州武进太湖湾管委会:**  
建议采取湖底隧道方案

对于无锡规划建造跨湖大桥,太湖湾旅游度假区管委会主任闵伟明觉得,如果在常州太湖段上采用的是跟梅梁湖一样建湖底隧道,那对常州太湖湾旅游区的影响不大,但如果是建湖上桥,占用湖面,对湖区肯定有影响,还影响了太湖湾景观。“作为太湖湾旅游度假区管委会来说,我们肯定是不支持在湖上建桥的。”

闵伟明介绍说,此前,无锡相关部门专门发函至常州市政府,征询建议和意见。常州市政府对此非常重视,常州市一位副市长专门赴上规划局、交通局、水利局以及武进区相关部门召开讨论会,请各部门出谋划策。最后的结论是,不同意无锡方面在太湖常州境内建造湖上桥,建议他们采用湖底隧道。“在太湖上建造跨湖大桥,从马山至宜兴只是比苏南二通道,也就是沿湖大道缩短了大约10公里,为省10公里,却造成了对太湖常州区域的破



常州网友担心太湖湾竺山小镇美景会被一座突兀而至的桥破坏

坏,这是得不偿失的。”

闵伟明介绍说,竺山湖太湖湾7公里长的湖岸线,有7个山湾,湖山结合近乎完美,旖旎的纯自然风光景观,吸引无数游客来此休闲观光,亲近自然。如果,一座宽阔的大桥跨湖而过,势必造成竺山湖整体的割裂,以及欣赏者视觉上的障碍,破坏了太湖水天一色美景的完整性、和谐性和纯洁性。

“因为是兄弟城市,我们常州相关部门不能直接阻止,也只能建议无锡方面采用湖底隧道的方案。”闵伟明说。

**水利部太湖管理局:**  
暂未接到方案许可审批

快报记者从水利部太湖管理局了解到,在太湖上开建铁路、公路等交通设施,必须要向太湖管理局申请行政许可。具体到宜马快速通道的项目,目前太湖管理局还没有接到相关部门的申请,不过太湖管理局已经了解到有关宜马快速通道这一项目了。

据太湖管理局一位工作人员介绍,去年11月1日起,国务院颁布的《太湖流域管理条例》正式实施,其中第43条规定:在太湖、太浦河、新孟河、望虞河岸线内兴建建设项目,应当符合太湖流域综合规划和岸线利用管理规划,不得缩小水域面积,不得降低行洪和调蓄能力,不得擅自改变水域、滩地使用性质;无法避免缩小水域面积、降低行洪和调蓄能力的,应当同时兴建等效替代工程或者采取其他功能补救措施。

这位工作人员表示,原则上太湖是不允许开建项目的,尤其是穿越太湖的建设工程。

他说,“当时在对苏锡常南部高速审核时,争议就很多,最后建议采用了湖底隧道的方式,但因为要设置通气孔,还是占据了二十亩的太湖湖面。目前,无锡方面可能还在进行前期的调查,太湖管理局接到他们的申报后,会进行严格的审查。”

## 相关链接

## 设计书中的 宜马快速通道

设计中的宜马快速通道起自宜兴市周铁镇,与溧边公路相接,向东跨越太湖竺山湖水面的,在无锡马山登陆,跨湖路段长约5公里,其中涉及常州湖面2.16公里。项目拟采用双向六车道、一级公路标准建设,跨湖段采用桥梁建设。

根据目前无锡对宜马快通的设计方案,宜马快通项目路起点与宜兴市域现有的230省道、规划中的341省道直接衔接,进而可与规划中常宜高速的341省道交叉互通,现有的锡宜高速的圯亭互通衔接沟通;项目路跨越太湖后于马山东北侧投资约230省道,通过陆马线及苏锡常南部高速马山互通,锡宜高速漕桥互通便捷沟通。项目路衔接沟通了区域国省干线路网,进一步减少了局部绕行,增强了路网的通达性,是对区域干线公路网的优化完善和有益补充。同时,项目路向西与宜兴市规划的快速公路路扬线(341省道)、范蠡快速路等宜兴市主要出入干道沟通,向东与环太湖公路衔接,环太湖公路梅梁湖以北区段是无锡市综合交通规划中的城市快速干道,项目路是连接无锡、宜兴两地快速路网的又一快速公路。

根据设计,宜马快通的建设,还充分整合了区域旅游资源,以便发挥整体优势的需要。宜马快通所经为著名的太湖地区,沿岸地区文化底蕴深厚,自然人文景观众多,有著名的无锡梅梁湖和马山景区以及宜兴阳羡风景区。在苏南旅游板块中,无锡是重要的旅游集散地。但长期以来,由于上海、苏州、无锡到宜兴景区还不很方便,宜兴很难成为无锡旅游线路中的一个重要节点。宜马快通可以直接将苏锡宜等环太湖的旅游景点串联,构筑环太湖的旅游通道,大大增强宜兴作为长三角后花园的旅游休闲功能,对丰富无锡旅游内涵,打造无锡旅游精品线路,优化苏南板块旅游格局,将产生有力的促进作用。

设计中的宜马快通为一级公路标准,设计时速为80公里/小时,项目总投资约26亿元,由无锡地方财政负责。由于较锡宜高速而言,可以缩短20公里距离,根据湖上建桥的设计方案所做的节能评估显示,宜马快通项目建设期耗能3650吨标准煤,运营期管理耗能330吨标准煤,投入运营后,使用者节约的节约吨折合标准煤56371吨,整个宜马快通项目合计节约能耗61591吨标准煤。