

# 淮安最早提出 淮扬镇铁路、徐宿淮铁路设想

档案记忆

“连淮扬镇铁路通车后,淮安到南京只需1小时(不计中转时间)。”连淮扬镇铁路的开通,将极大推动苏北、苏中、苏南融合发展,加快苏北快速铁路网建设进程。另一条与淮安相关的高铁徐宿淮盐铁路也在紧锣密鼓地建设之中,淮安的铁路建设已迎来腾飞。

连淮扬镇铁路贯通南北,徐宿淮铁路延长到盐城变为徐宿淮盐铁路,最先提出这些设想的都是淮安。从“地无寸铁”到即将“梦圆高铁”,本期“档案记忆”,将揭秘淮安铁路规划背后的故事。



## 1 1980年春,数十吨墨水从淮安发出 运到内蒙已是隆冬,“冰墨水”惨遭退货

2014年12月29日,第一期“档案记忆”让很多人了解到,在19世纪末期,淮安曾是中国最早议修铁路之地,但又屡屡与铁路失之交臂。清末,虽修筑清江到西坝、清江到杨庄的运盐铁路,但也仅延续了十余年就被废止。

此后的半个多世纪里,“地无寸铁”极大地阻碍了淮安经济的发展,曾经的繁华都市衰落为中国版图上极不显眼的小城镇。新中国成立初期,淮安人对铁路越来越陌生,甚至还因此闹出了笑话。那时,一个淮阴人辗转来到连云港东海铁路边,第一次看到了火车。回来后,他逢人就

讲火车的神奇:“那火车趴在地上都跑这么快,要是站起来跑,那不更了不得了!”

更让人心酸的是,因为运输条件差,淮安的许多产品,如牙刷、纺织品、胶鞋、文具等难以打开销路。1980年,我市商业百货站发35吨墨水往内蒙古赤峰,5月份发出,1981年初的隆冬时节才到达,几十吨墨水已经冻成了冰块,导致赤峰百货站退货,淮安百货站还要承担往返运费。这笔买卖没有赚到钱,还损失了1.2万元,使得当时淮安的两家墨水厂被迫停产。

## 5 连淮扬镇铁路设想 最先由淮安提出

2008年初,我市再次抓住《国家中长期铁路网》修编的有利时机,市主要领导拜访原铁道部经济规划研究院领导,请求将连淮铁路列入国家规划。2008年10月《国家中长期铁路网》修编完成,连淮铁路赫然在列,至此

连淮铁路终于取得了“国家层面的合法身份”。

紧接着,我市率先提出了依靠省委、省政府,借助连、淮、扬、镇四市之力,提出将连淮铁路与淮扬镇铁路连合建设的设想,得到有关各方的积极回应,并开始积极向上级

争取。据此,连淮扬镇铁路,在连淮铁路、淮扬镇铁路的基础上,富有创造性地酝酿出炉。2009年国庆节后,原铁道部计划司与省有关部门负责同志就连淮铁路并入淮扬镇铁路项目达成共识。

## 2 江苏“七五”期间筹建苏北地方铁路 淮安趁势促成新长铁路建成通车

1984年,当时的淮阴市委、市政府动议兴建沂淮地方铁路(后更名“新淮铁路”)。同年冬,省第七次党代会作出“七五”期间筹建苏北地方铁路的决定。受此鼓舞,市委、市政府趁势而上,提出“自力更生为主,国家资助为辅”和“地方为主,国助为辅,三级集资,两级入股”建设铁路的办法。

1990年1月,新淮铁路在时属淮安的沐阳破土动工。在建设过程中,新淮铁路的等级标准也由最初设计的地铁Ⅰ级(相当于国铁Ⅲ级)提高

为国铁Ⅰ级。1998年3月5日,在敬爱的周恩来同志诞辰100周年之际,从新沂发出的一列火车首次驶达周恩来的故乡,宣告新淮铁路全线通车,结束了淮安“地无寸铁”的历史。

此后,新长铁路被列入国家“九五”重点工程,设计标准为国铁Ⅰ级,北起陇海铁路的新沂站,纵贯江苏全境后与宣杭铁路长兴站接轨,全长约638公里。1999年4月28日,新长铁路在淮安举行了铺轨仪式。2005年4月1日新长铁路全线贯通,纳入全国铁路网正式投入运营。

## 6 2009年,又是淮安首次提出 将徐宿淮铁路延长到盐城

2009年,在研究修编《长三角城际交通网规划》时,我市首次提出将徐宿淮铁路延长到盐城,变为徐宿淮盐铁路。2010年,我市和兄弟市一起努力,将徐宿淮盐铁路列入《长三角城际网规划(2010年调整)》。

2012年,原铁道部提出先期建设徐宿段、暂缓建设宿淮盐段的计划。如果实施此方案,淮安铁路将错失重要发展机遇。市委、市政府对此高度重视,召开专题会议研究相关事宜,决定迅速争取省委、省政府支持,与原铁

道部协调整体推进、同步建设徐宿淮盐铁路。随后,我市主要领导向省委、省政府写信专题汇报,得到了省委、省政府主要领导的批示支持。经省领导赴京争取,原铁道部同意了江苏同步建设的建议方案。

## 3 2005年编制的《淮安市铁路规划》 首次提出修建连淮铁路的设想

2005年,为加快铁路建设进程,淮安成立市铁路建设领导小组,并委托原铁道部第四勘察设计院编制完成《淮安市铁路规划》,首次提出修建连淮铁路的设想。当时市委、市政府根据淮安基于内陆城市的现状,亟需扩大开放,以“通江达海”进一步打造外向型经济,提出了建设淮安至连云港的铁路设想,以期从

陆地上“借港出海”。

在连淮铁路争取推进的同时,淮扬镇铁路同样在推进中。2007年4月,淮扬镇铁路进入《江苏省“十一五”——2020年铁路建设及发展规划》,这条铁路连通苏南,可以直抵上海。如果连淮铁路与其连接,将成为贯通江苏南北的中轴铁路大通道,向北还可延伸至青岛等地区。

## 4 2007年编制《淮安市中长期铁路规划》 欲打造“米”字型加环铁路网格局

由于我市城市基础设施建设发展迅速,2005年编制的《淮安市铁路规划》已明显滞后。为了更好地指导我市铁路建设、服务地方经济发展,2007年9月,市铁路建设办公室委托原铁道部第五勘察设计院修编《淮安市中长期铁路规划》,完善现有铁路规划。

2007年11月3日,市政府组织各有关部门、各县区政府对规划方案进行中间审查。2008年8月2日,江苏省铁路办和淮安市政府联合组织有关部门和专家对《淮安市中长期铁

路规划》进行了充分的评审。评审意见认为:规划编制的指导思想、规划原则合理,是淮安市综合交通发展规划的重要组成部分,能够适应淮安市中长期发展的需求,对淮安市铁路发展具有很好的指导作用。

《规划》实施后,淮安将建成衔接新沂、连云港、盐城、扬州、南京、宿迁六个方向,形成新长、宿淮、连淮、淮扬镇、宁淮等铁路交会淮安的“米”字型加环铁路网格局,成为区域铁路枢纽。

## 7 从时速160公里到200公里再到250公里 连淮扬镇铁路一步步升级为高铁

2009年,连盐、连淮铁路可行性研究评审会在连云港召开,会上初步审定连淮铁路设计标准为国铁Ⅰ级,单线并预留复线,设计时速160公里、预留200公里。早在2008年,中铁上海设计院来我市踏勘、座谈淮扬镇铁路事宜时,我市就已经建议将淮扬镇铁路功能定位为客运专线、双线设计、时速250公里。

2009年原铁道部在扬州召开淮扬镇铁路预可研审查会,我市再次争取将淮扬镇铁路建成时速250公里/小时的客运专线。在随后的时间里,淮安一趟趟跑省进京汇报争取。功夫不负有心人,2009年在原铁道部召开连淮铁路补充可行性研究及环评审查会上,我市代表据理力争,专家最终同意连淮铁路调整为复线,设计时速200公

里、预留250公里。

2013年为尽快落实连淮扬镇铁路功能定位,商请中国国际工程咨询公司抓紧报送项目建议书评估意见,市领导多次赴京拜会国家发改委分管领导、基础产业司负责人以及中咨公司主要负责人,请求连淮扬镇铁路连淮段按全线时速250公里客运专线标准同步设计。2013年8月27日,连淮扬镇铁路项目建议书获国家发改委批复。

2014年初,我市委托中铁五院开展《淮安市铁路中长期规划发展研究》,研究建议,近期规划建设连淮扬镇、徐宿淮盐、宁淮铁路,远期规划合蚌淮铁路、新长复线电气化改造等项目,实现“321”目标,即从淮安3小时到北京、2小时到上海、1小时到南

京。5月,铁路总公司在我市召开徐宿淮盐铁路可研行业审查会;7月,国家发改委委托中咨公司在我市召开连淮扬镇铁路可研评估会。一年争取两次铁路建设大型会议在淮安提前召开,是淮安铁路建设史上的空前盛况,有力推动了项目前期工作的进程,为淮安早日实现高铁梦赢得了宝贵的时间。

目前,连淮扬镇铁路淮安段已经动工。这是淮安境内首条开工建设的高铁,淮安境内约82公里。

在连淮扬镇铁路淮安段全面建设的同时,另一条与淮安相关的高铁徐宿淮盐铁路已经通过施工图设计,计划于今年年底开工。不久的将来,淮安将有五条铁路交汇成网,高铁枢纽地位将得到进一步巩固。

淮海晚报社  
淮安市档案局

联合出品

撰稿人

谈有法  
周登超  
顾文  
周熔熔  
刘权

鸣谢

淮安市铁路建设办公室  
段文扬