

# 加快建设中国科技城和西部现代化强市

——学习贯彻市委七届五次全会精神

## “铁公机”齐发力 以大交通撑起对外开放“骨架”

### 久久为功 建好“四好农村路”

本报讯(记者 赵焯)“全面奔小康,关键在农村;农村奔小康,基础在交通。”农村公路建得怎么样,既直接关联着农民的切身利益,也深远影响着全面建成小康社会的宏伟目标。昨(13)日,在解读市委七届五次全会精神第四场新闻发布会上,市交通运输局副局长淳道松就我市加快建设“四好农村路”的各项举措进行了详细介绍。

当前,我国仍处于基础设施建设的黄金期,“要想富,先修路”仍不过时。“完善政策配套是建好‘农村四好公路’的第一环节。”淳道松介绍说,我市制定了《绵阳市加快推进“四好农村路”建设的实施方案》。方案明确,要通过开展“四好农村路”建设,全面落实农村公路工作责任,完善发展体制机制,优化路网结构,提高通畅水平,改善安全条件,加强养护管理,保护路产路权,并健全完善农村客运和物流服务体系,实现“建设好、管理好、养护好、运营好”农村公路的总目标。同时,细化了建好、管好、养好、运营好的具体要求,出台了财政激励措施,市级支持力度空前提升,为下一步工作奠定了坚实的政策基础。

“此外,牢固树立群众之所想、急群众之所急、解群众之所需的农村路建设发展理念。”淳道松表示,编制农村公路建设规划过程中,充分征求群众意见,利用阳光政务等平台倾听农村群众呼声,真正把路修在农村群众心坎里。

有了稳固的基石,下一步就是要尽快把农村路网建起来。“一方面,我们编制完善了路网规划,要求各县市区站在服务乡村振兴、打赢脱贫攻坚战的高度,紧密衔接精准扶贫、产业发展等规划,以乡道、村道改善提升、建制村联网路、产业路、乡村旅游路等为重点,编制完善‘四好农村路’建设规划。”淳道松告诉记者,与此同时,我市还致力加快推动项目实施。“交通部门明确要求,要放眼长远、讲求品质。既要做实做细项目前期工作,多元筹集建设资金,为项目实施创造条件,又要强化项目建设管理,通过细化落实‘七公开’等制度,让群众代表‘持证’监督,打消群众对工程质量的顾虑,确保安全过硬。”

“同时,我们还注重抓好示范引领。”淳道松介绍说,抓好全力构建县、乡、村三级示范格局,即一是继续推动创建省级以上示范县,在安州成功创建省级示范县的基础上,再筛选培育一批县市区,对标评定标准查漏补缺,全力做好示范县创建工作;二是加快推进市级示范乡镇创建,督促各县市区8月底前由乡镇提出申请,9月底前县市区政府初审推荐,11月底前完成首批10个市级示范乡镇评定并报市政府授牌;三是督促各县市区抓紧开展示范村创建,制定评定办法,落实激励措施,在年底前推出首批县级示范村,确保县、乡、村三级示范全面推进。淳道松说,“我们的目标是:力争到2020年,全市创建省级示范县4个以上,市级示范乡镇32个以上,县级示范村330个以上,以示范引领带动全市农村路‘四好’目标加快实现。”

此外,记者还获悉,今年以来我市实施“四好农村路”项目74个,截至7月底,已完工3个,在建45个,未开工26个,开工率为65%。农村公路完成投资23.34亿元,占年度目标的67%。建设县乡道258公里,占年度任务485公里的53%;建设村道703公里,占年度任务976公里的72%。建设社道899公里,占年度任务1168公里的77%。渡改公路桥在建4个,未开工5个。楼房坪溜索改桥主体工程已完工。

### 精准发力 建设区域性铁路枢纽

本报讯(记者 黄小芹)随着一条条铁路建设投运,市民出行更加方便快捷的同时,也畅通了对外开放合作通道。市委七届五次全会提出建设区域性铁路枢纽,市发改委将有哪些重要举措?昨(13)日,在解读市委七届五次全会精神第四场新闻发布会上,面对记者的提问,市发改委副主任岳辉对此进行了详细解答。

“随着成绵乐客专、西成客专相继建成投运,成兰铁路加快推进,我市正式迈入高铁时代。”市发改委副主任岳辉说,目前,绵阳境内铁路运营里程264公里,高铁运营里程121公里。

作为具体承担我市铁路建设协调工作的责任单位,市发改委(铁建办)将对标市委七届五次全会精神,围绕建设区域性铁路枢纽的目标,主动作为,重点从注重规划引领、突出通道建设、强化场站能力、加密动车开行等四个方面入手,全力以赴推动铁路建设。

如何精准发力,建设区域性铁路枢纽?规划引领至关重要。岳辉表示,将抓紧编制绵阳铁路枢纽总体规划,结合我市城市总体规划修编,系统研究铁路客货站场布局及功能分工,合理配置动车存车场等相关配套设施,科学预留中心城区铁路通道,着力打造现代化综合交通枢纽,做到高起点谋划、高水平编制,确保规划成果的科学性、前瞻性和可操作性。

“针对我市目前仅有南北向铁路通道的现状,要着力突出通道建设。”岳辉介绍,一方面,加快建设成兰铁路,实现2020年建成通车,打通西北战略腹地连接通道,对接新欧亚大陆桥经济走廊,深度融入“一带一路”建设。另一方面,加快推进绵遂内城际铁路、重庆经遂宁至绵阳城际铁路前期工作,实现“十三五”期间开工的目标,形成重庆对接渝贵、贵广、贵南高铁至珠三角、粤港澳大湾区、北部湾经济区域的高铁通道和经遂宁对接成达万、沿江高铁至长三角的高铁通道。

与此同时,加快建设皂角铺铁路物流基地,计划

2020年前建成投运,将为我市发展国际物流业和开行蓉欧班列提供关键支撑,进一步提高货物集散运输效率,实现与成都青白江铁路口岸等铁路物流港协同发展,共同打造国家门户铁路货运枢纽体系。

“西成客专开通运营后,我市经停动车由成绵乐城际开通之初的16对/日增至目前的43.5对/日,但动车购票难、首班车发车晚等问题较为突出。”岳辉还提到,将适时加密成绵间城际列车对数,满足市民出行需求。

目标既定,措施已明。接下来,市发改委将以市委七届五次全会精神为引领,在市委政府的领导下,积极推动铁路规划建设各项工作落地落实,为加快建设中国科技城和西部现代化强市提供交通基础设施支撑。

#### 相关链接

按照规划,我市将形成以“十字型”为主的“一纵一横两联”的铁路网布局,到2020年全市铁路运营总里程将达到297公里,2025年达417公里,2035年达676公里,远景达到830公里。

其中,在建成兰铁路为设计时速200公里/小时的客货共线铁路,绵阳境内33公里,预计2020年开通运营;规划绵遂内城际铁路设计时速250公里/小时,绵阳境内120公里,计划于“十三五”期间开工建设;规划重庆—遂宁—绵阳铁路为《深化川渝合作深入推动长江经济带发展行动计划(2018—2022年)》重点项目,目前正在加紧开展前期研究工作;规划成都—金堂—三台城际铁路设计时速160公里/小时,绵阳境内22公里,计划于“十四五”期间开工建设;规划绵阳—巴中—万源铁路为设计时速160公里/小时的客货共线单线铁路,绵阳境内93公里,计划于“十三五”期间开工建设;规划西成客专新通道为设计时速350公里/小时的高速铁路,绵阳境内111公里,计划于2030年后开工建设;规划研究绵阳—九寨沟旅游铁路,计划于2030年后适时开工建设。

### 完善公路交通枢纽

建设好 管理好 养护好 运营好

### 建设区域性铁路枢纽

● 2035年 达到676公里 远景达到830公里

● 2025年 达到417公里

● 2020年 全市铁路运营总里程将达到297公里

### 巩固四川航空次枢纽地位

力争在2025年左右,绵阳初步形成“1+5+N”民用航空体系

注重规划引领 突出通道建设 强化场站能力 加密动车开行

力争在2025年前把绵阳建成国际机场,年机场旅客吞吐量突破650万人次以上

力争到2020年,全市创建省级示范县4个以上,市级示范乡镇32个以上,县级示范村330个以上,以示范引领带动全市农村路“四好”目标加快实现

### 畅通对外开放合作通道

### 扩能升级 形成“1+5+N”民用航空体系

本报讯(记者 李桥臻)市委七届五次全会提出要巩固四川航空次枢纽地位,推进南郊机场按照国家开放口岸标准进行改扩建,做好迁建前期工作。加快推进北川、三台和江油、平武、盐亭等通用航空机场建设,形成“1+5+N”民用航空体系。

面对机遇与挑战并存的局面,我市将采取什么措施来进一步巩固绵阳机场作为四川航空次枢纽的地位?昨(13)日,在解读市委七届五次全会精神第四场新闻发布会上,绵阳机场(集团)有限公司副总经理龚勇就此问题进行了详细解答。

“近年来,绵阳机场年均旅客吞吐量呈37%以上的快速增长态势,成为四川地级市中率先实现突破的航空次枢纽,在全国机场年度运输旅客增长率中排名第一。”龚勇开门见山,“绵阳机场通航航点数量目前已达到37个,执飞航线数量增至57条。我们制定了一系列举措,力争在2025年前把绵阳建成国际机场,年机场旅客吞吐量突破650万人次以上。”

解决当前空域瓶颈,分布完成机场扩能升级。我市拟按照“现有空域保障能力和新机场迁建周期决定地面保障能力改扩建规模”的原则,对机场空域进行全面优化,对地面保障能力进行适度改扩建。具体来说,就是全面完成9个停机位扩建,使停机位总数达到20个;申请延长滑行道,新建端联络道和快速脱离跑道的联络道,提高运行效率,增加跑道容量;争取局方重新划设绵阳机场空域,扩大进离场通道,疏解空中拥堵状况。

“通过上述改造完成,拟将现有机场综合保障能力提升至每年600-800万人次的终端容量,进一步提升机场运行效率,促使航班正常性显著改善;进一步提升综合保障能力,满足未来十年左右的发展需要。”龚勇说。

加快推进通用机场建设,释放民航与训飞发展空间。龚勇介绍,“我们拟建成一个满足未来飞行学院训练飞行使用的通用机场,分流现有训练飞行至该通用机场,为未

来民航运输与训练飞行发展释放空间。”

加快航线网络布局,积极争取航空口岸开放。“绵阳机场始终坚持以发展为主线,我们拟通过持续引进驻场运力,加强与航空公司的合作来完善航线网络布局,增加航班密度。”龚勇一一罗列。同时,持续优化空地联运体系,着力拓展低成本航空和航空旅游客源,打造四川航空出行的价格洼地和航空旅游集散地,实现与成都双流、天府机场的错位发展;进一步完善航线网络,增加航班,实现国内主要城市全覆盖,方便市民出行;通过新建T2航站楼,积极争取航空口岸开放,力争早日开通国际或地区航线,发展成为成都平原城市群的重要机场之一。

做好机场迁建前期工作,满足未来城市发展需要。“现有机场也将与未来城市发展形成一定影响,迁建绵阳机场是大势所趋。”龚勇直言,考虑到目前国内迁建机场的周期一般在10-15年左右,为满足绵阳社会经济长远发展的需要,降低后期迁建成本,我市拟从目前开始着手启动机场迁建的前期准备工作,争取尽早完成新机场规划选址。

推动通航产业发展,提供强有力航空支撑。我市还将结合四川省通航机场规划实际,积极主动推动绵阳通航产业发展,主要抓好四项重点工作:积极协调西南民航管理局、西部战区空军对绵阳通航产业的支持,推动我市列入全省通航“十三五”规划的北川、三台两个通航机场尽早开工建设;协助盐亭、平武、江油开展通航机场建设前期准备工作;积极争取四川省国防科工办在低空协同管理方面给予支持,力争在绵阳建设一个区域性的通航飞行服务站;配合各县及相关部门,在辖区重点部位谋划布设若干通航起降点,以满足森林防火、自然资源保护、休闲旅游、防灾减灾和应急救援等需要。

龚勇表示,通过这些工作,力争在2025年左右,绵阳初步形成“1+5+N”民用航空体系,为绵阳建设中国科技城和西部现代化强市提供有力的航空支撑。