

踔厉奋发 推动新时代治蜀兴川再上新台阶
——2022全国两会特别报道

加快构建成渝一体化综合交通运输体系 助力“中国经济第四极”发展

我们的“双圈”

代表委员热议
川渝交通互联互通发展

去年年初，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》，勾勒出未来15年至30年我国交通网的建设目标和总体布局。在此之中，成渝地区双城经济圈首次与京津冀、长三角、粤港澳大湾区并列，成为重要“一极”。

去年年底，中共重庆市委、中共四川省委、重庆市人民政府、四川省人民政府联合印发《重庆四川两省市贯彻落实〈成渝地区双城经济圈建设规划纲要〉联合实施方案》，分别对应航空、铁路以及公路三大领域，提出要共同打造国际航空门户枢纽、共建轨道上的双城经济圈、完善内联外畅的公路体系。

事实上，在成渝地区双城经济圈战略的引领下，川渝地区在铁路、公路、机场群等方面的交通基础设施建设齐头并进：成渝高铁提速后，成都东站到重庆沙坪坝的最短运行时间从78分钟缩短至62分钟；川渝高速公路出口通道达到16个；去年12月24日，随着合安高速重庆段通车，标志着成渝第四条高速公路大通道全线贯通，川渝两地加速迈入“1小时交通圈”。

2022年全国两会期间，成渝地区双城经济圈建设依然是全国代表委员热议的话题。在部署2022年工作任务时，政府工作报告多次提到交通运输工作，特别是强调要积极扩大有效投资，建设重点水利工程、综合立体交通网等。

为此，封面新闻持续聚焦“双圈”发展，邀请两地代表委员共谋交通发展大计。川渝两地如何进一步实现交通互联互通发展？来听听代表、委员怎么说。

关键词

一体化综合交通运输体系

许仁安：

规划同图、建设同步、运输同频
加快构建成渝一体化综合交通运输体系

“推动成渝地区双城经济圈建设，交通互联互通是首要任务。今年，川渝两地交通部门将充分发挥交通互联互通专项工作组定期沟通磋商机制，共同推动交通基础设施、运输服务和治理体系一体化。”许仁安说，2022年，川渝两地将着力实现规划同图、建设同步、运输同频，加快打造轨道上的双城经济圈、国际航空门户枢纽和长江上游航运枢纽，推动基础设施、运输服务、行业治理3个“一体化”。

许仁安表示，重庆今年将以重点项目为主要抓手，加快成渝中线高铁、成达万高铁、万州新田港二期等一批标志性项目建设，启动建设渝西高铁、渝宜高铁；此外，科学谋划川渝间城际铁路网、重庆市域（郊）铁路网、城市轨道交通网建设，推进“四网融合”发展。

“到2030年，重庆将形成‘米’字形高铁网络，建成11条高铁约2300公里。建成后，重庆到成都将有3条高铁通道。在高速公路建设方面，南充至重庆

访谈嘉宾



许仁安
全国人大代表，重庆市交通局党委书记、局长



罗霞
全国人大代表，西南交通大学交通运输与物流学院教授



王济光
全国政协委员，重庆市政协副主席秘书长

潼南区、内江至重庆大足区、泸州至重庆永川区、达州开江县至重庆梁平区等高速公路开工建设。到2035年，两地基础设施互联互通基本实现。”许仁安说。

许仁安表示，从区域纬度来看，成渝一体化综合交通运输体系是打造成渝地区双城经济圈交通极的载体；从国际纬度来看，成都和重庆都是西部陆海新通道等开放大通道建设的重要参与者。“国家规划的3条主通道，有两条以重庆为起点，一条以成都为起点。加快建设西部陆海新通道，重庆和成都交通部门责无旁贷，理应当先行、做支撑。”他说。

对于重庆而言，下一步将紧扣内陆开放高地建设目标，统筹东西南北四个方向，全面畅通出海、出境大通道，构建“空、铁、水、公”立体多式联运体系，形成贯通东中西、覆盖海陆空、连接海内外的对外交通格局。

具体来说，重庆将提速推进江北国际机场改扩建，积极推进重庆新机场前期工作；加快推进成渝、渝遂等川渝间高速公路繁忙路段扩能改造，加密提质普通公路路网；畅通嘉陵江、渠江等高等级航道，推动长江上游港口联盟合作走深走实。

同时，重庆还将在提升客货运输服务水平上下功夫，加快推出第三批“川渝通办”事项，实现交通运输领域线下“异地可办”、线上“全程网办”。

“川渝交通的一体化发展将有利于促进成渝地区与长江中游地区、长三角地区的人流、资金流、信息流的快速流动。这对成渝地区打造经济‘第四极’具有重要意义。”许仁安说。

关键词

成渝机场群建设

罗霞：

坚持“一盘棋”思维
增强成渝机场群在全球航空的话语权

近日，推动成渝地区双城经济圈建设联合办公室印发《关于做好共建成渝地区双城经济圈2022年重大项目实施有关工作的通知》。在共建成渝地区双城经济圈2022年重大项目名单中，世

界级机场群项目建设包括了重庆江北国际机场 T3B 航站楼及第四跑道工程、乐山机场、阆中机场、南充高坪机场三期改扩建项目和万州五桥机场航站楼扩建项目。

可以见得，随着成渝地区双城经济圈战略纵深推进，成渝世界级机场群建设正成为成渝地区双城经济圈建设的助推器和加速器。

“当前，成渝双方在共建世界级机场群等方面备受关注。”罗霞认为，成渝地区处于日韩到南亚、东盟到欧盟、东盟到北美航线（极地航线）的交叉点上，同时是中央赋予的“带动全国高质量发展的重要增长极和新的动力源”，在全球贸易往来“国际东移、国内西进”背景下，成渝航空业发展迎来重大机遇期。

在罗霞看来，要用好用足这个发展窗口，成渝一定要拓展全球视野，坚持“一盘棋”思维，锚定“世界级机场群”目标来统筹整个机场群的塑造。要强枢纽能级，重点依托天府机场、江北机场、双流机场3个国际机场，持续提升机场运营保障能力，培育壮大主基地航空公司，扩大包括第五航权在内的国际航权开放，增强成渝机场群在全球航空格局中的话语权和影响力。

罗霞建议，要充分利用成渝的地理之利，协同拓展国际、地区航线，提升国际航线干支衔接水平，织密国内航线网络，寻求与国际航司、集成服务商的合作，切实做强国际航空枢纽门户功能，打造洲际航空中转中心。要特别重视国际航空货运能力建设，由“重客轻货”向“客货并举”转变，加紧申报成都空港型国家物流枢纽，采取灵活的全货机引进政策，提升货站设施并完善基础功能，以更好融入“一带一路”倡议和“双循环”格局。

关键词

“川渝双圈”轨道交通建设

王济光：

推进川渝轨道交通“四网融合”
打造“1小时通勤圈”

“轨道交通在建设成渝地区双城经济圈中具有无可替代的重要作用。”王

济光说，轨道交通既是加强交通基础设施、促进成渝互联互通的重要保障，也是推进“四网融合”发展、打造“1小时通勤圈”的强力支撑。

近年来，成渝两地的轨道交通建设取得了一定成果，但王济光认为，当前两地的轨道交通体系依旧存在两大短板——资源整合不够、“四网融合”不充分。“成渝地区双城经济圈内的轨道交通网络没有真正形成互联互通，这些问题都亟待解决。”

“同时，这些问题也是成渝地区双城经济圈内中心城市轨道交通建设面临的共同难题，既需要本地域铁路网覆盖到本区域，也需要在次中心城市之间互联互通。”王济光说，川渝两地应主动对标国内外经济圈建设的先进水平，更应加强合作。为此，他提出了3条具体实施建议。

“具体来说，就是要统一规划，分工合作，将市域铁路（都市快线）纳入多层次轨道线网规划，加快推进专项规划落地。”王济光建议，四川和重庆应尽快制定实施《市域铁路（都市快线）线网规划（2022-2035）》，并将规划中的中心城区至川渝毗邻地区的次中心城市，争取纳入《成渝地区城际铁路建设规划（2022-2025）》，并获得国家层面批复。

其次，要充分利用现有干线铁路富余能力，开行公交化列车。王济光建议，通过有效利用、局部改造等方式，充分利用成渝高铁和渝贵、渝利、遂渝、成渝等铁路富余运能组织开行公交化列车。通过“四网融合”，实现毗邻地区次中心城市之间半小时通达，实现“市域铁路”+“新型城镇化”的发展理念。

同时，川渝两地应明确市域铁路投融资模式、确保规划按期实施也是轨道交通建设的重点。在王济光看来，毗邻地区次中心城市可参照干线铁路市区共建征拆政策，在征地拆迁补偿方面给予项目征拆补偿，或参照城市轨道交通由当地财政给予项目资本金部分30%作为引导资金，通过市场化运作，调动市区县参与市域（郊）铁路建设积极性。

华西都市报·封面新闻记者 曹钰 喻言 杨金祝 杨澜 实习生 陈霞