

无锡机场今年完成改扩建,常州机场将积极整合融入

苏南国际机场“展翼欲飞”

“苏南国际机场已不是要不要建的问题,而是怎么建。”在昨日举行的省十届人大五次会议专题审议中,省发改委副主任朱小明说。一提机场,好几个代表团都“来劲”。无锡团的代表们在审议中建议,将无锡硕放机场扩建为苏南国际机场;常州团的代表们则在另一场审议中建议,整合常州奔牛机场和无锡硕放机场的资源,联合组建苏南国际机场。



2006年7月6日,南京机场无锡城市候机楼和苏南货站投入运营 资料图片

两地机场“自荐优势”

虽然昨天与苏南国际机场有关的话题常州、无锡两个团是分开审议的,且一个在上午,一个在下午,但这丝毫不影响大家话题的一致性。但是“优势自荐”方面,可就是“各表一枝”了。

[无锡硕放]

无锡代表团说,无锡机场开通民用航班是在2004年2月18日,当年的旅客和货邮吞吐量在全国133家机场中列第55位,在省内7个民航机场中,仅次于南京禄口机场。2005年,旅客同比增长89.5%,货邮吞吐量在国内民航机场中列第45位,增长速度居全国民航机场之首。到2006年,已有6家航空公司入驻无锡机场,通航城市达14个,旅客吞吐量达92.48万人次,同比增长50%,货邮吞吐量继续增长,达到1.76万吨。

[常州奔牛]

常州代表团先从地理优势说起:常州机场位于长三角核心区,西距南京禄口机场110公里,东距上海虹桥机场180公里,机场处于南北航路的中心位置,到北京、沈阳、广州、深圳、重庆、成都、西安等城市飞行时间都在2小时左右,而且机场周围地势平坦、地质条件稳定,10公里以内无障碍物,与上海等枢纽机场不存在因空中走廊拥挤造成飞行冲突。地域内有长江、京杭大运河和

铁路、公路等。机场飞行区等级为4D,通过改造,明年可望提高到4E级。高峰每小时可保障8架大中小飞机起降,可适航B747、MD11以下所有机种,旅客吞吐量可达300万人次,货运吞吐量5万吨。而目前,常州机场现有条件远没有得到很好利用,2006年每周航班近50个,机场旅客吞吐量40多万人次,客运业务量仅占常州航空客运市场的12%左右,货运更不到10%。

[共论发展]

无锡硕放:今年完成改扩建

目前,无锡机场正在进行改扩建。工程总投资12亿元,用地面积约1200亩,新航站楼工程于去年6月开工建设,其中飞行区工程和站坪工程已建成投运,民航航站区工程有望今年10月1日竣工、投运。此外,无锡机场已经列入民航总局“十一五”发展规划和国家发改委编制的《长江三角洲地区区域规划》。

在日前举行的全省发展和改革工作会议上,已经明确提出今年将完成无锡硕放机场的改扩建工程。

常州奔牛:资源共享、共建共赢

常州代表团的李文、杨平平、陈伟昶等省人大代表说,按照省委、省政府规划建设苏南国际机场的要求,建议由省政府整合民航常州机

场和无锡硕放机场的相关资源,联合组建苏南国际机场,采用“一场两站”的模式,即一个统一的苏南国际机场,包含无锡、常州两个空港。

范燕青、王伟成代表说,“一场两站”是一个多赢的思路,既可以整合现有资源,发挥各自优势,实现规模化经营,又可以避免重复投资和民航市场的恶性竞争,实现资源共享、共建共赢。这不仅有利于促进常州经济发展、苏南经济发展,更有利于促进江苏经济的发展、提升江苏的对外形象,更是实施可持续发展、科学发展观,建设节约型社会的具体落实。希望把常州机场与无锡机场实行同步规划、同步实施,这样合理分工、优势互补、共同打响“苏南机场”品牌。

[焦点问题]

建在哪?

省人大代表、无锡市建设局副局长范春雨说,上海虹桥机场的主要国际航班迁往浦东后,从苏、锡、常到上海浦东或者南京禄口机场都需要3小时左右,加上2小时的候机等待,搭乘国际航班都耗时半天以上,甚至提前一天过夜,造成人力资源浪费、商务成本加大。同时国际物流的发展也对长三角区域空港口岸的开放和便捷度提出了新的要求。无锡硕放机场是苏南国际机场的最佳选择,无论是从区域位置,还是从运营业绩来看,都具有合理性。

怎么建?

省人大代表、无锡市财政局局长毛保家说,建议论证和编制苏南机场的发展规划,尽快解决一类口岸审批问题,统筹协调建设资金问题,协调解决建设用地指标问题,配套出台省级扶持政策,并对苏南机场周边地区的机场和各类交通设施进行有效整合。

建多大?

省人大代表、锡山高级中学校长朱士雄说,无锡苏南机场要尽可能达到民航总局“十一五”发展规划,和国家发改委编制的长三角地区区域规划中实现吞吐量500万-600万人次,货邮吞吐量30万吨的近期目标,逐步达到旅客吞吐量1000万-3000万人次,货邮吞吐量50万-100万吨的中期发展目标,使之成为国内枢纽国际机场。

[部门意见]

“一场两站”是个好主意

省发改委、省经贸委、省交通厅、南京海关、省检验检疫局、民航江苏监管站等部门负责人听取代表的发言后认为,常州代表的资源整合建议具有创新性,对“一场两站”的构想与模式表示赞成和支持,并建议进一步优化配置方案,创新管理机制,建立航空运输新模式。在这进程中,他们将全力参与、支持,并做好服务工作。

有利于大交通统筹规划

江苏省交通厅副厅长李先友认为,从经济上看,苏南在全国占有很大分量,并且苏南人口密度大,流量大,老百姓到浦东国际机场太远,到南京也不方便。在无锡硕放机场基础上扩大规模,是完全必要的。其次,从江苏大交通格局考虑,也应该加快苏南机场建设,有利于大交通统筹规划。

[专家建议]

整合资源,建好苏南机场

苏南机场究竟怎么建?记者昨日采访了南京航空航天大学民航学院、飞行学院副院长夏洪山教授。夏洪山教授认为,无锡机场的区域优势非常明显,距离苏州只有20多分钟车程,同时还涵盖了常州、扬州、泰州等地的市场。苏州的IT产品运到浦东机场,运输时间要增加两个小时,运费增加至少20%。夏洪山认为,这给无锡机场的发展带来一个契机,同时也为建设苏南国际机场提供了良好的发展空间。

苏南地区除了无锡机场外,还有常州奔牛机场和南通兴东机场,并且选址江都的苏中机场也将开始修建。夏洪山认为,建苏南国际机场,将面临着资源整合,以及不同城市的机场如何进行分工,与苏南国际机场如何协作运转等问题。

百位代表 齐声呼吁 食品安全立法

截至29日中午,省十届人大五次会议议案组收到代表们提交的72件议案中,与食品安全立法相关的议案最多,代表联名签署的人数也最多。

第0001号议案便是周晓红等11位代表《建议加快我省食品安全立法工作》的议案。据悉,通过议案或建议呼吁为食品安全立法的代表人数超过108位。

据悉,这么多代表同时为同一事由呼吁的现象还并不太多。该项议案已经受到了省人大的高度重视。今年省人大常委会将就食品安全问题组织人大代表、常委会组成人员和机关工作人员,开展深入系统的调查研究。另外,去年的省人民代表大会上,代表们共提出议案75件、建议597件,闭会期间代表联名提出议案2件,均按时办结。

代表心声:河西“龙须沟”太煞风景

南京河西的房价只涨不落,然而河西的配套设施尚不完善一直让很多买房人遗憾。不仅如此,河西地区有几条黑臭的小河也让周围的居民苦不堪言。昨天,记者了解到,朱伟等10位省人大代表联名向省十届人大五次会议提交建议,希望加快治理这些严重污染的河道,给老百姓一个良好的居住环境。

[抬头看看]

家门口的“龙须沟”煞风景

家住龙江城市假日广场的徐女士觉得这几年在龙江生活,吃饭、逛街、购物、交通等都越来越方便,唯一不满的就是家门口的“龙须沟”,“实在是臭啊,到了夏天,蚊子苍蝇乱飞,看得人恶心!”

与徐女士一样,许多住在河西龙江小区附近的居民都觉得,河西的几条“龙须沟”实在让人难以忍受。据了解,以龙江小区为中心,沿龙园西路、龙园北路、龙凤花园北侧有几条小河,如龙江河、龙江东河、里圩河、清江东沟以及清江沟、中保河等都是严重污染的城市河道,长期以来河道黑臭、蚊蝇孳生,不但影响城市市容,还影

响到周围居民的正常生活,当地居民对这一问题的反映非常强烈。

有专家说,河西地区因为河床河岸多被水泥石块“硬化”,下面甚至还用防渗膜覆盖,致使地表水与地下水不能对流交换,使许多能防止河水富营养化的水生动植物、微生物无法生长,于是河西的许多景观河便成了一条条“死河”,成为蚊子传宗接代的“天堂”。

[四周瞧瞧] 景观河治理成效显著

近几年,南京在治理城市水环境上取得不少成绩,被誉为城市“母亲河”的秦淮河曾经一度污染严重,水环境经历了几年的“截污换水”治理后,如今内外秦淮河已

经重现碧波荡漾的美景。

此外,一些景观水环境,如月牙湖、莫愁湖、金川河等经过治理,也都渐渐告别黑臭,恢复清澈面貌。一些代表指出,南京在关注秦淮河等景观河道治理的同时,也要重视老百姓身边的“臭水沟”问题。

[建议听听] 先治标,再治本

南京市委市政府也十分重视河西地区的水环境整治,河西地区无水工程河道整治及引水补水工程,已经列入相关项目规划。但朱伟等人大代表们指出,这一项目一直未见明显成效,而有的河道污染却越来越严重,水环境治理已经刻不容缓,希望尽快采取措施并付诸实施。

10位代表建议,在目前暂时无法根治河道污染问题的情况下,应先采取一些短效措施,解决眼下的重污染问题,然后再逐步实施远期规划,从根本上解决。

代表们还提出了几条切实的措施,首先是堵住污染源,防止进一步污染。尽快排查、堵截仍在排放的排污口,对于违规排放的洗车污水、餐饮污水、分散生活污水要坚决进行排查、堵截,对堵截有困难的污染源可以采取就地处理的措施解决。

其次是清除河道污泥,在水质严重恶化时及时引换水,促进水体循环。而尽快按照规划,落实长效的治理工程才是治本的方法,按照规划落实管网铺设、河道打通等工程,实现长治久安的目的。

公交亏损 政府应该加大补贴

交通拥堵问题在每个城市都或多或少存在,为了缓解市内交通拥堵,推行“公交优先”已经成为普遍共识,但因为各种原因,部分公交公司人不敷出,势必导致推行“公交优先”受阻。这次省“两会”,张秀华等10位省人大代表建议,政府财政对公交实行价格补贴和油价补贴。

张秀华等代表调查后了解到,徐州市公共交通由于受到公交票制结构及油料、材料价格连年大幅上扬等因素的影响,IC卡亏损严重,公交企业人不敷出,亏损经营。

而近日,国务院办公厅和省政府办公厅先后下发了《关于优先发展城市公共交通的意见》,国家四部委联合下发《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》,都要求各地政府要确立公共交通在城市交通中的优先地位,并将城市公共交通的发展纳入公共财政体系。

据了解,北京为了缓解城市拥堵问题,大动作推进“公交优先”,大幅度降低票价,让更多人出行时选择公交,而政府对公交公司进行票价补贴。张秀华等人大代表们建议,江苏应学习北京这种做法,对城市公共交通因票价因素造成的亏损,实行价格补贴;而上海也有“油补”的办法,减轻公交企业的负担,代表们建议,江苏物价部门也应借鉴上海市政府对公交实行油价补贴。

建住宅别忘 给学校“留块地”

好不容易新买了房子,搬进去以后发现附近没有幼儿园,孩子以后上学都成了问题。这次省“两会”,省人大代表葛娟建议,应重新制定或修订现行有关政策,明确教育设施配套建设的责任主体,有效地促进城市和教育事业的同步发展。

1995年,经江苏省第八届人民代表大会常务委员会第十八次会议批准,《南京市市区中小学幼儿园用地规划和保护规定》正式颁布。规定中强调,在新区开发或者旧区改建中,建设开发单位必须按照规划设置中小学、幼儿园的规模,进行教育设施的配套建设,并做到与建设项目同时规划,同时建设,同时交付使用。这些政策法规的实施,有效地解决了零星住宅建设后入住子女的就近入学矛盾,促进了教育事业与城市建设的协调发展。

然而,2003年9月,南京市有关部门取消了建设开发单位“进行教育设施的配套建设,并做到与建设项目同时规划,同时建设,同时交付使用”等配套建设方面的核心内容,以及取消了零星住宅教育设施配套费,结果造成居民住宅大量开发,配套学校却迟迟不到位,周围居民子女难以就近入学的困难。同时,对零星住宅建设取消了教育设施配套费,也使周边学校因条件有限,无法完全接纳零星住宅居民子女就近入学,造成矛盾。

对此,葛娟代表建议,省有关部门应根据城市住宅建设的实际情况,重新制定或修订现行有关政策,处理好住宅建设与教育发展之间的关系,明确教育设施配套建设的责任主体及建设资金,落实好教育优先发展战略。

本版采写
快报记者 郑春平 陈英 常毅
实习生 王瑞