



长三角怎样“更近更亲更紧” 江苏代表委员亮出智慧方案

长三角一体化发展战略上升为国家战略已三周年。三年来,沪苏浙皖“越来越近、越走越亲、越贴越紧”。政府工作报告提出了2022年江苏的十大重点工作,其中第六项就是要深入推进长三角一体化,更好统筹区域协调发展。未来,江苏如何更高质量推动长三角一体化发展?2022年江苏两会上,代表委员们纷纷亮出“智慧方案”,从要素统筹到互联互通,从规划引领到科技创新,为推进一体化发展建言献策。

现代快报+记者 鹿伟 赵丹丹 张瑜 徐红艳 刘伟娟 李娜 熊平平/文 顾炜 赵杰/摄

加强要素统筹,保障长三角示范区一体化建设

科学的规划在区域协调发展中至关重要。江苏省人大代表,省自然资源厅副厅长、党组成员李如海指出,长三角一体化发展,就是聚焦“一体化”规划和制度创新,合力构建区域协调发展新格局,打造高质量发展的区域集群和强劲增长极。

“要注重发挥不同地区的比较优势,交通、教育、科技、创新资源方面都要协同发展。”李如海透露,正在编制的《江苏省国土空间规

划》,在落实一带一路、长江经济带、长三角一体化上,针对江苏省情特征及当前国土空间开发保护存在的问题,提出了相应的规划措施。

作为建设一体化制度创新试验田,由上海青浦、江苏吴江、浙江嘉善三地共建的长三角生态绿色一体化发展示范区的发展状况备受社会关注。在三地共同努力下,一体化示范区建设硕果累累。下一步,江苏如何在示范区大胆试、大胆闯、

自主改的过程中展现担当?

李如海表示,江苏将进一步加强要素统筹,支持保障长三角示范区一体化建设。具体来说,对接示范区总体规划,加强国土空间规划体系衔接。发挥省级统筹作用,与示范区执委会、上海市、浙江省共同推进示范区国土空间总体规划修改完善和上报审批。坚持生态绿色发展,加强示范区存量空间盘活利用。

“将进一步指导吴江区根据示

范区总体规划和省市国土空间规划,落实自然资源部统筹划定三条控制线的工作要求,坚持底线思维,优化国土空间开发保护格局。推进示范区一体化发展,探索建设用地指标统筹使用。”李如海说,联合印发示范区规划建设用地机动指标统筹使用操作办法,主动应对未来发展不确定因素所要求的空间配给问题,通过统筹使用机动指标、周转指标等方式,在更大范围内共同探索一体化发展新路径。

长三角科创一体化进入3.0时代,让创新链和产业链深度融合

长三角地区要当好经济压舱石、当好发展动力源、当好改革试验田,在服务构建新发展格局、推进现代化建设中勇挑重担、走在前列。

为履行好这一重要任务,科技创新是关键,是支撑长三角地区高质量发展的第一动力。政府工作报告提出,加快推进长三角科技创新共同体建设,协同打造沪宁产业创新带、G60科创走廊、环太湖科创圈……对此,省人大代表,省产业技术研究院院长、长三角国家技术创新中

心主任刘庆建议,长三角三省一市应共同推进长三角国家技术创新中心的建设。

长三角国家技术创新中心也在这一背景下应运而生。2020年10月,长三角国家技术创新中心获科技部正式批复。2021年6月3日,三省一市领导在上海共同揭牌,长三角国家技术创新中心正式启动。

“长三角一体化上升为国家战略,江浙皖的制造业迎来了转型升级的关键时期,长三角技术创新也

进入3.0时代。”刘庆认为,新的时期,长三角科创一体化要实现创新链与产业链的深度融合。

目前,科创中心积极推动创新资源和要素跟长三角产业融合。刘庆晒出了一组数据:目前中心已有80多家做产业技术研发和技术转移的机构,总人数超过14000人;中心与超过120所海内外高校进行战略合作,把他们的创新成果、人才集聚到长三角落地转化。此外,中心还与超200家长三角细分领域的

龙头企业建立联合创新中心,征集提炼企业愿意出资解决的技术难题,组织产学研对接和技术攻关,提供企业所需要的技术解决方案。

刘庆说,未来五年,长三角国创中心和细分领域的龙头企业共建1000家企业联合创新中心,同时建设高水平、高标准专业研究所100家,力争研发人员规模超过5万,产学研协同,推动科技成果转移转化与产业化,成为长三角产业高质量发展核心引擎。

加大长三角区域南北向铁路建设力度,打通交通“毛细血管”

未来长三角地区如何“走得更近”?省政协委员、东南大学土木工程教授、博导王修信带来了一系列建议。在航空发展方面,王修信建议,机场建设要平均化发展,但也不要过分追求各地都有,要平衡有序、客运与货运错位发展,适当新建或改建一些货运为主的机场。

“港口航运发展避免压价竞争,加强区域统筹协调,促进长三角港口与海运一体化发展。”王修信建议,江苏省港口集团公司统一协调与管理省内港口水运、港铁联运,未来要加强与上海洋山港、浙江宁波港与山东日照港等港口的联网联

调,密切配合中欧班列和经中老高铁南下的南亚班列等国际铁路货运。

从铁路方面看,长三角区域已经形成比较好的骨架,接下来要加快推进局部线路较为薄弱、未连接的区块。比如:要推进京沪高铁辅助通道建设,加快新沂到山东段的连接;安徽南部、浙江北部、江苏南部高淳一带也是铁路建设的薄弱环节,应加快建设;还要把南京北站、南京站、南京南站连起来,使得南沿江高铁与北沿江高铁形成一个直达的体系。

“在长三角交通一体化中,东西

向的连接相对较好,南北向相对弱一些,长江、太湖等自然影响是原因之一。”王修信建议,要加大南北线路的建设力度。

比如:要加快盐城到泰州、无锡宜兴这一带的南北过江线路建设,并最终通到杭州,加强南北的联系;加快常泰大桥这条南北大通道的建设,连接常州到泰州。连镇高铁尽快向南和宣城连接起来;此外,基本呈南北向的环太湖高铁,可以从苏州通往湖州,将来再连往杭州,也要加快建设。

对此,省人大代表,中国铁路上海局集团有限公司南京站站长、党

委副书记朱心煜也指出,长三角之间的铁路路网越来越密,很多城市一小时之内就能到达,但是高铁不能把城市所有地点都覆盖。他建议在规划建设高铁时,要把高铁和公交、地铁规划紧密衔接,形成综合交通体,方便旅客换乘。“多种交通工具融合发展,统筹发展,从主干道到‘毛细血管’才能全部打通。”

朱心煜表示,“十四五”江苏铁路建设迎来黄金机遇期,五年将新建1300公里高铁,南沿江铁路加快建设进度,2022年将开工建设北沿江高铁、盐泰锡常宜铁路等,十分让人期待。



李如海



刘庆



王修信



朱心煜

图说
我们的
价值观

祖国 是我家

富强 民主 文明 和谐
自由 平等 公正 法治
爱国 敬业 诚信 友善



上海手绘旧居陈列室供稿