

【畅通重庆】看江津

“江津是个好地方”，这是聂荣臻元帅1990年给予他的故乡——重庆市江津区的深情评价。20年过去了，而今，江津人民不负聂帅重望，充分发挥半小时江津、人文江津的独特优势，构建了四通八达的交通网络，建设了风景如画的城区，打开了大港口大物流的局面。150万江津人民用实际行动践行着聂帅的期许：“江津是个好地方！”

■本报记者 郭辉 木兰 通讯员 王克

有人说，道路就是城市的血脉。道路畅通，则预示着这座城市经济发展的通畅与健康。当我们驱车前往江津——重庆市六大区域中心城市之一、主城“一小时经济圈”卫星城市、唯一实现与重庆主城外环经济时代接轨的区县城市时，突然间明白了这座城市的魅力所在。路，是帅乡人用勤劳与智慧，敢为天下先的精神铸就的丰碑，是江津实现腾飞与发展的真实写照，更是畅通重庆建设的一个缩影。它的每一步跨越，每一次发展，无疑都见证了重庆的直辖机遇与发展诉求。

江津四通八达的血管里涌动着激情与豪迈：区内已有五六条交通大动脉连接主城；农村公路建设连续14年蝉联重庆市第一；利用黄金水道打开的出海贸易通道正在打造；“服务、融城、带乡、兴水”的格局正在形成！



江津区委书记王银峰(左三)带队检查公路桥梁安全

服务”，调整为“服务加融城、带乡、兴水”。首次在交通建设领域引进了“服务至上”的理念。

服务，就是要以方便老百姓的出行为目标，以改善投资环境为出发点。江津区委区政府是这样想的，也是这样做的。近年来，江津区不断改善城区交通，开通公交客运线路13条、公交车135辆，特别是几江至双福城市公交车的开通，实现几江、德感和双福城市公交同城发展。在全市区县中

政村通客班车率86.5%。江津区区长关海祥说，服务是我们建设“畅通江津”的根本落脚点。只有将服务的理念贯穿始终，将保障和改善民生作为工作的出发点，才能构建起一个和谐的城市。

融城——
半小时江津，续写畅通的精彩与辉煌

打开历史的档案，我们可以发现30年前江津交通的窘迫：公路总里程只有594.6公里，主要干道均为3级以下泥结砂石路，隔江相望近在咫尺的德感，往来却要受舟楫劳顿。通往重庆主城的道路泥泞不堪。道路，一度成为江津的“痛点”，成为阻碍江津商贸经济发展的障碍。

主城在重庆直辖的机遇下，逐步成为长江上游的中心城市，成为通达四方的核心区域。融入主城，不仅能打通商贸往来的关节，更能助推经济的发展，与外界实现交流与互通。不破不立，只有经历浴火的阵痛，才能得到重生。江津区委、区政府深明白这一点。在推进“畅通江津”建设中，把优化完善城乡道路网络，统筹城乡一体化建设和管理；发挥交通优势，构建江津与成渝城镇群、川南黔北地区、长江中下游地区的运输大通道；逐步实现江津中心城区“十分钟通达”、中心城区与重庆都市区“半小时通达”、四面山风景区到重庆绕城高速一小时通达等多个目标作为建设的重中之重。

让我们来盘点这一个闪光点：重庆外环高速、渝泸高速一期建成通车，先锋连接线与两条高速公路同步建成。渝泸高速二期工程于2010年3月开工建设，目前推进迅速。改写了区境内无高速公路的历史，缩短了至重庆主城的时空距离；

迎宾长江大桥、西江大道已开工建设，几江(中渡)大桥已获国家发改委立项批复，将于近期开工建设，为“两桥一线”融城重点项目快速推进创造了良好的条件；

仅用不到3个月的时间完成了津马

路至四面山96公里“白改黑”及安保、节能灯饰工程，成为重庆市第一条低碳示范公路；

津马路“四改八”、珞璜至鱼洞公路改建两个重点工程的如期开工建设，为融城再添新风采。

这一批道路交通重点工程作为“畅通江津”建设的重点，真正搭建起了江津交通的大动脉，改写了江津的发展史。

带乡——
村村通建设，推进统筹城乡发展

从江津出发，无论是到全国著名的花椒基地先锋镇和在国内享有“小香港”盛誉的白沙镇，还是到与贵州地区接壤的柏林镇，与四川紧邻的边远乡镇石蟆镇，都是一个愉悦的享受过程。平坦宽阔的水泥路、柏油路已经完全覆盖了整个江津的乡镇，泥石斑驳的“伤心路”、“断头路”成为了尘封的历史。

近年来，江津区致力于乡镇公路的升

港口，江津拥有127公里黄金水道，上连四川，下达重庆主城，具有得天独厚的地理条件和自然资源，自古以来就是重要的通商口岸。

“十一五”期间，江津区委、区政府意识到港口码头建设对经济社会发展的重要性，明确提出“按照打造重庆枢纽港的目标，充分利用江津127公里的黄金水道和岸线资源，加快推进交通枢纽港和开放口岸建设”。准确的定位，为发展临港经济，做大港口物流，吹响了加快发展的“号角”。随后，江津区委按照区委区政府的要求，先后编制了《江津区“十二五”交通总体规划》、《江津区港口物流发展规划》、《港口岸线规划》、《仁沱港口物流园区控制性详细规划》等一系列港口专业规划，为江津港口建设提供了指导性的意见。

在这些政策的指引下，在江津区委区政府的精心规划下，在江津区委会同相关部门的倾力打造下，江津港口经济建设初见成效：兰家沱集装箱码头投入使用，成为渝首首个公用集装箱码头，实现了江津水上集装箱运输“零”的突破；石门码头、华



获得国家发改委批复的几江长江大桥，将打通江津“一江两岸”的“咽喉”

级完善，路面硬化基本覆盖了全区的每一个乡镇，先后完成了油滩路、龙放路等58公里公路改建；完成了永津路、西屏路等公路大修；完成了仁西路、贾白路等骨架公路改建；新建了仁沱大桥；硬化、升级、改造农村公路1456公里，镇街通畅率100%、村通达率100%，村通畅率达86.2%；345公里二级公路、18个收费站点全部取消收费，实现了区内干线公路的畅通无阻。

2010年，江津又投资3.6亿元，启动341公里农村公路建设，年底就已有260公里通车使用……

纵横交错的通乡通村公路，搭建起了江津城乡统筹发展的动脉，在重庆市公路建设管理目标考核中，江津连续14年被评为重庆第一！

兴水——
打通出海要塞，繁荣往来商贾贸易

津，港口的意思。作为长江上游的重要

能电煤码头、玖龙纸业集装箱码头先后建成投用，玖龙纸业码头还设立了海关监督站，五举沱码头也将今年底投入试运行；朱杨、白沙、几江、珞璜四大作业区建设生产性泊位26个，1000至3000吨级深水泊位12个，汛期还可通行8000吨级船舶……

而随着码头建设的推进，江津大港口大物流的带动效应将进一步加强，集聚辐射能力也将进一步加大。

采访的当天，恰逢贵州省遵义市习水县领导前来与江津区委商谈合作，修建从江津到习水的高速公路。江津区委主任夏昭禄告诉记者：这条高速公路的修建，是两地人民的共同愿望，而且这个愿望由来已久。贵州是产煤大省，但是地处腹地，近年来交通运输条件虽然大为改善，但是水路成本优势更为明显。建成后，贵阳、遵义、习水等地的煤炭运输通过江津出海，可以节约大量的成本，而江津的区域性中心城市的功能也将进一步增强。到时，“畅通江津”的建设将交出一份更精彩的答卷！

服务——
理念的转变，见证励精图治的决心

党的十七届五中全会将着力保障和改善民生作为贯穿一切工作的理念。经济建设和社会主义各项事业的核心，就是要让老百姓共享改革发展成果。江津区在推进畅通工程建设过程中，将工作的重心转移到涉及解决群众息息相关的行业管理服务，公交客运服务水平，农村客运优化提升上来，不断适应和满足群众对交通畅通服务的需求。将交通“3+1”发展思路调整为“1+3”，即把“融城、带乡、兴水加

率先使用公交IC卡计费乘车，并对70岁以上老年人和残疾人实行免费乘车。成功完成395辆人力客运三轮车退出运输市场工作，新投放出租汽车170辆，公交车、出租车和客运班车公司化经营稳步推进。

为改变农村居民出行“晴天一身灰，雨天一身泥”的情况，江津区还十分注重农村公路的建设，超额完成了农村公路通达通畅建设任务，仅2010年就开工建设农村公路项目共37个342公里，基本实现了村村通，解决了农村道路不通，出行不畅的问题。开通省际、县际及区内客运线路186条、班车872辆，开通农村客运线路131条。全区实现镇街通客班车率100%，行



重庆市第一条低碳示范路——江津至四面山景区“白改黑”公路夜景



江津主城几江至双福新区公交车正式开通，实现了重庆市主城区以外区县公交零的突破



正在作业的玖龙纸业集装箱码头



已实现全区覆盖的村村通硬化公路和安全舒适的农村客运



绕城高速“外环江津长江大桥”，缩短了与主城的距离



华能电厂码头