

余家桥，是我们的习惯称谓，其实就是余桥，我们总是戏称为多余的桥，多了个家字，就更有了家的感觉。

我虽不是余桥街上人，却是地道的余桥人，因为我们曾经属于余桥乡，撤乡并镇后，就属于余桥村了。余桥老街非常小，用我们自己的话是“大个头的人，一个哈叭腿（人扑面摔下），就能从街头跌到街尾”。也有说法是，“扁担长的一条街”。当时，我们感觉邻近的前马街很大。大人们常说，大大的前马街，小小的溧阳城。那时前马街上有照相馆，余桥没有，前马中学是中考考点，余桥中学却不是。但我们还是有优越感，毕竟余桥离溧城要近。

余桥村以桥为界，分成桥东和桥西。桥东面，除了桥东村，还有湾里村，桥西则有上甲里和下甲里，包括坝头、徐家棚等几个小村，除上甲里划归桥东大队外，其余几村均属桥西大队。小小的老街位于桥东面，在湾里村和桥东村中间，麻雀虽小，五脏俱全，开水炉子、茶馆、澡堂、布装店、酱菜店、油条摊、日杂品店、邮政所等等都有。平常人们去街上卖点鸡蛋之类，也在这条小街上。街东面有生产锄头、镰刀之类专业用具的五金厂，还有糕饼店……中心小学在桥东的湾里村上。

四年级起，我开始到余桥小学上学了。晴天可以走田埂路，走走跑跑也就二十分钟路程。逢到雨天，走我们村对面的河埂，道路泥泞不说，且要转一个大弯，过余桥桥再到学校，没有四十分种到不了。当时，我们实在是羡慕家在余桥村上的同学，上学多近啊！后来乡下通了公路，坝头村附近建了普福桥，我们称之汽车桥。余桥南

余家桥

张国芳

面几个村的孩子到余桥小学就近多了，我们村的孩子也不再抄小路从蒋家村到学校了。汽车路修好后，每年余桥街交流时，就以汽车桥为界，大约长两公里的路两边都摆满了摊点，衣服鞋帽食品家具农具各类商品应有尽有，周边的村民们都会过来赶集。后来，乡里还办起了羊毛衫厂、地毯厂，分别于湾里村和桥东村，碾大米、米粉的加工厂也在桥东村。

相比较，桥西就没那么热闹了。余桥桥连起了桥东的老街和桥西的新街，新街位于上甲里村和下甲里村中间，比老街开阔多了。百货店也搬到了新街上，有私人超市、小吃店、缝纫机店、鞋匠铺、修表铺，还建起了农贸市场。原先一直在上甲里村上的公家墩头店，就是卖猪肉的摊位也没有了。卖猪肉的、卖鱼的、卖蔬菜的，都进菜市场摆摊设点了。桥西还有生产资料门市部，卖化肥农药。当时，在街上这些部门上班的，都是公职人员，吃皇粮，拿国家工资，不用种田，让我很生羡慕！

中学时，我们天天从村对面的河埂，走坝头村，经下甲里村，从新街去上学。中学位于下甲里村南面，大人们都叫那“棉花坟”，好像学校是建在坟地上的。中学有两幢楼房，两排平房，有一个大操场，还有池塘。

后来，余桥也有了开发区，就在学校的西面。因为开发区，从乡政府往汽车路方向建造了一条大路，我们村的孩子直接从汽车路上新建的大路，可以到中学了，再也不必经下甲里村，再从新街绕一大圈了。再后来，听说小学和中学合并了，叫作余桥实验学校，校址就位于开发区内，原中学的西面，原小学的校舍作了敬老院，原中学校舍作何用途，我却是不清楚了。

岐山臊子面

祁 娟

说起陕西，大家首先想到的是肉夹馍、凉皮、羊肉泡馍等美食。其实在陕西，无论是红白喜事还是逢年过节，唯有那一碗臊子面才是主角，新街位于上甲里村和下甲里村中间，比老街开阔多了。百货店也搬到了新街上，有私人超市、小吃店、缝

纫机店、鞋匠铺、修表铺，还建起了农贸市场。原先一直在上甲里村上的公家墩头店，就是卖猪肉的摊位也没有了。卖猪肉的、卖鱼的、卖蔬菜的，都进菜市场摆摊设点了。桥西还有生产资料门市部，卖化肥农药。当时，在街上这些部门上班的，都是公职人员，吃皇粮，拿国家工资，不用种田，让我很生羡慕！

中学时，我们天天从村对面的河埂，走坝头村，经下甲里村，从新街去上学。中学位于下甲里村南面，大人们都叫那“棉花坟”，好像学校是建在坟地上的。中学有两幢楼房，两排平房，有一个大操场，还有池塘。

后来，余桥也有了开发区，就在学校的西面。因为开发区，从乡政府往汽车路方向建造了一条大路，我们村的孩子直接从汽车路上新建的大路，可以到中学了，再也不必经下甲里村，再从新街绕一大圈了。再后来，听说小学和中学合并了，叫作余桥实验学校，校址就位于开发区内，原中学的西面，原小学的校舍作了敬老院，原中学校舍作何用途，我却是不清楚了。

在外求学、工作多年，臊子面是我记忆深处最难忘怀的家乡美食。每次回到老家，我都要美美地吃上几碗臊子面，因为对我来说，这每碗面里都充满了思念的味道。

臊子面为什么那么好吃？点睛

之笔就是臊子肉。在家做臊子，必买黑猪肉，五花肉选择肥瘦比例七比三，切成小丁后入锅翻炒，依次加入生姜、大料、盐、醋、酱油、辣椒粉等，文火慢炖至红油铺面，肉香四溢。这里的醋必选农家酿的岐山醋，它不同于山西陈醋，也不同于镇江香醋，因为是纯粮食酿造，有种异香，而且酸得扎实。

臊子面的面条最好是用手擀面。生面和好，揉团，蒙上湿布放五六个小时后再擀，这样面有韧劲，易于擀薄切细，沸水出锅有光泽，面劲道滑润。

吃臊子面没有单独的配菜，包括臊子在内的一切菜肴都要随汤走，被称作底菜和飘菜。地道的臊子面中，底菜里有红萝卜之红，金针菜之黄，黑木耳之黑，鲜豆腐之白；飘菜多为蒜苗或韭菜切成细小末状，飘菜与表层鲜红的辣油浑然一体，一口吹不透，捞几根面浇上一勺汤就是一碗臊子面。

汤多面少，臊子鲜香，红油浮面，吃一口第一感觉是辣，其次是酸，一时满口生津，食欲大开。舌尖就像在经受一次味觉的全方位洗礼，这酸辣的大团圆，让人忍不住想再吃一口。一碗一碗又一碗，吃上十几碗不解馋，因而饭量大的人一顿可以吃二三十碗。

如今，普通人家吃顿臊子面是很简单的事，每家每户做法也是各不相同，随人和季节的变换而改变。譬如冬季做臊子面时，会在酸辣汤里放进炒好切碎的黄花木耳萝卜豆腐蒜苗等；夏天的臊子面配菜，会有切碎的炒鸡蛋、韭菜、豆腐、香菇、葱等，加上提前熬制好的大肉臊子，的确是好看又好吃的一道美味佳肴，令人食欲大增，回味无穷。

那年老公和女儿随我回家探亲，原本担心久居江南鱼米之乡的他们会不适应北方的面食，不曾想家乡的臊子面让他们百吃不厌，回到常州后还念念不忘。回到常州，我尝试着买了北方的面粉，黑猪肉、镇江香醋，每隔一段时间做次臊子面解乡愁，每次他们都吃得肚皮溜圆，大叹过瘾。

“爨，以汤沃毛令脱。”后多作捋，清张南庄《何典》：“一毛不拔，成何体统，便伸手向他捋头毛，凑耳朵的拔了几根。”

捋 方言读哈，打人捋别人。《篇海类编·手部》：“捋，击也。”另指农活脱粒，收割稻铺在场，用竹竿敲击，称捋。

戳 gāi 方言读该，章炳麟《新方言·释言》：今江南运河而有序排在于塘地上，谓有所倚恃为介，俗作戳。《常州方言词典》：斜靠，倚靠。梯子戳勒门背后。站。立。你一直戳勒门做戳。

强塞 方言读活失，又作戮塞。强，《广韵·没音》：强，心闷。与塞连在一起成强塞，心中不舒坦，窝火的意思。长篇吴歌《五姑娘·暗箭伤人》：吾奴冷粥冷饭全好吃，吾受勿进格种强塞气。《常州方言词典》：天气潮湿闷热，使人不舒服。例：今朝天气强塞到则。又指后悔，例：我奈会做出介种事体，想真想强塞。

大通视线

民航 11月10

日，中国民航局发布了2016年9月航空运输消费者投诉情况，通报显示,2016年9月民航局运输司、各地区管理局、民航局消费者事务中心和中国航空运输协会共受理消费者书面投诉594件，其中国内航空公司498件，国外及港、澳、台地区航空公司65件,机场26件,机票销售代理企业5件。与上月相比，各项数据均有上升，其中有近半数的投诉均为航班问题。

据民航局公布的34家航空公司投诉类别和数量统计显示，中国东方航空公司以总投诉量84件居首,航班问题、预定票务与登机、退款、行李、旅客服务等位主要投诉项,此外,中国南方航空公司以总投诉量82件紧随其后。

此外，民航局还公布了对航空运输销售代理企业的投诉情况。9月份，民航局受理对航空运输销售代理企业的投诉5件,2件出自去哪儿网、携程网、同程网及北京天赐成网络公司各一件,5件投诉均为篡改退票问题。

对于投诉问题,相关通报显示,2016年9月,旅客对航空公司、机场的1246件首次电话投诉由数量和旅客自行和解,有594件在线,邮件或传真投诉经过协调予以解决,合计受理投诉1840件。本月经协调解决的594件投诉中,共有547件得到了及时处理和回复。47件尚未回复处理结果,其中有6家国内航空公司的13件投诉没有及时处理回复,有14家外国及港澳台地区航空公司的24件投诉没有及时处理回复,有9家机场的10件投诉没有及时处理回复。

航 道 近日，交通运输部发布《航道整治工程施工规范》(简称《规范》)。该《规范》为强制性行业标准,自2017年1月1日起正式执行,原《规范》同时废止。

《规范》自2011年5月开始编制。在编制过程中，编写人员充分了解、掌握国际先进标准的发展动态，积极采用新技术、新工艺、新设备、新材料等方面技术成熟、经济环保的创新成果，吸收借鉴了各类经过分析论证并符合我国国情的国际标准和国外先进标准,确保了《规范》的先进性和适用性。

《规范》的发布执行，将进一步完善航道建设的标准体系，规范航道建设施工技术，提高工程建设管理水平，有利于航道整治建设工程质量、安全水平的全面提高。

常州交通运输

CHANGZHOU JIAOTONG YUNSHU

常州市交通运输局主管 常州市交通运输与物流协会主办

2016年11月16日 第29期 总第831期
苏新出准印JS-D002号 内部资料免费交流
常州报业传媒印务有限公司承印

国内内河航道首次采用3艘浮吊船联合施工：

横林大桥主桥完成吊装



本报讯 11月3日,3艘分别重达500吨、600吨、500吨的大型浮吊船共同施工,将长97.2米、宽16米、重达1189吨的钢桁梁成功起吊,并精准地安放在既定的主桥桥墩上,至此,横林大桥主桥钢桁梁吊装作业顺利完成,这也成为国内架桥史上内河航道首次采用3艘浮吊船,成功完成桥梁大型构件整体吊装施工。

此次吊装采用3台浮动吊机整体联合起吊方式,整体起吊重量达1189吨,这在国内内河航道尚属首次,尤其是在水上吊装作业时,浮吊的臂长、仰角以及船体整体转角的稳定性要求特别高,而桥位东侧还有一条万伏高压线,给施工带来了不小的挑战。为此,各参与方精心准备,施工单位提前联系海事部门,做好断航封航的申请工作,地方海事部门组织6艘海巡艇30名海事人员, (下转第二版)

常州通过全省首批——

“平安工地”示范项目考评

本报讯 日前,我市通过了由省厅质监局组织的全省首批“平安工地(工程)”示范项目考评。

本次考评按照2016版新标准要求,从内业、外业两方面对我市申报的8个示范工地(工程)进行了综合评估。期间,考评组及时指出我市“平安工地”创建中存在的不足,并提出了好的建议,也对我市

创建工作涌现的亮点给予了充分肯定。其中,长虹西路快速化改造工程项目在开展省厅质监局适用于公路水运建设工程满堂支架课题科研研究、深化并应用专项方案图表化、平面控制管理体系以及信息化管控手段等方面成效显著,得到了考评组一致好评。

(胡铁青供稿)

武进县道提档升级工程完工

本报讯 日前,随着南闸线提档升级工程完成全线沥青摊铺,武进区公路处今年实施的3个县道提档升级工程全面完成施工任务。

本报讯 11月13日,2016常州武进西太湖国际半程马拉松赛鸣枪开跑。常州公交开通了7条点到点交接送专线服务本次赛事。

具体为：1号线由市民广场至花博园公交中心站，上车点为广场大道常州市政府南门，上午5:40-6:00按序发车。2号线由紫荆公园至花博园公交中心站，上车点为

西太湖马拉松赛鸣枪开跑：

公交开通7条专线

竹林北路紫荆园北门,上午5:30-5:50按序发车。3号线由青枫公园至花博园公交中心站,上车点为广场大道常州市政府南门,上午5:40-6:00按序发车。5号线由红梅公园至花博园公交中心站,上车点为



第二届全国汽车客运站优质服务竞赛日前在湖南长沙闭幕,来自全国24个省市的72名选手参赛,常州汽车站周秀敏荣获个人一等奖(图左起第3人),刘丽君荣获个人二等奖,江苏队荣获团体第一名。

第二届全国汽车客运站优质服务竞赛总决赛由中国道路运输协会、中国海员建设工会主办,分理论测试、售票操作、检票操作等三个比赛项目,江苏队分别获得理论测试、检票操作两个单项最高分。

周秀敏2010年6月进入常州汽车站工作,现任常州汽车站值班站长,曾获“江苏省技术能手”称号。

常州运营供稿

常州首家农村快递服务中心挂牌

常运、中通物流“双十一”联盟

本报讯 我市首家农村快递服务中心日前在武进区雪堰镇雅浦村挂牌成立,这是市邮政管理局推动快递服务“三农”的重要举措,也是该局创新快递末端投递模式的又一创新。

武进区雪堰镇雅浦村盛产水蜜桃和橘子,产品口感好,年产量约5万公斤,由于路路不畅、运输困难,面临滞销。市邮政局借助武进区打造“四好农村路”示范区的契机,谋划建设雅浦村农村快递服务中心,探索解决“农产品进城”和农村快递服务最后一公里难题,促进“快递+”农业协同发展。经沟通协调,由雅浦村委无偿提供150平方米场地供快递服务中心使用,中通公司负责日常管理运营,并逐步将其他快递公司引入快递服务中心。入驻企业将根据当地产品特点,为果农量身定制销售渠道和运输方案,解决该地水果销售困难现状,实现果农、电商与快递企业“三赢”。 (下转第二版)

金坛首批新能源公交车充电站开建

本报讯 年底前,金坛区将投放新能源公交车15辆。日前,首批3座配套新建的新能源公交车充电站开工建设。

3个充电站分别位于公交总站、东城实验小学首末站、盐港首末站。据悉,金坛首批新能源公交车充电站一期投资金额1960余万元,共建成40个充电桩。(程网庆 姜成玲)

内,上午5:30-5:50按序发车。6号线由圩墩公园至花博园公交中心站,上车点为中吴大道“圩墩公园南”西行公交站台,上午5:30-5:40按序发车。7号线由武进新天地公园至花博园公交中心站,上车点为虹北路武进新天地公园南门,上午6:00-6:20按序发车。(何轲)

秋收景象

张全林

我对秋收最深的印象,是小时候生产队里收稻子,那是一种既繁忙又热闹的景象。稻子成熟的季节,田野里是最美的,稻浪滚滚,闪着金光,农民们看着这样的景色,心里甜甜的。从开镰割稻的那天起,秋收大忙开始了,田野里也就发生了变化。

割稻子不是重体力活,所以男女老少都参加。往往是年轻力壮的排在一起,老的少的和妇女排在一起,生产队里一百多个劳动力,排在一起割稻子的场面相当壮观,梯字形的队伍和人们甩稻子的动作,像是经过排练的舞蹈那样熟练、整齐、优美。

等所有的稻子都割完了,前面割下来的稻子也晒干后可以收回家了。收稻分不稻和挑稻两部分,禾稻一般是妇女们的事,把割下的稻子一小捆一小捆扎起来;挑稻则是壮劳力的差使,他们挑稻的样子很像蚂蚁搬家,又大又高的稻堆担在肩上,与人的身体很不对称。妇女们扛起稻来干净利落,挑稻的人们徒步为之。特别是几十人挑着担子你追我赶的样子,构成了田野里一道亮丽无比的风景。人们挑担时嘴里发出的哎哟哎哟的声音,像是口号,也像歌声。稻子越重他们越辛苦,稻子越重他们心里也越高兴,因为重的稻子收成才好。

村子里也是热火朝天,平时很少下地的家庭妇女,也加入了秋收的队伍,把刚收回来的稻子,堆成像小山似的稻垛,有序排在于塘地上。小时候,我最喜欢站在家门口看漫天遍野的稻谷,看川流不息的人们劳动的景象,而眼睛盯得最多的,还是站在高处忙着制垛的母亲。母亲是生产队里为数不多的制垛高手,她堆的稻垛不倒塌,制的垛檐不漏水。

进入秋收大忙,村里就失去了往日的宁静。人们夜以继日地挑灯夜战,脱粒机不停地高鸣轰鸣。村民们看着挑灯夜战的热闹场面,听着脱粒机的日夜欢唱,见到脱粒下来的稻谷越堆越高,想着马上就能享受到自己的劳动成果,心里充满着喜悦。孩子们决不会放过凑热闹的机会,不是你追我逐地游戏,就是东躲西藏地躲猫猫,欢乐的笑声伴随着稻子的脱粒声和机器的轰鸣声,把整个村子都带进了欢乐和热闹之中。



天苍苍

张毛 摄

明前 明前茶数量既少且贵,常州人称之为“金贵”。于是,人们将“明前”引申为稀有,形容特别珍贵,称之为“明前”。如买到稀少且值钱的东西,称为“明前货”。但加上“大”(读大)之后,“大明前”语意有了否定和讥讽,如某人正在炫耀他的一件东西,一人不以为然,用常州话说,“有嗲咯大明前”。

波 常州人把步行叫波,使外地人听之一头雾水,不知何意。《说文》:“步,行也。”《战国策·齐策》:“安步以当车。”步为步行意思。方言不说走而说波,因走的古意为跑。步称为波出现在宋后,步多读几次为波,是将闭口音读成开口音的原故。

龙(máng)狗屎 常州方言形容人记心不好,多遗忘称之为“吃则龙狗屎”。《现代汉语词典》:龙,长毛的狗。其实龙就是狗,龙狗屎就是狗屎,是巧借谐音。小不风 常州人贬低人称为小不

风,出处不知,如何写也不知。《诗经·国风·齐风·东方未明》有句:“折柳樊圃,狂夫瞿瞿,不能辰夜,不夙则莫。”注解该句为批评掣击氏是狂夫,只会傻瞪眼,不能值夜报时,不是早就是晚。夙为早,莫(暮)为晚。不夙则莫就是连早晚都不晓得,是风雅骂话,方言省略为“不夙”,

常州闲话字汇考

段国强

又称“小不夙”。

膶头 吴方言称猪的颈圈肉为膶头,膶,有嫩软貌,读音槽。明李实《蜀语》:“家项间肉曰膶头,膶音曹。豕项肉不美,有草气。”常州本地又称“领槽肉”。例:过年了,买二斤膶头肉斩圆子。

捋 捋鸡毛,读音“前”,专指用热水烫后去毛。原为爨。《龙龕手鑑·火部》:

常州航空产业亮相珠海航展

本报讯 日前,十一届中国国际航空航天博览会在珠海举行,我市组织4家航空企业参展。

此次航展是中国规模最大、层面最高的国际性航空航天展览,汇集了国际国内航空航天领域先进科技主流。常州制造飞机首次在该航展上亮相,常州空港产业园及园区内的北京通航、新誉宇航、威翔航空在航展上都设有展位。展会上,北京通航还签订了一批购机框架协议。通过此次航展,进一步扩大了行业交流,为我市航空企业宣传展示、贸易洽谈、招商引资提供了良好的契机,将促进我市航空事业取得新发展。(铁航中心)

我市新增纯电动公交线路 金坛开通第2条定制公交

本报讯 日前,10辆7.5米的纯电动公交车在90路上投入运营,这是我市继601、213路后开通的第3条纯电动公交线路。

90路是由我市市民参与设计的公交线路,由西林公园公交枢纽开往常州北站。此外,金坛城市公交11月8日开通元巷站—社会福利院的定制班线,首班7:00,末班17:00,日发班次8班。这也是该区开通的第2条定制班线。(井洋洋 程国庆 姜成玲)

武进推进内河干线航道绿化环境整治行动

本报讯 日前,武进区航道管理处航政执法人员来到锡溧漕河沿岸的前黄镇祝庄村委,向运河沿岸的村民发放了《内河干线航道绿化和环境整治专项行动告知书》,告知村民此次专项行动的整治范围和事项内容,呼吁广大老百姓配合该项整治行动。

车站基金及时解困

11月6日,专程来溧阳卖雁来草的六旬广东老人李老汉,本想赚点辛苦钱却不慎将七百多的卖草钱丢失,连日来的辛苦全打水漂,让他懊恼不已悔恨交加。溧阳汽车客运站得知遭遇后,在他一筹莫展时,启用车站解困基金20元为他购买车票,解决了他的燃眉之急。

家住安徽广德下寺的李老汉听说溧阳的雁来草价格便宜的好,他也心动了,前几天和老伴儿跑进附近的山里松林丛中,一直蹲腰弯捡雁来草,囤了两天才好不

(上接第一版)对苏南运河东港锚地至直湖港口约15公里的航道水域实施通航管制。专门邀请专家对吊装方案进行评审,吊装前对施工班组进行全面的技术和安全交底,保证3艘浮吊船能够统一指挥,步调一致。桥梁监控单位在钢桁梁拼装施工时进行了杆件安装精度监测,保证钢桁梁能一次性拼装完成,还在吊装前进行了应力装置的安装,测取吊装时的应力值,确保吊装过程中万无一失。监理单位也对吊装前的准备工作进行了检查和摸排,消除施工安全隐患。(叶磊 庄耀海 刘雨婷 倪萍)

常州公交制定实施安全生产“十三五”专项规划

本报讯 近日,常州公交印发实施安全生产“十三五”专项规划,全面总结“十二五”发展成果,客观剖析问题和短板,准确研判“十三五”发展形势,科学设定安全目标指标,明确“十三五”安全管理思路和路径。

“十三五”时期,常州公交将坚持以人为本、改革创新、责任落实、源头管控、依法治安”的原则,以保障人民群众生命财产安全为根本出发点、防范各类事故为重点、减少人员伤亡为目标,做好主动防控与应急处置、传统方法与现代手段、现场监管与深度分析,深入开展安全生



日前,宁波市交通运输协会黄钢生秘书长一行8人,专程来常传经送宝,学习交流,就认真贯彻中办、国办《关于改革社会组织管理制度 促进社会组

织健康有序发展的意见》进行了座谈交流,并一致表示,要在上级总体要求下,结合实际,改革创新,办好协会,更好地为企业、行业、社会和政府服务。杨洪全

根据省市航道部门统一部署,武进已于上月开始实施内河干线航道实施绿化和环境整治专项行动。此次行动将对辖区内河干线航道存在的垃圾、违章建筑、碍航设施等脏、乱、差的环境问题和存在明显缺陷的绿化问题进行全面排查治理、清理和拆除。同时将进一步规范临跨河设施,修复损毁补

植缺口,加强在建干线航道工程现场文明施工,加快实施在建干线航道绿化工程。

据悉,武进共排查出航道两岸菜地47000平方、生产生活垃圾16处以及违章建筑10处等问题。目前,区航道处已经进入集中整治阶段,确保使辖区内河干线航道焕然一新。(叶磊 刘雨婷) 王婷 狄清桃

产标准化和“平安公交”建设,完善安全生产责任制,强化预防治本,加大安全监管、强化科技兴安、健全应急机制、培育安全品牌。

为确保安全生产目标实现,常州公交明确了“十三五”时期安全管理5个方面19项重点工程项目:一是通过健全安全生产责任制、落实岗位安全责任制,加大安全目标考核奖惩、严格落实安全责任追究等措施来夯实安全生产责任体系,落实安全生产主体责任。二是通过科学管控危险源、深化隐患排查治理、开展常态化专项整治等措施来完善隐患排查

治理体系,构建安全生产长效机制。三是通过完善安全分析系统、开发安全移动端、研究安全预防课题、找准安全运营规律等措施来建立现代新型安保体系,提升公交智慧安保水平。四是通过完善应急预案体系、统筹完善应急资源、完善应急演练机制等措施来完善安全生产应急体系,全面提升应急处置能力。五是通过建设安全教育中心、建设安全宣传阵地、创新安全生产培训、塑造安全生产品牌、完善安全生产标准化体系等举措来厚植安全生产文化体系,筑牢公安安全发展根基。(杭福兵)

客运中心频发 旅客离开忘锁车

本报讯 日前,客运中心保安在巡查中,发现北广场地下车库停着一辆黑色别克轿车未关车门。驾驶员上还插着车钥匙,保安发现后随即锁好车门,钥匙妥善保管,通过站前派出所查找并联系上了车主王先生,并于当晚返回常州后取回了车辆。

据统计,这样类似的情况还有不少,北广场地下车库平均每天都有2—4起旅客忘记锁好汽车的事情发生。除了车没熄火、车门未锁、钥匙没拔等这些特例外,最常见的是旅客下车临走时未关好车窗,这样很容易造成车内财物丢失。客运中心管理公司分析了造成此类“马大哈”停车的原因,主要是一些旅客匆忙赶高铁,忘记锁好汽车。此外,现在不少中高档轿车都带有一键智能启动或电子遥控,车主容易在停车时忘记发动机未熄火,而径自离开。

针对这一情况,客运中心管理公司也加大了车库巡查管理力度与频次,每天一早车库保安就对所有停放车辆实行逐一巡查,发现问题车辆及时张贴友情提醒单,加强监管,并联系派出所对车辆妥善处置,确保旅客财物安全。(丁婉蓉)

甘肃省定西公路管理局参观考察常州交通运输信息中心 一行人首先参观了96196热线服务大厅,随后详细听取了信息化系统介绍,观看了常州交通运输综合应用平台的演示。双方深入探讨了交通运输信息化工作的基础建设、人员配置、管理机制、数据整合应用和系统运营维护等方面的内容,并就工作中遇到的一些实际情况和问题进行了沟通交流。(蒋蕾)

常州公交通过安全生产标准化一级换证评价 中国道路运输协会评价组按照城市公交客运、机动车维修和道路旅客运输3个专业要求,对常州公交公司及下属基层单位自2013年取得安全生产标准化一级证书以来的安全管理工作进行了全面检查,并深入车间、车队,上车抽查。(杭福兵)

南湖绿化工程荣获“戈裕良杯”园林绿化优质工程奖 自2013年以来,武进区先后有延政西路绿化提升工程、环湖西路绿化工程、环湖东路及武进大道西延伸绿化工程等项目荣获该荣誉。(周霖露)

金坛汽修行业协会召开会员单位代表座谈会 区汽修行业协会就年底汽修行业遇到的企业员工频繁跳槽、保险公司理赔政策的调整以及部分企业恶意压价等热点问题进行了研讨,参加座谈会的会员代表及应邀出席运输管理职能部门负责人计18人。(朱双富)

李运胜劳模创新工作室再添理疗仪 此举针对出租车驾驶员因长年驾车普遍都有腰肌劳损、肩颈疼痛等疾病这一现状进行理疗服务。今后,哥的姐们可以静静地独自享受理疗,缓解工作疲劳;或边理疗边与同事聊天,交流营运中遇到的问题。(管凤英)

(上接第一版) 市邮政管理局还将加强资源整合和业务合作,引导大型快递企业入驻农村快递服务站,帮助解决运营中遇到的困难,更好地服务地方经济发展。(郭飞)

又讯 今年“双十一”期间,常运物流与中通物流联合,建立“双十一配送合作联盟”。

每年“双十一”后,各大物流公司都会迎来配送高峰。今年,常运物流抓住这一契机,提供了15辆城市配送专用车,用于中通物流“双十一”物流配送服务,并对“城市配送专业车辆”全部进行了安检。(冯缙)

大交通视线

公路 日前,由中国交通运输领域著名专家、长安大学校长、《中国公路学报》主编马建教授编写的《中国公路交通学术研究综述(上卷)》,正式由人民交通出版社股份有限公司对外发行。

据悉,本书作为公路交通领域学术研究的综述性著作,包括“总篇·中国公路交通学术研究综述·2012”、“道路篇·中国道路工程学术

研究综述·2013”、“桥梁篇·中国桥梁工程学术研究综述·2014”和“隧道篇·中国隧道工程学研究综述·2015”四个部分,可供公路交通科研

人员、管理人员、技术人员以及相关院校师生学习参考。同时,本书对于促进中国公路交通领域的学术繁荣发展,推动行业的科研创新和技术进步具有重要意义。

此外,交通工程、汽车工程和筑路机械工程等专题的编撰工作也在积极筹备中,将在未来几年陆续完成并结集出版。

运输 日前,福田汽车集团北京超级卡车创新中心在北京成立,这是我国首个超级卡车全球创新中心。

北京超级卡车创新中心的成立意味着福田汽车集团率先成立了以智能驾驶、新能源、车联网等重大科技突破和产

业革命为目标的世界级科技创新中心,实现了产业和技术的“双跨越”。

福田汽车集团北京超级卡车创新中心由中国超级卡车研发中心、新能源汽车工程试验中心、欧VI排放重点实验室、超级卡车数字化工厂组成,是福田汽车工业4.0的示范基地,累计总投资预计超过100亿元。

当前,“高效、绿色、互联、安全”是商用车产业关注的重点,如何提高高运输效率、降低油耗,减少污染物排放,是商用车企业必须面对的共性问题。

福田超级卡车正是通过应用智能驾驶、新能源和车联网等先进技术,可实现整车油耗降低30%(或纯电动)、整车碳排放减少30%(或零排放)、货运效率提升70%。

据了解,以北京超级卡车创新中心为依托,福田汽车将通过汇集来自汽车制造、动力系统、物流运输、互联网等多个领域的智慧,整合全球先进的产业链应用和技术创新成果,深入开展对于包括自动驾驶技术在内的前沿探索。通过应用车道偏离警告、“前瞻性”巡航控制系统等主动安全技术的应用,福田汽车集团下一步将推出福田无人驾驶卡车。

三、关于综合交通“补短板”的政策建议

尽管有种种因素导致常州虽有优越的地理位置,却迟迟没有发展成为“区域性交通枢纽城市”,没有为常州当地、为苏南、江苏全省乃至华东、长三角和长江经济带经济和社会发展作出更大贡献。但是,优越的地理位置是常州不可转移的自然优势,只要我们坚定发展信念,理清发展思路,抓紧时间“狠补短板”,坚信“机会偏爱有准备的人”,我们就能及时抓住机遇,迎头赶上,甚至实现弯道超车,夺回“区域性综合交通枢纽”地位,为区域经济和社会发展做出更大贡献。

1.举全市之力,置交通“补短板”于最优先位置

我市“区域性交通枢纽城市”定位,已经得到广泛认同。但就目前的形势来看,常州的优势资源在不断消损、空耗,交通枢纽地位不断被削弱,城市经济社会发展空间不断受到挤压,体系“碎片化”,枢纽“孤岛化”状况仍在蔓延,“补短板”工作变得更为艰巨和迫切。因此,我市“十三五”建设任务比其他兄弟城市更重,继续完善与“补短板”的双重任务是对“常州智慧”严峻考验。

我们建议,“十三五”期间,在综合交通运输体系发展和“交通枢纽城市”建设上,应将“补短板”工作列于“完善发展”之前的位置,统一思想认识,举全市之力,集中精力尽早解决跨江通道、南北通道和通江航道“3大短板”问题,争取尽快实现“零”的突破;加快推进公、铁线路及枢纽站场规划的优化整合;同时以市场化手段协力推进物流园区及物流龙头企业整合组建工作;重点推进物流流、公、水、江、河、海联运工作,让现有交通体系为物流效率提升和压降物流成本发挥更大作用。

2.倾全力解决跨江通道问题

“跨江通道”是我市综合交通运输体系建设中的首要问题,也是我市实施跨江融合发展,拓展城市发展空间的“卡脖子”问题。建议市委、市政府将其作为全市交通建设的首要问题,选择多种渠道,采用多种方式,向上级政府和部门力承过江通道问题对于常州经济和社会发展,对于“江苏中轴崛起”和实施跨江融合发展

补短板 图突围 促发展

——关于提升常州综合交通枢纽地位的调研(下)

的重要性和紧迫性,积极反映缺乏“常泰过江通道”给常州经济和社会以及全省跨江融合发展的造成负面影响,促使这一问题早日定案,早日列入国家规划,尽快实施。

当前,正处“十三五规划”编制实施关键时期,建议由市级领导牵头,召集相

关条线部门,对各规划编制依据进行一次全面梳理。并围绕南北向交通走廊建设,客货火车站布置规划列入新一轮城市建设和综合交通运输体系规划的重要内容,并作为其他经济和社会发展单项规划的重要编制依据,以充分保障“综合交通枢纽城市”战略的顺利实施。同时建议加强与泰州市的联系与沟通,尽快就跨江通道问题及南北通道问题达成共识,实现联动推进。

3.尽快明确南北向铁路规划走线方案和站场布置方案

建议由市政府组织力量,对我市南北向铁路规划方案进行进一步深入的研究论证。

我们认为,目前常泰城际铁路北接北沿江城际,南接南沿江铁路的方案,没有多少实际意义,其占用一条江苏中轴走廊通道,是严重的资源浪费。理由是:常泰通道是华北、山东以及省内连淮盐泰至浙江杭嘉湖地区的最佳通道;其次,该过江通道是南通地区进入皖南芜湖、宣城、铜陵、池州、安庆、黄山地区的最佳通道,也是激发“苏浙皖边界”地区发展潜力的重要交通走廊。常泰跨江通道连接这两个方向的铁路线,才能实现其价值。据此,我们建议:坚持要求在制定线路走向细化

方案时,通盘考虑进一步进行优化,主要是盐泰锡常宜铁路与南沿江铁路江阴至武进段的平行线路和站点设置的优化问题,连淮扬镇南延(镇宜铁路)走向问题,以及常泰铁路南延3大问题。

(1)盐泰锡常宜苏南段现在的走向方案【见本文(上)附图】满足了江阴、

锡山通铁路的需求,但整条线路显得绕了个大弯不说,还使常州付出代价为武进境内段与南沿江铁路高度平行的代价,常州应尽量争取决策者能认真论证考虑武进段两线、两站(武进站和常州南站)合并方案。

(2)鉴于“中国以色列合作园”和“苏澳工业园”均落户我市西太湖地区,西太湖地区有望发展成为常州的副中心,优良的交通条件是“两园”成功的重要保障,在西太湖地区建设大型综合交通枢纽很有必要。因此,强烈建议常泰铁路南延,即从南沿江铁路西太湖站穿过两湖(高湖与长荡湖)之间南延至宁杭客专溧阳站,与镇宜铁路相呼应,将溧阳这个“鸡鸣三省”之地打造成为苏南、苏北、山东、华北进入皖南浙北的交通枢纽之地,激发出苏浙皖边界地区的发展潜力。

(3)建议与铁路部门积极协调,在南沿江铁路西太湖站设计时,一并考虑常泰铁路南延设站,至少预留技术接口。

(4)建议市政府进一步完善常州公共交通网络与各铁路站点的衔接,方便市民顺利换乘、便捷通达。

4.集中力量突破德胜河通江航道瓶颈

当前,我市经济和社会发展越来越受到“土地瓶颈”的制约,并且经济结构调整的压力也在不断加大。而在德胜河西岸的“铁本地块”数千亩土地已闲置多年。将那些对交通运输依赖度高的产业链迁入其中,既能降低这些产业的物流成本,增强其市场竞争力,又将其原有用地腾出来让给更有“高、精、尖”的产业发展,实现良性“腾笼换鸟”,无疑是一个“优选方案”。其前提,就是需早日打通德胜河高等级通江航道。

现在,德胜河通江航道已引起市委、市政府高度重视,我们希望进一步加强力度,加大力度,加快推进这一重大、关键工程早日开工建设。

常州国际机尝还不能称为真正的综合客运枢纽



常州国际机尝还不能称为真正的综合客运枢纽

常州国际机场旅客吞吐量已进入平台期,虽然在市场开拓经营方面作出了巨大努力,但无奈受南京禄口和无錫硕放两大国际机场挤压,即使维持现有客流量也须付出很大努力。现在机场方面主要进行两方面努力,一是东航江苏公司基地建设,争取引入更多“住夜飞机”;第二就是在引入廉价国际航班方面进行探索。对于机场的未来发展,目前有两种意见。一种意见是逐步取消航班扶持,避免多飞多亏;另一种是保持必要航线班次数量,与一个中心城市的社会发展和投资环境密切相关,面对目前盛行的不规范市场环境,这种“主动退出”不合时宜。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏南处于劣势,对苏北则成为优势,同时,与禄口和江南机场之间,还有时间、航班的差异。由此可见,苏中、苏北,半径50—100公里范围都可以成为常州机场的客源地。因此,开通常泰跨江通道对常州机场也十分重要。当然,换乘问题也是常州机场的明显短板,建议考虑对新机场路进行快速化改造,并将公安导入机场候机区,同时考虑择机将轨交2号线延长至机场。

我们建议,第一,应对常州机场研究重新定位,走与南京、无錫机场差异化发展道路,明确发展方向。第二,继续“补短板”。最新一次机场改扩建时,我们同步新建了至沪蓉高速的连接线,改扩建了至丹阳的公路,拓宽了新机场路,改善了旅客集散条件。但我们注意到,现时苏中、苏北各机场还没有发展起来,航线、航班较少,而这些要素常州机场在苏