



●2018年8月28日 星期二 ●责编:张志平 视觉设计:翟莉莉

中山全力构建现代立体综合交通枢纽

融入湾区路网 联通东西两岸

核心提示

站在改革开放40周年的新起点上,在新一轮大发展中,中山要开拓城市发展的新局面,交通将是一个重要抓手。为积极融入粤港澳大湾区,中山正统筹发展轨道、高快速铁路、港口码头、通用航空等重点项目,全力打造现代立体综合交通枢纽,近期将规划建设总投资约1500亿元交通项目。

链接

现代化立体式综合交通枢纽建设项目

●近期规划建设以下总投资约1500亿元交通项目

1 轨道交通

深茂铁路深圳—中山—江门段、南沙港铁路、广中珠(澳)高铁中山段(谋划)、深南铁路中山段(谋划)、深肇铁路中山段(谋划)、城市轨道交通工程、广州、佛山城市轨道交通项目。

2 公路交通

高速公路:深中通道、中开高速、东部外环高速、广中江高速、香海高速、西环高速(含小榄支线)、南中高速等;

干线公路:坦洲快线、古镇快线、黄圃快线、三角快线、民众快线、南朗快线、大涌快线、神湾快线、G105、新中公路、民古公路、古神南路、新沙水公路、东阜路接佛山一环南延线、坦洲大道、坦神北路等。

3 港口码头

中山港码头东移工程、“中山港”一港五区建设,增开至深圳、香港、澳门的高速客轮,翠亨新区至前海汽车轮渡、水上巴士、中山与香港游艇自由行。

4 客货运枢纽

中山站、南沙港铁路黄圃站至铁路国际物流园轨道连接线、黄圃国际铁路物流园。

5 城市交通改善

中心城区交通微循环近期全要素改造道路55条、智慧城市交通项目、中山市高速公路出入口改善计划。

6 通用航空、通用机场及一批直升机起降点

“交通强市”战略目标

第一阶段:到2020年,按照中山市综合交通运输“十三五”规划加快推进项目建设,并优化高铁、城际轨道、城市轨道交通和高速公路的交通网络布局,进一步完善现代化综合交通运输体系,为建设“交通强市”奠定坚实基础。

第二阶段:到2025年,形成高效完备的综合交通运输体系,基本建成“交通强市”,进入省内“交通强市”行列。

第三阶段:到2035年,实现交通运输现代化,全面建成“交通强市”,进入省内“交通强市”前列,且全市交通综合实力和竞争力达到国内一流水平。

本报记者 何森



中山正在加快推进南沙港铁路建设,全力打造综合交通枢纽以提升城市承载力。图为8月8日,南沙港铁路跨洪奇沥水道特大桥主桥施工现场。

本报记者 缪晓剑 摄

规划高快速路网拉近湾区“朋友圈”

8月初,深中通道工程桥梁工程施工如火如荼,各桥梁土建施工单位正在进行临时钢栈桥、钢平台、桩基钢护筒等临建设施施工,靠近中山一侧的伶仃洋大桥东锚碇已启动填砂筑岛施工。记者从深中通道管理中心获悉,除桥梁工程外,目前深中通道其他各项工程均进展顺利。其中,西人工岛已成岛,正在开展软基处理施工;东人工岛正在进行堰段围堰、岛壁基槽开挖及沿江高速桥墩保护等施工作业;沉管隧道钢壳制造已于4月份正式启动试验段制造,目前板单元制作约完成44%。

一桥飞架珠江东西两岸。深中通道建成通车后,从深圳至中山原本2小时的车程,将缩短为20分钟。随着粤港澳大湾区上升为国家战略,今后粤港澳大湾区将是世界上最发达的城市群之一。紧抓粤港澳大湾区建设的重大历史机遇,主动对接深圳、香港等湾区城市,是推动中山市全面融入粤港澳大湾区交通一体化发展的必由之路。为进一步加强与湾区各城市的对接,我市在高速公路和干线公路上分别规划了较为完整的路网。

在高速公路方面,规划构建“四纵五横”的高速公路网络布局。其中四纵包括:东部外环高速、广澳高速(现状)、广珠西线高速(现状)和西环高速(含小榄支线);五横包括广中江高速(现状)、中江高速(现状)(未来还有延长的南中高速)、中开高速、香海大桥和西部沿海高速。再加上深中通道,中山市总共有11条高速公路,其中4条是现状的,全部建成后总里程为397.8公里,密度为22.1公里/百平方公里,跃居全省前列。

在干线公路方面,我市规划了城区到各镇区十二条快线,十二条快线当中已经建成的有3条,分别是G105北线、翠亨快线、三角快线,在建的有黄圃快线、民众快线、南朗快线等4条,还有坦洲快线、大涌快

线、G105南线、古镇快线准备开工。

“除了公路对接外,在水路方面,结合中山正在实施客运港东移战略,我们规划了多条航线对接湾区的几个城市。”市交通运输局副局长廖鹏日前接受媒体采访时表示,目前马鞍岛新客运码头已经开工建设,有望于2019年建成。下一步,等新客运码头综合联检大楼建成后,现在的中山港客运码头将搬迁到新码头,航线将进一步缩短,航速也将加快,28分钟可到深圳机场,40分钟可到香港机场,60分钟可到中港城,同时还会谋划开通深圳蛇口、前海、澳门等航线。

廖鹏表示,“四纵五横”“十二条快线”两个高快速路网建成后,中山市民基本可以实现从城区到各镇区30分钟到达,由中山到湾区各市60分钟到达的目标,届时中山可以凭借位于湾区中心地带的地理优势,实现湾区一小时生活圈。

打通节点谋划向西交通“提速”



深中通道飞架珠江东西两岸,建成通车后,从深圳至中山原本2小时的车程将缩短为20分钟。图为6月25日,正在施工中的深中通道西登陆点的钢结构桥梁。

本报记者 缪晓剑 摄

根据省“十三五”规划纲要赋予中山建设“珠江西岸区域性综合交通枢纽”的发展定位,中山市将成为连接珠江西岸与东岸乃至粤西地区的区域性交通枢纽。省委书记李希同志到中山调研时,要求中山奋力建设珠江东西两岸融合发展的支撑点、沿海经济带的重要一极。

深茂铁路是中山人谋划向西轨道交通的重要抓手。深茂铁路东起深圳西丽站,途经东莞虎门、广州南沙、中山、江门新会、阳江,终点茂名站,全长390.1公里,是深湛铁路的重要组成部分。这条铁路全线

通车后,可以通过茂湛铁路连接湛江,将形成湾区城市直达粤西的沿海大通道。今年7月1日,深茂铁路江门至茂名段先行开通运营,开行至粤西地区短编组列车经停小榄站。这条线路的开通,为中山市民与粤西人民开启“双城生活”创造了可能性。

按照规划,深茂铁路深圳至江门段有望2023年建成通车,届时深圳至湛江只需3个半小时,中山也借这条铁路打通向西轨道交通的节点。未来,我市还将谋划深南铁路、深肇铁路途经中山。

为了完善向西的交通通道,我市正加速建设中开高

速、广中江高速、香海高速,加快广东省滨海公路中山段规划建设,未来中山通往粤西城市群高速公路通道将逐步成型。特别是已开建的中开高速,东接深中通道,西接开阳高速公路、鹤开高速公路,它的建设不仅对于完善广东省和珠江两岸高速公路网,加强粤西地区与珠三角及港澳地区陆路通道对接有着重要意义,其密切与粤西地区经济联系的功能对中山来说也具有深远的社会经济意义。未来,中开高速将做好“东承”文章,强化“西接”功能,是肩负珠江东西两岸连通“桥梁”使命的重要交通基础设施。

提升城市承载力 打造综合交通枢纽

为了达到“内畅外联”的目标,提升城市的承载力,我市规划了“四纵五横”“十二条快线”的高快速路网。然而,建设综合交通枢纽城市,依靠单一的交通形态还不够,综合化和多样化是未来的重点建设方向。未来几年,中山将在加快构建现代化、立体式、综合型大交通体系方面进行强化,由此实现由平面交通向立体交通的飞跃。这意味着,中山将从原来较为单一的干线公路交通发展模式,提升为涵盖公路、国铁、城际轨道、城市轨道交通、港口、客货运枢纽、通用机场等在内的综合交通发展模式,全力打造现代立体式综合交通枢纽。据介绍,中山近期规划建设总投资约1500亿元交通项目。

全力打造现代立体式综合交通枢纽,中山有哪些优势?中山市位居粤港澳大湾区几何中心,距离珠海和江门30公里,澳门40公里,广州、深圳和东莞70公里,香港80公里,是香港、深圳向西辐射和广州向南发展的交会点,同时是珠江两岸南沙、前海、横琴3大国家级新区(自贸区)的衔接和转换节点。目前,中山市已形成高速公路、干线公路、地方公路等多层次、纵横交错、四通八达的公路网络体系。另外,广珠城际中山站开通了国铁长途列车,可直达国内北京、上海、长沙、贵阳、昆明、桂林、南宁等多个重要城市。中山港升格为一类口岸,外轮可直接进出中山港,中山港获得发展远洋航运的机遇。中山市周边90公里范围内分布了

广州白云机场、深圳宝安机场、珠海机场、香港国际机场、澳门国际机场等五大国际机场。

在市十五届人大四次会议第一次全体会议上,“交通强市”第一次写入了政府工作报告。这意味着我市将开启建设交通强市的新征程。如何建设“交通强市”?目前我市交通部门已有战略目标和明确的思路。在高速公路方面,完善高快速公路网络布局,形成纵横交错的战略通道。其中包括南北向战略通道:主要由广澳高速、广珠西线高速、东部外环高速、西环高速、G105、G228等组成;东西向战略通道:主要由深中通道—中开高速、伶仃洋大桥及西延线、南中高速—中江高速、广中江高速、西部沿海高速等组成。在港口水运方面,重点在于推动港口资源协作发展,强化与湾区港口的快速对接。在机场运输方面,重点在于充分利用水陆铁等资源,强化与湾区机场的快速对接。

为提升城市交通承载力,我市将推动深茂铁路等更多轨道资源接入中山,实施站场TOD综合开发,打造中山站大埋高铁综合客运枢纽。加快推进南沙港铁路建设,并规划建设黄圃站至铁路国际物流园连接线,打造对接欧洲快线的国际铁路物流园。深入研究优化城市铁路交通网。加强跨岐江河通道建设。建设坦洲快线、古镇快线等一批城市快线工程、实施中心城区交通微循环近期全要素改造计划,促进城市路网和高速公路网快速转换。

专家观点

争取资源建设铁路枢纽

“中山交通未来的思路是‘外联内畅’,重点是铁路,对接方向是深圳。”南京市城市与交通规划设计研究院中山分院院长、高级工程师李志表示,从公路、铁路、水路及航空四大体系来看,中山在水路及航空领域的资源有限,主要在公路和铁路方面做文章。现状“三环十二射”的干线公路和“四纵五横”的高速公路网络布局,未来一旦落实到位,公路的密度将跃居全省前列,已经具备建设公路枢纽的条件。在铁路方面,目前处于筹建阶段的深茂铁路江门至深圳段,以及仍在谋划的深南铁路、深肇铁路均为东西向线路;广中珠(澳)高铁为南北向线路。未来中山应该举全市之力积极争取高速铁路的资源,在我市

中心城区形成南北向线路的交会点,积累建设铁路枢纽的条件。

李志表示,目前粤港澳大湾区城际铁路建设规划仍在编制,佛山、肇庆、珠海等湾区城市为争取铁路资源开展激烈的竞争。如果中山在这一轮竞争中,没能争取到高速铁路途经或者线路偏离城区,有可能被边缘化,错失发展的先机。

“在湾区城市的交通对接上,中山主要对接方向是深圳。”李志表示,近年来,随着深圳经济体量的不断增加,不可避免地需要向外延伸以拓展发展空间。相比仍处于发展中的广州南沙,与深圳对接,更有利于中山接受深圳的产业辐射和承接产业溢出。