

打造“轨道上的城市”,有关部门详解《广州市交通发展战略规划》

14个高铁站五向分流 家门口能坐火车

一年一度的春运即将开启,“广州南”又将成为最忙碌的高铁站之一。在未来,广州南站乘客数量多、交通拥堵的问题将会得到破解。广州将规划“一心五向”铁路枢纽群,包含14个高铁站,以此实现枢纽间互联互通,提高列车直达性,为旅客就近乘车提供可能。

1月2日,广州市政府召开新闻发布会,市规划和自然资源局介绍了《广州市交通发展战略规划》(下称“规划”),规划面向2035年广州交通,提出打造全球重要综合交通枢纽,建设“轨道上的城市”,轨道交通占机动化出行比例近一半。

■新快报记者 黄闻禹 通讯员 穗外宣 穗规资宣

规划目标

建设全球重要综合交通枢纽 湾区城市“直连直通”

据了解,这并非广州首次编制交通发展规划。在1993年、2006年,广州分别编制了两轮交通发展战略规划:第一轮针对中心区交通拥堵问题,提出“内环路+七条放射线”的交通空间格局;第二轮在市域城市空间拓展的背景下,构建了“双快”交通体系和枢纽布局体系。两轮交通战略规划有效支撑了城市空间拓展,国际综合交通枢纽定位也不断得到巩固。

前不久,广州市委、市政府专题审议通过了《关于贯彻落实〈交通强国建设纲要〉的实施意见》,明确了广州交通发展到2020年、2035年以及2050年的阶段目标,其中到2035年,提出全面建成具有全球影响力的重要综合交通枢纽。

与上述实施意见一致,本次规划立足湾区、面向全球,深化落实“交通强国”、建设粤港澳大湾区战略,提出了一个目标、三组指标和六大发展战略(详细介绍附文后),其一个目标即建设“全球重要综合交通枢纽”。

同时,规划表示全面提升海陆空枢纽能级和功能,湾区城市交通设施从“互联互通”走向“直连直通”;建设“轨道上的广州”,完善结构性路网,大力发展智能交通,实现交通引领城市发展,推动广州实现老城市新活力和“四个出新出彩”。

铁路枢纽

缓解广州南站压力 14个高铁站实现“五向分流”

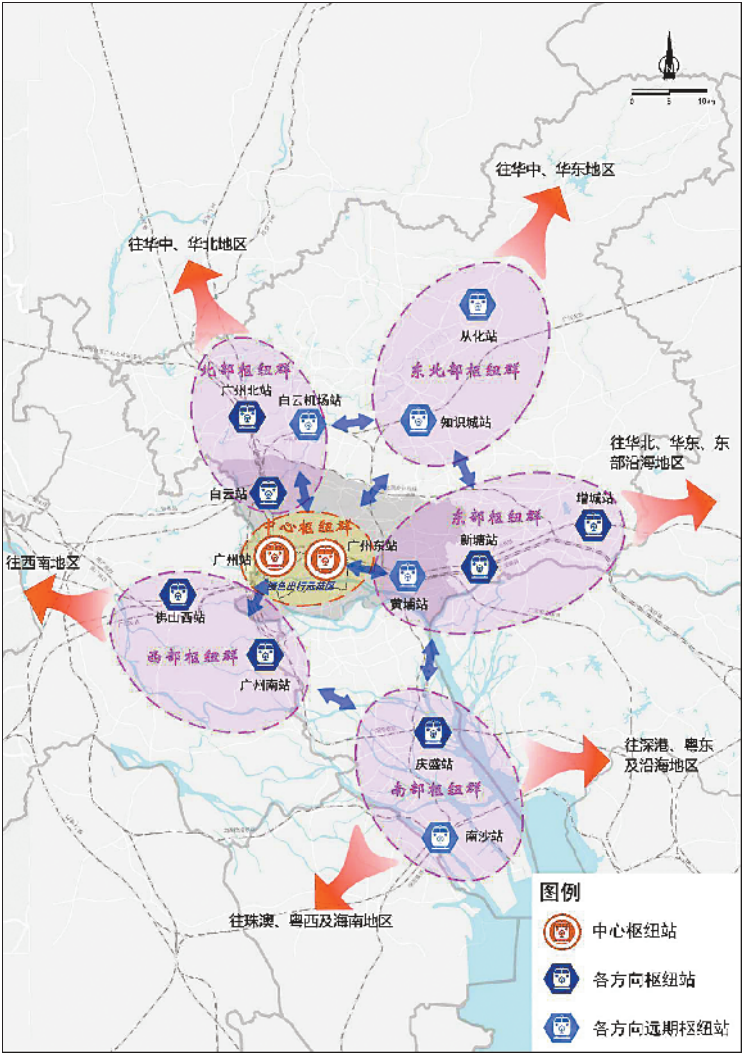
此前,《广州市国土空间总体规划(2018-2035年)》草案已经将广州铁路枢纽布局从现状的“五主三辅”优化为“五主四辅两预留”,这意味着,广州未来会有11个高铁站。本次规划则进一步明确为14处高铁站,提出规划“一心五向”铁路枢纽群。

具体而言,“一心”指位于中心城区的广州站和广州东站,经过改造提升后,将作为高铁站运行。“五向”则是分五个区域布局高铁站,分别为东向的黄埔站、新塘站、增城站,南向的庆盛站、南沙站,西向的广州南站、佛山西站,白云(棠溪)站、广州北站和位于白云机场新航站楼的机场站,以及东北向的从化站和知识城站。

据统计,去年春运期间,广州南站到发旅客总计2126.37万人次,日均到发53.16万人次。2019年1至11月,广州南站日均到达52.13万人次,已接近春运平均水平。规划后建成的14处高铁站,将通过多站布局、多点到发,实现分区进站、就近乘车。各个高铁站之间也将实现互通,能够分区使用高铁服务。这 will 有力缓解广州南站客流量过大、交通拥挤的难题。

此外,围绕“全球重要综合交通枢纽”的总目标,航空方面,规划强化白云机场大湾区核心枢纽机场定位,与湾区城市共建世界级机场群。增强全球城市连通度,形成全球“12小时航空交通圈”。

铁路方面,规划形成广湛、广河等10条出省铁路通道,实现广州至省内城市1.5小时互达,至长三角、成渝城市群5小时互达。建设湾区城市中心间高速直达轨道,实现与湾区各城市中心间60分钟直达。



■“一心五向”铁路枢纽群规划示意图

轨道建设

新增平行线为3号线、5号线“减负”

本次规划在公共交通上明确提出由“公交都市”升级为“轨道都市”。建设“高速地铁-快速地铁-普通地铁”三个层级的城市轨道交通网络。

通过高快速地铁,不仅花都、增城、番禺、南沙、知识城、从化等外围城区中心30分钟到达市中心(东风路-黄埔大道一线),市中心60分钟抵达湾区城市中心。如沿滨江路、广园路走廊,规划新增东西向高速轨道,途经芳村、琶洲、鱼珠、新塘等区域,实现广佛一张

网、穗莞多通道、广佛莞三市城市中心区轨道直达,提升广州东西向联系效率。

对于超负荷运行的3号线及5号线,规划新增平行线为其“减负”。新增广州大道线,与3号线平行,自北向南串联白云、天河、海珠、番禺4区,分担3号线客流压力。

对于5号线,规划新增东西向临江大道线,串联荔湾、海珠、天河、黄埔四区,在天河区、黄埔区临江大道段与5号线平行,分担5号线东段客流压力。

拥堵治理

大力发展公共交通 构建大湾区南北、东西双通道

针对市民普遍反映高峰时期交通拥堵情况,本次规划在道路方面提出了缓解拥堵的措施。会上,相关负责人表示,交通拥堵是个系统性问题,广州作为特大型城市,要解决交通拥堵首先要大力发展公共交通。广州未来还将继续推进以轨道交通为主体的公交优先策略。

本次规划提出构建大湾区南北、东西双通道。双通道由增佛(天)高速、广中江高速-南沙至常平高速-常虎高速、广清高速-佛江高速北延线-佛山一环-江珠高速、从埔高速-番禺至南沙东部快速构成,强化湾区城市间的道路直通,提升公路2小时覆盖湾区城市群的稳定性和可靠性。

据测算,双通道建成后,对外通道更加便捷通畅,广清高速交通流量降低20%,华快三期交通流量降低22%,华南二期交通流量降低18%。

与此同时,畅通中心城区骨架路网,打通断头路,提升路网连通水平,均衡路网交通分布。近期将重点建设火炉山隧道、白云一线、猎德大道北延线、花城大道东延线、江南大道南、车陂路隧道二期、汇景北路东延线、云溪路等重要通道。

据模型测算,2035年广州市域范围平均通勤距离增加至11公里,平均通勤时间控制在45分钟以内。高峰期干道网车速由现状23.1公里/小时提升至25公里/小时。



■广州正大力推进轨道交通建设。新快报记者 毕志毅/摄