

加快推进自由贸易区(港)建设进程 打造海南“三环”高速路网 大交通体系构想与建设

海南外环、中环、内环高速路网大交通体系构想图



图1

海南在建省办经济特区30年实践后,中央决定支持海南全岛建设自由贸易试验区,支持海南逐步探索、稳步推进自由贸易港建设,分步分阶段建立自由贸易港政策和制度体系。这是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略,是党中央着眼于国际国内发展大局,深入研究、统筹考虑和科学谋划作出的重大决策,是彰显我国扩大对外开放、积极推进经济全球化决心的重大举措,对实现“两个一百年”奋斗目标和中华民族伟大复兴的中国梦,具有极其重要的现实意义和深远的历史意义。

如何快速推进海南自由贸易区(港)建设的进程?抓好海南外环、中环、内环(以下简称“三环”)高速路网大交通体系的顶层设计,是落实海南自由贸易区(港)建设向“国际化、法治化、利民化”目标推进的有效途径,是实现海南东、西、南、北、中五大行政区域整合发展和助力推进中部地区脱贫致富的重要举措,对海南经济建设和未来发展有着深远的重要意义。

——蔡军

2018年5月17日

(作者简介:蔡军,海南省公安厅交通警察总队原副巡视员,中国道路交通安全协会、中国智能交通协会专家)

1 构建海南自由贸易区(港)大交通体系,促进五大行政区域整合协调发展的重要性和必要性

根据党中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见,按照省委七届四次全会《决定》中关于东、南、西、北、中五大行政区域进行整合,形成“南北两极带动、东西两翼加快发展、中部山区生态保育”的全省总体空间格局的部署,结合海南的地形地貌和道路交通实际情况,经过调研分析,笔者认为,在海南现有的路网基础上,构建海南外环、中环、内环高速路网大交通体系,以高速、快捷的大动脉交通路网为支撑,是实现快速推进海南自由贸易区(港)建设和实施东、南、西、北、中五大行政区域整合工作思路的重要途径。

实践证明,道路是促进经济发展的先决条件,例如海南已建成的环岛高速公路(G98,全长612公里,暂称为外环高速),所途经或通达的市县地区,在工贸产业、旅游产业和房地产业等方面的经济建设,要远比交通欠发达的海南中部地区发展快得多。笔者2014年在海南日报、中国改革报发表的规划建设海南“田字型”高速路网和“环海环岛观光公路”的调研建议,就提出了在已建成的环岛高速公路基础上,构建海南“田字型”高速公路(海口至乐东九所高速公路即将竣工、万宁至洋浦高速路已在建设中)和环岛环海观光公路的大交通体系的构想建议,目前,“田字型”高速路对屯昌、琼

中、乐东等市县已经发挥了大动脉交通路网的作用,加快了推进高速公路通达的市县经济发展和贫困地区脱贫致富的进程,真正起到了依靠交通造福于民的目的。

当前,为快速推进海南自由贸易区(港)建设和东、西、南、北、中五大行政区域同步发展的进程,笔者又根据海南椭圆形地貌实际情况,再次提出拟在外环高速公路和田字型高速公路的基础上,构建海南外环、中环、内环高速路网大交通体系构想与建议(见图1)。其目的是通过规划建设中环、内环高速公路,与外环高速公路同步循环,按八卦阵图型网络模式(见图2)，“三环”高速路互通连接,形成海南“三环”高速互通路网大交通体系。从外环高速需要到中环高速路上的某个目的地,不需要在外环高速路上兜圈,只需从外环就近直接进入中环或内环高速路上行驶即可,“三环”高速路之间均可互通行驶,“三环”之间平均垂直距离约为36公里,从而打造海南“三环”循环高速路网一小时交通圈。

为此,构建海南“三环”高速路网大交通体系,快速推进海南自由贸易区(港)建设的进程,实现海南东、西、南、北、中五大行政区域快速整合,以交通为支撑,充分体现其重要性和必要性。

2 构建海南“三环”高速路网,坚持“以形为据,以民为本”的规划设计理念

——交通规划设计坚持“以形为据”。“三环”高速路网是依据海南椭圆形地形的实际情况来规划设计,把海南当做一个大城市交通格局来统筹规划。交通规划设计一般都是采用方圆相结合的模式,例如北京市就是采用六环路与网格化相结合的模式,从1环道路向6环道路往外环延伸。

海南交通规划建设应遵循其自身特点和实际情况:一是既要按一座大城市的大格局来统筹规划设计,但又不照搬北京的规划设计模式。北京已完全城市化,而海南是一个农业、旅游占比例大的省份,路网规划建设必须要兼顾到农村的发展,这样“井”字型方格化路网就不适合海南未来交通路网的发展。海南应以“三环”循环模式的交通路网为主,按照农村辽阔的大间距,以八卦阵型互通路网的模式为宜。二是北京市人口密集,“井”字型路网不能满足交通需求,只能依靠向外环路网延伸来补充。海南则是应先从已建成的外环高速路为主(环岛高速路),向中环高速路、内环高速路延伸至中部地区。其优点是:各市县还可从四面八方不同的方向,就近垂直连接互通到“三环”高速路网上。中环、内环与外环高速路尽量保持相对的等距离同步循环。

——交通规划设计坚持“以人为本”。本篇调研构想主要是着重解决海南中部地区交通路网与外部衔接的交通问题。所以,在规划设计中环、内环高速路网时,最大程度地满足通达或途经中部地区的市县、乡镇(农场)的交通需求,中环高速(全程480公里)途经11个市县,36个乡镇(含农场),惠及约120万居住人口。内环高速公路(全程230公里)途经8个市县,23个乡镇(含农场),惠及约70万居住人口。“三环”互通路网可覆盖全体岛民。同时还尽量避开大山、河流以节约建设的成本,所以,在中环、内环高速路网的规划设计中充分体现了“以人为本”的设计理念。

——交通规划设计坚持“科学论证”。本调研规划设计,只是一个初步的构想思路,与实际的地形地貌和规范的交通规划要求,还有一定的差距。为此,还必须经过交通专业部门和专家进行实地勘测和科学论证。但是,根据海南的地形地貌等地理环境和中部地区交通路网欠发达的实际现状,笔者认为构建海南“三环”高速路网大交通体系,是海南自由贸易区(港)建设和实行东、西、南、北、中五大行政区域的整合发展,同时也是海南未来交通发展的方向和必然趋势。

3 海南外环、中环、内环高速路网规划建设,拟分期分步实施的措施建议

构建海南“三环”高速路网大交通体系,是一个中长远复杂的交通规划建设工程,在实施规划建设和建设中,拟考虑以下因素。

首先是实行分期分步建设。根据海南的经济实际情况和海南自由贸易区(港)建设及海南五大行政区域整合启动的轻重缓急的交通需求,拟先对中环、内环与外环及田字形高速路网的衔接进行统筹同步规划设计。其次是在建设时可以先考虑建设中环高速路及与外环高速路连接互通路网。第三是根据未来发展需要和经济等条件情况,再建设内环高速路及与中环高速路连接的互通路网。第四,本文只是一篇探索性的调研建议,有二点要特别郑重说明:一是本文为了调研直观需要,把内环内暂定为生态保护区,最后必须以国家和海南省实际规划的生态保护区面积、边界为准,

根据需要,还可向二环范围内扩大延伸。二是关于生态保护区的建设内环高速公路问题,经过调研国外许多国家的生态林区内,都必须配建有高速公路,主要是为了担负生态林区的日常监管物资运输和防火救灾的救援人员运送。同时,内环高速路网还可以起到隔离火墙的作用,所以交通是对生态保护区更好的保驾护航。

为此,在规划设计建设“三环”高速路网交通大体系中,要借鉴香港、新加坡及国内先进自由贸易区(港)的先进经验和国际标准要求,把海南“三环”高速路网建成一个“国际化、法治化、便利化”的先进大交通体系,为打造海南全球一流的自由贸易区(港),为建设海南东、南、西、北、中五大行政区域大融合发展,为早日实现海南脱贫致富攻坚战目标,充分发挥好交通大动脉的重要作用。

海南外环、中环、内环八卦阵型高速路网构想图

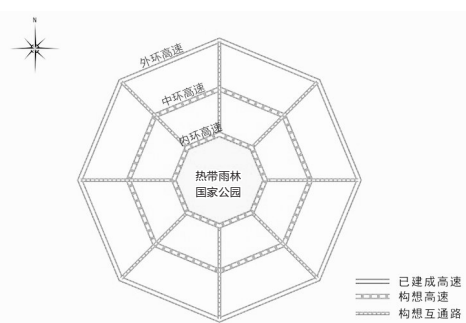


图2