

“十一五”期间,海口绕城高速公路建成,三亚绕城高速加紧建设,海口至屯昌高速公路开工……

高速公路总里程达到 660 公里

本报记者 侯小健



东线高速公路陵水分界洲牛岭段犹如一幅风景画。 本报记者 古月 摄

从空中俯瞰,环绕海南的高速公路,就像是一条条银色丝带,飘逸而美丽。

“十一五”期间,海南高速公路好戏连台:2008年8月6日,全长40公里的海口绕城高速公路建成通车,标志着海南实现了环岛高速北边闭合;三亚绕城高速公路加紧建设,一旦建成,海南将完成环岛高速完全闭合;2009年8月17日,全长72公里的海口至屯昌高速公路开工;万宁至儋州白马井高速公路项目正在积极谋划之中……“十

一五”末,海南高速公路总里程达到660公里。

海南,正着力打造“田”字型高速公路网,构筑完善、快捷的海岛交通,将为海南国际旅游岛建设精彩篇章书写浓墨重彩的一笔。

“田”字型高速公路网的构筑,将从根本上改善海南交通条件,大大缩短时空距离,助推城乡一体化发展,为海南长远发展奠定基础。”省交通运输厅厅长董宪曾如是说。

高速公路撑起海南交通主骨架

人们不难发现,五年间,海南高速公路不断延伸。除原有的东线、西线、海文高速公路外,海口、三亚绕城高速公路是“十一五”海南交通建设凸显的亮点。

2008年8月建成通车的海口绕城高速公路,撑起了海口南部交通的新骨架,成为海口的一条交通主枢纽,使海南环岛高速北边闭合,完善了海南公路路网。

“现在从东线高速及西线高速前往美兰机场的车辆不再经过海口市区,驶上海口绕城公路就可直达机场,方便快捷。”旅游车司机陈宝林说。

“三亚绕城高速公路建成后,海南环岛高速将完全闭合,极大改善海南交通条件。”董宪曾言。

高速公路撑起了海南交通主骨架。

五年间,人们普遍感觉出行更便捷了,这得益于我省路网的日益

完善。国道海榆东线改造工程、东线高速公路左幅大修及其他一批国省干线公路网改造工程的完工,大大改善了交通出行条件,一条条水泥路、沥青路替代了坑洼不平的沙土路,交通更加顺畅了。

“十一五”期间,全省公路建设完成投资156亿元,公路通车总里程达2.1万公里。其中,高速公路660公里,一、二级公路1594公里,基本建成以环岛高速公路为主骨架,“三纵四横”国省公路为主骨架,县乡村道支干相连,贯通东西南北、辐射全岛的公路网络,公路建设年均投资额是“十五”期间年均的2.4倍。

一条条高等级公路纵横交错,改善了路网结构和通行条件,实现了人流、物流的快速快出,促进了城乡一体化快速发展,为海南国际旅游岛建设创造了良好条件。

计划2012年建成通车。项目建成后,海口至屯昌的行驶时间将从现在的1小时40分钟缩短至40分钟左右。

“有了这条高速路,我们百姓出行更方便。”屯昌县屯城镇屯昌村村委会第六经济社村民洪世明脸上溢满笑容。

“交通不畅显然已成为中部地区发展的‘瓶颈’。海口至屯昌高速公路的建设,将打开中部地区快捷顺畅的公路通道,促进中部地区社会经济快速发展。”董宪曾言。

有学者认为,海口至屯昌高速公路将成为海南中部地区的主要交通枢纽,大大缩短中部地区与省会海口市及其周边市县的距离,极大改善中部地区投资环境,发挥省会城市海口的经济辐射带动效应,促进区域间的资源整合与共享,加快城镇化建设进程,带动工业、农业、商业等相关产业的发展,催生新的高速公路产业带。这也是省委、省政府加快海南中部地区开发建设的重大举措。

海口至屯昌高速公路是中部地区第一条高速公路,也是我省“田”字型高速公路骨架中的纵线,将有利于完善我省“三纵一横”高速公路交通体系,对构筑我省“田”字型高速公路主骨架具有举足轻重作用。

专家建议,今后如条件成熟,可考虑开建屯昌至三亚高速公路,构筑中部交通大动脉。

为适应海南国际旅游岛建设的要求,我省将加快构建“田”字型高速公路网,作为“三纵一横”高速公路网的“一横”——万宁至儋州至洋浦高速公路前期工作也在紧锣密鼓进行。我省将力争到2020年,建成“田”字型高速公路网络,使高速公路通车里程从现在的660公里增至1000公里。

另悉,交通运输部已初步同意将我省“田”字型高速公路中的一纵一横纳入调整后的国家高速公路网,并对项目予以技术和资金支持。

打造特色旅游景观公路

交通,是海南国际旅游岛建设的基础。然而,目前我省旅游公路建设相对滞后,旅游公路、景区公路配套还不尽如人意,部分旅游景点尚无干线公路连接,与海南国际旅游岛建设不相适应。

备受关注的《海南国际旅游岛旅游公路发展规划》初步方案已完成。规划提出,海南旅游公路应突出景观、生态和文化特色。按规划,“十二五”期间,我省将新建300公里设施齐全、功能完善、符合国际服务标准的旅游公路,构建特色突出的环岛滨海景观公路,尽快建成连接高速公路和旅游景区所在县市的四通八达的高等级公路网。

通过努力,我省将逐步建立以东西中三条南北走向高速公路为主轴的交通主通道,着力打造以南起三亚至海口的东部椰树海岸、经乐东至澄迈的西部金色海岸、经保

亭至定安的中部生态旅游带的旅游新格局。

另悉,交通运输部已将我省旅游公路作为首个专项列入了“十二五”发展规划。

我省首条旅游公路示范工程万宁石梅湾至大花角旅游公路已完成方案设计,力争今年开工。该旅游公路将突出三大特色:观光旅游特色、休闲度假特色和生态景观特色。一条多彩的旅游公路将穿越万宁滨海地带,游客沿途可尽享公路两旁美丽的自然风光。

万宁市委书记李秀领说,该路建成后,可将石梅湾、神州半岛、小海等几大开发区连为一体,将大大提升滨海旅游区的旅游价值,促进滨海旅游经济带的崛起。

未来几年,随着环岛滨海景观公路的建成,将为海南滨海旅游增光添彩。

融入全国高速公路网

海南,孤悬海外。一道海峡天堑,海南岛与内地隔海遥望。对外交通不畅成为制约海南发展的一大“瓶颈”。

海南国际旅游岛建设,呼唤完善进出岛交通基础设施,构建大交通运输新格局。

“要打通海南对外联系通道,将四面环海的封闭岛变成交通顺畅的开放岛,就是要力推琼州海峡跨海通道工程早日上马建设。”董宪曾言。

根据我国公路网建设规划,我国两条南北纵向的高速公路,即沈阳至海口、兰州至海口国家高速公路都将跨越琼州海峡。另外,泛珠江三角洲区域合作高速公路网中的广州至三亚高速公路也将横跨琼州海峡。

董宪曾言,跨海工程是国家南

北沿海运输大通道和国家能源交通安全保障通道,是实现琼州海峡两岸高速公路和快速铁路连通对接,将海南快速铁路、高速公路融入全国的铁路网、公路网的关键性项目。项目建成后,将真正构建起海南对外联系的大通道,实现陆岛交通无缝衔接,破解海岛交通“瓶颈”。

令人欣慰的是,经过两部两省的共同努力,目前项目前期工作已取得实质性进展,有望在“十二五”期间有新突破。

可以预见,不久的将来,海南将真正构建起水、路、空、铁综合发展的现代立体交通体系,助推海南国际旅游岛建设。

一个更加开放、繁荣的海南将呈现在世人面前。



海口绕城高速公路疏港大道出口段。 本报记者 张杰 摄

2009年8月17日,一个特别的日子里,曾停滞10多年的海口至屯昌高速公路重新开通。该路全长约72公里,总投资约30亿元,