

奋进新征程 建功新时代 非凡十年

拆除重建后的新华桥。

株洲至北京的始发列车即将开行。

航拍莲株高速。



2 一体联通 交通引领区域发展

这十年,脱贫攻坚凯歌高奏,长株潭一体化、湘赣边区振兴如火如荼。

脱贫攻坚,基础在交通。从一条条泥泞的乡间土路到沙石路、水泥路、柏油路,从“雨天一身泥、晴天一身灰”再到如今的平整宽阔的“四好农村公路”……

近年来,我市稳步推进交通基础设施建设,围绕“建好、管好、护好、运营好”农村公路的要求,为助力脱贫攻坚、乡村振兴和全面建成小康社会提供了重要支撑和保障。

株洲市交通运输局数据显示,到2020年底,我市实现了通村通组公路、25户及100人的自然村通水泥(沥青)路、建制村通客运班车三个全覆盖,惠及218个行政村、1600个自然村。醴陵、茶陵成功创建省级“四好农村路”示范县。

出门有路、抬脚上车,公路通村达组,带来的不仅是出行上的便利,它还带动了生产要素的流通和集聚。以便捷通常的道路为基础的“交通+”,一路“+”出好风景。

“交通+特色产业”,茶陵县渡里村招来“金凤凰”;“交通+生态旅

游”,让醴陵市横江村有了新发展。区域一体化发展,支撑靠交通。

2018年12月26日,一条驱动湘赣两省经贸交流、加快株洲融城、助推株洲产业发展的莲株高速顺利建成通车,极大缩短了株洲市至醴陵、攸县、茶陵、炎陵四县市车辆通行时间。

2019年11月21日,连接株洲市区与醴陵市的东城大道建成通车,这条道路的建成通车,对株洲融城、株洲新城开发和城市向东向南发展战略具有重要意义。

2020年6月30日,醴茶铁路再次恢复客运,沉寂5年、经过多方呼吁与奔走之后,火车又快驶向老区,南陵县与株洲市区以及省会长沙,才有了铁路出行大通道。

2020年8月28日,备受关注的云龙大道(洞株路株洲段)快速化改造项目全线通车,株洲和长沙之间,新增一条全程无红绿灯的免费快速通道,开车全程只需30分钟,通行时间较改造前节约40%,长株潭一体化,交通出行再提速。

2021年,醴娄高速、茶常高速(含安仁支线)同时开工。

一年内,同时开通两条高速公路,开株洲市高速公路建设历史之先河。

东起沪昆,连接京港澳,醴娄高速与京港澳高速、岳临高速、岳汝高速,共同构建起长株潭高速大外环,长株潭都市圈互联互通更快捷,长株潭“半小时交通圈”又有新通道。

跳出长株潭,再看湘赣边:醴娄连接沪昆之后东出连江西,北上争取建设上栗至醴陵高速,连接沪昆江西复线,湘赣交通互联更紧密。

目前,在高速公路方面,京港澳高速、长株高速、岳汝高速、衡炎高速、沪昆高速、莲株高速(醴娄高速)、茶常高速(京南高速)、炎睦高速(炎井高速)在我市已经形成了“四纵四横”的格局,醴娄高速和茶常高速正在加速推进中。

此外,我市还全面完成了株洲通用机场、株洲航空枢纽二期船闸、铜塘湾港区一期工程建设,黄花机场城市候机楼建成使用;建成攸县星都物流园,启动株洲火车站综合客运枢纽、株洲西综合客运枢纽和荷塘综合物流园等项目建设。

【部分亮点工作点击】

【亮点一】

干线通道能力不断增强

完成莲株高速(G320)改造,开工醴娄高速扩容工程和茶常高速,启动京港澳高速长株段、沪昆高速金鱼石至双河口段扩容工程项目前期工作。“十三五”期间共新建高速公路6条115公里,高速公路总里程达573公里,较“十二五”末提高25%。推动市区30分钟、县域60分钟、市域90分钟的“369”快速通勤圈基本形成。建成湘江株洲段2000吨级航道,株洲航电枢纽二线船闸和湘江千吨级泊位5处,千吨级泊位数量较“十二五”末提高56%,湘江江海联运能力大幅提升。

【亮点二】

长株潭半小时经济圈基本形成

建成了长株潭城际铁路,并实现长株潭内部小编组、公交化运营,外部与石长、黔张常铁路跨线运输。完成“三千”项目建设(即芙蓉大道、潭州大道、洞株路快速化改造),启动“四连接”项目前期和建设,建成了长株潭半小时经济圈和交通圈。

【亮点三】

湘赣边交通联系进一步完善

加强与萍乡、吉安交通联系,共同加快两省三地上乘至醴陵,醴娄高速东延、吉韶高速和湘江航道等交通前期建设,争取上级对项目建设支持。完成醴茶铁路改造和界头至高视项目建设,启动“两山”铁路运营准备工作和老漕至莲花、S330美田桥至古岳峰等多条跨省普通公路通道建设,有序促进两省道路同等标准对接。

【亮点四】

醴茶铁路恢复客运运营并开通旅游专列

路地双方共同努力,累计投入超亿元,完成醴茶铁路沿线安全环境整治和设施设备升级改造。2020年6月30日,醴茶铁路正式恢复客运运营;9月27日,开通旅游专列;10月31日,开行首趟定制旅游专列。

【亮点五】

新华桥拆除重建

消除铁路安全隐患,提升了铁路通行能力,是与广铁集团“路地”双方合作的重要成果。

【亮点六】

开行株洲至北京、株洲至上海始发列车

缩短了株洲与“京津冀”与“长三角”地区的空间距离,大幅提升湘东地区与上述地区资金流、信息流、人才流、现代物流等方面的互联互通,进而提升湘东地区经济社会发展方面的竞争力。

大道如虹 筑坦途

株洲日报全媒体记者廖明 通讯员夏四亮

非凡十年的交通运输答卷

1 内提外拓 “枢纽城市”再出发

6月底和7月初,是株洲交通事业的大日子。6月20日,新华桥涅槃重生,以更加矫健的身姿托起城市东西交通主动脉;

同在这一天,京广高铁株洲西站,首次始发列车驶往北京西、奔赴上海虹桥,宣告株洲没有始发高铁的历史结束;

7月1日,百年株洲火车站,新建的站房闪亮登场,长株潭城际铁路株洲站再次启用,城铁实现公交化运营……

内提外拓,进京达沪,百姓拍手称庆。这是株洲“发愤图强、重振雄风”的生动实践,这是“培育制造名城、建设幸福株洲”的精彩答卷。

交通,事关百姓出行,承载着百姓对更加美好生活的期待。作为一座资深的交通枢纽城市,株洲的交通设施建得较早,使用频繁,随着城市加速发展壮大、人口增加、城市化加剧,面临交通设施提升、交通功能完善的命题。比如,横跨京广、沪昆两大铁路动脉、连通城市主动脉新华路的新华桥,年已55岁“高龄”,5000辆/小时的车流量让它不堪重负,被定为D级危桥,危及桥面通行安全,更将殃及桥下列车运行,拆除重建,势在必行。

又如,承载“北郑南株”荣光的株洲火车站,建于上世纪80年代,因站房面积过小、设施陈旧,社会化功能不足等,已沦为京广大动脉上最落后的特等站,改造升级,迫在眉睫。

还有,株洲西站将株洲带入“高铁时代”,株洲市民却没有享受到所期望的高铁红利。十余年来,株洲西站一直经停车次少、配票票源少,还没有始发车次,乘车还要去长沙南站,极为不便,市民一直颇有微词。

民生痛点,就是施政的着力点。

为此,市领导、人大代表、政协委员等各方人士,通过各种形式各种渠道,想千方百计、说千言万语,去汇报去协调去争取,使得问题一一破解。

梦想照进现实。

重建的新华桥宽敞安全,新建的火车站站房时尚大气、功能齐全,在家门口坐上始发高铁去首都北京、去大城市上海,便捷舒畅,“怨声”变成了“掌声”。

欢欣鼓舞的背后,有长久期盼快速照进现实的振奋,还有盘活株洲西,进一步强化株洲铁路枢纽地位的更高期许。今年发布的《长株潭都市圈发展规划》,对此已有回应。

根据《规划》,在既有武广高铁的基础上,株洲西未来将建设至湘潭北、长沙西、衡阳、醴陵东等多个方向的城际高铁新通道,株洲西站将摆脱高铁中间站的束缚,实现6个高铁方向的互通。

在打造长株潭高铁综合枢纽群的相关规划里,将在株洲西站站房侧新建动车存车场,让株洲西成为真正意义上的始发终到站。

同时,常益长高铁与武广高铁直通线项目,目前正在开展前期相关工作,已完成工可报告编制和评审,预计一期韶山至十里冲部分,将于2024年建成。届时,株洲西可以高铁直接通往长沙站,以及常德、益阳、张家界等湘西北地区。

此外,随着株洲西站始发列车的开行,西站提级改造的相关工作正在进行,下一步,将着重解决株洲西在一楼到达层和二楼出发层之间没有站外电梯等问题,方便旅客进出站。

从株洲西出发,列车飞驰,穿山过隧。我们有理由相信,以株洲西为起点,还会有更多的高铁列车,将“制造名城、幸福株洲”的城市名片带出去,将助推发展的各类要素引进来,强力推动这座城。



醴茶铁路复运后,旅客在攸县站下车。



智能列车行驶在快速公交廊道。



公共自行车租赁系统。



宽敞美观的农村公路。

(本版图片由市交通局提供)