2023年6月14日
星期三
责任编辑：刘小波
美术编辑：王　玺
校　　对：马晴春

京港澳高速东移线为株洲带来几多利好

株洲日报全媒体记者/廖明

日前，省发改委发布全省2023年省级重点项目清单，京港澳高速长沙广福至株洲王十万段扩容工程被列入其中。

6月12日，记者从市交通运输局了解到，项目各项前期工作已基本完成，通过公开招投标，项目实施的主体单位也已中标公示，并完成项目公司注册，预计年内动工建设。

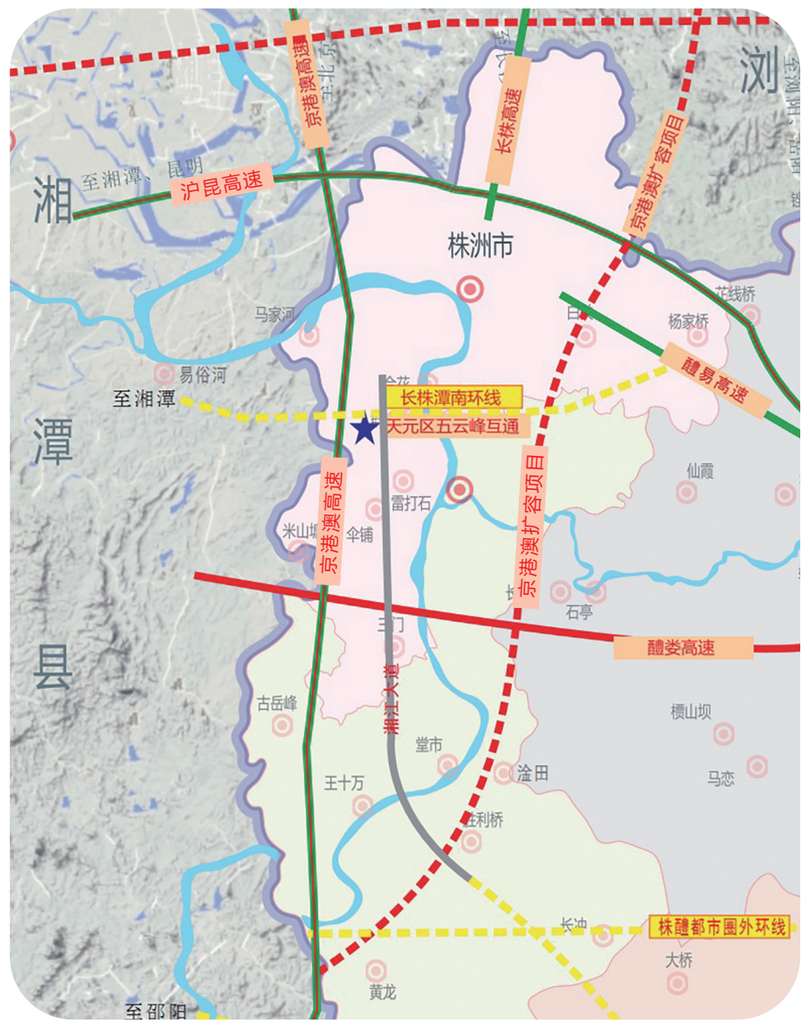
京港澳高速长沙广福至株洲王十万段扩容工程，是在保留京港澳高速老线的基础上，东移新建的高速公路，因此又被称为京港澳高速东移线。

项目主线路线全长143.999km，拟推荐采用双向八车道高速公路设计标准，设计速度120km/h，路基宽42m，总投资313.63亿元，其中株洲段全长近80公里，拟设9个互通。

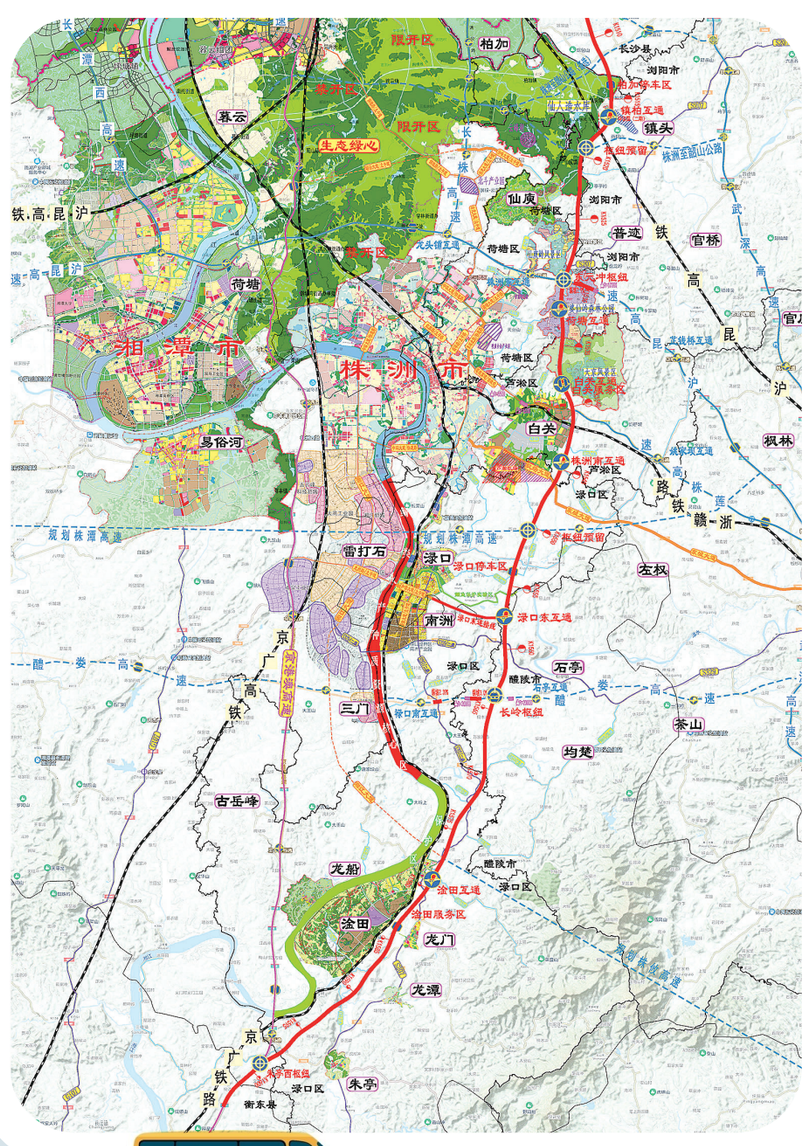
无论是从投资规模、线路里程长度，还是互通设置数量上来看，京港澳高速东移线，都是我市目前为止最大的单体交通建设项目。

那么，这条高速公路，又将带来哪些发展利好呢？

京港澳高速纵贯南北，从全国高速公路网层面看，长株段东移扩容，将打通南北运输大动脉的“肠梗阻”，利于我市进一步融入国家高速公路网；从株洲角度观察，京港澳东移线+沪昆高速+京港澳高速老线+醴娄高速，将构建起我市高速公路环线，进一步优化我市高速路网结构；京港澳高速东移线在株境内设9处互通，无疑将极大改善区域交通格局……



京港澳高速东移线与京港澳高速、沪昆高速，将在我市城区构成『倒三角』式高速环线。廖明提供



京港澳高速东移线线路走向示意图。廖明提供

1 打通南北高速通道“肠梗阻”

对于株洲市民来讲，京港澳高速再熟悉不过，向北向南，基本上都要经这条高速通行。

但随着经济社会的发展，机动车保有量的持续增加，这条高速通道已经有点“堵”。

“逢年过节，回衡阳老家简直就是一场煎熬。京港澳高速不堵车的时间，屈指可数。”市民张盛介绍，因为生活、工作在天元区，逢年过节回衡阳老家，京港澳高速是首选，但因为拥堵的缘故，已“苦回家之途久矣”。

物流公司的货车司机陈理，说起京港澳高速，也有道不尽的苦水：“路窄、车多、速度慢，特别是从衡阳到株洲再到长沙这段。”

开着大货车走南闯北多年，陈理走过省内外无数条高速。“路况和通行条件比京港澳差的不是没有，但这是一条国家南北运输的主动脉，不应该形成‘肠梗阻’。”他说：“堵车的时候真想过无数次，啥时候能把路加宽些。”

关于京港澳高速湖南境内的“堵”，省内相关部门是这样定义的：京港澳高速是湖南境内客流量最大的高速公路，湖南段交通量平均每天可达7万辆，部分路段高峰期超过10万辆，四车道已经无法满足群众通行需求。

打通“肠梗阻”，进一步畅通全国南北公路运输大动脉，京港澳高速的扩容改造，势在必行，迫在眉睫。

据了解，京港澳高速扩容项目分为五段，其中长沙广福至株洲王十万（朱亭）段为我省首个新建双向八车道高速，也就是京港澳高速东移项目。

值得注意的是，京港澳高速长株段的扩容改造，与省内其他段的扩容改造有所区别。其余段均充分利用既有道路进行改建，去年7月率先启动的耒阳至宜章段，就是我省首个高速公路“四改八”项目，预计2025年建成通车。

“京港澳高速长株段，有很长的一部分，穿越株洲、长沙的主城区，原地扩容改造没有空间；此外，争取东移扩容，可以为株洲、长沙向东发展提供机遇和空间。”株洲市交通运输局相关负责人说。

根据规划，长株段、株耒段、耒宜段这三段扩容工程已经纳入2023省重点建设项目清单，省交通运输厅会议也明确：长株段、株耒段确保今年开工。

2 形成株洲高速环线

京广和沪昆铁路的交汇，造就了株洲铁路枢纽城市的地位。但就高速公路的路网结构来看，株洲一直存在着明显短板。

摊开地图，我们不难发现，株洲市域呈现南北走向，地域狭长。就现有高速公路来看，东西走向的高速公路仅有沪昆高速，且位于市区北端；南北走向的高速公路，即为京港澳高速，其具体线路也仅是在市区西面擦边而过。

再看两条既有高速公路的互通设置，沪昆高速我市境内仅有株洲东、株洲北，京港澳高速自北向南为株洲西、伞铺、王十万和朱亭，“厂”字行的布局和走向，导致市区东边和南边的广大区域，游离于国家高速公路网外围。

京港澳高速东移线建成之后，将彻底改写这一局面：该条高速从长沙进入株洲后，线路经仙庾、白关、渌口、南阳桥、王十万、淦田、朱亭等乡镇，自北向南贯穿整个城区东面。

结合我市高速公路线路图，可以清晰地看到，城区北面的沪昆高速，与西边的京港澳高速老线，同拟建设推进中的京港澳高速东移线，恰好形成一个囊括株洲城区绝大部分区域的“倒三角”，形成城区高速公路环线。

另外，作为沪昆高速复线的醴娄高速，目前正在加速建设中。

醴娄高速从醴陵经渌口，跨湘江进入天元区，东西走向的线路，几乎居中横穿上述高速形成的“倒三角”区域，与现有的沪昆高速、京港澳高速，和京港澳高速东移线，形成“井字形”高速新格局。

如此一来也就意味着，株洲市区的各个区域，从东南西北各个方向，都能快速进入国家高速路网。

3 9个互通，如何改写区域交通格局？

高速公路对于一城一地经济社会发展的重要性，已无需多言。

京港澳高速东移线的建设，将重构我市高速公路路网结构。但让过境的高速公路真正发挥出其带动作用，就必须要有联系当地的互通通道。

记者了解到，在株洲境内全长近80公里的京港澳高速东移线，设计设置互通9个，其中枢纽互通3个：沪昆高速枢纽互通、株潭南环线枢纽互通、醴娄高速枢纽互通；枢纽兼落地互通3个：莲株枢纽兼落地互通、湘江大道枢纽兼落地互通、朱亭枢纽兼落地互通；落地互通3个：机场大道（东城大道）落地互通、渌水南岸落地互通、东环北路落地互通（荷塘区）。

9个互通，自北向南覆盖荷塘区、芦淞区、醴陵市和渌口区。对于这些区域来说，不论是拉动投资还是带动区域发展，都将意义非凡。

荷塘区
形成国家级高速公路大十字

京港澳高速东移线，从长沙经荷塘区仙庾镇进入株洲，首先与之相交汇的，是东西向的高速运输大动脉——沪昆高速。

因此，我市除了拥有京广铁路和沪昆铁路相交的“铁路大十字交”之外，还将拥有京港澳高速和沪昆高速相交的“高速公路大十字”。

这也意味着，东南西北各个方向的车流，都能通过京港澳高速东移线沪昆高速枢纽，实现开行方向的转换。

同时，京港澳高速东移线在东环北路附近，将设置东环北路落地互通，实现与地方路网的衔接。

通过东环北路互通，经京港澳高速东移线，荷塘区的车流可直接北上长沙、南下广州，再不需要从株洲东互通经沪昆高速转换进入京港澳高速，也不需从市区绕行，经长株高速北上长沙。

此外，京港澳高速东移线，紧邻目前正在开发建设中的三一智慧钢铁物流园，以及长株潭硬质合金产业园，该条高速公路以及东环北路落地互通的建设，无疑将为产业发展带来更为快速便捷的物流通道。

芦淞区
为航空城插上腾飞之翼

相比于北边的荷塘区，京港澳东移线之外，芦淞区仅有一条东西向的莲株高速，向北向南，都需穿行主城区，经京港澳高速才能实现。

京港澳高速东移线进入芦淞区后，将在白关镇附近与莲株高速相交，并设置莲株枢纽兼落地互通，在我市东部形成南北向的新通道，同时带动大京风景区的休闲旅游业。

继续向南，与京港澳高速东移线紧挨着的，是我市目前重点打造的通用航空城。而在通用航空城附近，将建设机场大道（东城大道）落地互通。

如果把长株高速比喻成株洲通往黄花国际机场的第一条高速，那么京港澳高速东移线，就相当于株洲通往机场的“第二机场高速”。

因为京港澳高速东移线，紧挨长沙黄花机场T3航站楼及第三跑道东边，使得我市主城区多了一条去往机场的便捷通道，特别是对于荷塘区、芦淞区、渌口区而言，比现有绕行长株高速缩短行程，更为便捷。

例如，京港澳东移线，在长沙黄花机场和株洲通用航空城之间，行程不到40公里，按照限速120公里每小时来计算，大概20来分钟就能跑完。

京港澳东移线的建设，无疑将为通用航空城的发展，插上腾飞之翼。

渌口区
补齐高速路网短板

摊开地图可以看到，渌口区被湘江一分为二，仅西边有条京港澳高速，但渌口的主城区、产业园区，重点布局在湘江东岸，京港澳高速于渌口而言，拉动作用并不十分明显。

目前在建的醴娄高速，加上即将启动的京港澳高速东移线，将补齐渌口区在高速公路上的短板。

醴娄高速的建设，相当于在渌口湘江以西的区域，拉通了一条东西横向的高速“主动脉”。通过醴娄高速南洲互通，向西可直通京港澳高速，向东直通岳汝高速，连接线的建设，也让2公里之外的渌口主城区，与醴娄高速也仅剩“一步之遥”。

同时，京港澳高速自北向南，几乎纵贯渌口区湘江东岸全境，横跨渌江之后，不仅会设置渌水南岸落地互通，项目还将配套建设全长5.576公里的渌口东连接线。

该连接线西接该区和谐大道，东连京港澳高速东移线。渌口主城区及其南洲工业园，向东可进京港澳高速东移线，向南可接醴娄高速。

通过醴娄高速、京港澳高速东移线，渌口区将全面融入国、省高速路网体系。

天元 石峰
“独享”京港澳高速运输通道

京港澳高速长株段的扩容改造，选择了东移新建新线，同时保留老线的方案。对于老线经过的天元区和石峰区来说，看起来关系并不大。

但事实并非如此。京港澳高速目前的拥堵，除了本身路窄之外，另外一个重要原因，在于车流量太大。京港澳高速东移线的建设，从朱亭直至长沙广福，新增双向八车道的新通道，将大幅分流南北向的车流。

京港澳高速老线“减压”之后，释放出的通行能力，无疑将成为我市天元区及石峰区近乎“独享”的资源。

4 还将有这些项目助力株洲高速畅达

目前，在高速公路方面，我市依托京港澳高速、长株高速、岳汝高速、衡炎高速、沪昆高速、莲株高速（醴易高速）、垄茶高速（泉南高速）、炎睦高速，已经形成了“四纵四横”的高速公路大格局。

除了正在稳步推进的醴娄高速和茶常高速，去年开工的G60沪昆高速金醴段扩容工程，以及年内将动工的G4京港澳高速公路（长株段）扩容项目，株洲至韶山高速公路，也已经进入我市“十四五”高速建设相关计划，并开始前期工作。

据了解，株洲至韶山高速公路是长株潭一体化高速公路网东西向中轴线路，线路拟从我市北部横向通过，起于岳汝高速，终于湘潭许广高速，拟采用双向四车道高速公路标准建设。

除此之外，我市还以全省高速公路网规划修编为契机，主动策划包装了如长株潭南环线高速、上栗至醴陵高速等4个争取新增高速项目。

如长株潭南环线高速：该项目东起沪昆高速，穿过莲株高速、东城大道，经我市群丰，与京港澳高速相接，然后向西经谭家山北侧，终于许广高速。项目全长60公里，我市境内长约30公里。争取这一条高速，主要是因为它将连通我市多条横向断头路，穿过我市多个经济开发区，并与京港澳高速、沪昆高速、京港澳扩容项目一起，构成我市主城区的高速公路环线。

长株攸高速（淦田至攸县段）：项目北起渌口区淦田镇附近，向南经攸县县城以西，终于衡炎高速公路，全长约80公里，拟采用高速公路标准建设。该项目的建设可以有效解决衡东地区和我市中部地区不通高速的问题，促进沿线地区的交通互联和区域经济的发展。同时，又可作为京港澳高速扩容工程在湘中南地带的重要分流补充，实现高速路网整体效益的更大发挥。

上栗至醴陵高速：项目北接江西上栗县金山镇昌栗高速（上栗枢纽），向南经醴陵市李畋镇、浦口镇、白兔潭镇和王仙镇，终于醴娄高速王仙枢纽，株洲市境内约25公里。该项目的建设可以解决株洲醴陵市东北片区经济比较发达，却又不通高速的问题，缓解G106普通国道的通行压力，同时可以联结起江西已建成的昌栗高速和现在的沪昆高速，全面吻合国家湘赣边发展战略规划，有利于湘赣两省的红色旅游和经济合作，促进湘赣边区域经济的迅速发展。

崇仁至天柱（湘黔界）高速：共642公里，起于抚州市崇仁县，路线往西经吉安、萍乡，进入我市攸县黄丰桥镇，往西经渌口区，株洲段约85公里，再往西经衡阳、娄底、邵阳，终于怀化市会同县与贵州省天柱县交界处（湘黔界）。项目是一条连接江西、湖南、贵州三省的省级运输大通道，将成为一条新的重要经济干线，有利于加快湘赣两省沿线旅游开发、区域经济融合发展，促进湘赣两省腹地振兴。

据了解，如上述4个争取新增高速项目能顺利纳入全省高速公路网规划，我市高速公路里程将达到约700公里，占我市公路总里程的5%，进一步靠近发达地区6%的比例。