

聚焦“徐州经济社会发展”系列报道③



国家“一带一路”战略规划中将徐州确定为新亚欧大陆桥经济走廊重要节点城市,这是继振兴徐州老工业基地之后,徐州迎来的又一历史性机遇。徐州将主动出击,咬定目标,全力拥抱这个机遇。”

——徐州市委书记曹新平

从周穆王时期,徐国国君徐偃王开挖历史上第一条人工运河开始,徐州就和交通运输连在一起。3000年来,愈发紧密。历史上历次战争中,徐州以其沟通南北的重要战略位置,成为各方争夺的对象,在带来灾难的同时,也奠定了徐州交通区位的特质。

新世纪里,徐州逐渐形成了五通汇流的立体交通体系,在“一带一路”国家战略中,当承载更多的使命。

现代快报记者 刘清香/文 施向辉/摄



高铁徐州东站

徐州,立体交通时代来了

1 五层互通立交和轨道交通成亮点

“又要刷爆朋友圈了!”徐州某微信公众号编辑李伟说,12月7日那天,他在微信上发布了一篇报道,徐州三环北路建设五层互通立交,“五层互通立交在大城市不是新鲜事,但在徐州是第一座”。

很快,微信公众号后台有人留言点评,点赞居多。李伟把其中一条评论推了出去:“这是人性化的民生工程,也是照顾大多数民众的工程,有利于解决汽车道路拥堵的问题。”

有关交通建设的任何信息,在徐州都保持着较高的关注度。李伟说,我们做的几条阅读量十万加的信息,都与交通有关。

在三环北路高架快速路之前,三环东路、西路高架快速路已经通车,这也标志着徐州立体交通时代的到来。

多年以来,徐州主城区各个片区之间,仅靠主次干道连接。随着城市发展汽车保有量提高,各片区建立联系也愈发困难。高架快速路很好地解决了这个问题,让东西南北各个片区顺畅相连。“从三环南路到三环北路,以前要一个小时,现在只需要20分钟。”徐州市交通运输局宣教处处长高夫健说。

三环北路高架快速路预计明年10月建成通车。徐州以一年一座快速路的高速建设,推动立体化交通。此外,市区多条断头路被打通,金山东路东延工程和黄河路贯通两项工程,缓解三环南路未建高架快速路所带来的拥堵。

五层互通高架,对大城市而言早已是标配,但对地处苏北、一直以外向型交通著称的徐州来说,

还是第一座。不过,这并不算晚。根据《徐州市域总体规划》,到2030年,贾汪区、铜山区将被纳入中心城区范围,人口规模500万人。中心城区总体布局为“一核一廊一主六片”:“一核”为城市和商业文化核心区;“一廊”是古黄河文化、生态廊;“一主六片”分别为主城区、城西片区、微山湖风景旅游区、贾汪片区、大许片区、机场片区、城南片区。

“如此城市规模,仅仅依靠高架快速路的支撑,是远远不够的。”徐州市规划局技术服务中心的刘晓春说,城市轨道交通是另一项影响深远的交通工程。有不少人认为,以目前徐州的城市规模和财政实力,不足以支撑轨道交通。但刘晓春认为,从长远规划来看,建设轨道交通是必然选择,“徐州市区域面积大,人口众多,必须要加强各个组团之间的联系,这样才能带动整座城市发展。而轨道交通,目前来看是最好的选择。”

在徐州交通蓝图中,到2020年,将建成轨道交通1、2、3号线一期工程,总长度67公里,形成连接徐州老城区至新城区、铜山新区、坝山片区、城东新区的交通骨干线路。

刘晓春表示,车多——城堵——修路,如此“摊大饼”式的城市发展逻辑已经不适应现代化城市发展,“重要的是要改善城市微循环道路,大力发展公共交通,倡导绿色出行”。12月8日,徐州市规划局对外发布了《徐州市慢行交通系统规划》,为慢行争夺“行路权”。

2 交通优势为区域发展带来福利

徐州的建城史也是一部交通史。江苏师范大学汉文化研究院副院长、教授赵明奇表示,徐州城在古代位处中原、齐鲁、江淮之交,道路四通八达,“山峻以踞,水奔以驰,近可攻,退可守”,在交通地理上具有得天独厚的优势。“从古到今,无论环境如何变迁,制度如何交替,徐州因山河形胜交通优势始终保持着战略津要的中轴地位。”

在外地人眼中,汉文化、战争文化和交通枢纽,是徐州最为鲜明的城市特征。也正因此,徐州作为淮海经济区中心城市、国家级交通枢纽,战略位置已不局限于一城一地;在未来的发展蓝图中,区域“领头羊”、发展“引擎”、融入“一带一路”国家战略,成为关键词。

目前,徐州市域公路、铁路、

水运、航空、管道五种运输方式齐全,已初步形成了全方位、立体化、大运量的综合交通网络。公路、铁路、管道规模总量,以及内河千吨级泊位和吞吐能力等均居全省前列。

2014年徐州交通运输综合客运量1.51亿人次,旅客周转量80.96亿人公里;综合货运量2.2亿吨、货物周转量575.3亿吨公里,交通运输业增加值占GDP比重居全省前列。

“良好的综合交通网络和运输服务体系,不仅是徐州自身发展的有利条件,也是周边城市可以共享的优质资源,发挥着城市群交通门户枢纽的重要作用。”高夫健告诉现代快报记者,高铁徐州东站可以辐射到周边连云港、宿迁、淮北等城市,近两年江苏省加快推进省内各城市间的城际铁

路,苏北诸多城市,都需要经过徐州接入全国铁路网。

“还有机场,辐射周边150公里范围,我们在山东枣庄等省外建立了候机楼,这在国内机场也很少见。”高夫健说。徐州东站旁边建成了一座专门服务高铁出行的客运站——汽车东站,日发客流3000人左右,有200多个班次。“主要通往周边没有高铁的城市。”车站副站长曹为民告诉记者。

即便是城市建设,也并不局限于一座城。据高夫健介绍,三环高架快速路,规划建设的是“三环十三放射”,有十三条面向城外的道路接入三环高架。这为徐州与周边城市共同发展,提供了有力支撑。“徐州的城市定位是区域性中心城市,所以交通建设一定要和城市定位相匹配,同时还要凸显自身优势。”

3 历史机遇下徐州交通再升级

根据江苏省《关于落实国家“一带一路”战略部署 建设沿东陇海线经济带的若干意见》(下称《意见》),徐州、连云港是国家“一带一路”战略规划明确的重要节点城市,同时徐州建成“全国重要综合交通枢纽城市”。

《意见》为徐州列出了任务单:完善东陇海铁路交通干线功能,强化港口航道功能,完善公路路网,推进航空提档升级。

徐州境内,京沪、陇海两大干线铁路交会,铁路干线运营里程396公里,省内仅次于南京421.3公里,素有“徐州通,全国通”之说。从不断出台的各项铁路建设规划来看,陇海客专专线徐连段、徐宿淮盐、郑徐客专专线,以及新长铁路新沂至淮安段等铁路项目工程陆续启动。

根据建设进度,郑徐客专专线预计明年上半年建成通车,徐州至兰州高铁也将全线贯通,届

时将大大缩短中西部地区与东部沿海地区的距离。作为郑徐客专专线的东延,徐连客专专线预计明年开建,“十三五”期间建成。

《意见》中还提出,要扩大国际集装箱办理业务。加强徐州经阿拉山口至阿拉木图、经霍尔果斯至中亚、至莫斯科等“连新亚”“连新欧”国际集装箱办理的市场培育。事实上,徐州已经开通了8趟开往中亚的“五定班列”。

徐州作为国家内河水运枢纽城市,水运主通道京杭运河傍城而过。内河港口2014年完成吞吐量9202.4万吨,仅次于苏州,居全省内河港口第二位。目前,徐州已经全面完成了“亿吨大港”一期工程既定项目,二期工程建设也将适时开建。

作为江苏省重大项目和徐州市三重一大工程,徐州观音机

场正进行二期扩建工程,2016年竣工。工程完工后,将开辟至“一带一路”沿线,及中西部地区重要城市班列。

徐州市委书记曹新平说,徐州明确了“东进西出、双向开放”的战略布局,并扎实推进。所谓“东进”,就要强力推进徐连一体化发展,以大城市对接大港口,主动融入21世纪海上丝绸之路,打通新的海上开放通道;“西出”就是深度发掘与陆桥沿线国家和地区的合作潜力,大力拓展新兴市场,全面接轨丝绸之路经济带,打开对内对外双向开放的新天地,在“一带一路”战略格局中发挥应有作用。

“特别是能动地强化全国综合交通枢纽的固有优势,全力优化‘铁路、公路、水路、航空、管道’五通汇流的现代立体交通体系,把交通枢纽优势发挥到淋漓尽致。”曹新平说。



徐州汽车客运东站