

文章编号: 0451-0712(2004)12-0133-05

中图分类号: F540.3

文献标识码: B

# 武汉至英山高速公路功能研究

卢冬生, 廖向东

(湖北省交通规划设计院 武汉市 430051)

**摘要:** 基于高速公路强大的通行能力, 高速公路已经成为区域综合运输体系中最重要运输载体, 是形成综合运输网络的骨架。而高速公路建设所体现出来的经济拉动效应也使其成为区域社会经济发展进程中重要的杠杆之一。在进行高速公路项目的决策时, 高速公路功能的定位决定了项目未来的发展趋势, 很有必要对高速公路功能进行研究。从社会经济发展和交通路网的角度对武汉至英山高速公路的功能进行了研究, 以确定项目在区域经济发展和综合运输体系中体现的功能, 为项目立项奠定基础。

**关键词:** 高速公路; 城市经济圈; 功能

武汉至英山高速公路(以下简称本项目)是交通部规划的重点建设公路——上海至武威公路武汉至六安支线的重要组成部分, 是湖北省“五纵三横一环”公路主骨架的组成部分, 同时也是大武汉城市圈向鄂东北辐射的重要公路载体。本项目西起武汉东北外环, 东至黄冈市英山县与安徽省安庆市岳西县交界处, 沿途穿越鄂东北地区的新洲、罗田、英山等, 在进入安徽省境内后与安徽省高速公路网相连接, 将两省乃至我国中西部地区与东部地区的高速公路资源进行了有效地融合。本文从社会经济发展和交通路网的角度对本项目的功能进行了研究, 以确定项目在区域经济和综合运输体系中体现的功能, 为项目立项奠定基础。

根据我国当前经济发展的总体战略, 除长江三角洲、珠江三角洲和环渤海三大城市经济圈外, 我国未来最有可能成长形成的是以武汉为核心的中部城市经济圈和以成渝为核心的“西三角”城市经济圈。这两大城市经济圈分别位于长江经济带的中游和上游, 以长江为纽带与以上海为核心的“长三角”城市经济圈相联系, 同时两大城市经济圈分别是我国中西部地区的经济重心, 是西部大开发的重点发展区域。从总体上看, 这两个城市经济圈将成为我国中西部地区的经济增长极, 同时与其他三个城市经济圈遥相呼应, 形成我国区域经济和城市经济圈发展的合理布局。

公路作为城市和区域间交通的最主要方式之一,

其规划和建设必然要服从于城市经济圈发展战略。我国重点公路建设规划即以城市为结点, 完善各大经济区(包括城市经济圈)之间的公路连接, 覆盖所有 50 万人口以上的大城市, 使得长三角、珠三角等主要经济区域之间有数条骨架公路通道连接。

## 1 湖北省和武汉市在我国经济发展中的定位

湖北省作为我国中部地区的重要省份, 在全国的经济发展战略格局中占有重要地位, 湖北省和武汉市经济发展战略已经定位于建成继珠江三角洲、长江三角洲、环渤海经济圈之后的全国新的重要经济增长极; 把以武汉市作为龙头的湖北省提升为全国“十”字型发展轴上的新的经济增长级, 作为连接四极, 实现区域间互动、协调的支点。在当前西部大开发和长江经济带宏观背景条件下, 湖北省提出了“东拓西进”战略。要实现湖北省和武汉市的经济发展战略目标, 构筑以武汉市为核心、以 100 km 半径内所覆盖的城市群落为主体、辐射周边地区的城市经济圈就成为湖北省实施“东拓西进”战略最重要的策略之一。武汉城市经济圈的形成和发展必须与其他城市经济圈进行有效地沟通。由于武汉城市经济圈地处长江中游、成渝城市经济圈和长三角城市经济圈之间, 与上游和下游两大城市经济圈的经济交通联系是武汉城市经济圈发展的基础性条件之一, 也是区域经济合作、协同发展的必要保证, 同时也是“东拓西进”战略

的重要体现。

2 湖北省东西向公路通道研究

从湖北省和武汉市的经济发展战略看,便捷顺畅的东西向公路交通(西与成渝,东与长三角)是经济发展战略得以顺利实现的根本保证。从现实情况看,由于成渝城市经济圈尚处于概念阶段,其形成与发展还需要相当的时间。因此,就当前和今后相当一个时期来说,湖北省和武汉市最重要的发展战略是“东拓”,这也就意味着交通联系的最主要对象是东部地区(包括以上海为核心的长三角地区),而这种交通联系集中体现在武汉与东部地区主要区域经济中心(包括上海和合肥等)的公路交通联系上。

2.1 湖北省主要东西向公路通道概况

湖北省目前与该走向相关的东西公路通道主要有以下 2 条:

(1)沪蓉国道主干线(武汉至黄石高速公路+黄石至黄梅高速公路);

(2)318 国道(沿线主要经过武汉、罗田、英山等市县)。

沪蓉国道主干线沿途直接经过了武汉、鄂州、黄石、黄梅等地区,连接了湖北省沿江大中城市,贯穿了湖北省冶金工业走廊,是维系我国中西部地区与东部地区之间联系的主要公路走廊。考察湖北省东北部的地理特征,大别山横亘东北,长江迤俪其南。沿江是以武汉、鄂州、黄石、九江为轴线的城镇带。为避免穿越大别山区,沪蓉国道主干线基本沿长江布局,绕过大别山的前缘,整体呈向上开口的弧型。沪蓉国道主干

线全程为高速公路,具备成为公路大通道的条件,是目前湖北省和武汉市连接东部地区最重要的公路通道。

318 国道大多是沿线地区各自分段建成,受沿线地区经济条件和地理条件差异巨大的影响,现有道路路线布局较为零碎,道路等级不一,道路状况和管理水平参差不齐。其中武汉至英山段由于沿线经济基础比较薄弱,且受到大别山的阻隔,公路等级中二、三级公路混杂。安徽省境内路段由于地形更为复杂,道路多为三、四级水平。从 318 国道现状看,还难以形成有效的公路通道并承担和发挥东西公路通道的作用。

2.2 相关走向公路现状路径比较分析

2.2.1 武汉至合肥

从表 1 所示的线路分布情况看,目前武汉至合肥的路径主要有 2 条:一是沿 318 国道进入安徽省后再转接其他道路(线路 1);二是沿沪蓉国道主干线(线路 2)。线路 1 比线路 2 里程长约 23 km。但从空间布局看,2 条线路在武汉和合肥 2 个结点之间形成一种类似弓形的结构,沪蓉国道主干线近似为弧,而以 318 国道为主的通道近似为弦。从空间距离上分析,以 318 国道为主的通道应当在里程上更具优势(如线路顺捷,里程应当在 350 km 左右),但由于前文所述的原因,现有 318 国道在分散建设和管理的条件下,路线迂回,加之其所连接的外省道路也具有类似的问题,从而造成 2 条线路目前的里程差距和等级差距。以 318 国道为主体的线路还难以形成通道的功能,绝大部分武汉与合肥之间的公路交通联系都需要通过线路 2 来实现。

表 1 武汉—合肥现有公路通道

起点	终点	编号	线路	里程/km	主要线路构成	备注
武汉	合肥	1	武汉—英山—岳西—合肥	450	G318	二~四级+一级公路
		2	武汉—黄石—潜山—合肥	427	沪蓉线	高速公路

2.2.2 武汉至上海

目前,武汉至上海的公路线路主要有 3 条(如表 2 所示):一是沿 318 国道经英山、安庆、湖州等至上海(线路 1);二是选择 318 国道进入安徽省境内后再

转沪蓉国道主干线经合肥、南京等至上海(线路 2);三是选择沪蓉国道主干线经黄石、合肥、南京等至上海。

表 2 武汉—上海现有公路通道

起点	终点	编号	线路	里程/km	主要线路构成	备注
武汉	上海	1	武汉—英山—安庆—湖州—上海	927	G318	二~四级
		2	武汉—英山—潜山—合肥—上海	941	G318+沪蓉线	二~四级+高速公路
		3	武汉—黄石—潜山—合肥—上海	921	沪蓉线	高速公路

从空间上看,沿 318 国道的线路 1 走廊理论上应当是武汉至上海最便捷的陆路通道(如线路顺捷,里程应当在 750 km 左右)。但如前文所述,现有 318 国道等级水平较低,路线比较曲折,没有形成一条与走廊优势匹配的公路通道,加之现有道路条件限制,导致该通道虽然具有理论上的距离优势但由于受到现有路况的影响而无法发挥主通道的作用。大部分武汉与以上海为核心的长三角地区交往的车辆均绕道沪蓉国道主干线。

2.2.3 规划

(1)公路发展规划概况。

根据湖北省骨架公路网建设规划,到“十一五”期末,湖北省将形成以国道主干线、国家重点建设公路、西部公路通道等为主体的“五纵四横一环”骨架公路

网体系。此外,根据其他省份的高速公路建设规划,安徽省九江—安庆—芜湖—南京沿江高速公路通道、芜湖—宣州—湖州高速公路、沪苏浙高速公路通道(湖州—上海)等相关高速公路也均将在“十一五”期间完成。

(2)东西向公路通道分析比较。

①武汉至合肥。

根据湖北省未来公路建设情况,未来武汉至合肥方向最主要的公路通道见表 3。由表 3 可知,武汉至合肥的公路通道中,选择本项目的公路通道与选择麻城至六安(金寨)公路通道的里程相当,而全部选择沪蓉国道主干线的通道则处于明显劣势,由于所有通道均由高速公路构成,因此,未来该方向的交通流量将主要在本项目和麻城至六安公路的通道上进行分担。

表 3 武汉—合肥主要公路通道概况

方向	覆盖区域	起点互通	编号	通道路线	里程/km	理论行程时间/h	主要路段构成
武汉东北	黄陂、新洲、青山	周铺互通	1	周铺互通—麻城—六安—合肥	330	3.3	武汉外环东北段、麻城至金寨公路、阿深线
			2	周铺互通—岳西—六安—合肥	331	3.3	武汉外环东北段、武汉至英山公路
武汉西北	东西湖、蔡甸、汉阳、汉口各区	东西湖互通	3	东西湖互通—周铺互通—麻城—六安—合肥	396	3.9	武汉外环东北段、麻城至金寨公路、阿深线
			4	东西湖互通—周铺互通—岳西—六安—合肥	397	3.9	武汉外环东北段、武汉至英山公路
			5	东西湖互通—全力互通—豹解互通—黄石—潜山—合肥	508	4.8	沪蓉线、军山长江大桥、黄石长江大桥
武汉东南	武昌、洪山、江夏	豹解互通	6	豹解互通—周铺互通—麻城—六安—合肥	368	3.6	武汉外环西南段、麻城至金寨公路、阿深线
			7	豹解互通—周铺互通—岳西—六安—合肥	369	3.6	武汉外环西南段、武汉至英山公路
			8	豹解互通—黄石—潜山—合肥	427	4.0	沪蓉线、黄石长江大桥
武汉西南	汉阳、汉南	全力互通	9	全力互通—东西湖互通—周铺互通—岳西—六安—合肥	417	4.0	武汉外环东北段、武汉至英山公路
			10	全力互通—东西湖互通—周铺互通—麻城—六安—合肥	416	4.0	武汉外环东北段、麻城至金寨公路、阿深线
			11	全力互通—豹解互通—黄石—潜山—合肥	488	4.6	沪蓉线、军山长江大桥、黄石长江大桥

注:基于外环统计里程,理论行程时间基于各路段计算行车速度计算。

②武汉至上海。

根据湖北省未来公路建设情况,未来武汉至上海方向最主要的公路通道见表 4。由表 4 可知,武汉至上海的公路通道中,由本项目、沿江高速公路和沪苏浙高速公路通道构成的公路通道是该走向公路通道中里程最短和最顺捷的通道(较武汉—麻城—六安—

合肥—南京—上海通道节约里程约 100 km,较沪蓉国道主干线节约里程约 200 km)。因此,未来该方向的交通流量将主要选择本项目、沿江高速公路和沪苏浙高速公路构成的公路通道。

③武汉以西地区至东部地区。

武汉以西地区(包括我国西南地区,以宜昌、襄

表 4 武汉—上海主要公路通道概况

编号	通道路线	里程/km	理论行程时间/h	主要路段构成
1	汉口—岳西—六安—合肥—南京—上海	830	7.73	武汉外环东北段、武汉至英山公路
2	汉口—岳西—潜山—湖州—上海	731	6.46	武汉外环东北段、武汉至英山公路、沿江高速公路、沪苏浙高速公路通道
3	武昌—岳西—潜山—湖州—上海	751	6.62	沪蓉线、武汉外环东北段、武汉至英山公路、沿江高速公路、沪苏浙高速公路通道
4	汉口—岳西—六安—合肥—南京—上海	850	7.90	沪蓉线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
5	武昌—岳西—六安—合肥—南京—上海	863	8.11	沪蓉线、武汉外环东北段、军山长江大桥、阳逻长江大桥、武汉至英山公路
6	武昌—黄石—潜山—上海	773	6.99	沪蓉线、武汉外环西南段、军山长江大桥、黄石长江大桥
7	汉口—麻城—六安—合肥—南京—上海	829	7.72	武汉外环东北段、麻城至金寨公路、沪蓉线
8	武昌—黄石—合肥—上海	921	8.48	沪蓉线

注：基于外环统计里程，理论行程时间基于各路段计算行车速度计算，汉口起点为东西湖互通，武昌起点为全力互通。

樊为代表)至东部地区(合肥、上海)方向的公路通道构成如表 5 所示。由表 5 可知,在东西向的公路大道中,最具比较优势的公路通道都选择本项目作为通

道形成的重要组成部分,因此,武汉以西地区与东部地区之间的交通流量也将选择本项目作为最主要的出行路径。

表 5 武汉以西地区至东部地区相关公路通道概况

编号	通道路线	里程/km	理论行程时间/h	主要路段构成
1	襄樊—孝感—武汉—麻城—六安—合肥	633	5.83	汉十线、武汉外环东北段、麻城至金寨公路、阿深线
2	襄樊—孝感—武汉—岳西—六安—合肥	634	5.84	汉十线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
3	宜昌—荆门—武汉—岳西—六安—合肥	605	6.05	杭兰线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
4	宜昌—荆门—武汉—麻城—六安—合肥	604	6.04	杭兰线、武汉外环东北段、麻城至金寨公路、阿深线
5	宜昌—荆州—武汉—岳西—六安—合肥	679	6.65	沪蓉线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
6	宜昌—荆州—武汉—岳西—六安—合肥	692	6.86	沪蓉线、武汉外环西南段、军山长江大桥、阳逻长江大桥、武汉至英山公路
7	宜昌—荆州—武汉—黄石—潜山—合肥	750	7.23	沪蓉线、武汉外环西南段、军山长江大桥、黄石长江大桥
8	宜昌—荆门—武汉—岳西—六安—合肥—南京—上海	1 104	10.47	杭兰线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
9	宜昌—荆门—武汉—岳西—潜山—上海	1 005	9.20	杭兰线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
10	宜昌—荆州—武汉—岳西—潜山—上海	1 013	9.24	沪蓉线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
11	宜昌—荆州—武汉—岳西—潜山—上海	1 026	9.45	沪蓉线、武汉外环东北段、军山长江大桥、阳逻长江大桥、武汉至英山公路
12	宜昌—荆州—武汉—岳西—六安—合肥—南京—上海	1 112	10.52	沪蓉线、武汉外环东北段、武汉至英山公路
13	宜昌—荆州—武汉—岳西—六安—合肥—南京—上海	1 125	10.73	沪蓉线、武汉外环东北段、军山长江大桥、阳逻长江大桥、武汉至英山公路
14	宜昌—荆州—武汉—黄石—潜山—上海	1 035	9.61	沪蓉线、武汉外环西南段、军山长江大桥、黄石长江大桥

注：理论行程时间基于各路段计算行车速度计算。

3 湖北省和武汉市出口公路布局

3.1 湖北省

湖北省公路网的对外交通联系以“九省通衢”——武汉市为核心,以武汉市环线为依托,将省内高速公路骨架道路都汇集到武汉市外环和中环,通过环线来加以整合,形成以武汉为中心的放射状分布。根据全省现有和在建高速公路骨架道路的状况,目前

湖北省与周边省份的主要出口公路分布见图 1 所示。

由图 1 可知,湖北省东西出口公路干线分布显然缺乏均衡,武汉以东的出口公路明显不足,这就造成往东的交通流量的选择性太小,大量的东西向交通流量都集中到一条高速公路上,很容易产生“瓶颈”效应,不仅造成东西交通的不畅,也严重增加了



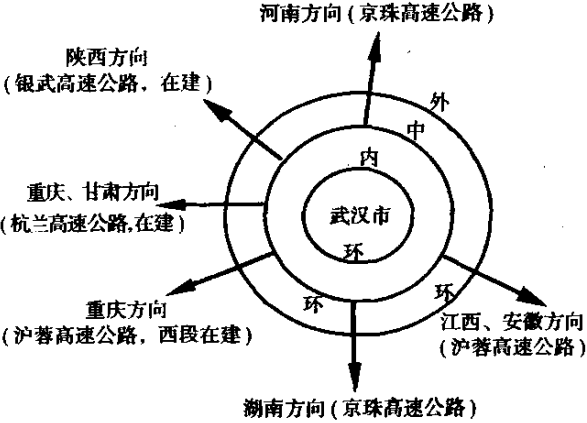


图 1 湖北省主要出口高速公路方向分布示意

现有高速公路的负荷,不利于干线公路效用的长期发挥。本项目的建设将在鄂东北增加一条往东的高速公路出口通道,将有效地改善湖北省出口公路分布不均衡的现状,实现交通流的合理分布,促进湖北省经济地理优势的发挥。

3.2 武汉市

在构建武汉城市经济圈的过程中,建设高速交通网络是武汉城市圈发展的重要基础。从大武汉城市圈发展趋势看,武汉市的经济辐射范围涉及到了周边省份,要发挥武汉市的经济核心作用,必须首先建立武汉市与其辐射范围之内各个方向的快速公路通道,形成星形的放射状路网格局,从而构建辐射资源的传送载体。

考察武汉市现阶段出口公路的布局可以发现,武汉市东部出口公路发展滞后。就高速公路而言,目前已建和拟建的西向出口高速公路就有汉十高速公路、武荆高速公路和宜黄高速公路等 3 条,而东向出口高速公路仅有武黄高速公路,且分布在长江以南,长江北部的东向交通出行,则主要依靠汉施一级公路维持(汉施公路路段平均汽车交通量近 10 年平均增长率达到了 17%,2003 年交通量超过了 8 000 辆/日),岱黄高速公路则以南北向交通为主,虽然仍承担了少量东西向车辆出行,但多局限于麻城、新洲北部等方向。这就造成了武汉东西出口高速公路分布的严重不平衡,如不进行区域路网结构调整,武汉东部出口公路的“瓶颈”就会很快显现,因此当前武汉市公路建设的主要任务之一就是要解决武汉市东西向的交通进出问题。

本项目即是武汉市打通长江以北地区东向出口通道,加强与其所辐射的鄂东北地区以及与长江三角

洲地区和皖南地区交通联系的最便捷的公路通道,是武汉城市圈形成和发展的重要基础条件。本项目的建设,将大大缩短鄂东北地区、皖南地区至武汉的时空距离,进一步增强武汉市对周边经济的带动作用,同时还将极大方便武汉市与长江三角洲地区的经济联系。此外,阳逻、新洲作为武汉市重要卫星城镇组团的发展,又赋予了本项目承担武汉市城镇体系内部组团之间交通往来的功能。

4 结论

综上所述,武汉至英山高速公路的交通功能为:

- (1)是武汉及其以西地区至以上海为核心的长三角地区、皖南地区最便捷的公路通道,服务于中西部地区与这些地区之间的交通往来;
- (2)是武汉及其以西地区至东部地区皖北、苏北及山东等地区最便捷的公路通道之一,服务于中西部地区与这些地区之间的交通往来;
- (3)是湖北省重要的出口公路,是鄂东北地区之间及其与省内外地区东西向交通往来的主通道;
- (4)连接阳逻、新洲等武汉市内部城区组团或开发区,是武汉市出口高速公路体系的重要组成部分。

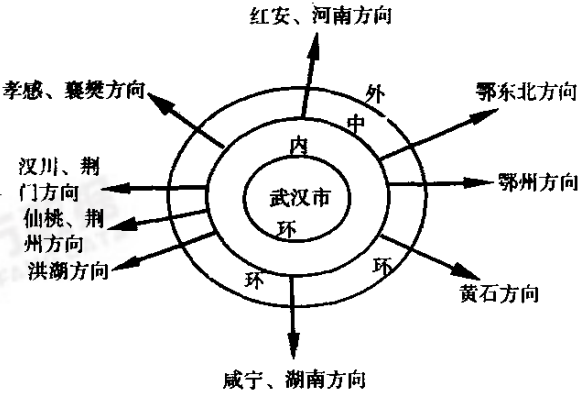


图 2 武汉市主要出口高速公路方向分布示意

参考文献:

[1] 牛文元,等. 2001~2002 中国城市发展报告[R]. 中国市长协会,2003.

[2] 武汉至英山高速公路工程可行性研究报告[Z]. 湖北省交通规划设计院. 2004.

[3] 湖北加快武汉城市圈建设 谋求九城市经济一体化[J]. 长江日报,2003-11-04.

[4] 城市圈:区域竞争的航. 国研网“城市圈发展研究”课题组,2003.

[5] 国家重点公路建设规划. 交通部,2001.