

戴鹏 陈伟华 夏四亮 陈斯柯

今年全国“两会”期间，“加快长株潭都市圈建设，打造全国重要增长极”列入国家“十四五”规划，长株潭都市圈从“区域规划”成功晋级为“国家战略”。

一个月后，长株潭一体化发展第三届市委书记联席会议召开。三市共同制定“十同”工作任务，携手推进一体化建设。众擎易举，连城崛起。“高质量”“一体化”成三市发展最大向心力，长株潭大都市圈建设其时已至、其势已成。

为贯彻省委、省政府《长株潭一体化发展规划纲要》，落实关于长株潭一体化发展的工作要求，4月底，长沙、株洲、湘潭三市人大常委会同步作出了《关于推动和保障长株潭一体化高质量发展的决定》，致力于把长株潭区域建设成为落实全省“三高四新”战略的引领区、全省高质量发展核心增长极、中部崛起新高地、全国城市群一体化发展示范区、全国生态文明建设先行区提供“法治护航”。

6月初，《长株潭一体化发展五年行动计划(2021-2025年)》正式出炉，明确提出推进长株潭交通一体化建成国家综合交通枢纽。交通融合作为长株潭一体化中走得最远最快的板块，正在把三座城市的经济、社会、文化发展更加紧密连接在一起。

# 大道如虹

## ——长株潭交通一体化为高质量都市圈建设注入澎湃动力

### 一刻钟，通达两座城

6月8日7时30分，天气有些炎热。长沙南站候车室，乘高铁前往株洲上班的徐敏趁候车间隙，拿出面包和牛奶，解决自己的早餐。

47岁的徐敏在北京博士毕业后，跟随丈夫来到长沙，在梅溪湖安家。她先后供职于长沙多个知名企业，3年前被株洲优厚的人才政策吸引，进入天元区一家高新技术企业负责技术攻关。

“我每天7时出门坐地铁，可从容赶上8时01分开往株洲的高铁，晚上再回长沙陪孩子。”徐敏说，在高铁站，经常看到一群和自己轨迹相似的“高铁上班族”。大家见面时相视一笑，笑中有些“睡眠惺忪”。

坐车15分钟，徐敏抵达株洲西站，网约车已在出站口等候，载着她直奔2.5公里外的天易科技城。徐敏笑着说：“高铁开动时就给网约车下单，整个行程无缝对接，八点半前能进办公室，比住在株洲的同事还到得早。”

乘高铁上班这几年，徐敏形成了固定的时间表：早上7时出门，乘坐地铁到长沙南站，正好赶上8时01分的G6127，并在8时16分准时到达株洲西站。

高铁带来的快捷出行，催生了一批像徐敏一样的跨城上班族。也让长沙和株洲的地理边界在他们心中越来越模糊，两城犹如同城，早已不分彼此。

京广、沪昆两条高铁动脉在长沙交会，长沙成为中国高铁黄金枢纽。从长沙出发，15分钟到株洲，16分钟到湘潭，高铁成了长株潭城市群最快捷的交通工具。

G6127到达株洲西站不久，8时40分，G1408缓缓驶入该站，停靠在4站台。这趟从广州南站始发的高铁，是每天最早经停株洲前往长沙的列车。

此时站台熙熙攘攘，一些年轻人戴着耳机听着音乐，对照着地标寻找自己乘坐的车厢。

株洲西站副站长周立琼介绍，在节假日，许多株洲人选择坐当天最早的高铁去长沙游玩，与亲友爬岳麓山、逛黄兴路步行街，再坐最晚的高铁回家。

“以前发一趟车，下一趟要等半小时左右，现在列车排着队进站，节假日还会增开临时车。坐高铁像坐地铁一样方便。”周立琼说，在株洲市交通运输局与人大代表的积极推动下，现在长沙南站和株洲西站区间，每天有104趟高铁往返，公交化运行，紧紧勾联起长沙、株洲两地人的生活。

位于株洲市石峰区的株洲城市候机楼。



### “半小时交通圈”已然形成

长株潭城际铁路自2016年开通运营以来，不断朝“公交化”方向发展。今年春运期间，该城际铁路启用新的运行图，“公交化”水平进一步升级。

4月18日，“轨道上的长株潭”再获重大进展，长株潭城际轨道交通西环线一期工程盾构

施工正式展开，建成后将与长沙地铁3号线工程一体化运营，让长沙市民可以坐地铁直达湘潭。这也是长株潭一体化30大标志工程之一。

这一变化，是新使命下长株潭一体化呈现的新气象。



6月8日，一列高铁停靠株洲西站，乘客正有序上车。 夏四亮 摄



株洲中车物流有限公司里，工作人员操作机械在卸货。

### 从“走得了”变成“走得好”

随着长株潭交通一体化的深入推进，层次站场的有效衔接也在同步推进，让群众出行，不仅“走得了”更要“走得好”。

6月6日，星期天，家住株洲市石峰区的贺佳，结束了探亲假期准备乘坐飞机回惠州上班，恰巧听说离家不远有一座城市候机楼，二话不说她就预订了候机服务。

“环境好，比长沙黄花机场人流量少，根本

不要排队。”贺佳说，之前株洲出发到黄花机场，至少得提前两个小时，如今从城市候机楼出发，路上至少可节约一小时时间。

2019年9月20日，位于株洲轨道智谷的长沙黄花机场株洲城市候机楼开通运行。旅客可在这买机票、办值机、换发登机牌，再搭乘机场巴士前往长沙黄花机场，快速登机，缩短出行时间。

### 立体通道加速拥抱世界

6月8日，位于株洲市石峰区的株洲中车物流基地，大吨位的叉车来回行走，将标准集装箱“搬”往铁轨上的货运列车。

“每天有50多个集装箱，满载着湘潭吉利汽车发来的零部件。”现场负责人介绍，货运列车直通华南地区最大的株洲北编组站，经宁波北仑港，再走海运发往马来西亚工厂。

交谈间，长株潭城际列车从头顶呼啸驶过，呼应着长株潭的交通协同、产业协同——株洲中车物流基地已经开通中欧(株洲)国际货运班列，升级为长株潭都市圈的国际化物流平台。

不沿边、不靠海，长株潭城市群的开放“靠铁轨和蓝天”。

不管是湖南的化工产品、布匹服饰等出口欧洲，还是欧亚国家的矿石、奶粉等运进来，均有中欧班列(株洲)提供的物流服务。作为湖南本地自主报关、货物直通国外的一条重要进出口通道，中欧班列(株洲)发运班次逐年攀升。

通江达海，物流全球，在长沙新港，一件件湘品登上集装箱货轮，件杂散货吞吐量、集装箱吞吐量均逆势增长，首个汽车滚装码头为长沙带来更多物流红利。

以国际空港和航线形成的空中交通网也在逐步完善。继2014年开通湖南首条洲际航线——长沙至法兰克福航线后，长沙在“十三五”期间不断织密国际航空网络，加速“让长沙

5月8日，长株潭城际铁路正式开始“公交化”运营，长沙站至芙蓉南站区间“站站停”，长沙站至暮云站区间平均发车间隔缩短至10.3分钟。

如果说长株潭城铁的“小编组、高密度、公交化”，让长株潭“半小时交通圈”从多年前的设想步入现实，那么芙蓉大道、潭州大道、洞株路“三干”实施快速化改造等交通项目，则让“半小时交通圈”改变了现实。

近年来，省委、省政府把长株潭立体化交通建设作为推动一体化的重中之重，加快推进基础设施对接，全力打造长株潭内联外畅、高效便捷的一体化交通网络。

长株潭三市共修建、改造芙蓉大道长沙至湘潭段、金洲大道西线、东线、G107、G106、G319、G354、G320、S105、S208、S207等19条，近600公里跨区域道路，推动长株潭地区的互联互通。

2020年10月23日，长株潭一体化“三干”项目集中通车。芙蓉大道、洞株路、潭州大道的通行时间，由原来的1小时15分左右减少至半小时以内。

在湘江之畔，大蓉坪湘江特大桥已经开工建设，计划于2024年6月建成投入使用。

速度更快、时间更短、选择更多！以长沙至株洲为例，目前已有京港澳高速、长潭西高速、长株高速、洞株公路、107国道、老长株路共6条快速通道可选。

以“三干两轨”为骨干，株洲市交通运输局还推动了城际间交通与株洲市区路网互为补充，形成涵盖高铁、地铁、高速公路、城际快速道、公交、航道的“域外大联通、域内微循环”立体交通网络。以往时空距离带来的差别和效应，正在因长株潭交通一体化的深入推进而递减。

据介绍，城市候机楼是机场航站楼向机场以外区域的延伸和拓展。在长沙本地，磁浮城市航站楼作为全国首个集高铁、磁浮、地铁、航空为一体的综合性交通枢纽，也受到旅客热捧。

目前，长沙磁浮城市航站楼已实现国内航空公司全覆盖。旅客可在此办理值机、托运行李、购买机票销售等“一站式”服务，再乘磁浮快线直抵机场。

长沙磁浮快线，串联起长沙机场和高铁站两大枢纽。在长沙火车南站，航空、高铁、磁浮、地铁、城市公交、长途客运等多种方式无缝换乘。

在离长沙火车南站10公里外的城南，全新的长沙汽车南站综合交通枢纽成为直接服务长株潭城市群的重要交通枢纽。

“扩容近10倍，整个项目比湘江新区综合交通枢纽还大，日均集散人流量将达到26万人次以上。”湖南龙骧南枢纽公司相关负责人说，长沙汽车南站综合交通枢纽可实现长途公路运输、公交、出租车、城市轨道交通、城际铁路、社会车六种交通方式的“零换乘”。

如今，从“连成线”到“织成网”，长株潭交通一体化的优势甚至覆盖省内其他市州。随着常益长、长赣、长九高铁和长岳、长衡城铁的规划建设，进出湖南的旅客都在长株潭汇集，再选择合适的交通工具中转前往目的地。

走向世界，让世界了解长沙”。

洛杉矶、悉尼、墨尔本、莫斯科、内罗毕……长沙人直飞世界各地的愿望已成现实。

目前，长沙黄花机场已开通国际客货运航线45条，国际通航城市达43个，旅客吞吐量常年位居中部第一。随着交通网络编织得日渐密实，覆盖海陆空、联通全世界的现代综合交通运输体系，让长株潭与世界惬意相拥。其“国际朋友圈”也越来越大。

据统计，长沙已与世界五大洲30个国家的50个城市结为友好城市或建立友好合作关系，长沙企业同“一带一路”沿线64个国家开展了进出口贸易。株洲全市共有备案外贸企业1707家，比2012年的488家增加了1219家，并连续5年荣获“中国外贸百强城市”。

### “区域规划”晋级“国家战略”

“人物畅行、货畅其流，长株潭的交通从来没有如今这么便利。”全国人大代表、中国航空湖南动力机械研究所副总设计师单晓明说，推进长株潭交通一体化发展，是历届省委、省政府既定的发展思路，也是国、省、市三级人大代表一以贯之的努力方向。

交通一体化是长株潭城市群一体化发展的基础和关键，要实现长株潭“半小时经济圈”，首先要进一步深入推进“半小时交通圈”建设。

围绕长株潭“半小时交通圈”，在各级人大代表的建议和推动下，株洲到长沙的

轨道交通连线进入正在编制的《长株潭都市圈轨道交通规划》，力争在“十四五”期间启动建设；长株潭高速公路大环线项目得到交通运输部支持，原则同意纳入国家高速公路网规划；“两岸一线”联通工程、长株潭组合港等项目，正在加紧推动规划编制、方案对接等前期工作。

在省人大十三届四次会议上，杨智勇代表提出《关于重点支持武贵铁路延长线建设的建议》，符鸿雁代表提出《关于启动渝湘铁路秀山段前期工作的建议》，陈克明代表提出《关于加快启动常岳九(或常岳昌)铁路建设的建议》等，得到了广铁集团

的回复，均表示支持项目的规划建设。

今年3月30日，中共中央政治局召开会议，审议《关于新时代推动中部地区高质量发展的指导意见》，指出推动中部地区高质量发展具有“全局性意义”。这意味着国家层面资源将更多向中部布局。

国家“十四五”规划和2035年远景目标纲要，明确提出“推动长江中游城市群协同发展，加快武汉、长株潭都市圈建设，打造全国重要增长极”。这是长株潭都市圈首次纳入国家规划。

从“区域规划”晋级“国家战略”，从天上到地下，在长株潭城市群一个外联内通、覆盖城乡、功能完善的综合交通体系已初具规模。长株潭交通一体化正为高质量都市圈建设注入澎湃动力。