

打造“海南同城五环路网”

构建中国自贸港大交通体系



海南同城五环路网交通体系构想示意图

蔡军 天津大学工程管理学硕士研究生毕业。曾任海口市交警支队支队长、海口市公安局党委委员、副局长、海南省公安厅交警总队党委委员、副总队长、副巡视员等职。

他是全国“五一劳动奖章”获得者，曾出版《风雨之路》《中小学生交通安全知识教育读本》等交通题材专著，对海南国际旅游岛以及海南自由贸易港大交通体系有独到的理解和建议，撰写《海南大交通体系》系列调研文章，分别被人民网、新华网、《中国改革报》《海南日报》《海南特区报》等媒体刊发，其建议被政府有关部门采纳，是理论和实践型的交通专家，其系列交通调研论文，被多个城市借鉴和应用。他还被中国道路交通安全协会特聘为交通专家组专家，被中国智能交通安全协会特聘为交通理事专家。

导读 建设海南自由贸易港，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略，海南发展站上了新的历史起点上。国务院在《关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》中明确规定了海南交通发展的任务：构建安全、方便、快捷的综合交通运输体系。

面对新的历史机遇，海南交通如何对标国际？如何助推海南自由贸易港的建设？如何为海南自由贸易港扬帆远航提供强有力的交通运输保障？海南省原交警总队副总队长、副巡视员、中国道路交通安全协会特聘专家蔡军，结合我国国内和世界各国交通运输管理经验及海南全域自由贸易港建设实际，对标国际一流标准，提出自己新的见解。

□ 蔡 军

为了坚决贯彻执行党中央、国务院赋予海南自贸港建设的重大战略决策，落实好习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重要国家战略指示精神，充分认识海南是继中国香港之后大陆第一个自贸港，是世界目前面积最大的自贸港，是中国特色社会主义体制建立的第一个国际自贸港，是党中央国务院赋予海南又一次千载难逢的历史发展新机遇。



海南乡村公路



海南县际公路



海南环岛高速公路

研究探索自贸港建设，首先要学习借鉴上海、广东、福建等自贸区先行的“政策环境宽松、投资领域开放、金融开放、贸易自由化、监管宽松，税务宽松，法制完善和自然人自由流动”等八项政策核心的成功经验。其次，要学习借鉴中国香港、新加坡等国际自贸港的定义标准。即指设在国家与地区境内、海关管理关卡之外的，允许境外货物、资金自由进出的港口区。对进出港区的全部或大部分货物免征关税，并且准许在自由港内，开展货物自由储存、展览、拆散、改装、重新包装、整理、加工和制造等业务活动。在海南自贸港建设中，既要对标学习借鉴国内外成功的先进经验，又要立足于海南的实际，敢于大胆创新，努力建设国际一流的中国特色自由贸易港。

通过调研分析，自贸港的建设，是一个涉及优惠政策核心和国际贸易等综合的系统工程。笔者从国际自贸港的贸易物流交通功能方面，结合海南是全域自贸港的实际情况，特提出“构建海南同城五环路网大交通体系”调研构想，为创建海南自贸港“安全、快捷、便利”的国际一流交通环境提供交通先行的有力保障。

“五环路网”的重要意义

通过考察上海、广东、福建等国内自贸区建设和中国香港、新加坡等国际自贸港的发展历程，自贸港主要业务活动是贸易物流的交通问题，交通作为建设自贸港的先行条件，是打造国际一流营商环境的重中之重。

统筹考虑海南自贸港的设置，是同行行政区高度统一的，也是目前世界面积范围最大的自贸港。所以，在规划建设海南自贸港的交通时，必须要把海南作为同一个大城市，即全岛同城化，全省一盘棋来规划、设计和建设。同时，海南自贸港建设是百年大计发展目标，既要充分考虑海南自贸港中长期建设发展的需要，又要结合海南现有交通路网的实际情况，还要充分考虑海南人民全域交通出行的便利的服务。

构建海南同城五环路网大交通体系，是指在现有已建成的环岛(外环)高速公路基础上，向海南中部地区推进再建设中环、内环两条高速公路，即外环、中环、内环公路，统称为海南三环高速公路。

五环路网是指从海南中心点向内环、外环顺延，即内环高速公路为1环，中环高速公路为2环，外环(环岛)高速公路为3环，环岛高速铁路为4环，待建的环岛旅游观光公路为5环(笔者暂定名)。再将已建成的田字形高速公路和按八挂阵型路网模式，根据自贸港建设和各市县发展的需求，形成海南自贸港同城五环路网大交通体系，从而实现海南东、西、南、北、中五大行政区的全域交通大整合。交通是快速推进海南自贸港建设发展的先行军，创建好一流的“国际化、法治化、便利化”的交通环境，有着现实和深远的重要意义。

规划设计理念与措施

海南同城五环路网大交通体系规划建设，必须坚持对标国际自贸港的高标准要求与立足于海南利民出行实际情况的原则，具体规划设计构想的措施如下。

环岛高速田字型路网是五环交通规划的框架基础，目前已建成的环岛高速公路所通达的都是环海的市县地区，其旅游产业和房地产业等经济发展较快，而交通欠发达的中部地区经济发展相对滞后。为此，笔者于2014年分别在《海南日报》《中国改革报》等媒体发表专题调研文章，提出了《构建海南田字型路网交通体系》《打造海南国际旅游岛大交通体系的构想与建议》，即海口至乐东九所、万宁至洋浦的田字型高速公路与环岛高速公路连接，被政府有关部门采纳，经过几年规划，实现了海南东、西、南、北、中垂直互通高速路网，为中部地区脱贫致富和经济发展发挥了积极作用。同时，环岛高速公路与“田字型”高速互通路网的建成，将为海南交通大动脉的升级发展奠定了框架基础条件。

构建海南中环、内环高速公路规划设计的思路建议。按照海南自贸港的交通规划设计需求，根据海南中部地区交通滞后的实际情况，参照北京、成都市从中心城区的内环向外环高速路网延伸的经验，结合海南是农业旅游省和同城一盘棋大局局定位的规划设计特点。笔者曾于2018年在人民网、新华网和《海南特区报》发表专题调研文章，再次提出了《打造海南外环、中环、内环高速路网交通体系》的构想建议：构建中环、内外高速公路，主要是根据海南地形地貌的实际和兼顾以人为本的设计理念，例如，中环高速公路(全长480公里)，可通达或途经中部地区11个市县，36个乡镇(含农场)，惠及约120万居民的交通出行。内环高速公路(全长230公里)，可通达或途经11个市县，23个乡镇(含农场)，可惠及约70万居民的交通出行。

路通财通，海南三环高速路网的建成，实现了海南本岛18个市县城区互通高速公路和覆盖大部分乡镇(含农场)通达高速公路的目标。解决了海南交通欠发达的中西部地区的经济发展和人民群众的交通出行。

构建海南高速铁路与轻轨交通衔接的规划设计建议。海南环岛高速铁路，是目前世界岛屿唯一能闭环的环岛高速铁路，自开通启用以来，其发送旅客约1.57亿人。其中东环高铁发送约1.4亿人，西环高铁发送0.16亿人，为海南的旅游等经济发展和便民快捷出行发挥了重要作用，也为海南构建国际旅游消费中心提升了国际品牌形象。

通过调研分析，海南环岛高铁快捷运输功能作用还没有发挥效益最大化。特别是东环高铁与西环高铁发展不平衡。据统计，2019年东环高铁发送旅客2165万人，西环高铁发送486万人。究其原因：一是西部地区经济发展相对落后于东部地区，人员流动量也相对较少。二是西环高铁在线路站点的规划设计上，以人为本的设计



海南海上通道凤凰岛邮轮港

蒙明珠 摄

理念欠缺。例如东环高铁线路站点的规划设计(除定安以外)，均可通达到海口、文昌、琼海、万宁、陵水、三亚等市县中心城区。而西环高铁线路站点规划设计(除东方市以外)，没有通达到澄迈、临高、儋州、昌江、乐东、五指山等市县城区，这些西部地区市民没有享受到高铁快捷舒适的便利出行。

如何解决高铁站远离市县城区的矛盾?由于高铁建设投资成本高，不易再修改高铁线路重复建设。笔者建议借鉴大兴机场到北京市区轻轨交通的换乘模式，大兴机场轻轨设计最高时速200公里，运行速度160公里，例如：西环高铁白马井站修一条轻轨交通到儋州市区，而且不受公路堵车的影响，时间准点率高，规划设计灵活，建设成本低，是高铁辅助最理想的便捷换乘交通工具。其他不通高铁站的市县城区均可采用轻轨交通换乘模式。同时建议海口至乐东九所，万宁至洋浦的田字型高速公路，可同步修建相对应的田字型轻轨交通，与环城高铁站换乘互通，形成海南高铁、轻轨互通的路网体系。

构建海南环岛旅游观光公路的规划设计建议。顾名思义，就是沿着海岸线旅游观光的公路。主要供给小汽车、旅游巴士和房车通行，也作为环岛自行车赛道，禁止货车通行和高速行驶。环岛旅游观光公路是构建海南同城五环路网交通大体系中第五环交通道路，也是笔者在2014年“构建海南田字型高速路网大交通体系”调研建议中提出的规划设计理念，主要是参照美国夏威夷旅游岛的发展思路，结合海南的生态旅游资源，提出的构建海南环海环岛旅游观光公路的设想。在规划建设中要保护和开发好沿途的旅游景区、特色小镇和生态资源，科学设置自行车线道驿站、房车基地及旅游观光住宿停车场。

由于环岛旅游观光公路是与其他四环公(铁)路网的互通公路，游客可以从任何方向进入五环交通路网，到达中部地区自己心仪的旅游景区、特色小镇及养生休闲度假村。所以，环岛旅游观光公路，要按照“海南同城五环路网交通大体系”的总体思路规划设计，打造成为适合直行、宜居、宜游的景观大道。

分步建设步骤

五环路网大交通体系，是一项中长期远期目标建设的综合分流交通工程，又是海南自贸港建设的重要基础



海南同城五环路网交通体系构想示意图



海南三亚城市道路

蒙明珠 摄