

# 基于国家战略背景下的南沙新区交通战略规划思考

王志龙

(广州至迅交通顾问有限公司, 广东 广州 510030)

**摘要:** 随着南沙地位及定位的不断提高, 南沙新区站上新的历史起点。本次主要分析南沙存在的主要交通问题、面临的挑战以及未来的交通发展趋势, 提出南沙新区对外及内部的交通发展战略目标以及枢纽城市、公交都市、绿色交通的三大战略模式, 最终提出主要的交通发展战略措施, 以期实现南沙新区交通发展目标。

**关键词:** 南沙新区; 交通发展战略; 枢纽城市; 理想城市

## Preliminary study on the transportation development tendency and strategy plan of Nansha district

**Abstract:** Along with the constantly improvement of position and status of Nansha, Nansha district stand on a new historical starting point. This research analysis the main problems, the challenges it faced with, and the transportation development tendency. Then puts forward to the transportation development strategy aim Inside and outside of Nansha, as well as three developing strategic mode, which contain hub city, public transport city and green transportation, and finally puts forward to the main strategy measures, in order to realize the transportation development aim of Nansha district.

**Keyword:** Nansha district; transportation development strategy; Hub city; ideal city

中图分类号: TU984 文献标识码: A

### 0 引言

交通发展战略规划是城市交通的总体框架体系, 是一个城市未来交通发展的顶层设计, 将引领城市未来 10-20 年的交通发展, 决定着城市发展的主命脉。

南沙新区是广州市“123”城市功能布局的两个新城之一, 是广州市“2+3+9”重大发展平台, 是广州市南拓的主要方向。1990 年, 南沙确定为重点对外开放区域和经济开发区, 1993 年, 国务院批准设立广州南沙经济开发区, 2005 年, 南沙变身为独立行政区, 2012 年, 南沙正式成为国家级战略新区, 南沙的发展, 已经上升为国家战略, 与国家的发展大局紧密相连。南沙新区作为我国继上海浦东新区、天津滨海新区之后的又一个国家级战略新区, 受到了前所未有的高度重视。《珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020 年)》首次提出, 要规划建设广州南沙新区, 作为加强粤港澳合作的重要载体;《广州南沙新区发展规划》确立了南沙新区“粤港澳全面合作示范区”的发展定位;《广州南沙新区城

市总体规划（2012-2025）》提出了南沙新区“具有国际影响力的滨海新城区城市目标”及“珠江三角洲世界级城市群的枢纽性城市，广州国家中心城市的海上门户”的城市性质。基于南沙新区地位及战略定位的不断提升，南沙新区需要制定更高层次的交通发展战略与之相适应，加速南沙新区的发展。

## 1 南沙现状及交通问题分析

2012年番禺大岗、榄核及东涌三镇划入南沙区后，南沙辖有3街6镇，分别为南沙街、珠江街、龙穴街、东涌镇、榄核镇、大岗镇、黄阁镇、横沥镇、万顷沙镇，总面积达到803平方公里，其中陆域面积约570平方公里，常住人口62.33万人，地区生产总值为813.56亿元。

从1993年南沙区成为国家经济技术开发区以来，二十年发展，南沙发展较为缓慢，人口、经济等总体规模依旧较小，对外交通连接不畅，交通设施较为落后。南沙区总体呈现二高三低的出行特征，即高外来人口、高过境交通比例、低出行率、低公交比例、低水平对外联系，其中外来人口占比38%，珠江两岸过江交通比例高达32%，出行方式中非机动化、个体交通与公共交通三者比例为5:8:1，机动化出行率仅0.87次/日，包含过境在内的机动化总出行为95万人次/日。

南沙吸引力不足，交通问题主要表现在缺少综合交通枢纽、对外交通换乘不便；过境交通比例偏高、地区吸引能力偏弱；港澳互动少服务低、港澳直达服务不够；港口发展潜力巨大、港口竞争力需提升；公路出行比较便捷、公交劣势过于明显。

## 2 主要挑战及交通发展趋势分析

### 2.1 人口快速增长，交通出行急剧增加

2011年前南沙人口始终处于平稳增长的态势（年均增幅约7%）。2012年受行政区划的变动，东涌、榄核、大岗等北部3镇并入南沙，使南沙区的人口有了一次飞跃，但人口密度总体水平（776人/km<sup>2</sup>）仍处于广州市各区之末。按照规划，南沙2015年常住人口要达到100万，2020年达180万。可见未来南沙区人口增幅至2015年年均高达17%，2015年~2020年年均达14%。

人口的跳跃式发展必将带来交通需求的爆炸式增长，交通出行必将急剧增加，南沙对周边城市及区域的交通辐射将更广，这就要求南沙在近期必须持续、密集地增加交通基础设施的供给。

## **2.2 将地理几何中心转变为珠三角交通中心**

南沙地处珠三角地理几何中心，处于广佛肇、珠中江及深莞惠都市圈的中心位置，60 km 范围内可以覆盖珠广州、深圳、佛山、珠海、中山及澳门等多个城市，在 100km 范围内几乎可以覆盖整个珠三角。

南沙作为几何中心的事实一直存在，然而直至目前南沙发展较为缓慢，甚至存在被边缘化的危险，特别是深广中通道以及港珠澳大桥的建设，如果均避开南沙将很有可能使南沙彻底被边缘化。因此南沙作为国家级战略新区，只有将地理几何中心转变为珠三角交通中心，紧密衔接三大经济圈和港澳地区，才有可能发挥先导作用。

实现珠三角交通中心的转变必须加强交通设施的建设，重点加强海陆空一体化交通枢纽建设，形成区域交通核心，辐射珠三角甚至整个南中国地区。

## **2.3 粤港澳合作示范区定位，与前海及横琴有一定的竞合关系，需加强东西两岸通道联系**

南沙新区定位为打造粤港澳全面合作示范区，而从珠三角区域来看，这一定位面临多方面挑战。珠三角包括前海、横琴均与这一定位相类似，从地理位置来说，深圳前海离香港更近，定位为粤港现代服务业创新合作示范区，深港合作更为紧密些；珠海横琴离澳门更近，定位为联手澳门培育珠澳国际都会区，因此，从地理位置来看，南沙面临珠海横琴与深圳前海的资源竞争。

从区位、定位、地域大小来看，南沙的优势在于更为中心的区位、更大的土地资源和更高的定位，从产业合作范畴来看，南沙则更为全面，可与香港澳门同时开展包括金融、商贸、信息、产业、教育等各方面的合作。

南沙的定位要求南沙必须加强统筹协调，尤其要加强与珠江东西两岸城市联系，构建直接联系通道（深广中通道、虎门二桥及深茂通道），打造粤港澳全面合作示范区。

## **2.4 南沙港潜力巨大，有待进一步挖潜，打造南方航运中心**

2012 年南沙港完成货物吞吐量 1.56 亿吨，集装箱吞吐量 961 万标箱，货物吞吐量占广州港的 35.9%，集装箱吞吐量占 66.2%。从货运量来看，南沙港是广州港的一个重要货运港口，但目前仅有南沙港一期、二期运行，三期仍在规划建设中，而且南沙港目前未开通内河的客货运航线，南沙港的航运中心定位尚未建立，有待进一步挖潜。

所有的国际化大都市都是港口城市，港口对一个城市的促进作用是最为明显和相互的，法国塞纳河谷方案（连通巴黎和勒阿弗尔港，发展大巴黎）、荷兰鹿特丹等城市均依靠港口快速发展起来，达到以港兴城，以城促港的效果。

南沙港规划定位为国际性港口，应充分利用港区深水岸线和土地资源的优势，突出国际物流枢纽的核心功能，建设以南沙港为中心辐射华南、面对亚太、联系全球的航运网络，将南沙港打造为国际航运物流中心。

### **3 交通发展战略目标**

南沙交通发展应从以人为本角度出发，打造宜居宜业的理想城市，增强居民的幸福感和提高区域吸引能力。南沙新区交通发展战略目标为打造对外和内部两大交通系统，对外交通实现一体、高效、高端、从容，内部交通实现绿色、分享、舒适、智慧。具体到交通时空目标则为：

对外交通“3060”：30分钟实现与广州、港澳的轨道交通互达，60分钟实现辐射“大湾区三区”珠三角核心圈层主要城市及交通枢纽，主要包括广州、佛山、中山、珠海、江门、澳门、深圳、东莞及香港九大城市及其交通枢纽；

内部交通“1530”：15分钟实现组团内部出行，30分钟实现组团间的出行。

### **4 交通发展战略模式**

为适应交通战略目标，规划构建南沙三种交通发展战略模式：枢纽城市、公交都市、绿色交通。

#### **1) 打造枢纽城市，提高南沙对珠三角的辐射影响**

充分发挥区位优势，提高南沙对珠三角区域的辐射，适应国家级战略新区要求，将南沙打造为枢纽门户城市，加强海港、空港、公路、铁路多层次一体化建设，构建南方航运中心、国际邮轮母港、珠三角湾区交通枢纽，加快发展60分钟城际轨道时空圈，推进疏港铁路、公路和区域高快速路网建设，实现南沙从几何中心向真正意义上的珠三角城市群中心转变。

#### **2) 建设公交都市，促成区域交通良性发展**

“公交都市”是为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市战略，是南沙实现合理优化居民出行结构、减少交通能耗、实现集约发展的理想选择。南沙鼓励优先发展公共交通，构建“轨道交通为骨架、常规公交为网络、水上巴士及出租车为补充、慢行交通为延伸”的一体化都市公交体系，规划公共交通出行占机动化出行的70%，采取TOD发展策略，使70%的人口居住和就业集聚在公交走廊两侧，实现南沙集约发展。

#### **3) 发展绿色交通，鼓励低碳环保出行，践行宜居宜业的理想城市目标**

依托南沙独特的“山、城、田、海”自然特色，建设城市慢行专用道及滨水休闲绿道，打造南沙绿色环保的交通出行方式，特别是利用南沙水网密布优势发展水上通勤及观

光巴士，利用河涌发展滨水的休闲及旅游观光绿道，使出行与观光融为一体，让出行者拥有安步当车的心境，更愿意选择“公交+慢行”这一交通出行方式。

## **5 交通发展战略措施**

### **5.1 打造海陆空一体化综合交通枢纽**

规划将大岗机场、万顷沙以及南沙客运港三个交通枢纽整合打造为海、陆、空一体化的综合交通枢纽，形成辐射珠三角的强交通核心。将南沙客运港结合北部游艇会建设为国际邮轮母港；将万顷沙打造为集高铁、城际、地铁、有轨电车等多种交通方式于一体的综合交通枢纽；规划新建大岗第二机场，并开通华南、粤东、粤西地区主要城市的航线。规划完善大岗机场、万顷沙及南沙客运港三大枢纽的集疏运系统，做好城市轨道交通、常规公交等城市交通衔接配套设施，形成紧密连接的海陆空一体化综合交通枢纽。

### **5.2 规划立足珠三角、面向广东省、辐射南中国的高速公路网络**

规划通过二广高速、广昆高速、沈海高速、深罗高速和西部沿海高速共 5 条高速公路通往粤西；通过南二环高速与广清高速、京珠高速和粤赣高速 3 条高速衔接实现通往粤北；通过虎门大桥与深茂通道和潮莞高速、机荷高速-深汕高速 3 条高速公路衔接实现通往粤东。通过对外高速公路网络联系广东省，辐射南中国，实现以南沙为中心的 60 分钟出行时空圈。

### **5.3 规划珠三角东西两翼的直连通道**

南沙要扩大腹地范围及竞争优势，必须加强珠江东西两岸的交通联系。为加强南沙与珠三角东西两翼的合作，规划深广中通道、深茂铁路、虎门二桥加强与东莞、深圳及香港等东岸城市的联系，规划黄榄干线、江番高速、番中公路、深茂通道、深广中通道与佛山、中山等西岸城市的联系，最终实现东西两岸的快捷联系，形成以南沙为中心的一湾三区整体经济合作圈。

### **5.4 构建面向广东省，辐射南中国的铁路及轨道系统**

南沙区内规划 2 条客运铁路 1 条货运铁路及 4 条城际。规划深茂铁路（西部沿海铁路），辐射粤西、粤东，联系福建、浙江、上海等地，广深港客运专线（广州南至深圳段已通车）在南沙设置庆盛站，直接联系广州市域、南沙及深圳、香港；规划南沙疏港货运铁路，连接南沙港、万顷沙向西与广珠铁路接轨，向北快速便捷联系南中国最大的货运编组站（江村编组站）和货运枢纽（大田货运枢纽）；规划中南莞城际、肇顺南城际、广中珠澳城际（湾区西线）及穗莞深城际南沙支线（湾区东线），快速联系广州、肇庆、中山、佛山

以及东莞等珠三角城市。同时规划轨道 18 号快线，直接联系南沙与广州南站，从而串联整个珠三角城际网络，实现南沙对外交通“3060”出行目标。

### **5.5 将南沙港打造海铁联运的国际货运枢纽**

利用海港优势，结合南沙港航运条件及疏港铁路，打造海铁联运的南沙港国际航运物流枢纽。一方面利用疏港铁路，联系南中国最大的货运编组站（江村编组站）和货运枢纽（大田货运枢纽），提高南沙港的货运吞吐量，另一方面发展内河集疏运系统，串联珠三角主要产业集聚区及内河港区，联系起珠三角东西两岸主要物流航运，同时，增加南沙港国际货运航线特别是东南亚货运航线，实现南沙港的国际货运枢纽地位。

### **5.6 构建舒适优美的慢行及旅游交通系统**

依托南沙滨水资源打造休闲、舒适、优美的绿道系统以及滨水休闲景观，规划在省 1 号绿道基础上打造滨水绿道环线，构建水上巴士通勤及旅游交通线路，提倡低碳环保的“公交+慢行”交通出行方式，形成舒适优美的慢行及旅游交通系统，让人流连忘返，助力南沙成为宜居宜业的理想之城。

## **6 小结**

南沙新区站在新的历史起点，肩负着国家级新区、粤港澳全面合作示范区的使命，应充分把握好国家及省市给予的政策，加速南沙的发展。南沙新区交通发展战略通过规划多条高速公路及深广中通道、深茂通道等珠江东西两岸直连通道、海陆空一体化综合交通枢纽、南沙港国际货运枢纽以及 1 条疏港铁路、2 条国铁及 3 条城际轨道，打造枢纽城市，建设公交都市，发展绿色交通，实现南沙由地理几何中心转变为珠三角的交通枢纽中心，成为宜居宜业的理想之城。

### **参考文献：**

- [1] 国家发展和改革委员会. 珠江三角洲地区改革发展规划纲要（2008-2020 年）[R]. 2008.
- [2] 国家发展和改革委员会. 广州南沙新区发展规划[R]. 2012.
- [3] 中国城市规划设计研究院. 广州南沙新区城市总体规划（2012-2025）[R]. 2013.
- [4] 周志华，等. 广州市交通发展年度报告（2012）[R]. 广州市交通规划研究所，2012.
- [5] 缪子山，杨超. 上海 2030 年交通发展战略初探[J]. 交通与运输，2011，（12）：1-4.
- [6] 马小毅. 广州市综合交通发展战略（2010-2020）[J]. 城市交通，2011，9（2）：53-59.
- [7] 广州市南沙区统计局. 2012 年广州南沙区国民经济和社会发展统计公报[EB]. 广州南沙统计信息网，2013-6-17.

[8]广州市统计局，国家统计局广州调查队. 2012 广州统计年鉴[M]. 北京：中国统计出版社，2012.

# 基于国家战略背景下的南沙新区交通战略规划思考

作者: [王志龙](#)  
作者单位: [广州至迅交通顾问有限公司](#)  
刊名: [城市建设理论研究\(电子版\)](#)  
英文刊名: [ChengShi Jianshe LiLun Yan Jiu](#)  
年, 卷(期): 2013(36)

引用本文格式: [王志龙](#) [基于国家战略背景下的南沙新区交通战略规划思考](#)[期刊论文]-[城市建设理论研究\(电子版\)](#) 2013(36)