

2022年，中央确定启动我国现代综合交通枢纽体系建设，在全国范围内重点推进建设20个左右国际性综合交通枢纽城市、80个左右全国性综合交通枢纽城市。其中，桂林上榜推进建设全国性综合交通枢纽城市名单。

综合交通枢纽是整合铁路、公路、航空、内河航运、海港和运输管道为一体的海陆空协同枢纽体系，是综合交通运输体系的重要组成部分，衔接多种运输方式，辐射一定区域的客、货转运中心。根据覆盖区域范围，综合交通枢纽分为国际性综合交通枢纽、全国性综合交通枢纽和区域性综合交通枢纽三类。

在奋力打造世界级旅游城市之际，又入选全国性综合交通枢纽城市，桂林凭的是什么？桂林又将因此迎来哪些发展新机遇？

□本报记者 张婷婷

## 联接——

### 古今接续构筑立体交通网

自古以来，桂林不仅有甲天下的山水、厚重的历史文化，还是岭南地区乃至全国重要的交通枢纽。

位于桂林兴安县境内的灵渠是世界最古老的人工运河之一，为秦始皇平定百越时建造。灵渠通航之前，多为山地丘陵地貌的岭南地区山林阻隔，道路崎岖，造成秦军行军困难，于是就想过修建一条运河连通长江与珠江，通过水路把中原内陆的粮草运到岭南地区。公元前214年，灵渠建成通航，百越之地不久便划入秦朝版图。

灵渠沟通了湘江、漓江，连接长江、珠江两大水系，形成贯穿华东和华南的水运网络，极大地推动了中原地区和岭南地区之间的经济文化交流。

到了近代，1938年，湘桂铁路衡阳至桂林段全线通车运营，桂林从此告别不通铁路的历史。

近年来，随着南北向的湘桂高铁与东西向的贵广高铁两条“大动脉”在桂林境内十字交会，桂林形成“一个中心”（以桂林为中心）、联通“两泛”（泛珠三角经济区、泛北部湾经济区）、“三南”（中南、华南、西南）、两到三小时到达“四省会（首府）”（广州、长沙、贵阳、南宁）的高铁交通经济圈，并融入中国—东盟自贸区，成为区域性高铁交通枢纽。

时至今日，桂林已构筑航空、铁路、公路、水运等四通八达的复合式、立体化的便捷交通网络。公路方面，桂林有14条高速公路、5条国道过境。铁路方面，桂林有2条普速铁路、2条高速铁路会集。航空方面，桂林两江国际机场是一个4E级民用国际干线机场。此外，桂林境内还有7条河流可以通航。

## 扩圈——

### 加速形成全方位开放格局

桂林地理位置优越，水、陆、空进出便利，上榜全国综合交通枢纽城市建设名单，乃实至名归。但也要看到，与打造世界级旅游城市的要求相比，还存在一些短板，比如航空发展相对缓慢，铁路路网不够完善、速度等级低、站点多而分散、缺少现代化综合交通枢纽，公路密度和普通国道省道上二级以上公路占比均低于自治区水平，水路基础设施建设严重落后，等等。

入选全国性综合交通枢纽城市建设名单，桂林城市交通建设切入“快车道”，必将进一步完善目前不足的交通基础设施，提升交通服务品质以及智慧交通水平等，有力促进桂林打造世界级旅游城市 and 全市经济社会发展。

从国家综合立体交通网主骨架示意图中可看到，桂林处于1条主轴（粤港澳—成渝主轴）、2条通道（二湛通道、湘桂通道）相交的重要节点。《桂林市综合交通运输发展“十四五”规划》明确，“十四五”时期，桂

林市综合交通运输发展必须立足打造世界级旅游城市的新发展阶段，构建以国内大循环为主题、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

新发展格局将使桂林的航空、铁路、水路迎来全面“扩圈”，促进桂林与通道沿线各城市的互联互通，无缝衔接建设全国性综合交通枢纽城市和广西副中心城市。

航空枢纽方面，“十四五”期间计划完成T1航站楼改扩建，桂林两江国际机场实现年旅客吞吐量达1200万人次目标，成为区内第二个千万级机场，并适时启动T3航站楼前期工作。两江机场将被打造成集客运与货运为一体的综合枢纽。同时，构建联动京津冀、衔接长三角、辐射成渝等国内主要城市群的空中快速通道；持续扩大国内航线网络覆盖范围，全面辐射华东、中部、西南等大中城市。

铁路方面，桂林将推动国家“八纵八横”高速铁路网在桂林市范围的工作进展，强化高铁交通战略支撑，加快推进南衡高速铁路、贵广铁路提速改造工程项目，开展怀湛高速铁路前期研究工作，构建以桂林为中心的广西“北联”桥头堡，开辟广西北上的第二通道，统筹推进综合客运枢纽建设，进一步提高桂林与通道沿线各城市的联系。让人们期盼的是，未来南衡高速铁路设计时速为350公里，贵广铁路提速后也将达到300公里/小时。桂林乘坐动车至湖南、广东、贵州等省的用时将进一步缩短。

水运方面，桂林将以漓江、桂江、洛清江和湘桂运河“三江一运河”为骨干，规划研究湘江航道复航工程，将全州至湖南省界段航道提升为Ⅲ级，研究漓江（阳朔至恭城河口段）货运航道建设的可行性，研究荔江复航的可行性。至2025年末，基本建成连接珠三角和自治区主要内河港口，适应桂林市经济社会发展需要的干支通达内河航道网体系。

## 布线——

### 促进“交通+旅游”深度融合

交通路网是一座城市的“血管”，道路不通，则“血脉”不畅。



▲正在加紧施工中的龙城高速公路。龙城高速公路是广西交通高速公路网中的“纵8线”桂林龙胜(湘桂界)至峒中高速公路的重要组成部分，是自治区级重点项目，计划于2023年12月竣工。

跻身全国性综合交通枢纽城市建设名单

# 桂林向实现交通强市进发



◀桂林航空公司的印有桂林山水美景彩绘图案的“桂林号”客机，正载着旅客从桂林两江国际机场起飞。

记者唐艳兰 摄



▼一列“和谐号”动车组正行驶在贵广高铁桂林临桂段。

黄勇丹 摄

在“北通南畅、东拓西联、内外循环”的路网大格局基础上，桂林以打造世界级旅游城市为契机，加强城市周边区域公路与城市道路高效衔接，高速公路出入口与城市道路系统通过快速路系统衔接，促进公路与中心城区快速衔接，坚持绕城公路“绕而不穿”“近而不进”原则，系统优化进出城道路网络，积极推进“畅通缓堵”项目实施，打通一批“断头路”，努力展现“枢纽之城”的桂林样本。

“北通南畅”方面，“十四五”期间，桂林将重点加快G321市区段改线工程、环城南路立交、西城大道立交、东二环立交等重要道路及节点建设，疏通城市道路节点，降低过境交通对城市内部交通的干扰，缓解城区道路交通拥堵。G321改线工程规划起点为雁山区大埠乡，途经雁山区科教园区、绕城高速、临苏路、凤凰林场、机场高速，终点至静脉产业园。

“东拓西联”方面，将重点推进G357桂磨路至大圩段扩建工程，破解该路段在高峰期的堵车“顽疾”，持续推进临苏路、遇龙路—山水大道、湖塘路、穿山东路延长线东段、漓东大道等城市东西骨架道路建设，促进桂林市内外交通衔接的均衡性。

“内外循环”方面，则依托桂林外环高速公路，推进高速出入口与城市骨架路网有效衔接，提高城市内外交通衔接服务质量，与桂林绕城高速公路形成“内外循环”。

此外，桂林坚持“交通+旅游”融合发展，建设一个“快进”“内畅”“慢游”的现代旅游交通网络体系，不仅市民出行便捷，游客“快旅慢游”也更畅快舒心。

一方面，综合客运枢纽内各种运输方式间换乘便捷、公共换乘设施完备，干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通与机场布局规划的衔接，不同综合客运枢纽间换乘次数不超过2次。

另一方面，形成一个以桂林为中心、连接各县（市、区）景区景点的旅游公路体系，串起一条“绿+红”旅游线路，构建桂林全域旅游图景。

## 织网——

### 打造桂林交通“两个圈”

路网交织，四通八达，海陆空并驾齐驱，交通发展日新月异，桂林“全国123出行交通圈”“123快货物流圈”将跃入现实，市民的生活也

将发生翻天覆地的变化。

桂林多年以来的高铁、高速公路建设打下了良好的基础，已初步建成包括航空、高铁、高速公路等在内的区域性现代化综合交通枢纽，加速生产要素向国际旅游胜地集聚和发散，通过高速公路网，桂林各县份到市区的车程全部为1小时左右；在贵广、湘桂两条高铁支持下，桂林形成到广州、长沙、贵阳、南宁等周边4个省会（首府）城市的2小时交通圈，成为连接西南、华南、中南最便捷的交通枢纽中心城市。同时，桂林还是国内唯一“一市九站两高铁”的设区市，拥有“3小时区域性国际航线”，交通基础已经接近“全国123出行交通圈”的目标。

根据相关规划，桂林将继续立足重点提升支撑世界级旅游城市建设的综合交通运输服务水平，构建现代化高质量国家综合立体交通网主骨架重要节点城市，大幅扩大铁路、公路、水运、民航、邮政快递等各领域交通网线规模，不断实现交通强市——

“十四五”期间，基本实现“桂林123出行交通圈”。

基本实现1小时通勤圈覆盖桂林市区范围。到2025年，将初步实现全市县级行政中心15分钟上国道、30分钟上高速公路、60分钟上铁路，市级行政中心45分钟上高速铁路、60分钟到机场目标。中心城区至综合客运枢纽30分钟到达，中心城区综合客运枢纽之间公共交通转换时间不超过1小时。

基本实现2小时高速圈覆盖桂林市域范围以及主要景区。

基本实现3小时高铁圈覆盖广西、广东、湖南、贵州等省份城市群；基本实现3小时航空圈覆盖国内东中西部大部分地区（包括北京、上海、广州、深圳等），以及东盟国家主要城市（包括曼谷、河内等）。

到2035年，桂林基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国123出行交通圈”（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖），以及“123快货物流圈”（国内周边省市1天送达、国内主要物流枢纽城市2天送达、东盟国家主要物流枢纽城市3天送达）。

我市四通八达的交通路网。 许沂 摄

