

汕尾综合保税区交通系统规划研究

龙家彦

(广东省交通规划设计研究院集团股份有限公司, 广东 广州 510507)

摘要: 综合保税区由于具备保税、进出口等业务功能,其园区监控管理、进出口设置、交通组织方式等有着特殊要求。通过梳理研究广州、深圳现状综合保税区的规划情况,结合汕尾综合保税区实际条件,从内部路网规划、出入口设置、交通设施布局、交通组织等方面提出相应的规划方案,使规划的交通系统能充分发挥其服务功能,从而支撑汕尾综合保税区的发展需求。

关键词: 综合保税区;内部路网;出入口;交通设施;交通组织

中图分类号: U491.1+2

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2024)01-0040-03

0 引言

综合保税区(简称“综保区”)是以保税仓储、出口加工、转口贸易三大功能为基础,由海关为主实施封闭监管的特定经济功能区^[1]。

规划汕尾综合保税区(以下简称“汕尾综保区”)位于广东省汕尾市东南部红海湾经济开发区内,紧邻白沙湖和规划的汕尾新港区,距离汕尾市区约18 km,园区规划面积约1.8 km²。汕尾综保区是未来支撑汕尾沿海经济发展战略、发展开放型经济的重要平台,对地区经济和产业发展有着巨大的促进作用。综保区内采用统一封闭管理、全面监管的模式,封闭式的作业区(即所谓的关外地区)是其空间构成的最大特点。封闭式的作业区与外围区域之间设置有围网、卡口、视频监控系统和其他海关监管所需的设施。所有车辆和行人均由卡口进出综保区,并接受检查^[2]。如何科学规划其配套交通系统,对满足综保区的运行需求有重要意义。

1 综保区规划研究

1.1 控制要求及功能布局

1.1.1 控制要求

由于涉及保税、进出口中转等业务,依据《中华人民共和国海关综合保税区管理办法》和《综合保税区基础和监管设施设置规范》等相关规定,综保区须实行封闭式管理,区内区外实行卡口通行管理,同时

配套海关监管设施,区内功能布局、设施布置、可开展业务范围都应严格依据标准执行^[3]。

1.1.2 功能布局

结合汕尾市经济、产业发展指引和综保区相关政策要求,汕尾综保区规划设置口岸物流、保税物流、保税加工和生产性服务四大功能板块,并根据相关规定要求,结合作业流程,合理分区布置于围网内外(见图1)。

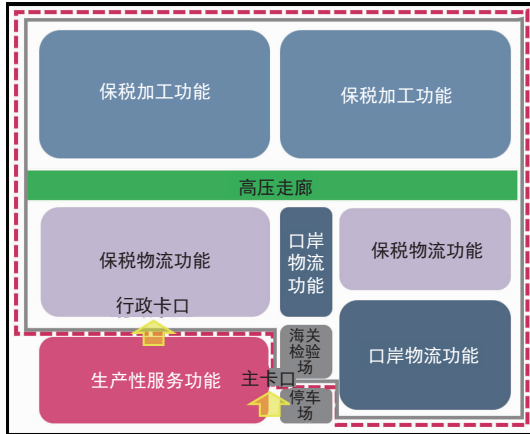


图1 汕尾综保区功能布局

1.2 交通系统特点分析

结合深圳前海综保区、白云机场综保区(北区)、广州南沙综保区(龙穴岛)和广州南沙保税加工区的相关交通设施配套情况,为汕尾综保区交通系统规划提供重要参考。经对比分析,综保区交通系统存在以下主要特点:

(1)综保区大多布局在港口、机场等交通枢纽周边,两者间的交通联系应保证快捷通畅。

(2)园区内部道路密度应满足要求,确保高效通达。其中,海关巡逻道最小宽度不小于4 m。

收稿日期: 2023-02-22

作者简介: 龙家彦(1991—),男,硕士,工程师,从事交通规划设计工作。

(3)为方便货运监管及客货分流,综保区货运及客运出入卡口一般分开设置。同时,在保证运行效率的前提下,合理确定进出卡口数量,以达到减少检验设备投资、方便海关管理的目的。

(4)综保区应协调卡口、海关查验场和缓冲停车场布局,合理规划进出园区货运交通组织流线。

2 综保区交通系统规划

2.1 交通系统总体规划

2.1.1 对外交通系统

结合上位规划,汕尾综保区对外交通规划形成以红海湾大道(G236)、滨海旅游公路、兴汕高速及龙汕铁路组成的“3条高等级道路+1条国家铁路”的结构形式,将有效支撑综保区与市区、港口、高速和火车站等重点片区和交通枢纽的快速联通(见图2)。



图2 区域交通规划

2.1.2 内部道路网络

园区内部道路规划形成“园区干路+园区支路”两级体系(见图3)。其中,园区干路总长度约6.79 km,园区支路总长度约8.02 km,整体路网密度8.23 km/km²,满足综保区和国家规范的道路规划要求。

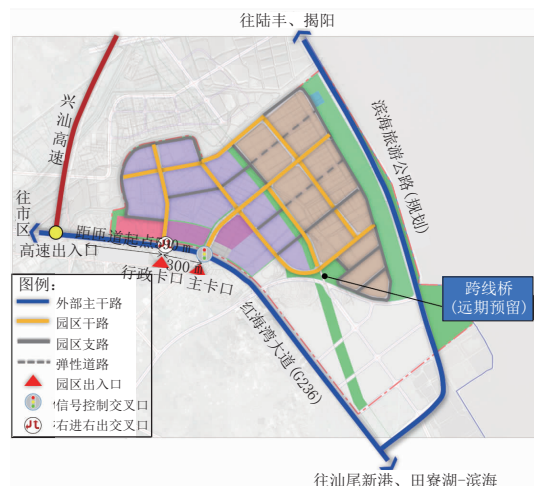


图3 内部道路系统规划

同时,为预留建设跨线桥连接远期发展备用地的条件,跨线桥段局部红线宽度加宽为40 m。主入口段的园区干路考虑卡口闸机等检验设施建设需要,局部路段红线加宽为50 m。根据相关规定,海关巡场路宽度不小于4 m,本次规划将其纳入园区整体道路系统,并将红线宽度定为8 m,进一步提高道路的利用率,同时满足巡逻、通勤和货运需求。

2.1.3 出入口规划

参考同类型综保区,综合考虑节约检验设备投资、简化海关监管难度等因素,汕尾综保区规划设置1个货运卡口和1个行政卡口,共2个出入口。

结合综保区、港口建设计划和周边规划路网建设时序,本次规划将综保区出入口设置在现状红海湾大道上,确保园区对外交通的便捷性和可靠性。

2.2 交通设施规划

2.2.1 停车设施规划

综保区缓冲停车场主要功能为供需要现场办理海关查验手续的货车临时停车使用,大部分货运车辆可直接驶入综保区。因此,结合实地调研及园区预测货运交通量,按照20%的临时停车需求及停车位周转率8次/d计算,本项目缓冲停车场所需货车泊位数为74个。参考《公路货运站站级标准及建设要求》,最大型六轴及以上半挂车泊位需要平均面积约110 m²/泊。因此,本项目需要停车场用地应不小于0.814 hm²。

结合园区用地布局及围网范围,规划缓冲停车场位于园区货运卡口东侧,紧邻红海湾大道,用地面积约1.09 hm²,处于围网范围以外,可提供约100个停车泊位供大型货车使用。

2.2.2 公交设施规划

规划区预测工作人口约为1.3万人,根据公交车10标台/每万人的规划要求计算,约需提供13台公交车服务规划区公交出行。参考《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T 15—2011),每辆标准车首末站用地面积按120 m²计算,规划公交首末站需要约1560 m²用地。另外,考虑综保区企业有采用班车通勤的需求,可利用公交首末站合设。

综上,规划区规划新增1个公交及班车首末站,站场面积约2000 m²,可结合办公或商业用地兼容设置(见图4)。

2.3 交通组织规划

2.3.1 对外交通组织

(1)货运交通组织。结合产业类型及功能分析,

