

全域交通：道亦有“道” PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/493/2021_2022__E5_85_A8_E5_9F_9F_E4_BA_A4_E9_c67_493285.htm 要实现全域成都，必须首先实现全域的交通。今年，在我市规划的全域成都立体交通网中，18条免费通道将延伸至二三圈层，让经济的活力、更多的公共服务、城市的文明辐射到农村，让城乡同发展、共繁荣。成都，新的交通价值观正在形成：道路的意义不再仅仅指向“便于出行”，先行的规划发掘出新的交通价值用交通布局出城乡发展的远景，将道路与空间布局、产业布局结合起来，把每一块土地的价值都挖掘出来。1.2万多平方公里的土地上，渐渐地，城市道路的“终点”和乡村道路的“起点”融合在一起，交通网织就的“血脉”，将一二三圈层紧紧联系在一起。道路，再也不是原来简单的“点对点”，单纯地实现从一个地方抵达另一个地方的手段……布局之道过去城市发展依赖于道路的修建，是一种类似于杂草式的自由发展。既不能最终构成系统的交通网络，也不能使完善的公共服务随之延伸现在道路的建设 and 城市发展的未来空间布局等紧密联系起来。道路是“划”出一个有利于城市空间、产业分布、促进经济发展的手段在2007年以前，簇桥铁路新村15幢7门5号蒋英娣一家三代人，一直共同生活在只有50平方米的老房子里，因为没有厨房，炒菜做饭只能在狭窄的阳台上进行。像蒋英娣一家所住的这种没有规划沿路而建的房子，有一个特殊的代名词：城中村。11月25日，当听说周围要进行改造的消息，蒋英娣一家兴奋不已。武侯区的簇桥有典型的城中村。这里光人口就近二十万，却没有集中的商

业网点、中央商务区、高档酒店及餐饮娱乐。随着当地产业的聚集发展，此地就业人口还将会急剧增加，但人们在工作之余，却会发现自己生活的周边找不到地方购物、就餐、休闲娱乐。而这种不便，也逐渐制约了当地经济社会的快速发展。面临城中村问题的，不仅仅是武侯区。2007年，全成都都思考了这个问题城中村是怎么形成的？要如何让这些不便消失？过去，随着城市的发展，特别是道路的延伸，一些住房“应道而生”道路修到哪里，这些房屋就建设在周边。老川藏路曾是进出成都的大道之一，但随着这几年城市化进程的加快，车辆的增加，这条道路越来越“堵”，沿路形成了规模不小的“城中村”，环境严重恶化，原来因交通便利形成的地理优势成为出行拥堵的不便。城中村的形成，可以说完全依赖于道路的修建，类似于杂草式的自由发展。由于当时的道路建设并没有与城市整体规划布局衔接，道路的功能也就是简单的“点对点”，单纯地实现从一个地方抵达另一个地方的目的，既不能最终构成系统的交通网络，也不能使完善的公共服务随之延伸。城中村，作为传统道路建设衍生出的生活形态，成为城市文明难以辐射到的一个地方道路系统建设标准低，水电气管网未与城市对接，大量居民还在使用地下水，学校、医院、农贸市场等生活配套服务设施不到位，大量小作坊混杂造成街道脏乱差……2007年，在全域成都的理念下，道路的建设和城市发展的未来空间布局等紧密联系起来。2007年底，武侯区打响了我市12个城中村改造的第一枪。簇桥、金花桥、机投桥三大城中村结合自身区域特点和优势率先进行整体改造、建设和包装。交通网络布局 and 规划，道路等基础设施的建设成为改造的第一步。而“现代

簇桥”，则会因为交通网络的完善、电网等随道路建设而持续延伸，最终成为武侯西南区域商业综合体、休闲消费副中心。现在，不仅仅是武侯区在着手解决老的交通观念带来的城中村等问题，用道路“划”出一个有利于城市空间、产业分布、促进经济社会又好又快发展的新布局。循环之道过去交通规划的习惯做法是：一个区域只考虑如何让车走出去，没有想到如何方便相邻区域的车过来没有想到和周边交流现在我市的各个区(市)县之间也在不断减少交通节点，让资源要素在全域范围内实现自由流动和合理配置 规划做大 今年7月31日，经过一年半时间的修建,我市第一条从中心城区直接通往三圈层区(市)县的快速路成青旅游快速通道主车道全面建成通车。这条快速通道为免费道路，全程40多公里,起于三环,经光华大道驶到温江区,再沿温郫彭公路至温江寿安镇,跨金马河,进入都江堰市,最后直达青城山，较成都至青城山原有行程相比减少了近20公里。成都的出行者不必像以前那样绕道都江堰城区至青城山，游人甚至可以徒步行走前往青城山，走累了后,可换骑自行车,也可转乘旅游大巴。而今年上半年，都江堰累计投入道路基础设施建设资金已达2.3亿元。“以前我们做规划，是一块一块地规划，现在是将全都江堰市一起规划，是用‘全域’的概念来做都江堰的规划发展。”都江堰市规划管理局相关负责人说。按照规划，都江堰最终将形成沙西线、成灌高速公路、成灌老路、IT大道（天府大道延伸线）、成青旅游快速通道等“五纵”道路，成为连接中心城区成都市域出境主通道。再辅以乡村公路和轻轨，将形成与成都中心城区、与周边区（市）县快捷对接。在全域成都理念融入交通时,我市的各个区(市)县之间，都希望构架起

更为开放的交通网络,加强与区域之间的纵横连接。2007年9月,市交委提出了“全域成都”的交通构想中心城与外围8个城市(金堂、彭州、崇州、大邑、邛崃、新津、蒲江和都江堰)之间,形成由轨道交通、高速公路、城市快速路及4车道以上干线道路共同组成的快速度、大容量、多方式交通走廊。这种构想来自于我市打通“断头路”、实现全域交通无节点的基本思路。按此规划,未来成都,市域范围内的出行将大大提速:通过最便捷的轨道交通在中心城区与二三圈层的郊区(市)县之间穿行,只需要半小时的时间甚至更短。为此,我市启动总投资285亿元,连接成都二、三圈层的重大交通系统“九路三轨”(九条城市快速通道和三条轨道交通线)项目,带动“全域成都”发展理念下的新一轮城乡一体交通网建设。把弯“拉”直目前,“九路三轨”中的成德(阳)快速路正在建设中,按规划,这条快速路起于北新干道终点新崇路口,经新民、阳,止于成都与德阳交界处,全长23公里。2010年建成通车后,市民从成都出发前往广汉、德阳将只需要不超过1个小时的时间。“九路三轨”建成后,将辐射成都60%的面积、惠及80%的人口,直接带动51个新市镇、31个产业化基地和5个工业园区的快速发展。其中,九条城市快速通道将构成贯通6大城市组团和二、三圈层,衔接“两带”旅游交通系统和重大产业基地,通达德阳等三个周边城市的同市域、跨区域、开放式快速路系统。地处近郊的温江,截至2006年底,道路密度已达到265公里/百平方公里。尽管路网密集程度在郊区市县中名列前茅,温江还是有自己的烦恼:从温江出发到新都,需要在中心城区的边上绕个弯……“弯这么个‘弯’,很不方便,早该拉直了!”该区一名公务员说。

而成都的“九路三轨”将把温江这条“弯”了的路彻底拉直。温江区，光华大道、芙蓉大道作为城市快速通道，连接起了温江与成都中心城区，挖掘出其“大西门”的潜在价值，包括房地产、会展产业发展，给这里带来了巨大收益的、不可估量的收益。光华大道温江段，温江区的总投入为两个多亿，而其沿线的土地也由最初的十多万元一亩，一跃达到2006年的230万元一亩的最高价。辐射之道过去道路不通，人流、物流、资金流等经济发展要素便不能聚积，阻碍地方产业的升级换代。现在道路一通，促进产业集群的辐射和有效转移，从而对接各地资源资本，有利于形成复合型产业经济圈。

“消失”的青城外山“一看到那些连绵不断的车辆，我就兴奋，最多的时候，每分钟120多辆车，最少时每分钟也有20多辆。这么多的车，带来的是钱啊，他们中的很多人要消费，要住宿。”大观镇镇长孙涛高兴地说，“我们这里今后再也不会叫什么青城外山了。你说，成都来的车一下成青路就到了我们这里，这就是青城山脚下，这里就是门户，这里就是核心景区。”

道路交通，是聚集人气、拉动产业发展的“要道”。“要是没有成青旅游快速通道及健康步道的修建，金马河古道羊马河柳街段两三百亩大的渔场，很可能最后只能改建成为一个垂钓中心、农家乐而已。”柳街镇相关负责人说，是成青旅游快速通道改变了柳街的“命运”，使这个过去都江堰最偏远的地方之一摇身成为天府田园风光景区和农家生活体验区。借助成青快速通道带来的辐射效应，温江区万春镇正在修建物流大道，提速万春镇旅游、物流、房地产等第三产业发展；而万春镇成青旅游快速通道沿线旅游产业带建设，不仅将促进产业集群向温江北部片区梯度辐射和有效转移，更使万春镇逐步形成以生态

旅游为主导的复合型产业经济圈。对于都江堰市来说,三地之间农业、旅游业的资源和发展现状互补性强,合作既可以带动都江堰市旅游的带状发展,更能对接郫县、温江现代农业的资源、资本。目前,都江堰市正在柳街镇、安龙镇、大观镇成青快速通道两侧,规划2万亩花卉苗木产业带状发展区,为温江花卉苗木企业的搬迁提供土地流转资源。远的比近的着急过去,县与县之间的过境公路,有的出现一头宽、一头窄的现象,公路对谁有利,谁的建设积极性就很高,但越来越紧密的区域间经济联系,成为推动道路交通建设的内动力。“现在建设城市快速通道,远的区县比近的着急。”一位基层干部说。光华大道崇州延线段连接成都、温江、崇州,即将开通。

“20分钟就可以从羊马镇抵达成都一环路,光华大道崇州延线段开通后,免费。”崇州羊马镇一相关负责人说。今年4月,羊马镇家具产业园的规划方案出炉后,羊马镇发布了招商信息,虽然羊马镇与中心城区的直线距离只有29公里,可长期以来,成温邛高速公路是连接中心城区和崇州一带唯一快速通道,因为这条通道要付费,羊马镇的人们都担心招商后会无人问津。然而,因为羊马镇于年前进行的产业规划是围绕光华大道崇州延线段这条免费的二通道设计进行,光华大道崇州延线段即将开通的消息传出后,前来“应聘”的企业源源不断,家具园区一期成功地全部签约。光华大道崇州延线改变了羊马镇的未来发展格局。

链接 三轨成郫灌线:起于地铁2号线成灌客运站,止于都江堰城区,全长40公里,与今后规划的龙门山轨道交通线连接,力争2008年底开工建设。 成龙线:起于地铁2号线经干院站,止于龙泉驿城区,全长10公里,力争2008年底开工建设。 成温大线:起于地铁4号线江安河站,止

于大邑城区,全长55公里,规划延伸至邛崃城区,其中成温段力争2008年底先期开工建设。九路连接成都与德阳的成德(阳)快速路,全长23公里,力争2010年建成通车。连接中心城区与新青组团的川陕干道(川陕路),全长27公里,分段建设,力争2012年全线建成通车。连接中心城区与华阳组团的成仁快速路,全长13公里,力争2009年建成通车。连接中心城区与龙泉湖景区的成简(阳)快速路,全长约15.3公里,力争2011年建成通车。成温邛城市发展走廊上的成温邛快速路,全长约52公里,分段建设,力争2011年全线建成通车。解决城北物流园区与中心城区间物流通道和交通联系的货运大道,道路全长约61公里,力争2010年建成通车。连接中心城区与都江堰城区的成灌快速路(沙西线延伸线),全长约18公里,力争2010年建成通车。连接中心城区与郫县及都江堰的成郫灌干道(IT大道),全长约26公里,力争2009年建成通车。按城市快速路标准改造的淮洛路白果至赵家段成金快速路,改造段全长约20公里,力争2009年建成通车。

100Test 下载频道开通,各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com