

二环时代

“大合肥”明天更加美好

7月4日10:00,合肥市裕溪路高架工程的重要节点——东二环下穿裕溪路桥放行。此前,西高架二环路南北方向、南北高架南二环东西方向都已经放行,随着东二环下穿桥提前一周顺利放行,合肥市三大高架的二环下穿节点全部通行,也意味着合肥市的二环路全线贯通,大建设中的合肥也迎来一个新的“二环时代”。

随着二环的贯通,以及合肥轨道建设的逐渐开展,一个“大合肥”的城市格局正在形成,合肥的明天无疑将更加美好。

洪晨晨 记者 谈正民/文



四道环线围出“大合肥”格局

近年来合肥市路网建设一直延续着环形路加上放射形道路相结合的路网格局,城市不断向外围扩张,大建设的开展无疑加速了城市的扩张步伐,二环路全线贯通标志着城市路网“三环九射”格局的最终定型。

据合肥市规划局高级顾问、高级建筑师劳诚介绍,20世纪90年代,合肥城市交通规划提出了“二环九射”的发展方案,“二环”指的是一环线和二环线,“九射”指的是从城市东、南、西、北各个方向向外围延伸的主干道,包括金寨路、阜阳

路、长江西路、马鞍山路、新蚌埠路等。

劳诚表示,环形道路对城市车辆起到了较好的分流作用。

随着这几年合肥城市建设的飞速发展,加之中环线的出现,合肥城市路网格局已从“二环九射”发展成为“三环九射”,如果再加上城市外围的高速路网,有人称之为“四环九射”。

从城市发展的趋势来看,环线几乎是每个城市发展的必经阶段,北京、上海、广州等大城市的环线发展对城市经济的发展都有着非常明显的作用。

随着合肥城市面积的不断扩大以及二环路外部的不断发展,使二环路成为了合肥市区的一个主干道。它不但承担着对过境车辆的承载,同时也担当着省会市区主干道的交通功能。

整个二环路贯通后,将与旧有道路一起形成立体交通,以一种全新的现代化道路来适应省会城市交通的发展。二环路贯通后将成为一条环状快速通道,交通量大大增强,并有效衔接市内多条道路,对整个合肥市的交通发展起着举足轻重的作用。

合肥城市建设迎来大跨越

现在正是合肥市有史以来最好的发展时期,而今后一段时间内合肥也仍将处于大发展大建设阶段。伴随着合肥大建设的蓬勃发展,整体城市布局也逐步形成了“141”的城市空间发展战略,即改造提升1个核心主城区,在主城的东、西南、西、北方向建设4个城市副中心,依巢湖兴建1个生态型、现代化的滨湖新区,实现城市形态由单中心、高积聚向多中心、开敞式转变。

而在即将到来的“十二五”时期,合肥更是提出了要以“统筹推进城市组团、小城镇和新农村建设”的思路,继续高标准规划,加速合肥城市化,“建设成为充满活力、独具魅力、创新发展、宜居宜业、在全国有影响的现代化大城市和现代化产业基地。”

城市建设,交通先行。

从2005年开始,合肥开始编织交通网。当年7月,芜湖路改造开启了合肥大建设的大门,金寨路高架向南挺起合肥的“脊梁”,蒙城北路北向拓展,新蚌埠路、合马、合六、合店几大出城口道路四面出击。紧接着,大手笔、大制作相继华丽登台——轨道交通一号线、南北高架一号线、长江西路高架、裕溪路高架正渐次拉大城市框架,撑起合肥成长的空间。

经过几年的发展,合肥市累计投资370亿元,新建扩建道路850多公里、桥梁100余座,老城区交通框架已由“十”字形快速走向“井”字形。全长38公里的二环路贯通后,将带动城市内部流通加快,大大扩展城市空间。

“一小时生活圈”更便捷

记者昨日沿着二环线打车走了一圈,整个过程只用了一个小时的时间,司机李师傅也是第一次沿二环绕行,对于二环线路的畅通也表现得异常兴奋。

在合肥开了十几年出租车的李师傅表示,合肥的道路很多比较狭窄,交通拥堵现象比较严重,随着大建设的开展,道路变宽了,交通流畅了。但省城这几年经济的大发展也使得车辆越来越多,城市交通依然跟不上经济的发展。二环路畅通后,将大大缩短人们出行的时间,提高出行的效率,还能使人们心情愉悦。

二环快速系统的贯通串起了合肥原本割裂的各个区域,沿二环绕城一圈只要一个小时,合肥一小时主城生活圈即刻形成,并联动“圈内”和“圈外”,将对合肥的整体城市布局产生深远影响。

工作在城市中心,生活在城郊是一个非常理想的状态,国外这种模式很普遍。

以往,很多人都想在城市中心地带居住和工作,千方百计地进入城市中心,选择比较单一;现如今,在“1小时城市圈”的形态下,不必一定要居住在城市中

心地带,居住在城市周边,得以享受城市周边的闲适等好处,同时也可以便利地享受城市中心的繁华,“1小时城市圈”给了人们更多生活选择。

在三孝口上班的刘静告诉记者,以往自己都是在工作单位附近租房,而随着合肥城市建设的大发展,交通越来越便利,现在可以往以前觉得比较偏远的地方居住,一样可以方便地享受市中心的商业繁华,落个清静,房租又便宜,何乐而不为。

