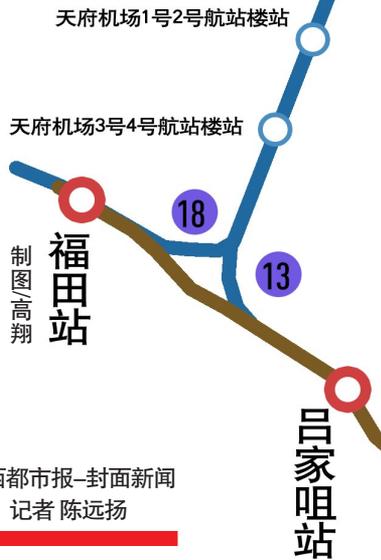


成德眉资同城化首条轨道交通项目 轨道交通资阳线开工

建成后,从资阳到天府国际机场只需40分钟



轨道交通资阳线葆弘广场站效果图

7个站点

福田站:位于在建成都天府国际机场南端,为线路始发站。

吕家咀站:位于福田站和临空经济区站之间,天府国际机场东南侧,预留接入天府国际机场的条件。

临空经济区站:位于在建成资大道与规划道路交叉路口东南侧,布置于成资大道道路侧规划绿地内。

娇子大道站:位于资阳市内娇子大道与幸福大道交叉口处,沿幸福大道呈南北向布置。

葆弘广场站:位于滨江路与马家巷交叉口西侧,沿滨江路东西向设置。

宝台大道站:位于宝台大道与大地路交叉口南侧,沿宝台大道南北向设置。

资阳北站:位于国铁资阳北站站房及站前广场西北侧,宝台大道与铁路站房连接的道路坡道下方,南北向布置,与国铁资阳北站、资阳北综合客运枢纽毗邻。

轨道交通 资阳线

- 线路全长:38.7公里
- 设置车站:7座
- 最高时速:160公里
- 建设周期:4年

开建

最高时速160公里

11月26日,资阳市人大代表、资阳市交通运输局副局长郑勇先后接待了几拨媒体,回到办公室端起水杯喝了一大口后说,“都是关注轨道交通资阳线的。”

郑勇是资阳交通系统的一名“老兵”,刚参加工作时成渝高速正开建,“那时叫成渝高等级公路,最初只有两车道,后来改成四车道。”在郑勇印象中,高速公路没修通前,从资阳开车到成都至少要半天时间,这还是在龙泉山不堵车的情况下。如今资阳不仅通了高铁,轨道交通也即将开建,这样的发展速度让他始料未及。

根据省发改委批复,轨道交通资阳线全长38.7公里,起于天府国际机场南侧的成都轨道交通18号线福田站,经资阳临空经济区、高新区、雁江区,止于成渝客专资阳北站。同时,在吕家

临空经济区站

咀站预留进入天府国际机场的条件,在纵二路西侧预留与成都外环铁路设站换乘条件。

据了解,该线路将采用市域A型车,最高运行速度可达到160公里/小时,目前车辆暂按140公里/小时配置。

全线共设站7座

据了解,轨道交通资阳线共设站7座,其中高架站3座,地下站4座,由西北向东南依次为福田站、吕家咀站、临空经济区站、娇子大道站、葆弘广场站、宝台大道站和资阳北站。其中换乘站1座,在福田站与成都轨道交通18号线换乘。根据规划,该项目的建设周期为4年。

位于资阳境内的站点有5个。“建好后,从资阳北站坐轨道交通到天府国际机场大约40分钟左右。”郑勇说。

开发

“TOD”发展模式

一条轨道交通的开建,可能会开启一个地区的新时代。记者注意到,轨道交通资阳线的四大亮点之一就是利用TOD发展模式(以公共交通为导向的开发),引导沿线城镇空间布局,促进资阳市对接东部新区、天府新区,完善综合交通网络,构建综合交通体系。

“建轨道就是建城市,运营轨道就是运营城市。”西南交通大学(上海)TOD研究中心主任朱晓兵曾谈到,何为“TOD”,通俗地讲,就是将轨道车站与周边场地作为一个整体,强调功能的优化整合、各种交通方式的无缝衔接、动线的合理安排。一般来说,TOD聚合多种交通出行方式,如地铁、轻轨等轨道交通及公交线路,通过快捷的出行方式,将城市购物消费、文旅、教育、居住等业态深度融合,从而优化城市空间结构,提升城市价值。

资阳市发改委基础产业与铁路机场建设科相关负责人表示,轨道交通并不是单纯的画一条线,目前当地正结合“十四五”总体规划统筹考虑,将契合区域内经济、交通等发展。

打造成成都东部枢纽

成资同城,交通先行。翻看资阳市交通规划路网图,当

地提出了“7高11轨16快”综合交通规划,朝着内畅外联、贯通成渝、连接全国、畅达全球的目标,资阳要打造成成都东部枢纽。

“这其中最关键的就是轨道交通资阳线的建设。”为什么关键,郑勇说,轨道交通不仅能提升资阳整体形象,也让资阳连接天府国际机场的交通路网更加完善,“目前除了资阳线外,到机场的还有成资大道、成资渝高速等高速铁路。”

但资阳瞄准的又不止是天府国际机场,当地提出交通发展的总体思路是以成都天府国际机场为核心、轨道交通为重点、高速公路和快速通道为骨干,农村公路为基础,着力构建集航空、铁路、公路为一体的现代物流网络体系,有力支撑成都东部新区资阳协同区建设,全面融入成都半小时、重庆一小时经济圈,提升资阳在成都都市圈、成都平原经济区和成渝城市群的地位和作用。

此外,资阳还将充分发挥成渝直线主轴、毗邻天府国际航空枢纽地理优势,依托成资同城化空港物流、轨道交通、高速公路“三张网”,全面融入成都国际性综合交通枢纽,共同做强东向、南向门户,建成成都东部“空铁公”综合交通枢纽,打造成渝中部最大中转换乘和物流集散中心。

华西都市报-封面新闻
记者 陈远扬

作为四川唯一一座同时直线连接成渝的城市,资阳与成都直线距离仅87公里,但龙泉山脉的阻隔,一度让两地往来极为不便。

1952年,成渝铁路全线通车,人们可乘坐“绿皮”火车,往返成资之间;1995年,全省首条高速成渝高速路开通,资阳市民出行有了更多选择;2015年,成渝客运专线建成通车,资阳迈入“高铁时代”,进入成都半小时经济圈。

11月27日,四川省第四季度重大项目集中开工仪式在轨道交通资阳线福田站举行,标志着成德眉资同城化轨道交通项目启动。

从铁路到高速、从高铁到轨道交通……一代又一代资阳人期盼着“冲破”龙泉山谋发展。近年来,随着成都东进、成资同城化、成渝地区双城经济圈建设的机遇叠加,资阳发展迈上了新台阶。如今,轨道交通资阳线开工,吸引了全省乃至全国的目光。该项目预计4年建成,将加速推进成都都市圈交通基础设施“同城同网”,也标志着成资同城化迈入“轨道同城”阶段。未来,乘高铁在资阳北站下车,在坐40分钟左右的轨道交通就能到天府国际机场。

B

背后

成资同城化的标志性工程

资阳是陈毅元帅的故乡,1998年设立资阳地区,2000年撤地建市。

作为四川最年轻地级市,在资阳本地论坛上,网友对轨道交通资阳线讨论由来已久,搜索结果最早始于2013年,当时称呼为成都地铁18号线资阳线。

“从规划到开工,我基本全程参与。”郑勇说,最初省发改委在做天府国际机场规划时,将轨道交通资阳线作为机场场外交通线路,主要是将重庆、内江等方向到机场的旅客,通过成渝高铁到资阳北站后转入机场。

后来,省委决定将简阳划为成都代管,轨道交通资阳线成为省委省政府决定支持资阳发展的十项措施之一,也是成资同城化的三大标志性工程之一(轨道交通资阳线、成资大道、张老引水工程)。

公交化运营+低票价

谈及为什么资阳市需要轨道交通资阳线时,郑勇提到,轨道交通是打造成都市圈交通上的重要组成部分,真正意义实现同城同网(高速公路网、轨道交通网、农村公路基础网),更加拉近成资两地的时空距离,真正将“工作在成都、生活在资阳,或工作在资阳、生活在成都”的美好愿景变为现实。

资阳已拥有成渝客专等高铁,为何还会布局轨道交通?郑勇说,轨道交通最大的特点是运量大,受自然气候影响极小,通勤准时可控等,“通车后,肯定没有高铁快,但它的班次多,公交化运营票价更低,出行时间更易灵活安排。”

郑勇举例称,天府国际机场建成后,从内江、重庆方向过来乘飞机的人,不用再到成都换乘,在资阳北站下车后,坐轨道交通资阳线就能直达。