



烟台地铁规划 向市民问计

烟台市城市轨道交通线网规划设计初具雏形
设计规划4条轨道线路,设7处换乘站和90处停靠站点

本报记者 苗华茂

随着烟台城市化进程不断加快,交通拥堵问题逐渐成为社会广泛关注的热点。10日,记者从烟台市规划局获悉,为缓解市区交通压力,市委、市政府主要领导先后做出重要批示,要求加快推进烟台城市轨道交通规划的步伐。为此,规划部门邀请国内高水平设计公司编制了《烟台市城市轨道交通线网规划》,目前该规划方案已基本完成设计,规划部门现面向广大市民征求金点子。

规划四条“长龙”盘活烟台交通

采访时记者了解到,根据该规划,未来的烟台轨道线路将设计为“两主两辅”,由4条轨道线路组成,其中包括2条骨干线,2条辅助线,线网总里程145.5公里,设停靠站点90处,换乘站7处,整个线网设计突出核心组团与沿海组团

的直达联系。其中,地铁1号线是规划的四条线路中最长的一条,其西起潮水机场,南至牟平汽车站南,全长76.5公里,该线设计站点45个,主要停靠潮水机场、八角汽车站、烟台站、烟台旅游客运站、烟台港、汽

车东站、牟平汽车站等站点。另外一条骨干线路,地铁2号线,其北起烟大轮渡码头,南至烟台南站,全长19.5公里,设计有站点16个。而外围的两条辅助线路3号线和4号线的设置,将加强外围各组团之间的横向联系。

轨道线路结构将采用“地上线结合地下线”

根据轨道在城市空间的位置,轨道线路的结构大致分为三种:地下结构、高架结构和地面结构。而烟台规划的轨道线路,考虑烟台土地利用规划、地形地貌特征和地区环境特点,初步确定1号线起点为潮水机场站,沿264省道走行,过三

十里堡站下穿至地下沿长江路走行至黑龙江路站,隧道穿过夹河后折向幸福南路至幸福路站,后沿解放路、二马路、观海路地下走行,过高新区站后上穿至地上,后折向通海路走行至终点站牟平南站。而2号线起点为烟大轮渡站,沿

环海路至烟台北站转至大海阳路,再沿大海阳路、机场路走行至红旗中路站后上穿地上,过汽车南站折向绕城高速直至终点烟台南站。线路北段(烟大轮渡站-红旗中路站)规划为地下线,线路南段(莱山屯站-烟台南站)规划为高架线。

计划采用“中号”车型,每小时能运3万人次

根据《城市快速轨道交通工程项目建设标准》,城市轨道交通有A、B、C三种车型,目前我国已运营或正在建设的轨道交通线路,车型

大都采用B型车,而且A型车的造价要高于B型车,从结合烟台市现状、节约工程投资、满足远期高峰小时运量及不浪费运能要求出发,

烟台市轨道交通1号线将有可能选用B型车。其全长约140米,时速80公里/小时,单向每小时的运力大约在3万至5万人次之间。

规划七大换乘点,实现一站式乘车

根据规划,烟台市轨道交通线网共设有7个换乘点。其中,“烟台站”位于烟台铁路枢纽烟台站南广场前的北马路与大海阳路路口,轨道交通1、2号线在此换乘。

“红旗中路站”,2号线与4号线在此换乘,位于机场路与红旗中路路口,2号线沿机场路地下敷设,4号线沿红旗中路从2号线下穿过。4号线位于路口西侧,2号线位于横跨路口,形成“T”型换乘。

“永达街站”3号线与4号线在此换乘,位于福海路与衡山路路口,两线均为高架,3号线沿福海路高架敷设,4号线沿永达街从3号线上跨过。3号线位于路口北侧,4号线位于路口西侧,形成“L”型换乘。

“体育公园站”位于港城大街与观海路路口,是1号线与3号线的换乘站,两线均位于地下,1号线沿观海路地下敷设,3号线沿港城大街从1号线下穿过。3号线车站位于路口东侧,1号线车站跨路口设置,形成“T”型换乘。

“黄务站”,2号线与3号线在此换乘,位于港城西大街与机场路路口,两线均为高架,3号线沿港城西大街高架敷设,2号线沿机场路从3号线上跨过。3号线位于路口西南侧,2号线位于路口北侧,形成“L”型换乘。

“天地广场站”,1号线与3号线在此换乘,位于香山路与长江路路口,两线均为位于地下,1号线沿长江路地下敷设,3号线沿香山路从1号线下穿过。1号线车站位于路口东侧,3号线车站跨路口设置,形成“T”型换乘。

烟台规划区呈带状分布 适建地铁

烟台发展城市轨道交通,无论在城市布局形态、城市经济实力,还是人口规模、工程地质条件等方面都具有得天独厚的优势。记者在该规划方案中看到,从城市布局形态上来看,烟台规划区呈带状组团模式,组团状的城市结构交通功能相对集中、交通走廊明晰,能保证轨道线路功能有效发挥。

依据3项指标来衡量,即城市人口在300万以上,GDP在1000亿元以上,地方财政一般公共预算收入100亿元以上,而城市轻轨的标准只要达到上述条件的60%即可,目前全国有将近50个城市具备了城市轨道交通的建设需求和条件。在新形势和新挑战面前,谁率先抢抓新机遇,谁就能获得加快发展的先机和助推器。烟台作为全国首批对外开放的14个沿海城市之一和国家重点开发的环渤海经济圈的重要港口城市,作为山东半岛重要先进制造业基地和高端产业聚集区,2008年,全市实现生产总值3434.2亿元,完成境内税收收入348.6亿元,地方税收收入130.9亿元。发展城市轨道交通的条件已经具备,需求也日显迫切。

地铁建成后将打造 15分钟交通网

采访时记者了解到,目前烟台中心城区的交通矛盾已经相当突出,中心城区交通流高度集中,路段饱和度高,出入交通十分不畅;城市主要干道交通负荷过大。

烟台市规划局有关负责人介绍,近年来随着烟台经济社会的快速发展,小型汽车拥有量已进入增长高峰期,由此引发的道路交通拥堵问题,逐渐成为社会广泛关注的热点。为缓解市区道路交通压力,烟台在近年内采取了调整城市用地布局结构、加快道路基础设施建设、增加公共交通线路等多种措施。但随着城市化进程的不断加快,交通供需依然没有得到根本解决,加快发展城市轨道交通迫在眉睫。

轨道交通建设有利于适应烟台市居民出行特征变化,提高居民出行质量。轨道交通运行速度快,平均运行速度达35-40km/h,与常规公交15-20km/h的运行速度相比优势明显。按照规划,未来烟台居民平均出行距离按照9km计算,采用轨道交通15分钟即可到达目的地。而采用常规公交,即使不发生拥堵,也需要30分钟左右才能到达目的地,轨道交通效率较常规公交提升了近一倍。