

来看看将来您会常坐哪路城轨

我市城市轨道交通线网方案基本确定,4条线路三纵一横,总长102.7公里
地下线占70%以上,拟设车站66个,第一阶段工程前期工作已开展



1. 权威、专业、及时、准确,洛阳手机报由洛阳日报报业集团精心打造,萃取本地、国内、国际新闻资讯,时尚实用,服务贴心。

2. 洛阳手机报本地新闻资讯内容丰富,总量占到了60%以上。

精彩触手可及

定制 移动用户发送短信 LYD 到 10658300 订阅,3元/月。不收GPRS流量费。

方法 联通用户发送短信712到10655885订阅,3元/月。不收GPRS流量费。



核心提示

□记者 韩铁栓 孟山

昨天,记者从市轨道交通建设项目筹建处获悉,在本月10日、11日举行的我市城市轨道交通近期建设规划专家咨询会上,经专家多方论证、修订,我市城市轨道交通线网方案基本确定。

我市城市轨道交通线网由4条线路组成,规划总长102.7公里,其中伊滨区片区以北线路以地下线为主。全线工程将分三个阶段实施,包含1号线和2号线大部分线路的第一阶段工程,目前正在开展前期准备工作。

1 4条线路贯穿洛城东西南北

据了解,我市城市轨道交通线网包括4条线路。

● 1号线

西起谷水西,经中州西路、武汉路、西苑路、牡丹广场、延安路、中州中路、中州东路,至瀍东(中州东路与二广高速交叉口东),全长20.3公里。

1号线与我市城区东西方向的直径线基本重合,覆盖了洛河以北东西向的主要客流走廊,沿途经过涧西区、西工区、老城区和瀍河回族区。它将主要解决洛河以北城区东西向客流运输的问题,以加强洛河以北各区之间的联系。

该线沿途规划设车站17个,其中换乘站3个,高峰流量预测值3.21万人次/小时。

● 2号线

大致为“Z”字形,起点位于北环路红山乡杨家村,之后沿北环路向东,到国花路向南,穿越陇海铁路到洛阳站,再沿解放路向南,从牡丹桥侧面穿越洛河到达隋唐城路,然后向西行至王城大道,再向南到牡丹大道,从景观大道(兴洛西街和兴洛东街之间)向南到高铁龙门站北广场,最后向东进入伊滨区(终点),全长33.8公里。

2号线的主要作用是连接洛阳站和高铁龙门站两大交通枢纽,以加强洛北主城区和洛阳新区之间的联系。

按照规划,2号线伊河以北段长约22.7公里,沿途设车站19个,其中换乘站4个,高峰流量预测值

3.1万人次/小时;伊滨区段11.1公里,为远景预留。

● 3号线

大体为“L”字形,起点位于新规划的310国道与华山路交叉口,沿华山路向南到中州西路,之后沿中州西路向东到太原路,经牡丹广场、南昌路、河洛路,然后从瀛洲大桥侧面穿越洛河,经开元大道向东进入伊滨区(终点),全长31.2公里。

3号线贯穿了我市老工业区和洛阳新区主轴线,覆盖了涧西区、高新区和新区东西向的主要客流走廊,加强了老工业区和高新区、洛阳新区的联系。

其伊河以北段长约23公里,沿途设18个车站,其中4个为换

乘站,高峰流量预测值3.07万人次/小时;伊滨区段规划8.2公里,为远景预留。

● 4号线

起点位于现310国道与洛孟公路交叉口,沿洛孟公路向南,穿越陇海铁路到洛阳东站,之后经环城北路、环城西路、金业路,从洛阳桥侧面穿越洛河到龙门大道,沿龙门大道一直到龙门石窟,全长17.4公里。

4号线大体与我市目前城区南北方向的直径线重合,途经老城区、洛龙区,覆盖我市城市北部和南部的客流走廊,重在加强洛河以北城区和洛阳新区之间的联系。

按照规划,4号线沿途设车站12个,其中3个为换乘站,高峰流量预测值2.55万人次/小时。

2 这些地方有望设站,附近居民出行更方便

按照规划,我市将首先修建1号线及2号线大部分线路,沿途初步规划将设36个车站。

有望成为车站的地点为:

1号线:谷水西、秦岭路、景华

路、长安路、青岛路、牡丹广场(与3号线换乘)、七里河、王城大道、解放路(与2号线换乘)、周王城广场、定鼎路、金业路(与4号线换乘)、青年宫广场、爽明街、启明南

路、塔西、史家湾,平均站间距1.26公里。

2号线:寨坪村、衡山路、下沟村、华山北路、经三路、王城北路、国花路、火车站、健康中路、解放路

(与1号线换乘)、九都西路、隋唐城、花园路、体育北路、关林大道、展览西路、洛南大道、龙门站、龙门大道(与4号线换乘),平均站间距1.3公里。

3 线网建设分三个阶段实施

根据规划,我市城市轨道交通线网建设将分三个阶段实施。

第一阶段

修建1号线全部线路及2号线大部分线路(不含伊滨区远景预留部分),形成“十”字形线网骨

架,修建规模总长43.8公里。

第二阶段

修建3号线北段(孟津县麻屯镇宋岭村至开元大道东段)和4号线,形成中心市区“一横、两纵、一L”线网,修建规模总长

39.5公里。

第三阶段

修建2号线南段(高铁龙门站至伊滨区段)和3号线南段(开元大道东至伊滨区段),规模总长19.4公里。

在线路敷设形式上,4条线路均采用以地下线为主,地上和地下相结合的方式,在城市中心地区采用地下线,城市周边外围部分采用高架线,地下线将占线网的70%以上。

4 轨道列车安全舒适

我市城市轨道交通将使用目前技术先进的B型地铁列车。该车采用的车载电子计算机控制技术,智能化、自动化水平高,集列车监视、诊断和控制功能于一体,为世界城市轨道交通领域最先进的主流技术,包含无人自动折返功能。车体设计寿命超过30年,车体可再生利用。

此外,该型车辆采用绿色环保材料和节能及减震降噪技术,车辆系统所有设备均满足防火、防水、防霉、防腐蚀、防雷击、防冰雹、防雾霾、防虫害、防灰尘等要求,整车性能达到安全、舒适、绿色、环保的要求。

5 将有效缓解高峰时段交通拥堵

数据显示,目前中州路在交通高峰期的通行效率约为每小时1万人,按照每两分钟一趟的饱和发车密度,我市公交车单线的运力为每小时3000人至5000人。规划中的1号线按照高峰期客流量每小时3万人进行设计,是现有中州路通行能力的3倍。其运量大特点将有效解决现有交通运输结构运力差的问题,可有效缓解高峰时段交通拥堵现象。

轨道交通的最大特点是速度快、路线畅通。以1号线为例,其设计最高时速将达到80公里,加上停靠沿途站点的时间,平均时速在40公里左右。该线路建成投用后,初步确定头班车发车时间为5时,末班车发车时间为21时,客流高峰期发车密度为3分钟左右,单向运行时间为30分钟左右,运营时间长达16个小时,将极大缩短市民在市区内的移动时间。

此外,我市的城市轨道交通还将充分发挥“疏散效应”,成为人们快速出入市中心的交通手段,从而使居住区、商业区、工业区在地域上分开,使居住地疏散出市中心。

6 局部可能还有调整

据了解,根据国家对城市轨道交通项目的要求,拟建城市轨道交通的城市应根据城市的总体规划和综合交通规划,编制完成相关的线网规划和建设规划,并将建设规划上报国家发改委和住建部,待其审查后报国务院批准。此外,该城市还要上报包括环境影响评价规划等专项规划。目前,我市线网规划及客流预测报告已经完成,环境影响评价、文物影响评价、土地利用控制规划、融资方案等专项规划正在编制中。

由于城市轨道交通项目是投资巨大、建设周期长、影响广泛的复杂工程,在工程实施过程中,有关部门将依据实际情况,对个别路段以及车站设置等不断进行微调和优化。城市的发展变化以及地质、文物等方面可能出现的不确定因素,也会使线网规划和建设规划进行局部调整。