

直击合肥高铁南站



合肥南站南侧将建城际南站

3城际5市域快速线汇聚,打造都市“通勤圈”

记者昨日从合肥市规划局获悉,除了即将投入使用的合肥高铁南站外,合肥另一个重要交通枢纽——合肥城际南站将在高铁南站南侧,徽州大道以东、繁华大道以南的范围建造,目前,相关规划还在论证过程中。

■ 记者 宁大龙

问题一:什么叫城际站?它有何作用?

“在城市交通的范畴中,城市轨道交通一般的范围大约在城市半径20公里以内,而常规的铁路一般适用范围在100公里以上。而这其中20~100公里的‘空白区’,则要交给城际铁路来弥补。”合肥市规划局相关负责人介绍,随着合肥的发展,未来将会有越来越多的工作岗位涌现,对周边县市的居民构成强烈的吸引。

这时候问题就出现了,如果你家住长丰、巢湖甚至是六安这些地方,而你的工作岗位又在合肥,你是干脆花大代价搬去合肥居住呢?

还是每天干脆乘火车甚至开私家车两地奔波呢?

而随着城际铁路的开启,这个问题有望“迎刃而解”。“所谓通勤圈,指的是大体以市中心区为中心,以持有定期票证、使用公共交通工具往返工作地点的通勤职工的最大通勤距离为半径所组成的不规则圆形地域。其范围与城市直接吸引范围大致相符。城市规模愈大,通勤半径愈长,通勤范围愈大。而城际南站,未来就将专门为‘通勤圈’范围内的城际铁路和市域铁路交通服务,它将与高铁南站相邻,而又‘各司其职’,一个为远,一个为近,全方位地满足市民的通行需求。”

规划局相关负责人介绍。

问题二:未来将会有哪些车次从城际站经过?

规划局相关负责人透露,未来将会有3条城际铁路和5条市域铁路经过城际南站。

“其中,3条城际铁路分别为南京、马鞍山、芜湖方向,构造速度为200公里/小时,因为合肥与这三个城市的联系比较紧密,通行需求和频繁度较高;而5条市域铁路分别是长丰、巢湖、庐江、六安方向,以及机场快线,构造速度为140公里/小时,充分满足这些地区居民的‘通勤’需求。”规划局相关负责人介绍。

(上接06版)

如何突破“人车干扰”的魔咒?

关键词:公交“人包车”、出租“矩阵发车”

公交车辆换乘方面,合肥南站采用了“人包车”的人车完全分流的交通组织形式,换乘公交乘客根据宽敞的换乘通道内的信息提示和指示标识,选择所要乘坐公交线路的换乘候车区,呈“锯齿状”分布。每条公交线路有固定的发车位,流线呈“U”字形。

而在出租车乘客组织方面,针对传统枢纽设计中人车冲突、单通道候车的诸多缺点,合肥南站创新性地采用“矩阵式发车”有效解决这一问题。设置了4排并列的出租车排队通道,不仅原来人车冲突点采用立体交叉形式解决,而且可同时发车24个(远期可拓展至32个),将极大提高合肥南站出租车乘客的疏散效率。

南站将对合肥的交通地位带来什么变化?

关键词:多线交汇、质的飞跃

1)途经站到枢纽站的质变

根据规划,合肥都市圈将重点打造以高速铁路和城际铁路为骨干的区域快速轨道运输系统。其中,高速铁路形成“米”字形总体布局,包括沪汉蓉高铁、合福高铁、京九高铁、合杭高铁、合郑高铁(合西高铁)、合蚌连高铁等。城际铁路包括合六城际、合淮蚌城际、合宁城际、合芜城际、合安城际等5条放射线,城际列车运营速度大都在200km/h以上。合肥南站已由单一的途经站发展演变为多条高速铁路和城际铁路汇集的巨型枢纽站。

2)位居前列的车站建设规模

建筑规模方面,仅以铁道部为主投资的车站建筑面积测算,合肥南站与南京南站、成都东站、杭州东站、武汉站等规模相当,均控制在10万平方米左右(合肥南站车站建筑面积为9.98万平方米)。

在将地铁建设、广场综合开发、市政配套等综合考虑的背景下,合肥南站将有轨道1号线、轨道4号线、轨道5号线等衔接,南北广场也将进行地下综合开发利用,加之公路客运主枢纽布局北广场等,枢纽总规模在国内诸多大型高铁车站中居于前列。

合肥南站周边道路将是什么模样?

关键词:百年工程的高铁枢纽建设

1)“快速路+立体交叉”直达南站高架平台

围绕合肥南站,结合合肥市整体道路布局,规划设计了一系列快速路和主干路系统,与合肥南站东、西落客平台直接衔接,如徽州大道、包河大道、南二环、龙川路、繁华大道等,这些道路大部分已经与南站工程同步施工完成(如徽州大道高架、南北高架等),承担南站开通后的交通快速集疏运功能。形成了合肥南站与合肥高速公路系统的完全无缝对接,即市民在合肥市域任何一点,只要上了快速路,即可不经过一个红绿灯,快速直达高铁车站高架落客平台。

2)近年相关道路建设工程

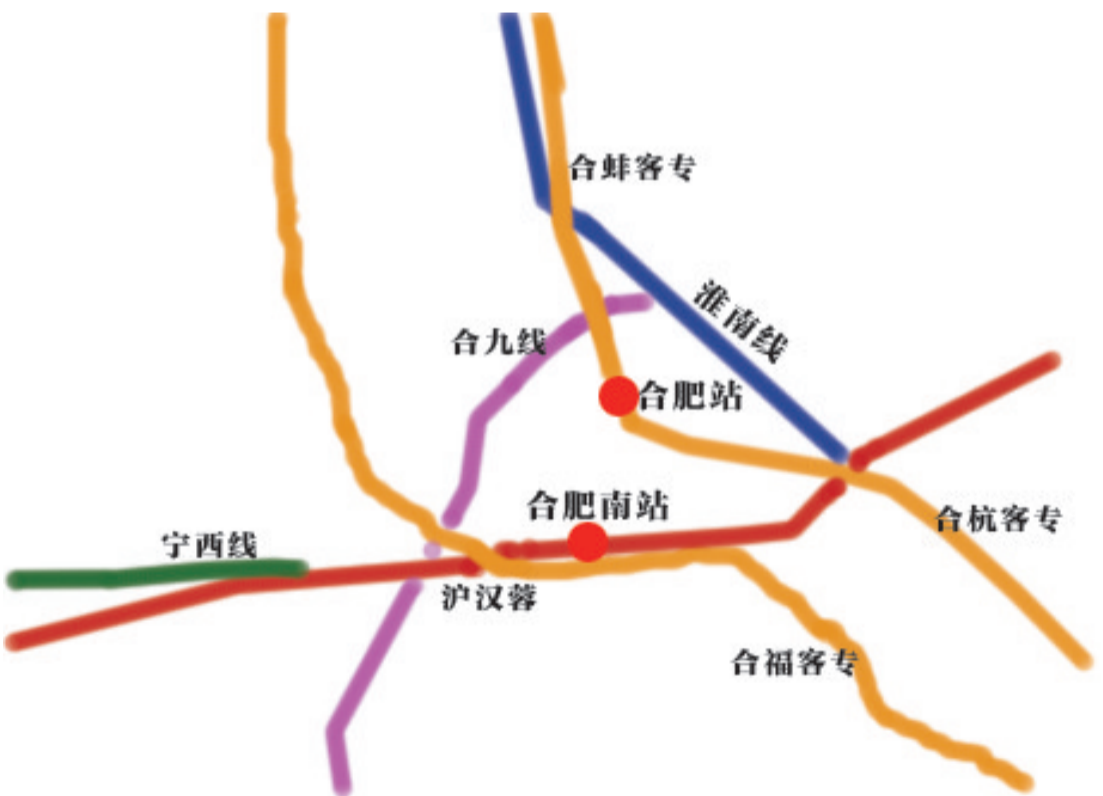
合肥南站地区规划方案中,尽量保留现状既有设施,减少拆迁规模,充分利用现状资源。但不可避免需要对现状一些道路进行升级改造,以适应未来合肥南站交通集疏运的需要。

根据规划设计方案,现状区域道路网需要进行较大程度的调整优化,特别是需要局部进行快速化改造的道路(如立交、高架、隧道或红线调整等)。同时,高铁工程、高速公路改造工程、城市轨道交通建设工程等,也需要对区域道路基础设施进行一定的调整。

目前,已经相继完成了南站多条衔接道路工程,包括徽州大道高架工程、包河大道高架南延及衔接工程、徽州大道-南二环立交工程、龙川路隧道工程等。



合肥南站概念图



途经合肥的部分主要铁路线

合肥南站周边用地如何开发?

关键词:打造低碳绿色的枢纽片区

据介绍,合肥南站位于合肥主城区和滨湖新城之间,现状周边大量未开发用地为枢纽地区可持续发展奠定了基础条件,特别是南部骆岗机场搬迁后为整个区域发展提供了新的契机。

据了解,目前,合肥南站片区总体规划和核心区城市设计已经分多个阶段展开,目前最终用地开发方案已经基本确定。

“根据规划,南二环以南、大连路以北、庐州大道以西、徽州大道以东将成为未来合肥南站的核心区域,而针对这一区域的规划,未来,我们将做到以商业、办公为主,辅以大量‘绿道’穿插其中,市民在当中的交通方式将以公共交通和步行为主,尽量控制私家车的频繁进入,打造一片‘低碳’、‘绿色’为特色的高铁南站核心区域。”规划局相关负责人介绍。