未来合肥交通啥模样？最大、最全的“蓝图”带您抢先看！

合肥“1331”综合交通规划通过专家评审；高、快速路遍布城区，高铁、普铁、城际通四方

市场星报记者昨日从合肥市规划局获悉，历时2年之久的《合肥“1331”综合交通规划》（以下简称《规划》）已编制完成并通过专家评审。

据介绍，这部号称合肥“最完整”的交通模型和数据库的综合规划，涵盖了合肥铁路、公路、公交、停车、客运、慢行道路等与合肥交通出行相关的各个系统，将成为规划省城市民未来出行的指南和蓝图。

■ 蔡桂林 武家林 记者 宁大龙

铁路：七高铁、四普铁、四城际

去年，合肥高铁南站的开通成为省城交通领域的“大事件”，未来，合肥会不会逐步发展成为以高速铁路为主的综合性交通枢纽呢？又会有哪些铁路线经过合肥呢？

根据《规划》，未来，合肥将加快高速铁路、城际铁路和铁路综合枢纽建设，规划形成“七高铁四普铁四城际”的铁路网络布局。

而在客运站方面，将规划形成“三主四辅多点”的铁路客站和“7个货运站、9个客货共同站”铁路的货站布局，共同构建大型环形铁路枢纽。规划铁路线网正线总里程为1369.8公里。

高速铁路（7条）	沪汉蓉高铁
	京福高铁
	商合杭高铁
	合西高铁
	合郑高铁
	合蚌连高铁
	合安九高铁
城际铁路（4条）	合六城际
	合滁宁城际
	合马城际
	合芜宣城际
普速铁路（4）条	淮南铁路
	宁西铁路
	合九铁路
	六宣铁路

公路：高速公路总里程超900公里

高速公路、一级公路，这都是未来省城重要的对外通道，而根据本次规划，未来，高速公路及国省干线公路网络建设方面，将形成“两环十三射一纵三联”高速公路网和“十二纵十横”一级公路网。高速公路网总里程约964公里，一级公路总里程1016公里。

两环	绕城高速公路环（内环）和绕城高速公路环（外环）
十三射	合徐高速、合蚌高速、合六叶高速、合武高速、合安高速、合铜高速、合宣高速、合黄高速、合芜高速、合马高速、合宁高速、合连高速、合宁二通道高速
一纵	德上高速
三联	机场高速、合宁二通道延伸线、淮扬高速
十二纵	G206、S242、G330（原S103）、S208、S105、G329（原101、原S331、原S104）、S420、S260、S101、S102、S241、S229
十横	S311、S344、S312、G312、合六南通道、S105复线（方兴大道延伸线）、S351、G346（原S317、原S316、原S105）、S316、S319

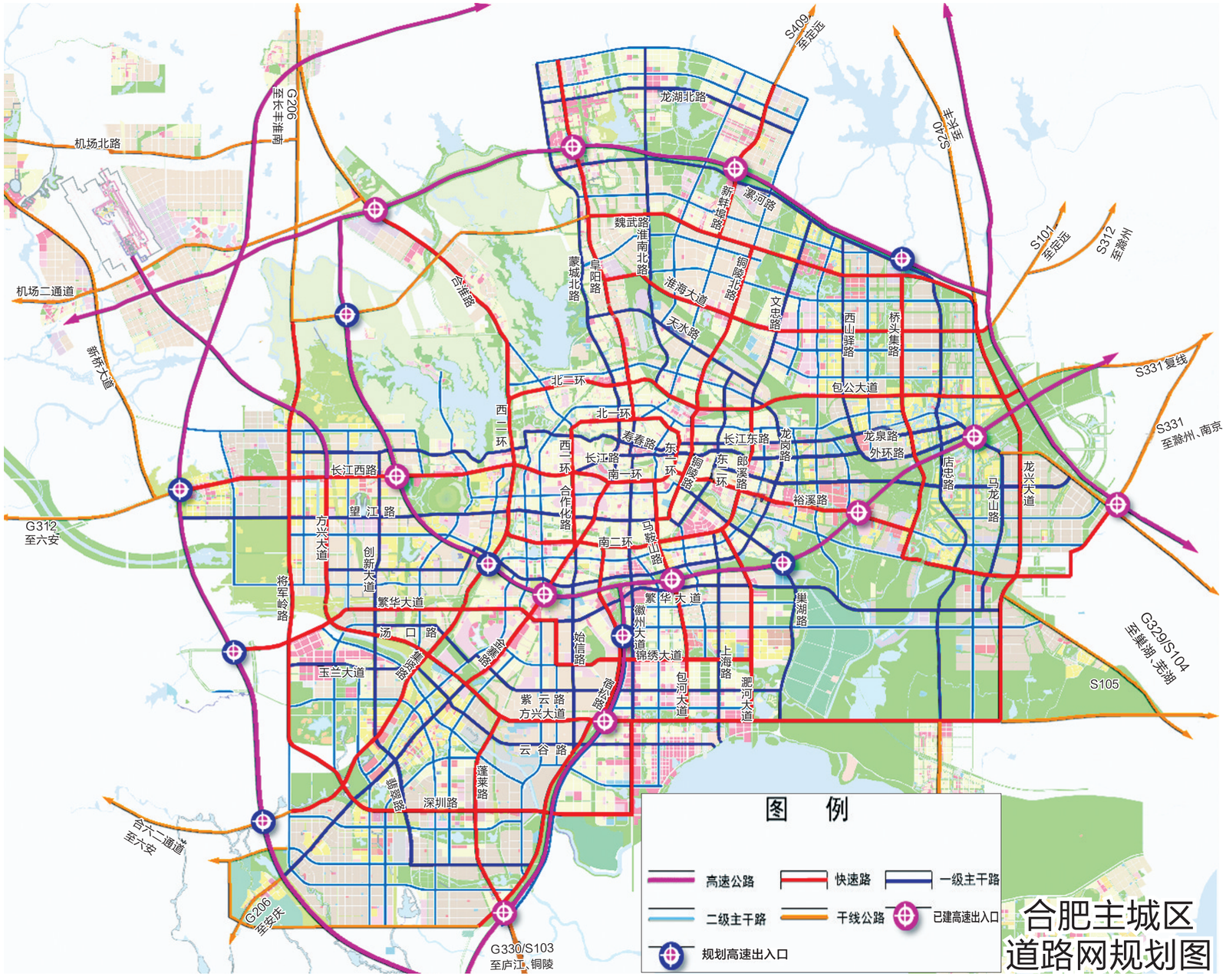
水运：“一湖四射”对外通道

水运方面，规划形成“两干六支”的内河航道网，实现内河水运通江达海；规划形成“一湖四射”的对外联系通道。“一湖四射”：“一湖”即巢湖；“四射”即合裕线、兆河—西河、白石天河、江淮运河。

客运枢纽：“四主六辅”、内外衔接

近两年来，新桥机场、合肥南站已经陆续开放，再加上老的合肥站以及正在改建过程中的合肥西站，未来，主城范围内规划形成“四主六辅”内外衔接枢纽。

其中，“四主”为新桥国际机场、合肥南站、合肥西站、合肥站枢纽；六辅为肥西高铁站、肥东高铁站、汽车客运东站、南岗枢纽、滨湖汽车站、北城站枢纽。



公共交通：主城区拟建15条轨道交通线路

根据国家发改委批复的《合肥市城市轨道交通近期建设规划(2014～2020年)》文件，依据合肥的城市总体规划和综合交通规划，合肥市中心城区城市轨道交通线网将由12条线路组成，总长约336.9公里，线网密度为0.49公里/平方公里，设换乘站21座。

而根据此次的《规划》显示，在合肥主城区，未来，合肥主城区的轨道将达到15条，总规模586公里，线网密度一环内1.8公里/平方公里，二环内1.5公里/平方公里。

展望远景，合肥还将建设5条市域轨道线路服务市域城镇与主城区的通勤出行。目前，汇聚5条市域轨道线路的城际南站也敲定了选址，落户繁华大道以南、徽州大道以东，与高铁南站毗邻。据合肥市规划局有关人士透露，这5条市域铁路线分别开往长丰、巢湖、庐江、六安方向，以及机场快线，构造时速为140公里。

据介绍，5条市域轨道线将为合肥周边城市以及市域范围内居民通行服务，实现以合肥为核心的1小时通勤圈和生活圈。此外，此次规划还将形成7条中运量公交系统，包括BRT和有轨电车两种形式，总长度达到140.8km。

慢行系统：5679公里步行网络

生态、环保，成为未来居民出行的迫切需求，此次《规划》中，包括历时两年编制成的城市慢行系统规划。

根据《规划》，未来，合肥主城区规划步行网络5679公里，其中老城步行网络密度8.9公里/平方公里，滨湖核心区步行网络密度9.1公里/平方公里，高铁核心区步行网络密度11.3公里/平方公里。

此外，主城区将形成1070公里的自行车重要主通道，密度0.91公里/平方公里，其中二环以内规划形成“九横十一纵”网络布局，滨湖新区规划形成“十一横七纵”网络布局。

规划形成自行车一般主通道1281公里，密度1.15公里/平方公里。规划形成自行车集散道3328公里，密度2.83公里/平方公里。

根据合肥市规划局相关负责人透露，未来中心城区或形成“与城市发展相适应，与公共交通良好衔接”，打造一批适合都市“慢节奏”的慢行示范道路，根据安排，今年有意向先选几条道路列入大建设计划。

此外，为了方便市民出行，《规划》还将新增天桥或地道46处，规划结合轨道站点过街127处。

主城区：高、快速路遍布城区

按照《规划》，未来，在合肥主城区，将形成“一目七连十二射”的高、快速路系统。快速路规划总长504.5公里，路网密度为0.47公里/平方公里。

其中，“一目”由北二环、南二环、繁华大道–天都路–锦绣大道、方兴大道、西二环–集贤路、郎溪路–淝河大道构成；“七连”为魏武路–龙兴路、淮海大道、桥头集路、铜陵路–马鞍山路–包河大道、宿松路、深圳路–徽州大道和金寨路；“十二射”为合淮路、阜阳路、铜陵北路、包公大道、裕溪路、方兴大道（东线）、宿松路、集贤路、繁华大道、方兴大道（西线）、长江西路和蓬莱路。

此外，合肥还将规划主干路网1189.2公里，路网密度1.0公里/平方公里。其中，一级主干路规划里程503.2公里，二级主干路规划里程686.0公里。

环巢湖：构建“三环”交通体系

在合肥“1331”空间布局中，巢湖地区是其重要的组成部分。在《规划》中，未来，环绕巢湖，将构建生态低碳、适“居”宜“游”、特色环巢湖生态交通体系。

其中，外环利用高速路剥离大区域过境交通；中环利用干线公路支撑主要城镇发展；内环则利用环湖大道形成慢行内环，服务旅游和环湖休闲，通过连接线联系沿途主要乡镇。

停车：二环内拟增2万停车位

为缓解日趋显现的停车难，《规划》中进一步明确，合肥将全面完善差别化的区域停车供应及消费政策，停车总体供应水平将促进城市社会和经济的发展，与地区公共交通体系、道路网络的总体发展水平与政策相协调，完善停车供应结构，增加路外公共停车泊位，重点缓解中心区的停车压力。

按照《规划》，公共停车场的选址方案主要考虑二环内城区，计划公共停车场共选址145处，总停车泊位数量达到2.0万个，其中，近期公共选址83处，泊位1.17万个；远期预控选址62处，总泊位0.83万个。

货运：车辆将主要从城市外围通过

根据《规划》，主城内货运物流通道主要利用城市内快速路、主干路，主要布局于城市外围，在主城内部形成“两环六连十一射”的货运物流通道。

其中，内环为：魏武路–蒙城路–天水路–文忠路–龙岗路–巢湖路–大连路–宿松路–云谷路–玉兰大道–方兴大道–G206。

外环为：蒙城路–蒙河路–龙兴大道–繁华大道–巢湖路–大连路–宿松路–刘河路–深圳路–将军岭路。

▶ 新闻延伸

打造最切合市情的交通“蓝图”

据介绍，合肥“1331”的空间格局是“141”格局的一种自然延伸。其中，第一个“1”是对原“141”格局的概括，包括1个老城区、1个“滨湖新区”和4个城市组团；而第一个“3”延伸出“巢湖、庐江和长丰”3个城市副中心；第二个“3”则为“新桥临空产业基地、庐南重化工基地和巢北产业基地”3个产业新城；最后一个“1”为环巢湖示范区。按照规划，未来的合肥将被打造成长三角地区继沪宁杭之后的现代化新兴中心城市。

而随着城市化机动化快速发展，合肥城市交通拥堵现象由一环向二环蔓延，特别是一环内主要道路基本处于拥堵状态，寿春路、长江路、阜阳路等道路交通处于饱和状态。而为了沟通各格局之间的联系，整个地区的交通联系建设也是势在必行，因此，2013年，合肥市规划局启动了《合肥“1331”综合交通规划》。

“规划的根本目的，是为了绘制一个切实符合合肥市情以及市民出行实际需求的未来交通蓝图，”规划局相关负责人介绍，除了对相关案例进行论证分析外，在编制过程中，合肥规划部门还随机走访了合肥居民，首次开展了合肥历史上合肥居民出行状况大调查，调查内容包括24小时内居民的出行起终点、出行时间、出行目的、采用的交通方式及其他相关情况，为编制《合肥市域“1331”综合交通规划(2013–2030)》时合理布设合肥道路、停车场等提供科学依据。