



图说

夏日葵花开 美景引客来

近日,安徽省淮北市相山区渠沟镇张楼村油葵种植基地的葵花竞相开放,金黄色的花海吸引游客前来观赏游玩。近年来,淮北市相山区积极探索“农业+旅游”的生态观光模式,打造集油葵、芍药、菊花等特色种植和深加工的“芳香小镇”,带动当地农民增收致富,助力乡村振兴。

新华社发 万善朝/摄

《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》出炉 合肥至巢湖、庐江拟建市域铁路



日前,国家发改委正式印发《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》。上海市、江苏省、浙江省、安徽省将按照其中的内容进行规划建设,共建轨道上的长三角,衔接一体高效的现代轨道交通系统,支撑区域一体化发展。

记者 祝亮

轨道交通总里程达到2.2万公里以上

根据规划目标,到2025年,基本建成轨道上的长三角,形成干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通多层次、优衔接、高品质的轨道交通系统,长三角地区成为多层次轨道交通深度融合发展示范引领区,有效支撑基础设施互联互通和区域一体化发展。

轨道交通总里程达到2.2万公里以上,新增里程超过8000公里,高速铁路通达地级以上城市,铁路联通全部城区常住人口20万以上的城市,轨道交通运输服务覆盖80%的城区常住人口5万以上的城镇。

合肥将和长三角大城市 形成1~1.5小时城际交通圈

根据规划目标,到2025年,长三角干线铁路营业里程约1.7万公里,其中高速铁路约8000公里,骨干通道能力全面提升,对外构成以上海、南京、杭州、合肥、宁波为枢纽节点,以“三纵三横”干线通道为主骨架,面向北、西、西南3个方向的放射状铁路网络,形成长三角与相邻城市群及省会城市3小时区际交通圈。

城际铁路营业里程约1500公里,长三角地区相邻大城市间及上海、南京、杭州、合肥、宁波与周边城市形成1~1.5小时城际交通圈。

市域(郊)铁路营业里程约1000公里,上海大都市圈以及南京、杭州、合肥、宁波都市圈形成0.5~1小时通勤交通圈。

城市轨道交通营业里程约3000公里,上海、南京、杭州、合肥、宁波等城市轨道交通成网运行,一批城市建成城市轨道交通主骨架,城市轨道交通占公共交通出行比例不断提高。

规划建设沿江高铁 上海至南京至合肥至武汉段

据悉,长三角将构建多向通达高速铁路通道。面向北、西、西南三个方向,以国家“八纵八横”高铁通道中的沿海、京沪、京港(台)三个纵向通道,以及陆桥、沿江、沪昆三个横向通道为主骨架,加密客流旺

盛、发展急需、财力支撑地区的路网,补强繁忙干线路段,对内紧密串联重要都市圈和节点城市,对外快速通达重点城市群和省会城市。

北向以沿海、京沪、京港(台)3条高铁主通道为依托,加快贯通上海至南通铁路太仓至四团段等项目,规划建设南通经苏州嘉兴至宁波、南京至滁州至蚌埠、新沂至淮安等项目,多路径高铁直达京津冀、山东半岛等北向地区。

西向以沿江、陆桥2条高铁主通道为依托,加快建设上海经苏州至湖州等铁路,规划建设沿江高铁上海至南京至合肥至武汉段、上海经乍浦至杭州等项目,实现与中原、关中、长江中游、成渝等西向地区互联互通。

西南向以沪昆、沿海、京港(台)3条高铁主通道为依托,加快建设南昌至景德镇至黄山、安庆至九江、杭州至绍兴至台州、杭州至温州等铁路,规划建设沿海高铁宁波至温州至福州段等项目,远期布局衢州至黄山、金华至台州等铁路,强化与粤港澳、福建、北部湾、滇中等西南向地区快速联系。

规划建设合肥至池州城际铁路

城际铁路规划布局方面,将加快建设沪宁合、沪杭、宁杭、合杭甬等轴带城际铁路及区域连接线,构建轴带通达、节点辐射的城际铁路网络,强化上海、南京、杭州、合肥、宁波等主要节点城市之间及与周边城市的高效联通。

依托既有京沪高铁、京沪铁路、合宁铁路、宁启铁路、沪宁城际、在建的南沿江城际及规划建设的沿江高铁、镇江至马鞍山铁路等,规划建设苏州至无锡至常州等城际铁路,远期布局扬州至镇江等城际铁路。

依托既有沪昆铁路、沪杭高铁和在建的上海经苏州至湖州铁路,以及规划建设的上海经乍浦至杭州铁路等,规划建设上海至杭州等城际铁路,远期布局苏州至杭州等城际铁路。

依托既有宁杭高铁、规划建设的宁杭二通道、盐城经泰州无锡常州宜兴至湖州等,远期布局镇江至杭州等城际铁路。合杭甬轴,依托既有合杭铁路、萧甬线、杭甬高铁和规划建设的杭州至临安至绩溪铁路,加快建设湖州至杭州西至杭黄铁路连接线等项目。规划建设苏州经淀山湖至上海、合肥至池州、如东经南通苏州至湖州等城际铁路。

合肥至巢湖、庐江拟建市域铁路

市域(郊)铁路方面,将打造中心城区与周边城镇组团间0.5~1小时通勤,引领上海大都市圈和南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市同城化、一体化发

展,促进大中小城市和小城镇布局优化。

规划建设上海嘉闵线(含北延伸)、上海南汇支线、上海南枫线、金山至平湖、南京市域18号线、南京至马鞍山、句容至茅山、杭州至德清、杭州下沙至长安、宁波至象山、温州市域S3线一期、台州市域S2线调整、合肥新桥机场S1线、黄山市域旅游T1线一期等项目。支持杭州至海宁铁路延伸至文正街站。远期布局沪崇启、南京至和县二期、南京经乌衣至滁州、扬州经扬泰机场至泰州、徐州至萧县、徐州至贾汪、杭州至诸暨、绍兴至嵊州至新昌、金华至武义至永康至东阳、台州市域S3线、湖州至安吉、合肥至巢湖、合肥至庐江、黄山市域旅游T2线一期、马鞍山至郑蒲港等项目。

合肥南站、新合肥西站 分别列为I、II型枢纽

根据规划,长三角铁路枢纽将分为三种类型进行新建规划分级。

I型枢纽。以重点大型铁路客站和枢纽机场等城市内外交通汇集散的场站为载体,推动干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通至少“三网”及多条骨干轨道交通线路高效衔接、便捷换乘,力促枢纽内任意方式间换乘最长行走时间不超过5分钟。总结借鉴上海虹桥枢纽经验,打造上海南站、南京南站、杭州东站、合肥南站等枢纽,推进新建枢纽内各种轨道交通统筹布局、协同建设、同步投产、一体服务,近期不具备同步实施条件的应做好规划或工程预留。

II型枢纽。依托铁路主客站或城际客站等,紧密衔接干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通中的“三网”或多条骨干轨道交通线路,力促枢纽内任意方式间换乘最长行走时间不超过3分钟。加快建设上海东站、南京北站、杭州西站、新合肥西站、苏州北站、嘉兴南站等枢纽,并为枢纽发展预留空间。优化枢纽内部功能布局 and 交通流线,有序推进衔接通道换乘改造为立体换乘,积极推动具备条件的轨道交通方式间同台换乘。

III型枢纽。以地级市铁路客站和中心城市重要公交场站为重点,高效衔接干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通中的“两网”,力促两种方式间行走2分钟内可完成换乘。推动南通站、温州南站、六安北站等枢纽建设,探索推进旅客接续换乘比重较高的不同轨道交通方式直通运营,支持不同轨道交通方式在不同层级枢纽上多点衔接换乘。强化枢纽与公交、慢行、停车系统接驳,提高集疏运能力和水平。