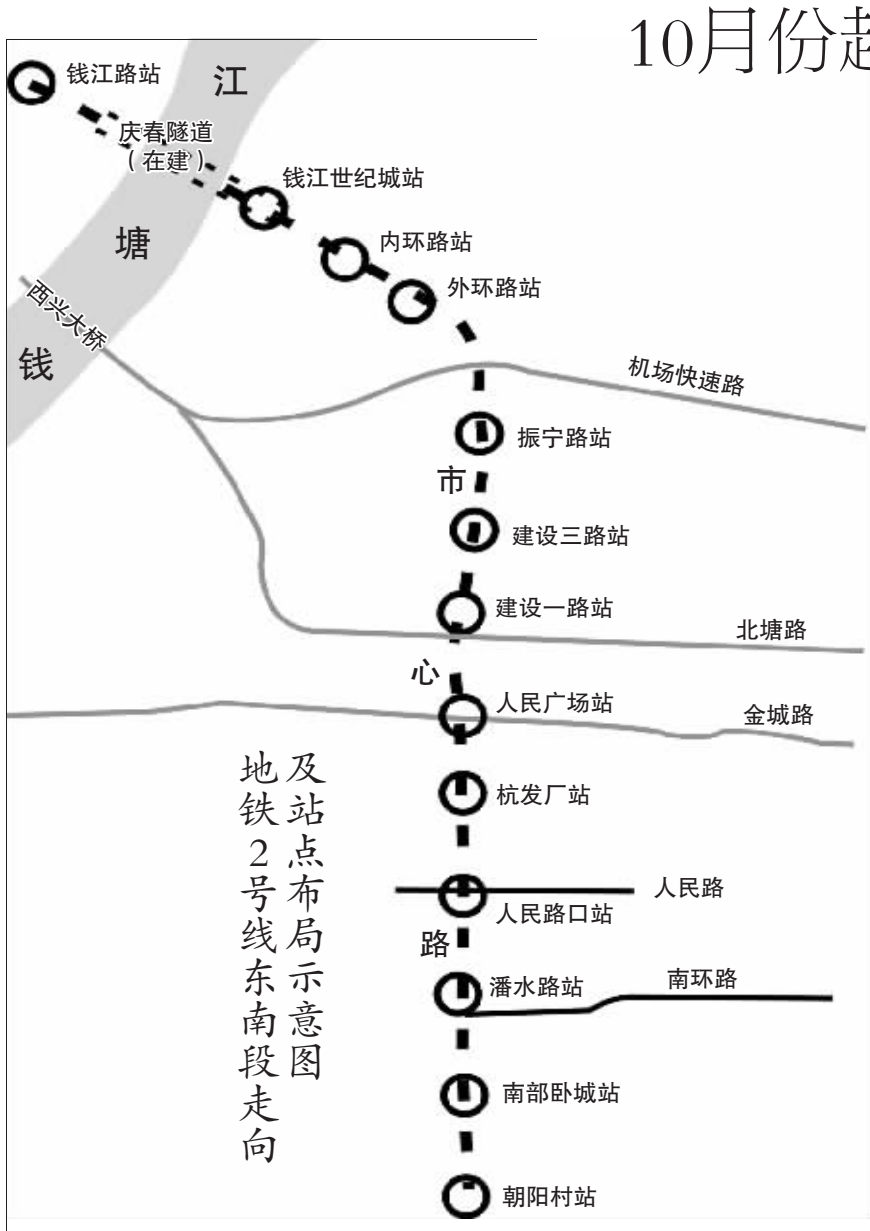
地铁2号线13个站点可开工

10月份起萧山交通够戗



□时报记者 傅一览

地铁2号线东南段排出施工时间表,昨天,杭州市地铁集团和萧山区通报了2号线东南段情况——今年10月,兴建建设一路站、建设三路站,其他几座车站于今年12月、明年一季度动工。

杭州地铁2号线东南段从钱江路站至萧山朝阳村站,全长16.8公里,车站13座,车辆段1处,主变电站1个。

5月15日,杭州地铁2号线工程可行性报告正式通过国家发改委的审批。

东南段拟先开工工点的土建施工招标工作计划在7月底后进行。

全线初步设计方案6月底上报

地铁2号线西起良渚瓶窑片区,穿越杭州主城区,过庆春路过江隧道,沿萧山市心路南北贯穿萧山城区。

该线位于城市最主要客流走廊上,为西北—东南走向骨干线,有利于缓解主城区交通压力,是萧山副城与主城的快捷通道,远期预留延伸到临浦组团的条件。

"今年3月至今,完成地铁2号线东南段初步设计的同时,已组织开展2号线西北段(钱江路站至丰潭路站)的初步设计。"地铁集团介绍,2号线全线初步设计划在月底上报省发改委审查。

2号线萧山段设12个站

获批开工的地铁2号线东南段的13个车站中,12个位于萧山。

萧山段北起庆春路过江隧道,经钱江世纪城核心区块沿市心路向南至蜀山街道章潘桥村,全长16.07公里,共设12个车站,1个车辆场,预算投资79.9亿元。

由于地铁2号线沿市心路穿越萧山城区主干道和商业区,施工期间将对萧山区交通造成重大影响。

萧山计划安排并实施一批替代道路建设:育才路北伸、建设一路西伸、南环路西伸二期工程已开工建设;工人路南伸和北伸、永久路拓宽、北干山隧道建设、金鸡路北伸等项目已列入实施项目,年内将开工建设;工人路拓宽整治等项目已列入今年预备项目。

地铁6号线可能走地下

地铁集团介绍,地铁6号线规划工作也在进行中。

据《杭州市轨道交通线网规划》,地铁6号线将沿滨江高新技术开发区发展轴的江南大道设置,线路西起浦沿,途经浦沿路、东信大道、江南大道,连接滨江区区级公共次中心和公共中心,沿江边连接钱江世纪城再到钱江文化产业园,线路全长25公里。

城市轨道线网中,6号线定位为次干线,主要起到江南轨道交通联络线的功能,以便于把1号、2号、5号线等主干线的客流运送到更远的地方。

按原来规划,6号线采用高架敷设的方式。但考虑到6号线在线网中与1号、2号、5号线的换乘,以及滨江城市发展的实际情况,可能采用全地下方式。

■相关

紧贴地铁、公交、长短途车 建换乘枢纽 方便市民

□时报记者 顾肖艳
通 讯 员 顾志法 郭雪斌

时报讯 杭州城市客运交通主要由慢行交通、地面公交和小汽车等构成,但缺少便捷的换乘系统。杭州市规划局编制完成《杭州市换乘枢纽规划(2007-2020年)》,从昨起至6月18日在杭州市规划局一楼公示。

换乘枢纽分门户型、集散型和换乘型。

门户型枢纽将建设航空交通枢纽(萧山机场),铁路客运一级枢纽(东站)、二级枢纽,公路客运枢纽(各大汽车站)。

集散型枢纽依托轨道交通完成。

换乘型枢纽包括地面公交枢纽和旅游集散中心。

主城区以常规公交、快速公交结合,慢性交通与机动化交通长短衔接,形成主城区多点多线多方式的综合换乘枢纽。江南片主要依托地铁1号、2号、5号及7号线,结合常规交通换乘枢纽,形成以滨江、萧山为重点,沟通江南三组团的换乘枢纽系统。

近期规划将依托地铁1号、2号、4号线,结合公交BRT1、2号线等形成老城区"五片三型三线"的多层次多方式换乘枢纽。

五片:武林湖滨片、钱江新城片、钱江世纪城片、萧山城区片、下沙中心片。

三型:门户型、集散型、换乘型三大类换乘枢纽。

三线:地铁1号线、地铁2号线、地铁4号线。

近期集散型枢纽实施重点为主城区范围,其中,集散型重点落实"三片一点"。三片是指武林湖滨片、钱江新城片、下沙中心片。一点是指三墩换乘枢纽点。

机场高速两年后就"饱"
年内开工 变身"双层"公路

□时报记者 傅一览

时报讯 运行7年的杭州萧山机场高速公路将变身为"上层高速公路,下层城市主干道"的双层道路模式,以应对日益增大的交通流量。昨天,萧山区向杭州市委、市政府汇报了公路的改建方案。工程估算约40.9亿,计划年内开工,2011年底建成。

再过两年道路流量饱和

杭州萧山机场路起点位于原钱江三桥南岸收费站,终点为萧山国际机场大门,总长18.664公里,设计时速100公里。目前,路段的起点-杭金衢互通段(12.38公里)为双向四车道;杭金衢互通段-杭甬互通段(3.82公里)已拓宽为双向八车道;杭甬互通段-终点段(2.46公里)为双向六车道。

预计到2010年,起点-杭金衢互通段的最大交通流量将达到55858辆/日,超出四车道55000辆/日的通行能力极限。

根据改造方案,从起点原钱江三桥南岸开始,该路段主线将采用高架桥形式,按设计时速100公里的双向六车道高速公路标准改建;高架桥下设地面道路,地面道路至少按双向六车道的城市道路标准改建。

道路收费标准将提高

改造后,机场路收费标准将调整。

目前,机场路收费主要由三部分组成:主线收费,机场路萧山机场出口方向,外地(杭州八大城区以外)小客车15元/辆;杭金衢互通和杭甬互通的搭票收费,按照10元/辆的标准搭票收取;市政府的统筹收费,即在本地车辆统缴的年"四自工程"费中支取。

初步估算,整改后,机场收费可能会从小客车15元/辆提高到20-25元/辆。

三年行动"掘文化"
杭州争文化遗产之都

□时报记者 田晓晋

时报讯 昨天的杭州市"掘文化三年行动计划"会议透露:杭州拟争评文化部组织的"中国文化遗产之都"。

所谓"掘文化",与"种文化"和"送文化"是一个系列的概念。"送文化"指政府部门组织文化工作者到基层服务;"种文化" 指文化要在基层播种、开花结果;"掘文化"则指发掘传承传统优秀文化,特别要重视"非物质文化遗产"保护问题。

杭州市市长蔡奇说,杭州打算申报中国文化遗产之都,以便为在国际上大规模宣传、展示杭州的非物质文化遗产打造新平台。

"非物质文化遗产的传承保护需要有一个载体。"蔡奇说,杭州是全国博物馆最多的城市之一,有很多专题博物馆如丝绸博物馆、张小泉剪刀博物馆、王星记扇子博物馆等,都涉及到非物质文化遗产保护,但惟独民间民俗这一块,没有专门的博物馆。他建议有关部门组织专家对此进行论证。

蔡奇还提出了文化综合体的概念。如武汉就有个文化超市,一个综合体内各种表演样式都有。杭州也可建造这样一个综合体,市民或外地客人可在里面看到小热昏、杭剧、评书等杭州本土文化。

桥群一挡 潮水"柔弱"了
钱塘江管理局:建桥审批时要考虑

潮水经过钱江六桥时,形态发生变化
(图片由浙江省水利河口研究院提供)

□时报记者 田晓晋

时报讯 钱塘江潮水天下闻名;钱塘江上的大桥越建越多。昨天,两个与钱塘江潮水和大桥有关的重要课题——《钱塘江河口桥群对涌潮的影响研究》、《钱塘江潮水力学结构及传播特性研究》通过专家评审。

省水利河口研究院总工程师潘存鸿表示,研究表明,大桥桥墩会影响潮水形态和高度。

钱塘江桥群不改变涌潮成因

钱塘江形成壮观涌潮:一是杭州湾的喇叭口形状,越往西河面越窄,使得潮波能量越来越集中,潮差越来越大。二是钱塘江底部从嘉兴乍浦开始,河床迅速抬高,形成一个隆起。隆起处水变浅,波峰传播速度慢,而后面水深处波峰传播速度快,于是形成一浪赶一浪、一浪高一浪的奇观。

钱塘江上在建拟建已建的大桥有11座。盐官附近本拟造桥,考虑到对盐官涌潮景观影响较大,最终采取造价高得多的隧道方案,名为萧山通道。

从对已建钱江大桥、二桥、三桥、六桥、五桥、四桥等6座桥梁的实地踏勘看,杭州湾平面喇叭口形态和沙坎的抬升,不因建桥而改变。

桥墩局部影响涌潮形态

潮水经过钱江六桥时,原来是规整的一线潮,过桥后,潮水变得凌乱,主要是因为部分潮波受桥墩阻挡,涌潮破碎。所以,桥墩对涌潮有影响。

不过,观测也表明,桥墩对涌潮形态的影响,在桥上游300-500米范围内基本消除,潮水恢复原状。

钱塘江桥群影响涌潮高度

潮水受桥墩阻挡,造成能量消耗,引起涌潮高度下降。

2003年9月研究者曾对钱江二桥下游300米和上游100米两处潮涌高度进行测量,桥下游涌潮平均高度为1.47米,桥上游平均高度为1.33米,过桥后涌潮高度减小0.14米。由于影响涌潮高度的因素很多,比如地形、潮沙、径流、风向等,所以不能把0.14米的变化完全归咎于桥墩。

研究选取了从闸口到仓前江东大桥之间密度较大的7座桥梁,结果是:涌潮高度均有所降低,相对减小率在2%-6%,减小的绝对值在10厘米以内。

研究结论可作决策参考

专家建议,钱塘江河口建桥的桥墩阻水率(桥墩的迎水面积和河口过水总面积之比)不宜超过5%,若在盐官、老盐仓、萧山等著名观潮点附近建桥,桥墩阻水率应进一步减小。

桥梁间距的大小关系到上下游桥梁对涌潮的叠加影响,间距越近,多桥的叠加影响越明显,因此,建议桥间距尽可能大。

多桥对涌潮的影响存在叠加效应,在开展单桥影响评价时,应充分考虑多桥的叠加影响。

浙江省钱塘江管理局局长徐有成说,钱塘江管理局是钱塘江上桥梁建设的审批单位之一,这两个研究可直接指导决策,如阻水率就可直接拿来作为审批条件之一。