



地铁施工是不是要把郑州变成一个大地?记者专访了郑州市轨道交通有限公司董事长戴用堆:“我是城建战线的一名‘老兵’,但面对地铁这项郑州市历史上投资规模最大、建设周期最长、涉及面最广的综合性城市基础设施工程时,心情还是无比激动,又深感责任沉重。”



市民什么时间才能感受到地铁带来的优越?6月5日上午,记者采访了市轨道公司总工程师刘招伟,他是郑州市轨道交通幕后重要人物。他来自江西,据了解,他曾参与过北京、广州、深圳、上海、南京等城市地铁的建设,也承担过武汉过江隧道等多项重点工程科研项目。

修地铁,能解决交通拥堵吗?

你想问的问题,这里有答案

地铁建设要争夺“鲁班奖”

戴用堆说,郑州地铁建设的目标是“精品地铁、人文地铁、科技地铁、平安地铁、环保地铁”。

精品地铁指工程建设质量、设备引进要国内一流,奋斗目标是夺取“鲁班奖”;人文地铁,一方面以人为本,站点、换乘以方便市民为原则进行设计、规划,另一方面充分展示中原文化丰厚底蕴,在地铁出入口、换乘联络通道实现一站一景,形成现代化地铁与中原文化有机结合的新景点;科技地铁,工程建设中要大力推行新技术、新工艺、新材料、新设备,在国内外达到领先水平,争取获得科技创新奖;平安地铁,施工、运行中都要确保安全,安全重于泰山;环保地铁,所有施工围挡按“环保墙”搭建,避免噪声、粉尘扰民。车站、出入口等装修采用环保材料,并进行绿化、美化、亮化,使地铁成为一条绿色通道。

七成施工不用挖路面,隧道施工将请市民参观

地铁要修建了,郑州是不是要变成一个大地?戴用堆告诉记者,轨道1号线一期工程70%是地下施工,根本不用开挖路面,需要明挖施工的只是出入口、车辆段。即使要明挖,他们也会采取各种措施,尽量少地影响群众生活。

郑州建地铁还是第一次,为了让市民了解地铁修建,今年11月七里河站盾构施工,市轨道交通有限公司将邀请人大代表、政协委员、新闻媒体、市民代表参观地铁施工,尤其是地下隧道施工,即盾构施工。

戴用堆介绍说,盾构施工有两种:一种是土压式,一种是泥水式。郑州采取的是土压式,过程有点像挖煤,一个直径5.6米的盾构机向前掘进,每天可前进10多米,每月进度400~450米。据悉,郑州大规模的盾构施工要到明年下半年。

如今,郑州地铁一号线的站名都是暂定名,轨道公司准备6月中旬在绿城广场设展板,通过网站、媒体邀请市民为20个站名起名,从中选出最让市民满意的站名。同时,还将进行市场化运作,如果有企业想冠名,同样欢迎。

修了地铁,交通拥堵只能说有所改善

记者:作为一名地铁交通的专家,您心中的地铁优越性在哪里?地铁对城市发展意味着什么?

刘招伟:交通分为地上和地下,目前地上交通已经饱和了,要解决交通问题,从趋势来看,是需要往地下发展开辟另一个空间的,这样才能“不打架”。地铁交通是电牵引,与地面上交通工具大多数采用的汽油相比,确实很环保。另外,我觉得最大的好处是,地铁是专线,不会堵车,乘车环境也优越,所以说是绿色、无公害的交通。

记者:很多人的想象是,地铁修得很完善了,地面交通就不会堵了。是不是地铁建成后,郑州市交通拥堵将根本缓解?

刘招伟:这种说法我不赞成。修建地铁只能说改善交通,但不会达到根本缓解。因为乘坐地铁的人群是固定的,一些人不会因为修建地铁而不开车,但整个城市交通根本缓解也需要地铁网络来支持,若换乘不方便,许多人也是不愿意坐地铁的。

2015年前,郑州交通可得到改善

记者:郑州地铁规划的“三横两纵一环”的棋盘放射状线网结构共有6条线路,更远一些的规划是什么?是按照1、2、3、4这样的顺序来修建吗?

刘招伟:目前来看,1号线和2号线肯定是先建的,要先修成“十”字骨架形,但后期的规划有可能会调整线路,比如有可能先修建5号线,这些规划都会根据情况进行调整。

记者:未来郑州的交通中,地铁所占的比重能达到多少?

刘招伟:总体来讲会达30%以上。到2020年,在城市核心区,地铁将承担城市公交客运方式比重在60%以上,在其他功能片区比重也在30%以上。以郑州二七广场为中心,乘坐轨道交通出行30分钟即可到达各功能片区中心,40分钟即可到达近郊组团中心。

记者:普通老百姓大概什么时间能感受到地铁带来的便利、快捷呢?

刘招伟:若地铁修建一切进展顺利,按照目前预计,2013年10月底1号线可以试运行,2014年2号线可以投入试运行,整个郑州市的交通2015年前可以得到改善。

记者:能不能形象地讲述一下地铁建成后运力的改变?相对于地上公共交通工具,它的优势是什么?

刘招伟:1号线、2号线在高峰期间每小时车车间隔时间为初期间隔5分钟,近期2.5分钟,远期仅2分钟,相对于公交车长时间不来一辆,一分钟内连来好几辆的状况,地铁准时、安全、快速、便捷等特点无疑很有吸引力。

1号线线性弯曲是为照顾重要站点

记者:为什么首先选择1号线开建呢?

刘招伟:我们看看规划图,这个问题就很明白

了。1号线把郑州现在的重要地点全部串联起来了,比如碧沙岗商圈、二七广场、人民路商圈、紫荆山、两个火车站、会展中心等。

其实咱们1号线的线性不算太好,有些弯曲,比如为了连接到会展中心,1号线绕路连接到会展中心,按理说地铁线路设计相对直点更好,但毕竟郑州第一次接触地铁,设计时还是想尽可能多地照顾重要站点。但并不是说线路想怎么弯就怎么弯,郑州地铁的线性也是符合标准的。

记者:1号线建设难度如何?

刘招伟:因为1号线主要穿越老城区,最大的难度是拆迁问题。从施工角度来讲,地铁建设施工过程中,临近地铁的楼房肯定会多少受到影响,但郑州地铁规划是非常科学的,线路走向主要选择现有的交通道路下面或者比较空旷的广场,建设沿线中也尽可能不动现有的房子,线路会尽可能绕过一些房屋,除了一些站点要开挖必须拆迁。

记者:相比国内其他修建地铁城市,郑州修建地铁的地下条件如何?

刘招伟:不算太好,也不算坏,居中吧。以郑州火车站陇海线为分界,铁路以西属于黄河高地,地下水位比较低,地质条件比较好。但靠近黄河的北边和东边地下水位比较高,有一些不太好的地质条件,比如有含水沙土地层,遇到列车震动会发生液化,承载力不如西边。

记者:在修建中如何确保施工安全呢?

刘招伟:在各个站点采用明挖法,就是大家看到的“开膛破肚”的方法;区间采用盾构法,这种施工方法很先进,相对比较安全,属于全自动操作,但需要有人来操作,因此考验郑州地铁修建,主要因素就是施工单位的经验了,目前郑州地铁招标的施工队在全国来讲都是很有经验的。同时,在施工中要对含水的沙土层进行降水处理,这样问题就能降到最低限度。

曾为紫荆山站作出24个方案

记者:中国工程院院士、中国地铁咨询公司总工程师施仲衡曾表示,紫荆山站是1号线中的重中之重,一定要规划好,现在紫荆山站规划是怎么样呢?

刘招伟:紫荆山站比较复杂,是1号线和2号线交会处,也是郑州市重要商圈。在规划时,紫荆山站是一个三层站点。最早的时候,大大小小的设计院做了24个方案,后来选出了9个方案,最终确定了3个方案。第一个方案,站点确定在紫荆山环岛的中心,这个方案站点在商城遗址保护范围内,同时若建这个站点紫荆山的立交桥要拆掉了,施工期间交通疏导是个问题;第二个是河南饭店,但没有改造拆迁的条件;第三个方案确定在紫荆山公园的黄河博物馆与金水河中间。最后敲定的是第三个方案,要拆除黄河博物馆,以后再重建。为了保留这个博物馆,我们要求原砖原瓦原样,拆之前每块砖都要标上原来位置,不能使郑州优秀历史建筑越拆越少。 晚报记者 孙娟/文 常亮 王梓/图

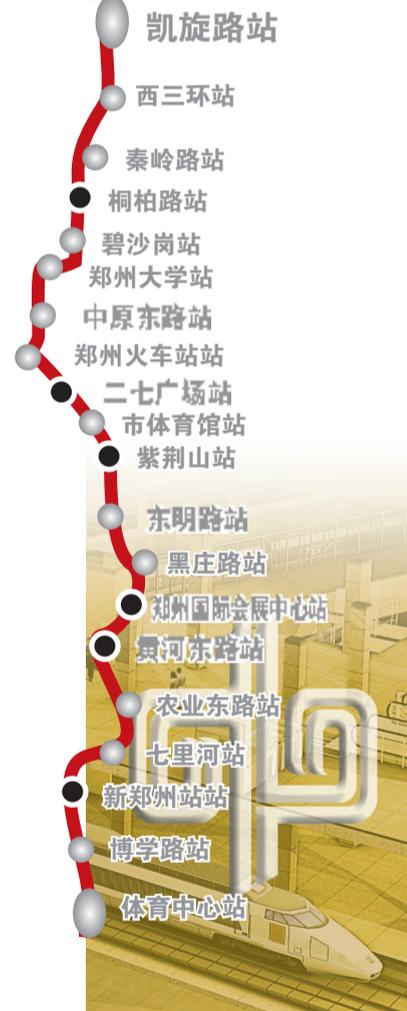
专家看法

郑州地铁建设的目标是“精品地铁、人文地铁、科技地铁、平安地铁、环保地铁”。

——郑州市轨道交通有限公司董事长戴用堆

修建地铁只能改善交通,但不会达到根本缓解。

——总工程师刘招伟



热烈祝贺 郑州地铁6月6日正式动工 特推出4套特价房,一口价29.9万/套

地铁站50米 丹尼斯抢先入驻 绿地·原盛国际

0371-6808 3333 | 5555

76-156m²纯写字楼 MONO 第2栋火热加推

500米直达新火车站(京广、徐兰两大高铁交汇站,正全面施工中) 全国率先投入使用高铁交汇站,千亿级财富集群

投资商 绿地集团 开发商 河南老街坊置业有限公司 项目地址 郑东新区东风东路、金水东路交汇处 网址 WWW.LDYSGJ.COM.CN



绿地·原盛国际
TREASURE CONTAINER

0371-6808 3333 | 5555