

地铁2号线一期工程道路疏导方案通过专家评审
根据需求和借鉴1号线建设经验

地铁站点尽量不建在主干道下方 确保花园路、紫荆山路6车道通行

2号线是贯穿城市南北发展轴的骨架线路

郑州市轨道交通2号线由天山路—广播台站—向阳路站，全长27.7公里，全线共设站21座，平均站间距1.354公里。设车辆段和停车场各一处。一期工程广播台站至向阳路站，线路长18.27公里，均为地下线，共设15座站，包括换乘站6处。二期工程从天山路至广播台站，线路长9.43公里。高架线为8.55公里，地面线0.17公里，敞开区段0.28公里，地下线0.43公里，共设6座站，均为高架站。

轨道公司工作人员告诉记者，2号线功能定位贯穿城市南北发展轴的骨架线路。“作为规划与1号线形成十字交叉的2号线建设也已经全面开始。”工作人员告诉记者，随着站点开工的准备工作开展，各站点的交通疏导方案也将一一确定。“城市拥堵是一时，城市地下交通网络的建设逐步成型完善后，整个城市交通将有明显的改善。”

站点建设将尽量不建在主干道下方

在此次评审会上，对2号线一期工程的交通疏导方案，专家提出，在对站点选取时就考虑交通疏解的问题。“2号线一期工程沿花园路、紫荆山路、花寨路敷设，沿线车流量大，交通繁忙。因此在各车站站位的选取时，应充分考虑交通疏解的因素，合理确定站位。”轨道公司工作人员说，对广播台站、东风路站、黄河路站，将车站分别设置于绿化带与地块内，对花园路交通影响较小。对向阳路站采取不跨路口设置，减小对地面交通及房屋拆迁的影响。新龙路站、国基路站等其余站点，车站站位尽量靠道路一侧布置，利用另半幅道路及绿化带进行交通疏解。

“这些站点选址中都考虑了地面交通的因素，对地面交通实在无法让路的，地铁站点也将根据地下情况进行调整。”工作人员说，因为交通状况对站点的调整，也都是借鉴1号线的建设经验，如1号线建设中中原东路站就因为交通压力过大进行了东移，改为光大广场站。

对于站点建设，园林部门也提出，建设部门要尽量考虑地面植物，能不移植的植物，尽可能不移植。“特别是树类的移植，很多树木都会在移植过程中受损或死亡。”园林局工作人员说，树木的移植对生长有极大影响，并且移植后的树木很难再回到原位，因此建议建设中进行考虑。

另外，参会专家和相关部门还希望，施工期各站点的交通组织方案注重了与日常交通管理的结合以及与公交、市政、园林及各管线单位等相关部门的衔接，方案标志、标线和安全防护措施准确、实用、到位，方案基本可行。

施工期间，花园路、紫荆山路双向6车道通行

“施工方案的选择也对建设有时间上的影响，此次在2号线建设中，将结合郑州市工程地质及施工工期等方面，车站施工主要以明挖法施工为主。”工作人员说，明挖法施工工艺成熟，工期短，可较快完成施工，恢复地面交通。同时结合各站点周边环境，部分站点采取局部盖挖、半盖挖等施工方式。

对广播台站、国基路站、北环路站、东大街站、航海东路站跨路口段，采取了局部盖挖的施工方法，解决路口交通。东大街站、农业路站、陇海路站，采取半盖挖方式进行施工，确保道路交通。南环路站采用了分幅倒边法施工，解决南三环车辆通行问题。其余站点采用全明挖施工，利用两侧绿化带进行疏解，可满足道路通行需要。

“随着站点位置和施工方法的确定，对站点的交通疏解也要进一步确定。”工作人员说，对花园路、紫荆山路，由于车流量较大，原则上尽量采用“占一还一”的疏解方案，个别困难站点，应保留双向不低于6车道的车辆通行能力。

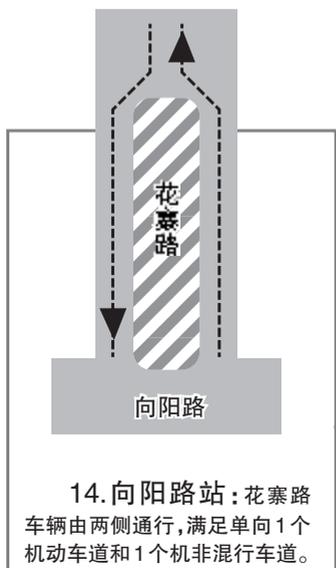
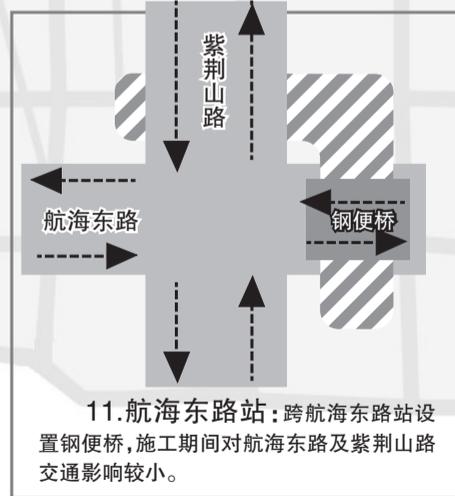
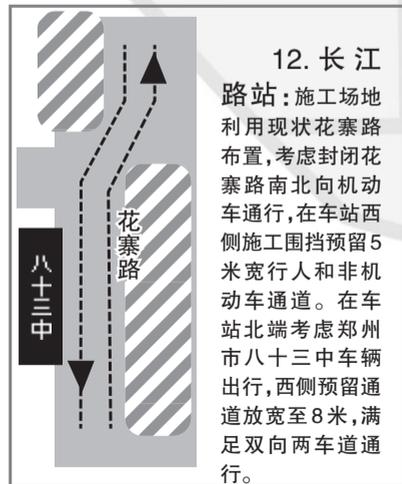
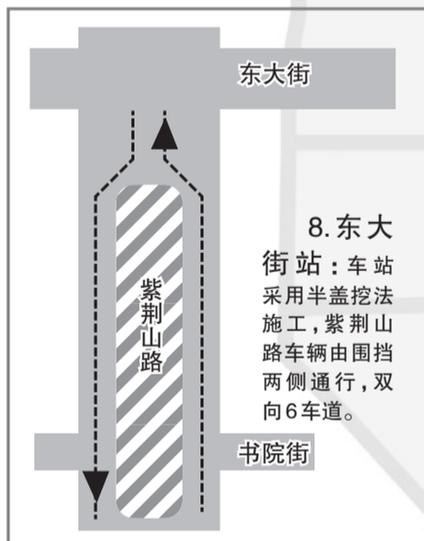
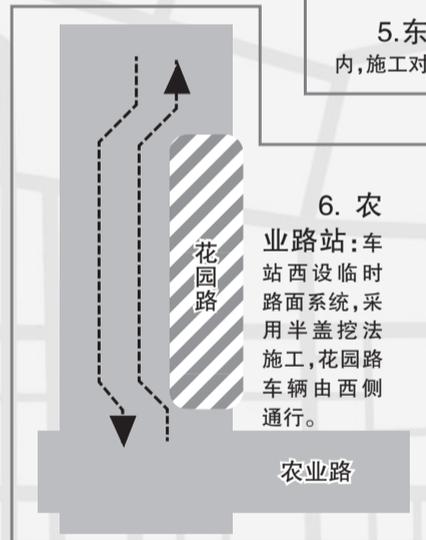
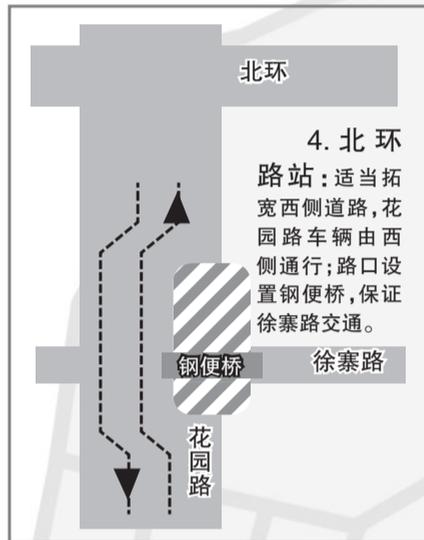
工作人员说，2号线一期工程，从站点选取、工法选择等方面进行了综合考虑，沿线各站点在施工期间，多数能满足现状花园路、紫荆山路车道数，可保证施工期间郑州市南北向两条主干道车辆通行能力。对于与花园路、紫荆山路相交的道路，通过采取架设钢便桥的方式，均能保证相交道路的车辆通行。全线车站施工，对道路交通影响较大的，主要为主体阶段施工，时间一般为14~18个月。附属跨路口通风道等，可采取暗挖法施工，对交通影响较小。

昨日下午，郑州市轨道交通公司组织规划、市政、园林、公安等部门对“郑州市轨道交通2号线一期工程交通疏解方案”进行专家评审。根据2号线建设需要和借鉴1号线建设经验，今后建设中，2号线所涉及紫荆山路和花园路交通疏解中将实现6车道通行能力，以确保交通尽可能地通畅。通过评审，各单位和有关专家认为疏解方案可行，建议进一步完善，审批后予以实施。

晚报记者 李萌

具体交通疏导方案：

(共15个站点，但因紫荆山站为1、2号线共同站不在其中)



制图 周小舟