



地铁6号线将直达黄花机场航站楼

东延段工程4.21公里,计划今年10月开工,预计2024年10月建成通车

记者8月14日获悉,《长沙市轨道交通6号线东延段工程环境影响报告书(征求意见稿)》正在公示。长沙市轨道交通6号线东延段工程计划于今年10月开工、2024年10月1日通车。长沙地铁6号线将东延4.21公里、新建黄花机场东站,届时6号线不仅可以直达黄花机场航站楼,在该机场T3航站楼,未来还可与即将开建的长沙磁浮东延线、规划S2线、10号线、渝长厦高铁便捷换乘。

为长沙目前唯一一条直达航站楼的地铁线

正在建设中的长沙地铁6号线,是《长沙市轨道交通建设规划(2017-2022年)》中规划的骨干线路,西起梅溪湖片区、东至黄花国际机场,计划2022年开通。该线路从谢家桥站至黄花机场西站,全长48.11公里,设有34个车站,其中换乘站共12座,线路东端预留远期延伸至东航站区的条件,线路西端预留远期继续西延伸条件。6号线是目前长沙线路最长、站点最多的一条地铁线路,也是长沙目前唯一一条直达机场航站楼的地铁线。

据三湘都市报记者了解,6号线东延段工程是长沙地铁6号线的延长线,起于6号线工程终点站黄花机场西站(不含),止于黄花机场东站,线路全长4.21公里、全部为地下线,黄花机场东站位于黄花机

场T3航站楼综合交通中心、为地下二层侧式站台车站;同时6号线东延段预埋10号线和S2号线黄花机场东站的車站土建工程。该工程投资约31.34亿元,建成后与6号线贯通运营。

加强机场与轨道交通互联互通

该线路通车后,将给大家出行带来哪些便利?

据介绍,6号线东延段与6号线工程将长沙望城区、岳麓区、开福区、芙蓉区、雨花区、长沙县连接起来,覆盖长沙城市东西向客流走廊,快速衔接河西副中心、城市主中心、星马片区南部、空港组团和黄花机场,加强城市“一主两次”跨江联系,引导城市东西向拓展。同时,本工程与沿线交通一起构成多层次立体公共交通结构,将完善黄花国际机场枢纽交通配套。

据了解,线路走向方面,6号线东延工程西接在建的轨道交通6号线工程黄花机场西站,依次下穿机场连廊、第一和第二跑道、T4飞行区(远期)西南角、第二和第三跑道间垂滑、T3停机坪及T3航站楼后,接入黄花机场综合交通中心设黄花机场东站。这也意味着轨道交通6号线将从黄花机场西站延伸至T3航站楼黄花机场东站,这将加强黄花机场与轨道交通的互联互通,实现空陆交通无缝衔接、零距离换乘。 ■记者 陈月红

图片·新闻



平益高速 首用新技术

平益高速采用整体式桥梁防撞护栏移动液压模板台车近日成功完成首段桥梁防撞护栏施工。目前打算在整个平益高速路段全面推广。据介绍,该款模板台车及施工工艺均系全国首次实地应用,和传统施工方法相比,省时省力又安全。 ■记者 和婷婷 摄影报道

客流反超公交!长沙进入全面地铁时代 3年内全市公交线路将完成“智慧化”改造

本报8月13日讯 长沙市交通运输局发布消息称,今年7月,长沙地铁客运量占比首次超越常规公交车,成为载客量最多的公共交通工具。这标志着长沙地铁昂首驶人“网络化运营”新时代,长沙也成为了继北上广深等城市之后,第8个进入全面地铁时代的城市。记者获悉,长沙计划三年时间完成全市所有公交线路智慧化改造。

价低便捷还不挤 19.3万人转变出行方式

自6月28日长沙地铁3号线、5号线开通运营以来,长沙交通格局及市民出行方式发生了明显变化。根据长沙市交通综合运行协调与应急指挥中心(TOCC)综合研判数据,7月份长沙公共交通出行总量达到9918.42万人(单)次,较6月份增加1877.57万人(单)次,环比增长23.4%。其中,地铁和公交客运量环比日均增加42万人次,约13.5万辆私家车、19.3万人转变出行方式,选择公共交通出行,选择私家车出行比例下降近5%,公共交通出行吸引力显著。

现如今,长沙市轨道交通运营里程超过160公里,位居中部第二。地铁与地铁换乘站达12座,地铁网络直达六区一县,长沙城区实现“半小时地铁生活圈”。

然而,长沙地铁的票价在全国大多数省会城市中处于中等偏低水平。目前长沙地铁票价均为2元6公里起步,超过6公里采用“递远递减”原则进行计价。以3号线为例,地铁3号线全长36.5公里,最高票价为7元,与1、2、4号线换乘最高票价也仍为7元。票价低、有空调、支付方式多样、换乘方便还有人性化设计等,极大地提升了乘客的地铁乘坐体验感。

今年以来,长沙市交通运输局全力推进地铁“全面网络化”运营、

深入融合公交接驳地铁。目前,全市公交线路与轨道交通的接驳率超过80%。地铁“半小时生活圈”加上公交接驳地铁线路的完善,让越来越多的市民愿意选择公共交通出行方式。

长沙公交线路 3年内完成智慧化改造

长沙现已形成多层次公共交通供给,具体表现为已有的5条地铁线+磁悬浮+城铁形成大中运量公共交通骨干网络,万家丽快速公交BRT以及地面公交形成小运量公共交通支撑网络,网约车、巡游出租车以及共享单车等形成公共交通毛细血管。

除此之外,长沙还拥有国内首条智慧公交线路——长沙智慧公交315线。已运营的智慧公交315线在省时、提速、准点方面已显现出较为明显优势,其中平峰行程时间减少12.9%,高峰行程时间减少11.3%,平峰准点率优化76%,高峰准点率优化50%,市民公交出行获得感进一步增强。

日前,长沙市“头羊计划”数字交通车载智能终端技术改造项目开工,预示着全国最大规模主动式公交优先系统即将落地。长沙计划于2020年9月30日前完成65条公交线路、2045台公交车智能化改造,三年时间完成全市所有公交线路智慧化改造。

同时,长沙已初步建成了长沙市交通综合运行协调与应急指挥中心(TOCC),形成了覆盖公交、出租、地铁、公路、水运、货运物流、“两客一危”、铁路、民航等交通全行业的智能化交通运输监管体系,并与市级各部门实现了数据互联互通,“十四五”期间将着力打造交通出行一体化服务平台(MaaS),为广大市民提供更便捷、舒适、幸福的交通出行体验。 ■记者 周可

长株潭即将形成 “半小时交通圈”

本报8月14日讯 长株潭正加速“融城”。记者今日从省发改委获悉,截至7月底,长株潭一体化的“三干两轨”交通项目加快推进,“半小时交通圈”即将形成。

“三干两轨”,是长株潭一体化的关键交通项目。“三干”即芙蓉南路、洞株公路、潭州大道的快速化改造,“两轨”即长沙地铁3号线延长线和长株潭城际铁路。

截至7月底,“两轨”中的长株潭城际铁路,日常开行列车对数已增至76.5对,正加快株洲火车站城际站房等配套基础设施建设。另外“一轨”长沙地铁3号线延长线,沿线所有车站均已开展基础工程施工。

截至7月底,“三干”项目累计完成投资42.41亿元,占总投资的81.55%。目前,洞株公路长沙段正进行路面沥青面层铺设,洞株公路株洲段已进入主线施工收尾和附属设施安装。芙蓉大道长沙段,非涉铁段环保路桥已通车,伊莱克斯大道上跨桥已合拢;芙蓉大道湘潭段,主线5个节点中的商城、昭华、晴岚、昭云4个节点已合拢。潭州大道长沙段,桥梁区域段的道路辅道已开放交通;潭州大道湘潭段,预计吉利路跨线桥、白石东路地道桥节点可在8月底贯通。

按计划,洞株公路长沙段、株洲段主线将在8月底同步通车,芙蓉大道长沙段、湘潭段主线将在10月底同步通车,潭州大道主线将在10月底贯通。届时,长株潭三地间将形成“半小时交通圈”。 ■湖南日报记者 邓晶璘 通讯员 龚杰媛

相关新闻

长沙地铁7号线一期工程有新消息 计划今年完成初步设计审查

长沙市轨道交通7号线一期工程(云塘站-五里牌站)又有新消息。8月14日,长沙市轨道交通五号线建设发展有限公司发布公告,对该工程勘察设计项目总体总包标段进行公开招标。据暂定计划,该工程今年12月完成初步设计审查,明年1月完成初步设计修改并协助发包人取得初步设计批复。

长沙市轨道交通7号线一期工程(云塘站-五里牌站)线路全长约17公里,设站16座,均为地下岛式站,其中换乘站9座,平均站间距约为1133米。

具体走向方面,7号线一期工程线路起于韶山路万家丽路路口的云塘站,往南预留延伸条件,沿韶山路向北相继穿越三环线、长株潭城际铁路、京广铁路、桔园立交、东塘立交,在韶山路上设云塘站、环保大道站(与5号线换乘,且与南三环车辆段接轨)、万芙南路站、汽车南站(与长株潭城际换乘)、红星大市场站(与8号线换乘)、正塘路站、井湾子站(与11号线换乘)、林科大站(与S2线换乘)、铁道学院东站、雨花亭站、砂子塘站(与4号线换乘)、东塘站(与3号线换乘)、城南路站、窑岭站(与6号线换乘),之后线路转入地块,在韶山北路东侧设袁家岭站(与2号线换乘),线路往东转入八一一路,在八一一路晓园路路口东侧设五里牌站,并预留往东延伸条件。

■记者 陈月红