关于要求加快推进6号线宁波枢纽至方桥站和9号线建设的建议

汪海明

一、轨道交通现状

轨道交通3号线（鄞奉段）于2020年9月27日建成通车，线路自3号线一期高塘桥站引出，向南至姜山后折向西，经过鄞州工业园后至奉化方桥，再向南沿奉化东环线与机场快速路南延共线，终点至奉化金海路站，是宁波市建成的首条城际铁路，也是奉化境内唯一一条轨道线路。

二、问题分析

轨道交通3号线已成为衔接奉化与宁波主城区特别是鄞州中心区之间重要的骨架线路，承担着沿线居民公共出行的交通骨干作用，但线位还不尽完善。

（一）轨道3号线往北没有直接融入市域轨道网。一方面，方桥区块现有常住人口约3万人，该区块作为奉化“同城融入主窗口”，地处宁波城市规划中心位置，拥有宁南产业园区、宁波生命科学城、中交城市转型示范区三大开发板块，且部分区块已纳入宁波枢纽规划区，形成全域开发的态势，人口吸虹效应显而易见；另一方面，按照宁波枢纽规划中以宁南新城为核心的生命健康板块定位，将依托宁波大学附属第一医院、宁波大学医学部、

宁波生命科学城等优质资源，全力打造高端医疗中心，但现状 3 号线在奉化境内往北却没有就近直接融入宁波轨道交通网，而是折转向东，绕道较远，影响交通出行效率。

（二）重要交通枢纽奉化火车站没有轨道交通接入。甬金铁路将在本月底建成投用，奉化火车站站房扩建及站前配套工程已基本建成，宁波枢纽客运直通线奉化联络线也将沿现有甬台温动车线走向接入奉化火车站；我区仅有的轨道交通 3 号线在奉化金海路站形成断头，没有与奉化火车站连通，影响交通效益发挥。

（三）奉化主城区关键廊道缺乏轨道交通。奉化撤市设区后，成为宁波南向桥头堡，应强化与对外交通枢纽的连接，从区域内部考虑，应快速联系中心城区，成为中心城区的重要组成部分。但是已有的轨道交通 3 号线与城市空间耦合不足，奉化主城区尚没有轨道交通和市级对外交通枢纽及宁波中心城区直连直通，现状轨道网 1 小时可达范围局限于绕城内，和宁波市综合交通体系目标“中心城 1 小时通勤圈” 不符合。

（四）溪口镇与重点交通枢纽没有轨道交通直接联通。溪口镇是浙江省行政区域面积最大的一个行政镇，是“浙江省小城市”和“宁波市卫星城市”试点镇，也是浙江省级中心镇，常住人口约 10 万人。旅游业是溪口镇的重要支柱产业，目前已经形成了国家 5A 级旅游景区—溪口雪窦山风景名胜区和具有明显特色的溪口古镇旅游业等，每年接待游客约 600 万人次。金甬铁路设置

溪口站，金甬铁路开通运营后，溪口镇旅游产业将呈现出倍增效应，但随之而来的交通问题，成为了首要难题，溪口站暂没有轨道交通与溪口镇区及其他重要交通枢纽连接，溪口镇区无法与中心城各组团、各景点实现快速联系。

三、有关建议

建议加快推进6号线宁波枢纽至方桥站建设，统筹推进9号线规划建设，进一步完善宁波轨道交通线网总体布局，提高运营效率和效益。

（一）支持6号线宁波枢纽至方桥站尽快开工建设

根据正在进行批前公示的《宁波市轨道交通线网规划(2021-2035年)》，6号线南端起于奉化方桥站，东至北仑凤凰站，串联奉化、西枢纽、三江口、甬江两岸、北仑等核心功能区，线路全长约64.5公里，其中西枢纽至方桥段共设3站，包括西枢纽、方桥北、方桥站，线路长约8.5公里，奉化段长约3公里，6号线和3号线可在方桥站设平行换乘站或设计为互通。6号线一期工程已于去年6月启动施工（宁波西枢纽至红联站），建议结合一期工程建设尽早开展6号线宁波枢纽至方桥站项目前期工作，同时将该项目纳入《宁波市城市轨道交通第三期建设规划（2021-2026年）》中期调整范围，争取“十四五”末开工建设，为宁南新城与宁波主城区一体化发展提供高效的交通支撑，全面提升宁波城市发展能级，助推宁波现代化滨海大都市建设。

（二）加快推进 9 号线前期工作

根据正在进行批前公示的《宁波市轨道交通线网规划(2021-2035 年)》，9 号线主线南部起于奉化火车站，北至镇海镇洛西路站，串联奉化、宁波枢纽、南部新城、东部新城、甬江两岸、镇海新城等核心功能区，线路全长约 68 千米（奉化段长约 18 公里）；溪口支线在奉化境内引出，起点位于横路村站，终点位于溪口火车站，连接宁波 5A 级景区，线路全长约 24 公里。建议市层面加快推进 9 号线前期工作，并支持纳入《宁波市城市轨道交通第三期建设规划（2021-2026 年）》中期调整范围，争取“十四五”末开工建设，实现宁波枢纽、奉化客运中心、奉化火车站、溪口火车站等重要交通场站的高效对接，并促进奉化城区、溪口镇区与中心城核心区块的快速联系。