



▶ 1号线一期工程总计挖土 350 万立方米，这些出土如果堆放在标准足球场上，可以堆叠到 490 米，比上海东方明珠广播电视塔还要高。

▶ 线路全长 20.878 公里，平均站间距 1.08 公里，最大站间距 1.523 公里，最小站间距 0.654 公里。

▶ 1号线一期工程的铁轨单根全长 25 米，总共铺掉了近 1600 吨的钢轨。

▶ 全列车的定员载客达 1460 人，超员可载客 1870 人。

▶ 为了保障沿线交通不中断，工程累计进行交通疏解 102 次，管线改迁 406 次。

▶ 施工单位及驻地项目部与 17 个街道、39 个社区签订了共建责任书，与周边学校、银行、医院等 24 家单位建立了结对共建关系，结对双方累计开展各类活动 270 余次。

▶ 宁波此前轨道交通的专业技术人才基础几乎是“空白”，五年来，宁波引进高级工程师（含教高）74 名、工程师 102 名、硕士研究生（含博士）27 名。

▶ 1号线一期开通运营后，运营管理和生产人员达到 1484 人。

## 【大数据】

# 宁波终于圆了地铁梦

2012年 5月31日

宁波首条下穿奉化江的轨道交通隧道（东门口-江厦桥东区间隧道）双向安全贯通。

2012年 6月21日

1号线一期地下段隧道贯通，轨道铺设开始。

2012年 12月26日

1号线一期地下段正线轨道贯通，机电安装全面开始。

2013年 7月22日

1号线一期地下段实现“电通”。

2013年 8月19日

1号线一期工程首列列车运抵宁波，“入驻”天童庄车辆基地。

2014年 1月19日

开始空载试运行，地下段实现通车。

2014年 4月26日~29日

1号线一期工程运营组织专家评审，与会专家认为具备开通试运营基本条件。

## 在宁波开出第一趟地铁之后 后继的建设步伐将会越来越快

即将开通运营的 1 号线一期的线路长度是 20.878 公里，这还不到宁波市快速轨道交通线网规划的 6 条线、247.5 公里总长的十分之一。在宁波开出第一趟地铁之后，后继的建设步伐将会越来越快。

宁波已经在建的地铁还有两条，分别是 2 号线一期工程和 1 号线二期工程。

**2 号线一期：**是宁波市城市轨道交通西南-东北方向骨干线路，途经鄞州、海曙、江北、镇海四个行政区，串联了栎社国际机场、段塘客运中心站、铁路宁波站、三江片商业中心、汽车北站、宁波大学等交通枢纽、大型客流集散点和北高教园区。线路全长 28.35 公里，设车站 22 座。其中地下站 18 座，高架站 4 座。工程已于 2010 年 12 月 23 日开工建设，预计明年底就可通车试运营。

**1 号线二期：**穿越鄞州东部及北仑新区，线路全长约 23.445 公里，设车站 9 座，其中地下站 1 座，高架站 8 座。自西到东分别是：邱隘站、五乡站、宝幢站、鄞隘站、大碇站、松花江路站、中河路站、长江路站、霞浦站。同样的，工程也是计划 2015 年开通试运营。

包括即将开通的 1 号线一期在内的上述三个工程，是宁波轨道交通第一轮建设。去年 11 月，宁波轨道交通的第二轮建设规划（2013~2020）获得了国务院批准。根据这个批复，我市将相继建设 3 号线、2 号线二期、4 号线、5 号线一期工程，总规模 100.1 公里。

**3 号线：**南至陈婆渡，北到骆驼北，贯穿鄞州区、江东区、江北区、镇海区，是南北向的基本骨干线，与 1、2 号线共同构成宁波市骨干线网。线路起自城市南部的陈婆渡站，沿规划广德湖南路-鄞州大道-天童路-中兴南

路-中兴路-中兴北路-甬江-规划中兴北路-329 国道（慈海大道），止于城市北部的骆驼北站，线路长 25.86 公里。全线设车站 20 座，全部均为地下站。线路将分两期实施，一期从陈婆渡至宝成路站，二期从宝成路站至骆驼北站，分别计划于 2018 年、2020 年建成通车。

**2 号线二期：**从东外环路至长山村，线路走向为宁镇公路-车站路-城河西路-南大街-甬江-渡口路-泰山路，线路全长约 10.05 公里。共设车站 6 座，其中地下站 4 座、高架站 2 座。它是联系市中心区与临江片区、镇海老城、小港地区及对外交通的快速客运通道，将大大缩短市中心区与小港、镇海老城之间的出行时间。

**4 号线：**线路起自城市西北部的慈城站，沿 S319（江北大道）-慈城连接线-北环西路-康庄南路-双东路-翠柏路-苍松路-长春路-灵桥路-兴宁路-沧海路-鄞县大道-东钱湖外环路走行，线路全长约 36.6 公里，设车站 25 座，是贯穿中心城区、连接慈城和东钱湖两个规划新城、与对外交通衔接的快速客运通道。

**5 号线一期：**起自鄞州区的布政站，沿规划阳光路-云林中路-鄞县大道-过奉化江-鄞县大道-金达路-海晏路-院士路-过甬江-院士路-清泉路-兴庄路站，线路全长约 27.6 公里。全线设车站 22 座，采用地下线敷设。该线主要将加强东部新城、南部高教园区、鄞州南部新城及工业区等地区之间的交通联系，填补城市外围东西向、南北向快速客运通道的空白。

上述这几条地铁线都将在 2020 年前建成通车。届时，宁波的地铁线网里程将达到 173 公里。

## 【大规划】

### 市民出行习惯会不会跟着变？

1 号线设计最大运量可达到 4 万~5 万人/小时，与此相比，普通的公共交通仅能达到 3300 人/小时，两者根本不是一个“重量级”。

更不要论地铁正点率高，发车间隔时间短，不会堵车，市民私家车出行的习惯有望逐渐改变。

### 国际化味道是不是更足？

目前，宁波的高端商业大都集中在市中心，城市密度相当大，而轨道交通的建成，对城市密度的疏散有一定的积极作用，同时也能提升城市品牌。将改善我市的投资创业环境，增强我市对人才、企业的吸引力，有助于加快我市对接大上海、融入长三角的进程，有助于提升宁波城市的国际化程度。

地铁还会产生一种磁力效应，会吸引生活、商务、商业、娱乐等设施向轨道站点集中，会刺激周边高强度的开发和经济的繁荣，实现在人文、自然、交通、城市价值等方面的又一次跃升。

### 宁波的商圈格局会不会重组？

随着地铁的建成，城市两端的市民来市中心逛街购物更为方便，而如果 1 号线全线通车，北仑和老三区也将凸现同城效应。地铁将使远距离购物更方便，更加凸显传统商圈的价值。

但与此同时，它还将催生新的商圈，重构空间体系。可以预见的是，地铁通车将大力助推城西片区的开发，使得高桥和集士港成为融入宁波都市圈的桥头堡，有利于其成为宁波都市圈向西拓展的承载区。

1、2 号线经过城西板块、鄞州板块、老三区板块、东部新城板块、北仑板块等区域，在中转站点或大型出入口，二、三级商圈将因轨道交通而形成新的商业中心。

### 地铁能拉动经济多少？

轨道交通建设对于增加就业岗位，促进金融、建材、机械、餐饮等行业的发展，起到了重要的拉动作用。它作为一种准公共产品，还具有十分巨大的外部效益。根据保守估计，每投资 1 亿元城市轨道交通项目，将可以带动 GDP 至少增加 2 亿元，并间接带动沿线房地产业、商业、餐饮业、物流业等行业的发展。可以说地铁建成后将在其沿线打造出一条“黄金走廊”。

## 【大猜想】