

# 宁波首条海底隧道公路开建

商报讯(记者 范洪 通讯员 赵士超)市交通委昨日发布消息, G228 宁海西店至桃源段公路日前开工建设, 该工程是 G228 国道丹东至东兴公路的重要组成部分, 分主线和支线, 项目主线起点位于宁海与

奉化交界处, 终点与平安大道相交。

公开资料显示, G228 国道是我国新规划的国道, 从辽宁丹东出发, 沿东部海岸线前行, 将大连、天津、青岛、上海、宁波、福州、厦门、深圳等东部沿海城市串联

起来, 止于广西东兴, 为中国沿海高等级公路。

而该工程为 G228 国道一段, 该公路主线全长 19.6 公里, 采用双向六车道一级公路标准, 设计行车时速 80 公里。支线起自铁江互通, 终点至上陈家村与甬临线平交, 全长

1.8 公里, 采用双向四车道一级公路标准, 时速 80 公里, 全线含西店湾堤隧结合隧道与白墙山隧道。其中, 西店湾堤隧结合隧道为一条六车道海底隧道, 隧道全长约 2.35 公里, 将成为宁波首条海底隧道。



西店湾隧道效果图

## 地铁商业空间将趋多元化

# 如何将地铁沿线打造成经济走廊

目前, 宁波地铁 1 号线一期工程、2 号线一期工程已投入运营, 地铁 3 号线、4 号线、5 号线正在如火如荼建设。地铁开通, 意味着带来大客流, 也意味着带来大商机。宁波“地铁经济”如何长袖善舞进行地下、地上商业空间开发? 地铁如何站城一体化建设, 做到同步规划、同步设计、同步建设, 发挥轨道交通的综合效应?

### A 地铁商业空间将趋多元化

宁波发展战略研究会专业人士曾作过分析, 根据香港、上海、北京等城市地铁商业空间相对成熟的开发模式, 可归纳为点式商业空间、线式商业空间和立体式商业空间。“因宁波地铁目前还只是开通 1 号线、2 号线, 线式和立体化商业空间的雏形‘小荷才露尖尖角’, 处于刚起步摸索阶段, 发展潜力较大, 需借鉴香港、上海等一线发达城市经验, 有必要超前规划的意识。”

据介绍, 点式商业空间大多位于地铁站的公共空间部分。例如在过道、候车点、出入口等区域设置的商业零售点, 并且大多

数以报纸、杂志、饮料、电话卡等应急商品为主, 为地铁乘客提供一些基本的商业服务。

线式商业空间一般由若干家商铺联接在一起, 构成地铁通道商业空间。这类商业空间在上海地铁网络中已很常见, 往往设置在地下的人行通道上, 也可能设置在人流必经的一些层面上, 构成地铁通道商业街或地下商城。商业空间主要是经营快速消费品, 例如餐饮店、便利店、银行、服饰店、书店、药店、花店、干洗店、美发店、眼镜店、皮具店等。这类商业空间与地铁的关系非常密切, 消费人群以年轻化、

追求时尚潮流化为主。

立体式商业空间则是位于地铁站附近或相联的购物中心、超市等, 空间规模比较大, 包括多个楼层的经营空间。这类商业空间在香港的地铁站很常见, 在时代广场、太古城、海港城、金钟广场一带, 许多建筑大厦的地下楼层都直接与地铁通道相联接, 可以使出入地铁站的客流直接通过专用通道进入建筑内的商业空间。同时, 这类商业空间因经营品种多、范围广, 消费群除了地铁的客流也同时涵盖了地面上的行人。

据记者了解, 在前几年举行的甬港经济合作论

坛上, 香港“宁波帮”人士就宁波地铁商业空间的开发课题, 多次出谋划策。他们以香港地铁商业空间为例, 餐饮占 30%~40%, 零售占 50% 左右, 其中女性服装配饰大约占 30%, 家居杂货类占 20%。而生活服务类的如银行、干洗、美发店等大约占 10%。这个比例跟现代购物中心是很相似的, 说明其地下商业空间的营运水平非常高, 能满足人的各种消费需求。随宁波地铁 1 号线衍生出的东鼓道, 招商定位以便利店、咖啡店、面包店、报刊店、零食店、饰品店、化妆品店、手机店等为主。

### C 将改变宁波传统商业格局

“地铁能聚集巨大的客流, 很容易在地铁沿线形成新的商业区, 使商业空间的单点核心格局向多点区域中心转变。”宁波发展战略研究会专业人士作过预测, 三年后, 随着宁波地铁网络建设完善, 将使宁波城区商业版图扩大 50 平方公里左右。外加地铁沿线各站点星罗棋布, 将改变三江口为中心的传统商业格局。地铁带来的商圈格局调整和消费力再分配, 地下、地上空间的商业定位和业态组合将迎来新一轮“夺位战”。如何长袖善舞? 值得业界关注思索。

业内人士建议, 要加强统筹协调, 地铁与市政基础设施、交通枢纽等城市建设项目, 力争统一规划、设计, 同步建成。将片区的开发强度适当向轨道交通站点集中, 鼓励地上、地下的一体化综合开发。

对实施综合开发的轨道交通站点, 力争同步设计、同步建设, 对于不能同步建设的做好地下结构并预留接口。对轨道交通出入口及附属设施, 原则上通过地下通道等形式与周边地下空间进行连通, 附属设施尽可能与新建建筑进行结缘。

他们还建议, 对地铁沿线综合开发用地赋予特许经营权。在合作模式上可推行 PPP 模式, 引导外部企业联合进行一二级联动开发, 确保资金来源。

记者 陈旭钦

### B 优化规划发挥综合效益

“把作为交通结点的地铁车站空间与城市开发建设合为一体, 推进宁波轨道交通的站城一体化建设, 实现可持续发展, 推进以公共交通为导向的城市集约化开发, 可提升轨道交通建设综合效益, 优化城市空间结构的综合作用。”最近, 宁波市政府发展研究中心人员在一份关于轨道交通站城一体化建设的调研报告中这样建议。

他们建议, 首先要加强顶层设计, 将轨道交通上升为城市发展战略, 从统筹城市发展的高度, 确定轨道交通 TOD 发展模式, 以轨道交通沿线及站点建设开发为引擎统筹城市建设和

经营, 坚持“轨道交通+物业”的发展模式, 以轨道交通带动物业开发和区域发展, 以物业开发和区域发展提升地铁效益。

比如, 除了提升改造宁波地铁 1 号线、2 号线沿线的商业空间, 今后在地铁 3 号线、4 号线、5 号线和奉化城际线, 地铁站上盖大型城市综合体。其商业配套要与地铁无缝对接, 在地铁与购物中心相

连的中间地带将形成独具特色的地铁商业街。而这类商业街, 又是购物中心的延伸。吸引地铁消费人群后, 进驻的品牌会向购物中心中的业态更接近, 且多以连锁品牌为主, 形成良性循环。

优化规划设计, 强化综合开发。按照经营城市的理念, 超前规划。在下一步《宁波城市总体规划》修编调整时, 将轨道

交通远景线网规划充分融入城市总体规划、土地利用总体规划和综合交通规划, 充分发挥轨道交通在城市功能布局和组团发展中的引领作用, 在城市综合开发中的重要作用。力争轨道交通建设与沿线物业开发、市政基础设施、交通接驳设施同步规划、同步报批、同步设计、同步建设, 最大化地发挥综合效应。

