



东钱湖站。



### 奠定崭新格局

2020年，对于宁波轨道交通的建设来说，有着特别的意义。虽然年初遭受了新冠疫情的考验，但社会各界齐心协力，今年也成为宁波轨道交通开工建设以来开通运营里程数最多的一年——

5月30日，2号线二期首通段试运营；9月27日，3号线鄞奉段开通运营；随着4号线开通，宁波轨道交通运营里程将达155公里，全面构建起轨道交通网络化运营新格局。

当然，一张成熟的城市交通网是随着城市发展需要不断完善的，显然，宁波的城市轨道建设还在一个加速布局的阶段。

根据中国城市规划设计研究院12月4日发布《2020年度全国主要城市通勤监测报告》显示，宁波的“1公里轨道覆盖通勤比重”仅为12%，不仅离特大城市21%的平均值相去甚远，还落后于南宁、福州、南昌这三座II型大城市。而排名第一的广州，有37%的中心城区通勤人口，能够在离家1km内踏上地铁，且公司就在出站1km内。这说明目前宁波轨道交通的站点分布，对职住空间的支撑作用仍有待提升。

有意思的是，就在报告发布的同一天，宁波市公共资源交易网对宁波市轨道交通第三期建设招标代理招标文件进行了预公示，意味着宁波市轨道交通第三期建设的招标代理单位已着手进行公开招标。

按预公示的招标文件所示，宁波轨道交通第三期建设的工程规模，包含5条线路，分别是6号线一期、7号线、8号线一期、1号线西延、4号线延伸。

其中，6号线（一期）工程线路西起古林镇，经古林、集士港、高桥、三江口、高新区，最终达到北仑小港，线路全长38.6公里；

7号线线路南起云龙和东钱湖地区，穿越东部新城、老外滩、湾头、庄桥、镇海新城，最终到达俞范组团，线路全长约38.8公里，设站25座，其中换乘站11座；

8号线（一期）沿线经过南部高教园区、鄞州南部商务区、丽园路两侧居住区、青林湾、江北，线路长22.6公里；

1号线（西延）工程从高桥西站引起后，右线与左线撇开并上跨出入线，沿着大坝西路的西侧往北敷设，后在通途路的南侧往西敷设，在通途路与沈海高速的东南边设置石路头站；线路全长约1.5公里；

4号线（延伸）工程则将在东西歌延伸一站以区间，东钱湖站引出后，向东南转弯，沿安石路西侧走行，穿越奕大山、奥克斯企业会所，在国际会议中心选址西侧规划道路与白石南路路口设国际会议中心站；向西则从4号线慈城站引出后，在路口东侧设置终点站慈城西站，对整个宁波都市圈的一体化发展有着至关重要的意义……

日前，轨道交通指挥部也在中国宁波网民生e点通问政平台上表示：“轨道交通第三期建设方案已上报国家发改委和住建部，目前方案正在审批中。”

一个“轨道上的宁波”正呼啸而来……

### 拉伸城市框架

当然，4号线为宁波带来的意义不仅仅是更加畅通的观光之路，而是一张成型的地铁线网。

沿着站点追寻，地铁4号线可以被视为轨道交通骨干线网西北至东南向的内部填充线，横贯宁波市中心城区，连接中心和慈城、东钱湖两个规划新城，线路途经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、首南路、钱湖大道。

可以看到，4号线开通后，一方面，将极大缓解北环高架、华辰大桥、翠柏路、兴宁路交通干道的拥堵情况，弥补宁波市中心地铁覆盖不足的缺陷。

另一方面，4号线也可以说是支持城市西北及东南地区新区开发的引导线、民生线、经济线和文化线，对整个宁波的经济、人口活力提升都有着重要作用。

有了4号线加持，“把东钱湖从城郊湖变成城中湖”的夙愿迈出了最坚实的一步。此前，在“2019鄞州城市发展论坛上”，鄞州宣布了今后三到五年要重点发展的六大城市新空间，其中就包括了“一圈”——东钱湖。

根据规划，鄞州是要把环东钱湖的横溪、云龙、下应、邱隘、五乡、东吴“六镇”，与东钱湖形成一体化发展格局，而交通线路完备的疏散能力，将是这个宏观布局下的有力支撑。

值得注意的是，4号线还配置了4座换乘车站，把该地铁线路带来的时空赋能进一步拉伸。

根据设计，4号线在大卿桥站可与1号线换乘，在宁波火车站可与2号线换乘，在儿童乐园站可与3号线换乘，在南高教园区可与明年开通的5号线换乘，未来宁波市民朋友们乘坐地铁基本可直达市区内所有繁华商圈与旅游景点。



东钱湖风光。