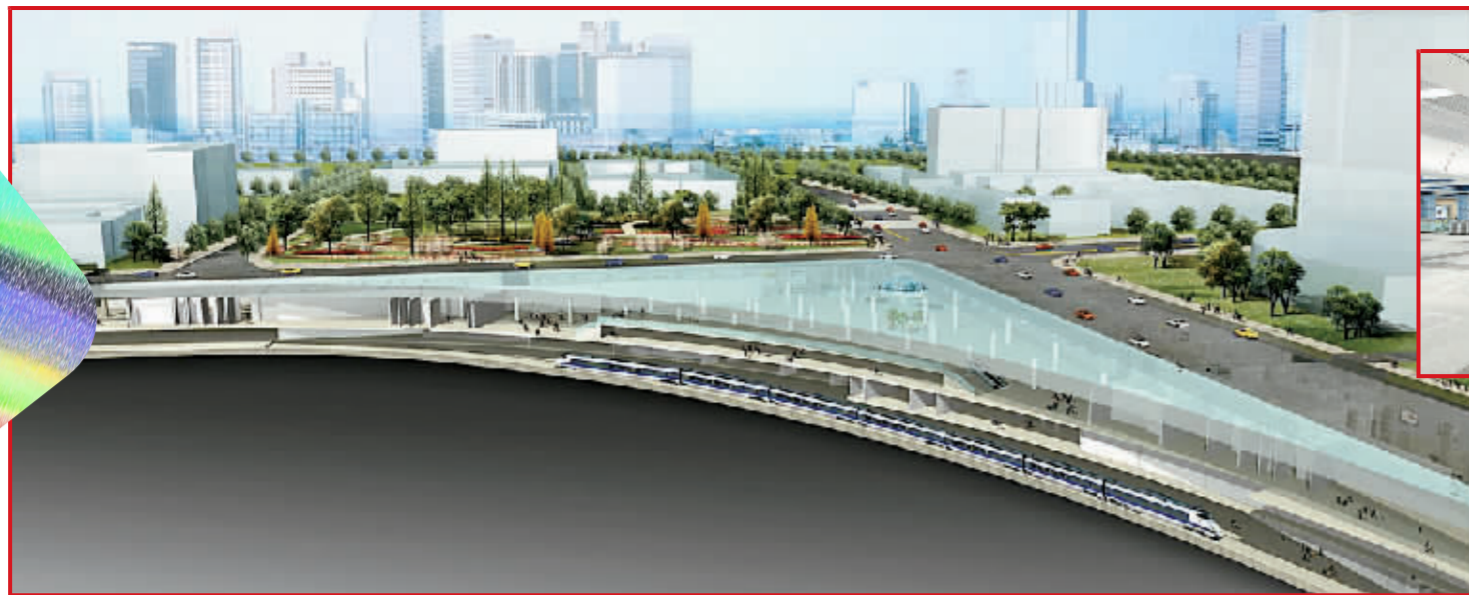


# 宁波 开启轨道交通时代

2009年6月26日 星期五  
编辑：张翔飞  
组版：徐 明  
校对：杨霞波



▲市府站厅效果图

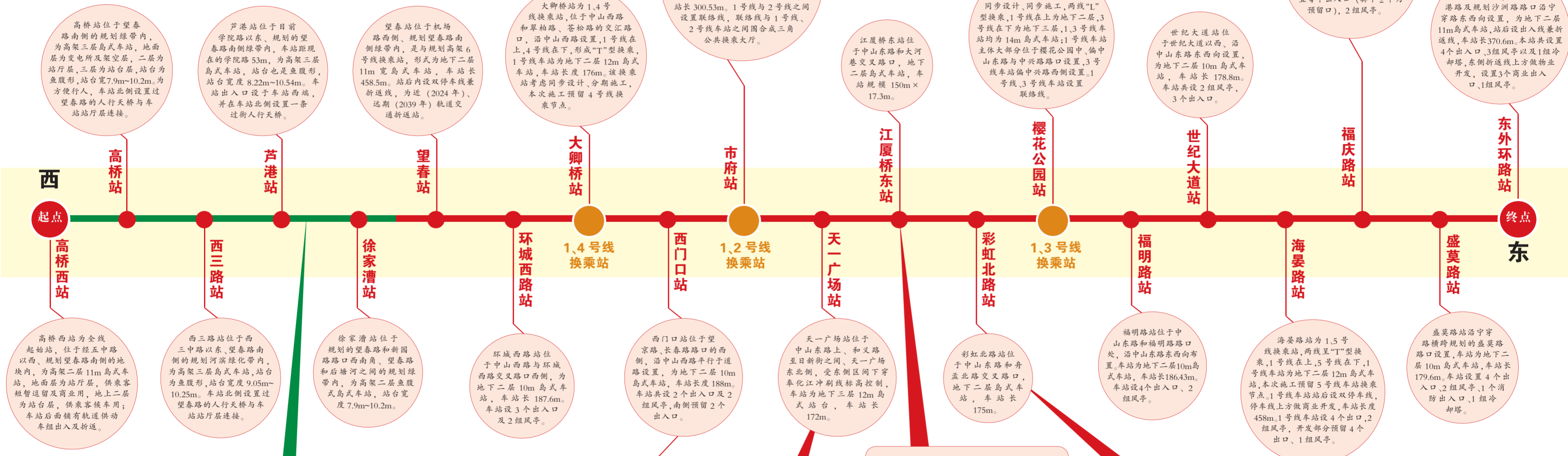
▲市府站三角区域剖视效果图



福庆路站效果图

# 详解1号线一期站点

高架段 地下段



高桥站位于望春路南侧的规划绿带内，为高架三层岛式车站，地面层为变电所及架空层，二层为站厅层，三层为站台层，站台为鱼腹形，站台宽7.9m~10.2m。为方便行人，车站北侧设置过望春路的人行天桥与车站站厅层连接。

芦港站位于目前学院路以东、规划的望春路南侧绿带内，车站距现有的学院路53m，为高架三层岛式车站，站台也是鱼腹形，站台宽8.22m~10.54m。车站出入口设于车站西端，并在车站北侧设置一条过街人行天桥。

望春站位于机场路西侧、规划望春路南侧绿带内，是与规划高架6号线换乘站，形式为地下二层11m宽岛式车站，车站长458.5m。站内设双停车线兼折返线，为近（2024年）、远期（2039年）轨道交通折返站。

大卿桥站为1,4号线换乘站，位于中山西路和翠柏路、苍松路的交汇路口，沿中山西路设置，1号线在上，4号线在下，形成“T”型换乘，1号线车站为地下二层12m岛式车站，车站长度176m。该换乘站考虑同步设计、分期施工，本次施工预留4号线换乘节点。

市府站为1、2号线换乘站，两线呈“L”型换乘，车站位于中山路与解放路的交叉路口东、北侧，1号线市府站位于中山路路中，2号线市府站位于解放南路路中，1号线市府站为地下三层12m岛式车站，车站长168.58m。2号线市府站为地下二层12m岛式站台车站，车站长300.53m。1号线与2号线之间设置联络线，联络线与1号线、2号线车站之间围合成三角公共换乘大厅。

江厦桥东站位于中山东路和大河巷交叉路口，地下二层岛式车站，车站规模150m×17.3m。

樱花公园站为1,3号线换乘站，1,3号线车站同步设计、同步施工，两线“L”型换乘，1号线在上为地下二层，3号线在下为地下三层，1,3号线车站均为14m岛式车站；1号线车站主体大部分位于樱花公园中，偏中山东路与中兴路口设置，3号线车站偏中兴路西侧设置，1号线、3号线车站设置联络线。

世纪大道站位于世纪大道以西、沿中山路东西向设置，为地下二层10m岛式车站，车站长178.8m。车站共设2组风亭，3个出入口。

福庆路站位于宁波东部新城的行政中心广场南侧、规划宁穿路隧道下方，车站为地下三层12m岛式车站，其中地下一层为宁穿路隧道，地下二层为站厅层、地下三层为站台层，车站长253.63m。车站设置4个出入口（其中2个为预留口），2组风亭。

东外环路站为一期工程终点站，跨既有浦港路及规划沙洲路路口沿宁穿路东西向设置，为地下二层11m岛式车站，站后设出入线兼折返线，车站长370.6m。本站共设置4个出入口、3组风亭以及1组冷却塔，东侧折返线上方做物业开发，设置3个商业出入口、1组风亭。

高桥西站为全线起始站，位于经五中路以西、规划望春路南侧的地块内，为高架二层11m岛式车站，地面层为站厅层，供乘客短暂滞留及商业用，地上二层为站台层，供乘客候车用；车站后面辅有轨道供电组出入及折返。

西三路站位于西三中路以东、望春路南侧的规划河滨绿化带内，为高架三层岛式车站，站台为鱼腹形，站台宽度9.05m~10.25m。车站北侧设置过望春路的人行天桥与车站站厅层连接。

徐家漕站位于规划的望春路和新春路路口西南角、望春路和后塘河之间的规划绿带内，为高架二层鱼腹式岛式车站，站台宽度7.9m~10.2m。

环城西路站位于中山西路与环城西路交叉路口西侧，为地下二层10m岛式车站，车站长187.6m。车站设3个出入口及2组风亭。

西门口站位于望京路、长春路路口的西侧，沿中山西路平行于道路设置，为地下二层10m岛式车站，车站长度188m。车站共设2个出入口及2组风亭，南侧预留2个出入口。

天一广场站位于中山东路上、和义路至日新街之间、天一广场东北侧，受东侧区间内穿奉化江冲刷线标高控制，车站为地下三层12m岛式站台，车站长172m。

彩虹北路站位于中山东路和舟孟北路交叉路口，地下二层岛式车站，车站长175m。

福明路站位于中山路和福明路路口处，沿中山路东西向布置，车站为地下二层10m岛式车站，车站长186.43m。车站设4个出入口、2组风亭。

海晏路站为1,5号线换乘站，两线呈“T”型换乘，1号线在上，5号线在下，1号线车站为地下二层12m岛式车站，本次施工预留5号线车站换乘节点。1号线车站站后设双停车线，停车线上方做商业开发，车站长度458m。1号线车站设4个出入口、2组风亭，开发部分预留4个出入口、1组风亭。

盛莫路站沿宁穿路横跨规划的盛莫路路口设置，车站为地下二层10m岛式车站，车站长179.6m。车站设置4个出入口、2组风亭、1个消防出入口、1组冷却塔。



高架站效果图



西门口站效果图

## 天一广场站规模最大

“如果说天一广场是宁波市的名片，那么天一广场站就是宁波轨道交通的名片。”市轨道交通工程建设指挥部分管工程的副总指挥朱瑞宏，对1号线一期工程的每个车站如数家珍，但言语中对天一广场站更为自豪。他说，天一广场除了工程规模最大之外，设计之复杂、人性化程度之高都足以成为亮点。由于地处核心商业区，该站设有四通八达的出入口，如果在市府站下车，乘客可以不经地面在地下到达天一广场附近任何地方。天一广场站的设计充分借鉴了上海地铁人民广场站的风格与理念，不仅出入口配置合理，而且商业氛围浓，乘客在换乘、等候轨道交通时，也可悠闲地逛街。

## 江厦桥东站成本最贵

20个车站中天一广场站规模最大，其它大多属于标准车站。也许市民们会想：天一广场站在最核心地段的面积这么大，应该花钱最多吧？实际不然，记者了解到，最昂贵的车站是江厦桥东站，这个车站的成本数以10亿计。做个对比，世纪大道站、福明路站以及世纪大道站至福明路站、福明路站至樱花公园站两个区间加起来的土建工程费用也就3.4亿多元。这个车站昂贵的原因在于拆迁成本。

记者 杨继学

## 个别车站将来要改名

1号线一期各站都有自己的“大名”，起名原则基本依照车站所在地的名称。朱瑞宏透露，真正运行时个别车站的名称或许会有所改变，原因是车站如何命名不是指挥部一家说了算，地名办还要综合考虑其它因素。“由于市政府最终将迁往东部新城，因此取名‘市府站’没有实际意义，这个车站名称将改为‘鼓楼站’。另外，‘彩虹北路站’也将改为‘舟孟新村站’。”



站台层效果图