

奥体中心怎么建,三套方案请你选

计划年内动工,一期项目2017年基本建成

□记者 张璟璟 通讯员 叶建明

昨日市规划局传来消息,选址姚江新区启动区的宁波奥体中心计划于今年年内开工,一期项目2017年基本建成。目前备选的三套场馆设计方案,今天起至8月4日在宁波规划网上进行公示。有兴趣的市民请上网查看,可在备选方案的基础上提出自己的建议,或是告诉规划部门你心目中奥体中心的样子。

计划今年年底前开建

奥体中心的选址、场馆的设计建设,一直让市民牵挂着。市规划局透露,奥体中心计划在今年年底前开建。据了解,自2010年开始着手规划建设奥体中心以来,4年之内,相关部门反复研究、论证、测算,总体方案在不断完善。

不过,无论方案怎么完善,定位始终未改,即以面向大众为主,满足市民日益增长的全民健身、运动休闲、文体活动的需求,同时具备承接国家级赛事和综合训练的基本功能。

根据规划,宁波奥体中心具体位置为东至洪塘西路,南临姚江,西至广元路,北至北外环快速路。项目建设用地约815亩,有近三个天一广场那么大。这里将建“一场三馆一中心”,即体育场、体育馆、游泳馆、综合训练馆(全民健身馆)和国际体育交流中心。

项目一期先行建设“三馆一园”,即完成体育馆、游泳馆、综合训练馆(全民健身馆)及体育公园的建设。除可满足体育赛事外,也可提供专业队训练、大型文化交流、文艺演出、体育会展、游泳培训、各类球类活动等功能。项目二期将完成体育场及国际体育交流中心的建设。

体育公园作为二期建设的体育场地的过渡形态,布局以室外运动项目为主,布设有室外田径训练场、健身步道、笼式足球、室外篮球场、室外网球场等项目。

三套备选方案请市民挑选

奥体中心是市政府重大项目投资三年行动计划重点工程之一,设计方案自然慎之又慎。据悉,为了保证设计方案质量,奥体中心项目确定了一些硬指标。比如,场馆设计以实用为主,兼顾艺术性,使之成为地标性建筑;功能设置将体育健身、文化活动、商业服务融于一体;方案设计在确保体现专业体育场馆效果、文化的同时,结合节能环保、标准智能化建筑等统筹考虑。此外,兼顾平时运营人流、车流线路,设计合理流线。

“我们邀请了国内外知名设计公司参与,目前备选的三套方案也是经过国内著名相关专业专家评审,并通过多轮研讨、修正而来的。”市规划局相关负责人称,希望广大市民能多提建议,并选出心目中最佳的奥体中心。

方案1

分散布置场馆 吸取宁波文化特色

场馆设计采用分散布置形式,方案设计吸取宁波文化特色,采用“蝶舞江畔,帆影碧波”的立意,结合宁波“三江汇聚、海纳百川”的城市特质,采用向心性布局,建筑群体犹如一支驶向未来的船队,体育场领航三馆一中心,呈现百舸争流之态势。

总体规划与姚江的互动,形成“汇聚、渗透、吸纳”的规划特点。主体育场沿江布置,获得360度最佳展示面,加强其标志性。三馆沿城市界面布置,利于后期运营,馆区围合而成的中央广场,为市民提供集会、庆典、晨练、娱乐、休闲的场所。

方案采用“人车分流,立体交通”的模式,利用室外平台连接各场馆,实现交通的无缝对接,达到安全快捷的目的。

方案2

集中布置场馆 结合轨道设计人行出口

场馆设计采用相对集中的布置形式,方案将游泳馆、综合训练馆及媒体交流中心三大功能建筑整合形成大型城市综合体。利用外围完整、连续的界面阻挡高架桥对基地的影响,并围合出内部比较开阔的休闲空间。

体育场布置在北侧沿江地块,既可以最大限度地享受江景,又可形成沿江展示面。方案结合轻轨在基地北部设计两个人行入口,一组位于赛事区,串联一场两馆,主题鲜明、可达性强。另一组以全民健身中心为起点,以自由方式贯穿体育公园。

方案3

集中布置场馆 三馆整合矗立姚江畔

场馆设计采用相对集中的布置形式,方案将体育馆、游泳馆、体育训练基地三大功能建筑整合布置在姚江边。

其中,体育场布置在洪塘西路与北外环快速路交叉口。体育场的主形态是由旋转向心的形式构成,三种不同建筑表皮象征了宁波的历史文化、当代发展和体育精神的不同。方案采用“人车分流”模式,各场馆的交通组织独立性强。



8:15首辆定制公交1号线从庆丰桥下来停靠庆丰桥东站。
记者 龚国荣 摄

定制公交1号线昨日开通 高峰期行驶速度 比常规公交至少快40%

本报讯(记者 林诗舟 通讯员 储鹏飞)昨日是我市定制公交1号线正式开通首日,记者跟随车辆采访发现,按照核定载客量65人计算,首日早高峰车辆实载率已超50%。该公交的直达快速颇受好评,但也有乘客建议,是否能解决晚高峰单趟发车以及最后一公里的出行问题。

昨日早上7点40分,记者到达定制公交1号线始发站江北三和嘉园,该站点已有六七个正在等待该班次的乘客。家住青林湾小区的韩先生告诉记者,他在东部新城上班,之前一直是私家车出行,每天来回约30公里,光油费每个月就达六七百元。“这趟车也是点对点直达,如果时间相差不大的话,自然是选择公交更划算。”

家住天水家园的67岁马光鸿是东部新城一家事业单位的退休返聘工作者,之前他一直都是在水天家园北这站坐公交303路或306路,然后中途下车转乘17路到单位,如果错过一班车或是路上稍堵,就得花上一个半小时。有时,他干脆乘坐306路到碧水和城下车,然后再骑15分钟公共自行车到单位。但是无论哪种方式,再顺畅也得一个多小时。如今,定制公交1号线单趟直达只需花费45分钟,让他感觉很省心,而且刷卡乘车每趟只要1.8元。

一路跟车,记者记录了每站的到达时间和上车人数。早班7点50分从三和嘉园始发,上车21人;8点到达天水家园北,上车10人,无人下车,车厢内基本满座;8点15分到达庆丰桥东,上车3人,无人下车;8点35分到达江澄北路民安东路口,下车15人;8点37分到达会展中心南大门,下车19人。一路上道路情况较为顺畅,到站时间与站牌核定时间误差也保证在5分钟之内。

不过,也有乘客提出晚高峰时段能否根据需求增加班次的建议。东部新城的大多数单位上班时都是9点,但下班时间却不尽相同,有5点下班的,也有5点30分或6点下班的,如果统一将晚高峰发车时间定在6点15分,势必得让不少乘客久等。此外,三和嘉园、天水家园以及庆丰桥东三个站点附近小区众多,乘客到站点还有些距离,是否能解决这最后一公里的问题。

市公交总公司运营科的吴宁锋告诉记者,定制公交1号线开通首日,按照实际运营里程和运营时间来计算,高峰期行驶速度已经达到每小时21公里,比常规公交至少要快40%。“毕竟定制公交刚起步,下一步我们会根据市民的认可度、满意度以及定制公交1号线的实载率来确定定制公交未来的走向。”