

珠江新城地下线全天18小时运营 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/614/2021_2022__E7_8F_A0_E6_B1_9F_E6_96_B0_E5_c57_614139.htm 珠江新城地下线拟上半年动工 全天18小时穿梭珠江新城中轴线，沿线9站位置确定，总投资约17.8亿元 前日，珠江新城集运系统项目建议书顺利通过了专家评估。记者获悉，投资估算约为17.8亿元的珠江新城地下线（集运系统）拟定2006年上半年动工，2008年底投入试运行。届时，从早上6点到晚上24点，无人驾驶、全自动列车将载着市民在3.88公里长的珠江新城中轴线上来回穿梭。全天运营18小时 根据本系统功能定位，评估会建议将“集运系统”改为“旅客自动输送系统”，以区别于轨道交通系统。珠江新城旅客自动输送系统南起海珠区的赤岗塔站，北至林和西站，线路总长约3.88公里，全部采用地下线路，共设9座车站，新建地下停车场及控制中心一座，工程投资估算总额约为17.8亿元，平均每公里的造价约为4.6亿元。土建工程拟定于2006年上半年动工，2008年底完工投入试运行，工期3年。建成后的地下线将于早上6点整开始运营，到晚上24点整结束，全天运营18小时，其余时间用于线路和设备维修。九站具体方位确定 此次评估会确定了九站的具体方位。线路在目前赤岗塔站设置首座地下站，下穿珠江，在海心沙展览馆下设置海心沙站后，进入珠江新城核心区域，下穿临江大道下沉隧道到达广州歌剧院站。然后上坡于花城大道下沉隧道下方、地铁五号线区间隧道上方设建双塔站。之后继续沿规划中轴线行进，于金穗路下沉隧道南侧设中央广场站，下穿金穗路隧道后于黄埔大道南侧设市民广场站。过黄埔大

道及天河南小区后，于天河南一路南侧设天河南一路站。从地铁一号线区间隧道上方通过后，穿过宏城广场、天河路，于体育中心正门西侧设体育中心站，然后上穿地铁三号线支线区间隧道、绕避两座体育场馆、从地铁三号线主线区间隧道上方通过，到达天河北路以南，地铁三号线以西地块设林和西站。全线设4道防淹门珠江新城旅客自动运输系统全线两次以地下线穿越珠江，因此全线在赤岗塔站北端、海心沙站两端以及广州歌剧院南端分别设置了四道防淹门。专家介绍，防淹门主要是为了防止因突发事故造成隧道破裂后珠江水涌进车站而引起事故扩大。中段换乘地铁不方便呈南北走向的珠江新城地下线两穿珠江，五过大道（临江、花城、黄埔大道和金穗、天河路）。虽其长度只有3.88公里，却连接了天河与珠江新城两大中央商务区 and 珠江以南海珠区的景观，实现了多条线路的分流功能。为增加客流量，九站中的赤岗塔、双塔、天河南一路和林和西四站均设置了地铁换乘，但乘客要走出付费区换乘。据专家介绍，天河南一路和双塔站与换乘的一号线、五号线地铁站并不同站，直线距离都超过300米。再加上换乘时在站内的步行距离，基本都超过了500米，换乘距离比较长，相对影响了以后的换乘客流。另外两个换乘站赤岗塔站和林和西站既是首末站，又都在三号线上，且林和西站又恰巧还是三号线与十四号线的换乘站，因此，这两站的换乘客流将会很大。IC卡车票与地铁兼容为便于市民在珠江新城地下线与地铁交通和公共交通的换乘，珠江新城旅客自动运输系统投入使用后，车票采用非接触式IC卡，与地铁一致或兼容，完全满足与地铁、广州市及佛山市其他公交系统“一卡通”的要求。据悉，地下线的各台

自动售票机还会预留接受银行信用卡、储蓄卡转账的功能。在客流预测上，初期的珠江新城旅客自动运输系统的全日客流会超过5万，客流密度达到1.34万人/公里。进入近期，珠江新城迅速发展，集运系统的客流也迅速上升，至2018年，全日客流将突破11万，年均增长超过11%。进入远期，线路周边地区已完全成熟，只是由于轨道网络覆盖范围的变大、地面交通情况紧张等原因，客流略微有所增长，珠江新城地下线的最终全日客流量将超过12万人，年均增长低于1%。地下线与地铁三号线走向大致相同

专家：不是重复建设

南方网讯从示意图上看，珠江新城地下线与地铁三号线走向大致相同，这样是否会造成重复建设？地铁有关专家表示，地下线与三号线的功能定位不一样。地下线穿越珠江新城中央商务区，车站间距较少，是珠江新城各主要建筑之间的交通纽带，与地铁三号线形成协调和互补。

便捷穿越商务区

专家表示，轨道交通线对运量的要求高、站间距大、建设费用高。这也是地铁三、五号线都设置了珠江新城站，但并未进入珠江新城的核心地区的原因。地铁车站与许多重要的人流集散点（如东塔、广州歌剧院、博物馆、海心沙公园等）的步行距离都超过了500米，步行时间超过10分钟。所以最后选择了适合短距离运输，能高效准时地穿越珠江新城中央商务区的自动旅客输送系统。

车内装有摄像头

珠江新城旅客自动运输系统决定采用自动导向的胶轮车辆。这种车辆外表看似轻轨，但从交通范畴来说却属于常规公交。记者获悉，该车每辆约需1200万元，初期计划订购24辆共八列，总价为2.88亿元。坐在车内，乘客不但可以听到自动报站广播，也可从液晶显示屏上或动态线路图看到下一站或终点站站名等信息。为了更好地

保证安全，每辆车内都设有摄像头，通过车载无线装置可将车内乘客的所有动态传输到控制中心。平均时速20公里 地铁公司为何选择了自动旅客输送系统，而不是缆车、有轨电车、轻轨，中低速磁悬浮等方案？据专家介绍，自动旅客输送系统这一新型的城市公共交通系统除已应用在台北的捷运系统中，我国内地尚无先例。该系统高峰期每小时单向输送能力3000~15000人，最大时速60公里，平均旅行时速20公里。珠江新城地下线在3.88公里的距离内设置9座车站，高峰时段需运送超过1万人。从行车组织、线路、轨道、限界、停车场等的方案设计上考量，集运系统更适合采用中等客运量、可以短距离穿梭且追踪间隔小的全封闭线路。1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com