

通辽市城市轨道交通线网规划

公示稿

1、规划目标

(1) 总体目标

- 构筑支撑并引导城市空间发展、与土地利用相协调、规模合理、一体化的城市轨道交通网络；
- 逐步形成以城市轨道交通为骨干、地面公交为主体、融个体交通的多元化城市客运交通体系。

(2) 时空可达性目标：

- 中心城区各组团的出行时间为 30 分钟内；
- 中心城区至边缘组团的出行时间为 45 分钟内；
- 市域铁路至中心城区的时间为 2 小时内。

(3) 方式结构目标：

- 远期中心城区公交出行分担率达 30%以上，轨道交通出行占公共交通出行总量的 40%以上。
- 远期南北走廊跨西辽河轨道交通分担率达 40%以上。

2、规划范围

本项目规划研究范围与通辽市城市总体规划的规划范围一致，重点为中心城区。

(1) 研究范围：市域，重点为利用和改造既有铁路或新建铁路满足市域城镇与中心城区的客运需求。

(2) 规划范围：规划区，重点为在中心城区布设的城市轨道交通系统。

3、规划年限

线网规划分为远期规划和远景规划。远期规划年限为 2030 年，与城市总体规划的远期年限一致。远景规划年限为 2050 年，按城市远景发展设想作为线网远景规模的控制条件。

4、城市轨道交通发展策略

(1) 构建一体化轨道交通网络

合理论证城市轨道交通的发展目标、系统选型和功能定位，并充分论证市域轨道交通建设的必要性，并加强与城际铁路的合理布局与衔接，从而构建一体化的轨道交通网络。

在轨道选线时，充分考虑客运枢纽的布设。以重要客流集散点和客流走廊为核心，加强城市轨道交通与对外交通、道路交通、公共交通等的衔接，方便各交通方式间的换乘，提高整体城市交通系统的运营效率。

(2) 构建市域放射、串联组团、南北跨河的组织模式

在市域范围内，由市域铁路和城市轨道交通共同承担主城区至远郊组团的客运交通联系。远期主要利用或改造铁路系统来满足中心城区至远郊组团的联系，远景在重要对外客运走廊上布设城市轨道交通线路。

通辽市中心城区远景将进一步完善“一轴两片多组团”的空间结构。远景空间发展方向，将在 2030 年多组团的空间格局上，结合不同的发展动力，在北部、西部和东部都有较大发展空间。受跨河交通钟摆式的潮汐交通特征的影响，通辽市道路网络系统的完善和有效的交通运行组织受到制约，使得组团间主要通道的交通流高度集中，跨河节点高峰时段的拥堵呈现常态化。并且由于小汽车比例提高，城区道路交通流量与饱和度均有上升，过河桥梁的交通压力进一步加大。

经验表明：“跨江城市”跨江交通必须依靠轨道交通来解决，武汉、南京和长沙都是如此。通辽跨江城市的交通特征决定了跨江交通需要依靠轨道交通来解决，同时这也是其轨道交通网络构建的核心、关键的要素。

(3) 充分利用既有铁路，支撑当地旅游发展

通辽市是中国城市旅游竞争力最具发展潜力城市及中国最美的六大草原之一，旅游布局为“一轴、三区、两翼”。通辽市全市共有旅游资源景区 60 多处。其中国家 4A 级景区 2 个、3A 级景区 11 个、2A 级景区 6 个。通辽市铁路资源丰富，可以利用或改造既有铁路开行市域铁路，根据景点及重点城镇设站。

5、轨道交通功能层次划分

本次规划将通辽市轨道交通划分为市域铁路和城市轨道交通两个层次。市域铁路主要由在高铁和普通铁路上开行市郊列车构成，城市轨道交通由市域线和城区线两个层次组成。

- 高铁除了承担通辽市对外长距离客流之外，兼顾城际铁路功能及部分通辽市域内重要城市间长距离快速的商务、公务、旅游联系，如中心城区与霍林郭勒市的联系。
- 普通铁路除了承担通辽市对外中长距离的客运联系之外，主要满足市域内中心城区与中小城镇如保康、开鲁和宝龙山、大林镇、钱家店镇、余粮堡镇之间中长距离的商务、公务、休闲娱乐联系。
- 市域线远期主要承担中心城区与市区近郊重要城镇的通勤、公务、休闲娱乐联系（如木里图），远景视条件承担中心城区与市域重要城镇的联系。
- 城区线主要承担中心城区内组团之间的通勤联系。

表 1 通辽市轨道交通功能层次划分

层次划分		功能与服务范围	服务对象	解决方案
市域铁路	通霍铁路	主要服务通辽中心城区与霍林郭勒市、扎旗等重要城镇之间的长距离联系。	公务、商务和旅游	通过既有铁路开行市郊铁路
	通让铁路 大郑铁路 通沈铁路 通集铁路	满足市域内中心城区与中小城镇如保康、开鲁和宝龙山、大林镇、钱家店镇、余粮堡镇之间的中长距离联系	公务、商务和休闲娱乐	
城市轨道交通	市域线	远期主要承担中心城区与市区近郊重要城镇的联系（木里图）。 远景视条件承担中心城区与市域重要城镇的联系	通勤、公务和休闲娱乐	新建轨道
	城区线	主要承担中心城区内组团之间的联系	主要通勤	

本次规划重点是在通辽中心城区布设的城市轨道交通线。另外，也将对市域铁路提出网络构想及建议。

6、市域铁路方案构想

为充分利用既有铁路，加强中心城区对市域的辐射带动作用，强化旅游服务功能，构建了放射形结构的市域铁路系统。

利用通沈客专增强通辽市域内中心城区至霍林郭勒、鲁北镇、保康镇、甘旗卡镇的高速联系。建议通沈客专远期向北延伸经扎鲁特至霍林郭勒市，向东延伸经保康至长春，向东北延伸至乌兰浩特、海拉尔方向，使通辽融入国家高速铁路网络。

近期在既有铁路通霍、通让、大郑、京通、集通铁路的基础上，利用或改造既有铁路开行市郊列车，为沿线旅客通勤、旅游及商务交流等出行提供便利，增强了周边城镇与城市中心的联系，带动沿线的经济发展，规划线路为6条。远景视城镇带发展情况可考虑新建市域铁路。

S1线，线路走向：途径通辽市-辽河镇-舍伯吐镇-黄花山镇。

S2线，线路走向：途径通辽市-清河镇-宝龙山镇。

S3线，线路走向：途径通辽市-清河镇-钱家店镇-大林镇-门达镇-金宝屯镇。

S4线，线路走向：途径通辽市-木里图镇-甘旗卡镇-库伦镇-扣河子镇。

S5线，线路走向：途径通辽市-余粮堡镇-东来镇-八仙筒镇-大沁他拉镇。

S6线，线路走向：途径通辽市-辽河镇-东风镇-开鲁县。

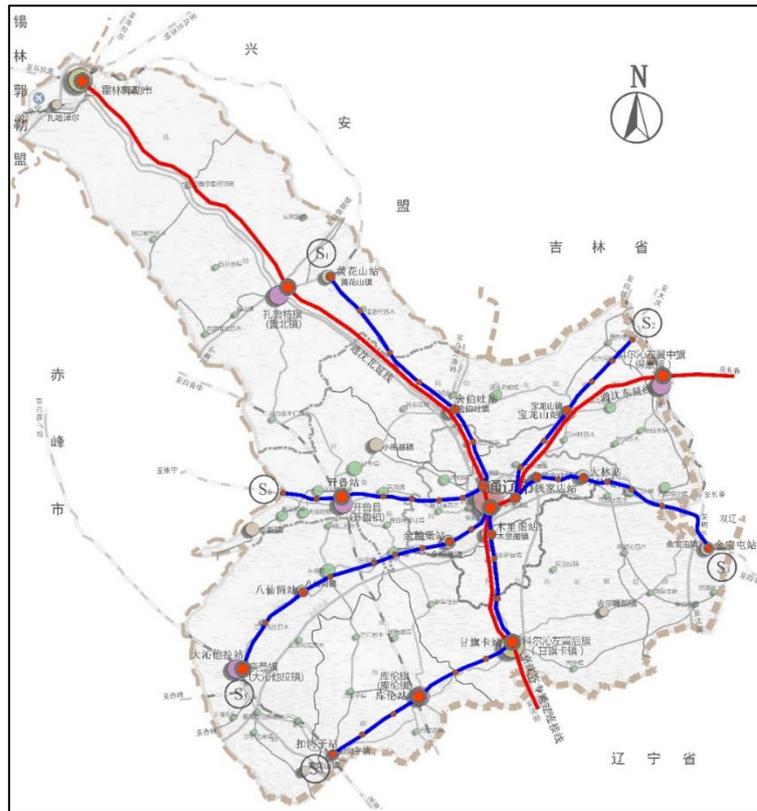


图 1 通辽市域铁路示意图

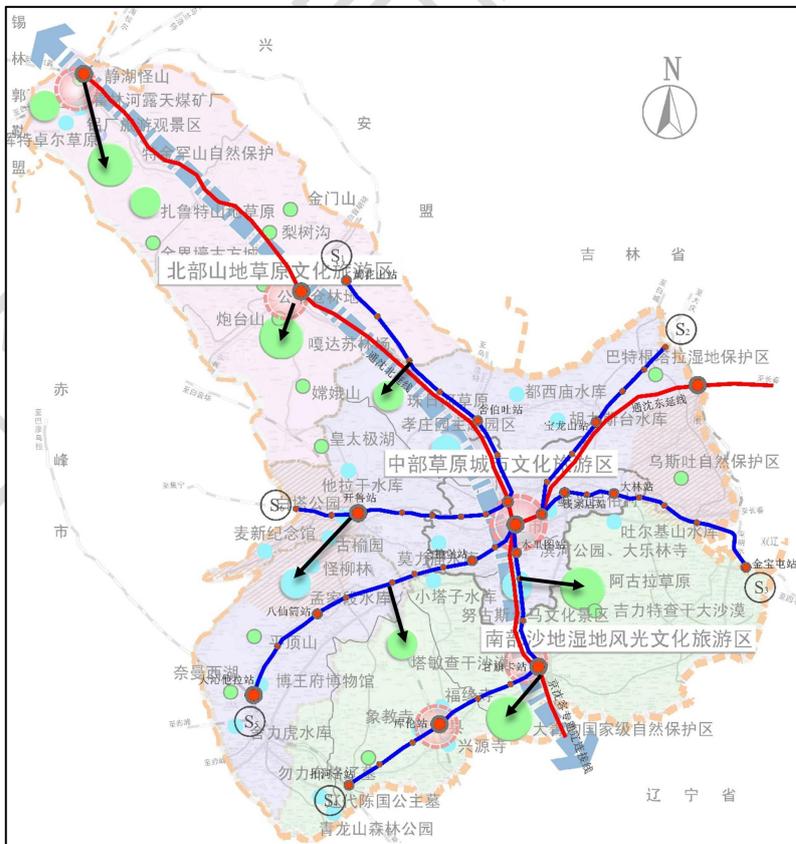


图 2 通辽旅游专线示意图

7、城市远期推荐方案

远期城市轨道交通线网规划方案由 5 条线组成，线路总长 97.7km，线路间换乘车站 6 处，轨道线网密度为 0.47km/km²。

表 2 远期轨道交通线网规划方案汇总

线路	起终点	线路长度 (KM)	小计 (KM)	车站 (个)	平均站间距 (KM)	换乘站 (个)
1 号线	双泡子——机场	27.3	27.3	25	1.1	4
2 号线	环线	25.3	33	23	1.1	4
2 号线支线	环线——科尔沁站	5.7		5	1.1	0
3 号线	哲里木——通辽东	15.4	15.4	14	1.2	3
4 号线	通辽站——木里图	24.0	24.0	12	2.2	1
合计	--	97.7	97.7	73	1.3	6

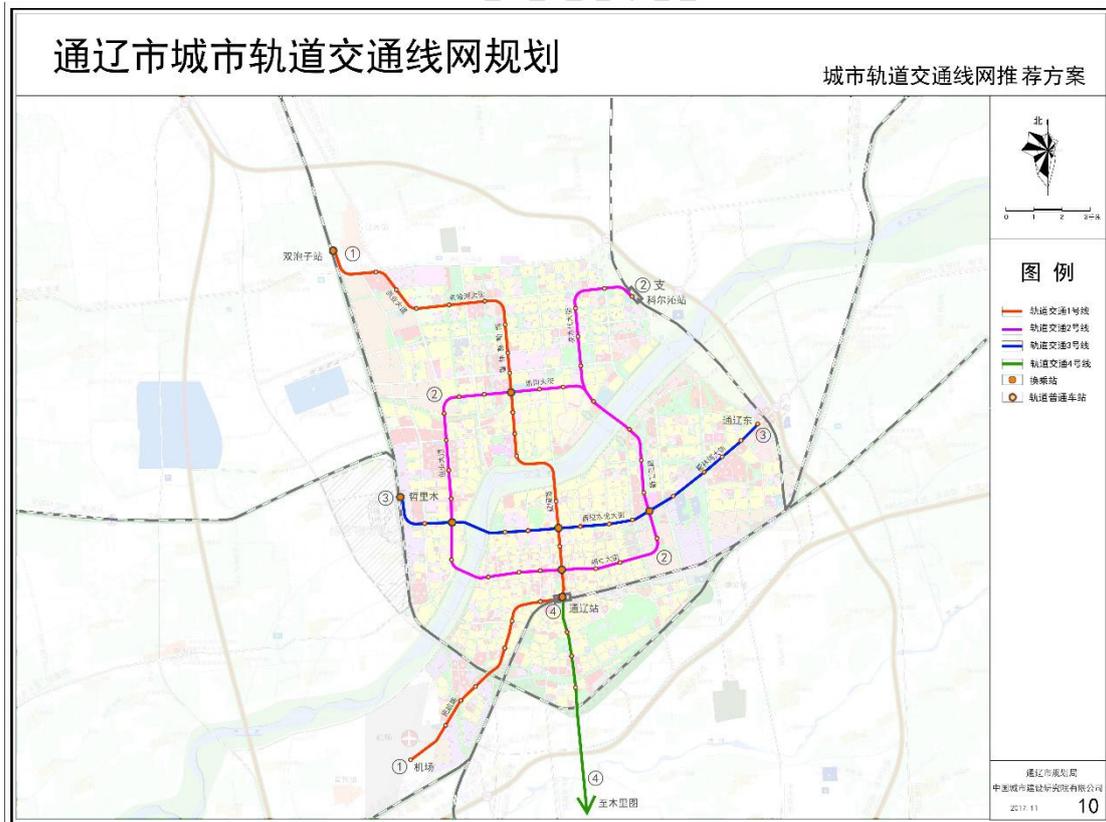


图 4 通辽市远期轨道交通线网规划方案

8、远景线网规划方案.

远景年轨道交通线网在远期方案 5 条骨架线的基础上，对西部空港地区、北部商贸区和东部的生活区进行延伸和加密，形成由 6 条线构成的远景方案，线网总长度 116.9 公里。

表 3 远景方案规划线路长度一览表

线路	起终点	线路长度 (KM)
1 号线	新城组团——机场	31.8
1 号线支线	老哈河大街-商贸组团	5.8
2 号线	环线	25.3
2 号线支线	环线——科尔沁站	5.7
3 号线	哲里木——生态组团	24.3
4 号线	通辽站——木里图	24.0
合计	--	116.9

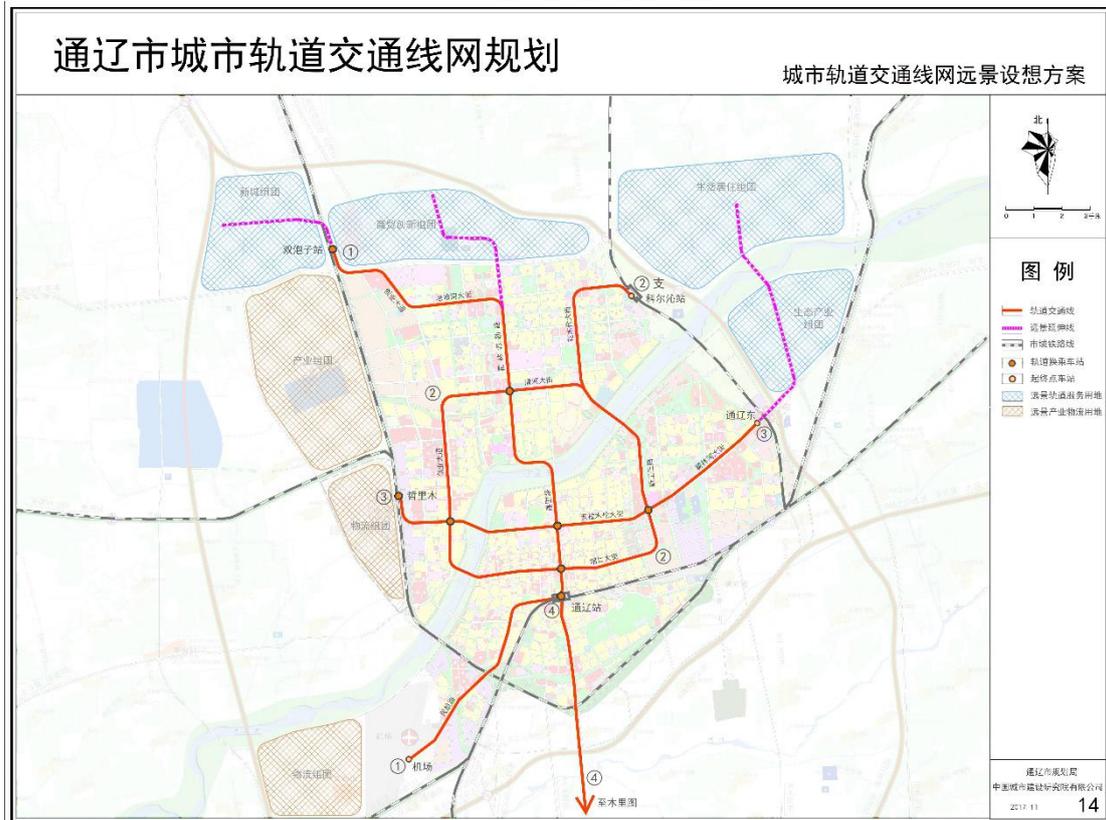


图 5 通辽市轨道交通线网远景方案