

蚌埠市城市轨道交通线网规划

(2014-2030)

文 本

中国城市规划设计研究院

蚌埠市规划设计研究院

东南大学

2015年09月

目 录

第一章	总则	1
第二章	城市总体规划	3
第三章	城市轨道交通发展战略	5
第四章	城市轨道交通线网构架	7
第五章	城市轨道交通线网远期方案	8
第六章	城市轨道交通线网远景方案	10
第七章	与区域交通枢纽衔接	12
第八章	城市轨道交通实施规划	13
第九章	车辆基地与联络线规划	15
第十章	用地控制规划及公交一体化发展	16
附表	18

第一章 总则

第 1 条 规划目标

为适应蚌埠市新时期城市发展和建设的需要，依据《蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）》，统筹考虑蚌埠都市区轨道线网布局，支撑蚌怀凤一体化发展，同时兼顾中心城区主客流走廊，引导城市空间有序拓展。

第 2 条 规划范围

与蚌埠市城市总体规划的规划范围保持一致，重点为中心城区，以蚌怀凤都市区为统筹规划范围，研究范围拓展至蚌（埠）淮（南）城市组群。

第 3 条 规划年限

规划年限与城市总体规划一致，规划期为 2030 年，同时考虑城市远景的发展要求。

第 4 条 规划内容

- （1）论证蚌埠市发展城市轨道交通的必要性。
- （2）确定城市轨道交通系统构成、功能定位、线网布局。
- （3）落实市区轨道交通走廊，确定蚌埠市的城市轨道交通走廊和场站位置及相应设施要求，并根据远景线网构想预控轨道走廊。
- （4）提出轨道交通枢纽布局，以及基于轨道交通的城市客运一体化发展战略。
- （5）提出轨道交通的实施顺序及其他保障措施。

第 5 条 规划依据

- （1）安徽省城镇体系规划（2012-2030）
- （2）皖北城镇群规划（2013-2030）
- （3）蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）

- (4) 蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030）（同步编制）
- (5) 蚌埠市“十二五”综合交通发展规划
- (6) 怀远县城市总体规划（2012-2030年）
- (7) 凤阳县城市总体规划（2010-2030年）
- (8) 蚌埠市其他相关控制性详细规划
- (9) 国家相关法规及标准规范

第二章 城市总体规划

第 6 条 总体目标

充分利用合芜蚌自主创新综合试验区和中原经济区规划等政策平台和重大建设项目布局，紧紧抓住参与长三角区域合作、产业转移的有利契机，以跨越式发展为目标，通过新兴产业培育、传统产业升级改造和转变增长方式，建设华东地区先进制造业基地；充分发挥交通枢纽的作用，不断深化区域合作，加强区域统筹，巩固皖北中心城市地位；着力打造特色鲜明以及宜居、宜业、宜游的山水园林城市；不断增强城市竞争力和影响力，努力建成经济充满活力，生态环境优美，文化特色鲜明，人民生活幸福的新蚌埠。

第 7 条 经济目标

到 2020 年地区生产总值达到 2200 亿元，财政收入达到 375 亿元。2030 年，预计地区生产总值达到 5000 亿元以上。

第 8 条 市域人口

2020 年，蚌埠市域人口规模为 400~425 万人，城镇化率为 60%左右；

2030 年，蚌埠市域人口规模为 470~500 万人，城镇化率为 70%左右。

第 9 条 市域城镇体系

特大城市：为蚌埠市中心城区，规划期末规划中心城区的城市人口规模达到 200~220 万人。

中等城市：包括怀远、固镇、五河三县县城，规划期末各县城城市人口规模在 30~50 万人。

重点镇：马城镇、新马桥镇、沫河口镇为工业型重点镇，规划城镇人口规模在 5~10 万人，相当于小城市规模；另外，曹老集镇、鲍集镇、大龙亢、常坟镇、刘集镇、王庄镇、新集镇等重点镇，规划城镇人口规模在 1~3 万人。

一般镇：包括万福镇、双桥镇、魏庄镇、唐集镇、湖沟镇、任桥镇、东刘集

镇、小溪镇、小圩镇、双忠庙镇，规划城镇人口规模在 0.5~2 万人。

第 10 条 都市区空间格局

蚌埠都市区形成“一核两翼三点”的城镇空间格局。一核：即一个中心城区（蚌埠市市区）；两翼：即两个县城（怀远县城和凤阳县城）；三点：即三个工业新镇（马城镇、沫河口镇和新马桥镇）。

第 11 条 城市人口规模

2020 年，蚌埠市城市人口规模 150~165 万人；

2030 年，蚌埠市城市人口规模上限为 220 万人。

第 12 条 城市性质

华东地区综合交通枢纽和先进制造业基地，淮河流域和皖北地区中心城市，现代化山水园林城市。

第 13 条 城市空间结构

城市空间总体格局为“一河牵五水，双湖映三城”，即中心城区南北跨淮河，东西拥龙子湖与天河，构筑山水蚌埠；淮河上蜿蜒五条支流水系，包括天河、八里沟、席家沟、龙子湖和北淝河；天河和龙子湖倒映出龙子湖以西的老城区、龙子湖以东的东部新区和淮河北岸的淮上区三大城区。

城市空间功能具体为“四横三纵、六核八组团”的结构。

第三章 城市轨道交通发展战略

第 14 条 城市轨道交通服务范围

蚌埠市城市轨道交通服务范围为：蚌埠都市区，指中心城区与怀远县城、凤阳县城以及周边城镇形成的一体化发展地区。

第 15 条 城市轨道交通功能定位

(1) 依托轨道交通的确定性，组织都市区空间，支撑蚌怀凤一体化发展，成为皖北中心城市。

(2) 依托轨道交通集约化的特征，引导城市空间有序拓展，促进城市用地集约化利用；

(3) 依托轨道交通大运量的特性，提升主客流走廊和关键截面的通行能力，缓解交通需求快速增长造成的供需矛盾；

(4) 依托轨道交通绿色、低排放的特点，提升城市公共交通服务水平和城市品质，促进城市交通可持续发展。

第 16 条 城市轨道交通发展目标

蚌埠市城市轨道交通的发展目标是构筑支撑蚌怀凤都市区空间一体化发展、与土地利用相协调、规模合理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、融合个体交通的多元化城市客运交通体系。

第 17 条 城市轨道交通发展指标

(1) 设施建设目标

- 2030 年，蚌埠市都市区城市轨道交通线网规模达到 100-120km，形成城市轨道交通骨架网；远景年线网规模达到 170-190km。

(2) 出行分担目标

- 2030 年中心城区轨道交通在居民出行结构中分担率不低于 10%，在公共交通出行总量中承担能力不低于 30%；远景分别不低于 18%和 45%。

- 2030 年中心城区至两翼的怀远、凤阳的走廊上轨道交通出行分担率不低于 30%，远景年不低于 50%。

第四章 城市轨道交通线网构架

第 18 条 线网构架原则

(1) 轨道交通规划与城市布局结构、土地利用相适应；支撑都市区“Z”字形走廊的客流需求，引导都市区一体化发展；支撑蚌埠“多层次”公共中心体系的构建，强调城市公共中心对都市区各片区的轨道交通辐射功能；

(2) 轨道交通线网方案应以城市功能节点和客流走廊为核心，坚持交通一体化发展原则，加强城市轨道交通与区域交通、市域交通、城市道路交通、城市公共交通等的协调衔接。

(3) 兼顾规划期和城市的发展远景，统筹协调近期网、远期网和远景网的关系，使线网方案能适应不同阶段的建设和规划要求；轨道交通线网规划具有弹性和扩展性，并利于分期建设与实施。

第 19 条 轨道交通功能层次划分

蚌埠市轨道交通划分为铁路和城市轨道交通两个层次：

(1) 铁路包括国家干线铁路和城际铁路，主要承担蚌埠市对外长距离出行服务，同时也承担蚌埠市中心城区与市域内各县之间的联系；

(2) 城市轨道交通服务于蚌埠都市区，主要承担中心城区与外围怀远、凤阳等主要组团之间的客运联系，兼顾中心城内部跨组团的长距离出行。

第五章 城市轨道交通线网远期方案

第 20 条 方案概况

蚌埠都市区规划期城市轨道交通线网方案由 4 条线路组成，线路全长 116.7 公里，其中蚌埠市中心城区内总长 90.6 公里，共设车站 73 座，线路间换乘车站 9 座。

第 21 条 线路功能特征

(1) 1 号线

- 线路起讫点：起于禹会区许庄村东，止于凤阳县城东。
- 线路走向：禹会路-涂山路-望湖路-学翰路-黄山大道-凤阳，全长 33.2 公里，共设车站 23 座。
- 换乘枢纽：4 处，在淮河文化广场与 2 号线换乘，在涂山路-朝阳路交叉口、蚌埠南站与 3 号线换乘，在宏业村与 4 号线换乘。
- 线路功能：串联蚌埠高新技术创新中心、禹会区政府、淮河文化广场、蚌埠南站、凤阳县城。服务于中心城区东西向主客流走廊以及中心城与凤阳县城联系的都市区东翼客流走廊。

(2) 2 号线

- 线路起讫点：线路起于城南客运站，止于怀远老河湾。
- 线路走向：延安路-兴业路-交通路-淮上大道-禹都大道，线路全长 32.7 公里，共设车站 23 座。
- 换乘枢纽：5 处，在淮河文化广场与 1 号线换乘，在淮上大道-朝阳路交叉口、东海大道-延安路交叉口与 3 号线换乘，在义乌商贸城、奥体中心与 4 号线换乘。
- 线路功能：串联城南客运站、奥体中心、淮河文化广场、蚌埠站、义乌商贸城、淮上区政府、怀远县城。服务于中心城区南北向主客流走廊以及中心城与怀远县城联系的都市区西翼客流走廊。

(3) 3 号线

- 线路起讫点：线路起于淮上区朱海村，止于老山西。
- 线路走向：朝阳路-东海大道-学府路，线路全长 21.6 公里，共设车站 15 座。
- 换乘枢纽：5 处，在朝阳路-涂山路交叉口、蚌埠南站与 1 号线换乘，在蚌埠国购广场、延安路-东海大道交叉口与 2 号线换乘，在市政府东与 4 号线换乘。
- 线路功能：串联淮上中心区、城市老商业区、光彩大市场、行政中心、大学城、蚌埠南站，为城市中心区与淮上区、高铁片区提供便捷联系，提升淮河与龙子湖截面同行能力，促进中心城区跨河、跨河发展。

(4) 4 号线

- 线路起讫点：线路起于蚌埠北站，止于秦集镇。
- 线路走向：蚌埠北站-延安路-淮上大道-解放路-宏业路-燕山路-天河路，线路全长 29.2 公里，共设车站 21 座。
- 换乘枢纽：4 处，在宏业村与 1 号线换乘，在义乌商贸城、奥体中心与 2 号线换乘，在市政府东与 3 号线换乘。
- 线路功能：串联蚌埠北站、淮上商贸中心、老城中心、行政中心、滨湖新区、奥体中心、高新管委会、禹会中心，服务于中心城区南北向客流走廊以及南部东西向客流走廊，提升淮上区及西部高新区至中心区的可达性。

第 22 条 方案客流测试

2030 年，蚌埠市城市轨道交通线网客运量为 133.6 万人次/日，线网负荷强度为 1.31 万人次/（公里·日），城市轨道交通出行分担率为 13.2%，占公共交通出行的比例为 36.7%。

第六章 城市轨道交通线网远景方案

第 23 条 方案概况

蚌埠都市区轨道交通线网远景方案由 6 条线路组成，线路全长 182.6 公里，其中蚌埠市中心城区内总长 145.3 公里，共设车站 107 座，线路间换乘车站 18 座。

第 24 条 线路功能特征

(1) 1 号线

- 线路起讫点：起于蚌埠工业园，止于凤阳县城东。
- 线路走向：蚌埠工业园-禹会路-涂山路-望湖路-学翰路-黄山大道-凤阳，全长 37.4 公里，共设车站 25 座，其中换乘站 6 座。

(2) 2 号线

- 线路起讫点：线路起于城南客运站，止于怀远老河湾。
- 线路走向：延安路-兴业路-交通路-淮上大道-禹都大道，线路全长 32.7 公里，共设车站 24 座，其中换乘站 8 座。

(3) 3 号线

- 线路起讫点：线路起于淮上区吴郢村，止于老山西。
- 线路走向：朝阳路-东海大道-学府路，线路全长 21.6 公里，共设车站 15 座，其中换乘站 7 座。

(4) 4 号线

- 线路起讫点：线路起于蚌埠铜陵现代产业园，止于秦集镇。
- 线路走向：铜陵现代产业园-蚌埠北站-延安路-淮上大道-解放路-宏业路-燕山路-天河路，线路全长 37.6 公里，共设站 26 座，其中换乘站 7 座。

(5) 5 号线

- 线路起讫点：线路起于仁和集，止于沫河口。

- 线路走向：迎河路-华光路-胜利西路-淮河路-凤阳路-沫河口，线路全长 33.6 公里，共设车站 23 座，其中换乘站 6 座。
- 线路功能：串联仁和集、禹会区、老城商业区、蚌埠站、长淮卫中心、沫河口，作为中心城区东西向加密线路，加强中心区与禹会、长淮卫片区的联系，同时辐射沫河口。

(6) 6 号线

- 线路起讫点：线路起于蚌埠南站，止于蚌埠工业园区。
- 线路走向：学翰路-司马庄路-双墩路-解放路-龙华路-大庆路，线路全长 22.3 公里，共设车站 13 座，其中换乘站 5 座。
- 线路功能：串联高铁站片区、长淮卫中心、淮上商贸中心、蚌埠工业园，加强龙子湖东部片区与淮河北部片区之间的联系，提升长淮卫片区的交通可达性，同时与 2 号线共同构成淮河以北地区的东西向轨道交通服务走廊。

第 25 条 方案客流测试

远景年蚌埠市城市轨道交通线网客运量为 240 万人次/日，线网负荷强度为 1.61 万人次/公里·日，城市轨道交通出行分担率为 19.2%，占公共交通出行的比例为 46.9%。

第七章 与区域交通枢纽衔接

第 26 条 与区域交通枢纽衔接

蚌埠市城市轨道交通线网衔接的区域交通枢纽主要包括铁路客运站和公路客运站。

(1) 与铁路客运站衔接

- 蚌埠站枢纽，与蚌埠客运中心站相近，由城市轨道交通 2 号线衔接，远景引入城市轨道交通 5 号线；
- 蚌埠南站枢纽，与蚌埠综合客运站一体化布局，由城市轨道交通 1 号线、3 号线衔接，远景引入城市轨道交通 6 号线；
- 蚌埠北站枢纽，与曹老集客运站一体化布局，由城市轨道交通 4 号线衔接。

(2) 与公路客运站衔接

- 蚌埠客运中心站，与蚌埠站相近，由城市轨道交通 2 号线衔接，远景引入城市轨道交通 5 号线；
- 蚌埠综合客运站，与蚌埠南站一体化布局，由城市轨道交通 1 号线、3 号线衔接，远景引入轨道交通 6 号线；
- 蚌埠汽车客运北站，远景由城市轨道交通 6 号线衔接；
- 蚌埠汽车客运南站（姜桥），由城市轨道交通 2 号线衔接；
- 蚌埠汽车客运西站（高新区），远景由城市轨道交通 4 号线衔接。

第八章 城市轨道交通实施规划

第 27 条 分期建设时序建议

(1) 起步阶段：中心城区形成“十字”形基本骨架，都市区联系怀远，推进蚌埠与怀远同城化发展。第一阶段轨道交通线网规模 54.2 公里，其中 1 号线一期长 21.5 公里，2 号线全长 32.7 公里。

(2) 发展阶段：形成以核心区为中心的放射状轨道网络，并在淮上区和高铁片区分别形成换乘枢纽，支撑城市跨河跨湖发展。发展阶段新增线网规模 62.5 公里，其中 1 号线二期 11.7 公里，3 号线全长 21.6 公里，4 号线 29.2 公里。

(3) 完善阶段：形成蚌埠都市区“网格+放射”的完善轨道交通网络。完善阶段新增轨道线网规模 70.6 公里，新增线为 1 号线三期 4.2 公里，4 号线二期 8.4 公里，5 号线全长 35.7 公里，6 号线全长 22.3 公里。

第 28 条 系统制式建议

蚌埠市城市轨道交通 1、2、3、4 号线推荐采用 B 型车，具体车型选择在建设规划中作专题研究。

第 29 条 线路敷设方式建议

2030 年，蚌埠市城市轨道交通线网全长 116.7 公里，其中地下线 54.6 公里，占 46.8%，地上线 62.1 公里，占 53.2%。

(1) 1 号线全长 33.2 公里，地下线长 13.1 公里，地上线长 20.1 公里，地上线为高架线；

(2) 2 号线全长 32.7 公里，地下线长 11.8 公里，地上线长 20.9 公里，地上线为高架线；

(3) 3 号线全长 21.6 公里，地下线长 16.7 公里，地上线长 4.9 公里，地上线为高架线；

(4) 4 号线全长 29.2 公里，地下线长 13 公里，地上线长 16.2 公里，地上线为高架线。

第 30 条 枢纽换乘形式建议

蚌埠市城市轨道交通线网规划期共设换乘枢纽 9 处，分别在淮河文化广场、朝阳路一小、蚌埠南站、宏业村、小蚌埠、百乐门、义乌商贸城、奥体中心和市政府，枢纽的换乘形式建议见附表 12。

第九章 车辆基地与联络线规划

第 31 条 车辆基地布局

蚌埠市城市轨道交通在规划期设置 1 个大架修综合基地、2 个车辆段和 5 个停车场，其中李楼综合基地规划控制面积 45 公顷，姜桥车辆段、秦集车辆段规划控制面积 25 公顷，胜利西路停车场、怀远西停车场、朝阳北路停车场、曹老集停车场和凤阳东停车场规划控制面积 15 公顷。

第 32 条 联络线布局

根据蚌埠市城市轨道交通线路送修路径以及线路组合运营的安排，并结合工程实施条件，提出线网联络线布局。

- 城市轨道交通 1 号线和 2 号线联络线：设置于兴业街与涂山路交叉口，单线联络线形式；
- 城市轨道交通 3 号线和 4 号线联络线：设置于宏业路与东海大道交叉口，单线联络线形式。

第十章 用地控制规划及公交一体化发展

第 33 条 沿线预留用地范围建议

城市轨道交通走廊用地规划预留范围建议见附表 13。

第 34 条 车站用地控制建议

城市轨道交通车站的用地宽度建议范围：22m-40m，长度建议范围：100m-240m。车站及附属设施（包括车站出入口、风亭和冷却塔）用地控制，建议车站前后各 100m，左右各 30m。

第 35 条 枢纽用地控制建议

（1）综合枢纽站

- 城市轨道交通综合枢纽站的公交及社会车辆场地按各不小于 10000m²控制；
- 市级服务中心、铁路、机场及对周边城镇的主要出口点与城市轨道交通的衔接站应为综合枢纽站。

（2）大型接驳站

- 城市轨道交通大型接驳站的公交及社会车辆场地可按不小于 3000-5000m²控制；
- 新增城市轨道交通大型接驳站，应尽量布置在市中心区以外的地区、城市轨道交通首末站前后、地区中心或城市轨道交通换乘站附近，交通场地宜设置于城市轨道交通车站中心半径 200-300m 以内；
- 现有地面公交总站若靠近城市轨道交通线，应予以保留；若与城市轨道交通换乘不方便，建议进行调整。

（3）一般换乘站

- 城市轨道交通一般换乘站多在市区，仅要求具备城市轨道交通车站与地面公交出入换乘的场地，有条件时可设置港湾式停靠站；
- 配建的社会停车场位于中心区，可只考虑停放摩托车和自行车；在城市

外围，可考虑 P+R 换乘方式，社会车辆停车场按不小于 3000-5000m² 控制。

第 36 条 城市轨道交通与常规公共交通一体化

(1) 网络与站点设置一体化

- 轨道交通走廊布局与城市公共交通枢纽相匹配，覆盖城市都市区级和市区级公交枢纽；
- 在轨道交通沿线取消重合段较长的地面常规公交线路，在局部客流量较大的区段，可保留一部分地面公交线，起到分流作用，但重叠长度不宜超过 4 公里，常规公交干线主要设置在轨道交通服务范围以外的地区；
- 基于地轨道线网调整公交线路和公交场站，确立轨道交通在城市客运系统结构中的骨干地位；
- 以放射状组织与轨道主要站点衔接的公交线路，强化常规公交对轨道交通的客流喂给和疏散
- 外围轨道站点，尤其是末端站，根据客流需求走向，增设以轨道车站为起终点的小巴常规公交线路，增强轨道的向外辐射能力；
- 对外围具有高密度居住小区的轨道车站，可考虑开辟小区专线；
- 公交中途停靠站的规模要与衔接公交客流需求相适应，设置位置同时要满足交通组织要求，有条件时尽可能设置港湾式停靠站。

(2) 公交票价一体化

- 全面推行电子公交票制，使之成为主流票制；
- 开发适应多种需求和多种乘客群的票价体系；
- 实现多种公共交通系统和多种交通方式的票制一体化，实现高效换乘和联运；
- 与大巴或小巴换乘可以给予优惠票价。

(3) 管理体制一体化

- 为各种公共交通方式建立统一的、可持续的管理架构，从城市发展的全局出发，制定城市公交发展目标，整合各部门的资源，促使公共交通的各子系统形成高效整体。

附表

附表 1 蚌埠市城市轨道交通的功能定位

线网层次	联系方向	服务设施	功能
蚌淮城市组群	淮南	合蚌客专 合淮蚌城际铁路	支撑蚌淮一体
蚌埠市域	固镇、五河	京沪铁路 蚌淮（安）客专 徐蚌城际铁路	带动市域城镇发展
蚌埠都市区	怀远、凤阳	城市轨道交通	支撑蚌怀凤一体
蚌埠中心城区	重要组团之间	城市轨道交通	引导城市空间拓展 提升主走廊通行能力

附表 2 规划期轨道交通线网汇总表

线路	线路长度(公里)	中心城区长度(公里)	站点个数	换乘站个数	平均站距(公里)
1 号线	33.2	22.8	23	4	1.5
2 号线	32.7	21.6	23	5	1.5
3 号线	21.6	21.6	15	5	1.5
4 号线	29.2	24.6	21	4	1.5
合计	116.7	90.6	73	9	1.5

附表 3 规划期城市轨道交通线网综合方案客流预测结果

预测指标	指标
线网长度(公里)	116.7
轨道交通客运量(万人次/日)	133.6
客运周转量(万人·公里/日)	1066
平均运距(公里)	7.98
平均乘车时间(分钟)	13.7
换乘量(万人次/日)	17.0
轨道交通换乘系数	1.15
负荷强度(万人次/公里·日)	1.31
轨道交通分担率(%)	13.2
轨道占公共交通比例(%)	36.7

附表 4 规划期城市轨道交通综合方案各线路客流预测指标

预测指标	1 号线	2 号线	3 号线	4 号线
线路长度(公里)	33.2	32.7	21.6	29.2
客运量(万人次/日)	42.9	44.1	28.5	33.2
客运周转量(万人·公里/日)	306.9	349.8	183.0	226.0
平均运距(公里)	7.2	7.9	6.4	6.8
负荷强度(万人次/公里·日)	1.29	1.35	1.32	1.14
平均乘车时间(分钟)	12.3	13.6	11.0	11.7
高峰小时单向断面流量(万人/小时)	1.46	1.70	1.33	1.16

附表 5 远景年轨道交通线网汇总表

线路	线路长度(公里)	中心城区长度(公里)	站点数	换乘站个数	平均站距(公里)
1 号线	37.4	27.1	25	6	1.6
2 号线	32.7	21.6	24	8	1.4
3 号线	21.6	21.6	15	7	1.6
4 号线	37.6	24.5	26	7	1.5
5 号线	35.7	28.2	23	6	1.6
6 号线	22.3	22.3	13	5	1.9
合计	187.3	145.3	107	19	1.6

附表 6 远景年城市轨道交通线网客流预测结果

预测指标	指标
线网长度(公里)	187.3
轨道交通客运量(万人次/日)	240.0
客运周转量(万人·公里/日)	2190
平均运距(公里)	9.12
平均乘车时间(分钟)	15.6
换乘量(万人次/日)	48.9
轨道交通换乘系数	1.26
负荷强度(万人次/公里·日)	1.61
轨道交通分担率(%)	19.2
轨道占公共交通比例(%)	46.9

附表 7 远景年城市轨道交通各线路客流预测指标

预测指标	1 号线	2 号线	3 号线	4 号线	5 号线	6 号线
线路长度(公里)	37.4	32.7	21.6	37.6	35.7	22.3
客运量(万人次/日)	61.2	59.4	35.7	51.2	59.5	32.3
客运周转量(万人·公里/日)	463.4	458.6	209.0	381.6	432.1	245.1
平均运距(公里)	7.6	7.7	5.9	7.5	7.3	7.6
负荷强度(万人次/公里·日)	1.64	1.82	1.65	1.36	1.67	1.45
平均乘车时间(分钟)	13.0	13.2	10.0	12.8	12.5	13.0
高峰小时最大断面流量(万人/小时)	2.03	1.95	1.59	1.54	2.06	1.74

附表 8 蚌埠市城市轨道交通分期建设时序

建设时序	1 号线	2 号线	3 号线	4 号线	5 号线	6 号线	合计
起步阶段	21.5	32.7					54.2
发展阶段	11.7		21.6	29.2			62.5
完善阶段	4.2			8.4	35.7	22.3	70.6
合计	37.4	32.7	21.6	37.6	35.7	22.3	187.3

附表 9 规划期蚌埠市车辆基地规划表

线路	模式	名称	预留用地	功能	资源共享
1 号线	一基地	李楼综合基地	45 公顷	具备厂架修功能，设置线网培训中心一处	利用综合维修基地满足 1、2、3、4 号线厂架修
		胜利西路停车场	15 公顷	列车停放功能，日常运用维修功能	
	凤阳东停车场	15 公顷	列车停放功能，日常运用维修功能		
2 号线	一段一场	姜桥车辆段	25 公顷	具备定临修功能	
		怀远西停车场	15 公顷	列车停放功能，日常运用维修功能	
3 号线	一场	王郢子停车场	15 公顷	列车停放功能，日常运用维修功能	
4 号线	一段一场	秦集车辆段	25 公顷	具备定临修功能，预留厂架修功能	
		曹老集停车场	15 公顷	列车停放功能，日常运用维修功能	

附表 10 规划期蚌埠市轨道联络线布局

线路	位置
1 号线与 2 号线	兴业路与涂山路交叉口
3 号线与 4 号线	宏业路与东海大道交叉口

附表 11 规划期蚌埠市城市轨道交通线网分阶段各线路敷设方式

线路名	高架线		地下线		总长度/公里
	长度/公里	比例	长度/公里	比例	
1 号线	20.1	60.5%	13.1	39.5%	33.2
2 号线	20.9	63.9%	11.8	36.1%	32.7
3 号线	4.9	22.7%	16.7	77.3%	21.6
4 号线	16.2	55.5%	13.0	44.5%	29.2
合计	62.1	53.2%	54.6	46.8%	116.7

附表 12 蚌埠市城市轨道交通线网换乘站分布及换乘关系

序号	换乘站名	相交线路	换乘形式
1	淮河文化广场东	1、2 号线	地下 T 字型换乘，1 号线在上，2 号线在下
2	朝阳一小	1、3 号线	地下十字型换乘，1 号线在上，3 号线在下
3	蚌埠南站	1、3 号线	地下十字型换乘，1 号线在上，3 号线在下
4	宏业村	1、4 号线	地下十字型换乘，1 号线在上，4 线在下
5	小蚌埠	2、3 号线	地下十字型换乘，2 号线在上，3 号线在下
6	百乐门	2、3 号线	地下十字型换乘，2 号线在上，3 号线在下
7	义乌商贸城西	2、4 号线	地下平行同台换乘
8	奥体中心	2、4 号线	地下十字型换乘，2 线在上，4 号线在下
9	市政府	3、4 号线	地下十字型换乘，3 在上，4 号线在下

附表 13 线路用地控制规划预留范围

线路敷设方式		走廊位置	用地控制宽度	备注
严控区	地下线	区间	各 25m, 困难地段各 20m	区间风道按规划方案轮廓向外扩 35m 为控制用地
		车站	规划方案轮廓向外扩 25m 为控制用地	包括出入口、风亭
	地面线	道路之中	各 30m, 困难地段各 25m	工程主体结构在地面之上
		道路一侧路面之外		工程主体结构采用桥梁结构形式架设在地面上
	高架线	区间	各 30m, 困难地段各 25m	架设高度须满足汽车通行要求
		车站	规划方案轮廓向外扩 30m 为控制用地	
	辅助线	地上线	线路每侧各 30m	控制范围内不得随意修建新的建筑
		地下线	线路每侧个 25m	
影响区		城市中心区	严控区外两侧各 30m	影响区范围新建、改建建筑须与轨道交通进行配合