对生命而言,活力旺盛与否取决于血管弹性的强弱。城市亦如此,交通仿若其脉管,通畅程度决定了她的容颜和活力。数年不变的交通确曾让南京暮年沧桑。然而,在过去黄金十年里,南京的城市交通快速延伸,形成了四通八达的交通网络,她由此也变得活力四射。跟随《金楼市》感受这种变化,让你感慨的不仅是她的容颜,还有那跳动的脉搏。

更快!交通突围 引爆“南京速度”

从此“我为地铁狂” 关键词:轨道交通

黄金岁月

2000年 全长21.72公里的南京地铁一号线正式投入建设,标志着自1984年就开始启动规划的南京地铁跨入倒计时阶段。

2005年 南京地铁一号线正式开通运营,使南京成为继北京、天津、上海、广州、深圳之后,中国大陆第六个拥有地铁的城市。

2005年 地铁二号线、一号线南延线、二号线东延线相继开工,预计明年5月正式同时通车。

跟着地铁去买房

据《金楼市》过去十年里的观察,地铁对六朝古都的影响并非直接表现在交通问题的改观,而是表现在彻底打破了南京人传统的置业观念,进而带动了古城的版图格局。

“2001年之前南京的房价涨幅一直很稳,在地铁一号线动工后,南京的房价于2001年、2002年连续两年出现快速上涨,2003年才开始趋缓。”一位业内人士回忆说,地铁首先给了开发商营销的利器,不少楼盘打出了地铁牌。只是,那个时候南京人并不太愿意走出城墙购房,地铁对于房价的拉动总体上并不明显。直到2005年底一号线正式通车后,“地龙”的魅力彻底征服了早已厌倦了堵车的南京人,跟着地铁买房一下子成了当时的潮流。

“这不知不觉打破了人们对于城墙的依赖,开始往城墙外置业。”她表示,2006年开始,受地铁沿线楼盘的影响,迈皋桥一带、奥体板块,以及江宁和仙林的房价开始猛涨。尤其是迈皋桥的二手房和江宁的商品房,成了地铁的最大受益者,置业江宁的浪潮在一号线南延线动工后达到高潮。如今,“我为地铁狂”已成为购房者的共同特征。另外,《金楼市》近年组织的多次看房活动中,地铁线路都是最热的。

“长江时代”的遐想 关键词:跨江发展

黄金岁月

2001年 南京长江二桥建成通车,长江大桥“独霸”南京长江两岸的历史就此结束。此后,长江三桥2007年顺利通车,长江四桥2008年12月28日举行主桥开工仪式,为跨江发展打下交通基础。

2005年 南京长江隧道江北盾构工作井正式开挖,标志着长江隧道工程进入了正式施工阶段。

2005年 南京市第十二次党代会传出重要信号:未来5年,“跨江发展”成为南京新一轮发展战略重点之一。

2007年 “跨江发展战略”有了明确的指导意见和方针。

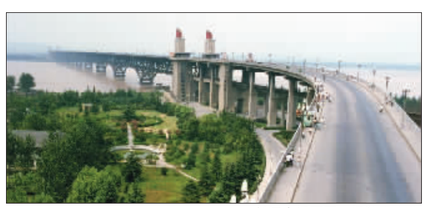
长江自古就是一道分隔南北的天堑,成为阻碍南京向外发展的致命瓶颈。曾几何时,南京长江南北两岸恍若两个不同的世界。

2001年,长江二桥建成通车,南京地区长江江面上多了长江大桥的姊妹桥。二桥的存在,第一次把干线公路的过境交通经二桥,绕城公路疏导分流出去,使长江大桥转化为一座城市桥梁,浦口、大厂、六合的交通条件大为改善,由此极大地带动江北地区土地开发、城市化进程。随后,三桥、四桥相继开建,其中三桥已于2007年通车。

随着江北新城区的建设,多建几座大桥并没有从根本上解决南京“过江难”的问题。2005年3月29日,纬七路长江隧道率先动工,它北起江北浦口新市区的浦珠路,经梅子洲跨长江后,向南与河西新城的纬七路相接,这是完全意义上的市内通道。打通后,从纬七路隧道过江到鼓楼不到半个小时,这对江北的发展具有里程碑意义。

跨江发展战略也带动了下关长江沿线的跟进。今年2月1日,《下关滨江地区规划设计》正式公示,计划成百上千亿的建设资金5年左右时间内砸出长江北岸一道绚丽的江岸线。一时间,沿秦淮河发展的六朝古都正在围绕长江“开天辟地”,长江沿线城市面貌的翻新,楼盘开发热火朝天,置业人群蜂拥而至。

据规划,未来50年,南京将拥有13个道路交通过江通道、4条过江地铁。届时,长江好比是南京的“内河”,新南京版图中的“长江时代”悄然到来。



长江大桥不再一桥独霸南北

南京向南看 关键词:城市南移

黄金岁月

2001年 江宁正式撤县建区。

2006年底 地铁一号线南延线动工,同时宁溧路快速化改造动工,开启了江宁无缝对接主城的重要一步。

2007年 南京火车南站建设方案出炉,南京交通重心南移大势已定。

2008年 南京南站桩基础开钻,标志着铁路南站进入实质性开工阶段。

不少专家学者坚持:南京向东有紫金山、连绵的青龙山,南京向西、向北都有浩瀚的长江天堑阻挡,而跨过长江后的空间又极为狭小,惟有向南腹地极为广阔,且没有大江大山的阻挡。

事实上,南京版图向南扩的步伐一直没有停止:一方面,江宁撤县建区后迅猛发展;另一方面,江宁得天独厚的居住环境吸引了七成主城购房者进入。

过去十年里,为了缩小“城乡差距”,主要表现在交通的“无缝对接”。首先,江宁开通了101路、102路、103路、105路等多条直通主城的公交线路,同时完善区内交通网点,方便公交换乘进南京市区;其次,地铁延伸至江宁的工作尽量提前,大大缩短了空间距离,3号线规划也在调整中深入江宁腹地;再者,高速公路建设和主干道快速化改造同步进行,如机场高速在江宁设置多长匝道、取消过路费,宁溧路建高架提速等;火车南站的建设更是带来了南京南部城市地位的提升,板桥新城建设提速,东山新市区范围继续向九龙湖、方山延伸,南京南部城市商业副中心地位越来越巩固。

“南京南部发展前景非常好,有产业基础,可塑性大。”几乎所有到南京的品牌开发商表示很欣赏“南部风景”,万科、金地、恒大、融侨、中冶都不惜重金在江宁布了点,就连李嘉诚都被传在密谈江宁一块上千亩的地块。

古都的“大哥梦” 关键词:大都市圈

黄金岁月

2006年 由南京、扬州、镇江、淮安、马鞍山、巢湖、滁州、芜湖等8市建委联合编制的《南京都市圈2006~2010五年建设规划纲要》正式上网公示。

2008年 南京都市圈第二届市长峰会上,8个城市的市长围绕“交通基础设施与公共服务一体化”达成协议,相约5年内南京都市圈交通将一体化,《南京都市圈综合交通发展规划》框架形成。

2009年 宁马高速南京段收费站正式试停止收费,标志着南京与马鞍山的城市交通一体化取得实质性进展。

虽然曾经历经辉煌,虽然地理位置依旧,南京的经济实力与综合水平依然与长三角第二大城市的身份相去甚远。但是,六朝古都没有放弃“大哥梦”。

2006年编制完成的《南京都市圈2006–2010五年建设规划纲要》中要求,这期间,以南京为中心、放射状的,内连都市圈各大中城市、外连长三角城市群各中心城市的高速公路网基本建成;完成京沪铁路南京段电气化改造、宁芜铁路外绕与复线改造,建成南京–马鞍山–芜湖铁路二线;建成宁淮高速公路、宁蚌高速公路南京–滁州段、宁常高速公路南京–镇江段、宁杭高速公路南京–溧水段,扩建宁合高速公路南京–滁州段,建设浦仪高速公路、宁宣高速公路。

这也带动了城市化进程的外扩速度和城市人口疏散及流动。比如2007年之后,溧水、句容、安徽和县一带的楼盘,纷纷将客户群锁定在南京。

南京的“大哥”野心还在继续。今年7月,南京最新城市规划《南京市城市总体规划(2007–2030)》公示。根据规划,2030年,南京6582平方公里的土地上,人口将达1260万,将是一座崭新的超大城市。

本版采写 快报记者 刘果

见证精彩

←2005年8月,南京地铁一号线开通,《金楼市》邀请购房者凭报纸剪票体验试坐地铁,赴河西看房。之后,《金楼市》组织了多次地铁看房活动与地铁盘讨论。

↑过江通道一直是《金楼市》关注的重点话题。

←2008年8月,快报组织“南京公共交通论坛”,邀请政府部门、公交公司、业主代表就目前河西公共交通问题展开讨论。