

4月20日,快报封8.9版上以《走一步堵三步,南京城直往人心里堵》为题,报道了南京城内密集施工,导致多条道路拥堵,市民苦不堪言。报道刊登后,引起社会强烈反响,南京市政府的领导也非常重视,分管城建的副市长陆冰多次召开现场会议。昨天,刚从国外考察回来的南京市市长季建业直奔工地,要求加强施工管理力度,提高施工质量,更要考虑减少对市民生活和交通的影响,在正常施工的同时确保道路的基本畅通。

快报记者 孙兰兰 朱俊俊

南京市领导积极回应快报报道 要求道路施工不能“一窝蜂”

《市长有回应》 季建业提出路改要求

市长回宁,直奔工地

“施工给市民交通出行带来了一些影响。”南京市住建委有关人士介绍,市领导高度重视,立即组织相关部门深入研究,对工程施工影响进行整治。而最近率队去欧洲举办经贸洽谈活动的市长季建业,昨天下午一回到南京,没有去自己的办公室,而是直接让车开到了沪宁高速连接线的施工现场。检查干道整治情况,成了季市长回来后处理的第一项紧急工作。

季建业先看了沪宁高速连接线,随后又前往玄武大道。这都是近来南京市民意见比较集中的施工点。

“施工应当最大限度不影响市民出行。”他说,施工方要与交管部门协调,共同来维持秩序。能用机械的,就尽量用机械,人工速度太慢;必要的时候,可以让交警在现场配合,及时疏导交通。在保证质量的前提下,加快施工进度,缩短影响的时间。

季建业提出,要进一步加强施工管理力度,提高施工质量,更要考虑到减少对市民生活和交通的影响,在正常施工的同时确保道路的基本畅通。

项目要拉开空间距离

负责南京城建工作的副市长陆冰,最近几天也一直忙于此事。4月22日,他再一次对干道整治进行了检查,昨天,又专门召开了专题会议,提出一系列要求。

“下一步的道路出新整治工作中,我们会做得更细致些。”南京市住建委有关人士介绍,落实市领导指示精神,他们已拿出一系列的措施。首要的就是进一步调整完善干道整治和雨污分流项目的时序计划,合理确定空间布局,保证城市路网的基本通行能力。

“玄武大道的施工安排,确

实有些不妥。当时只考虑到了玄武大道与龙蟠路,彼此不承担分流。”有关人士说,对整个全年计划的安排,将分摊到全年四个季度有序启动,延长总的施工期,减少集中施工的交通负荷。

在每个季度开工项目的选择上,做到拉开必要的空间距离,一般间隔一条干道。避免一个区域内,紧邻的两条道路同时开工建设。即使在一条线上的整治,也力求做到错开路段,以避免整条道路施工。

开通专线听意见

专题会议还提出,要做好干道整治与雨污分流改造的统筹协调,安排好时序,杜绝重复施工对道路交通的影响。

“对各项工序的进度都明确了具体要求。”南京市住建委城镇处处长郭建介绍,要求干道的市容整治,要在雨污分流工程开展前1~2个月启动并完成;雨污分流工程,要在市政设施改造前1~2个月启动并完成;市政改造与交通设施改造同步推进。市政改造,管线下地先行;路面改造人行道先行,减少对道路空间的占用。通过合理工序安排,避免干道整治各项内容集中施工、全面开花,造成道路交通瓶颈。

此外,还要同步做好改造方案和交通组织方案。“状况较好的路面,尽可能不改造;较差的路面,尽可能采用热再生技术,管线施工尽可能采用非开挖技术和快速回填材料,以降低施工对城市交通的影响。”同时,每个干道整治项目都要求编制交通组织方案,会同交管部门共商。整治中,市相关部门将加强建设管理监督,严格落实现场管理和交通组织环节,做好文明施工和交通有序管理,并开通专线听取社会各界和居民意见,做到工程建设与社会、居民的密切互动。

《专家谈看法》

新庄立交大堵就因规划差

“南京市政府提出的这些措施,在一定程度上可以缓解道路施工带来的交通负面影响。”南京市交通设计院的有关专家告诉记者,科学规划道路施工,可以分流一部分车辆,缓解施工道路的交通压力。拿龙蟠路来说,如果当初在制定施工计划时,能够错开路段,避免整条道路施工,分段循序渐进,就不会出现现在新庄立交大堵车的局面。

但是,道路施工对交通产生负面影响是无法避免的。据记者了解,南京主城区范围内共有200多条主次干道,今年出新改造的就有35条,同时还有600多条支路街巷必须在年内整治出新。在交管专家看来,如此密集的道路施工,哪怕做到拉开必要的空间距离,避免一个区域内紧邻的两条道路同时开工建设,也都无法从根本

上缓解交通压力。

比如常府街,这条道路即将出新改造,根据建设部门的规划,先进行雨污分流工程,随后对路面、路牙等改造出新。在施工期间,要占据6~7米的路幅。常府街原本是双向通行,是南京城内的主干道,车流密集,但开工之后,无法保证双向通行,所以交管部门有可能采取单行的管制措施。

虽然在常府街施工过程中,中山东路等平行的主干道没有施工,但常府街实施单行管制后,禁止通行方向的车辆肯定会被分流到中山东路上。中山东路原本就已饱和,加上分流来的车辆,会雪上加霜。而正在施工的常府街肯定也不好走。这样估算,到时常府街施工的时候,不但自身道路难走,还会殃及平行的一些道路,导致城东地区堵上加堵。



快报“堵城困局”的报道,引起南京市政府和广大市民的高度关注

《公众再回应》

还有三个建议请考虑

保证工期,保证质量

南京喜欢抢工期,要求在一个时间节点前完成某项工程建设。最典型的是“两中路”(中山东路、汉中路)的改造出新。去年9月初,南京市政府提出对“两中路”进行改造,要在10月1日国庆节完工,从决策拍板到竣工验收,只有20多天。这样仓促的工期会造成许多问题。近日,记者坐车经过中山东路时,发现有些路面已经出现破损。

而就在这两天,中山北路上,每到夜间,就有工人对窨井盖进行重新铺设和修正。原来,由于工期太仓促,窨井盖出现了下沉现象,工人只好利用交通流量不多的时间,对道路做一些细枝末节的修改。

不少市民认为,这些质量问题,导致工程反复,道路多次围挡修复,也在一定程度上影响了通行。所以,在保证工期的情况下,很有必要强调质量,可靠的施工质量才能避免返工,从而有效避免或缓解交通再次拥堵。

建设要有长远规划

在市民的印象中,南京的道路就没有消停过。李先生告诉记者,前两天他在报纸上看见一条关于珠江路出新改造的消息,吃了一惊,“在我印象中,珠江路出新不过是两三年前的事情,怎么又要动工了?”

记者翻阅了一下资料,珠江路在2007年的时候曾经搞过道路出新,这个工程从2007年的8月份一直持续到10月底,机动车只有半幅路面可以通行。而追溯到2004年的7月份,珠江路曾经搞过景观改造工程,把原来28米的路幅增加到了35米……几乎每隔三年,珠江路都要动一次手术。

中山东路也很典型,进入本世纪以来,政府部门对这条路的建设几乎没有消停过:地铁2号线建设,改造出新、孙中山铜像回归……

有专家表示,政府部门应该出台一个道路维修规划,这次改造之后,能够保证10年甚至20年不去大动,这才是根本上的解决之道,不然措施出台得再多,也无法缓解对市民出行的影响。

交通诱导细节待完善

“对市政府改善民生的措施我们还是很欢迎的。”许多市民认为,政府部门这么密集地对道路进行出新改造,其实是一种“休克疗法”,与其拖拖拉拉不间断施工,不如集中一段时间,对大部分需要整改的道路集体出新——长痛不如短痛。

出于这种考虑,有市民建议,既然现在大面积施工的现象无法改变,能否从一些细节上来方便市民出行?比如,能否完善交通诱导标志?张女士就有这样的切身体会,她每天开车从新庄进入玄武湖隧道,但等车快开进隧道口的时候,才发现里面堵得很厉害,如果有一个诱导标志,在可以绕道的路口及时提醒市民前面路况,不是可以改善拥堵局面、节省市民时间吗?

南京市住建委告诉记者,南京“智能交通诱导系统工程”已经列入准备项目,眼下正在请专家研究。以后会先在南京城市内环线分阶段建设。建成之后,不单是玄武湖隧道,开车人在内环线任何一段都可以预先知道前面的路况,及时改变方向,从通畅的道路通行。

记者从交管部门了解到,目前北京西路已经安装LED反光交通诱导标志,市民可以根据LED颜色的不同,了解到周边路段的交通情况,及时选择绕行路线。

《相关声音》

南京“民间规划师”通过快报建言—— 道路建设不能光顾好看

快报路堵的报道引起有“民间规划师”之称的盖星石的关注,他特意给快报发来建言信,提出对道路建设的建议。

“看了那篇报道,我深有感触。”一直很关注城市规划建设的盖星石说,这些年来,南京的景观路建设从没间断过,许多主次干道都曾作为景观路整治过,有的不止一次。2003年有百条街巷整治,2004~2005年为迎接十运会,对主次干道和街巷支路再次全面整治出新,2006年起又是背街小巷3年整治工程,每年都有整治指标。去年的“五中路”整治出新,声势之大更是从来没有过。今年又将完成35条干道、几百条背街小巷整治任务。

“相比景观改造,老城区的通道建设被重视程度相差甚远。举个例子,一条芦席营路北上工程,短短的几百米,就拖了好多年,现在也没动静了。”盖星石认为,城市道路的环境整治固然重要。但是从目前南京老城区的实际状况看,矛盾最突出、反映最强烈的,还是通行问题。而且这个矛盾随着汽车拥有量的快速增长将越来越突出。城区应当开辟一些新通道。南京城区支路网密度不高,交通流过度集中于有限的几条主干道,且分流通道严重不足,尤其是南北向的大通道“三中路”,加强分流通道建设已刻不容缓。

他建议,尽快南延北拓芦席营路,向南越过童家巷、湖南路接云南北路,向北越过铁路街接铁路以北的道路,使进出老城区的通过性交通尽快得以分流。此外,要把支路网的建设放到重要位置,着力打通断头路,增加支路路网密度,提高路网集散和穿越能力,促进城市血脉流通。