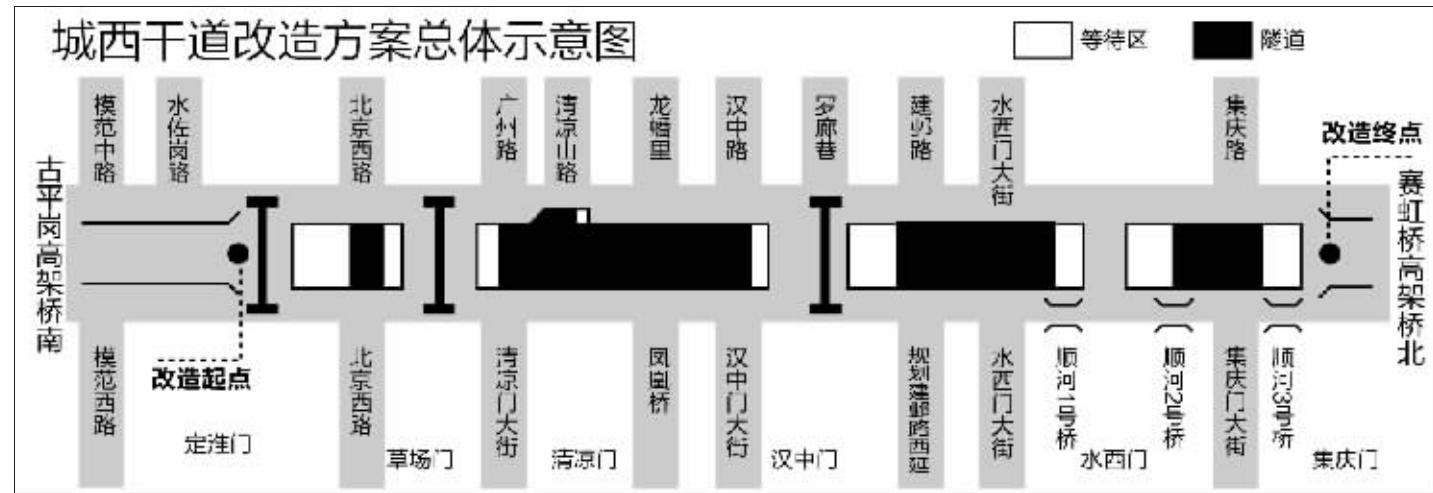


城西干道桥改隧计划本月动工

可能导致南京全城大堵车,快报记者推荐3条绕行路线

纬七路隧道将在5月份正式通车,而记者昨天从有关部门了解到,城西干道桥改隧工程也将在隧道通车后动工,预计2014年前通车。5月份,施工方将首先对地面高架进行拆除。城西干道是南京“井字形”快速通道的重要一环,它的动工,将使原本通行不畅的南京城市道路雪上加霜。

□快报记者 朱俊俊
毛丽萍 孙兰兰



制图 沈明

»方案

城西干道4年内通车?

据称项目列入迎青奥工程

桥改隧方案没变

根据规划方案,城西干道综合改造工程线路全长6.13公里,隧道暗埋段采用双向六车道,行车速度为60公里/小时;敞开段下穿隧道引道为双向六车道,两侧地面道路为双向六车道;地平交织段道路改造为双向十车道,行车速度为40公里/小时。

改造工程将建4座下穿隧道,包括新建北京西路隧道、汉中门隧道、水西门隧道,并拓宽集庆门隧道。工程沿现有的城西干道中心线布设,起点为古平岗立交落地段,新建双向六车道隧道穿越北京西路后出地面继续南行;以隧道形式下穿广州路、清凉山路、汉中路后在汉中门大街南侧出地面;经过罗廊巷后再次以隧道形式下穿建邺路、水西门大街,隧道在水西门广场南端出地面;经过地平交织段后,经过拓宽后的集庆门隧道,终点接赛虹桥立交。全线将新增汉中门匝道一条,长290米;拆除集庆门隧道长590米;拆除人行过街天桥3处,原址改造成人行过街地道;拆除既有跨线桥4座、匝道桥2座,拆除顺河桥梁面积8316平方米,新建桥梁11437平方米。

论证材料送达市政府

桥改隧方案没变,拆桥方案也没有多大变化,推荐方案依旧是爆破拆除法。据介绍,最初的拆除方案是以切割拆除为主,主要是因为高架桥上部箱梁里结构复杂,一旦爆破不慎,会引起连锁反应带来不安全因素。计划用一种新型的盘锯切割工艺拆除三座高架桥。届时,拆桥的施工方会用绳子钢索将桥面绑起来,利用盘锯一块一块地切割下来,再一一吊离现场,拆除下来的桥面将进行废物利用。不过,这种切割拆除法已在专家评审会上被否决。

记者了解到,南京市住建委此前曾听取了高架桥拆除的三种方案汇报,勘察了现场,从安全、工期、成本、对交通及环境的影响等方面对爆破法、机械法和切割法拆除高架桥进行了详尽比较,最终决定同意采用以爆破法为主的方案。胜出的原因是爆破拆除的成本较小一些,除了这个原因,切割法施工工期长,影响

拆除安全性的因素较多,爆破法则时间比较短,综合下来考虑对周边的影响要小一些,专家经过比选之后,比较倾向于采用爆破法施工。

“用炸药对桥墩进行爆破,桥面可以一下子落到地面,化高空作业为地面作业,风险大大降低。”相关专家认为,爆破法对交通的影响小,工期短,花费也比较少。目前,建设部门与公安部门已多次组织专家进行论证,包括落地的震动、对周边影响、对管线影响等;爆破时还将采取相应的防护措施,保证桥落下时有缓冲,防止破碎的混凝土溅出去。不过,记者从相关部门获悉,这些比选方案及推荐方案的所有论证材料昨天已全部送达市政府,只等相关市领导点头,此项目就可开工,预计5月份左右。

项目列入迎青奥工程?

城西干道自从桥改隧方案出来后,一直争议不断。但实际上,该项目推进从来没有间断。今年1月4日,南京市规划局网站上对项目的用地审批手续已经办结进行了公示,前期工作也一直在进行。昨天,知情人士透露:该项目已列入迎青奥工程,这也意味着2014年前要通车,时间也相当紧了。据了解,开工前的准备工作非常多,比如桥下的绿化带可能的话,都要提前移走;还有桥梁落地时,会有大量的飞石四溅,这个安全隐患,需要提前在沿线做好防护;施工时不可避免地还有噪音,漫天灰尘,“这些在国际上都是个难题。”不过,该人士告诉记者,施工爆破时,施工单位与很多相关部门都会全力配合,主动提前做好保护。

也许太“保密”,南京住建委建设处处长李雁昨天似乎还“蒙在鼓里”:“不会这么快吧,我们原来打算再往后面放一放。就算马上通知要开工,我们也还要招标,连炸药还没买呢。”

虽然市住建委称还不知情,但是记者还是从多方了解到,只要市政府认可,相关单位就将对周边安全敏感点进行进一步勘察、核实,对总体拆除方案进一步优化,然后按照专家意见,尽快完善管线、地铁、建筑等保护方案,研究拆桥的顺序安排,并按照规定的爆破实施审批程序做好各项准备工作。

»绕行

开工后全城大堵车几乎不可避免

每天车流近20万

一个可以预见的现实是,城西干道开工之后,南京的道路将不容乐观,南京市民应该做好全城大堵车的心理准备。

昨天上午10点,记者在城西干道汉中路高架统计车流。从上午10点至11点,一个小时,高架桥的车流量为4500辆左右,底层路面虎踞路的车流在2500辆左右。这意味着在一个小时的时间段内,经过城西干道的车流约在7500辆左右。由于昨天临近五一假期,虽然是平峰时间段,但车流比平时平峰时段要略多,因此估算,城西干道平峰时间的车流每小时约在7000辆左右。

那么高峰期间的城西干道车流又是多少呢?昨天下午5点,记者再次来到城西干道测算车流,一个小时的时间,车流量约在13000辆左右,除去假日突然增多的车流,平时城西干道高峰期的车流应当在1万辆以上。照这个统计车流测算,24小时内,经过城西干道的车流接近20万。这20万车流,在城西干道开工之后,该如何分流?会不会对已经难以承受的城区道路产生压力?

14万辆次车可以绕行

城西干道的20万车流,其目的地在哪里?因为只有了解了车辆的目的地后,才能给出完善便捷的绕行路线。

据记者了解,城西干道包括虎踞路的20万车流,其中约有6万辆次的车是沿线单位和居民,占了30%左右。施工期间,这6万辆次的车无法分流,必须从虎踞路以及大桥南路通行。由于施工的需要,城西干道下方的道路会时不时完全封闭,所以对这6万辆次的机动车来说,通行将非常困难,拥堵排队会是经常的事情。

其他的14万辆次车,有一部分经过盐仓桥高架,进入南京长江大桥。目前,南京长江大桥每日约有7万辆次的车流,其中70%以上来自城西干道。但城西干道的开工,选择在纬七路隧道通车之后,而且纬七路隧道是免费的,所以可以分流掉大部分车流。

城西干道还有一部分车流,是进入南京“井字形”快速通道的,从城西干道进入模范马路和玄武湖隧道,到达城东干道,也有的机动车会通过二桥、沪宁高速等出城。快速出城的车流占了城西干道车流的绝大部分,而让这些车辆便捷绕行,也是施工期间的关键所在。



制图 沈明

快报记者推荐3条绕行路线

A

长虹路—凤凰街——凤凰东街——龙园东路——热河南路——四平路广场

[点评:双向4车道,刚改造的道路,但路边停车位太多,影响通行效率]

B

纬七路隧道

隧道通车后,南京城区每天约有7万辆次车会选择隧道通行。

[点评:最快速的绕行通道,但只限于分流开往江北的车辆]

C

前往江北的车流可以从扬子江大道进入纬七路隧道。南京市府选择在纬七路隧道通车后,再对城西干道动工,就是基于这样的考虑。

长江大桥每天车流量在7万辆次以上,过江隧道开通之后,主城区就有了两个过江通道。纬七路隧道的车流,一部分是从大桥分流过来的,每天大约能分流3万辆次左右。但因为多了一个过江通道,过江车流总量肯定会增加。所以,过江隧道通车后,南京城区每天过江的车流约在10万辆次以上,其中约7万辆次会选择隧道通行。

D

江东大道和扬子江大道

如何从城区快速进入这两条路,最好的路线是通过梦都大街或者河西大街。

[点评:承担主要分流任务]

城西干道是南京快速化通道中的重要一环,与之相对应的,只有江东大道和扬子江大道能承担分流任务。从扬子江大道可以直接上郑和路的高架,到达四平路广场。也可以绕行到定淮门大街,进入模范马路隧道,上城东干道或者出城高速连接线。特别是扬子江大道,双向12车道,比原先的城西干道扩宽许多。分流之后,不会出现拥堵现象。

如何从城区快速进入扬子江大道和江东大道?有多种选择。最好的是通过梦都大街或者河西大街,河西奥体的这两条主干道道路扩宽,而且车流量不多,非常适合绕行。

汉中门大街、清凉门大街、定淮门大街也是通往江东大道和扬子江大道的重要通道。宽阔的汉中门大街本身不存在问题,但它的西延部分(江东路过西)只有双向4车道。清凉门大街的西延线人车混杂,通行能力很差。定淮门大街也是如此,过了海德卫城路口后,只剩下双向2车道了。所以,汉中门大街的西延段和定淮门大街的西延段肯定会成为一个新的堵点,从主城区进入纬七路隧道将很困难。

城西干道改造方案总体示意图

等待区

隧道

