

■南京绕越公路在仙林建起高架 ■快竣工的常州飞龙东路改了规划

南京常州这三条路



南京长江四桥高速将在仙林大道跨越地铁2号线东延线高架(图为施工现场) 快报记者 顾炜 摄

》建设中的路

一个地方两座高架叠罗汉,是乱套还是必然选择?

南京绕越公路上天不入地,引来市民质疑

【网友质疑】
仙林再现“城西干道式杯具”

5月28日,南京地铁二号线东延线就将通车,仙林多了一条进入主城的快速轨道“大动脉”;2012年,长江四桥及连接线建成,与绕越东南环相接,仙林又多了一条与沪宁、宁杭等多条高速相连的高速公路枢纽,出城将变得更为快捷。

但是,沿着仙林大道而建的地铁二号线是高架,现已开工建设的四桥南端连接线沿着九乡河又是一条高架,而且差不多要以12米的高度上跨地铁,两条高架在仙林成“十字架”穿越,让很多仙林市民很不爽。上个月,就有网友在网上发帖呼吁,别让绕越高架成为第二个城西干道式的“杯具”,恳请相关部门眼光放远一点。

然而,相关部门在接受记者求证时表示,这个高架方案是经过多方论证的,要重新改成隧道方案,几乎不太可能了。

【现场调查】
高架叠高架,穿越大学城

日前,记者驱车来到了九乡河与地铁相交处,这里很多庞大的高

架桩基已经建好,一根根钢筋“交织”成的柱子也已现雏形,与南京大学仙林校区大约相距四五百米,但是紧贴着九乡河。“这是绕越高架很不协调了,现在绕越公路的一边就是九乡河和羊山公园景区,这样设计不仅带来对九乡河湿地公园和羊山公园景区景观、粉尘、噪声等危害,严重影响南大、南中医两所高校的产、学、研环境,而且还降低了周边土地的利用效率。短期内危害也许不明显,长期来看势必和周边环境的矛盾越来越突出,隧道应是最优方案。”该网友恳请相关部门考虑高架设计的合理性,希望类似城西干道的“杯具”不会在这里重现。

记者也注意到,对于高架“横行”的不满,网友的矛头指向的是高架带来的噪音以及影响景观等。绕越公路上跨地铁,沿着九乡河一条高架穿越仙林,而据了解,九乡河全长12公里,古称琥珀石溪,下游曾是明代运粮、运石水道,建国前,改名为九乡河。哺育了沿线无数村民的九乡河,被当地不少老人称为“母亲河”。现在,沪宁高速、312国道-城际铁路等多条道路从河上跨越,已严重破坏九乡河的生命,现在又多出一条绕越高架,着实让人们心存芥蒂。

据介绍,根据方案,长江四桥及其连接线起始于六合区横梁镇以东,接宁通高速公路,向南经红光村、龙袍镇,于石埠桥附近跨越长江,向南跨越312国道,沿九乡河东侧穿越仙林大学城,止于沪宁高速麒麟互通,与在建南京绕越高速东南环相接,全长28.996公里。其中,为保证仙林大学城内东西向道路的畅通,四桥途经仙林地区长达8.8公里的南接线将全部采用高架方案。

【相关部门回应】
隧道方案也曾提出过

对于网友的担心,仙林管委会表示,他们也曾力荐隧道方案。

记者了解到,关于四桥连接线与地铁二号线的竖向关系问题,早在2008年底四桥连接线设计论证阶段,市发改委组织召开的论证会上,仙林管委会就态度鲜明地阐明

了他们的观点:希望采用隧道方案,因为此处交汇点的问题处理不好将直接影响到仙林新校区的环境和形象,而且是给南京大学、中医药大学以及九乡河生态湿地系统包括羊山公园周边的环境造成不可估量的损失,留下难以弥补的遗憾。

管委会同时建议,在技术可行的情况下,采取四桥连接线下穿仙林大道的方式解决该处节点的互通问题,“此后我们也通过多种渠道和方式向市委、市政府及有关部门表达了相同的观点和建议,南京大学也和我们持同样的观点,并通过他们的途径进行了多渠道反映。”仙林管委会相关负责人表示。

据透露,针对这种情况,南京市委、市政府也高度重视,并责成相关建设部门认真调研论证,同时明确表示,如果下穿的方式技术上可行那么就采取下穿方式建设,可是隧道方案最后因为多方面原因被放弃。

采用高架有多方面原因

那么为什么不采用隧道方案?仙林管委会解释称,由于当地地铁二号线仙林段及其东延部分(羊山公园-省体育局训练中心段)已经建设,高架桥桩基已施工完毕,根据交通部门组织专家论证的结果,在现实条件下,再采取下穿施工的方式已不可能,只能采取四桥连接线上跨地铁的方式建设。另外,四桥连接线是按高速公路的等级建设,按规范必须是高路基,并在与地铁二号线交汇采取上跨方式建设。“目前的建设方案是地铁

与交通部门组织专家多次论证后确定的结果。”

记者获悉,长江四桥连接线的方案是2007年11月17日通过国家发改委批复的,在最初的方案中,绕越是高路基方案,即地面建设,只是在经地铁处高架跨越,后来南京市规划局认为这样破坏了生态廊道,因此弃用了第一方案,多掏了近3个亿改成了全线高架穿越仙林。

至于隧道方案的被淘汰,相关人士表示,除了仙林管委会的解释外,还有几方面原因,一是高架便宜,高架的造价为1公里1个亿左右,而隧道1公里大约需要4个亿;其次,绕越是一条高速公路,设计时速为120公里,隧道达到的时速在80公里左右,“多花钱还得降低标准,这也是放弃隧道的原因。”

快报记者 毛丽萍

一些政府建设项目的合理与否正越来越受到老百姓的关注。之所以如此,个中原因或许是因为关系到自身利益,但在更高层面分析,更多的是社会迈向公民时代、公民意识觉醒之后人们出于一种自然的对政府行为的关切。

发生在南京和常州的3起有关道路建设的公民问政事件,正是对上述观点的体现。

■规划中的凤凰花园城马路等待说法

为什么要这样建

》快建好的路

常州飞龙东路花6.6亿,临完工了改规划

常州市民认为飞龙东路瞎折腾,政府赶紧出来作解释

前不久位于常州中心城区北部投资6.6亿的飞龙东路改造工程,距离预定的竣工通车还差一个多月,其规划突然被临时更改,引发常州市民、网民热议。针对此事,常州市政府在4月份的“每月一告”中专门做出了答复。据称,政府之所以临时更改规划,是由于有关部门预计实施后的飞龙东路交通流量增速有可能超出当初预测不得已而为之的补救措施。

快报记者 刘劲松 刘国庆

【源头事件】
快完工的道路临时改规划

4月19日,常州市相关政府部门对外界公布了《飞龙东路交通组织优化与景观提升方案》,它距离原定规划方案整整晚了一年,此时,飞龙东路改造已接近完成,迟来的方案意味着这条干道将破土重来。

飞龙东路位于常州中心城区的北部,原来叫北环路,东起青龙西路,西至通江南路,这条道路是1992年改建的机动车和非机动车混行的单幅道路,总共只有26米宽。去年5月份,市政部门对飞龙东路进行改造,26米宽的老路将变成43米宽的重要城市干道,总长度3.8公里,共分两个标段实施,一标段为通江南路到红菱桥,另一标段为红菱桥到青龙西路,总投资约为6.6亿元。

按照最初的规划,飞龙东路规划为双向六车道,两侧的机动车行道为10.75米,非机动车道为3.5米,人行道为3米。道路的中央为3.5米的中央分隔带,非机动车道与机动车道之间设置2.5米侧分隔带。

规划方案制定完成后,常州市政部门于去年的5月20日正式入场施工,按预定计划,改造工程将持续一年。于今年6月份正式交付使用。

然而,4月19日常州政府有关部门对外界公布的《飞龙东路交通组织优化与景观提升方案》却让这条即将交付的道路有可能面临“推倒重来”的境地,因为新的方案对原有的方案进行了大幅度的改动。

新的提升方案是,原双向六车道变更为双向八车道,两侧机动车行道从10.75米变为13.25米,其中公交专用道3.5米宽。非机动车道从3.5米增至3.75米,两侧人行道宽度不变。已经铺设完成的中央分隔带被迫缩减,由3.5米压缩至2米。

【引来质疑】
这一改,不仅仅是浪费钱

据了解,由于飞龙东路是沟通常州市东西的大通道,涉及千家万户的出行问题,因此人们对于其设计度尤为关切,而在道路接近完工时规划的突然变更,陡然让飞龙东路成了人们的热点话题,网络上不断出现质疑的声音。

“穷折腾,朝令夕改,飞龙东路就是例证。”有网民质疑说,“为什么在道路改造之前没事先规划好?现在路马上就建好了,说调整就调整,那么多资金、人力、物力怎么算?

》规划中的路

一条公用马路要把居民小区“劈”成两半

凤凰花园城业主着急啊,规划局承诺今天协调



按照有关部门规划,这条现在停满车子的小区内部通道将被改造成公用马路 快报记者 常毅 摄

【官方解释】

是交通流量增速超出预测逼的

5月小长假期间,常州市政府针对这一市民反响较大的质疑做出了官方解释,并刊登在每月一报的真情通报上。

据政府部门解释,道路断面的微调是由于有关部门预计到实施后飞龙东路的交通流量增速有可能超出预测而做出的,而且,沪宁城际铁路正式开通后,作为北广场交通集散主要通道的新堂北路尚未打通至龙城大道,大量长途客车、公交车、出租车和社会车辆仍将途经飞龙东路,到时交通的压力将会进一步增加。“经综合研究,决定在现有规划宽度内充分挖掘道路潜力,对原来的车道布局进行调整。”

每月一告还透露,同时还将对道路交通组织进行优化。在新堂北路即将交付的道路有可能面临“推倒重来”的境地,因为新的方案对原有的方案进行了大幅度的改动。

【市民反映】
小区公共用地“被规划”

“如果不是我们多了个心眼,很可能就会被蒙混过关。”在凤凰花园城,业主们再三表达了他们的后怕。

一个多月前,几台大型工程车辆开进小区西面空地,开始进行取土作业。这块空地与凤凰花园城福安园只有一墙之隔。“隔壁动静这么大,我们总觉得心里不踏实。”几名业主去工地问民工,才知道这里要建一个叫“聚泽园”的新楼楼。原先从凤凰西街斜向东北路的茶西街也被拆除,被圈在这个新楼盘里。但在工地大门外,业主们没有找到规划图。

几名业主围着工地绕了一大圈,才在茶西街与江东北路路口管子桥公交车站附近的工地小门外,找到了规划公示及规划图。在图上,业主们发现,凤凰花园城位于福安园和静幽园之间的景观大道居然成了“规划道路”。也就是说,小区不仅没了活动场所、300多个停车位,还将被这条路分割成两块,道路以西福安园一共6幢楼房将成为“孤岛”,直接对着大街。

当晚,业主们在南京市规划局网上找到了这个公示,公示日期为4月27日到5月3日。“国家规定,公示期为7天,可这个公示,7天里有3天在放假,并且,公示贴在那么偏僻的地方,不明摆

着想糊弄我们凤凰花园城的全体业主吗?”

业主们认为,即使从市政建设方面考虑,也没必要建这条马路。记者也注意到,该小区西面不远处是江东北路,东边是溧江路,两条路之间相隔不过数百米。

【官方回应】
规划局答应现场协调

4月29日和30日上午,业主们两次到南京市规划局,希望得到解释,但对方并没有给出一个合理的答复。这让业主们非常气愤。业主们试图从聚泽园开发商那里探到点“内幕”,但对方不肯回答,“这不管我们的事。”聚泽园工地一位工作人员称。

“前几天放假,今天上班了,公示期又过了,我们不能就这样拉倒!”业主们商谈后,决定集体行动。前天上午,几十名业主一起来到规划局,要求给个明确说法。

随后,规划局给业主们作了书面答复,5月6日,市规划局办公室、河西直属分局负责人和聚泽园开发商代表将到凤凰花园城现场查看了解,召开各方代表参加的协调会。在此之前,规划局暂不核发该项目的规划许可。

拿到答复后,业主们逐渐散去。“我们回去商量一下,无论如何,我们的合法权益要得到保障。”

小区“开”路会否考虑居民利益而停止?《问政》将继续关注。
实习生 李敏 快报记者 常毅