



5 同步护绿

数据

沿线路行道树:972棵
可保留:111棵法桐、21棵银杏、
2棵广玉兰、3棵雪松
需迁移:792棵
建议淘汰:病虫害严重及长势
有问题的43棵

创新

新建隧道“会呼吸”

两条道路改造将采取哪些新技术和提效的新措施?新建隧道是什么样子?

据介绍,两条道路改造一是加强了节能减排。在下穿的节点上,尽可能采用短桥或短隧形式(城西干道部分采用长隧形式),通过自然通风的形式,减少了下穿通道的断面尺寸,降低了工程造价。

二是加强了交通功能整体系统的提升。道路改造中,将同步建立一套先进而完整的智能交通控制、诱导系统,实现对各路段即时交通状况进行全方位、全天候地监控和诱导,确保提升快速路的“快速、便捷、安全、舒适”的功能。

三是加强景观环境改造提升,两路改造时,将对沿线雨污水管进行综合改造,改善沿线水环境。

配套

同步建智能交通控制诱导系统

城西干道和江东路“两路”在工程改造的同时,还要加强交通功能整体系统提升。

记者了解到,道路改造中将同步建立一套先进而完整的智能交通控制、诱导系统,实现对各路段即时交通状况进行全方位、全天候地监控和诱导。

同时也加强了交通安全设计,城西干道集庆门隧道与赛虹桥立交间长期存在着长度不足、拥堵较频繁的问题,通过加大纵断面坡度等办法,加大了交织段的长度,使车辆在该交织段进出主线更加快捷、安全,也减少了车辆进出对主线快速交通的影响。

地下管线扩容实施雨污分流

同时,将对沿线雨污水管进行综合改造,改善水环境。

有关人士介绍,这也是地下管线扩容建设的契机,工程建设的同时,道路下的排水管线作为配套工程,管道将进行必要的更新,排水标准得到升级提高。

施工前,部分路段存在雨污水合流的问题,由小区和住户排出的污水和降雨雨水一起排入合流管中,生活污水污染了干净雨水,合流排入到秦淮河和河西龙江等片区的部分河道中,秦淮河等河道经常出现黑水、脏水现象,影响了居住环境。

此次改造将实现两条路彻底的雨污分流。施工期间,也将采用有组织的临时性排水方案,加强对雨、污水的疏导。

结合两路的改造,还将进行沿线供水、供电、供气等设施提档升级改造,满足广大居民的未来使用需求。

792棵行道树可能要移

这次迁移不出城,都将移到城内的景观路

城西干道“桥改隧”,路两旁的行道树也将会受到影响。昨天,快报记者获悉,沿线共有行道树972棵,根据目前拿出来的方案,共有792棵行道树需要迁移。有关人士透露,这两天就将专门针对该方案进行绿评。等通过绿评之后,才会开始移树。

快报记者 孙兰兰 毛丽萍



城西干道沿线行道树要移近800棵 快报记者 路军 摄

每棵树都要定位、编号

城西干道沿线路两边的树,大多都是上世纪末修路时种下的,以南京人喜爱的法桐为主。不过,与中山东路等林荫大道相比,这里的树都比较年轻,一二十岁,个头也小多了。

此次因为工程的施工范围大,要移的行道树数量比较多。据统计,城西干道沿线共有行道树972棵,其中111棵法桐、21棵银杏、2棵广玉兰及3棵雪松可保留,792棵行道树需要迁移。另外,还有43棵由于病虫害严重及长势问题,建议淘汰。

根据迁移保护方案,将对沿线每一棵行道树都定点定位、进行编号,确保每棵树在迁移或保留时没有遗漏,并且建立一份完整的档案,以便随时可以复查。

完工后新增1063棵行道树

不过,有关人士介绍,等到工程完工后,整条道路的绿化也将得到提升,在保留现有乔木的基础上,将新增1063棵行道树,侧分带新增乔木约600棵,清凉山一国防园整体恢复段还将种植乔木490棵,增加绿化面积2.4万平方米。到时候,现在看起来乱糟糟的城西干道将成为一条景观大道。

迁走的树将搬到城内景观路

这两年,南京因为地铁等施工,不少大树搬家,一般去向都是郊区的苗圃,也有一些搬进了公园或是新建的学校。召开绿评会时,不止一次有市民和专家绿评员建议:尽可能将这些行道树还留在主城。这一次的的方案中,听取了这点建议。

快报记者了解到,对确需移植的树木,都将结合绿化提升计划移植到城内主要景观路上。建立责任制,做到谁迁移谁负责,加强监管工作。同时,还要聘请社会监督员,加强社会监督工作。

据介绍,目前的迁移方案还只是拿出来的初步方案,这几天就将组织绿评工作。至于移树时间,目前还未确定,但已明确提出要求:必须在适合移树的季节,尽量不要反季节移植。有关人士透露,下个月就是植树节,这些行道树还相当“抢手”。

热点问答

城东隧道那么堵 城西隧道“宽了”就不堵? 就市民关注的问题,指挥部一一回应

城西干道改造工程,从最初的规划就引起市民们的高度关注,高架是否必须拆除?改成隧道后能否彻底解决道路拥堵问题?城东干道隧道建成后现状较拥堵,为什么城西干道还要建隧道?昨天,就市民关心的这些问题,城西片区快速路网改造工程指挥部(简称“指挥部”)一一做了解答。

改造能否经得住考验?

问:城西干道的高架桥,建筑寿命有50年,现在却只使用了10多年,就因为通行能力远远不够,要炸掉改隧道。那么,这次改造能否经得住今后的考验?通行能力究竟能提高多少?

指挥部:高架改隧道之后,由原先的双向四车道改为双向六车道,可以缓解巨大的交通压力。经初步分析,改造后的城西干道通行能力可以提高40%~50%,而江东路改造后,会吸引一部分车流,可以为城西干道分担30%左右的车流量。

城东隧道堵,为何城西还要改?

问:城东干道建的是隧道,但也是南京出了名的“堵点”。既然如此,城西干道为何还要采用“桥改隧”的方式?城西隧道变宽了,是不是就不会堵了呢?

指挥部:城东干道快速化改造后车流量不断增大,一方面说明城东干道快速化改造后在吸引沿线车流、增加路网通行能力方面发挥了重要作用;另一方面也反映这条路建设条件还存在一定的局限。城东干道交通拥堵,一是因为周边集散道路通行能力不足,路口渠化宽度不足,导致主要路口大量车流无法有效疏解;二是部分路段地面交织段过短,交织段道路宽度小,无法设置主辅分离的交通组织形式,导致交织段进出无序,因此隧道进出口容易拥堵。

本次城西干道的综合改造方案,吸取了这些教训。考虑了周边路网的提升改造,如对江东路节点交通功能进行提升改善,将有效疏解东西向道路交通,从而为城西干道交通疏解提供条件。城西干道在主要路口都进行了充分渠化,增加了路口排队车道数,也提高了路口的交通疏解能力,减少了路口交通拥堵对主线交通的影响。

同时,通过征收沿线部分房屋,增加交织段宽度,城西干道部分交织段实现了主辅分离的交通组织形式,减少了辅道交通对主线的干扰。并将通过增设交通诱导管理系统、控制匝道进出等措施,避免交通的无序交织。

路越修越宽就好?

问:路越宽、越快速,就越不是堵车吗?香港的大多数道路都不宽,也不是快速路,为何香港不堵车?

指挥部:繁荣的香港马路不宽,却不见堵车,有几个重要原因,首先,它的支路街巷特别多,这条路不好走,可以拐到另一条街巷。另外,香港的单车线很多,一幢建筑看起来很近,但如果开车需要绕很大一圈;另外,公共交通也比较发达。南京的城市建设中除了拓宽、新建主干道,同时也要打通更多的断头路,让支路街巷这些“毛细血管”形成良好的微循环。

江东路和城西干道为何同时改造?

问:江东路和城西干道平

行相邻,原本还可以彼此承担着一定的分流作用,为何要同时改造?

指挥部:对两条道路改造非常必要和紧迫。城西干道工程的草场门隧道和西门隧道分别与地铁4号线草场门站、秦淮河内外连通工程同位布置,按计划,地铁4号线将于今年5月开工,秦淮河的工程前期准备工作也已就绪;而江东路的草场门大街节点也与地铁4号线中保村站同位布置,必须同步实施。

工期都是到2013年年底竣工,但这并不代表就是完全同步施工。改造方案已考虑了交通分流的不利影响,为把对交通的影响降低到最小程度,总体上城西干道与江东路节点改造是错开分步实施的,以保证必要的交通分流空间和市民的基本交通出行。

纬七路隧道会降价分流吗?

问:施工期间交通组织是怎样安排的?纬七路隧道会不会免费或降低收费?

指挥部:我们将采取多种交通管理和分流的措施和办法来保障广大市民的基本出行。优先保障人行、自行车、公交车、施工车辆和沿线单位的车辆通行,同时采用各种交通管理、长江桥隧的价格调控政策及工程措施引导社会车辆分流,多层次和分范围地分流,充分利用地铁1、2号线,增设区域的地铁和公交的换乘中心和接驳线路,鼓励市民使用公共交通方式出行。