



热点关注

决策过程

3

快报专访城西路网改造方案的幕后经过——

七选一，城西干道桥改隧 五选一，江东路逢路下穿

昨天的新闻通气会上，首先播放了一组精心制作的短片，全面而集中地反映了南京城西干道、江东路一带的交通困境。而这次公示的改造方案，正是针对这些问题而推出的。例如，针对城西干道的“肠梗阻”，现行双向四车道改为六车道，部分路段高架改为隧道“入地”等。那么，这些方案经过了怎样的论证？在多套备选的方案中，有过哪些争议？结合现行路况，最终公示的方案又是否做到了“对症下药”？

□快报记者 郑春平 孙兰兰 毛丽萍

解疑

城西干道： 七种方案备选 为何选择“桥改隧”？

就城西干道而言，“桥改隧”一度是改造效果最好但也最有争议的一个方案。城西干道确定采用“桥改隧”方案，出发点是什么？除了这一方案外，当时还有哪些备选方案？

指挥部介绍，2008年，南京市建委、规划、市政公用、公安交管等相关部门，结合广大市民的合理化建议，共提出了全线高架、隧道以及桥-隧组合等七种方案。

一：拆除现有高架桥、新建双向六车道隧道方案；

二：改造现有高架桥为双向六车道高架方案；

三：贯通现有四车道高架，新建四车道隧道方案；

四：保留现有四车道高架不变，新建四车道隧道方案；

五：在外秦淮河与城西干道间修建快速路方案；

六：秦淮河底明挖+局部盾构隧道方案；

七：城西干道盾构方案。

最终选择“桥改隧”方案予以公示的依据是什么？指挥部表示，在方案论证研究过程中，主要考虑的是以下十个方面并进行了综合比选：(1)交通功能；(2)城市景观、周边环境及文物保护；(3)工程投资；(4)既有工程利用及影响；(5)拆迁的难易度；(6)施工期间交通组织；(7)地下管线的影响；(8)后期运营管理；(9)社会影响；(10)对轨道交通影响。经各因素综合评价，由于其他方案存在一些难以克服的难题或技术矛盾，最终推荐方案一，即形成了当前“以隧为主，以人为本，保护环境，凸显景观”的最佳方案，以实现城西干道“快速路、景观路、生态路、文化路”的综合改造目标。该方案已于2009年在专家审查会上通过。

江东路： 五种方案备选 为何定“逢路下穿”？

江东路改造采用了节点下穿方案，与现行路况相比，这又有何好处？

“江东路改造提升方案不能简单地以‘逢路下穿’来概括。”指挥部表示，在方案研究过程中，多家设计咨询单位结合工程建设条件，本着“宜桥则桥，宜隧则隧”的原则，根据各段不同的情况，对可选用的工程形式进行了全方位、多组合的综合比选，主要涵盖有5个方案，分别为：

一：地平快速方案；

二：高架方案；

三：长隧道方案；

四：逢路上跨方案；

五：逢路下穿方案。

“其间组合近20个，最终确定目前推荐的桥隧组合方案。”据介绍，其中，江东路中段(下关大桥至应天大街)是这次改造的范围，进行了多个方案的比较：地平快速方案拆迁量过大，难以实施；高架方案景观效果较差，且噪音扰民；长隧道方案对地铁9号线影响较大，多处交叉位置需要共建，工期和施工安全无法保证；逢路上跨方案主线上起伏，景观效果差。节点下穿方案中，东、西向主干道交通组织在下穿隧道上方进行，各方向转向均能实现，除互通节点外无拆迁，且工程规模相对较小，可节约工程造价，工期有保障。

五大优势

桥改隧受青睐

指挥部认为，隧道相对于高架而言可以改善城市环境。通过修建隧道可显著降低道路交通噪声污染，改善空气环境；改善沿线的自然景观，提升道路沿线商业环境，形成国内外独具景观特色的城市快速交通系统。

一是综合改造方案降低了道路交通噪声污染，改善了空气环境。综合改造之后可以将原高架桥的交通噪声直接消减在隧道内，使交通噪声直接控制在环保标准内。另外，城西干道综合改造后交通更为顺畅，从而大大减少了因交通拥堵造成汽车怠速和频繁制动而增加的尾气排放量，车辆提速后，会减少油耗和尾气排放。

二是综合改造方案消除了道路中间设置高架桥的屏障效应，净化了道路走廊的景观环境。道路显得更加平坦开阔，两侧的建筑、山水之间更加贴近，联系更加紧密。

三是综合改造方案将大大改善沿线的自然景观。使清凉山、乌龙潭、汉中门城堡、水西门市民广场都能透出来，“显山露水见城”，真正体现了南京“山水城林”融为一体的自然景观特色。此外，将新增2.4万平方米的绿地，从而将城西干道打造成一条公园、绿地广场让人目不暇接的景观风光带。

四是综合改造方案将沿城西干道全线新铺设污水管网，增强污水收集系统，与外秦淮河的截污管网一起，使秦淮河右岸的污水不下河。

五是综合改造方案改善了道路沿线的商业环境。过境车辆从隧道通行后，地面道路开敞连续，腾出更多地方来亲近、接纳那些驻足欣赏的行人和车辆，从而营造出和谐、健康、愉悦的商业氛围，促进了商业发展。

不同之处

城西干道VS江东路

城西干道和江东路改造的总体方案，两者有何不同之处？

指挥部介绍，城西片区的道路主要分东西向和南北向。东西向道路由于受秦淮河限制，道路建设的空间非常有限，目前基本无条件进一步增加通道或者对现有道路的交通功能进行扩容改造。城西片区只有南北方向交通功能存在进一步提升的空间。城西片区南北向日益拥堵的交通状况也需要对其交通功能进一步提升。

具体来说，两个项目的改造定位、规模、方案等有一定区别：城西干道是标准的快速路改造，江东路是通过节点改造来提升整体功能的；城西干道改造范围广、规模大，江东路规模相对受控；城西干道改造多用隧道，江东路改造以短桥、短隧为主。

新闻纵深

1 改造方案已经研究了6年

对于家住河西的南京市民而言，早晚高峰出行之痛已持续多年。相应的，南京对以城西干道为主的该片区路网改造工程也酝酿了多年。

不过，推动改造规划的动力并不仅仅因为“交通”原因。城西干道的枢纽地位自不必说，地理位置也得得天独厚——东倚明城墙，西临秦淮河，它

还是南京重要的景观长廊。遗憾的是，在交通极度拥堵的同时，原高架墩柱对沿线景观空间有较大的分割和破坏。让沿线的景观“透出来”、“亮出来”，也是实行路网改造的重要出发点。最早从2006年开始，当时的南京市建委就委托专业科研设计单位开始对城西干道综合改造方案进行前

期研究。2008年，市建委、规划、市政公用、公安交管等相关部门，结合广大市民的合理化建议，提出了全线高架、隧道以及桥-隧组合等七种方案。通过交通功能、城市景观、工程投资、拆迁范围等多因素综合比选，最终形成了“以隧为主，以人为本，保护环境，凸显景观”的最佳方案。

2 从城西干道拓展到片区总体改造

随着城西地区路网交通情况的深入研究，一些专家和市民不断提出对江东路改造的建议，特别是纬三路过江隧道开工建设以来，对定淮门大街、扬子江大道、江东路进行相关节点交通功能提升改造的呼声更为强烈。

为进一步做好城西路网改造方案，南京市建委从2010年开始会同相关部门对江东路等道路改造方案开展研究。2011年4月，为全面改善我市道路交通状况，缓解交通

压力，相关部门又从全市快速路网体系的角度对南京城市快速路网的存在问题进行了分析，开展了对策研究，并先后赴省内、省外众多城市，进行了深入调研和学习考察，并形成专题报告，向市委、市政府作了汇报。

此后，根据市委、市政府指示精神，市相关部门经多次研究和专家论证，形成了《关于城市快速路网优化完善的实施方案》和《关于缓解城市交通拥堵，创建绿色交通体系

的实施意见》等方案，从规划、建设、管理三个方面，提出了相应措施和建议，并在快速路网整体提升方案的基础上，提出主城区西部地区对江东路进行部分节点改造，与城西干道共同承担城西地区快速交通的路网格局。为优化完善方案，市建委邀请相关科研设计单位和部门、专家进行了多次论证，经多方案比选，形成了目前的江东路主要节点“逢路下穿”的推荐方案和其他相关道路的节点改造方案。

3 不同意见多次磨合方达成一致

路网改造方案论证期间，大大小小的会到底开了多少，指挥部副总指挥长、南京市建委主任周金良想了想摇摇头：“太多了，实在记不清了。”邀请专家和群众参与实地调研，也是决策过程中必不可少的环节。大家印象最深的要数去年七八月份，一个大热

天，指挥部邀请了北京、上海、苏州以及江苏省规划设计部门、东南大学的专家，一行人专门去城西片区进行路网和交通流量实地考察。这次是市长李进业亲自带队。

不过，在类似的考察及座谈中，并不是所有意见都一致的。争议主要集中在要不要进

行快速路网的改造上。有观点认为上世纪80年代的路网规划总体是成功的，现在需要完善和提高；有的认为应该先改造江东路，后改造城西干道；有的认为应该一揽子做完，以减少工程的后续影响。“就这样经过一轮一轮的论证，最终取得了一致意见。”

4 指挥部谈“最自豪”和“最担心”

指挥部认为，现行方案最大的亮点，一是着眼于快速路网整体考虑，统筹解决城西路网的交通问题，而不是单纯解决一个节点的问题；第二个亮点，是把交通问题和老城保护

有机结合到了一起；第三个亮点，对今后快速路的建设、完善基本形成共识和标准。

今后所有的快速路都要标准化设计，双向六车道。不过，“最担心的，一是施工期间对城

市正常交通运行秩序的影响；二是施工过程中，沿线管线太复杂。”据悉，城西片区集中了供水供气管道，是地下管道的主要“走廊”。如何做到谨慎和规范化施工，还须拭目以待。

昨天的新闻通气会解开了不少疑惑 快报记者 赵杰 摄

