



# 纬三路隧道昨全线贯通,过江免费时代将到来—— 未来南京三桥四桥间 10条过江通道有望全免费



纬三路过江隧道全线贯通 现代快报记者 马晶晶 摄

隧道贯通

## 工程参与者拍照纪念这一刻

昨天上午的贯通仪式现场,完全被欢声笑语覆盖,数百名工程参与者代表齐聚在定淮门大街上的隧道南线工作井前。10点左右,“天和一号”盾构机终于露出了地面,这让在场的所有人欢声雷动。大家激动地喊着:“胜利了,胜利了!”顺利贯通后,在场的工程参与者代表们纷纷拿出了相机和手机,想要留下这值得纪念的一刻。有别于其他人的激动,现代快报记者遇到了一名身披先进工作者绶带的“淡定”中年人。他叫弋大财,皮肤黝黑,身材不高,“盾构机我参加组装的,真是不容易啊,看着它顺利出来,心里真痛快,”他说,“这是我们中国自己研发制造的,真是骄傲。”回顾这么多年的付出,弋大财觉得很值,毕竟依靠我国自主研发的盾构机成功钻通长江,是一生中难得的经历,“先进工作者的绶带,我有12条,但这一条,我一定要好好保存。”他说。

“胜利了!”伴随着兴奋的欢呼声,昨天上午10点,“天和一号”盾构机终于从纬三路过江隧道南线工作井中破土而出,这意味着纬三路过江隧道全线贯通,南京交通部门人士表示,未来南京长江三桥和四桥之间的10条过江通道(不含三桥和四桥)有望全免费。而昨天伴随隧道贯通的还有另一个好消息,那就是江北新区获批成为国家级新区。对于江北、江南的南京人来说,过江通道的免费指日可待,而江北的交通规划也传出了种种利好,真正的江南、江北同城化时代即将到来。

现代快报记者 张瑜 李宇龙 陈志佳

重大利好

## 未来三桥四桥间 10条过江通道有望全免费

昨天在纬三路隧道的贯通仪式现场,现代快报记者了解到,在全线贯通后,接下来的工作是将直径15米左右的隧道分隔为上下两层,一名施工负责人表示,年内通车应当没有悬念,现在就能提前多少了。

其实早在江北新区获批之前,就有消息称“申报国家级新区,过江隧道免费将是必要条件”。如今,江北新区申报获批,但过江通道是否免费暂时还没有定论。不过,有相关人士认为,既然江北新区获批,那么桥、隧的免费只是时

间的问题了。

而这个问题,昨天也有了较为明确的方向。南京市交通运输局巡视员李颜平表示,目前上报方案中的确有免费方案,而且是以免费方案为主。为了配合江北新区的建设和发展,过江通道的免费确实是重要一环。李颜平还表示,虽然具体方案仍在研究中,但长江三桥和四桥中间的10条过江通道,都免费。也就是说,不仅仅是纬三路过江通道,包括长江二桥、纬七路过江隧道,还有规划中的上元门通道,都有望免费通行。

交通规划

## 尚未开建的过江线路 可能根据新区总体规划更改

### 已建成:3号线、10号线

2014年7月1日,南京第一条过江地铁10号线开通,今年4月1日,第二条过江地铁3号线也开通。在地铁没有通车之前,市民来往江北主要有两种方式,一种是开私家车,还有一种就是挤公交。王小姐家住浦口区泰冯路附近,在浮桥附近一家企业上班。在

### 江北居民告别“渡江战役”

地铁3号线开通前,王小姐每天早上6点多起床去赶公交车。“大家急着去上班,都不愿意等下一班车,所以车上只要用空隙,就有人挤上去。”公交车上人挤人,长江大桥上车挤车。这困扰着所有和王小姐一样的上班族,他们把这样的上班过

程笑称为“渡江战役”。而今年地铁3号线开通后,王小姐感到轻松了很多。“再也不用早起挤公交车了。”王小姐说,她之前乘坐公交车到公司要一个半小时左右的时间,而地铁开通后,最多1个小时,而且还不用担心堵在大桥上。“每天可以赖会儿床了。”

### 在建:宁和城际S3

作为连接南京主城、江北副城、桥林新城的宁和城际S3一期全长37.55公里,是继地铁3号线、10号线后,南京的第3条过江地铁线。该工程共有3个建设段,分别为河西段、江南段、江北段。目前,河

### 最快可能明年底通车

西试验段的4站4区间已实现全区间贯通。宁和城际一期是地铁第一次伴桥穿越,搭载京沪高铁大胜关长江大桥过江。地铁线路布局在高铁桥的两侧,大约与高铁桥间距2米的位置,左右各设有一股轨道,终点在浦口黄里。整条线路西起浦口的高家冲站,东至南京南站,设19座车站。在远景规划中,宁和城际还将从高家冲延伸至安徽和县。有消息称,宁和城际最快可能明年底实现通车。

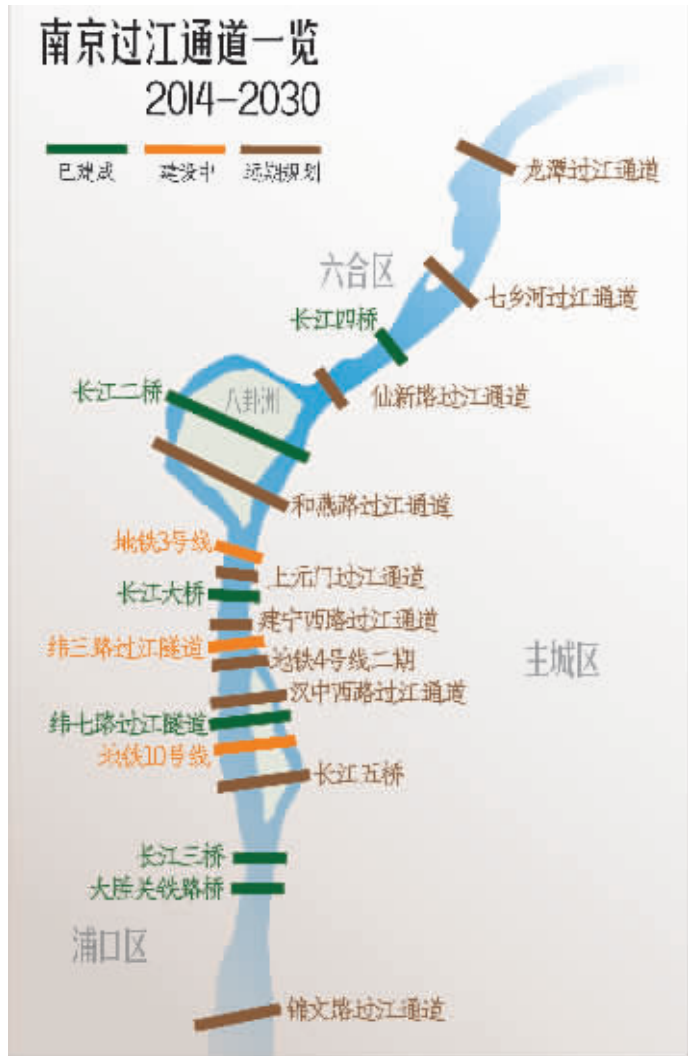
### 未来:11号线、14号线

地铁11号线是一条纯粹的江北线路,连接桥北、珠江、桥林等广大桥北地区,不过目前还没有获得批准。南京城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛认为,江北新区已经获得国家批准,轨道交通建设也应该及时跟上,尽早报批。除此之外,杨涛还认为,服务于仙林、雄州、龙袍与主城之间快速联系的地铁14号线也应随着江北新区的获批,尽早上报。地铁4号线二期规划将在龙江

### 专家建议尽早报批

站西延过江,终点为珍珠泉站,全长10.721公里。建成后,市民从新街口到珍珠泉游玩,通过1号线在鼓楼站换乘。不过,杨涛认为,4号线二期工程所抵达的江北区域的确是未来城市中心区域,但目前还在建设中,所以现在规划建设为时过早。杨涛说,从远期规划看来,地铁13号线西延过江工程这个方案是可行的。宁仪扬城际S5线一期工程从南京到扬州仪征市,西起南京仙林

经天路地铁站,途径六合龙潭,东至扬州(西)火车站。南京地铁部门曾表示,目前正在开展对宁仪扬城际轨道交通的各项前期工作,包括11号线在内的其他过江线路,都有可能随着新的总体规划进行改变。



制图 沈明

专家说法

## 过江通道免费后,江北江南才能真正同城化

江苏省社科院区域发展研究中心助理研究员王树华认为,一直以来,交通都是限制江北发展的重要瓶颈。王树华说,如果配合着国家战略的实施,过江通道都能实现免费打通的话,那就是从交通上实现了实际意义上的同城化了。如今虽然也有多条过江通道,但除了大桥外,其他桥、隧都是收费的,如果过江通道免费的话,首先就是过江成本的降低。“人气、物流、商贸等都

会流向江北,从而带动江北经济发展,也能让江北更好地融入主城。”他说,江北有很多开发区,打通后可以实现跟江南相关产业的互动,时间缩短,成本下降。“有利于产业布局向江北的延伸,南北之间的产业合作会更紧密,区域发展更加协调。”杨涛表示,他注意到国务院的批复中提到,江北新区应成为对外开放合作的重要平台,“这个定位

一定要抓住,南京北高铁、六合机场,以及西坝深水港口的建设,都是共同推动江北新区发展的重要基础设施。”他说,江北新区还应考虑辐射安徽、苏中和苏北区域。他认为,江北新区的交通配套建设,不仅是对江北居民的重要利好,对南京主城区的居民,也有深远的影响。“一定要在战略层面上看这个问题,这绝不是江北居民的事,而是整个南京,甚至全江苏省的事。”