

南京交通部门出台多举措缓解交通拥堵

今年轨道交通“八线共建” 地铁4号线力争试运营

今年南京交通部门将推进8条轨道交通共建,力争4号线开通试运营;新建30公里公交专用道;新增1.5万辆以上公共自行车……昨天,南京市交通运输局传出一波好消息。现代快报记者了解到,这是南京市交通部门为缓解公共交通拥堵,出台的一系列举措。

现代快报/ZAKER南京记者 刘伟娟 李娜 杨菲菲



推进8条线共建,力争开通地铁4号线

轨道交通

大运力、长距离、安全、准点……这是轨道交通的优势,因此,发展轨道交通也是交通部门治堵的有力措施。昨天,现代快报记者从南京市交通局获悉,今年,南京将推进“八线共建”,即启动地铁7号线工程、1号线北延线工程;继续推进地铁4号线一期、5号线、宁和线、宁高线、宁溧线和麒麟有轨电车1号线工程建设。力

争地铁4号线开通试运营,加快形成轨道交通的运营网络。

现代快报记者了解到,目前,7号线已经进入勘测阶段,5号线试验段已经开建,今年将实质性动工。值得一提的是地铁4号线一期。上周,地铁4号线的“阿紫”列车在仙林湖站至东流站进行信号调试。今年10月,4号线有望试跑。

今年计划新建30公里公交专用道

公交

目前,南京市已经建成了67条公交专用道,车辆里程共292.8公里。现代快报记者了解到,今年,南京还计划新建30公里公交专用道,分布在栖霞大道、苜蓿园大街等17个路段,逐步使公交专用道成环成网分布,提高公交车行驶速度和正点率。

南京市交通运输局客运服务处处长陈兆宏介绍,除了建设公交专用道,未来,

随着城市地铁线路的建成通车,还将会对1、2、3号线地铁线周边重合度较高的14条公交线路进行优化调整。采用留线减车、调整走向、高峰区间等方式,调整141辆公交车到其他地区,减少主城区的公交车数量,在一定程度上缓解拥堵。具体的线路调整还需逐步实施,交通部门也会第一时间公布。

新建、续建、改造37座公交场站

今年,将完善地铁3号线、4号线、10号线站点配套设施建设,在地铁站周围增设公交换乘点、出租车停靠点等设施,保证市民的换乘速度,并将继续建设浦口城西路换乘枢纽和马群换乘中心。目前已经开建的马群换乘中心,正在按照2018年建成的目标来推进。

陈兆宏介绍,今年,将开工新建、续建、改造37座公交场站,力争建成14座以上公交场站,其中包括备受市民关注的南京儿童医院河西院区场站建设。

公交线网优化后,市民出行换乘的次数可能会增加,出行成本会不会增加?陈兆宏表示,目前,新的公交换乘优惠方案也在酝酿中,尽量让大家花最少的钱,达到便捷出行的目的。

此外,记者了解到,今年“一卡通”的覆盖范围将进一步扩大,完成地铁121个站点所有通道的一卡通改造,完成3000辆出租车一卡通硬件改造及程序更新。届时,外地市民来南京,不仅可以刷公交,还可以刷地铁、出租车。

新增600个服务点,1.5万辆车

公共自行车

为鼓励市民绿色出行,截至去年,南京市公共自行车总数达近4万辆,建设服务站点1300多个。

记者了解到,7月中旬,南京仙林公共自行车系统改造升级完毕,与市区公共自行车实现了“通借通还”,与桥北公共

自行车实现了一卡通刷。市交通局表示,今年,南京还将新增公共自行车1.5万辆以上、服务站点600个以上。通过公共自行车的建设和运营,方便市民使用公共自行车,与地面公交、轨道交通等进行衔接换乘。

龙西互通二期最快明年通车

道路

相关部门通过调研发现,目前,南京主要拥堵路段集中在11条快速路上,形成了铁心桥立交、新庄立交等9个快速路节点。今年,交通部门将实施启动12个项目,疏导拥堵路段的车流。其中,龙西互通二期作为宏运大道和机场高速的枢纽节点,能够有效缓解机场高速和软件大道节点的道路拥堵。

据了解,龙西互通二期工程将在一期基础上增设3个匝道,为东转南匝道、西转

南匝道以及北转东匝道,全长约1.6公里,设计速度40公里/小时。最快明年建成通车。

南京市交通运输局综合规划处副处长章晶表示,目前,南京南站枢纽北平台在高峰时刻已处于饱和状态。龙西互通二期建成后,从主城到南京南站南平台,可以通过龙西立交疏解,形成进出南站南平台的快速通道。这将极大方便主城及江宁地区利用机场高速公路、宏运大道快速出入南站南平台,缓解南站北平台拥堵现状。

还有这些交通规划

多条通道3年内启动建设

开车族最烦的就是堵车了,尤其是住在南京江宁的小伙伴们,忍不住要抱怨路太堵。现代快报记者了解到,土山机场也将启动搬迁,南京市规划局规划了多条通道,如苜蓿园大街南下接天印大道通道、友谊河路南下接土山路通道、佳营南路接金盛北路通道和夹岗五路南下接学院路通道等。

目前,已经确定的是苜蓿园大街南下通道、机场西通道列入了南京市道路建设的三年行动计划。

除了卡子门,中山东路、玄武大道也让人堵得闹心。记者了解到,为了解决玄武大道的拥堵问题,规划局正在规划玄武大道两侧的辅路。

南京市城市与交通规划设计研究院董事长杨涛透露,除了江宁,新一轮的交通白皮书还研究了主城与板桥、方山、高新区、汤山等区域的交通通道。

构建2133、3155公交都市

多年前,南京提出了构建多中心的城市空间形态。在南京市域范围内,按照“两带一轴”的城镇空间结构进行布局,即拥江发展的江南城镇发展带和江北城镇发展带以及沿江连、宁高综合交通走廊形成的南北向城镇发展轴,并使城市快速路与高速公路共同形成“井字三环、轴向往射、组团快联”的路网格局。

而在城市交通发展战略研究上,南京2008年的城市总体规划中提出了构建公交都市,并以“2133”“3155”为畅达目标。其中,“2133”指2小时内通达长江三角洲中心城市,1小时通达南京都市圈各城市;3刻钟(45分钟)左右完成中心城区通勤出行;30分钟以内完成主城区内通勤出行。“3155”指市区内15分钟上快速路、15分钟上高速公路,市域内15分钟通达国省干线公路网;中心城区内居民步行5分钟可达轨道或公交车站。

从2008年至今,南京正按照白皮书的内容落实发展目标。

南京市规划局市政处副处长李萍介绍,在老城区,规划部门积极推动路网“微循环”,规划路网密度为8.1千米/平方千米;在新区则是强调“小格路网”的道路规划理念,规划路网密度达到9~11千米/平方千米,均高于8千米/平方千米的“国标”。

规划南京慢行系统网络

据悉,南京市规划局目前正在进行南京慢行系统网络的专项规划,准备将步行道路、自行车道、绿道等进行分类,并预留未来足够空间。

江苏省城市规划设计研究院总工程师黄富民认为,慢行系统是缓解拥堵的一种有效而且健康的方式,“慢行通道定位就是在城市内部的短距离通行方式。”因此,有些市民可能觉得沿秦淮河的步道没有全部连接起来,是断断续续的,其实这就是慢行系统通道的特点所在。

