

# 跨江融合!五桥释放更多发展红利

## 南京不断发力过江通道,打造江南江北“新轴线”



建设中的南京长江第五大桥(资料图片) 赵振宇 摄

6月28日,南京长江五桥(南京江心洲长江大桥)正式合龙。

看到这则新闻后,南京市市民王兴卫(化名)非常兴奋,他知道自己离搬进江心洲新房的日子又近了一步。

王兴卫是江北居民,在江南主城区软件大道上班,开车过江每每遭遇拥堵,他现在和父母同住小房子,所以对搬进新房有迫切的需求。

作为连接江北新区与江南主城的一座新的免费过江通道,南京长江五桥备受社会关注。很多市民期待这座大桥缓解过江交通压力,而规划专家更期待未来的多条过江通道,能够吸引各类要素实现城市资源合理配置,促进江南江北“协同共进”。



扫码看五桥生长记

现代快报+/ZAKER南京记者 熊平平 李娜 刘伟娟

### “桥一通,全家就搬进新房”

对每日早晚高峰在过江隧道或者大桥上“龟速”腾挪的王兴卫来说,南京长江五桥开通后,将成为一条上下班“快速通道”。

30岁的王兴卫家住江北天润城,工作地点在江南软件大道。平日,他常坐地铁3号线倒1号线上班。但由于经常加班至深夜,开车过江的频率也很高。

“遇上开车,早上六点多就得出门,大桥(或隧道)太堵了。”王兴卫告诉现代快报记者,耗时耗力,下班回到家经常很疲惫。

家里宝宝出生后,双方老人轮流来照顾,两居室的房子便显得拥挤。因此,王兴卫又在江北购买了一处改善型新房,为了方便过江,他将新房选在了南京长江五桥附近。

“桥一通,全家就搬进新房。”王兴卫说,从南京长江五桥去上班,只需要半小时。

据悉,以绕城公路、江北大道、八卦洲大桥、浦仪公路西段和南京长江五桥共同构成的跨江快速一环,成为连通江北新区与生态科技岛、河西新城、南部新城、紫东新区等城市新兴增长极的交通主动脉,将极大方便市民出行。

### 五桥释放南京跨江发展红利

南京长江五桥,未来将极大方便两岸居民生活,而对于南京城市的整体交通体系来说,这条过江通道将成为南京城市发展的关键之举。

中国科学院南京地理与湖泊研究所博士刘玮辰所在团队长期研究过江通道问题,刘玮辰告诉现代快报记者,大胜关大桥、八卦洲大桥、栖霞山大桥、应天大街长江隧道等多座过江通道是长江南京段的主要过江通道,但近年随长江北岸江北新区的发展,过桥的交通量持续增长,早已显得不堪重负,亟需建设新的过江设施。

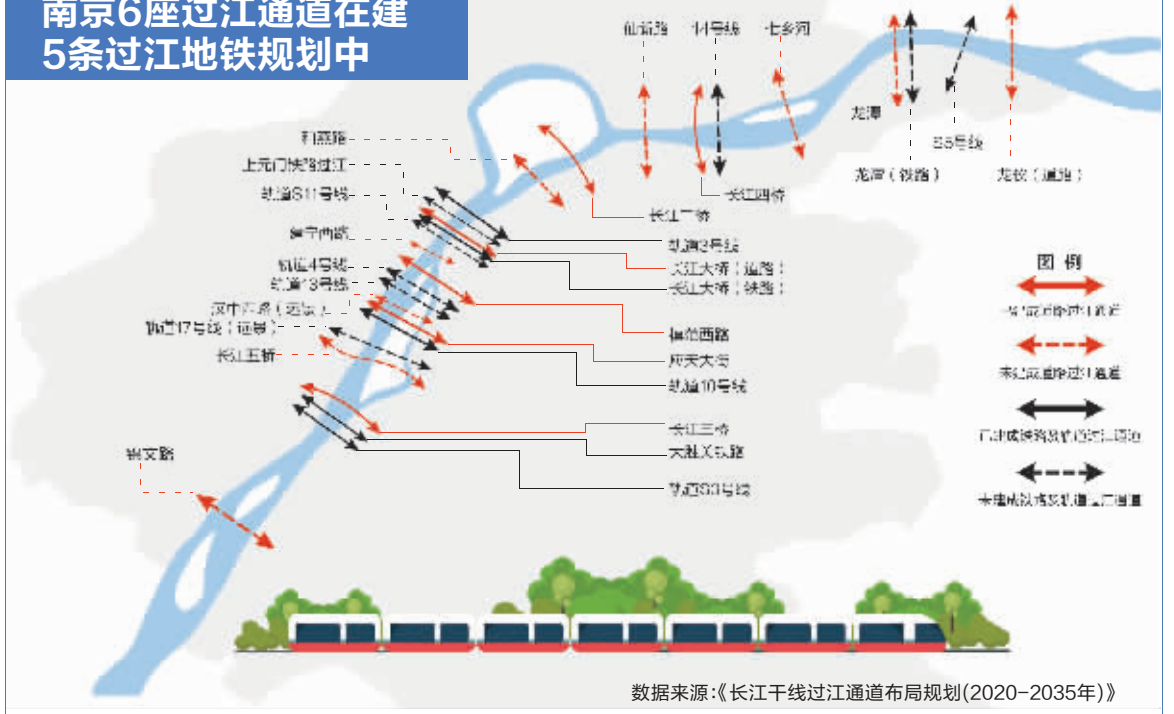
“南京长江五桥建成后将极大改变这一状况,弥补大胜关大桥与应天大街隧道间主城范围内近10千米岸线上的跨江空白,不但南北岸间交通可达性提高,跨江交通服务供给的质量也会得到明显改善。”刘玮辰说。

江苏省城市规划设计研究院高级工程师夏胜国此前对现代快报记者表示,南京长江五桥是南京“井字三环、轴线放射”快速路网体系重要的组成部分,从长江南北两端沟通的骨架道路来看,南京长江五桥向北依次衔接江北的宁合高速、浦乌路和滨江大道,向南依次衔接扬子江大道、城西干道和绕城高速。

“南京长江五桥的建成,将会使南京更好接收跨江发展带来的红利。”刘玮辰对现代快报记者表示,南岸是主城重点发展的河西南部地区,北岸是浦口中心城,两地间的跨江交流需绕行大胜关大桥或应天大街隧道,一方面造成应天大街隧道长期拥堵,另一方面大胜关大桥“既当爹又当妈”,中长距离跨江公路运输与城市通勤交通混杂,通勤客车穿插于大量货车间,不合理也不安全。

毫无疑问,南京长江五桥就像一条直连心脏的大动脉,江南河西优质的金融、人才和科研资源可直通浦口三大园区,加速先进制造业、高端服务业和现代农业的产业集聚,实现资源优化配置。

### 南京6座过江通道在建 5条过江地铁规划中



数据来源:《长江干线过江通道布局规划(2020-2035年)》

南京近年来正在发力过江通道建设,现代快报记者梳理发现,加上南京长江五桥,长江南京段当前有6座过江通道正在有序建设中。

一是浦仪公路西段,预计年内通车。二是建宁西路过江隧道,当前已进入盾构机始发并建设阶段,预计2024年建成通车。三是和燕路过江通道,力争2022年完成竣工验收。四是龙潭长江大桥,主桥已全面开工。五是仙新路大桥,预计于2024年建成通车。

此外,南京现有过江地铁3条,即地铁3号线、10号线和S3宁和线,另有5条过江地铁正在规划之中。

呼之欲出的是4号线二期,起点龙江站,终点浦口区珍珠泉风景区。另一条过江地铁18号线正在初步规划中,大体走向是从南京北站到南京南站再到禄口机场。还有14号线,将连接雄州、龙袍新城与中心城区。国家发改委近日发布的《长江干线过江通道布局规划(2020-2035年)》显示,2025年前,南京地铁还有17号线、13号线两条过江通道。

### 过江通道 将是南北发展“新轴线”

“从‘拥江发展’到现在的‘跨江融合’,跨江发展一直是南京和江苏发展的不变主题之一。”刘玮辰对现代快报记者表示,过江通道能够有效降低两岸间的要素交流成本,是实现两岸协同发展的基本物质保障,“协同”与“共进”也是各级各类规划中对江苏、对长三角“高质量发展”发展的重要原则。

根据新一轮城市总体规划,南京市域范围内共规划25处28条过江通道,其中15条道路过江通道、4条铁路过江通道、9条城市轨道交通过江通道。

未来几年,南京将保持“每年至少开工1条”频率。刘玮辰指出,这些过江通道将成为江苏南北发展所依赖的“新轴线”。

南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司董事长杨涛表示,最近几年,过江通道正在加快建设,老百姓对外出行的便利性,已经实现了跨越式的发展,由此也带来了区域的协同发展,像苏南苏中苏北的协同性,也包括南京对安徽的辐射能力越来越强,宁滁一体化、宁马一体化、宁锡扬同城化发展趋势明显。

### 专家建议

### 大力发展过江地铁 过江通道建设提速

杨涛建议,在加快南京两岸过江通道建设的同时,还需要开展更深入的规划研究工作。首先要转变城市发展的模式,城市各个地区的功能规划要相对平衡,配套齐全,减少市民的异地出行,实现本地化的就业与消费。其次,还要大力依靠公共交通来解决跨江交通出行,要加快过江地铁通道的建设。

杨涛告诉现代快报记者,当前江北最需要的是4号线和11号线,如果11号线通车,在江北与4号线、3号线衔接,3号线压力就会小很多,而且13号线也应当列入“十四五”规划之中。

但在长江上修建过江通道,最优先的就是要考虑长江生态环境保护,最大程度减少对生态环境的影响。刘玮辰建议,应充分利用岸线资源并做到多种运输方式的合并过江,而在过江通道建设过程中,需要强化两岸城市间的合作对接,推动沿江城市群与城市组团的发展。

无论路桥、隧道过江,还是地铁轨道过江,都将极大压缩两岸地区人财物等各类要素的过江成本,对都市圈发展起着巨大作用。