

《南京市国土空间总体规划(2021—2035年)》全文发布 南京将适时启动马鞍机场民用跑道建设



今年9月,《南京市国土空间总体规划(2021—2035年)》(以下简称规划)获国务院批复,南京成为全国首个获批的省会城市。近日,南京市规划和自然资源局公布了规划全文。南京如何构建国际性综合交通枢纽城市,实现区域交通融合和南京都市圈一体化发展?现代快报记者了解到,南京规划适时启动马鞍机场民用跑道建设,开通民用航空。规划高速铁路干线里程约560千米,形成“八向十二线”高速铁路网。远景预控高速磁悬浮铁路建设空间。打造步行和自行车安全、友好的慢行交通体系,城市绿色出行比例力争达到85%。

现代快报/现代+记者 赵丹丹 李娜

适时开通马鞍机场民用航空

在对外交通上,巩固提高南京机场的区域辐射力和竞争力,规划“一主一辅”的航空总体布局。禄口国际机场为主要机场,马鞍机场为辅助机场。禄口国际机场规划四条跑道,远景预留第五跑道。马鞍机场位于六合区马鞍街道,为军民合用机场,主要服务于江北新区及都市圈北部城市。适时启动马鞍机场民用跑道建设,开通民用航空。规划控制高淳定埠、溧水和凤、栖霞龙潭、浦口老山、六合龙袍5处通用机场。

禄口国际机场、马鞍机场引入高速铁路、市域快线、城市轨道、高快速路、干线公路等,建设多式联运的空港枢纽。在主要综合客运枢纽和都市圈城市建立城市航站楼,增强机场辐射能力。

形成“八向十二线”高速铁路网

在铁路路网布局上,完善京沪和沿江等高铁通道,规划高速铁路

干线里程约560千米,形成“八向十二线”高速铁路网。远景预控高速磁悬浮铁路建设空间。规划普速铁路干线里程约250千米。远景预控宁淮、北沿江、常芜方向交通通道。

规划特大型客货枢纽格局。规划南京站、南京南站、南京北站三个主客运站和仙林站辅客运站,禄口机场站为空铁联运重要客运节点,规划江宁、溧水、高淳、马鞍机场(六合西)等铁路客运站点。规划“一主一辅”两处编组站,高里站为枢纽主要编组站,南京东站为枢纽辅助编组站。规划南京北动车所预留配套建设动车快运设施条件,形成尧化门、江宁镇(城南)、龙潭、永宁4个物流基地。

公路交通上,构建“两环两横十四射”的高速公路网络格局,规划里程约680千米。规划南京都市圈环线高速公路,促进大外环内高快速网络一体化。规划形成“一环六横二十一射多联”的市域干线公路网络格局,规划里程约800千米。实现市域范围内所有规划发展村双车道或路面宽度6米及以上的等级公路通达。到2035年,实现中心城区15分钟通达高快速路,市域内15分钟

通达国省干道。

到2035年中心城区公共交通比例达30%

值得一提的是,南京要打造全域、全程、全民公交体系,规划以轨道交通为主体,多层次、多模式地面公交为基础,慢行交通为延伸的城市公共交通系统。到2035年,中心城区公共交通占全方式出行比例约30%,形成绿色主导型城市交通模式与出行结构。

城市轨道交通上,实现中心城区市域中心多线交会、市域副中心两线以上换乘,副城中心、外围地区级中心快线相连的格局。加密中心城区轨道交通网络覆盖,形成规模合理、层次清晰、高度一体化的轨道服务网络。中心城区轨道站点800米居住和就业岗位覆盖率不低于65%。构建轨道上的南京都市圈,利用铁路行车间隔开行市域(郊)列车,提供都市圈同城化、公交化客运服务。培育完善中运量公交系统,与城市轨道交通协同融合,共同形成骨架公交走廊。

地面公交上,完善城际毗邻公

交服务,满足都市圈跨界地区互联互通的出行需求。新城、新市镇及其他地区加快公交线网布局,重点提升公交线网覆盖率、填补服务空白。中心城区内重点提升公共交通可达性和便捷性,力争实现中心城区公交站点300米覆盖率达100%。完善公交专用道网络,保障公交优先路权,干线公交线路运营速度达到20~25千米/小时。构建由停车场、枢纽站、首末站(含微枢纽)组成的公交场站体系,预控主要停车场站约23个,鼓励综合开发利用。

规划过江通道24处,远景预控通道1处

城市道路交通也会越来越便利。规划形成“井字三环、轴向放射、组团快联”的高快速路网络格局。“井字”由绕城公路环线内东西向和南北向的4条快速路构成,“三环”由绕城公路、绕城高速公路、都市圈环线高速公路构成,“轴向放射”由主要城镇发展轴上的高速公路与快速路构成,“组团快联”由组团内部快速路之间的快速连接线构成。

中心城区优化骨干路网布局,

强化跨片区道路和组团内部道路连通。中心城区内长江、绕城公路及秦淮新河围合的片区维持“经六纬十”的主干路网布局,适时开展东部地区南北向通道研究。完善次干路网络,加密老城支路。新建地区积极推行“小街区、密路网”模式,已建地区因地制宜推进路网加密改造。

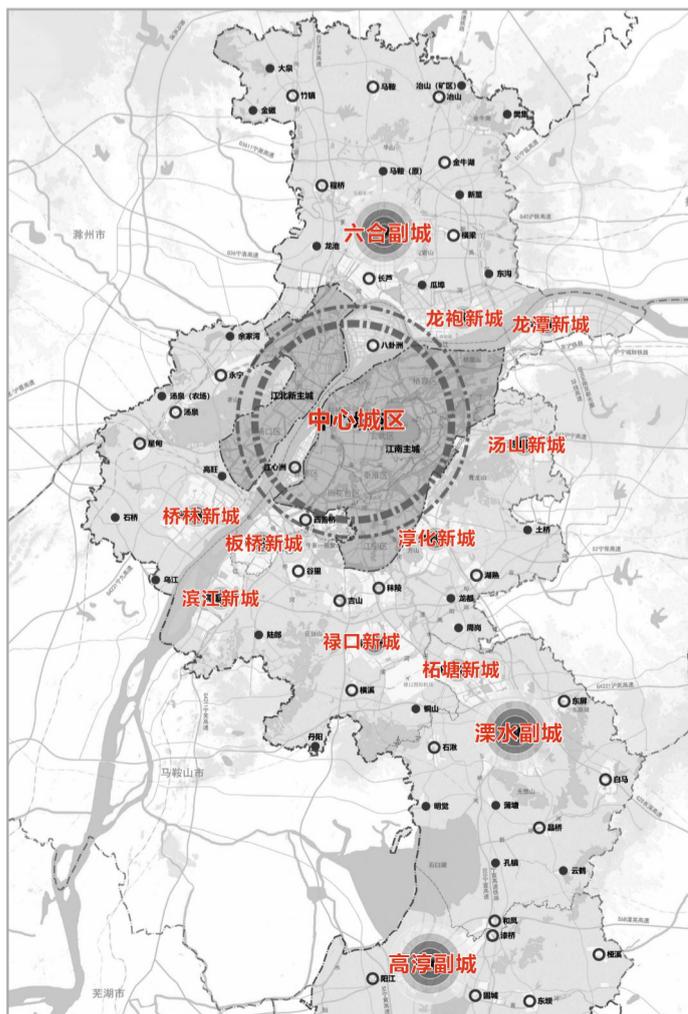
促进江南江北主城融合发展,规划过江通道24处,远景预控通道1处。积极向社会开放共享公共建筑的配建停车设施,加强老旧小区、医院、学校等停车矛盾突出地区的公共停车设施供给。

规划安全、连续、顺畅、舒适的步行和自行车交通系统。持续推进中心城区城市轨道交通、地面公交、慢行交通三网融合,轨道交通站点周边加密步行和自行车通道,规划自行车停车换乘系统,提供灵活便捷的最后1千米服务。

此外,提升禄口、马鞍、南京南站、南京站和南京北站5个国际(国家)级综合客运枢纽功能,提高对外辐射能级。完善沪宁、宁杭等交通廊道上的区域级综合客运枢纽,依托铁路客运站、公路客运站,设置城市级综合客运枢纽。

未来南京各区域这样发展

构建1个中心城区、3个副城、9个新城



市域城镇空间布局结构规划图 图片来源:南京市规划和自然资源局

未来南京各区域如何发展?现代快报记者了解到,按照《南京市国土空间总体规划(2021—2035年)》,南京将构建1个中心城区、3个副城、9个新城、29个新市镇和24个城镇型新社区的市域城镇体系。各项配套设施提升,到2035年城镇居民人均住房面积达到42~45平方米,千人医疗卫生机构床位数达到8.4张以上。

现代快报/现代+记者 赵丹丹

3个副城按中等城市标准,9个新城各有特色

未来南京各区域如何发展?南京将构建1个中心城区、3个副城、9个新城、29个新市镇和24个城镇型新社区的市域城镇体系。

中心城区由江南主城和江北新城构成,规划范围808平方千米,是南京提升城市能级、提高综合服务能力的核心承载区。到2035年,中心城区常住人口约760万人,规划城镇建设用地约700平方千米,人均城镇建设用地约92平方米,人口密度控制在1.08万人/平方千米左右。

副城包括六合副城、溧水副城、高淳副城。按照中等城市标准,完善综合服务功能,提高高等级配套设施标准,营造特色风貌,增强人口吸

引力,构建产城融合的区域性节点城市,成为南京高质量发展的增长极。到2035年,各副城人口规模控制在40万~50万人,人口密度提高到0.8万~1万人/平方千米左右。

新城包括禄口新城、柘塘新城、龙潭新城、龙袍新城、桥林新城、板桥新城、滨江新城、汤山新城、淳化新城。新城加快战略性新兴产业集聚,加强公共服务设施和轨道交通用地保障,促进产城融合和职住平衡,推动成片开发,提高土地集约度。禄口、柘塘新城以临空经济为特色,龙潭、龙袍新城以海港经济为特色,桥林、滨江、板桥新城以现代智造为特色,汤山新城以文化旅游为特色,淳化新城以科研产业为特

色。到2035年,人口规模一般在15万~30万人左右。

规划形成“市级中心—市域副中心—地区级中心—街道级中心—社区级中心”的中心体系。规划新街口、河西、城南、江北4个市级中心,作为城市核心功能的重要承载区,服务全市以及更大区域范围。规划仙林、东山、高新(远景预留)、六合、溧水、高淳6个市域副中心,作为市域片区综合服务中心,同时承担面向区域的综合服务职能。中心城区和副城内的地区中心、新城和秣陵等规模较大新市镇的片区中心,以本地区20万~30万居民为主要服务对象,为居民提供门类齐全、多样选择的生活服务。

到2035年城镇居民人均住房面积42~45平方米

未来的南京,配套不断提升。探索保障性住房新建、改建、存量盘活等筹集方式,逐步提高保障性住房在住房总供给中的比例。到2035年,市域按照城镇居民人均住房建筑面积达到42~45平方米。

未来南京以构建乐业安居、适

老宜小、同心共治的15分钟生活圈为目标,按照500~1000米服务半径、3万~10万服务人口,居民步行15分钟可满足其基本生活需求的要求,为布局教育、医疗卫生、文化、体育等设施提供空间保障。

医疗卫生设施上,以打造具有

国际一流水平的健康服务名城为目标,到2035年,千人医疗卫生机构床位数达到8.4张以上,每个区至少配建1所三级医院,每个镇(街道)至少配置一处基层医疗卫生服务设施,健全“15分钟健康服务圈”。