



纬三路过江隧道年内开工

为双层8车道X型,2013年通车;定淮门大街快速化改造确定不用高架

昨天,记者从2009年南京市交通工作会议上获悉,备受市民关注的纬三路过江隧道方案最终敲定为双层八车道X型隧道。目前,该隧道预可行性报告已经通过评审,环评等也向国家相关部门报批,确保年内开工。据介绍,项目采用双向八车道,按城市道路标准建设,全长约7.6公里,投资估算约48亿元,计划2013年建成通车。

【通行能力】 相当于两座长江大桥

纬三路过江隧道拟建于南京长江大桥上游约5公里处,起于浦口区浦珠路顶山转盘西侧,向东跨越规划丰子河路、规划江北滨江大道,穿越长江、江南滨江大道后,止于江东路,与定淮门大街连接,但建桥还是建隧一直没有定论。记者获悉,去年年底,在纬三路过江通道预可审查会上,隧道方案最终胜出,具体为双向八车道双层隧道过江,隧道内设上下两层,每层四车道,上层为江北至江南方向,下层为江南至江北方向。

虽然看上去设计与目前在建的纬七路过江隧道差不多,都是双层结构,但是市交通局副局长李颜平昨天指出,其实有很大区别,“纬七路过江通道,采用的是平行的双隧道方式,每条隧道只向对岸的一个方向单行。但纬三路过江通道,两条隧道不是平行而是呈X状交叉,每条隧道又分为上下两层,可以往两岸的两个方向对开。”据透露,每个车道宽3.5米,每层高度为4.5米,单条隧道的日通行能力约为6万辆,相当于大桥的通行能力,而两条隧道加起来,就相当于两座长江大桥的通行能力。

【具体走向】 连接六条干道,限速80公里

与纬七路隧道时速100公里不同,纬三路隧道设计时速为全线80公里,据悉,这是为了使它更好地与市内道路相接。

在预可行性报告中,双向双层8车道的X型隧道由左、右两股通道组成,左线通道暂命名为扬子江隧道,右线通道暂命名为定淮门隧道。左右两股隧道在江北从浦珠路与定向河路交界处引出,到江中分离,左线穿过潜洲至江南扬子江大道,右线连续穿越潜洲和江心洲至定淮门大街。

为什么不把两条隧道合并成一条?记者在询问了有关专家后了解到,“如果单建一条隧道,隧道从长江底下爬上来只能接到定淮门大街的中部,如果再去滨江大道还得绕一大圈,为了和主城区内的交通路网很好地联系起来,最好的办法就是在滨江大道上也设一个出入口。”并且结合这条

线路交通量预测后的结果,过江交通朝河西的流向和朝主城区流向的交通量基本相当,相关部门才设计出了纬三路过江通道为双层八车道X型的隧道方案。

李颜平介绍说,之所以把纬三路过江通道设计成X状隧道,除了可以节约土地资源外,还能最大限度衔接了江南主城区和江北的6条主要城市道路,大大缓解了车辆过江后的分流压力。据透露,这六条城市道路分别为江北的浦珠路、丰子河路、江北滨江大道和江南的定淮门大街、江东北路及江南滨江大道。

【安全设施】 每隔80米设逃生门

记者了解到,纬三路过江通道的设计使用年限为100年,在抗震和抗洪指标上非常“苛刻”。抗震方面,地震的基本烈度为7度,而纬三路过江通道要求暂按8度地震设防,而在抗洪上,按照抵抗百年一遇的洪水水位标准设计,按300年一遇的洪水水位校核。

另外,纬三路过江通道安全方面设计上作了周全考虑,隧道每隔80米就有一扇红色逃生门,上下层可相互疏散。

【收不收费】 收费站规划在江北,不一定启用

收费站规划在江北,不一定启用。之前政府部门表示,纬三

路过江通道限速80公里,不会设立收费站。但记者却在规划图中看到了收费站,设在江北。

对此,相关部门解释,“虽然我们设计了收费站,但是从长远看,并不一定启用,也许待这条隧道建成后,已有其他方式代替,如采用汽油费、月票制或者电子收费系统等等。”

【相关建设】 定淮门大街不做高架了

“定淮门大街上还要不要做高架?”最近有市民向记者询问,昨天,记者从有关部门了解到,定淮门大街快速化改造确定不做高架。据了解,经过两轮专家论证,快速内环北线西延工程实施方案于昨日最终敲定,设计为宽60米,10车道的快速地面道路,而此前预留的高架桩基墩位也将在此次建设中改造。有关部门负责人表示,改造后的地面快速化道路完全能够满足纬三路过江通道对接古平岗立交后的交通需求。

“从这条路两边的交通量来看,西面的过江隧道是8车道,东面的古平岗立交、模范马路隧道则是10车道,所以中间‘肚子’的部分设置成10车道不会出现车流堆积的情况。”相关负责人表示。

通讯员 吴胜华 罗超 快报记者 毛丽萍 见习记者 李蓓超

■相关新闻

10个二级收费站年内同时拆

昨天,南京市交通局公布了2009年的“双十工程”:实施十项便民措施,为民办好十件实事。其中涉及很多市民关心的话题,除了纬三路过江隧道年内开建外,还有二级公路收费站的拆除、小红山客运枢纽的建设等。

将拆除的二级公路收费站增加到10个

自“费改税”后,二级公路收费站何时拆除就一直被市民高度关注,昨天,市交通局副局长李颜平表示,目前有关部门正在抓紧落实所有收费还贷项目的资金,一旦落实到位,南京二级公路收费站将在今年年内全部取消。而根据之前计划,南京共有9个二级公路收费站被列入拆除计划,但李颜平昨天透露,目前已经增加到了10个。

南京将逐步拆除的9个二级收费站名单分别是江宁4个(104国道上的高庙收费站、宁丹公路上的宁丹收费站、龙铜公路上的土桥、铜井收费站);江北3个(104国道永宁收费站、六马公路上的马集收费站、金江公路上的汪洋收费站);溧水1个(老明公路上的洪蓝收费站);高淳1个(芜太公路上的东坝收费站)。至于增加了哪个收费站要拆,李颜平没有透露,只是告诉记者:“这条路比你们想象的更大。”

李颜平表示,南京二级公路收费站不管是政府还贷性的还是经营性的将全部拆除,不是一个一个拆,而是同时拆除,“不留一个。”

小红山站将取代中央门站“老大”位置

集铁路、公路、城市公交、轨道交通为一体的“零换乘”综合客运枢纽——小红山客运枢纽今年也将开工,根据设计,这个枢纽站的客流发送能力达到每天3万多人,是中央门汽车站的三倍,计划与沪宁城际铁路2011年同步建成投入使用。届时,该站将当之无愧地取代中央门汽车站当上城北公路客运站的“老大”。

据了解,小红山站选址于现在南京火车站的北侧,建成后与现在的南京火车站通过高架平台相连,旅客从平台上进行换乘。据

了解,到时南京市公路客运约有80%的路线将调至小红山站。另外,南京火车站还将在北侧开大门与小红山客运站对接,两者距离约100米左右。市民出行乘地铁到红山动物园站就可直接到达小红山客运站,换乘火车、汽车也变得“一步到位”。

小红山站建成后,中央门汽车站将打造成精品车站,主要经营南京至常州、苏州、无锡等地的客运线路,另一方面成为南京旅游集散地。

宁高高速延长10公里,直接进县城

宁高高速起于南京禄口机场路,止于高淳双牌石转盘,并未直接进入高淳县城。今年宁高高速将延长10公里,然后与芜太高速相接,贯穿高淳南北。

另外,今年绕越高速公路东北段工程建设也将启动,长江四桥、绕越东南环的建设步伐也进一步加快,南京的“高速二环”轮廓已逐渐清晰。南京今年还要开工建设六合至江都的高速公路、溧水至马鞍山高速公路江苏段。

绕城全程监控,二桥三桥堵车早知道

在市交通局的十项便民措施中,第一条就是建成公路管理与服务应急指挥中心绕城公路路网监控系统。绕城公路目前已全程装上了摄像头,约一公里多一个。

这些摄像头可以对路况进行全程监控,“比如发现违规上路的渣土车,遇到车流量大,收费站排队也可以及时预警。”而以往各个路口都要安排人手巡查,现在则不需要了。另外,绕城上还安装了三块电子情报板,即时提供天气、路况如二桥、三桥的通畅程度。

据市交通局公路处介绍,这一系统春节前已发挥了作用,当收费站有堵的苗头时,他们将立即采取措施实行有效分流。

通讯员 吴胜华 罗超 快报记者 毛丽萍

链接

十项便民措施

- 建成公路管理与服务应急指挥中心绕城公路路网监控系统,提高行业管理信息化水平。
- 建成南京交通主枢纽指挥中心运政分中心,方便行业管理部门和企业之间的交流互通。
- 建成S123双狸服务区,力争完成G328龙山服务区、G312星甸服务区、S243拓塘服务区。
- 以地方标准的形式,规范客运驾驶员及驾培教练员行为举止,并逐步在全行业推广、运用。
- 经许可的大型超限运输车辆,可预约路政管理部门提供本市辖区内的护送服务。
- 船舶抵押登记时限从七个工作日缩短为两个工作日。
- 加快南京至周边城市50公里以内非高速线路短途客运公交化改造。
- 以省市共建为切入点,建设覆盖江苏13个省辖市的统一客服务号码,为百姓出行提供方便快捷的优质咨询服务。
- 完成南京市所有公路客运联网售票点标识牌标准化建设。
- 推进马鞍山、滁州等南京都市圈内城市联网售票工作,初步实现异地购票。

十件实事

- 规划建设纬三路过江通道,进一步完善我市过江通道体系。
- 启动绕越高速公路东北段工程建设,加快长江四桥、绕越高速公路东南段建设步伐。
- 积极推进溧水至马鞍山高速公路建设。
- 建设干线公路250公里,投资规模超过78亿元。
- 全年计划建设农村公路200公里,改造农村道路危桥20座。
- 开工建设芜申线扬家湾船闸,续建划子河船闸,重点推进龙潭港四、五期工程建设。
- 加快客运综合枢纽建设,续建南京客运南站综合枢纽,规划建设小红山客运枢纽。
- 开通建设“南京交通公共电子服务平台”、“汽车维修综合服务平台”。
- 为30名贫困家庭子女免费提供驾驶技术培训。
- 制定《南京市航运业安全发展指导意见》。



纬三路过江隧道截面图