

中央路—中山路—中山南路改造

■违建:拆
■屋顶广告:拆
■报刊亭:赎买
■施工围挡:高度下降

没有了 公交专用道

酝酿了3年多,南京中央路辟设公交专用道方案如今搁浅

昨天,记者从市政部门获悉,中央路至中山南路改造已经动工,可此前酝酿了3年多的中央路辟设公交专用道的计划却悄然搁浅。有关部门表示,按照目前的设计方案,中央路机动车道基本上将保留现状,既不单独辟设公交专用道,也不通过压缩非机动车道来增加机动车道。

3年前就说建
如今突然不建了

据了解,中央路上辟设公交专用道的计划已经酝酿了3年多,快报等多家媒体此前对此都进行过报道。早在2006年4月,南京市建委就召集市规划局、市交通管理局、市公交总公司等多个部门,就开辟公交专用道召开可行性研究专题会议。记者了解到,当时他们把试点道路选择在“中央路—中山南路”这条城市南北轴线上,这也是南京第一次在双向通行的道路上酝酿开辟公交专用道,此前的公交专用道都是单行线上的逆向公交专用道。此后,中央路至新街口将辟设公交专用道就被媒体多次报道,方案也一再变更。

记者了解到,这几年,影响方案最终实施的客观因素很多,最大的就是交通压力,特别是纬三路隧道的施工,导致中央路交通压力无法分流,中央路改造计划也被一再推迟。按照最初的构想,

有关部门打算从中央路起,经中央路、中山路、中山南路至长乐路,在双向六车道的道路上,两侧各分出一股建成双向公交专用车道,贯穿主城区南北。但由于这个方案需要占用慢车道,原来的慢车道取消后将与人行道合并混行。考虑到这条南北中轴线上非机动车流量巨大,交通专家大多认为为了方便机动车而限制自行车不可取,否则非机动车的压力将无法应对。随后,专家们论证的中央路公交专用道的方案都围绕在保留现有机动车路幅的基础上如何来重新划分路权。在2007年12月由南京市交通规划研究所编制的《南京主城地面公交专用道线网规划》中,中央路公交专用道被列为近期公交专用道方案研究中主干道的第一条。

直到此次改造启动前,没有任何一个部门表态,称中央路不搞公交专用道了。因此,新的改造方案一经公布,公交部门、市民都感到有点意外。

管线施工暂无
交通管制措施

提醒 夜间行车 减速慢行

快报讯(记者 田雪亭)从前天晚上展开的中央路中山路中山南路改造工程,第一阶段主要是管线改造。记者从交管部门获悉,在这一阶段,警方暂不采取管制措施,但交警提醒驾车市民晚间须观察慢行。

据南京交管秩序科有关负责人介绍,按照施工进度,从现在起至11月5日,主要进行三条道路的管线改造,也就是说,将该路现有的空中管线全部下地,这就需要在沿途开挖地面。为了减少对三条道路交通的影响,交管部门要求施工单位将施工时间卡在晚上10点至早上6点钟之间,“不管采用什么方式,早上6点钟之前,必须恢复路面通行”。在第一阶段结束后,将进行港湾式站台的改造,届时,施工对于交通的影响将非常大,特别是中山路和中山南路路段,将非常难行;再加上新街口洪武北路地下过街通道正在施工,新街口地区早晚高峰的拥堵会进一步加剧。第三阶段,将进行沥青摊铺,对于交通的影响也很大。

交管部门表示,从这几天晚间施工情况来看,施工进度顺利,但也确实对夜间通行车辆造成了影响。对此,交管部门提醒说,夜间车少好走,但希望车辆驾驶人也应该减速观察慢行,避免因开挖的沟槽颠簸发生意外。

有了 “城市家具”

什么是城市家具?

比如隔离栏、电话亭、交通路牌、废物箱等都属于“城市家具”;还有路边的商店和院墙,都提倡要透亮、透光、透绿。

一条路,就算修路花再多钱,路的标准再高,如果路面以上两边建筑墙面乱七八糟,它再怎么样也不可能成为一条合格的“景观路”。

继前日南京市市政部门发布了中央路—中山路—中山南路路面的整修方案后,昨天,南京市容部门也拿出了这条南京南北中轴线的市容市貌的整治方案:沿线900块广告牌、196个报刊亭将或拆或改,包括商店橱窗、空调机位都纳入改造范围,南京市第一次在老城改造上提出了“城市家具”理念。

违建:
全拆没商量

据南京市容局副局长李宜武昨天介绍,中央路—中山路—中山南路市容面貌改造主要分四部分内容,首先就是所有违建全拆除。

据悉,国庆放假期间,市容部门相关人员只准休息一天,硬是把路上所有的违建、广告牌、报刊亭及需要亮化的楼宇等全部摸了底,排出了一份几十页的“整治出新菜单”。

“本来这条路全长是9公里,实际后来把中央门地区和火车站一直到新庄都加进来了,长达10公里,一共是143处违建及部分破旧建筑,约1.7万m²。”工作人员告诉记者:这些都是没有商量地全拆除;此外还将摸排周边的一些破旧房屋,采取拆迁政策等予以更新。

书报亭:
3万元/个赎买

占用盲道、占道经营的各类书报亭、杂货亭这次也是拆除的重点,“菜单”上列出的沿线有196个亭棚摊点。

李宜武表示:这些亭棚当年许多批的是卖书报的,可是现在基本全“变味”了,电话卡杂货什么都卖,成了占道经营的“典型”。

本次整治,将采取3种办法处理:首先能移位的移位,比如移到周边的绿地上,不占用道路、不影响交通,这只是很少一部分;其次是提倡入室经营,比如在路边租个小门面经营;最多的是赎买,基本按照3万元/个的标准由政府回购这些书报亭——有了这些钱也便于店主另寻地方经营。

屋顶广告牌:
原则一律拆除

对于引起最大争议的广告牌,本次整治将按广告牌的性质分类处理,一共整治各类广告牌900个,其中户外大牌231块。首先要求广告、店招、霓虹灯等设施所使用的文字、拼音等必须规范。其次,屋顶广告原则上一律拆除,其中对于经过行政许可的,比如当年拍过广告牌的,将按未到期的年限长短给予经济补偿,但民国建筑上一律不得设立广告牌。

此外,记者了解到,施工围挡的广告牌也不是想多就多,将全部由七八米降到3.5米并统一格式,不许杂乱无章。

“我们正在委托南京市规划设计院对全市广告牌进行规划。如果新规划出来,原有广告牌处仍可设置广告牌,那么原广告牌所有者将可以优先取得这些广告牌的经营权。”李宜武透露,该规划有望于明年年初出台,涉及现有改造道路的可能提前在今年年内出台。

与此同时,南京市还打算建立一整套广告大牌的设置、管理规定,桥梁、立交桥等公共产权部位的广告牌一律拍卖,收益由政府用于城市建设管理;非公有产权的广告牌设置也要按照规划来设,经营权提倡拍卖,但收益归属主要归产权单位,初步设想是政府收取管理费。

“总之不是一拆了之,要营造公平公开的市场环境,推进广告业的繁荣,全市大牌的数量可能会减少,但市场价值会更容易得到正常体现。”相关人员表示。

镂空院墙:
这叫“城市家具”

最后,本次改造列出了52幢待亮化的高楼,将全面推行使用LED节能灯,沿街居民楼亮化成本全部由政府买单,接入市级监控中心,每晚6:00—10:00开启时的电费也由政府支付;其余商业楼、商住楼亮化政府视情况给予补贴。全线亮化后,玄武湖亲水平台等将成为亮化的市民观瞻点。

除了上述传统改造内容,记者还了解到,本次改造还在南京第一次提出“城市家具”概念。比如隔离栏、电话亭、交通路牌、废物箱等都是“城市家具”。还有路边的商店和院墙,都提倡要透亮、透光、透绿。比如南京博物院的院子是镂空的,大片草地景观就能为城市增色,商场的墙可以改成透明玻璃橱窗,设计要精美,药店玻璃橱窗上的杂字样都要清除。

据悉,中央路—中山路—中山南路将于今年11月30日改造完毕,南京的计划是两年内改造所有主干道,而实际上这些主干道的市容市貌部分将参照上述标准全部出新,一年左右就可基本整治完毕。

通讯员 徐少林 快报记者 孙洁

唉

别横穿马路好吗
孩子们的话
大人不爱听



昨天,南京长江路小学的学生们劝导行人文明出行。快报记者 赵杰 摄

快报讯(通讯员 严莉 记者 黄艳)“请不要横穿马路,过街请走地下过街通道!”十多名小学生拿着粉色的宣传单,向路人宣传文明过马路。这是昨天下午12:30—1:00之间在军区总院马路两侧出现的场景。南京长江路小学的小“巡警”和“周恩来班”的小学生利用午休时间,向市民发出倡议。但令孩子们感到难过的是,五成以上的路人不听劝阻,有的甚至把孩子发的宣传单随手乱扔。

昨天下午,孩子们值守的地方是解放路公交站,这里有10条公交线路停靠,来往的行人很多,路对面就是军区总院的大门,很多人横穿马路。“这里没有红绿灯,车速也很快,太危险了!”一位小学生看到大人们在疾驰的汽车中间跑来跑去,吃惊地捂住了嘴。

“没想到横穿马路的人这么多!为什么不走地下通道呢?”六(3)班的徐逸凡指了指东面不远处的地下通道,那里看上去非常冷清,几乎没什么人进出。

记者看到,一位40多岁的女士听到孩子们劝说后说了声“谢谢”,可停了几秒钟,就飞快地穿过马路跑向了对面,还随手扔下了粉色的宣传单。“没想到我们精心准备的宣传单变成了垃圾,还弄脏了干净的马路。”说到这里,三(5)班的张书畅特别难过。

观点PK

不建!

理由:地铁已经全覆盖,公交再快也快不过地铁,没必要彼此竞争

据了解,此次中央路至中山南路的改造方案是由南京市市政设计院负责设计的,放弃公交专用道的计划也是他们与交管部门共同商定的结果。提出的理由是:客观条件不太具备。例如,鼓楼隧道两侧只有一股机动车道,如果设为公交专用道,那么,其他机动车就没法通行;此外,由于南京玄武湖、紫金山等地形的限制,南北向交通过于依赖中央路一线,这条路交通流量本来就不堪重负,如果在此基础上再辟出一股公交专用道,那么其他机动车就会更加拥堵。

南京市交通规划研究所总工程师林波认为,影响这条辟设公交专用道的最大的因素,是因为从长江桥到中央路轨道交通已经全覆盖,公交车再快也快不过地铁,给公交提速不利于社会资源的整合,价值不大,只会加大公交和地铁的竞争,这条线甚至是属于公交需要调整削减运力的地方。他认为,这条路改造时,重点要解决的是东西向交通与轨道交通的衔接、换乘问题,尤其要确保非机动车和行人步行的空间,只能增加不能压缩。

该建!

理由:路堵,公交太慢。公交专用道可以早晚高峰启用,其他时段共用

据介绍,目前运营在中央路至中山南路上的公交线路就有20多条,尽管地铁速度快,可公交站点多、换乘方便等特点,还是吸引了很多客流。由于路堵等原因,公交不能提速成了一个心病,乘客和公交企业都期盼能够早日开辟公交专用道。

专家表示,此次改造方案放弃公交专用道,关键还是公交优先的理念还没树立。中央路即便维持现有的路幅不变,辟设公交专用道也不是不可能。例如,对于鼓楼隧道两侧,可以设置为混行车道,而其余路段,可以将靠边的一股车道设置为公交专用道,剩下的两股为其他机动车道。公交专用道可以限定早晚高峰时段公交专用,其他时段共用,这样就能最大限度地缓解矛盾。

据有关部门预测,如果该路线建成双向公交专用车道后,公交车在高峰时段时速可提高5公里左右,高峰时段时速可提高2公里左右,站台停靠时间也可缩短一半,届时,市民等车、乘车时间都将缩短。

快报记者 鲍铭东