

南京地铁新线票价终于尘埃落定,昨天,南京市物价局召开新闻发布会,正式公布即将开通的三条新线票价,实行分段计站收费方式,起步价2元,4元封顶。这个价格,是全国第二低。
三条新线5月28日开通,快报特别制作换乘攻略,供读者参考。

□快报记者 陈英

南京地铁“2元起步4元封顶”票价获批,全国第二低

新线28日开通 快报教你换乘攻略

原优惠不变 换乘无需重新付费

地铁一号线南延线、二号线一期、二号线东延线都将在5月28日一起开通,加上现在已有的一号线一期,南京地铁将达到85公里的运营线路,南京人也将迈入真正的“地铁时代”。昨天新线票价正式公布:2元起步,4元封顶;具体是乘坐1到8个站2元,3元乘坐9到12个站,4元乘坐13到35个站。票种分为单程票和IC卡刷卡,单程票没有优惠,刷卡还是打九五折。

对特殊人群的优惠政策依旧,离休干部、革命伤残军人、革命伤残警察、盲人、70岁以上老人凭有效证件免票;对购买地铁IC卡储值票的中、小学生,实行半价优惠。乘客根据自身需要,可以在刷卡(投币)进站后在一号线与二号线之间相互换乘,以乘坐的总站数一并在出站时计算收费金额,换乘不需要重新付费。

除了多次论证和多方座谈外,南京地铁票价的确定还经过了成本监审:地铁一号线

2006年9月-12月、2007年、2008年含折旧每人运营成本分别为3.60元/人次,2.91元/人次和2.57元/人次;新增线路后,南京地铁2010年5月-12月、2011年含折旧每人运营成本的测算,分别为4.68元/人次和2.56元/人次。

今年3月,地铁总公司提出申请,正式提请定价。3月25日物价局又召开座谈会。在各项规定程序完成的基础上,经物价局审价会集体审议,并报请市政府同意后,票价方案终于出来了。事实上,早在去年3、4月份有关方面就委托南京市城市与交通规划设计研究院对新线41个站1公里半径的居住、就业人口作过抽样调查,市民对新线票价赞同2~4元的为97.37%,赞同2~5元的为1.76%。因此这个新票价方案应该能为广大市民所接受。

与其他开通地铁的城市相比,南京的票价是全国第二低的,最便宜的是北京。

20日新线模拟运行

离新线正式开通还有20天,现在地铁部门联合相关单位正加班加点对车辆、系统等进行调试,20日开始模拟运行,20-26日对一号线南延线进行试验,二号线的试验从22日到26日。

试验分成两个部分,先是列车按照运行图的线路空跑两天,之后再行载客试验,邀请人大代表、政协委员以及学校学生作为首批乘客上去试乘,不仅仅是检验车辆运行情况,

还要对车站的进出系统、售票系统等方面面进行检验,以确保准时开通。

新线开通,万一出现突发故障怎么办?对此,地铁部门制定了32个应急方案。在新线开通的前4天,地铁部门所有的领导都会分派到各个车站进行跟踪,每天晚上小结;建立了救援队,24小时待命;参与车辆和系统调试的外国专家也会在开通初期,随车在服务中心现场指导,现场解决问题。

城市	票制	票价
南京	分段票制	2元乘坐1到8个站,3元乘坐9到12个站,4元乘坐13到35个站。
广州	分段票制	起步4公里内2元,4至12公里范围内每递增4公里加1元,12至24公里范围内每递增6公里加1元,24公里以后每递增8公里加1元,最高票价12元。
上海	计程票制	6公里以内起价3元,以后每10公里加1元,最高票价9元。
深圳	分段票制	2元起价3个区间,以后每4个区间为一段,每进入下一段加收1元,1号线全程票价5元。
北京	单一票制	单一票制 2元一票制(因北京市政府每年补贴地铁公司10多亿元,故与北京地铁票价没有可比性)

制图 沈明

换乘攻略

开通初期,有人引导换乘

一号线开通以来,至2009年底,已经累计运送乘客3.72亿人次,年度日均客流量从2005年的13.2万人次上升到2009年的31.1万人次,今年5月1日客流高达58.5万人次,再创新高。新线开通,将有越来越多的人选择地铁出行,预计今年日均客流量将达到60万人次,明年达100万人次,后年将达到140万人次。

新线开通后,南京人坐地铁就面临换乘的问题,一号线和二号线设有新街口和元通两个换乘站,如何换乘?站内会有标识指引,不过刚开始,肯定有很多人不知道往哪儿走,南京市地铁运营公司总经理宋国强表示,开通初期会有人工引导。

1号线有分叉,上车要看好

即使不要换乘,乘坐一号线也要注意,因为一号线南延线开

通后,整个一号线就是一个“人”字形,从迈皋桥到安德门这段是共线部分,安德门之后就出现分叉,一条到奥体中心,另一条到江宁大学城。也就是说,一号线实际上有两列车,但列车全都是蓝色的,区别于二号线的红色列车,凭颜色无法区别列车是到河西还是到江宁的。

那乘客怎么分辨呢?就要在上车前听清楚车站的广播,并看清电子显示屏,车是到河西还是到江宁的。在电子显示屏上,会显示两列车到达的间隔,也会显示第一列要来的到哪儿的。地铁部门也打算今后在列车上做一些标记,让乘客区分,不过开通初期还实现不了。

一号线“人”字形线路到2014年就会消除。因青奥会缘故,南京地铁建设提速,现在正在建设的一号线西延线就是其中之一,以奥体中心作为起点,过江到浦口,而这正是10号线的一段。宋国强说,以后的一号线就是从迈皋桥到安德门再到

江宁大学城,安德门到奥体中心这段就“切出去”作为10号线的一部分单独运行了。

初期行车间隔8分钟

目前地铁一号线一期配了20列车,新线开通后,新、老线合计配备列车80列,有车站57座,总长度为85公里。列车多了,人们等车的时间会不会短一些呢?宋国强说,由于几条新线的工期都比较紧,新配的列车也是逐步到位的,到明年上半年才能全部配齐。所以开通初期,间隔还是要长一些,随着车辆到位,间隔会缩短。

一号线从迈皋桥到安德门的共线部分,每列车间隔4分钟左右,到了“人”字形的叉线部分,就要间隔8分钟。二号线在开通初期,间隔也在8分钟左右。车辆全部到位之后,二号线和一号线叉线部分间隔会缩短到3分多种,但是要赶上北京、上海1、2分钟的时间间隔还需要一个过程。

南京机场高速绕城公路昨起扩建

局部双向12车道,明年底完工



制图 沈明

地下两层为地铁站,地面层为公路客运站,上面三层为火车站,南京南站主体“三站合一”,所有交通工具真正实现“无缝换乘”,据悉,这在国内还是首创。明年,这个庞大的车站就将亮相在南京之南,同时它编织起一个错综复杂的交通网络。昨天,记者从南京南站集疏运道路系统(即汽车客运南站)开工仪式上获悉,快速环线及主干路等也配合公路客运站的建设同步启动,比如南京机场高速、绕城高速,局部要打造成双向12车道,预计整个工程明年底完工,投资约70个亿。

长途汽车站与铁路无缝换乘,可能24小时发车

昨天正式开工的南京汽车客运南站,位居南京南站北广场的西角,规划定位为一级站,是全国首个实现无缝连接和各种运输方式零距离换乘的汽车客运站,设计日发送量为2万人次,最大旅客日发送量为4万人次,目前南京拥有的班次,未来的客运南站也基本全有,客流占南京公路客运发送总量的1/4强。南京交通枢纽南站工程建设指

挥部综合部部长靖飏介绍,公路客运南站的特点是,车站售票厅和候车厅都很大。其中,售票厅建筑面积0.13万平方米,有25个售票窗口,旅客不用再在风雨中排队购票。候车厅更大,建筑面积有1万平方米,而且会根据长途、短途、中途划分出不同候车区。

新的公路客运南站还将实行“到发分离”,车站有专门的发车区,到站的旅客则在到客区下车后,从出站通道直接出站。进站客流和出站客流不会冲突,而且有可能根据需要进行,24小时发车,与火车运行紧密相连。

增加4立交,机场高速与绕城局部变身12车道

靖飏告诉记者,建成的南京南站区域内,将形成一个“四纵三横”的快速路网体系。“四纵”即4条南北向的快速通道:宁丹路、机场高速、宁溧路、宁杭高速;“三横”则是3条东西向的快速通道:纬七路、绕城公路、宏运大道。南京南站6平方公里的核心区域内,将以绕城公路、宏运大道、机场高速、宁溧路四条道路,组成

“两横两纵”的快速道路构架。

据了解,这四条路改造后,主线不设红绿灯,为快速通道,辅路有红绿灯,两路相交处各增一个互通式立交,分别为双龙街立交、花神庙立交、龙西立交、岔路口立交。“机场高速拓宽的路段从软件大道到翠屏山,预计明年年底完工。”现在宁溧路已经差不多改造完毕,昨天机场高速、绕城公路的局部扩建已正式开工,但是宏运大道要稍稍滞后动工。

公交车直达候车室

在南京南站整个集疏运系统中,还有一个高架平台联络道,由高架和地面道路组成,高架联络道全长6.7公里,地面道路全长3.98公里,总投资估算约7.5亿元。“通过高架,与周边高速路沟通。”据透露,在高架平台的下客方面还有一个创新,不像现有的南京火车站只有小车可直达火车站候车室外下客,南京南站在高架平台上还隔离出一个公交车的下客区,由隔离墩相隔,与小车互不干扰。“这样,公交车、旅游车都可以直接把旅客送到车站候车室,极为方便。”

通讯员 罗超 快报记者 毛丽萍

“两横两纵”改造方案

- 绕城公路:双向12车道,预留14车道,其中主线双向6车道(按8车道预留),另外集散车道(即辅路)双向6车道;
- 机场高速:双向12车道,预留14车道,其中主线双向6车道(按8车道预留),另外集散车道(即辅路)双向6车道;
- 宏运大道:主线双向6车道两侧设行人和非机动车道;
- 宁溧路:高架双向6车道,地面辅路双向6车道。