



南京江北大道,牵手长江大桥、长江二桥,连接长江隧道、纬三路过江隧道,通过它能换乘地铁3号线、10号线2条轨道交通,并与宁天城际共走廊,开车从主城定淮门到大厂只需25分钟,到六合40—45分钟,乘公共交通到大厂也只需要40分钟……

但就是这样一条便民的快速通道,却让周边居民“闹心”不已,直言“设计有误”,太坑爹,影响了出行。对于大家的抱怨,南京市交通部门非常重视,特意召集了设计部门进行专门分析和协商,设计是否真的不合理?有没有办法来解决现在的矛盾?

现代快报记者 毛丽萍

走路骑车开车都得绕一圈 江北大道盘城段被指设计“坑爹”

南京交通部门召集设计方一一回应,并提出了出行建议

探访

逆行、乱穿马路 江北大道险象环生

江北大道主线双向六车道,设计时速80公里,没有红绿灯;两侧各有双车道的地面辅助车道以及慢车道和人行道,辅道设计行车时速40公里。目前盘城段绿化几近完成,整体非常漂亮,但与之不和谐的是,部分新栽植的绿化带已被人踩出了一条小道,川流不息的车流中,不时有行人跑过,连跨三个绿化带,险象环生。同时,不时能看到助力车、自行车等逆行。

市民张先生无奈地告诉现代快报记者,他家住盘龙山庄,以前出门,江北大道有斑马线,过马路乘公交特别方便,现在江北大道改造后,全封闭了,取消了斑马线,取消了红绿灯,建了天桥,但是太远了,“不管从哪个天桥,到对面乘公交,不横穿马路的话,我要走1里多路,设计实在不合理。”同样,家住盘金华府的刘先生也表示:“没想到道路一拓宽,骑车、开车、走路都不方便了,动不动就要绕,实在搞不懂。”还有人提出,因为地铁、江北大道,活生生地把龙山北路、新华西路“改”成了两条断头路。

回应

地铁天桥 还有一个多月完工

昨天,现代快报记者了解到,江北大道快速化改造后,与原来相比最大的变化就是盘龙山庄南丁解平交口进行了封闭。

目前,公交站距离地铁信息工程大学站约三四百米处,以前市民从盘龙山庄、盘金华府出来,可以通过盘龙山庄南丁解平交口过马路,但现在一封闭就只有两座天桥可以选择了,一是地铁信息工程大学站的高架桥,还有一座过街天桥与之相隔910米。以盘龙山庄小区居民为例,由于宁天城际尚未开通,这个地铁高架桥还处于封闭中,只能从另一个高架过马路,绕行距离差不多800米左右。

对此,江北大道设计部门表示,这其实只是暂时的,青奥前,宁天城际就将通车,而现在的公交站台将全部进行调整,移至过街天桥下方,“这样这两个小区居民出行就不会这么尴尬了,并不需要多绕路。”据介绍,江北大道快速化改造工程对沿线公交站台进行了相应改造,改造方案取消了原丁解车站和盘城车站,结合地铁宁天城际信息工程大学站天桥桥位新建了一对公交车站。待宁天城际建成通车运营后,盘龙山庄附近步行方式出行的居民,即可通过地铁天桥穿越江北大道。

至于还要熬多久,相关负责人透露,一个多月左右。

教你怎么绕行

行人:两个天桥一个平交口(图中B、C、D)
非机动车:一个天桥两个平交口(图中A、B、D)
机动车:三个平交口(图中A、B、E)



由于江北大道与宁天城际共线,地铁高架区段,每隔30米就有一个高架桥墩,昨天,市交通部门提醒,江北大道是快速通道,随便横穿,本身就很危险,加上地铁高架墩,司机视线有盲区,险上加险,所以穿越马路宁可多绕远一点,安全第一。

江北大道快速化改造后,沿线居民可能对路网结构不熟悉,行人怎么走,小车怎么走,非机动车又该怎么走,昨天,市交通部门、设计部门给出了建议路线。

行人:

家住盘龙山庄与盘金华府的,出行可通过南京信息工程大学(简称大学)门口桥下、地铁站天桥,丁解路口南天桥穿行江北大道。

非机动车:

可在杨新路桥下,大学门口桥下、丁解路口南天桥等处穿越江北大道并利用原有周边路网行驶。

机动车:

可在杨新路桥下,大学门口桥下,永新路桥下穿越江北大道,同时结合原有周边路网行驶。

追问

龙山北路和新华西路 咋成了断头路?

昨天,现代快报记者看到,地铁“信息工程大学站”高架下方的江北大道是快速通道,全线不设红绿灯,因此江北大道两侧的龙山北路与新华西路也就无法“牵手”,成了断头路。

为什么会这样?江北大道设计方解释,由于江北大道快速化改造工程与宁天城际共用路线走廊同步施工,方案设计研究阶段,他们曾考虑过高架连跨杨新路和龙山北路(即新华西路)方案,但经综合比选论证后,后者除桥梁规模增加430米,工程造价大幅增加以外,高架跨龙山北路(即新华西路)位置与地铁“信息工程大学站”平面上位置重合,若满足避开地铁车站条件,宁天城际信息工程大学站站厅与地面相对高差

将达18米,乘客上下将极为不便。“为优先满足宁天城际轻轨盘城站设置,确保地铁线路开通后正常运营,所以采用龙山北路(即新华西路)以北高架落点建设方案,这样在龙山北路、新华西路交汇处,形成地铁站在上面,江北大道在下面,由于快速道路的限制,导致这两条路“断头”。

设计方介绍,江北大道快速化改造工程实施之前,龙山北路与江北大道为T字型交叉,盘金华府、盘龙山庄两楼盘中间的新华西路就没有贯通,龙山北路与江北大道交叉采用右进右出交通组织形式,这两条路的“断头”并没有影响到这两个小区小车原来的出行方式。

有没有可能 让这两条路“牵手”?

为了方便两侧居民,有没有可能接通“断头路”,在江北大道上设置红绿灯?设计方明确表示,这不可能,江北大道是快速化改造,而快速化道路就是全封闭,不设红绿灯。对此,市交通部门认可,“快速路,时速达80公里,如果突然在这个地方设红绿灯,不熟悉路况,高速过来的车很容易出事。”

那么,为什么非得把江北大道改造为快速路,市交通部门表示,近年来,随着地区经济的快速发展,江北大道已经由单纯的公路逐渐演变成兼有公路和城市道路功能的复合型通

道,交通量增长非常迅猛,纬七路过江通道开通后,该路连接了纬七路、长江大桥、长江二桥以及正在建设的纬三路过江通道,成为浦口、六合境内最主要连接各过江通道的道路,该项目的建设可将不同性质的交通有效分离,快速疏解出入境交通,改善日趋紧张的过江交通状况、缓解周边地区的交通矛盾,完善江北地区的路网结构。

据介绍,江北大道通车后,主城到江北将大幅提速,从定淮门到老山只需10分钟,到珍珠泉只要15—20分钟。

两座天桥相距910米 是不是离得太远了?

江北大道改造施工设计图纸上能清楚地看到,新华西路、龙山北路相交处上方有地铁过街天桥,然后就是距之910米外还有一座过街天桥。对于这两座天桥是否间距过远,设计方解释,人行天桥及公交站台设置均符合《城市快速路设计规程》3.0.9条“快速路必须设置人行天桥或地道”以及《城市道路工程设计规范》10.3.2条“车站应结合常规公交规划、沿线交通需求及城市轨道交通等其他交通站点设置。城区停靠站间距宜为400米~800米,郊区停

靠站间距应根据具体情况确定”。

至于为什么不在盘龙山庄附近(原来的过街斑马线处)设一过街天桥,设计方表示,如果在原来的地方设置过街天桥,那么距离地铁过街天桥太近,距离后面的过街位置又太远,“不能只看眼前,也不能只顾及一部分居民,龙山北路丁解路一侧正在规划建设中,过街天桥的设置要考虑到这些。”

不过,市交通部门表示,如果发展迅速,天桥需求不够,会考虑增加天桥或者过街通道。