

长江路中段阿里山路至太行山路1.3公里路段未来将设7处24小时过街通道

人车立体分流, 破解交通“梗阻”

长江路中线及机动车道两侧设隔离护栏, 实现机动车封闭通行

我为群众办实事

□本报记者 董梅雪

“未来, 长江中路(阿里山路至太行山路)共1.3公里路段将利用长江路地下空间项目实行‘机非分行’‘人车分流’, 地上只见川流不息的车辆, 行人利用地下过街通道过马路, 人车互不干扰, 行人无安全隐患, 车辆畅通无阻, 成为疏通城市核心区‘梗阻’的一次大胆尝试, 为新区今后交通管理积累经验。”区交通运输局总工董凯智说。

长江中路拥堵已久, 给过往行人及车辆带来诸多不便。近日, 记者从区交通运输局获悉, 随着长江路地下空间项目路面恢复工程的启动, 长江中路(阿里山路至太行山路)共1.3公里路段同步启动治堵: 设置7处24小时过街通道, 在长江路中线设置隔离护栏, 在机动车道两侧分别设置行人隔离护栏, 以此实现机动车在阿里山路与太行山路间封闭通行。

现状>>

部分节点拥堵严重 存在交通安全隐患

长江路是串联新区行政、商务、居住、教育功能区的一条东西主干道, 其沿线路口众多、人车交织、地形复杂、交通集中, 尤其是上下班高峰期, 行人穿越马路次数频繁, 公交车与外卖送餐车辆纵横交错, 导致通车效率不高、交通事故频发, 长江路中段尤其严重。

“之前地铁13号线施工期间, 井冈山路附近就拥堵严重, 现在又有地铁1号线、地下空间项目施工, 道路半封闭, 早晚上下班经过家佳源这一段时, 原本3-5分钟的路程在高峰时得用10-15分钟。”新区市民刘先生说道。

家住山海景园小区的梁慧云每天早上都要穿过长江中路到路南的公交站点坐公交车。谈及附近的交通状况, 梁女士直叫苦: “过马路的时候那叫一个胆战心惊! 要躲避汽车, 还要提防着不知会从哪儿窜出来一辆电动车, 特别是长江路拓宽后, 长江路与太行山路路口横向距离过大, 过马路时安全隐患较大。”采访中记者了解到, 对于长江中路的交通状况, 市民大都苦不堪言。

作为核心区的主干道, 长江路的交通服务品质显然已经不能满足日益增长的社会需求, 成为新区主要的道路“瓶颈”, 迟滞了新区交通的现代化进程。

“今年, 新区为了提高长江路的交通流量和环境品质, 对安子码头至昆仑山路段8.8公里进行双向八车道拓宽改造, 并对周边环境进行提升改造, 强化绿化和亮化效果, 力求使长江路成



7处24小时过街通道位置图。



长江路中段阿里山路至太行山路将形成人车分流的立体交通模式。(效果图)

为新区的一条标志性景观大道。”董凯智介绍说。

据悉, 目前长江路东西两端已经全部改造完成, 而全路的核心区、拥堵最为严重的长江路中段(长约1.3公里)两侧的商业、办公区集聚, 沿线居民区分布集中, 多所学校也位于该区域, 加之地铁1号线开通运行后必将在高峰期造成该路段人流高度集中, 因此, 对长江路中段实行人车分流改造迫在眉睫。

改造>>

修建7处过街通道 机非分行人车分流

“对于长江中路的改造提升, 早在长江路地下空间项目规划时, 新区就将其列入了相关计划。”董凯智介绍。

2017年5月, 长江路地下空间项目正式被新区列入建设计划, 将建设一个集商业、餐饮、文化、娱乐、社会服务为一体的地下综合体。该项目的建设也为长江中路改造带来契机——新区在地下空间项目规划条件中提出配建大型地下停车场、设置24小时无障碍过街通道, 融入城市公共设施等要求, 以实现核心路段机非分行、人车分流, 创建立体交通管理新模式, 为新区今后的道路建设积累经验, 树立典范。

如何实现人车分流、机非分行?

“改造提升将结合长江路地下空间项目及地铁1号线、13号线地铁站建设, 在阿里山路至太行山路1.3公里路段内设置7处24小时过街通道, 配以扶梯和垂直竖梯, 行人自地下通道穿越马路; 长江路将在路中、两侧非机动车道及两侧人行道设置隔离护栏, 通过各种导示和标识, 让行人在便捷、舒适、安全的环境中通行。”董凯智介绍。

记者获悉, 7处24小时过街通道分别位于庐山路路口、井冈山路东西路口、武夷山路路口、太行山路与庐山路之间的国汇大厦出口处、永旺购物中心东侧与国贸之间、武夷山路片区与海都大酒店之间。

24小时过街通道内还将安装电梯、照明、空调、监控、通风等保障设施, 在庐山路、井冈山路、武夷山路市政路口还将增设垂直竖梯, 为残障人士过街提供便利。

全段7处24小时过街通道, 加上地下空间项目沿线的86处出入口、30余部电梯, 形成了四通八达的地下空间人行网络, 可满足行人过马路的需求。为达到车行地上、车人互不干扰各行其道的目标, 还将在长江路中线设置隔离护栏, 在机动车道两侧处设置隔离护栏, 以实现长江路机动车在该路段封闭通行。

意义>>

解决道路“梗阻”现象 还市民一条通衢大道

民生稳则民心稳, 缓解长江路交通拥堵是一项重要的民生工程。为此, 新区规划、交通、交警、城管等职能部门反复论证其可行性和可操作性, 在对于长江中路(阿里山路至太行山路路段)的交通改造方式上进行利弊分析, 并由区交通运输局牵头组织了高级别的专家评审会和市民论证听证会, 还将规划方案向社会公示, 广泛征求意见。目前, 社会各界普遍对该方案给予肯定, 对政府惠及民生的举措给予支持和点赞, 并对方案尽早投用实施充满期待。

“这个路段车流量太大, 地铁1号线开通运行后, 人流量会更大, 高峰时人满为患是可以预见的, 如果改为过马路时走地下, 就不存在安全隐患了。7处过街通道让行人过马路非常便捷。地下空间配套设施也很齐全, 有电梯, 这样行人行走时不用顶酷暑、冒严寒, 希望我们盼望多年的道路改造提升工程早日投入使用。”梁慧云充满期待地说。

“机动车、非机动车、行人各行其道, 机非混行带来的交通安全隐患没有了, 出行更舒心了, 还可以利用地下通道去沿线的各大商场购物, 安全又便捷, 值得期待!”市民逢先生说。

改造后的长江中路(阿里山路至太行山路路段), 疏通交通拥堵、保障行人安全, 确保长江路8.8公里路段拓宽后不会再出现“梗阻”现象, 还市民一条通衢大道。

此外, 地下空间结合地铁和市政公用设施建设还节省了空间资源, 为立体交通运营创造了新模式, 特别是利用政策扶持、社会力量投入建设城市基础设施的做法, 为今后新区城市建设探索了新思路, 开辟了新途径, 开创了社会效益、环境效益、经济效益同步并举的典范。

