

①

地下铁道 · 客运量 · 经济 · 交通体系 · 第三产业

第 15 卷第 4 期

水利水电科技进步

1995 年 8 月

46-48

南京市地铁建设与南京市未来发展的关系分析

毛春梅 沈菊琴¹ 黄涛珍

(河海大学水利经济研究所 南京 210098)

U231.92

摘要 本文论证分析了南京市地铁建设与南京市未来发展的关系;地铁建设是南京市经济发展的迫切需要,有助于南京市改善现有的交通条件,形成与国际化大都市相适应的交通体系,改善南京市环境,促进旅游业等第三产业的发展,从而证明南京市地铁建设是必要的,是南京市发展的迫切要求。

关键词 地铁 客运量 经济发展 交通体系 第三产业

1 南京市地铁工程概要

南京地铁南北线一期工程自小行起,经安德门、五贵里、长乐路新桥、张府园(内桥)、新街口、鼓楼、许府巷、南京火车站,穿过红山公园后,沿十里长沟至终点站迈皋桥,全线长 16.84km,其中地上线 6.61km。设站 13 座,其中地上站 5 座。车辆段设在凤凰村,与小行站接轨,其铁路专用线与南京第二钢铁厂专用线接轨。

南北线一期工程拟在 2000 年建成通车,故 2010 年作为近期设计年限,2025 年作为远期设计年限,按此年限预测的客流量,高峰小时单向断面客流量近期为 3.6 万人次,远期为 5.24 万人次。

地铁车辆选用大容量宽体车,宽 3.0m,长 22m,最高速度为 80km/h,列车由 6 节车辆编组,最小行车间隔 2min,最大断面通过能力(单向)为 5.55 万人次/h,能满足远期高峰小时单向最大断面客流量 5.24 万人次/h。

2 地铁建设与南京市未来发展的关系

2.1 地铁建设是经济发展的迫切需要

南京是上海经济区长江三角洲的第二大

城市,它不仅有悠久的历史,而且是江苏省政治、经济和文化中心;在我国宏观生产力布局和社会经济发展中,建立了雄厚的重工业基础,科技门类得到了充实和加强;南京所处地理位置和水陆交通条件优越,特别在开放搞活的情况下,不仅对周围中小城市增强了凝聚力和辐射力,同时,受南京长江大桥净空限制,南京已形成为上游五省内陆贸易通海的中转港口,被列为长江沿岸四大中心城市之一。南京在“一五”到“七五”期间,工农业总产值年递增率达 10%以上,1989 年工农业总产值达 226 亿元^[1]。今后随板桥、大厂、浦口、龙潭等卫星城镇的发展,至 2000 年南京将形成拥有 300 万以上人口的大城市,届时,城市的交通量将大量增加。根据国内外的经验,一个超过百万人口的现代化城市,要保证其劳动客流和生活客流的灵活运转,单靠一般电、汽车是不能解决城市公交问题的。

南京是我国古老而又新兴发展的城市,现有的公交体系不仅落后于时代的发展,而且很难适应城市改革、开放的需要,因此随着城市经济的发展,对公交体系的调整是必要的。建立地铁南北线工程,处于市区中心南北主干道上,是解决南京公交的关键所在。随着

我国改革开放力度的加大,尤其是以上海浦东为龙头的沿江地区经济区域的开发,一个更加开放的市场经济需要容纳来自国内及国际上更多的经济竞争,要在经济大舞台上占有一席之地,自身的经济实力是至关重要的。南京市地下铁路的建成通车将改善南京市的投资环境,增加市场吸引力,加大对外开放力度,进一步促进南京市经济的发展。

因此,为适应南京市经济的发展和日益增长的客运要求,修建地铁工程是必要的,亦是适时的。

2.2 地铁建设有助于改善现有交通条件

南京交通的主要流向以南北向为主,这是历史形成的格局。当前交通最突出的矛盾是“城中干道”(中央门至中华门)和主要交叉路口。“城中干道”不但担负着城区和南北两个工业区的联系,而且在中间还要穿过鼓楼、新街口等交通枢纽和市商业中心。因此,公交线路大多于该路经过,据1987年随车调查统计,“城中干道”全线日公交运量为59.3万人次,占城区日客运总量195万人次的30.4%。近年来,随着经济的发展,车辆增长过快,机动车由1980年的3.5万辆增长到1990年的10.5万辆,净增长2倍。自行车由1980年的40.5万辆,猛增到1990年的153.7万辆,净增长2.8倍。这些车辆大都行驶在“城中干道”及其它主干道上,交通流量较大,在个别路口上,非机动车通过量竟达2万辆以上。机动车与非机动车混行,使得交通干扰特别大,每天早晚高峰,阻塞现象严重,车速逐年下降。随着城市的发展,“城中干道”上的公共交通将难以维持。

另外,南京是我国的历史文化名城,由于受到河湖、山林和古迹的限制,原有的道路体系难以得到改善,在城区缺乏直通的南北向主干路及中环路联系,因而在历史上形成的道路网有大路稀、小路窄、道路面积率低且断头多的特点,构成的公交线路主要集中在几

条主干道上。近年由于公交客运量发展较快,公交在几条主干道上已达饱和,“乘车难”的矛盾日趋严重,尤其早晚高峰和节假日情况更为突出。南北向单程上下班时间要一个多小时,成为人们的一种精神负担。地铁的建成,将改变这一恶化的交通条件。

2.3 地铁建设有助于形成与国际化大都市相适应的交通体系

南京要实现国际化大都市的目标已经确定,并已开始实施,目前南京的交通条件与国际化大都市的目标很不适应。按南京车辆的发展情况,现在汽车已达10.5万辆,自行车153万辆,使得有限的路段宽度和交叉路口难以应付,造成了大路堵塞、小巷拥挤的混乱状态,但是机动车和自行车还在以10%到15%的速度增加,估计到2000年汽车将达13万辆,自行车的数目还会增加,若不及时发展方便有效的快速轨道交通,交通恶化的局面会更加严重。

在公交客运增长方面,1987年公交日客运量230万人次,预计到2000年可达400万人次,比1987年将近翻一番。根据调查资料表明:全日通过新街口、鼓楼的车上乘客数(双向)平均为27.4万人次,公交运输能力饱和。今后尽管路网有所发展,主要客运交通仍集中在城中主干道上,因此只有首先修建地铁南北线,才是解决客运交通的最有效方法,它的建成,将完善南京市的交通运输体系,形成一个与国际化大都市相适应的交通网络。

2.4 地铁建设有助于促进南京市区的的发展和改善南京市环境

地铁是一种现代化的城市公交运输工具,它具有容量大、速度快、安全、准时、可靠等优点,因此在世界各大城市得到广泛的重视和采用。地铁南北线是联系南京市南北两翼的纽带,沿线通过全市性的商业中心、文化娱乐中心和交通中心,在城市公交客流中起着中枢脊梁的作用。地铁修建后,地面公交

