

如何加快构筑 宁波南部门户区大通道？

代表委员关注奉化与宁波同城化交通体系建设

热议话题



宁波市行政区划调整后,奉化撤市设区。作为宁波南部门户,奉化全面融入中心城区。奉化与宁波之间的交通联系也由过去的城际交通转变为同城交通。

今年两会上,如何加快构筑宁波南部门户区大通道,实现奉化与宁波的同城化,成为代表委员们关注的焦点。

现有道路还显不够,城市路网有待完善

今年1月4日,《宁波市奉化区总体规划》通过审议,明确奉化未来将实现两大对接,解决宁波主城区功能外溢需求。

规划提出构建“一体两翼、轴带发展、山海联动、组团形态”的区域空间结构,统筹主城与溪口、滨海组团的关系,同时强调北向对接宁波,形成南北发展主轴,主要实现功能和空间两大对接。

记者了解到,其实在去年上半年,奉化已主动对接宁波市域空间发展战略,一批重大交通项目在“同城效应”下推进。但在市政协委员王德彪看来,虽然机场快速路南延、轨道交通3号线、两高连接线、203省道奉化段等一批高等级通道正在紧张建设或即将开工,可站在宁波中心城区的角度,长远来看,奉化与宁波之间的这些现有交通道路还远远不够,还不能全面实现奉化作为一个区与主城区之间的无缝交通对接,一定程度上存在空间隔离感,不利于宁波主城区框架的扩大和城市综合实力的提升。

市人大代表、宁波市城建设计研究院有限公司党总支书记王纪跃则认为,奉化与宁波的对接,以汽车为服务对象的城市路网尚显不足。

目前,奉化与宁波主要通过东环路及3条过境公路(甬金高速、34省道、甬台温高速)实现沟通。其中,东环路为双向6车道城市主干路,通行能力受交叉口制约较大,而3条公路主要承担城市对外远距离的客货运交通功能,对城市内部交通的支撑有限。因此,奉化道路建设难以满足同城化交通需求,特别是城市道路通行能力与最新城市发展格局较不匹配。

世纪大道快速路南延至奉化

记者了解到,为促进奉化与宁波的快速沟通,在建的机场路南延工程与奉化东环路衔接,预计2019年年底建成通车。另有秋实路南延工程,正处于规划研究阶段。

王纪跃代表认为,待这两条南延快速路建成后,能较大程度上满足奉化区特别是奉化西侧老城与宁波主城区快速沟通需求。但机场路与秋实路快速路均位于宁波市西侧海曙区,奉化区与宁波市未来发展重心大东部组团(东部新城、鄞州区、东钱湖等)并无快速路直接相连。虽然奉化东侧甬台温高速公路可接入宁波东,但作为收费公路且双向四车道通行能力已饱和。

王纪跃代表建议,即将开建的世纪大道快速路(环城南路以北段)工程可南延至奉化区,在既有规划线位不变的基础上,跨越鄞州大道后再向南延伸与奉化区东侧新岭路衔接,再向西南接入机场路南延快速路(即奉化东环线),新增快速路里程约20公里。

对此,王德彪委员的看法也差不多。他建议将东侧鄞州区的世纪大道高架南延至奉化四明路,将西侧海曙区的秋实路快速路南延至奉化西环线,与中间的机场快速路南延工程形成“川”字形的南北向三条快速通道,构建奉化与宁波主城区东、中、西全方位对接的快速路网。

建设城乡一体化轨道交通网

除了完善快速路建设,轨道交通网和高速公路网也是同城化进程的关键。根据市“十三五”综合交通规划,将来甬金铁路、甬台温铁路途经奉化且均在奉化设站,宁奉城际铁路、轨道交通3号线与主城区轨道系统实现无缝衔接。

“建议将宁波中心城区6号线升级为快线并南延至奉化中心城区,向西直达溪口。”王德彪委员告诉记者。同时,他还建议,K1线一期直接经奉化中心城区至奉化火车站,远期继续向东南延伸至东部沿海区域,构建以宁波主城区为核心,以奉化中心城区为节点,辐射东、西两翼的城乡一体化轨道交通网。

另外,应加快高速公路建设,形成东西互通、南北密布的高速公路网。他建议,加密南北向高速路网,及早谋划象山港二通道,与甬金、甬台温高速在奉化形成围绕宁波主城区的“卅”字形高速公路网,实现区域联动发展,为建设省级大湾区、大花园提供基础交通保障。

加快推进奉化东部外连内接的大通道建设

地处中心城南部的奉化东部,是连接宁波-温州、宁波-金华公铁枢纽的一个重要节点,是我省三大都市区的大交通交汇区。

市人大代表、宁波市建筑工程安全质量监督总站监督科科长张峻认为,目前奉化东部开发建设的基础还比较薄弱。

张峻代表建议,加快推进外连内接的大通道建设,加快在奉化东南部规划建设“宁波南部枢纽中心”,这对于贯彻落实省委“大通道”建设的决策部署有很大的现实意义,也有利于加快提升中心城区南部发展水平。

从宏观来看,张峻代表认为,应当加快象山港疏港高速奉化段、203省道、沿海中线奉化段拓宽等重大基础设施建设,将中心城南交通枢纽建设与构建象山港西部全域联动的大通道结合考虑实施,为发力南部统筹提供重要的基础保障。

记者 陈烨



两会好声音

市人大代表、欧琳集团董事长 徐剑光建议—— 对菜市场进行等级划分

菜市场与群众生活息息相关,市人大代表、欧琳集团董事长徐剑光发现,近几年来,随着我市经济发展和居住人口持续增加,现有菜市场的数量以及相关配套设施已无法很好地满足群众的需求。

徐剑光说,部分老菜市场的服务半径已不能辐射至部分新建小区,而且菜市场太少给交通带来压力,绝大多数菜市场停车位紧张,造成周边交通拥堵,给居民造成诸多不便。

“比如,高新区和东部新城作为一个区域来说,菜市场配置偏少。目前只有莘苑菜市场、清水桥菜市场、梅墟菜市场等少量菜市场,完全不能够满足居民日常需求。”徐剑光说,2002年11月29日发布的《宁波市菜市场建设管理实施办法》规定的500~1000米服务半径标准,已不适合现状,应予以缩短。

徐剑光建议,合理增加菜市场数量,适当缩小菜市场服务半径,让更多居民,特别是老年人能在尽可能短的距离内买到菜,同时全面完善菜市场停车场建设。“此外,目前菜市场规模大小不一,有的区域可能同时存在数家规模较大的菜市场,而有些区域可能只有一家小规模。”徐剑光说,建议将菜市场划分为A、B、C、D四个等级,规模依次递减。“每个大区域至少配置一个A级和一个B级菜市场,C、D级菜市场根据城市规划合理分配。”

徐剑光表示,民生实事无小事,有关部门应该深入了解民情民意、统一实地考察、联合全面规划,尽快制定全方位的菜市场建设计划。

记者 房伟



请代表委员递句话

建议限号“开放” 公交车专用道

本报“请代表委员递句话”专栏推出后,受到广大读者的关注,市民纷纷通过电话、微信、微博等方式反映他们在日常生活中关注的民生问题,希望能够引起代表委员的关注,并带到两会上。

“上下班高峰开设公交车专用道,的确提高了公交车的通行效率,但不可否认在部分路段也造成了道路通行率不足。”市民陆先生说。

陆先生在文化广场上班,而他的家在鄞州万达附近。每天下班,他都走“河清南路右拐到兴宁东路、再左拐到海晏南路,上南环高架。”

这段路上,最让他头痛的是河清南路右拐到兴宁东路这个路口,虽然右拐后有两个直行道,但其中一个公交专用道,“虽然挂有‘允许借道’,但我看下班高峰期,很少有司机敢往这个道上开,结果大家一窝蜂堵在中间的车道上,堵得路口水泄不通是常有的事。”

陆先生说,在城区主要路段,并非只有这一个路口存在这种情况,“常常是非专用车道堵得不见首尾,专用车道却空无一辆车,这在某种程度上也是一种道路资源的浪费。”

陆先生建议,相关部门能否参考“单双号通行”的模式,比如限尾号数字通行的方式,允许私家车在上下班高峰期使用公交车专用道,提高道路的使用效率和通过率,“当然,对违反规定通行的车辆,则应予以严惩。”

记者 石承承