



保畅通 郑州在行动

道路拥堵已成为亟待解决的问题,要加快建设交通基础设施,现在还要组织疏导。——卢展工

三环路快速化工程即将开建 郑州交通是否会不堪重负? 警方建议:施工期间应走外围高速

经测算:走外围高速距离多了五分之一时间却节省三分之一

政协委员建议:绕城高速免费开放,为畅通郑州做贡献

即日起至8月21日,面向全社会广泛征求意见和建议

备受市民关注的三环路快速化工程究竟何时全面动工?施工期间是否会让郑州的交通不堪重负?

昨日,我市召开三环路快速化工程座谈会,人大代表、政协委员以及各县(市)区和局委负责人对这条三环快速路提出了许多建设性意见,决定从今日起至8月21日,面向全社会广泛征求意见和建议,进一步优化郑州三环快速化工程实施方案。针对市民最担心的郑州是否因三环快速化工程修建而造成交通不堪重负,有政协委员提出,施工期间,绕城高速免费让郑州市民使用。

晚报记者 孙娟 实习生 杨秀娜 王艺芳

城建让生活更美好



三环快速路全长44公里

三环快速路分四个方向,即郑州北三环、西三环、南三环和中州大道合围。三环快速化工程全长44公里,规划采用“高架+地面”的交通组织形式,其中高架桥总长26.9公里,设计双向6车道。其中地面交通时速50公里,高架时速80公里。

定额工期18个月,目前北三环段各种管线的改迁工作已于5月25日施工,计划在2012年底前完工。

工程总投资约91.6亿元,其中征地拆迁费用约为15亿元,每公里约合2亿元。

三环快速化工程将采用BT模式建设,即“建设-移交”,指一个项目的运作通过项目公司总承包,融资、建设验收合格后移交给业主,业主向投资方支付项目总投资加上合理回报的过程。

四个方向如何修建

北环规划为高架快速路,北三环(南阳路-中州大道)规划为城市高架快速路,全长约5.9公里,规划红线宽60米,高架桥采用两幅桥形式,桥面总宽26米,单幅桥宽13米。

西三环(北三环-南三环)规划为高架与地面相结合快速系统,全长约10.2公里,规划红线宽60~70米(航海路以北红线宽60米,航海路以南红线宽70米),高架桥采用一幅桥形式,桥面总宽25.5米。其中,以中原路与西三环为分界点,以北为地面快速系统,以南为高架快速路。

南三环(兴华街-京广铁路)规划为城市高架快速路,全长约5.9公里,规划红线宽70米,高架桥采用一幅桥形式,桥面总宽25.5米。

中州大道(陇海铁路-南三环)规划为城市高架快速路,全长约4.9公里,规划红线宽100米,高架桥采用两幅桥形式,桥面总宽26米,单幅桥宽13米。

三环线将新建或改造15座立交

经研究,初步确定的施工时序为:航海路-西三环

立交桥-南三环高架工程-北三环高架工程-中州大道高架工程-西三环快速化工程。

三环快速化的同时,如何做好地面交通和高架桥的衔接?规划局负责人解释说,按照设计,三环快速路将新建或改造15座立交,通过互通或部分互通,提升现有立交的连通能力,同时加强与地面交通的连接。(见图解)

三环快速化后,将实现地铁、BRT和常规公交车高效衔接。在地铁的设计规划中,目前正在建设的地铁1号线一期工程和2号线一期工程有北环、南环、西环和中州大道4个与环道连接的站点,并且在后期建设的其他线路中,也将更多地考虑地铁与环道的衔接问题。

未来东三环将东扩至107辅道

如今的三环快速化工程,中州大道代替东三环作为三环的一部分。未来,三环还将东扩至107辅道,满足新郑州站交通需求,并将过境交通诱导至107辅道,分流中州大道的交通流量。

三环东扩后,全线通行能力与近期实施路段匹配,全线规划连续高架桥,桥上双向6车道、地面8车道。届时,北三环将东延至龙湖中环路,南三环东延至机场高速。

今后,107辅道将设置与北三环、金水路、陇海路以及南三环延线的互通立交,而在综合交通枢纽地区设置下穿隧道,疏解枢纽交通。

另外,西三环上的航海路互通立交也将与郑少高速连接,达到交通快速分流和到达的目的。中州大道立交未来是一个全互通立交,与东区主干道衔接,使交通可以快速转移。

三环快速路何时全面开工?

三环快速化工程虽然早已提出,但迟迟没有实施,原因何在呢?

市规划局有关负责人称,可行性研究报告、初步设计、施工图设计需要根据调整后的规划方案重新编制。目前规划方案的一些细节问题仍在继续优化中,最终方案将会在近期确定。

8月21日之前,可这样提意见和建议:信函请寄至嵩山北路6号郑州市城乡规划局712室;电子邮箱:zhengzhou_sanhuan@163.com

保通方案

目前郑州市交警支队对周边交通状况进行全面调研,会跟随施工方案出台保通方案。

三环高架期间,今后将原则上引导车辆从四环路进入市区,由于四环距离市区相对较远,为了方便市民设置了出行路线,比如北环上将从博基路、三全路等绕行;西三环将从秦岭路、华山路出行;南三环将从长江路、航海路出行。

目前,市交警支队已积极向政府建议,在北环施工时,车辆可以从连霍高速柳林站、惠济站、沟赵站来形成贯通通道,解决北环的交通压力;在南环修建时,车辆可以绕行机场和绕城高速,缓解市内交通压力。

“我们通过距离测算,走绕城距离多了1/5,时间却节省了1/3或者更多。”郑州市公安局副局长、交警支队长常志军说。

今后市区内将设置大量智能交通诱导屏,通过信息诱导、信号配时,发布相对准确的拥堵信息。另外,还将增设岗位加强疏导,通过在施工地段设置流动岗、固定岗位,固定和临时分流设施,快速解决交通事故等手段加快车辆出行。

各方建议

◆三环快速路修建后,无形中就将郑州分成了“城区内”“城区外”,高架桥的净高设置应当考虑在城市需求范围内,比如大型机械车、消防车等的通过。

◆中州大道修建后,环保局曾接到两侧居民的投诉,称半夜车辆噪音扰民,甚至有开发商主要求出钱建设隔音设施,为此,在修建三环快速路时应当做足环评工作,提前规划好防止噪音的设施,不要事后再做补救。

◆提前预留好人行过街天桥、地下通道。如果前期不能一次到位修建好的,也应当在规划中将管线位置留好,以防止今后不能再改动。

◆三环快速通道有15座立交桥,应当建设成不同风格,体现城市文化韵味,同时每个立交的设计切实做到便民、快捷,不要等到今后修好了导致怨声载道。

◆充分利用高架桥下空间,建设公交枢纽站。同时,沿线应当一同考虑城市配套功能,比如公厕,否则日后重新修建,因管线、规划会造成协调困难。

◆施工期间,能够协调省交通厅针对郑州市民出行免费开放绕城高速,这也是对省会交通畅通做出的一种贡献。