

Nanjing Transport Development White Paper

南京交通发展

白皮书

南京市人民政府 编

南京出版社

南京交通发展

白皮书

Nanjing Transport Development White Paper

南京市人民政府 编

南京出版社

图书在版编目(CIP)数据

南京交通发展白皮书 / 南京市人民政府编. —南京: 南京出版社, 2007.12

ISBN 978-7-80718-326-6

I. 南… II. 南… III. 交通运输业-经济发展-研究-南京市 IV. F512.753.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 178682 号

(本书所有规划图已由江苏省测绘局审批,批准号为 JS2007018)

书 名: 南京交通发展白皮书

编 写: 南京市人民政府

出版(发行): 南京出版社

社 址: 南京市成贤街43号3号楼 邮编: 210018

网 址: <http://www.njpbs.com>

联系电话: 025-83283871(营销) 025-83283883(编务)

电子信箱: webmaster@njpbs.com

责任编辑: 潘 珂 鲍咏梅

装帧设计: 郭春明

印 刷: 南京凯德印刷有限公司

制 版: 南京展望文化发展有限公司

开 本: 850 × 1168 毫米 1/16

印 张: 10

字 数: 140 千字

版 次: 2007 年 12 月第 1 版

印 次: 2007 年 12 月第 1 次印刷

印 数: 1~3 000(册)

书 号: ISBN 978-7-80718-326-6

定 价: 150.00 元

南京版图书若有印装质量问题可向本社调换

南京市人民政府

宁政复〔2007〕68号

市政府关于同意发布 《南京交通发展白皮书》的批复

市发改委：

你委《关于报请市政府批准发布〈南京交通发展白皮书〉的请示》（宁发改交能字〔2007〕568号）悉。经研究，现批复如下：

一、同意发布《南京交通发展白皮书》。

二、《南京交通发展白皮书》的编制，坚持了全面落实科学发展观、构建现代化交通体系的指导思想，系统总结了我市交通发展经验与成就，深入分析了交通系统存在的主要问题及症结，科学展望了未来交通发展需求和趋势，进一步明确了我市交通发展愿景、模式、近远期目标、战略任务和重大交通政策，基本确定了我市近期交通发展的重大建设工程；是指导我市今

后一段时期交通规划、建设、管理和改革，推进全市交通快速发展的行动纲领和重要依据。你委及各有关单位要切实做好《南京交通发展白皮书》的发布宣传和贯彻实施工作，确保将《南京交通发展白皮书》中明确的各项目标任务落到实处。

特此批复。



主题词：交通 建设 批复

抄送：市建委、规划局、交通局、财政局、市政公用局、环保局、物价局、公安局、人防办、法制办、统计局，市地铁建设指挥部，上海铁路局南京办事处，南京禄口国际机场有限责任公司

序

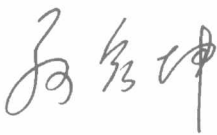
交通是城市经济和社会生活的动脉,交通事业的发展,事关城市的发展、事关城市的文明、事关社会的和谐。只有交通先行,才能拓展城市建设发展空间,才能有效统筹城乡发展,才能更好地满足人民群众日益增长的交通需求,从而不断提升城市承载力和竞争力,促进经济社会又好又快发展。

南京是历史文化名城,是长三角重要的区域性中心城市,也是全国重要的交通枢纽城市。市委、市政府历来高度重视交通事业发展,特别是近年来,我们坚持以科学发展观为指导,紧扣“两个率先”发展的目标要求,把交通基础设施建设,放到了经济社会发展的优先位置上来抓,实现了交通与经济发展互为促进的良好局面。“十五”期间,是南京发展最快、变化最大、进步最明显的时期,也是南京交通建设投入最多、发展速度最快、成效最显著的时期,交通基础设施的加速推进,为南京加速“两个率先”,提供了有力的促进和保障作用。“十一五”至2020年,是南京率先发展、科学发展、和谐发展的关键时期,南京提升城市竞争力、辐射力,要靠交通网络的不断完善来带动;加快建设“五个中心”,要靠一流的城市交通体系来支撑;建设充满活力、和谐宜居的新南京,要靠不断提升交通保障能力作为基础。这些,都对城市交通发展提出了新的更高要求。

城市交通规划和建设是百年大计。《南京交通发展白皮书》以科学发展观为指导,汲取社会方方面面智慧,很好的体现了长远发展战略与近期行动计划的有机结合,很好的体现了交通规划、建设、运营、管理和服务一体化的要求,很好的体现了尊重公共选择、坚持交通以人为本的理念,是南京城市交通发展的战略指导和行动纲领。《南京交通发展白皮书》明确了南京交通发展新愿景,描绘了南京交通发展新蓝图,确立了公共交通优先新地位,指明了城市交通健康可持续发展的新路径。

《南京交通发展白皮书》确立的愿景和蓝图,需要我们在实践中不断探索、不断创新,以有效的政策和机制,进一步激发社会各方面积极性;需要全市各级各部门齐心协力、共同推进,更需要广大市民理解、支持和参与。

让我们携起手来,为建设“畅达、绿色、和谐”的南京交通而努力奋斗,一起建设好我们共同的美好家园!

南京市市长 

2007年10月

前言

1. 近年来,南京交通基础设施建设取得了巨大成就,改善了客货运输和市民出行条件,拉开了城市框架,提升了南京城市功能和形象,促进了经济与社会发展。“十一五”是南京实现“两个率先”的关键时期,随着“跨江发展”和建设“五个中心”战略的加快推进,南京将在建成全面小康社会的基础上,向基本实现现代化目标迈进。南京交通要以实现“畅达、绿色、和谐”为美好愿景,建成长江国际航运物流中心、国家级的综合运输枢纽、现代化的城市综合交通体系。随着城市化和城市现代化的迅速推进,人们越来越深切地感受到交通发展在经济和社会发展中的支撑与引领作用,确定稳定的交通发展战略和制定切实可行的交通发展政策已经成为政府和市民的共识。为此,南京市政府决定编制《南京交通发展白皮书》。

2. 市政府对第一次编制《南京交通发展白皮书》的工作高度重视,成立了以市长为首、十多个政府部门联合组成的编制委员会和由市发改委、建委、规划局、交通局联合组成的编委会办公室。通过总编单位和国际、国内咨询单位公开招标,选择了英国阿特金斯咨询公司和上海市城市综合交通规划研究所为战略咨询单位,南京

市交通规划研究所为总体编撰单位,邀请了国内数十位权威专家担任交通白皮书咨询专家。各相关部门负责完成了十三个专项规划,并共同参与了交通白皮书的审议、修改工作。《南京交通发展白皮书》建议稿汲取了国际、国内咨询报告的理念,融汇了十三个专项规划的精华,吸收了人大代表、政协委员、咨询专家等社会各界的主要意见。

3.《南京交通发展白皮书》全文共分七章,总结了我市交通发展的成就与经验,分析了交通系统存在的主要问题及其症结,展望了未来交通发展需求与趋势,明确了我市交通发展愿景,战略方针,近远期目标(近期2010年、远期2020年),战略任务和重大交通政策,确定了“十一五”交通发展行动纲领。

4.《南京交通发展白皮书》坚持树立科学发展观,全面贯彻落实市十二次党代会精神,加快建设南京一体化交通系统,是今后一段时期我市交通规划、建设、管理和改革的综合性战略指导,是政府和各部门推进交通发展的行动纲领和依据。希望通过各方面的广泛参与,携手合作、共同推进,开创南京交通可持续发展的新局面。

目 录

前言	1
第一章 背景与趋势	1
1.1 城市与交通	1
1.2 成就与经验	3
1.3 问题与症结	6
1.4 趋势与需求	7
第二章 愿景与目标	9
2.1 发展愿景	9
2.2 战略方针	9
2.3 远期目标(2020年)	14
2.4 近期目标(2010年)	27
第三章 战略任务	31
3.1 全面提升公共交通服务水平	31
3.2 全面协调交通与土地利用的互动发展	32
3.3 保持道路交通系统整体畅达	33
3.4 全面整合综合交通体系	34
第四章 重大政策	35
4.1 公共交通优先	35
4.2 交通设施引领	36
4.3 交通科技先导	37

4.4	交通资金保障	37
4.5	小汽车有序引导	39
第五章	交通设施建设	40
5.1	铁路设施	40
5.2	公路设施	43
5.3	水运设施	43
5.4	空港设施	45
5.5	管道设施	45
5.6	综合枢纽	45
5.7	轨道交通设施	46
5.8	城市道路与停车设施	46
5.9	过江通道设施	54
5.10	路面公交设施	56
5.11	人行和自行车交通设施	56
5.12	交通信息化与智能化设施	57
第六章	交通运行服务	58
6.1	城际客运交通	58
6.2	城市和城乡公共交通	58
6.3	物流与货运交通	60
6.4	交通组织与安全	60
第七章	交通综合管理	61
7.1	咨询与监督	61
7.2	定价与收费	61
7.3	环境保护	62
7.4	法治建设	62
7.5	宣传与教育	63

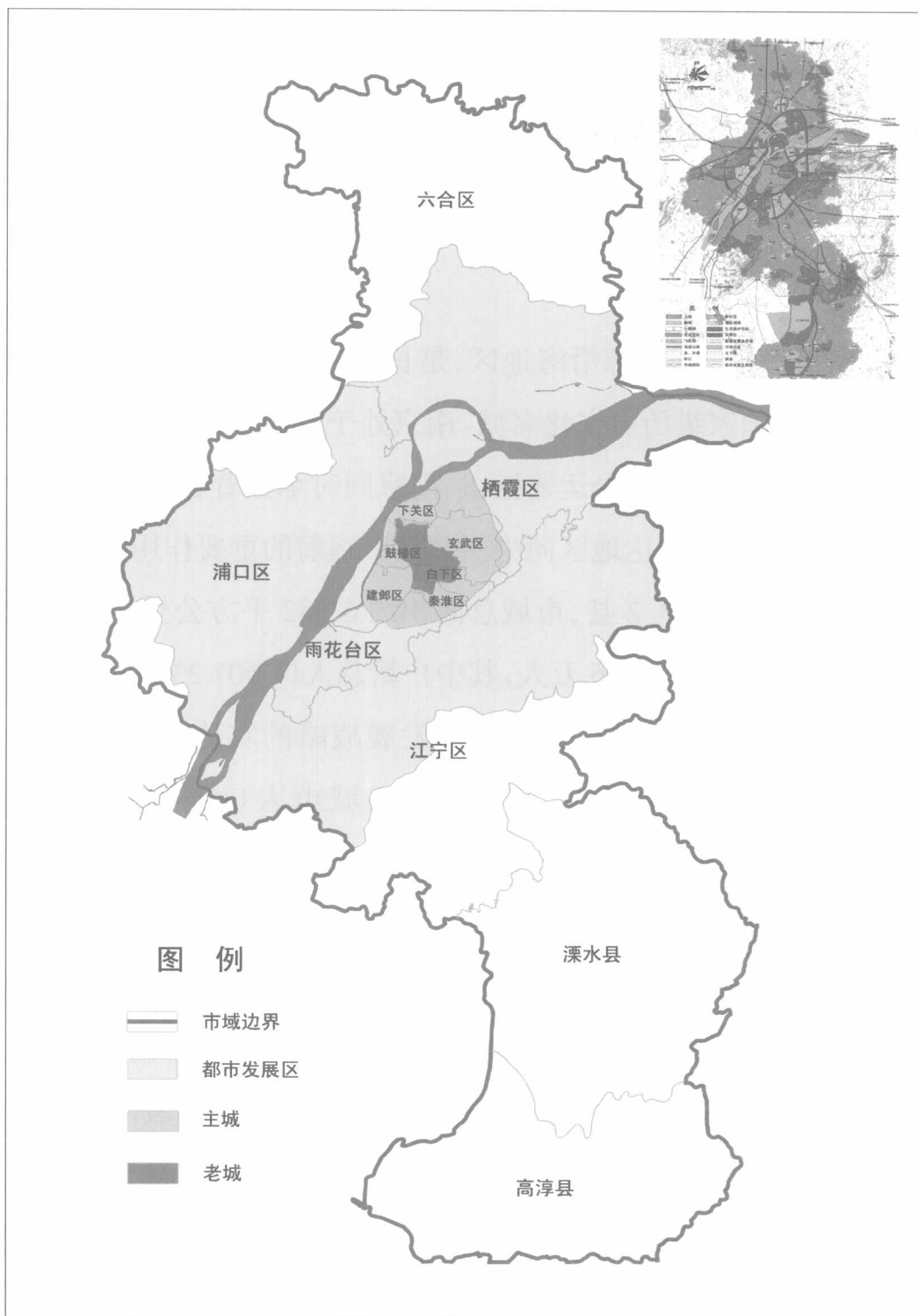
第一章 背景与趋势

1.1 城市与交通

5. 南京位于我国东部沿海地区,是长江三角洲三大中心城市之一、江苏省省会和国家级历史文化名城。南京处于我国东西与南北运输大动脉的交汇点,是国家级综合运输枢纽。南京同时承担着省会城市向苏中、苏北地区辐射,东部发达地区向中西部地区辐射的重要作用。

6. 南京现辖 11 区 2 县,市域总面积约 6 582 平方公里。截至 2006 年底,市域常住人口 719.06 万人,其中户籍总人口 607.23 万人。近年来,随着“一疏散、三集中”和“一城三区”发展战略的实施,南京城市逐步从老城和主城向外围新市区、新城拓展,城市人口和功能开始向外围地区疏散和集聚。沿江开发战略的推行,加快了南京从隔江发展向跨江发展迈进的步伐。

7. 交通作为影响城市竞争力的重要因素之一,引导和决定着城市布局形态,是城市活力和人居环境的重要保障。南京实现“两个率先”、加快“跨江发展”、建设“五个中心”的发展战略、长三角区域间的合作与竞争、城市化和城市现代化的快速推进、市民生活富裕化和出行机动化时代的快速到来,对南京交通发展提出了更高的要求,南京交通发展正面临重大的机遇和挑战。



城市规划范围图

(自制)

专栏一 南京市城市规划范围

南京市城市总体规划范围分为四个层次：市域—都市发展区—主城—老城。

- 市域：南京城市规划区，总面积6 582平方公里。
- 都市发展区：南京城市规划区内以长江为依托，以主城为核心，以主城及新市区、新城为主体，以绿色生态空间相间隔，以便捷的交通相联系的高度城市化地区，面积约2 947平方公里。
- 主城：长江以南、绕城公路以内的地域。其范围西北抵长江，东北至笆斗山，东至马群，南至双龙街，西南至双闸，面积约243平方公里。
- 老城：以护城河、外秦淮河、金川河对岸及玄武湖东北岸为界（无城河处以明城墙和城墙遗址为界），总面积约50平方公里，其中城墙范围内面积约41平方公里。

1.2 成就与经验

8. 交通建设成就显著。到“十五”期末，建成了南京长江二桥、长江三桥、禄口国际机场、南京火车站、地铁一号线一期工程、玄武湖隧道和快速内环南线纬七路高架工程等一大批战略性交通基础设施工程。干线公路和农村公路建设成就显著，高速公路总里程达 391 公里，公路通车总里程达 9 689 公里，公路网密度达到 147.2 公里/百平方公里。城市道路总里程达 5 244 公里，人均道路面积达 17.14 平方米/人。主城“井”

字加外环的快速道路建设正在加快推进,“经六纬九”主干道网基本形成;建成了一批新区骨干道路工程,完成了一大批城市次干道、支路拓宽改造和道路交叉口渠化改造;建成了一批公共停车场和人行过街通道。

9. 公共交通发展迅速。“十五”期末,全面推行公交 IC 卡,公交车拥有量达 5 873 标台,运营线路 364 条,年客运量 9.5 亿乘次。市区公交全部实行无人售票制,公交车辆结构日趋多样化,出行时耗、候车时间、换乘次数等服务指标得到明显改善,公交出行比例达到 19%左右,占机动化出行比重约 64%。

10. 交通管理全国领先。交通科技在交通管理中充分发挥了先导作用。通过不断改进交通控制系统,引进安装交通监控和诱导设施,合理设置道路交通标志标线,科学地进行路网、路线和路口交通组织,极大地提高了路网的整体通行能力和使用效率,降低了交通延误和事故发生率,改善了道路交通运行秩序和环境。南京市已连续 5 年被公安部、建设部评为“畅通工程”一等管理水平城市。

11. 多年来,南京交通发展形成了规划先行、科技先导、建管并举、综合整治的基本方针和主要经验。交通设施容量扩充、交通管理和服务水平的提高基本满足了交通需求的发展,拉开了城市框架,提升了城市整体功能和水平,改善了城市形象和投资环境,为社会经济发展提供了有力的支撑,也为在新世纪实现城市和交通的持续发展打下了坚实的基础。

专栏二 公交出行比例

● 概念定义：公交出行比例分为“全方式出行比例”和“占机动化出行比例”。

◇ 全方式出行比例=公交方式日出行量/城市每日全方式总出行量

◇ 占机动化出行比例=公交方式日出行量/城市每日机动化出行总量

● 现状及目标值

2006年南京市公交出行占全方式比例达到19%左右,占机动化出行比例约64%。公交出行占机动化出行比例较高,一方面是因为在目前南京市小汽车拥有率和使用率还不是很高的情况下,公交出行仍然是居民出行的主要选择;另一方面是在新区与主城之间的出行中,公交出行比例很高。

随着城市经济发展,居民生活水平提高,非机动车出行将向公共交通、小汽车等机动化方式转化。交通战略导向是将它们尽可能吸引到公共交通上来,而客观上,私人机动化交通与公共交通竞争激烈,其理想结果是公共交通在高峰期占机动化出行的60%~80%。

借鉴国际大城市的发展经验,综合分析提出规划年(2010年)公交出行占机动化出行比例:老城内(含中心区)占70%、老城外主城区内占60%、主城区外都市发展区以内占50%。

● 数值比较

1986~2006年南京市公交出行全方式和机动化出行比例(单位:%)

年 份	1986	1997	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006
全方式比例	19.20	8.19	20.95	24.40	24.74	24.1	24.30	22.60	18.61
机动化比例	84.21	49.22	59.06	75.08	74.05	77.34	67.25	65.20	63.60

1.3 问题与症结

12. 交通发展与城市空间发展不够协调。区域交通还不适应区域和城市发展要求;铁路建设特别是城际客运专线发展相对滞后;区域公路交通与城市道路交通系统缺乏有效衔接;区域交通与城市交通系统缺乏有效整合,各类场站枢纽换乘不够便捷;水运设施发展相对滞后,水运优势没有得到充分发挥;老城尤其是中心区开发强度超出了既有道路交通设施承载能力;新市区和新城土地功能单一,配套不完善,规划意图没有完全贯彻,新区与老城之间潮汐式交通现象日趋严重;交通体系单一,难于适应城市发展由主城向都市发展区拓展的要求。

13. 公共交通发展仍然不适应城市发展需要。城市轨道交通建设速度难于跟上机动化发展的步伐;地面公交无法满足日益提高的市民出行量和服务需求;主城公交线路的扩张跟不上新市区、新城发展需要;小汽车数量的高增长带来道路交通饱和度、拥挤度日益提高;地面公交运行环境趋于紧张恶化;政府对地铁、地面公交的建设和运营投入、补贴也面临很大的财政压力。

14. 道路设施系统发展滞后于交通需求发展需要。快速路和部分干道尚未形成,主城区内断头路多,东西向交通联系薄弱,次干道和支路严重缺乏,街巷交通功能利用率不高;主要客流走廊缺乏公交优先的路权分配措施,机动车交通挤占步行、自行车通行权;老城区内已建公建和住宅配建停车标准低,配建车位严重不足;公共停车设施建设缺乏有力的