

公交车开到新街口 乘客赛跑司机喊累

专家呼吁:应该在新街口地区建一个公交枢纽

南京新街口地区过往的公交线路很多,有些线路虽然终点站在新街口,却都只能随停随走,公交车没有一个“家”。司机也很无奈,就连上个厕所也很困难。公交调度难度也加大了,假如因为路堵原因,新街口一下到了某条终点线路4辆车,由于没有车站可以周转,只能一道发出去,既影响公交效益,又造成部分时段候车时间过长。昨天,南京市建委研究室主任陆玉龙建议,新街口确实应该建一个公交枢纽。



车来了,乘客们一拥而上 快报记者 施向辉 摄

【现场目击】

司机累

一个站,公交车要走走停停四五次,这是新街口东站(新华书店门口)每天都要发生的场景。

昨天,记者看到离公交站台四五十米处,就是一个十字路口,绿灯47秒、红灯66秒、右拐12秒。因为地铁的施工围挡,公交车道只有右边一条专用车道,但事实上并不“专用”,小车时不时进来凑热闹。如果几辆公交车同时进站,那么就是一条长长的车队,有的车被迫在新百门口停车下客,然后开开停停,有市民挥手就停车。“不停不行啊,会被投诉的。”5路司机苦笑。

而对于终点站(始发站)的司机来说,还有一个烦恼,那就是一个往返起码两个多小时,路上没法“方便”,渴了也没水喝……

乘客累

只要车子一进站,候车的乘客就像赶火车一样跑来

跑去。

这一幕每天都会在新街口公交车站上演,尤其是新华书店门口的新街口东站。因为地铁的施工,原设在南京书城附近的公交站东移至新华书店门口,并为之开辟了一条百米长的公交车专用通道,但可惜的是,公交车站候车的地方却被“蚕食”成狭长的一条,仅有一块砖宽。

昨天下午2点多,不是早高峰也不是晚高峰,但新街口东站热闹非凡,候车的市民挺多。25路来了,车停在了候车牌附近,一拨人呼啦一下围了上去,争先恐后地往上挤;紧接着3路车到了,也许看到了前面的车,3路车还没到站台门就打开了,于是一大拨人又开始了赛跑,有的则直接“抄近路”,从白色围栏上翻过去;这边“竞赛”还没完,后面5路、9路又来了,公交车排起了长队,市民们辛苦地跑来跑去。

张小姐说:“一定要看仔细,有的车很远就停下来

了,看到的跑过去上车了,看不到的就自己倒霉,只能等下班车……”拎着东西的陈大妈焦急地嘟囔着:“车子怎么还不来啊?”四辆车排得很长,突然地发现又一辆车远远地停下了,等看清是她等的1路车时,陈大妈顾不上安全了,一个劲往前跑,冷不丁与一辆自行车撞了个满怀,来不及计较,她赶车去了。

行人累

因为站点小,候车的市民常常不自觉地占据大半个慢车道,这就给来来往来的骑车族带来了麻烦。任何一辆公交车进站,都会引起候车的市民的慌乱,“眼里只有公交车,真的考虑不到别的。”一名姓李的学生告诉记者,而因为他的慌不择路被迫停车的骑车人王先生则一脸无奈:“天天都这样,过哪个公交站都会出现意外情况。”正说着,李同学做了个鬼脸:“车又来了,我走了。”

一幕过去了,相似的另一幕又开始继续。

【专家建议】

新街口 应建公交枢纽

随着“公交优先”原则在各大城市的推行,公交线路空前拓展,每个城市投入运营的公交车辆也在持续增长中。然而站台面积的增长却相当有限,四通八达的公交线网在站台上遇到瓶颈。

针对这种情况,南京市建委研究室主任陆玉龙昨天也给出了自己的看法:新街口应该有个公交枢纽。

“公交公司如果能在新街口找一块合适的地,建一个公交枢纽,就什么问题都解决了,如果合理利用,还可以增加一笔不小的收入。”陆玉龙告诉记者,他前段时间去北京考察过,在北京动物园(2环和3环之间,西城区边缘,在市区内)就建有一个大型的公交枢纽站,占地1.4公顷,共有10条线始发,根据设计,还可再容纳5条线。每天始发人数达4万~5万人次,高峰达15万人次,一切还有条不紊。该栋建筑高8层,负一层是换乘大厅,2~5层3.8万平方米,7.18亿卖了,6~8层,2万平方米,租出商用,年租金3000万元完全可用于补贴公交公司。

“这种模式值得南京借鉴,我们现在存在两种错误的观念:一是平面公交枢纽占地,浪费;二是舍不得地,公交站场越迁越远。其实这种想法是不对的。”

对此,南京场站公司有关负责人很无奈,按照规划,新街口地区并没有公交场站,中山南路中北旅游集散中心附近虽然规划有公交枢纽站,但拆迁成本就得一亿多元,根本无望收回投资,因此很多场站也搁置多年建不起来。龙江室内公交场站模式虽然好,但需要政府在地块出让之初就限定好,新街口地区开发得已经差不多了,很难再找到场站建设的位置。

快报记者 毛丽萍 鲍铭东

南京交通即将走出“黑暗”

“从现在开始,中山东路汉中路交通状况将趋于稳定,并逐步好转!”随着地铁2号线逸仙桥车站围挡施工的顺利展开,至此,位于主城区的地铁站点目前仅剩明故宫站还未施工了。记者昨天从交管部门获悉,按照目前施工进度及交通组织情况来看,南京主城区交通压力将逐步缓解,“黑暗时代”将逐步结束。

逸仙桥施工路段畅通

昨天早上,记者来到位于中山东路与龙蟠中路交界处的地铁2号线逸仙桥站施工现场,只见围挡已经占据了道路南面的半幅路面,围挡长约160米,从路口向东,一直持续到军区总医院边门附近。马路北侧人行道的一排行道树已经变为道路中心线,由东向西方向由2股机动车道逐步扩展为3股,车道为两直一右,车辆从改造后的原人行道位置通行。由西向东方向,受施工影响由原来的3股机动车道逐步缩减为2股,但路口仍是三股,均为直行车道。据在现场执勤的交警二大队副大队长吕伟介绍,昨天全天未出现拥堵状况。

龙蟠中路施工已经过半

据南京市交管局秩序科副科长黄建敏介绍,龙蟠中路隧道工程于今年1月18日展开,经过大半年的施工后,工程进展顺利,目前,小营、西华巷、常府街、大中桥四大路口半幅路面施工已经接近尾声,接下来,小营路口将在10月底更换另外半幅路面施工,其它三个路口也将在11月和12月相继更换另外半幅路面施工,至今年年底前,龙蟠中路路面施工将全部恢复,届时,路面交通将恢复施工前状态。

明故宫可能要绕行

“经过诸多部门慎重考

虑,地铁明故宫站将于10月份开始围挡施工!”黄建敏表示,在综合了规划、文保、施工等数个部门的意见后,初步定下了明故宫站的位置,即在南航附近。交管部门届时将可能采取两项措施。一项是在中山东路和明故宫路路口处,采取禁止直行、车辆沿着明故宫路绕行的措施;另外一项是在中山东路清溪路口对直行车辆进行分流,减少经过施工站点的车辆,确保畅通。“具体采用哪种方式,或者是不是两种同时采用,目前还在研究中!”黄建敏表示。

石城桥也将改造

据交管部门介绍,随着地铁汉中门站的围挡施工,连接秦淮两岸的石城桥改造工程也提上了施工日程。交管部门表示,为减少施工对路面交通的影响,目前的方案是,先拆除一侧的低桥,保留高桥和另外一侧低桥;待一侧低桥拆除改造结束后,再拆除剩余低桥;再之后,等低桥全部改造完毕后,再换拆高桥。届时,希望有条件的车辆尽量选择从水西门大街、清凉门大街等处绕行,减少对石城桥的压力。

“路段施工围挡这么多,交管部门会不会采取单双号限行措施?”面对市民的疑问,交管部门有关负责人明确显示:在目前的主要施工路段,不会采取这种限行措施。快报记者 田雪亭

有些交通管制为何“反常”

四个方向的路口信号灯,都是红灯,这怎么走?右转车道竟夹在直行车道之间,如何转弯?……昨天,交通组织专家、南京公安交管局科研室副主任毕衍蒙做客快报视频在线,就南京近期实施的“反常”管制措施,与读者进行了交流。



毕衍蒙正在与读者交流 快报记者 施向辉 摄

提醒说,驾车市民在遇到这种情况后,如果已经进入路口,不管前面是不是红灯,应该在观察后,尽量迅速通过路口,此种情况下,车辆不会被曝光。

据悉,目前大中桥路口和常府街路口也存在这种特殊的信号灯,都在一定程度上缓解了路面交通压力。

左转车走右转道行不行

按照常规思维考虑,右转弯道应该设在道路最右侧,左转车更不可能沿着右转弯道行驶。但是,在施工频频出现后,在一些特殊路段上,这些“不可能”都变成了可能。据毕衍蒙介绍,在地铁二号线新街口站(东侧)进行围挡施工时,为方便市民乘坐公交车,有关部门研究后,否定了原本准备迁走的方案,而是将车站东迁,移至新华书店门口。“市民乘坐方便了,但因为距离洪武路口太近,变道直行极易引发交通事故!”毕衍蒙说,经过数次调研后,交管部门在路口设置了公交车专用通道,该直行道位于路口最右侧,而原先的右转弯道,则移至公交车专用通道左侧。之后,交管部门通过信号灯的设置,确保了直行和右转弯车都能安全通过路口。

毕衍蒙表示,诸如此类的设置,还在数个路口存在。最典型的新模范马路和中山北路路口,左转公交车甚至直接借用了右转弯道,之所以这样设置,都是在方便车辆通行的情况下,避免发生因为变道引发的事故。快报记者 田雪亭

楼下的公交停车场真吵

公交公司:我们想搬走,可哪有钱?

□快报讯(记者 李绍富 罗斯文)南京市鼓楼区龙园西路和龙园南路附近,有两个才开发不久的住宅小区——汇贤居和城市假日,本来环境还比较幽静。可是两个多月前,两个小区之间的龙园南路却变成了公交停车场,扰得附近居民清晨难以入睡。

龙园西路9号,城市假日小区4幢、5幢与汇贤居的一排小高层住宅中间,夹着长约300米的龙园南路,紧靠道路两边约有300户居民。昨晚8点左右,记者在该路段看到,中北巴士公司的20多辆11路和66路公交车,在道路两边一字排开,本来就不是很宽敞的道路显得

有点狭窄。

提起停放在此的公交车,城市假日小区4幢、5幢和汇贤居北面的居民苦不堪言。每天早上,窗外轰鸣的发动机声音就开始响起来,不时还传出一声刺耳的喇叭声,吵得道路两边的居民清晨不得安宁。城市假日业主委员会的胡主任说:“六月底,这段路成了中北巴士11路和66路的夜间停车场,每天停满两排20多辆公交车。每天凌晨5点左右,道路两边的居民就不得不在此起彼伏的公交车发动机轰鸣中度过。前两个月学生没有开学,现在学校开学了,道路两边住有学生的家,这样下去孩子怎么受得了。”

业主委员会另外一位主任称,11路和66路停车场原来并不是在龙园南路,而是在小区南面的汉江路,后来才搬到龙园南路来的。在距离龙园南路不到300米的地方,一个大楼的下面,专门设了一个摩尔特区公交专用停车场,但司机就是不把车停到里面去,大量往龙园南路西段停。

中北巴士公司投诉科一名负责人称,城市假日和汇贤居居民反映的情况确实存在,但是他们公交公司只能表示歉意,“以前我们在龙江那边有个专门的公交车停车场,就是现在的王子饭店位置,后来停车场被改建成网球场。从此我们中北巴士公

司的11路、66路就搬到汉江路去了,后来汉江路那边住宅小区开通了,没有办法,我们只好自己找地方停放,就来到了龙园南路和西路附近,找空位停放。”他还说,公司也曾想过办法,打算租用附近一个购物广场的停车场,但由于该停车场是用来停放小车的,水泥厚度不够,不能停放大车。而摩尔特区公交专用停车场,现在每天有四路公交车在那里中转,不能停放公交车。靠公交公司的力量,是不可能在此建停车场的,因为没有资金。希望政府相关部门能考虑与公交公司一起,协调解决公交扰民问题。