

红色警言报

道路变宽了 行车却慢了

如果你现在还以为城市拥堵是因为道路不够用,那你得补补课了。  
2006年南京市道路交通发展年度报告显示,2005年南京人均道路已达14.47平方米,达到历史最高水平。遗憾的是,南京主城区道路车速却一降再降。

南京道路长度直线上升

按照相关部门提供的数据,截至2005年年底,南京共有城市道路长度6131.82公里,比2004年增加了382.7公里;共有城市道路面积7426.7万平方米(含人行道),与2004年相比,同比增加了903.6万平方米,其中人行道面积为941.8万平方米,比2004年增加了104万平方米。

记者发现,在过去的几年内,南京人均道路面积逐年呈直线攀升。在2002年,人均道路面积只有11.17平方米,到2005年,就到了14.47平方米。

晚高峰14.2公里/小时

尽管道路宽了,但城市的行车速度却降了。根据今年8月的车速调查结果,受城东区干道和地铁二号线施工的影响,老城区主次干道车速有所下降,尤其是在早晚高峰期行车更为缓慢。其中,地铁施工直接影响区内的汉中一路——中山东路一线车速低于10公里/小时,而城东干道施工区内车速更是低于5公里/小时。专家感慨说,这样的速度与年轻人走路速度差不多,肯定是近年来的新低。

从总体来看,市区其它道路早高峰平均车速为17.6公里/小时,晚高峰14.2公里/小时,白天时段为20.1公里/小时。

四条主干道车辆饱和

南京市交通管理局最新的统计显示,截至11月,南京私家车拥有量已达到23.3万辆。问题的严重性还在于,私家车绝大多数用于上下班出行。

《年报》中,专家提供的数据也足以引起大家的重视。目前,虎踞路、龙蟠中路、中央路、中山路等四条主要道路,车辆已经饱和。而北京东路、洪武北路、集庆路、新模范马路、上海路、珠江路、中山东路等一批主干道也临近饱和的边缘。  
专家说,老城区道路的承载力是有极限的,道路一旦饱和,就极易堵车,南京主干道过于饱和的现状着实让人担忧。

快报记者 尹海峡

# 路越来越堵,坐公交的越来越少,想买车的越来越多

## 《2006年南京城市道路交通发展年度报告》发出警告:今年公共交通比例跌至八年来最低。专家称,大家都开车的城市是没有出路的

### 公交出行·难

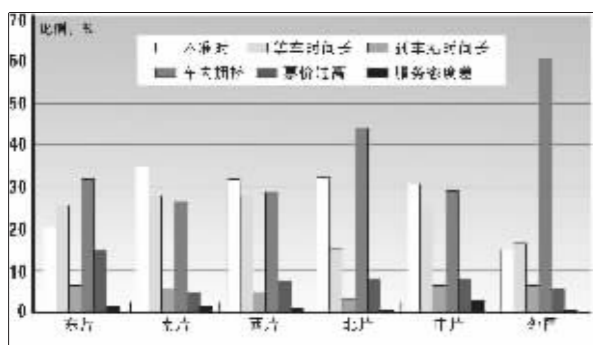
今年南京乘坐公交的市民只占18.61%,这是自1999年以来最低的一年,比2003年非典时期的比例还低。而今年,正是各级部门大力宣扬公交优先政策,并将之推向纵深的一年。这组权威数据来自南京市建委、市规划局共同主编,南京市交通规划研究所具体编制,且刚刚出炉的《2006年南京城市道路交通发展年度报告》(以下简称《年报》)。

#### 公交客流比例跌至危险点

“2003年,因为非典,大家不愿意坐公交了,出行比例滑至24.10%。”规划人士指着数据告诉记者,今年更惨,公交出行方式比例只占18.61%,比去年下跌了3.99个百分点,而这个比例也是近8年来的最低值。

公交客流比例下跌与连续两年城市大规模交通基础设施建设、部分公交线路临时调整走向有关,而部分道路高峰期拥堵加剧使得公交服务水平下降也是直接原因。《年报》说,公交对南京居民的生活和上班产生了一定影响。

快报记者 尹海峡



各片区市民对公交不满意的理由 本版制图 李荣荣

### 政策不落实 连换车都没钱

客流下滑有隐情,各公交负责人大倒苦水

“公交车已达8年年限的约占40%,逼近10年的报废期,由于亏损严重,企业也无力购车,如此发展下去,公交面临的困境将越来越严重。”在得知公交客流大幅下滑、市民对公交意见不小的信息后,一家公交企业的负责人觉得在意料之中,但觉得很委屈。

#### 四成公交接近报废年限

据介绍,南京相当数量的公交车都是1998年分家之初购置的,公交车出让公交车车龄15年的广告发布权,换来的资金购置了大批车辆,可这些公交车正变得越破越旧,面临更换淘汰。

据了解,公交车正常报废年限为10年,超过该期限要想继续营运,要通过严格的检测,最多延长1-5年。目前南京公交企业8年年龄左右的公交车约占4成,如公交总公司共2432辆公交车中有1500辆车面临要更换,中北巴士980辆公交车中,有400多辆今年满8年,到明年将增至600多辆。雅高巴士412辆公交车中,明年满8年的也达150辆。

#### 破车运行,市民当然有意见

一位负责人说,破车经常抛锚、冒黑烟,市民对这样的公交满意才怪。一方面,车辆接近报废期后维修成本急剧增加,给乘客带来不便,甚至留下安全隐患。此外“黑尼巴”现象也越来越普遍,不仅

#### 乘客不满意度大幅提升

越来越多的市民不愿意坐公交是有原因的。《年报》调查结果显示,南京居民对城市公交的满意度持续下降。对2006年公交现状表示“满意”的比例为36.0%,比2005年下降了4.0%。“不满意”和“很不满意”的比例为9.73%,比2005年上升了2.96%。

综观不满意的原因,依旧集中在三个方面,分别是“车内过于拥挤”“不准时”和“候车时间长”,不满意比例分别占29.6%、25.1%和23.4%,其中“不准时”的意见上升最快,比上一年增长了5.1%。

快报记者 尹海峡



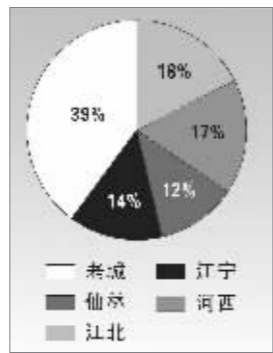
公交优先发展,何时能实现 (资料图片)

## 江宁夜公交开通 要等来年

年报调查从分片区来看,城东片居民对公交的满意度最低,只有32.9%。而近两年房地产热门板块江宁、浦口,随着众多楼盘逐步交付,这些生活在主城区外围的居民的不满意度出现大幅上升,而最不满意的的地方就是“车内拥挤”。

#### 哪怕开通一条夜公交也好

市民苏小姐住在江宁区天地新城,在市区上班的她常常为回家而烦恼,由于经常要倒班,遇到夜里下班回家只能打车,出行成本太高了,让工薪收入的她直喊吃不消。“哪怕江宁区开通一条到主城区的公交车也好呀,否则夜间出现一段公交真空期实在让人头疼。”苏小姐的心声代表了江宁区不少居民的期盼。记者从负责江宁区公交营运的新城巴士获悉,由于考虑到经营成本的问题,今年夜公交肯定是开不了,只有明年夏天再说了。



市民认为应大力加强交通基础设施的地区 快报记者 鲍铭东

#### 夜公交普遍亏损严重

据了解,南京共有20条夜间公交线,形成了比较方便的夜间公交网。但江宁、仙林等新区,都没有公交线路可达。南京公交总公司营运处有关负责人告诉记者,其实这些夜间公交线路条条亏损,如公交总公司经营的18条夜间公交线路都亏损严重。由于夜间公交线路都是

为了满足市民出行的需要,属于纯粹为了社会效益而设的线路,又不能随便停,因此对这些政策性亏损的公交线路能否给予补贴,也是这些线路能否经营下去的关键。

专家把脉夜间公交线路

对于夜间线路的问题,有关交通专家提出自己的观点,认为应该由政府给予补贴,鼓励它正常经营下去并增加线路,方便市民出行。交通专家提出,公交线路也应该灵活设置,没必要一成不变,如针对冬季夜间客流量少、夏季夜间客流多的情况,可以设置冬夏不同的运营时间,满足客流的需要。甚至推而广之,可以开辟一些线路只在周一到周五运营,有的线路(如绿博园到奥体中心的短驳线)只在节假日运营,这样也能在公益性和市场化运作间找到平衡点。

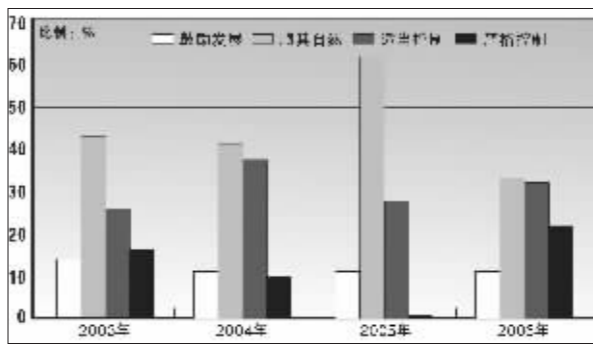
快报记者 鲍铭东

### [公交车 PK 私家车]

### 都开车 城市没出路

坐公交车人越少,相应地面道路资源占用的人就越多。徐吉谦教授打了个简单的比方,一辆公交能运60个人,但60个人可能要60辆小汽车,两者的运送效率差距大家都明白。在采访中,这位让业界尤为尊敬的教授始终强调:南京要对公交大幅下滑引起重视,不然的话,道路更加拥堵已成必然。  
徐教授的判断在《年报》中同样得到了验证,虽然南京私家车连续六年保持在40%

### 限制私车 呼声渐高



市民对发展小汽车的态度

随着私人小汽车逐步进入普通工薪家庭,市民对发展小汽车的态度也有所变化。虽然采取“顺其自然”和“适当控制”的态度占60%以上。而

### 公交出行 成本最低

	常见速度(Km/h)	车头间距(m)	车体宽度(m)	占用道路面积(m²)	人均占用面积(m²)
自行车	15	1	1.0	8	8
摩托车	30	2.0	2.0	40	33.3
小汽车	40	4.0	3.0	120	80
公共汽车	30	3.5	3.5	123	3.1

(表1)各种出行工具占用的道路面积对比

	自行车	摩托车	小汽车	公共汽车
平均载客人数(人)	1.0	1.2	1.5	40
每位乘客的平均费用(元)	0.5	2.9	5.5	0.2

(表2)各种出行方式成本对比

可能搭载的乘客人数不同,因此单位乘客在行驶中占用的道路面积也不同。(见表1)  
又因为每种交通工具载客的人数不同,这几种交通工具每年载客平均数及平均分担到每种交通工具乘客所承担的费用也不同,每位乘客所分担的道路基础设施成本:小汽车>摩托车>自行车>公共汽车。(见表2)

### 南京如何解堵欢迎支招

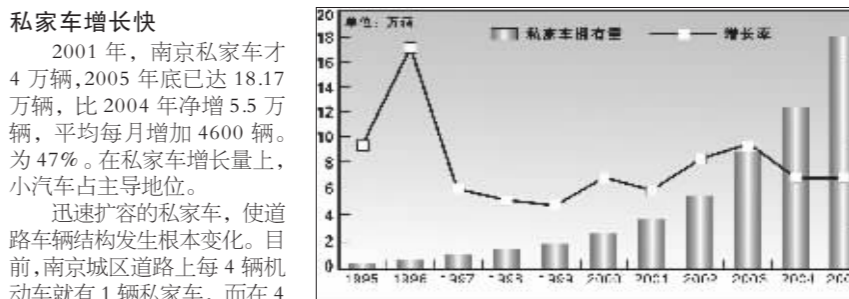
读者可拨打96060发表自己见解  
这一年,市民行走走路异常艰难。而南京,也从此步入“堵城”。作为交通参与者的您,一定对城市交通的发展状况有着自己的见解。  
或许,您对私家车快速增长有着自己的观点,应该“适当控制”或者严格控制;或者,您对城市公交通

临的困扰,有您的对策,也许,您希望对城市的管理者们有话要说……  
欢迎您,免费拨打96060,参与快报为您开通的“关注南京出行难”讨论热线,市民也可以发送短信至记者手机13675161927(只收短信)。

连续5年,南京私家车保持在40%-50%之间的高增长率。按照交管部门的统计,截至今年11月,南京私家车再次飙升,拥有量已达到23.3万辆。权威专家表示,大家都开车的城市是没有出路的。

## 南京每百户有车 8.95 辆

### 未来3年还有9.4%的居民要买车



南京私家车发展图

私家车主增长快  
2001年,南京私家车才4万辆,2005年底已达18.17万辆,比2004年净增5.5万辆,平均每月增加4600辆。为47%。在私家车增长量上,小汽车占主导地位。  
迅速扩容的私家车,使道路车辆结构发生根本变化。目前,南京城区道路上每4辆机动车就有1辆私家车,而在4年前,私家车“出镜率”不足1/10。和公交、出租相比,私家车是“出行效率”最低的交通工具。私家车占了道路资源的26.2%,乘坐的市民才占2.57%。私家车迅速增多,道路越来越拥挤,而不少市民,开始对城市公共交通失去信心。按照《年报》的统计,南京不少市民又返回去骑自行车了。市民选择骑非机动车的比例,在2004年降至低点后反弹,骑自行车的市民回升到四成。

9.4%居民急吼吼要买车  
私家车的快速增长在本次调查中得到了证实,《年报》称目前南京小汽车的拥有率高达8.95辆/百户,明显高于2005年的7.65辆/百户。  
飞速增长的势头,可能在未来几年并不会得到抑制。按照对居民未来3年购车意愿的调查,准备购买小汽车的居

民还在逐年稳定上升,未来3年内9.4%的居民还将购买小汽车,比去年增长了1.2%。  
值得重视的是,近几年南京有关部门对助力车采取限制发展的政策,今年更是加强了取締非法助力车的管理工作。但问卷调查结果显示市民购买助力车的意愿依旧很高,这样的需求需要有关部门采取措施加强有效引导。

## 其他分流方式仍不乐观

#### 四成人认为打车难

出租车既可以享受私家车的方便快捷,又可以免除停车难的困扰,是南京市民重要出行方式之一。调查中,39%的市民认为高峰期打车困难,30%的市民认为出租车费用比较高,7%的市民认为出租车服务态度差,8%的市民认为出租车车辆更新太慢,还有不少市民认为出租车还存在服务、管理方面的其他一些问题。

快报记者 尹海峡

#### 南京单行线高达140条

南京交管部门目前已先后分10批在8条主干道上,70条支路和街巷实施单向通行,全市单行线总数高达140条。同时,交管部门通过采取绿波带控制、设置公交专用道、增设支路停车位等配套措施,减少交通延误,缓解停车矛盾,提高了道路的通行功能。

快报记者 尹海峡

#### 新街口地铁客流占二成

南京地铁开通对缓解拥堵发挥了积极作用。在去年十运会的那个月,地铁客运量达到全年最高峰,超过600万人。随着市民对地铁的好奇心和新鲜感逐步丧失,客流出现下滑。而地铁各个站点的客流情况也不一样。通过两天的调查发现,新街口、南京站和迈皋桥是最繁忙的三个站,其中新街口的日客流量达到了地铁全日客流的20%。

快报记者 尹海峡

#### 未来两年道路建设建议

进一步改善主城与江北的交通联系。

#### 轨道交通建设

加快推进地铁二号线一期、地铁一号线南延工程,规划建设地铁二号线东延。

#### 过江通道建设

基本建成纬七路过江隧道,完成长江大桥二期改造,开工建设长江四桥,实施纬三路过江隧道前期研

究,进一步改善主城与江北的交通联系。

#### 城市骨干道路系统

完成经一路改造(宁丹路段)、经五路上二期(栖霞大道—太湖路)、纬六路东段(首蓿园6号路—绕城公路)、西段(水西门大街西延)改造;规划建设纬二路改造工程(建宁路),提高主城区整体

完成双拜岗路、首蓿园大街南下、石杨路、云锦路、察哈尔路西延、芦席营路北、新边化路、马高路等一批城市主干道及支路系统建设,优化路网结构,提高路网集散能力和交通可达性。

快报记者 尹海峡

#### 解决之道·远

早晚高峰出行真的太累  
镜头一:进出城,市民挤得喘不过气  
中华门,是开在江宁的公交线路比较集中的地方。看着两辆公交同时开了过来,但王晓方昨晚却乐不起来。车子还没有停稳,人群便朝着车门涌去。人挤人,个别不自觉的市民甚至从后门窜上去,被驾驶员赶了下来。王晓方告诉记者,自己住在江宁,每天上下班都要遭一回罪。“原本几十人的车厢,现在要挤进近200人,因为人太多,小偷还十分猖獗。”

镜头二:大桥变成了“堵桥”  
家住江北大桥的陈界,虽然有辆私家车,最近咬牙在城里租了个房子,月租近两千。“如果我不租房的话,可能饭碗就砸了。”  
陈界说,现在大桥来去的车辆太多,一不小心就出现碰撞,整个桥就“歇”,一个大桥,他早晚高峰至少要40分钟,“有时候,桥面上的车一动不动没动,汽油浪费的真够吓人的。”  
多次的堵车经历让陈界总结出的一套过大桥的经验,就是提前在早上6点半左右过江,但没过多久,他这一招也失灵了,“大桥堵车越来越早,时间越来越长。”

镜头三:司机直喊吃不消  
南京公交83路一位女司机张媛,原本每个月能省油100多升。现在,尽管她节约窍门越来越多,但“成绩”却滑到了40-50升,而事情的根子就在“日趋拥堵的交通让公交车跑得越来越累”。

公交34路线司机老魏说,以前这条线单跑50分钟就足够了,现在经常要跑到一个半小时,沿途到处都堵塔,乘客急,司机心里也着急。

快报记者 尹海峡



道路越来越拥挤与私家车越来越多有着密切关系 (资料图片)