

原本设计只有1万辆的车流,现在却达到了每天7万辆,而且还有增长的态势。大桥怎么能不堵!

无论是2005年12月20日开始的南京长江大桥“限外”,还是被紧急叫停的单双号过桥讨论,以及从今年1月1日起实行的公交专用通道,交管部门的都是为了提高大桥的通行效率。但拥堵的根源却无法改变。就像昨天,大桥交通新政的首个上班日,桥北相对通畅,而桥南却堵塞严重,过江仍然是一个难题。

□快报记者 鲍铭东 朱俊俊 是钟寅



逗号广场显得很空旷

长江大桥公交专用通道昨经历首日高峰实战

北边畅,交警笑得轻松 南边堵,孕妇急得直哭

》现场

桥北:12分钟过江让人没想到

早高峰提前两小时结束

在大桥值勤了这么多年,南京交警九大队的民警王岩第一次觉得轻松了许多。“早高峰提前两个小时结束了。”王岩笑着说。

从2010年的元旦起,大桥上路段实行新的交通管制措施。昨天是新政实施后的首个上班高峰,桥北上桥的几个节点基本通畅。

王岩昨天早晨6点多就来到了逗号广场。按照规定,他们应当在7:30上路值勤。但位于大桥下的逗号广场有其特殊性,早高峰一般在早晨7点就形成了。“家住桥北的人,上班一般都在市区,路途遥远,所以他们都会选择早一点出发。”一般市内8点才能形成的车流高峰,桥北一般在7点就会出现。

从1月1日起,逗号广场的早晚高峰时间开始禁右,除了公交车外,其他车辆必须直行至浦珠路与柳州路的路口,然后再绕回逗号广场,左转至浦珠北路上桥。但公交车不受限制,可以直接右转上桥。效果非常明显。“元旦当天,逗号广场第一次没有出现车辆积压。”这个现象,副大队长骆涛只有在大年初一的上午才能看到。

桥南:孕妇在公交车上站哭了

一车人喊着要司机开车门

市民陈女士家住大桥南路附近,每天她7点出门,去水关桥附近的一家幼儿园上班,她已经怀孕9个月,依然还在上班,唯一感到不便的就是上班的这段路比较辛苦。昨天早晨上班的经历,是她这几个月来最痛苦的一次。

上午7点05分,她在大桥南路公交站乘67路车,车厢内当时已经没有空座,也没人让座。陈女士本来认为,水关桥也没多远,站几分钟就到了。可没想到,车开到盐仓桥转盘被堵住了,进退两难。看到前面和后面的公交车相继开门让乘客下车,乘客们于是要求司机开门,可司机没答应。十几分钟后,陈女士脚渐渐有些发麻,小腿肿胀,车厢内空气不

血栓缓解了 血管通畅了

逗号广场的拥堵,一直是一个交通大难题。

逗号广场的东侧,是华东地区数一数二的居民居住区,每天上午的上班高峰,大桥东侧的小区,就会有数千辆私家车顺着浦珠路涌向逗号广场。而大厂地区多个企业的班车也会在这个时间段通过逗号广场。逗号广场一堵,浦珠路上的车会一直堵到大桥北路,上桥上不去了。而大桥东侧的车流会一直堵到柳州路口,这样下桥也不会通畅。于是,大桥就会成为一个停车场。

昨天,上班首个高峰,逗号广场再一次经受考验。“7点到8点的时候,车辆有积压现象,但并不严重,8点后,积压的车辆没有了。”而在平时,至少要到10点或者10点半,早高峰才算过去。“真想不到。”刚刚下桥,高小姐就给快报打来了热线,“我12分钟就从桥北到了桥南,这在以往的星期一是不可想象的。”一位在路面值勤民警打了个比喻,如果把大桥北路比作是人的血管,浦珠北路的那个上桥口就是“血栓”,现在血栓缓解了,血管肯定就通畅了。

广场到上桥口堵了15分钟

昨天,记者7点半赶到鼓楼151路公交总站,站上等着不少乘客,车站调度告诉记者,今天是星期一,路上堵得厉害,车子都堵在路上收不回来,导致站上基本无车可发。在发车路单上,记者看到151路已经25分钟没有车进站了,而168路更是45分钟没车进站了。记者随后挤上了一辆鼓场线公交车,前去江北一探究竟。

车出鼓楼,在中山北路上都比较好,闷得她胸口有些难受。她艰难地挤到司机身边,请求开门,也被司机拒绝了。陈女士忍不住打电话给丈夫,一边打着电话,一边就哭了起来。这时候更多的人要求司机开门,司机有些不好意思,最终打开了车门。

较顺畅,到了大桥南路就开始跑不动了。只见三股车道上,公交车和社会车辆挤在一起。不单单往北方向的车拥堵,路对面向南的车流堵得更厉害,尤其是家乐福超市附近以及超市南侧的一处公交站台。公交车进站出站挤成一团。好不容易到了四平路路口,时间已经到了8:12。转盘附近的拥堵更是让人咋舌,所有建宁路、大桥南路、兴中门等方向来的车辆都挤在转盘上。好不容易排队挤上了引桥,记者看了一下时间,在广场到上桥口这段路上足足堵了15分钟。

10车道的车往2车道挤

昨天上午7:30,快报另一路记者从新街口骑车至大桥南路,因为大桥南路太堵,记者决定骑车过大桥。“大桥很畅通,没有发生什么

》建议

治标还有哪些招

下一步大桥如果还是继续堵,公交车速度仍旧提不上来咋办?公交专家分析,还能采取的办法不外乎继续限制车辆,如可以让所有外地牌照的车辆从其他通道过江,早晚高峰时段除大客车外采取限制单双号车牌过江的手段,大桥也应限制黄标车,在大桥南路等路段可以限制19座以下的车辆通行。为解决四平路转盘车辆交织的问题,可以限制其中2个路口社会车辆上大桥,绕道排队从另两个路口过桥。

对于大桥南路能否也设置公交专用道的问题,有关人士表示,由于道路宽度有限,如果要设置专用道,可能先要将人行道退让改造,拓宽新民路桥,尽量拓宽一些机动车道的位置。

治本还得看它们

所有的办法只是治标,那么治本该怎么做?南京市城市与交通规划研究院院长杨涛表示,治本首先得看纬七路过江通道,预计5月1日开通,届时珠江镇等方向的车辆可以向南走纬七路过江通道过江,而明年地铁3号线的开通则是真正的治本手段,届时大容量快捷的公共交通将彻底解决过江难问题。对于四平路广场的拥堵问题,杨涛表示建委已经准备将该广场改造,取消转盘,提高车辆的通行能力。

》盘点

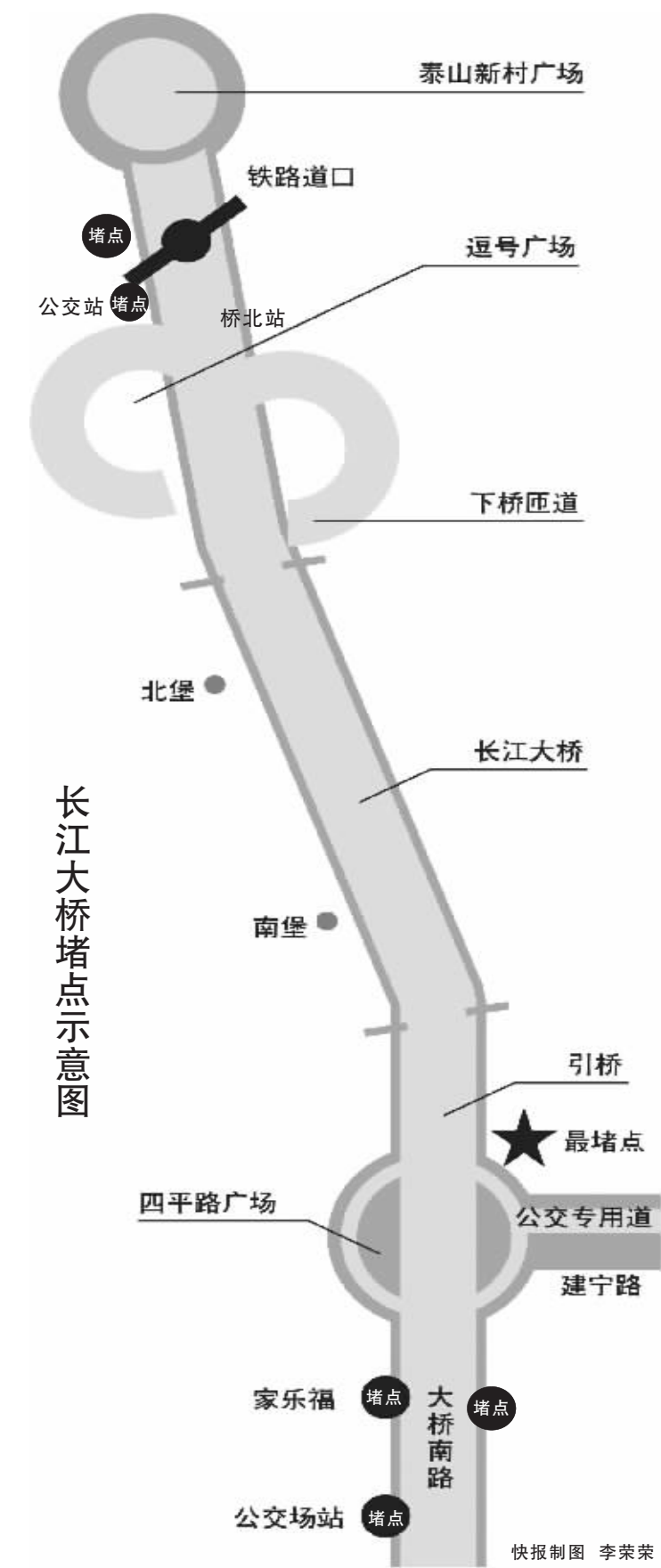
大桥重要管制措施

- 从2005年12月20日零点起,南京长江大桥开始禁止外地中、小客车,过境大客车和货车通行,以缓解南京长江大桥的交通压力。据统计,这项措施每天可以减少8千到1万辆车流;
- 大型车辆靠右行驶,等于为公交等车辆在桥面上开辟了一个专用快速通道,有利于大型车辆的通过;
- 去年开始,大桥限速从40公里提升为50公里,增加了大桥的通行效率;
- 8吨以下本地货车在晚间22:00到次日早晨6:00可以通行,提高了大桥的运力,同时也减轻了白天大桥的运载负荷;
- 前年政府部门对车辆单双号通行进行调研,但最终这一方案被否决。



桥南边依然很堵 本版摄影 快报记者 朱俊俊

南边堵,孕妇急得直哭



长江大桥堵点示意图

快报制图 李荣荣

》争议

为何不设公交站? 信号灯开还是不开?

不少私车对禁右不理解

2009年12月30日,大桥“新政”公布,立即引来了市民的争议。首先是逗号广场的禁右问题,有市民质疑,早高峰时,经过逗号广场的私家车至少有上千辆,全部从浦珠路、柳州路路口掉头。掉头的地方必然是堵车的节点和交通事故易发地段。万一在掉头位置发生交通事故,占据一半车道,那从桥下上桥的唯一通道就要瘫痪,会更加雪上加霜,而更多的车主认为,每天绕行一公里,不但浪费了时间,还浪费油。

“我们这次决策的原则,就是牺牲部分人的利益,确保多数人的利益。”在路涛看来,大桥每天7万辆的车流,公交、大客占的比重虽然不大,但运力却非常惊人,每天约有24万人通过公共交通过江。让公交先行之后,这24万人的利益首先得到了保证。大型车辆畅通之后,又会反过来保证小型车辆的通行。

不设公交站台有人抱怨

由于昨天是设置上桥公交专用道后的第一个工作日,公交总公司江北客运部宋经理一大早就来到现场,指挥调度交通。

为解决原在南堡公交站乘车的市民出行问题,自2010年元月1日起,同步新开辟自南堡公园到江北海润风景的175路公交线,这里的居民出行问题也基本得到解决。不过,家住南堡、北堡附近的居民还是对大桥上公交不设站表示不理解,认为自己出行和换乘不如原先方便了。家住南堡附近的徐先生也抱怨:“不是说公交优先吗?为啥就不能在大桥上设一个站呢?”

对此,南京市客管处相关负责人表示,取消大桥上的公交车站是交管部门提了很久的要求,现在采取了一些弥补措施,取消南堡公交站台势在必行,这也是为了多数乘客的利益,只能牺牲一些乘客的利益来尽量保证大桥畅通。对于居民提出的换乘问题,公交也采取了一些补救之计,如在南边下桥处附近设了一个回龙桥临时停靠站,让公交136路、151路、175路在此停靠,这三条线正好前往3个不同的方向。向

南100多米,还有公交盐仓桥站,有更多的线路可以换乘。

公交车道能否拓宽些

据了解,公交专用道设置以来,交警部门受益的同时也发现了一些问题。有关负责人告诉记者,桥北路口渠化后,道幅宽度受制约,特别是设置护栏后,护栏底座太宽,公交车因为车体较宽,容易碰撞路牙,能否将绿岛瘦身,给公交让出点地方来?

还有,逗号广场有信号灯,公交专用道在此直接右转,能否不受信号灯限制或改成黄闪灯?此外,桥上下北堡公交站取消后,行人过街斑马线还保留着,又没有信号灯,如有行人过街很容易发生交通事故,能否在桥上设置触摸式红绿灯?除了这些问题,记者还注意到在桥北站西侧的公交站台设置也有点问题,这是利用慢车道设置的公交站,可快车道通过绿岛的缺口转过慢车道时,缺口离站台太近,这里一共停靠14条公交线路,经常5-6辆公交车同时进站,可实际情况是3辆车进站后,后面的尾巴就将快车道堵死了,如果能将站台向南迁移30-50米,这一现象将大为缓解。

“我想到桥那边去看看。”老王显得有些不好意思,老王是苏北人,来南京打工的,昨天上午没事,他就独自一人上桥来看风景了,却不敢过这么斑马线。“车太多,太快,我已经等了有10多分钟了,不敢过去。”

“能不能在大桥上重新设个信号灯,行人有需要就按触摸键,这样也不会太影响大桥车辆通行。”有市民建议,既然大桥上的信号灯已经没有了,斑马线也不应该保留,不然行人过去不安全,后面车辆急刹,也很容易引起追尾,但交管部门讨论后决定,信号灯不会再装,斑马线也不会擦除。“行人在斑马线上永远拥有优先权。”

效果之所以不佳,在于我们的手段过于片面,哪里堵了就治哪个堵点,遵循的是头痛医头脚痛医脚的惯性思维。可以断言,只要实际流量一天不减少,大桥就不可能不拥挤。从这个层面来说,加公路层、建姊妹桥以及赎回二桥经营权取消过卡收费之类的建议有其积极意义。说白了,解决拥堵与调控房价一样,要想真正见效,需要上下兼顾、多方统筹,关键时还须要不计较一时得失的勇气。

大桥堵与房价贵 其实有一比

快报评论员 张洪

大桥开设公交专用道缓解拥堵,昨天算得上是接受实战演练的第一天,媒体记者体验的结论是:“局部通行效率有一定提高,但大桥整体拥堵依然。”其实,这是个意料之中的结论,毫无出奇之处,因为从此前种种“治堵”措施实施的效果来看,治标不治本的局面几乎是早已注定。

“吃穿住行”是老百姓的头等大事,吃饱穿暖的目标对普通人来说不难实现,但房大贵,路难行俨然成了现代人的两块心病。对大部分南京人而言,主城区交通方便可房子买不起,江北房价相对便宜可路上堵不起,这种矛盾和纠结事实上也构成了现代人的主要焦虑之一。正因为此,我们在说到大桥的堵时有必要和房价的贵来作个对比。

首先,从供求的关系来看,不意外。

大桥的堵从根本上说缘于人流车流远超过设计负荷,属于典型的僧多粥少,这和房产市场上购房刚性需求远大于住房供给,从而推动房价是一个道理。想买房的人到处都是,可每年新推的楼盘就那么一点,加上开发商们还要玩囤房捂盘的猫腻,于是房价只涨不降,买房就像买菜,为拿个号要通宵排队。同样,大桥原设计的车流量上限是1万辆/日,而现在实际日通行量已过了7万辆,超过了6倍。如此反差之下,大桥维持到今天简直算是个奇迹。

其次,从制度合理性来看,有瑕疵。

为什么大桥会不堪重负?原因很简单。一是缺乏规划的前瞻性:从1990年起,大桥的通行压力已显露端倪,到2002年时基本上已处于满负荷。2005年拆除两个收费站后,大桥事实上已成为南京过江的唯一免费通道,再加上二桥远的下游11公里,三桥运在上游19公里,绕行非常不便。因此,大桥车流量日益猛增的局面并不难预见。二是缺乏设计的合理性:如开始时公交台的设置,上桥处十车道PK两车道的瓶颈,这些年来在讨论大桥拥堵的问题时被屡屡提及。

拿买房类比,制度的瑕疵同样可以回答“为什么会有那么刚性需求?”的问题。上世纪90年代末开始实行住房市场化,加上土地市场供需关系的严重失衡以及长期以来保障房的建设不力,实际上是把所有人都逼进了购买商品房的大军。

最后,从治理的手段来看,太片面。

禁外地车通行、禁长途客车通行,实施单双号、设公交专用道……伴随每一个治堵措施的出台,媒体都习惯用“有望”一词来表达乐观的欢迎。这就好比国务院关于调控房价的精神一报道,老百姓纷纷有了房价要降的预期。然而,一段时间下来,大桥依然拥堵,房价依旧高挺,开发商依旧制造着“地王”,上万人过江在风雪里步行。

效果之所以不佳,在于我们的手段过于片面,哪里堵了就治哪个堵点,遵循的是头痛医头脚痛医脚的惯性思维。可以断言,只要实际流量一天不减少,大桥就不可能不拥挤。从这个层面来说,加公路层、建姊妹桥以及赎回二桥经营权取消过卡收费之类的建议有其积极意义。说白了,解决拥堵与调控房价一样,要想真正见效,需要上下兼顾、多方统筹,关键时还须要不计较一时得失的勇气。