

“5分钟江宁到主城” 变成1个半小时

宁溧路高架没能经得住节后首个早高峰考验



昨天早晨,双桥门立交进出城两个方向都出现了严重拥堵



昨天早晨,宁溧路高架进城方向严重拥堵

快报记者 顾炜 摄

宁溧路高架全线贯通,但江宁与主城之间5分钟到达的美梦却破灭了。昨天,宁溧路高架迎来了五一假期之后的首日上班高峰,无论是宁溧路本身,还是双桥门立交,都出现了多个堵点。特别是双桥门,车流增多之后,成了名副其实的“南京堵王”。目前,交管部门正从细节上对交通秩序做一些修改,但由于双桥门立交设计上的先天不足,这样的拥堵局面将会一直延续。

□快报记者 朱俊俊

》市民遭遇

从江宁到城区开了一个半小时

噩梦没有结束,反而变得更加厉害了。

对于刘先生来说,期盼了近两年的宁溧路高架并没有给他带来多大的便利,反而更堵了。刘先生的家在江宁开发区,单位则在市区的瑞金路。在三年前购房的时候,刘先生就购买了汽车,但这种快速进城的体验从来没有过。特别是2008年宁溧路改造之后,他一直选择绕行路线。有些路线尘土飞扬,路况很不好,他的爱车也早已变成了一辆“破车”。

但在之前,刘先生还是有盼头的,总是想,等宁溧路开通之后,就会好走了,特别是看到媒体报道,说将来主城区到江宁,只要5分钟的路程。但昨天的经历,让他的整个心都凉了。

以往,为了防止路堵,刘先生总会选择在7:30从家里出发,这样到单位的时候,接近9点。但昨天早晨,刘先生特地多睡了半个小时。“以后都能睡个懒觉了。”在上床之前,刘先生还美美地想。

刘先生的车很顺利地上了宁溧路的高架,一路往北,很畅通,刘先生的心情也很愉悦,但才开了五六百米,到达河定桥上方的时候,车却走不动了。向前望去,排队的车辆望不到头。足足用了40分钟的时间,刘先生才看到了堵点,原来是京沪高铁下方的龙门架卡住了向北的车流。

过了这个点,刘先生以为可以好走一些了,但接下来又一个堵点让他心焦:双桥门立交入口处又排起了长队。看到这一幕,刘先生心里开始发慌,排队等了10分钟左右,终于进入了城东干道的匝道。但开不远,刘先生的车又停了下来。排队的车辆还是望不到头。这一回是通济门隧道堵了。刘先生花了半个小时,才转到瑞金路上。

这还没完。昨天早晨的瑞金路堵了个水泄不通。等到了单位后,已经是9:30了,整整迟到了半个小时。

》堵点一 双龙大道双麒路路口

为什么宁溧路高架全线贯通,却没有提高通行效率?昨天早晨8点,记者坐车从城区出发,经过双桥门互通,到达江宁东山镇,一路过去,发现了许多堵点需要有关部门改进。

宁溧路高架双向6车道,原本是可以消化来往于江宁和主城之间的车流,但昨天的宁溧路高架,本身却成了一个堵点。拥堵的地方是在京沪高铁下方——双龙大道(宁溧路一部分)与燕西路(双麒路组成部分)路口。燕西路是刚开通的一条支路,与双龙大道形成一个丁字路口,因京沪高铁施工的需要,大量的建筑材料和土方都需要大型货车从燕西路上运输。这个路口因此也成为开放式的路口。双龙大道上的货车可以左拐进入燕西路,而燕西路上的车也可以右拐

进入双龙大道。多个方向的车辆在这个路口交织。

同时,宁溧路高架开通之后,由南向北的车一下子增多了。高架原本是单向3股车道,但记者昨天发现,因为堵塞的原因,许多车在高架上变道,实际上已经变成了4股车流。而双龙大道地面单向还剩有一股车道,一共5股车道的车流向北涌来,在驶入京沪高铁下方的时候,只剩下了两股车道可走。5进2的格局,让这个路口成为了一个瓶颈。

在现场值勤的交警告诉记者,目前这个地方正在进行双龙街互通的施工,施工结束后,这个路口将会封闭。这个路口因此也成为开放式的路口。双龙大道上的货车可以左拐进入燕西路,而燕西路上的车也可以右拐

》堵点二 双桥门立交出城方向

宁溧路高架开通之后,唯一的改观是,出城的车流变得畅通了。最明显的是在4月30日下午5:20,原本已经排队到城东干道的车流,在宁溧路高架打开的那一刻,只用了5分钟,数千辆汽车全部通行完毕。

但昨天出城方向的车流还是排到了通济门隧道口。值勤的交警告诉记者:拥堵可能与路面施工有关,目前双桥门立交南北向的中间正在进行防撞墙建设,每个方向的围挡占据了三分之一股车道。这个工程预计本周能结束,到时交通会有所改观。

另一个造成出城方向路堵的原因是,新架设的指路牌让许多司机无所适从。这个由北往南的通道被分成了三个匝道,上面的牌子分别显示:雨花南路、S88;双龙街立交、南京铁路南站;雨花东路。许多司机根本就不明白S88是什么道路,也不知道双龙街立交是通向哪里的。其实,高速公路更名后,机场高速的名称变成了S88,而“双龙街立交”就是到江宁方向的路。

》堵点三 双桥门立交进城方向

早在3月25日,快报便预测,在宁溧路高架开通之后,双桥门立交会成为南京的“堵王”。经过昨天的观察,这个预测不幸成真。

双桥门立交在设计上曾经有一个致命的弱点,以前,由南向北进入双桥门高架的主要有两个方向来的车流,一个是机场高速连接线,三股车道,还有一个方向的车流是从土城头匝道上来的,匝道有两股车道。

在宁溧路高架施工的时候,建设部门对这个设计缺点进行了改正,首先封闭了土城头匝道,现在,土城头上来的车辆不能直接进入城东干道了,必须从地面道路绕行。这样减少了一股交织的车流。同时,施工方在接入机场连接线和宁溧路高架的时候,又延长了交织段,目前的交织段已经延长到了360米,可以方便南向北的车辆提前变道。

但另一个现实是,宁溧路高架开通之后,许多原本不走宁溧路的车回流了过来,这两天,双桥门立交的车辆增加明显,而通往城东干道和大明路的匝道却没有明显的改观,路幅还是和以前一样,无法一下子消化这么多的车流。这是无法通过交管措施来改变的,所以这样的拥堵会随着车流的增多加剧。

》堵点四 通济门隧道口

在双桥门立交城东干道的下桥口,进入通济门隧道时也遇到了一个瓶颈,这主要是由于高架由南向北的车辆行驶至龙蟠中路,与右转

路的匝道路幅也只有6.8米宽,而且这条匝道前行近10米后,又分成了两个支路,一条上行至大明路,一条下行进入宏光路和双桥门。这个分岔口经常让外地司机迷路。

5股车道的车交叉汇合后再进入4股车道,交织段的距离又这么短,毫无缓冲的余地。这是双桥门互通拥堵的根本原因。

在宁溧路高架施工的时候,建设部门对这个设计缺点进行了改正,首先封闭了土城头匝道,现在,土城头上来的车辆不能直接进入城东干道了,必须从地面道路绕行。这样减少了一股交织的车流。同时,施工方在接入机场连接线和宁溧路高架的时候,又延长了交织段,目前的交织段已经延长到了360米,可以方便南向北的车辆提前变道。

但另一个现实是,宁溧路高架开通之后,许多原本不走宁溧路的车回流了过来,这两天,双桥门立交的车辆增加明显,而通往城东干道和大明路的匝道却没有明显的改观,路幅还是和以前一样,无法一下子消化这么多的车流。这是无法通过交管措施来改变的,所以这样的拥堵会随着车流的增多加剧。



》专家分析

南京机动车已经饱和,主干道都堵

昨天,除了双桥门立交之外,全城多个主要道路也发生了拥堵。根本原因是南京的机动车已经完全饱和。

截至去年6月19日,南京机动车保有量已突破百万大关。据业内人士估算,至2014年,南京机动车保有量将达到150余万辆,其中私人汽车预计达50万辆。

南京拥有100万辆机动车,意味着什么?南京主城区面积为4700平方公里,以80%的机动车集中在主城区计算,每平方公里机动车拥有量为170辆。

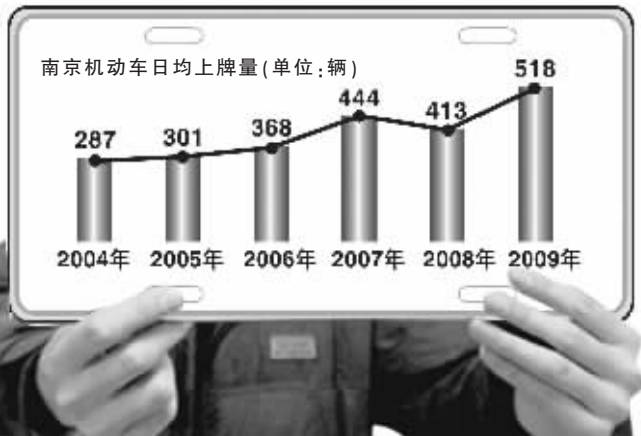
南京拥有100万辆机动车,是否已经达到饱和?南京交通设计院院长杨涛告诉记者,根据他们的测算,南京的主干道已经饱和。

南京城区主干道的设计时速为60公里,而根据交管部门2009年度的统计,当年南京主城区高峰时段的平均时速是30.16公里,只有设计时速的一半。

机动车已饱和,可上牌量却在逐年递增(见右表)。这几天来,南京每天平均上牌量达到了600多辆。根据南京道路现状,每天多少的上牌量,才能确保交通运行基本可控,拥堵程度不至于加剧?

深圳曾经对这个问题进行过测算。深圳在中心城区机动车道面积每年不低于143.5万平方米的条件下,2010-2011年度中心城区路网承载新增9座以下小、微型客车上市限额为86827辆,月平均7235辆,日平均人籍上牌量为241辆。设定的日限上牌241辆是道路供给和需求的平衡点,只有控制在这一限额才能有效遏制交通拥堵恶化。

而根据《南京年鉴》对外公布的数据,南京中心城区机动车道面积每年平均增加也在145万平方米左右,按照这个公式套用,南京每日上牌量是否控制在240辆左右才合适?杨涛认为,这种测算受到多个条件的限制,南京与深圳没有可比性,比如拿机动车的使用频率来说,一辆车每天上路使用一次和上路使用三次,测算出来的数据就不同,所以没有现实的指导意义。



制图 李荣荣

南京是否该限牌?

有市民认为,南京应当学习其他城市,进行限牌。限牌有多种方式,上海的限车模式是由政府每月有偿发放一定数量的新车牌照,购车者在规定时间内,根据自己的预期通过电话、网络或者现场报价方式参与竞拍,价高者获车牌。随着市民对私家车需求的增加,车牌竞拍价也上涨了万辆。刚开始新牌照竞拍中标价仅300元左右,而目前私家车牌照中标价格基本保持在4万元以上。上海从1994年开始以拍卖的方式来控制机动车总量,16年来抑制机动车150多万辆。也有市民建议,限制牌号,可以根据车辆排量大小来决定,放一半的号给排量为1.0的车,给3.0以上的车少一点,这种方式可以鼓励市民购买环保车辆。

还有市民建议,应当学习北京双号限行,根据北京交管部门的统计,单双号实施后,拥堵时间由之前的1小时45分下降到了45分钟。同时,机动车污染物日排放量减少310吨。

但南京交管部门表示,目前还没有限牌或者单双号通行的计划。“限牌措施争议太大,许多曾经限牌的城市,现在也都改变了做法。车辆秩序是否好,与驾驶人的文明素质有很大关系。”交管专家告诉记者,拿东京来说,东京机动车保有量超过800万辆,但是那里的交通秩序井然有序、违章少、事故少,人为造成的交通拥堵自然少。“其实机动车多并不可怕,只要有科学的规划和管理,车流完全可以合理地分配疏导。”

交通设计规划专家认为,目前限制南京交通发展的,是支路网不成体系,导致设计通行能力难以全部转化为实际通行能力,所以南京应进一步优化城市道路系统,完善各级路网,使道路通行能力与道路功能相匹配。在不断加快城市道路基础设施建设的同时,应加强城市智能运输系统建设,提升交通信息采集、预测、发布、车辆自动调度等ITS技术,改善城市交通状况。