

核心报道 In-Depth

关键词:早高峰

二号线真挤 大桥照堵

■地铁问:二号线和一号南延线车次为啥少啊?
答:这些新线路今后每月将各增加一列车!

昨天是南京地铁二号线(东延线)、一号南延线及纬七路长江隧道开通后第一个工作日。南京城的早高峰有无变化?快报记者兵分多路进行探访。

二号线和一号南延线开通,不少市民改换了交通工具上班,地铁开到家门口当然是好事,遗憾的是早高峰太挤,几条新线的间隔时间也嫌长;过江隧道的开通缩短了江南江北的通行时间,遗憾的是因为要收通行费及地理位置所限,通行量并不大,未能缓解长江大桥的压力。

看来,迎来地铁与跨江发展两个“划时代”的南京城,还有许多配套和完善工作要做。

□快报记者 毛丽萍 朱俊俊 鲍铭东 尹晓波



地铁站换乘口汹涌的人流 快报记者 顾炜 摄

》早高峰·地铁

新地铁未能缓解出行早高峰

二号线、一号南延线早高峰都很挤

昨天早上7:30,家住城东的李先生开车送儿子上学后,便把车停在首蓿园大街站的附近,步行了约7分钟,进入首蓿园站。因上班在奥体东站,他决定以后只要不刮风下雨,就采用“私家车+地铁”的出行方式上班。等了8分钟左右,被网友们亲切地称为“小红鱼”的二号线列车滑进了车站,车子里塞得满满当当的,李先生瞅了一眼,差点就没挤上车,当他费劲地跨上去后,几乎同时,车门在“嘟嘟”声中合上了,挤在门边的李先生一时有点不习惯。

二十多分钟后,记者收到了李先生的短消息:“到奥体东了,加上走路、停车,与我平时开车上班的时间差不多,但人舒服多了,至少没有路上添堵的味道。”

大量客流涌向一号线后,新街口站毫无疑问成了最“堵”的站,二号线的瞬间换乘客流,让

一号线叫苦不堪,满载的列车进站还得“捎”上这么多人,记者站了十多分钟,发现好几列车出现多人导致车门关不上。不过,“传说”中早高峰会挤不上车的安德门站,与想象中的不一样,这里来来回回的车辆虽然看上去人黑压压一片,可是经过三天“演练”的安德门站“人字型”运营似乎已被大家熟悉,地铁也在多个通道口竖上了醒目的临时性指导牌,秩序非常井然,也没有出现“上不了车”的意外。

对于这种“挤”,市民认为主要是地铁二号线与一号线南延线行车间隔时间太长,“要是像一号线一样的发车频率,估计就不会这样了。”

地铁新线路未能缓解车流早高峰

昨天的早高峰,并没有随着地铁新线的开通有所缓解,恰恰相反,南京的几个“老堵点”仍然名副其实。昨天上午7点,早

高峰已经来临,记者发现中山东路仍然堵得死死的,从解放路一直排队排到了明故宫,与以往的早高峰没有任何的区别。

“还是一个出行的习惯问题。”交警二大队的民警告诉记者,许多有车一族去单位上班,已经习惯开车,想在短时间内改变很难,需要政府引导,当然更需要硬件配套设施。

而在双桥门立交,仍有很多车辆排队,由南向北的车一直从总站出来车上都满满的,可昨天几乎都没啥人,连位子都有很多空着。101路、南金线这些新城巴士最好的看家线路也受到冲击,河定桥、双龙大道等站地铁吸走了很多客流,一些图快捷的乘客改乘地铁进城,而公交只剩下票价较低的优势。

城东地区是地铁二号线覆盖的区域,东郊的公交线受到地铁影响比较明显,初步估计,客流也下降了近两成。不过,公交部门正在调整思路,今天起,公交将试运行悦民路到马群社区巴士,解

》早高峰·公交

同向公交客流至少降两成

记者昨天从公交部门获悉,受到地铁开通的影响,不少公交线路客流明显下降,初步估算与地铁并行的公交线路客流量至少下降两成。

据了解,在3条地铁新线覆盖的范围内,受到冲击最大的就是江宁大学城区的公交线,如南广线、安广线等。新城巴士营运部负责人表示,163路主要满足百水莘城等经济适用房小区居民的出行,考虑到他们的经济承受能力,公交运力不但不会削减,反而会继续加强。5路、51路等与地铁二号线走向基本重合的公交线也会适时调整,51路将大幅度改线,成为一条全新的线路。

地铁二号线东延深入仙林大学城,对该地区的公交线路也带来了一些影响,如D1线、70路、97路等,客流都有不同程度的下降。公交部门表示,仙林地区公交线路也将进行优化。

昨天,感觉到地铁新线带来压力最大的要数的哥了,一位中北的哥朱师傅告诉记者,以前总能带到去仙林、江宁或者河西新城的客人,这3条地铁新线一开通,客人也改乘地铁了,即便打车也都是起步价为主,生意明显不如过去。他表示,7月份承包到期,届时将另谋出路,不再开出租车了。

[有话想问]

空位太多的公交线能否调整 公交企业:看下一步客流情况而定

对公交客流的变化,有不少市民提出,客流量减少的这些公交线,能否适当调整到那些客流量比较大的线路上去,进行合理调剂?新城巴士营运处负责人告诉记者,地铁沿线的公交调整有较长一个过程,将来结合南京南站的建设还要做一次大规模优化调整。

决麒麟门地区居民乘坐地铁的问题。这条社区巴士每天早晚高峰各运行3个半小时,使用普通公交车运营,使得麒麟锦城、银湾湾、华汇康城、阳光之旅、锦绣花园、东城天骄、和谐家园、芝家花园等小区出行更加便捷。公交部门表示,东郊线路的调整要根据实际情况调整,例如,163路主要满足百水莘城等经济适用房小区居民的出行,考虑到他们的经济承受能力,公交运力不但不会削减,反而会继续加强。5路、51路等与地铁二号线走向基本重合的公交线也会适时调整,51路将大幅度改线,成为一条全新的线路。

什么样的房子才是“双地铁房”呢?因为一些楼盘既靠一号线、一号线南延线及二号线各自的交叉换乘站点的附近楼盘,才是真正的所谓的“双地铁房”楼盘。南京中原地产市场研究中心总监张君说,比如河西的元通站(一号线和二号线换乘)、安德门站(一号线和一号南延线换乘)、市区的新街口站(一号线和二号线换乘)。

国内知名二手房安居客网站统计称,真正靠元通站的也就中泰、嘉业等一些楼盘的房源在售,价格也没有明显拉升的痕迹,5月下旬奥体二手房的挂牌均价为18529元/平方米,比上一旬上涨了3%左右。有了“双地铁”的说法之后,奥体楼盘都可以称作“双地铁房”了,但有的楼盘绕个奥体中心,到地铁站要走十几分钟,“零换乘”并不能真正得以实现。

“所谓的双地铁楼盘,意义不大。”南京房地产开发建设促进会秘书长张辉认为,对于楼盘而言,这些交叉站点的区域,房价的高低,更多的是受到地段等其他因素

影响,有的从多条地铁根本没有多大关系。“地铁概念早被开发商透支了。”

昨天迎来地铁二号线(包括东延线)及地铁一号线南延线开通的首个早高峰。记者获悉,昨天的客流量除了早高峰外,整天客流并不是很大。截至18:00,地铁所有线路客运总量423789人次(其中一号线273324人次),预计全天客流量在569218人次左右。

■过江隧道问:为何宁愿堵着也不去隧道呢?

答:算算时间与费用都不太划算!

》换乘攻略

二号线换一号线通道,成为一号线乘车捷径

昨天,记者在新街口站看到,二号线入口客流量很大,但是他们进入二号线站台后,并不是乘坐二号线,而是沿着“换乘通道”直接进入一号线。一位姓王的先生说:从德基门口那个入口进来,如果直接走一号线通道的话,要穿过转盘才能到电梯,但二号线就不一样,进入大转盘就右拐,距离很短,而且进入二号线站台层后,走几级楼梯就直接到一号线站台了,可节约2分钟左右。

到迈皋桥,安德门站台两侧都可乘

安德门站是三股道“人字型”,一位老大爷讲了换乘办法:“江宁、奥体方向过来的车有两股车道,站台两侧一边是奥体过来的,一边是江宁过来的,都到迈皋桥站,两边都可以乘。这样就不笨了。”

》它也赶趟

楼盘热炒“双地铁”

“一直想买一套奥体附近的二手房,这两天一看房源,都标上了双地铁字样。”倪先生在浏览了一家网站的二手房信息之后,几乎满眼看到的都是“双地铁”的字样,奥体的房子难道都是“双地铁”吗?同样,一些楼盘在推销房源时,也极力主打“双地铁牌”,但因为房价的居高不下,并没有得到买房人的“追捧”。

“楼王景观双地铁房,嘉业阳光城105平方米户型,3房2厅2卫,售价275万元!”看到这个信息,倪先生先算了一下这套房子的单价,2.6万元呼啦啦地上涨,这让人不得其解。

什么样的房子才是“双地铁房”呢?因为一些楼盘既靠一号线、一号线南延线及二号线各自的交叉换乘站点的附近楼盘,才是真正的所谓的“双地铁房”楼盘。南京中原地产市场研究中心总监张君说,比如河西的元通站(一号线和二号线换乘)、安德门站(一号线和一号南延线换乘)、市区的新街口站(一号线和二号线换乘)。

国内知名二手房安居客网站统计称,真正靠元通站的也就中泰、嘉业等一些楼盘的房源在售,价格也没有明显拉升的痕迹,5月下旬奥体二手房的挂牌均价为18529元/平方米,比上一旬上涨了3%左右。有了“双地铁”的说法之后,奥体楼盘都可以称作“双地铁房”了,但有的楼盘绕个奥体中心,到地铁站要走十几分钟,“零换乘”并不能真正得以实现。

“所谓的双地铁楼盘,意义不大。”南京房地产开发建设促进会秘书长张辉认为,对于楼盘而言,这些交叉站点的区域,房价的高低,更多的是受到地段等其他因素

影响,有的从多条地铁根本没有多大关系。“地铁概念早被开发商透支了。”

》再瞧瞧过江隧道

长江隧道车马稀,长江大桥依旧堵



隧道的冷清与长江大桥的拥堵形成鲜明对比 快报记者 顾炜 摄

昨天,南京长江隧道迎来了首个上班高峰,过江的车会选择从隧道走吗?长江大桥的交通是否缓解了昵?记者现场调查发现,长江大桥的拥堵依旧,而隧道的车流也不多,一天收到的费用甚至抵不上人工工资和管理成本。

大桥早晨7点开堵,长江隧道没啥车

“今天早晨7:00从家里出来,结果堵在逗号广场整整半个小时。”刘女士的语气里充满了失落。刘女士家住桥北的明发滨江新城。她在桥北住了三年多,什么都好,就是大桥难走。她一天到晚盼着隧道能开通,这样大桥就不会再堵了。但昨天早晨的大桥堵车却彻底让她寒了心。“和以前周一早高峰没区别。”

桥北堵,桥南也堵。昨天早晨7:30,记者从新街口出发,刚上城西干道,还没到盐仓桥高架,车就走不动了。

“大桥堵,和几个车辆有关。”值勤的交警告诉记者,昨天早高峰时间段,曾经发生几起小的碰撞事故,还有一辆公交车抛锚,占据了两股车道。虽然在交警的指挥下,现场撤得很及时,但在一定程度上还是加剧了拥堵。不过,这名交警也承认,“感觉车流量并没有明显减少。”

长江大桥大堵车,而长江隧道恰恰相反,呈现出了“冰火两重天”的景象。

昨天上午9点,记者来到长江隧道北口的收费站,对来往的

车流进行观察。进口原本有九个收费口,但实际只开了三个。记者以中间的一个收费站做样本,计算时间为5分钟,得出如下数据:缴费车辆共计7辆,其中,一辆为不缴费的公交车,一辆为货车,其他5辆都是私家车。

在对出口收费站进行统计时,记者发现从隧道出来的车辆更少,5分钟内只有5辆车,其中两辆为公交车,三辆为私家车。在记者随后观察的半个小时内,进出口的车流基本维持在这个水平。

“车不多。”一个收费员告诉记者,当天早晨他是8点钟过来上班的,截至9:40,100多分钟内,她只撕掉了近200张票,平均1分钟两辆车还不到,“我感觉比开首日的车流还要少。”

记者估算了一下,在高峰的时候,车流平均1分钟两辆,而平时时间段,车流会相对更少一些。长江隧道开通的时间是6:00-24:00,18个小时,以1小时一个道口进隧道90辆为准,隧道收费站进出口两个方向共开了6个道口,每小时的车流为540辆,一天下来,总的车流量在1万上下。隧道收的费用估计只够人员工资和管理成本,毫无经济效益可言。

[有话想问]

为何宁愿堵着也不去隧道? 车主:既要交钱又要花时间绕道

许多司机宁愿在长江大桥上堵着,也不愿意绕道去隧道,这是怎么回事?“我绕这么长的路,还要缴费,跟钱过不去啊!”

在这号广场,记者和一名已经被堵得没有火气的司机聊天。这位司机姓王,他告诉记者,自己就住在大桥北路的一个小区,而单位则在鼓楼附近。王先生说,他对大桥的拥堵早已了如指掌,一般排队不会超过20分钟就能上桥,如果堵到半个小时,已经不得了了。而如果他去隧道,在浦

过隧道的七成是就近的浦口车

那么,选择隧道通行的车都是从哪里来的呢?记者随机抽取了10辆车,趁着缴费的间隙,对这些司机做了采访。

10名司机,有7名表示自己家住浦口,到主城办事,长江隧道是最近的选择。还有一名出租车司机告诉记者,是乘客要求他从隧道走的,乘客要赶时间,还有一名司机是外地人,从苏北过来的,送父母去姐姐家。“大桥太堵了,偶尔来一次南京,这么远的距离都跑了,当然不在乎这点过路费。”这位司机呵呵笑着说。另外一辆车是外地的公务车,“我们要赶时间。”这位司机说。

根据记者的抽样统计,过长江隧道的车辆,七成以上都是浦口的车,他们都是就近选择,只有一辆私家车是由于大桥太堵,绕到长江隧道来的。而许多浦口的司机告诉记者,在长江隧道没有开通之前,他们一般都是选择从三桥走。这也意味着,长江隧道的开通,基本没有起到对大桥的交通分流作用。所以,长江隧道的社会效益暂时不明显。

[链接]

隧道路面不返潮

“隧道里的路怎么湿漉漉的,开上去感觉很滑。”昨天,记者接到读者爆料,说长江隧道可能渗水,路面上有积水,会不会有危险?

昨天上午,记者来到长江隧道,在中间这股车道行驶时,向前看去,确实发现前面的道路湿漉漉的,而两边的两股车道却很干爽,难道真的是渗水吗?随后,记者在隧道内更换车道,从中间一股车道变到了右侧车道通行,记者突然发现,原先中间湿漉漉的路面,看上去突然干爽了,而现在行驶的车道却又给人湿漉漉的感觉,这是怎么回事?

记者下车观察,发现车道都很干爽,用手抚摸这三股车道,也没有任何水渍。原来,这是视觉上的一个错觉,柏油路面受到灯光的折射,给人以湿漉漉的感觉,其实没有一点水分。