

城西干道堵上了,要上大桥,必须排20分钟的队;城东干道的车流也特别多,特别是从双桥门立交涌来的进城车流,要下到龙蟠中路上,也必须要经过一段时间的等待……昨天是一个星期的开始,南京的道路又出现了“周一拥堵”现象。在快速路发生的多起追尾事故,是昨天拥堵的原因之一。记者调查发现,随着城市快速化交通的不断推进,必不可少的高架和隧道,也屡屡成为城市道路新的堵点。专家建议,要解决这个问题,须在预警、应急两个体系上加以配套和完善。

□快报记者 朱俊俊

早高峰又堵 这回是高架和隧道

■小碰擦不及时撤离现场,又造成大堵
■快速内环路设计有缺陷,遇堵更脆弱

》现场

小碰擦“赖”着不走

又撞上了!
昨天早晨7:20,在城西干道集庆门隧道由南向北入口,一辆标致307撞上了一辆北京现代伊兰特,由于隧道本身车流就很多,车速并不快,追尾事故让两辆车受损并不严重。但两位司机下车后,还是对骂了起来。标致司机虽然知道撞别人的车尾,自己要担全责,但还是有点不甘心,“走得好好的,谁让你急刹车!”伊兰特司机得理也不让人,“你跟我这么紧干嘛,有本事你飞过去!”

在附近路段值勤的交警及时赶到了现场,要求两位司机快速把车开走,撤离现场。这起小小的追尾事故,前后耽误了5分钟左右的时间,让进入隧道的车排起了长队。根据南京市交通指挥中心的监控探头显示,7:30左右,在事故发生后不久,集庆门隧道入口就出现了拥堵,车辆一度排到了赛虹桥立交上。

7:40左右,在城西干道汉中门高架上,也发生了一起碰擦事故。一辆车在变道时,尾部与后面的一辆车发生碰擦。由于是实线变道,前面的这辆车承担主要责任。但城西干道单向原本就只有两股车道,这起

》分析

一股道被占,另一股道等于零

频发事故的集庆门隧道还让城西干道很不好走。“城西干道在原本的规划中,并不属于快速通道。”南京市交管局一位专家告诉记者,城西干道原先只是作为一条主干道来设计的,双向只有4车道,单向2车道。一旦发生事故之后,事故车辆至少要占据一股车道,通行效率就下降了50%,而后面的车辆必须变道才能继续通行,变道的过程中,通行效率又会下降25%,所以,城西干道一有风吹草动,通行能力最多就剩下了四分之一。而城西干道早晚高峰的时候,每小时车流量在5000辆左右,一股车道受阻,只需短短几分钟的时间,车辆就会排成长队,所以城西干道2-1=0的负效应非常明显。

而城东干道也有类似的情况,虽然城东干道的路幅略好一点,是双向6车道,但一旦发生车祸或者车辆抛锚,后面的车就基本走不起来,通行能力下降也非常明显。为了解决这一问题,南京在全国首创“轻

碰擦事故占据了一股半车道,后面的车又排起了长队。

昨天早晨的城东干道也发生多起碰擦和追尾事故。在双桥门立交由南向北进城方向,接近象房村路路口附近,一辆右转变道的车辆与一辆下桥直行进入龙蟠中路的车辆发生碰擦。

根据规划,从1996年开始,南京就有计划地推进快速路建设。南京城市快速内环由城西干道、城东干道、纬三路、纬七路组成,全长20多公里,在40平方公里的主城,搭出一个井字形骨架,骨架节点分别是新庄、双桥门、赛虹桥、古平岗四大立交。根据政府部门的测算,驱车上井字形快速内环,绕南京城一圈,只要不到半小时,横穿、纵贯南京城分别只要5分钟、8分钟,市区上高架出城也只需要15分钟。

这个减缓小汽车对城市交通的冲击,调整主城、新区功能的井字形快速内环,现在却遇到了瓶颈。每天早晚高峰的时候,快速内环不再快速,即使在没有发生事故的情况下,也由于车辆增多等原因,只能以低于20公里的时速前行。半个小时绕内环一圈的梦想已经无法实现。

微事故快速处理机制”。“我们把这种处理机制归纳为一句话,就是‘车能动、人未伤的交通事故,必须自行协商撤离现场’。”南京市交管局一位负责人告诉记者,如果由于不及时撤离现场,导致路堵的,交警不但会对原有的交通违法行为进行处罚,还要另外罚款200元。

事故快速处理机制对保障道路的畅通起到了很大的作用,现在南京八成以上的事故都是司机双方协商解决。但对一些抛锚或者撞坏无法移动的车辆,该如何处理?“现在的做法是让清障车清障。”一位事故民警告诉记者,就拿城西干道来说,一旦路堵的话,清障车根本上不去,必须让清障车走反道到达事故现场,所以清障的过程有时候反而也是个添堵的过程。

“其实我们很羡慕上海的做法。”一位交警告诉记者,上海购置了一批大功率的清障摩托车,其实,现在发生事故一股都是小车,大功率的摩托车完全可以拖走,南京不妨也学习一下。

》焦点

井字形快速内环设计不到位?

而让交警感到奇怪的是,在快速通道上,车速越慢的时候,事故反而越多。

“这可能和司机的心态有关。”一位事故民警告诉记者,早晚高峰的时候,由于车辆起步频繁,车与车之间的间距会特别近,而且特别是早高峰时段,许多司机也急着上班,心态比较急躁,变道穿插的行为也特别多,所以碰擦事故也会难免。

但在出租车司机田师傅看来,南京快速内环之所以快不起来,另一个重要原因是,“上天入地”的次数太多,“刚下高架又要钻隧道,许多司机机会适应不过来。”田师傅告诉记者,他常常跑快速内环,特别是城东干道,变道太过频繁了,比如从九华山隧道出来后,马上就要进入西华门隧道,但许多从九华山出来的车又要开上地面道路,于是在交织段就会多次连续变道,不但影响了通行效率,而且也很容易导致交通事故。

“这确实是一个问题。”交管专家告诉记者,但交管部门其实在管理这段道路时,也采取了应对措施。比如,有的车辆由北向南要连续进入九华山隧道、西华门隧道以及通济门隧道,在进入隧道之前,交管部门就竖立了指示牌,要求这些上快速内环的车辆靠左行驶,这样当车辆进入交织段的时候,可以无需变道与其他行驶到地面的车辆交织。但有的司机却喜欢在隧道内乱变道,上到地面的时候,再变道靠左行驶,通行效率就下降了。

平交路口太多

但交管专家也承认,南京井字形快速内环确实也有设计不到位的问题,“快速路上地面平交段太多。”这位专家说,根据快速通道的设计规范,所有的通道应当是匝道进出,如现在新设计的纬七路高架,都是匝道通行,经过匝道控制的出入口,只有车辆的分流点和合流点,没有交织点,而现在的城西、城东干道的地面交织段却太多了。拿城东干道来说,从双桥门立交往北,许多去新街口的车辆是下到龙蟠中路上的,但还有一部分车辆却直接右转,经过象房村路后到达城东地区。直行和右转的车辆在地面上交织。城东干道拥堵,和这个节点很有关系。“最好的解决方法是能建一个匝道,通向象房村路,这样地面交织的情形就减少了。”

建设匝道,需要多个部门的联动。交管部门只能在一些细节上做些改变,如在城西干道汉中门路口,下行与右转进入清凉山的机动车交织明显,交管部门是在交织段设置了长100多米的隔离栏,诱导机动车向前行驶再右转,减少了交织车流。



城东干道——龙蟠路上的滚滚车流 快报记者 路军 摄

》目前办法

整合路况信息,提前诱导

一旦前面堵车,在快速路上想调头走都来不及,许多被堵在路上的司机只能在车里干着急,“要是早一点知道前面堵,我也不上来了。”

确实,由于快速路本身的特点,两个路口之间的间距会比较大,不像在城区内的道路,前行100米左右就会有一个路口,一旦前面路堵,机动车很方便选择支路街巷绕行,但快速路却不具备这样的条件,堵了就跑不掉。

因此,交通诱导就显得尤为必要。“交通诱导工程,住建委已经立项,不久就可以动工了。”一位交管专家表示,未来快速内环装上交通诱导标志后,驾驶人可以在没有进入快速通道之前,就知道前面的路况。“就拿城西干道来说,一些从汉中路进入快速通道的司机,可以在上海路路口就能看到诱导标志,如果快速路拥堵,司机可以选择其他道路行驶,还有绕道的机会。”

但在诱导标志还没建成之前,过往司机该如何在第一时间获得路况信息。许多开车的人都有一个习惯,上车后不久,就会把车内的收音机锁定南京交通台,收听电台里的路况信息。但

让许多司机反感的是,南京交通台的广告特别多,有时等听到一个路况的时候,自己的车早已堵在车流中了,而交通台又是独家获得路况信息的,司机还没有其他的选择。

南京交通设计院的一位专家建议,其实可以由第三方来整合路况信息,因为目前路况信息的来源本来就是多样的,除了交管局的交通指挥平台之外,移动部门也有这个技术,他们会对车内手机进行监控,通过软件来分析道路拥堵情况。还有出租车和公交车的GPS,也能反映出路况。所以,可以由第三方对这些信息进行收集整理,随后出售,如可以通过手机短信的方式发到驾驶人的手机上,也可以出售给GPS导航系统的开发商,由他们及时对车载GPS进行更新和提醒。

另外,国外及北京等国内大城市的快速环线,有不少设有应急车道,一旦遇到堵塞严重的现象,可以进行分流。不过,南京的快速路大多道路较少,当初设计时也没有考虑到这一点,增设的可能性也不大。一旦遇到大规模堵车或突发事故,如何应急也亟待考虑。