

# 南京交通 In-Depth

核心报道·年度报告

昨天,《2010年南京交通发展年度报告》正式出台,与往年不一样的是市民出行方式有了变化,骑车的越来越多,电动自行车增长尤其飞速,与上年相比增幅达37.44%,逐渐成为南京居民中距离出行的主要工具之一。但是,很多骑车的市民却发现慢车道正变得越来越窄、越来越少。而在“新报告”中,市城市与交通规划设计研究院相关专家也对城市慢车道被挤占提出了质疑,认为“慢行交通”是最为绿色环保的出行方式,它的优劣是宜居城市的重要指标之一。

□快报记者 鲍铭东 毛丽萍

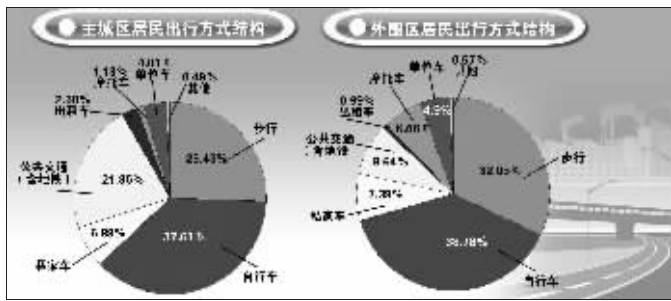
# 骑车的人越来越多 慢车道却越变越窄了

■2010年南京交通发展年度报告出炉,拥堵程度加深  
■专家表示,要想出行快,打造“慢行交通”很重要

»出行

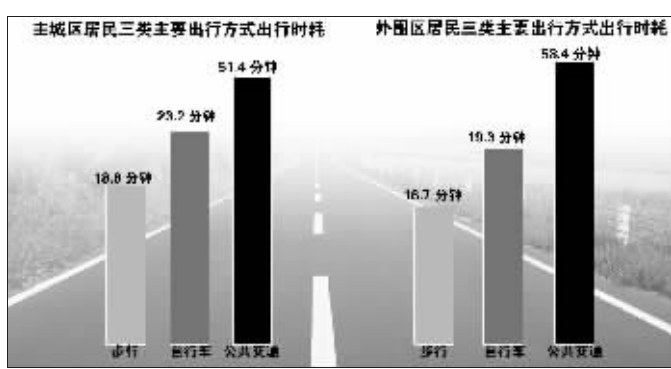
## 近4成南京人出行还是选择自行车

根据年报,主城区居民出行方式结构:步行25.43%,自行车37.61%,私家车6.89%,公共交通(含地铁)21.86%,出租车2.58%,摩托车1.13%,单位车4.01%,其他0.49%。外围区居民出行方式结构:步行32.05%,自行车38.78%,私家车7.39%,公共交通(含地铁)8.64%,出租车0.99%,摩托车6.68%,单位车4.9%,其他0.57%。



## 骑电动车的变多, 私家车数量飞涨

私家车拥有量仍在飞涨是个不容忽视的问题。截至2009年底,全市机动车保有量达到107.6万辆,新增机动车13.4万辆,增长14.2%。其中私人汽车保有量60.2万辆,增长30.4%,而私人小客车保有量为36.1万辆,增长率达33.7%。这表明随着私家车的飞速发展,小汽车越来越成为了城市机动车交通的主体,对城市交通的影响也越来越显著。



## 公交服务提升, 线网优化效率提高

交通年报显示,2009年公交服务水平有所提升,公交出行时耗减少5.16%,公交客运总量(含轨道)较上年增长2.2%,公交优先措施成果逐步显现。2009年路面公交出行比例为19.11%,轨道交通出行比例为2.75%,公共交通总出行达到21.86%。与2008年公共交通出行比例21.56%相比,略有提升,但很不明显。

## 地铁客流量增加得很快

从年报地铁一号线的客运量来看,2009年日均客运总量为31.11万人次,年增长率为9.68%,与2006—2008年3年连续年增长率分别为38%、38.3%、29.1%相比,年增长明显放缓。这主要是因为地铁一号线前几年与公交的换乘枢纽建设吸引了不少周边客流,而去年这方面的动作已经基本到位,地铁一号线客流也已经开始饱和。虽然年报中没有提及地铁二号线(包括东延线)以及一号线南延线开通后的客流增长情况,但记者从地铁获悉,自从今年5月28日地铁成网运营以来,客流一直在攀升,目前日均客流量已达70万人次以上,而今年的国庆黄金周更创下了日均客流量达106万人次的纪录。

【特点】

## 非机动车出行时间更集中

年报中显示,机动车出行,从四城门(中华门、中央门、中山门、汉中门)12小时交通量分布情况来看,主城关键通道机动车高峰小时时段为7:00—8:00和17:00—18:00,高峰小时交通量占12小时交通量的9%左右。而从交通量时间分布上看,工作日交通量呈现明显的早晚高峰时段(8:00—9:00,17:00—18:00);休息日交通量高峰则较不明显,高峰时段为14:00—16:00。而休息日晚间机动车交通量则高于工作日。

而非机动车,从四城门(中华门、中央门、中山门、汉中门)12小时交通量分布情况来看,城中与外围4个片区的联系通道经常成为交通瓶颈。城中与河西北部片区通道的交通量基本稳定,从三汉河桥至集庆门桥7条通道的交通量总和为23576PCU/h,比上年仅增加了0.7%。

## 主城与副城“沟通”不畅

“一主三副”,主城到东山有5条通道:宁丹路、将军大道、机场高速、宁溧路、宁杭高速;主城到仙林有5条通道:沪宁高速、宁杭公路、玄武大道、栖霞大道、太新路;主城到江北有4条通道:长江大桥、长江二桥、长江三桥、纬七路过江隧道。“年报”中提及,近年来,主城与副

城通道的交通量总体呈上升趋势,部分通道交通量已经饱和,例如宁溧路、宁杭高速;长江大桥在高峰时段饱和度超过1.0,机场高速、玄武大道等重要通道也接近饱和,随着城市框架的不断拉开,主城与三大副城之间的交通关系还将快速增长,迫切需要增加通道,扩充容量。

## 城中与外围4片区通道成“瓶颈”

自城东干道、新横巷马路隧道、城西干道、纬七路高架等组成的快速井字圈内闭环后,快速路系统承担了大量的通过性交通,为缓解老城交通压力起到重要作用。

但是年报中显示,玄武大道快速化改造后,通行能力大大提高,交通量较改造前增长了86%,纬七路高架与城东干道(通济门桥)的交通量较去年有较大增长,部分快速路段已经接近饱和。据介绍,南京主城以秦淮河、沪宁铁路为界,分为城中(以老城为主)、城北(铁北)、城东、城南与河西等5个片区,城中与外围4个片区的联系通道经常成为交通瓶颈。城中与河西北部片区通道的交通量基本稳定,从三汉河桥至集庆门桥7条通道的交通量总和为

## 大光路、光华路成了新堵点

年报中还提及了主城主要干道,调查数据显示这些干道交通量基本平稳,部分干道由于周边路网改善,交通流的分布发生改变,如横巷马路快速化改造完成后,道路通行能力大大提高,吸引了更多机动车交通流,导致周

昨天,《2010年南京交通发展年度报告》正式出台,与往年不一样的是市民出行方式有了变化,骑车的越来越多,电动自行车增长尤其飞速,与上年相比增幅达37.44%,逐渐成为南京居民中距离出行的主要工具之一。但是,很多骑车的市民却发现慢车道正变得越来越窄、越来越少。



《年报》在出行方式中提及,骑车上班的市民越来越多 快报记者供图

## 快速路平均车速表

路段	平峰(km/h)		高峰(km/h)	
	2009年	2008年	2009年	2008年
纬七路高架	52.09	51.63	51.10	51.26
通济门隧道	52.70	52.14	51.03	50.62
西安门隧道	52.14	51.20	49.66	49.84
九华山隧道	51.06	50.49	49.50	49.81
玄武湖隧道	51.47	51.23	32.66	47.82
模范马路隧道	53.08	—	44.10	—
水西门高架	44.21	44.93	28.06	29.71
玄武大道	50.71	—	30.07	—
平均车速	50.93	50.27	37.38	46.51

(数据来源:南京市公安局交通管理局)

»聚焦

## 行人和自行车越来越没路可走

《年报》中在出行方式中提及,骑车上班的市民越来越多,尤其是电动自行车,已逐渐成为南京市居民主要的中距离出行工具之一,但是,一种怪现象也随之出现,骑车的越来越多,慢车道却越来越窄,越来越少了。

其实,南京交通白皮书中早就提出,南京要建立成环成网的人行通道和自行车道,但现实是,行人没有合适的路可走,自行车没有合适的路可骑现象比比皆是。在洪武北路路对面对面,慢车道已经被机动车道所占据,骑车人只能和行人共用人行道,但这里人行道总共才有2米左右的宽度,还有绿化、电话亭等设施,根本无法满足行人和骑车者的需求。有关人士承认,这是老城改造时规划部门设置的,为了

## 城区部分干道平均车速

路段	平峰(km/h)		高峰(km/h)	
	2009年	2008年	2009年	2008年
中山东路	22.17	22.11	17.06	17.24
汉中路	22.31	22.14	17.61	17.57
中山路	22.13	22.08	19.84	19.76
中山南路	22.67	22.34	18.66	18.41
洪武路	22.45	22.29	19.90	19.84
北京西路	20.62	20.11	15.03	15.22
北京东路	22.19	22.34	16.00	16.30
中山北路	21.34	21.60	17.38	17.53
清凉门大街	27.71	27.58	22.40	22.67
光华路	25.11	24.66	20.25	20.16

(数据来源:南京市公安局交通管理局)

»规划

## 完善快速内环 建设机场二通道

在未来的规划中,《年报》提出,公共交通依旧优先,加快地铁建设(地铁3号线、10号线、4号线江浦段、6号线机场段、12号线、11号线一期工程),推动公共交通自行车服务。公交方面,继续推进公交专用道建设,优化公交线路网,推动公交智能化发展,加快公交场站建设。其中,快速内环将继续完善,而机场二通道也正式列入计划。

### 完善快速内环

《南京市城市总体规划修编(2007—2020)》提出的城市快速道路系统中,快速内环线北上没有延伸至主城内围井与高等级公路衔接,对城市快速道路系统功能的发挥以及城市功能的向外辐射产生不利影响。同时由于地铁线位发生变化,与原先预留的快速内环线北上通道产生矛盾,因此需要对快速内环线进行选线规划。

### 快速三环的选线

在规划中,曾提出“井字三环,轴向放射,组团快联”都市区快速道路系统中,快速三环承担了都市区内外围城镇组团间快速联系功能,以支撑和引导都市区空间由主城向外围的扩展。快速三环江浦段起于江北沿江高等级公路,向北从龙袍东侧,经兴隆洲跨越长江,沿仙林七乡河西侧至沪宁高速,继续向南,从汤山西侧通过后,向西从湖熟中部穿过,在禄口和秣陵之间通过后,进入滨江开发区,利用现有的文锦路通道,继续向南,从新洲洲尾过江,至桥林南,终点为宁巢高速。包含了兴隆洲过江通道和新洲洲过江通道。《年报》中称,本次选线规划将对快速三环的线位进行深入研究,对其具体走向、规划宽度、快速化形式和相关的六线控制等进行落实。

### 建设机场二通道

机场二通道作为南京主城区西部与禄口机场之间的交通通道,既是联系南京河西地区与禄口机场的快速通道,也是联系南京西部与高铁南站的重要通道。同时可进一步向南延伸联系高淳,进而与安徽的马鞍山、宣州等城市对接,成为南京西南方向最重要的快速交通通道。年报中称,这条通道也在规划与加紧筹建中。

»环境

## 最吵的是长江大桥一线

根据《年报》数据,全市平均空气污染指数74.3,空气质量良好以上天数共315天,空气污染指数较2008年下降0.5,空气质量优良天数减少7天。而全市交通噪声声级平均为68.4分贝,比2008年下降0.4分贝。

上年相同。平均车流量为2027辆/小时,比上年减少0.2%。交通噪声均值为68.5分贝,比上年下降0.5分贝;75分贝以上的高声级路段仍只分布在长江大桥一线,声级最高路段为长江大桥南引桥,达78.9分贝。另外,《年报》中提到,全市机动车排放合格率有所提高,根据数据,全市参加机动车排放定期检测车辆总数为77.9万辆,其中汽车38.2万辆。机动车参加检测率为72.4%,排放总合格率98.1%。

《年报》显示,2009年监测路段共241个,监测路段长261.6公里,同比减少1个0.9公里路段。而城区交通噪声声点监测路段168个,监测路段长174.8公里,与