

一到早晚高峰,南京中山门就堵成一团。因为珠江路、后宰门街是断头路,车流需经中山东路中山门进城,再加上与沪宁高速连接线无缝对接,造成了中山东路中山门地区车流量居高不下,拥堵尤为严重。为此,交管部门准备了一系列整治方案,其中一个措施就是对公交站台进行瘦身,调整6条公交线路。不过,这条措施却引来争议——不少市民认为不方便,客管也建议缓调。

□快报记者 鲍铭东 朱俊俊



扎堆在中山门的各路公交车

快报记者 路军 摄 李荣荣 制图

中山门堵成了“停车场” 给公交线做减法？实在两难

■ 交管：12条公交线都在这儿扎堆，能不能调整6条

■ 客管：调整公交线路，市民出行不方便，还需征询

纠结 公交线要不要调？交管、客管意见不一

中山门成了南京城的第一堵。为了缓解这种局面，交管部门开出了药方，其中一个就是要求公交调整掉6条公交线。但南京市客管处公交管理科负责人表示，方案目前还没有定，还在反复论证和征询意见，不过，肯定不会一下子调整掉6条那么多。要不要撤，撤哪些线，客管部门心里其实很纠结。

昨天下午，记者乘公交车来到中山门，在进城方向的公交站外，记者看到除了夜间线路805路外，还有游1、游2、游5、115路、5路、9路、29路、36路、51路、55路、163路等公交线路在此停靠。车站恰好在进城门的上坡上，如果一下子有5辆公交车进站，就要排到城门口了。由于道路形成瓶颈，公交车车身又比较大，因此，很容易因

为公交车进出站而造成路堵。

163路司机赵师傅告诉记者，这个站位置有点尴尬，其实不妨借鉴明故宫西站等公交站的做法，利用慢车道较宽的条件，将该站向西移动100多米，对交通的影响就会减少很多。

等车的郑大妈告诉记者：“我觉得这样移走站台有点不方便，而且将51路调整走，那么163路势必会更挤，如果被再增加车，怎么缓解路堵啊？”而朱大爷表示：“地铁二号线发车间隔大，老人情愿乘公交车，可一旦调整减少公交线路，那么很多人就不得不坐地铁了，还得换乘，不方便是毫无疑问的。”

客管处公交管理科负责人告诉记者，179路是一条小线路，总共只有几辆车，可前一阵子刚有调整线路的打算，就有不少老

百姓打电话或写信到客管处，希望线路不要调整。小线路都如此，更不用说从中山门进来的大的线路了。一旦调整掉，肯定会给不少市民出行带来不便。因此，客管部门一直非常慎重，至今也没敢轻易定下调整计划。

据悉，客管部门现在正在进行线路调整的意见征询，其中一种方案是，调整4条公交线，分别为51路、29路、游5路、115路。初步方案为51路、29路向南从光卡路、标营等道路绕行；游5和115路往北绕行，游5改走玄武大道，115路改走龙脖子路，经过中山植物园后，与315路同线。同时，部分线路的终点站也会进行调整。客管部门表示，原则上公交线路尽量保留，调整部分线路对市民出行没有太大影响。

调查 中山门常常堵成了“停车场”

南京市交管秩序科科长毕衍蒙说，根据最新统计，早高峰中山门进城车流量达到了2100辆/小时，其中：通过中山门大街进入中山门的为1109辆，通过沪宁连接线进入的为867辆，通过明陵路进入的为114辆。中山东路的东向西各为2股道，按照饱和流量的1股道800辆/小时计算，2100辆/小时的流量已经超过1600辆/小时的饱和流量，超出比例30%多，拥堵现象自然出现。

“除了车流量大之外，与道路设计不合理也有关系。”毕衍

蒙分析，与中山东路连接的道路有3条，中山门大街为3股，沪宁连接线为2股，而半山园路为1股，共计6股。6股车道的车流，汇入只有2股车道的中山东路，“瓶颈”现象突出，再加上个别车辆争道抢行与加塞，加剧了该路段的拥堵。

沪宁高速连接线也对中山门的交通产生了冲击。由于中山东路经沪宁高速通过连接线无缝对接，特别是在周末、黄金周等节假日期间，高速驶入的外籍自驾车、旅游大巴等，在上述瓶颈路段排队滞留，造成了中山门

的交通拥堵问题。

而导致中山门拥堵最直接的原因是公交车太多。半山园路的一个小小公交站台，就有12条公交线路。常常一停就五六辆，把中山门内的三股车道堵得严严实实。“我每天早晨从苜蓿园大街拐进中山门，总有公交车堵在前面，开都开不了。”对这个公交站台，开车上班的张先生非常有感触，早高峰的时候，进城的车特别多，而公交车离站之后，为了从中山门大街行驶到中山东路上，会直接横过去拐弯，成一条直线堵在中山门大街上。

整治 月底先实行限行、单双号左转措施

“为了整治中山门交通秩序，我们有一整套的措施，建议调整公交线路，只是其中之一。”毕衍蒙介绍，如在每天上午7:00—9:00，禁行小型、微型面包车。据统计，在每日早高峰时东向西通过中山门的上述车辆，占据了2100辆/小时的8.48%，该限行措施的出台，将直接减少178辆/小时车流。

同时，对进“门”车辆进行削减。每天7:00—9:00，除了公交出租车外，中山门大街苜蓿园大街南口的左转弯车辆单双号限行。一旦此措施出台，将削减

掉200辆/小时的车流。这样，加上禁行掉的近200辆面包车，中山门东进口的早高峰车流将降低至1700辆/小时，基本与中山东路的饱和流量持平。

除了削减车流量之外，交管部门还增设中山东路半山园路口信号灯，改善交通秩序，消除无序抢行行为。该信号增设之后，将会协调控制沪宁连接线、中山门大街以及清溪路驶入中山东路的车流，使他们轮流通行，消除6抢2的问题，一旦早高峰时清溪路路口出现西行车流

不畅情况，将会通过该信号灯以及东侧的多处路口信号灯的合理控制，有序引导中山门地区的进口车流。为了保证这些措施的到位，都会安装电子警察，用于抓拍早高峰时蓝牌面包车闯禁区以及按单双通行路口违法左转弯的车辆。

“限行、单双号左转措施待常府街雨污分流工程结束后实施。”毕衍蒙说，根据政府部门的计划，常府街雨污分流工程将在12月底前结束，这样分流掉的车流，就可以从瑞金路、常府街绕行。

热点回应 出租车“双计费” 短期内不会启动

在前天的南京市交通运输局风述职评议大会上，交通运输局相关负责人表示将禁止出租车高峰期交接班，必要时高峰时段实施“双计费”。不过，记者昨天从客管处和交通运输局公用处获悉，“双计费”作为调控措施之一，目前条件还不成熟，短期内暂不启动。而南京市物价局也表示，目前尚未着手这方面工作。

□快报记者 鲍铭东

双计费，南京暂时搞不起来

南京市交通运输局公用处负责人表示：“现在条件还不具备，双计费短期内搞不起来。”持有相同观点的还有南京市客管处负责人。他表示，双计费的事情暂时没有进展，短期内不会考虑，这主要是客观条件不具备，南京正在全面实施雨污分流改造，道路施工造成的拥堵极其严重，此时如果实施双计费，对乘客来说很不公平，既伤害了乘客的利益，的哥也未必能得

到想象中的回报。双计费要让市民有选择，既可以选择畅通但绕远的道路，也可以选择路堵的近路。毕竟双计费并非调整计价器那么简单，要考虑实施后方方面面的问题，比如，到了拥堵的路段，如果乘客见状坚持付费下车怎么办？司机此时还不是堵在车流里动弹不得吗？双计费实施后，公里运价等应该会下调，那样，的哥的收入也许会不再下降。

错时交接班，恐难收预期效果

按照交通运输局的要求，要发挥企业生产组织作用，实施错时交接班，要求企业将禁止高峰期交接班写入新承包合同。不过，业内人士对此表示怀疑。

一家出租车企业负责人告诉记者，虽然现在是公司化经营，但还是公司化的承包经营模式，司机有自主经营权利，公司很难对其交接班做更多的要求。其实，真正交接班影响运营的时间并不长，交班前后司机还是营运的，之所以市中心会在高峰期打车难，主要还是路堵造成的。的哥张师傅告诉记者，

之所以都选择晚高峰交接班，一方面是考虑白班司机和夜班司机的利益分配问题，不能将肉全给一个人吃，另一个光啃骨头。另一方面则是这段时间路堵，生意做不上来，还不如去吃饭交班，而且这个时间段吃饭也比较符合生理需求。

南京中北相关负责人表示，即便收取双计费，也解决不了高峰期打车难的问题，上海就是一个典型的例子，到了高峰期还是打不到车。如果高峰期打车很容易，那么平峰期出租车生意就没法做了，这会造成行业的不稳定。

缓解打车难，最好多推电话叫车

相关负责人表示，要想缓解打车难，特别是主城区打车难，还得提高电话叫车的效率。目前南京除了中北、东方有电话叫车热线外，负责GPS系统的江苏天泽还有一个电话叫车热线。不过，电话叫车的成功率一直很低，而相比之下，上海电话叫车的业务量占到出租车业务总量的10%以上，这也减少了出租车空驶的里程，提高了出租车使用效率。

不过，业内人士表示，这也不是一件容易的事。首先，打车难的

地方出租车本就不愿意去，打电话叫车的成功率会很低；再者，还缺乏一套个人诚信评估体系，一旦乘客叫了车，出租车接生意赶过去，如果这期间有别的空出租车经过，乘客往往就近拦车走了，赶去的出租车就白跑。对此，有关专家建议，不妨研究一种系统，如果以上情况发生，可按相关方式扣除被叫车的起步价，由系统统一调配结算。这样，乘客没损失，司机利益也能得到保证。而司机一旦违约，可以重罚赔偿乘客。