



前天晚上,怀旧的南京人忙着在夜色中与施工前的城西干道来一次最后合影。从昨天开始,南京人就发现,自己已经不得不开始忍受城西干道改造施工带来的“堵城效应”了。

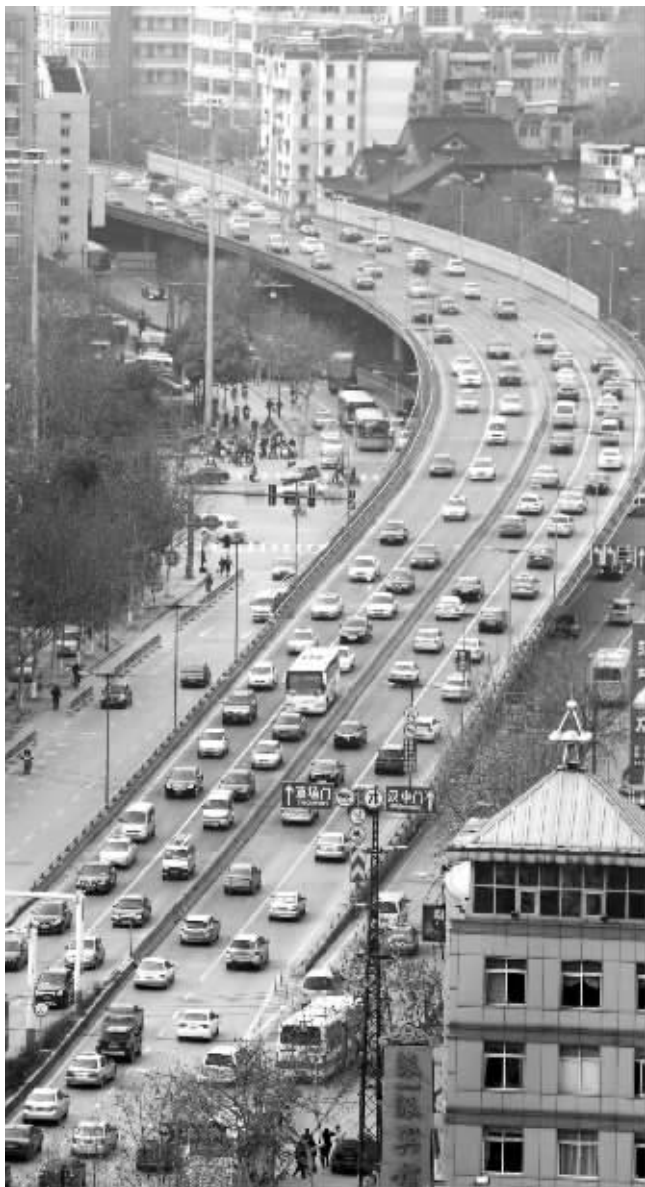
随着水西门高架桥昨天开始封闭钻孔,城西干道改造正式开始。在接下来很长一段时间内,南京人将不得不与城西干道改造带来的“堵城效应”为伴。昨天早上7:00,水西门高架车辆已经限行。长长的风管从高架垂到地面,机器到位了,工人们正在紧张地做着开机前的准备。8:30左右,第一个爆破孔开钻……

在钻头钻开混凝土的噪音中,现场爆破负责人——解放军理工大学工程兵工程学院龙源教授透露,开钻水西门高架爆破孔需要10天左右的时间,但接下来会很快,考虑到工程的连续性,后两座高架(即汉中门-清凉门高架、草场门高架)有可能同时爆破。但实际上,城西干道改造会带来哪些新堵点,如何避开这些堵点,是比爆破方案更令南京人关注的课题。

□快报记者 毛丽萍 朱俊俊

# 改造开始了 堵城也开始了

水西门高架桥昨开钻爆破孔,城西干道改造正式动工改造第一天,车辆截流和分流已经形成了一批新堵点



水西门高架昨天施工之前,城西干道在非高峰时段的拥堵并不严重,但改造开始后,南京人将不得不忍受越来越明显的“堵城效应”。

快报记者 路军 摄(资料图片)

## 钻爆破孔就需要10天

第一个爆破孔试钻的是标号为49号的桥墩,记者看到,该桥墩立面上均匀地画有红点,龙源教授说,这些红点就是爆破孔。

三四名工作人员用支架撑死手持风钻,开始钻孔。“支架是为了减轻手持者的负担,同时钻孔时用力比较均衡。”工作人员表示。至于一个桥墩要钻多少孔,龙源称,这个不好说,因为桥墩大小不一,高度、粗细都不一样。“如果平均起来说,每个桥墩估计要钻100-200个孔。”

10分钟过去了,钻机还在努力地往桥墩里钻。“像这样一个爆破孔要钻多长时间?”龙源说,“这个也不好说,因为孔有深有浅,浅的时间少一点,深的肯定要多一点,墩子直径大,孔就要深一些,墩子直径小,孔就浅一些。”据介绍,每个爆破孔深浅都不一样,这是根据爆破需要一一计算出来的,深的1米多,比如1.1米或1.2米,浅的只有几十厘米,甚至二三十厘米都有。

记者获悉,昨天打孔共启用了4台空压机,1台备用,十几台风钻,即使这样,龙源表示,一天也仅能完成7-8个桥墩的钻孔。由于水西门高架桥墩是城西干道高架中桥墩最多的,有七八十个,所以爆破方预计爆破孔的开钻大概要花费10天左右时间。

## 噪音和灰尘都不大

近听,爆破孔开钻的声音刺耳,但站远一些,便感觉噪音不大。“虽然噪音不大,但晚上还是有可能影响到附近居民的休息,所以我们选择在每天早上7点到晚上10点之间打孔。”同时,龙源透露,打孔灰尘也不会很大,“风钻机工作时,粉碎的混凝土会被风吹出,但灰尘不大……爆破时,应该影响会大一些。”不过,龙源告诉记者,他们已经成立了一个抑尘小分队来对付灰尘,而且还将用上新型“武器”:抑尘剂。

据介绍,这种新型抑尘剂最大的功能就是锁定灰尘,它是由新型的多功能高分子聚合物组合而成。这些聚合物分子间的交联度,能够形成网状结构,然后这张大网彼此作用通过捕捉、吸附、团聚粉尘微

粒,将其紧锁于网状结构之内,起到湿润、粘接作用直接有效地固定尘埃,并在物料表面形成防护膜。记者了解到,抑尘剂有效持续时间长达5-6小时,比普通的洒水降尘功效要持久得多。

## 引爆时准备用双雷管

虽然是打孔,但现场却有100多个工人,5个工种。龙源说,这是非常必要的,“比如施工安全,需要安全员随时监督。”

据介绍,按工种来分,昨天现场工人有爆破员、安全员、钻工、防护工和辅助工。“爆破员就是装炸药的;安全员则主要是爆破施工过程中对安全环节进行监督;钻工就是负责打孔;防护工,大家看到的竹笆,主要是爆破时防飞石,不让它们飞出来,钻洞时也需要竹笆防护,提前把其他地方包住,把钻孔的地方留下来,炸药放进去再把它堵住……”龙源告诉记者,安全员是每天都必须到位的,因为每个环节都需要安全监管。比如爆破时,一方面高架下垫轮胎,减少冲击力,另一方面准备了5万片竹笆,每片1平方米左右,爆破时他们会把这些竹笆组合起来,从地面一直叠加至与桥面平齐的位置,力争不让飞石穿过这些竹笆保护网。“怎么堆,怎么做,都有专人指挥专人监督……每个环节都会有人监督。”

谈及爆破,龙源透露他们准备用双雷管,“雷管是启爆炸药用的,属于危险品,每个孔装上炸药后都有两个雷管。”龙源说,到

所需要的炸药和雷管都会由专业的危险品运输车运过来。

## 三座高架可能一并爆破

城西干道由三座高架组成,水西门高架、汉中门-清凉门高架、草场门高架,按照原计划,将分三次爆破,但昨天记者在现场了解到,爆破计划正在调整,后两座高架可能一起爆破。“有这个打算,后面两座高架选择一起炸,主要是考虑工程的连续性,不再间歇中断,但具体爆破时间还要听指挥部统一安排,”龙源表示。

记者了解到,按照方案,爆破只是破坏桥墩,让桥平稳地塌下来,“每个桥墩估计炸药量100多公斤,就是要把现在的桥墩炸碎,混凝土成片飞起来,钢筋仍然留在原来的地方。”不过,爆破负责人解放军理工大学工程兵工程学院的季茂荣也坦言,如何爆破桥墩是一个难题,因为各个桥墩高度不一、胖瘦不一,甚至有的地方还在弯曲处。“每个桥墩上的打孔数、深浅度及放置的炸药量,各不相同,我们是一个桥墩一个计划,按计划实施,就在可控范围之内……

爆破可以一次性将桥墩粉碎,里面一直叠加至与桥面平齐的位置,力争不让飞石穿过这些竹笆保护网。“怎么堆,怎么做,都有专人指挥专人监督……每个环节都会有人监督。”

谈及爆破,龙源透露他们准备用双雷管,“雷管是启爆炸药用的,属于危险品,每个孔装上炸药后都有两个雷管。”龙源说,到



水西门高架桥面封闭,令车辆通行遭遇瓶颈 快报记者 顾炜 摄



昨天,水西门高架桥封闭施工,工人们开始在桥墩上钻孔 快报记者 顾炜 摄

# 第一天,这些堵点就冒出来了

施工方选在周末动工,也是想为了避开车流高峰。不过,施工第一天,“堵城效应”就已初显。由于水西门高架桥封闭,城西交通大动脉受阻,分流到其他道路上的车辆加剧了城西乃至城中、城东片区的交通拥堵。昨天是星期六,并不是出行的高峰,许多市民担心,周六都堵成这样了,到了周一上班日该怎么办?快报记者昨天多次实地探访,为读者总结出了因城西干道改造形成的几大新堵点,周一出门,请尽量避开这些堵点。

## ■对策 有可能在草场门高架提前截流

这段路程,周六的上午就用了40分钟,那到了周一的上班早高峰,这条路该怎么个堵法?无法想象!“这样的拥堵局面,至少要持续一个月。”一位交管专家告诉记者,汉中门之所以拥堵,就是因为截流点放在了汉中门高架,许多到了这里的车辆必须下地面,这才造成通行不畅。根据施工计划,城西干道的改造,一共分为四个阶段,而水西门高架施工才是第一个阶段,因此,由北往南的车流不会一下子在大桥南路孔死。“如果这样的话,对市民的‘误伤’就太大了。”这位交管专家说,许多由北向南的车流,会提前在草场门等匝道分流,所以,在这些高架还没有施工前,不能在大桥南路就对车辆进行分流。

“如果周一的车流量确实很大,就会采取一些对策。”这位专家说,比如有可能截流点继续往后延伸,在草场门高架就不允许车辆往南行驶,这样会有助于汉中门交通压力的缓解。“我们还是希望驾驶人能够尽量提前下高架行驶。”这位交管专家说,不要等到了汉中门高架再下来,提前从草场门附近绕行,虽然可能远了一点,但通过空间来换取时间,还是很值得的。

## ■记者体验 赛虹桥截流后车子明显增多

昨天上午8点20,记者开车从应天大街下高架后,右转进入了文体

路。没想到,文体路的车竟然也不少。

“请问往集庆门方向怎么走,直走吗?”一辆浙江号牌的小车停在路边,正在向一个早点摊的摊主问路,这辆小车停在路边后,后面的车就走不过去了,只能等在后面,一些性急的车主开始摁起了喇叭。

昨天上午10点半,记者再次来到文体路,车流量更为密集,只能以时速15公里左右的速度前行,而且文体路两边的小饭店特别多,到了这时候,正是饭店进餐的高峰,几乎家家户户饭店的门前,都停着面包车在卸货。“今天是星期六,这条路还算好的,到了周一肯定完蛋。”

## ■对策 还可以走中山南路和长虹路

“文体路确实是通往城西干道最便捷的道路之一。”一位交警告诉记者,昨天早上7点,赛虹桥高架往集庆门方向的匝道就彻底封闭了,许多司机可能会有点措手不及,等车开到集庆门匝道的时候,才发现已经不能下去了,只好继续往前开,而前方最近的几个匝道就是南湖路和文体路。下匝道后右转,就进入文体路,再一路往前,就到达城西干道。文体路路况不好,因此造成拥堵。到了周一,因为城西干道改造带来的分流车辆剧增,这条路会不好走。“其实从赛虹桥过来往城西干道走,还有几条路可以选择。”这位交警说,比如可以提前在中山南路匝道下,沿着中山南路走,然后再拐到城西干道。如果觉得中山南路拥堵,可以顺着赛虹桥的地面道路一直往前行驶,到达银桥市场后,再往前开几十米,就可以右拐进入长虹路。长虹路已经新增为单行线,在通行能力上完全有保障的。

## 【两个疑问】 为什么要在赛虹桥截流往北车辆?

昨天早晨6点50,当记者开车来到赛虹桥高架的时候,下集庆门的匝道刚刚封闭,铁栏杆横在了路中间,这个匝道将要封闭近两年的时间。许多原本想要走城西干道的车有点无所适从,停在缓冲带上,打着双跳,正在打电话问路。但因为封闭的时候车流量并不大,因此,对交通并没有造成影响。

## 广州路、北京西路 东西向绕行导致堵上加堵

昨天上午,记者在广州路和北京西路绕了一圈,发现交通非常给

力,基本没有拥堵。不过,交管部门早已未雨绸缪,因为根据他们的预测,到了周一,这两条东西向的道路肯定会拥堵。“应该说是堵上加堵,”一位交管专家告诉记者,广州路和北京西路在平时的上下班高峰就很拥堵,因为广州路上聚集了多家大医院,而北京西路两边有很多省级机关,车流量非常大。等水西门高架施工后,城西干道南北向的交通等于阻断了,许多车辆会选择东西向的道路来绕行,而广州路和北京西路就是绕行的重点,因此交通会雪上加霜。

## 其他堵点也请注意

另外,周一会堵的地点还有:赛虹桥集庆门匝道截流处。昨天由于交通量相对较少,看不出影响,等周一早高峰,许多车辆会在这个截流点滞留,因为有些司机不认路,到了截流点之后才发现不能下去了,会停下车问路,严重影响后面车辆的通行。

水西门大街、清凉门大街的路口;河西的小区非常密集,进城上班,水西门大街和清凉门大街是主要通道,由于围挡之后,东西向只剩下双向四股车道,肯定会拥堵。而且,左转车道已经取消,有的车主会根据习惯左转,会受到交警的阻拦,一定程度上也会影响通行效率。

## 【两个疑问】 为什么要在赛虹桥截流往北车辆?

昨天早晨6点50,当记者开车来到赛虹桥高架的时候,下集庆门的匝道刚刚封闭,铁栏杆横在了路中间,这个匝道将要封闭近两年的时间。许多原本想要走城西干道的车有点无所适从,停在缓冲带上,打着双跳,正在打电话问路。但因为封闭的时候车流量并不大,因此,对交通并没有造成影响。

随后,记者继续开车往前行驶,从南湖路匝道下到地面道路,绕行到了城西干道。发现无论是集庆门隧道,还是已经变成一股车道的凤

台路,由南向北的交通都非常通畅,与由北向南的道路相比,简直是两重天。

“这在我们的预料之中。”一位交管专家告诉记者,因为由南向北的截流要有效许多,只要在高架设置一个截流点,大量的车都进不来了。地面道路的车辆,大部分都是银桥市场地面道路过来的。

如此畅通的南北向道路,也让许多市民产生了一点小小的疑惑,为什么非要在赛虹桥高架设置截流点呢,如果向北移一些,在集庆门隧道进口处再截流,这样不也方便车辆往集庆门大街东西向绕行吗?

“其实,在赛虹桥设置截流点,可以强制车辆往江东路和扬子江大道方向绕行。”这位交管专家说,如果截流点向北移,许多车会从集庆门匝道下来,车子一多,就会堵在匝道上,把赛虹桥高架东西向的交通全部阻断,这样南京的快速路就算彻底报废了。而且,在赛虹桥设置截流点,车辆可以提前在中山南路匝道下,也有助于车辆的分流。

## 长虹路、莫愁东路能否反过来单行?

昨天,长虹路、莫愁东路也开始实行由南向北单行了。昨天上午,记者开车体验了一番,并没有出现拥堵。与之形成鲜明对比的是,城西干道由北向南,特别是汉中门高架附近,拥堵非常严重。

“如果长虹路、莫愁东路单行反向设置,由北向南通行,是不是可以缓解城西干道地面交通的压力呢?”有市民提出了这样的疑问。“可行性不大。”交管专家在现场告诉记者,因为城西干道由北向南的方向并没有进入莫愁东路的通道,车辆无路可走,只有在汉中门路口右转,但这反而会增加汉中门的压力,因此并不现实。

而且,随着下一步施工陆续开始,城西干道在大桥南路就会进行截流,由北往南的车辆只能往江路、扬子江大道等方向行驶,也无法进入莫愁东路和长虹路。所以,现在的这种单行设置,还是很科学的。