

“

水西门高架施工改造进入第四天,南京的交通开始回归“理性”,交通秩序明显好转,城东干道的车流开始有所减少,许多车主开始往交管部门预先设定的扬子江大道和江东路绕行。水西门高架的车流减少了83%,减少的车流大部分被南北向的主干道承担和分流。交管专家预测,等市民进一步熟悉了绕行路线之后,交通秩序还会更好些。

□实习生 曹晴  
快报记者 朱俊俊  
毛丽萍 鲍铭东



昨天,城西干道围挡后第二个早高峰,沿线道路畅通 快报记者 赵杰 摄

## 昨天,城东干道好走多了 绕道河西的车辆增多,水西门高架车流减少83%,市内交通秩序好转

### ■路况

#### 城东干道不那么堵了

从河西绕行车辆增多,赛虹桥高架较堵

周一的城东干道,让上班族苦不堪言。昨天的城东干道又会是一个什么情况呢?

昨天7:40,记者驾车从河定桥上宁溧路高架,一路往北驶去,车流量明显感觉少了一些,一直开到双桥门立交,都非常畅通,但在交织路口,车辆还是有排队现象,记者排队进入城东干道,花去了5分钟时间。但进入城东干道后,没有了周一那种停滞不前的现象,车辆能以10公里左右的时速缓慢前行。进入通济门隧道后,车速快了许多,能以30公里以上的时

速前行,但上地面道路后,由于左拐进入中山东路的车太多,有排队的现象。

记者在逸仙桥路口调头从城东干道回到双桥门立交后,右转入赛虹桥高架,但车仅仅开了500多米,就彻底走不动了。由东向西的车流已经排起了长龙。随后,记者发现了两个堵点,一个是下中山南路的匝道口,出现了排队的现象。因为车辆下不去,全都排在了高架上面,对东西向的影响特别大。另外一个堵点就是南湖路匝道口,也是同样的原因。

#### 长江隧道车流辆猛增37.5%

分流了大桥车辆,大桥早高峰提前1小时结束

水西门高架施工之后,车流量锐减。据交管部门统计,昨天早高峰(7:30—8:30)期间,水西门高架的车流量一小时,只有1500辆左右,而在平时的早高峰,这一段车流量会达到8800辆,交通流量下降达83%。

减少的车流都到哪里去了?这两天来,交管部门监测发现扬子江大道和江东路的车流量上升比较明显。早高峰期间,扬子江大道的每小时车流量由4700辆上升到了5800辆,江东路由5500辆上升到了6500辆。

### ■建议

#### 避开赛虹桥高架 可走地面道路

在交管专家看来,昨天赛虹桥高架出现拥堵,说明许多人已经开始往城中和城西的路网绕行,“这也算是一个好现象。”交管专家说,周一当天,大部分车辆都往城东干道方向涌,导致城东干道拥堵。有了这次教训,许多驾驶人选择江东路、扬子江等方向绕行,减轻了城东干道的压力。但另一个负面效应就是,赛虹桥又开始堵起来了。

“其实,往城中、河西方向绕行,无需上赛虹桥高架。”交管专

为明显。”南京市交管局秩序科科长毕衍蒙告诉记者,根据测算,长江隧道早高峰每小时车流量达到了4800辆,比平时的早高峰上升了37.5%。据他分析,长江隧道增加的车流,原本都是往长江大桥走的,现在都选择了长江隧道绕行。

因此,这两天长江大桥的交通流量也有所下降。早高峰提前到了8:30结束,比往常提前了近一个小时。

不过,二桥的车流量没有明显变化,说明这个过江通道,还在市民的绕行考虑之列。

家建议,家住江宁的居民,往江东路或者扬子江大道,可以沿着软件大道一路往西,就能到达江东路,这条路信号灯少,路幅又宽,车流量又少。

如果往中山南路方向,也不需要上赛虹桥高架,走地面道路就可以了。如果去夫子庙等地,可以沿着赛虹桥高架的地面道路往西直行,到达银桥市场后,顺着转盘右转,就进入了集庆门。集庆门由于高架上的匝道已经封闭,车流量特别少。



昨天早高峰城东干道交通状况较周一有所改善 快报记者 路军 摄

### ■最新提醒

- 1 雨花路、中华路车流依然很多,车辆通行很缓慢,建议大家如果去中华路、第一医院或夫子庙地区,可以驾车从赛虹桥立交地面道路进入城西干道,然后走集庆路或升州路前往中华路,这个线路虽然绕了些路,但此条行车线一路畅通,时间上要快很多。
- 2 江宁、机场方向进入河西地区的车辆一定要避开双桥门立交和应天大街高架,直接从绕城公路,由江山路进入江东路前往河西地区。过江车辆也可以由此往扬子江大道经长江隧道通行。
- 3 双龙大道进入河西地区,建议从大明路匝道下,上软件大道,然后从河西大街进入江东路或扬子江大道。
- 4 应天高架往河西地区、城北地区或过江的车辆,建议从应天大街往西经江东路、扬子江大道前往河西或江北通行,过江则走长江隧道。
- 5 从江东路、扬子江大道前往江北的也可经郑和高架,走幕府西路由西向东调头左拐一路匝道,上长江大桥过江。交管部门已经优化了幕府西路中涵森林湾路口的调头信号配时,由原先30秒种延长至50秒,确保车辆正常通行。
- 6 广大车友请严格遵守公交车道专用时间,在6:30至19:00时,不要上公交车专用道行驶,文明驾驶,礼让出行。

### ■公共交通

#### 地铁: 客流量略降 但仍很拥挤

相对一号线,地铁二号线一向比较宽松,但自从城西干道改造工程开始施工以来,坐二号线也要习惯拥挤了。

昨天,记者从新街口站乘车的市民方先生告诉记者,“天气不好,估计天气好的话可能人还要多。”进入列车,座位就别想了,找个站置能站舒服就行,倚着栏杆,吕小姐抱怨:“现在上班只能靠挤了,要到明年底,痛苦啊!”原来,她住在城西干道附近,因为施工,她彻底放弃了开车,“一是开车技术不好,二是路不好开,乘地铁还是比较方便吧!”她告诉记者,单位就在马群,还好,地铁可以直达。

不过,虽然乘客感觉拥挤不堪,但是地铁统计,相比较周一,昨天的客流量有所下降,截至16:00,地铁三条线进站532332人次,较周一同时段少22023人次,其中二号线进站174874人次,较周一少4030人次。

#### 公交: 通行时间 比周一快了9分钟

沿城西干道行驶的21路公交车对城西干道交通的变化最为敏感,不过,昨天这条线路倒是跑得比较顺畅,只是堵点变成了盐仓桥和四平路广场。

21路车队长告诉记者,昨日清晨5:45,长江大桥南下桥口处,一辆安徽牌照的货车违章调头,与一辆中六线公交车相撞,造成车多缓行一个多小时。昨晨7点多钟,在水西门大桥附近,也发生了一起宝马车碰撞事故,造成短时间路堵,不过很快就撤离了现场。

尽管发生了两起事故,但城西干道昨天总体的通行还是比较顺畅的,21路早高峰单边平均只用了55分钟,比前一天少花了9分钟。

快报结合市民建议,呼吁“共建畅通南京”——

# 公车请严格按照尾号限行 社会车辆请别占公交车道



维持好的秩序需要多方共同努力。昨天,近百位市民致电快报96060,为全市上下齐心协力营造良好的交通秩序建言献策。结合市民们的建议,快报发起“你我同行——共建畅通南京”行动,并与市民同倡导:公车严格执行按尾号限行的既有政策;社会车辆不要侵占公交专用道,让公共交通真正承担起分流作用。

□实习生 曹晴 快报记者 朱俊俊 毛丽萍 鲍铭东

#### 呼吁1: 公车严格按照尾号限行

家住栖霞的下先生认为,不久前国家17个部委发通知,要求全国政府机构公车按牌号尾数每周少开一天,“如果南京也能落实这个政策,也会缓解交通压力。”

江苏早在2008年就作出了公车限行规定:星期一尾数1和6停开,星期二尾数2和7停开,星期三尾数3和8停开,星期四尾数4和9停开,星期五尾数5和0停开。按这一规定,昨天应是尾数2和7的公务用车停开。然而,记者昨天在街头进行了调查,尾数为2和7的机关牌照车辆随处可见。交管专家认为,如果能把尾号限行的政策落实好,可以在一定程度上缓解拥堵。

#### 呼吁2: 不要占据公交专用道

城西干道动工以来,社会车辆挤占专用车道时有发生。昨天,也有多位市民打进热线建议,要对这种违法现象进行整治。

昨天下午,记者再次来到水西门大桥、长虹路等路段探访时发现,有关部门加大了管理力度,路边违停现象有所减少,而公交专用道被违章占用的现象也有所减轻。记者在水西门大桥观察了10分钟,看到社会车辆基本上能够遵循规定,不占用公交专用道。在长虹路两侧,违章占道停放的机动车也明显减少,尽管自行车在路边仍然不太好骑,但相比前一天已经大有好转。

#### 呼吁3: 沿线可投放公共自行车

相比较地面交通,地铁有快速、便捷的优势,但小区与地铁站又有一定距离,有市民打进快报热线呼吁,公共自行车能否驶进城区,做好“一公里”的衔接。

对此地铁方面表示:“公共自行车的投放,没有政府补贴该怎么运作是关键,最可行的操作就是广告,但南京对广告牌控制非常严格,很难通过广告形式返还。如果要投放,就需要政府部门的支撑。”不过,地铁表示,他们有个初步打算,在城西干道沿线的几个车站为市民打造一些可以免费的看车点,类似于现在的云锦路站、集庆门大街站已经投入使用的,“但是前提是有空地。”

### ■市民建言

夏先生:从扬子江大道绕行,但有几个出口处不畅通,经常有违停的卡车和货车,这些车辆在这里当停车场,建议交警加大整治力度。

马先生:城西干道上桥后,很多车辆都会超车插队,一插队就会乱,行驶就得慢,建议交警严查车辆插队问题,秩序好了就会流畅很多。

李先生:车辆可以实行单双号限行,对挤占公交车专用道的社会车辆要加大处罚力度。

高先生:建议在城西干道改造时,减少南北走向公交车,增加地铁一号线发车频次。

程先生:现在长江隧道过一次10元,对于从这里走得较多的人来说,可以买一张卡,刷一次为7-8元。



昨天,部分公车未按尾号限行 快报记者 路军 摄

# “门牌哥”拍下南京61条路的“1号”

为此,他走访了120多条道路

#### “一时兴起”拍门牌

李侃在江北长大,从南京工业大学毕业后,搬到三牌楼附近居住。因此,他镜头的“捕捉范围”,主要集中在鼓楼区和白下区。

“比较喜欢旅行,去过一些地方,还是热爱自己的城市。”李侃说,他担心在城市建设过程中,“1号”有可能渐渐消失。用镜头记录下现存的“1号”,一方面留作自己回忆,一方面可以成为城市发展的见证。

□快报记者 王颖菲

殊,刚走到20米远的地方,就被武警拦下了,“我很理解,但也觉得可惜,那个门牌一直没有拍到。”

不过没几个月,李侃就被其他事情牵绊,暂停了“一时兴起”的拍门牌行动。直到去年年底,他再次翻出3年前的照片,才突然意识到,这件事其实很有意义,自己应该坚持下去。

#### 61个“1号”分4类

去年11月,李侃再次出发。截至上周末,他探访了超过120条街道的“1号”。

李侃发现,有四分之一的“1号”没上或没找到门牌,四分之一的是水游城,三分之一是淮海路,三分之一是“1号”因拆迁,扩路不复存在,只有一半不到的“1号”门牌依旧保留着。他拍下的61个依旧“健在”的“1号”门牌,主要可以分为4类。



图片由受访者提供 制图 李荣荣

#### ■链接

#### 8年前统一门牌 蓝底白字带邮编

“很多人问为什么做这件事,我开始回答,因为‘无聊’。但后来却发现,真的能发现很多以前看不到的东西。”

的确,从李侃的相片可以发现,虽然都是“1号”门牌,但大小、格式、颜色、新旧程度大不相同。一部分门牌很新,不过也有不少门牌因为年代已久,边缘处被刷上白漆,牌上还出现了锈斑。

宁海路1号的门牌黄底红字,玉泉路1号、狮子桥1号为黄底黑字,下面还标了邮编。科巷、太平南路的门牌为铝或不锈钢,银底黑字。更多的门牌由3行组成,第一行路名,第二行号码,第三行邮编,统一为蓝底白字。

一位南京门牌道路研究方面的专家表示,南京一部分搪瓷的路牌,大约制作于文革后。上世纪90年代,南京对门牌的管理并不统一,出现了各种材质和颜色的门牌。

从2004年起,南京开始根据国家标准统一制作门牌,也就是现在最常见的蓝底白字、带邮编的门牌。其他材质颜色的,应该是由各单位自己制作的。

这位专家表示,现在南京的“1号”门牌确实少了很多。

过去南京多为一家一户的平房,门牌较为连续,但拆迁新建大楼后,只能选取其中一两个门牌继续使用,因此出现了门牌“消失”的现象。有的街更是直接折光,一条路的门牌可从十几个或几十个才开始。