



“大通道”:上世纪70年代亮相南京,到上世纪80年代南京最多时超过300辆,1998年被淘汰

资料图片



新“大通道”:投放5辆,停靠100路站点,运营时间:周一至周五早晚高峰;周六、周日从8:30至17:00
现代快报记者 马晶晶 摄

“大通道”争议声中上路了

运营首日,有专门来找回忆的;有对后向式座位不适应的;也有担心安全性的
究竟什么样的公交车适合南京?专家称,要结合道路状况选车型

南京5辆“大通道”公交车,昨天正式上线运营。坐椅舒适、载客量大、唤醒旧时回忆……“大通道”在得到肯定的同时,也因为它笨重的身躯和高昂的造价,受到不少质疑。有专家表示,因道路条件的原因,南京老城区不宜恢复“大通道”。这两年南京公交正进入飞速发展阶段,究竟什么样的公交车,才能更好地与城市相融?

见习记者 张希为 现代快报记者 刘伟伟



“大通道”昨天正式上路运行 现代快报记者 顾炜 摄



市民体验新“大通道” 见习记者 张希为 摄

体验

大通道运行首日:

有人来赶第一班,寻找回忆

昨天上午9点,第一辆新版“大通道”驶出安德门公交站,这是它的首次运营。家住河西的杨大爷早上7点就从家出发,8点多就赶到安德门公交站,就是为了坐第一班“大通道”。杨大爷说,早就知道“大通道”要重现南京,非常想再坐坐,找找十多年的回忆。上车后,杨大爷感叹现在的“大通道”比以前的要舒适多了。车厢宽敞、坐椅上有软垫更加舒适……

有人对后向式座位不适应

也有乘客表示对新车“后向”设置的坐椅感到不适应。“大通道”车内共34个座位,其中有10个“后向”式座位。昨天,叶女士坐在车厢中部的后向坐椅上,很少坐这种座位的她很不适应,感觉头晕晕的。

有乘客担心,车身长不安全

另外,有乘客说,“之前看过大货车在转弯时把旁边的行人轧到的事,这种车这么长,车尾是不是也容易碰到旁边的行人或车辆呢?”

现代快报记者了解到,为了减少拐弯,这次“大通道”跑的线路多为直线,将100路末端掘江门到南医二附院站这一段舍弃了。此前驾驶员在试驾时就反映,由于车身太长,即便是小拐弯时,车尾两侧视野也有死角,公司回应会加装监控摄像头,但昨天记者发现,摄像头依旧没有加装。

争议

曾淘汰的“大通道”,为何要回来?

上世纪70年代,“大通道”亮相南京,因为大通道有大容量,尤其是到上世纪80年代,成为南京公交所使用的主要车型之一,最多时超过300辆。

曾经开过“大通道”的李师傅告诉记者,那时大家上下班时间比较集中,早晚高峰客流巨大,“大通道”很实用。到上世纪九十年代,无人售票车开始出现。“大通道”有两个门,刷卡售票之后,由于没监控,仍然需要售票员监督,“浪费人力”。另一方面,由于当时的“大通道”抛锚的情况越来越多,种种原因累

积,1998年,南京淘汰了“大通道”。

如今,南京为何要恢复这种“大通道”车呢?现代快报记者多方求证公交公司,并未得到明确答复。“当时决定选这个车型,内部也有争议。”一位不愿具名的公交管理人员告诉记者,之后经过讨论,决定先招标5辆“大通道”试跑,并确定暂时不再继续投放更多。

“初期是试运营,如果不合适,再换到其他线路上,比如河西的一些宽敞道路上。”相关负责人表示。

“大通道”是否会加剧道路拥堵?

新版“大通道”重回人们视野,尽管它具备良好的性能,但不少市民担心,身形庞大的“大通道”是否能适应如今南京的路况呢?据了解,在不堵车的情况下,社会车辆的通行速度为60公里/时,普通公交车为30—40公里/时,而“大通道”因为车型较长,速度只能达到

20—30公里/时。

昨天是周日,上午的道路交通并不拥堵。8点58分,第一班“大通道”从安德门出发,到达掘江门时是9点59分,单程整整用了1个小时,而其他100路普通公交车的单程运行时间为40—45分钟,“大通道”多花了15—20分钟。

造价昂贵,是否“物有所值”?

市民曾先生告诉记者,他乘坐下来,感觉还是普通的公交车比较实用,“虽然这种车更长,但这种车的座位并没有比一般的车多很多,人多的话也是同样要站着。”

“买车肯定得花不少钱,投放一辆‘大通道’远不如加两辆普通车划算。”

曾先生说,“如果引进这种车只是为了‘搞搞怀旧’,就太没有必要了。”据了解,一辆“大通道”价格大约150万元,是同品牌普通天然气公交车的两倍。此外,也有网友表示,“花了这么多钱买车,却只在早晚高峰期运营,这对于公交资源来说,是一种浪费。”

观点

到底哪类公交车适合南京?

来选择,太长或太高的车型,推广时都要慎重。

杨涛认为,“大通道”尽管有容量大的优势,但必须要有合适的道路条件,“老城不宜恢复这种车型。”杨涛建议,由于老城区道路绿化较多,并不适合较

接型公交车行驶。

杨涛表示,除了车型要适合城市发展外,公交车的舒适度也要考虑,尽快实现空调公交车的普及,“公交优先要让大家感到乘公交是体面舒适的出行方式,这样才能鼓励大家去乘坐。”

那些年 南京的公交车

因为不再适应城市道路以及车型本身的缺陷等原因,历史上南京曾淘汰多种车型。查阅南京公交发展历史,除了“大通道”以外,退出历史舞台的大家印象深刻的还有“大辫子”和双层巴士等。



上世纪40年代

这种车型有点像现在的“大鼻子”



上世纪60年代“大辫子”

一直到1996年才“退出江湖”



上世纪90年代双层巴士

2013年,最后一辆双层巴士“退役”



2000年“豪华空调车”

已逐步被新型空调车替代

资料图片