

地铁3号线开通半个多月,对周边交通影响大吗?

乘公交车过江的每天少了四五万 开车的还是和以前一样多

地铁周边缺少换乘中心和停车场,影响市民出行

地铁3号线的开通,让南京市民出行更加便捷,过江也有了新选择。开通半个多月来,3号线到底给南京交通格局带来了哪些变化?现代快报记者调查发现,大桥的车流量,只有第一天锐减至4万余辆,从4月2日起至今,就恢复成每天9万余辆的“起始状态”。相较而言,公交车受到的影响很大,乘公交过江的人每天少了四五万,部分定制公交线路或将停运。 通讯员 宁交轩 王志毅 现代快报记者 欧阳丽蓉 王瑞 刘伟伟



地铁
METRO

地铁

地铁全线网日均客流超200万

南京地铁3号线开通后,与1号线、2号线、机场线和宁天城际线实现了换乘,也让南京地铁进入了深度网络化运营的状态。

3号线开通前,南京地铁客流量的巅峰是去年12月31日创造的198.89万人次。而3号线开通半月以来,南京地铁日均客流保持在210万人次以上。其中,4月1日、3日和11日,地铁全线网客运量纪录三次被刷新。4月11日全线网客运量达到了258.10万。

3号线开通后,客流量一直稳定在40万左右。位于江北的柳州东路、泰冯路等站点的客流量在全线车站中表现抢眼。此外,南京站、南京南站、大行宫站等换乘车站的客流,也有着明显增加。

除了客运总量屡屡刷新纪录,地铁2号线、3号线、10号线和宁天线的客流量也携手创新高。其中,宁天线客流增幅最为明显。此前,宁天线的客流约在一两万左右,而3号线开通让宁天城际结束了孤线运营的状态,日均客流达到近6.4万人次。相比之下,1号线、2号线客运量的增幅不太明显。



南京地铁3号线开通已有半个多月 CFP图

大桥

私家车主仍选择开车,早晚还是堵

地铁3号线通车首日,大桥浦珠北路早高峰提前一个小时就结束了,当天的晚高峰也推迟了大约半个小时才到来,且车流通畅。一天下来,车流量明显感觉到少了。

眼下半个多月过去了,情况又如何呢?根据交管部门相关数据显示,4月1日三号线开通首日,南京长江大桥双向车流量竟然锐减至4万余辆,不到平时一半。不过,第二天大桥的车流量就急转直上,恢复至三号线开通前的状况。早晚高峰期间,大桥堵车情况依然严重。

昨天,现代快报记者从交警九大队获悉,4月2日到15日,长江大桥每天的车流量一直保持在9万余辆,几乎与三号线开通

之前一样。也就是说,大桥车流量在经历了三号线开通第一天似乘坐“过山车”般下降后,此后一直平稳保持原有车流量。

事实上,三号线开通后客流一直很稳定,乘坐的人也不少,为何还有那么多人选择开车呢?对此,九大队相关负责人表示:“开通第一天不少人尝鲜,尤其是一些私家车主,在试乘后觉得换乘不方便,依旧选择开车过大桥。”

据了解,目前改乘地铁的主要有两类人群,一部分是原先乘坐公交过江的上班族,还有一部分则是原先骑电动车过大桥的市民。而之前开车的,大部分仍然选择开车过江。

公交

坐公交过江的人,每天少了四五万

地铁3号线开通,对公交的影响最大。现代快报记者了解到,目前江北进入主城区的公交线路共有42条,其中36条为白天线路,这些线路或多或少都出现了客流下降的情况。

扬子公交相关负责人表示,影响比较大的公交线路有4条。其中555路和D4线由于跟地铁3号线重合较多,每天客流

下降30%左右。

另外,D2线客流下降大概20%左右,551路下降15%左右,其他线路客流下降都在10%左右,“平均下来客流减少15%左右。”

现代快报记者了解到,江北过江公交每天客流量在30万人次左右,而地铁3号线开通后,过江公交客流每天减少4万

5千人次左右。

新辟调整对接地铁3号线的公交线客流,却出现大幅上升,以新辟的666路为例,与开通初期相比,如今每天客流增加50%,达到一万多人。

“暂时江北的公交线路不会调整。”这位负责人表示,从此前情况看,公交客流可能出现回流。

部分定制公交线路或停运

此前扬子公交推出的定制公交,一度大受欢迎,然而随着地铁3号线的开通,不少定制公交线路可能面临停运的情况。

记者昨天登录扬子公交网

站查询发现,目前接受预定的是5月份的定制公交。在以往此时,定制公交基本已经“满员”,想预定都难,而如今的定制公交线路,却显得“冷清”,不少线路的

预定人数仍然只有个位数。

按照定制公交开通的标准,需要定制人数达到40人才能开通,如果下半月仍是这样,部分定制公交很可能停运。

问题

停车难,换乘不方便

“现在大桥上骑电动车的人明显少了,因其引发的事故也明显减少了。”采访中记者了解到,尽管在某些方面,大桥的通行压力有所减少,但由于三号线地铁周边缺乏换乘中心,导致一些地铁出入口附近交通状况反而复杂了起来。

采访中就有市民反映,地铁出入口附近车辆违停的现象时有发生。而开车去换乘,“停车”成了最大的问题。有车主表示,“来回换乘公交还要走路,不如开车方便。”对此,九大队民警告诉记者,目前为了方便驾驶人换乘,允许换乘车辆临时停放在柳州东路以北的江山路路段两侧。尽管如此,不少市民仍然表示停车难。

此前,不少市民反映,前往柳州东路1号地铁口要沿着江山路大路边走,存在不小的安全隐患。近日,交警九大队联合相关部门专门安装了隔离护栏。

问题

公交场站缺乏,新辟线路“纸上谈兵”

现代快报记者调查发现,到目前为止,浦口区三大主要地铁站点,柳州东路、天润城、泰冯路地铁站周边都没有同步建设大型换乘停车场。建设停车场可能需要些时间,那么是否能新辟或者延伸公交线路解决这一问题呢?

根据现代快报记者此前拿到的对接地铁3号线的公交调整方案,主管部门计划在江北新辟14条公交线路,然而最终出台的方案中,却只有1条新辟线路。

“没地方停公交车,你说怎么办。”南京客管处相关负责人表示,因为缺乏配套公交场站,对接地铁3号线的车辆、线路都准备好了,就是没办法实行。

知情人士告诉记者,根据计划,从桥北到高新区的6个地铁站中,有4个要建公交场站,包括已经建好并投入使用的柳州东路公交场站,但目前这个场站已经饱和。另外三个分别是林场站、星火路站和泰冯路站。根据规划,这三个公交场站的建设单位分属于不同的单位,目前林场站公交场站已经建好但还没有移交;星火路公交场站在建,大概在6月份能建好;而泰冯路公交场站是进展最缓慢的一个场站,连大概的位置也很少有人知道。