

堵点改造

# 大桥维修方案公布,开工时间或推迟

## 全封闭施工,搭建棚架保护铁路桥;施工期间交通分流方案拟定

备受关注的南京长江大桥公路桥维修改造有新进展了!昨天上午,南京市交通局召开新闻发布会,正式对外宣布了长江大桥维修方案,包括车辆、行人的交通分流措施。维修期间,将对公路桥进行全封闭。不过,对于何时开工尚未明确,原定的10月开工时间或推迟。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜

### 大修过后有望长时间内不再维修

此次大修后,能否一劳永逸了呢?南京市交通运输局相关负责人表示,任何一种结构及工艺都有使用寿命,维修后的大桥有望在很长时间内都不再需要修补。

据江苏省发改委相关批复要求,此次维修改造工程起自大桥北路、止于大桥南路匝道口,全长5165米,维修改造保持大桥原有设计风貌和主体结构形式,维持原设计标准不变。正桥采用正交异性钢桥面板,T梁桥及双曲拱桥根据工作状况及病害情况分别采取针对性维修改造措施,重点消除桥梁结构安全隐患,有效改善耐久性。

为保证铁路运输及长江航运安全,采用全断面铁路防护棚架设计方案。据悉,项目估算投资约11亿元,建设工期约27个月。

市交通运输局综合规划处处长罗睿介绍,省发改委批复的方案,与前期公布的报批方案大体一致。在规划不断深化过程中,项目估算总投资由10.9亿,变为11亿。维修后有什么变化?他表示,现有公路桥为混凝土结构,有较多的伸缩缝,维修后,桥面改变为异型钢桥面板,不仅桥面寿命变长,平整性也好了,行车时舒适度会提高很多。

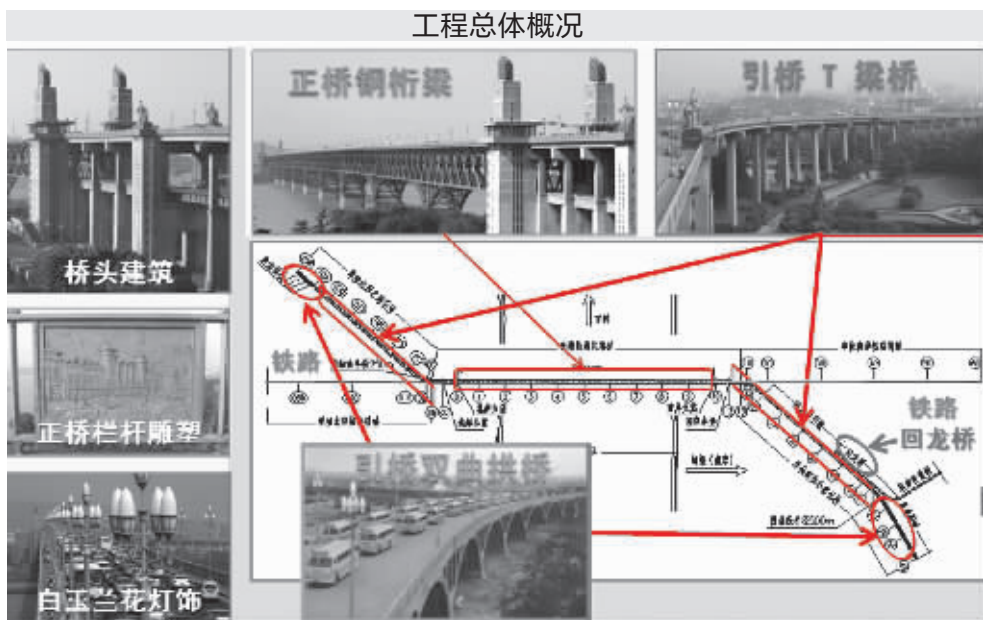
### 确定全封闭施工,交通分流方案拟定

据了解,为确保大桥公路桥维修改造安全有序进行,无论是在国家发改委还是省发改委的批复中,都推荐在搭建铁路防护棚架及公路桥维修改造施工期间,对公路桥进行全封闭。

大桥封闭后,市民如何过江?罗睿介绍,市交通运输局组织编制了大桥封闭期间的交通分流组织方案。大桥全封闭改造期间,机动车拟采取“内外引导、分流绕行、节点优化”的方式引导机动车过江,非机动车及行人拟采取“公交接驳、地铁疏解、轮渡辅助”的方式分流。结合扬子江隧道通行现已对通过大桥的总计29条公交

线路进行部分提前调整分流,D4、557、511(D15)已正式从扬子江隧道通行。

南京客管处公交科科长邓智勇介绍,目前29条公交线路600多条公交车,试行的3条给以后的改线带来经验借鉴。下一步将对这些线路再次调整,保证12条日间线,3条夜间线。邓智勇表示,未来12条线路的改线,将以开工时间为限,建立倒排时间表。提前一两个月,对这些线路进行调整,按照先调整距离较远的六合、葛塘等外围线路,后调整柳洲东路、天润城附近线路为原则,尽量减小对市民出行的影响。



南京交通运输局供图

### 焦点关注

#### 工期为啥这么长? 开工之前要先搭铁路棚架

为何大桥维修工期会长达27个月?罗睿解释说,“在公路桥维修期间,铁路桥仍旧照常运行。京沪铁路是我国经济的大动脉,在运行期间,一颗小石子都不能掉落。”所以在开工之前,要先在铁路上搭一层完整棚架,保护铁路,这一工序只能在铁轨上无车辆通过的情况下,每天只

有两三个小时可利用,每次30-40分钟。从国内其他双层桥梁的修复经验上来看,仅这一过程就需要将近一年。

铁路棚架的设计施工是由南京交通运输局负责,还是上海铁路局负责?罗睿说,铁路棚架的搭建是这次维修改造的难点之一,希望能获得上海铁路局的

专业支持,目前,这个工作还在进行中。

同时,南京长江大桥建于上个世纪,采取了更具经济性的双曲拱桥,这类桥的维修难度在国内都非常大,很容易因施工带来其他的次生问题,这也要求整个施工必须以保证质量为前提。

#### 什么时候开工? 审批环节很多,暂无时间表

有关大桥施工的确切时间,南京市交通部门表示,目前,有关大桥改造项目的工序,审批环节很多,国家发改委、省发改委审批,组织了国内最顶级的评估

机构评估,施工单位也在紧锣密布积极准备,优化完善相关方案,一旦条件具备将随时动工。但对于是否能和此前传出的10月份动工,未给出准确说法,如

因工程施工需要,很可能会推迟。“大桥改造备受关注,我们会把基础工作踏踏实实做好,每个阶段的工作都会跟市民及时通报。”

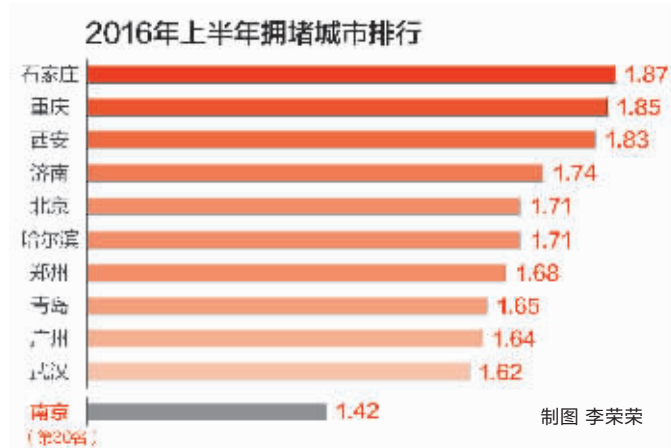
堵城排行

# 上半年,南京人均“堵”掉了2685元

## 滴滴出行报告显示,拥堵指数南京排全国第30位,石家庄最堵

上半年,南京的上班族每月交通拥堵时间成本人均高达447.5元,拥堵指数1.42,排全国第30位……昨天中午,滴滴出行发布《2016上半年中国城市交通出行报告》显示,南京在拥堵指数及损失排名上,均未进入全国前十。报告统计,今年上半年,全国400座城市的平均车速为24.8km/h,整体车速呈小幅上升趋势。而全国最堵的地方其实并非一线城市,多个二三线城市的拥堵状况比北上广更加严重。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜



### 南京因拥堵人均损失2685元,排名第25位

报告显示,2016上半年,石家庄超越北上广等一线城市,成为全国最拥堵的城市。而江苏没有城市列入前十,南京排名仅在全国位列第30名,高峰拥堵延时指数为1.42,低于全国400个城市平均拥堵指数。

这个指数是如何计算的?高峰拥堵延时指数即自由流(畅通)车速与早晚高峰平均车速之比。其中早晚高峰时间段为7:00-10:00,17:00-20:00,自由流或畅通车速是指0:00-06:00的平均车速,延时指数越大表明越拥堵。南京的延时指数等于1.42,表示单位里程通行时间是通畅条件下的1.42倍。

而南京上半年因拥堵人均损失2685元,每月损失447.5元,全国排名第25位。这个计算公式,报告里也有提到,拥堵损失=2016年各城市平均月薪×因拥堵造成的延时×人均全年通

勤次数(按每月22个工作日,每个工作日早晚高峰通勤1次,每次通勤平均时间为1小时计算)。

此次报告并未显示出南京上半年最难打车的地点,根据滴滴出行第一季度发布的《2016长三角城市智能出行大数据报告》显示,南京呈“点缀式”拥堵,地点分别位于内环东线、玄武湖隧道、内环南线、中山东路、机场连接路。

### 哪些城市堵? 二三线城市超北上广

报告显示,2016年上半年,全国400个城市平均拥堵延时指数为1.58,平均时速为24.8km/h。其中,1月份最堵,最堵的一天为1月29日,当日全国平均车速为21.1km/h;2月份最畅通,最畅通的一天是2月9日,当日全国平均车速达29.4km/h。

有趣的是,报告还提到,上半年有9天城市平均车速甚至低于15km/h,比一辆中速行驶的自行车还要慢。“史上最慢车速”

的发生时间集中在春节前的1月下旬和2月初,地点集中在沈阳、达州和哈尔滨。其中,1月29日的沈阳车速最慢,全天平均车速只有12.7km/h,这一通行速度绝对堪称“龟速”。

报告还显示,全国最堵的地方其实并非一线城市,多个二三线城市的拥堵状况比北上广更加严重。

上半年中,全国最拥堵的城市是石家庄,拥堵延时指数达1.87,意味着早晚高峰期的通行时间要比凌晨时分多出87%。重庆、西安、济南分列二至四位,而哈尔滨、郑州、青岛、武汉等多个二三线的拥堵程度与一线城市中最拥堵的北京和广州不相上下。

但如果按照上半年因拥堵造成的人均货币损失来进行排名,一线城市因人均GDP更高、受到的损失更多而位居前列。其中,北京以5056元位列榜首,上海、深圳分别以4497元、4357元分列其后。最拥堵的石家庄、重庆、西安等地,人们也有近四千元损失。