



南京长江大桥 现代快报/ZAKER南京记者 顾炜 摄

大桥封闭后,非机动车怎么过江?

本周五,长江大桥即将全封闭维修,车辆和行人一律不能通行。为了测试轮渡的承载能力、大客流来临时的渡运次序,以及恶劣天气停航时如何疏散大客流,昨天上午,南京公交集团联合轮渡、公交、公共自行车公司,进行了大桥封堵及轮渡恶劣气候抗压大演练。现代快报记者了解到,应对大桥封闭,公交及公共自行车公司也增加了运力,保障大客流期间市民出行。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜

轮渡紧急停航时 可快速实现公交、公共自行车接驳

根据预案,一旦因恶劣天气影响,江面能见度降低,不能满足安全航行条件,轮渡需实施停航,轮渡公司将立即启动应急预案,通知公交公司就近安排公交车辆及时赶至码头停靠点(轮渡停航公交应急停靠站)。其中,中山码头由江南公交负责(2台车),浦口码头由扬子公交负责(2台车),采用双向对开,高峰间隔时间约为15分钟一班,实现与轮渡航班时间相对接。公共自行车公司也会立即在两侧站点配足车辆并备用车辆40辆。

据了解,大桥封闭后,轮渡将新增到3条船,载客量从1200人到600人不等。可容纳非机动车100-200辆,发船时间由现在的

20分钟缩短到15分钟一班。

南京轮渡公司副总经理李寿龙表示,轮渡主要满足的是非机动车过江。当前轮渡的客流约为8700-10000人次,大桥封堵后,预计客流将增加一倍。届时,轮渡公司将通过新增运力,将现有的100个航次增加到138个航次,新增班次主要安排在早晚高峰时间。

能否延长通航时间?“今后运营时间还是早上5:30-晚上11:00不变。”李寿龙表示,现有的运营时间是经过科学测算的。一般夜里11点之后,基本就没有客流了,再加上夜间航行受视线、水流、风速等因素的影响,运营时间暂不推迟。

公交新增两条大站快车线路 封桥期间票价两元

大桥封闭后,原有的29条过江线路归并成15条过江线路,13条从扬子江隧道过江,2条从长江隧道过江。江北地区还新增了15条公交线路,与地铁进行接驳。

“经测算,从扬子江隧道过江的线路,平均增加了8公里左右路程,时间增加了15分钟。”扬子公交运营总监吴宏生介绍,线路变长,班次就变少了,大桥封闭后,扬子公交将把空余出来的200多辆车,投入到归并后的15条过江公交线路,加强运力。

吴宏生表示,公交新增D17、D18两条大站快车线路,票价定为3元,不过在大桥封闭期间,仍

按投币两元、刷卡八折收费。

浦口码头原来有9条公交线路111台车,大桥封闭后将增加到12条(含一条夜间线)171辆车,方便市民乘坐轮渡。江南公交在中山码头有3条线路113辆车,从本周六开始,将新增20辆车,满足市民出行。

南京公共自行车公司副总经理田峰表示,目前在江南江北各有一个公共自行车站点,各有150辆自行车。大桥封闭后,这两个站点将各派1名工作人员进行管理。恶劣天气时,两辆运送客车可随时运送补充车辆,极端条件下,可增加到三四百辆。

揭秘

大桥封闭改造期间 地铁3号线 最快3分钟一趟

快报讯(通讯员 地轩 记者 刘伟娟)本周五晚上10点,南京长江大桥就要开始封闭改造了。大桥封闭期间,为保障乘客过江,南京地铁将对相关线路实施运力调整。其中,地铁3号线最短发车间隔缩至3分钟。

现代快报记者了解到,大桥封闭期间的工作日早高峰,地铁3号线将增加3列车上线,过江段最短行车间隔由3分25秒压缩至3分钟。同时,早高峰时段适当组织1到2列车以“大站快运”方式直接空驶至天润城站、柳洲东路站等客流大站载客,以缓解过江客流压力。

为保障过江客流的换乘需求,地铁2号线已从7月1日起,在配属35列车的基础上,采用最高运能保障2号线大行宫站的换乘客流疏导。其中,周一上线34列,周二至周五上线33列,经天路至新街口方向的最短间隔分别缩短至3分钟和3分20秒。地铁1号线目前已在早、晚高峰增加上线列车,延长2分20秒间隔覆盖时段,大桥封闭期间将进一步增配备用车保障南京站换乘疏导。此外,S8线也将通过增加备用车方式保障六合地区乘客的高峰出行。

地铁运营公司将密切关注线网客流的变化情况,适时对各线开展运力调整,满足乘客出行需求。

同时,地铁运营公司还将加强柳洲东路站、天润城站等过江主要客源站,以及南京站、大行宫站等重点换乘车站的客流组织保障,制定三级客流管控预案,增加站内引导人员,全力保障高峰期客流疏导。

他用37年的陪伴 向南京长江大桥深情告白

1979年,虚岁18的刘为保青春,子承父业进入南京桥工段工作,服务对象是南京长江大桥。人们常说,陪伴是最长情的告白。从桥隧工到巡守工,从小伙子到年过半百,刘为保用37年的陪伴,向南京长江大桥深情告白。

现代快报/ZAKER南京记者 刘伟娟



刘为保工作照 本人供图

人员分别从大桥的北堡、南堡向大桥中间走,边走边为大桥“体检”。走到中点,互相交流一下,再各自沿原路返回。这一走,就要一个多小时。

刘为保比别人更清楚大桥哪里出了毛病。他说,与公路桥桥面相比,背面受损程度更严重。有时公路桥背面会有水泥块掉下来,影响到铁路行车安全的,他们要当即清理。

听不得 有人说大桥不好
他上前解释

刘为保说,他听不得别人说大桥不好。有一次,在过江公交车上,一名乘客抱怨大桥路面坑洞多。刘为保听了,便上前向这位乘客解释。他说,大桥老了,有毛病是正常的。公交车开不平稳,是因为大桥伸缩缝不平,单位多次组织过维修,但由于一些原因,没能彻底修好。

如今大桥路面上有不少补丁。刘为保称,为了填坑,他们想了不少办法。有时候坑洞还没填好,行人就要通过。他们想到用冷却的沥青填补桥面坑洞,这样很快就能让非机动车通行。不过,后遗症是桥面黑一块白一块,比较难看。

大桥要封闭维修了,在此期间,刘为保的工作不变,这让他很欣慰:每天为大桥“体检”,终于能看到大桥“治病”了。

舍不得 主动申请换岗
多陪大桥5年

刘为保的父亲是南京桥工段的炊事员。子承父业,刘为保选择了桥隧工这一岗位。桥隧工是特殊工种,工作到55岁就要退休。2014年,单位设置了巡守工一岗。了解到该岗位退休年龄为60岁,刘为保主动申请换岗。这样一来,他可以多陪大桥5年。

巡守工的工作是为大桥“排雷”,即排除安全隐患。作为巡守班班长,刘为保每天都要“走桥”一两遍。与行人不同,他走的是铁路桥。刘为保告诉现代快报记者,两名工作