



8月21日,南京应天大街高架赛虹桥立交车流拥堵,远看就像一个大停车场

南京“最大停车场”竟然是赛虹桥立交

每天拥堵超过10小时,成全市“堵王”;市民建议附近建一条平行快速路分流车辆

“应天大街高架以前还只是早晚高峰拥堵,现在变成全天候拥堵了,尤其赛虹桥立交,打开地图经常是红色的,有时甚至是紫红色,车都不敢往那边开。”赛虹桥立交一直是南京城的一大堵点,近日不少市民向现代快报记者吐槽,“现在南京城东西方向,就应天大街这么一条快速路,大量的车往这边开,天天堵得像个停车场。”

有市民建议,能否在应天大街平行方向,再增设一条快速路,“绕城太远了,应天大街高架负荷又太重,如果能在边上增设一条快速路,肯定能分流一部分车辆,缓解应天大街高架的拥堵。”这个建议靠谱吗?有没有实现的可能?对此,现代快报记者采访了相关专家。

现代快报/ZAKER南京记者 王瑞 张瑜/文 施向辉/摄

市民吐槽

赛虹桥立交从高峰堵变全天堵

市民刘先生家住南京城东,他的公司位于河西,应天大街高架是他每天开车上班的必经之路。“每当堵在应天大街高架特别是赛虹桥立交上,我就感慨,这简直就是南京最大的停车场。”刘先生说,出门前打开导航一看,经常就是红色甚至紫色。他说,有次高架上堵车严重,他在桥上就被堵了半个多小时。

市民王小姐则告诉现代快报记者,她家住在仙林,工作地点在河西的庐山路附近,“实际上,如果开车从应天大街走,一路过来到单位是最方便的,可是我真的被堵怕了,每次开车上班,都特意改道从绕城走,就是怕上班迟到。”她告诉记者,就这样开车坚持了一年多后,因为上下班消耗的时间太多,她只好将仙林的住房卖了,因为没摇上号,至今还在租房住。

一直以来,对于应天大街高架的拥堵,不少司机已经习以为常,尤其是早晚高峰潮汐现象十分明显,像凤台南路东侧、赛虹桥立交、双桥门立交附近,由于车流大量汇集,已经呈现全天候拥堵的状况。

“本来以为应天大街东延开通后,卡子门拥堵能得到缓解,但是目前来看效果并不很明显。而且东延线有16条车道,大量车辆由东往西方向汇集过来,应天大街反而变得更堵了。”市民赵小姐对现代快报记者抱怨,“每天不管什么时候打开导航,应天高架上总有部分路段显示是红色的,甚至是紫色的。一想到开车堵在上面动不了,心里就犯堵。”

记者调查

高架桥上平均车速只有15公里/小时

8月中旬,记者多次驾车,在不同时段途经应天大街高架,应天大街高架除了早晚高峰拥堵外,连平时时段多个路段也会出现车多缓行甚至拥堵的情况,尤其是赛虹桥立交,每天拥堵超过10个小时。

较为严重的有3个堵点:一是应天大街东往西方向,车流在双桥门立交附近拥堵严重,这主要是由于应天大街高架本身只有3股车道,卡子门南往西方向,以及机场高速连接线北往西方向,均有车流汇入应天大街高架,加之应天东延线开通后,由东往西方向的车流已经将原有的三股车道占满,导致另外两个方向过来的车流无法汇入,因而出现拥堵;第二个堵点位于赛虹桥立交西往东方向,该路段已出现近乎全天拥

堵状态;第三个堵点也是拥堵最严重的路段,是应天大街高架(凤台南路东侧)从赛虹桥立交到晨光立交桥,两三公里的路经常需要半小时才能通过。

记者查询高德地图通报的南京一季度、二季度相关数据,今年一季度,南京在全国的拥堵排名是第12位,其中应天大街高架成为“堵王”,早高峰时,应天大街高架(凤台南路东侧)从赛虹桥立交到晨光立交桥是最堵的道路,平均车速只有15公里/小时。二季度,南京的拥堵排名虽然下降至第31位,但应天大街高架(凤台南路东侧)由西往东方向拥堵天数竟然高达79天。而尽管三季度的数据尚未出来,但从近7天的数据不难看出,应天大街高架根本算不上所谓的“快速路”。

网友建议

能否再建一条东西向平行快速路分流

应天大街高架为何如此之堵?交警部门表示,这确实有一定的客观原因存在。一是机动车保有量增加,路面的车增多,可道路条件有限;二是南京主要的城市资源较为集中,新城副城发展不均衡,横跨城区上班的市民不在少数;三是路网体系不够完善、跨区通道数量不足、分布不均等等。

有网友认为,应天大街这么堵,一个原因是城南快速路网太少。南京除了快速内环,城西有扬子江大道、江东路,城东有绕城、城北有栖霞大道-幕府西路-郑和中路高架,而城南就只有应天大街高架这一条快速路。虽然都知道应天大街不好走,可除了这条快速路就没有

其他道路可选了。如果走绕城,绕实在太远了,“绕城和应天大街高架间距太大,不方便。”

网友表示,“中山东路、玄武大道拥堵是因为受地理环境限制,没啥好办法。但应天大街拥堵,是因为城南快速路网不够密,如果能在应天大街相隔不远的位置,对现有主干道进行改造,减少红绿灯或像江东路一样进行快速化改造,那么在很大程度上能够对应天大街高架的车辆进行分流,缓解整个城南,尤其东西方向车流的压力。”网友表示,就现有的路况来看,改拓软件大道或者雨花南路至梦都大街,是较为合适的路段,“而且和应天大街高架几乎平行,相隔也不远。”

专家观点

不应“头疼医头”,要系统解决拥堵

网友的建议靠谱吗?南京市城市与交通规划设计研究院院长杨涛表示,对于应天大街高架的拥堵,他也有所了解,不光是城南地区,城北地区的拥堵情况也值得注意。“城市的拥堵是系统性问题,并不是简单某一条路的问题。”杨涛说。

对于有网友提出雨花南路-梦都大街改造为快速路的建议,杨涛说:“我不建议就事论事地来治堵,这样还是治标不治本。”他提到,雨花南路如果改造的话,会涉及到雨花台风景区,可能会破坏景观,“一味迎合小汽车无限制增长、发展和使用,只

会让城市越来越拥堵。”

如何真正解决城市拥堵问题呢?杨涛开出“药方”。从战略层面上加大对机动车的管控力度,前不久市政府法制办就《南京市道路交通安全条例(草案)》征求意见。其中提到,市政府可以根据城市交通的具体状况,对车辆采取总量控制、限制通行、登记限制、停车调控等措施。

杨涛说,城市路网的完善还需要系统性研究,这涉及到城市的总体规划、综合交通体系规划。应多考虑城市生活宜居、低碳、健康等因素,通过提高公共交通的便利性,给市民更多出行选择。

最新消息

值得一提的是,记者从有关部门了解到,目前对于城南快速路网不足的问题,相关部门已经开展了调研并做了两套规划方案,但尚未对外予以公布,现代快报记者将继续关注此事。

大数据

高德实时数据分析(部分) 更新时间:8月21日 网页截图

排名	道路名称	拥堵延时指数	速度	旅行时间	延迟时间
1	应天大街高架(凤台南路东侧)由西向东	2.5	27.8	4.8	2.8
2	应天大街高架(凤台南路东侧)从双桥门枢纽到赛虹桥立交	1.9	35.4	12.4	6
3	应天大街高架由西向东	1.7	41.3	9.6	3.8
4	机场路从S55宁宣高速到纬八路	1.4	54.2	2.2	0.6
5	九华山隧道由北向南	1.3	43.9	3.9	1
6	内环西线(应天大街高架北侧)由南向北	1.3	44.2	8.1	2.1

注:数据样本截取早晚高峰时段;速度单位:公里/小时;时间单位:分钟