

人行道改非机动车道？机动车限行？维持原状？

大桥要不要设非机动车道 网友吵疯了

9月5日，现代快报刊发了《南京长江大桥通车后，划条非机动车专用道，可行吗？》，在网上引发热议。有网友认为，大桥其实不该让汽车通行；还有网友提出，大桥上的行人比较少，应该将人行道改成非机动车道。

现代快报记者了解到，全国大部分跨江大桥没有设置非机动车道，不允许非机动车通行，但也有新建大桥设置了专门的非机动车道，供电动车和行人通行。

现代快报/ZAKER南京记者 李娜 王瑞



热议

南京长江大桥作为全国人民心目中的“网红”，是南京唯一可通行非机动车的大桥。

一直以来，有关非机动车从大桥过江的问题颇受争议。一方面，市民确实有刚需，从轮渡过江不但要花钱而且路程更远，很不方便。另一方面，南京长江大桥当初设计时，并没有设置非机动车道，只有桥面机动车道，以及两侧供行人赏桥赏景的步行通道。

9月5日，现代快报有关南京长江大桥是否要设非机动车专用道的报道，再次引发网友热烈讨论。

支持

反对

机动车限行，给非机动车让道

有网友表示，南京长江大桥修了快两年了，尽管两条过江隧道一直超饱和运行，但是机动车驾驶人似乎也习惯了目前的行车方式。因此，大桥通车后，相关部门可以通过多种方式，对大桥机动车通行量进行管控。该网友认为：“长江大桥已经超负荷多年，此次维修后更应该好好保护，可以设置单双号限行或者双向单车道通行方式，这样既能限制车流，也能给非机动车留出专用通道，方便电动车骑行的需求。”

还有网友也提出类似观点，认为大桥重新通车后，可以只允许公交车、出租车、旅游大巴、执行任务的警车以及各种紧急抢险救援的车辆通行，设立非机动车道，而私家车等其他车辆，则不得从大桥通行。

骑行人可通过其他方式出行

采访中记者了解到，大桥维修前，日均车流量在9万辆左右，节假日出行高峰期甚至超过10万辆。而来往大桥的非机动车在1.4万辆左右。

对此，有很多网友表示，南京长江大桥对于江北居民来说，是往返南京主城区的一条重要通道，如果设置非机动车道，那么很可能出现车辆通行速度慢、大桥两端路段包括引桥严重拥堵的情况。网友表示：“非机动车车主完全可以选择地铁、公交等方式出行。而原先走两侧也基本满足了非机动车的需求，没有必要再专门设置非机动车道。”

还有网友表示，要从根本上解决非机动车过江的问题，应专门建设一条过江隧道，仅供非机动车通行。

“建行惠懂你”APP 为小微企业提供一站式信贷服务



近日，建设银行推出“建行惠懂你”APP，该产品利用互联网、大数据、生物识别等技术，创新推出“互联网获客+全线上信贷业务流程”业务新模式，集成了额度试算、预约开户、贷款申请、支用还

款、指数调查问卷等功能；具有开放式获客、一站式办理、智能化风控等特点，是建设银行送金融服务上门的一项重大创新举措，在市场和同业中属于领先地位。

据悉，“建行惠懂你”APP实现了建行“小微快贷”在线一站式办理。“小微快贷”包括“信用贷”“云税贷”“账户云贷”、“抵押快贷”等系列产品，全面契合小微企业的经营特点，如同品种齐全的超市，只要企业有一定维度的真实数据信息，就总有一款产品能满足企业需求。

客户下载“建行惠懂你”APP后，能够随时查看建行小微企业

信贷产品信息，无需登录，只需要填写企业名称全称，勾选行业，填写企业上年度经营收入以及近1年企业纳税总额，选择性录入房产信息，就可试算出贷款额度，提前了解在建行可贷金额。符合条件的客户可立即办理贷款，全流程在线操作，从申请到贷款支用只需几分钟。为了匹配小微企业“小、频、急”的资金需求特点，“建行惠懂你”APP可实现在贷款合同有效期内随借随还、循环支用，极大地提高了融资效率，充分满足了小微企业融资需求，降低了企业融资成本。

通讯员 苏剑轩

历史

长江大桥起初有供骑行的慢车道

据一位关注南京长江大桥的热心市民介绍，南京长江大桥起初是有供自行车骑行的慢车道的，当时机动车道为双向两车道，这一状况存在了很长时间。上个世纪八九十年代，因为机动车增加，大桥的双向两条机动车道不够用了，才取消了慢车道，改成双向四车道。

“慢车道取消，影响并不大。”这位市民说，那时候还没有电动自行车。而骑自行车过大桥需要一定的体力才行，所以骑车过桥的人不多。

2005年以后，随着具有省力、便捷、快速优势的电动自行车逐步兴起，大桥上的人行道逐渐被电动车“占领”，各种安全隐患也随之而来。

借鉴

在建杨泗港长江大桥设非机动车道

评论中，有网友质疑：钱塘江大桥有非机动车道，为什么南京长江大桥不能设置非机动车道？

南京城市与交通规划设计研究院院长杨涛曾参与过国内许多大桥的建设方案论证。他告诉记者，在同尺度的跨长江、跨黄河、跨海峡的桥梁、隧道中，武汉以下的新建通道，基本都是汽车专用。比如杭州湾大桥、新乡的跨黄河大桥、在建的琼州海峡隧道，都没有设计非机动车道。而钱塘江大桥较窄，不能同等比较。

不过，现代快报记者检索

发现，在建武汉杨泗港长江大桥就设计了两条非机动车道。杨泗港长江大桥总长约4.32公里，与南京长江大桥总体长度相当。这条过江通道在建设时就充分考虑了快行、慢行、机动车、非机动车以及行人观光漫步的需求，堪称“功能最全”。据介绍，杨泗港长江大桥上层设置6条快速汽车道，下层布置了4条慢速车道、两条非机动车道，让电动车、摩托车、自行车分区通行。远期，若非机动车减少，下层还可改为6条机动车道。上下两层均有人行道，供市民观光、游览、慢跑。

观点

转变大桥现有功能，至少要十四五末

“比南京长江大桥早几年建成的武汉长江大桥，我印象中非机动车也在人行道上通行。”杨涛认为，大桥也可以设置公交专用道加自行车道，限制私人小轿车通行。不过，这个设想前提是彻底转变长江大桥现有交通功能，限制甚至禁止社会机动车通行，使之成为旅游观光与绿色通勤的专用大桥。社会机动车交通功能分流转移到建宁西路过江隧

道、扬子江隧道、和燕路过江通道等其他过江通道。

“实施时机应当至少在十四五末。”杨涛说，至少要等上述拟建通道建成后。在此之前，可以先期开展长江大桥交通功能转化可行性及配套城市交通管制政策，功能转换后的长江大桥城市设计、交通设计、旅游设计、交通影响评价等相关专题充分研究论证咨询。