



快报调查

8月31日上午八点半左右,南京新庄立交出现车辆拥堵现象

热线:96060

今年以来,居住在城北的南京人,越来越难以忍受,因为新庄立交实在是太堵了,“原来是早晚高峰堵,现在几乎是从早到晚都堵,说它是‘堵王’也不为过……”

自1999年建成通车以来,新庄立交陆续承接了玄武大道、红山路、龙蟠路(双向)、玄武湖隧道、九华山隧道等六个方向交汇的车流。这就好比六条水龙同时注入一个瓶口,大量车流汇聚在这里,形成了鲜明的瓶颈效应,随着全市机动车保有量不断增加,这里的拥堵也日渐加剧。

在大多数人看来,去年底燕子矶长江隧道的开通,使得本就拥堵不堪的新庄立交雪上加霜。出行需求不断增加,新庄立交早就超饱和运行。

建成至今24年,新庄立交是不是老了?“堵王”之局又该如何破解?

现代快报+记者 王瑞 李娜/文 施向辉/摄 沈明/制图

城市新“堵王”诞生 南京新庄立交老了?

探访 多股车流汇聚“肠梗阻” 新庄立交成新晋“堵王”

新庄立交应该是南京城新晋“堵王”了。随着去年底燕子矶长江隧道的开通,这成了南京城北片区不少居民出行的最大感受。“越来越堵了。”家住迈皋桥附近的刘小姐告诉现代快报记者,她在新街口上班,当初红山路隧道修了那么久,她想着隧道通车后上班会便捷,没想到红山路隧道通车了,燕子矶长江隧道也通车了,但仍然堵得厉害。

“不到2公里的路程,早高峰堵个一小时太正常了。”张先生同样在新街口上班,也住在迈皋桥附近,因为工作忙,晚上常常要打车回家。“燕子矶长江隧道刚通车的时候,我晚上10点多打车回家也就二三十分钟,20多元,一般车都是从九华山隧道走。”他告诉记者,进入七八月份,他发现晚上打车回家时,网约车平台会自动避开新庄立交,选择从板仓街绕行,路程远了,费用经常超过30元。

8月底,现代快报记者连续多日探访发现,早高峰时,从红山路隧道以及玄武大道过来的车流,在新庄立交上缓行严重。其中,红山路隧道北向南出口,多股车流汇集变道进入新庄立交,加上玄武大道方向的车流,往九华山隧道方向行驶,多股车流最终汇集入两股车道,拥堵加剧。相较而言,车辆进入隧道后,通行要顺畅一些。

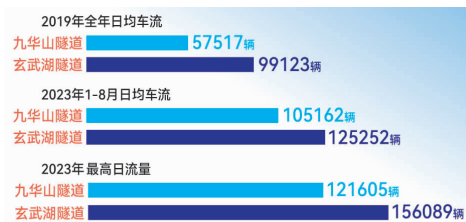
9月4日,南京交通进入“开学模式”,有车友从红山路快速路前往龙江,途经新庄立交和玄武湖隧道,从出了红山路隧道开始,到玄武湖隧道入口,不到两公里的路程堵了近一个小时。

数据 三条隧道车流“狂飙” 新庄立交不堪重负

与新庄立交直接相连的三条隧道车流不断飙升,可以在一定程度上反映新庄立交的繁忙。

据统计,2022年底,燕子矶长江隧道开通的首个工作日,通行量就超过4万辆;开通百日后,日均通行量近6.5万辆。今年8月份,截至28日,燕子矶长江隧道合计车流达253.8万辆,日均90640辆。这些车流在通过燕子矶长江隧道后,只有少部分前往城北和城东片区以及幕府西路,大部分车流都要通过新庄立交转换,最终抵达市区。出城时亦然。

九华山隧道和玄武湖隧道这两条城区隧道车流量也在飙升(详见图表)。



早晚高峰车流分布不均

今年7月份数据展示

早高峰期间

九华山隧道平均车流量约1.7万辆 同比增长约15%

玄武湖隧道平均车流量约2.5万辆 同比增长约18%

晚高峰期间

九华山隧道平均车流量约1.5万辆 同比减少约16%

玄武湖隧道平均车流量约2.4万辆 同比减少约3.9%

由于车流量太大,玄武湖隧道的早晚高峰已经变得不再明显。“玄武湖隧道在2019年之前还能看出早晚高峰,现在除了凌晨一点到五点,基本是全天候的大流量。”一名隧道工作人员告诉记者,由于玄武湖隧道车流已经接近饱和,从数据来看,燕子矶长江隧道过来的车流主要还是经过九华山隧道上城东干道。

分析 通行能力跟不上出行需求,是新庄立交“老了”吗?

面对日益拥堵的新庄立交,有市民质疑:新庄立交是不是“老了”,跟不上时代发展,满足不了出行需求了?

在城北工作的余先生是看着新庄立交建成通车的。他告诉记者,作为曾经南京的东大门,新庄立交从建造至今,在连接城北、城东以及城中交通上,一直发挥着不可或缺的重要作用。

事实上,新庄立交作为四层互通立交,当初建设的标准已经远远超过了对机动车增长速度的预期,甚至在当时属于“超前”。然而,从2005年九华山隧道建成,到2007年龙蟠中路隧道建成,新庄立交逐渐开始成为一个堵点。

当时就有观点指出,随着南京快速内环的建设,不管哪一段快速化改造完成,下一段就会成为新的拥堵地区。比如玄武湖隧道修好后,新模范马路就不堪重负;双桥门立交竣工,老龙蟠中路又变得拥堵不堪。而九华山隧道、龙蟠中路隧道相继建成后,就轮到新庄立交了。

2007年至2008年,新庄立交迎来两轮改造。改造虽然取得了一定效果,但随着机动车的激增,新庄立交及玄武湖隧道、九华山隧道进出口的拥堵与日俱增。

此后,随着燕子矶长江隧道和“井字”快速内环闭环工程的推进,为迎接新一股车流的汇入,2020年底前后,新庄立交启动了12年后的再次改造。2022年,随着红山路一和燕路快速化改造完工,燕子矶长江隧道通

车,新庄立交正式迎来“大考”。

车辆总是会向着交通状况好的路段汇集,这是规律。红山路一和燕路快速化改造的长期施工让城北交通“憋屈”了许久,快速路和隧道通车后,巨大的交通量迅速爆发,让通行能力不足的新庄立交雪上加霜。

“现在越来越堵,根本原因不是它老了。”家住常发广场的王先生表示,红山路快速化改造,看似方便了周边居民出行,但此后燕子矶长江隧道的开通,也让江北部分片区以及城市外围车辆快速引入。车流一路畅通无阻驶入新庄立交,无异于快速引流外围车辆进城,在其他道路通行条件不变的情况下,这样的设计,只会进一步加剧新庄立交以及城市内部道路的拥堵。“道路就那么个通行条件,车越来越多,堵车是必然的。”

相关交通专家在接受记者采访时也表示,从规划建设燕子矶长江隧道开始,新庄立交就必然会迎来如今的局面。相比公交慢、地铁挤,大桥堵车严重,八卦洲长江大桥要收费,对于不少江北居民来说,从燕子矶长江隧道过江进城确实方便,这也让原本期待红山路一和燕路快速化改造完工后出行便利的城北片区居民发现,路越来越堵了。

燕子矶长江隧道通车后,南京交警部门曾为不同方向、不同区域的车流提出了十余条绕行建议。然而即便如此,无论是周边片区居民还是过江而来的车流,似乎都更习惯通过红山路隧道驶入新庄立交进城。

疑问 1 新庄立交还有没有改扩建的可能?

“其实我们在三四年前就已经研究过新庄立交的改造问题,后来还是觉得不是很理想,风险比较大,所以没有实施。”苏交科集团一名长期从事南京交通规划研究的专业人士认为,新庄立交的功能已经很强大了,再在上面做文章意义不大。它周边的交通拥堵,并不是新庄立交本身的问题,是上下游的问题,只能从外围想办法来进行疏导。

不过,由于早期规划没有预留,分流的路径也很难寻找。该人士表示,因为从城市空间布局来说,新庄立交周边被紫金山、玄武湖、南京林业大学等包围,从新庄立

交一城东干道一线往东,直到绕城公路,中间都无法再建一条纵向贯穿性的道路来进行分流。“目前我们往城北、江北的轨道交通还是缺乏的,所以还是依赖小汽车出行。现在只能看看地铁完善了之后会不会有所缓解。”

采访中,也有不愿具名的人士直接表示反对新庄立交改扩建,城北地区路网薄弱,不少道路建设都需要拆迁重建,红山路一和燕路快速路在改造中就遇到了不少困难,工期延长了不少时间,“要是新庄立交再改造,城北居民必然再陷入新一轮出行困难,这一次城北人还要忍多久?”

2 除长江大桥外,南京其他路段能否限制外牌私家车通行?

数据显示,2019年南京机动车保有量在280万左右,截至2022年底,南京机动车保有量已增至320万辆左右。截至目前,南京仅长江大桥限行外牌车,其他无论过江通道还是城区道路,对于外牌小型车辆均无限行措施。

不少网友提出,针对日益拥堵的交通环境,南京有没有可能在调研的基础上,对主城区部分路段以及个别过江通道实施外牌限行政策?对此,有关部门在接受记者采访时表示,是有类似的打算,但具体如何实施还在进一步调研中,且最终能否真正推行尚未可知。

观点 道路建设不能从根本上解决城市交通拥堵问题

“怎么今年哪儿都堵得厉害?”今年以来,不少人都发出过这样的感慨。现代快报记者从南京交通集团获悉,2023年8月1日至8月28日,该集团所辖的八卦洲大桥、大胜关大桥、栖霞山大桥、江心洲大桥、应天大街隧道、定淮门隧道、燕子矶长江隧道等桥隧过江通道日均通行51.7万辆,同比增长19.3%。如果再加上南京长江大桥日均约9.5万辆的车流,南京道路过江通道日均车流已超过61万辆。几乎全城的过江通道流量都在上涨。城北乃至全城疏堵,成为亟待解决的问题。

在南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司董事长杨涛看来,燕子矶长江隧道位于城市中心地带以及免费通行的特性、轨道交通建设的滞后、此前疫情期间养成的开车出行的习惯等是加剧新庄立交拥堵的多重因素叠加的结果。

除了通行习惯难改,公共交通和轨道交通不便,也给出行“添堵”。以江北为例,目前的过江轨道交通只有地铁3号线,且每天尤其是早高峰都在高位运行。对此,专家表示,“相比建设更多的过江通道,尤其在主城区里接入口,城市轨道交通发展始终应当先行一步。”

“新庄立交的问题不在新庄”“为新庄疏堵,需要从城北乃至全城整个路网入手”,不少专家学者持这样的观点,不过,大家同时也表示,在现阶段大拆大建显然不合适。杨涛说,“从国内外经验来看,道路建设的速度不可能跟上小汽车保有量增长的速度,所以道路建设并不能从根本上解决城市交通拥堵问题。”



扫码看视频