

过江通道限外牌能为城区交通减负吗?

南京就相关通行政策调整问计于民;网友反响热烈,还有人建议增设非机动车过江路径



视觉中国供图

8月11日,现代快报记者报道了南京4条过江通道通行政策拟优化调整,计划实施工作日早晚高峰限行外牌车辆的消息,引发广大网友的关注和讨论。根据现有数据记者分析发现,如果这一政策得以实施,除缓解过江通道早晚高峰拥堵外,或有望“限时”缓解主城区道路拥堵现状。

与此同时,还有不少网友表示,如果能增设更多非机动车通行路径,不用人人都需要开车过江,或许比工作日早晚高峰限行外牌,更能缓解过江通道拥堵问题。

实习生 梁倩 现代快报/现代+记者 王瑞 李娜

现状 四条过江通道不堪重负 燕子矶长江隧道外牌通行量超22%

那么,工作日早晚高峰限行外牌车辆,如果真的实施,四条过江通道拥堵程度真的能得到缓解吗?采访中,现代快报记者了解到,今年上半年,应天大街隧道日均通行量9.25万辆,定淮门长江隧道日均通行量9.79万辆,江心洲长江大桥日均通行量9.06万辆,燕子矶长江隧道日均流量9.20万辆。这样算下来,四条过江通道日均通行量共达到了约37.3万辆。

采访中记者了解到,目前南京多条过江通道都是超负荷运行。比如,2020年底通车的江心洲长江大桥,自2020年12月一

2023年12月,3年通行8194万车流,2021年6月就已经达到了6万辆的设计饱和车流量。还比如,2022年底通车的燕子矶长江隧道,通车首日车流量就达到约4万辆。到2023年底通车一周周年时,累计保障约2877万辆车辆通行,日均约8万辆,单日流量峰值11.45万辆,这直接导致新庄立交成为南京新晋“堵王”。

为何拟实施外牌车限行?从一份数据可以看出端倪。2024年1至6月,南京燕子矶长江隧道总流量1674.24万辆。其中,外牌车数量达到了372.61万辆,占比22.26%。

分析 城区通行将受益,新庄立交有望“限时”减负

2023年9月6日,现代快报曾报道《城市新“堵王”诞生,南京新庄立交老了》一文,引发广泛关注。当时,正是由于燕子矶长江隧道的开通,使原本就已经拥堵不堪的新庄立交雪上加霜。

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会的车流。这就好比六条水龙同时注入一个瓶口,大量的车

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。

据统计,2022年底燕子矶长江隧道开通后,至2023年8月,日均流量就已经达到了90640辆。而这些车流在通过燕子矶长江隧道后,只有一小部分是前往城北和城东片区以及幕府西路,其他大部分车流基本都要通过新庄立交转换,最终抵达市区,出城时亦然。

从上述数据不难看出,2024年上半年燕子矶长江隧道通行流量中,外牌车数量已经超22%。而记者采访获悉,就早晚高峰而言,目前途经燕子矶长江隧道进出城的外牌车辆,也达到百分之十几的占比。如果限制外牌政策实施,早晚高峰不但能有效“限时”缓解新庄立交拥堵,玄武湖隧道以及九华山隧道等多个方向路段车流通行压力,也将得到一定程度上的缓解。

讨论 对于限制外牌方案,网友发表各自看法

采访中记者发现,对于问卷中拟对通行政策优化调整的方案,不少网友也发表了自己的声音。

声音一:有市民双手赞成,“早就该这么实施了”

“这简直就是福音啊!赶紧实施吧,要不然这早高峰也太堵了。”家住江北的市民王先生听到这一消息后,当即表示非常支持,他告诉记者,江北楼盘集中,每天都有大量居住在江北的“新南京人”需要过江工作,“高峰期把通行空间留给本地市民绝对是利好消息,虽然不能从根本上解决拥堵,但是肯定能有所缓解。”

他表示,对于外地人而言,只是限制了早晚高峰,如果非日常通行,可以选择二桥、三桥、四桥走,也可以错过早晚高峰再走;如果是日常通勤车辆,完全可以把外地车牌换成南京车牌,“现在一证通办,也没有了之前暂住证的要求,非常方便,对于这些车辆影响是有限的。”

记者发现,和王先生持同样观点的江北居民不在少数。还有不少网友表示,外地车辆由于对南京路况不熟悉,在过江通道通行时,常常出现龟速前行的情况,严重影响了道路的通行效率,如果能够限外牌,至少早晚高峰

这一情况会得到解决。

家住城北片区的不少居民对于燕子矶长江隧道工作日早晚高峰实施限制外牌政策,也表示双手赞成。“自从燕子矶隧道通车后,新庄立交堵得一塌糊涂,再加上玄武湖隧道、九华山隧道几乎全天候拥堵,其中不少都是外地车辆。”市民刘先生表示,如果限行政策能实施,至少早晚高峰车流拥堵情况,能得到一定的缓解。

声音二:问题不在于车多,而是“龟速”车辆太多

“早晚高峰外牌车辆到底有多少?这样的政策出台有数据支撑吗?”虽然同样拥有苏A牌照,市民张先生却提出不同看法,“我每天走扬子江隧道,但是感觉外牌车还没多到成为拥堵的主要原因。”他表示,堵车根源在于“龟速”,“我已经不止一次在路上看到有车辆在隧道内低速行驶,后面车怎么催都开不快。”

值得一提的是,在所有网友的建议和意见中,无论支持还是反对,因车辆“龟速”通行导致过江通道拥堵,成了大家共同的“吐槽点”。“建议过江通道早晚高峰实行最低限速要求,经常开车看到打电话、刷手机的

违法驾驶行为,明明前面根本没有车,他就是开得慢,导致后面车只能跟着慢慢挪。”网友“@八爪鱼”表示,还有实线变道、不打转向灯、变道加塞……这些都是导致道路拥堵和事故发生的因素,跟限外牌两小时相比,这些交通违法行为更应该严查。

声音三:限制外牌车辆,不利于“拥江”发展

对于最受影响的外牌车辆,在南京工作的外地人顾先生就表示,限行大概率只能治标不能治本,同时也不利于“拥江”发展。“难道外地人来南京买房或者投资做生意,还得专门买一辆车上南京牌照?”顾先生认为,限行外牌车辆会让更多外地车主换上南京牌照,长此以往根本不会解决拥堵问题,反而只会堵上添堵。

此外,还有不少网友表示,“南京作为省会城市,不应该限制外牌。”“江北核心区建设的初衷就是带动江北腹地发展,‘限行’的实施与初心背离。另外,外地车牌高峰过江也并非关键矛盾,加快地铁线路建设,便利市民出行才是治本之策。”“现在不是都一小时都市圈吗?与其限行外牌影响发展,不如搞单双号限行措施。”

建议 增设非机动车过江路径,缓解机动车压力

此外,现代快报记者注意到,在此次限牌争议中,也夹杂着不少对于增加非机动车过江通道的呼吁和建议。近几年,南京过江通道建设不断加速,江心洲长江大桥、燕子矶长江隧道陆续投用,仙新路长江大桥、龙潭长江大桥即将建成,但这些过江通道都未设置非机动车道和行人过江通道,仅允许机动车过江。截至目前,非机动车过江通道仍然只有南京长江大桥,以及宁浦轮渡、燕八轮渡等。

“我的看法就是,过江弄点非机动车道。(现在)就大桥一个还特别窄。”“应该在建邺区与浦口区增加一条非机动车可以通行的通道,附近的(居民)可以利用非机动车通行,也可以缓解一部分隧道堵车的压力。”在此次南京交警发布的征求意见稿下,多名网友呼吁。

记者注意到,在此前的采访中,南京交通部门也多次进行过回复,南京对于过江通道非机动车通行问题高度关注,并已多次进行充分研

究。不过,受限于通航净空要求、长江江底标高及两岸接线条件,新建桥隧普遍存在较长距离的长大纵坡,满足不了非机动车通行的标准和非机动车安全便利行驶的要求,故目前南京市没有非机动车专用过江通道的规划。

不过交通部门也承诺,在后续过江通道建设过程中,将会根据建设条件综合考虑,新建桥隧是否具备设置非机动车道的可行性,不断提升交通出行条件。



现代快报+ 新媒体品牌矩阵展播

中国大运河
在云端,读懂2500岁的她



扫码关注中国大运河