

2009年南京交通年报新鲜出炉

快速内环派上大用场 但主

出行更频繁,公交依然不快

居民出行抽样调查显示:2009年主城居民人均出行次数为2.77次/日,2003年至2008年平均出行次数为2.74次/日。

2009年主城居民的出行方式中机动化出行比例为36.96%,主城居民三大出行方式的时耗分别为:步行18.8分钟,自行车23.2分钟,公交51.4分钟。自行车出行时耗基本与去年持平,公交出行时耗与去年(54.2分钟)相

比有所减少。

虽然主城公交出行时耗与去年相比有所减少,但51.4分钟的绝对数值依旧不低,而2001年这一数值才43分钟。这表明,由于道路施工建设较多,公交的通行能力受到影响,这从公交因施工而临时绕道的频率为历年最高也能够体现出来。相比主城而言,外围居民的出行难度在加大,这与宁溧路改造、大桥拥堵等问题直接相关。

公交线网优化提高效率

年报显示,55.6%的市民对城市道路交通运行总体情况比较满意,不满意的只占4.9%,有明显下降。

由于去年相关部门开展了公交线网优化调查,因此年报首次反映出公交客流的分布:中央路、中山北路、中山东路、中华路、龙蟠路等老城主干道是公交客流集中的主走廊,其次是通往浦口和江宁的关键通道,如长江大桥、宁溧路等。

另外,公交专用道的开辟,为保障公交车专用路权,提高运行车速,提高公共服务水平、节约运力功能也起到了一定作用。以40路为例,线路全长14.5公里,全天平均车次约520次,在龙蟠中路设置公交专用道后,40路的单边走行时间由58分钟缩短至48分钟,在保证正常运行间隔下配车数由55辆减少到45辆,线路运行效率与运营收入均有提高。

小汽车成机动车交通主体

私家车拥有量仍在飞涨是个不容忽视的问题。截至2008年底,全市民用机动车(含县、区)保有量已达到942万辆,比上年增长9.9万辆,增长率达11.8%。

年报公布了今年4月进行的交通调查:市区主要路段小汽车比重较高,占道路交通流量的2/3左右,这表明随着私家车的飞速发展,小汽车越来越成为了城市机动车交通的主体,对城

市交通的影响也越来越显著。在非机动车构成中,自行车比重与去年同期相比降低5.5%,电动自行车、助力车的比重较去年上升6.4%,超过了50%。老城内道路上自行车与电动车、助力车的比例相当,而在老城外围道路上,电动车与助力车的比例高于自行车。专家认为,非机动车交通呈现快速化、准机动化的趋势特征。

最堵路段车速不到10公里

2009年南京市主城区居民出行有明显的早晚高峰,而中午出行高峰不明显,主城区居民出行早高峰为7:30-8:30,晚高峰为17:00-18:00。而在这个早、晚高峰中,市民出行不畅。调查显示,市区老城区干道车速在高峰时段仅为16.4公里/小时。

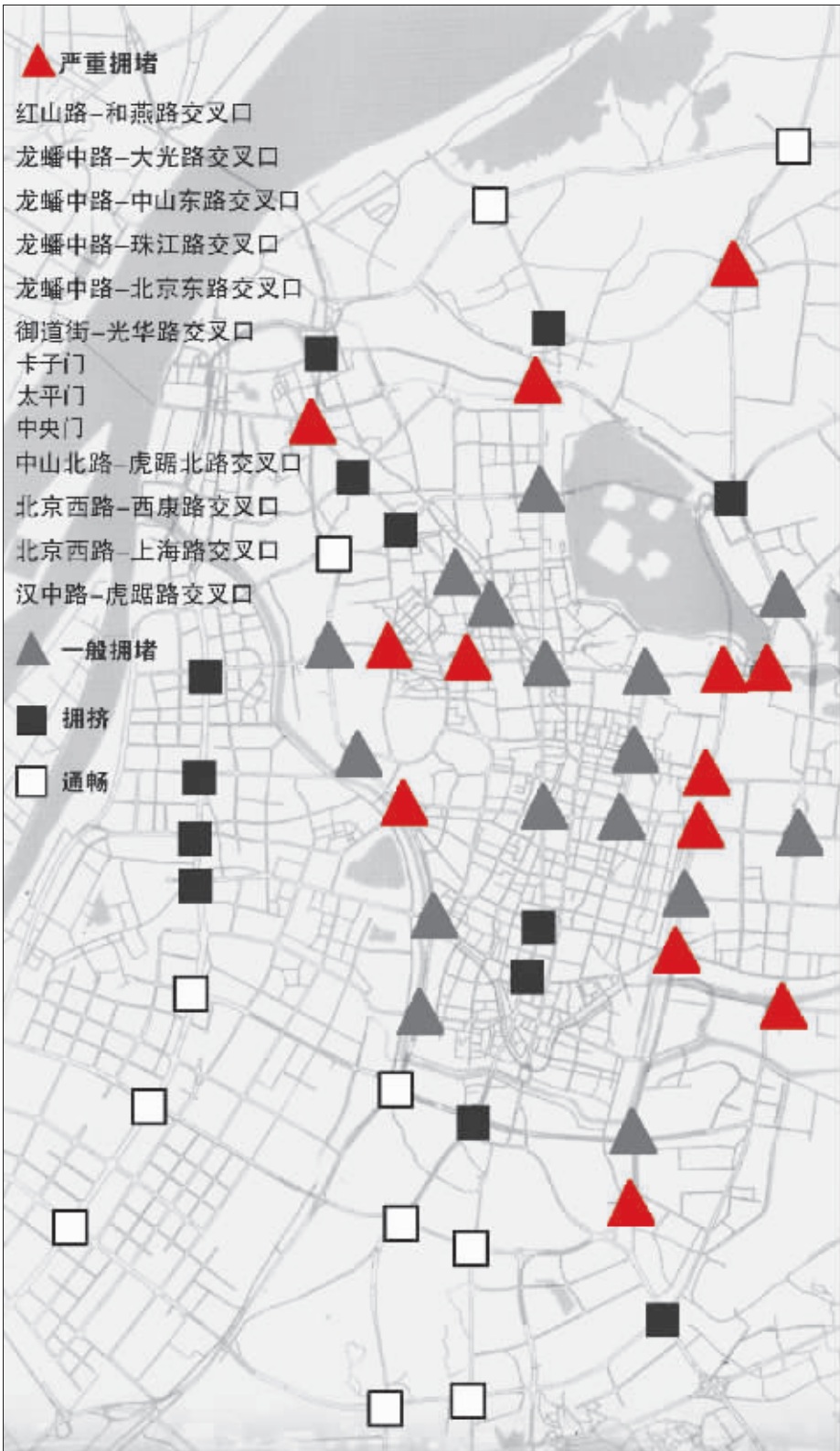
年报显示,市内快速路平均车速为43.3公里/小时,其中玄武大道、纬七路的车速可超过50公里/小时。

“经六纬九”主干道平均车速为26.5公里/小时。老城区主要干道高峰时段车速较低,平均车速为16.4公里/小时,老城外围外主干道平

均车速为29.4公里/小时,其中河西中部片区干道车速相对较高,车速大多在40公里/小时以上。而公交也跑不起来,早高峰平均运行速度为15.9公里/小时,而南京主城区内线路平均运行速度为15.3公里/小时,联系外围新区的平均速度为18.9公里/小时,比主城区公交线路平均快23.5%。

在市区主要路段行程车速图上,有三个路段车速小于10公里/小时,汉中路、北京西路、虎踞路(广州路路口-北京西路路口),这个速度不亚于步行。

出行更频繁了,主城等候公交的时间少了,市民的幸福指数增加了,但新的交通堵点却在悄然形成。昨天出炉的《2009南京交通发展年度报告》(以下简称报告)显示,南京快速化道路系统为缓解老城交通压力起到重要作用,但是广州路、珠江路的交通拥堵状况进一步恶化,而大光路、光华路随着交通量的增长,成为让司机头痛的地段。



制图 俞晓翔

对外交通压力在东南

此次交通年报首次将都市区主要对外各出入口的交通分析列入进来,年报反映,南京都市区主要出入口公路交通量平稳增加,宁杭高速公路南京段的开通,为缓解宁宣高速公路的交通压力起到一定作用。宁小公路、宁丹公路、宁莞公路的近城段交通量较大,除了对外交通功

能,还承担了大量的城市市内交通功能。交通日益拥堵,需要尽快开展道路改造。从交通量的分布来看,南京至东部、南部地区的交通量远远大于往西部、北部地区,反映了南京在区域层面上承东启西的作用,一方面受上海经济强核的辐射影响,一方面对

苏北、西部地区有辐射带动作用。如南京市都市圈向东部、向南部的日车流量各为20万辆,向北部地区日车流量为10万辆,向西部地区更少,只有5万辆/天。单向日交通量在3万辆以上的都市圈出入口有麒麟门、板桥、葛塘三处,铁心桥也接近3万辆。

大光路、光华路成新堵点

去年,城东干道、新模范马路隧道、城西干道、纬七路高架等组成的快速井字内环闭环后,快速路系统承担了大量的通过性交通,为缓解老城交通压力起到重要作用。年报显示,玄武大道快速化改造后,通行能力大大提高,交通量较改造前增长了86%,纬七路高架与城东干道(通济门桥)的交通量较去年有较大增长,部分快速路段已经接近饱和。

受道路建设施工的影响,交通量分布发生变化。如汉中门石城桥2008年改造竣工,2009年交通量有一定恢复,但受地施工影响,交通量上升不快。水西门、集庆门的交通量有所下降,这是因为部分交通量转移至汉中门、应天大街。城中与城南联系通道中,通济门的交通量增长较快,2009年增长18.60%,反映龙潘中路快速化后对车流的吸引愈发增强。城中与城东联系通道中交通量变化最大的是玄武大道,快速化改造后交通量增长了86.45%。城中与城北通道中中山路的交通量下降了41.92%,这主要是因为玄武大道快速化改造后,一部分南北向交通从红山路转移至经五路(墨香路)。

在主要干道中,交通量基本保持平稳,部分干道由于周边路网改善,交通流的分布发生改变。如模范马路快速化改造完成后,道路通行能力大大提高,吸引了更多机动车交通流,导致周边平行道路(建宁路、北京西路)的交通量有所降低。广州路、珠江路的交通量较2008年有一定增长,交通拥堵状况进一步恶化。大光路、光华路的交通量增长更快,成为城市交通的新堵点。

年报还罗列了老城区内主要干道节点高峰时段的拥堵点,这些点主要出现在中央门、山西路、新街口、珠江路区域。城东干道与城西干道沿线节点也普遍拥堵,有些已达到严重拥堵,如龙蟠中路-大光路交叉口、龙蟠中路-珠江路交叉口、虎踞北路-汉中门交叉口等。老城外围地区节点运行状况相对较好,拥堵点主要有和燕路-红山路交叉口、光华路-御道街交叉口,拥堵原因主要是行人拥挤严重或局部路网缺乏。

记者调查发现,40人中有17人放弃公交改骑自行车上班,因为骑车方便快捷,可以避免因等车和堵车浪费太多时间,其中大多数是骑电动自行车。记者走访发现,骑车一族通常是工作地点离家较近,离家较远的一般还是挤公交车,特别是冬天、夏天,选择公交出行的比例都会上升。

“现在坐公交比以前方便多了,交通有改善,车况和司机服务态度都有很大提高。”市民王平对公交状况表示满意。他的意见具有代表性。而市民对于公交不满意的地方主要集中在道路拥堵、票价不合理和空调车比例过高上。

记者调查

公交满意度不高得怪路堵

多数市民认为,公交最大问题是路堵

对公交最不满意的是什么?受访者的答案惊人地一致:“早晚高峰堵啊!新模范马路十字路口堵,中央门铁路桥下面堵,鼓楼广场也堵,新街口还堵。”市民张女士一口气说出好几个堵点。“平时从家里坐车到新街口要20多分钟,遇到堵车就得1个多小时。平均每天要乘2趟车,花在等车乘车上的时间要在1小时20分钟。最怕雨雪天气,道路更堵,因为天气原因都迟到好几次了。”

雨雪天气也是道路拥堵的主要原因。家住江北的余女士对前段时间的降雪记忆犹新。“下雪那天,我早上8点上汉江线,由于路滑车都堵在大桥入口处,根本没法动弹。到中午12点才过长江大桥。到单位已经下午1点了。”

“我住在中央门,在新街口上班,距离比较远只有挤公交车,堵得不行的时候还要下公交车再转地铁。”市民刘女士说道。

公交堵车的原因是什么?刘女士抢着回答:“是因为路上的车越来越多,尤其是私家车,增长速度太快。”

一些市民认为,道路施工是造成堵车的重要原因。“你看新街口这一带老在修路,只留下窄窄的一条道通行,不堵才怪!”市民们希望道路施工别太频繁,他们认为施工结束了应该会好一点。

17人放弃公交改骑车

“路太堵,坐公交车不如骑自行车方便。”家住张府园的高先生选择骑自行车上下班。他说,以前坐公交,从中山南路一直堵到新街口,耗时很长,干脆改骑自行车。现在,高先生已经习惯了骑自行车上下班,只有路途较远或天气不好时才坐公交。

记者调查发现,40人中有17人放弃公交改骑自行车上班,因为骑车方便快捷,可以避免因等车和堵车浪费太多时间,其中大多数是骑电动自行车。

记者走访发现,骑车一族通常是工作地点离家较近,离家较远的一般还是挤公交车,特别是冬天、夏天,选择公交出行的比例都会上升。

“现在坐公交比以前方便多了,交通有改善,车况和司机服务态度都有很大提高。”市民王平对公交状况表示满意。他的意见具有代表性。而市民对于公交不满意的地方主要集中在道路拥堵、票价不合理和空调车比例过高上。



地铁二号线列车入场进入马群站 快报记者 顾炜 摄

地铁二号线列车昨“试跑”

昨天上午,一列红色的地铁在马群高架上惊艳亮相,这意味着南京地铁二号线全线轨通、洞通,即将驶入我们的生活。“二号线所有的车都要到这边来进行调试,除了马群停放的列车外,还有10列车放在小行。”南京地铁总公司副总工程师韦苏来说,二号线列车共35列,现在已经到线14列,“明年5月通车,到时大概可以拥有19列,我们希望调试出17列车投入运营。”

通讯员 迪轩 快报记者 毛丽萍



地铁二号线站台装上了安全门 快报记者 顾炜 摄



地铁二号线即将驶入我们的生活 快报记者 顾炜 摄



在驾驶室可以监控车厢里的一举一动 快报记者 顾炜 摄

12月下旬开始“热滑”

马坊车站的安全门已经安装完毕,护膜尚未撕掉。突然,黑乎乎隧道里亮起一束光,一辆红白相间的列车在内燃机的牵引下慢慢驶进站台。当车门和安全门同时打开,记者登上了这列崭新的列车。除了颜色外,列车与一号线最大的不同就是每节车厢顶上两个黑乎乎的摄像头。

列车慢慢地驶向马群站,速度仪表盘显示时速10公里。“这不能算开跑,确切地说是转场……热滑,要到12月下旬。”韦苏来强调,转场意义重大,是地铁二号线首次通过正线过来的,标志着地铁二号线建设取得了突破性进展,“全线轨通、洞通了。”

韦苏来告诉记者,列车到了马群基地后,首先要进行验收、检查、调试,然后再联合信号调试,调试结束后,接下来还要做冷滑试验。“冷滑,主要是检查接触网质量怎么样,列车不带电跑,然后才能进行热滑,以最后检查各种设备磨合情况等。”

据介绍,截至本月底,地铁二号线及东延线、一号线南延线车站土建工程已基本完成。

心脏“共网”不易趴窝

据了解,列车从静止加速到时速80公里,仅需要30秒左右,而且跑起来静悄悄的。为了最大限度地降噪,浦镇车辆厂费了不少心思。譬如空调运行会产生震动噪音,技术人员在车厢里加了一层吸音棉,大大吸收了噪音。列车车底转换架采用高级润滑油,减少运行中的摩擦噪音,而一号线列车采用的是石墨粉末润滑,降噪效果略微逊色。

此外,地铁二号线还更安全”。虽然它与地铁一号线

同样拥有四个牵引逆变器,可是地铁二号线列车上的牵引逆变器是“共网”的,即一个坏了,仍能正常运行,这也是它最智能的地方。地铁技术人员说,牵引逆变器相当于地铁列车的心脏,主要提供车辆行驶所用的动力。“一号线列车,每个‘心脏’是独立的,一个坏了,其负责的车厢就失去了动力,一号线运营初期因为这个犯过几次病,所以我们对二号线列车进行了改进,把四个‘心脏’共网,当某个‘心脏’出现问题,其他三个‘心脏’会立刻支援,为其所辖车厢提供动力。”

“出状况”会自动播报

列车驾驶室与一号线不同,多了一个显示屏。“这是监控,“站台清客”、“临时清客”、“区间清客”、“停止发布”5个按钮,“如果出现相关情况,司机只要按一下按钮,列车就会自动播报,告知乘客。同时,二号线的车厢内还将安装类似上海地铁列车里的LED线路图,到站了,电子显示灯就会亮起,以提醒乘客。

还在为你家的装修烦神吗? 打开快报《居家》 南京人装修第一参谋

心有多野,未来就有多远。梦想汹涌,每个成就都是起点。 勇者,从不满足现状;智者,尤擅提升自我。 汽车周刊,一路勇往直前,就如你一样, 我们携手,为了更远大的前景不断超越自我,为梦想插上翅膀。

现代快报 汽车周刊 逢周三出版

还在为你家的装修烦神吗? 打开快报《居家》 南京人装修第一参谋

现代快报 居家周刊 每周二、五出版