

经历了5月4日节后首日上班大拥堵后,昨天宁溧路以及双桥门立交的交通秩序好了许多,早高峰提前半个小时结束。但随着城西干道改造动工,双桥门每天将陡增6万辆次的车流,不但双桥门立交本身会瘫痪,而且很可能会殃及到城东干道,导致全城大堵车。对此,许多市民早已有了精确的预测,交通规划部门专家也提出了相应对策。

□快报记者 朱俊俊 毛丽萍



昨天,卡子门高架桥相对通畅

快报记者 顾炜 摄

# 市民堵怕了纷纷绕行 双桥门昨日早高峰缩短半小时

预计城西干道桥改隧动工后双桥门立交会更堵,殃及城东干道

## »直击

### 多项措施见效,昨天不太堵

#### 匝道口变道的车少了

昨天,无论是双桥门立交,还是宁溧路,相对于前天大堵车的局面,通畅了许多。

“许多司机被吓怕了。”出租车司机刘先生告诉记者,昨天早晨8点多,他接到一个去江宁方向的客人,因为看了报纸关于宁溧路大堵车的报道,吓得他没敢从快速通道上走,而是上了军农路,再绕到双麒路,进了江宁东山镇。后来听到广播说宁溧路和双桥门的交通秩序良好,刘先生的第一反应就是,肯定许多司机不敢走这条快速路,改道绕行了。

这确实是一个原因。交警三大队副队长郭智和告诉记者,节后首日,都会形成一个上班高峰,特别是进出城方向。昨天的车流相对少了一些,这是城区道路通行规律。根据交管部门测算,昨天的早高峰,出城方向8:10基本结束,进城方向也是在

8:35结束,比平时提前了半个小时。“从出城方向来看,宁溧路快速通道的效应已经开始显现。”郭智和说。

“每一条新的道路,对司机来说,总有一个磨合期。”郭智和分析,许多司机第一次从双桥门立交进入宁溧路,确实会感觉陌生,在交织段变道的车辆会特别多。但这些司机只要走了一次或者两次之后,下一次通行,就会很自觉地在交织段提前选择车道通行。昨天,在匝道口变更车道的机动车明显变少了,这大大提高了通行效率。

#### 燕西路信号灯已拆除

前天的出城方向大拥堵,还有一个重要原因是一辆拖挂车违法开上立交,在匝道上又抛锚,虽然20分钟后这辆车被拖离现场,但这个20分钟的时间,对于早高峰来说,可以通行近万辆车,因此出城方向的车一直从双

桥门排到了通济门隧道。

许多机动车在匝道口变道的时候,也很容易发生碰撞事故,如果不及时撤离现场,会造成拥堵。对此昨天交警三大队派出了四名民警,每两人一组,在进出城两个匝道口值勤,只要一发生碰撞事故,立即上前拍照,固定证据后让当事双方及时撤离现场。昨天早高峰期间,双桥门立交发生6起碰撞事故,在交警的指挥下,都在1分钟内撤离,对后面的车基本没有造成影响。

宁溧路也做了一些改进。前天宁溧路进城方向,京沪高铁成了“拦路虎”,许多车在高架上不下去。为了缓解这一情况,前天下午双龙大道燕西路路口的信号灯拆除,同时路口封闭,双龙大道上的车流不能直接左拐进入燕西路,必须向前行驶200多米,在高架下掉头绕行。这个措施把这个节点打开了,昨天进城方向相对畅通。

## »对策

### 下月宁溧路地面道路通车后有望缓解

对于目前的拥堵,宁溧路快速化改造的设计者之一、东南大学建筑设计研究院交通分院专家徐俊军并不觉得奇怪,他表示:“宁溧路快速化改造由于先天性不足,当初设计时,就考虑到宁溧路快速化改造只是对现有交通起到一定的缓解作用,并不能根本解决问题。”

不过,徐俊军认为,这种拥堵到宁溧路地面道路建成后,会相应有所缓解,理由是:在改造之前,宁溧路是双向8车道,改造后高架为6车道,地面则为6~8车道,同时高架取消了红绿灯,地面车道又将快慢车道分开,如此一来可以大大提高车辆的通行能力。

据介绍,宁溧路地面交通计划在6月份通车。

### 建隧道下穿京沪高铁

从江宁往主城方向,目前最明显的一个“卡脖子”段就是京沪高铁建设,分布在江宁段高架和主城段高架之间。为何不采取上跨京沪高铁,增加一个立交,避免平交成通行的瓶颈呢?

杨涛认为这个想法不可行:“高铁本身就是高架,同时高架上还有高压线。宁溧路高架要想跨过高铁根本就不可能,而且前面就是绕城公路,没有落脚地,建成目前这样,也是没有办法的办法。”不过,他透露,解决这个瓶颈

已经有了方案,即下穿京沪高铁,“建个隧道穿过去,大概长度在1公里左右。”据介绍,隧道宽度大概与地面持平,6~8个车道。

### 增加江宁进主城通道

杨涛表示,要想缓解宁溧路的交通压力,还要增加江宁往主城方向的通道。

在南京的快速化道路规划中,有一条重要的机场二通道,起点在凤台南路(纬九路附近),然后经宁丹路,直达机场。“宁丹路目前改造的仅仅是其中一段,今后也是高架与地面结合,这样从河西、江北过来的车辆要进入江宁,就不需要再经过双桥门互通,可是借助宁丹路快速进入江宁。”杨涛告诉记者,城东可以借助苜蓿园大街南延,分流城东方向到江宁的车辆。

据介绍,苜蓿园大街南延工程即将启动。另外,记者获悉,在规划中,滨江大道也将一路南延到江宁区。滨江大道江宁段道路,是一条经梅山钢铁集团、雨花开发区、河西新城,最终与南京主城“井”字形内环相接的快速通道。

### 引导公共交通先行

随着车辆的井喷,杨涛认为一再地拓宽道路或是不停地进行快速化改造都是不现实的,就南京目前的市内道路来看,能够快速化改造的道路已经不多。“一方面,我们尽量改善道路状况,提高通行能力,另一方面,我们要注意引导,增加公共交通的吸引力,让更多的市民愿意乘公共交通出行,轨道交通要加快发展。”

## »预测

### 城西干道动工会让双桥门立交更堵

#### 城西干道改造不是时候

对于许多市民来说,他们担心的是,本月城西干道动工之后,双桥门立交可能更加拥堵。

据测算,城西干道每天约有20万辆次的车流,预计30%的车流会选择通过双桥门立交绕行到城东干道,而现在双桥门立交高峰时段每小时的车流已经超过1万辆次,一旦到了节假日或高峰时段,双桥门立交很有可能瘫痪,而双桥门又可以辐射到城东干道,让城东干道的车上不了高架,中山东路等主干道上机动车也进不了城东干道,恶性循环一旦发生,南京主干道将全部瘫痪。全国多个交通规划方面的专家,在听说城西干道即将动工之后,都做了这种预测。

“主要是城西干道改造不是时候。”一位不愿透露姓名的专家告诉记者,现在南京城区的快速化道路还没全部完成,虽然井字型已经成型,但与之匹配的放射道路还在建设中,路网本身就不完善。同时,南京城区数十条主干道改造出新,在这个节骨眼上,城西干道的动工是乱上加乱。

双桥门立交因此也成了城西干道改造工程中无法绕开的一个结。

#### 双桥门立交已无改造余地

让许多市民奇怪的是,早在宁溧路快速化改造的过程中,他们就曾预测,双桥门立交会堵,快报也做了相关报道。这个预测结果成真。

为什么普通市民都能发现得了的问题,交通规划部门却发现不了?为什么在宁溧路改造的同时,不对双桥门立交进行整改?南京城市与交通规划设计院院长杨涛告诉记者,双桥门立交由于地理位置的原因,已经无法整改或者扩建,甚至连多增加一条匝道都不太可能。建设部门在宁溧路施工的时候,只在一些细节上做了些调整,如进城方向的交织段,由原先的60米,拉长到了360米,同时封闭了从土城头方向上来的匝道,减少了车流。

#### 江宁进城路网不完善

对于双桥门立交是否存在设计上的缺陷,杨涛不予评论,“现在可以明确的是,双桥门立

交的通行能力已经与周边道路的车流不匹配。”

另一位专家则认为,双桥门立交拥堵固然有设计上交织段太短的缺陷,但还有一个重要原因是,它必须要承担周边路网不完善带来的恶果。

“其实,从江宁进城,原本应该有4条快速通道。”一位在现场值勤的交警告诉记者,一条就是宁溧路,第二条是机场高速,第三条是宁杭高速二期,这条快速通道已经建设完工,但宁杭二期接到城区的是高桥门互通立交,这个立交还没有建设完毕,从宁杭二期进入城区道路的,必须从友谊河路再进入光华路绕行。而友谊河路还有一个公铁涵洞,只有一股车道,一旦下雨,常常把车淹没至车顶。第四条快速路可以从绕城公路上凤台南路,然后进入城西干道。但凤台南路正在封闭施工,城西干道也要拆掉了。因此第三、第四条通道一般很少有人选择。所以,大量的机动车从第一、第二条快速通道进城,而这两条快速通道必须经过双桥门立交。双桥门立即面临设计和路网的双重缺陷,岂能不堵?

## »教你避开双桥门堵点

### [进城路线]

1. 从机场高速连接线向北行驶时,不要右转进入双桥门匝道,而是直行至雨花东路,再上雨花立交,右转至中华路,由中华路进入洪武路等道路,可以直达新街口。
2. 去城东方向的机动车,可以无需从双桥门立交进入通济门隧道。直接从最右侧的宏光路下匝道,绕行至长乐路后,再右转进入象房村路。司机可以通过象房村路进入瑞金路、光华路、苜蓿园大街等路段。也可以下匝道后直接从龙蟠路的地面道路通行。

### [出城路线]

由城东干道进入双桥门立交的匝道一般都很堵,应该尽量避免从这里通行。可以上到双桥门立交的最高层——往中山南路方向匝道,随后在中华门下匝道,掉头后再上来,第二次进入双桥门立交,绕行只要5分钟。司机也要用好双桥门立交的地面道路。双桥门是互通的,每个路口都能通过几次变道后上各个匝道,如从龙蟠中路上上了高架后,可以在路子铺下匝道,来到地面道路——龙蟠南路,通过龙蟠南路的匝道再次上桥,就能绕开双桥门立交的一个堵点。