首场快报论坛:“摆平”马路 拉链咋就这么难

与会代表建议道路开挖要事先告知市民,对一些重大工程甚至要进行听证

快报记者 翁叶俊 摄

规划论坛上确实有话说

有这样一个笑话:儿子每天跟着爸爸经过一条新修的马路去幼儿园。第一个星期,马路上挖开一条沟,爸爸告诉儿子:“这是自来水公司在安装自来水管道。”第二个星期,马路填平了,可又挖开了,爸爸说:“这是供电局在安装地下电缆。”第三个星期,马路填平了,可又挖开了,爸爸又说:“这是煤气公司在安装煤气管道。”儿子奇怪地问爸爸:“他们为什么不给马路装上一条拉链呢?这样挖来填去,不怕麻烦吗?”

“马路拉链”这一说法,是否从这个笑话而来不得而知。但眼下在各大城市中,马路时常遭遇“开膛破肚”,铺设的管道让人眼花缭乱却是不争的事实。

在昨天由快报和南京市规划局推出的首场规划论坛上,市民代表:“马路拉链”所涉单位和相关专家走到一起,共同商讨这个城市发展中的难题。

与会的市民代表提出,在城市发展中,“马路拉链”让市民爱恨交加。道路之所以要开挖,是因为城市繁荣了,人民生活水平提高了,基础设施必须改造了,而普通市民也从中得到了实惠;但同时,市民对“马路拉链”又深恶痛绝,因为它影响了交通、破坏了城市面貌,对市民出行造成了影响,其中也隐含着建设资金的巨大浪费。

“如屋漏者在宇下,知政失者在草野。”市政协委员薛正毅引用两句寓意深刻的古训评价这次论坛。他说,政府部门与媒体联动推出这一民生论坛,是认认真真访民情,诚诚恳恳听民意的重要体现,值得其它政府职能部门效仿学习。 快报记者 尹海峡

马路不能想挖就挖 必须要让市民知情

市民说:城市“马路拉链”现象虽有改观,但仍旧不少。为什么屡禁不绝,成了城市顽症?

开挖单位说:开挖道路铺设管线,是为市民办事,不挖不行!

昨天,各方观点激烈碰撞,其中也闪烁出不少可供借鉴的“火花”。

昨天,快报论坛首次开讲,本次论坛的话题为“马路拉链”。 快报记者 翁叶俊 摄

市民:

敢问“拉链”从哪儿来

市民张志祥以家门口的应天大街为例。他说,这条路是十运会之前刚刚修好的,现在又开挖,据说搞什么排污沟;而在南苑附近,道路也在开挖,不晓得这些工程申请没申请?张志祥的感觉是,“马路拉链”情况比原来好了些,但问题仍很严重,“修了又挖,灰太大了。”

市民黄安奇说,道路修好了又挖,不仅给市民生活带来影响,还造成了巨大的城建资金浪费,老百姓看了心疼。

市政协委员薛正毅在会上掏出快报的报道,诉说凤凰西街“马路拉链”给周边居民生活带来的影响。他说,这是个老话题,反反复复讨论过很多次。但实际上,我们在尽可能减少马路拉链一事办法上是有的,但不多。而最让薛正毅吃不消的是,“不少马路拉链拉开了,根本不及时合上,拉得也太难看。”

相关部门:

马路拉链成因很复杂

面对市民的疑惑,南京市政公用局相关负责人张军分析说,马路开挖的原因就是各类管线布线的需求,而管线的建设需要是随着社会不断发展、市民生活质量不断提高而产生的,比如说用电负荷的增加等。

那么,马路又为什么反复开挖呢?张军说,反复开挖主要是各类管线单位管线建设的时序不一致造成的。由于各类管线分别属于不同的行业和企业,各行业经营管理体制不一,发展的速度和程度也不同,各行业根据自身的发展规划和社会需求制定的建设计划,客观上时序不一致。

南京电信公司建设中心主任陈康说,南京电信现有电话用户230多万户、小灵通用户90多万户,宽带40多万户,增量非常大。尽管该公司先前铺设了很多管道,但仍旧不够用。他说,一户家庭,原来只需要一部电话,但现在要增加宽带了,必须要把光缆、电缆接进来,开挖不可避免;此外,包括地铁1号、2号线的建设,牵涉到一些管线迁移问题,必须要开挖。

市自来水公司供水发展处的梁贞强认为,现在很多小区取消了楼顶水箱,原有的管道口径已不能满足要求,必须要重新铺设新管;在南京,还有不少水管是上世纪60年代的,跑冒滴漏很严重,肯定要对这些管道进行整修,开挖马路不可避免。

现场提问一:

减少拉链,政府做了哪些事

“马路拉链”造成的问题是有目共睹的。那么,在减少“马路拉链”一事上,政府职能部门又做了哪些事呢?

南京市规划局市政处处长刘颖昨天说,一般情况下,规划部门在每年的年终都要开一个管理大会,公布明年的城市道路建设计划,并请相关管线部门安排计划,争取统一同步建设。

此外,南京市规划局从规划管理的角度不断摸索总结,尝试出台了“联合通信管道”这种“小综合”管沟的建设模式。所谓“联合通信管道”模式,即无论是各通信运营商,如电信、移动、联通、网通、铁通、电视台,还是交警、部队等单位,在管道建设过程中统一采用一次开挖、同沟槽施工的模式,并于2001年开始在通信管道建设的规划审批中,正式推行“联合管道”。规定要求各通信单位联合申报规划审批手续,在领取建设工程规划许可证之后方可开工建设。在建设过程中,各家根据自身的发展情况和规模,适当进行管孔预埋,同时完成对道路两侧单位、楼宇的接入,联合管道一旦建设完成,在同一路段范围内五年内不允许再次开挖,规划部门也将不再审批新的通信管道建设申请,效果非常明显。

此外,规划方面还在管理过程中推行新技术的应用,具备条件的道路建议选择顶管的开挖方式。

现场提问二:

马路拉链,为什么屡禁不绝

在应对“马路拉链”中,规划部门想出了不少方法,但南京市规划局副局长赵晶夫并不乐观——根治“马路拉链”任务十分艰巨。

他说,马路开挖主要问题在体制上,例如尽管规划部门公布了年度建设计划,但因为电信、供电等部门是省属企业,投资的主体不一,渠道不一,要想与南京城建保持统一步调,很难。

赵晶夫还强调说,“马路拉链”不光是发展需要,还有一些建设单位自身的原因。例如,管线单位对自己的容量估计不足,铺设不久又要开挖;有的单位开挖马路根本就不报批;还有些建设单位施工彼此通气不够,自己忙自己的,修好了又挖。此外,施工质量不高,也使得不少道路和管线设施搞好没几年就得挖开来重修。

快报记者 尹海峡

建议:

让市民知情

听说了马路拉链的复杂成因后,不少市民对这一城市难题不再是单纯地抱怨,而是理解,进而达成共识:在马路拉链管理的过程中,既需要政府部门加强监管,市民同样也要给予理解和监督。

政协委员薛正毅昨天说,作为一个普通的公民,不能忽略了对城市建设应有的监督作用。

媒体记者代表师擎提醒说,现在不少道路开挖现场什么也不挂,市民不知道这里在干什么,干多久。她建议相关部门要对全市的道路开挖情况通过媒体告知市民,也可以上网公示。

南京规划设计研究院有限责任公司副院长朱光远昨天说,马路拉链有些是不可避免的,有些是完全可以避免的,但要有个界定。

朱光远还建议说,按照香港等地的经验,马路不是什么时候都可以开挖的,开挖前要告知市民,这里怎么挖、为什么要挖、影响范围有多大、施工中环境如何控制。对一些重大工程,甚至要采取听证会的方法,征求市民的意见,看看道路究竟能不能开挖。

论坛背景

首场快报论坛

与会人员:

现代快报、南京市规划局、“马路拉链”所涉的单位和相关专家、市民代表

本期话题:

“马路拉链”问题

快报论坛简介

该论坛每月一次,论题主要是与市民生活密切相关的公共话题,例如城市建设与文物保护、南京城市色彩等,与会人员包括南京市民、人大代表、政协委员、职能部门和相关专家。

追问

新路不满5年为啥还在挖?

南京现有道路管理法规存在不足

在昨天的论坛上,多位代表提议,政府部门应该在法律法规上完善起来,有效抑制“马路拉链”现象。南京市人大城建委办公室主任李进标向记者证实,对新建道路不准随便开挖一事,南京早在1994年就出台了《南京市城市道路设施管理条例》,其中规定,新建、改建道路5年内不准开挖。

然而现实的情况却是,江东路刚刚建好就开“拉链”,新道路竣工5年内就开挖屡见不鲜。是监管不力还是另有原因?作为道路反复开挖的审批部门,南京市政公用局相关负责人昨天说,按照行政许可法的相关规定,只要建设单位具备开挖的申报条件,他们就得同意开挖,而在《南京市城市道路设施管理条例》中,并没有“完全禁止新建道路5年不准开挖”的强制规定。

一方说新道路5年不准开挖,另一方却说没有具体强制性规定,个中原因究竟何在?记者昨天找到了这一份文件,第十七条是这样说的:新建、改建城市道路五年内、大型翻建的城市道路三年内,以及水泥混凝土机动车道不准挖掘。确需开挖的,应当经城市道路设施行政主管部门和公安交通管理部门审查同意后,报市人民政府批准,并加收一至三倍的挖掘修复费。

从上面可以看出,对一些重点工程,只要政府批准,交纳相关的费用后,还是可以开挖的。而正是这一条款给予的执行弹性,才使得“新建道路5年内不准开挖”成为一种美好愿望。

市政公用局的负责人透露说,下一步南京在加强道路开挖方面还要加强控制,一是加强挖掘现场施工管理,要求企业全封闭围挡,尽可能减少对市民影响;二是要抓开挖后路面恢复质量;三是要对全市挖掘总量进行控制;四是要缩短挖掘时间。快报记者 尹海峡

马路开挖给市民带来不便 资料图片