

中小学课本费下调

幅度: 14%-15%

快报讯(记者 郑春平)今年新春开学时,南京的中小学学生家长可以少掏点腰包了。记者昨日从南京市物价局了解到,该市义务教育阶段课本费较去年同期有较大幅度下调。

对照2006年春季入学的标准,从小学到初中9个年级中有6个年级课本费降价。其中,小学一、二年级去年38.5元,今年33元;三、四年级去年77元,今年66元;五、六年级保持不变,仍然为77元。

初中一、二年级去年143元,今年121元;初三保持88元。高级中学、职业学校、幼儿园仍按原项目、标准收费。

与去年同期相比,今年春季入学课本费下调幅度在14%-15%之间。值得一提的是,与上一个学期即去年秋季入学相比,也有不同程度的下调。不过物价局提醒家长,因为春季、秋季学期课程设置不同,后者没有太大的可比性。

记者了解到,上述标准是在省级物价部门有关规定基础上制定的,各市可以根据省统一核定的教材价格标准,在上下浮动10%的范围内自主定价,目前南京公布的新价格均已在上限。此外,根据不久前下发的省物价局通知,以上价格已经包含了英语磁带费,其中,小学一、二年级不配磁带,三、六年级英语课本各配1盒磁带,磁带费共4.5元;初中一、二年级英语课本各配2盒磁带,磁带费共9元;

英语补充习题不配磁带。

南京市物价局还要求,各校必须做好新学期开学收费公示工作,课本费实行“多退少不补”原则,按学期与学生结算,公布结算清单,凡结算清单中列支不属“书目”范围内的书款必须全部清退给学生。

有关人士评价说,去年南京已实行义务教育阶段免杂费的政策,为家长减轻了一定的费用负担,随着课本费的一降再降,义务教育阶段的开支有望进一步减负。

新模范马路改造 首次采用IBR模式 谁投资,就回报谁

昨天,新模范马路南京邮电大学大门附近,一个简朴的仪式过后,快速内环北线二期工程正式动工。记者从现场获悉,快速内环北线建设首次采用了IBR(投资-建设-回报)模式,这在城市建设融资方面又是一个创新。

规划:北线对接江东路

北线建设指挥部负责人邹锐向记者介绍,昨天动工的是北线西段工程,即玄武湖隧道西口至古平岗立交段。按照远期规划,内环北线经古平岗立交跨过虎踞北路高架后,还将继续前行,最终对接江东路。邹锐介绍,远期规划的实施将待条件成熟后开始,目前相关方案仍在调整优化之中。

创新:IBR首次试水

邹锐透露,内环北线二期工程建设还有一个创新,即首次采用IBR融资模式。具体来说,IBR就是投资-建设-回报。相比城东干道采用的BT(投资-移交)融资模式,IBR模式的建设主体责任更明确,即经过招投标,谁投资就是谁建设,就回报谁。

而且,工程竣工后,要经过经济、社会效益等综合评判打分,施工企业最终才能拿到当初的投资款项。

交通:五一后只留两股车道

根据交通部门的监测,目前新模范马路一线每小时机动车流量达到4000-5000辆,丝毫不亚于快速化前的城东干道。

邹锐透露,春节前围挡主要集中在新模范马路南瑞路-三牌楼、三牌楼-中山北路段,通过拆除绿岛、占用非机动车道等方式,仍保持双向八车道通行能力。

经过一个月过渡期,围挡将继续外扩,路面仅余双向四车道。5月1日隧道主体开挖后,围挡继续外扩,路面仅余双向两车道,以保障沿途公交车与居民、单位车辆出行。邹锐介绍,隧道主体预计11月浇筑完成,届时,随着基坑土方回填,机动车道将再恢复至双向四车道。快报记者 尹海峽

相关链接

施工组织流程

2月12日-3月12日,配合试桩,局部围挡,依旧保持双向八车道。

3月13日-5月,全面打桩,缩减车道,保持双向四车道,公交线路受影响。

5月-11月,第三次围挡,隧道土方开挖和主体施工,只留双向两车道。

11月后,基坑土方回填,机动车道将再恢复至双向四车道。

公共场所,别急,别挤,请排队

可惜,在咱们南京,地铁“先下后上”成空话

北京市确定,每月11日为“排队推动日”。希望借此杜绝公共场所乱拥乱挤、城市交通乱停乱行等不文明行为。

昨天,记者在南京街头进行调查,发现南京的公共场所排队现象可谓是“喜忧参半”。

出租车等档处秩序良好

在新街口无人维持秩序的路口,几乎无人排队等出租车。而商场门口划定的出租车等档处,在导引员监督下,市民纷纷排队,少有人插队。

昨天下午3点,在麦乐迪路口,10余人等出租车,均无人按序排队。一辆出租车停下,4名市民一哄而上,最后,一位年轻力壮的男子上了车。15分钟内,在该路口,先后停了4辆空车,每辆都有三四人“竞争”。

中央商场门口出租车等候区倒是秩序井然,排队的市民足足有30名,出租车鱼贯而入。不过,也有几辆车不听指挥,在淮海路与步行街路口,就停车下车。

负责导引出出租车和乘客的是4名中央商场工作人员。一名姓李的先生称,去年国庆节出租车等候区划定后,开始,部分司机和市民不配合,时间长了,效果还不错。一些司机不需导引,自觉按序停车,市民也养成排队习惯。不过李先生透露,“要是没人导引,肯定乱套”。

地铁“先下后上”成空话

昨天下午4点左右,记者来到地铁新街口站,在10个无人售票窗口,除了两个故障窗口,其他8个窗口均无人排队。大家拥在售票机前,最多的窗口甚至并排站了6个人。在地铁等候区,到处有“上下客区,先下后上”的醒目提示,但几乎无人排队。迈皋桥往奥体方向的一趟地铁进站了,门一开,里面人还没下,外面乘客已挤过来。两边乘客来回穿插,拥挤不堪。

新街口南站,等候公交车的市民也很多。记者发现,尽管乘客很多,也有部分人抢先上车,多数乘客则按序上车,不抢不抢。一辆27路车门口,排队者排成了两列。

保护民国大道,南京今年开建三大地下通道 中山东路洪武路口天桥要下岗了

南京市建委负责人近日透露,结合地铁2号线的建设,南京今年将投资5000万元,在民国大道中山东路上再开工建设三大地下过街通道。目前已委托地铁方面着手施工设计和前期准备。一旦三大通道建成,这条城市主干线人车混杂的情况将大大好转。

“人行天桥虽然造价便宜,但外形不雅、稳定性不高,还存在节假日人流拥挤、雨天积水冬季结冰等诸多缺点。”南京市规划局相



排队打车 快报记者 翁叶俊 摄



乱作一团 快报记者 翁叶俊 摄

客已挤过来。两边乘客来回穿插,拥挤不堪。

新街口南站,等候公交车的市民也很多。记者发现,尽管乘客很多,也有部分人抢先上车,多数乘客则按序上车,不抢不抢。一辆27路车门口,排队者排成了两列。

少数人插队被呵斥

洪武路香港城内,买汽车票的市民一直排到门口,足足有上百名。大家都耐心等待,少有人插队。不过,偶尔窗口也挤了两三名市民。一位中年男子请求第2名的年轻男子带票,遭到呵斥,“排队去!你先问问后面人同不同意”。不过,与汽车票窗口紧邻的3个火车票窗口,情形大不相同。虽仅有四五名市民买票,但无人排队。

新街口几家银行,市民排队存取款已成为习惯。记者随机看了光大银行、工商银行、招商银行,绝大多数市民都在排队。

短评

排个队,咋就这么难?

曾几何时,排队还是我们国家特有的一种现象,在短缺经济时代,人们买任何东西都需要排队,甚至是通宵排队,现在这样的情况当然没有了;不过像买国债、买基金这样的紧俏理财产品,还是会排队,可见排队还不会在我们的生活中消失,那么怎样排队,如何自觉地按秩序排队,则在考验着每一个人的素质。北京提出“排队推动日”,南京的排队状况“喜忧参半”,说明市民还没有完全“学会排队”,说到底还是公共意识和秩序意识不到位。

物质不再贫乏了,排不好队,是不是意味着精神上还有欠缺呢?快报记者 许小红

酝酿快速化改造,减少9对匝道 城西干道将“全程高架”

新模范马路隧道刚刚开始动工,记者又从有关部门获悉,城西干道也在酝酿快速化改造,匝道数减少为9对,平均间距达到940米,打通目前存在的交通瓶颈,使得南京快速内环能够真正快起来。据了解,城西干道快速化改造总投资预计将达3亿元。

据担纲城西干道快速化研究报告编制的东南大学交通学院专家介绍,始建于1996年的城西干道北起大桥南路,南至赛虹桥立交,主要组成部分有大桥南路、虎踞北路、虎踞路、虎踞南路及凤台路,采用高架桥从上面跨越主要相交道路,主线为双向四车道,两侧地面辅道为双向四车道。据分析,城西干道是南京首条快速主干道,采用路口上跨,属于头痛医头的办法。由于设计时对交通分析不足,没有意识到是快速内环的一部分,因此红线预留不足,通行能力受到制约。城西干道主线从剖面看起伏变化较多,从平面看线形存在多处小半径急弯段,对快速行车极为不利,交通拥堵日益严重。

据调查,整个城西干道堵塞最严重的要属汉中门北侧匝道和清凉门南侧匝道间共用的交织段,目前该段处于饱和状态,很难提供足够的可接受间隙满足进出车辆的进出需求,因此该段城西干道已经不适合开设进出匝道。交通专家建议将城西干道从察哈尔路节点至赛虹桥立交分为北段、中段、南段三段进行快速化改造。近期方案通过取消清凉门节点至汉中门节点之间的两对出入口匝道,消除其间的交织区来保证主线车辆的快速通行。远期方案则主要是在主线实行全高架路段的基础上,通过调整主线匝道或出入口间距和密度来保证城西干道主线车辆交织通畅,彻底分离主辅路来满足规划定位的快速化行车的功能。

专家提出的方案是,在保持现有道路规划红线范围内,保持现有道路线形,对城西干道主线实行高架双向四车道+地面双向六车道的快速化改造,其中引桥段为高架双向四车道+地面双向四车道。改造路段为模范路至水西门,该段实施全高架,取消原有主辅路平地整体式出入口,出入口均采用立交匝道出入口。

快报记者 鲍铭东

现状:四大问题困扰

问题一:匝道过多,设置不合理。

问题二:可达性和快速性成了矛盾。

当交通流量较大时,驶离主路的车辆不能及时从出口进入辅路车道,就得排队等候甚至影响到主线通行,而辅路上的车辆受主路出口车辆干扰而行驶缓慢,容易发生交织区交通堵塞。交通专家认为,为了保证快速性只能牺牲掉一部分可达性,减少匝道的数量。

问题三:红线预留不足。

据介绍,城西干道主线采用18米宽高架跨主要相交道路,全线采取双向四车道设置,车道太少。由于红线预留较窄,拆迁量大,拓宽难度很大。

问题四:站点布置不合理。

改造方案:既科学又合理

专家设计了比较合理的改造方案。专家建议,通过道路网建设和改造来增加进出东西向交通的通道,分流北京西路交叉口的交通压力。在现有石头城路的基础上改扩建,并一直延伸与察哈尔路相接,以实现城西干道西侧察哈尔路、模范路和北京西路三条东西向道路之间的局部循环。北段改造的另一个思路是加强道口交通管理,如在草场门转盘处,四个路口都设置预先转弯等候区,可以提高一次信号灯周期内通过机动车的数量。建议察哈尔路扩建,向西延伸连通河西新城。

南段改造方案也很科学。据介绍,城西干道南段(汉中

路交叉点至赛虹桥立交)交通运行状况较好,无需对主线交通进行改善。据分析,该段城西干道共有3个节点:集庆门交叉口、水西门交叉口和建邺路交叉口。建议沿线节点根据进口道的交通流特征,采取单向式信号控制的方法,远期采用路网交通组织优化来改善交通问题。

远期改造 主线全高架

专家介绍,城西干道远期的改造方案则主要是在主线实行全高架路段的基础上,通过调整主线匝道或出入口间距和密度来保证城西干道主线车辆交织通畅,彻底分离主辅路来满足规划定位的快速化行车的功能。

专家提出的方案是,在保持现有道路规划红线范围内,保持现有道路线形,对城西干道主线实行高架双向四车道+地面双向六车道的快速化改造,其中引桥段为高架双向四车道+地面双向四车道。改造路段为模范路至水西门,该段实施全高架,取消原有主辅路平地整体式出入口,出入口均采用立交匝道出入口。

快报记者 鲍铭东

