

车间距十几米 200米怎么界定

■江苏高速公路收费道口昨全部开通,有史以来第一次
■条例实施过程五大焦点话题,引发观点“碰撞”



昨天,南京机场高速收费站道口全部打开,车辆通行顺畅。

快报记者 赵杰 摄

新政首日现场平静

时间 上午10:00

地点 禄口机场高速收费站

备足零钱几十秒过辆车

昨天上午10点,记者来到禄口机场高速公路收费站。这里是南京周边高速公路车流量比较大的一处收费站,每天平均有三万多辆车次要从这里通过。

到达时,往机场方向的7个道口全部亮着绿灯,每个道口前等待交费的车辆最多也只有三四辆。

采访中记者意外地发现,无论车主递过去的是100元还是50元的整钞,收费员都能迅速准确地找齐零钱,没有一丝耽搁。走进收费亭才发现,除了收银机里分别摆放着面额为10元、20元和50元的三叠纸币,另外还有两叠,收费员告诉记者,一叠是已经配好的70元,一叠是80元,找零直接取用即可。

电子眼锁定200米标志线

在收费站的监控室里,记者看到,虽然目前车流量并不大,但有一个画面始终锁定着一段路,路边插着醒目的红旗。监控人员向下拖动鼠标,屏幕上出现一块蓝色的标志牌,上面写着“200米”的字样。

“红旗是150米的地方,昨天我们连夜又竖了200米的标志牌。”机场高速收费站站长刘显根指着电子屏幕说,根据预案,各个收费窗口车辆排队如果超过了150米,升降栏杆就将拉起,让车辆快速通过,一旦车辆积压到200米,后面的车辆不动,由路政疏导员前往告知等待免费通行,直到车辆稀少时再重新开始收费。

时间 下午2:30

地点 沪宁高速无锡硕放收费站



昨天,南京机场高速收费站设置了提示牌。快报记者 赵杰 摄

车辆一度积压百米左右

“硕放收费站车辆积压比较严重,这个地方,老是堵车,你们来看看吧。”中午时分,记者接到市民反映的信息。下午两点多,记者赶到了沪宁高速的无锡硕放收费站。

市民反映的是上海方向进入硕放的收费站。为了缓解压力,加快通行速度,这个收费站的每个车道前后设置了两个收费岗亭,因此3个道口,却有6个收费人员在同时工作。记者赶到时车辆已没有明显积压;而路上,从高速下来的匝道口到收费站,至少有六七名身穿制服的路政疏导员在不停地忙碌着,指挥车辆迅速通过。

附近施工人员说,上午的确有段时间比较拥挤,差不多排队排到百米长。

的哥情愿不吃“免费餐”

“200米,那得很长的队伍了。”的哥小高说,高速收费站一般来说不会出现这种情况。像他经常跑机场,下午四点半,机场高速收费站车流量最大,也就几十米长的队伍。所有的道口都开足,通过也没几分钟。

不过,要是遇上雾天,或者节假日那就没准了。他曾经遇到过最长一次堵车,足足堵了两个小时,从收费站一直堵到机场。今年春节,也堵了两次车。“情愿不吃这个‘免费餐’,就20元,一堵起车来,我们的损失那可惨了。”据了解,从机场打车,正规打表计价的,免不了这个单与的哥无关,而还有些往往是跟客人先谈到价格,其中包括收费站的钱,但即便如此,的哥也不愿意浪费时间。

快报记者 孙兰兰

五大焦点话题引发观点碰撞

昨日起,《江苏省高速公路条例》正式实施,省人大法制委和交通部门一起到各个高速公路的收费道口视察,江苏省人大法制委员会副主任委员刘克希(主持制订《江苏省高速公路条例》的负责人)高兴地宣布:省高速公路收费道口全部开通,这是有史以来第一次,至少保证了车辆通过的快速快捷,我们做到了。

在现场,就一些敏感话题,制订法规的和执行法规的深入交流,展开观点“交锋”。

■话题一

专走匝道 人为制造拥堵咋办

车流量不从主线收费站走,选择匝道收费站下,比如沪宁高速,上海方向过来的车流如果不从南京收费站下,而从汤山匝道收费站下,人为制造拥堵怎么办?

■话题二

目前汤山收费站只有5个收费道口,还不及南京主收费站的一半。一些司机完全可以利用法规的漏洞,组织车辆排队超过200米,从而吃到免费的午餐。

昨天,宁沪高速公路公司总经理谢家全也不无担心地表示,汤山站确实是个软肋,设想车从上海过来以后,不从南京主进站,选择从(汤山)那里下,汤山收费站前没有缓冲广场,车辆在收费站前根本无法五路排开,只能容纳排两路车队,加上车辆之间的间隔容易拉长,这样就很容易达到200米的长度。

对此,刘克希认为,这种可能几乎没有,即使出现也可以安排一个交警,现场指挥,让走主线,“不就避免了吗?再说,汤山收费口的多少不是条例本身的问题,预计跟实际有出入可以增加道口,不能因为排队就修改法律啊!”

■话题三

自行编队 一起涌入收费站咋办

以前就出现很多货车恶意闯关,现在江苏省出现这个条例,会不会让这些人钻法律的空子,在高速公路服务区自行编队,然后一齐涌入收费站,结果排队超过200米,从而正大光明地逃费?

■话题四

这个问题记者抛出后,刘克希坦诚地表示,“在沪宁线上通过电话联络,在路上编车队,不是一个200米啊,五个收费道口加起来就是一公里以上的车队,能做

到那样真是天才。”刘克希称,即使真发现有车在服务区等候编队的苗头,作为高速公路也可以通过探头等监控,从而采取措施,比如安排工作人员组织车辆一辆辆有序出服务区,拉开距离。

不过,沪宁高速相关负责人摇头:“如果真这样,还真没辙,因为我们没有执法权,司机也不会听从。是个问题。”

■话题五

免费放行 最后一辆车如何界定

在收费站道口全部开通的情况下,车辆在收费站平均排队超过200米外的车辆免费放行,放到车辆稀少时再重新收费,那么开车人如何知道自己应该免费,免费车辆如何界定?

■话题六

道口全开 会不会造成浪费

江苏现有3300多公里的高速公路,200多个收费站,包括根据设计流量预留的收费道口,共计900多个收费出口,可不可以不全开,全开的话是不是浪费?

■话题七

观点碰撞

昨天,高速公路经营单位就有人提出,所有收费道口全部开是不科学也是不经济的。“高速公路的收费道口全是按照5年后的预测车流量来设计的,根据情况再逐年开放。现在全部打开,大多数时间是空的,有点浪费。”

对此,刘克希称,“我们是按照高速公路的标准交的钱,我们也就有理由享受高速公路的标准,高速公路收钱却提供不出便捷的服务,这是一种打折服务,应该摒弃,新条例并没有硬性规定必须所有收费道口全部打开,只不过,有个限制,如果未开足道口,造成平均10辆以上车辆排队,那么第11辆车开始就要免费。”

■话题八

间距拉大 200米如何界定

免费放行设定的距离是

■先例

绕城高速排队 超20辆“免单”

“收费站积压就要免费放行”,南京市交通局法规处处长李东庆先生非常支持,他还透露,其实这种做法,南京市交通局在绕城公路上2年前就已开始实施。

据介绍,南京市交通局早在2005前就开始这么做了。“只不过是行政命令,而不是法律法规。”他告诉记者,当年,市交通局局长龙顺根就曾经内部规定,绕城公路上的收费站如果车辆积压排队平均超过20辆就免费放行,“印象中好像放过二三次,十运会期间有过一次。”

据了解,绕城高速虽不是严格意义上的高速,但他们还是积极响应新条例的实施,做足了准备。“绕城有个特殊情况,就是板桥汽渡的车流是相当集中,这时就很容易发生车辆积压,不过,我们道口会全部打开,保证快速通行,一旦出现排队积压超过200米情况,我们也会免费放行。”

快报记者 毛丽萍

■相关

律师曾告沪宁高速

昨天,看到《江苏省高速公路条例》正式实施,南京瑞格律师事务所的主任律师,曾经状告过沪宁高速的杨森格外高兴,他说新条例的出台与他的官司有一定的联系。

2004年6月9日,杨森从南京经“沪宁高速”公路去江苏句容办事。一路上,路边不断出现“限速80公里/小时”、“限速60公里/小时”的标志,还有几处地段禁止超车。这使得他从南京到句容的时间比以往增加了1/3,而高速路的收费依然是过去的25元。

杨森认为,原本可以达到120公里的时速下降了三分之一,25元的通行费也应该相应下调。江苏沪宁高速公路股份有限公司所提供的服务在质量上有瑕疵,侵害了他的通行权,应当赔偿他8块3毛钱损失。因此,他把沪宁高速告上了法庭。

杨森表示,高速公路本就是给消费者提供一个快速通行的服务,《条例》是等价有偿的具体体现,出台这个条例体现了一种进步,实现了平等的交易。”快报记者 毛丽萍