

过江年票制完成可行性研究

人大代表再次呼吁撤除所有过江通道收费站

现状

每天过江 有“心理障碍”

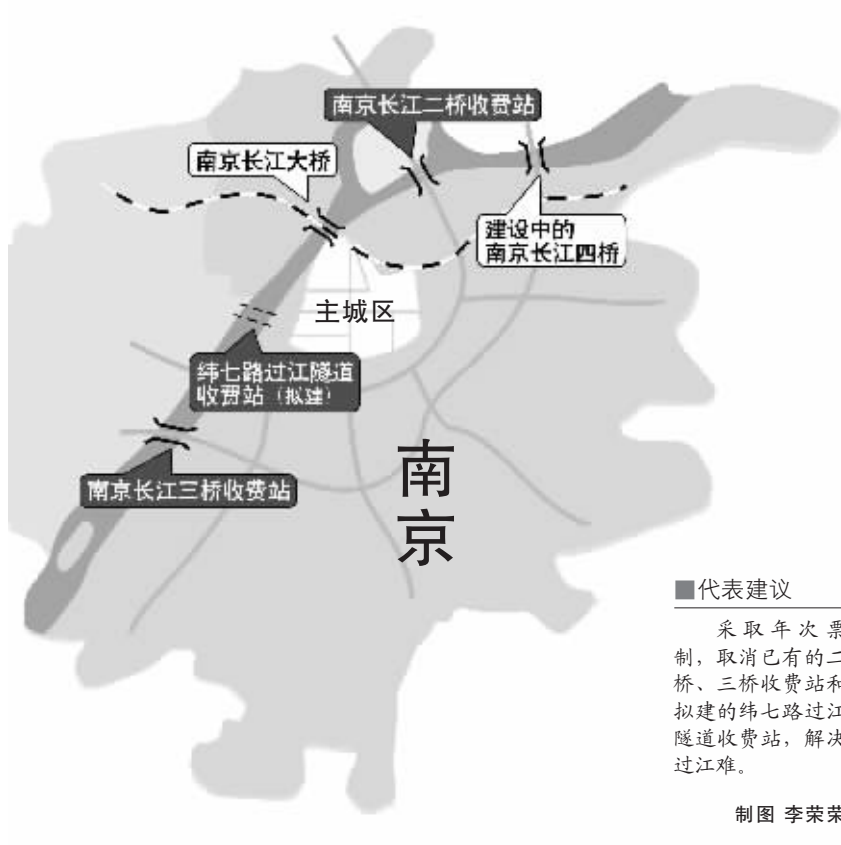
目前大江南北城市跨江交通仍然主要依赖南京长江大桥,长江大桥从上世纪90年代中期开始就已经达到了饱和状态,近10年来,长江大桥日交通量始终高居6万辆以上,远远超出其承载能力。长江大桥长期成为南京最为拥堵,最为脆弱,出行可靠性最难保障的瓶颈通道。

而已经建成的二桥、三桥,新建的纬七路隧道和将建的纬三路过江通道,都采用或拟采用收费经营模式,对“通勤性”的每天跨江出行,不仅构成了很大的经济负担,还形成了一定的“心理门槛”。因此,代表和委员们都认为除了加快城市跨江通道建设以外,转变跨江交通收费模式,消除城市过江交通门槛也成了推动南京跨江发展的当务之急。

说起南京城哪儿最堵?除了新街口,很多人第一个想到的就是长江大桥!唯一的免费过江通道早已不堪重负,南京市人大代表、市交通规划研究有限责任公司董事长杨涛2年前就曾经感慨:南京长江大桥太“累”了!

“过江难”的呼声在每年两会上提了又提,今年的两会上,南京市政协委员于鲁宁和祁凤英再次将“推行年票制”的建议进行到底。有消息透露,南京市交通局已经委托相关咨询机构完成了年次票制的可行性研究,而杨涛提出目前可以用两种模式改变现状,对于年次票标准他也提出了建议。

快报记者 都怡文 陈英



代表建议

采取年次票制,取消已有的二桥、三桥收费站和拟建的纬七路过江隧道收费站,解决过江难。

制图 李荣荣

热点

沪宁高速南京收费站外迁声浪再起

沪宁高速南京收费站还是得移!去年两会期间,这曾经是热点提案之一,今年市两会,人大、政协两个会场,不断有代表、委员继续发出相同呼吁:沪宁高速南京收费站应该外迁!

“家门口就是高速,因为要收费,我却只能绕着走!”一个收费站,既卡住了汤山市民进城的“高速路”,也人为制约了名镇汤山与市区以及南京周边地区的发展。

近年来,不断有代表、委员关注沪宁高速南京收费站的外迁问题。去年,市政协委员、南京鼓楼医院普外科主任医师郑黎明递交提案,建议为了加快促进南京东部地区发展,尽快整合交通路网建设。其中,最主要的一条措施,就是将沪宁高速公路南京收费站东移,并撤除与之配套的汤山收费站。在此前2006年的江苏省两会上,省政协委员赵竟成也曾递交提案,呼吁将该收费站东迁至汤山与句容交界处。

“今年我会一如既往地关注这一收费站的搬迁问题。”郑黎明委员表示。

在政协会场,市政协委员,汤山街道上峰社区党总支书记、村委会主任朱长云也递交提案,建议将沪宁高速南京收费站东迁至宁镇交界处。“沪宁高速公路南京收费站设在二环附近,距离南京城仅10余公里,这种将收费站设在自家院内与南京发展空间不相适应。”朱长云委员强烈呼吁将沪宁高速公路南京收费站东迁至汤山与句容交界处。

在分组审议中,市领导也对沪宁高速南京收费站的搬迁予以高度重视,表示有关政府部门正就此讨论。据悉,江宁区政府已经打报告申请搬迁汤山收费站,并且报告已经递交到了省市政府和交通部门。

代表、委员们表示,随着东部资源的整合需要,沪宁高速南京收费站的搬迁是迟早的事,“一天不搬,我们就会一直提下去!”快报记者 郑春平

地铁二号线 能否东延到汤山

“地铁二号线离我们就只差1公里不到的距离,为什么就不能延长到汤山呢!”市人大代表、汤山街道工委主任叶永胜在昨天的分组审议上建议将二号线东延,“这样效果就完全不一样了!”他说,汤山居民都非常盼望二号线能到他们家门口,何况,“路”并不远,“伸一伸就过去了!”

朱长云委员也提出了相同建议,他强烈呼吁将南京地铁二号线继续东延至汤山集镇。“地铁东延至汤山是方便近15万居民出行的需要,也是整合南京大旅游的需要,现在每年来汤山旅游的游客达60多万人,地铁东延至汤山将更好更快地促进南京大旅游的发展。”

快报记者 郑春平

相关

还应再建 5条“跨江通道”

纬七路、纬三路过江通道、地铁2号线、3号线跨江工程……在未来的3~5年内,南京的跨江交通格局将发生革命性的转变,但昨天仍有市人大代表提出,为了适应今后的城市发展,南京还应该再建5条“预留跨江通道”。

据初步调研,目前南京日均跨江客流达29.2万人次,车流约7.8万辆,其中江北地区跨江客流为18万人次,而江北地区居民出行总量195万人次,目前的跨江联系度约为9.2%。

南京市人大代表杨涛介绍说,国际大都市纽约的布鲁克林区、皇后区跨越东河与曼哈顿联系的车流达86.3万/日,联系强度高达50%;香港跨维多利亚湾的车流达23.5万/日,联系强度约为40%。杨涛提出,城市发展的要求决定了未来江北新城与主城之间的交通联系强度将大大增强。

目前南京共规划了8条道路过江通道(桥隧)、3条铁路过江通道和4条轨道过江通道。2020年前,若纬七路、纬三路、长江五桥(绕城公路连接线)全部建成通车,连同现有的长江大桥,共可提供约22条车道(双向),基本能够满足城市跨江交通需求。但未来如果江北地区人口发展到200万以上,现有的跨江通道规划仍然难以满足跨江交通长远发展需要。因此他建议新增5条过江通道作为“预留跨江通道”,包括:上元门过江通道、宁西路过江通道、汉中门过江通道、新港—玉带过江通道、滨江—桥林过江通道。

快报记者 都怡文

建议

模式一:BOT+年次票制

[适用:纬七路、纬三路过江通道]

据了解,BOT即建设—经营—转让,是指政府通过契约授予私营企业(包括外国企业)以一定期限的特许经营权,许可其融资建设和经营特定的公用基础设施,并准许其通过向用户收取费用或出售产品以清偿贷款,回收投资并赚取利润;特许经营期限届满时,该基础设施无偿移交给政府。

杨涛说,BOT+年次票制模式已经在上海、广州、武汉、重庆等城市推广实施,取得了成功经验。采取年次票制经营模式,取消已有的二桥、三桥收费站和拟建的纬七路过江隧道收费站,这样可以最大限度发挥已建、在建和拟建的跨江通道资源潜力,均衡跨江交通流量,尽快缓解跨江交通全天候严重拥堵的被动局面。

政府已初步拟定年票价

据悉,南京市交通局已经委托相关咨询机构完成了年次票制实施方案的可行性研究,具体计划为:撤除所有过江通道收费站,实现环形布局,以长江为界,江北收费站全部迁至绕城高速外,江南收费站全部移至汤铜公路以外,控制主要进出城二级(含二级)以上道路,设立外地车年次票收费站,二级以下可绕行进出城道路采取交通管制,或者设置堵逃点,扎口征收外地车年次票通行费,最终形成“外围收费,城内无站”的格局。有消息透露,南京市已经初步拟定了年次票的收费标准。

年票建议分“三级”

对于拟定方案中采取统

一收费标准收取年次票,杨涛认为由于车主居住和工作地的不同,他们对收费道路使用频率上存在极大差异,为体现公平,可以实施梯度收费,分为三级,供车主选择。

第一梯度为使用快速内环、市内隧道的车辆,其收费标准定为全市年/次票标准的50%左右;第二梯度为使用快速内环、市内隧道和过江通道的车辆,其收费标准定为全市年/次票标准的70%左右;第三梯度为使用快速内环、市内隧道、过江通道和对外公路的车辆。

三种梯度的年票采用不同的颜色来标识。凡持有第一梯度年票的车辆跨江出行时,需补交与第二梯度按次收费标准的差额部分,并适当提高;凡持

有第一和第二梯度年票的车辆出城时,需补交与第三梯度按次收费标准的差额部分,并适当提高;凡持有第三梯度年票的车辆,全市道路可自由通行。

年票制怎样才能合理?

代表、委员们提出,实行年次票制需要进行仔细谨慎的制度设计。首先要确定合理的年次票定价标准,既要考虑交通消费者的承受能力,又要考虑投资者合理的回收年限以及获利水平。其次,要解决不同道路交通工程设施投资利益的合理分配,以达到不同工程的投资回收和利益回报在均衡的可接受范围之内。最后,年票检查、次票收费点需要合理布局设置,收费区域境界线也应严格限制。

模式二:联合开发江北

[适用:地铁跨江工程]

无论是年票,还是次票,都是个人承担费用,对于这点,就有人提出:新增道路交通设施与通道带来的交通便利可以为开发商和企业主带来土地增值、房产升值和商业获利的机会,他们如何更多地承担因新建道路设施而引起的社会成本,使他们得到的增值利益合理地回馈社会公益呢?

有一种方法可以彻底解决收费问题,那就是联合开

发。这是一种通过土地、物业、广告、商业等盈利途径,由政府与开发商联合投资建设和经营的模式。“江北的开发程度与江南相比还存在很大的落差,土地价格相对低廉,因此采取联合开发模式进行融资建设和经营,不失为一种良好的选择。”杨涛说,联合开发模式在先进城市的重大公共基础设施如地铁、公路、桥隧等建设经营过程中经常被使用,北美、欧洲、日本、新加

坡和中国香港、台湾地区都有成功案例,南京的地铁建设中也已经引入了这种建设开发经营模式。

杨涛认为,联合开发模式带来的效益是多重的,第一,可以不需要对过江交通用户

进行收费,彻底消除跨江交通的经济门槛和心理门槛。第二,可以更快、更有效拉动江北地区开发,尤其是跨江通道沿线的土地开发。第三,可以让开发商和企业主承担因新建道路交通设施而引起的社会成本,使他们得到的增值利益合理地还原回馈为社会公益。第四,还可以增加市、区两级政府的财税收入。