



大街上行人、自行车和机动车抢道 快报记者 赵杰 摄

两会热议

不愿投资新兴产业 有人“很有钱很守旧”

“抓创新、促转型”，昨天上午罗志军省长在《政府工作报告》里数次强调的重要字眼，给人大代表们留下了深刻印象。

“但是我发现，有很多非常有前景的新兴产业，却没人愿意去投资。这种状况不但在无锡有，整个江苏都存在。”昨天下午无锡分组讨论会上，省人大代表、无锡威泰迅电力董事长赵正红这番话一出口，立即引起在座政府官员及企业家的共鸣。“我和不少传统企业家打过交道，他们很有钱，但就是不愿意拿出一笔闲钱来投资扶持新兴产业，原因是什么？看不懂，不放心。他们觉得有风险。”

听到这儿，无锡市委书记杨卫泽也忍不住插话：“你讲对了，有的江苏企业家有钱，还是拿去投在传统行业，或者房地产、股票。”杨卫泽说，浙江人、广东人的文化程度未必有江苏人高，但他们对风险投资就很感兴趣，自己不懂没关系，有几个老板是自己懂的呢？但他们善于用人啊！请专业人士来管理不就行了？就拿雅戈尔来说，这个企业现在在服装上赚的钱并不多，反而是投资才是重点。江苏人呢，认为自己懂，其实懂的是过去老的东西。这种传统观念是个无形的大障碍，很要命。再这样下去，传统企业只会慢慢萎缩。“一定得把传统企业的钱调出来，盘活。”

赵正红建议，能不能将一二十个有千万投资资金的企业集合在一起，让他们合伙投资，聘请一个专家团队选10个新兴产业项目，10个项目里总有几个能成功的，这样一来，风险就分摊了，而且智力资源得到充分整合。

快报记者 孙兰兰

有什么必要 每个地方都建大学？

昨天，江苏省人大代表、南京财经大学校长徐才提出，现在每个城市要抢着建综合性大学，有什么必要呢？各地应当针对自己的情况，培养当地紧缺的区域性人才。

据了解，现在江苏各地的大学越来越多。很多就是从以前的各类中专院校升上来的。设置的专业也越来越多，原本只是偏重于某一方面，但成为“大学”之后，改了名换了姓，就得成立更多院系更多专业。师资力量跟不上，而“大而全”的专业又缺乏特色，到了毕业的时候，学生很难找到工作。徐才认为，其实各地应当针对自己的需求，培养紧缺人才，这比一味地创建大学有效得多。

快报记者 孙兰兰

南京南站配套项目 正在申报立项

目前南京南站的配套建设已经完成40%的进度，进入了配套设施建设阶段，昨天，省人大代表、南京市交通控股集团董事长冯宝椿介绍，目前配套设施项目正在向省发改委申报立项，报告已经打上去，希望能在春节前批下来，因为南京南站配套设施的建设是保证京沪高铁提前完成的重要关键。

南京南站建成后，将是南京重要的综合性交通枢纽中心，预计未来南站的客流量将达到每年6000万人次，南站地区未来几年里预计可吸引投资2000亿元。按照规划，铁路南站地区将形成商务、商贸、居住和旅游等四大功能板块，在铁路南站与秦淮河之间，将规划建设大规模、多功能、高品位、国际化的商贸中心、商务中心、会议中心，业态主要有大型百货店、专卖店、文化娱乐、餐饮等，与秦淮风光带连成整体，形成一个市民购物、餐饮、娱乐消费的重要场所。

快报记者 陈英

今年省两会，“低碳”热得烫手。究竟怎么个“低碳”法？江苏省政协委员、南京艺术学院舞蹈学院音乐剧系主任袁晓虹提交一份提案，建议从骑自行车开始，选择绿色出行方式，既缓解交通压力，也减少尾气污染。这份建议获得了一致好评。然而，昨天记者调查却发现，现在南京的道路上，自行车生存空间越来越小，“感觉现在的路，都是为开车人修的。”采访中，不少骑车市民忍不住抱怨。

“低碳”从骑自行车开始

记者调查：南京自行车道被蚕食 专家呼吁：城市发展别冷落自行车

记者探访

自行车道生存空间“小”

昨天，快报记者随意在主城区挑几条路骑车走了一圈，发现问题自行车道还真不少，有的没有，有的被侵占或被蚕食。

镜头一：王府大街

自行车道“断头”

王府大街是一条单行道，车流情况相对来说要有秩序得多，但对骑车人来说，却在绕“S”，原因即这里的自行车道时有时无，不得不一会儿上机动车道“亮相”一下，一会儿再到慢车道上“喘息”一下。

从金鹰往朝天宫方向走，刚开始自行车、机动车各行其道。但过了一段路后，从毛家饭店开始，自行车道消失了，取而代之的是“小汽车停车场”，挨着饭店停的全是小车，路边整齐地划着一排停车位，这种情况一直延续到秣陵路路口，然后过去自行车道又陆续恢复了。“不要问哎，对我们骑车人来说肯定不安全，现在的道路全为小车服务的，我们能说什么呢？”陈阿姨告诉记者，现在混行路段车辆多时，干脆下来推，“躲个万一吧！”

镜头二：秣陵路

根本没有自行车道

双向四车道，外加两侧用白线画出来的部分，秣陵路看上去并不窄，但就是没有自行车的“份”。站在路边，车辆来往，时不时中间夹杂着一些自行车，有时甚至被机动车“挤”到了路中间，在小车间“游”行。记者“逮”住一辆从机动车中穿过的骑车者，“不害怕吗？这样骑？”郑先生愣了一下，随即笑

了：“我是被挤到中间去的，没有慢车道，车辆从右边夹过来，我没路可退啊，只能这样。”他指了指路，“这条路其实有条件配备慢车道，但是你看，路边都设了小车停车位，占据了一幅路面，是不是只要效益不要安全呢？我们确实应该帮我们呼吁一下。我们需要慢车道！”

镜头三：珠江路

人与自行车抢道

繁华的珠江路电子一条街，人流如织。但自行车却和人混在一起通过，让骑车人“叫苦不迭”：没法骑，车速不如步行快，真是名符其实的“慢车道”！记者发现，慢车道约有2-3米宽，但遗憾，沿线店门一开占掉几厘米，路的另一侧还停放着一溜自行车，又占掉一米多，剩下一米中间还有盲道，自行车和行人一会儿我让你，一会儿你让我，行驶艰难。

镜头四：中山东路

自行车与公交混行

最近改造结束的中山东路，一些路段却让骑车人“提心吊胆”：港湾式公交车站占据了我们的“地盘”，慢车道太窄了，而且中山门及大行宫一带，公交车开上慢车道，我们骑车人太不安全了。

记者看到，港湾式车站是嵌入慢车道的，从新街口到中山门，只要有车站，慢车道就变得相当狭窄，有的地方仅可容纳两辆自行车并行排走。而在中山门和大行宫地段，慢车道甚至变成了自行车、公交车均可通行的混合车道。比如，往中山门方向的大行宫西站就设在了人行道上，公交车要在慢车道上行驶约二三十米才能进站。每当有公交拐进慢车道时，

骑车的都要忙不迭地躲避。一辆5路车开上慢车道时，市民汪先生就急忙刹车：“这么个庞然大物擦肩过，太危险了，抖呵！”记者发现，南博门口也有一段混合车道，约50米长。

建议

自行车出行健康又环保

袁晓虹委员说，在我们身边，最直接感受到的废气排放就是来自汽车。带来的第二个问题是交通拥挤。修路速度赶不上汽车增长速度，大街小巷拥挤不堪。针对这两个问题，鼓励更多人骑自行车出行，不失为最简单可行的好办法。自行车出行方便，占据路面很小，不污染环境，节约能源，还有利于健康。安全隐患小，而且比塞在路上的汽车准时多了。在城市道路容量有限的今日，少一些汽车，多一些自行车，大家走在路上都会感到舒畅多了。

“应当提倡‘自行车加公交’的出行模式。”袁晓虹在调研时也发现，很多人似乎并没有意识到自行车文化的珍贵，甚至认为自行车代表的是贫穷落后，汽车才是未来。要在人口拥挤的城市挤进这么多的车，很多地方选择的都是看上去最简单的办法：压缩自行车道，来拓宽汽车道。

部门回应

出新整治将会兼顾

有关统计显示，南京30%~40%的市民出行时会选择骑自行车。数量大大超过开车人。南京市建委有关负责人介绍，按照规定，主干道上必须设置慢车道，宽度一般在1.5米左右，有

条件的道路在2.5米以上。然而实际操作中，却往往达不到。“走路人、骑车人、开车人都应当分别拥有自己的路权，但是现在，在有些路段，确实行人和骑车人的路权，被机动车道或者违章建筑等侵占了。”就拿珠江路来说，建设时设有慢车道，但随着道路拥堵加剧，自行车或行人的路权便被放在了次要位置，被迫“合并”。

“我们也接到了不少市民来信，反映慢车道缩水、被侵占的问题。”建委有关人士表示，今年将对一批道路进行整治，已经将慢车道的问题列入整治项目范围内，届时将由建委牵头，联合市政、交管、市容等多个部门来解决。

专家呼吁

城市发展别冷落自行车

“城市发展，绝对不能冷落自行车。”市交通规划研究所一位专家告诉记者，将慢车道缩窄或与人行道合并，只是解决道路拥堵的权宜之计，不能解决根本问题。缓解拥堵最好的方式是大力发展公交优先。

不过，公共交通很难提供“点对点”的服务，自行车正好可以作为公交优先的补充。据了解，国外不少城市都在地铁站、公交站设立专门停放自行车的停车棚。很多国家还在大力建设自行车道、举办“骑自行车上班周”等活动。国内也有城市率先做出了有益尝试，如杭州推出公共自行车服务系统，鼓励骑车出行。南京也正在酝酿向市民提供万辆免费公共自行车，但是，骑车的路呢？

快报记者 孙兰兰 毛丽萍

政协委员给江苏干部制度“把脉”

省级机关处长不妨跨部门“换座”

不少人从学校到机关，一直到退休，都可能在一个单位，甚至在一个处室，“一次分配定终身”……今年的省两会上，省归国华侨联合会副主席史宇为江苏现行的干部制度“把了一回脉”，他建议开展省级机关处级干部跨部门交流，只有这样的大交流才能迸发大活力。

史宇介绍说，目前江苏省省级机关干部交流工作还不够活跃，特别是机关处级干部这一群体跨部门交流渠道还不够通畅，处级干部“部门所有制”倾向明显，干部的培养、使用、交流都存在“体内循环”，造成一

些部门优秀的干部引不进来，本部门优秀的干部交流不出去，制约了人才资源的优化配置，影响了干部队伍的生机和活力，有时甚至对部分干部的勤政廉政带来了影响。

史宇建议，省组织人事部门有计划地开展省级机关处级干部跨部门交流。通过开展干部跨部门交流工作，逐步克服干部长期在一个部门工作造成的眼界思路不够开阔、经验阅历相对单一、创新进取精神逐步减弱等现实问题，改变少数机关中层干部由于提拔无望而滋生的得过且过、敷衍塞责、推诿

拖拉等“中梗阻”现象，使干部经多岗位锻炼、多环境历练、多渠道磨炼，不断成长成熟；其次是要逐步破除“部门本位主义”，改善干部队伍结构，优化人才资源配置，激发和带动机关工作思路的创新、工作作风的转变、工作效能的提高，增强机关整体活力。

“要让处长跨部门交流成为常态。”史宇表示，为推动省级机关处级干部跨部门交流工作制度有序流动，同时也保证机关干部队伍的相对稳定性和工作的连续性，建议组织人事部门有计

划、按比例地开展处级干部的跨部门交流。可每隔一段时间在按公务员法管理的部门和参照公务员法管理的人民团体机关范围内开展一次跨部门的处级干部交流；各部门须提供一定比例的内设机构领导职位进行交流，并加大管理人、财、物和执纪、执法等关键岗位人员的交流力度。各部门要按照个人报名与组织决定相结合的原则，将一些年富力强、发展潜力足、培养前途大的处级干部推荐出来进行交流。优先交流省管后备干部和优秀年轻干部。

快报记者 项风华