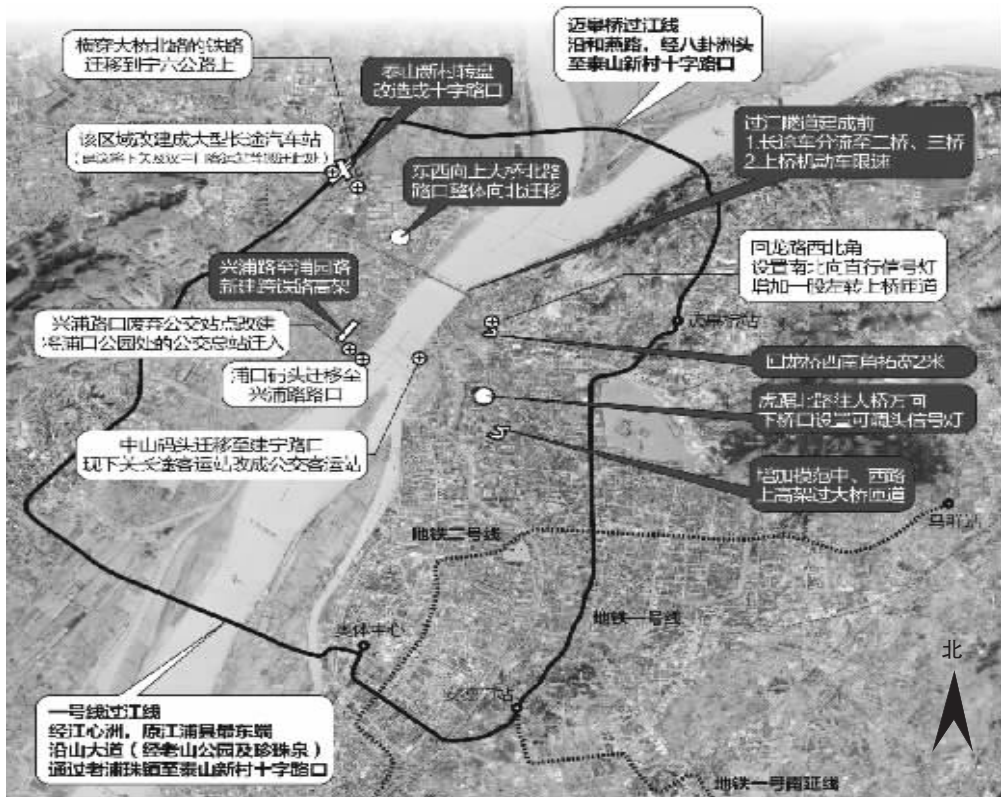


如何有效解决过江难? 过江隧道该不该收费?

政府与市民激情“切磋”过江难



苗亮解决过江难建议示意图

一场网上PK

网友激辩! 过江隧道该不该收费

纬七路过江隧道开通在即,是否收费的争议日趋白热化。前天有网友在网上发帖《过江隧道应该收费之我见》,一度被该网站置顶,引来众多网友跟帖。对于收费,有人赞同,也有人炮轰,但希望不收费的网友还是占了大多数。特别是有关“针对私家车主收费”的提法,更是引发激辩。

□快报记者 赵丹丹

不收费有失公允

发帖人网友“实言实语”的立场十分鲜明:“应该收”,同时他还摆出几大理由。他称,我国目前还是发展中国家,不是高福利国家,政府还不能靠税收去解决全部问题。他认为不收费还有失社会公允,“建隧道是整体纳税人的投入,免收费是私家车主获益。”他说,江北的发展是个社会整体发展问题,生活便利,医疗、入学、购物、交通、居住品位等诸多方面问题,不是说不收费江北发展就会更快,解决江北交通的根本出路是用大公交的方法,公交优先。

网友“穷律师”则认为,政府财政的合理回收再投入,收费是毋

庸置疑的,但是至少要公布下收费的期限。否则无止境地收下去,利益受损的只能是市民。

私家车应该要收

“实言实语”还建议建立真正的收费听证制,使收费合理化。同时他认为大桥应该设为公交专用桥,他建议二桥、三桥、过江隧道小车每次10元,月票300元。政府可以发个文让企事业单位给住江北的职工每月补助300元交通费。“碧海青天828”认为,公交不应收费,私家车应该收费。公交是服务车辆,而在我国毕竟有私家车的是少数,即使不富,肯定收入也不低,过路交钱天经地义,不然用大部分无私车的人缴的税去方便有私车的高收入者,确实不妥。

一次官民互动

市民对话交通局长讨论过江难

写给南京市长季建业的一封信引起重视,会后获颁“金点子奖”

两个月前,南京市民苗亮给市长季建业寄了一封信,内容是建议怎么解决过江难。这封信很快被季市长批转给了市交通局。昨天,南京市交通局把苗亮请到了会议室,副局长李颜平与苗亮进行了一个多小时的零距离沟通。

□快报记者 毛丽萍

因为苗亮信中提及的问题涉及面很广,很多都超出了市交通局的职权范围。在此之前,市交通局专门组织了市规划、市建委等部门开会研究了三次。并把苗亮的观点做成了“PPT”,三个主要部门逐一商讨后,形成一个完整的方案。

苗亮的意见引起这么多部门与专家的重视,他是专业人员吗?昨天,记者了解到,其实他是一个普通市民,今年48岁,铁路职工,初中学历。他告诉记者,自己是1990年后开始关注交通的,“我家就住在长江大桥边上,每天上下班都能看到拥堵不堪的大桥,心里很着急,于是就开始了研究琢磨出了一套想法。”

昨天上午,1个多小时的交流让苗亮感慨颇多:“因为第一次参加这种会,一个普通工人,不太会讲,说不出来。”交流后,市交通局给其颁了一个“2009年南京交通发展金点子奖”。

对话

关于长江大桥

(在过江隧道竣工通车之前)

苗亮观点(下面简称苗亮):把长途汽车全部分流至二桥三桥
可操作指数:★★★★

市交通局:为缓解大桥交通压力,我们一直在通过班线调整对原途经长江大桥的长途汽车进行合理分流,原由中央门发往巢湖、淮安等地的班线已经调整到桥北客运站。目前,每天途经长江大桥的长途汽车约980班次,主要为自下关、中央门等汽车站发往苏北、皖北及安徽以西等方向的班车。这些车辆如绕行二桥、三桥过江,一是绕行距离

过长,运输不经济;二是增加了车辆运营时间,旅客出行不方便。未来随着纬七路、纬三路等过江通道的建成,以及南京公路客运枢纽调整到位后下关汽车站的搬迁,我们将通过班线调整,将目前途经长江大桥的长途汽车逐步分流到其他过江通道。

大桥南路及周围

苗亮:增加模范中、西路上高架匝道
可操作指数:★★★

市交通局:模范中路和模范西路上的车辆,应利用拟建的模范西路(纬三路)过江通道过江,而不宜引导到长江大桥上,增加长江大桥的通行压力。但从健全快速环线功能的角度出发,在有效交通引导的基础上,增建部分匝道,完善古平岗互通功能,也是必须的。建议此问题由市有关部门牵头进行研究。

苗亮:虎踞北路上、下桥口设置调头信号灯
可操作指数:★

市交通局:虎踞北路是城市快速路,为保证车辆通行安全,必须实行单向分离行驶,不能设置平交道口。因此,在虎踞北路上的上、下高架桥的单向匝道的桥上,设置机动车辆调头上下桥的信号灯方案,是不安全的,也是不可行的。桥下调头道口南迁的方案,虽可以有效缓解调头车辆与中山北路转盘车辆通行的干扰,但道口南迁后,调头车辆与由北向南上高架桥车辆的交织安全,建议市有关部门综合考虑。

大桥北路及周围

苗亮:由东、西方向经大桥北路上长江大桥的上桥口向北迁移

可操作指数:★★★★

市交通局:大桥北互通目前积聚了由北向南、由西向南的过江交通流量以及江北大道周边的内部通勤交通流量,交通组成复杂,交通压力巨大,也是桥北地区交通最拥堵的地区。目前,我们的初步思路是在泰山新村至顶山之间打通新的道路通道,一方面可以将原积聚于大桥北互通的交通在外围进行有效分解,一方面在江北地区贯通联系大桥、二桥、纬三路、纬七路等主要过江通道的横向快速通道,建立和完善机动、高效、便捷的过江交通疏导体系,彻底缓解大桥北部区域的交通压力。

苗亮:大桥北路铁路支线迁建
可操作指数:★★★★

市交通局:目前我们正在结合江北大道快速化改造方案,研究该处地铁交叉“平立交立交”的具体方案。

苗亮:泰山新村转盘改造,建议把大转盘改建成十字路口,同时在其附近建设大型或特大型长途汽车站
可操作指数:★★★★

市交通局:建议不错,泰山新村转盘以后是个大互通,我们正在结合江北大道快速化改造方案,研究泰山新村转盘改造的具体方案。汽车站方面,我们将结合地铁3号线、铁路南京枢纽等重大工程的建设实施,在桥北地区加快推进桥北客运综合枢纽的规划建设工作。不过,这个还是要慎重,比如淮安线,调到桥北站始发后,淮安很有意见,我们也在考虑该线的回调,比如放到东站等。

应该收

不该收

凭啥私家车只有缴税的义务?

不过,绝大多数网友还是支持不收费。针对“不收费有失社会公允”“免收费是私家车主获益”等问题,网友“品淡生活”很不赞同,“私家车主没有缴燃油税吗?为什么私家车主只有缴税的义务,没有免费使用隧道的权利?”网友“MSN98”也称,为什么只看到江北私家车主免费过隧道就是损害了纳税人的利益,那市内的各种大小高架桥和隧道怎么不收费?这样就是公平吗?

如收费大桥会更堵

“一旦收费,大桥交通不可能得到缓解。”不少网友表示建过江隧道就是为了缓解大桥压力,可一旦收费恐怕是堵了隧道,堵了大桥,最好的办法就是过江隧道不收费。网友“流行港湾”也提出“难道长江以北的浦口区就不属于南京了吗,如果过江隧道要收费,

那么请问玄武湖隧道、九华山隧道、纬七路高架是不是通通要收费呢,每天经过的私家车那么多,是不是也应该收费呢?家门口也应该设置一个收费站,这样我认为更合理。”

要收费先公布财政情况

不少网友认为过江隧道费用还是应该由政府买单,有网友质疑,去年南京财政收入500亿,难道就建不起30多亿元的过江隧道?网友“咋的”表示政府有提供公共设施的义务,应该先把收支全部公开,让全社会在信息对等的条件下展开讨论。网友“清风伴鸟飞”甚至列表表明我国相对于其他国家而言,行政管理费比重大,满街的公家用车,各处豪华的政府大楼,财政收入到底应该用在哪里?有网友说,过江问题一解决,江北地区的发展就会像火山爆发一样,隧道免费而失去的30多个亿很快就可以赚回,政府应该算算这笔账。