



在长期以来过江交通难的大背景下,即将建成通车的南京过江隧道收费问题成为南京市民关注的热点问题。快报记者 顾炜 摄

应对过江难 网友8大方案支招

南京市建委回应:在规划、设计时将吸纳

过江难、长江大桥的维修等一直是南京市民关注的焦点。近日,不少市民纷纷就长江大桥的相关问题给市长信箱写信,或反映问题或提出建议。其中就有一位网民为解决桥北交通难的问题,提出了8大方案。对此,南京市建委回复说,网友的几大方案已转相关单位,将在规划、设计时予以吸纳。

这8大方案中,哪些比较可行、操作性有多大?快报特邀南京市城市与交通规划设计研究院院长杨涛进行了点评。

快报记者 鹿伟 项凤华

方案1 搬迁桥北客运站

将长江大桥桥北长途客运站迁移到泰山新村以北,附近结合地铁3号线建设大型公交场站。

点评:

“之前在规划时也曾考虑过将桥北长途客运站搬迁,但是现在地铁还没过去,一旦搬迁,对老百姓的出行还是不方便,因此搬迁的时机还没到。”杨涛透露,桥北长途客运站搬迁已列入搬迁计划中,具体何时搬迁要看时机。

同期声:

日前,对于桥北客运站要搬迁的说法很多,有的说要移到汽车东站,有的说要搬迁到桥北林场,但记者从相关部门获悉,近一两年桥北站没有搬迁的打算。

据悉,明年随着公路客运南站(南京南站)、小红山客运站、中胜客运站的建成,现在的公路客运格局及线路将面临一次大洗牌。

方案2: 大桥变双向六车道

拆除大桥人行道增加一股车道变双向六车道,其中一股车道为公交、大客专用道,桥北下桥口

往浦口方向增建一高架下桥,长江大桥桥面彻底重修。

点评:

杨涛认为,这个方案不可行。他解释说,长江大桥不仅是交通道路,本身还具有文物价值。“如果拆除大桥人行道增加一股车道变双向六车道,就要炸掉桥头堡,这样的代价实在是太大了,而且存在争议。”

同期声:

现在大桥上的人行道基本都是电动车、自行车在用,白天基本上各行其道,但是到了晚上,很多骑车人都跑到中间车道上来骑,由于光线暗,再加上电动车车尾上没有灯,司机有时开近了才发现前面有非机动车在行驶。而且从今年起,大桥上取消了红绿灯,汽车的通行速度大大加快,与非机动车混杂在一起走,很危险。因此,不少开车的市民赞同这一方案。

方案3: 私家车单双号通行

制定私家车单双号通行方案。大力发展桥北过江的公共交通,充分延伸并涉及桥北各大型小区,延长班车服务时间,增加服务次数,充分利用交通资源。

点评:

“这涉及到公平不公平的问题,肯定会引起争议。”对于制定私家车单双号通行的方案,杨涛表示这并不是个好方法。

同期声:

随着江北楼盘的开发,越来越多的市民选择在江北置业,然而不便的出行环境是困扰他们的最大问题。目前江北的明发滨江新城、威尼斯水城、江岸水城、苏宁天润等楼盘的人住率正在不断提升,但是交通问题仍是一个问题。家住明发滨江新城的项女士告诉记者,他们所在的小区很大,但上下班高峰时公交车还是很难坐,晚上11点以后就没有公交车了,因此没有私家车很不方便。“如果实行私家车单双号通行方案,过江肯定不方便,难道要逼着买两辆车吗?”而同样家住江北的孙先生则表示,他同意实行单双号,因为他每天都是坐公交车过江。

方案4: 中山码头修隧道

开建浦口公园(新马路)到中山码头(中山北路)的隧道,这是长江南京段中南北距离最近的位置,若能开通,江北尤其是老浦口前景将不可限量。建议加快地

铁3号线、纬三路隧道、明发长江码头的建设。

点评:

杨涛表示,“若新建隧道,两边的交通疏导也是一个问题。另外,中山码头附近的文物也比较多,一旦开建隧道,文物的保护也是一个问题。”

》其他方案

方案5:发往长江以北的长途车辆均从泰山新村桥北站始发,所有过境长途车辆分流到二桥和三桥通行,苏北方向通往安徽方向的长途或过境车辆不得驶入泰山新村以南,均从高新区沿山大道过境。

方案6:将大桥北路重新规划,车道、人行道等按市区道路建设,高新区以南列入市区建设,大桥北路可按鼓楼隧道模式建地下隧道,在大桥下桥口和高新区路段建隧道出口。改泰山新村转盘为红绿灯。

方案7:加快桥北地区支干道的建设,如柳州路沿线支路,加快火炬南路建设,拓宽整治泰西路。

方案8:经盐仓桥的双层巴士可延伸到桥北,带动长江光观、华东MALL商业旅游产业发展。

》即时点评

解决过江收费问题真的很难吗?

麦克林

让广大市民尤其是江北的百姓热切期盼的南京过江隧道即将建成通车了,然而,到底收不收费?采取何种方式收费?收费标准是什么?政府到目前为止都还没有明确定论。

长江过江通道通常有两种不同功能类型。一种是区域性的以过境交通和城市对外交通为主要功能的过江通道,通常是区域性高速公路跨江联系的桥梁或隧道。另一种是在城市区域内承担跨江城市两岸交通联系功能的过江通道。前者的收费模式与高速公路收费模式相似。对普通消费者来说,这种通道出行通常是偶发性的出行。而对于后者,大量服务的是日常通勤性交通出行,如果采取与前者同样的方式进行收费,对于每天需要过江通勤的广大普通市民来说,其交通成本,尤其是其心理压力,是比较难以承受的。同时,这种方式所耗费的人工成本也很大,更重要的是额外耗费了每辆过江车辆的通行时间,大大降低了过江通道的通行效率。因此,上海、武汉、重庆、杭州等跨江城市都陆续推行了年票制的收费方式,取得较好的社会效果。

笔者认为,南京过江交通的收费模式应当充分吸取兄弟城市的成功经验和不足教训,区分并处理好两种不同功能类型过江通道不同收费模式和利益关系,利用现代科技手段,完全可以比较妥善地解决城市过江通道收费问题。简单概括是:对于连接区域高速公路的长江二桥、三桥以及在建的长江四桥等,仍然采取现有的收费模式。对于即将通车的纬七路过江隧道和拟建的纬三路过江隧道以及已建的南京长江大桥,统筹采取期次票制收费。期票可分周票、月票、季票、年票多种,取不同的收费费率,由消费者根据各自过江出行频率自由选购,实现收费的公平性。期票统一用电子钱包(银行卡),可实现不停车收费。次票仍采用人工收取,适用于没有购买电子银行卡的过往车辆,收费标准与二桥、三桥等同样标准,可避免一些车辆因城市过江通道低收费而故意绕道行驶的现象发生。当然,上述设想还是需要政府尽快组织专业性研究机构进行认真调研、精心设计,并进行必要的专家论证和恰当的公众参与,经慎重决策后再付诸实施。

》建委回复

规划设计时将吸纳意见

对于网友的8大方案,南京市建委近日回复说,网友的建议具有较好的参考价值,已转相关单位,在日后的规划、设计中吸纳。

关于市民反映的大桥路况差、需要维修的问题,市建委表示,已与上海铁路南京桥工段相关负责人联系,将上述情况如实进行了沟通反映。

南京桥工段负责人表示,目

前长江大桥属上海铁路南京桥工段养护范围。虽然上海铁路局拨付的养护经费较少,但为了保证基本维护工作,每年都会定期视路面破损状态进行维修,可是依然会存在局部损坏的情况。为此,市建委表示,将进一步加强协调,为上海铁路南京桥工段尽力做好服务,力保为市民提供更加便捷、安全的出行环境。

》专家观点

纬七路将缓解过江难

杨涛表示,过江难中的各种阵痛是存在的,目前这些痛苦还是得忍一忍。他说:“纬七路开通后过江难的问题肯定会有所缓解,但是一旦收费的话则效果难说。”

据悉,纬七路过江隧道目前已基本敲定不收费,而且该隧道也将和长江二桥、长江三桥一样通公交,方便市

民出行。对此杨涛表示赞同,不过同时他也提请有关部门正式确认,“不收费也不是那么简单的事情,一方面,建纬七路过江隧道是市场行为,签署了协议,这种投资是需要有收益的;另一方面,政府回购过江通道难度很大,首先政府的财力就是一个大问题。”

》民情情报

上述几种解决过江交通的方案,你更赞同哪种?你对过江难问题的解决还有什么好的意见和建议,敬请参与快报第三方调查,登录都市圈网 www.dsqq.cn 进行网上投票和留言。