

昨天,快报有关312国道南京收费站“卡”住南京东大门的报道反响强烈。读者纷纷打来电话、发来邮件发表看法,“撤站”成为最高的呼声,也有不少读者建议尽快“外移”,以解决当前的迫切矛盾。

那么,问题到底“卡”在哪里?快报深入调查发现,这又是一个市场化运作与公共基础设施建设的矛盾——此前围绕312国道砸下的48亿元投资成为解决问题的关键之一。有了利益权衡,最牛收费站很难不“牛”。

对此,312国道南京收费站的“娘家”江苏交通控股有限公司则回应:目前已在研究312国道全线各大收费站的“打包”解决方案,但是尚无时间表。

□快报记者 郑春平 毛丽萍



312国道南京收费站周边路网发达,有多条绕行路线,收费站早已形同虚设 制图 李荣荣

# 48亿投资成为收费站搬迁“拦路虎”?

## 南京三次“上书”呼吁移站;江苏交通控股有限公司回应:拟全线“打包”解决,但时间未定

### 三份文件,南京“三呼”移站

“我们很急!”采访中,南京各相关部门不止一次对记者如此表示。312国道收费站“卡”住东大门,弊端已经越发严重。

记者从省有关部门获得的一组资料显示,仅2009年以来,南京市政府及交通局就曾三次上报文件,呼吁解决312国道南京收费站问题。

#### 【一呼】

时间:2009年4月3日  
发文单位:南京市政府  
报送单位:江苏省人民政府  
抄送:江苏省交通控股集团

这份印有“南京市人民政府”字样的红头文件,文号为“宁政发[2009]93号”,签发人是时任南京市市长的蒋宏坤。

文件的事由:南京市人民政府关于外移312国道南京收费站的请示。其中,南京市政府列举了312国道南京收费站对地区经济社会发展的严重影响。第一,严重影响群众(尤其是高校师生)人身安全。大量的外地牌照车辆在大学城内部道路上呼啸而过,严重威胁周边居民和学生的交通安

全;第二,严重损坏了周边城市道路。大量社会车辆从周边道路绕行,逃避收费,使得周边地区道路异常拥堵,城市路面及市政设施受损严重;第三,一定程度上制约了当地发展。随着城市化进程的加快,目前该收费站已处于仙林新市区中心位置,严重制约了该地区经济社会发展。

针对上述影响,南京市政府还提出了一个解决方案:“特恳请将该收费站外移至南京与镇江两市交界处,或与312国道镇江段收费站合设收费。”

#### 【再呼】

时间:2009年7月31日  
发文单位:南京市交通局  
报送单位:江苏交通控股有限公司

这份文件为南京市交通局“关于商请对312国道南京收费站及205国道潘家花园收费站实施外移的函”,文号为“宁交计[2009]98号”。

其中,关于312国道南京收费站的外移问题,南京市交通局提出了一个方案:建议将该收费站外移至南京与镇江两市交界

处,并与镇江戴家门收费站合设,收费标准调整为20元/次(小汽车),即为原312国道南京收费站和镇江戴家门收费站收费标准之和。

为了说明问题,这份文件中还特地介绍了宁马高速及205国道苏皖两省合设收费站模式,并称其为外移312国道南京收费站及205国道潘家花园收费站提供了成功范例。2008年,南京市交通局为贯彻落实第二届南京都市圈市长峰会备忘录精神,加快都市圈一体化进程,与马鞍山市合作,实施了宁马高速及205国道在省界合设收费站的工作。此举被看作是都市圈范围内省际、市际公路收费站的整合创新。

#### 【三呼】

时间:2010年2月5日  
发文单位:南京市交通局  
报送单位:江苏交通控股有限公司

事由与上一次报送的函件相同,所不同的是注明为就收费站外移问题作“再次商请”。

文件中也提到,“我局于2009年以宁交计[2009]98号文,

专题函请贵公司外移以上两个收费站,并在征求贵单位相关领导意见后,积极开展了G312南京站和G205潘家花园收费站布局调整研究工作。”

与上一份函件相比,这次南京提出的调整方案更加详细:

1、外移方案。为避免车辆绕行、保证收费站效益的角度考虑,建议将312国道南京收费站外移至南京与镇江两市交界处,并与镇江戴家门收费站合设。为保证外移后收费站效益,南京市交通局表示将积极争取省政府同意在江南沿江公路设置收费站。

2、回购方案。考虑到312国道南京站改移方案需要与镇江沟通,并要在江南沿江公路设站,协调难度较大,同时,考虑到站点调整后对两市边界区域一体化发展形成障碍,建议考虑采用政府回购的方式,撤除该站,回购价格由符合条件的资产评估机构对收费权价值进行评估后确定。

#### 上级调研,表态“支持”

从上述三份文件的字里行间可以看出,312国道南京收费站的搬迁问题似乎并非“铁板一块”。

南京市交通局在2009年的文件中透露,“今年5月27日,省政府办公厅副秘书长张大强、省交通厅厅长游庆仲来南京市交通局调研,明确指示同意尽快外移以上两个收费站。”

或许是为了“趁热打铁”,2009年6月1日,南京市副市长陆冰在市政府报送给省政府的“宁政发[2009]93号”文件抬头,手写了一段话:“请市交通局根据5月27日张大强副秘书长和游庆仲厅长来我市表态支持的意见,抓紧与省有关部门汇报衔接,尽快落实,及时报结果。”

遗憾的是,至少到目前,还没有关于312国道南京收费站撤销或是外移的任何确切消息。

其次,当记者追踪上述三份文件的批复或反馈时,报送单位含糊其辞,发文单位竟也欲言又止。这倒也从又一个侧面凸显了312国道南京收费站的症结:收费站设在南京地界,“权属”却不在南京市。一个是“市里”,一个是“省里”,哪怕是没有直接领导关系的两个单位,在“商请”时可以直言,需要公开表态时却又顾虑重重。

## 收费站搬迁,“卡”在48亿投资上

正在研究,“卡”在48亿投资上

那么,312国道南京收费站“到底是谁的”?记者了解到,该收费站的主管单位现为江苏交通控股有限公司下属的宁沪高速公路股份有限公司。

1997年,江苏宁沪高速公路股份有限公司收购了312国道南京到上海的经营权,312国道南京收费站为当年省政府批准设立的省属收费站。目前,该收费站的娘家产权和经营权均属于江苏交通控股有限公司下属的宁沪高速公路股份有限公司。

那么,谁又能决定该收费站的去留?当记者就此采访江苏省交通控股集团时,对方表示,正在对

312国道南京收费站的问题进行研究,但是“设站、撤站都不是我们能定的。”

江苏交通控股有限公司董事、副总经理陈祥辉告诉记者,他们此前已经与南京市相关部门就312国道南京收费站进行了数次研究,“正在想办法妥善解决,目前还没有太成熟的方案。”

当记者向其出示南京市政府及交通局的几份相关文件时,陈祥辉表示“看到过”,且研究的范围不光是312国道南京收费站,还包括潘家花园收费站。

他还坦言,随着周边路网日益发达,312国道南京收费站确实已经“收不到钱”,还要养这么多人员、进行日常维护,从经济方面来算账的确是亏损的。但是,312国道收费站当年是经省

政府批准,为配合宁沪高速公路H股在香港上市而设立的,从上市公司角度而言,解决312国道收费站的问题需要“给上市公司一个交代”,就此而言,“确实有点两难”。

陈祥辉介绍,从1997年以来,宁沪公司、江苏交通控股有限公司先后投下了48亿元对312国道进行改建、扩建。

“312国道江苏段共有270公里,现在全部拓宽成国家一级公路,仅靠通行费收入,预计需要20年才能还清这笔贷款。”312国道管理处高兴和处长曾经为记者算过这笔账:“现在我们一年收不到2个亿,虽然扩建后,省政府把征缴过路费的时间延长到2024年,但现在看来能够还息就不错了。”

拟全线“打包”解决,但时间未定

“眼看着沪宁城际铁路就要开通了,我们的收费站却还在城内,实在是太急了!”采访中,南京市各相关部门颇有些“干着急”。

从此前的“报批”、“商请”等各项程序看,主管部门、江苏交通控股有限公司对312国道南京收费站的问题正在研究,本应“耐心等待”,然而南京似乎真的“等不及”了。特别是在312国道快速化改造、沪宁城际铁路开通、南京新市区的规划等新的“三大急”面前,外移或撤销收费站更显迫切。

对此,江苏省交通控股集团没有给出“时间表”,该公司称自己仅为操作单位,还须看行业主管部

门与政府决策。陈祥辉表示,“我们也想搬,但苦于没有合适的方法。”

据介绍,目前正在研究的解决方案是,将312国道全线的各大收费站“打包”起来一起解决。从南京沿312国道到上海,共有6个收费站,南京、镇江、常州、无锡、苏州、上海各一个。除了南京,其他各市也或多或少面临着收费站卡住城市门户的类似问题。如果南京解决了,其他各市境内的收费站也必然要起“连锁反应”。另外,还必须考虑到对“上市公司”的影响。

至于何时能够拿出312国道全线收费站的“打包”方案,眼下还没有明确答案。而这,也成为最让南京心焦、心痛的问题——我们遭遇的瓶颈却要跟别城市一同解决,别的市再急,也没我们这么急吧?