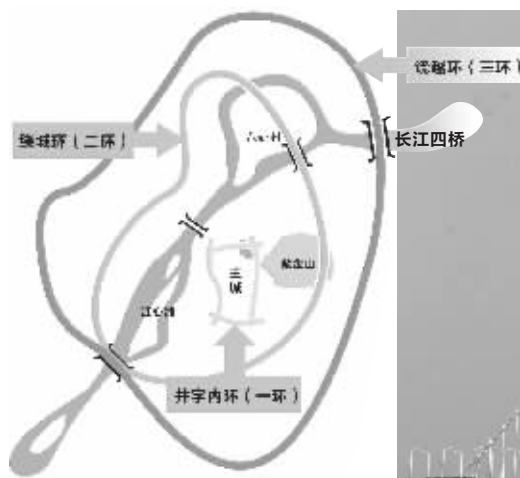


四桥交工验收, 南京大外环“O”了 栖霞到龙袍吃汤包, 只要一刻钟

长江四桥收费年限15年, 小车拟收25元/次; 相关部门: 这已经是“压缩价”了



昨天, 南京长江四桥通过交工验收, 具备通车条件, 并正式移交南京交通集团管养和收费。本月底, 长江四桥将和绕越东北段同步通车, 这意味着南京166公里的“大外环”完全闭合, 由“C”形变成“O”形。此后, 过境车辆不用再进南京城导致拥堵, 南京围合区域面积也从原先绕城公路以内的243平方公里, 扩大为1459平方公里, 城市空间拓展了5倍。

□通讯员 徐舒灵
现代快报记者 毛丽萍

长江四桥通车后 大外环从C变成O

本月底, 长江四桥将和绕越东北段同步通车, 这对南京交通格局来说意义重大。

据介绍, 长江四桥通车后, 经南京过江的车辆将无须进城, 一路高速可以直达江北。长江以南的沪宁高速、宁杭高速、312国道也可通过它, 与宁淮高速、宁连高速、宁通高速等实现联网。业内人士表示, “大外环一旦建成, 过境车辆将从这里分流, 届时二桥将像大桥一样成为市内桥, 绕城公路也将成为市内路。这对解放二桥等市内过江通道, 缓解过江拥堵将起到积极作用。”

更值得一提的是, 南京大外环原来是“C”形, 经四桥补缺后成为“O”形, 实现南京“大外环”闭合, 至此南京将有“三环”。

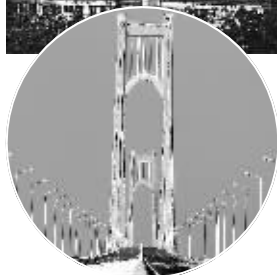
一环: “井”字形快速内环沿南京“老城”城墙外围布置, 由城西干道、模范马路隧道、玄武湖隧道、九华山隧道、西安门隧道、通济门隧道、双桥门立交、赛虹桥立交等组成, 全长24公里, 围合35平方公里“老城”范围。

二环: 由绕城公路, 从南京长江二桥江南连接线向南, 经东杨坊、马群、万家楼, 然后沿主城区外围的铁心桥、油坊桥, 接南京长江三桥, 在江北再接二桥江北连接线, 拥江形成环线, 全长80余公里。这是一条高速沟通南京新、老城区的“二环路”, 串联起仙林新城区、江宁新城、板桥新城、奥体新城。

三环: 也是南京的大外环, 主要长江四桥、长江三桥、绕越高速“圈”成, 途经江宁区、栖霞区、六合区、浦口区, 围绕绕城公路外10公里画了一个周长166公里左右的圈。



本版摄影 现代快报记者 顾炜



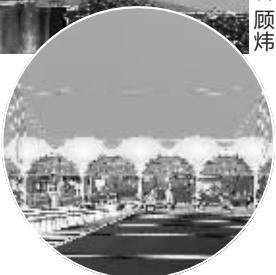
四桥是南京首座悬索桥



工作人员在喷刷警示语



桥上开车, 宛如“画中游”



长江四桥主线收费站

长江四桥看上去 像旧金山金门大桥

昨天, 记者的车辆驶近栖霞山, 老远就能看到长江四桥雄健的身姿。

南京长江大桥为双孔双曲拱桥, 长江二桥、长江三桥为斜拉桥。

而长江四桥和这些“前辈”们相比, 外形上就完全不同了。

据了解, 长江四桥是南京首座悬索桥, 远远看去, 它很像著名的美国旧金山金门大桥。

昨天, 工作人员告诉现代快报记者, 长江四桥主跨长达1418米, 比金门大桥还要长130多米, 所以更雄壮。

桥面有红色警示带 警示语也是新加的

北象山有段隧道, 这个隧道可是当年四桥开建进入栖霞山风景区时, 为了不破坏风景而特意“穿山”的。隧道前有段四五十米长的红色沥青路面。驶上正桥前, 桥面上又出现了近50米长的红色沥青路面。桥中间, 工作人员正在紧急靠带上喷刷“严禁占用救援通道”。

南京重大路桥建设指挥部常务副指挥长武焕陵告诉现代快报记者, “根据现在的安全标准, 过江通道, 进入隧道前都必须有彩色路面进行提醒, 同时这种路面还有防滑限速的功能。”

栖霞到龙袍收费站 只需要5分钟

开车在桥上, 两侧是滔滔的江水, 身后是漫山遍野红枫的栖霞山, 浑然有了一种“人在画中游”的感觉。

掐表, 车子从四桥连接线栖霞匝道收费站到主线收费站, 5分钟左右。主线收费站设在龙袍, 这也意味着, 从栖霞互通到龙袍吃蟹黄汤包, 差不多只需10多分钟。

现代快报记者体验时发现, 从沪宁高速及312国道等驶上长江四桥时, 要经过栖霞收费站, 驶过四桥又是主线收费站, 短短几十公里就有两个收费站, 对开车人来说有点麻烦。

收费程序有望简化 主桥上刷一下就走

为什么不像江苏联网收费网络中的江阴大桥、润扬大桥、苏通大桥那样, 只刷卡记账, 到出口时统一计费? 冯宝椿说, 从入口到出口, 中间有很多选择的线路, 不好记里程, 除了在桥上收费, 以后也可能在桥上刷个卡做个标志, 到出口时候就知道你走了哪些路。

他告诉记者, 目前省里已经在进行路网简化研究, 以后可能开车过桥也只要拿卡在主桥上刷一下, 不用交费过去, 然后通过联网整体进行收费, 再分摊, 以提高通行效率。

■ 热点关注

小车25元/次是否偏高? 收满15年是否会停?

本地车或有优惠

长江二桥小车收费20元, 长江三桥小车收费20元(本地车15元), 南京长江隧道小车收费10元。

南京市交通集团董事长冯宝椿透露, 目前四桥收费已向省政府申报, “前一阶段省政府已经安排了省物价局、省交通厅及社会上的专家专门组织了收费评审工作, 也召开了听证会, 我们已将听证结果报省政府了, 批复后就可以实施。”

冯宝椿告诉现代快报记者, 就评审中的标准, 小车是25元按次收, 开通初期会有优惠, 尤其是本地车, “四桥开通我们仍然会和三桥一样, 对本地市民, 尤其是四桥两岸生活的市民们再申报一定优惠, 包括单次优惠, 月票、月票等也都有考虑。”

25元已经是“压缩价”

相比其他过江通道, 长江四桥收费是否偏高?

冯宝椿解释说, 收费标准是根据投资和经营年限测算的, 南京长江二桥和三桥两座桥的总投资加起来60亿元, 现行的收费标准是小车每车次20元, 而南京长江四桥一座桥的投资就超过68亿元, 25元的收费标准已经进行了严格的压缩。

“长江四桥投资比二桥三桥加起来都大, 如果按照正常收费标准, 就会很高。”冯宝椿说, 他们申报时考虑到社会承受能力, 所以尽最大能力压缩在25元, “这样的标准是无论如何都做不到平衡的。”

是否停收要看还贷情况

冯宝椿同时透露, 与长江二

桥、长江三桥不一样, 长江四桥是一座政府还贷性的桥梁, “政府还贷型的公路和桥梁, 都是按照15年审批, 还完贷款就停止收费, 不盈利的。”

冯宝椿介绍说, 还有一种就是收费经营性的公路, 收费经营性公路收费年限核准过去是30年, 现在是25年, 比如长江二桥及绕越高速东南段等, 这是经营性的, 投资人承担投资风险, 如果赚钱了是你的, 如果亏损了也是你的, 到期限就停止。”

冯宝椿表示, 长江四桥和绕越东北段都属于政府还贷型, 以政府投资为主体, 把贷款还完就停止收费, 不赚一分钱, 日常就是养护。如果14年贷款就还完了, 那么就停止收费, 但假如15年到了贷款还没有还完, 那就很难预测了。冯宝椿说, 如果国家财力雄厚, 那么国家可以买断中止收费,

但如果不理想的话, 也可能再继续收费一段时间, 甚至延长。

对于年次票制还会不会执行的问题, 冯宝椿表示, 国家五部委文件下来了, 不太可能。

如果出问题谁来负责?

通过交工验收, 并不意味着竣工验收, 如果期间出现问题, 有没有一个责任溯源?

冯宝椿表示, “管养有两个方面, 一个是正常的经营管理, 还有一个就是技术维护, 这样一个特大桥技术要求比较高, 特别还有两年的缺陷责任期, 以后还有正式的竣工验收, 逐步移交到我们日常管理当中。每个时间段内, 都有很明确的机制来处理。”

市交通部门表示, 长江四桥属于高速公路, 道路条件不具备开通公交的要求。但是如果需求量大, 会找政府部门协调。