

宁高高速联网收费工程有望年底完工 主城开车去溧水,明年可能要掏两次钱

在宁高高速公路溧水区多个互通匝道前,都立起了警示牌。这是宁高高速联网收费工程在施工。昨天,现代快报记者了解到,该工程预计今年年底或明年年初完工。届时,溧水会多出四个匝道收费站,市民从主城开车到溧水,或将缴纳两次费用。

通讯员 沈科达 徐安文
 现代快报记者 毛丽萍 项凤华

为什么要改造

宁高高速公路于2000年建成通车,全长约48.6公里,北接机场高速公路,穿越溧水,南延至高淳双牌石。与省内沪宁、宁杭等高速公路进路网领一张卡,出来交一次费不同的是,机场高速、宁高高速一直都没接入苏南路网,都是单独收费,为什么现在突然要改造联网收费呢?

现代快报记者昨天了解到,主要因为溧马高速、淳芜高速即将通车,如果宁高高速不改造的话,这两条高速就无法并入江苏高速联网收费,“出于技术上的考虑,宁高高速必须改造。”相关人士表示。

据介绍,溧马高速计划年底通车,淳芜高速明年通车。

有望年底完工

现代快报记者了解到,宁高高速联网收费改造工程项目,联网后宁高高速主线收费站将北移。

据介绍,这次联网收费改造工程涉及路段45.942公里。目前,宁高高速的主线收费站位于溧水城区西南方向的溧水西互通和古塘互通之间,也就是说从机场过来一直到溧水城区中间是没有收费站的。按照改造方案,这一主线收费站将从现在位置北移至柘塘枢纽与骆家边枢纽之间,也就是夹在了机场与溧水城区中间。

此前,宁高高速并没有实现完全封闭的收费管理,几个互通也是半开放式的。

联网改造后,一是将在高淳城

区东北侧的和凤枢纽至和凤互通之间设置和凤临时主线站,待宁宣高速建成通车后移至苏皖边界;二是按照联网收费实施要求,两个主线站之间的出入型互通立交,自北向南分别为溧水西、古塘、沙塘,均改造为匝道收费站。

昨天,相关部门透露,这个收费改造工程有望年底完工。

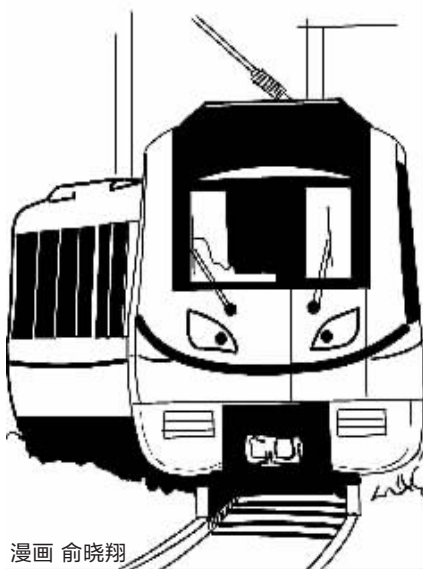
从主城开到溧水,交两次费?

高速联网收费改造后,对往来南京主城与高淳间的车主来说,并没有多大变化。从主城到高淳,小车仍是机场高速的10元加上宁高高速的10元,共20元。

但是,溧水的车主却有些不淡定了。因为原先收费站在溧水南边,从溧水无论是去机场还是去高淳都不用过收费站,免费走高速。但改造后,主线收费站挪到了机场与溧水城区之间,届时来往于南京主城跟溧水间的车辆可能将缴纳两次费用——机场高速收费站10元,宁高高速联网再缴纳一次费用,可能为5元(注:江苏高速公路收费起步价已降至5元)。

是不是这样呢?昨天,相关人士透露,主城到溧水以后肯定要经过两个收费站,但宁高高速联网改造增加的收费站对南京牌照车辆是否收费,目前还未确定。

据介绍,有方案称,只要车主行驶证、驾照、身份证都能证明是南京的,新增收费站就可以免费,但这个方案还没有最终敲定,主要问题是如此操作,管理难度较大。



漫画 俞晓翔

机场线“大眼睛”列车 周五到新家

快报讯(记者 毛丽萍)昨天,现代快报记者了解到,机场线首列列车预计周五就将运到新家:禄口车辆段。

据介绍,机场轻轨线的列车采用了时髦的鼓型车厢,这一车型和此前曝光的地铁3号线车厢的外形差不多。车身宝石绿色,车头是一双犀利的“大眼睛”。

目前国内外机场轻轨线列车,大多采用的是横排坐椅。南京机场轻轨线采用哪种坐椅设置方式?

据透露,该线路列车最终采用的是竖排坐椅,与一、二号线

的坐椅设计相同。考虑到机场轻轨线将来的客流量,相比而言,竖排坐椅载客量更大。从远期看,机场轻轨线衔接宁高城际二期、宁溧城际和6号线,将来可能采用混跑的方式,竖排坐椅的设计更加合理。

机场轻轨线预计明年5月份试运营。8座车站为南京南站、胜太路站、佛城西路站、将军路站、秣陵站、禄口新城北站、禄口新城南站、禄口机场站。

明年5月,可坐地铁1号线去南站,再转乘轻轨去禄口机场;到了后年,还可以坐地铁3号线去南站,再转乘轻轨去禄口机场。

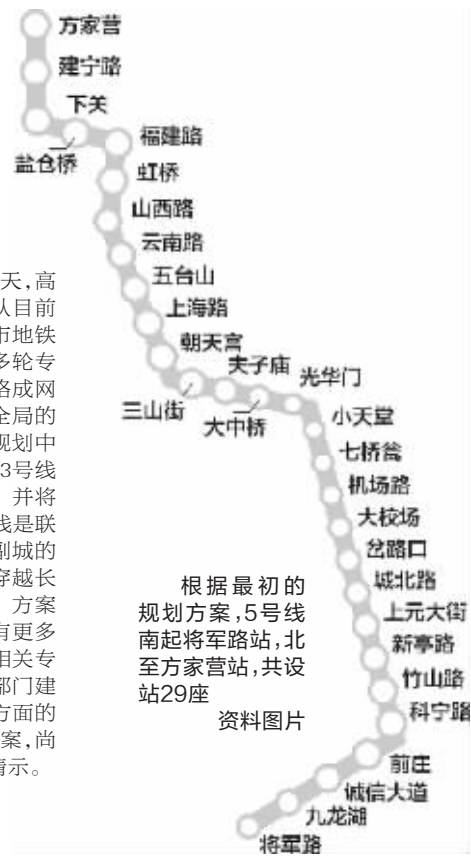
地铁5号线 北延过江方案搁浅

快报讯(记者 毛丽萍)近日,有消息称,从老下关方家营到江宁区将军路的地铁5号线有可能北延过江,但在昨天,相关部门通过“网络问政”明确回复,过江方案复杂,“综合各方面的因素,目前仍无法形成方案,尚未正式向市规划局行文请示。”这也意味着5号线北延过江方案搁浅。

日前,高新区相关工作人员表示,他们正积极与南京市规划局沟通,建议将5号线向北延伸过长江后与规划中的11号线站点(建议柳洲路站)形成换乘对接,“但这还要规划部门说了算。”如果将5号线延伸过江,将改善江北人民的过江出行难题。“同时也能成为支持江北新区战略之举,粘合六合、大厂、

高新、顶山、江浦。”

好消息传出不久,昨天,高新区相关工作人员称,从目前了解的情况来看,南京市地铁线路的整体规划经过了多轮专家讨论和论证,地铁线路成网成环布置兼顾到南京市全局的发展,每条线路在整体规划中承担了各自的功能,地铁3号线和10号线承担过江功能,并将于明年通车。而地铁5号线是联系南京主城与江宁东山副城的一条南北向轨道干线,穿越长江涉及的工程量非常大,方案复杂。尽管高新区希望有更多线路过江,几次口头与相关专家进行讨论,并向相关部门建议5号线过江,但综合各方面的因素,目前仍无法形成方案,尚未正式向市规划局行文请示。



根据最初的规划方案,5号线南起将军路站,北至方家营站,共设站29座
 资料图片

从中胜地铁站1号口走到2号口 要“留下”两块钱过路费?

1号口到2号口,必须交费

这位市民称,为了锻炼上小学的儿子自己乘车回家,他就帮儿子设计了一条回家路线:从建邺实验小学出来,到中胜站地铁1A口进,2C口出,然后乘129路公交车回家,从地铁站“借个道”,主要考虑到安全,可以不过河西大街与泰山路的路口过街。没想到,孩子下午放学回来告诉他,中胜站1号口到2号口虽然是通的,但地铁站的阿姨说需要刷卡进站,扣费一次,才能到2号口。

这位市民跑到中胜站,发现地铁一号线中胜站1号口(包括1A、1B、1C)到2号口(包括2A、2B、2C)确实是通的,但如果想通过地下通道从1号口到2号口,或者从2号口到1号口,确实需要“刷卡进站再出站”,市民卡扣费1.9元,如果买票,

则要花2块钱。

需经过站台中转,不能不收费

昨天中午,现代快报记者来到中胜站,发现这个站的设计和别的站不一样。

从新街口坐地铁到中胜站后,需乘扶梯到地面层,走到另一侧,再乘电梯下到站台层,才能搭上中胜站往新街口方向的列车。也就是说,1号口跟2号口在地面层并不通,而是在站台层相通,必须进入付费区。

“如果1号口跟2号口之间加入过街通道功能,那不管从哪乘地铁到中胜站,都可以免费出站,显然不行。”地铁公司表示,由于这两出口需要经过站台(轨行区)通行,所以不可能开放作为过街通道,没办法调整。现代快报记者 毛丽萍

环紫金山绿道“十一”完工 与地铁2号线无缝对接

先期建成的标段已对市民开放

今年5月起南京开始修建环紫金山绿道供市民游客散步、骑车、休闲,绿道建设的一期工程将于10月1日正式完工,对外开放。昨天,先期建成的部分标段已经对市民开放了。

记者在琵琶湖公园看到,绿道入口的标志牌已经安装到位,红色铺装的路面与众不同,路幅宽度基本上在2.5米左右,行人与自行车并行并不拥挤。

在绿道的沿线,服务游客的驿站,遮阳棚正在搭建。每隔200米就有一处长凳和垃圾桶供游客使用。

记者一路走下来发现,紫金山绿道都是沿着绿树成荫的地方行进,在这些地方也会出现很多的原生植被,在一些节点绿道出现分叉,这样做的目的,一方面是为了保证绿化植被不被破坏,同时也留给市民足够的休闲空间。

南京紫金山绿道一期工程位于山南路,从琵琶湖公园入口经前湖、燕雀湖公园、下马坊遗址公园、博爱团、灵谷寺,到达中山风景区位于仙林大道的东入口。全长12.5公里,一共有8个出入口,其中像苜蓿园站、下马坊站、孝陵卫站和钟灵街站这些都是与南京地铁

2号线站点形成无缝对接,市民乘坐地铁到达这些站点就能直接进入紫金山绿道当中进行漫步、骑行、休闲。

考虑到在使用上的特殊性,延长绿道的使用寿命,相应的规范也很严格。

在绿道沿线的警示牌上,禁令就有九条之多,其中包括禁止机动车、电动车,禁止轮滑,禁止吸烟,禁止携带宠物,禁止追逐等等。而在目前已经开放的标段看,能够自觉遵守这些规定的市民不是很多。

(江苏公共新闻360)