



4月1日起,外地货车不能从南京长江二桥走了
快报资料图片

昨天,南京市公安局交通管理局发出“通告”:4月1日起,绕城公路、长江二桥将全天禁行外地货车和过境营运客车。这意味着一大笔过桥过路费的减少,因此南京长江二桥明确反对,深圳市中海投资有限公司派驻二桥的主要负责人认为,这种做法违背市场原则,“这是一种行政干预,与我们当初和南京市政府签署的合同不符,是一种违约,我们将采取相应的措施和法律行动。”该负责人称,不排除会打官司。很多市民认为,二桥作为交通要道、基础设施,应当承担一定的公共职能,不能一切向钱看。

现代快报记者 毛丽萍 朱俊骏

下月起禁外地货车,“长江二桥”不服气

交通部门:二桥应变身市内桥

二桥公司称1年将少收3亿元;专家:缓解市内交通压力,禁货车是可行之举

公告

4月1日起,二桥全天禁行外地货车

昨天,南京市交管局正式发出通告:为进一步缓解城市道路交通压力,减少主城区空气污染和环境噪声污染,根据《中华人民共和国道路交通安全法》有关规定,经市政府批准,4月1日起绕城公路的刘村枢纽经长江二桥至雍庄枢纽段、沪宁高速的麒麟枢纽以西段全天禁止非本市籍号牌货车和过境营运客车通行。同时,“通告”中建议,被禁行车辆可以从绕越高速(G2501)通行。这也意味着,长江二桥4月1日以后全天禁行外地货车。

影响

绕城公路每天能减少2万辆次车流

目前绕城公路和二桥的管制措施是:7:00~22:00,禁止外地货车通行,同时,全天候禁止过境营运客车通行。“因此,这个新规只对货车有影响,过境客车本来就不给走了。”高速二大队负责人说,目前

二桥的车流量每天约在7万辆次左右,外地货车约2万辆次。

南京交警高速二大队负责人告诉现代快报记者,这个管制措施实施后,绕城公路预计每天能减少约2万辆次的车流。

被限制的货车,可能从绕城公路行驶。南京交警高速四大队负责人说,目前绕城公路车流量每天在1.8万辆左右,预计管制措施实施后,每天将增加1.2万辆次左右。其他的车辆可能会从其他道路绕行。

问题

清明二桥还会堵吗?

以往,每到节假日,二桥都非常拥堵,这次清明节,情况是否会改变呢?

“这种管制措施,对节假日通行影响并不大。”高速二大队负责人说,因为之前外地货车白天就是不给走的,但一样拥堵。因此,清明节二桥是否会堵,要取决于当天的车流量。不过,这位负责人也表示,外地货车和客车绕行之后,二桥以及绕城的交通压力相对会小一些,因为车流量会减少。

如何上绕越高速?

苏北方向过来的车:从宁连高速,过了六合收费站,继续向前行驶约3公里,往四桥方向行驶,上绕越高速;

苏南方向过来的车:从沪宁高速,刚过黄栗墅服务区3公里左右,往杭州、三桥等方向行驶,上绕越高速;

安徽方向过来的车:从宁洛高速上宁连高速,过六合收费站后,往四桥方向行驶,上绕越高速。

二桥公司

1年3个亿 我们的损失谁来赔?

全天禁行外地货车,长江二桥昨天明确反对:南京在发展,我们也能理解,四桥建成了,自然分流,我们没意见,但是现在采用这样的行政干预,我们坚决不同意。

昨天,深圳市中海投资有限公司派驻南京长江二桥的主要负责人称,当年,他们买下了长江二桥27年的特许经营权,与南京市政府签署的合同中,写有保护投资者利益的协议,其中就包括不能行政干预,“如果遭遇重大交通措施调整,也必须和我们商量,征得我们的同意,如果不同意,相关部门要给予相应的补偿,但现在这个‘通告’是单方面的行为,没经过我们同意,所以我们会坚决反对。”

据透露,在长江二桥的车流结构中,外地货车大概占货车总量的大半,效益方面,全天禁行外地货车后,一年差不多要损失三个亿。昨天,该负责人直言:“我们的损失谁来赔偿,投资者的利益谁来保护?”他说,接下来,他们会采取相应的措施及法律行动,不排除打官司。

交通部门

二桥要变身“市内桥”

为什么二桥要全天禁行外地货车?市交通部门表示,这主要是考虑二桥功能将变成“市内桥”。目前,南京“外环”绕越高速已经建成通车,该高速位于现有南京绕城公路外围,沿线经过江宁、栖霞、六合、浦口,路线全长约147.1公里。它两次跨越长江天险,一是上游的三桥,二是四桥,“早在长江四桥的工程可行性报告中,就提出南京外环建成,长江二桥就将变身市内桥的观点。”报告中还有一系列数据表明:过境交通中,三桥承担比重最高,约占区段总量的61.2%,其次为长江四桥,占32.1%。二桥则更多地承担着城市内部的车流量。这也意味着,随着南京城市的进一步扩大,现有的长江二桥将主要服务于城市内部,沟通江北与主城,三桥与四桥则主要承担南京城区对外交通与过境交通。

昨天,市交通部门相关负责人表示,绕城公路收费站前段时间已经搬迁,二桥全天禁行货车就是向“市内桥”的一大转变。

专家观点

公共资源需要加强审计

对于长江二桥全天禁行外地货车,南京交通专家、南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛昨天表示,他还是比较支持这种举措的,“市内道路交通网转变后,为了平衡、缓解中心城区的交通压力,这种办法还是比较可行的,因为绕越高速目前已经成环,客观上提供了外货外移的条件。”不过,他也坦言,作为投资方,提出这些异议,也无厚非。

杨涛认为,市场化融资修路建桥是发展中国家特殊时期一种非常重要的手段,但是随着城市的发展,曾经的“有利”又会反过来“制约”,以后类似二桥的现象会越来越多,

不过,他提出,类似于二桥这样的长江过江通道,是一种优质资源,收益是完全有保障的,同时它又是公共资源,“这就提出一个课题,政府部门对于优质资源处理要公开、透明、严谨,运营过程中,更要跟踪、加强审计,然后对获利进行合理分配,避免这样那样的‘后遗症’。”

同时,他表示,政府部门也要考虑到投资方的利益,“二桥的车流量一向很大,它的收益有多少,有没有收回投资成本,如果没有,那么政府部门必须给投资方一个合理的交代。”

至于长江二桥变身“市内桥”,是不是意味着免费,杨涛表示这可能还要等待时机。

相关新闻

双龙街收费站外移 绕城公路车流大增

本报讯(记者 朱俊骏 毛丽萍)昨天,现代快报记者从市交管部门获悉,绕城公路双龙街收费站免费通行以来,整个绕城公路的车流量明显增加,交通事故也多了,至少上升10%。

根据市交管局统计,双龙收费站

站搬走后,绕城公路由东往西方向即长江二桥往长江三桥方向的车流量增加显著。

昨天,三桥高速大队蔡斌副大队长介绍,二桥往三桥方向主要堵点在过了双龙街收费站的安德门大街匝道和凤台南路匝道,这

两个地方每天的7:30至9:00下匝道的车辆会出现排队,三桥往二桥方向主要堵点在凤台南路匝道晚高峰时段17时至18时30分,车辆也会出现排队现象。

蔡斌建议早高峰期间,车友可以选择从花神庙立交下,上软件

大道再前往安德门大街或宁丹路。周六、周日及清明节扫墓高峰时间,建议扫墓市民避开安德门大街匝道,选择从花神庙立交——机场高速——南庄收费站——绕城高速——东善桥收费站——宁丹路。