

今年南京全面启动江北新区建设,但江北两条地铁线未列入5年规划

# 代表建议地铁11号线越早建越好 最新回应:5年内未必“没戏”

江北中心区开发建设是最需要地铁11号线拉动的



南京市人大代表杨涛  
现代快报记者 邱稚真 摄



制图 俞晓翔

启动江北新区建设,写进了今年的政府工作报告。但是,根据相关部门透露的消息,正等待国家发改委审批的《南京市轨道交通近期建设规划(2014-2020)》中,和江北紧密相连的地铁11号线、4号线二期不在其中。此次南京市第十五届人民代表大会第三次会议上,国内交通规划设计领域知名专家、南京市人大代表杨涛表示,地铁11号线对于拉动江北新区的开发建设有着重要意义,所以地铁11号线的建设应“能早则早”。

对此,政协委员、南京地铁集团有限责任公司董事长余才高告诉现代快报记者,等到江北新区大的规划最终确定后,再启动地铁等专业规划,地铁11号线在2020年之前并非“没戏”。

现代快报记者  
欧阳丽蓉 刘伟伟

## 规划 地铁11号线不在5年规划中

今年南京将全面启动江北新区开发建设,加快制定《江北新区条例(草案)》,力争将其上升为国家级新区。如何冲破长江的“阻拦”,让江南、江北联动起来,交通是个大问题。与此同时,“如何过江”也是南京百姓最关心的话题。

去年7月1日,连接江南和江北的南京地铁10号线开通,这让

地铁沿线的市民过江有了新选择。地铁10号线起点位于雨花台区安德门站,途经雨花台、建邺、浦口三个区,终点位于浦口区雨山路站。而在今年3月底4月初,又一条过江线路地铁3号线将正式开通运行。城市轨道交通的发展给长江大桥“减了负”,也给广大市民过江提供了便利。

在给南京轨道交通发展点赞的同时,还是有很多市民表示,“地铁还不够”。近日,相关部门透露,地铁4号线二期、11号线这两条线路没有纳入《南京市轨道交通近期建设规划(2014-2020)》(评审稿)。五年内,这两条地铁线路可能没法开工建设的消息,让很多市民觉得有些失望。

## 建议 江北开发最需要11号线,越早建越好

不少市民呼吁,相关部门可否考虑重新让11号线再上“大名单”。国内交通规划设计领域知名专家、南京市人大代表杨涛也表示,地铁4号线二期暂缓是可以的,但11号线建设延缓比较遗憾。

“10号线已经开通运营,3号线很快就会开通。今年年底,纬三路过江隧道也能开通,所以到2015年年底,跨江交通瓶颈基本消除了,这为跨江发展奠定了坚实基础。”杨涛说。

“今年将全面启动江北新区开发建设,而江北中心区开发建设是

最需要地铁11号线拉动的。”杨涛表示,已有的3号线、10号线都是末端线,只有11号线将这两条末端线串联起来,并与其北端的宁天城际贯通起来,才能更好发挥江北新区轨道交通整体效能、最大限度吸引和服务客流,也才能真正有效带动江北新区中心地段的土地开发。所以贯穿江北中心区,又能串联3号线和10号线两条跨江地铁线的11号线,应该“能早则早”。

据悉,建成六合机场、开展铁路南京北站前期工作都已写入政府工作报告,杨涛表示,对江北未

来的交通发展很有信心。“眼下的关键,是政府部门要抓住国家长江经济带战略的难得契机,争取将北沿江高铁纳入国家规划中,并尽早启动。”在接受现代快报记者采访时,杨涛说,现在苏南已有三条高铁,而苏中、苏北则为零,新一轮的交通落差有可能导致苏中苏北与苏南之间的发展带来新的不平衡,所以应尽快启动沿江北沿江高铁项目,一方面可分流沪宁高铁线已饱和的运营压力,另一方面,也更为重要的是,将带动整个江苏北沿江城市带。

## 回应 啥时建,等江北新区规划确定后再定

政协委员、南京地铁集团有限责任公司董事长余才高告诉现代快报记者,其实最初上报到国家的方案中是有地铁11号线的,

但中咨公司评审认为,江北新区的规划还没有稳定。等到江北新区大的规划最终确定后,再启动地铁等专业规划,这并不意味着

11号线在2020年之前一定就“没戏”。

杨涛则表示,他希望这一过程尽量缩短,及早建设11号线。

## 相关

### 取消过江隧道收费呼声高 代表建议 降低二桥通行费 或将收费站北移

在今天的南京两会上,交通成为最大的热点,而这其中,关于南京城区及周边公路(桥、隧道)的收费问题,成为代表和委员们热议的焦点。

现代快报记者 刘伟伟 鹿伟

### 高速公路收费站过多

市人大代表陈昌华带来的建议关注的是南京公路、长江隧道及过桥收费问题。他表示,市区的高速公路收费站过多,抑制了人流、物流,提高了融入成本、影响区域经济发展。比如长江三桥的收费站,因绕城公路撤掉收费站采用合并收费后,去西善桥收费的钱数不但未减少,反而大增:如“天后村”至“西善桥”,相距仅为4.8公里,就要交10元,收费远超小轿车0.45元/公里的省高速公路收费标准。

### 过江隧道能否取消收费

“南京江北和江南相比,交通基础设施落后程度显而易见。”南京市政协委员、冠城大通股份有限公司董事、常务副总裁刘华坦言,去年地铁S8号线的开通,很大程度上方便了江北居民的出行,但民众对取消过江隧道收费的呼声依然很大。

### 建议将二桥收费站北移

市人大代表、栖霞区人社局局长肖明宝认为,在免费通行无法一步到位的情况下,可以逐步推行,比如先行将八卦洲地区车辆购买二桥月票费用降低一半,如小型车辆每月费用300元降至每月150元。“长江二桥能否像过江隧道一样,将收费站北移至北汉桥以北。”肖明宝表示,收费站的北移,对二桥运营单位偿还银行工程贷款,以及维持桥梁整体的日常管理及养护没有多大影响。

# 不少车主被坑浑然不觉 代表建议设立汽修厂“黑名单”

“南京从事汽车维修的各类企业至少上千家,这还不包括那些无证经营的路边店。”业内人士告诉现代快报记者,不少车主不懂汽车维修,发生事故或车辆损坏后,这些车主为了省事,往往会选择将理赔全权委托给修理厂,而汽修市场鱼龙混杂,有些黑心店主利用车主不懂车辆构造等客观原因,采取偷梁换柱、以次充好等手段牟利,有的厂家甚至人为更换车上的零部件,还有一些修理厂故意夸大损坏程度,“小病大修”,以多赚维修费。目前汽车维修企业,根据服务

规范达标、满意度调查、抽检质量等方面有相应的信誉评级,主管部门会对企业进行抽检,对于存在投诉、公开曝光、社会反映差的企业,一经查实将降低甚至取消诚信等级,并对企业进行罚款、整改等处罚。

孙达华建议,在目前汽修市场管理的基础上,市场监督管理部门可以建立修理厂“黑名单”制度,严打不法分子借修理为名坑害车主或勾结公司员工编造假赔案行为,对那些故意坑蒙车主或者制造假赔案牟利的汽车修理厂列入市场监管的“黑名单”,今后对他们的违

规修理进行限制,对制造假赔案牟利的保险不予受理。

孙达华还建议,可以建立信息查询系统。在建立修理厂“黑名单”制度的同时,可以同步建立车险的保单和赔案信息实时查询系统,进而方便查询车辆理赔的次数及具体理赔细节,限制某些修理厂骗保行为。孙达华说,对被市场监督管理部门列入“黑名单”的汽车修理厂,应根据具体情况实施严厉处罚。对通过市场执法检查发现不符合汽车维修条件的,严格依法取缔并依法处理,并且限制当事人再次

进入汽车维修行业。

对于在汽车修理过程中以次充好、偷梁换柱坑害车主行为的,被举报属实或被有关部门查处两次以上的,给予停业整治,情节严重的可以给予吊销营业执照的处罚。对于发生交通事故未按规定登记碰撞部位及故意扩大碰撞损失的“黑修理厂”,应给予吊销营业执照并限制当事人不得进入修理行业的处罚。对于非交通事故,以修理为名,故意制造假现场及采取其他方式来骗取保险公司保费的,移交有关部门依法严格处理。



南京市人大代表孙达华

“目前汽车维修市场不断扩大、良莠不齐,需要进一步规范。”南京市人大代表孙达华告诉现代快报记者,为规范汽车维修市场,建议南京建立汽车维修企业“黑名单”制度。

现代快报记者 顾元森 文/摄