

过江交通出台系列优惠:南京私家车过二桥可省5块钱

轮渡高峰8分钟一班 票价1元

优惠方案

小车过二桥收费降5元

长江二桥、三桥过江优惠方案具体内容:

1.长江二桥,在现行收费标准的基础上对本市私车(一型车)实施优惠通行,从20元/辆次降至15元/辆次收取通行费,优惠幅度为25%。

(注:长江三桥这项优惠已实施)

2.长江二桥、长江三桥,对本市私车(一型车)在给予25%优惠幅度的基础上,另开展购买预付缴费充值卡业务,根据充值金额和预付费的期限,再次给予正常收费标准的5%优惠,使优惠幅度达到30%。

3.长江二桥、长江三桥,扩大现有月票适用范围,对江北大型企业及开发区和开发区内企业车辆(含公牌一型车和自备班车)开放月票政策。

4.二桥、三桥对本市相关车辆施行以上通行费优惠方案后,尽快建立不停车收费系统(即车辆上装有一张卡,过收费站时从专用通道走,系统就会自动从卡里扣钱,而车辆不用停下来缴费),进一步便捷收费和通行。

说明:南京市交通集团副总经理张映芳介绍说,二桥、三桥优惠方案正在起草文件,须向省政府报批,目前还不能确定开始施行的具体时间;方案经批准并与二桥、三桥公司依法履行法定程序后先试行3个月,在试行期间,会同步进行车辆通行相关数据的采集、测算和分析,该优惠方案目的是要达到分流大桥2-3万辆车的效果,如果试行期3个月后达不到分流效果,还要增加一些新的措施来达到这个目标。

刷卡坐轮渡半价优惠

过江轮渡宁浦航线优惠及运力加大方案具体为:

1.在高峰时段(6时20分至8时20分,16时20分至19时20分),将航班间隔20分钟缩短为8分钟,全天增加40个航班。

2.乘渡人员使用现行的IC卡,利用轮渡现有的IC卡刷卡机具,将原来的刷卡2元/人·次降低为1元/人·次。

3.为解决优惠乘渡后客流增加、码头公交线路相对薄弱的问题,拟再开辟两条公交线路与之配套。一是浦口公园至柳州路公交线;二是浦口公园至泰山新村线。

4.为保证两条交通方式的无缝衔接,维护公交运行秩序,将加大中山码头和浦口码头公交场站建设力度,开辟公交临时场站,扩大公交起讫站面积。

说明:轮渡航线的优惠方案及运力加大何时实施,也未确定。市政公用局副局长郑永亮说,目前有四项工作要做:完成相关手续,包括对航道的整理;对设备抓紧维修、整改,确保安全;对现有的刷卡机具计量系统进行调整;抓紧公交场站的衔接、完善。待这些工作完成后,将力争尽快实施。

各方反应

市民:不走二、三桥主要嫌远

对于二桥、三桥过江优惠方案,一些市民似乎“并不买账”,“这能解决问题吗?便宜几元钱大家就绕那么远去走二桥、三桥吗?大桥堵,不是因为二桥、三桥太远,根本不是市内桥,况且还收费……”昨天一些网站披露优惠方案后,在网上引起热议,很多市民对降价格能给大桥减轻负担持怀疑态度。

前段时间,大桥发生火灾限行,但很多市民宁愿坐

轮渡,也不愿绕到二桥、三桥去,因此这两座桥在大桥发生紧急状态下,疏导分流车辆也有限。这与二桥、三桥的定位有关。与大桥的“城内桥”定位不同,二桥、三桥分别离主城11公里和19公里,主要是为过境车辆服务,属于“过境桥”。很多人认为,即使没有收费问题,二桥、三桥也难以吸引市内车辆绕到那里过江,何况这次只是优惠25%到30%。

专家:这样分流作用有限

由于大桥、二桥、三桥的不同定位,利用降价的经济杠杆能否起到分流大桥车流的作用?对此,南京市交通规划研究所钱林波博士认为,降低二桥、三桥的过江费用对于调节大桥车流的作用是毫无疑问的,但能调节多少就不好测算了。

现在油价飞涨,而二桥、三桥离市区那么远,开车人一定会考虑绕行成本,即使省了几块钱的过桥费,但如果觉得绕行的油费和时间成本已经超过这几块钱,势必不会愿意从二桥、三桥过。钱林波说,实际上很多要过江

的江北居民是住在离大桥不远的小区,对这部分人来说,肯定不会绕路过江,所以要达到二桥、三桥分流2-3万辆车的目标很有难度,因为这相当于大桥车流量的近一半。

目前老百姓最盼望的就是加快纬三路过江通道的建设,因为与长江大桥一样,这个通道是在市内,不用多绕路。但钱林波认为,如果纬三路过江通道建成后不免费,也会存在问题,其分流作用依然不会太大,原因很简单,大桥免费是个非常大的“诱惑”,当然开车人自己也会在节省时间和节省金钱上作一个权衡。

设计

日通行量2万辆车的长江大桥现在远远超负荷运转,平均达到6万多辆,而同是过江通道的二桥、三桥却是“吃不饱”。面对这样的矛盾,昨天南京市府专门召开新闻发布会,拿出了一份长江二桥、三桥及轮渡过江的优惠方案,此方案正在报请省有关部门批准,一旦实行,本市的私家车过二桥就可以省5块钱了。

快报记者 陈英

南京将有13条过江通道



制图 李荣荣

最新披露

纬三路过江通道争取明年底开工

架桥、穿隧道、通地铁、坐水上巴士……未来南京市跨越长江这个“天堑”有很多种方式,昨天市规划部门将未来过江通道的建设规划作了详细披露。其中过江通道就有13条(见上图),市民最关心的纬三路过江通道争取在明年底奠基开工。

纬三路通道架桥还是穿隧道近日请专家论证

目前正在积极推进的纬三路过江通道是市民最为关注的,根据规划初步方案,该通道西起浦珠路,沿浦口区定向河一直向东南方向,经过规划的丰字河路、江北滨江大道,穿越长江主航道、潜洲、梅中航道、江心洲和夹江后,与江南的滨江大道、定淮门大街顺接,全长约7.5公里。纬三路过江通道功能定位为城市快速路,设计车速为80公里/小时,采用双向六车道。

纬三路过江通道的预可行性研究报告已经初步完成,但直到目前这个通道是采用架桥还是隧道的方式,还没有最终定论。记者了解到,近日,有关部门就将邀请国内知名专家对过江通道形式,作进一步的研究、比选,力争在10月底以前完成可行性研究报告行政审批,上报国家发改委,同时还将拟定投、融资方案,确定投资主体,争取2009年底奠基开工。

夹江大桥明年3月31日通车

纬七路过江隧道正在建设中,双向两条隧道计划今年年底和明年3月实现掘进洞通,整个工程确保在明年底正式建成通车。其主体工程之一的江心洲夹江大桥则在明年3月31日就可以通车了,江心洲的百姓就可以在这座桥上顺畅、免费地通行。目前夹江大桥的引桥段和跨线桥主体结构已经建成,100米的主塔已建至33米。

近期建设5条水上巴士线

2007年9月,《南京城市长江水运巴士规划》编制完成,开通水上巴士的目的也是为长江大桥减负分流。根据规划,近期目标是建设5个客、汽渡一体的码头,其中江南3个,分别是第一港务公司码头、中山码头、有恒码头;江

北两个码头,分别是明发滨江新城码头和浦口码头。开辟航线共4条,分别为第一港务公司码头至明发滨江新城码头、中山码头至浦口码头、有恒码头至浦口码头、中山码头至明发滨江新城码头。

市政公用局副局长郑永亮说,近期就将拿出明发滨江到上元门码头建设方案来缓解大桥的拥堵压力,目前正在进行可行性研究,计划今年底将完成通道的可行性研究。

未来4条地铁过江

根据规划,南京共有13条轨道交通线路,总长度433公里,其中4条为过江线,从长江上游往下游依次为8号线过江支线、2号线西延线、4号线、3号线。2号线西延线先开建,然后是3号线,这两条线有望在2015年前建成,而8号线过江支线和4号线还要等到下一轮的建设规划。

2号线西延线:起自位于江东南路及集庆门大街交叉路口的集庆门大街站,集庆门大街站为地铁2号线先期实施车站,线路出站后沿江东南路南下,至纬七路路口后右拐,从积善新寓前进入规划中的纬七路高架桥南侧,沿纬七路向西,过夹江、江心洲、长江主干道后进入江北地区,过长江段线路与

正在实施的纬七路过江隧道邻近。进入江北地区后线路沿纬七路江北连接线北上,过宁合高速公路后左拐进入浦珠路,沿浦珠路、文德东路、文德西路、城西路由南,在城西西路设终点站。

3号线:起点为京沪铁路林场站,沿原规划京沪高速铁路北线方案南行,上跨宁合公路后,于泰冯路与江北轻轨线交叉换乘。线路南下穿长江到上元门后,沿中央北路,至南京火车站与地铁1、6号线换乘。过南京站后线路南拐,至京沪高速铁路客运站设南京南站站,之后线路进入江宁区利源路至天元西路设终点站。

8号线过江支线:8号线为宁芜铁路外移后,将原来的宁芜铁路改造成城市轨道交通,主要用于提供板桥地区与主城区的快速联系,其中从8号线建宁站引出一条过江支线,与正在建设的京沪高速铁路大胜关长江大桥同步过江。

4号线:起自江北浦珠路,沿规划道路穿过规划浦口中心区至长江北岸,在原江浦县自来水厂附近下穿长江至南岸。经草场门大街、北京西路、鼓楼、北京东路、玄武湖、板仓街,沿蒋王庙街、宁镇公路,至紫金山东麓终点站紫金山站。

要不要复读 试听1个半月后再作决定

目前社会上的复读学校虽然很多,质量却良莠不齐,面对各大高复班“渐欲迷人眼”的宣传攻势,如何保持清醒的头脑,明辨真伪,选择一所最适合自己的复读学校,成为当前学生和家長最为困惑的问题。据悉,姜堰市育才教育中心推出了为期1个半月的暑假高复预备试听班,参加试听班的学生可感觉满意再付学费,若不满意则可立即退班。

业内专家对此表示,学生参加试听,既能有时间进行全面的比较、鉴别,核实高复班招生广告和招生人员宣传内容的可靠性,又能较早的进入学习状态,尽快从阴影中走出来,倒不失为一个遴选复读学校的好方法。此外,在选择复读班的过程中,还有两点需要注意。

首先,管理团队要人性化、正规化。复读班管理团队的水平决定了整个高复班的层次和质量,管理者在高复班中对学生的影响绝不亚于老师!他们的工作涉及学生日常生活的最细微处。同时,复读生特殊的经历和心理也决定了他们比普通的高三学生更需要人性化的关怀和及时的心理疏导,所以,一个优秀管理团队的作用是不可替代的。

其次,最能体现一个复读班师资情况的,就是往届学生复读后的高考情况,其总成绩提升的幅度越大,师资的情况就越好。在选择过程中,不能仅凭几张证书、几个招生人员相互介绍的听似权威的头衔,就轻信师资的质量。家长或学生本人最好同任课老师面谈一

相关新闻

大桥维修遇难题 将来可能禁行更严

6月2日长江大桥引桥失火,关于责任归属问题一直悬而未决。昨天,南京市委宣传部分副部长曹劲松表示,事故调查组在全面调查和分析该引桥相关的管理责任以及事故责任和处置相关情况之后,已经形成了结论。

根据市政府和上海铁路局的99号文件,对引桥的管理权限作了明确的界定,即引桥投影的正下方及相关的两侧管理权在上海铁路南京桥工段,当地区政府负协助管理的责任,就发生的事故而言,由南京桥工段负管理责任,下关区政府负协助管理责任,市政府已要求这两个部门对相关责任人作出处理,并将处理结果上报市政府。

南京市建委副主任邹建平昨天介绍,目前大桥加固总体情况顺利,遇到的最大问题是,由于不是封闭施工,桥上车辆通行产生的震动对加固结构有一些影响,特别是对混凝土浇灌后的初凝以及新老结构的相互结合影响较大。目前正在用一小片施工做实验,请专家进行评价,在进行大面积的加固时,会根据专家意见对大桥的通行再进行必要的禁行措施。目前工期至少在两个半月左右。

下,提几个具体问题,有水平的老师,往往能够将复杂的问题用浅显的语言解释清楚,而不会顾左右而言他,更不会推诿要求交钱后再解释。相信凭着考生多年的学习经验以及家长丰富的社会阅历,根据言谈举止,识别对方是“李逵”还是“李鬼”并非难事。

总之,学生和家長在选择高复班时,不能轻信宣传,一定要去校内实地看一下,再依所见,自己做出判断。“耳听为虚,眼见为实”在选择复读学校时,应冷静面对一些虚假浮夸的宣传词语,不要贸然报名缴费,以免陷于被动境地。可以先试听较长一段时间,通过亲身体验学校的管理模式和老师的教学方法,判断是否对自己的复读有帮助,再作决定。