光华路出新工程质量有问题

南京5名官员被问责

出新才一年，光华路出新工程质量问题的相关单位和责任人被严肃追究责任：3人被免职或解聘职务，1人受到行政记过处分，1人被告诫、通报批评。招标代理机构、施工单位、监理单位等9家公司分别受到相应处罚，被限制参与政府投资项目工程。


出新才一年，光华路又成“麻子脸”

快报3月2日就光华路出新后路况的相关报道

完工一个月后质量问题显现

光华路改造出新是白下区委、区政府为改善白下主城区交通与外环连接功能的工程。道路全长5.4公里，宽40米。工程2008年4月24日由原市建委批复立项，白下区建设局为主管单位。同年8月12日开工，当年12月31日完工。工程标价2114万元。

光华路出新工程质量问题经媒体报道后，市委、市政府领导高度重视，要求迅速查清问题、严肃处理。市纪委监察局会同市住建委、白下区纪委监察局进行了认真调查。白下区委、区政府和市住建委领导态度坚决，迅速对相关责任人和单位进行了严肃处理。

经查，该工程由泛华建设集团有限公司负责设计，南京华仁工程建设监理咨询有限公司负责监理，招投标代理机构为南京银佳建设监理有限公司。南京鹏程道路排水工程有限责任公司通过组织串标围标得以中标，因没有施工能力，将该工程转包给了南京恒永建设工程有限责任公司，后恒永公司又将部分工程分包给江苏圣通建设工程有限公司南京分公司、洪泽县第二建筑安装工程有限公司市政分公司、南京胜东土石方工程处三家公司分段施工。

工程完工一个月后，道路就出现部分检查井井周沉陷、破损；路面龟裂、沉陷等质量问题并开始维修，造成较大的经济损失。市市政公用工程质量安全监督站至今未同意建设单位组织验收。

出新工程的5名相关责任人被问责

工程出现质量问题的原因是：主管部门未作深入调研，对该路段目前车辆流量大、特别是重型载重车通过数量较多的状况评估不足，论证不充分，导致设计不合理，在较短时间内出现路面沉降和破损；建设单位层层分包转包，偷工减料，施工质量较差；监理单位未能认真履行职责，质量检查和控制措施不落实；主管部门在施工过程中管理不力，监督不到位。

根据调查结果，今年5月4日，市监察局发出《监察建议书》，建议对相关单位和责任人进行处理。5月8日，白下区纪委监察局作出处理决定：对该工程主管单位领导白下区建设局局长徐仁彪给予告诫、通报批评；对造成工程质量问题负有重要责任的白下区建设局副局长刘怀江给予行政记过处分；免去对该项目围标、串标及转包负有直接责任的白下区市政工程管理所副所长、支部书记戴钢党政职务；对直接组织围标、串标的白下区市政工程管理所副所长芮海鹰给予党内严重警告处分并解聘其职务；对工程监管不力负有责任的白下区市政工程管理所副所长、党支部副书记杨海兵给予免职处理。

9家公司被限参与政府投资项目

5月5日，市住建委作出处理决定：对该工程的设计单位泛华建设集团有限公司、招投标代理机构南京银佳建设监理有限公司和组织串标围标的南京鹏程道路排水工程有限责任公司及参与串标围标的江宁经济技术开发区市政工程有限公司、南京通达市政工程有限公司、建邺市政工程建设有限公司、南京金固建设（集团）有限公司等单位，依照相关法规给予严肃处理。同时，对施工单位南京恒永建设工程有限责任公司罚款51万元并责令其赔偿相应损失，对监理单位南京华仁工程建设监理咨询有限公司给予罚款50万元的行政处罚。上述9个单位的处罚结果和不良记录全部在网上公示，公示期间，限制其参与政府投资项目工程。

市纪委监察局负责同志表示，问责不是目的，通过问责要使全市各级干部更好地增强责任意识。市政工程事关人民群众的切身利益和城市形象，各级干部要认真履行职责，把每一项工程做成让人民满意的精品工程。

通讯员 安官石
快报记者 马乐乐

»记者手记

期待问责制度化常态化

快报报道光华路出新工程存在严重质量问题后，市委、市政府领导高度重视，相关部门彻查原因，严肃追究了有关人员责任。

此次问责，是继去年全市问责57名干部和今年3月对板仓街雨污分流改造工程质量问题责任人员问责后的又一次查究，这再次彰显市委、市政府高度重视社情民意，对干部队伍严格要求的鲜明态度和一贯决心，也标志着问责工作更加趋于完善。表明《南京市党政领导干部问责暂行办法》出台后，问责已步入常态化、规范化，形成有错必查、有责必问的格局，以达到问责治庸、问责提效、问责治腐的目的。

要将问责渗入到工作的各个领域和各个环节，不仅要问事故、质量事件责任，也要问日常管理责任，及时发现和堵塞管理上的漏洞。通过问责，使各级干部切实负起责任，防止敷衍塞责，玩忽职守。各级领导干部要正确对待问责，自觉从问责案例中吸取教训，敬畏人民群众、敬畏手中权力、敬畏规章制度、敬畏个人良知。

前天下午，南京市政府召开紧急发布会，就近日市民关注度比较高的年次票制等问题做出回应。昨天快报进行了报道（见快报5月9日A4–5版），引起了不少市民的关注。在西祠胡同“现代快报·六楼七楼”讨论版里，几十位网友纷纷出谋划策，对年次票制提出建议：一类是为了体现公平，建议谁过江谁交钱；一类是采取阶梯式的收费方式，年次票结合；还有一类直截了当，对南京市民免费，但目前看来这种方式不可能。市发改委副主任唐建荣表示，方案将采取差别化征收标准，具体标准还有待相关部门审批。

快报发帖征集年次票收费方式

网友出谋划策制阶梯收费表

有车不开也要买年票？

在那些过江不是“必修课”的市民看来，实行年票感觉很“冤”。

“老百姓买车是为了提高生活质量，一年在车上最少也要花一万，再来个强制交几百元的年票，这质量还能提高吗？整个就成了车奴了。我们这些住在江南的一年也不过几次江，买个年票岂不是很冤？”网友“漫天黄沙”在帖子中说道。

网友“wdl1025”则表示，为了体现公平建议谁过江谁交钱。“我从来不过江，买车就是上下班，现在地铁通了，开车上班少了，难道不开车还要交费？有车就要交费？”据悉，像这位网友有车不常开的市民不在少数，因此他们非常关心有车不常开是不是也要收费。据悉，所有挂南京牌照的车每年都必须购买年票，年检时审核，如果没买届时将交滞纳金。

如果强制买年票，网友“清水瑜儿”表示，“把南京牌照废了，去办外地牌照，大不了不进主城区。”

网友自制阶梯收费表格

据了解，市民关心的年次票制的最终方案没有确定，但收费将采取阶梯式的方式，有一个价格区间。

对此，热心的网友“yuhuashequ2008”“抢”先一步制作了一个表格，以20次、50次、100次为三个临界点列出了收费标准。他表示，按次收费，谁过江谁交钱，南京市民也不例外，但是可以对南京市民每年需要多次过江、过桥、过隧的用户采取阶梯式的方式，有一个价格区间(见下表)。

对于网友“yuhuashequ2008”的建议，有几位网友表示赞同，但也有网友表示应该自由选择。网友“萝卜炖人参”留言说，“与其费尽心思搞什么阶梯定价，不如老老实实把年票拿出来卖，就像公园年票一样，有使用需求的就买，不需要的可以不买。”

建议先运行段时间再决定

之前曾有观点说，采用年票制能“缓解交通拥挤”，而网友“doriaben”则认为，采用年票制将意味着原本不需要过江的车辆，因为购买了年票从而怀有一种不过江浪费的想法，因此这些车辆会增加穿梭南京主城区与江北的机会，也就是说反过来会增加道路拥堵。

同样，网友“不走路也要留下买路钱”表示，年票费不是解决路堵，解决路堵完全可以在大桥附近造几座桥，不必在十几公里外造二桥、三桥和隧道。他认为，隧道刚建好，其质量、经营状况等不见得比二桥三桥好，完全可以收费先运行起来，1–2年以后再根据车流量作决定。据悉，这种建议在方案讨论时曾考虑过，是方案若干意见中的一种。这位网友还表示，实在要收年费建议政府先向全南京市民表个态，保证质量。

财政支出应长远合理规划

在市政府的发布会上，有关部门的负责人表示，“从公共财政的角度，这一块投入多了，相信相对其他的投入，例如社会保障民生方面就会相应减少，比例就很难再进一步提高，所以无论是对有车族，还是无车族，都要承担一些责任，有车族应该付出一些年票费，这样政府才有更多的资金解决区域统筹的问题，解决共同交通投入的问题。”对此，部分网友表示这样不公平。

网友“doriaben”认为，发展地区经济本来就是政府应该考虑的事情，百姓履行纳税义务，政府利用纳税人的钱来履行职责，促进经济发展。“但凭什么发展江北地区要让南京所有车主再掏腰包？”他认为，燃油税等税种本来就应用于公共支出，也包括基础设施路桥建设（当然重大项目可以引进商业投资，并给予合理回报：限定路段收费），而财政支出更应该长远合理规划。

有人建议可以效仿其他城市的收费方式，网友“doriaben”表示，得具体情况具体分析。“这些城市中车主要经过这些收费点的是占大多数。而南京除了住在江北或在江北工作的，有多少人经常去江北、去机场、走绕城公路、312国道？”

快报记者 毛丽萍 鹿伟

每年过江、过桥、过隧次数	是否办理年票	收费标准
20次以下	不办年票	每次收费20元
20–50次	办年票：A1	年票费700元
50–100次	办年票：A2	年票费1200元
100次以上	办年票：A3	年票费1800元
备注：年底查实，应该办理A3年票的，如果某人为了省钱办理了A2年票，下一年办理年票时，需再补交罚款1200元。		

