



# 南京主城去高淳溧水还得交过路费,说好的同城待遇呢? 委员呼吁: 宁高高速南京南收费站应免费

“过江隧道都免费了,为啥去高淳、溧水还得交过路费?”在昨天下午举行的南京市政协十三届四次会议分组讨论会上,两位委员不约而同提到了宁高高速公路南京南收费站这一“拦路虎”,呼吁尽早免费,高淳、溧水早日享受同城待遇。据了解,民进江苏省委近日向省政协提交了集体提案,也是建议免收宁高高速公路南京南收费站通行费,并尽快研究制定收费站外迁方案。

现代快报记者  
陈志佳 项风华 鹿伟



市政协委员王强  
现代快报记者 施向辉 摄



市政协委员刘晶  
现代快报记者 施向辉 摄

## 现状 南京到溧水要多花5块钱

每到螃蟹肥美的时节,去高淳尝尝固城湖螃蟹,是不少南京市民的选择。可是虽然高淳和溧水已经撤县设区近3年,但南京市民往来主城和高淳、溧水两区,走宁高高速公路仍要缴纳两次过路费。

2014年2月,江苏省高速公路联网中心发布公告,称宁高高速将正式联网收费,与宁常、宁杭和溧马等多条高速闭合成环,共同组成江苏省高速公路南网。虽然取一次卡就能够畅行高速,但由于宁高高速主线收费站北移,反而造成南京主城往返高淳、溧水两区需要多交过路费了。

去年10月底,宁高新通道正式通车,从高淳到南京主城,虽然省去了过路费,但是路口多又有红绿灯,速度快不起来。

可是不走宁高新通道,从主城到高淳,要经过机场高速收费站和宁高高速公路南京南收费站,前者收费10元,后者从和凤收费站出高速收费20元,到达高淳中心区域,往返一次就要60元。

到溧水的话,走宁高新通道,需要绕路。但是在联网之前,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,从机场高速过去一直到溧水区中间是没有收费站的。可是,目前除了在机场高速收费站交费10元以外,还要在“南京南”收费站取卡,然后在溧水开发区匝道收费站下,再交5元最低通行费。虽然仅仅是5块钱,但对于溧水区的居民来说,这让他们觉得,自己与南京主城

之间仍有着大大的距离。

市民陈先生表示,溧水于2013年3月28日撤县设区,根据南京市总体规划布局,撤县设区后的溧水加速融入南京主城步伐,实现城乡一体化发展,逐步成为南京的副城,“可是现状是主城往返溧水,还得交过路费,给居民出行带来不便”。

对于宁高高速公路南京南收费站这一“拦路虎”,民进江苏省省委提交了集体提案,即《关于外迁宁高高速公路南京南收费站的建议》,收费站大大增加了溧水城区与和凤、晶桥等镇的区内出行成本,也增加了溧水区至高淳区、南京主城的出行成本,对溧水的招商引资、项目建设、市民出行等带来诸多不便。

## 呼吁 宁高高速南京南早日免费

民进江苏省委建议,省政府免收宁高高速公路南京南收费站通行费,并尽快研究制定收费站外迁方案,理由是南京南收费站至溧水开发区收费站距离不足5公里,不符合有关高速公路收费标准政策。该段交通量占宁高高速全线交通量的比重较小,不影响整个项目的运营。宁高高速通车前,南京南收费站一直是免费通行,自收费后大幅度增加本地车辆出行成本,将严重制约溧水区经济社会发展。

此外,宁高高速公路于1996年由原溧水县成立指挥部负责建设,建设过程中,原溧

水县给予了大力支持,当时以劳力集资的方式注入了建设资金,该资金待工程通车数年后才归还本金,且没有利息。

在昨天下午举行的南京市政协十三届四次会议分组讨论会上,市政协委员、南京市航运管理处工会主席刘晶经常开车去高淳,对此他深有体会。“从市区过去,先要经过机场高速收费站,交10块钱,然后再经过宁高高速公路,再交20块钱,来回就得60元。”刘晶坦言,虽然宁高新通道开通了,但他觉得红绿灯多,交叉口多,还是不方便。

“溧水、高淳早就撤县设区

了,但开车去这两个地方还得经过收费站交钱,这不是还没享受同城待遇吗?”市政协委员、雨花台区人大财经委副主任王强说。他和刘晶都建议,宁高高速公路南京南收费站能早日免费,如果条件允许的话,机场高速收费站也能免费。

“机场高速收费站原来收费20元,现在降为10元了,我觉得还得呼吁早日免费。”刘晶表示,他走机场高速收费站,90%都不是去机场,要不是去高淳、溧水,要不是去浙江方向。“实在不行,还可以把这个收费站往外搬一下,至少去高淳、溧水可以不用掏钱。”

# 政协委员把脉“城市病”,开出四大“药方” 治堵要用经济手段引导,建议鼓励拼车

交通拥堵、雾霾严重、房价高企……这些都是“城市病”。如何对症下药?昨天,南京市政协委员、南京大学医学院附属鼓楼医院胃肠外科主任医师郑黎明提交了《关于“城市病”的防范与治疗的探讨与对策》的建议,开出了四大“药方”。其中之一是,用经济手段引导,鼓励拼车。

现代快报记者 鹿伟



市政协委员郑黎明 本报资料图片

## 把脉 南京的“城市病”有四大病症

《南京市人口发展报告》显示,南京常住人口到2015年有880万人左右,而原鼓楼、白下区的人口密度已经超过北京,溧水区离主城区只有四五十分钟的车程,却只有30万人。

关于南京的“城市病”,郑黎明总结了四大病症:一是“肠梗阻”,交通拥堵。二是生态环境恶化。他特别提到了现代快报此前报道的南京出现“玫瑰色的雾霾”。三是安全基础薄弱。比如地上、地下管线网络高负荷运转,部分设施老化,一旦发生事故极易造成次生、衍生灾害。四是社会矛盾凸显。

## 原因 规划缺失,随意实施埋下了隐患

郑黎明分析说,发展理念

和发展方式的偏差,是“城市病”的症结所在。

“受以GDP为主的干部任用、考核机制的影响,有些城市急功近利,大搞形象工程、政绩工程,重地上建设轻地下建设,对与老百姓生活息息相关的基础设施建设等不够重视、急于改善。”他表示,此外,城市专项规划的缺失和规划实施的随意,也埋下了“城市病”的隐患。例如,有的城市规划实施随意性大,不按规划实施的情况时有发生。郑黎明认为,“城市病”的根源在于城市化进程中各种关系的失衡。

## “药方” 创新城市管理方式 建议鼓励拼车

他认为,防治“城市病”,科学规划应先行,应以《城乡规划法》确定的规划体系为依据,开展必要的专项规划。同时,严格规划的实施,强化规划的约束力。

创新城市管理方式,也是一大“药方”。郑黎明以交通拥堵这一“城市病”为例,认为城市管理者应减少简单机械的行政干预,更多地运用经济手段引导老百姓选择绿色、低碳的出行方式。“可借鉴香港做法,放开交通拥堵地区或中心城区的停车费;也可借鉴美国做法,把拼车共享的产业搞起来。”

“深度城市化与逆向城市化并举。”郑黎明说,一方面要在深度城市化过程中完善配套设施建设。如:完善公共交通体系,做好轨道交通和其他公共交通的换乘。“目前,南京地铁、轻轨建设多呈线型刚性交叉,尚缺主城循环圈的弹性辐射功能,以致现在的新街口和以后的鼓楼地铁换乘中心拥堵必然成为常态。”另一方面,在逆向城市化过程中发展都市农业、都市观光业、都市旅游业。

此外,大力推动城市信息化建设。比如,信息化带来的交通智能化,可以引导车流、减少拥堵。

## 热点建议

### 政协委员闻一武: 为公交见义勇为者 设专项奖

市政协委员、南京城建资产管理公司董事长闻一武建议,为交通安全做出贡献的人士,应为其设立专项奖。

闻一武告诉现代快报记者,这几年,国内相继发生了多起公交车恶性纵火案。他认为,公共交通的安全防范应充分发动公众的力量,“除了加强警力和新技术措施的投入,联防联控不能丢。”他说,目前公共交通最大的隐患之一是,社会上不少人在环境安全意识上麻痹大意,对见义勇为的行为缺乏道义的支持,更谈不上行动的配合。

“我建议,设立‘公共交通见义勇为专项奖’。”他说,表彰在南京区域内,对公共交通安全做出贡献的人士。而且,见义勇为不仅局限于勇斗歹徒等英勇行动,提供有效信息、采取各种技术等抢救措施、减缓或避免事态恶化的行为均应纳入表彰的范围。

现代快报记者 项风华 余乐

### 人大代表申卫: 在城南打造 老行当历史街区

箍桶巷、弓箭坊、秤砣巷……在南京,有不少因行当而得名的老街老巷。遗憾的是,由于城市建设,不少老行当逐渐失传,空余地名,有的甚至连地名也随之消失。昨天,市人大代表、南京建邺区法制办主任申卫建议,建设南京的老行当街区,打造集旅游、购物、便民、帮助就业于一体的景点。

申卫告诉现代快报记者,据他调研,南京的不少传统手工艺,如修鞋、补伞、织补、售卖烧饼等,以前很常见,现在这些摊头却在逐渐流散。而一些更复杂的手工艺,如棕棚修理都失传了。他说,传统在逝去,但人们的怀旧情绪却越发强烈。

“何不在城市中以商业街区的形式,集中那些与百姓生活息息相关的手艺行当?”申卫说,这样既能打造旅游景点,还能便民、帮助老手艺人就业。他还列出细致的建议:比如将目前仍有需求的老行当老手艺进行分类、吸纳,形成规模效应,如生活类老行当,补伞、磨刀、织补、篾匠;吃喝类老手艺,糖人、灌香肠、做寿桃;娱乐类老手艺,面人和扎风筝等。

他建议,老手艺人可以只提供经营场地,老手艺人如上班一样前来营生,收摊后各自回家,“可以在老城南特别是老门东一带先进行小范围试点,效果好再推广。”

现代快报记者 项风华 余乐