

民生·出行

“橘子洲大桥去留之争”引热议 多数读者反对重建,支持加建姊妹桥 交警亮数据:老桥并非拥堵主因



从上个世纪七十年代建成至今,橘子洲大桥仍是长沙过江主要通道。图为橘子洲大桥夜景。记者 童迪 摄

大桥存废之争 ·热议

本报2月19日讯 省人大代表杨健以“橘子洲大桥毫无美感,无特殊历史,交通流量超饱和,成长沙东西连通的‘肠梗塞’”为由,建议原址重建橘子洲大桥。经本报报道后,一石激起千层浪,成为网络、热线与市民茶余饭后讨论的热点。

今天,长沙市公安局交警支队提供的数据显示:目前橘子洲大桥高峰期交通流量每小时6021辆次,12小时交通流量67919辆次,比营盘路隧道开通前的每小时6500辆次,有所下降。分析认为,橘子洲大桥并非影响过江交通的重要因素。

多数读者不赞成重建

“我看了报道,很激动。”读者孙先生拨打96258说,橘子洲大桥不只具有交通价值,还具有文化历史价值。如果拆了重建,只是对交通有利,但这个利益价值不能抵消对历史文化造成的破坏。同时,桥面质量还远远没有达到需拆除的程度。

读者李先生不建议拆的理由有三:橘子洲大桥无论是今天还是几十年后,仍是我省和长沙市的一张名片;长沙是有3000多年历史的城市,现在能保留下来的物证和实证已经不多。橘子洲大桥是长沙市第一座过江大桥,得过奖,见证了城

市的发展,有保留价值;现在湘江有10条通道,如果此桥只承受五一大道东西方面的交通,从长远看应该没有问题。

市民回忆“老桥故事”

很多市民还纷纷回忆自己与桥的故事。作为橘子洲大桥的设计者之一,省交通规划设计院教授级高级工程师朱若常回忆,上世纪70年代的长沙人,几乎都参与过橘子洲大桥的建设,小部分是从灯泡厂、纺织厂、酒厂等抽调出来进入修桥的专业队,其他的则作为业余队在星期天和业余时间投入大桥建设。据不完全统计,参与建设的工人有约80万人。用朱教授的话来说,橘子洲大桥与长沙人血脉相连,就因为很多人都为它流过汗,甚至淌过血。

“那个年代,工程技术不高,靠的就是人力。围堰、沉井、清淤……全是千百人齐上阵,有的同志为把岩石隙缝中的沙石清除掉,没有合适的工具,就用手抠。”朱若常说,大桥1971年开工,1972年国庆建成,总投资1800万元主要用于购置原料和建材、设备,建设用工主要来自居民的义务投入。

“修桥时主张向工农兵学习,我们就请来了3个修石拱桥的麻石工师傅。”程翔云教授曾参与橘子洲大桥设计,他说,一位师傅的话让他深深认同,“修桥,只要两岸的墩子不动,就不会出问题。”

■三湘华声全媒体记者 曾力 刘驰 叶子君

网友投票

多数赞成“原封不动”

除了本报热线,本报官方微博@三湘都市报也成为市民热议的阵地。

网络上,本报报道被多家网络媒体转载。有网站还发起了投票,截至19日下午5点,共有3000多人参与投票,其中,“拆除重建”826票,“原封不动”2192票。

怡得意年少:建了拆,拆了建,建的又是“豆腐渣”很难避免啊。

1米天空下:这桥确实太窄了,不过枫林路也不宽,修宽了桥,对接跟不上也没用。

天天晴朗:重建工期太长,除非其他交通方式能够承载长沙中心地带的人流量。

热议焦点

“加建姊妹桥”值得考虑

重建橘子洲大桥能解决堵车么?长沙市一位交警负责人在接受采访时认为,营盘路、南湖路湘江隧道开通后,过江交通流量自动调剂,橘子洲大桥交通流量已正常。

他表示,导致五一大道及相关路段拥堵的因素固然与大桥相关,但大桥连接的是中心城区,其道路网络及分流功能不足,加上城区车辆持续增长,才是导致交通拥堵的根本原因。针对目前城区交通的实际,交警部门对中心城区采取的是限入放出的交通组织原则,平常,大桥并非引发拥堵的原因。

他分析,如果橘子洲大桥支桥不允许车辆上橘子洲的话,有几个制约:一个是湘江两岸并无大型停车场,市民车辆无法提前停放,而洲上大型停车场可容纳较多车辆停放;二是从江岸前往洲头交通不便,目前公交车较少,步行距离又较长。三是大桥两岸规划基本成型,不知是否预留直达洲头的桥梁位置。他个人认为,地铁开通后将会改变游人的出行习惯,橘子洲大桥交通流肯定会再次发生变化,到时再作调研决定也不迟。“以前有个在其两侧加建姊妹桥的说法,其实是值得考虑的。”

民生·城建

长沙县要试点“零碳县” 中低速磁悬浮专线力争2016年前运营



本报2月19日讯 2014年,长沙县将变成什么样?居民能享受到什么样的生活环境?

今天召开的长沙县第十六届人民代表大会第三次会议上,该县县长张庆红透露了县政府今年的目标任务和工作重点。

机场修磁悬浮线连高铁

今后,从长沙南站至黄花机场T2航站楼,有望10分钟直抵。

张庆红说,今年该县将启动地铁3号线、长沙中低速磁悬浮专线(高铁南站-黄花机场)、劳动东路东延、星沙联络线、长永高速(星沙段)下穿城市改造工程,加快融城对接步伐。

据悉,今年将开建的黄花机场至长沙南站的中低速磁悬浮线,最高运行速度为每小时100公里,力争在2016年前投入运营。备受关注的3号线是长沙市

轨道交通网中西南——东北走向的骨干线路,将快速串联起坪塘组团、主城区和星马片区,分担城区南北向的交通压力,引导城市向西南、东北方向拓展。

启建公共自行车系统

在“南工北农”大框架下,长沙县将实施功能分区,计划将县域划分为先进制造业区(国家级长沙经济技术开发区)、黄兴会展经济区、星沙松雅湖商务区、黄花临空经济区、暮云两型生态区、现代农业区(长沙县国家现代农业示范区)六大功能区。

在完善功能配套的同时,将深化低碳型的生态建设。坚决落实节能减排的各项措施,逐步退出破坏环境的木材、石材加工业,坚决退出污染较重的造纸行业,加快淘汰落后产能。开展零碳县发展模式试点。

为倡导绿色出行,今年计划启动县城自行车公共服务系统建设,发展绿色公交。同时,还将逐步扩大体育馆和学校体育设施节假日免费向社会开放。

■三湘华声全媒体记者 吕菊兰

民生·食安

药店设专柜卖奶粉 今年将在长沙落地 拿手机“扫一扫”,告诉你奶粉是否安全

本报2月19日讯 “今年之内,市民用智能手机到药房扫奶粉罐上的二维码,就能选购安全婴幼儿配方奶粉。”在今天举行的奶粉企业和消费者代表座谈会上,长沙市食品药品监督管理局党组书记、局长孙卫东向记者透露,长沙将力推药房设专柜售奶粉,由该部门起草的全国首份奶粉监管行业标准正在制定中,拟在今年实施。

当天上午,全国人大代表、老百姓大药房董事长谢子龙走访了超市、母婴店,并组织婴幼儿配方奶粉经营企业代表、消费者代表等座谈,就婴幼儿配方奶粉流通环节的现状进行调研。在即将召开的全国两会上,谢子龙将就药房设专柜售奶粉一事建言。

乳粉市场良莠不齐

省药品流通行业协会秘书长黄修祥说,由于经营准入门槛相对较低,相应的监管模式有待健全、完善,湖南婴幼儿配方奶粉市场还存在诸多安全隐患,如批发环节未纳入有效监管,一些小超市、母婴用品专营店将奶粉当作普通食品经营,

缺乏确保乳粉质量状态恒定的储存环境,购进渠道把关不严,售后服务、产品追溯难以保障。

建议暂停网络销售奶粉

孙卫东坦言,奶粉在药店设专柜销售应成为今后的发展趋势。“在法国等欧洲国家,婴幼儿奶粉均在药店销售,奶粉按药品的标准进行监管,这些药店领取了执照的药剂师还能为顾客提供专业的奶粉购买帮助。”

谢子龙说,“如果在药店设专柜售奶粉,参照《药品经营质量管理规范》中对批发企业的要求,制定管理规范,对人员资质、资质审核、仓储面积、储存条件、运输要求、购销存管理等环节做出明确规定,就能实现婴幼儿配方奶粉质量全过程的可控和可追溯。”他建议,尽快建立全国统一的婴幼儿配方奶粉追溯体系,暂停网上销售婴幼儿配方奶粉,待能够对互联网销售产品质量形成有效监管后,再允许具有相应经营资质的企业从事网络销售。

■三湘华声全媒体记者 王文 洪雷