

1变X, 地铁面临“美与痛”的抉择

上海地铁见得最多的是拎着公文包的人或背英语单词的人。南京地铁主要是抄着手的人或拎着购物袋的人。

南京地铁里听得最多的是南京话,上海地铁里听得最多的却不是上海话。

这是南京进入地铁时代后,网友对南京地铁和上海地铁比较后得出的若干结论中的几条。

相比于北京、上海,南京市民对于地铁的评价要高很多,可是地铁从一条线变成“三线成网”,会不会导致人流暴增、舒适度下降?如诗如画的南京地铁文化背后,是否是以牺牲地铁的接驳便利、将众多人流拒之门外为代价的呢?在南京地铁一号线南延线、地铁二号线开通之际,记者特地采访北京、上海、广州等各大城市的“地铁族”,客观理性看待南京地铁及地铁楼盘的“美与痛”。



“地下铁”将成为南京人的主要生活方式 快报记者 顾炜 摄

【美】

PK上海地铁,南京地铁舒适度就是高

记者曾有一位上海朋友来宁办事,恰逢报社开会,怎么也腾不出时间去火车站接她。于是就告诉这位朋友:从火车站出来可以直接进地铁站买票到新街口站下车,票价也就2元钱。可是记者左等右等,这位朋友居然比预定时间迟了半小时才到。一问:打车来的,到珠江路口就开始堵车,加上新街口地形复杂,从下车地方到餐厅又绕了不少冤枉路。

可是到了第二天,这位朋友见面就告诉记者:“南京的地铁怎么这么好坐!早知道昨天就不打车了!”原来她当天下午乘地铁去奥体办了事,体验的结果就是告诉记者:南京地铁比上海舒服多了。原来上海的地铁由于线路众多,人流也太多,“太挤了,又老又旧,我平时上班有别的交通工具都不愿意坐地铁。”这位朋友还在广州生活了4-5年,她告诉记者:不要说比上海,就是拿所有一线城市来比,南京地铁的舒适度绝对都是第一流的。

站厅明亮、车身宽敞,记者了解到,就以南京地铁一号线为例,所采用的车型属于宽敞型,因此在网上评论中其“舒适度”之高已经博得了一致公认,加上速度、票价,南京地铁在与公交车、出租车等同类公共交通工具的评价中,几乎都可以不费力气地胜出。

充满港铁色彩?南京地铁堪称“艺术品”

截至2008年的对比数据显示:上海地铁1993年开始运行,已运行了15年,一共8条线路投入运行,全长236km,163座车站。南京地铁2005年开始运营,才运行3年,1条线路,22km,16座车站。

这也许就是两地地铁舒适度差异巨大的原因。不过也有网友认为:正因为南京地铁建设时序赶不上一线城市,因此吸取了

很多国内一线城市的经验,并结合了南京特色,因此地铁文化氛围浓郁,别具特色。

“南京地铁对于南京人来说是个艺术品,站厅宽敞,好多车站都有壁画浮雕或题词,文化气息浓厚。上海地铁对于上海人来说更多情况下是交通工具,简洁实用,站厅比较矮,有的车站因为年代久远外观有点破败。”这是网友的一段评论。

还有网友认为:南京地铁车站设计充满港铁色彩。从地铁方向指示牌、到出站口提示牌、到地铁站内的壁画、地铁顶部的钢架……都与香港地铁美孚、香港站、油麻地站的风格十分类似,当然也十分“养眼”。比如三山街站60平方米的壁画《夫子庙庙会》,由著名书籍装帧家泰素熙绘制,南京地铁一号线每个站点几乎都有这样的文化主题。

【痛】

何时能够P+R?南京地铁被批功能缺陷

如此说来,南京地铁从只有一号线,到一号线南延线及二号线全部开通,将有至少三倍的人群可以享受到南京地铁这种舒适度的交通方式。可是就南京地铁为啥“如此舒适”,也有网友认为:这是因为城市吸引力不足、外来人员不多。

“南京城市不大,对地铁的依赖度远没有上海、北京等一线城市那样。”一位来宁工作的房地产公司营销总监告诉记者:他曾深入体验发现上海的地铁楼盘业主对地铁的利用率更高,更好坐。

“上海早期地铁站汽车、自行车停车也成问题,2005年左右曾导致周边超市、医院等免费停车点爆满,甚至收费赶车;可现在,上海多数的地铁站都可以真正采用P+R的交通模式,即业主开车到地铁站,将车停在地铁站,然后坐地铁上班,下班再来取车回家,目前上海比较重要的地铁站一般都会专设自行车停车场,汽车停车场按次结算,一

天才收10元钱。而南京,目前还没有看到类似停车场,地铁站门口会有自行车停车栏,不过这种无人管理的设施无法保证车辆不被偷,自然也不能够成为地铁周边楼盘业主可信赖的出行方式。”这位业内人士认为:加上南京不少楼盘的地铁班车只有早晚高峰有,且不太稳定,这从某种意义上大大削弱了地铁楼盘的魅力。南京地铁文静美丽的光环下,这种人群的自然流失是不是也有悖于地铁本身作为一种交通工具的最大意义呢?

据悉,目前仅有仙林大学城为沿线地铁建设了5大专门停车场,不过最关键的收费问题仍然没有明确。

厕所办卡细节多,人流增加南京准备好了吗

除了公交、私家车接驳地铁上的重大缺陷外,网友们还“挑剔”出了南京地铁和上海地铁的几大不同。比如厕所,上海地铁站点配备的厕所数量、比例都远远高于南京,南京只有个别地铁站有公共厕所;办卡上,上海的公共交通卡办理起来很方便,每次可以只充10块钱,不用还可以退掉。南京也有类似的不记名公交卡,但办理起来比较麻烦,一次至少充50块钱。

这些都只能算是细节,目前并不十分影响南京地铁实际乘坐的便捷与舒适。但业内人士认为:随着南京地铁线路越来越多,地铁成网运作,南京地铁的人流将呈现几何级地增长。地铁作为一个大型都市城市的主要交通工具,人们乘坐的路程可能越来越长,并不是半小时可以到达的,对于厕所设施的需求并不能完全被忽视;而办卡充值的便捷性也体现了地铁管理方对于可能蜂拥而至的大量人流到底有没有做好充分准备。

怎样让更多市民享受到地铁的便捷?又怎样应对大量人流可能带来的地铁舒适度下降?地铁楼盘一样因这些“细节”有美好的前景,也有深层的隐忧。

快报记者 孙洁

地铁定律·生活减法

地铁生活真人秀

美国学者屈菲尔有一个著名的“45分钟定律”:城市的规模取决于人们在其中移动的难易程度,即多数人一次出行不愿花超过45分钟的时间。然而在大城市,轨道交通几乎是实现“45分钟定律”唯一的交通工具。

地铁改变了城市,改变了城市里的人,也改变了生活空间。未来,将有越来越多的人享受到地铁带来的便利。没有地铁的城市注定留不住习惯了搭乘地铁的人;没有地铁的城市终于守不住地铁承载的生活。

主城的地铁“铁丝”



其实胡女士的家也算住在闹市,就在升州路甘熙故居对面,在新街口上班。“以前觉得家离单位挺近的,坐公交也就几站路吧,但如果现在地铁消失,我一定会觉得家离单位特别远。”

地铁改变了胡女士的时间地域观念,自从2005年9月地铁一号线开通,每天乘坐地铁上下班,成了她首选的交通方式。“地铁和公交车不一样,

上下班高峰的时候,等公交车是‘千年等一回’,车也很难打,只能干着急。”在她看来,地铁就像永不失约的伙伴,定时发车,准点到站。这也是胡女士成为一名忠实“铁丝”的重要原因。

因为工作关系,胡女士经常要坐火车出差。提着行李挤公交,并承担一路的晃荡和冷不丁的急刹车,对她来说“就像噩梦一场,有车打绝对不坐公交”。但从家到火车站来回近50元的打车费,基本可以和出差补贴相抵消了,而且还要一路经过中山北路和中央路两条以堵著称的主干道,有一次就是因为中途被堵在了路上而误了火车。“现在太方便了,如果是下午一点的火车,12点从家里出门也绰绰有余,而且老公也愿意来火车站接我,不用担心车没地方停。”胡女士甜滋滋地说。

“宅不住”苦等二号线



2006年,小翟在河西西堤国际买了一套公寓,虽然地铁没有通到家门口,算不上标准的“地铁房”,但在无车族的他看来,当时没有便利的公交线,半小时见不到一辆公交车的河西,如果再没有地铁,真的可以算一座“荒岛”了。

“我平时喜欢看电影、打电

动,偶尔也会去看一些演出,虽然姓‘翟’,但其实我叫‘宅不住’。”“宅不住”的小翟每次出门还是要经过一番挣扎,家离地铁口步行需要三四十分钟,这段距离并不短,小区门口也没有直达地铁站的公交,所以他只能买了一辆自行车作为家到地铁站的换乘工具。“虽然这里人烟稀少,但还是有小偷。”小翟前后后一共被偷了3辆自行车。“地铁确实很方便,但前提是到地铁站也要方便,目前来看,并不方便。”

不过,小翟马上就能“脱贫”了,即将在今天开通的地铁二号线奥体东站就在离小区不远的地方,走路十分钟就到了。“总算要通了!以后下班我可以先去城里看电影,或者和朋友聚聚,然后坐地铁回家!”

地铁一通就住到仙林去



家住仙林大学城的有车一族进主城并不省心,坐公交更痛苦。一到周末,进城的学生太多,每一趟公交车都挤得要命,经常等个五六班也没有办法上。

从大学毕业不久的小张,2006年在学校附近的亚东城买了一套房,“当时对地铁房并没有

太深的印象,只是觉得房子不错,而且对这边熟悉,想以后上班还回来住。”但是大四实习期,每天从学校赶到市区上班的经历让小张痛苦不堪。“经常会有突发任务,40分钟的公交还算快的,有时候一拖就是一个小时,来不及完成任务,所以只能打车。”作为学生族的他,光打车费一个月就去了几百元。

正式上班后,小张在离单位附近租了一间单室套,把亚东城的房子租了出去,这样一租就是两年。虽然省去了上下班的时间和体力,但是每次去朋友家做客回来,小张都会动心:小区门口就是地铁站,而且单位也在地铁口,以后上班坐地铁会非常方便,“还是住在自己的小窝里舒服,等地铁通了就住到仙林去!”

本版漫画 俞晓翔