

昨天,快报报道了南京82路等4条公交线位于奥体北门紫鑫中华广场的场站遭砌墙封门一事。记者了解到,目前砌墙已停止,公交车进出暂未受太大影响。而紫鑫中华广场开发商建瑞房地产公司称,他们跟公交公司有协议,这块地原来就是他们的!

对此,公交总公司表示:“当初是靠我们来吸引买房人的,现在又要我们撤走,这不是‘卸磨杀驴’吗!”

快报记者调查发现,类似现象在南京并不少见,而目前规划部门对此并无明文规定。

□快报记者
鲍铭东 赵丹丹 朱俊俊



可怜的公交场站在这里还能呆多久 快报记者 施向辉 摄

被合同套牢,公交场站非搬不可?

■开发商:这块地就是我们的,围墙还得砌 ■公交:这是霸王合同,吃了哑巴亏

»双方说法

开发商的协议忽悠了公交公司?

开发商:我们收回场地是合法的

“我们收回自己的地,一点错都没有,公交公司不应该赖着我们。”紫鑫中华广场负责现场施工的王经理说,早在5年前,这块公交场站是在附近的兴隆陶瓷城里面,但陶瓷城拆迁之后,公交场站无处可去了。而紫鑫中华广场三期建设暂时停工,有50多亩土地闲置在那里,开发商很想把公交车引到小区来,既能解决居民的出行问题,提供交通便利,也可以为紫鑫中华广场的楼盘提高含金量。

紫鑫广场需要公交线,而公交公司也正好需要场地,于是两家一拍即合,在2005年的9月份,签订了一份协议书。根据这份协议书规定,紫鑫广场的开发商——建瑞房地产向公交公司无偿提供约3000平方米的停车场地和120平方米的站务用房。场地房屋的使用期最多5年。

建瑞房产不收一分钱,但提出了一个要求,公交公司必须将这个站命名为“紫鑫广场”。协议上还约定:待紫鑫广场三期工程开工,公交公司必须将场地和房屋在规定的时间内还给建瑞公司。他们约定的场地、房屋使用时间为5年。

这5年来,双方合作得非常

愉快。但从去年开始,微妙的变化发生了。“我们要用这块地了。”王经理说,根据规划和政府部门要求,他们必须在2014年青奥会召开之前把三期工程建设完毕,因为这50多亩空地已经是奥体周边最后的一块地了。

2009年9月1日,建瑞公司发函给公交公司,希望他们能够腾空公交场站。但这封函没有任何回应。今年1月份,建瑞公司再次发函,还是没有音讯。

“我们这次建围墙,也不是说要逼着公交走,现在公交公司竟然说我们逼走他们。”王经理说,他们为公交公司考虑,竟然得到这个结果,“很心寒。”不过,可以确定的是,公交场站必须要搬走,因为根据政府部门的规划,这一带本来就没有公交的规划,规划部门唯一要他们建的一个公用设施是小型自助加油站。不久的将来,公交场站就会变成一个加油站。

公交场站撤离之后,是否对紫鑫广场的居民出行有影响?王经理告诉记者,目前紫鑫广场约有1000余户住户,在以前,公交确实是他们的首选,但2号线开通之后,许多居民会选择地铁出行。但考虑到一部分居民的出行需要,建瑞公司早在5年前就和公交公司约定,场站撤离之后,建瑞公司会建一个港湾式的公交站点,“我们保证可以让公交车停靠,但至于他们到了终点站

之后,车该停到哪里,就不是我们开发商能管的了。”

公交公司:这是霸王合同

对于开发商的说法,公交部门相关负责人告诉记者,以前也遇到过这种情况,开发商卸磨杀驴。今后有开发商、商家要求公交进驻,都要求签订协议,保障场站使用的权利。尽管如此,开发商还经常抠字眼钻空子,让公交吃哑巴亏。

公交相关负责人表示,他们和建瑞公司签字的时候,明确签订了要在三期工程开工时由对方提供长期正式的公交站点,现在,开发商又说站点就是一个港湾式站台,而公交理解的则是首末站(场站)。当然此事需要相关部门出面协调,如果真的要公撤离,公交完全可以改到其他线路去,相信紫鑫中华广场的业主也会通过法律手段维权,毕竟开发商当初有相应承诺的。

对于之前的协议,公交部门称之为霸王合同,因为协议规定:“如果遇到政府规划建设等因素,公交须将该场地、房屋在开发商规定的时间内无条件地归还给开发商。”这言下之意就是,开发商随时可以撵公交走。“看来,今后再和开发商打交道,在签订协议时要更加仔细,甚至提供的公交场站面积不少于多少都要明确写进去。”

»最新进展

4条公交线进出暂未受影响

据了解,开发商砌墙封门行为昨天暂时停止了。建瑞公司负责现场施工的王经理说,考虑到公交场站还没搬走,每天还有大量的公交车进出,建瑞公司便计划在围墙上仍然开两个宽6米的门,配两把钥匙,一把归施工方,一把归公交公司,方便公交车通行。这样,早班车开门,晚班车锁门,避免乱倒垃圾、拾荒等现象。不过,该场站的围墙还是会砌的。

对于这起事件,王经理打了个比方:有人租了你的房子,现在你想把房子收回,不愿意出租了,租房的人竟然要你解决他的住房问题,“这有道理吗?”但王经理也承认,这样的比方有点不恰当,毕竟这是公交场站,是一个民生设施,需要更多的协调。

昨天,记者再次联系了南京市公交总公司营运处相关负责人,他表示,看到了快报的报道,目前紫鑫中华广场方面尚未采取进一步行动,82路、57路等4条公交线依旧在正常运营,砌墙封门事件暂时告一段落,有关部门正在协调。公交部门表示,他们希望政府部门出面协调,妥善解决公交落脚点的问题,方便老百姓出行。

»焦点

建不建公交场站到底谁说了算?

记者从南京市交通规划设计部门了解到,南京场站问题是公交最大的一个问题,以2009年为例,南京一共建成迈皋桥、八卦洲等8处场站,但这8处场站,只有3处拥有产权,2处为临时用地,其余属于街道。只要不是自己的产权,就会留下纠纷隐患。而且,近三年来,南京公交场站建设总共只投入了3000多万,这对于“公交优先”的城市交通来说,少得可怜,而且南京公交场站的历史欠账也很多,制约了南京公交线路的优化调整。

那么,哪里该建场站,到底由谁说了算?昨天记者就公交场站建设规划问题咨询了南京市规划局。相关负责人表示,南京市对全市公交场站是有总体规划的,就拿河西地区来说,是根据该地区的用地面积、规划人口规模、道路情况等,进行规划布点,在服务半径内要求规划建设。如果开发商开发此处土地,进行居民住宅建设,一旦总体规划的公交场站在其开发土地中,规划部门在规划要点中就会要求其在该地规划图上落实下来,并向市民进行公示,如果开发商没有按照规划要点进行,该规划就不能通过相关审批手续。如果在公示过后,开发商没有按规划进行施工建设,市民是可以向规划部门的监督处进行投诉的。

相关负责人表示,经查,紫鑫中华广场三期没有要求规划建设的公交场站。

那么为什么规划了很多公交场站,居民还是觉得大型小区周边缺少公交场站?据悉,2003年,南京市建委与市政、规划、房产等五部门曾下83号文,要求10万平方米以上的小区必须配建公交场站。那么规划是不是按照这个标准来的?相关负责人表示,这还是需要查看下总体规划图才好判断,比如,紫鑫中华广场三期内没有公交场站,不代表它服务半径内没有。另外,他们也会进一步根据市民的具体要求,做不同的规划调整,来满足居民出行需求。

记者了解到,正是由于公交场站建设的不配套,使得很多大型小区居民出行都不方便。例如,江北的几大楼盘面积都超过数十万平方米,可公交场站建设却滞后或者缺位,导致入住后业主意见很大,对公交进驻的呼声极高。随着一些补建的公交场站建成,江北这些大小居民出行的难题将得到逐步缓解。

»记者调查

卖房求公交,卖完撵公交,这种情况真不少

对于公交因为场站问题屡屡被撵走的事情,公交部门也很无奈。公交总公司营运处负责人表示,这些年来,已经多次发生过这样的事情了,原先4路等多条公交线底站在月牙湖附近的一个小区,后来开发商楼盘卖掉了,就将公交车撵了出去,公交总站只能设在周边的马路上。在江东中路的一处大卖场也是如此,开始没有人气,“求着”公交线路进驻,后来人气旺了,又以公交场站的地有其他用途的理由,将公交赶了出去。

一些买房人看中了某些楼盘的交通便捷,附近有公交总站

很方便,但人住后发现,原本小区旁边的公交始发站竟然不见了,被赶到了其他地方……此时再找开发商,结果说楼已经卖完了,根本管不了当初如何向业主许诺的那些配套设施了,而买房人由于经验不足,加上处于弱势地位,很少有将开发商当初答应的那些条件都写入合同里的,也就只能吃哑巴亏。

业内人士告诉记者,开发商捆绑公交企业是楼盘常见的营销策略,尤其对于一些偏远地区的楼盘来说,如果周边没有公交线路,那么谁来买这个楼盘?有的开发商在无意短期开通公交线

的情况下,甚至不惜自己花钱包车让小区居民乘坐,这在江宁、河西的部分楼盘销售过程中经常可以看到,但对于业主来说,这种小区班车毕竟不可靠,事实也是,开发商往往包车合同只签两三年,算好楼盘卖得差不多了,就撒手撤退了。

当初为了能将公交线请进来,开发商一开始也都是有求必应,条件答应得很爽快,目的都是为了提高房子的身价。一位房产中介告诉记者,有没有公交车经过,出行是否便利,决定了房产的档次,差一个档次每平方米估计要差几百元呢!实际上,

开发商从公交入驻中受益匪浅。

记者了解到,不仅仅是商品房开发时公交场站缺位,经济适用房和中低价商品房公交场站缺位现象也很明显。去年快报报道呼吁的汇景家园经济适用房出行不便的问题,就是一个典型的例子,那里至今没有公交场站,在快报呼吁和政府的协调下,最终一条公交线开了进去,但只能停在路上。由于经济适用房业主一般收入都很低,对于公交的需求也更为迫切,加上经济适用房选址又比较偏远,因此,配套公交场站的建设问题就更加需要关注。