

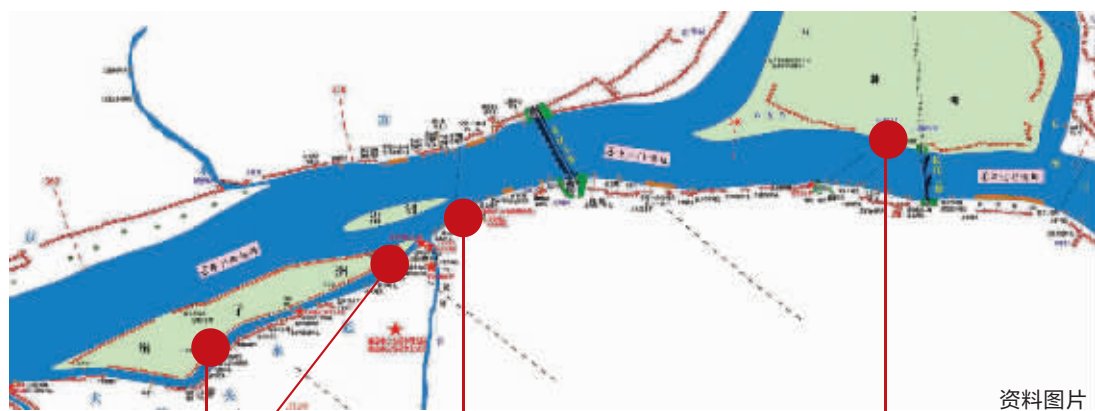
“浦口码头,想说爱你不容易”,这是南京江北一位市民的感叹:以前每20分钟一班船,不到10分钟就可以到中山码头,方便快捷,但是最近码头的轮渡总是晚点,早上7点40的船到了8点才开,实在是让人郁闷不已……此外,八卦洲轮渡更是陷入停航还是通航的两难困境。

码头的辉煌早已不在,南京最多时曾有30多条轮渡航线,现在已缩减到5条(中山码头-浦口码头、江心洲旗杆-棉花堤、江心洲红卫-有恒、燕子矶-通江集、燕子矶-八卦洲)。有市民感叹,路桥越建越多,昔日一些便民的轮渡却有些“不便”了。

□快报记者 鲍铭东 毛丽萍

停航?上面没批! 通航?担心安全! 八卦洲轮渡就这么一直被“晾”着?

南京30多条轮渡航线缩减为5条,多年亏损运行捉襟见肘



资料图片

江心洲轮渡

不少居民依然 首选轮渡过江

在夹江大桥通车前,江心洲的居民主要靠位于洲上的红卫、红光和旗杆三个渡口出行。三个渡口分别位于江心洲的北、中和南部,包括三条客渡和一条汽渡四条轮渡线路。夹江大桥5月28日通车后,距之不远的红光渡口因客源骤减而停摆。机动车从大桥过往,也不收任何费用,因此以前从旗杆渡口靠汽渡过江的机动车,也改道从大桥通行,旗杆渡口汽渡也被迫停航。

可是夹江大桥由于没有慢车道,对江心洲很多市民来说,轮渡的便利依旧无法替代。“我家离渡口很近,骑车到大桥,至少要15分钟,然后推车过桥上下两次,至少需要一个小时,虽然省了1.5元轮渡费,但时间耽误了,而且人特别累。”家住东寿梅子新寓的王先生告诉记者,他还是爱乘轮渡过江,太方便了。不过,让他不适应的是,以前汽渡是两艘船对开,时间并不是很长,可现在客渡只有一艘船,一般还是半小时一班,等待时间不但长,过江也没以前方便。

旗杆渡口一不愿意透露姓名的工作人员告诉记者,现在每天从渡口过往的居民在4000人次左右,渡船比较繁忙。“这个渡口以前是两艘小船对开的,最近小船已到了报废日期,停开了,调来一艘大船,整个渡口就靠这一艘大船摆渡,可渡船却很小,与大船不匹配,每天客流这么多,我担心早晚有一天渡口出事。”该工作人员称,希望公交车能早日开到渡口一带,分流过江的乘客。

夹江大桥通车了,可是很多江心洲的居民却依旧向记者表示,他们出行首选还是轮渡过江,只有遇上轮渡停航这样不得已的情况,才选择到夹江大桥乘坐公交或是骑车过大桥。

中山码头

乘客们对轮渡 都还挺有感情

昨天上午7点半,记者来到中山码头。但运气不好,一班轮渡刚刚起航,“下一班,还要多少分钟?”面对记者的询问,登船上的工作人员告诉记者不要着急,“大约20分钟吧,早晨6点到9点间是流水发船,上满就走,不过一般也不会超过20分钟,最起码对面船来了就得走。”

很快,登船上就黑压压上满了人,不少人推着助力车、电动车,翘首等候渡轮过来。7:43,渡轮靠了岸,足足下了300多人,不少人都推着车下船。下完乘客后,登船门打开,候船的乘客一窝蜂向船上涌去。渡轮并不大,不是过去那种1000多个客位的大渡轮,而是600客位的小渡轮,分成上下两层,推车的一般都呆在下层。

7:48,轮渡离岸向江北驶去,别看轮渡不大,在江面上行驶却很稳当,不过,有几名乘客告诉记者,如果轮渡上能够像公交车那样装上一些扶手就好了,除了楼梯旁和少量立柱外,几乎找不到扶手。

7:58,轮渡到了浦口码头,过江只用了短短10分钟。

下完客后,又一拨乘客忙着上船,由于车辆较多,上船的速度不快,工作人员用大喇叭催促着,很快第一层就装满了,有几辆助力车被拦下来,让他们等下一班。周师傅告诉记者,他家距离浦口码头不远,还是乘轮渡过江方便,他办了月票。而马师傅平时则是从大桥骑车过江的:“今天下雨,大桥桥面破损厉害不好骑,所以特意来乘轮渡过江。”

中山码头至浦口轮渡的日客流已从10多万人次降到目前的3万人次左右,但是不少乘客对轮渡都还挺有感情,尽管轮渡功能在弱化,但遇到大雪天和修桥等情况,轮渡还是必不可少的,平日里轮渡也能为大桥分担一点过江压力。

八卦洲轮渡

停航后挤公交 早高峰挤不上

从7月中旬开始,八卦洲轮渡又临时停航了,但似乎一直没有恢复的打算。当初,停开八卦洲至燕子矶轮渡的理由是长江水位太高,已经超过8.5米警戒线,达到9.3米。“八卦洲轮渡的栈桥已经淹没在江水里,存在较大的安全隐患。往年汛期长江水位高时停开这条航线和通江集到燕子矶的航线,过了汛期再恢复。”可是奇怪的是,汛期早过了,通江集到燕子矶的轮渡9月22日恢复了,但燕子矶到八卦洲的轮渡却迟迟没有恢复。

没有了这条轮渡,依赖它的八卦洲居民只能去挤南洲线。昨天一大早,很多居民就在等待南洲线公交了,虽然该线发车频率并不低,大约3-4分钟就有一班,可由于乘客多,而且不少菜农都有很多行李,导致南洲线车辆非常拥挤,很多乘客早高峰连续几辆车都挤不上去。八卦洲居民董奶奶告诉记者,现在轮渡没了,洲上居民出行基本都靠南洲线,有时实在挤不下,有些人干脆违规则步行上二桥。

昨天,记者从南京市轮渡公司获悉,八卦洲轮渡停航除了长江水位过高的问题外,还有其他安全隐患,例如,原本空旷的轮渡渡口周边现在已经被洲上的造船厂占据,现在只剩下一条狭窄的通道,压缩机、吊机、氧气瓶、乙炔瓶都在周边,船厂还装了一道铁门挡住了这个狭窄通道,尽管可以打开通行,但自从7·28事故发生后,对于这一安全隐患相关部门十分挠头,谁也不敢轻易宣布恢复轮渡,否则出了事谁也承担不了责任。所以这次只是先恢复了燕子矶到通江集的轮渡,八卦洲轮渡并未恢复,也许就这样无限期“停摆”了。

»变招

增加公交车辆,加大调度力度 加车! 加车! 应对八卦洲出行难

轮渡的便捷,让“岛”上的居民非常的依赖。

八卦洲至燕子矶轮渡的“停摆”让很多八卦洲居民烦神,“水都下去了,为什么还不开?”网友“康妹”抱怨:“好怀念小的时候,和父母一起坐船过江,我就会趴在栏杆上,往下看波浪,风吹着……”

对于八卦洲人的期望,轮渡公司相关负责人其实也很清楚:“我们也知道轮渡停开会给八卦洲居民带来一定的不便,可安全问题不解决,你说怎么开?”不过,记者了解到,安全隐患背后,八卦洲轮渡经济效益太差、亏损严重也是一个原因。

据了解,八卦洲轮渡常乘的只有三十几个有月票的居民,每天卖票款也只有几十元,纯属鸡肋。正因为效益不好,对隐患进行消除也没有资金,如果这么恢复通航,那么,既无名又无利,一旦出事也不好向上交待。8月底,轮渡公司向上海递交了永久停开八卦洲至燕

子矶轮渡的申请,但就像泥牛入海,至今没有任何批复。开又开不了,停又不能随便停,八卦洲轮渡只能这么无限期暂停下去。

目前,为了解决八卦洲居民的出行问题,南京市客管处只能要求加大南洲线的运力。原本南洲线配车32辆,7·28事故中2辆公交车受损,南洲线一段时间内运力相当吃紧,近期,2辆受损公交车已经修复,并且客管处又将新购的车辆优先增配给南洲线,南洲线又增加了3辆空调车,配车增至35辆。此外,还加大了灵活调度力度,多开八卦洲到迈皋桥的区间车,加快周转频率,起到了一定的缓冲作用。不过,由于早高峰从晓庄到八卦洲的路比较堵,很多车来不及回去,八卦洲居民仍有出行难的苦恼。对此,客管处公交管理科负责人表示:“我们密切关注万寿向八卦洲方向以及八卦洲二桥服务部向主城区方向的客流,如果还是运不了,将督促苏宁浦巴士公司继续加车。”



棉花堤轮渡码头冷冷清清,如此运营令人担忧 快报记者 顾炜 摄

»困惑

不会让轮渡停掉,但连年亏损也不是个办法 旅游? 补贴? 轮渡靠什么来脱困

南京从过去30多条轮渡航线,减少到目前实际在运作的4条轮渡航线,轮渡的处境有点尴尬,轮渡会不会最终消失?

面对很多市民的担忧,昨天,轮渡公司相关负责人倒是肯定地给大家吃了颗“定心丸”:“不会的,轮渡作为公共交通的一个补充,现在和将来都还将发挥一定的作用,特别是作为战略储备,轮渡比桥梁更加抗打击,政府不会让这些轮渡停掉的。”

不过,即便如此,轮渡的生存也是在苦苦挣扎,该负责人告诉记者,10年前财政给轮渡公司的补贴就是500万元/年,目前还是补贴500万元/年,物价涨了那么多,轮渡连维修的材料都买不起,硬件设施也都在老化。他坦言:“长期依赖补助不是办法,政府补贴是救济粮,只能撑着不让轮渡死掉,但我们还需要种子粮,要有自己造血的机能。”但让轮渡公司具备自己的造血机能,早日摆脱连年亏损的困境,并不是一件容易的事。

谈到江心洲目前的两个轮渡,

轮渡公司负责人表示,即便江心洲建成生态旅游岛,轮渡也不会消亡,完全可以开发环岛旅游,就像厦门的鼓浪屿,最终,观光客流还会让江心洲轮渡客流回升,迎来新的发展机会。现有的部分轮渡虽然在消亡,但会有新的轮渡、航线被开辟出来。例如,规划酝酿中的水上巴士,就有从明发滨江到幕燕风景区的轮渡,目前幕燕风景区的码头已经建好,就差明发滨江建一个码头了。南京市城市与交通规划设计研究院何宁总经理告诉记者,轮渡和水上巴士在城市的交通运输中仍将占有重要的地位,南京现在规划中的外秦淮河水上巴士,就能一定程度上缓解城西干道的交通压力,也给市民出行增加一条绿色、便捷的通道。作为公共交通的一部分,政府应该坚持公交优先的理念,给轮渡更大的扶持,为它创造生存空间。如果政府能够补贴免费摆渡,那么,很多过江公交线路可以向轮渡驳载客流,减少大桥的交通压力,市民出行成本也不增加,出行时间更有保证,应该是一举多得的事情。