



6月28日,随着汽车南站的正式启用,下关站、汉中门站、马群站、中华门站正式关闭。

快一周过去了,南京停运的4个老站显得空空荡荡,视线所及,是隐藏在曾经热闹背后的深深落寞。它们迎着奔跑的客人,可是却已经无能为力。这些站何去何从?让市民铭记;南京以后客运站的格局变化,更让市民牵挂……

昨天,记者从相关部门获悉,这4个老站目前的规划还没确定,有的可能今后会以旅游大巴集聚地的身份亮相,有的可能再也找不着痕迹……明年,或许南京人最熟悉的中央门汽车站也要消失,与长途东站一起并入在建的小红山客运站,而未来,越来越多的换乘中心将逐渐亮相……南京的公路客运格局可谓翻天覆地的,但有一点却越来越明确:公路客运一定要更加便民,一定要零距离换乘。

□ 快报记者 毛丽萍 实习记者 金凤



中华门汽车站外,一位靠车站为生的店主正在思考今后的生计 快报记者 顾炜 摄

南京四大汽车站谢幕 繁华落尽,它们何去何从

谢幕 四大车站最后的身影



南京汽车客运站格局示意图 制图 李荣荣

下关站:江边的风景

一踏入下关车站前街,黄牛们便围了上来,只不过,现在争抢客源时,他们会扯着嗓门强调“车站被撤了,从这里打的去南站(即南京南站)要50多块呢,你要去哪儿,我们送,肯定便宜。”黄牛在卖力吆喝,但熙熙攘攘已经不再,关闭后的车站仅有一些跑站站的客人。

“以前,在下关车站跑长途的司机大多是外地人,很多司机跑了十几年,已经在车站附近买房定居,有的甚至连孩子都在南京上学了。”南京市交通运输局运营处驻下关站的工作人员方女士在该站已经工作了5年,对情况很熟悉。

6月28日开始,她的工作变了:坐在车站传达室门口木椅上的她,现在更多的是向前来问询的旅客告知下关站已搬迁,可以乘坐免费公交到南京南站或桥北站乘车,而这种状态,要延续到7月7日。

在车站停车坪,5辆公交车巴士替代了长途客车。在空旷的广场上显得不胜寥落。从早上6点到晚上6点半,它们中的3辆要开往南京南站,2辆要开往桥北站。“基本上每趟车等到十几二十个旅客的时候发出,每辆车每天大约能跑5趟。”

站在客运站门口附近眺望江边,一座立有白色桅杆的红顶两层建筑,如今也落荒许多。作为客运站职工曾经的餐厅,那里每天都要迎来同一批客人。在方女士的记忆里,“傍晚的夕阳拖着长长的影子懒懒地洒在江面上,江湾里大大小小的停着各式船只,我总是早早去饭厅,

每天只发出几十辆车,日均运送旅客2000人次,“近几年,车站见证了辉煌,车站每天300车次、8000多人的运输量,今非昔比。”

其实,汉中门车站的客流量从免费接驳巴士中也可见一斑,这里每天有9辆公交车随时待命,搭载旅客前往汽车南站。数据显示,平均每20分钟会有一辆巴士开出,人流较少时,则30分钟一趟。从早到晚,共发出39车次。“每天早9点到下午2点的高峰期,车上基本满座。”

上午9点多,本属客运高峰期,而已经撤销的车站却人迹罕至,在薛明春身后,昔日繁华的店铺门庭冷落。

“以前一天能做千把块钱生意,现在也就几百块钱。”一家杂货铺摊主向记者表示,以前高峰时段这里买东西都要排队,但现在已经风光不再,由于已经提前交了两个月的房租,所以只能做下去。“以后会不会继续租来看生意怎么样了,看车站以后用来做什么。”

马群站:终于兴盛

一出马群地铁站,拉客的司机就蜂拥而至,焦灼地寻觅着载客机会。而百米外的马群汽车客运站,虽然还装饰一新,却乏人问津,站房外只停留着宁句线等城际及市内公交车大巴。

步入马群站,仿佛进入一个街心花园,成排的树木交相辉映,恬静安然。候车大厅里,塑料座椅虽然已被集中摆放在大厅一侧,但还透着鲜亮的色泽,一张乒乓球台占据着大厅的中央。

宽敞的停车场除了免费班车,还不时有公交车出入,四周由于没有高层建筑,显得空旷敞亮。马群站于2005年11月21日打上“生命”的印记,它的前身是总统府附近的汉府街站,但建成后却没有了往日的车水马龙,艰难地熬了几年,盼来了地铁,正逢“小阳春”却又终止了使命,搬进了汽车南站。

现在的马群站外,宁句线每隔二三十分钟便发出一辆,每天保持32趟车次的发车量,从早6点到晚7点。后来那里客流量大了,阻塞交通了,就又搬到莫愁新寓附近,那里也是露天的,直到1997年收归南京南站,才盖了现在的车站。”薛明春回忆说,20年前的“马路车站”

点浪费。“因为大多数人是去句容的,所以很少有人会去南站坐车,除非是到其他地区。倒是有很多老头、老太太把免费班车当成了观光游览车,想去南站看看。”

汉中门站:依旧繁忙

地铁、高架桥、公交车站等交通路网交叉覆盖中的汉中门站虽然也被撤销,但门口车水马龙的人流、车流依然让该路段有堵车之虞。公共运输管理处两位工作人员站在车站门口,一边向旅客解释路线的迁移情况,一边试图维持现场秩序。每隔十分钟,都有一辆免费的公交车巴士开出,满载乘客前往南京南站。

而走进候车大厅,一股肃穆之感则油然而生。粉刷过的淡绿色墙体,斑驳、破旧的墙壁表层,陈旧的塑料质地的座椅,暴露出车站久远的年代。在大厅西侧,座椅被成排地摆放在一起,相互挤压着。只有入口处的一三五位工作人员,还在为前来买票的乘客提供票务服务,并引导他们乘坐机场大巴。

南京公交总公司第七客运部的调度员封先生负责开往汽车南站免费班车的调度,他告诉记者,从早5点到晚5点,每天共有10辆班车分70个车次往返于两个车站之间。

中华门汽车客运站早年主要用来进行货物运输,1997年之后,经营项目改变,转为客运。2002年南京各大汽车站在进行“国退民进”的企业化改制,中华门车站从此划归南京交运集团管理。

初期的车站条件很艰苦,场站不大,站前街就是一条七八米宽的沥青路,就在现在高架桥的桥墩子那里。”沿着中华门汽车客运站站长黄玉明手指的方向,记者看到,往昔的繁华依然在上演。车站正门面对的高架桥上,车辆和行人仍然络绎不绝,但这已是最后的繁华。

“车站最初的线路辐射面很窄,只有马鞍山和芜湖两条线,那时候的客车是依维柯,一辆车16个座,每天发车车三四十趟,发送五六百名旅客。”纬七路高架通了,地铁通了……“汉中门站也曾满怀信心地规划未来,在车站会议室的墙上,至今还挂着车站的远景规划图,在图上,记者看到了一块区域,写着“未来客运大楼”。这个未来,规划了好几年,现在永远成了贴在墙上的憧憬。



马群客运站 营运时间:2005年~2011年



下关客运站 营运时间:1997年~2011年



汉中门客运站 营运时间:1997年~2011年



中华门客运站 营运时间:1997年~2011年 本组摄影 快报记者 顾炜

命运 四大站今后干什么用?

“老站”“老人”怎么办? “由来只有新人笑,有谁听到旧人哭”,汽车客运南站自启用第一天,客流就爆棚,超过了关闭4站的总和,站在落寞的老站前,难免想起这首歌。

曾经的老人,曾经的老站,又何去何从呢?

昨天,记者从南京市交通运输部门了解到,新成立的南京汽车客运南站有限公司面向被撤销客运站站务人员定向招聘了200名员工,帮助相关客运企业分流安置人员;而且此次安置有个原则,“保证所有员工有渠道安置、保证尊重员工选择渠道意愿、保证员工安置后同岗同酬”。据介绍,老站的很多职工现已在汽车客运南站上班,比如中华门汽车站就过去了70名员工,而剩下的人,一部分将回到南京金陵交运集团,接受集团的统一安排,一部分人则直接退休。不过不管是去南站的,回集团的还是退休的,都不舍得老站。“14年,时间说长不长,中华门汽车站在最鼎盛的时候选择‘隐退’。”该站副站长罗文感慨万千,他说在中华门汽车

站工作的这段时间,将是他一生中难忘的经历。至于老站的未来,南京市运管处处长吴红兵表示,此次搬迁后留下的4个老车站,将由所属客运企业自主决定如何开发。

下关站——地块是属于江海集团的,目前土地已经拍卖,纳入了滨江开发的范畴。根据规划,下关滨江地区将建设观江休闲平台,11.5公里封闭的江岸线改为敞开放式。怎么开发,打造成什么样,昨天记者采访了相关部门,没有人能给出准确答案:“还不清楚。”方女士猜测,有可能会进行出租车运营。

汉中门站——属于金陵交运集团,昨天有工作人员称,该车站将可能做超市或旅游公司,对此,相关负责人未置可否,只是表示:“决定权在于江苏金陵集团,目前还悬而未决……再等等吧。”

中华门站——属于南京市交运集团,对于该站的未来,老站长黄玉明说,暂时好像也没什么打算,“现在讨论这个还有点早,可能集团要开会研究,然后才能拿出一个最终方案,估计要等到年底才能知

道吧。”

马群站——记者从市交通部门了解到,这块地在规划中有建一个马群换乘中心的方案,由马群换乘中心比较大,一个想法是把公交车放那,还有一个想法则是把马群那个立交重新做一下,“两个方案还在比选中,现在还没定。”

有市民建议,能否像浦口火车站那样,停运以后建个铁路博物馆,南京也选取其中的一个“退役”的汽车站打造一个博物馆,对此,很多负责人都笑了:“不可能,一方面是这几个站都没有百年的历史,差不多都是1997年的产物,距离现在并不远,没有那么深的文化积淀,另外,这些地块都是相关企业的,并不是政府的,所以建博物馆的可能性为零。”

另外,相关负责人强调,虽然这4个站原则上由企业自主定方向,但是也并不全是随便建造,想建多高就多高,想干嘛就干嘛:“至少得符合城市规划,不能偏离大方向,比如中华门客运站,规划就必须与老城

未来 打造更多换乘中心

中央门站也要搬家 未来很可能做大市场

四站关门,公路客运“老大”中央门车站的班线却丝毫未动,很多市民不理解——怎么会这样?昨天,记者了解到,这个站明年以后还会不会存在也是个问号了,在新一轮规划中,很可能要变身大市场。

据介绍,小红山站明年年底有望建成,然后中央门汽车站与长途东站就将搬到小红山站。记者获悉,小红山站按一级客运站标准设计,5层建筑(地下建筑2层,地上建筑3层)总建筑面积八万多平方米,建成后与南京火车站“面对面”,地铁、公路、铁路将实现零距离换乘。该站位于红山南路以南,紧靠南京火车站和地铁1号线南京站。“地下二层设立一个停车场,能提供200多个车位。车站下一层,则是一个商业中心。建成后日发送1500个班次,日发送旅客3万多人次。”

目前,从南京火车站到中央门汽车站,虽然不远也不算近,这段路被很多人称为一段尴尬的路。而在小红山客运站建成后,出了小红山站往西走100米就是火车站。坐地铁到小红山站也很方便,现在的地铁1号线到南京站下,往东走200米就到了。除了1号线,还有3号线、6号线、9号线也在这里设站。其实,一开始规划建设小红山站的目的,就是要取代中央门站。而中央门站未来则被定位为“精品车站”,以旅游线路为主,还顺带发一些沪宁班线。不过,这并非长久之计。相关人士告诉记者,“根据最新设想,小红山站建成后,中央门汽车站与长途东站并入该站运营。”

另外,记者了解到,新建的小红山站,还将大量引入高科技技术,目前正在试用的电子客票系统,将会在小红山站正式投入使用。不过,至于以前有提及中央门汽车站未来会作为精品站保留,这个方案昨天记者获悉已经很悬,市规划部门透露目前已有打算把这块地拿出来打造一个大市场,有可能跟周边金桥、玉桥市场类似。

河西中胜站——交通综合体

以前,南京的公路客运站按东、

西、南、北布局,现在4站合并进入汽车客运南站,明年中央门汽车站与长途东站也要合并到小红山站,是否意味着南京以后就只有“南北两大客运站”?相关人士明确表示:不是这么回事。

按照规划,南京拟建设南京客运南站、小红山客运站、中胜客运站、紫金山客运站、客运北站,形成“中心枢纽——二级枢纽——换乘中心”等多层次的综合交通客运枢纽体系,根据原来的规划,位于河西的中胜客运站是汉中门客运站的替代站,但是现在中胜客运站才开工,汉中门站却提前并入了公路客运南站,“中胜站建成后,汉中门站的班线再回来?”面对记者的疑问,中胜客运站筹建方没有正面回答,只是表示,中胜客运站建成后不仅承担长途客运功能,还将同步建成公路客运站以及社会车辆换乘停车场。

中胜客运站位于河西奥体板块,紧邻地铁一号线中胜站。金陵交运集团董事长助理李玉祥透露,建成后班车主要发往苏北、皖北、河南等地,“中胜站实际上是一个城市交通的综合体,或者说城市交通的换乘中心,建成后拥有800个停车位,是南京客运站中最大的停车场。”

不再强调“一级站”,重点“落”在了换乘中心,通过换乘中心,将进入主城区的开车人群吸引到公共交通上,以缓解主城区交通压力,这已成为交通部门新的工作重心。南京市交通运输局表示,正在设计中的马群换乘中心,也考虑配套建设停车场。另外,记者获悉南京未来规划建设15个换乘中心,主要分布在郊区与主城衔接处,但具体方案还没定。昨天,记者了解到,南京市政府相当重视换乘中心建设,已要求交通部门年内完成具体换乘中心的规划。

马群换乘中心——规划已出炉

很多市民有疑惑:“换乘中心”是不是就是停车场,记者了解到,并不完全是,“换乘中心”是一个建筑,不仅可以方便市民出行,还可以给市民提供一个休闲娱乐的地方,有商场、便利店,甚至还有影院,可以说吃喝玩乐俱全,类似于河西南

达广场。相关人士举例,以规划已经出炉的马群换乘中心为例,它就是一幢6层建筑:地下三层为停车场,地面一层为公交枢纽和换乘大厅,地上一层为地铁站厅,它位于马群地铁站附近,由三个部分组成,包括交通换乘中心、公交车保养场、商业开发和办公综合楼。据介绍,该换乘中心地下一至三层全部为停车库,初步设计车位近千个,与南侧商办地块地下车库连通;地下一层还设有非机动车停车场,地面一层则设有大型公交枢纽站和换乘大厅等。私家车主将车辆停放于地下后,如需换乘公交车,可通过电梯直达地面一层。如换乘地铁,可前往地面二层购票,然后回到地面三层的地铁站台坐地铁。目前这个方案还在完善中,力争年底前开工。

是否可行?昨天,南京市交通部门表示他们在网上进行过调查,就马群综合换乘中心建设,直接影响到的是麒麟门、马群地区的居民,超出83%的居民认为要建;进一步咨询显示,83%中又有53%的私家车主表示了愿意换乘。这些结论都超出了我们的想象,种种信息反馈,市民是认同这种换乘模式的。”

至于资金来源,市交通部门也相当乐观:“一个综合换乘中心最少要投10个亿。我们计划多元化投资,央企、海外的投资者以及本土的房地产商都对此有很大兴趣,毕竟换乘中心的客流量是有保证的,而且客流不是单趟出行,商业前景相当有诱惑力。”

南京城市与交通规划研究院相关专家表示,“为了缓解交通压力,国内外不少城市都在建设停车换乘场。美国、新加坡、日本等国都有停车换乘场。其中,美国旧金山地区有停车换乘场43个,总泊位数达4.6万个,在各种交通方式与地铁的接驳中,停车换乘的占到31%。在纽约,到曼哈顿上班的市民大多开车到市郊地铁站或火车站,换乘进入市区,然后在市

内乘坐公共汽车、地铁或出租车去上班、办事。当地政府为吸引私家车主换乘公共交通工具上下班,还规定地铁半小时可免费乘坐一次公共汽车。”