

“每次去中山陵玩都很麻烦!以前坐公交车可以直接到门口,现在必须一早就下车,要么步行,要么花钱坐小火车。”从去年11月12日中山陵免费开放起,不少游客发出类似的牢骚。因为免费开放后,几条公交线路全部退出景区,换乘接驳车辆无疑增加了交通成本。为何限制公交车进入?景区的理由是为了保护核心景区的环境。然而游客们却发现,陵园路上私家车、旅游大巴、出租车照样跑得欢,而用来接驳的观光车辆其实也是烧汽油的。“这到底是为了环保,还是为了逼大家花钱坐观光车?”不少游客都有这样的疑问。

□快报记者 鲍铭东 孙兰兰

陵园路只限行公交车引质疑 网友发帖:“我们被小火车了”

追问:中山陵到底为环保还是为创收? 建议:能否恢复公交或免费接驳?

»质疑

既然为环保 为何只限公交

日前,网友“惟利是图1”在网上发帖,质疑中山陵风景区陵园路将公交拒之门外的做法。帖子一发出,引起不少人的共鸣。“惟利是图1”,一连抛出“三问”:一问是为何在中山陵“天下为公”的门前,搭载公众的公交车率先被拒绝进入?二问,政府和中山陵管理局为啥假环保拥堵之名,禁行公交,放任私家车,行自己利益之实?三问,既然钱袋子装满了,是不是政府也应该少出一点补贴?

“中山陵免费了,老百姓却不方便了!”这位网友说,原来5条景区公交线路(9路、游1、游2、游3、20路),现在全部禁行陵园路,老百姓去景区很不方便。以前坐公交,一脚头就直接到了,现在下了公交车再去中山陵的陵寝,要么步行再十分钟,要么花5~10元搭乘小火车游览车,“我们被小火车了!”

让网友觉得不解的是:出于对中山陵核心景区的环境保护,公交车退出的同时,公车、私家车、出租车和各种旅游大巴却可以畅行陵园路上。

»现场

下车后要走很远 游客抱怨不方便

昨天是星期一,中山陵陵寝按例进行文物保护不对外开放,游客及车辆自然最少。一大早,快报记者来到地铁苜蓿园站附近的公交站探访,陆续有游客乘地铁或公交过来,再转乘观光游览车,也就是俗称的“小火车”去景区。

曹女士一家3口买票坐上了小火车。“没办法,我们这是‘被小火车’,原来的公交车直接到景区门口,现在却只能到这里,步行的话小孩吃不消。”曹女士算了一下,每人单程5元的车费,一家人往返就得30元。交通成本确实不低。今年60多岁的蒋大爷也一肚子意见,他乘公交车可以半价,乘小火车却没有优惠。以前,他爱到海底世界附近打太极,现在车费一天10块,一个月就是300块,成本太高!要是步行,从公交车站过去,起码得走二三十分钟。

记者在苜蓿园地铁站旁的小火车发车点看到,排队购票乘车的多数是扶老携幼的游客,年轻一点的多选择步行。售票员告诉记者,小火车坐满乘客就发车,如果坐不满,到10分钟也发车。据了解,从这里到景区要走3.5公里左右,面对这么远的距离,依然有一半游客愿意步行。东沟停车场是离中山陵陵寝最近的一处停车场,走过去约需15分钟,这里,大部分游客也选择步行。



陵园路上,小火车一马当先,社会车辆照样跑得欢 快报记者 赵杰 摄



制图 李荣荣

»调查

公交车客流少了 社会车辆依然多

让公交车停在景区外围,游客换乘接驳车进入景区。当初,有关部门表示,其目的是为了保护环境,减少机动车的污染排放。然而,“限车令”之后,进入景区的车辆是不是减少了呢?

进景区的社会车辆不少

昨天,记者站在陵园路四方城旁的天桥上数了一下,发现进入景区的社会车辆数量并不少,车来车往。5分钟里,通过的小车有46辆,这其中还不包括18辆出租车,此外还有10辆旅游大巴,以及两辆观光小火车。记者随后乘上一辆小火车体验,发现一路上各类社会车辆畅通无阻,一直到行健亭右拐或前行往中山陵方向才设了路障。也就是说,全面禁车的路段只有陵前路这一段。而陵园路等景区道路受限的只有公交车。

“和坐公交车相比,自己开车虽然不能直接到中山陵陵寝门口,但还是很方便。”有网友跟帖抱怨:停车费定的再贵又怎么样?有车一族为了方便,还不是一样会开车来?管理部门倒是凭着高额停车费,又多得一笔收入。

记者了解到,中山陵各大停车场目前的收费在南京确实属于很高的。中山陵停车场(东沟停车场)和灵谷寺停车场计时收费:小车12元每小时;大车20元每小时。其他停车场计时收费:小车15元,大车25元。

中山陵管理局表示:之所以将停车费设置这么高,是为了鼓励大家不要开车,尽量选择公共交通。事实上这也起到了一定的作用。除了周末和节假日,外地车辆和旅游大巴特别多,一大早就会爆满;平时的淡季,停的车辆不算多。但行驶在景区内的

车辆,并不少。记者采访了解到,奔跑在陵园路等景区道路上的车辆,除了来玩的,还有不少是到风景区内其他地方的车辆,或者“借道”过境车辆。整个中山陵园风景区里,还有很多其他单位,比如国际会议中心、东郊宾馆等酒店,每天进出车辆都不在少数。

对此,游客就更加不能理解了。“既然全面禁车做不到,免费开放以来,进入景区的机动车只多不少,在这样的前提下,只禁公交车,就更让人想不通了!”

坐公交来玩的游客少了

在城市大力倡导“公交优先”的大环境下,中山陵景区由于公交车限行,客流量却在大幅下降。雅高巴士营运经理李雷告诉记者,客流滑坡还是比较明显的,就拿20路为例,去年1~6月份这条线客流总数为104.16万人次,今年1~6月份的客流总数却只有88.9万人次,客流下滑了15%。

公交总公司营运处负责人表示,9路客流虽然和去年比没有明显变化,但实际上,游客当中选择乘坐公交的比例发生了很大的变化。因为,中山陵免费开放后,景区客流是成倍上升的。根据统计,去年12月至今年3月,这4个月,中山陵的游客量多达155万人次,是去年同期的3.6倍。目前,双休日和节假日的单日客流量一般都在三四万人次以上,多的时候一天多达六万多人次;平时最少也有数万人次。这也就意味着,选择公交出游的比例,下降的可不是一点!

“不坐公交车,一部分游客选择了地铁,但还有的呢?恐怕就是打车或者自己开车前往

了。”有关人士认为,乘坐公交车的游客比例下降,这其实也从侧面反映了,只针对公交车的限行,对环境保护无益。

小火车也并非清洁能源车

不让公交车进景区,改乘小火车、观光车,相关部门给出的理由是为了环保。然而,昨天记者调查却发现,这些穿梭于景区的小火车、观光车也并非节能环保的清洁能源车,与公交车一样,它们也是烧汽油的。

据了解,目前景区内共有火车样式的观光车16辆,其他样式的观光车32辆。总共48辆接驳车,都是烧汽油的,排放标准为国IV标准。属于比较环保的“汽油车”。“国IV标准是不低,但也还是烧汽油啊。和公交车有什么两样?”游客吴先生非常不解:既然如此,只要要求进入景区的公交车,也必须是国IV标准的,把高污染的公交车挡在门外,换成高标准的新车,不就行了?并且,一辆公交车装载的乘客数量,比小火车多一倍以上,特别是在游客量大的时候,公交跑一趟,抵上小火车跑几趟。综合运力因素考虑,使用公交车,污染物的排放影响应该更小才对。

“既然环保的理由站不住,使用小火车接驳的真正理由就只剩下了为了利益。”网友还粗略地算了笔账:小火车每趟5元~10元,即使按照20%游客选择乘坐,年收入也是700万元~1000万元以上。“中山陵免费了,一下子少了两亿元的年门票收入,陵园管理部门总得想办法去‘创收’减少损失。”不少网友认为:使用小火车的目的就是为了钱。

»建议

能否恢复公交车 或免费接驳?

“无论是从出行效率,还是解决拥堵的角度而言,公交车都更加具有优势,公交优先的原则也被普遍认同。只要景区里依然无法避免车辆穿行,那么,最有资格进出的应是公交车!为什么偏偏搁置摒弃更为便捷高效的公共交通呢?如此做法到底为啥,为了方便谁?”

网友建言:能否恢复进入中山陵景区的公交车?出于环保的考虑,可以不用像以前一样,直接开到陵寝门口的老中山陵停车场,但至少应该享受和其他社会车辆同样的“待遇”,可以开至行健亭附近。这样一来,到海底世界、美龄宫等景点的游客,可以坐公交车抵达,无需再折腾;另一方面,到中山陵陵寝的游客,需要走的路程也不太远。当然,应该要求进入景区的公交车,必须达到比较高的环保要求,减少尾气污染。

也有游客提出:如果让公交车恢复,是不是意味着又回到老路上去了?“我觉得就应该全面禁车,社会车辆更不允许走。过境的请绕行,不要从中山陵里面穿行。只要进入景区,一律换乘环保的接驳车辆。”游客于女士说,现在国内外很多景区都已实行全面禁车,“不少景区都是免费提供接驳车的。政府就应该加大投入。既然一年两亿元的门票都免了,为了游客和中山陵的环境,再多些投入又如何?”她建议,或者免费有困难,能不能降低票价?目前行驶在景区的小火车,坐一次就得5元钱,如果想在整个风景区里玩几个景点,每上一次车,就得花5块钱。能否搞通票制,例如当天乘坐,无论上下车几次,都是5元。适当减轻老百姓的负担。