

5个部门打不通短短200米通道 后续报道1

南京火车站南北广场之间只有短短200米,却因没有便捷通道,导致每天万名乘客拎着大包小包绕远路。昨天,现代快报的这一报道,引发社会各界强烈反响,不少读者和网友追问,问题究竟该怎么解决?昨天,记者进一步采访相关部门获悉,就目前情况来看,有两套设想:一是建跨线桥,二是改造地铁通道。但是,这两个设想,由谁来提出、谁来报批、谁来牵头、谁来建设,仍然是一连串的问号。南京市住建委、市交通部门、市规划局、南京地铁、南京火车站5个部门都很茫然:不知道!

现代快报记者 毛丽萍

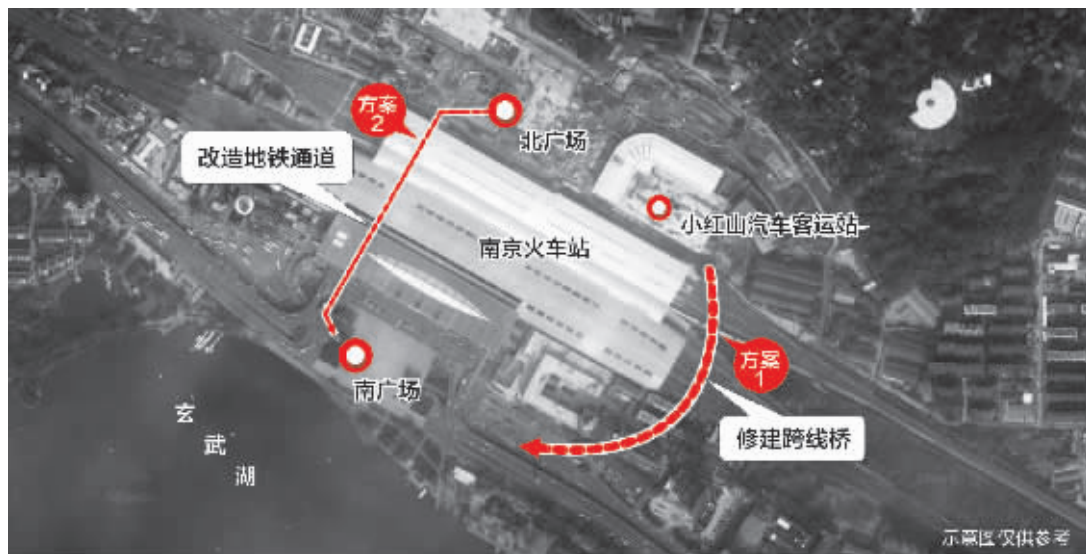
拨打96060,大家一起来讨论

短短200米的便捷通道,5个部门都“打不通”。这样的事发生在南京,实在让人遗憾。对此,你有啥看法?你认为南北广场互通到底难在哪?你有没有更好的解决办法?欢迎拨打现代快报96060热线,和我们聊一聊。

打通南京火车站南北广场免费通道,目前有两大设想

一个是架桥,一个是改造地铁通道 谁来牵头谁来建,5部门都说不知道

这两个方案,你看哪个好



示意图仅供参考
制图 李荣荣

方案1 建设难度:★★★★

建跨线桥,连通南北广场

事实上,这个“跨线桥”方案,就是原来规划设计中的那个。具体位置,就在正在新建的世纪大道西边,火车站的东面。

“在原来的规划中,这座跨线桥是与世纪大道同步考虑的,在专家论证会上,前两轮论证也保留了跨线桥方案,但后来不知道怎么回事就取消了。”昨天,一位参与小红山客运站规划设计的负责人透露,如果原方案保留,建起来并不难,因为世纪大道本来就是高架,连接龙蟠路,“在高架上加个边,跨到南广场,建设并不难,但现在就不一样了。”他说,由于世纪大道这部分已经在建,桩也打好了,再建一座跨线桥,很多地方都要重新施工,“不仅成本高了很多,时间跨度也很长,至少要大半年”。

同时,他坦言,跨线桥的功能如果只是行人通行,代价有点大,毕竟还要跨过铁路。

方案2 建设难度:★★

改造地铁通道

去过南京地铁站的人都知道,过道很窄,怎么改造呢?

昨天,现代快报记者从相关部门了解到,其实这个改造相对跨线桥要简单得多,“盾构钻出的洞是圆的,现在我们把洞分成四块,用了中间方的那块,现在只要把边角拿出来用就可以。”有关人士称,其实就是掏两个“耳朵”,现在这两个“耳朵”主要作为管线及消防通道用,“我们计划把两侧边角再隔成两块,底下用于管线通过,上面则可以走人。”

据介绍,这个方案相对来说又省钱又好操作,只要打开“耳朵”,两侧各接一小段连接步行通道就行。不过,现代快报记者了解到,这个方案最大的弊端是治安问题:“过道很窄,单进单出,一条通道最多也就只能两个人并行,白天估计没问题,但晚上一定要有人管理。”

方案有了,执行起来还挺难

谁来牵头谁来建? 大家都说不知道

两个解决方案,该选择哪个,由谁来牵头,谁来建?没想到,现代快报记者问了一圈,也没找到答案,各个部门都说“不知道”。

市交通部门表示,此事由市住建委牵头在做,不知道进展怎样。可市住建委却回应,他们也只是参与,“上面只是说要研究,拿方案,没有说让我们牵头。”这位人士称,他们到现场

去实地察看,做了初步研究,并有了两个想法,一是做跨线桥,二是对地铁通道进行改造。不过,两个方案如果要实施,困难都不小。“现在还没有形成正式的方案,只是初步研究。”

市规划局则表示“不清楚,不知道”。而地铁、铁路部门同样表示“不了解”。

地铁称:“有这个方案啊?如果

改造,我们地铁怎么运营?还得要了解一下。”铁路部门则称,还没看到方案,如果有,会配合。

显然,如果连由哪个部门牵头都没明确,就谈不上哪个部门负责建了。“方案还只是初步的,建设的话可能还要等领导决定,定下哪个,才能考虑建的问题,比如要不要招投标啊等。”相关人士表示。

有没有临时办法过渡一下?

在最终方案没出来之前,相关部门能不能拿出临时方案过渡一下?可一旦牵涉到“谁来建”的问题,各部门还是一个字:难!

开设南北广场免费接驳车? 难!

看似简单,但相关部门表示不可取。理由是人不集中,这种接驳车不可能为一两个人开一次,设几

辆合适?成本谁掏?“涉及铁路、公路、地铁,没有人协调,所以没办法操作。”相关人士表示。

南广场公交线也进驻北广场? 也难!

现在南北广场往返的最大需求就是旅客到达北广场后到南广场乘公交,那么,让南广场的公交

进驻北广场行不行?市交通部门表示有难度,因为北广场公交场站本来就小,再加线路,运转不起来。

地铁南京站推“0元”车票? 更难!

采访中,一些部门都推荐最简单的办法,就是让地铁推南京站“0元”车票,即设置10分钟或15分钟内,南京站进、南京站出免费,“老人卡都能设置,把收费系统调

一下就行。”但是,地铁部门表示,没那么简单,“不仅仅是难设置,而且15分钟足够从南京站到周边站点往返,而且一旦放开,我们客流量也不好控制。”

专家观点

作为交通枢纽,最重要的是方便

提到这个南京火车站南北广场不通的问题,南京市交通设计院院长杨涛并不陌生。他说,虽然自己没有参与,但他知道当初规划设计中有南北广场非付费通道的跨线桥设计,“好像就在火车站的东侧,有点记不清了”。

对于相关部门“考虑到南北广

场需求不是很大,最终放弃这个非付费通道建设”的说法,他表示非常遗憾。“不管人多不多,需求量大不大,作为一个大型的交通枢纽,最重要的就是提供方便。”他说,他个人认为,这个通道是应该有的,“这是服务多元化的一个体现”。

网友声音

“永远都是孩子”:别听外地人的红包大军,就是我这个南京混混也对此湿了衣襟、伤透了心!非常不方便!

“爱五月天的燕子”:可不是,暑假开学回学校,在北广场,找了半个小时都没找到南广场,差点迷路!

“diamondsmile”:今天坐高铁从南广场进入,要领水,被告知只能北广场领,这一定是有意的……

“施先生_K”:昨天我现场体验了下,就不能在地铁旁边开个通道吗,非要绕一大圈,谁设计的?

“改啥微博名”:前几天才亲身感受过,只是从地铁站穿过去,并没坐地铁,就玩了我一块多的钱!

“范晨0621”:上次我顶个大大太阳走得都要中暑了,路标指示牌居然写的只有八百米!

“前途好_5z9”:不难看出,“多龙治水水难治”,是社会公共事业难办关键所在。

“快勒的孤独”:要打通200米通道,就要先打通五部门领导的思想,确立为人民服务的意识。

“快勒的孤独”:政府部门要是都能做到“在关乎民生的问题面前都向前一步,在关乎部门利益的问题面前后退一步”,这些问题都是毛毛雨!

“闯哥1010”:根据在企业的工作经验,下层各个部门因为某个业务责任推来推去的时候,必须要领导拍板并指定主管部门。