

地铁3号线开通后,幸福的烦恼随之而来

小区集中在路北边 为何地铁口却建在路南?

市民呼吁:天元西路等站出入口,应设在更“亲民”的地方

地铁3号线开通,让南京市民的出行更加便捷。对于3号线沿线的居民来说,地铁开到家门口,他们的幸福感骤升。但也有一些市民“尝鲜”后发现,享受便利的同时也存在着一些“幸福的烦恼”。换乘停车是难题,地铁出入口离小区有距离……围绕地铁3号线,烦恼也越来越多。

现代快报记者 刘伟伟



地铁3号线天元西路站,周边大部分居民要横穿天元西路才能到达地铁出入口 本版摄影 现代快报记者 顾炜

记者探访

天元西路站 路北小区聚集,却没有地铁出入口

3号线开通后,家住江宁百家湖花园的吴先生每天都是从天元西路站乘坐地铁上下班。“我有点不明白,明明天元西路北侧有空地,而且这边小区又很多,为什么地铁出入口都建在了路南面?”吴先生表示,其实隔着一条马路也没多远,但每天早高峰时大批人跑着过马路,还有闯红灯的,其实不太安全。“地铁口要是在路北面建一个多好。”

昨天上午8点左右,现代快报记者来到了地铁3号线天元西路站。通过站厅内的地图看到,天元西路站共设有3个出入口。

其中,2、3号口都设在了天元西路的南侧。从3号口出站后,就是天元西路和利源南路的十字路口,3号口的路对面是百家湖花园。而2号口的路对面则是文化名苑小区。此时正值早高峰,还有不少市民在马路对面等红绿灯,准备过马路乘坐地铁。由于天元西路比较宽,而绿灯时间设定为30秒,不少市民都是一路小跑着过马路。“过大马路有点麻烦。”市民王小姐告诉现代快报记者,“南边感觉没什么小区,如果在北面有出入口的话,小区居民肯定就更方便。”

卡子门站 出入口挤在晨光路,其他路上没有

“当初说卡子门有一站,我们还开心了好久,结果开通了发现没有哪个口离我们家近。”市民杨先生家住卡子门附近的仁恒翠竹园。然而,3号线开通一周多了,他却只坐过一次3号线。“地铁站几个出入口都在晨光路那边,我从小区走过去,大概要一公里,要过好几个路口。”

现代快报记者注意到,卡子门站目前共设有3个出入口,其中2个在晨光路西侧,另一个在晨光路东侧。在站厅内张贴的站点周边地图上,有一个橙色标注的“5分钟步行圈”。记者看到卡子门大街、紫荆花路等附近人口密集区都不在这个步行圈的范

围内。记者尝试从位于晨光路西侧的4号出入口,步行前往杨先生所居住的小区。途经晨光路、卡子门大街和雨花东路交会处时,路况就比较复杂。穿过这个路口,记者就等了好几次红绿灯。也正是因为要穿过“重重”路口,才让杨先生和不少市民觉得坐地铁“有点难”。在杨先生看来,目前卡子门站的出入口都在晨光路上,3、4号口之间的距离也很近。而在紫荆花路周边又有着多个大型小区,地铁客流量肯定很大。为什么不能把集中在晨光路上的出入口“分”点出来?

卡子门站还要建地铁出入口

在南京网络问政平台上,有不少网友就天元西路与卡子门站出入口的相关问题进行询问。对于天元西路站北侧没有出入口及是否会建设地下通道的问题,目前南京地铁指挥部没有给予明确的回复。

而就卡子门站出入口设计的问题,地铁指挥部表示,卡子门站是3号线与10号线(二期)

换乘站,3号线主体沿卡子门大街南北向布置,10号线(二期)主体沿规划道路东西向布置。卡子门站两线车站同期设计,分期施工。3号线卡子门站设有1、3、4号出入口,10号线卡子门站设有2、5、6号口。但地铁指挥部没有透露2、5、6号口的具体位置。届时10号线卡子门站出入口是否会临近周边大型小区,目前尚不确定。

天元西路站周边示意图

天元西路站一带,小区主要集中在天元西路以北,而目前三个地铁出入口,都在路南面



卡子门站周边示意图

卡子门站,目前的出入口都在晨光路上,3、4号口之间的距离也很近。不少小区都处在五分钟步行圈以外



制图 李荣荣

3号线站台缝“咬人”

上车时一脚踏空 老人的腿卡住了

去年开通的10号线、机场线等也还没装上防踏空橡胶条

“刚才目睹一老人在柳洲东路站由于列车与站台空隙太大,一只脚踏空陷进去,好吓人。”昨天早上6点39分,网友“此人为生活而忙碌”发微博称,地铁站台缝隙又一次“咬人”。目击者告诉现代快报记者,当时是早上6点半左右,地铁3号线柳洲东路站台上有许多乘客在等着开往市区的列车。列车进站后,大家都急急忙忙上车。他身旁的老爷子也是正常上车,突然一下他好像踩空了,半条腿都卡进了列车与站台之间的缝隙。

显然,这样的突发情况,吓到了不少乘客,幸亏老人附近的几名乘客反应很快,赶紧合力将老人拉了上来。老人受到惊吓的同时,小腿也被蹭破了皮。这让很多乘客心生担心,站台缝隙是不是太大了?

现代快报记者乘坐3号线进行了探访,发现3号线站台缝隙的确比较明显。在大行宫站、胜太西路站等站点,列车与站台之间的缝隙大约有12厘米宽,如果不慎踩到缝隙,也很容易陷进去。

据了解,此前在2012年9月和10月,地铁2号线曾发生两起缝隙“咬人”事件;而在2010年11月,一位45岁的市民在地铁中华门站准备上地铁时踩空,左腿卡进了地铁站台与列车的空隙中,造成左髌骨骨折、腰椎间盘突出。为了保证乘客安全,2012年至2013年期间,南京地铁完成了站台缝隙的全面整改。1号线、2号线、机场线等线路,全部加装了防踏空橡胶条。防踏空橡胶条填补了地铁的“危险缝隙”,改造后站台缝隙全部控制在10厘米之内。现代快报记者了解到,和新开通的3号线一样,去年开通的10号线、机场线等线路,目前也还没有进行站台缝隙改造。接下来,10号线、机场线及3号线也将会陆续安装防踏空橡胶条。

现代快报记者 欧阳丽蓉

专家观点

修法明确责任主体,避免出现扯皮

换乘设施不同步,自行车、私家车无处可停,公交车站偏离很远,出租车无处停靠,有问题找不到主体单位……月初开通的地铁3号线,在带给市民极大便利的同时,沿线配套换乘设施缺位问题再次暴露无遗。

南京城市与交通规划设计研究院有限责任公司董事长杨涛说:“去年我就向市里主要领导反映和建议过。这并不单纯是规划上的问题,每条线每个站都做过一体化换乘规划,只是没有落实实施到位。”杨涛表示,地铁换乘设施的建设、投资、管理等方面,

没有明确责任主体,成了“三不管”地带。“老百姓有诉求,换乘设施建设要到位,但现在各部门的职责没有明确,开发商和沿线物业单位该做的,也没有明确。”杨涛认为,目前首要的解决办法是尽快修订条例,从法律源头上明确责任主体和单位。“一切按照法律规定和要求来,是政府的责任,就列入年度计划,限期实施整改;是地铁公司或开发商的责任,就要与地铁主体工程同步实施到位。”杨涛说,从法律上明确了责任主体和要求,实施中就能避免扯皮情况出现。

部门回应