



原长途汽车东站



原中华门长途汽车客运站地块



原桥北汽车客运站



原汉中门汽车站施工现场

南京老汽车站遭遇“变身之困”

随着高铁、民航、私家车市场的快速发展,传统汽车客运市场空间不断受到挤压。近日,交通运输部等多部门发文部署加快推进汽车客运站转型发展,支持客运站在一定前提下实施用地综合开发,为道路客运市场的转型发展指出方向。

在南京,有不少承载着人们记忆的老汽车站,在失去了客运功能后,它们不断尝试转型,变身创新园、美发美容城、二手市场等。近日,现代快报记者探访了中央门长途汽车站、长途汽车东站、中华门汽车站、桥北客运站等多个老汽车站。在城市更新的大背景下,它们是如何变身的?

现代快报+记者 赵丹丹 李娜 尹翼星 文/摄

探访

中央门长途汽车站变身美博城

30年前,中央门长途汽车站曾是华东地区最大的汽车站,每天都有成千上万的人从这里进出南京。8月6日,现代快报记者在中央门汽车站旧址看到,曾热闹一时的重要交通枢纽如今人迹寥寥。

售票点已关闭,紧闭的玻璃门内,落上了厚厚的一层灰。保安告诉记者,目前汽车站仅作为停车场使用,里面的车大多是企业包车,有一些办公人员和司机。

汽车站门口有一家开了几十年的烟酒店,老板娘说,以前从早忙到晚,现在一天也看不见几个人,更多是周围做生意的熟客。

车站一些老楼则变身华东国际美博城,这里的店大多和美容美发有关,还有个个别饭店、小卖部等。华东国际美博城一楼的开店率在80%,二楼只有50%。工作人员说,目前还有空余商铺出租,价格可以谈。

长途汽车东站周边不少门店已关闭

长途汽车东站于2022年下半年停止了客运功能。记者探访发现,附近一圈几乎都是以汽车服务为主的店面,汽车美容、汽车维修,还有一个加油站。汽车站内有些大巴和私家车,“私家车都是汽车站办公人员的,外来车不给进。”保安说。

在汽车东站对面,店铺种类丰富,有酒店、烤肉店、水果店、小吃店……不过有店主说,东站客运功能停止后,不少店也跟着关了。

据悉,长途汽车东站附近未来有地铁6号线站点,规划上可能会结合地铁站来研究。

中华门汽车站空置十多年,拟建公交场站

中华门长途汽车站位于中山南路和应天大街的交叉口。当年,这里短途可到溧水、高淳,沪宁快客可到苏州、常州等地,还有皖南班线、江北班线等。车来车往,好不热闹。

如今此处客运站的位置已是一片空地,紧挨着越城天地小区。在中华门地铁站附近做小吃生意的马女士说,他们十多年前来此开店时,客运站就要搬走了,后来一直没有再再利用。另一家小店老板说,

客运站搬走后,这里曾经开过一段时间驾校,她还在这里学过车。

据了解,规划上,该地块拟建设公交场站、社区中心以及商办混合,3个地块将联合开发,不过目前还没什么动作。

桥北客运站变身二手市场、装饰材料市场

桥北汽车客运站位于南京长江大桥北端,主要客流方向为淮安、扬州、巢湖、滁州等。近两年,这里客运功能关停后,现在的客运站老楼业态很多,有二手车交易市场、二手家具家电市场、装饰材料市场、眼镜城、超市、宾馆等,和桥北商圈融为一体。

一名在此工作的市民表示,现在偶尔还有人来问客运站去哪儿了。40岁的杨女士对这个车站印象深刻。她老家在淮安,20年前在南京读大学时,最早是在中央门坐车回家,后来上班后就要到桥北坐车。“当时有很多路公交车通往桥北汽车站,过大桥,晃悠悠,人很多。”

汉中门汽车站将变身为数智健康创新园区

汉中门老汽车站位于南京中心城区,2022年车站地块入选南京市第二批城市更新试点项目。现代快报记者在项目工地看到,目前内部几栋楼已改造完毕,部分楼还在改造中。据介绍,原来的客运站主要由数栋体量不一的上世纪六七十年代建筑组成。更新改造过程中,仅拆掉零散不能用的几间,绝大部分房屋都保留下来,同时结合市政道路拓宽,新建了一栋建筑。

江苏金陵交运集团相关人员介绍,未来整条街区将立足于园区的生命健康产业定位,围绕“全身心健康管理”和“全时段乐享主义”两大商业主题。项目总建筑面积约2.4万平方米,将集聚医疗信息、远程医疗、医疗电商、数据健康等产业。一二栋沿街将布局首店经济和一线商业品牌升级店,集聚健康服务、餐厅、咖啡店、甜品店、水吧等业态。

值得一提的是,园区的公共空间部分将打造两大广场+两个屋顶花园,作为居民公共空间进行改造,设置城市文化传承记忆点。未来,市民在这里可以开展城市露营、快闪活动、文创市集、艺术展览、小型音乐会等活动。园区预计9月底完工。



原中央门长途汽车站

分析

场站土地权属复杂,仅靠企业推进“变身”有难度

随着城市发展,这些汽车站旧址逐渐成为城市的核心地带,在失去了核心功能之后,车站能否实现华丽“变身”?

采访中记者了解到,以中央门长途汽车站和长途汽车东站为例,这两处场地原来都有过规划,中央门长途汽车站准备搞产业园,长途汽车东站准备搞旅游集散综合体,但限制因素太多,一是土地权属和性质,二是两个地方都涉及限高,三

是企业办公和夜间大巴停放问题一直没能解决。

相关知情人士告诉记者,中央门长途汽车站和长途汽车东站目前的场站都属于长客集团,当初国有企业改制时,土地并没有计入改制资产,所以企业只有地块交通性质的使用权,如果开发,还需要变更土地使用性质,或由政府统一推进。

由于区位的特殊性,两站在开发中面临限高的难题。中央门长途

汽车站临近城墙和护城河,向上建设限高,向下建设成本较大,因考虑到未来综合开发的需要,目前部分房产仅进行了商业短租。长途汽车东站因临近紫金山,在开发中也有高度的限制。

不仅如此,由于目前的南京长途汽车客运站(小红山汽车站)场地狭小,长客集团500余辆大巴还要停靠在原有的场站内,一旦综合开发,车辆的停靠也将成为亟待解决的问题。

专家

鼓励盘活存量土地,建立健全低效用地再开发机制

江苏省规划设计集团交通规划所副所长刘超平认为,目前,居民出行方式更加多元化,传统的公路客运服务市场逐渐萎缩,以前多分散布局的公路客运站逐渐整合进以高铁为核心的一体化综合客运枢纽。在此背景下,国家及江苏相关部门陆续发文,鼓励推动客运站转型发展,加强客运站土地综合开发利用。

刘超平说,推动客运站转型发展,一是可以向综合服务体转型,推进传统汽车客运站向集客运、商业、旅游集散、邮政、物流、汽车后服务和文化体育等为一体的综合服务体转变;二是可以鼓励运用市场机制盘活汽车客运站的存量土地和低效用地,建立健全低效用地再开发机制。

但公路客运站的资源盘活和更新改造,应当结合每个客运站的实际情况具体分析,量身定制转型或二次利用方案。刘超平结合近年来全国各地探索客运站更新利用的成功案例来具体分析。一般来说有四种情况:

一是保留客运运输功能,通过“客运站+”模式,更新拓展服务类型。对于仍然具备较强的客运服务功能的客运站,在不改变客运站基本服务功能和用地性质的前提下,比较典型的拓展服务模式有客运站



汉中门汽车站改建后效果示意图 江苏金陵交运集团供图

+商业服务中心、客运站+旅游服务中心、客运站+交通服务中心、客运站+物流服务中心、客运站+能源服务中心、客运站+车辆服务中心等形式。比如,自贡市客运站主动开通直达景区的旅游直通车。除了丰富的线路之外,自贡客运站还推行团体旅游包车等方便灵活的经营服务,目前已经发展成为川南地区最重要的旅游集散中心。

二是停止客运运输服务,打造站场设施对外租赁模式。比如,南昌市昌南客运站土地使用权及地上附着物等相关附属设施成功挂牌出让,在二次开发前,为有效盘活既有

资产,利用现有的昌南客运站房产对外租赁,转变为一家酒店。

三是部分改变用地性质,打造交通商业综合体模式。广州市推进了第一个客运站用地活化项目,将番禺客运站打造为集公交、客运站、地铁三种交通方式于一体的上盖项目,采用TOD开发模式将社区和居民生活聚集在轨道交通沿线步行距离范围内,为城市更新建设提供了新的范本。

四是完全改变土地用地性质,出让土地二次开发。南昌市将位于洪城商圈的洪城客运站进行拆除,将原洪城客运站地块转变为二类城镇住宅用地,并成功出让。