

临时天桥的尴尬：因漏雨上热搜

如何用心用情舒缓城市建设的“阵痛期”



时间倒回一个月以前，5月5日的一场大雨让进出绍兴北站的乘客有些猝不及防，他们在经过进出站的临时交通引导天桥时，天桥顶部的接缝处雨水如瀑，有的乘客只能把行李箱举在头上遮雨，人们在漏雨的天桥上仓促地奔走着。

当天漏雨的视频一时间在网络平台上热度直升，也让绍兴北站TOD项目走进了大众视野聚焦下，牵引出市民关于绍兴北站出站时间为什么偏长、临时天桥为何雨水如瀑、相关建设工期何时能画上句号等声音。

城市建设不可避免对群众生活出行产生一定影响，如何平衡两者之间的关系，共同度过“阵痛期”，既是各个项目面对的共性问题，也考验着城市建设的统筹、规划、协调能力。

□记者 沙凯迪

绍兴北站TOD项目：何时画上句号？

有网友提到“每次去绍兴北站坐车，都感觉这里就是一个工地”，不少市民也提出了绍兴北站TOD项目“究竟何时完工”的疑问。

此前有媒体报道称，绍兴北站TOD综合体本身就是一个“巨无霸”项目。

公开信息显示，绍兴高铁北站TOD综合体项目总建筑面积约102万平方米，总投资近100亿元，分为A、B、C、D四个区块。其中，A区块主要为综合交通枢纽、商务酒店、会展中心、商务会议中心、人才公寓；B区块包含五星级酒店、高端办公及配套商业；C区块为商务办公区域；D区块为人才公寓、商务办公和住宅。目前整个TOD项目都在全面施工。

群众关注度较高的出站交通引导天桥位于绍兴北站TOD项目A区块项目，也是绍兴北站未来交通枢纽所在的地块。根据交通规划，绍兴市轨道交通1号线、5号线都将经过绍兴北站，这里将成为集高铁、地铁、公交等多种交通方式为一体的综合交通枢纽，设计目标是从停车场出发，换乘任意交通方式，步行距离都不超过5分钟。

A区块于2020年10月进场施工，计划2025年5月份完工。至于建设工期长的问题，施工方表示他们也有自己的难处，A区块施工涉及高铁、地铁、水利、高速、隧道等多种业态。

由于项目建设离铁路较近，需要和铁路保持安全距离，一些大型施工设备的“开动”要进行审批，手续也较为复杂。同时，项目为超大、超深基坑工程，地下室结构为3层、局部4层，基坑距离高铁雨棚最近距离仅9米；地下横穿两条地铁线；紧邻嘉会江，基坑边至江岸最近处不足12米。

涉及到运营中的铁路和航道施工时，除常规参建五方主体及属地主管部门外，他们还面对铁路、港航、水利、地铁、公交等相关单位，以及周边高速、高铁项目的参建主体，综合协调难度较大。“前两年的疫情也给工期造成了一定影响。”施工方说。

施工方还提到，施工面积大也是导致项目工期长的一个原因。绍兴北站TOD项目A区块总建筑面积达54万平方米，地上建筑面积约28万平方米，基坑开挖面积约8.7万平方米，相当于12个标准足球场，基坑开挖深度达21米，开挖土方量约143万立方米，可填满750个标准泳池。

工程量再加上施工环境限制，种种因素都拖慢了项目建设的脚步，以至于乘客近两年每次来绍兴北站乘车，看到的都是一片工地。

另一位交通工程建设行业专业人士表示，一个项目进行得是否顺利，前期规划起到了很大作用。在施工队进场之前就需要考虑到土地利用等环境因素，另外就是要提前做好方案，进行评审论证，以尽最大可能减少后期对百姓生活的影响。

临时接驳天桥漏雨+出站时间偏长 难题如何能解？

日前，记者来到绍兴北站，空中下着小雨，这座天桥已不再像5月5日那天一样水落如瀑，但仍少有几处有雨水从天花板浸入滴落，工作人员及时清理了积在地上的雨水，并在滴水处放置了一个水桶。

天桥上是脚步匆忙的行人，桥下的工人在开挖、疏通排水沟。

“目前施工人员正在查找天桥的雨水漏洞，这座排水沟就是我们昨天连夜挖出来的。”施工方的一位负责人指着天桥下的一条新开挖的水沟说，他在现场指挥，身上也滴到了不少雨水。

“那天瞬间的雨量太大了，导致了（临时接驳）天桥漏雨，当时设计确实没有考虑到这方面因素。”施工方表示，这次主要是天桥顶部的斜坡太大，导致雨水流不进中间的排水管，出现了漏水的情况。进场施工两年来，虽然这座天桥出现过一些问题，但没有这次严重。经过这些天的维修加固，增设排水管道，绍兴北站接驳天桥漏水问题已经基本得到解决。

交通工程建设行业的一位专业人士表示，一个对社会公众开放的临建设施本身应该是一个合格的成品。如果出现突然漏雨的状况，大概要考虑以下因素：比如说这个设施参考了近五年的水文，如果突然间降雨量增大，超出了设计流量，就会导致这种情况发生，这也是一个概率性事件。临建设施本身年限短，建设要求相对较低，而一些永久性的工程就需要考察近30年、

50年或者100年的水文状况。

“现在大家反映较多的问题还是出站时间长。”施工方说。乘客出绍兴北站后需要经过一座天桥。先上天桥，再通过公交车、出租车、网约车、社会车辆等不同的分流口子下天桥，对于携带行李较多的乘客或者老人、儿童等群体来说，确实有些不便。经天桥到网约车停车场的这段出站路程有700多米，步行要10分钟，而从杭州到绍兴北的高铁都仅需18分钟。

施工方的一位负责人解释说，这是由于客观环境限制决定的，目前在交通组织引导上并没有更好的解决方法。临时交通引导天桥位于绍兴北站TOD项目A区块，项目场地北侧是高铁站房，南侧是嘉会河，西侧是杭绍台高速，只能往东引。由于绍兴北站人流量、车流量大，疏导接驳客流需大片场地来容纳公交车、出租车和社会车辆等，而绍兴北站周边都在施工，空间有限，乘客无法出站即离开，现在的网约车停车场等还是他们将原来的民房进行拆除、平整以后开辟出来的。

对于目前的状况，施工方提到由于环境限制，出站的交通组织基本定型，但接下去会在目前基础上进行一些改造提升，例如天桥地面铺装、美化亮化、遮雨棚搭建等，尽量为乘客提供一个相对舒适的进出站环境。



当项目建设和市民生活产生“摩擦”，如何用心用情舒缓城市建设的“阵痛期”？

事实上，城市建设过程和百姓生活便利性之间如何平衡，共度“阵痛期”，是大多数工程推进时面临的共性难题。尤其是一些穿城、穿镇，距离市区较近的项目，接到群众关于扬尘、噪音、交通中断等投诉是常事。

温州金丽温高速公路东延线有限公司工程管理部经理罗锋表示，如果项目距离市区近，群众关注度高、需求紧迫，项目工期还会感受到“被注视的压力”。

罗锋说，之前有市民会拨打市长热线，询问金丽温高速公路东延线为何还没通车，自己的亲朋好友也在关心这条高速何时完工。他理解大家的心情，目前温州东西向快速路只有一条瓯海大

道，每到晚高峰都堵得一塌糊涂。金丽温高速东延线作为第一条穿过温州市区的高速，线路和瓯海大道平行，将来可分流瓯海大道的交通流量，市民的期待和关注度较高。

“有些影响避免不了，但我们尽量去降低。现在百姓对重点项目的关注度较高，法律意识也比较强，需要做好沟通协调工作。”罗锋表示。在他看来，降低施工对百姓生活的影响，前期规划就要将一些影响因素、成本考虑进去，例如能够有效降尘、降噪、降震的设备投入成本。另一方面就是沟通协调，高速建设作为线型工程，不同于具体点位上的项目，影响范围面广，要投入大量精力做好沿线

群众的沟通工作。

去年9月份通车的沪杭甬高速公路杭州市区段改建工程在建设过程中同样备受市民关注。杭州交通发展保障中心公路工程科科长李良军说，一般工程都是高架桥和地面工程一次性通车，上部结构和下部结构一次性完工。但该工程包含杭州人城东大门——杭州新收费站、彭埠大桥等重要出行节点，市民的诉求迫切，于是他们在去年3月份将2.3公里长的杭州收费站至德胜互通段主线高架桥先行通车，先满足部分需求。

李良军认为需要客观看待百姓的投诉，这方面每个项目都会遇到，如果接到一些意见，说明项目本身一些细节还有

待完善，工程前期规划就要进行这方面的风险识别，采取一些主动措施进行防治。另外就是要及时进行沟通，如有保障项目须赶工期，晚上不得不延长施工时间的，除了开具夜间施工证明，也要和属地街道沟通争取群众的支持和谅解。

对于如何平衡项目建设和百姓生活，有专业人士表示这是一个难以两全的命题，但可以主动采取一些措施让百姓“阵痛期”不那么痛。而对于涉及面广、管理部门多、参建主体多的项目，一些问题的解决单靠一个施工方有时会鞭长莫及，需要各方协力。同时，城市建设不单是施工方的事，需要整个社会的合力和相互理解。