

# 南站梦圆

南京南站特别报道

封6

2011年6月23日 星期四  
责编:张洪 jiangnan315@126.com  
美编:皮伦 组版:杨建梅

编者按

高铁列车风驰电掣,仿佛一道白光“穿越”六朝古都。“南京南站”这个重大交通枢纽,也恰如一台神奇的时光机器,将于6月28日全面开启,给南京带来历史性的巨变。

人们看到的南京南站,是一个气势恢宏、“亚洲第一”的标志性建筑,然而,在它的背后,却有着一个又一个鲜为人知的故事。尤其是最初的组织规划,尽管已经隐身于庞大的建筑及悠长的轨道间,却有着不可磨灭的作用与地位。几天来,快报记者一个个记录下这些故事,它们的主题与核心却只有一个:为这座城市争取最大的利益,让规划建设做到真正的以人为本。

## 20年坚守“守”出个“南京南站”

南线还是北线? 建高架还是走平地?  
小肚皮还是大肚皮?“较量”背后彰显城市利益最大化

又起争执

### 建高架还是走平地?

原本铁道部打算用传统的夯土方式,从地面走铁轨

有了十几年的准备,对于铁道部的突然改变主意,南京胸有成竹。规划部门立即成立“京沪高速铁路规划工作领导小组”,仅用一周时间就完成了《京沪高速铁路南京段有关情况汇报》,阐述了南线方案概要,以及影响、对策。线路走向敲定,争执远远没有结束。这,其实只是“争吵”的开始。很快,又起争执。

“原本铁道部打算用传统的夯土方式,从地面走铁轨。”南京市规划局规划处的罗海明说,夯土方式的缺点,老百姓都深有体会,一条铁路硬生生就将两边的空间隔开了。现在城北就是典型的例子,车站及铁路以南,很繁华,可是以北地区,这么多年一直发展不起来。

南部,正是城市发展的新方向,哪能再人为筑起一道“城墙”,将主城与江宁割裂开来,阻碍城市骨架的舒展?南京提出:必须采用全线高架的方式。

2006年,铁道部在北京举行了一次方案审查会,叶斌和张昭前去参加,这次会议上,铁道部公布了自己的一套论证方案,方案里仍然是地面铁路线。南京再一次和铁老大“杠”上了,坚持建高架。从2006年到2008年间,南京市规划局几乎每个月至少有人进京一次,争取城市利益。那几年,张昭经常跑北京,铁道部的这类会议,都是分成站房、信号、水电气等几个专题组讨论,也没人帮你编组,跑错了就白跑。他们就挑最核心的,比如站房空间等小组来听。在专家发言之前就抢着发言,一遍遍表达南京的观点。直到2008年3月,铁道部终于决定:采纳高架方案。

### 小肚皮还是大肚皮?

铁道部拿出的方案是中间只有156米宽,只有地铁通进来

另一个争执不下的焦点,是南站“肚皮”里该挖多大的空间。

原来,南站“肚子”里可没有这么宽敞的空间。铁道部拿出的方案是中间只有156米宽,只有地铁通进来,除了1号、3号线换乘厅,及设备房和出站通道,其余部分全部用高填土填起来。其它换乘方式只能在车站外圈。如果从长途汽车站下车后来坐高铁,直线距离是300多米,但是实际要走1200多米!

“旅客再拎着行李,走那么远,还不累坏了。”南京市规划局城乡统筹规划处处长王耀南介绍,他们立即组织了几轮规划论证,来说服铁道部改变原来的方案。南站地区是丘陵地区,承载条件较好,基岩比较浅,地下20米就可以打到持力层。从成本上计算,地面12.4米做架空空间,成本和高填土方案成本基本接近。经过论证,铁道部同意了方案。

“南京太牛了!”屡屡跟铁老大“较劲”,还每次都赢得漂亮,外地同行觉得简直不可思议。

“一个字,争!两个字,坚持!”规划部门人士说,就是靠着坚持,才为城市争取来了这些利益,当然,还有一点非常关键:每次都做足了“功课”,先有深入论证,谈判的时候有理有据,“铁老大”才会最终被说服。



制图 李荣荣

南北之争

## 高铁站点原先选址在城北

双方意见对峙了好几年,“铁老大”最终改主意

### 铁道部青睐的是北线

为说服“铁老大”,南京一口气列出了南线的九大优势

南京南站,这个名字大家已然很熟悉。然而,京沪高铁南京站,原先可不在这儿,而是在城北。当时,铁道部开展京沪高铁选线,提出北线方案,即从上元门地区,通过隧道过江。南京的规划部门则拿出了一个南线方案,从大胜关过江。究竟走北线还是走南线?铁道部牵头,进行比选。当时得出的结论是:两个方案在技术上都可行,主要差别在于工程造价、经济效益、运营条件等方面。

江苏省、南京市要求南线方案;然而,铁道部看好的,始终是北线方案。

南京力主南线,是放长了眼光。“如果从南京北部走,已经不具备扩建条件。”南京市规划局副局长、市规划局局长赵晶夫说,南京火车站虽然前面是玄武湖,后面是小红山,景观很美,但是已经没有拓展空间。当然,这只是其一,更重要的是,“在全国任何一个城市,铁路带动城市发展的效果都非常明显,南京要想进一步发展南部区域,这是个机会。”显然,高铁建在哪里,也就意味着南京今后的发展框架,是继续围于老城狭小的空间里,还是大步向南拓展。最值得一提的是,南京早在1986年就预留了南京南站地区的规划空间,早在1991年南京南站就有了“影子”,这次又岂能轻易放过?

然而,铁道部青睐北线,理由也很明了:新线与既有线的衔接方便。清末1900年前后修建的京浦铁路,即从北京到浦口;在长江南岸,之后又修建了沪宁铁路。浦口火车站、下关火车站、南京站,南京重要的火车站,向来都是位于城北。并且,当时铁道部的人都认为,南京的城市中心就在北边。另一方面,铁路的机务段、职工宿舍等都在城北,建成之后,职工上下班都方便。

为说服“铁老大”,南京一口气列出了南线的九大优势:无论高铁从哪里走,从完善南京枢纽

总体布局的角度来看,都必须建大胜关过江桥;根据国务院批准的南京城市规划,城市今后将主要向东南方向发展,大胜关方案符合城市扩展方向;南面的场站位置已预留多年,有较为理想的建站条件;沿线拆迁量小,对城市干扰和环境的影响小;利于形成方便的铁路——航空换乘及铁路与城市道路联结条件……不过,这些最初并没有打动铁道部。对方仍然坚持北线方案。

### 南北超前预留空间

高铁从南京怎么过,铁道部这一次终于改主意了

双方意见对峙了好几年。为了促进高铁尽快上马,迅速拉短南京与上海的时空距离,1995年,南京稍稍“松口”。在当年的一份紧急报告里,记者看到这样一句话——“南北方案之争不宜过多坚持,而从规划上对北线方案提出完善意见为妥”。

但大家依然没有放弃南线——那是“南京向南”的梦想。

“我们做了两手准备。针对南线、北线方案,分别做了规划控制。”南京市规划局副局长叶斌介绍,从1995年起,南京根据两个方案,开始分别严格控制沿线用地建设。而这个具有预见性的做法,使得后来的工作变得轻松许多。

京沪高铁的前期工作进展,极为缓慢,甚至搁浅停滞了相当长的一段时间。铁路要在速度与与民航竞争?很多人持怀疑态度。直到2003年,铁道部新任领导班子打算大跨越式发展铁路,京沪高铁才被再度提上议事日程。并且,高铁从南京怎么过,铁道部这一次也改主意了。

“南京从2001年起,提出‘一城三区’的格局,城市南边发展的动力已经非常强劲了。”规划局人士分析铁道部改主意的原因:他们看到了南京多年的坚持是对的;也发现,如果走北线,城市北部的空间已经很局促,到时候车辆的准备场、作业场选址都是麻烦事。另外,如果采用北线过江方案,存在1000米半径的控制线,到时车速将受到一定限制。而大胜

关可以一路笔直前行。坚持了这么些年,南北之争就此落幕。南京终于全面启动高铁移到城市南部的的工作。而北线方案也没白做,后来,这里建了沪宁城际。如果没有超前控制,可想而知,两条铁路沿线的拆迁量会有多大。

### 原址是公墓 冒雨数坟头

至今,规划局还流传着当年老赵数坟头的故事

京沪高铁确定南线方案以后,首先面临的就是选址用地问题。“当时规划局要做一个关于选址的汇报材料。”南京市规划局江宁分局副局长、原市局规划编制处副处长张昭说,现在南站的位置,那时候还是黄金山等两个公墓,漫山遍野都是坟头。尽管在图纸上研究了很多次,但为了对这片有个直观了解,工作人员多次深入到公墓,掌握资料。

至今,规划局里还流传着当年工作人员老赵数坟头的故事。老赵名叫赵任远,当时是规划局用地规划处的调研员,如今他已经退休了。他记得,这里是城乡接合部,一条狭长的农村土路,四周是低矮的平房,越往里走都是村庄和农田。车到半路就没法往里走了,只能下车徒步走进去,那天正下着大雨,土路被雨水冲刷后变得泥泞不堪。他和同事们就顺着土路往里走,没多久满脚满裤都是泥。老赵说,那次主要是看公墓的布局以及大致范围。“如果在铁路线走向上的公墓可以先行迁出,如果不在,可以考虑后迁出。”他说,为了计算精确,同事们现场挨个数起了坟头,回来后,他就在电脑上做出了公墓的大体位置图。之后他又去过多次,不过后来,这些公墓都是一起迁出去的。民政部门协调迁坟,也下了不小功夫。有了众人的积极支持,才有了现在的南站。“现在那里变化大了,早就不认识了。”老赵说,过去的城中村没有了,周边道路四通八达,他都难以相信这就是当年自己走的土路。等到南站通车以后,他要去参观一下,好好看看南站到底啥样。

2003年6月13日,南京市规划局很多人都清楚地记得这个日子。这一天,传来一个令大家兴奋不已的消息:铁道部高速办突然约见南京市政府,通报京沪高铁的最新进展。之前,这项工作已经停滞尘封多年。就在这一天,铁道部放弃了自己原先倾向的北线方案,采用了南线方案。“这个方案,我们坚持了整整12年!”而再向前追溯,南京人1986年前就开始谋划“南京向南”。对市民来说,南京南站将于几天后的6月28日,正式走进我们的生活;对于建设者来说,南站,从2008年开始;而对于规划者们来说,南站,始于1991年。

□快报记者 赵丹丹 孙兰兰



空中俯瞰南站 资料图片



零距离换乘 快报记者 顾炜 摄