

# 南站梦圆

## 南京南站特别报道

### 封7

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

梦想一经启动,现实就离得不远了。即将崛起在南京之南的,是一个堪称“亚洲第一”的庞然大物。它是南京的,也是全国的,何况,它还处在南北经济大动脉这样的要害节点上,规划图纸已经铺开,如何下笔?人该怎么走、车该怎么停、路该怎么通……南京市规划局用近两年的时间,数百次与铁道部和南京其他职能部门协调沟通,规划出了目前南京南站的模样。两年,有争论,有汗水,但更多的是埋下头来,用最有力度的规划来打动别人。

□快报记者 朱俊俊 毛丽萍

## 人该怎么走? 车该怎么停? 路该怎么通?

# 规划诞生 两年磨合说服“铁老大”



南京南站北广场 快报记者 顾炜 摄

## 这片土地 为南京南站 预留了15年

规划局早在“南北线”之争时就冻结了南北两条线周围的土地

当时的南站区域还只是一大块坟地。时任南京规划委员会办公室副主任、现任南京市规划局城乡统筹处处长王耀南记得,他和时任规划编制处副处长的张昭去现场勘查的时候,都不知道哪条路可以进去。但对于开发者来说,却是个好地方,因为可以极大地减少拆迁量。

南京市规划局早在“南北线”之争还没最终定论时,就同时冻结了南北两条线周围的土地。这个远见,不但保证了沪宁城际的开通时间,也保证了京沪高铁能在今年6月底投入使用。否则,大量的拆迁不但会让政府增加更

多的财力投入,也会使工作人员在拆迁时疲于奔命。

南京城市与交通规划设计研究院院长杨涛告诉记者,其实南京南站的规划最早要追溯到上一版南京市总体规划,即1990年就开始酝酿了,为京沪高铁南京南站的选址问题,和铁道部争得不可开交。当时的总体规划提出,南京要从狭小的主城区发展为跨江3000多平方公里的都市圈,交通运输布局就不能局限在主城里,要江南江北统筹兼顾,当时就提出了公路五桥一隧、两个高速环的概念,铁路上提出建跨江环形铁路枢纽,那时就有了京沪高铁

的初步设想。1995年时南京出于城市发展的需要,力主京沪高铁设站应该放在南部地区,从而带动南部的发展,并为北部南京火车站缓解压力,而当时铁路部门则从经济等原因考虑坚持要走老线。“尽管高铁线位未定,但规划部门一直坚持在南部地区现在的位置预留了通道,预留了站房,14平方公里,预留了15年。节约了大量拆迁成本、工程投资,预备了土地升值发展潜能、城市结构和发展空间都大为受益。其他城市车站选址就没有像南京南站这样对城市空间结构带来提升。这真正体现了规划是生产力。”

## 全被采纳 南站的设计理念 全国领先

被誉为“亚洲第一”,  
强调的也就是服务第一

2008年奥运会前夕,南京南站的规划设计方案最终尘埃落定,南京规划局坚持的四条意见全部被铁道部采纳,这四条意见是:交通的零换乘;充分开发地下空间,完善公共服务配套设施;实现快速进出大交通格局;按程序审批。特别是前面三条意见,让南京南站的设计理念领先全国。就在这份规划方案敲定之前,北京南站开通,落后的交通换乘方式让公众诟病,上海的虹桥站也是如此。

江苏开始推广这个经验。2009年,江苏省政府召开会议,要求全省所有的地级市必须建成一个交通综合枢纽,实现乘客的零换乘。而铁道部在未来对站房的规划设计中,也在推广这样的做法。

两年,南京规划局实现自己的梦想用了两年的时间,但其实并不仅仅是这两年。“早在上世纪90年代,我们就开始为高铁发展的规划进行理论上的积淀。”王耀南说,当铁道部在上世纪90年代提出高铁发展计划时,他们就开始关注这一领域的规划研究,还专门去日本参观学习。“我们把别人走弯的路扭直了再走,这应该是我们成功的原因之一吧。”王耀南说。

南京南站即将开通,被誉为“亚洲第一”强调的也就是服务第一,“真正实现了零距离换乘。”南部新城总规划师、东南大学建筑学院副院长段进昨天感慨万千,“我接触高铁站的规划十几个,做得最好的就是南京南站了,通过上下垂直通道,换乘很方便。”段进称,前段时间,他带了一些国外交通专家到南站进行了参观,大家都非常认同该站的“零换乘”方案,“同时,南京南站引领国际的还有‘小地块密路网’模式,全世界80多个国家对此进行了统计,发现这种模式是不会堵车的,非常利于交通组织,而南京南站所在的南部新城就采用了这个模式。”回首南京南站的规划,段进长舒口气:“光是规划技术协调会,我就开了不下200次。”

## 设计之初 两方的思路 并不合拍

铁道部设计的是站区水平换乘,南京则提出了垂直换乘理念。根据第一个方案测试,乘客想换乘最短要步行300米

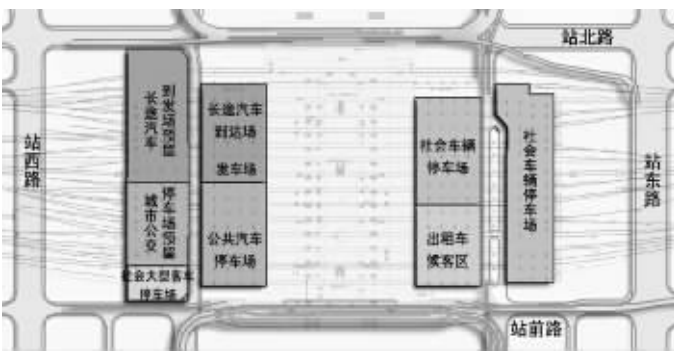
包括黄金山在内,南京南站将有6平方公里的区域需要在第一轮内规划设计。这项工作,于2006年的12月正式启动。根据铁道部建设火车站的惯例,南京南站的站房设计由铁道部负责完成,站房之外的站区规划由南京当地自己解决。

经过多轮国际方案的评选,站房设计由铁四院和北京建筑设计院承担,而站区规划设计,则由德国杜罗公司、英国阿特金斯公司、东南大学建筑设计研究院和南京交通设计研究院四家共同完成。但在设计之初,矛盾就来了。南京的规划思路、铁道部的思路,两者并不合拍。

“铁道部要求我们不插手站房的设计,他们也不干涉我们对站区的规划,这样就把两个原本统一的区域人为割裂了。”在王耀南看来,当初铁道部提出高铁的跨越式发展,这样的理念确实很

如何才能让铁道部接受这样的理念呢?南京市规划局的专家们想出了一个妙招。他们找来站房的设计师:铁四院和北京建筑设计院,同时把站区的四家规划设计单位也一同找来。让他们就垂直换乘的方案同时进行设计,看看效果是否比水平换乘要好。不久之后,结果出来了。阿特金斯等单位给出的结论是,如果选择垂直换乘,乘客最远需要步行的距离约在100米。铁四院得出的结论完全一致。“这说明我们提出的方案是科学合理的”。

“如果铁道部听不到我们的声音,我们就无法扭转这样的局势。”张昭回忆,南京规划局抓住了一个机会。根据规定,京沪高铁进行公司化运作,沿线各个省份都是高铁的股东,而南京是唯一一个以省会城市的身份作为股东的。每



垂直换乘方案实现零距离换乘 资料图片

先进,但对于站房设计以及交通换乘等规划设计观念,还是基于传统的方式。根据铁道部的设计,站区的交通换乘是水平换乘的方式。也就是说,乘客从火车站出来,要想乘坐地铁或者打车的话,必须要选择不同的方向步行。

南京规划局的专家们在规划

次方案论证,股东必须要参加。

“在方案论证阶段,我们去北京的次数,要比到新街口多得多。”王耀南说。而南京市规划局离新街口的直线距离,不超过1公里。“我们总是晚上赶到火车站坐火车,第二天早晨赶着去开会,正好省下了住宿费。”张昭笑着说,到了论证会现场,只要跟南京有关的,就跑进去发言。

“贵在坚持。”现在回想起来,王耀南觉得,无论是铁道部,还是兄弟部门,在说服他们的过程中,需要智慧,也需要韧性。

地下空间的利用也是如此。根据铁道部最初的方案,地下空间只预留近6万平方米,分别给地铁1号、3号线以及重建设备用房,多出来的面积则重新回填。

铁道部的这一方案不是没有道理,因为工期太紧。南京市规划

图上实际测量了一下,发现乘客想换乘最短要步行300米,最长接近两公里。这样的换乘距离明显是不合适的。“我们针对这种交通换乘,提出了垂直换乘理念。”王耀南回忆说,要让乘客基本不走路,通过电梯的上上下下,来完成交通换乘。

局研究了当地的地貌地质之后,觉得应该扩大地下空间的开发面积,为此委托铁四院等设计单位,对南站地下空间的开发利用进行可行性研究,并形成了小、中、大三个方案。最大的一个方案,就是地下空间要达到24万平方米,要为未来发展提供交通换乘的空间,同时提供商业服务。

方案同时递交给了铁道部。南京倾向于24万平方米的那个方案。安全是可以确保的,但工期如何保证?投资该如何处理?王耀南说,“所以,我们的规划工作,不仅仅是停留在纸面上的。”最终,南京采取的方案是:谁受益谁出资,同时地下空间的建设招标由铁道部打包处理,这样也会减少程序,节省了工期。为南京南站的及时交付,提供了技术层面的支撑。

## 扭转局势 让铁道部 听到我们的声音

“在方案论证阶段,我们去北京的次数,要比到新街口多得多”