昨天，南京市政府召集相关部门召开关于地铁市政府站方案的现场办公会。记者从会上获悉，该站站位已初定“和平公园内”，建成后，两线呈“L”形，市民不需要出站，通过上下扶梯就可以实现换乘。

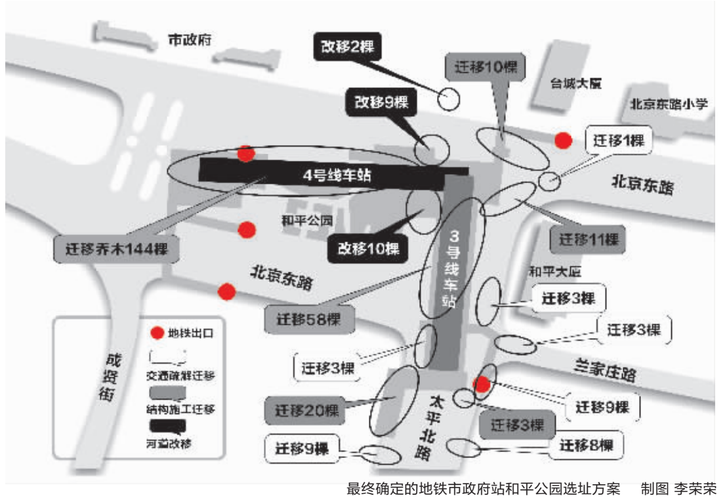
3、4号线换乘点“市政府站”选址

■该站工期滞后10个月，地铁方面称3号线青奥前通车，4号线一期年内开建

南京地铁3号线已经开工很长时间了，但是有一站却因为位置特殊迟迟没有开工，这就是位于南京市政府门前的市政府站。昨天，市政府召集相关部门召开了关于地铁市政府站方案的现场办公会，会上，记者获悉，市政府站不仅仅牵扯3号线，它还是3号线、4号线的换乘站，根据多方案多角度多因素的比选，目前该站站位已初定“和平公园内”，建成后，两线呈“L”形换乘，市民不需要出站，通过上下扶梯就可以实现。

另外，记者了解到，市政府站工期已滞后10个月，目前3号线工期相当紧张，但地铁建设部门表示，他们一定会抓紧力保该线青奥会前通车，同时透露，地铁4号线一期工程年内开建。

□快报记者 毛丽萍 孙兰兰/文 泱波/摄



最终确定的地铁市政府站和平公园选址方案 制图 李荣荣

4号线一期从中保至仙林东，共17个站 制图 李荣荣

3号线在负二层，4号线在负三层，两线车站站台宽度为13米 资料图片

和平公园

»焦点1 该建在哪

市政府站为什么选址和平公园？

3号线没有选择

3号线市政府站定在和平公园内，南京市地铁公司总经理助理陈志宁表示没有选择：线路只能由台城大厦与考试院旧址之间的珍珠河下方走行，拐入太平北路，同时需避让和平大厦及珍珠桥，受两端曲线限制，所以3号线线路及站位无调整可能。根据该方案，北京东路西侧3株法桐和1株女贞需要迁移，但如果要保留其余的8株法桐，则3号线车站主体需要向西偏移5米，偏移后影响更大，所以还是保持原方案。

4号线5方案比选

4号线的市政府站设在哪？最后定下的五个方案再经综合比较（见下表），最终选择和平公园方案，但专家建议就减少绿化迁移量还要进一步优化。

4号线站位选址对比表

		方案一：和平公园内	方案二：市政府门口	方案三：北京东路小学	方案四：和平公园西侧	方案五：和平公园鸡鸣寺路
对周边环境影响	对周边单位的影响	1）对台城大厦门前交通有一定的影响	1）施工期间市政协门前北京东路仅设一条单行道以便车辆进入政协，出行车辆改由市政府内绕行，影响时间为20个月； 2）人民来访中心一栋3层建筑需拆除； 3）站位设置在国家文物保护区域	1）施工期间北京东路小学及其附属幼儿园进出困难，上下学期间易造成拥堵； 2）施工需占用台城大厦前的停车场，面积约380m²，占用时间为20个月； 3）施工期间对公教一村的进出影响较大。	1）施工期间需要占用台城大厦前的停车场，面积约225m²，占用时间为20个月。	穿越大量的建筑，且大多数建筑为桩基础，盾构机穿越时需要拔除建筑物的桩基，并采用桩基托换措施，施工风险极大。因此，此方案不可行。
	对和平公园的影响	1）施工时除保留还都堵和市政府门前水景外，其他绿化需迁移，待施工完毕后恢复和平公园。 2）出入口、风亭永久占用绿地193m²。	1）施工期间临时占用和平公园绿地1340m²； 2）永久占用和平公园317m²。	1）施工期间临时占用和平公园1070m²； 2）永久占用和平公园414m²。	对和平公园绿化影响很小。	
	对交通的影响	整个施工期间能保证北京东路、太平北路、兰家庄路等社会车辆交通正常通行。	施工期间需封闭北京东路（台城大厦）路口，车辆和行人可通过和平大厦和南京科学会堂门前的北京东路绕行，影响时间为20个月。	1）施工期间北京东路小学及其附属幼儿园进出困难，上下学期间易造成拥堵； 2）施工期间对公教一村的进出影响较大。	施工期间民防教育馆东侧的北京东路需临时封闭，往鸡鸣寺路方向的车流需从市政府门前的北京东路绕行，影响时间约20个月。	
车站范围拆迁建筑		1）拆除和平公园东南角2栋1层的鸡鸣茶坊，面积为137m²； 2）拆除和平公园西南角的厕所，面积为83m²。	1）拆除人民来访中心大楼（混3），面积789.2m²； 2）拆除和平公园1栋鸡鸣茶坊，面积50m²。	1）拆除公教一村一栋4层住宅，面积1631m²； 2）拆除和平公园1栋鸡鸣茶坊，面积50m²。	拆除和平公园1栋鸡鸣茶坊，面积50m²。	
施工需要迁移的树木		1）4号线迁移245棵树木； 2）3号线迁移168棵树木。	1）4号线迁移110棵树木，多为大直径法桐、桧柏； 2）3号线迁移168棵树木。	1）4号线迁移102棵树木，多为大直径法桐； 2）3号线迁移168棵树木。	1）4号线迁移160棵树木； 2）3号线迁移168棵树木。	
换乘功能		“L”形换乘，便捷	“L”形换乘，便捷	“L”形换乘，便捷	存在重大功能缺陷，需出地面换乘，换乘距离超过300m，不便捷	

»焦点2 该怎么建

三万平米换乘站螺蛳壳里做道场

地铁3号线全长约44.8公里，全线共设29座车站；4号线一期工程线路全长33.5公里，共设17座车站，市政府站为两条线的换乘站。据介绍，3、4号线建成后，将与已投入运营的1、2号线共同构成主城区井字形骨架。

昨天，地铁指挥部表示，这个换乘站面积达3万平方米，位于太平北路和北京东路的交叉路口下方。

说起这个站的建设，南京市地铁公司总经理余才高形容：“螺蛳壳里做道场”。他告诉记者，在这块方寸之地要布下三万平方米换乘站，土方就达22万，“是个严峻的考验。”而南京市地铁公司总经理助理陈志宁则透露，除此之外，该站还要受六大控制因素影响：周边建筑、绿化、交通、文物、河道及地下管线、水文地质。

据介绍，绿化主要有桧柏、法桐、水杉；文物有国民政府考试院旧址、放生池、还都塔等；水文地质也不是很好，处于秦淮河古河道上，地下水丰富，上部地层为18米厚的粉砂夹粉土层，含孔隙潜水，其下还有厚约4米的粉土夹粉质粘土层，含承压水，属不良工程地质，如不采取加固等工程设施，极易引发涌砂涌水等工程事故；另外，还有错综复杂的地下管线，共216条，呈蜘蛛网状覆盖，涉及单位数十家。

据介绍，建成后，两线呈L形换乘，“3号线站台在负二层，4号线站台在负三层，今后，市民通过电动扶梯就可以到达。”地铁表示。

»焦点3 该怎么挖

地质差工期紧 只能采取明挖

昨天，南京地铁公司总经理余才高直言：市政府站如果明挖，占地面积比较大，如果采取暗挖，对管线和绿化影响都小。那昔日的秦淮河古河道、如今的珍珠河下，到底能否做出江南第一个暗挖车站？余才高明确表示，他们就此专门召开过专家会议，会上，专家们表示：“如果采取暗挖，很可能‘有开工之日，无竣工之时’，代价是非常大的，因为地质不适合。”

余才高表示，市政府站位于古秦淮河河道下方，就河床本身来讲，砂层非常厚，如果采取暗挖，就会产生渗水、流砂、坍塌，“水一丰富流动，砂层就会跟着流动，工程风险很大。”不过，地铁也曾想过创新，在这样的地质下能否减少影响采取暗挖，经过一段时间的调查，地铁彻底放弃了这种做法。

根据近期对国内地铁在建城市的调研情况，目前共有23座城市正在进行地铁建设，只有8座城市采用过暗挖法修建车站，分别是北京、广州、大连、青岛、沈阳、南京（一号线）、西安、重庆。据介绍，选择暗挖车站所处地层基本分为两类，一是硬塑粘土层或岩石地层；二是砂卵砾层。但在整个长三角地区，地层主要为长江漫滩地貌单元，广泛分布有高透水砂层，含水量丰富，工程地质条件差。

“一号线南京站因为地质勘探时，地质条件合适，成功地成为暗挖个例，但是市政府站地质条件差，工期紧，只能采取明挖。”余才高表示。

初定和平公园，要移303棵树

■该站约占和平公园一半面积，3号线站点移树159棵，4号线站点涉及144棵

工作人员正在介绍地铁市政府站施工方案

专家在地铁市政府站现场办公会上

绿评员郑思华（左）正在发言

»移树方案

经过方案优化，市政府站深了1米

移树303棵，比原方案减少110棵

根据目前定下来的方案，“市政府站”一共需要移走303棵树。与以往不同的是，在昨天这场办公会上，除了相关部门和专家，还邀请了8名市民绿评员，在绿评工作之前就提前介入，共同参与方案比选这个重大决策过程。这也是政府办公会首次向市民敞开大门。记者了解到，接下来还将专门组织一场绿评会，通过之后立即提交市政府正式审定。

□快报记者 毛丽萍 孙兰兰

方案·如何优化 市政府站深了1米

现在确定的这种方案，究竟需要动多少棵树？昨天的会议上，地铁指挥部和城管部门，对大家最关心的移树方案做了详细说明。根据方案，地铁3号线和4号线的两个市政府站加在一起，要移303棵树，比原方案少移了110棵树。

其中，3号线站点的施工需要迁移、改移159棵，4号线站点涉及到144棵乔木。在移树目录上，记者看到，以山核桃、水杉、香樟、法桐、雪松等为主。

“我们也希望尽量少移一些树。”地铁指挥部有关人士介绍，经过方案优化，将市政府站这一站点压深埋深1米，浮桥站埋深0.8米，又将常规外挂的四号线风道及附属用房移到了车站主体上部，这样一来，和平公园保下了101棵大树，以及2450平方米的绿地。

通过调整和平大厦前一股机动车道，又使得9棵法桐不需要搬家了。

方案·树往哪移 无法实现就地移植

据了解，这303棵树目前暂定移到玄武区钟学路南侧和绕城公路花神庙匝道。这让不少市民很舍不得。昨天的会上，市民绿评员们也纷纷提出：地铁站需要占用大约一半的和平公园，那么，需要动的这些树，能不能就地移植呢？让它们还生活在和平公园里。

对此，南京市旅游园林局有关人士介绍，就地移植的方案，此前已经考虑。但这些树大多属于落叶乔木，在这个季节移植，必须去冠截干，影响城市景观。不过这一点并不是主要原因。关键是场地太局促了，经专家测算不具备平移的条件。

方案·移植养护 按原生长方向栽种

南京市城管部门拿出了一套移植以及后期养护的方案。要求挖掘树木时，树根上多带点护心土，对伤口进行修复和消毒防腐处理，移到新家栽种时，要按原生长的南北向就位。用专门的材料裹住树干，减少蒸发量；不仅浇水要浇足，也要注意防涝等问题。并将采取挂营养液等手段，尽量提高成活率。

»焦点·成活率

高温将至，怎么移成活率高？

相关部门负责人、专家、绿评员各抒己见

“大热天成活率打折扣”

当谈到成活率，还是让不少人感到担心。南京市城管部门绿化处处长李鸣坦言，市政府站涉及的水杉、山核桃、毛白杨和大规格雪松，目前正处于树木生长旺季，错过了树木休眠期和树液萌动前移植的冬春最佳季节。“此时属于反季节施工，移植成活率难以得到保障。”原本多雨的梅雨季节还算好一些，但为了少移些树，拿出最优方案，市政府站的方案一直在反复调整。如今南京即将出梅，盛夏高温将至，成活率肯定会大打折扣。

“能不能移到附近绿地”

市民绿评员郑思华建议，既然拿走了一块休闲绿地，政府能不能在附近再开辟，“补偿”给老百姓一块绿地，让人们休闲、跳舞。而因建地铁站需要移走的大树，也可以就近移到新补偿的这块绿地上。

专家组成员的叶菊华也提出：不如把大树就近移到不远处的北极阁。北极阁是个山体，与和平公园靠得近，地质状况应该也相似，树木存活率也许更高。另一位专家组成员何宁则建议，也可以考虑移栽到环境优美的大学校园里。

“公开每一棵树的信息”

“几个月前，我和一些朋友自发组织，去寻找大行宫站移走的48棵法桐。结果，根据媒体公布的信息，我们找了很长时间，非常难找。”市民绿评员郑思华建议，能不能给每一棵树都编上号，然后请市民来全程监督它们的去向，是就地砍伐了还是移走了，比方说一人盯着10棵树，就很清楚了。“修地铁也是为了老百姓，我们能理解，但希望这个过程更加公开更加透明。”她建议，同时在政府网站上专门辟出一个栏目，公开每一棵树的信息。

绿评员徐丹宁也提出，对于移植大树的养护管理，请市民参与。以前南京搞过市民认养行道树的活动，这一次可以邀请市民来认养移植大树，加强保护，尽量提高成活率。

“建议一次就能移到位”

市民袁立平是第二次被抽中当选绿评员了，显得很有经验。他敏锐地发现：移植大树的去向，在方案中写的是“暂定”移到玄武区钟学路南侧和绕城公路花神庙匝道。“我建议一次到位。以前地铁不少树都是移到苗圃了，然后可能还要面临再移一回。这是劳民伤财，而且大树也吃不消。”他建议，应当一次性移到位，将损失减少到最小。

“我们很在乎存活率！”绿评员邹晓舟表示：树木移栽后的监管非常重要，青奥主题也是绿色青奥。希望南京这个法桐庇荫的城市，能多点人情味。

“难成活的不要费钱了”

“作为园林人，要移这么多的树，我真的觉得很可惜。”专家组成员之一、园林专家李蕾说。

但她毫不客气地建议：移树也要实事求是，有些树移了也活不了的，就不要白白浪费钱了。

李蕾说，她仔细看了一下，要移的树当中，有不少是山核桃，这些都是上世纪六七十年代种的，比较大的有39棵，在太平北路上也有很多，“山核桃的虫害比较厉害，根部腐烂得也比较严重，这是一个逐步淘汰更换的树种。”属于速生树种的毛白杨，也是淘汰树种。

60棵水杉树，让李蕾觉得很可惜，都是些干径很大的成年大树，景观效果也非常好。但水杉的特点是直根系的，移植时不可能带土球，很难成活。“我建议很大的水杉树就不要移了，何必做那个表面文章，花那么多的钱又移不活，应该实事求是，就地砍伐。”

至于34棵法桐，虽然“砍头”之后不太好看，但与其他树种相比，成活率相对高一些；22棵雪松很漂亮，李蕾建议，虽然移植有难度，但能移的尽量移植。

同时，李蕾建议绿化恢复方案还需要细化，增加绿量。和平公园现在郁郁葱葱，绿量非常好，珍珠河两边的夹竹桃花开的时候，常常有游客在那里拍照。地铁站建成之后，景观上应当做得更漂亮些。

»关注·文保

公园应当进行地下文物考古

市民绿评员陈烨除了关心大树，也很关注文物保护。他建议，目前的方案充分考虑到了地面上的文物，还应该进行地下考古。“很快就要开工了，这个工作有没有做？”他现场提出质疑。

对此，南京市文广新局表示，根据地下文物保护的相关管理规定，南京有15个片区是重点保护范围，凡是在这些片区动土的，都要先进行地下考古。和平公园恰恰也在其中，因此，等方案确定后，在施工前，肯定要进行考古勘察。

»关注·站名

市政府站改成鸡鸣寺站如何

“鸡鸣寺是全国有名的景点。”绿评员陈烨也建议，将“市政府站”改为“鸡鸣寺站”。一来，有历史底蕴；二来，方便去鸡鸣寺游玩的游客，并且附近的公交站台也是叫“鸡鸣寺站”，地铁站和公交车站名吻合，让换乘的人也一目了然。“这些地铁站名叫什么，最好能广泛征集市民的意见。地铁方面称，目前这些只是在编织规划以及施工中用的暂定站名，今后肯定会经过修改。最终确定的站名将力争体现“站名的来历及含义”。

»关注·民调

综合网友声音 绿评员有感悟

上周六，8名市民绿评员，通过摇号的方式产生。“80后”男孩陈烨当上了这次的绿评员。“我特意在微博上搞了个民意调查。”陈烨告诉记者，不到24小时的时间里，共有152人参与，不少网友都觉得不应该设市政府站。“说实话，原先我也有这样的想法。但今天在工作人员带领下到了现场，又听到了详细的方案说明。终于明白为什么要设市政府站。”他建议，政府与民众之间还需要加强沟通。

»关注·车辆编组

3号线A型车6辆 4号线B型车6辆

昨天，记者发现，在3号线、4号线的设计标准上，3号线选用的是A型车6辆，4号线则是B型车6辆。

据介绍，目前，国内的地铁车辆分为A、B、C三种车型。标准A型车满载1860人。标准B型车满载1460人。4号线为什么要选择B型车，相关人士分析，可能是4号线穿越路段地质情况复杂，若选用A型车，对线路、车站站位和体量有较大影响，工程施工风险加大，工程间接费用也大为增加。

»政府回应

南京市副市长陆冰：

请市民参与决策，是非常好的尝试

“邀请市民来参与重大工程的决策，这对完善地铁建设和绿化保护工作，乃至城建工作中如何更广泛地集思广益，如何做到信息公开、科学民主做了一次非常好的尝试。”昨天的办公会上，听完了市民绿评员们的发言，主抓城建工作的南京市副市长陆冰感触很深。

他说，之前，不少部门确实有种担心：到底能不能把政府做决策的过程，也完整地、如实地向社会公开。会不会把地铁站的建设和公园保护对立起来。“从这个办公会可以看出来，政府的决策过程，就是一个广泛听取民意、科学民主的过程，也是与广大市民、媒体互动的过程。”因为大家的目标都是一致的，就是要把南京建设好。有了这个共同目标，通过不同角度，只会更好地解决问题。所以，这是一次非常好的尝试。

陆冰说，市政府站情况复杂，市长季建业也曾多次到现场察看。市民和媒体也提出了很多好的建议。在昨天办公会上确定下来之后，还将进一步完善。抓紧做好绿评工作之后，提交市政府正式审定。