

瘦西湖建隧道 引争议

建设目的是缓解扬州城北部交通拥堵
但隧道涉及扬州古城遗址和瘦西湖景区
工程会不会影响文保和景区,成为最大疑问



挖掘机正在平整用于开工典礼的大型会场

很多人因为瘦西湖而知道扬州,瘦西湖上的五亭桥、二十四桥等著名景点更是广为人知。作为历史文化名城,扬州在文物保护方面一直走在全国前列,有好几次,重要工程项目都为新发现的文物遗存让道,甚至不惜停项目和拆掉已经封顶的楼。

今年8月初,扬州市政府召开常务会议,为了缓解扬州城北部的东西向交通拥堵问题,决定在瘦西湖景区建一条隧道,而且很可能8月20日就要开工。这一消息引发了高度关注。瘦西湖不仅是国家级风景名胜,而且瘦西湖所在的扬州古城遗址还是全国重点文保单位,不仅地面上古代遗存丰富,而且地下也很可能有各个朝代留下的遗存,在这样一个地方建隧道,会不会对文物保护和瘦西湖景区的风貌造成不利影响?有没有按规定向国家文物局报批?疑问背后,其实是扬州古城在发展和保护之间面临的两难选择——动一动,到处都是文化遗存;如果原封不动,随着城市的发展、人口的增多,拥堵会越来越严重,这也是人们不愿看到的。

□快报记者 刘国庆 文/摄

隧道如箭在弦

瘦西湖是扬州最响亮的一张名片,这个国家级重点风景名胜区里有各级文保单位近20处,“五亭桥”“二十四桥”等著名景点更是广为人知。但现在,瘦西湖底下将穿过一条隧道。

8月5日,扬州当地媒体有这样一篇报道:瘦西湖隧道工程建设方案已获得扬州市政府常务会议通过,将于月内开工建设。

根据报道,拟建的瘦西湖地下隧道东起漕河路和史可法路交叉口,自东向西分别穿过北门遗址公园、瘦西湖风景区、西至杨柳青路与维扬路交叉口,全长3.6公里。其中,主体隧道长1.2公里,采用单管双层方案,上下层各设置两条车道,项目总投资为21.88亿元,预计建设工期32个月。

在瘦西湖下面建隧道,自然而然引发了各方关注,有人担心,建隧道会不会对瘦西湖和其中的这些文保单位造成不利影响?网友“李海滨”在帖子中说道,“扬州只有一个瘦西湖,它是全体扬州人的精神家园,它的地下是未挖掘的唐宋古城,周边保留大量古迹!它近年来居民的意愿了吗?”一位名叫“inyong001”的网友在跟帖中说,“以后在瘦西湖玩的时候,想到下面有个大隧道,里面川流不息的汽车,多倒胃口!”但也有网友表示支持,他们认为,扬州城北部东西向交通太拥堵了,有了这条隧道,今后路就好走多了。

拥堵的古城

瘦西湖隧道的作用,是缓解古城北部的东西向交通压力。

市民方先生家住瘦西湖景区东边的一个小区,每天他要开车往西边去上班。“老城区最宽的一条东西向的路就是文昌路,高峰期哪儿都堵,车子像蚂蚁爬。”方先

生表示,如果能修一条穿过景区的隧道,确实能方便不少,“当然,景区保护也很重要,希望政府做好这方面的。”方先生的想法,可能不少扬州市民都有,一方面是老城区巨大的交通压力,另一方面“瘦西湖是扬州人的宝贝,当然要爱护。”

扬州市规划局办公室一位刘姓负责人告诉记者,很多年前,就有人大代表和政协委员提出过建瘦西湖隧道,但直到近两年,瘦西湖隧道才提上议事日程。

“从扬州古城的交通现状来看,目前古城东西向只有一条稍稍开阔的文昌路,瘦西湖景区成了扬州北部东西交通的一个瓶颈。”既然是瓶颈,如何解决?在景区内建高架肯定不合适,因此比较适宜的,只有建隧道。

扬州市规划局一位人士介绍说,未来随着扬州的城市发展,东西向交通对老城的冲击将更为强烈,迫切需要打通老城外围的分流道路,对老城进行疏解和截流。但瘦西湖的阻隔,扬州老城北部的分流道路最难形成。目前大虹桥路、长春路、平山堂路从瘦西湖景区穿过,但都是支路,承担不起分流的功能,否则大量机动车将破坏景区环境,并且在旅游高峰时期,通行能力难以保证。因而,建设瘦西湖隧道,是缓解老城北部交通压力的最佳选择。

根据相关规划,至2020年,瘦西湖以东的片区规划人口为10.5万,瘦西湖以西片区规划人口为7万。规划局这位人士介绍说,随着人口越来越密集,瘦西湖东西两侧之间的联系,不能完全依靠景区内外的两条支路,需要增加一条穿过瘦西湖的通道,而隧道,就是最好的选择。此外,这位人士表示,随着未来扬州的城市发展,仅靠文昌路难以承担大量的东西向交通运输需求,瘦西湖隧道今后将成为扬州城北部东西向的重要干道。也有人提出疑问——为何不能绕过景区新

建一条道路?对此,扬州市规划局办公室一位负责人介绍,如果采用绕过景区的方式,仍然无法从根本上缓解交通压力,反而可能会令地面交通更加拥堵。

丰富的古城遗址

扬州市文管办主任樊余祥告诉记者,扬州古城遗址1996年被列为全国重点文物保护单位。“从春秋时期吴王夫差开邗沟以来,扬州城市的发展就没有离开过这个范围,汉、唐、宋、明、清,各个朝代层层叠压在这里,这个情况在全国都是仅有的,古城遗址需要好好保护。”樊余祥说,历史上扬州最辉煌的时期是唐朝,扬州当时的城市规模大概相当于今天的上海,所以,如今留下的唐朝古城,面积也最大。

既然扬州古城层层叠压,在底下建瘦西湖隧道,会不会对文物造成破坏?樊余祥介绍说,目前确定的第四个方案,位于宋夹城南侧,瘦西湖传统核心区的北侧,从地面上来说,工程避开了古城里面的重要遗址、遗存。

地下呢?樊余祥解释说,根据方案,隧道在地下10米左右施工,这同样不会影响到文物遗址。经过近年来的考古探索,扬州古城最深的文化层在地下6米左右,从7米以下就是“生土层”,没有人类活动的遗存。

那么隧道的进出口呢,会不会影响古城遗址?樊余祥说,隧道西端的进出口在古城遗址外,东端的进出口虽然位于古城遗址内,但扬州文物局的考古发掘发现,在这个范围内没有重大遗迹,只是在两三米深的土层内发现一些零星的明清时期土坑墓,再下去就是“生土层”了。因此,隧道东端的进出口也不会影响到地下遗存。

保护文物先行

瘦西湖隧道已经如箭在弦,但

关于这个浩大工程会不会影响扬州的文物保护,仍然是很多人心中的疑问,这条在全国重点文保单位“扬州古城遗址”内修建的隧道,如何在发展和保护之间寻找到平衡点,考验着相关部门的行政智慧。

事实上,为了最大程度保护隧道建设涉及的文物遗存,扬州方面在隧道施工工艺和隧道建设方案选择上都做了精心选择。

据扬州市规划局相关人士介绍,开挖瘦西湖地下隧道,最终采用的是工艺更复杂的盾构施工法,因为明挖法易对文物造成破坏。

此外,据介绍,从最初的提出到最后基本确定方案,瘦西湖隧道一共设计了四套方案。扬州市规划局一位相关人士介绍说,从交通和文物保护等方面因素,最终确定了第四套方案。比如第一套方案中的线路,离老城区较远,起不到应有的作用。第二、第三个方案主要是会穿过重要的文物遗址。

扬州市文管办主任樊余祥说,扬州市政府方面一直对古城遗址保护很重视,“以前修守启铁路的时候,要穿过古城,被我们文保部门坚决否決掉了。”一位文保人士认为,与其他城市相比,扬州在文物保护方面确实做得不错。比如,以前在建造两幢居民楼的时候,发现了唐东门遗址,政府决定将已经封顶的居民楼拆掉,对遗址进行保护。上世纪90年代,有一个合资项目建设时发现了宋大城西门遗址,政府坚决将项目停掉,“这都体现了政府文保工作的力度,但扬州古城遗址的保护,再下去就是“生土层”了。”这位人士不无担忧地说道。

还没拿到规划许可

这样重大的一个隧道项目,有没有向市民征求意见?是否公示了?对此,扬州市规划局办公室一



很多人担心,在瘦西湖下挖隧道,会影响到景区的整体风貌



设计方案中的隧道内部景象

位刘姓负责人告诉记者,很早以前,扬州当地的媒体就对隧道的情况作了报道,此后几乎每个月都有一篇报道,因此,扬州几乎没人不知道这个事情。不过,由于隧道项目的设计方案,建设部门尚未交给规划局,因此,该项目尚未进行批前公示,也就是说,扬州市规划局尚未对瘦西湖隧道作出行政审批,瘦西湖隧道还没有获得规划许可。

根据扬州市政府常务会议的决定,瘦西湖隧道即将在月内开工,可是为什么规划部门尚未进行审批?难道还未批先建。而且即使眼下建设部门将方案进行报批,包括一段时间的批前公示在内,是否显得太仓促?甚至开工前能否完成审批手续,都要存疑。

对此,扬州市规划局办公室这位负责人表示,报批手续等问题需

要去问扬州市建设局。他还表示,隧道项目并不是扬州规划局一个部门负责,而是由多个部门共同完成。不过,虽然目前已确定采用第四个方案,但扬州市规划局有关人士却告诉记者,最终方案还是有所修改,但到底又改了哪些地方,这位人士却称不清楚。最终,记者也未能在扬州市规划局获得瘦西湖隧道的最终版规划方案。

并未报批国家文物局

中国社科院考古研究所副研究员汪勃告诉记者,扬州古城遗址属于全国重点文保单位,按照国家文物保护法的规定,在文保单位内新建项目需要报同级文物行政主管部门审批,也就是说,在扬州古城遗址内建隧道,需要报国家文物局审批。另



四套方案的隧道示意图,目前确定的是第四套方案(最下面的那条),因为经过论证,这套方案对文保影响最小

外,记者从扬州当地媒体的一篇报道上也看到如下表述:市文物局负责人顾风说,瘦西湖隧道经过的地域都是隋唐宋城的大城池范围,因此选址与设计方案,必须慎重,方案必须上报国家文物局批准实施,施工前还要先行考古发掘。

如今,瘦西湖隧道都快要开工了,是否已经向国家文物局报批?对此,樊余祥坦承,“我们没有走这个程序,如果向国家文物局、国家建设部门报批,起码要几年时间呢。”

樊余祥随后解释说,如果隧道建设涉及重要遗址,必须要向国家文物局报批,但目前的方案避开了重要遗址,因此不需要报批。但他同时承认,隧道项目的论证主要是扬州文物部门参与,并没有邀请省里或中央的专家,也没有知会上级文物行政主管部门。

“扬州古城遗址面积那么大,在这个范围内每建一个房子都要国家文物局审批,这肯定不现实。”樊余祥再次强调。

在扬州采访期间,记者几次与扬州市建设局取得联系,但由于负责瘦西湖隧道项目的城建处姓负责人一直出差,记者始终未能与其见面。但在电话中,杨处长告诉记者,目前扬州市政府已经确定瘦西湖隧道于8月20日开工。

那么,时间这么紧,瘦西湖隧道会不会没拿到规划许可就开工?隧道工程是否需要得到国家文物局和住建部的审批?

电话中,杨处长解释说,“20号开工只是个形式,光那些机器设备安装调试到位就需要半年时间,在这半年时间里手续应该都可以办好。”他说,关于文物保护的问题,扬州市文物部门已经有论证,不影响到文物。至于风景名胜区内的重要项目是否需要向住建部报批,因为“我们是从地底下走,又不从地上走,不需要向住建部报批。”

就瘦西湖隧道一事,记者试图与国家文物局取得联系,不过截至

发稿前,对方尚未予以回应。住建部风景名胜管理处一位工作人员在电话里告诉记者,按照《风景名胜区管理条例》规定,在瘦西湖这样的国家级风景名胜区内建隧道,需要向住建部报批,但这位工作人员表示,目前他们还没接到瘦西湖隧道项目的报批。

此外,杨处长还告诉记者,对于隧道工程的最终方案,他本人也不是很清楚,“20号的开工典礼上,市领导会公布的,以市领导公布的为准。”在采访中,记者还听到一种说法,扬州古城是冲积而成,底层松软甚至多淤泥,因此在隧道施工中可能会“出问题”。对此,杨处长明确说,“这个不用担心,不存在这个问题,隧道在20米以下呢!”但这一说法,却与扬州市文管办所称“隧道在10米以下施工”有着明显出入。

关于工期,前不久,隧道设计方一位缪姓人士在接受采访时表示,瘦西湖地下土质适于开挖,工程将与瘦西湖景区风貌协调一致。“根据上海等地的建设经验,只要没有大的障碍,工期30个月是可以完成的。”扬州市建设局城建处一位负责人也曾在接受采访时表示,瘦西湖隧道预计将于2014年4月通车。

在瘦西湖隧道指挥部,目前也已经是忙碌的景象。不过,指挥部办公室一位工作人员告诉记者,他们只负责开工后的事情,前期的情况均不清楚。此时,就在指挥部对面、苏果超市北侧一大片空地上,几台大型的挖掘机正在忙碌着。这位工作人员说,他们已得到通知,8月20日开工,对面的挖掘机正在平整用于开工典礼的大型会场。

考古文保要提前介入

就瘦西湖隧道的相关问题,记者也采访了中国社科院考古研究所副研究员汪勃。不过汪勃告诉记者,因为他并没有参与该项目的论证工

作,所以知情的情况并不多。在汪勃看来,在扬州古城遗址这样的国家级文保单位内,不是说不不能搞建设,但要有个前提,必须在项目启动前做好考古调查工作。如果调查下来不影响到古城遗址,在保护好文物的前提下,是可以搞建设的。

汪勃介绍,扬州古城最大的文化历史价值之一是其“延续性”。目前所知,从汉朝至今,各个年代一直叠压在这个区域内,这在全国都是没有的。此外,扬州古城是一个南方城市,但却具有北方特色,在南方城市中很有特色。从历史各时期来看,扬州古城在隋代是“东方的中心”,在宋代是战争的前沿,而在明清又是一个经济中心,盐业发达,在各个时期都有不同的特色,这在全国也是仅有的。

就瘦西湖来说,宋代是护城河,但唐代古城没有留下地图参考,因此从考古的角度来说,瘦西湖景区下面可能埋藏有大量丰富的文物遗存,也可能什么都没有。这都需要进一步考古工作。汪勃说,如果隧道是在10米以下,应该说是对地下文物遗存没有大的影响,“原则上是没什么问题,但谁也不敢作出绝对的保证。”

汪勃说,对一个国家级文保单位来说,最好是不要有大型城建项目,但从城市发展现实来看,有时候一些项目也确实是没办法,“我们觉得在遵守国家法规的前提下,是不反对搞城市建设的,当然重要的是考古能提前介入。”

“我个人认为,一直以扬州的古城保护做得还是不错的,但我也希望,这类大型城建项目一定要考古提前介入,”汪勃说。比如这次的隧道项目,如果文物考古能提前介入,起码就不需要去搞四个方案了,直接一个方案就能定下来。“因此我希望,今后像这种情况,应该让文物考古提前介入,而不是一边做一边让文物考古参与。”