

几年前,建设地铁3号线时被移走的树木,大部分长势不佳甚至已经死亡 资料图片



按照计划,南京地铁5号线将于年底前开工。现代快报记者了解到,5号线施工不会涉及到古树名木的移植和砍伐,不过,在进行地铁站出入口建设时,一些影响施工的行道树将会被移走。园林专家表示,地铁5号线沿线经过多处林荫路,其中的一些行道树就包括有50多岁的法桐。有不少市民担心,地铁建设时这些法桐会被移走。现代快报记者从相关部门了解到,目前移树的方案还没确定,地铁方面会尽量减少树木移植。  
现代快报记者 余乐 李宇龙

# 南京地铁5号线年底前开工 市民呼吁沿线大树尽量少搬家

移植方案还在研究,地铁方面称对树木非常重视,会尽量减少移植树木

现状

## 5号线沿线有不少林荫路

南京地铁5号线全长约37公里,北起鼓楼方家营站,沿东南方向斜下穿过秦淮区,入江宁东山,南至吉印大道站。昨天,园林部门的一名专家看过地铁5号线的线路图后,向现代快报记者列出了可能涉及的主要林荫路:中山北路、莫愁路、升州路和建康路。

专家说,升州路、建康路上的法桐格外茂盛,几乎每年都要修剪。目前南京的法桐行道树有

九万多株,其中就包括树龄在五十岁以上,属于在城市重点路段涉及城市重大公共利益的法桐。按照南京市园林局的相关规定,这些树木移植必须严格遵循行政审批手续,且数量较多的,要由园林局提出审核意见,报南京市政府批准。

“除了这几条路,其他道路还有五台山、上海路、云南路等,行道树规格要小一些,数量也不少。”他说,云南路那边有银杏和

法桐,但由于地铁4号线的建设,云南路附近的银杏被移走近百株了,余下的法桐还算静美壮观。按照园林部门的规定,移植这些树同样需要制定科学规范的树木移植方案、施工组织方案和后期养护方案。

在此之前,现代快报记者了解到,地铁5号线在地铁站出入口建设的过程中,将会对周边的行道树进行移植,而这些行道树中可能会有法桐。



漫画 俞晓翔

声音

## 不能移,地铁该为树让路

反对

按照计划,地铁5号线将于年底前开工。近日,有南京市民开始担心地铁沿线的一些行道树迁移问题。一位市民表示,地铁5号线经过中山北路,而中山北路沿线都是生长了几十年的法桐,如果这些树木因为地铁施工被移走,非常可惜。

对于南京人来说,他们对这些法桐有着非常特殊的感情,如今的很多年轻人都是

在这些法桐树荫下长大的。按照以往地铁的建设经验,在沿线的出入口施工时,周边有影响的树木一般都会被迁移。对此有市民表示,“在地铁建设的时候,应该为这些经过历史洗礼的法桐树让一下路。”

有市民认为,这些法桐承载着历史,与其他行道树相比存在不同的意义,并且它们已经成为南京市民生活中不可或缺的一部分,地铁建设应当

在一定程度上让路法桐树。比如,有市民建议,中山北路段的站点设置过密,可以在这些站点当中进行优化,减少相应的站点,这样既节省了施工成本,又避免树木移植可能造成的死亡。

有市民表示,地铁5号线沿线有不少法桐树形成的林荫大道,不能为了施工,移走这些已经有的大树,改变道路以前的模样。

## 建地铁时要不要把法桐移走?

### 应该移,否则影响交通发展

支持

也有市民认为,修地铁是百年大计,不能因为道路的绿化而影响老百姓的正常出行需求。有市民表示,地铁的开通会给沿线的市民出行带来很多方便,并且促进周边的经济发展。“树木生长总要有更替的时候。”一位市民说,如今城市人口越来越多,对交通出行要求也越来越高,因为这些树木影响了交通的建设,反而

会起到副作用。绿化是城市道路的附属设施,而在道路建设的时候,绿化功能应当退让交通功能。

也有市民认为,作为南京人留恋法桐树是正常的,但是,硬是为了一些树木影响了交通发展,可能会劳民伤财。有市民建议,在地铁建设的时候,能不能在设计规划的时候,尽可能少移树。“这样一来,

既可以尽可能地保留树木,也能不影响正常的交通建设。”

除此之外,还有市民表示,地铁建设移走了树木,不能只是原地恢复绿化,应该更替补偿思路。比如,在修建新地铁时,通过其他方式异地新建一块或多块公共绿地用于补偿城市绿化受到的损失,确保城市总体绿量不减少或者有所增加。

追问

## 建地铁会不会涉及古树名木?

不涉及,哪怕动一株都必须报批

南京市园林局的工作人员表示,第五次古树名木普查,不少超过80年的树木都被列入古树名木后备名录了,它们将得到更严格的保护。

“古树名木严禁砍伐。”他说,城市建设工程和其他建设项目原则上必须要避让已经登记在册的古树名木,以及今后经过普查纳入到后备名录的古树名木。假如确实需移植的,除了要按照市政府《进一步

加强古树名木和行道大树的保护意见》,以及将要出台的《南京市城市建设工程树木移植保护咨询工作意见》的要求,还要遵循比一般大树更加严格的审批程序,报请市政府批准。“古树名木哪怕你动一棵也必须报请市政府批准,同时要报省政府备案。”

现代快报记者了解的情况是,地铁5号线施工过程中不会涉及到古树名木的移植和砍伐。“如果真的涉及到了,哪怕一株也必须报批。”这名工作人员说。

回应

## 移树方案还在研究,会尽量减少移树

昨天,现代快报记者从相关部门了解到,地铁5号线全线全部在地下,施工采用盾构的方式,不影响地面上的树木,只影响地铁出入口附近的树木。目前,地铁出入口周边移树的方案正在研究中,具体移多少树、怎么移,都没有确定。相关人士表示,地铁方面对树木非常重视,在制定方案的时候,将会尽量优化路线,减少移植树木。除此之外,他们也会对移走的树木做好相应的保护。

在地铁、城市道路、过江通道等重大工程开工前进行“绿评”(南京市城市建设工程树木移植

保护咨询规定),南京是首创。不过,园林部门的一名工作人员告诉现代快报记者,今后这种绿评机制可能被绿色图章取代。

他说,以往市民及相关专家在绿评会中的建议被吸取采纳,对南京工程建设中的绿化保护是有一定作用的。“以前绿评环节被放在规划后,在整个规划设计阶段无法介入,是很滞后的。”他说,这往往导致绿评与已经成型的规划设计方案产生矛盾,不得不采取折中、让步的方法。规划设计已经决定了移不移,绿评顶多促使移树减少。

2013年,南京市人民政府

印发绿色图章管理制度实施办法。规定园林绿化部门应对建设工程项目附属绿化工程设计方案依法提出审查意见,并加盖“南京市园林绿化审批专用章”。

“照这样,重大工程再移树,规划前园林绿化部门就能与城建、规划等部门进行沟通,监督作用有力得多。”他说,一旦涉及到改变绿化规划、绿化用地使用性质,园林绿化部门与城管、规划、住建等部门具有联合执法权。不过,这名工作人员表示,园林绿化部门的执法权仍需得到强化。

## 为地铁“让路”的树木还好吗? 几乎全军覆没,树越大移植成活率越低

据不完全统计,2006年,南京因修建地铁2号线,不少树木被迫“搬家”;2011年,南京地铁3号线开工建设,超过600株树被迁移出主城,为地铁大行宫站让道。加上地铁10号线的建设在内,主城区共迁移1100株树。

2013年夏天,现代快报记者曾去探访过大行宫一带移走的树。石杨路一片荒芜的工地上,有七八十株迁移的法桐。记者发现,大部分仅有树

根残存。树桩扎在土里,乍一看黑漆漆的,完全看不到生命的迹象。

“从移植那天起,其实就意味着死亡。”一名园林专家惋惜地说,这些法桐很珍贵,基本是1929年前后种植的。在实际情况是,除了少数由高校等单位认养、生存不错,其余的基本“全军覆没”。“树木越大,移植成活率越低,移到苗圃基地后,园林部门缺乏经费,根本无力看护。”