

深读

广州地铁10号线为何要设置署前路站?

东山口征拆计划引怀旧潮,市规划资源局、交研院等相关负责人释疑

“再见了,一代人的回忆!”

“不愿说再见,熟悉的东山口……”

广州地铁10号线要征拆东山口的消息近日引发广州市民一大波怀旧潮,老、中、青几代广州人从城市的四面八方赶来送别、留影。

“我一个90后都在寺贝通津庙前有满满的回忆。为什么要拆?无法理解。”

“虽然支持拆迁建地铁,但是一些历史文化遗产、图书馆、纪念馆都要拆除是非常可惜的事情。”

“对于我们滨江东路住户来说,10号线还是挺有价值的,不过确实不希望东山的老建筑再被拆了,再拆下去就不剩什么了……”

惜别之际,也有不少市民提出种种疑问:地铁10号线为什么一定要穿过历史文化街区新河浦?

拆迁后要建设的署前路站为何不能放在现有的地铁一号线东山口站?

只是建一个地铁站为什么要拆那么大一块地?拆完以后要建什么?

被拆地块上有价值的历史建筑能保得住吗?

广州市规划和自然资源局、设计单位市交通规划研究院相关负责人通过新快报记者回答了市民的上述疑问。

■策划/统筹:何 娜
■采写:新快报记者 何 娜 方汝敏

拆迁地段不属保护范围 也无保护建筑

9月11日,越秀区建设和水务局在区政府门户网站公示了一份《广州市轨道交通十号线署前路站项目国有土地上房屋征收补偿方案(征求意见稿)》(下称《方案》)和《广州市轨道交通10号线署前路站拟征收范围示意图》。由于广州地铁10号线署前路站项目的建设,将征收署前路东侧和庙前直街北侧地块内的42座房屋。被拆迁的地段正位于广州最具历史文化底蕴的老城区东山的咽喉入口处,由教会、华侨开拓的东山有着广州市现存最大规模的中西结合低层院落式近代建筑群东山小洋楼,中共三大在此召开,遍布政治遗址、文化名人故居,是广州的文化名片。

根据去年公示的《广州市新河浦历史文化街区保护利用规划征求意见公示图》,新河浦历史文化街区范围东起达道路,西至均益路,北接庙前直街、寺贝通津和广州铁路局用地,南临东华东路、新河浦和东湖公园,总面积为62.55公顷。

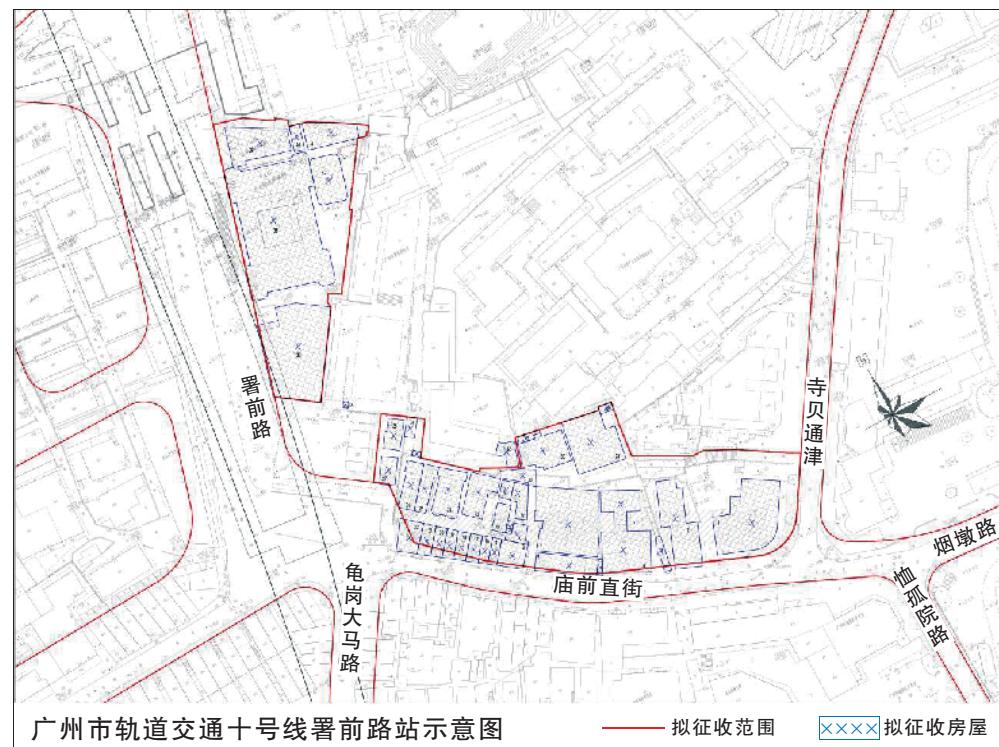
编制过多个历史文化名城保护规划的华南理工大学副教授刘晖解释:

“根据住建部发布的《历史文化名城名镇名村街区保护规划编制审批办法》和2018年版的《历史文化名城保护规划标准》,历史文化街区的保护范围包括核心保护范围和建设控制地带。将要拆迁的署前路和庙前直街北侧建筑既不位于该街区的核心保护范围,也不处在建设控制地带,所以这些建筑并不受街区保护规划的保护。”

“虽然这些建筑位于环境协调区,但环境协调区是在街区保护范围之外划定的。不是每个街区外围都要划环境协调区,环境协调要求也没有保护要求那样的强制性。”刘晖说。

经查,拆迁地块内没有不可移动文物、历史建筑、传统风貌建筑及线索。

尽管如此,被拆地段紧贴历史文化街区保护范围,是老广州重要文脉东山口的组成部分,也因为被拆范围内的越秀区图书馆、陈树人纪念馆承载着几代东山学子的成长记忆,有美食街之称的庙前直街更是附近培正、七中学生的第二饭堂、广州市民的打卡点,凝聚着学生、市民的情感,不少市民反对拆迁,提出了种种疑问,希望政府说明地铁10号线署前路地铁站的选址理由。



疑问1:10号线为什么必须穿过新河浦历史文化街区?

问:10号线为什么必须穿过新河浦历史文化街区?为什么不能从二沙岛通过?

答:10号线是纾解老城区交通压力的重要轨道交通骨干线,早在2008年就开始规划。10号线在西南到东北方向的对角线上,12号线是西北到东南的对角线,原来我们的地铁线路是东西或南北走向,换乘效率偏低,这两条对角线线路的主要目的是加密中心城区轨道交通,提高换乘效率。

10号线串联天河、越秀、海珠、荔湾四个区,服务广钢新城、海珠南部、东湖和天河区中心区域,主要解决对角线客流交互,缓解地面交通压力。

轨道交通建设规划时已开展了走廊的多路由比选,10号线从东北转入西南方向,中间需要从新河浦历史文化街区穿过去,难以绕开。如果要拐到天河北边或从海珠南边再兜回去,这是线路功能的大调整,而现在也不能因为站点选址而改变线路功能。

而且,如果不穿过新河浦历史文化街区,实现不了地铁缓解交通压力的功能。老城区的人口那么多,去年老城区的交通量占了全市的38%,尤其是天河中心和越秀区之间这段区域里的道路通道比较紧张,交通需求要靠轨道交通承担。

地铁基本要沿着道路行进,署前路的前一站是寺右新马路站,后一站是东湖站,是与12号线对角线的相交点。从寺右新马路到东湖站,这段主要沿着寺右新马路、保安前街、烟墩路、庙前直街走,这个走廊是最具备可实施性的,因为北边中山一路是1号线的走廊,再往下就到珠江边了。因为只能沿着走廊设站,所以在署前路设站避免不了,为此,我们做了多轮的协调,地铁公司也做了多轮的优化。

在署前路设站也为了解决和1号线的换乘,分流体育西路的换乘压力。

东山口的客流非常大,早晚高峰时需要管制,现有的车站已无法承受这个压力,目前轨道需求比较旺盛。而二沙岛的人流密度、就业岗位相对较弱。

2011年市政府批复的上一轮线网规划中就包括10号线。在国务院批复的2020年广州市城市规划中也包括这条线路。

2017年国家发改委批复的《广州市城市轨道交通第三期建设规划(2017~2023年)》也明确了10号线新建段长19.9公里,设置14个站,署前路是换乘站。

疑问2:署前路站为何不能与1号线东山口站合并?

问:署前路站为何不能与现有的地铁1号线东山口站合并?

答:现在东山口地铁站是1号线和6号线的换乘站,如果能将10号线放进去,对于乘客来说是最好的,我们都坐地铁上下班,都希望有最短的换乘距离。但10号线没有条件拐进去。

我们在编制地铁线网时会考虑要在哪些地方换乘,实现换乘效率,定下枢纽锚固点实现整个网络运转。而这些锚固节点的重大调整需要国家发改委重新批建设规划。东湖站是这条线关键的锚固节点,它是线网结构中X对角线的交叉点。

东湖站已经有6号线,占了一个从东湖接入1号线东山口的空间,受它影响10号线只能从它的下面走或换个走廊走。

如果从五羊新城过来直接接东山口站的话,可能穿过的历史街区会更多。

疑问3:为何不在保安前街与达道路交界处设站?

问:据了解,地铁10号线曾经考虑在保安前街与达道路交界处设站,为何后来变成署前路站?

答:在保安前街跟达道路交界处设站是最早时的比选方案之一,但那里道路条件复杂,设站对用地宽度有要求,站台宽度加上出入口风亭,需要40米左右宽度才能基本满足设站条件。同时那里是一个交叉口,交通量比较大,而车站施工要明挖,需要封路。而且那边的两侧拆迁建筑更多。

疑问4:只建一个地铁站,为什么要拆那么多?

问:只是建一个地铁站,为什么要拆那么多?

答:署前路站长约200多米、宽40米,宽度和施工方法有关,明暗挖结合。署前路站设在地下,真正地面上的不会那么多,但有的地方需要施工场地。

10号线的站点只能设在署前路,离东山口站有段距离,但既然都建到一起就要有换乘,所以从署前路站到东山口站的地下建设换乘通道,需要利用地面的施工空间进行开挖,挖完做好后就可以填回去,地面上可以进行复建。

疑问5:拆迁完后地面要建什么?

问:拆迁完后地面要建什么?

答:拆迁地块上将建地铁出入口、地铁风亭、冷却塔等地铁运营必须有的设施;如果业主有回迁需求,会原址复建住宅、商铺。L形的2~3层的裙楼会用作商业,还可能建一些骑楼。

我们也讨论过,原来街上有很多小商店,复建时是不是底层还是应恢复这种临街小商店,达到便民的效果,毕竟以前居民出门就有小商店,不能因为建了地铁就搞没了。

(下转 06)