

深读

东山口拆迁建地铁站之公众参与 ①

新快报回应市民期望,组织公共讨论集思广益

各路专家支招 建地铁站又能保老街

■策划:何姗 ■采写:新快报记者 何姗 方汝敏

“署前路站的设置,有否经过充分广泛的讨论和市民朋友的同意?”(广州巡城实录)

“城市营建需要多专业、多阶层的商讨,更需要智慧。”(孙一民)

“支持将这个事件充分讨论,有各方面的声音,主管部门听进去,就有可能在机制上和结果上做出改变。”(肖毅强)

“广州是中国走向近现代的起点,是历史城市保护工作做得较好的地区,我很羡慕你们能通过媒体的公共讨论来参与公共事务。”(西安常海青)

广州建地铁10号线要拆迁东山口的消息传出后,有的人表示怀旧,有的人表示伤感,更有不少人建言建策,呼吁保留老街,提交有价值的建筑名单,提议方案调整,倡议公众咨询。(详见2020年10月29日《新快报》报道)

不少市民、专家都支持新快报搭建公共讨论平台,引入公众参与,让政府、规划设计方充分阐释方案选择依据,让公众充分表达意见与心声,使设计者和公众都明白彼此的底线和诉求,让多元利益相关方聚焦核心问题,寻求优化方案。

老街是否必须为地铁让路?改善交通与历史保护是否非此即彼水火不容?无法兼得?

站点选址是否还有腾挪空间?

技术能否解决开挖地下通道与拆楼的矛盾?

修建地铁站除了交通之便,是否还能作为触媒,带动公共空间的重整、地区更新,激发社区活力,带来多方共赢?

回应市民的诉求与期望,新快报开门问计,邀请跨专业专家开脑洞、献良策,理性讨论,协商共治,为决策提供参考,使决策更民主,更能达至多元利益的平衡,欢迎市民参与讨论,评估利弊。

支招一

盾构法、开挖工法

可不拆楼建地下通道

市交通规划研究院相关负责人解释,拆那么多建筑的原因之一是为了建地下通道,需要利用地面的施工空间进行开挖。

广州地铁一号线大型托换工程负责人、广州市鲁班建筑科技集团股份有限公司董事长、广州市文物管理和历史文化名城保护委员会专家委员李国雄信心十足地表示,建地下通道不需要拆楼:

“越秀区图书馆(东山区政府旧址)、陈树人纪念馆是东山人民的集体记忆,应评为历史建筑保护起来,我们要吸取当年建地铁二号线越秀公园站以不是文物为由把旧广州体育馆拆掉的教训,这件事伤了多少广州人的心,这些都是不可磨灭的广州人的集体记忆!不拆这两处建筑,又能建设地下通道,完全可以通过建筑技术来解决。

当年我们建设地铁1号线,即使把省林业厅九层大楼中的桩清除了75%都可以不拆大楼而在楼下建设隧道;地铁二号线越秀站出来向纪念堂站方向的隧道也是用开挖工法建造并且在地铁站旁边的八层广州唱片公司宿舍楼下面穿过的,也不用拆楼啊!

如果东山口地铁站下决心不拆楼或少拆楼,办法多了去了,盾构法、开挖工法等等都是可以的。中国目前的开挖水平是世界级了。时至今日,技术肯定都不存在问题,都只是利益和代价衡量的问题。

必要时还可以用平移的办法,像在建设洲头咀隧道时一样,先将德国教堂平移开,等把隧道建设好了再把教堂原样平移回来保护好。”

支招二

参考法国里昂:

地铁出入口建筑物在街道后排

建地铁出入口是否一定要拆沿街的房子?市名城委委员郑力鹏以他在国外的亲历提供了一个参考,他说:

“法国里昂老城区是世界文化遗产地,但不影响该地区的交通建设,在老城外围就有地铁线路和方便进出的站点出入口。为了保护老城周边的历史风貌,地铁出入口利用老建筑作为通道,出入口建筑物设在沿街建筑后排,或者在两座老建筑之间的空地上。这些做法都值得我们借鉴。

当然,要兼顾保护和建设,需要付出很多努力和代价,可能还需要突破现有技术规范。”

支招三

可创新历史地段技术规范

全国工程勘察设计大师、广州地铁设计研究院股份有限公司总工程师史海欧指出:

“不要什么都跟国外来比较,国外地铁车站的环保、消防等标准和我们是不一样的,欧美地铁建设较早,人家可以这样做,中国现行标准就不允许了。中国地铁的消防标准要比国外严格,而且我们要兼顾人防的要求。

地铁站必须按规定设置一定数量的风亭、出入口,必须有排风排烟口、新风口、活塞风口等,且一般车站两端都要设,而且现在的规范规定排风井离开居民建筑一定的距离要求,排风和活塞风之间、进风和排风之间也都有距离要求。

还有,一个车站内规定至少要有两三个出入口,一般情况下每端都要有一个出入口,而且车站站厅内每个地方离出入口的距离不能大于五六十米,否则必须增加出口,这是现在国家地铁设计规范里规定的。

所以必须要这么大的范围,要满足这些条件必须拆房子。”

西安建筑科技大学的常海青教授研究历史文化名城地铁规划建设项目对各类文化遗产影响的评估。对于规范,常海青教授提出:

“首先要考虑现有规范在历史地段的适应性调整,按现行大部分规范,只适合在城市新区建设项目,不适合历史街区复杂的环境。在历史街区里各项建设

一定是‘非标准化’的,最新的《历史文化名城保护规划标准》也提出,应在各项标准规范的基础上‘针对实际情况开展专项研究’。各地方应该出台适用于本地历史街区、历史地段特殊情况的道路交通、工程管线、消防规划等一系列地方技术规范。从媒体信息中看到,现在这一地段虽不在法定的历史街区范围之内,但其中所存留的建筑、街道、公众记忆,应该称得上是一个历史地段,至少是涉及历史建筑,需要相关专家认真考虑公众意见和重视公众情感对其予以身份认定。

在历史地段修地铁就跟在历史地段盖房子是一个道理,要‘特事特办’。广州在历史街区保护方面具有很丰富的经验,期待未来可以依托这一案例,可以创新一种新型的适应于历史地段的‘站城一体化’设计,从规划设计到施工管理再到技术规范以及城市更新与文化复兴,产生一系列创新成果。”

支招四

美术馆可以开放一层空间

作出入口

常海青认为:“这个项目需要一个具备和多方利益主体对话能力以及拥有过硬专业技术能力的团队,从规划到设计到经营全方位思考这一地段的整体设计问题,因为这已不是地铁建设问题,而是城市设计综合问题。需要多专业配合,多方参与,甚至老建筑本身也可以‘参与’进来,比如美术馆、图书馆算是公共建筑,能不能开放部分一层空间作为地铁出入口?这完全有可能,关键看技术整合如何实现。”

她期望:“广州一定有很多这方面的专家,不妨让这个项目走实验性探索的路子,可以给其他城市做很好的示范。我很羡慕广州敢为人先,敢于挑战的精神,也羡慕广州市民参与的热情,很值得把这件事情做好,做成样板。”

支招五

可重点讨论优化设计与施工方案

一位不愿具名的地铁研究专家则期

望拆、保双方互相妥协:

“地铁设计、建设和运营都有其技术规定,设计者必须遵守;历史街区保护既涉及技术的规定,也存在人们追求一种特定价值,强调目的、意识和价值的合理性。因此,地铁建设和历史街区保护两者间存在对立是天然的,不容易统一,但也不是非此即彼。

署前站如何处理,理论上有多多个方案,改线也是一种方案,迁走也是一种方案。这就存在权衡问题了,比如说取消这个站,对整个城市交通系统乃至这个地区交通系统运营效率和服务水平影响如何?需要付出什么样的代价?这些影响或代价社会能否接受?可以接受到何种程度?这需要评估、权衡利弊和妥协。不能简单说为了历史街区保护,就必须迁走车站;也不能说为了地铁建设,就必然牺牲历史街区的保护。

设计者必须遵守交通工程的技术规定,也是为了公共利益,不能笼统地说只顾及地铁公司的利益。比如,行人通道一般接近地表,其施工对地表或邻近建筑物存在干扰,而且出入口也需要一个集散客流的面积,拆除一些建筑保障施工和空间安排也是必须的,即使是车站施工也需要一定的施工场地,这是技术上的需要,更是公共安全上的考量。地铁风亭、冷却塔这些设施肯定也需要在地面占用一定面积的,也不能紧贴住户的窗口。

大家应该重点讨论可以优化的空间有多大,如何优化。比如一方对设计方案(包括施工方案)深入优化,尽量减少对历史街区的影响;另一方理性调整对历史街区保护的期望,理解不可能完全保护,在理性协商的基础上达成大家可以接受的方案。两者的兼顾最后肯定是一种妥协。

有人提出将要保护的历史建筑架起待修车站再复位这种方案,理论上讲可以,但为此付出的代价(费用、时间、安全风险等等)是否值得?需要权衡。有人可能说这是政府出钱,政府出钱难道不是花纳税人的钱吗?

(下转 07 版)



■法国里昂地铁站建在沿街建筑后排,保留历史街区两侧的老房子。利用一间老房子的底层,打通作为过道。老房子门额上的标牌,是地铁站标志、站名和出口编号。郑力鹏/摄