

城建与法桐争空间 南京敬畏法桐的生存权 PDF转换可能丢失
图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/614/2021_2022__E5_9F_8E_E5_BB_BA_E4_B8_8E_E6_c57_614077.htm 3月底，南京汉中路至中山东路上的300多棵法桐命运敲定：190棵移走，其余留下；地铁2号线施工结束，移走的法桐中，符合条件的，回来重新上岗。城市建设与法桐争空间，这对矛盾在南京多次上演。300多棵法桐没能全部留下，看似遗憾，然而回放此次公共决策，政府两难之中求两全的取向，令人快慰。两难之中求两全，绝非易事。南京市园林局副局长陈雷说，这些法桐多数寿命超过50年，为尽量避免它们，地铁、园林等多个部门协商一年多，最终拿出方案。方案体现三大原则：能不移尽量不移。所以，移树的数字不断缩水；力保每棵法桐活下来。无论是移是留，园林部门均编制详细方案。移树要小心移，送到江宁暂养，护理更要精心。地铁施工结束前，要给回移的法桐预留安家地。留守的100多棵法桐，有的离地铁站点基坑几米远，护理同样马虎不得；避免绿量流失。移走的法桐中，约90棵胸径超过20厘米，“年事已高”，再移回来，经不起折腾，因此将重选胸径15厘米、年富力强的大法桐，去“顶班”。园林部门表示，地铁施工结束，汉中路至中山东路上的法桐，仍要保证5米一棵，大数不能少。保护法桐，需支付不菲的机会成本。单把那些法桐搬走，再搬回来，每棵至少花费上万元。为少移树，地铁方面调整站点，更改方案，新增成本4000万元。移树，总比砍树好。300多棵法桐的命运，牵动南京人的心。法桐是南京引进最早、表现最好的行道树。然而，上世纪90年代起，南京城市快速扩

张，机动车猛增，为给车轮腾空间，法桐一次次站到生死边缘。东南大学建筑系黄伟康老教授痛心回忆：中山北路、中山南路、中央路……很多主干道上原有6排法桐，被砍去两排。他多次呼吁“锯下留树”。保护城市资源，不光是有形的建筑，法桐之类“活资源”也在其列。土木易构，树木难植。陈雷动情地说，树是长大的，不是栽大的。300多棵法桐如一砍了之，表面上是省了施工时间和成本，但几代人努力积累的绿化成果毁于一旦，这种浪费难以计算！省内某座城市曾因扩路大砍法桐，然后补栽黑松，长了十年还是长不大，被迫回种法桐。“等于杀博士生(大树)，种幼儿园小朋友(小树)”。南京人不愿重演如此遗憾。城市建设，空间再紧张，也要给大树留下生存之地。省建设厅风景园林处处长陈举来毫不掩饰对法桐的偏爱。他说，一棵成年乔木，释放的生态作用相当16亩草地。改善城市交通，给汽车腾路面，不能以牺牲行道树，牺牲生态资源为代价。现在，城市行道树处境艰难，路上争不过汽车，“脚”下又碰上乱成一团的管线，根无法伸向土壤深处。这些法桐，虽不及百年以上名木珍贵，但经风历雨数十年，是南京“活的历史”，我们应敬畏它们，尊重它们的生存权。在西方国家，回归自然，回归野趣，已成为城市审美潮流。上万棵法桐郁郁葱葱，构成南京这座城市的绿色映像，理应享受“城市宝贝”待遇。保护法桐，呼唤城市“反规划”：属于法桐的栖身地，尽量不要另派用场。铺设地下管网，尽量铺在快车道下，避免放在慢车道下，跟法桐抢地盘。陈举来呼吁，园林部门应对300多棵法桐逐一建档，移走多少，活了多少，定期公布信息，便于社会全程监督。敬畏法桐的生存权，就是尊重市民的情感与诉求

。为何南京人对法桐感情那么深？是因为它生性泼辣，即便扎根混凝土路，在恶劣环境中，依旧活力烂漫。炎炎夏日，正是法桐“撑”开浓荫，为行人、骑车人送去凉爽；严寒隆冬，又是法桐凋尽树叶，让阳光倾泻在他们身上。爱法桐，就是以民为本。几年前，南京地铁1号线施工，从鼓楼到中山南路迁走三四百棵法桐，无一返回。少了法桐，新街口“水泥森林”越发压抑。几年后，地铁2号线建成通车，我们期盼：不要因为失去法桐扼腕痛心，让享受非常时速的幸福感大打折扣。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com