

京沪高速铁路安徽凤阳段选线与明皇陵保护有关问题研究

黄 盾

(中铁第四勘察设计院集团有限公司环工处 武汉 430063)

【摘 要】 介绍京沪高速铁路安徽凤阳段选线过程中如何正确处理好铁路线位与全国重点文物保护单位——明皇陵的关系的情况,并就如何处理好铁路建设与各类保护区、古迹、文物等的相关关系进行一些探讨。在铁路选线过程中工程技术人员要熟悉法规、更新理念,要将环保选线理念贯彻到选线的全过程,环保专业人员要早期介入选线过程。

【关键词】 京沪高速 铁路 选线 明皇陵 保护

京沪高速铁路的建设是我国现代化建设的又一个标志性工程。与其它重大的国家建设项目一样,京沪高速铁路在建设过程中不可避免的要与各类保护区、古迹、文物等发生矛盾和冲突。如何正确地处理好这些问题,达到既保证建设工程的顺利推进,又能依法切实有效的做好保护工作,是参与建设的各方所面临的全新课题。本文介绍了京沪高速铁路在安徽省凤阳段铁路选线过程中如何正确处理好铁路线位与全国重点文物保护单位——明皇陵的关系,合理避让明皇陵所做的探索性的工作,并就如何处理好铁路建设与各类保护区、古迹、文物等的相关关系进行一些研究。

作者简介:黄盾,男,中铁第四勘察设计院集团有限公司环工处总工程师,教授级高级工程师。

1 铁路相关线位简介

京沪高速铁路位于我国东部,北起北京,南至上海,线路全长约 1318km。京沪高速铁路是我国首条现代化高速铁路和未来高速铁路网的南北向主骨架,从北向南连接着环渤海和长江三角洲两大经济带。沿线地区不仅是我国东部地区带动中西部地区经济发展的龙头,也是我国经济对外开放、参与国际经济竞争的前沿阵地,在整个国民经济和社会发展中具有重要的战略地位。京沪高速铁路的建设将环渤海及长江三角洲经济区域紧密连接起来,大大缩短了城市间的时空距离,对促进我国经济社会发展尤其是东部地区发展意义重大。

京沪高速铁路线位在安徽段由江苏省的徐州进入宿州市、蚌埠市、滁州市,再进入江苏省境内。在蚌埠市凤阳县境内,线位在全国重点文物保护单位——明皇陵附近经过,原具体线位见图1。

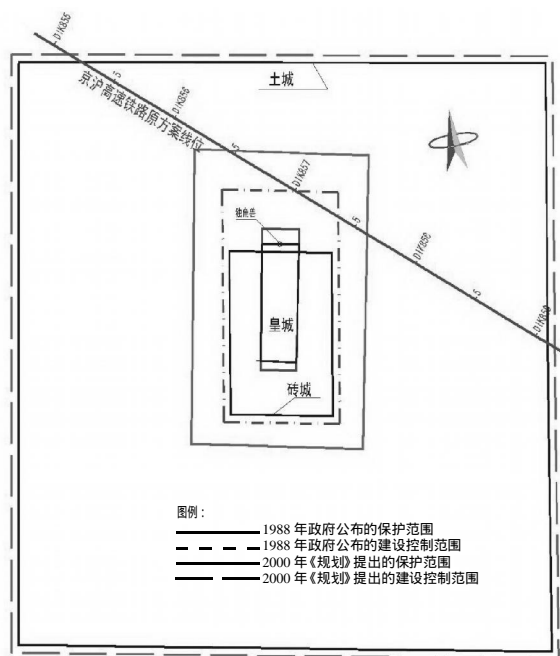


图1 明皇陵保护范围图

2 明皇陵文物价值及文物行政主管部门的保护要求

明皇陵位于凤阳县城南七公里处,是明太祖朱元璋父母陵墓,始建于吴王时期元至正二十六年(1366)年,明洪武二年后又两次大规模修建,明洪武十二年(1379)年竣工。陵园占地2万余亩。当时有城垣三重,周长二十八里,其内“宫阙殿宇,壮丽森严”。明皇陵是明太祖朱元璋历经13年在家乡为其父母修建的帝王陵墓,规模宏大的石像生,壮丽森严的都城式布局,刻工最精细的皇家陵园石刻,在我国建筑史上都独一无二,被誉为“明代第一陵”。1982年,明中都皇故城和皇陵石刻(简称明皇陵)被国务院列为全国重点文物保护单位。

明太祖朱元璋即帝位以后,建都南京,而以临濠(今凤阳)为中都。由于兴建和使用的时间短暂,没有形成政治中心,但它在城市规划上的某些布局

思想,包括它城内的宫殿布局,却影响了明北京城的规划。明皇陵的总体格局基本形式,外有城垣,内有护所、祭祀设施;又在陵前竖起高大的皇陵碑和成双成对的石像生。

在陵墓的外围,有3道城垣,形成3城包裹陵墓的平面布局。由于皇陵地处明中都城的西南,为了使皇陵与中都城连为一体,所以皇陵的3道城门都是以北门为正门,而皇陵也因此是坐南朝北,神道与神路置于陵墓之北。皇城平面长方形,它改变了过去帝陵内城平面方形的做法,为了将神道石像生移置城里,突出陵前享殿的地位,因此改为南北纵长的形状。皇陵的3道城中轴线两旁,建设了不少祭祀、护卫、住所建筑,形成规模宏大,森严壮观的皇陵建筑群。经过精心的设计、规划、施工,建成后的皇陵,气象巍峨,被誉为“重门列戟园陵肃”;“壮哉斯陵从古无”。

陵墓南侧的东西两边各竖立一块大碑,东为无字碑,西为皇陵碑。两碑分别各由螭龙碑首、碑身、龟趺三部分组成。皇陵碑额篆有“大明皇陵之碑”6个大字,因碑文系朱元璋亲自撰写,又名“御制皇陵碑”。朱元璋为了让子孙后代了解艰辛家世和开创江山的艰难,秉笔直书,历述家世实情与戎马生涯,一改历代帝陵碑刻粉饰夸功、谀墓不实的恶习。皇皇大著,堪称一绝。碑文长达1105字,是研究朱元璋家史与元末明初历史的珍贵史料。

陵前北部的金水桥向北有神道,两旁对称排列着雕琢精美的32对石像生。这些石像生是目前所知明代最早、数量最多、刻工最精细的皇家陵园石刻,具有很高的石刻艺术价值。不仅数量居历代帝王陵墓之冠,而且雕刻技艺上也有独到之处。均用整块石料雕琢,无论是人像,还是动物,均造型生动,刻琢精细,具有高超的技艺和强烈的艺术感染力。它们是宋元石刻艺术发展的最早产物,对明清的石刻造型艺术发展产生了深远影响。

历史上明皇陵历经磨难。明朝末年,张献忠起义军攻占凤阳,火烧皇陵,享殿等建筑为之涂炭,之后又屡遭毁坏。抗日战争时期,侵华日军大肆砍伐陵园松柏,使郁郁葱葱的陵园变成光秃秃的土堆,荒

芜不堪。只有在新中国成立后,才得到真正有效的保护。国家在明皇陵遗址设立了文物管理机构,经过努力,明皇陵周围的环境得到了治理,现有文物古迹也得到了妥善保护。1998年安徽省人民政府公布的明皇陵保护范围为:神道中轴线以东170m至新公路,西170m至小路,陵墓以南100m至小路,独角兽以北至100m处。建设控制地带为:东、南、西、北各500m以内。2000年《安徽省凤阳县明皇陵规划》提出了:“政府已公布的皇陵保护范围,……但是,考虑到皇陵的文物价值,尽可能体现整体意象,上述保护范围显然是不足的。为此,皇陵的环境规划重新拟定绝对保护范围及建设控制地带。……按照这一考

虑,应以砖城遗址外东、西、南三面50m,北面400m范围内划定为绝对保护范围;由此范围延伸至外土城以外50m为建设控制地带。在绝对保护范围内,严禁取土、拆墙、深层耕地和非文物建筑的建设,景观质量较差的管理用房及其它违章建筑应逐步拆除。在建设控制地带,应优先发展经济林木或花卉种植等环境景观效益、生态效益及经济效益较高的产业;在规划控制下,可适度建设低层居住、旅游等用房,但应严格杜绝叠压文物遗址”。国家文物局2000年对上述《规划》进行了批复,图2为绕避明皇陵线路方案示意图。

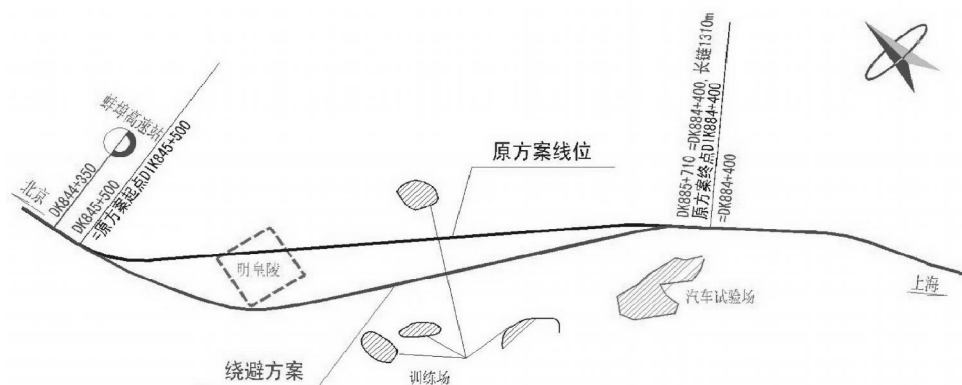


图2 绕避明皇陵线路方案示意图

3 铁路线位对明皇陵的影响及绕避方案研究

根据《中华人民共和国文物保护法》的相关要求,我们对京沪高速铁路线位对明皇陵的影响及绕避方案进行了深入的分析研究,在保证铁路建设标准且技术经济合理的前提下,尽量绕避明皇陵的控制范围,取得了满意的结果。

京沪高速铁路原线位方案位于明皇陵北侧,明中都城南侧。线位略微侵入1988年政府公布的建设控制范围(没有侵入保护范围内),2000年《规划》提出的绝对保护范围,对2000年《规划》提出的建设控制范围侵入较多。从文物保护和保存历史风

貌的角度看,高速铁路从明中都城和皇陵间狭窄地带穿过,不仅会使整个景区的历史风貌和环境风貌毁坏殆尽,打破中都城与皇陵历史设计格局的整体性,高路堤和桥梁构筑物难以和文物景观观赏环境相协调,列车高噪声排放扰乱了文物欣赏的外界环境,而且这些不利影响将是长期不可逆的影响。

为了绕避明皇陵的控制范围,在补充勘测和征求文物部门意见的基础上,我们研究了大庙北侧、大庙南侧两个方案,两方案均完全绕避了1988年政府公布的保护范围和建设控制范围、2000年《规划》提出的保护范围和建设控制范围(图1)。大庙北侧、南侧方案比原方案线路分别展长1310m。大庙北侧较原方案经过的河流、水库多,桥梁长度增加约5931m,隧道增加285m,主要工程费增加23078万

元 大庙南侧方案经过了一些低山丘陵区 地质条件较为复杂 时有断层分布 工程较为艰巨 较原方案隧道增长 2740m 桥梁增长 3515m 主要工程费增加 29002 万元 且线路靠近殷涧南、凤阳山水库一带的某军事单位的水上训练场和随后的总装备部汽车试验场 方案稳定性差且影响行车安全。

表 1 绕避明皇陵线路方案比较表

项 目		单 位	原方案	推荐绕避方案
线路长度		km	66.1	67.41
路基土 石方	填方	10 ⁴ m ³	665.99	611.01
	挖方	10 ⁴ m ³	74.06	65.9
桥涵	大中桥	延米	19460	25390
隧道	双线隧道	延米	0	220
主要工程费		万元	230028	253106

综上所述(表 1) 大庙北侧方案线路展线较长,但彻底绕避了 1988 年政府公布、2000 年《规划》提出的保护范围和建设控制范围 线路距建设控制范围在 500m 以远 较原方案主要工程费多 23078 万元 较大庙南侧方案省 5924 万元 投资适中 方案稳定性强 文物保护要求完全满足。我们推荐采用该线位方案。

4 关于处理好铁路选线与文物保护关系的几点思考

铁路建设项目在建设过程中要与各类保护区、古迹、文物等发生矛盾和冲突 这种现象在我国这样一个具有五千年文明历史的古国已是一种常态。如何正确的处理好这些问题 达到既保证建设工程的顺利推进 又能依法切实有效的做好保护工作 对国家、对历史、对后人负责 作为铁路工程的设计者我们有必要进行一些系统的思考。

(1)熟悉法规、更新理念。我们的工程技术人员在专业技术领域可能是骄骄者 是攻关能手。但形势在发展 和谐社会的建设 环境保护政策的加强和进一步深化 法律法规的要求也在变化和提升 在这样的大背景下 满足于技术精 专业强的单一理念 已很难适应当前工程建设的要求。因此 我

们必须要不断的学习新知识、新法规 特别是环境保护方面的新要求 熟悉它、理解它 并将其贯彻到实际的选线过程中去。不能仅仅停留在地形选线、地质选线上 要更加强调环保选线、文物选线。

(2)将环保选线理念贯彻到选线的全过程。有一种错误的认识 认为环保选线是环保专业人员的事 在技术人员中 特别是在我们的各级技术负责人中 这种认识普遍存在 这是一种误解。我们知道 选线是一个过程 而且有些项目的选线是一个漫长的过程 比如京沪高速铁路的选线就十分漫长 前后历经十多年 直至今日 选线过程也还在进行 它是集政治、经济、军事、文化、社会、领导、部门、地方、公众、地形、地质、环保、文物等各项因素与全过程的一个庞大的系统工程 需要选线者综合各方因素 系统考虑问题。就环保的角度而言 就应该把环保相关的理念贯彻到选线的全过程中去 而不能仅仅根据环保专业人员提供的保护区范围躲开即可 因为环保不仅仅是保护区和重点文物保护单位的保护 对于铁路这样的线状工程 它还包括沿线的振动、噪声、电磁干扰、生态、景观等方面的保护要求。因此 为避免选线过程走更多的弯路 我们主体专业人员必需牢固的树立环保选线理念 并尽可能多的掌握环保知识 以便选出各方满意、环保可行的线位。而环保专业人员只能提供相关的专业支持 而不能替代。

(3)环保专业人员早期介入选线过程。我们不仅要强调主体专业人员必需牢固的树立环保选线理念 并尽可能多的掌握环保知识 将环保选线理念贯彻到选线的全过程 同时我们也强调环保专业人员早期介入选线过程 而且越早越好。环保专业人员在早期收集沿线大量的保护区、文物、古迹等相关的资料 充分发挥专业优势 并尽可能的与属地相关行政管理部门取得联系、进行沟通、征求各相关方意见 必要时请主体专业牵头带队 请属地人民政府协调 同时及时将工作成果转化为主体专业选线时的设计输入 使整个选线过程科学、高效、有序 输入充分 增加选线的环境可行性 尽早促使线路方案的稳定 为建设方决策最终线路方案打下良好的基础。