

文章编号:1001-7380(2015)04-0052-04

浅析高速铁路南京南站植物景观建设

嵇召勋

(1. 江苏省农业委员会,江苏 南京 210036)

摘要:我国正处于修建高速铁路的热潮中,高速铁路车站也应成为现代城市的一道亮丽风景线。该文选取新建高速铁路南京南站为研究对象,对南京南站的植物景观进行了调查分析,指出南京南站的植物景观目前存在整体绿量少、景观效果差、养护及后期管理不到位等问题,并提出了科学选择树种、注重生态结构、满足功能需求、加强养护管理等对策建议。

关键词:高速铁路;南京南站;植物景观;树种选择

中图分类号:S688 **文献标识码:**A **doi:**10.3969/j.issn.1001-7380.2015.04.013

Brief analysis on plant landscape construction in Nanjing South Railway Station (high-speed rail)

Ji Zhao-xun

(Agricultural Commission of Jiangsu Province, Nanjing 210036, China)

Abstract: In a craze for constructing high-speed railways, high-speed railway station should become a beautiful scenery line in modern city. The plant landscape of Nanjing South Railway Station (high-speed rail) was selected as the research object. It was pointed out that there occurred such problems as a small amount of overall green coverage, low efficiency of landscape, incomplete maintenance and later management. Four suggestions, i. e., choosing the tree species scientifically, paying attention to the ecological structure, meeting the functional requirements and strengthening the maintenance and management, were put forward finally.

Key words: High-speed railway; Nanjing South Railway Station; Plant Landscape; Tree species selection.

进入21世纪,高速铁路建设在推动区域经济发展中的地位日趋显著,日本新干线、法国TGV、德国ICE等高速铁路都曾是经济发展水平的标志。伴随着我国经济的发展和社会进步,我国的高速铁路建设也步入了蓬勃发展期。作为高速铁路的重要基础设施,高速铁路车站景观也已成为城市景观的研究亮点。火车站历来被作为城市形象的代表,被称为城市门面。作为城市景观建设中不可或缺的植物景观建设已成为高速铁路车站景观的重要组成部分,发挥其独特的改善环境、美化环境和展示地域特色的作用。然而,目前大部分高速铁路车站站前广场面积大、气派,树木和地被植物应用不受重视,由于缺少遮荫的大树等休闲空间,车站广场的服务功能

未得到充分发挥。

高速铁路车站作为城市景观中的门户,已成为城市经济发展水平的形象标志,其景观质量的直接影响着城市景观给人的第一印象。高速铁路车站绿地作为城市绿地的有机组成部分,发挥着重要的城市绿地功能。

高速铁路车站绿地是城市绿地系统中点线面中的“面”;面积广阔、表现着城市的艺术风貌,承载着城市绿地重要的景观生态功能,在满足城市所需的绿地生态、创造景观以及改善人居环境质量等方面发挥着不可替代的作用^[1]。

收稿日期:2015-05-29;修回日期:2015-06-31

作者简介:嵇召勋(1964-),男,江苏灌南人,硕士,主要从事城市景观管理研究与农业宣传教育工作。

1 南京南站植物景观建设现状分析

笔者对新建的南京南站植物景观建设现状进行了调查,南京南站为特等站,2011年6月启用,目前为京沪高速铁路五大始发站之一,是南京南部地区展示城市形象的重要门户,其景观规划水平很大程度上影响着南京城市的景观效果,它的建筑设计与城市整体的文脉结构形成渗透与交叠的互动关系。

1.1 景观空间布局

南京南站室外空间布局,道路用地面积占 174.04 hm^2 ;规划停车场2处,总用地面积 $7\,179\text{ m}^2$;规划广场2个,用地面积 15.55 hm^2 ;绿地 52.25 hm^2 ,布局特点如下:

1.1.1 “一轴一带”的景观主轴 车站主体建筑轴线为主轴线,沿轴线布置站北广场、火车站候车主体建筑、火车站站南广场、景观重点塑造区、主要景观节点。秦淮河沿岸风光带为景观带,沿线布置景观节点、滨河景观休闲带等。

1.1.2 “城一站一水相连”的视廊系统 景观顺序依次为南京城、南京南站、秦淮河风景带,形成有机联系整体,使来往旅客感受到浓郁的地域文化^[3]。

1.1.3 功能空间主要分为人流集散区和绿化休闲区 南京南站的人流集散区主要位于站前广场,路宽均大于 5 m ,具有足够的宽幅和通达性。绿化休闲区主要位于建筑入口处,距离主入口较近,对主入口朝向广场的视线进行了遮挡,借助绿化休闲区的植物分隔和围合了空间^[4]。

1.2 绿地系统

车站绿化系统主要包括站前广场绿地、公园绿地、防护绿地、道路绿地和其他绿地。南京南站规划的绿地为 52.25 hm^2 ,占建设用地比例为 9.1% ;其中,规划公共绿地 26.38 hm^2 ,包括了公园绿地 7.75 hm^2 ,街头绿地 18.63 hm^2 ;规划生产防护绿地 25.87 hm^2 。由于公园绿地尚在建设中,笔者只对南京南站防护绿地、广场绿地、道路绿地3种类型的绿地做了配置模式与数量特征分析。

1.2.1 防护绿地

(1) 配置模式分析:植物造景主要运用灌木和草本。配置模式主要是红叶石楠(*Photinia × fraseri*)、金叶女贞(*Ligustrum × vicaryi*) + 狼尾草(*Pennisetum alopecuroides*)、小飞蓬(*Erigeron canadensis*)。

从景观效果上看,红叶石楠和金叶女贞颜色亮丽,为边坡绿地植物景观增添了色彩。草本层由

尾草和小飞蓬混播组成,这2种草本植物本身形态优美,混播而成的草本层高低错落,形式多样。

从功能上看,狼尾草和小飞蓬根系发达,有良好的固土护坡的作用。但由于2种草本植物的种植密度偏小,覆盖度不高,导致杂草丛生,景观效果较差。另外,由于养护不当,部分土地裸露,影响了坡体整体美观。

(2) 数量特征分析:防护绿地用于造景的植物计4科4属4种,物种丰富度和多样性相对不高。灌木中红叶石楠和金叶女贞重要值相等,都属于观赏性强,有季相变化的灌木,所以应用广泛。狼尾草、小飞蓬有固土护坡的作用,适宜种植于边坡绿地中。

1.2.2 广场绿地

(1) 配置模式分析:植物造景主要是以乔灌木、乔草的种植模式为主。树种选择多为常绿树种和色叶树等观赏性较强的树种。配置模式主要有香樟(*Cinnamomum camphora*) - 桂花(*Osmanthus fragrans*) + 梅花(*Prunus mume*) + 红枫(*Acer palmatum* ‘Atropurpureum’) + 刚竹(*Phyllostachys viridis*)、香樟 + 银杏(*Ginkgo biloba*) - 红叶石楠、香樟 + 红叶石楠、香樟 + 银杏 - 海桐(*Pittosporum tobira*)、红枫 + 小蜡(*Ligustrum sinense*) + 金边冬青卫矛(*Euonymus japonicus* ‘Aureo-marginatus’) + 龟甲冬青(*Ilex crenata*)、日本五针松(*Pinus parviflora*) + 红叶石楠。

从景观效果上看,大乔木主要选择了香樟和银杏。香樟树姿雄伟,为南京本地具有文化代表的绿化树种,是应用广泛的行道树和庭荫树;银杏树形简洁大气,观赏性强,秋色艳丽,是深受大众喜爱和能代表地域气候的植物种类。香樟和银杏作为广场绿地的骨干树种,使广场绿地形成明显的骨架,广场景观上也略显空旷的造景风格。小乔木选择了红枫、桂花、梅和刚竹。作为群落中的点景树种,红枫、梅、桂花采用了孤植和丛植的配置方式;刚竹则按照L型、直线型排列。总体来讲,南京南站广场绿地中不同的植物种植方式形成了丰富美观的广场植物景观。

从功能上来看,总体上植物种类较少,数量较少,且由于种植密度小,目前视线的通透性较好,但在炎热的夏季,广场植物还未形成郁闭遮阴的效果,会使得旅客来去匆匆,无暇欣赏植物景观^[5]。

(2) 数量特征分析:站前广场用于造景的植物计12科13属13种,物种丰富度和多样性比较适

中。乔木层的重要值变化很大,树种分布并不均衡,在种类结构上存在单一性。银杏的相对多度和显著度均排列在首位,这说明银杏是广场植物造景的重要树种。其他重要值排列靠前的乔木还有香樟、桂花、红叶石楠和红枫。在样地中只用到 1~2 次的小乔木有日本五针松、梅,这 2 种小乔木尽管出现频率低,但是观赏价值高,可以起到画龙点睛作用。

站北广场灌木层植物种类也比较少,重要值变化相对平稳。重要值排第一的是海桐,海桐属于乡土树种,是南京常见的常绿灌木,因其具有抗有毒气体的能力,围合性较好,故为很多广场及绿地的重要绿化树种。其他重要值较高的还有红叶石楠、小蜡和金边冬青卫矛。这些都是常见的绿化灌木树种,围合性较好,在此地段中的重要值也仅次于海桐。龟甲冬青在站北广场只零星种植了 3 株,如果增加配植,成片栽植也会成为更好的植物景观。

1.2.3 道路绿地

(1)配置模式分析:植物造景模式主要有桂花+紫薇(*Lagerstroemia indica*)—洒金桃叶珊瑚+杜鹃(*Rhododendron mucronatum*)—鸢尾(*Iris japonica*)、凤尾兰(*Yucca gloriosa*) + 美人蕉(*Canna indica*) + 玉簪(*Hosta plantaginea*) + 波斯菊、日本红枫—红叶石楠+紫萼(*Host ventricosa*) + 金森女贞。

从景观角度看,道路绿地总体观赏性强。乔灌木形成复层群落,景观效果好。乔木主要是桂花、紫薇和红枫 3 种色叶树种相结合,注重颜色的搭配。桂花这种常绿树种搭配紫薇和红枫 2 种落叶树种,确保一年四季可以有不同的植物景观。灌木中的八角金盘(*Fatsia japonica*)、杜鹃花、花叶青木(*Aucuba japonica* ‘variegata’)等以“S”型色块排列,空间丰富,造型美观,注重色彩和常绿与落叶的搭配,中间点缀一些小乔木,增强了整体的造型感、层次感和丰富的颜色。

从功能上看,八角金盘、杜鹃花、花叶青木等灌木均有降噪、防风和抗毒性的作用,是较好的道路绿化树种。

(2)数量特征分析:用于造景的植物计 14 科 15 属 15 种,物种丰富度和多样性比站北广场高一些。乔木层的重要值变化较大。紫薇在重要值等数据中均排名第一,因为紫薇本身对二氧化硫、氟化氢及氮气的抗性强,能吸入有害气体,也被广泛应用于各类绿地中,尤其是防护林带。其他 2 种小乔木——桂花和红枫,也因为耐荫而常用于园林造景中。

道路绿地中灌木的重要值较为合理,表明灌木分布比较均匀,种类及结构上相对于站北广场来说要丰富得多。八角金盘、花叶青木、杜鹃 3 种灌木的重要值相差不大。八角金盘和花叶青木是强阴性植物,常见于立交桥,杜鹃花的颜色丰富,这 3 种都是常用灌木树种。金叶女贞和红叶石楠观赏性强,有季相性变化,凤尾兰则对有毒气体吸收能力强,所以常常应用于各类道路绿地中。

草本层中,鸢尾(*Iris japonica*)由于其适应性强、观赏性高而在重要性等方面均排首位。玉簪、美人蕉、紫萼、大吴风草(*Ligularia tussilaginea*)等都具有丰富景观和提高群落稳定性的作用;美女樱(*Verbena hybrida*)起点缀作用;草本层应用灌木草本较多,且物种丰富,形成了一个较为稳定的植物群落。乔木、灌木和草本的有机结合,营造出了一个景观良好的道路绿地^[3]。

2 南京南站植物景观存在的主要问题

南京南站的建设,在促进本省区域经济发展,提升南京城市形象,提高人们生活质量等方面发挥了重要作用。其建筑景观立足于古城新站的特色主题,以“山、水、城、林”为建筑理念,突出南京作为历史文化名城的文脉传承背景;流线设计简洁明了,近乎“一体化”,进站、出站畅通无阻。但客站建设与城市功能配套建设有待进一步改善,标识系统需要整合,对人流疏散能力还有待加强。植物景观具有“一轴一带”景观主轴和“城一站—水相连”的视廊系统;防护绿地的景观效果好,已显现出良好的生态功能,但养护管理还需进一步加强;广场绿地景观丰富,但整体绿量偏低;道路绿地景观效果和功能性均较好,但后期管理也不到位。

3 完善提高南京南站植物景观对策

笔者认为,南京南站植物景观的配置要区别于城市一般用途的绿地,尤其强调绿地的生态效能、视觉效能和服务功能。规划中应坚持人性化、整体性的原则。在规划公园绿地时要充分考虑城市居民的生理需求和心理需求^[2,6]。作为城市道路全新的形象代表,要建立完整的站前绿化系统,各种类型的绿地要有机结合并与城市绿地相辅相成。因此,车站道路绿地要种植观赏乔木和灌木、花卉,并沿街道布置休憩设施和艺术小品;景观大道的建设应体现城市形象和文化特色;广场绿地要与周边建筑和广场

的风格和功能需求相吻合;构造多元化的广场空间;防护绿地应选择抗性较强的树种,规划要注意采用防护模式,确保防护绿地的防护效果。

3.1 区域空间设计对策

站外环境的空间布局应体现当地文化和传统,体现对历史的尊重。外环境可以利用对景、障景、借景、丰富的景观轴线等传统造园手法。另外,为改变南京南站景观布局上的单调感,在建筑入口处的绿化休闲区可分布到稍远的广场景观区,利用植物划分和围合空间缓解压抑气氛。

3.2 环境绿化设计对策

3.2.1 满足功能要求 ①车辆驶入和驶出的地段及拐弯处要满足行车视线要求,在视距三角形内不能种植影响行车视线的乔木,建议种植低矮花灌木和草坪等。②在站前广场和高速公路较近的地方、靠近公共厕所的地方,可种植1.2~1.5 m高的绿篱。③人流集散区可以种植成排行道树,以达到遮荫效果,同时可以引导人流方向。④停车场周边种植冠大荫浓、防尘减噪树种,可以使用嵌草砖,同时可以减少硬质铺装面积。⑤在人流活动量大的空间、广场、主要人行道路和车流交通量大的道路周边,可以种较大树种^[7]。

3.2.2 加强养护管理 明确管理部门、养护部门专门指导绿化承包方面的工作,由于高速铁路车站人流量大,对绿地干扰强,因而要增加维护费用,保证植物水肥条件,定期防治病虫害。

3.2.3 科学选择树种 高速铁路车站树种选择要

因地制宜,应以乡土树种为主,也可以应用小部分引种比较成功的外来树种,建议积极引种有特色,应用价值高的乡土树种。

3.2.4 注重生态结构 建议注意乔灌草种植比例和物种多样性等生态指标。由于草坪的用水量及维护费用都比树木要高很多,并且草坪会让物种多样性变少,所以,在城市生态性强的绿地中,应尽量少建草坪,多栽植灌木及乔木或者混播地被,将大面积草坪改变成乔草、或乔灌草结构,既可以提高生态效益,又可以降低养护管理费用^[8]。

参考文献:

- [1] 贾恺钊. 高速铁路综合交通枢纽地区规划建设研究[D]. 天津:天津大学建筑学院,2009.
- [2] 张 泉. 城市火车站地区设计研究——以合肥新站试验区为例[J]. 安徽建筑工业学院学报:自然科学版,2005,13(6):28-31.
- [3] 杨鸿诗. 烟台火车站规划设计方案介绍[J]. 铁道标准设计,2006(6):105-107.
- [4] 唐家法. 城市广场植物景观设计研究[D]. 重庆:西南大学,2011.
- [5] 王 芳. 中山陵植物造景研究[D]. 南京:南京林业大学,2007.
- [6] 余昊翰. 刍议新时代我国中城市小火车站站前广场设计[J]. 内江科技,2010(12):21-22.
- [7] 梁晓丹. 现代长途汽车客运站站前广场景观研究——以成都公路主枢纽客运站为例[D]. 重庆:重庆大学,2008.
- [8] 芦建国,孙 琴. 火车站站前广场使用状况的调查研究——以南京火车站站前广场为例[J]. 建筑学报,2008(1):34-37.