

市区行道树香樟占八成 市民建议行道树能否多样化

□记者 边城雨 通讯员 朱琼

今天是植树节，昨天记者从市城管局了解到，我市目前有十多万棵行道树，但是香樟树“一统天下”。由于品种单一，容易让人产生审美疲劳。有市民建议，我市在行道树上，能否注重多样化，让甬城的行道树变得更加丰富多彩。



药行街上的行道树。 唐严 摄

香樟树“一统天下”

市民周先生是一个老宁波人，据他介绍，从上个世纪80年代起，宁波的行道树一直都是以香樟树为主，走在宁波街头，基本上到处都是香樟。而到外地一些城市，会发现行道树品种很多，给人赏心悦目的感觉。他曾给有关部门写信，要求在引进行道树上，多考虑其他树种，让行道树变得更加有个性。

按照周先生的指点，昨天记者来到世纪大道、环城西路、和义大道等一些近年刚修的道路，看到这些路段的行道树大部分以香樟树为主。

昨天记者从市城管局了解到，市三区有行道树10万棵，目前的确存在常绿树多，落叶树少的现状，其中香樟占了80%左右。

景观单一容易造成审美疲劳

市园林局设施监督管理科科长龙骏告诉记者，宁波市旧城的道路行道树主要以香樟、法国梧桐为主。上世纪80年代以来，行道树的品种不断丰富，目前已发展到香樟、银杏、杜英、栎树、国槐、广玉兰、白玉兰等十几个品种。“但我市行道树以香樟为主的现象仍没有从根本上解决。”

海曙区绿化办副主任、园林绿化高级工程师、浙江省

园林专家库成员孙立军告诉记者，海曙区目前有行道树的道路在200条左右，共有行道树2万棵左右，每年递增约23%，行道树基本上以香樟为主，其中香樟数量占整个行道树总数的85%，品种比较单调，一年四季基本上绿色一片，缺少了植物的季相变化，造成了景观上的单一性。

园林专家建议引入审批机制

“现在的行道树的种植并不是园林部门说了算，而是由施工单位决定的。”市园林局一名不愿透露姓名的工作人员告诉记者。近年来，园林绿化部门也注意到了这些问题，在行道树的种植上努力向着多样化的方向发展，比较有特色的行道树街区有蓝天路的三角枫、高塘路的无患子、蓝天路东段的白蜡、县学街的银杏、孝闻街的重阳木、镇明路的黄山栎树、三市路的广玉兰。

知情人士告诉记者，我市每一条新造道路从施工到绿化和行道树的种植都由施工方一手完成。施工方之所以乐于引进香樟做行道树，是因为香樟树作为宁波市“市树”，有树冠大、根系深、四季常绿，符合“夏天能遮荫，冬天能晒阳”的优点和功能，同时价格便宜，可以节省成本。

另据介绍，在深圳、珠海等一些城市，行道树的种植必须经过城管园林部门的审批，以政府文件的形式确立下来，因此减少了不少后遗症。园林专家建议，宁波也可以引进类似办法，从根本上改变宁波行道树品种单一的格局。

两次调图宁波始发列车越调越少 原因：我市日益成为交通节点而非终点

□记者 吴明京

本报讯 去年12月28日铁路运行图调整，至今近三月。在经历了元旦出行、春节出行之后，不少市民对此次调图变化有了更直观的感受——多趟始发列车给调“没”了。

到底少了多少始发列车？据介绍，调图前，当时的宁波东站有49趟始发，其中动车高铁36趟。而如今的铁路宁波站始发车44趟，其中动车高铁31趟。在去年7月1日，还进行过一次调图，当时的宁波东站有57趟始发，其中动车高铁44趟。

这也就是说，1年不到两次调图，宁波始发列车从57趟调到了49趟，再调到了44趟。

始发和过路的票额是不一样的，现行铁路票额分配体系决定了始发地位的重要性。列车越开越多，始发列车越调越少，你出行还方便吗？

经过两次调图，厦门、杭州、南京和上海方向出行已经公交化，越来越方便，平常只要提前一天买票基本能买到。以厦门方向为例，去年12月28日之前，宁波始发往厦门北的一天3趟，占宁波开往厦门北动车高铁总数（15趟）

的五分之一。而如今，宁波始发往厦门北的一天4趟，占宁波开往厦门北动车高铁总数的六分之一。在今年春运期间，尽管都是过路车，上述方向也没有出现很明显的“一票难求”现象。

但是，宁波到厦门以南的地方，在去年12月28日之后已经沒有一趟始发车，出行就相对麻烦，买票最好提前一周以上。以宁波到深圳为例，昨天17时30分，记者查询了一下，3月18日之前只有一趟车有十几张票，其他均是无座或者已经售完。平日已经如此，节假日的买票难可想而知。

吉先生要前往深圳，可查了一下近两天都已经无票。“厦深铁路开通，长三角和珠三角之间有了高铁连接，我以为会方便很多，但没想到票却这么难买。”吉先生颇感疑惑。

业内人士说，始发列车越来越少，背后的原因是宁波日益成为一个交通节点而非终点。“如果是终点，进出宁波的列车都是始发终到列车，在沿海铁路、杭甬铁路等建成之后，宁波已经成为一个交通节点，那么，随着车次增加的必定是过路车的增加，上级铁路部门需要全盘考虑客流以确定始发车和过路车的比例。”

“五水共治”在行动

姚江东排主体工程 主汛期前投入使用

□记者 边城雨 通讯员 胡章

本报讯 “新泓口泵站建成后，姚江向东海排水的最后一个节点将打通，届时来自镇海片区与江北片区的洪水将排向东海。”昨天上午，正在施工的浙江省正邦水电建设有限公司总工程师邹文涓说。市水利局有关负责人告诉记者，作为深受社会各界关注的姚江东排工程，大部分节点已经打通，将在今年主汛期发挥重要作用。

“龙头”将在主汛期前投入使用

如果姚江东排工程是一条巨龙，新泓口泵站被称为姚江东排的“龙头”，工程濒临灰鳖洋东侧，由功率2000千瓦、排涝总流量每秒40立方米的4台机组组成，其中每台水泵的排水管直径达到2米，管内可容纳一辆小轿车自由进出。该工程今年年初开始建设，泵站规模达到每秒40立方米，虽然建设工期12个月，但在今年7月底前泵站主体将投入试运行。施工方告诉记者，工期赶得很紧，他们要加班加点施工才能保证工期按时完成。

昨天下午，在施工现场记者看到，到处都是一片繁忙的景象，几台大型机械发出巨大的轰鸣声，工人们身上到处都是汗水和泥点子。“不下雨的日子里，尽量加班加点；小雨的日子，在保证安全的前提下，尽量追赶工期。这段时间幸好天公作美，工程进展迅速，如果没有什么意外的话，可以按时完成工期。”邹文涓说。

虽然如此，施工遇到的问题也不少，但是各个部门已经形成高效率合作机制，使问题都一个个化解了。就在记者采访的前两天，泵站基坑开挖范围线外有大量堆土，无法开展正常的基坑开挖。水利部门紧急召集施工、设计、监理等单位，立马制定解决方案，对堆土进行应急性外运，不到两天就解决了问题。

江北、镇海防洪排涝能力 将提高到20年一遇

沿着姚江东排河道整治工程从宁波市区一路向西，行至洪塘街道鞍山村的福利桥时，记者的视野一下子开阔了。同行的市水利局工作人员介绍说，这里属于姚江东排河道整治一期工程，已基本完工。原先只有10米宽的慈江支流，如今已扩展为50余米宽，河道两岸采用嵌入式水泥块筑堤，坡上种植的三叶草在我们脚下将绿意蔓延开去，有几只白鹭飞过，又隐入北岸的凤凰山、小灵峰，就像一幅美丽的画卷。

据江北区农水局相关负责人介绍，工程Ⅱ、Ⅲ标段已完成合同工程量的86%，主体工程已完工，55%以上堤顶道路已形成，50%以上绿化已经种植。姚江东排建成的部分已经开始发挥效益，在去年的“菲特”台风中，使不少区域减少了积水。今年主汛期前如果全部打通，江北的积水大部分将排向东海。

另据宁波市水利局农水处高级工程师杨成刚介绍，姚江东排工程是《甬江流域综合规划》和《宁波市区河道整治规划》确定的江北、镇海区重要防洪排涝工程，主要目的是引导上游余姚的部分洪水以及慈江北部山区的洪水通过慈江，经镇海区的沿山河并承接镇海北部山区洪水后，然后排入东海。工程的实施，可以有效疏导山区洪水，大大提高江北、镇海片的防洪排涝能力，改善区域水环境，减轻宁波北部平原的洪涝灾害，配合相关工程，使江北和镇海等地的防洪排涝能力从不到5年一遇提高到20年一遇。

有关资料显示，姚江东排工程全长38.3公里，其中江北段从慈江大闸至化子闸，全长14.85公里，河宽60米，目前已经建成通水；镇海段从化子闸至澥浦闸，全长23.4公里，河宽40~80米，分三期实施，其中一、二期已经通水，建成河道14.9公里，三期工程正在实施，已成型河道3.5公里，计划2014年底前成型河道5.5公里，2015年底前主体工程将完工全线通水。