

## 圆梦三十年——广州地铁开工了

2007年10月31日，两位衣着普通的老人家拿着手绘的地铁图纸，一起乘坐了广州地铁一、二号线。在地铁车厢里，很快就有眼尖的乘客认出来，原来他们是已经退休的原广州市长黎子流、原广州副市长刘念祖。两位老同志对广州地铁充满了感情，因为地铁一号线就是在他们的任期内开工兴建的。黎子流回忆说，广州地铁的兴建可太不容易了。

早在20世纪60年代，广州就有了“地铁梦”。1962年，根据广东省省长陈郁的指示，地质部门拿出了广州历史上第一份地铁地质勘察报告。1978年，广州第一个地铁路网规划方案完成。1979年，广州市地下铁路筹建处正式成立。杨尚昆、梁灵光、叶选平、朱森林等广州历任市长都积极促成广州地铁建设。前后经历了长达30年的5次筹备，直到1993年12月28日，广州地铁一号线终于开工了。

为什么广州建个地铁会这么难？因为要面临的问题实在太多了。首当其冲的是资金问题。当时从中央到省财政，都拿不出钱支持广州建设地铁，广州地铁一号线的工程预算是146亿元，这笔庞大的开支最终是靠自己想办法，通过拍卖地铁上盖土地、建设珠江新城等方式自筹资金得以解决。当时全国有20多个城市都在向国家申报地铁立项，只有广州以资金自筹的方式拿到了特批。1993年3月，国家计委正式批准广州地铁一号线工程可行性报告。在这之前，国内进行地铁建设的北京、天津、上海都有中央财政支持，广州是第一个自筹资

金建地铁的城市。自此之后，国内其他城市也纷纷仿效，兴起地铁建设的热潮。

广州要建设地铁，还需要解决特殊的地质问题。珠江三角洲是冲积平原，土质比较松散，地质情况比较复杂，而且地下水浅，往地下挖掘，不到一米就是水，因此，建设地铁比北京、上海更困难，必须克服一系列的技术难题。地铁一号线的施工过程中，上万名建设者集思广益，运用了国内外各种最先进和最原始的隧道施工法，首次成功地打通了一直以来被喻为“世界地质博物馆”的广州岩层，打破了“广州地质不可能修地铁”的神话。然而，这还不是最难的，广州地铁建设面临的最大问题是拆迁。

广州地铁一号线的设计方案贯穿最繁华的闹市区和人口密集地带，选择这条路线主要是为了解决该区域的交通拥堵问题。当时正值改革开放方兴未艾，经济发展迅速，中山路、北京路等繁华地段，车多人多，交通“拥挤”几乎到了爆炸的程度。路难走，人难行，市民饱受塞车之苦。“行路难”的问题已经制约了广州的城市发展，急需发展大流量的地下轨道交通。然而，广州地铁一号线的建设，涉及旧城改造和地铁上盖物业开发，不可避免地影响到荔湾、越秀、东山三个城区的商铺 400 多间、个体店 1800 多户、从业人员 3.5 万多人；这场“大清拆、大动迁”的攻坚战，需要拆迁房屋 110 万平方米，动迁单位和居民 2 万多户，迁移人口近 10 万人。拆迁量之大、涉及面之广，被媒体称为“广州市政建设史上规模最大的拆迁”。尽管如此，从 1994 年到 1995 年，仅短短一年多时间，拆迁任务就顺利完成了。

原来住在西关大屋的老婆婆、住在东山的退休老干部、中山路上的侨眷以及众多繁华地段的商铺个体户等，都克服了各种困难，尽力配合了拆迁工作。整个拆迁过程中，没有发生过一起伤亡事故，没有一个部门、单位和商户、住户拒不拆迁。

1997年6月28日，广州地铁一号线首段正式通车。1999年6月28日，广州地铁一号线全线建成通车。今天，广州地铁早已实现跨越式发展，进入大线网运营时代。广州地铁，也成为广州市民出行首选的交通工具。



地铁一号线长寿路站居民集体搬迁。