

羊城八景“双桥烟雨”珠江大桥因高铁“保西改东” 广州首次对历史建筑迁移听证

羊城八景之一“双桥烟雨”或因广湛高铁的兴建而改观，已列入广州市历史建筑名录保护的“双桥”——珠江大桥的东桥将被拆除后建新高铁桥，其重要构件钢桁架和两处上世纪30年代的老桥墩将被异地保护，珠江大桥的西桥原址原状保护。广湛高铁所涉珠江大桥历史建筑保护方案征求意见稿(下称公示方案)于6日开始进行为期一个月的公示，公开征求意见，并将于7月7日召开听证会。

这是广州自2014年实行历史建筑保护制度以来第一个因重大公共利益需要，必须部分迁移、拆除的历史建筑，也是自2016年实施《广州市历史文化名城保护条例》以来第一个依法对迁移保护方案进行听证的历史建筑。

■策划：何妍
■采写：新快报记者 何妍 文倩 郭思杰
■摄影：郭思杰

1 珠江大桥在广州铁路发展史上价值重大 是广州人集体记忆

珠江大桥于1958年10月19日动工，1960年10月1日建成通车，大桥分为东桥及西桥，东桥由中山八路跨越珠江至大坦沙岛；西桥由大坦沙岛跨越珠江接广佛公路和芳村大道，称“双桥”。大桥中间是一条双轨铁路——广三铁路，现为广茂铁路，通往湛江。

值得一提的是，珠江大桥在广州铁路发展史上有重要价值，是广三铁路与粤汉铁路联通的历史见证，其前身是陈济棠治粤期间于1933—1937年兴建的跨江桥梁“西南大桥”，后因建造商破产仅完成部分基础工程即停工。1958年修建东桥时，采用了“西南大桥”的老桥墩。西桥没有使用老桥墩(现在在西桥南侧还可以看见废弃的老桥墩)。

珠江大桥修通后，打通了广州与西南地区的铁路联系，实现了广东地区与全国铁路联网，奠定了广州铁路核心枢纽的地位。

1963年，珠江大桥入选新中国成立后首次评选的“羊城八景”之一“双桥烟雨”。围绕“双桥烟雨”，产生了大量诗歌作品，粤剧名家陈笑风创作的同名粤曲也广为流传，“双桥”成为独特的地区文化。

建成初期，珠江大桥铁路两侧为机动车道与人行道，大桥是来往芳村唯一的陆

路通道，是广佛一体化的重要见证。当年修桥时，荔湾区出现了“家家无闲人”的修桥境况，是广州人的集体记忆。

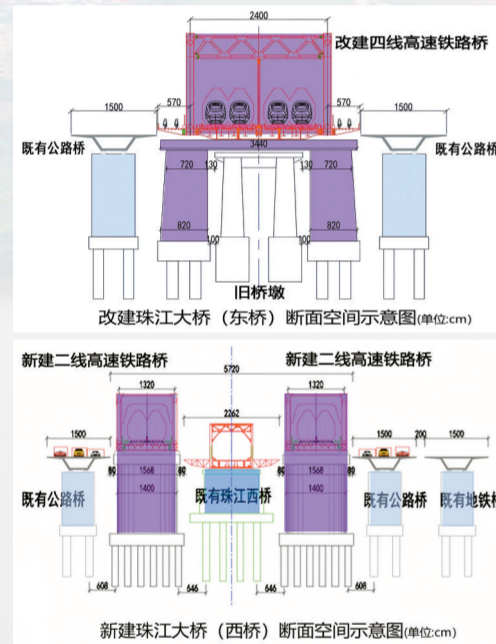
珠江大桥还是我国第一批完全自主设计、自主生产、自主建造的钢桁架桥，并首次运用了管柱穿岩技术，代表了建国初期大跨度铁路桥梁建设的技术水平。

2014年，珠江大桥被公布为广州市第一批历史建筑。

根据历史建筑珠江大桥保护图则保护要求，应保护桥梁主体结构，核心价值要素为各向立面、钢桁架、钢桁架及钢筋混凝土梁、人行桥面。

专家意见不一

支持者认为线路已定，是折中方案



■珠江大桥保护方案示意图

2 拆除东桥后建4线高铁桥 西桥原址原状保护

具有历史、艺术、科学、社会、文化多重价值的珠江大桥保护眼下遇到了“高铁进城”的挑战。据公示方案，“规划建设广州至湛江高速铁路是构建沿海高速铁路通道，发挥粤港澳大湾区辐射带动作用，促进粤西地区经济社会高质量发展的需要，是广东省铁路机场重大工程建设项目”。

“新建广湛高铁利用既有广茂铁路通道进入广州站，其广州枢纽段由原二线普速铁路升级为四线高速铁路，涉及的1处历史建筑(珠江大桥)需实施西桥原址原状保护，东桥局部适应性改造，部分构件异地保护”。

公示图显示，东桥将被四线高铁桥取代，仅原址保留4处旧桥墩，被新桥墩以丁字形包围，有一幅钢桁架及两处旧桥墩异地保护于双桥之间的双桥公园。西桥与其两侧公路桥之间，新建两二线高铁桥。

珠江大桥保护方案由广东广湛铁路有限责任公司、中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部组织编制，已经专家咨询会及专家评审会审议。

根据《广州市历史文化名城保护条例(2020修正)》第四十八条 历史建筑应当实施原址保护，任何单位或者个人不得损坏或者擅自迁移、拆除历史建筑。

因建设国防设施等重大公共利益

需要，必须迁移或者拆除历史建筑的，由城乡规划行政主管部门会同文物行政主管部门对迁移方案、补救措施等进行论证、公示和听证。市人民政府应当根据论证和听证意见作出是否迁移或者拆除的决定，并按照规定报批。

《广东省城乡规划条例》第六十四条 不得擅自拆除纳入保护名录的历史建筑。因严重损坏难以修复或者因公共利益需要确需拆除的，应当经城市、县人民政府城乡规划主管部门会同文物主管部门组织专家论证、制定补救措施后，报省人民政府城乡规划主管部门会同同级文物主管部门批准。

3 广湛高铁经珠江大桥进城最顺直 2线铁路改4线势在必行

珠江大桥是广湛高铁唯一必经之选吗？所经铁路为何必须二线改四线？“双桥”为何只能保一拆一？

据广铁集团广湛高铁广佛段项目指挥部，以及设计单位中铁第二勘察设计院 项目总体负责人介绍，践行“高铁进城”的理念，广湛高铁的起点选择在市中心广州站，经研究，最后选择从广州站向西是最顺直的线路，也是贵广铁路、南广铁路、广州南联络线、广佛肇城际所有通过广湛铁路进入广州站、白云站最顺直的线路。

珠江大桥所在的广州至三眼桥段正是上述各线汇集之地，包括广湛高铁本身共计10条线路的车流会通过该断面，预计近/远期运量达到243/273对每日常，达到四线铁路运量规模，修建4线势在必行。

据相关负责人介绍，2019年省部联合批复的广湛高铁可行性研究报告，就是拆除重建方案。

2022年7月，建设单位在向市规划和自然资源局征求意见时，相关负责人表示：应当实施原址保护，因重大公共利益需要，确需迁移或拆除的，需严格按照

《历史文化名城名镇名村保护条例》和《广州市历史文化名城保护条例》的要求，开展科学论证，广泛听取专家和社会公众意见。

2022年10月31日，中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部组织了《新建广州至湛江高速铁路珠江大桥建设方案唯一性论证报告》专家评审会。专家组意见如下：

一、结合历史建筑保护、航道发展规划、广州铁路枢纽和高铁建设技术要求、城市规划、社会稳定性、环境保护等方面综合分析比选，利用既有广茂铁路通道，拆除既有广茂铁路珠江桥扩建为四线铁路桥的改扩建珠江桥方案是广湛高铁引入广州中心城区唯一合理可行的方案。

市规划和自然资源局要求进一步加强珠江大桥历史价值的挖掘和研究，对历史建筑保护方案进行多方案比选，建设方案委托华南理工大学建筑设计研究院开展了专项建筑保护论证工作，提出了一系列涵盖“原址保护、部分原址保护、异地保护”的三种类型，共计十个方案。

4 “保西改东”方案通过专家评审 新桥设计延续钢桁架历史风貌

内容完整。基于“在保护中发展，在发展中保护”的理念，结合历史建筑保护、航道及防洪发展规划、广州铁路枢纽和高铁建设技术要求、城市规划、社会稳定性、环境保护等方面综合分析比选论证，形成意见如下：

1. “保西改东”方案较好平衡了历史建筑保护与社会经济发展等多因素，原则同意通过。建议进行优化设计，充分延续“双桥烟雨”文化景观。
2. 在延续“双桥烟雨”文化景观这一原则下，也可对“东西皆改”方案开展探讨，延续原有双桥的钢桁架形式，延续双桥在民众心中的历史形象。
3. 为体现既有珠江东桥历史风貌，东桥改建方案建议采用“等高平行弦+同层悬挂非机动车道”的桥式方案。
4. 在确定方案后，迁移的珠江桥部分构件可考虑迁至大坦沙岛公园，进行相关历史文化展示；或将构件运用于附近的人行桥。

据介绍，未来原址保护的西桥及大坦沙岛上现有的广茂铁路将不再走火车，将活化成慢行步道，从1933年的西桥老桥墩——1960年建成的西桥——1997年建成的双桥公园——2023年移建的桁架展廊——2025年改建的高铁4线。

专家组认为，方案资料翔实，依据充分，

就目前公示的方案，曾经参与咨询和评审的专家意见不一，支持的专家普遍认为这是一个经过几轮比较以后折中的方案，一位曾参加过两次评审会的专家认为：“如果这是高铁进城唯一的通道，最不影响双桥的就是做隧道了，但做隧道又有别的问题，隧道始终要出地面，周边楼盘密集，所以估计很难搞隧道；如果拆双桥，建新的高铁桥，那是最经济的，但对于历史保护做得太少了。所以目前的方案是一个折中的方案，有一个西桥留下来了，东桥又留下了几个桥墩。有当年民国时期的桥墩，还有上世纪50年代后建的老桥，又有2000年后建的公路桥，这几个跟高铁桥并列，我觉得还是很好的一个历史时间序列的呈现，城市的年轮。我觉得也是挺有意思的。”

参加过咨询会和最后一次评审会的广州市名城专家委员、广东省文物考古研究院院长曹勤表示：“因为这个项目可行性研究报告已经批复了，选线也已经确定了，在这种情况下，目前的

方案算是面对现实的一个办法，尽量地把其中一部分保护下来，保西拆东，首先是能够把西桥留下来。另外‘双桥烟雨’是羊城八景，是广州人的集体记忆，所以就要求拆东建新桥的时候，也要跟人们心里的‘双桥烟雨’的印记，跟原来的建筑意象、跟桥的形象相吻合，能够勾起广州人心目中的‘双桥烟雨’的文化景观。”

参加过咨询会及最后一次评审会、负责推荐广州市历史建筑名录的华南理工大学建筑学院副教授张智敏认为：“针对目前提供的多个对比方案，考虑多方面的因素，包括原址保护历史建筑珠江大桥本体的保护因素，高铁进中心城区利于城市发展的因素，工程造价和工期巨大差异的经济性因素，珠江航道的通航要求的因素，基于以上的因素综合考虑，目前已有的方案中利用原有西桥间隙和东桥桥位兴建人城四轨高铁大桥是一个优选方案。如果不考虑造价和工期或者说差异不大，隧道方案也是可以考虑的。”

反对者强调保护优先 建议保留东桥升级改造

反对的专家则强调珠江大桥的重大价值，坚持保护优先，有些还提出了新的思路与建议，参加过咨询会的一位专家认为：“珠江大桥虽然只是历史建筑，但它是珠江广州段上的第二座桥，它在广州城建史和城市发展史上很有意义。海珠桥是连接市中心到海珠区，珠江大桥是连接市中心到芳村和南海，解决了广三线的跨江问题，历史价值很大。我希望尽量不要去动它，不要去改变它的形象，现在由二线变成四线，主要的问题就是改变原来的形象，这其实是挺不合适的，拆了太可惜了。”

参加过咨询会的原广州市城市规划协会常务副会长史小予坚持要保护双桥，他说：“我倾向于高铁不走珠江大桥，但他们告诉我这个线路已经批复了，包括造价、时间都不能改，后来所有的论证都是在线路已经批复的前提下做的，如果走珠江大桥是唯一合理的线路，那为何还要那么多专家开会论证呢？如果必须要走这条线路，可不可以加固拓宽改造现有的双桥呢？建新的高铁走的

桥面？双桥的钢桁架也可以不换？又说不行，已经论证过了不能加固。那为什么海珠桥可以改造成六个车道呢？海珠桥旧桥还是保留的，钢桁架也还是保留的。”

参加过咨询会的市规委会委员、市规划协会会长施红平极力反对目前的方案，他说：“这次公示的双桥建设方案，没有公示桥梁立面图，这是不妥的。我认为：1. 东桥原有桥墩不必拆，说不符合航道规划要求不合理，不能用在现在的规范要求要求历史建设。这样在原有桥墩跨度不变的情况下，上部的梯型桁架梁就可以按原来的高度和式样扩建而保持不变，尽量维护原来‘双桥烟雨’的双桥模样，尽量保持历史样式。
2. 在公示的东桥方案基础上，提高门型桥墩高度，用骑跨的方式保留原东桥，功能改为自行车、电动单车和行人使用。
3. 西桥以维护维修加固为主，功能改为非机动车、电动单车和行人行驶。两侧新建的铁路桥，应采用与西桥一致的梯型钢桁架梁。”

市民：建议将公路桥改成公铁两用桥，保护东桥 市规划局：新建东桥将加挂人行桥方便出行

市民对目前的方案也有不同意见，文保爱好者叶嘉良在痛惜拆除东桥的同时提出了建议：“公示的珠江大桥保护方案，所谓的‘适应性改造’破坏历史建筑的完整性和历史价值，令人关注。为何不利用原东桥两侧的内环路放射线改造为公铁两用大桥(上层公路，下层双线铁路)以符合利用需要？”

还有多位市民提出了下面的建议：能否在双桥北边或南边建新桥？能否在东桥上架新的高架桥？能否改造现有双桥为4线桥？

叶嘉良又质疑：“广湛高铁自2019年动工，已兴建多年，计划2025年通车，而动工这么多年，现今才对珠江大桥的改造方案进行公示，留待各方讨论改造的时间极少，是否有迫使公众接受东桥‘适应性改造’之嫌？”

根据《历史文化名城名镇名村保护条例》2017年修订版第三十四条 建设工程选址，应当尽可能避开历史建筑；因特殊情况不能避开的，应当尽可能实施原址保护。

据新快报记者查阅，广湛高铁可行性研究报告、初步设计分别于2019年8月、2020年5月获中国国家铁路集团有限公司和广东省人民政府批复，方案已经确定路线是由广州站向西经珠江大桥、珠江大桥全拆重建。为何迟至2022年7月才向市规划和自然资源局提出珠江大桥的拆除方案？

对此，市规划和自然资源局相关人士回应：东桥新建桥梁两侧加挂人行桥。

据建设单位相关负责人说：当初建设单位并不知道珠江大桥是受保护的历史建筑，不能随意拆除。迟至2022年5月在做施工前的环境调查时，才得知珠江大桥是历史建筑。广湛高铁项目只做了文物考古方面的调查，并无进行历史文化遗产调查评估。

新快报记者查阅《国铁集团 广东省人民政府关于新建广州至湛江高速铁路初步设计的批复》，在“环境保护”一项中，只有生态保护、水土保持、噪声治理、特殊结构声屏障设计、水环境治理、文物保护、固体废物收集七点内容，就是没有《历史文化名城名镇名村保护条例》中的保护对象：历史建筑、历史文化街区、名镇、名村的保护。

对于公示方案，经常往来于珠江大桥东桥的市民更关心以后的出行：市民罗女士担忧道：“桥拆了之后我们还能怎么骑电动车去江对面，公路桥上面又不能骑电动车，附近也没有其他桥了。”罗女士担忧道。

也有市民对东桥东桥露出不舍：“这高铁桥不能换一个地方建吗？稍微错开一下或者直接架在原来的桥上就好啦！”住在河沙的市民何先生说：“我走这座桥走了二十多年了，对它很有感情，而且我几乎每天都要骑电动车走这座桥，拆了之后去对面就要更麻烦了。”

对此，市规划和自然资源局相关人士回应：东桥新建桥梁两侧加挂人行桥。

7月7日举行听证会 6月21日截止报名

除了在官网挂出公示，昨日，市规划和自然资源局还在官网挂出听证会公告，决定于2023年7月7日(周五)9:30在吉祥路80号广州市规划和自然资源局702会议室，举行广湛高铁珠江大桥历史建筑保护方案听证会。听证会代表可由公民、法人或者其他组织推选担任，申请参加听证会可下载申请表

并填报，并于2023年6月21日下午前邮寄至吉祥路80号11楼广州市规划和自然资源局名城保护处或发送至电子邮箱：yufengzh@gz.gov.cn。据悉，在听证会后，方案将被提交到市名城委审议，若审议通过，将报市政府同意后，由市规自局会同市文旅局上报省住建、文物主管部门批准。