

本版摄影(陈秋明(除署名外))



高铁香港西九龙站成了“打卡点”



香港西九龙站内部

变迁篇

叁

策划统筹/陈春凝 纪映云 设计统筹/李金宝

1820年代,由蒸汽机车牵引的铁路运输系统在英国出现,极大提升了运输效率。过去近200年,传统的铁路,经历了由蒸汽机车到内燃机车到电气化铁路再到磁悬浮铁路的技术转变;亦由单纯一种运营模式细分为高铁、城轨、地铁等多种模式。

作为粤港澳大湾区重要的中心城市,铁路对广州、香港两个城市的“重塑”功不可没。1979年广九直通车的复通,39年后广深港高铁香港段开通,使得穗港两地正式融入大湾区1小时生活圈。

而1997年广州第一条地铁通车,让广州市民告别了塞车时只有路面出行一种选择。其后,地铁线路越开越多,既让广州城区的轮廓越拉越大,也因能快速通达而令其在市民的心理感觉中越变越“小”。



1997年,广州街坊迎来地铁开通

“我为地铁献爱心”活动中发言
1996年,陈碧兰在西华路小学

穗港距离之变

文/羊城晚报记者 梁悛韬 谢畅

广州地铁之变

文/羊城晚报记者 梁悛韬 陈泽云

两地通达

40年从3小时到47分钟

广州和香港,粤港澳大湾区两座重要城市,相近的人文渊源,使两城交往密切。而交通问题,居于两城往来的要冲地位。

1979年4月4日,中断服务30年后,广州和香港之间,恢复开行广九直通列车。2007年4月18日,广深动车组开行,和谐号动车组上线。真正的“大变”是在改革开放40周年——2018年9月23日,广深港高铁香港段通车,和谐号、复兴号、动感号三大国产高速动车组,为广州、香港乃至整个大湾区沿线提供畅快服务。广州和香港间直通列车的行车时间,由40年前的两小时54分,缩短至今天最快47分钟。

广九直通车 艰涩拉近穗港距离

1979年,广九直通车恢复通行,结束了过去30年省港两地居民无法直接搭火车通达对方城市,只能在罗湖桥两侧下车步行过桥再乘车的尴尬。在这一背景下,香港小朋友苏子杰,开始被父母带到广州探亲游玩。

“我认不得这些地方是广州哪里了,大家帮忙认一认。”2018年,苏子杰成长为中年人,他在朋友圈贴出童年到广州游玩的照片,求大家帮忙辨认。在广州和香港两地网友的帮助下,白云宾馆、广州动物园、黄花岗七十二烈士墓、烈士陵园等广州景点上世纪80年代的模样,引起两地网友阵阵回忆。

“虽然有了广九直通车,但当时直通车的服务,并不能满足所有来往穗港两地的旅客需求。”苏子杰回忆,自己第一次到广州,还需要像广九直通车没恢复时那样,从香港市中心搭九广铁路到罗湖,过关后再转乘广深铁路列车到广州。据悉,从1979年恢复至1986年,广九直通车每天开行4对,每趟车仅允许载客800多人。除了对穗港两地居民提供出行服务,广九直通车还需担负每年广交会期间境外客商进出广州的任务。就连不少外国元首进入中国内地,也选择搭乘广九直通车。运力有限的广九直通车服务,艰涩地拉近穗港距离。

多种通勤方式 车程缩至近2小时

铁路运力的提高,增加复线、加快提速是关键。1983年6月25日,国务院批复了广州铁路局报送给铁道部的改造计划书,“自筹资金、以路养路、以路建路”的铁路建设运营改革方式,成为广九铁路内地段——广深铁路的创新模式。从1987年至2007年,广深铁路经历了复线建设、六次铁路大提速、电气化改造等运力提升。通过近20年的改造,广深铁路运营车型从绿皮车为主提升至目前以白色和谐号动车组为主,广深间实现城轨公交化,广九直通车班次加密,穗港间车程缩短至近2小时。而广九铁路香港段配合香港从上世纪70年代开始新界新市镇建设,线路也开始电气化改造,昔日以市郊列车模式运营的广九铁路香港段,如今早已融入香港轨道交通网络,被命名为“东铁线”。

“去香港,曾经感觉很麻烦,后来逐渐方便很多了。”由于受通关规定影响,广州居民过去相当长时间前往香港,办理“往来港澳通行证”及签证手续繁琐。2003年8月20日,广州成为全国第二批开放港澳个人游的内地城市。这让此前一直没有去过香港的广州市民何先生,2007年第一次搭直通巴士前往香港,观看广东和香港间传统体育比赛——省港杯足球赛。

广深港高铁 最快47分钟往来穗港

依靠单一线路提升运力,始终仍有局限性。2007年中国铁路第六次大提速后,铁路部门研发建设高速客运铁路专线。2011年12月26日,广深港高铁广州南至深圳北段通车;2018年9月23日,广深港高铁福田至西九龙段开通,内地高铁列车和谐号和复兴号首次开进香港,与港铁动感号高铁列车相会;广州和香港间铁路运输的时间由1979年时的2小时54分,压缩至2018年最快47分钟。

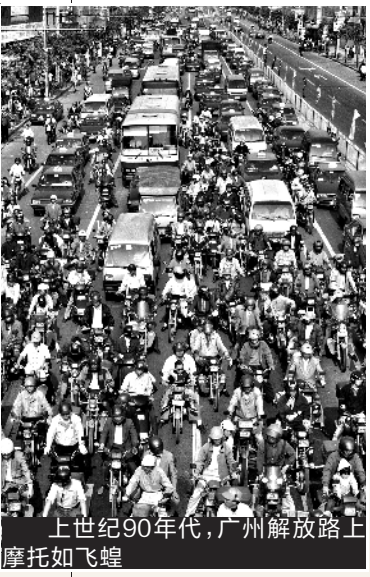
“速度快,停站少,不到一个小时就能到西九龙了。”今年9月27日,何先生第一次搭广深港高铁由广州前往香港。一个“快”字,成了何先生对广九直通列车和直通巴士后对广深港高铁的最大印象。何先生表示,以后去香港,广深港高铁会成为他的首选。

“广深港高铁开通,回香港更快,而且可以找到更好的广州资源。”在广州工作的香港居民杨先生告诉记者,他关注在广州亚运城买房的可行性。相比中心城区,亚运城价格略低一些,通过亚运城地铁前往南沙庆盛枢纽,可换乘广深港高铁前往香港。广州和香港间铁路运输线路站点的加密,让两地的优势资源更容易被粤港澳大湾区内各地居民挖掘。

“现在从香港去广州,选择多了,出行质量也比当初我第一次去广州时提高了很多。”苏子杰介绍,想去番禺、南沙等区的香港居民,搭高铁更方便一些;想去天河,广九直通车或者东铁转广深和和谐号也很方便。加上两地中心城区随处可见的直通巴士车站,让两地居民来往交通工具的选择多很多。作为资深足球迷,苏子杰经常从香港前往广州,看广州举行的中超比赛。



1979年4月4日,广九直通列车复通 越秀区档案馆供图



上世纪90年代,广州解放路上摩托如飞蝗



1997年6月28日,广州地铁1号线首通段通车



2017年12月28日,广州地铁“四线齐发”

大城小议

差距与速度

林琴西

广州之开始通地铁迟至1997年。而伦敦之通地铁早在1863年,足足相隔134年!当年居住在伦敦的大文豪狄更斯已经病了,虽然来得不及写这条地铁,但完全可以坐上这条地铁,他这年才51岁。而那一年,中国是“同治二年”,正当湘军、淮军与太平军打个你死我活。而此时,广州城与周边城市最重要的交通工具,陆路是马车,水路是一种叫“西瓜扁”的人力运输船。此时广东顺德籍的京官邓华熙,从北京回顺德省亲,水陆兼行,要两个月零十天;其中从澳门经石岐再到顺德龙山,先坐轿、后坐船,也要5天!当时,广府地区与伦敦相隔的,是两个世界。

伦敦与广州原有134年的差距,但广州自有其“21年的速度”——广州地铁至今仅有21年历史,但其发展速度却是惊人的。从一条线一下子扩展至13条线,并且通过与城际铁路的接驳,更借助港珠澳大桥的连接,省港澳各大城市之间,连成一气,内联外通,四通八达。这种高速发展,不要说离乡多年的老华侨为之惊叹,就算是身处其中的我们,也常惊异于身边日新月异的变化。早发香港,午发深圳,夕发广州,晚发澳门,已是一件十分平常的事。这仅仅是对于粤港澳大湾区一体化最肤浅的描述。所谓大湾区,就是各城市之间既差异化又一体化,从而形成叠加效应。有专家预期,这一地区,将进入东京、纽约和旧金山等大湾区的行列,而她的活跃度更将后来居上。

塞车,一种大城市病。广州一度也“病”得不轻,特别是在只能依赖地面交通出行的年代。

1997年6月28日,广州地铁1号线首通段通车。从此,广州市民告别了只靠地面交通出行的日子。尽管如今广州有的地方依然难解塞车之困,但只要通地铁,则“堵而死的”随着广州地铁线网越来越越来越密,市民发现这座城市变得“越来越小”。高标准建设和管理的广州地铁,也给全国乃至全球的地铁同行树立了业界标杆。

广州地铁如何改变市民的生活?请看市民怎么说。

无地铁 乘公交出行是件痛苦的事

在没有地铁的年代,广州市民谈到市内出行就有点烦。

“记得那时去趟北京路,等公交车,可得要半小时才来一趟。”上世纪90年代就读于西华路小学的陈碧兰,回忆当年的出行情况时表示,如今看起来似乎很近的西华路到北京路的距离,等车加上上塞车,一趟下来可能要1小时才能到达。

“我住在中山路的东边,往城西走要搭无轨电车。”市民张德正表示,无轨电车是当时横贯中山路东西走向的常用交通工具。拥挤的乘车环境加上堵塞的道路环境,让出行成为痛苦的事。

“从河北过河南,没有一个钟头搞不掂。”市民沙志仁回忆,小时候他常常从珠江北的解放中路前往河南的晓港路。如果用月卡搭公交车,需要中途转车。加上路上常常塞车,车程往往在1小时以上。“正是这种不便,当时大部分市民迫切希望地铁早日开通。”在陈碧兰就读小学五年级时,广州正在修筑地铁1号线。有一天,学校举办“我为地铁献爱心”活动,陈碧兰捐出自己过年时收到的利息,并且作为学生代表发言,希望同学们多为广州地铁建设出力。

通地铁 爽和快是市民搭乘初体验

1997年6月28日,广州地铁1号线首通段通车。多年的等待,终于盼来地铁开通!“只能用4个字形容:人山人海。”陈碧兰说,她在地铁开通后的第一个星期日,便去搭乘地铁。市民高涨的热情,让售票窗口、月台、车厢等地方均挤满了人。“挤进地铁车厢后,我感到难以言说的舒适和快速。”陈碧兰说,1997年广州的公交车还没普及空调,配有空调的广州地铁令乘客感到乘车环境很舒适。通过地铁,陈碧兰快速往来黄沙和西朗之间,“这种快,之前搭公交车无法体验到。”

1999年2月16日,1号线全线通车并作观光试运行,地铁通到张德正家门口附近。他发现因为地铁的开通,中山路悄悄在变,“塞车少了,无轨电车也快了。”

2002年12月29日,广州地铁老

2号线三元里至晓港通车。沙志仁开始体验地铁带来的“红利”:“从晓港到公园前,4个站,8分钟就到了。”“地铁开通前,我的活动范围基本上在老城区;开通后,我可以去的地方更多。”陈碧兰说,伴随地铁2号线开通,她第一次知道广州有个地方叫“万胜围”;随着新线越开越多,更多以前听说没听过的地方,都被她一一“打卡”。

“以前要去番禺、萝岗这些地方,都是要开车的,现在搭地铁都可以去。”张德正说,不仅是以前看似遥远的广州近郊区,就连邻城佛山,现在也可以搭地铁快速抵达。“借助于4号线,去南沙可以搭地铁了;现在搭地铁,可以去到增城、花都;年底新线开通,还可以去到从化。”陈碧兰表示,这些“远郊”,1小时左右就能抵达。

广州地铁 常令外地访客感觉惊艳

伴随着地铁线网越来越密,乘客待在地铁的时间也越来越长。渐渐地,广州地铁和市民的生活融为一体。

“任何时候搭乘广州地铁,车站和车厢都给人干净整洁的感觉。”作为一名交通学科的博士,沙志仁了解不少国家和地区的轨道交通,他觉得广州地铁建设起点高,管理水平好,好的车容车况能够给其他城市的轨道交通起到示范作用。“干净整洁的乘车环境,使广州地铁如同它现在的‘年龄’般,像一位21岁的年轻人。”

当年给广州地铁捐钱的陈碧兰,如今已是一家外贸公司的职员。出差机会较多的她,也会经常搭乘外地甚至国外的地铁。“不少城市,如今仍然有人工售票,或者

购置一张当地才能使用的公交卡。”陈碧兰认为,无需专门买一张车票或者公交卡就能搭乘的广州地铁,能为乘客节省时间。如今,广州地铁能够用微信和支付宝购票,通过手机扫码就能过闸机,这让外地访客感觉惊艳。

2013年,张德正获得在广州地铁中为广大乘客服务的机会——他成为一名义务安全员。“不占用工作时间,我在搭乘地铁时就能为大家服务。”张德正说,他会在搭乘地铁时,劝阻极少数乘客的不文明乘车行为。通过张德正及广大义务安全员的努力,文明乘车的理念得以深入人心。“能够通过义务安全员这种方式,让更多乘客参与地铁的管理,我觉得这个制度值得其他城市推广。”张德正不无骄傲地说。