

# 首善北京

第115期

香港文匯報 WEN WEI PO http://www.wenweipo.com

主編：北京市人民政府新聞辦公室 香港文匯報北京分社

# 開往春天的地鐵



2012年12月30日，是北京軌道交通極為值得紀念的一天，4條地鐵新線同時向市民開放運營，「悄然」融入龐大的地下交通網絡，8號線南段直達鼓樓站疏堵回龍觀；10號線二期二期貫通成世界最長地鐵線；6號線一期8節編組新車開地地鐵大容運行篇章。

至此，北京地鐵總里程從372公里增至442公里，躍居世界第一。拋開傲人的里程數與諸多「第一」的聲望，要客觀勾勒北京新地鐵網絡的形象，最好方式莫過於傾聽與之朝夕相處的民眾的感受——這次，我們從兩個乘客講起。

■香港文匯報記者 王添翼、高麗丹、王頌

■北京地鐵總里程現已達442公里，躍居世界第一。新開通線路均採用新型國產列車。

## 我的地鐵 我的城

早晨5點，北京尚沉睡在一片寒冷的寂靜中，這個習慣了奔跑的城市，這一刻顯得安詳可愛，呼吸綿長。而在它平靜的皮膚之下，呈輻射狀的15條鋼鐵動脈早已提前醒醒，開始為這個龐大的肌體輸送一整天的活力和繁忙。

5點15分，隨着一道強光閃過，黃白相間的6號線早班地鐵，呼嘯着開進了新新的東部始發站「草房」，隨着為數不多的乘客，記者開始了一天的體驗行程。向車尾眺望，略顯空曠但暖意盎然的車廂內，乘客們隨地鐵的脈動有節奏地搖晃着。今年66歲的老北京人田千里，腰板挺直地坐在座位上，在昏昏欲睡的人群中顯得格外引人注目，而他臉上莫測的笑容，更讓記者為之精神一振。

田千里告訴記者，「雖然6號線剛開通不久，但自己已是這條線路的鐵杆乘客了」。他住在北京市政府為其提供的經濟適用房「麗景園」小區中，雖然退休多年，但閒不住的自己，又在城西邊的五棵松尋了一份打雜的工作。

他告訴記者，在6號線開通前，自己出行的方式主要是公交、地鐵加步行，在上班高峰時期，自己這身板根本擠不過年輕人，在八通線的雙橋站，「人只有上的，基本沒有下的。要動兒背着身硬往裡頭擠，才能成功。這一來一回，路上得花去4個小時。」

6號線開通後，他每天都會早早起身，乘坐6號線第一趟車，舒舒服服地橫穿四九城去上班，整段路程也因此縮短到了一個小時。並且，由於軌道交通極大地緩解了路面交通的壓力，他乘坐的公家車上也鬆快了不少。現在，每晚晚上乘坐306路公交回家時，上面總有五、六個空位，「北京的夜生活我怎麼也看不夠的呀。」……

田千里不知道的是，這次同時開通的4條新線，全部位於中心城區，這場「地鐵疏堵、攻堅戰」，其實早在五年前就已悄然打響。

2007年，北京市委、市政府領導已經開始謀劃後奧運時期的城市建設，期間多次強調了軌道交通建設的重要性。當年，在北京軌道交通建設指揮部組織下，上千名設計師集中到一起展開新線設計。6號線、8號線、10號線二期、亦莊線、大興線5條新線繼而宣布開工，在建軌道交通線達到創紀錄的10條。自此，北京最大規模的地鐵建設高潮拉開大幕，平均每年都有60多公里的軌道交通線投入運營，這樣的建設速度在全球堪稱奇跡。

同樣的奇跡，北京的建設者們還創造了很多，6號線，最小發車間隔僅4分鐘，大容量列車快速疏散客流的功效發揮得淋漓盡致；8號線、9號線最小發車間隔，分別達到5分鐘和4分鐘。

與記者同行了半小時後，Alvin離開車站走入人流中，外面的北京，剛從連續多日的霧霾天氣中走出。或許Alvin不知道的是，在北京市政府的規劃下，地鐵已全面升級進入了網絡化運營時代，新的地鐵網絡初步形成了「環線+棋盤+放射線」的軌道線網格局，將多條郊區鐵路納入到網絡，並在原有基礎上，打通了北京西南向北部和向東部的延伸。

此外，新開通的地鐵線較老線路在設計上更人性化，先進的一體化理念，將乘客實現「邊進站邊換乘」，包括6號線、10號線等多處車站，走出地鐵站即是商場，或直接進入寫字樓、酒店，這不僅令換乘路線更順暢，亦促進了地鐵沿線新的商業氛圍形成。

上述設計與規劃，不僅方便了城郊及市中心居民的出行，更靜靜地改變着北京百姓出行方式，越來越多人開始選擇使用地鐵這種更低碳環保的交通手段。目前，北京地鐵日客流量達到近870萬人次，預計2013年日客運量將突破900萬人次。

## 你們的地鐵 世界的城



來自英國倫敦的 Alvin。 王添翼攝

時間轉至上午9點30分，北京地鐵剛剛將早開的人群送往他們各自的生活戰場，這一刻出現在車站裡的乘客，神情已沒有一個小時的焦急和疲憊。

來自英國的Alvin，選擇在這個時候乘地鐵前往自己位於國外的辦公室，今年29歲的他，已經在北京生活了3年，是一家全球性環保組織的工作人員。由於上班時間較有彈性，Alvin一般會有意錯開北京「著名」的早高峰。

他告訴記者，自己的國家在多年前，就已經嘗到了環境污染帶來的惡果，「霧都」的稱號並不像聽起來那麼浪漫，在污染最嚴重的時候，曾經出現過因大霧4天致死4,000人的惡性事件。在他們眼中，環保已經成為深入人心、發自肺腑的自發行為。

他認為，現在正努力走向世界城市行列的北京，或許將面臨相似的問題。在倫敦，發展地鐵等公共交通，減少私家車的「剛性需求」，已經成為政府最有效的施治手段，「這同樣也適用於現在的北京，很高興看見你們的政府，正在走一條長久有利於民眾的道路。」

在有多國生活經歷的Alvin看來，北京不僅是中國的首都，更是逐步吸引世界目光的國際性大都會。將地下交通建設融入城市的規劃中，為民眾出行提供更多的選擇，營造更主動的環保氛圍，或許正結合了中國人的思考方式——「順水推舟、水到渠成」。

與記者同行了半小時後，Alvin離開車站走入人流中，外面的北京，剛從連續多日的霧霾天氣中走出。

或許Alvin不知道的是，在北京市政府的規劃下，地鐵已全面升級進入了網絡化運營時代，新的地鐵網絡初步形成了「環線+棋盤+放射線」的軌道線網格局，將多條郊區鐵路納入到網絡，並在原有基礎上，打通了北京西南向北部和向東部的延伸。

此外，新開通的地鐵線較老線路在設計上更人性化，先進的一體化理念，將乘客實現「邊進站邊換乘」，包括6號線、10號線等多處車站，走出地鐵站即是商場，或直接進入寫字樓、酒店，這不僅令換乘路線更順暢，亦促進了地鐵沿線新的商業氛圍形成。

上述設計與規劃，不僅方便了城郊及市中心居民的出行，更靜靜地改變着北京百姓出行方式，越來越多人開始選擇使用地鐵這種更低碳環保的交通手段。目前，北京地鐵日客流量達到近870萬人次，預計2013年日客運量將突破900萬人次。

## 下一站：資本市場

### ——未來4年北京地鐵再投2,000億元 運營里程達664公里

北京地鐵建設速度全球罕見，背後離不開強有力的資金支持。根據國家發改委批覆顯示，到2016年，北京地鐵運營里程將達664公里，屆時，還將再投入近2,000億元，而這其中將有近550億元，來自央企及香港等社會資本的投入。

### 14號線再引港資150億

2008年，地鐵4號線投入運營，女乘務員貝蕾的裝束令人耳目一新，而車廂禁止飲食等服務細節也打上了深深的港鐵烙印。這是北京地鐵首次引入外資參與建設的項目。通過7:3的出資比例，港鐵公司在4號線投入40億元建設資金，並獲得30年特許經營權，成為內地軌道交通領域第一次以PPP公私合營模式引入社會資本的成功嘗試。

在2012年11月6日的京港洽談會上，京港再次傳來合作的佳音。北京市交通委代表市政府與香港地鐵簽訂《14號線特許協議》，京港地鐵將斥資150億元參與大容量地鐵14號線的建設，14號線也成為目前內地單一項目引入社會資本最大的項目。

政府投資是地鐵建設投資的主導力量，但單靠政府顯然力不從心。資金籌措一直是全球軌道交通發展的瓶頸。多年前，北京地鐵建設也曾深受其苦。

復興門至西便門的復八線，斷斷續續建了12年；5號線1992年籌備，2002年底才勉強開工；13號線與2號線在西直門和東直門一度被迫面地而換，只因10億元的資金缺口……根據規劃，未來4年北京地鐵近2,000億元的總投資中，計劃引入社會資本550億元，佔比將超過27%。「我們還在爭取大型央企、保險資金、境外資金進入北京地鐵投資領域。」北京市基礎設施投資有限公司（京投公司）有關負責人鄭偉表示。

### 融資創新相當於免費再修一條地鐵

去年11月，國家發改委批覆北京2016年地鐵建設規劃，2020年地鐵規劃正在編制中。預計到2020年，北京軌道交通運營里程將達1,000公里。目前，北京地鐵投資約50%來自銀行貸款。在低票價政策環境下，京投公司為降低融資成本，率先嘗試利率權貸款，累計籌集銀行貸款964億元，25年周期限內大致節約10%的利息支出。

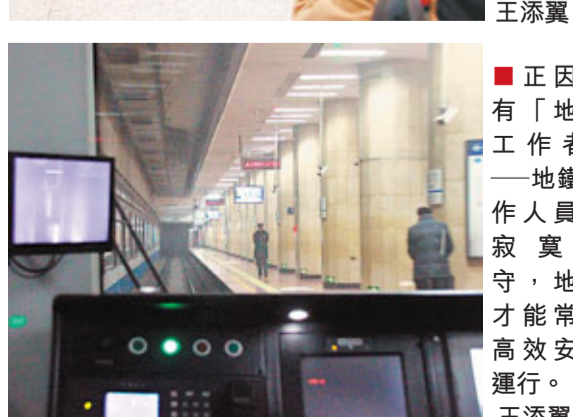
此外，京投公司還多次嘗試發行企業債券、短期融資債券、中期票據等公債證券，這些融資創新手段，豐富了北京地鐵投資的資金來源渠道，相比銀行貸款期限也更靈活，利率更低。據測算，到2035年，北京地鐵融資創新將可以節省成本200億元，相當於免費再修一條地鐵。



■北京地鐵每天向各區域輸送著維持著高運轉的能量。 王添翼攝



■隨著北京地鐵近年來的迅速成長，軌道交通成為北京市市民的首選出行方式。 王添翼攝



■正因為有「地下工作者」地鐵工作人員的寂寞堅守，地鐵才能常年高效安全運行。 王添翼攝

## 「不惑之年」的「花樣年華」

走過了42個年頭，已入「不惑之年」的北京地鐵，在2012年底，再次換發生機迎來了自己的「花樣年華」。

### 中軸之媚

北京的中軸線，從南四環一路向北，貫穿京城。而地下，另一條「中軸線」也將用現代的方式折射出北京的美麗。北京地鐵6號線二期北起回龍觀地區，南至中國美術館東街，與地鐵8號線銜接，是貫穿北京南北的骨幹線路，它的走向基本與中軸線吻合，車站內的空間結構、燈光等，處處體現了「中軸」概念。

在車站的設計中，8號線南段建築、裝修設計風格力求表現「中軸」的人文及環境特點，既能夠體現出線路的城市區位，又蘊涵著深厚的北京文化韻味，是最為貼切的設計主題。

8號線二期南段共設3站，分別為安華橋站、安德里北街站、鼓樓大街站。安華橋站係灰、藍系列色，安德里北街站係灰、粉紅系列色。車站中軸區域採用鮮艷的色彩，與兩個白色、灰色的界面色彩形成對比，突出了中軸的形象，每站的頂部均為方格拼接的一條「色帶」貫穿，象徵「中軸線」。

### 鼓樓之韻

而在8號線新開通的三個站點中，鼓樓大街站則是最具特色的車站。鐘鼓樓作為北京城的重要標誌，也是老北京的象徵。四周的老胡同原汁原味地反映著老北京人的生活，以及歷史的變遷所留下的歲月痕跡。因此，該站的设计理念為「鼓韻清幽」，貫穿車站的設計思路是晨鐘暮鼓、紅牆綠瓦、幽曲古韻。

在鼓樓站裡，立柱色彩也與鼓形燈相呼應，分別是紅色和白色柱身，突出濃郁的中國傳統民俗風格。立柱運用的是古典的紅色，天花板上的一一個個大圓形，

四周是紅色，中間發光，就像是一面面大鼓，充分體現鼓樓大街的地區特色。

即將開通的地鐵8號線二期南段年底僅開通三站，而二期剩餘的三站南鐘鼓巷、什刹海、美術館要在2013年以後開通。不過，這未開通的三個車站仍將延續「中軸」概念，特別是美術館站內的大幅壁畫，未來將成為京城地鐵獨特特色的一景。

### 10號線之綻放

「自然、夢想、綻放」的主題可謂是10號線二期站點設計的亮點。列車剛一駛入潘家園站，不少乘客就紛紛讚歎「真漂亮！」記者看到，恬淡藍色的柱面裝飾，充滿了大自然的美感，反射到地面的燈光倒影，猶如水面波紋般緩緩流動。而大紅門站粉紅色的整體色調，則似最初夢想般純粹。

### 6號線之風貌

從西往東的6號線一期，與1號線、八通線平行，是北京地鐵線網中重要的一「橫」，將北京最古老的胡同和最新衛的未來通州新城聯繫在一起，展示「古城風貌」，體現老城區車站的古樸、渾厚的文化塑造。

車站牆面以「磚的長方特點」為基礎，體現「磚之韻」的構思。根據線路的區域來區分，二環以西為紅磚，回味工業化時代的特點；二環以內為古城青磚，記憶古城的韻歷。二環以東為現代彩磚，體現朝陽門外時尚、現代的商業圈特點。



■東四地鐵站設計參考了老北京「牌樓」元素。 王添翼攝



■工藝精美的地鐵站點裝飾。 王添翼攝



■投入運行已42年的北京地鐵，見證了北京的高速發展，亦記錄了北京的歷史變遷。 王添翼攝

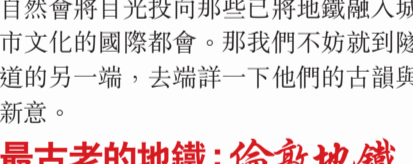


■地鐵北街站的入口設計，充分考慮了周邊環境的因素，與古韻北京融為一體。 王添翼攝

## 「穿越」

身處頗具科幻感的地鐵隧道中，讓人難免有時空穿梭之感。事實上，在地鐵發展第一梯隊的國家中，中國確是極年輕的後來者。當北京地鐵硬件建設現已初具規模，進入世界前三之時，我們自然會將目光投向那些已將地鐵融入城市文化的國際都會。那我們不妨就到隧道的另一端，去端詳一下他們的古韻與新意。

最古老的地鐵：倫敦地鐵

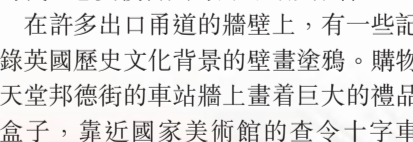


■倫敦地鐵。

走進世界地鐵發源地倫敦地鐵，狹窄的隧道上下蜿蜒，配上昏黃的燈光，隨著列車進站，彷彿走入19世紀蒸汽機車時代，感受復古與時尚的巧妙融合。

在許多出口雨道的牆壁上，有一些記錄英國歷史文化背景的壁畫塗鴉。購物天堂邦德街的車站牆上畫著巨大的禮品盒子，靠近國家美術館的查令十字車站，壁畫是世界名畫。在貝克街站，偵探小說迷們可以和牆上的福爾摩斯合影，還可以猜一猜畫圖出自何南，這爾高的哪個案件故事。

最漂亮的地鐵：莫斯科地鐵



■莫斯科地鐵。

擁有「地下的藝術品宮殿」美譽的莫斯科地鐵，以其宏大的建築規模和華美的地鐵站風貌聞名於世。經過了前蘇聯建築師和藝術家精心設計，100多個主站各具特色，以不同的歷史事件或人物為主題，採用五顏六色的大理石、花崗石、陶瓷和彩色玻璃鑲嵌出各種浮雕和壁畫裝飾，輔以華麗的照明燈具，富麗堂皇的大理石地面，美不勝收，令人流連忘返。

### 最發達的地鐵：紐約地鐵



■紐約地鐵。

區連接在一起。

然而，紐約地鐵的美不止於此。在曼哈頓聖尼路唐人街地鐵站的牆壁上，拼貼著具有中國特色的藝術畫，81街的自然歷史博物館站，瓷磚砌出了栩栩如生的各種動物……，設計師的創意寓意和精湛工藝總是引人入勝，反映著紐約豐富多彩的多元文化。

### 最詩意的地鐵：首爾地鐵



■首爾地鐵。

如果你以為只有紐約、倫敦等古老城市的地鐵才有令人歎為觀止的藝術風格，那就大錯特錯了。如今的首爾地鐵亦步亦趨，向著代表城市文化的詩意空間在蛻變轉化。

走入首爾地鐵站，最吸引人的莫過於迄今已有12年歷史的文藝表演。每年的表演次數達2,600次，這些地鐵站裡表演的節目，幾乎都是大眾所熟悉的民俗音樂、拉丁和安第斯音樂等。除了為路人們提供了休閒和歡樂，為生活增添活力之外，更是為藝人提供了希望和勇氣，創造了追尋夢想最大眾化的舞台空間。

紐約地鐵設施規模宏大，四通八達。26條線路像蜘蛛網般地向各地，把布蘭克斯、曼哈頓、昆士和布魯克林四個

區連接在一起。

然而，紐約地鐵的美不止於此。在曼哈頓聖尼路唐人街地鐵站的牆壁上，拼貼著具有中國特色的藝術畫，81街的自然歷史博物館站，瓷磚砌出了栩栩如生的各種動物……，設計師的創意寓意和精湛工藝總是引人入勝，反映著紐約豐富多彩的多元文化。

如果你以為只有紐約、倫敦等古老城市的地鐵才有令人歎為觀止的藝術風格，那就大錯特錯了。如今的首爾地鐵亦步亦趨，向著代表城市文化的詩意空間在蛻變轉化。

走入首爾地鐵站，最吸引人的莫過於迄今已有12年歷史的文藝表演。每年的表演次數達2,600次，這些地鐵站裡表演的節目，幾乎都是大眾所熟悉的民俗音樂、拉丁和安第斯音樂等。除了為路人們提供了休閒和歡樂，為生活增添活力之外，更是為藝人提供了希望和勇氣，創造了追尋夢想最大眾化的舞台空間。

■曲折蜿蜒的北京地鐵隧道。穿行其間頗有「穿越感」。 王添翼攝