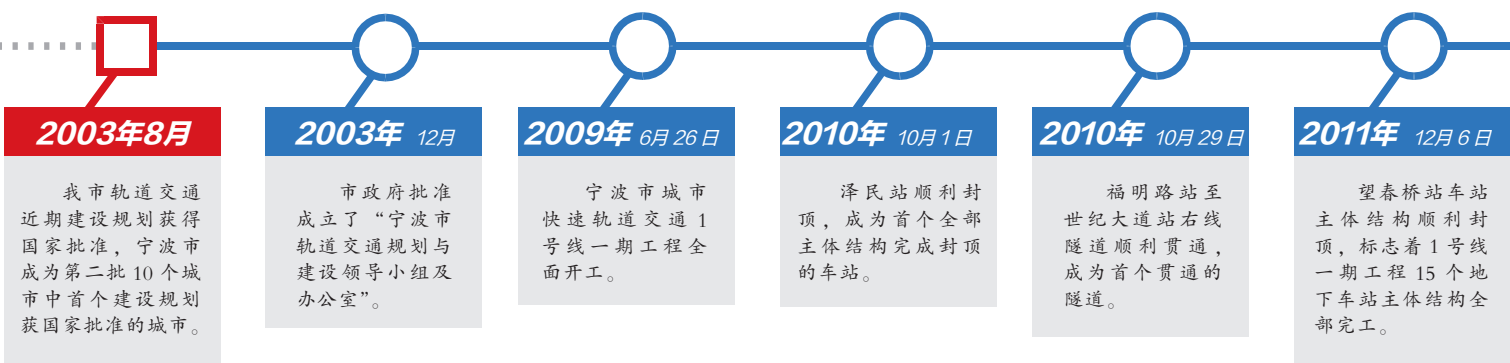




1号线是如何孕育的？

等了将近20年



记者 张昊
通讯员 徐昭/文
记者 刘波/摄

宁波决定建地铁，是太超前吗？

——对话市发改局副局长、市轨道交通指挥部副总指挥董维克

【地铁决策始末】

记者：宁波启动轨道交通的筹建，要从哪一年算起？

董维克：2003年。当时，市政府批准成立宁波市轨道交通规划与建设领导小组及办公室，这可以算是我市正式启动了筹建轨道交通。

记者：是不是可以认为，宁波地铁梦也是从那时开始的？

董维克：要说地铁梦，那要早得多。至少可以提前到1995年。

那时候，规划部门做了一个轨道交通线的初步方案，但最终没有落实到位，只是以一种课题形式呈现的。

重新拾起来是在2002年，开始启动轨道交通线网编制。这主要是当时，在市有关领导的支持下，规划部门和市发改委提出为适应现代化建设需要，宁波要尽快修建地铁。这份提案出来后，请了许多专业的规划、设计部门进行筹划，就按照当时宁波的经济发展水平和人口集聚水平，做了一个247.5公里、6条线的规划方案。

这就是在2003年8月完成的《宁波市城市快速轨道交通线网规划》，后来也纳入了2004版城市总规。

但线网规划的出台还只是万里长征第一步。根据2003年国务院办公厅《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》，建设轨道交通的城市不仅要有线网规划，还要首先编制建设规划。

于是，2003年年底，宁波市轨道交通规划与建设领导小组及办公室应运而生，由市发改委牵头，负责编制轨道交通建设规划及申报工作。

记者：这才刚刚进入21世纪，轨道交通还是个新事物，当时全国也没几个城市开通了地铁。当时，

是不是有些质疑的声音？

董维克：的确，在当时一些人看来，宁波建设轨道交通似乎有些超前了。但事实上，宁波建设轨道交通不仅必要，而且已是迫在眉睫。

2002年开始启动线网规划的时候，是配合2004年版新的城市总体规划来做的。这一新的总体规划对宁波的发展就提出了新的要求——到2020年，宁波要基本实现现代化，城市建成区的面积要扩大一倍，达到312平方公里。城市不断扩张，人们活动范围将不断扩大，靠什么来支撑城市发展的需要呢？所以，轨道交通其实也是时代的呼唤。

而且那个时候交通需求快速增长，市域交通压力已日益显现。我这里有宁波机动车保有量的数字，2000年是40万辆；到2005年已经猛增到100万辆。在这种趋势下面，大运量的轨道交通其实是疏解交通的不二选择。

更不用说，轨道交通还具有节约土地、运量大、耗能少、污染小、环保等特点。它可以大大节省市民出行时间，从而提高整个社会的运行效率。我们测算过，1号线、2号线建成后，市民平均出行距离将增加62.5%，出行范围扩大一倍。1号线一期全线的通行时间大约为38分钟，将比汽车缩短一半。

但由于轨道交通工程技术含量高，工期很长，所以就必须要早做准备，未雨绸缪，等到交通拥堵不堪的时候再来研究轨道交通，那很可能就会为时已晚。

记者：宁波当时有条件有能力来建设轨道交通吗，这恐怕也是市民心中的又一个疑问。

董维克：其实国家也给申报建设轨道交通的城市设置了门槛，比如GDP总量要达到1000亿元、地方财政一般预算收入要有100亿元，城区人口在300万人以上，对照这些标准，宁波当时已经达到了国家

对我们的基本要求。另外，社保系统运行良好，没有资金缺口；政府项目也不存在工程款和农民工、公务员、教师工资拖欠现象，符合国家的审批标准。

当时，我市经济社会取得了全面、高速的发展，财政一般预算收入和地方财政基本实现同比增长，可以说宁波建设城市轨道交通有坚实的财力保障。

记者：宁波是什么时候向国家申报建设轨道交通的？

董维克：后来经过反复论证，市里上下最终统一思想，在2005年最终形成建设规划。在通过市政府常务会和市委财经领导小组的双重审议后，在当年底将此建设规划上报国家发改委、住建部。次年4月和9月，国家发改委和住建部还分别委托国家级评估单位来宁波进行评估，两次评估都认为宁波已经达到国家规定的条件，认为宁波建设轨道交通是非常必要的，项目的建设方案和建设标准的选择总体上可行。

记者：那为什么规划最后到2008年才批下来？

董维克：当时全国建设轨道交通的热情很高，为了轨道交通的健康发展，国家暂停了对轨道交通的审批，转而第一批已通过审批的15个城市的轨道交通建设、运营情况进行总结。这一等待就是两年。

当然，这两年，我们也不是干等着，而是马不停蹄地进行线路可行性的研究。

2008年，国家重启了轨道交通审批工作。由于我们前期工作扎实，不久宁波市轨道交通近期建设规划就获得国家批准，我们成为第二批中第一个建设规划获批的城市。

仅仅过了4个月，轨道交通1号线一期工程，也就是马上就要通车的这条，它的可行性研究报告也批下来了，这就是说这时候起它才真正获得了“准生证”。