



京涿通勤高铁便利了通勤人员的往来。

轨道连通 京津冀

本报记者 张群琛

作为协同发展的排头兵之一,9年来京津冀三地的轨道交通经历了从“通”到“畅”,从“有”到“好”,从“基本适应”到“更好满足”的转变。据国铁集团发布的数据显示,目前,京津冀三省市铁路营业里程达10933公里,其中高铁2575公里,实现铁路对20万人口以上城市全覆盖,高铁覆盖京津冀所有地级市,快速推进半小时、一小时城际交通圈,“双城生活”成为现实。

目前,京津冀地区已逐步形成京津、京雄(石)、京唐、津雄四轴,衔接太原、郑州、商丘、济南、潍坊、秦皇岛、沈阳、呼和浩特8个方向的“四轴、八放射”路网布局渐渐成形。京津、京唐等多条高铁线路运营,北京、天津、雄安、唐山、秦皇岛、石家庄等地实现有效连通;京张高铁、京哈高铁北京至承德至沈阳段、石济高铁相继建成开通,与既有京沪、京广、石太高铁,共同形成了京津冀连接东北、西北、华东、华中、华南、港澳地区的高铁通道主骨架。

北京向南： 铁路通勤搭建便捷通道

6月20日,北京丰台站满一周岁。一年里,北京丰台站累计发送旅客750万人次。北京丰台站在京津冀地区交通的辐射作用越发显著,有效缓解北京站、北京西站等既有车站的压力,进一步提升了首都铁路枢纽综合服务力,对服务支撑京津冀协同发展、完善京津冀区域铁路网布局具有十分重要的意义。

今年5月底,北京丰台站至河北固安的通勤列车正式开通,为河北固安与首都北京之间搭建起又一条便捷通道,也使固安更好地发挥承接北京非首都功能疏解作用,对固安的经济起到显著的提振效果。

根据中国铁路北京局的部署,从5月28日起,北京丰台站与河北固安之间开通三班通勤列车。其中从固安站每天发出两班列车,分别是7时17分始发的K7672次列车和19时35分始发的K7674次列车;每天17时50分,北京丰台站始发的K7673次列车返回固安。三班列车中,K7672和K7673运营时间为36分钟,K7674次为44分钟。

通勤列车开通的第一个工作日,家住固安在北京上班的孙先生头天就买好了车票。“到北京丰台站11元钱,然后再换乘地铁上班,成本并没有太多变化。”作为北京重要的交通枢纽,北京丰台站连通北京地铁10号线和16号线,对于在中关村、金融街等地区的通勤列车上班族十分友好。此外,北京丰台站临近丰台科技园、丽泽商务区,这些区域的通勤人员出行更为方便。

随着京津冀协同发展的深化,通勤需求愈发旺盛。去年底,京广高铁开通10周年之际,北京西站直达石家庄的通勤列车正式通车。从这一天起,北京西站每天开行10对60分钟直达列车。“现在的京广高铁上,可以频繁看到通勤旅客,还有当天往返的上班族。”一位值乘京广高铁十年的乘务员告诉记者,十年前乘坐京广高铁的旅客主要以探亲流、长途旅游流为主,伴随着中国高铁不断提速,石家庄也融入了首都一小时经济圈。

去年7月18日,涿州与北京之间增开一对通勤高铁。每天早上6时23分从涿州东始发,6时47分抵达北京西站。京涿通勤高铁开通首班车即满员。不少旅客表示,有了这趟通勤高铁,早上时间更充裕,而且就医、短途游玩等也多了一种选择。据统计,涿州东到北京西间的列车已达13列,对加强京津冀两地之间的经济发展、文化交流具有重大意义,不仅便利了通勤人员的往来,对于提升区域整体竞争力,推动城市建设和京津冀协同发展都具有战略性意义,让民众共享铁路改革发展成果。

京唐城际铁路起自北京西站,正线全长92.4公里,全线设5座车站,最高设计时速350公里,最快运行时间56分钟。这是中国第一条全过程、全专业运用BIM技术设计的智能高铁。随着一大批企业总部、医院、学校落户雄安新区,一大批央企、国企、民企积极投身新区建设发展,京唐城际铁路的正式开通运营,为人员通勤带来极大便利。铁路部门相关负责人表示,在对外交通网络中,京唐城际铁路发挥了重要作用,实现了新区20分钟到北京大兴国际机场,30分钟到北京,有力支撑北京非首都功能疏解。



京唐城际铁路加强了京津冀地区的联系。

北京向东： 京津冀城际扩容拉近双城生活

6月15日,即将15周岁的京津城际列车运力进一步提升。记者了解到,今年1月1日到5月31日京津城际共发送旅客1295.2万人次,高峰时段候补购票需求较大,旅客的窗口问量较多。此次调整后,部分车次采用重联或长编动车组列车的方式提升运力。调整后,京津城际的高峰日可增加运力2.76万人次,较调整前运输能力提升18%。

列车扩容、车次加密,更多的通勤旅客能够顺利买到高峰日车票,也让通勤旅客下班后可以更快到家。北京南站副站长王玉宝介绍,加开重联列车后,开行时间几乎覆盖了周五、周一的各高峰段,周一到周四也有长编组列车补充进来,效果明显。“从运力提升前的周五售票情况看,当日16时至23时从北京到天津方向的车票售罄后,有8000多人候补。而优化运力后的首个周五,候补旅客就减少了5000多人,也就是说,很多上周抢不到车票的人,这周买到了车票。”王玉宝说。

去年底,京唐城际铁路与京滨城际铁路宝坻至北辰段开通运营,近半年以来共发送旅客156.6万人次。这两条城际铁路加强了北京与河北廊坊北三县、唐山市以及天津北三县地区的联系,同时也让香河、大厂、宝坻、北辰等地正式进入高铁时代。根据铁路部门的部署,每天安排开行北京站至唐山站动车组列车5对,站间最快1小时03分可达;北京站至北辰站动车组列车2对,站间最快1小时32分可达;同时安排北京站至秦皇岛站2对动车组列车经秦唐高铁跨线运行,站间最快1小时39分可达。在建的北京城市副中心站至京唐城际铁路北辰至滨海西段建成后,北京城市副中心站至唐山站间、滨海西段间最快运行时间预计为39分钟、56分钟。

值得期待的好消息还有很多。今年2月,京唐城际北京段接入北京城市副中心隧道正式开挖。京唐城际铁路有限公司副总经理王志强介绍,北京段地下段线路起自北京城市副中心站地下车站东端,沿既有京哈铁路南侧,以隧道形式下穿“一河一路一遗址”因河、通胡路、路县故城遗址,上跨城际联络线,线路全长2.4公里,盾构段最大埋深约29米,隧道主体建设工期12个月。建成后,京唐城际铁路将实现全线贯通,唐山至北京城市副中心运行时间最快将缩短至一小时以内,助力京津冀地区经济协同发展。目前,隧道始发段已封顶完成,为后续盾构机进入隧道开工创造必要条件,打通京唐城际铁路“最后一公里”指日可待。

此外,东起天津西站,西至大兴机场站的津兴铁路也预计在今年开通运营。该线路全长100.79公里。其中,天津西站至胜芳站利用既有津保铁路,固安东站至大兴机场站利用既有京唐城际铁路,新建线路长度47.17公里,全部为有砟轨道。全线共设6座车站,既有车站4座,分别为天津西站、胜芳站、固安东站、大兴机场站,新建车站2座,分别为安次站、永清东站,同步建设永清西线路所1座。新线设计时速250公里。

目前,津兴铁路即将实现正线贯通,两座新建车站的内部装修已全部完工,各项验收工作正在有序开展。津兴铁路是继京津城际、京滨城际、京沪高铁后的第4条连通京津冀地区的铁路干线,全线建成通车后,沿途各市区县将形成半小时交通圈,将对促进京津冀地区交通一体化和区域经济社会协调发展产生较为深远的影响。



京唐城际铁路

北京向北： 高铁加速带动旅游热

近两年,北京向北的京张高铁、京哈高铁相继开通运营,极大丰富了北京市民周末出行的选择,位于北京北部的张家口、承德等城市也进入一小时交通圈。京张高铁运营后,北京至张家口的高铁最低运行时间缩短至48分钟;京哈高铁承德段开通运营后,北京至承德的最短时间为52分钟。两条高铁的开通带动了北京市民前往北京北部旅游的热情,去坝上草原、避暑山庄等旅游景区,可实现当天往返。

同时,北京北站开出的多趟高铁列车也成为短途精品旅游线路。早7时,由北京北发往呼和浩特东的G2457次列车发车,几乎满员。这趟列车沿途经过张家口、乌兰察布等周末热门度假地,被不少旅游达人点名推荐。乘坐这趟列车,沿途不仅可以参观玉皇阁、蔚州博物馆等历史文化建筑,还可体验当地剪纸民俗,畅游暖泉古镇,感受京津冀多彩文化。

除了高铁,中国铁路北京局管内的旅游专列也惠及京津冀旅客。刚刚结束的端午节假期,京津冀塞罕坝系列文化旅游班列于6月22日从北京站出发,游客一路游览塞罕坝国家森林公园、太阳湖、御道口大峡谷、月亮湖、桃山湖等著名景区,好不快乐。



津兴铁路预计今年开通运营。



京唐城际铁路宝坻站