

京津城际开通15周年

京津冀城市群连线成网

本报记者 张群琛

热点

北京城市副中心报

4

2023年8月3日 星期四



数据

15年累计发送旅客3.4亿人次

上午八点半,乘坐北京南站到天津C2563次列车的旅客陆续通过检票口上车,中国铁路北京局天津客运段的列车长张莹站在车门前,微笑迎接旅客。2008年,她成为京津城际第一批乘务员,在这条线路上值乘15年,见证了高铁车型的变化,乘坐京津城际往返双城的旅客也越来越多。

中国铁路北京局官方数据显示,京津城际开通15年来,累计发送旅客3.4亿人次,每日开行列车数量从最初的47对增至现在的128对,增长了约2.5倍,最短发车间隔从15分钟缩短到3分钟,日运送客流量从4.8万人次增至7.3万人次。今年6月15日,京津城际首次上线“复兴号”重联动车组,列车“扩容”增加至128对。调整后的京津城际常态化开行重联动车组、长编组列车,其中高峰日可增加席位2.76万张,较调整前运输能力提升18%。调图后,北京南站京津城际始发总运能达到8.5万人次,增幅达20.5%。



京津城际的开通大大缩短了北京和天津间的往来时间。



日均客流量7.3万人次,累计发送旅客3.4亿人次,日开行列车最多128对、常规运行时时速350公里……8月1日,中国首条设计时速350公里的高速铁路——京津城际铁路迎来开通运营15周年的“生日”。京津城际将北京、天津两座直辖市之间的往来时间缩短到30分钟,直接带动沿线地区的经济发展。

武清区年接待京津方向游客破千万

距北京市区71公里、距天津市区25公里的天津市武清区正依托独特的区位优势打造“京津卫星城”。

武清站是京津城际出发后的第一站,天津市武清区位于京津交汇之地,该地毗邻北京城市副中心,是京津冀协同发展的重点区域。武清站于2008年8月1日与京津城际同步开通运营,也是中国高铁第一中间站。从武清站到北京南大约运行22分钟,到天津站13分钟左右。区位优势,从该站明显的客流变化可见一斑。其运送客流从开站时的日均200到300人次,增长到目前的日均约8000人次,周末客流甚至超过1万人次。15年间,武清站累计发送旅客近2700万人次。今年6月京津城际调图后,武清站经停动车组更是增加到31对。

武清站副站长姚冰介绍,武清站的客流主要集中在工作日的早晚和周末全天,以通勤流和购物旅游流为主。“高铁的便利性让许多京津两地通勤人员在武清居住,在北京、天津上班,工作日早上5点50分,前往北京南的列车就爆满了。早高峰到9点钟,武清站通往北京方向的列车最多达11趟,最短发车间隔为8分钟,全力满足通勤需求。”姚冰说。

京津城际之于武清不只是通勤线路,还带动了武清区的产业发展,其中消费游让这里成为京津两地居民周末的热门目的地之一。据武清区新商圈指挥部办公室副主任郭俊利介绍,15年来,得益于京津城际的开通,武清区迎来了社会经济发展的新机遇。武清站周边过去是一片庄稼地,2011年佛罗伦萨小镇·京津名品奥特莱斯在此开门迎客。这个总体建筑面积达到70余万平方米的购物综合体,年接待来自京津等地的消费者超1000万人次。今年“五一”假期,购物小镇销售额达1.65亿元,创历史新高。

位于购物小镇旁边的V1汽车世界,也是武清区新商圈的重要组成部分。郭俊利介绍,这里每年都会举办国家级或省市级的赛车比赛100余场。在V1汽车世界旁边,占地面积7.7万平方米的澳康达名车广场正在建设。建成后,这里将成为华北地区最大的地标性二手车交易市场,辐射京津冀乃至整个北方汽车市场,预计带来近百亿的经济效益,提供高品质的二手车交易服务。天津澳康达预计于今年7月竣工,2024年正式开业。

武清区毗邻北京城市副中心,大运河蜿蜒流淌两岸。大运河武清段全长62.3公里,当地运河文化底蕴深厚。郭俊利表示,今后将深入发掘武清区运河两岸特有的田园文化、农耕文化、红色文化等,与城市副中心形成互动,促进游客两地流动,形成良性循环,助力武清副商文旅产业高质量发展。



开通15年来京津城际累计发送旅客3.4亿人次。

日均客流量7.3万人次,累计发送旅客3.4亿人次,日开行列车最多128对、常规运行时时速350公里……8月1日,中国首条设计时速350公里的高速铁路——京津城际铁路迎来开通运营15周年的“生日”。京津城际将北京、天津两座直辖市之间的往来时间缩短到30分钟,直接带动沿线地区的经济发展。

随着京津城际铁路开通,数年间一条条高速铁路在京津冀迅速建成投用,让京津冀城市之间连线成网。目前京津冀区域内高铁总里程已达2486公里,实现了区域内所有地级市全覆盖,京津冀城市圈一小时通勤、主要城市间两小时通达交通圈基本形成。



乘客展示15年前京津城际开通时的车票。



乘务员与乘客在站台为庆祝开通15周年合影留念。



乘务员和乘客一同庆祝京津城际开通15周年。

京津双城故事越走越深

京津两地在铁路线上的缘分,远远早于2008年。据中国铁路北京局相关负责人介绍,火车一直是北京、天津这两个直辖市的主要交通工具,铁路也成为连接这两个华北大都市的经济、文化纽带。京津间开行旅客列车始于20世纪50年代初,那时运行在京津间的旅客列车都是绿皮车,最高时速不过60公里。

京津间的铁路运行时间也成为中国铁路不断提速发展的一个缩影。

新中国成立之初,京津间开行的特快71/72次列车,全程需要3个小时;1975年起开行的312/313次旅客列车缩短至2个小时;1992年8月11日,京津“长城号”双层旅游列车开行,列车运行时间缩短至1小时40分钟;1998年4月1日,京津间四趟“公交化”旅游列车开行,同年10月,在全路第二次大面积提速调图的背景下,京津间开行20对快速列车,运行时间压缩至1小时14分,“城际快速列车”首次迅速走进了京津两地百姓生活;2000年10月18日,首列京津城际特快列车——“神州号”双层动车组开行;2007年4月18日时速200公里“和谐号”动车组将京津城际列车运行时间压缩至1小时09分;2008年,中国首条设计时速350公里的高速铁路——京津城际铁路开通,京津两地通行时间缩短至1小时内。

开通当年,京津城际铁路运行线路再度延伸,为服务2008天津夏季达沃斯论坛,于9月24日开进地处天津滨海新区核心区域的塘沽站。2015年9月20日,京津城际延长线正式开通,增设军粮城北、于家堡(滨海)站,成为带动经济发展、实现铁路出行公交化重要纽带。自此,天津滨海新区中心商务区加快融入以高铁为骨干的京津冀轨道交通网,实现与北京、天津市核心区互联互通。

天津站客运业务科科长贾世宇介绍,京津城际铁路自开通以来,天津站及管辖相关各站旅客发送人数逐年攀升,以疫情前的完整年度统计数字来看,旅客发送量由2008年的312.07万人次增长至2019年1942.18万人次,日均发送人数增长了1倍多,两地交往互动更加密切。

今年6月调图后,部分车次采用重联或长编动车组列车的方式有效提升运力,再次增加早晚高峰运力。贾世宇说,调图后,天津本站始发终到列车已达62对,经停列车26对,共计88对,其中,天津站至北京南间86对,较原图增加16.5对。武清站经停列车31对,较原图增加6对。滨海站始发终到列车28对(其中北京南—滨海间26对、天津—滨海间2对),较原图增加0.5对,北京南—滨海间增加2.5对,进一步便利京津出行。

连线成网

打造轨道上的京津冀

我们把时间回拨到2008年会发现,京津城际铁路的开通,也拉开了“轨道上的京津冀”的建设序幕。

京津城际通车的第二年2009年4月1日,石太客运专线通车。石太客运专线是全国最早开工建设的高速铁路客运专线,是我国铁路“四纵四横”快速客运网中青岛至太原客运专线的重要组成部分。

2011年6月30日,京沪高铁通车。京沪高速铁路全长1318公里,是当时世界上一次建成线路最长、标准最高的高速铁路。京沪高速铁路自北京南站至上海虹桥站,途经北京、天津、河北等7省市,沿途24个站,最短旅行时间为4小时48分钟,奇迹般地实现了“千里京沪一日还”。

2012年12月26日,京广高铁通车。8小时内,纵贯神州2298公里。就在去年,京广高铁十周年之际,北京到石家庄的距离也开进了一小时。

2013年12月1日,津秦客运专线通车。自此,津秦高铁将华北、东北、华东高铁连成一体。

截至2014年底,中国高铁运营里程达到1.6万公里,超过全世界高铁总运营里程的一半,高铁已连接28个省份。

2015年9月20日,京津城际延长线正式开通,增设军粮城北、于家堡(滨海)站,成为带动经济发展、实现铁路出行公交化重要纽带。

同年12月28日,津保铁路通车。至此,天津至保定间结束了没有直通列车的历史。

截至2015年底,全国高铁运营里程突破1.9万公里,占世界高铁运营里程的60%以上。我国高速铁路“四纵四横”主骨架基本形成,高速铁路与其他铁路共同构成的快速客运网已超过4万公里,基本覆盖中国50万以上人口城市,以北京、上海、广州为中心,向周边区域辐射的5小时旅行圈已经形成。

2017年12月28日,石济客专开通运营,以北京、天津、石家庄和德州为基点的京津冀“矩形”高铁环网形成。

2019年,京津城际增设天津西站,实现了区域多中心、网格状、全覆盖设计,“轨道上的京津冀”交通骨架愈发完善。

同年12月30日京张高铁开通运营。崇礼铁路同步建成投产。京张高铁是我国《中长期铁路网规划》中“八纵八横”高速铁路网北京至兰州通道的重要组成部分,线路向西与同日开通运营的张家口至呼和浩特、张家

口至大同两条高速铁路相连,向东与北京枢纽连通,形成内蒙古东部、山西和河北北部地区快速进京客运通道。京张高铁的开通运营有效助力京津冀一体化协同发展,为2022年北京冬奥会提供交通运营服务保障。

2020年12月27日,京雄城际铁路全线开通运营,将北京与大兴机场、雄安新区有效连通。

至此,京津冀地区“1小时交通圈”初具规模,高铁“飞驰、城际铁路和市域铁路比翼双飞”、“轨道上的京津冀”主骨架基本成型。

2021年1月22日,京哈高铁北京至承德段正式开通运营,将承德市拉近京津冀一小时轨道交通圈。北京到承德以前最快将近4小时,现在则压缩到51分钟。

截至2021年末,京津冀铁路运营里程达到10725公里,其中高铁里程2355公里。

2022年6月20日,京广高铁北京至武汉段实现常态化时速350公里运营,成为第五条运营时速350公里高铁。至此,在我国设计时速为350公里高铁中,有四条位于京津冀地区。

2022年12月30日京唐城际铁路、京滨城际铁路宝坻至北辰段正式开通运营。开通运营初期,京唐、京滨城际铁路的列车由北京站始发终到,北京站至唐山站最快1小时03分可达;北京站至北辰站最快1小时32分可达。京唐城际铁路作用凸显,京滨城际铁路则连接了天津北部、东部地区。宝坻区虽隶属天津,但处于北京与唐山直线距离的中间位置,两边相距都近百公里。过去,从宝坻坐火车去北京,还得到天津站换乘,用时最快也要两三个小时。现在高铁列车直达,最快只要50多分钟。

中国铁路北京局计统部高级经济师侯立波介绍,这些年京雄城际、京哈高铁、京唐城际、京滨城际(宝坻至北辰段)等多条线路相继开通运营。京津冀区域内高铁总里程由2008年的118公里增长到现在的2486公里,实现了对区域内所有地级市的全覆盖,京津冀都市圈1小时通勤、主要城市间2小时通达交通圈基本形成。

如今,京津冀轨道交通建设脚步越走越快。2022年,雄商高铁、雄忻高铁、津雄高铁、太锡铁路纷纷开工建设。预计2023年年底津兴铁路也将开通运营。石雄城际目前正在开展前期研究工作……未来,轨道上的京津冀将越来越密。

本版摄影 常鸣

本版编辑 杨莉 校对 彭师德 刘一 鲍丽洋 绘制