

2624
讲述人讲数

京津冀高铁最新数字和它们的故事来了

本报记者 张群琛

说起京津冀协同发展,不得不提“轨道上的京津冀”。经过十年发展,京津冀区域内的高铁总里程已由2013年底的1284公里,增长至2023年底的2624公里,实现了京津冀区域内地级以上城市高铁全覆盖,“轨道上的京津冀”骨架基本成型。密集便利的路网方便了三地往来,巨大变化的背后离不开铁路部门工作人员的付出,三地乘客也共享红利。今天,我们就听他们讲讲“轨道上的京津冀”的故事。

讲述人

中国铁设运规院经规所副所长 高伟

中国铁路北京局计统部高级经济师 侯立波

规划:八站两场有巧思

铁路网越发密集的前提是规划。十年来,中国铁设运规院经规所副所长高伟(见图)参与了不少京津冀区域的铁路线规划,他与团队就像编织者,将三地的城市用铁路联系在一起,让人、产业得以快速流动。

去年底津兴城际铁路正式运营。在永清东站从事半导体生意的李先生购买了首班车的车票,他平时去大兴机场坐飞机可是件麻烦事儿,基本以乘坐公交车为主,单程需要近2个小时,而津兴城际开通后时间直接省一半。此外,津兴城际的旅客中还有不少从天津前往大兴机场坐飞机的乘客,他们觉得津兴城际铁路的开通,让出行更加多样化。“原来需要先到北京南站,再换乘轨道交通。现在乘坐津兴城际,再不用去拐大弯了,而且出站就是行李托运,方便太多。”

津兴城际铁路的沿线各站,犹如打通城市空铁联运的一座座联络岛,一举多得的铁路设计背后是规划者的巧思。高伟介绍,设计之初,考虑的首先是要打通天津市与北京大兴国际机场之间的快速联系通道,在便捷天津与大兴国际机场交通联系的同时,扩大大兴国际机场的辐射范围,支撑带动北京大兴国际机场临空经济区的建设;其次考虑的是改善沿线廊坊安次区、永清县等地的交通条件,带动沿线地区发展。

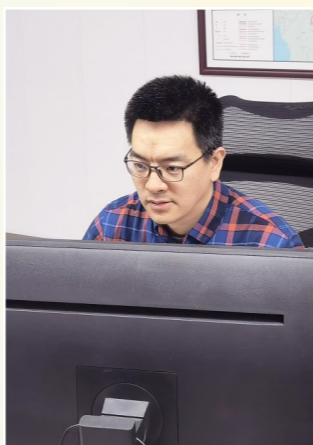
津兴城际铁路的永清东站和安次站都是新建车站。其中永清东站的使用结束了永清县不通高铁的历史,将永清县接入中国高铁网;而安次站的设立位置可以辐射到廊坊高新区,进一步助力京津冀协同发展。

高伟介绍,永清东站作为永清县的第一个高铁站,位于县城人流量较高的地点,所以站在永清东车站台向两侧望去,居民区就密布在铁路线周围。“我们在这段长约一公里的线路上加装了全封闭式声屏障,降低了列车运行对两侧居民的影响。”

中国铁路北京局计统部高级经济师侯立波介绍,京津冀协同发展重大战略实施10年来,京津冀区域路网规模质量不断提升。国家干线铁路网持续完善,石济客专、京张高铁、京哈高铁建成通车,雄商高铁、雄忻高铁、津雄高铁加快建设,京津冀与东北、中原、山东半岛城市群间良性互动局面初步形成。

城际铁路网建设加快推进,京津冀城际延伸线、京唐城际、京雄城际、津兴城际、津保铁路、崇礼铁路等建成通车,京滨城际(北辰至滨海段)、石衡沧港城际和怀兴城际(廊坊至大兴机场段)等加快建设。“轨道上的京津冀”加速形成,区域内地级以上城市实现高速铁路全覆盖。京津冀城市群内部联系更加紧密,相邻城市间基本实现铁路1.5小时通达,京雄津保“1小时交通圈”已经形成。

客运综合枢纽加快构建,清河站、北京朝阳站、北京丰台站等投产运营,规划的北京市8个铁路客运枢纽已开通7个,城市副中心站综合交通枢纽建成后将迎来“八站两场”枢纽格局。未来五年内,怀兴城际、雄商高铁、雄忻高铁、津雄高铁将陆续开通,“轨道上的京津冀”将越织越密,更好助力京津冀协同发展重大战略。



讲述人

中国铁路北京局天津机务段驾驶员 郭天宝

天津客运段京津城际列车长 王爽

司机与乘务员:国产CR400BF

中国铁路北京局天津机务段驾驶员郭天宝和天津客运段京津城际列车长王爽,都是京津城际在2008年开通运营时的司机与乘务员,他们是中国第一批高铁司机和乘务员,对于京津冀的变化,感受深刻。

周一早上5时33分,开往北京南站的京津城际C2602次列车缓缓驶出天津站。列车长王爽再次仔细查看车上情况,乘客们普遍轻装出行,在座位上闭目养神。“这趟车基本都是去北京上班的通勤客流,周一早上这几趟车尤其明显。”王爽用对讲机告知车上工作人员将除报站广播外的广播音量调小,不要打扰乘客休息。

在京津城际线上跑了将近16年,这是她总结的众多经验之一。16年来,王爽见证了京津双城如同城的便利生活。单程仅需半小时,两地间通勤、旅游的乘客往来如串门。

这不,春节期间,王爽在车上就碰到了从北京去天津游玩的几位老人。他们听出王爽的天津口音,便马上问她:“姑娘,从天津站到五大道怎么坐车?狗不理包子的总店怎么走?”王爽立马变身一位临时导游,热情地给他们介绍好玩的地方。元宵节,还有从北京专程去天津桂顺斋买元宵的乘客,平时到天津吃早点、看演唱会的乘客更是屡见不鲜。

细心的王爽还注意到,京津城际上不仅有年轻的上班族,银发旅客也越来越多。“现在车次加密,高峰时段更是‘公交化’运营,这让平时不怎么出门的老人也愿意出来走走,感受高铁便利。”

同一时间,驾驶室内,司机郭天宝目不转睛地看向前方。从北京南到天津站,这段线路他从开通走到现在,两侧的变化太大了。

郭天宝觉得变化最大的当属武清站周边。他说,2008年京津城际刚刚运营时,武清站周边还有农田,一趟交路跑下来在武清站停不了几次。但到了2011年,武清站对面的佛罗伦萨小镇正式开业,周边一座座小区拔地而起。“也是从那时开始,武清站站台上等车的人越来越多,停靠武清站的车次也越来越多。如今武清站每天发送旅客近万人次。”

说起来,1999年刚参加工作那会儿,郭天宝就跑过天津到北京这段路。他回忆说:“当时我驾驶过双层车厢的快速列车,从北京到天津要用一个半小时,2008年京津城际开始运营,我们用上了CRH3C型和和谐号电力动车组,京津之间一下子缩短到只需半小时;到了2018年,国产的CR400BF复兴号电力动车组上线,时间虽然仍是30分钟,但这是我国自主研发的列车,操控性大幅提升,操作起来更加方便。”



讲述人

中国铁路北京局调度所应急值班主任 刘仁伟

调度:从几条线变成一张网

龙年春节,中国铁路北京局调度所应急值班主任刘仁伟一天没休,大部分时间里他需要待在中国铁路北京局的调度室内,一双眼睛盯着面前好几块屏幕,查看管内每一趟列车是否能够平稳进站。如果碰上突发情况,他要及时联系车站以及后续列车。“不过春节期间,管内一切平稳,没发生突发情况,是个好消息。”刘仁伟说。

今年是刘仁伟从事高铁调度工作的第12年。12年里,刘仁伟眼看着高铁调度台增加到13个,高铁调度员增长到了近200人,调度系统全面换成国产系统。“最直观的就是京津冀区域内的铁路,眼瞅着从几条线变成一张网。”

刘仁伟是从京津城际调度员开始高铁调度生涯的。他记得,当时京津城际一天只有几十对列车,他和同事搭班,两个人一个班,每个班12小时。在这个时间里,他们就是京津城际运营的指挥官,指挥着每一辆城际列车进出站。刘仁伟说:“现在伴随着京津城际客流显著上涨,单日开行列车最多增加到125对,而且一周之内京津城际有五张运行图,这些变化对调度员的考验越来越大。不过京津城际一个班的调度员还是两个人,始终没变。这背后是调度系统的升级。”

2018年,国产“复兴号”动车组正式上线,同时国产的调度系统也投入使用。刘仁伟说,此前高铁的调度系统参照了德国经验。一趟列车的运行图提前输入进系统内部,如果碰上列车停运等突发情况,系统内的图无法做出相应修改,指挥起来比较麻烦。而新换的国产系统只需要调度员动动鼠标,就能完成列车运营线的调整,还能看到列车时速、正晚点等信息,非常直观。“调度系统的更新跟上了列车的速度与密度,这就是乘客看不到的轨道变化。”

近几年,京津冀区域内开行的线路不断增多,在每条线路的试验列车正式发出后,调度所内就多出一个调度台。所内的调度台和调度人员越来越多。其实,调度工作不是在铁路线路启用后才开始,在一条线路的规划阶段就有调度员的身影了。刘仁伟告诉记者,这两年京唐城际、京滨城际宝坻至北辰段、津兴城际等陆续开通运营,每条线路从规划阶段开始,到联调联试大纲出炉,都需要调度员提供意见。

铁路越来越快的同时,对于调度员的要求也越来越高,不仅仅是懂得调度就行。刘仁伟说,高铁调度员不仅需要应变能力,还要掌握运行系统、供电量等方面的知识。“出现突发情况,调度员要第一时间通过司机描述,了解车况,并采取相应对策。所以高铁调度员的规章制度与相应知识在一年年变厚,我也在不断学习。”



讲述人

通勤族 王莉

乘客:25分钟的进京路

工作日早上7时,家住涿州的王莉已经在涿州东站等候上车了。14分钟后,从涿州东开往北京西的G6706次列车正式发车,只用25分钟就能到北京西站。再坐20分钟地铁,王莉就到公司了。她直言:“坐高铁通勤特别方便,好多住在北京的同事,都比我通勤时间长。”

今年34岁的王莉是从2019年才开始双城通勤的。之前她一直在北京租房,直到孩子出生,休完产假的王莉把孩子送到老家父母家,自己则与丈夫在北京上班。但一方面实在想孩子,同时也担心老人年龄越来越大需要照顾,一直发愁怎么办。

2018年王莉带着老人去涿州看病,一切迎来转机。那是王莉第一次乘坐北京到涿州的高铁,她发现原本公交车需要两个小时的路程竟然25分钟就到了。“而且涿州东站距离市中心不远,生活很方便。我当时就觉得两地通勤是可行的。”于是仅看了两次房,王莉和爱人就把家安在了涿州东站旁,自此开启了双城通勤的生活。

几年下来,王莉感受到的便利越来越多。从北京西站下车后,高铁与地铁安检互认,无需再次安检就能直接进入地铁站,八点一刻她就站在公司楼下了。2022年7月,涿州东至北京西又再次加开“京涿通勤高铁”,在以往票源紧张的“过路车”基础上,增加了始发车。“早晚车次选择更多了,最晚一趟22时才从北京西发车,偶尔加个班也能赶上。”王莉算了笔账,自己一个月通勤费用1200元左右,除了单位的通勤补贴,免费注册铁路会员后,每个月还能用积分兑换两三张票。自己的幸福小家在京冀协同发展中尽享红利。