

速度更快、动力更强、日子更好

从京广高铁10年变化看中国经济社会发展

全国铁路实行新的列车运行图

新华社北京12月26日电(记者樊曦、丁静)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,26日零时起,全国铁路实行2023年一季度列车运行图。调图后,全国铁路开行旅客列车6046对,较现图增加63对;开行货物列车10894对,较现图增加50对。

国铁集团运输部负责人介绍,此次调图,“轨道上的京津冀”加速形成,进一步助力区域协同发展。北京至唐山城际铁路、北京至天津滨海新区城际铁路宝坻至北辰段开通运营后,京津冀地区铁路网结构进一步完善,新图每日安排开行9对城际列车,北京至唐山、秦皇岛、北辰等城市间的列车运行时间得到压缩,沿线人民群众出行更加便利,为区域协同发展注入新动能。同时,充分运用京广高铁京武段时速350公里高标运营成果,优化北京西至石家庄标杆列车开行,北京西至石家庄站间最快1小时可达,服务石家庄融入首都一小时经济圈。统筹京张高铁运输能力,增开清河至怀柔北郊列车2对,方便通勤旅客出行。

与此同时,中西部多条铁路新线开通,更好服务西部大开发和中部崛起。新成昆铁路峨眉至冕宁段开通后,标志着新成昆铁路全线贯通运营,新图安排开行18对复兴号动力集中动车组和4对普速旅客列车、30对货物列车,成都至昆明旅客列车运行时间由19小时压缩至7.5小时左右。银兰高铁中卫至兰州段开通后新图安排开行动车组列车16对,已经开通的弥勒至蒙自高铁、南宁至凭祥高铁南宁至崇左段新图分别安排开行动车组列车18对、15对,为西部边疆地区、民族地区人民群众出行和经济社会发展提供便捷运输服务。渝厦高铁常德至益阳段开通运营后,新图安排开行动车组列车29.5对,与已开通的益阳至长沙段、黔张常高铁、张吉怀高铁互联互通,张家界至长沙旅客列车运行时间由2小时37分压缩至1小时52分,积极助力长江中游城市群发展。

调图后,铁路货运通道能力也进一步提升,有力保障国计民生重点物资运输。浩勒报吉至吉安、侯马至阎良、西安至安康、襄阳至重庆等主要煤运通道分别安排增开14对、4对、2对、2对货物列车,保障山西、陕北、蒙西等煤炭主产区运输需求。

石家庄正式融入环首都1小时交通圈

石家庄至廊坊实现高铁直通

新华社石家庄12月26日电(记者冯维健)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,12月26日开始,全国铁路实行新的列车运行图,石家庄站至北京西站部分高铁运行时间压缩,每天有10对60分钟直达列车在两地间开行,标志着石家庄正式融入环首都一小时交通圈。同日,石家庄至廊坊高铁直达列车开通,石家庄与廊坊首次实现高铁直通。

26日9时32分,随着G7805次“复兴号”动车组列车搭载着出行的旅客缓缓驶出京沪高铁廊坊站,开往石家庄,廊坊至石家庄正式开通运营,石家庄与廊坊两地首次实现高铁直通,石家庄与河北各设区市高铁通达范围和品质进一步提升。

本次铁路列车运行图调整,还对承德至石家庄高铁运行时间进一步优化,将承德至石家庄高铁运行时间压缩至3小时24分,石家庄至承德压缩至3小时41分,沿线群众出行更加便捷。

截至目前,除张家口、沧州外,河北其他设区市均已实现与省会石家庄高铁直达。“十四五”期间,京唐铁路、津兴铁路、城际铁路联络线(一期工程)、雄安新区轨道交通R1线、北京城市轨道交通平谷线等项目将相继建成,“轨道上的京津冀”更加便捷,将进一步完善区域路网结构,增强京津冀交通互联互通性,极大便利沿线群众出行,对促进区域经济社会发展、助力京津冀协同发展战略实施具有重要意义。

渝厦高铁常益段开通

新华社北京12月26日电(记者樊曦、史卫燕)记者从中国国家铁路集团有限公司了解到,26日,渝厦高铁常德至益阳段开通运营,常德至长沙实现高铁全线贯通。至此,湖南高铁环线正式成型。

渝厦高铁常德至长沙段全长154公里,设计时速350公里,分段建设开通。其中湖南益阳至长沙段长63公里,已于2022年9月开通运营。此次开通的常德至益阳段长91公里,2019年6月开工建设。

据设计单位中国铁建四院设计师张长春介绍,渝厦高铁常德至益阳段是我国“八纵八横”高铁网渝厦通道的重要组成部分,与已开通运营的黔张常高铁、长株潭城际铁路等多条线路相连,区域联络线作用突出,湖南由此进入环省高铁时代。

项目开通运营初期,铁路部门将安排开行动车组列车29.5对,湖南张家界、常德至长沙首开动车组列车,两地至长沙最快分别1小时52分、59分钟可达。

“京广高铁串起了不同资源优势的经济板块,辐射大量历史文化名城,实现了我国南北方向综合交通运输网络的升级,生动体现了‘钢铁动脉’的作用。”中国铁道科学研究院运输及经济研究所副所长王怀相说。

从京津冀协同发展发展到中部崛起,再到粤港澳大湾区建设,京广高铁在涌动的客流中播撒共同发展的种子,促使珠三角、京津冀等城市群成为中国经济最具活力、人口最为密集的区域。

京广高铁的“牵引力”:助力人享其途、货畅其流

临近元旦、春节,京广线广铁集团管内货运车繁忙中井然有序,这与10年前的情况截然不同。

“京广铁路是百年老线,过去每逢春运等重要运输时期,铁路运能频频告急,武昌、广州等站频频‘大肚子病’,列车开不出去,只能集中运力保客运,货运受到严重影响。”广铁集团货运部副主任杨文曦说,2012年京广高铁开通后,客货分流极大地提高了铁路综合运输能力,10年间武广段增运货物约7亿吨。

得益于京广铁路干线运能日益充足,湖南长沙、怀化、株洲,广东广州、深圳、东莞等城市相继开通中欧班列。

“现在在各地超市不仅可以买全国的商品,还可以买国外的物品,非常方便,这也与铁路货运能力提升有关系。”广东省物流行业协会执行会长马仁洪说。

道路通,百业兴。京广高铁压缩了旅行时间,串联起沿线景点,餐饮、住宿、购物等收入不断增长,沿线旅游产业逐步从“门票经济”向“综合经济”转型发展。

“我要把经验传授给新人,带动更多人在平凡岗位上为铁路发展贡献力量。”孙梦楠说。



▲12月26日拍摄的武汉站进站口(无人机照片)。新华社记者伍志尊摄

97米,这对司机的心理素质、作业标准、业务水平提出了更高要求。中国铁路武汉局集团有限公司司机刘静雅说,必须防微杜渐,让作业标准成为“肌肉记忆”。

服务品质决定着人民群众的满意度。电子客票、WiFi信号、网上订餐、静音车厢等服务,让乘客不仅能够“说走就走”,而且能够走得舒适、惬意,“人享其行”的期盼逐步成为现实。

“北京西站始发的京广高铁列车从最初的60对增加到107.5对,成为首都北京最繁忙的铁路枢纽之一。”北京西站党委宣传助理袁旭冉说。

京广高铁的“输送力”:促进新城崛起、区域发展

京广高铁开通10年来,广铁集团管内共开行60多万趟动车组,最短发车间隔仅5

分钟。武汉站单日发送旅客由几千人增长到最高逾14万人次,坐高铁可直达全国100多个地级市。

“从武汉出发,坐高铁3个多小时就能到达北上广,我也过上了‘双城生活’。”家在武汉,在北京工作的彭先生说。10年前,他坐火车到北京要10个小时左右,现在不仅时间短了,旅途也更舒适了。

“10年来,武汉一步步站在了‘米’字形高铁网的中心。依托枢纽地位,武汉站周边打造现代化商务区,目前已吸引了多个开发商入驻。”中国铁路武汉局集团有限公司运输部副主任易欣说。

京广高铁沿线城市规划纷纷与高铁对接,不少高铁车站已成为所在城市的新地标。“京广高铁在国土空间开发、产业梯度转移、城镇布局优化、经济贸易交流中起到了先导作用。”北京工业大学城建学部交通运输所副所长韩艳说。

新路腾跃横断山

写在新成昆铁路全线通车之际

新华全媒头条

26日8时05分,成都火车南站,首趟C57次“绿巨人”复兴号动车组列车缓缓启动,标志着全长915公里的新成昆铁路全线通车投运。成都经西昌、攀枝花至昆明的铁路客运时间由19个小时缩短至7个半小时。

在川滇之间的横断山区,江河上、峡谷间、山腹中,“钢铁长龙”快速平稳穿行。车内旅客的轻言笑语、平静的杯中水、稳定的手机信号、车外呼啸声,与近乎平行的老成昆铁路构成一幅动静相宜的和谐场景。

不朽精神开新路

横断山,路难行。自峨眉山向南,即进入包括大小凉山在内的川滇交界横断山脉地区,壁立千仞、峡谷纵横,地质结构极为复杂。“西当太白有鸟道,可以横绝峨眉巅。地崩山摧壮士死,然后天梯石栈相钩连……”横断山脉地区曾被外国专家断言为“铁路禁区”。

52年前,30多万筑路大军发扬“一不怕苦,二不怕死”的大无畏革命精神,逢山凿路、遇水架桥,经过12年的艰苦奋战,建成了成昆铁路,创造了世界铁路建设史上的奇迹,为国家建设、地方发展、民族团结进步发挥了难以估量的巨大作用。当年近万名勘察设计师钻进深山,钻探量22.64万米,相当于钻透了26座珠穆朗玛峰,探明沿线较大滑坡183处、危岩落石近500处、泥石流沟249条……线路13次跨牛日河,8次跨安宁河,49次跨龙川江。

“为克服坡度及高差,创造了盘山展线,火车头像蛇一样扭过来,火车尾还在山下盘着。”新老成昆铁路的设计方中铁二院相关负责人说。

随着运输需求不断增加,单线运输、设计时速80公里的成昆铁路运能日趋饱和,扩能改造势在必行。新成昆铁路与老线大致平行,地质条件同样复杂,修建难度极大,但我国的经济实力、铁路装备水平、建造技术、勘察设计手段已今非昔比。

中铁二院新成昆铁路总体负责人王维介绍,根据工程难度和运输能力需求,新成昆铁路采取分段建设、分段运营模式推进。各参建单位,创新设计理念,开展空地一体化智能测绘,利用大量长大隧道和高墩大跨度桥梁



▲12月26日,彝族群众身着节日的盛装在新成昆铁路首发列车上招手。新华社记者江宏景摄

方式,对线路进行“裁弯取直”,有效化解多种地质风险,攻克世界性建设难关,建成了全长22公里的小相岭隧道等7座10公里以上长大隧道,11座2公里以上的大跨度桥梁……

2020年,施工中的小相岭隧道意外挖出暗河,总涌水量超过2亿立方米,相当于15个西湖,水量之大、风险之高为世所罕见。最终,技术人员巧妙利用平导洞将暗河导出……

流沙河附近的吉新隧道,凿进中遭遇1.6公里的白云岩“砂化”涌突难题,犹如在流沙上打洞!建设者们选配了铁爆结合、微台阶等工法,实现“流水不流沙”……

新成昆铁路龙川江大桥跨越老成昆线,施工单位将桥体分为两段,分别平行建在老线两侧,建好后再进行空中转体,创造了单体重7350吨的转体纪录……

山还是那群山,水还是那些水,新老成昆铁路建设史,就是一座新中国铁路建设者不畏艰险、锐意创新的丰碑。

钢轨联起团结路

从大小凉山到攀枝花,一路南去云南,沿

途民族众多,村寨相望。从彝海结盟地,到航天发射井,再到沿途的花圃、风电光伏……新老成昆铁路,推动着我国西南工业布局 and 民生变革,流传着团结发展的佳话。

“老成昆线上的‘慢火车’,就像穿梭大小凉山的地铁。”曾11年开行“慢火车”的第二代彝族火车司机白拉吉布说,最低2元、数十年没涨价的车票,为山区群众运猪运羊特别开辟的动物车厢,十来公里就经停一站,这一切极大地方便了山区群众的生产生活。“新成昆铁路开通复兴号后,老成昆线仍会保留‘慢火车’,继续服务山区群众。”

设计时速160公里的新成昆线投运后,成都到凉山州首府西昌市的时间从10个小时缩短到3个小时。建昌古城的街巷里,彩旗招展,游人如织;冕宁彝海、邛海湿地、泸沽湖等一大批旅游目的地正在加速升级,为即将到来的春节黄金周“热身”。

“新老成昆线同时经过元谋,群众受益颇多,外出务工、上学更方便。”云南楚雄彝族自治州元谋县副县长曹正文说,新成昆铁路全线开通后,元谋到成都仅需5个小时,预计游客年新增至少5万人次。

12月26日起,铁路部门还开行了成都