



“轨道上的长三角”提速

本报记者
金志刚

长三角铁路两条新线将在本月内具备开通运营的条件,分别是京港高铁安九段和杭台高铁,长三角高铁网织得更密,人们出行更加便捷。

按照《长江三角洲城市群发展规划》,2030年长三角地区将全面建成全球一流品质的世界级城市群。如今,一张发达的高铁网推动以上海为龙头的南京都市圈、杭州都市圈、合肥都市圈、苏锡常都市圈、宁波都市圈同城化发展,带动了长三角城市群经济效应以及城市集群效应不断彰显。长江奔涌,东方潮阔,“轨道上的长三角”动力强劲,正助力一个世界级城市群冉冉升起。

1 开通倒计时

最近,京港高铁安九段和杭台高铁都开始试运行,距离正式开通进入倒计时。

其中,京港高铁安九段跨安徽、湖北、江西三省,正线全长约170.9公里(其中安庆至黄梅段正线长约117公里),设计时速为350公里,全线设安庆西、潜山、太湖南、宿松东、黄梅东、黄梅南、庐山等7座车站。这条新线连接皖江经济带、环鄱阳湖经济圈两大区域经济带,沿线分布庐山、鄱阳湖、天柱山等众多知名旅游景点,旅游资源丰富、城镇密集。

杭台高铁北起杭州东站,利用杭甬高铁至绍兴北站,之后新建正线至台州市温岭站,设计时速350公里,线路全长约266.9公里,其中新建线路约226.3公里,设绍兴北、上虞南、嵊州北、嵊州新昌、天台山、临海、台州、温岭8个车站,每个站房都充分融合了当地特色文化元素,实现了“一站一景”。

杭台高铁途经“浙东唐诗之路”,沿线串联起鲁迅故里、天姥山景区、天台山景区、台州府城墙等一大批名胜古迹,是浙江省内的一条黄金旅游通道。项目开通后将结束嵊州、新昌、天台不通铁路的历史,并连通沪昆、商合杭、宁杭、杭黄、杭深高铁,接入长三角地区高铁网,使台州到杭州最快铁路出行时间由2小时左右压缩至1小时左右,极大便利沿线人民群众出行,对助推长三角更高质量一体化发展、扩大浙江省“1小时交通圈”范围、促进区域经济社会发展等具有重要意义。

2 织密铁路网

随着长三角地区更多铁路新线开通,人们常常能看到“某地结束不通铁路或高铁的历史”“又解锁了一个或几个高铁直达的旅游目的地”这样的表述,这也从侧面说明,目前长三角铁路建设已进入“补短板、填空白”的新阶段。

沪浙苏皖发展水平不一,四省市也有些相对发展缓慢的地区,如苏北、皖北、浙西南等。这些长三角地区的发展“洼地”受限于交通闭塞,守着丰富的旅游资源和矿产资源等“金娃娃”,却过着紧日子。

百姓对幸福的期盼,就是铁路延伸的方向。地处皖西北的阜南临泉县,有230万余人口,是国内人口第一大县,曾因不通铁路,每年几十万务工人员外出,只能赶到几十公里以外的阜南站搭乘火车。2019年12月1日,郑阜高铁开通运营,临泉人民终于可以在家门口(临泉站)坐上高铁,快速前往中原和长三角其他城市。

如今的安徽,高铁网连全省,省内城市如网结,基本形成了以合肥为中心的米字形高铁网,承东启西、连南接北,在全国高铁网中的枢纽地位稳步提升。2020年12月22日,随着合安高铁通车,安徽高铁运营里程达2329公里,一跃成为全国第一,16个省辖市“市市通高铁”。

最近五年,也是江苏铁路高质量发展和颠覆性巨变的五年。五年来,江苏高铁里程从全国第14名一跃进入全国第三,补齐了苏北铁路“短板”,全省13市“市市通动车”“苏北突破,苏中提升,苏南优化”齐头并进。

五年来,“轨道上的长三角”建设成绩亮眼,其中,2020年是新建铁路开通项目最多的一年,也是高铁开通总里程最长的一年,全年累计投产新线逾1200公里。作为“十四五”开局之年,2021年,长三角铁路建设继续“高歌猛进”,计划开通新线里程833公里。今年2月8日开通的连徐高铁,一举补齐国家“八纵八横”高铁网陆桥通道最后一段,长三角区域内除舟山外的所有地级市全部通达动车。

3 催生经济带

2020年7月1日沪苏通铁路开通运营后,家住上海陆家嘴的郑先生从工作的太大学科技园到上海市中心,乘高铁最快只要26分钟,这让他对空间距离的概念越来越模糊。

和郑先生有着类似感受的,还有在长三角地区每年选择高铁出行的好几亿人。截至2020年底,长三角高铁营业里程达6008公里,建成了全国最密集的高铁网,三省一市已形成以上海为中心的0.5至3小时高铁都市圈。

上海是长三角“龙头”。中国铁路上海局集团有限公司在上海客运枢纽图定开行动车组超500对,直达长三角除舟山外40个地级市和国内25个省省会城市。为满足上海日通勤、周通勤旅客的需求,在早高峰8时前加密开行苏州、昆山、嘉兴、杭州至上海的高铁动车组,周末增开上海至无锡、南京、合肥、安庆、六安等地的动车组,助力上海品牌和管理模式全面输出。

促进基本公共服务便利共享,铁路也有作为。中国国家铁路集团有限公司加强与东方航空集团有限公司合作,设计开发出在铁路12306App和东方航空App销售的空铁联运产品,实现一个订单、一次支付。上线的一期产品以上海虹桥站、上海虹桥国际机场为核心枢纽,开通苏、浙、皖大部分城市经上海前往东航国内各通航城市的双向联运。

一条条高铁开辟出一道道高效、快速的城市走廊,催生出一条条“高铁经济带”,一座座“高铁新城”,一片片“高铁城区”。如今,在整个长三角地区,一个以“上海知识型服务业体系”“苏锡常等区域特色新型制造业产业体系”等为核心的区域联动发展新模式正在形成。

▼ 检测列车行驶在京港高铁安九段线路上 刘振华 摄

奔向新里程

2021年,长三角铁路开工项目数再创新高,多达11个;续建南沿江城际铁路、沪苏湖铁路等20个项目。

同时,一批新项目也在加速推进。比如,沪苏通铁路二期(上海至南通铁路太仓至四团段)初步设计近日获批,即将进入开工阶段。这条新线将在上海新设徐行、上海宝山、外高桥、上海东、四团等车站,建成后,上海虹桥综合交通枢纽的模式将在浦东复制,这条铁路将成为第一个接入浦东国际机场的铁路。

再比如,备受关注的沪渝蓉沿江高铁上海至南京至合肥段可行性研究报告也于近日获得国家发改委正式批复,这条新线将起自上海市新建上海宝山站,经江苏省苏州市、南通市、泰州市、扬州市、南京市及安徽省滁州市、合肥市,接入既有合肥南站,途经8市26县(区),线路全长554.6公里(其中新建铁路519.9公里),设计时速350公里。新线亮点包括:上海宝山、崇明将通高铁;海门北站将设在南通新机场附近,该机场建成后将与上海浦东机场、虹桥机场共同构成上海国际航空枢纽。

这一切都在表明,“轨道上的长三角”正加速“奔”向我们。根据国家发改委印发的《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》,到2025年,“轨道上的长三角”基本建成,形成干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通多层次、优衔接、高品质的轨道交通系统。届时,长三角地区轨道交通总里程达到2.2万公里以上,新增里程超过8000公里,高速铁路通达地级以上城市,铁路联通全部城区常住人口20万以上的城市,轨道交通运输服务覆盖80%的城区常住人口5万以上的城镇。

