

2020年8月24日 星期一

本版责编 何玲 本版美编 郭佳卉

《新时代交通强国铁路先行规划纲要》发布

中国铁路还将发生哪些变化



近日,中国国家铁路集团有限公司发布的《新时代交通强国铁路先行规划纲要》(以下简称《规划纲要》)引起社会广泛关注,并被称为“这是一张建设新时代现代化铁路的新蓝图,它将开启交通强国铁路先行的新篇章。”

党的十九大作出了建设交通强国的重大战略部署,明确要求加强铁路等基础设施网络建设。《规划纲要》正是在这样的时代背景下编制的。

《规划纲要》提出,到2035年,我国将率先建成服务安全优质、保障坚强有力、实力国际领先的现代化铁路强国;到2050年,我国将全面建成更高水平的现代化铁路强国,全面服务和保障社会主义现代化强国建设。

中国城市报记者 王楠

高铁出行圈和快货物流圈将缩小城市圈

“铁路在交通强国建设中具备先行的现实基础。”谈到铁路在交通强国建设中处于何种地位时,国铁集团发展和改革部副主任丁亮这样说。

由于我国地大物博,且人民群众依然以铁路为主要出行交通工具,所以在交通强国建设中,国铁集团要担当铁路先行的历史使命。

从革命战争年代到社会主义建设,再到改革开放新时期,铁路始终保持以“开路先锋”和“先行官”为己任的光荣传统,在各关键领域取得瞩目成绩,并成为国外同行眼中的“定标者”。

截至今年7月底,我国铁路营运里程已达14.14万公里,居世界第二;高铁里程3.6万公里,居世界第一;2004版、2008版《中长期铁路网规划》提出的“四纵四横”高铁网提前建成,2016版《中长期铁路网规划》提出的“八纵八横”高铁网加快推进;铁路复线率、电气化率分别达到59.0%、71.2%,分别居世界第二和第一。

此外,铁路部门在过去十余年内先后建成了700多座高铁客站、126个一、二级铁路物流基地,形成了以铁路客站为中心的综合客运枢纽和以铁路物流基地为中心的综合货运枢纽。

由此可见,国铁集团在铁路网规模和质量、技术装备和

创新能力、服务国家战略和经济社会发展等方面,都处于世界领先地位。“这都为《规划纲要》编制奠定了基础。”丁亮说。

回顾《规划纲要》起草初始,丁亮不无感慨,他告诉记者:“早在2019年9月,党中央、国务院就印发了《交通强国建设纲要》。在此基础上,国铁集团结合铁路实际,成立了《规划纲要》研究起草组,在深入开展专题研究、广泛听取有关方面意见的基础上编制形成了《规划纲要》,报经国家同意后印发实施。”

《规划纲要》在全国铁路网建设、铁路自主创新、运输服务质量、运输安全稳定、应急管理能力和中欧班列运输等环节提出新的要求和部署。

届时,除了铁路运输安全和服务质量大幅度提升外,全国铁路网还将拓展到20万公里左右,其中高铁7万公里左右。

“此外,在铁路自主创新能力和产业链现代化水平全面提升方面,智能高铁率先建成,智慧铁路加快实现。”丁亮介绍称,全国1、2、3小时高铁出行圈和全国1、2、3天快货物流圈也将缩小城市圈。

北斗、5G技术
促高铁更智能、更安全

确保高铁运输安全与服务质量的硬件基础。中国高铁运营十年来,动车组从早期技术引进到消化吸收再创新,再到复兴号动车组全面

拥有核心技术,实现自主知识产权,中国高铁迈出了从追赶者到领跑的关键一步,逐步形成了以时速350公里、时速250公里为主的动车组系列化产品,覆盖低温、高海拔、风沙、高温等不同运营环境。

截至目前,我国动车组保有量已达3600多组,其中复兴号动车组约690组,占世界高速列车总保有量的一半以上,比其他国家的总数还要多。

展望铁路动车组技术发展趋势,更高运行速度、更加节能环保、更舒适的乘坐体验、更智能的设备设施、更低的全寿命周期成本,是各国铁路运营商和制造商的共同目标。

国铁集团机辆部副主任吴国栋告诉记者,铁路部门紧盯国外技术发展趋势,根据国内高铁技术发展需求,在确保高铁和旅客列车安全万无一失的前提下,坚持需求牵引、目标导向、正向设计,规划未来动车组的研究方向。“未来,铁路部门在加强新型载运工具研发应用方面,将会重点研发更高等级动车组、智能动车组、复兴号城际动车组和高铁快运动车组。”他说。

记者注意到,通过互联网、人工智能与高铁的深度融合,推动智能行车、智能运维、智能服务等智能技术应用,正成为铁路部门技术研发的方向之一。

实际上,早几年,国铁集团就开始积极推动京张、京雄智能动车组研发及使用工作,京张高铁智能动车组已经在京张高铁

上小批量投入使用,而京雄城际智能动车组计划在今年年底开通的京雄城际投入使用。

吴国栋认为,随着新型城镇化的发展和区域性城市群的形成,城际铁路客流呈现快速增长的趋势,城际动车组将是未来新的发展需求。

智能化动车组其安全等级是否也相应提升?对于此类问题,国铁集团工电部通信信号处主管莫志松表示,高铁运行安全系数正不断提升。“新一代自主研发的智能列控系统利用北斗卫星导航技术、5G通信技术等技术构成空地一体化的列控系统。”他说。

作为高铁运行的大脑和神经——列车控制系统可谓高铁运行的保护神。“与传统列控技术相比,新技术将实现轨旁电子设备从多到少、从有到无的转变,是列控技术领域里程碑式的技术创新。”莫志松表示。

推动全国1、2、3小时
高铁出行圈全面形成

铁路网的进一步发展,对城市群综合交通网络提升与完善起着至关重要的作用,并对城市群空间结构和经济文化交流产生深远影响。

根据铁路方面提供的数据显示,过去,铁路网对20万以上人口城市的覆盖由2012年的94%扩大到2019年的98%;高铁网对50万人口以上城市的覆盖由2012年的28%扩大到2019年的86%。香港进入

了全国高铁网,除拉萨外的所有省会城市均已通高铁。

在此基础上,京津冀、长三角等城市群内2小时畅行;北京、上海等大城市间实现1000公里4小时通达、2000公里8小时通达。我国已成为世界上高铁运营里程最长、在建规模最大、高速列车运行数量最多、商业运营速度最高、高铁技术体系最全、运营场景和管理经验最丰富的国家。

为进一步提升高铁特别是城际铁路在城市群文化经济发展中的促进作用,《规划纲要》提出将推动全国1、2、3小时高铁出行圈全面形成。

“国铁集团紧密对接京津冀协同发展、长江三角洲区域一体化发展、粤港澳大湾区建设、成渝双城经济圈建设等国家重大战略,依托内外互联互通、区际多路畅通、省会高效连通、地市快速通达、县域基本覆盖、枢纽衔接顺畅的现代化铁路网,进一步提高客运服务供给品质,形成全国1、2、3小时通达的高铁出行圈,充分发挥铁路对经济社会发展的服务保障作用。”国铁集团客运部客运营销处主管强丽霞告诉记者。

这意味着,未来主要城市市区(郊)1小时通达,城市群内主要城市间2小时通达、相邻城市群及省会城市间3小时通达。

“如京津冀区域北京到天津、雄安间,长三角区域上海到苏锡常间,粤港澳大湾区广深、广珠间,成渝双城经济圈成都到重庆间将形成市域和通勤客流圈。”强丽霞说,“而粤港澳大湾区广深港与珠三角周边城市间,成渝双城经济圈成渝与周边城市间也将形成城市群快速通道。”

根据国铁集团规划,新的高铁出行圈对打造城市群综合交通网主骨干,强化繁忙高铁主通道能力有着显著促进作用。

“此外,铁路部门还将根据不同群体出行需求,提供多种类型车票产品,依托人工智能、物联网、云计算等技术,实现线上线下服务全面协同。”强丽霞表示,“届时,旅客体验感知将全面提升,铁路出行会更加顺畅便利。”

北京未来最大铁路综合交通枢纽:

丰台站一期北区封顶

8月18日,随着最后一根长19.9米、重14.9吨的次桁架吊装完毕,北京丰台站一期北区主体结构成功封顶,为既有京广线、京沪线普速铁路专线及二期工程的开工建设奠定了坚实基础。

北京丰台站是国内首例普速、高速双层车场站型布置的大型现代化铁路站房,建成后将成为北京规模最大的铁路综合交通枢纽。

中国城市报记者 全亚军摄

