

“轨道上的京津冀”服务民众新生活

——京津冀城际铁路建设综述

□ 樊曦 岳阳 周圆

京津冀城际实行月票制、京雄城际开通运营、京哈高铁承德至沈阳段建成通车……京津冀协同发展战略实施近7年来，交通一体化成为率先突破的重点领域。“轨道上的京津冀”在加速奔跑，服务民众新生活。

高铁连点成网

2020年12月27日10时18分，雄安新区刚刚落成的雄安站内，复兴号高速动车组C2702次列车准时发出，驶向北京西站。自此，京雄城际铁路全线开通运营，北京与雄安这座“未来之城”紧紧

联在一起。

“京雄城际铁路全线贯通后，雄安新区融入京津冀城际铁路网，实现了雄安新区与北京、天津的半小时交通圈。”雄安高铁公司雄安指挥部副指挥长李政说，开通后，北京西站至雄安新区间最快旅行时间50分钟，大兴机场至雄安新区间最快19分钟可达。

39岁的常永山来自北京大兴，是中国电科集团太极计算机股份有限公司雄安分公司总经理。这家公司2018年进驻雄安，参与新区智能城市规划建设，目前新区常驻员工70余人，大多来自北京。

“以前开车大约要一个半小时。高铁通车后，将极大解决公司员工京

雄两地通勤问题。”常永山说。

除了京雄城际之外，京津冀的“高铁名单”还有一长串：京津冀城际延长线、石济高铁、京张高铁、京哈高铁承德至沈阳段……

中国铁路北京局集团公司有关负责人表示，高铁逐步连点成网，京津冀半小时、一小时交通圈已初具规模，让空间上的“一体化”悄然变成时间上的“同城化”。

普速串联成环

在京津冀区域内高铁逐步成网的同时，普速铁路也在快速发展。

为盘活区域内既有铁路线路资源，铁路部门打通河北省邯郸、邢台、衡水、沧州、唐山、承德、保

定、定州8个地市级城市与北京、天津和省会石家庄之间的地理阻隔，以石家庄、邯郸为支点，开行4对环绕京津冀的普速环形列车，大环形列车单程运行最长距离达2898公里；小环列车由衡水始发，经停天津、唐山到达秦皇岛；由邯郸始发经停石家庄、北京西到达张家口。

中国铁路北京局集团公司有关负责人表示，环形普速列车的开通，不仅实现京津冀区域内主要地市级城市之间的有效串联，也为目前尚未开通高铁线路区域的地市级城市民众提供了就近通过北京、天津和石家庄一次性换乘高铁的良好出行体验。

与此同时，市郊列车的大力开行也在积极缓解京津冀交通压力，促进区域交流合作。

除了已经开通运营的津蓟线市郊列车、北京市郊铁路城市副中心线等，北京市郊铁路S5线（怀密线）去年9月30日正式从清河站改为北京北站始发终到。旅客出行有了更多选择，还可更加便捷地游览雁栖湖、红螺寺、青龙峡、古北水镇、金山岭长城等景区，提升出行体验。

未来出行更美好

在京津冀交通一体化的发展蓝图上，京唐城际、京滨城际、津兴铁路等多条高铁的建设正在不断推进，石雄城际、雄忻高铁、雄商高铁等多条铁路的建设审批通过……

1月22日，一列崭新的CR400AF—G型复兴号高寒动车组列车呼啸驶过京哈高铁北京至承德段，京哈高铁全线开通。

京哈高铁是国家《中长期铁路网规划》“八纵八横”高速铁路主通道的重要组成部分。而即将开通运营的最后一段北京至承德段，将承德市拉进首都1小时交通圈。

立足京津冀协同发展战略，铁路部门在不断完善路网结构，全力打造互联互通、便捷高效的交通网络。目前，北京、石家庄、天津、廊坊、沧州等城市间开行了朝夕通勤早晚动车组。

展望未来，中国铁路北京局集团公司有关负责人表示，铁路部门将在高铁、城际、普速、市郊等列车开行的基础上，根据早晚高峰客流需求，进一步优化京津冀地市级以上列车开行方案，增开热门方向城际列车，充分满足民众出行需要，打造出行美好生活。

京哈高铁全线贯通 东北新增一条 进出关高铁通道

1月22日，沈阳至北京首发G908次复兴号列车驶出沈阳北站，驶向北京朝阳站。京哈高铁当日实现全线贯通，东北新增一条进出关高铁通道，北京至沈阳最快2小时44分可达。图为乘务员在G908次复兴号列车旁合影。

于海洋 摄

京哈高铁让冰城更紧“握手”京津冀

这条新开通的大动脉把黑龙江、吉林、辽宁、北京穿点成线，使东北与京津冀两大经济板块“握手”更加紧密

□ 节永志

1月22日8时40分，编组8节车厢的首趟京哈高铁G902次列车缓缓驶出哈尔滨西站1站台。4小时52分后，抵达终点北京朝阳站——原本北京、哈尔滨两地间最快的铁路车程为6小时32分，因为京哈高铁全线贯通，实现了最大幅度的压缩，这意味着乘客最快当天就可以实现京、哈两地的往返。

京哈高铁全线贯通更重要的意义在于，这条新开通的大动脉把黑龙江、吉林、辽宁、北京穿点成线，将使东北与京津冀两大经济板块“握手”更加紧密。

压缩的是时间 提高的是互动效率

1月22日7时许，哈尔滨西站候车大厅。距离G902次列车检票还有不到半小时，乘客翁睿检查出出差时需要的各种文件，准备登车。由于工作原因，他平均每周都要去北京两次到三次，为了不影响第二天的工作，翁睿要乘坐前一天晚上9点多出发的Z字头列车，在车上度过10多个小时后第二天7点多到达目的地，

按照一来一回往返计算，每次出差他都要在火车上待两个晚上，“工作了几年，我甚至习惯了每次出差都在晚上出发。”

此次京哈高铁的全线贯通，他保持了几年的习惯将被改变——乘坐早上8点多开行的京哈高铁列车，最快4个多小时就能到达北京，公务办妥后当天就能回程。“车程压缩了，我可以用原本花在路上时间做更多工作，工作效率随之提高。这样的习惯，谁不乐意改变呢？”翁睿说。

坐在候车席另一侧的赵先生带着妻子王女士搭乘G902次高铁列车回沈阳老家。京哈高铁全线贯通后，哈尔滨、沈阳两地的最快车程随之压缩至两个小时。赵先生坦言，花费和原来相同的票价，体会到的却是目前两地铁路最快的运行速度，“出行效率提高了，以后回家我们就坐这趟车了。”他说。

在疫情防控方面，京哈高铁同样准备完善。执行G902次京哈高铁旅客运输任务的哈大高铁车队队长高宇表示，车队加强了对车厢内的消毒，以及对乘客的测温工作。同时，车队还在车厢内统一安排发热乘客的隔离坐席，确保发热乘客早发现、早隔离。

高铁“紧逼” 京哈常态机票有望降价

北京、哈尔滨两地相隔1200余公里，京哈高铁全长1198公里，这意味着高铁列车几乎是呈一条直线往来于北京、哈尔滨之间。不走“弯路”，直达目的地，这样的优势让人很容易将高铁同航班进行对比。在京哈高铁开通前期就曾有人预言，去北京“坐高铁还是坐飞机”，将成为高铁开通后乘客出行前要纠结一番的“难题”。

业内人士表示，民航的优势在于运行速度快，如京哈航线航程为两个多小时，但缺点则是受天气影响大，一旦发生航班延误甚至取消，乘客还要付出额外的出行成本。更重要的是，目前，国内很多航空公司都在逐步将航线由北京首都机场迁至距离市区更远的北京大兴机场，乘客由大兴机场去往北京市区要花费不少时间成本，这还不包括乘客搭乘飞机时需要提前两个小时赶往机场的时间。由此，在出行时间成本上、顺畅度上，京哈间航班并不占明显优势。

从票价方面看，京哈高铁二等座票价最低523.5元；目前受疫情影响，哈尔滨至北京不少航班票价在

200元左右，春节前夕部分票价甚至低至120元、90元。“表面上看似乘坐航班更有吸引力，但是这只是特殊时期的短暂优势。要知道，常态下，京哈间机票价格七八百元，或是1000多元，都是很正常的。”业内人士说。

目前京哈高铁终点——新建北京朝阳站距离市区相对较近，乘客到达市区花费的成本也较少。“目前看京哈间出行高铁更具优势。相关研究显示，我国1000公里左右的中短程航线中，虽然受到了高铁冲击，但却没有一条航线停飞。”业内人士表示，在高铁已占据优势情况下，航班则会通过票价打折和削减航班进行应对——京哈航线常态票价有望较此前进行一定幅度降价。

搭乘高铁 冰城加速驶向全国

打开黑龙江省高铁线网规划图，已建成的京哈、哈齐、哈牡高铁，以及在建的杜佳高铁、哈伊高铁纵横交错……各条线路共同织密了黑龙江省高铁网络。

根据铁路部门的统计，上述高速铁路开通后，黑龙江省境内将有11个地级市与高铁连通，届时高

铁线网将覆盖全省94%的人口。四通八达的高速铁路网，不仅极大缩短各区域的时空距离，人们“在家门口就能坐高铁”的愿望，将不再是梦。

更为重要的是，随着京哈高铁的全线贯通，哈尔滨也成为全国高铁网中的重要一站，这将进一步密切哈尔滨，乃至黑龙江与国内其他地区的联系，促进区域协调发展、助力东北全面振兴。“比如哈尔滨被称为冰城夏都，冬夏季旅游资源丰富，京哈高铁开通后会不断吸引全国游客更加快捷地来欣赏美丽北国风光；另一方面，长期以来，北京在高新技术、人才、金融资源方面在全国范围内都有着显著优势，而京哈高铁的开通直接拉近了哈尔滨等地进京的‘交通距离’，这将成为这些城市到北京招商引资的又一筹码”。相关业内人士认为，随着新一轮东北振兴规划的开启，东北城市群发展的新格局也逐渐浮出水面。由京哈高铁所带来的完善交通运输体系，将助力构建东北都市圈，带动东北地区各个城市群之间经济、文化等各方面的交流，进一步形成互促共进、互利共赢的良好发展格局。

区域观察编辑部

主任：徐军

执行主编：斯兰

本版编辑：于馨

新闻热线：(010)56805103

监督电话：(010)56805167

电邮：zgqgb56805139@163.com