

致敬70载 逐梦新时代 • 畅行广东

提速,提速! 数千公里京广线朝发夕至
疏运,疏运! 70万旅客南站出入尚自如

9月13日,在广州番禺区的广州南站内,虽然正值中秋节的客流高峰期,但车站乘降组织和平日一样忙碌而有序,进站口前旅客排着队安检,候车室里旅客淡定地等候,站台上旅客有序地上车,出站通道旅客安静地走出。这让人无法想象这是一个每天到发旅客超过50万人次的火车站。而顺着南站北上的高铁一直到粤北的山区里,那里是现在仍旧繁忙的京广线,它的前身则是当年广东唯一的铁路出省通道粤汉铁路。

广东境内的铁路基本是由中国铁路广州局集团有限公司(以下简称:广铁集团)运营的。截至2019年6月,广东省内铁路营业里程4523公里(广铁集团管辖4043公里,地方铁路283公里,南宁局管辖196公里)。其中,时速200公里及以上铁路1905公里。中华人民共和国成立前夕,广东省(含海南岛)仅有铁路576公里,且分布不均,设备陈旧落后,技术标准低下,即使是粤汉铁路这样的出省干线,列车运行速度也只有每小时35公里。同时,部分桥梁受到破坏,能通车地段仅有266公里。如今,广东全省21个地市全都实现了“市市通铁路”,19个地市已通高铁(河源、梅州市高铁在建);出省铁路通道增至12条,其中高铁5条(分别是京广高铁、广深港高铁、贵广客专、南广铁路、杭深铁路)、普铁7条(分别是京广、京九、赣韶、漳龙、益湛、黎湛、湛海线)。

■总策划:许志权
■策划:冯树盛
■统筹:朱颖洁 宁彪
■设计:吴煌展
■采写:新快报记者 许力夫
■摄影:新快报记者 卢志毅
部分为受访者供图



■2017年9月29日,广深高铁上,首辆复兴号高铁运行。VCG供图



■广州南站是全国客流最多的高铁站。

1 列车时刻表里的速度显示

1952年,广州到北京,火车很慢要近3天
2012年,广州到北京,高铁很快仅8小时

显示火车从广州到北京需要58小时,平均时速才40公里。那个年代,武汉长江大桥还没有架起来,广州去北京要先到武昌下车,坐轮渡到汉口,跨越半个武汉城才能转车去北京。

1957年10月15日,武汉长江大桥在万众期盼中建成通车。时刻表显示当时广州到北京的直通列车,46个小时就能跑完全程,用时一下就缩短了12小时,在当年是振奋人心的国家大事!

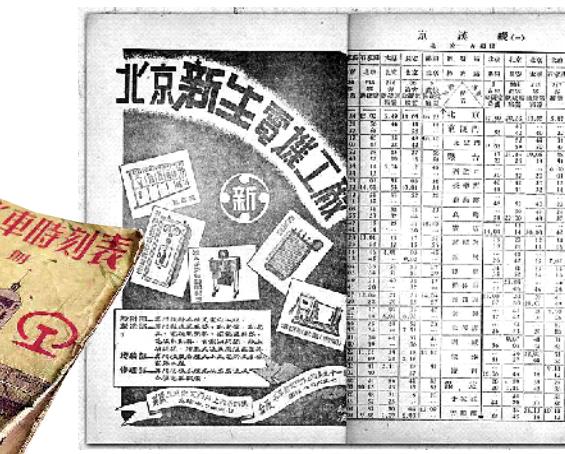
开了直通列车,速度也要提上去! 1997年4月至2001年10月,仅4多时间内,对京广线等铁路进行了4次大提速,平均时速由54.9公里提高到61.6公里。2004年4月,进行第五次提速,平均时速达65.7公里。此次提速后部分干线铁路时速可高达

200公里。2007年4月,全国铁路第六次提速开始,此次提速投入中国品牌动车组CRH,京广线部分区段可达时速250公里。

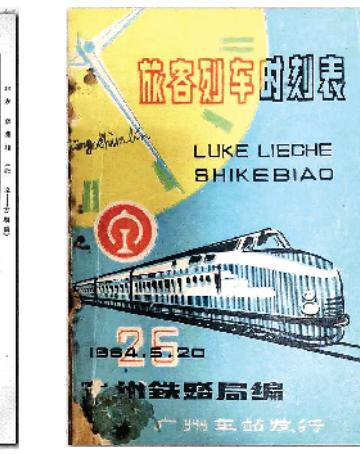
短短十年,完成6次大提速,广州到北京一天内即可到达。

时刻表显示,全国铁路第六次大提速后,广州到北京只需20小时30分钟。今天坐普速列车在广州出发,隔天就可在天安门广场看升旗了。

上面说的提速只是对普速列车而言,高铁的到来带来的变化才大呢! 2012年12月26日,京广高铁专线正式运行。广州到北京坐高铁仅需8小时。在信息化的背景下,电子时刻表登上了“舞台”,上世纪的“出行宝典”——纸质版时刻表已经完成它的历史使命,将来只能在铁路博物馆中看到了。



■1952年5月16日原铁道部印刷的全国火车时刻表。



■由原中国铁道出版社出版的全国铁路旅客列车新运行时刻表。

1936年9月

粤汉铁路——广东第一条铁路出省通道,为现在京广铁路南段,从广州到武昌,全长1059.6公里。自1896年10月开始修建至1936年全线通车,历时40年。1936年9月1日,开行武昌至广州直达列车。

武汉长江大桥建成,京汉、粤汉两线贯通,原铁道部正式命名为京广线,全长2331公里,京广直通快车为29/30次,全程运行59小时44分。

广东第一条铁路出省通道的变迁

1957年10月

1989年

大瑶山隧道开通——它位于粤北山区的坪石至乐昌间,全长14.295公里,自北向南穿越海拔1500米的大瑶山。从此,京广线无需在山腰上盘旋了。而古老的粤汉铁路中这一段最为险峻的路程,也终于完成了它的历史使命。

时速350公里的武广高铁开通运营,从广州至武汉的铁路运行时间从过去的11个小时缩短为3个小时左右。

2009年12月

■现在网上查询的电子列车时刻表。



■现在网上查询的电子列车时刻表。

3 广州南站:全国客流最多的高铁站

高峰期1分多钟一趟动车组开往各地
繁忙时一天70多万人进出广州南站

就在刚刚过去不久的今年暑运期间,广州南站迎来了开站以来客流最高峰期。今年暑运广州南站停靠动车组数量为全国之首,日均达863趟。南站暑运日均发送32万人,相当于每天运走一个中等县城人口。8月15日当日发送35万人,在发送量达到峰值的同时,车站到达量也持续增长至与发送量基本持平,也就是说一天有70多万人进出广州南站。

这70万人到底如何实现快速疏运? 高铁客流激增的背后到底折射什么? 高铁站为什么能实现吞吐自如、游刃有余?

“这么大客流量,在全国乃至全世界是很难想象的”

广州南站于2010年1月30日开通运营。九年多来,广州南站每日开行动车组从33对,增加到今天的453.5对,日均到发旅客数量从当年的3.01万人到2019年的51.79万人,最高日到发旅客突破75万人次。目前,广州南站列车开行对数、旅客到发量在全国高铁车站中位居第一。“因为京广、广深港、贵广、南广和广珠城际5条高铁线在广州南站交会,使广州成为华南地区唯一的东西南北四个方向均有延伸出省高铁干线的城市。广州南站出现了全国罕见的高密度发车现象——在运营时间里,平均1分多钟就有一趟动车组开往全国20多个省市区。”

“经济发展了,高铁四通八达,人们出行变得越来越频繁。2010年开通初期日发送量仅1万多人,9年多时间增长了20多倍。车站高峰期一分多钟就发一趟车。”广州南站站长王洪军介绍说。

仅仅通过一种交通工具,每天有70万人进出广州,这在全国乃至全世界是很难想象的。这充分说明越来越多人把高铁作为出行首选,其背后的人员流动、产业转移、经济要素流转变得越来越频繁,既折射出中国经济发展仍有巨大潜力,也折射出中国交通设施需适度先行。

2018年第四季度,铁路电子客票业务在海南环岛高铁试点运营,实现了旅客无需换取纸质车票,刷手机、刷身份证就能直接进站乘车。今年8月1日起广东32个车站(广珠城际线和江湛铁路)试行电子客票,今后,将在全国推广电子客票。

1996年初,铁道部联合铁路科学研究院等单位,开始在上海、北京、广州等铁路局试点计算机软纸标准车票。

1997年,

铁道部确定了计算机车票的统一式样。采用非击打式打印技术的热传出票机,在售票时现场打印车票,此方式沿用至今。

2007年7月1日,随着“动车时代”的到来,底纹图案为动车组列车的磁卡式火车票上线。这种一次性磁卡式火车票尺寸为86.4×54毫米,票面硬度比软纸式火车票更高,背面印有铁路旅客乘车须知。

2009年12月10日起,全国铁路售票系统升级换代,为加强防伪功能,车票下方的一维码防伪标记变成了二维码

。随着互联网时代的发展,2011年6月12日京沪城际铁路开始实行网络售票。2011年12月24日起所有列车实行网络售票,部分区间旅客可凭身份证件里的电子车票直接乘车,旅客排长龙买票的现象不复存在。

20世纪80年代,深圳火车站率先使用计算机售票,车票也改为软纸式火车票。

1996年初,铁道部联合铁路科学研究院等单位,开始在上海、北京、广州等铁路局试点计算机软纸标准车票。

1997年,铁道部确定了计算机车票的统一式样。采用非击打式打印技术的热传出票机,在售票时现场打印车票,此方式沿用至今。

2007年7月1日,随着“动车时代”的到来,底纹图案为动车组列车的磁卡式火车票上线。这种一次性磁卡式火车票尺寸为86.4×54毫米,票面硬度比软纸式火车票更高,背面印有铁路旅客乘车须知。

2009年12月10日起,全国铁路售票系统升级换代,为加强防伪功能,车票下方的一维码防伪标记变成了二维码

。随着互联网时代的发展,2011年6月12日京沪城际铁路开始实行网络售票。2011年12月24日起所有列车实行网络售票,部分区间旅客可凭身份证件里的电子车票直接乘车,旅客排长龙买票的现象不复存在。

记者了解到,由于有五条高铁线路接入的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站中转换乘。为方便旅客转乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转乘降过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。

未来几年,广州南站还将与在建的国内最大的轨道交通项目——珠三角城际轨道交通网连接。“届时,广州南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽,预计中转换乘将超过10万人。”刘慧说。

记者了解到,由于有五条高铁线路接入的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站中转换乘。为方便旅客转乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转乘降过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。

未来几年,广州南站还将与在建的国内最大的轨道交通项目——珠三角城际轨道交通网连接。“届时,广州南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽,预计中转换乘将超过10万人。”刘慧说。

记者了解到,由于有五条高铁线路接入的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站中转换乘。为方便旅客转乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转乘降过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。

未来几年,广州南站还将与在建的国内最大的轨道交通项目——珠三角城际轨道交通网连接。“届时,广州南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽,预计中转换乘将超过10万人。”刘慧说。

记者了解到,由于有五条高铁线路接入的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站中转换乘。为方便旅客转乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转乘降过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。

未来几年,广州南站还将与在建的国内最大的轨道交通项目——珠三角城际轨道交通网连接。“届时,广州南站将成为全球最大的高铁+城轨交通枢纽,预计中转换乘将超过10万人。”刘慧说。

记者了解到,由于有五条高铁线路接入的原因,广州南站承担了越来越重要的中转换乘功能。据刘慧介绍,暑期每天有8万人在南站中转换乘。为方便旅客转乘,广州南站推行常态化的便捷换乘服务,每天安排专人引导、检票和护送,使整个中转乘降过程更加流畅,为旅客节省20到30分钟的时间。