

● 奋楫扬帆大湾区

十年奋进,“轨道上的大湾区”日渐成型

广铁集团大力建设互联互通交通枢纽

今年9月13日,广汕高铁增江特大桥成功合龙,标志着广汕高铁全线重难点工程建设取得了突破性进展。通车后,广州到汕尾将由目前的2小时压缩到最快40分钟左右。

同日,粤西的湛江湾海底隧道,广湛高铁“永兴号”盾构机顺利穿越湛江湾主航道,标志着新的技术难关被攻克。通车后将实现广州和湛江两地中心城区90分钟互达。

广东已经实现全省21个地级以上市“市市通高铁”。根据规划,预计到2025年,粤港澳大湾区铁路(含干线和城际铁路)网络运营及在建里程达到4700公里,全面覆盖大湾区中心城市、节点城市和广州、深圳等重点都市圈,大湾区内地城市轨道交通运营里程达到1700公里。

十年高铁建设成果

2012年12月28日

全球运营里程最长的京广高铁全线贯通

2013年12月28日

厦深铁路、茂湛铁路同日开通运营

2014年12月26日

贵广、南广铁路开通运营

2016年3月30日

广佛肇城际和莞惠城际同时开通运营

2018年7月1日

江湛铁路开通运营

2018年9月23日

广深港高铁福田至西九龙段正式开通运营,香港进入了全国高铁网

2019年10月11日

梅汕铁路开通运营

2019年12月15日

穗深城际铁路开通运营

2021年12月10日

赣深高铁开通运营



繁忙的广州南站。

打造四通八达的铁路网

“朝饮广州茶,午食赣州橙。”2021年12月10日,赣深高铁开通运营后,不少广州市民这样感叹。

赣深高铁不仅是广东又一出省重要高铁通道,同时结束河源不通高铁的历史,实现广东省“市市通高铁”目标。

尤为重要的是,广东实现“市市通高铁”后,全省21市全部可以在三小时左右通达,广东全域形成“三小时经济圈”,各城市间经济文化交流将得到进一步加强。广东形成京广和京港两条纵向高铁走廊,与广深大通道无缝连接。新形成的深圳铁路大枢纽,将与广州铁路大枢纽一道,构造“轨道上的大湾区”的两大支柱,使轨道交通网成为大湾区建设发展的有力支撑。

这10年,一条条铁路线的建成令铁路网更加通达,广铁集团的客运能力大幅提升,年旅客发送量最高达5.3亿人次。《粤港澳大湾区城际铁路建设规划》显示,近期规划建设的项目,投资4741亿元,形成“轴带支撑、极轴放射”的多层次铁路网络,构建“轨道上的大湾区”,一步步实现广州、深圳枢纽“四面八方、四通八达、面向全国、连接东南亚”的重要目标。

打造互联互通的交通枢纽

“广铁这十年,是辉煌的十年。铁路建设打先锋,要有前瞻性,大力建设互联互通的交通枢纽,推动集团高质量发展。”广铁集团建设部主任陈伟庚说。广铁集团陆续出台了《“十二五”发展规划》《“十三五”发展规划》《“十四五”发展规划》,以提高运输效率、服务生产经营为导向,更好发挥枢纽效益。广州市对应出台了《广州综合交通枢纽总体规划(2018—2035年)》。随着粤港澳大湾区国家战略的实施,2020年7月30日,国家发改委批复《粤港澳大湾区

城际铁路建设规划》。

广州铁路枢纽是粤港澳大湾区铁路交通中心,已形成以广州南站、广州站、广州东站为主,广州北站为辅的客运枢纽布局。广州铁路枢纽旅客到发量日均约80万人次。广州南站2021年5月1日到发旅客达82.5万人次,创建站以来单日到发旅客最高纪录,但各站间未能互联互通,影响接驳。

广铁集团加快以广州为中心的高铁网、城际网和枢纽建设,推进广州建设国际铁路枢纽,提升广州在全球供应链、价值链、产业链的引领地位。构建以广州、广州南、广州东、佛山西、白云站为主,广州北、南沙、鱼珠、新塘为辅的“五主四辅”枢纽客运布局。

白云站2020年开工建设,占地面积34万平方米,相当于4个广州南站。预计2023年建成后,白云站将打通广州铁路枢纽“任督二脉”,承接广州站和广州东站的全部普速客车。随着后期广州站、广州东站改造完成,未来“高铁进市区”的建设进程将快速推进,进一步突破广州铁路枢纽运能瓶颈。

新塘站2019年开工兴建,是广州铁路枢纽“五主四辅”中的东区枢纽中心。建成后坐拥广深城际、广汕高铁、穗莞深城际轨道,城市地铁13号、20号线等一体化轨道交通网络,高效连接粤港澳、粤东和华东地区,成为名副其实的广州“东大门”。

南沙站将连接深圳至茂名铁路、广州至珠海(澳门)高铁、南沙至珠海(中山)、中南海城际铁路等,规划引入地铁15、18号线等,形成客货运枢纽站。

鱼珠站将连接广州至汕尾、广州至珠海(澳门)高铁、广深铁路、佛山经广州至东莞城际铁路。

深圳枢纽规划沟通广州、汕尾、赣州等5个方向5条干线的“双十字”路

网,构建以深圳、深圳北、西丽站为主,深圳东、福田、深圳机场、深圳坪山站为辅的“三主四辅”枢纽客运布局。

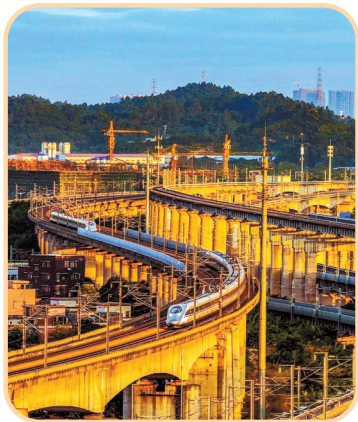
打造集约高效的物流体系

“物畅其行,货畅其流”。10年来,广铁围绕振兴铁路现代物流,全面推动铁路“大物流”体系建设——形成“干线通道+集疏运体系+内陆港”高效衔接的现代物流体系;大力建设物流基地,深化“门到门”全流程服务;打造信息化物流网络,实现货运“一站式”服务;积极开展铁水联运、公铁联运,扩大市场份额;推进物流装备集装化、机械化、信息化建设。

2021年,广石线的建成,为广州铁路枢纽的货运功能发挥,提供了一把“金钥匙”。广石线建成后,形成“客内货外,动内普外”的格局,有力促进了广州铁路枢纽内的铁路物流发展,形成环广州市,以广州集装箱中心为一级,以石龙物流基地、增城西物流基地为二级,万顷沙物流基地为三级的铁路物流基地布局,为区域经济社会发展提供了更加有力的物流运力支撑。

深圳平湖铁路货场一期已于2020年9月建成投产,二期、三期预计分别于2025和2035年建成投产。该货场将成为全国乃至亚洲规模最大的综合物流枢纽和多式联运中心,实现深圳向北辐射内地市场,向南对接海上丝绸之路经济带,有效解决深圳城市运行对物流基础设施的迫切需求。

“十四五”期间,广铁积极谋划在具备条件的沿海港口、内河港口研究布局港口型铁水联运场站,在广州港、南沙港、深圳盐田港、惠州港等开展铁水联运,实现货运增量。在广州空铁融合经济示范区等具备条件的枢纽机场研究布局高铁快运场站。



行走在粤港澳大湾区的高铁列车。



粤港澳大湾区铁路枢纽重要组成部分——广(州)石(滩)铁路。

■采写:新快报记者 许力夫