

“轨道上的大湾区”再加速

莞惠、佛肇、广佛南环、佛莞“四线” 今年力争贯通运营

经过多年发展,粤港澳大湾区内轨道交通逐渐形成“国铁干线、城际铁路、城市轨道交通”三级网络,运营和在建的轨道交通里程超5400公里。作为城市轨道交通融合的探索者,广州地铁一直稳步推进地铁、城际、枢纽工程,过去一年如期实现多条地铁、城际线路开工、开通,全年完成重点项目投资861亿元,实现营业收入141亿元。今年,广州地铁将继续发挥重大项目压舱石的作用,全面推进在建的23条654公里的地铁和城际线路的建设,力争开通广佛南环、佛莞、广清北延段、新白广等4条城际,加速推进“轨道上的大湾区”建设,更好服务经济社会高质量发展。

■本版采写:新快报记者 李佳文



■广佛南环
热滑试验。
广州地铁供图

探索大湾区轨道交通融合创新发展

《粤港澳大湾区发展规划纲要》明确提出要推进多种轨道网络融合发展、打造轨道上的大湾区。经过多年发展,大湾区内轨道交通逐渐形成“国铁干线、城际铁路、城市轨道交通”三级网络。

作为城市轨道交通融合的探索者,广州地铁联合佛山地铁先后开通广佛线、佛山2号线、广州七号线西延线三条线路。数据显示,线路通勤功能凸显,换乘客流比例高,客流增长较快。2010年至2019年广佛客运量从12万人次/日增长至53.1万人次/日。广佛线换乘比例约67%,广佛两市交互客流约15万人次/日。目前已实现了佛山中心与广州中心快速通达,初步形成了单区域同城化向全市域同城化的格局。

在政府推动和企业参与下,广州聚焦湾区三大都市圈、共计11座城市近万公里的“地铁+城际”复合巨型网络,开展了涵盖规划、建设、运营、系统、资源5大方面共23项专题研究,探索大湾区轨道交通融合创新发展。

多点发力,今年要建成广佛东环、广清南延段

2023年,“轨道上的大湾区”建设稳步推进。广州地铁充分借助广州都市圈城际项目指挥部运作机制,组织召开内外部技术审查及协调会议数百次,确保南沙至珠海(中山)城际、广河高铁白云机场T3至江村西段开工建设。通过多点发力共推项目进度,新白广城际南段、镇龙站交通枢纽基本建成,广佛南环、佛莞城际完成各专业静态验收。

推进广佛南环、佛莞城际新线接入施工、动态验收,有序推进广佛西环建设,建成琶洲支线、广佛东环、广清南延段……2024年,广州地铁将继续纵深推进建设新阶段“轨道上的大湾区”,通过强化与国家、省、市、区相关部门高效协调联动,稳步推进地铁、城际、枢纽工程。通过如期实现项目开通、开工目标,持续提速城市发展、推动湾区融合,发挥轨道交通作为“经济大动脉”的牵引作用。

推出城际“计次票”“定期票”提高通勤客流黏性

在扎实推进大线网运营的路上,广州地铁狠抓服务保障,让“地铁+城际”运营更有品质。2023年,广清、广州东环城际大站停车完成了既有线四编组列车适配性改造,顺利启用了四、八编组列车混合编组,下降牵引能耗37%,更好服务

“广州都市圈”通勤需求。城际特色“计次票”“定期票”的推出,提高了通勤客流黏性。全年,广州地铁参与的城际旅客发送量321.5万人次,同比增长108%。

“广州地铁集团作为主体,在国家、省、市支持下,经过两年多的运营实践,在广清、广州东环城际铁路积极探索‘城际铁路公交化运营模式’。”1月23日下午,广东省人大代表、广州地铁集团总经理刘智成参与省十四届人大二次会议广州团代表审议省政府工作报告时表示,广清城际在2023年实现了“提速”——行车间隔压缩至19分钟,并开行广州至清远直达列车,使两地最快16分钟直达。广清、广州东环城际还上线了“12306+省方自主公交化”双票务系统,12306票务系统实现了“当日一次有效”,省方自主公交化票务系统实现了羊城通、广州地铁城际乘车码等多种支付方式进站乘车,旅客可“随到随走”。

值得一提的是“安检互认”。刘智成介绍,旅客在花都站与广州北站换乘无需二次安检,今年将继续围绕优化换乘流线、提高换乘效率、推动完善立法等方面进一步探索。

2024年1月23日,广州地铁在城际运营再次取得突破:实现莞惠、佛肇2条城际线路割接及运营管理。

今年紧密推进穗莞深城际移交

2024年,大湾区城际网络迎来了加速开通:广州地铁力争开通广佛南环、佛莞、广清北延段等3条城际线路,紧密对接广铁集团推进穗莞深城际移交,力争实现莞惠、佛肇、广佛南环、佛莞城际“四线”贯通运营,力争开通新白广城际,为“一横两纵”骨干网高品质成网运营奠定坚实基础。

为匹配新开通线路的贯通运营,广州地铁策划实施大站快车和站站停混跑运输组织方式,提高行车密度。为做实做细公交化运营,计划完成既有线路公交化票务系统改造,上线省方自主公交化票务系统,实施乘客界面升级改造。探索形成城际与国铁、地铁共站管理模式,提升综合交通枢纽互通水平。

构建轨道上的粤港澳大湾区1小时生活圈

“城际轨道是连接湾区城市的纽带,也将成为城市发展的主要动力。”刘智成表示,近年来,大湾区铁路枢纽布局日趋完善,城际铁路逐渐成网运营,运输能力和服务水平大大提升。

广州地铁提出了“多网融合金字塔”型的规划方法与技术路线,通过线网优化调整,实现高铁进城、城际进中心、一票通达三大目标,构建区域1小时生活圈。在统一标准方面,通过推动《广东省城际技术标准体系》的立项,已构建了“1+5+34”的标准体系,



■在建的芳白
城际项目再添
“华隧初心号”
盾构始发的刀
盘吊装现场。
广州地铁供图

涵盖了规划、建设、运营、系统、资源等5方面共34项标准。广州地铁集团副总经理蔡昌俊指出,统一标准体系是高质量互联互通的基础,最终是要以多城跨区域融合、多网跨制式融合为立足点,实现互联、互通、互运、互维的运营效果。

在跨制式互联上,将通过增设联络线、优化线网结构,实现跨制式融合。以广清城际、佛肇城际、广佛江珠城际为例,通过与广花城际、佛穗莞城际之间增设联络线贯通运营,可实现清远、肇庆、江门1小时直达广州核心区域。通过城市间多线、多点的跨城衔接模式和多线、多城贯通衔接模式,推动实现从临城互联,到核心城市与周边城市互联,再到大湾区内多个城市互联,实现跨区域的规划融合目标。

2035年,大湾区轨道交通运营规模将达7500公里

“广州地铁围绕‘一串城、一张网、一张票’,开展城市轨道交通融合发展实践及探索”。刘智成在第一届大湾区现代轨道交通技术学术论坛主旨报告中表示,他心目中轨道上的大湾区就是新时代高水平、高质量的互联互通。

刘智成介绍,广州地铁依托“城市轨道交通系统安全与运维保障国家工程研究中心”,以国家和行业战略需求为出发点,聚焦解决经济社会发展中的“卡脖子”技术问题。目前进行的多个国家级科研项目中,包括针对水灾、火灾、异物入侵等重大风险防控及大客流疏散的“十四五”重点研发计划《城市轨道交通运营重大风险防控关键技术装备研发及示范应用》项目,研究城轨质量保证NQI综合技术的《城市轨道交通全生命周期质量保证NQI协同关键技术研究与示范》等。

预计到2035年,大湾区轨道交通运营规模达7500公里,其中,铁路+城际近3500公里,城市轨道交通近4000公里,将覆盖100%县级以上城市,80%规划人口5万以上城镇,构建区域1小时生活圈。