

城事

筑线成网

广州地铁运营城际铁路里程突破400公里

粤港澳大湾区六城直连互通，“306090”交通圈逐步成型

广州东环城际铁路(番禺-白云机场北)、琶洲城际铁路、广惠城际铁路(小金口-惠州北)即将正式开通运营,两条城际新线串起广惠、广肇、广清、广州东环城际铁路(白云机场北-花都),与既有城际线贯通运营。至此,广州地铁集团运营的城际铁路达到420.5公里。

从广州番禺站出发,30分钟抵达佛山、东莞中心城区,60分钟覆盖肇庆、惠州中心城区,90分钟通达清远中心城区,以广州为中心的大湾区“306090”交通圈逐步成型,为即将到来的第十五届全国运动会和全国第十二届残疾人运动会暨第九届特殊奥林匹克运动会人员往来提供便利。

广东城际铁路从“单线独立运营”跨越至“多线贯通成网”,实现“枢纽到枢纽”“中心到中心”“枢纽与中心”三个互达,粤港澳大湾区城际的整体发送量及运输效率也将实现质的飞跃。

■新快报记者 李佳文 通讯员 穗铁宣

城际“公交化”运营
一张票跨城“串门”

一张网、一张票、一串城,轨道上的大湾区建设加速。

本次开通的城际线路与地铁网络融合衔接。在线路设计阶段,白云机场北、白云机场南、竹料、科韵路、琶洲、大石东等多个站点已实现与地铁线路的换乘。其中,琶洲站的城际与地铁可进行便捷换乘,在车站非付费区可直接换乘,提升乘客的出行体验。

在计费方式上,广东城际持续沿用“城际铁路公交化多元支付+12306”双票务系统,开发上线多元化票种,研究拓展计次票、定期票的梯度与适用范围,为旅客提供更多出行选择。目前广清、广州东环城际在12306票务系统上线计次票、定期票;广惠、广肇城际在城际铁路公交化多元支付票务系统上线了计次票、定期票。后续将根据客流及运营情况深入开展优惠票种研究,以满足不同群体的出行需求。

乘车体验方面,旅客搭乘城际铁路与地铁一样便捷,随买随进、随到随走。这种打破传统城际铁路“长途、定点、对号”的模式,采用不指定座位、高密度发车、扫码乘车,随到随走的公交化服务,在全国城际铁路中属于首创,真正实现了城际铁路与城市地铁的“无缝融合”,提升了乘客出行效率和生活品质。

未来,广东城际还将积极探索与广州地铁在售检票系统、安检互认等方面的融合,未来有望实现“城际-地铁”一票通达,简化换乘流程。这是构建粤港澳大湾区轨道交通“一张网”的关键实践,也是走在全国前列的轨道交通服务新模式。

半个钟空铁速达
6个交路串起3个航站楼

过去,白云机场和广州南站两个枢纽之间单程路程最少一小时。随着广州东环城际(番禺-白云机场北)的开通,这个时间被压缩至半小时。运营初期,每天3班的“番禺至白云机场南”单向直达列车全程需时约31分钟,由“空铁城际快线”实现交通核心枢纽快速连接,提供更加高效的出行体验。

而广州东环城际铁路,也是目前唯一一条接入白云机场T3航站楼的轨道交通线路。年内,白云机场T3航站楼即将投用,届时,白云机场将成为全球最大单体机场,年旅客吞吐能力达到1.2亿人次。

新航站楼开通后,广州东环将成为白云机场的疏运主力之一。在广东城际开行的8条交路中,“飞霞-肇庆”“飞霞-惠州北”“花都-惠州北”“白云机场北-佛山西”“白云机场北-东莞西”“白云机场北-竹料”6个交路串起3个航站楼,尤其是“白云机场北-竹料”交路承担着三个航站楼与地铁之间的接驳,支撑T3航站楼的客流疏散,助力广州白云国际机场建设全方位门户复合型国际航空枢纽。“铁路+航空”的联运服务,让跨区域出行效率大幅提升。



■肇庆站出站就能见星湖。



■广东城际琶洲站。



■广东城际三水北站。 通讯员 林海涛/摄

【四网融合】深化“轨道+”价值链 提升跨网出行效率

以服务旅客为中心。广州地铁集团从规划设计入手,新建13座城际车站中7座与地铁便捷换乘,“城际环”与“地铁环”在琶洲站交会衔接,联通白云国际机场、广州南站构建空铁联运体系。建成“城际铁路公交化多元支付+12306”双票务系统,实现多元支付城际铁路全覆盖,广惠城际北延线惠州北站与国铁安检互认,城际铁路与地铁同站换乘“单向免安检”,提升跨网出行效率,旅客“随到随走”,出行更便利、更高效、更暖心。

以提质增效为抓手。广州地铁集团深化“轨道+”价值链,新建线路串联

广州琶洲经济开发区、国际金融城、天河智慧城等多个重要组团,服务广州活力创新轴发展。依托城际铁路“一横两纵”线网,联动沿线地市共建产业走廊,促进创新融合、产业集聚,助力打造“黄金内湾”发展带。吸收借鉴不同制式轨道交通建设成果,实现“四八编组混跑”,线网运行更灵活、更节能、更环保。

以车辆统型为重点。广州地铁集团牵头起草编制全国首个地方自主运营的动车组管理办法——《粤港澳大湾区动车组管理办法(试行)》,经广州铁路监管局、省交通运输厅联合发布实施,填补大湾区城际、市域动车组设计

定型、上道许可和技术管理空白,创新具有粤港澳大湾区轨道交通特色的动车组编组型以及互运、互联、互通、互维管理模式。

以共建共享为支撑。广州地铁集团立足全省铁路“一盘棋”,充分利用自身技术经验优势,主动介入、服务上门,为广惠城际北延线等接入珠三角城际线网提供技术服务,友好协商接入规则,实现资源共享,壮大线网规模效应,促进广东省城际铁路一体化、网络化运营,也为不同建设主体、不同运营主体、不同制式轨道交通互联互通,探索提供可借鉴可复制样板。

【交通提速】“306090”交通圈成型

广州东环南北贯通广州番禺、海珠、黄埔、天河、白云和花都6区,与广州地铁三号线、五号线、六号线、八号线、九号线、十四号线等线路实现快捷换乘,科韵路站结合金融城综合交通枢纽定位,进一步发挥市区内机场快线功能;琶洲城际在琶洲站衔接广州东环、地铁八号线和五号线,又通过广州莲花山站与广惠城际连接,广州市中心可一小时便捷直达多个周边城市,构建起大湾区一小时生活圈。

从更大范围来看,广州南站、白云机场、广州北站、佛山西站四大交通枢纽被城际铁路直接串联,以广州为中心,又向外形成广惠城际、广肇城际、广清城际等多条放射状线路。南北城际线路初步成网,大幅缩短了区域内外的通勤时间,也让佛穗莞市区再添一条直达城际铁路通道,为大湾区区域经济的

一体化发展注入强劲动力。

新线开通,粤港澳大湾区城际的人员流动也将发生变化。在轨道交通的引导下,两条城际铁路开通后客流预计将呈现三大显著特征,“潮汐效应”凸显,早晚高峰进出中心城区客流密集;高频次往返成为常态,短途出行旅客占比较高;出行目的多元叠加,除通勤客流构成基础支撑外,商务往来、周末旅游、探亲访友等非通勤需求将同步释放。

为更好地满足不同乘客的出行需求,广州地铁集团广东城际运营公司构建“3+5”行车组织体系,将在“飞霞-惠州北”“飞霞-肇庆”“肇庆-惠州北”3个基础交路保障主干出行的覆盖面的基础上,同时开行“白云机场北-佛山西”“白云机场北-东莞西”“白云机场北-竹料”“花都-惠州北”“佛山西-东莞

西”5个提升交路,串联起广州南站、广州北站、白云机场、金融城、琶洲等重要交通枢纽和商务区,强化大客流区段的运输密度。

同时,广东城际全面启用“站站停+大站快车+特快列车”公交化运营模式,分23个大站快车点和13个特快站点,覆盖各个城市的重要交通枢纽及城市中心,并首次实现肇庆、佛山、东莞、惠州、清远五市无需换乘即可快速通达广州琶洲会展核心区及国际金融城,构建起重点枢纽与多城中心间的直连互达。

据测算,从广州的番禺站乘坐“特快列车”出发,到佛山西站、东莞的西平西站用时约20分钟,到肇庆站、惠州的云山站用时约60分钟,到清远的清城站用时约90分钟,以广州为核心的粤港澳大湾区“306090”交通圈逐步成型。