

# 高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

LAJIN SHIKONG JULI  
TONGCHENGHUA POXU GAOTIEGONGJIAO

## 拉近时空距离 同城化迫需高铁公交

文\_陶小兰 (南宁市城乡规划设计研究院交通与规划研究所所长、高级规划师)

2013年12月28日,南钦、钦防、钦北、柳南、衡柳5条高速铁路通车运行;2014年12月28日,南广、贵广高铁正式通车;2015年12月11日,南昆高铁南宁至百色段运行。到2015年底,广西铁路总里程达5086千米,其中高铁通车里程1700千米,实现了除崇左、玉林、河池外全区主要城市已通高铁,标志着广西迈入了高铁时代。



世界各国的大都市圈内,大容量、高密度的城际轨道交通已经成为提供便捷、安全的公共交通产品的主价,如日本东京至大阪方向,每3至4分钟就发1列公交化的列车,城际轨道交通的客流量已占到东京客流量总量的50%以上。

# 高铁时代

## GAOTIE SHIDAI 城镇化提速

2008年1月,《广西北部湾经济区发展规划》获得国家的批准实施,广西北部湾经济区发展正式纳入国家发展战略。经过几年的发展,随着北部湾区域各个城市经济增长,发展规模的扩大,区域经济一体化发展的要求不断提高,2013年5月21日广西壮族自治区人民政府正式批准了《广西北部湾经济同城化发展推进方案》,宣告北部湾经济区正式启动同城化。该方案提出到2015年底北部湾经济区率先在南北钦防4个城市实现通信、交通、产业、城镇、旅游服务、金融服务、教育资源、人力资源社会保障、口岸通关一体化等9个领域的同城化建设。截止到2015年底,继通信、金融、社会保障、旅游同城化之后,四市范围实现了城乡统一的一元化户籍登记管理制度同,完成户籍管理同城化第一阶段的目标。

同城化是区域经济一体化、城市群建设过程中的一个重要阶段,通过以高速铁路为主的快速发达的交通网络,使各个城市在地域空间、基础设施、产业结构、制度体制等方面逐渐融合,以达到资源共享、统筹协调,最终达到一体化发展状态和提高区域经济整体竞争力的一种新型区域发展战略。2015年召开的中央城市工作会议强调了统筹空间、规模、产业三大结构,提高城市工作的全局性,要以城市群为主体形态,实现紧凑集约、高效绿色发展。现代化的快速便捷交通网络是实现城市群集约紧凑、综合规划开发的前提条件。目前南钦、钦北、钦防3条城际铁路总长度约为260千米,它们的里程分别是99.1千米、99.5千米、62.6千米,南宁到北海约为200千米。高铁时速250千米,南宁—钦州、钦州—北海、钦州—防城港之间半小时内可以到达,南宁—北海、南宁—防城港、防城港—北海之间1个小时内可以到达,四市已经步入了“1小时经济圈”。高速铁路网络的建设,极大地促进了南北钦防四市之间的经济交流,四市之间协作分工、功能互补、区域经济一体化雏形初现。按照自治区《广西北部湾经济区四市同城化交通实施方案》的要求,要加快建设统一规范、互联互通的交通IC卡平台,力争在2017年实现公共交通一卡通。伴随着交通的同城化,“1小时经济圈”向“1小时生活圈”成为可能,四个城市之间的交通出行如同在同一个城市之内的活动一样方便,城际铁路作为城市间居民在日常生活、就业工作、购物休闲等通勤和生活交通方式成为可能,其公交化的运行,实现四市内外公共交通一体化的设想应运而生。



南宁市民卡是南宁市人民政府授权发放给市民用于办理个人社会事务和享受公共服务的IC卡,具有信息存储、身份识别、电子凭证、信息查询和电子支付等功能,可在政府公共管理和城市公用事业服务各领域,如公共交通、公共服务、小额支付等方面实现一卡通用。

## 城际高铁公交化可行性

将公交化的概念应用于北部湾城际铁路交通,是设想城际列车参照城市公共汽车或地铁的运输组织方式,以较大的行车密度、较小的单位运输能力、较少的候车时间,实现旅客便捷、快速出行的目的。这基于两方面的需求:

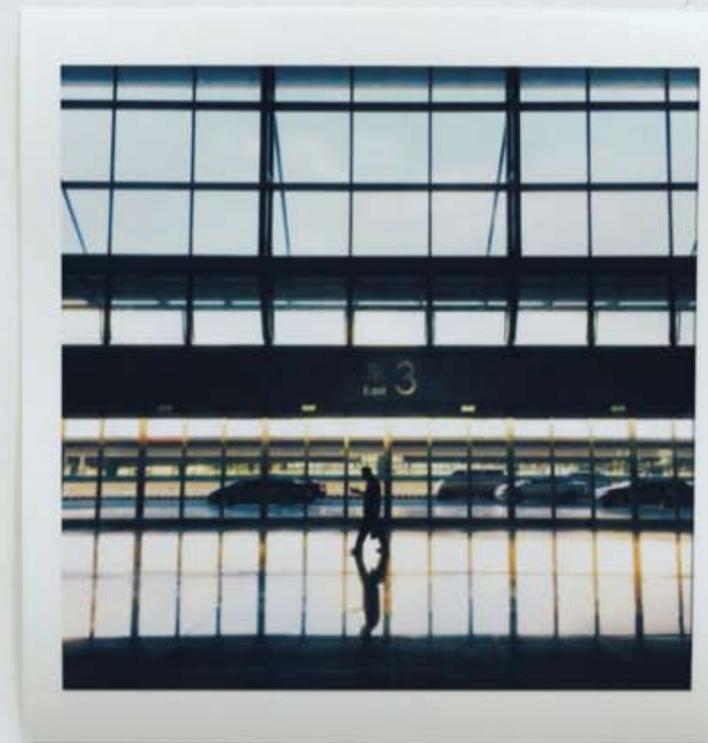
一是北部湾城镇群经济区蓬勃发展为城际铁路实施公交化提供了良好的经济基础。世界各国的大都市圈内,大容量、高密度的城际轨道交通已经成为提供便捷、安全的公共交通产品的主体,如日本东京至大阪方向,每3至4分钟就发1列公交化的列车,城际轨道交通的客运量已占到东京客运量总量的50%以上;国内的北京—天津、广州—深圳、上海—南京、上海—杭州等铁路干线上进行了很好的尝试与实践,其中广州—深圳城际列车密度达10至15分钟,日客流量达到8万人以上,成为全国最繁忙的高铁线路。根据《广西北部湾经济区发展规划》,到2020年北部湾四市GDP占全广西的45%,总人口达1900万(加上流动人口,总人口数应超过2000万),城镇人口达到近1100万以上,如果以每天1%人口在四市之间流动,意味着日客运量将达20万人次,若其中50%选择铁路客运,则需要的城际铁路的日客运量将达10万人次,按现有的动车8节车厢编组,定员600人的列车计,则每天需要150趟以上的列车在四市城际铁路上运行,这样巨大的需求,只有提高运输效率,实现铁路运行的公交化,才能满足旅客的需要。



二是人们对客运交通质量要求的提高推动着城际铁路公交化转变。在四市城际之间的交通出行，高速公路和高速铁路是两个可选的方案，影响人们决策的因素有：费用、快捷程度、舒适程度、安全系数、方便程度等，相较于城际铁路，长途客运班车和自驾车除了在方便程度上有较为明显的优势外，在其余的几个方面较乘坐高铁都处于弱势，特别是在安全性和舒适度方面，高铁具有无法比拟的优势。随着生活水平的不断提高，价格在交通出行中敏感度逐渐降低，低碳、环保、绿色出行的理念不断深入人心，追求舒适性、高品质的服务将逐渐成为人们出行的首要考虑因素，而城际轨道交通的安全、低碳、准点率高、全天候的特质将会越来越成为跨行政区域中短距离的出行首选方式，国内外的相关研究表明，在100~300千米的出行范围内，高速铁路具有极高的竞争优势。笔者在欧洲的德国和法国旅游期间，就是利用城际铁路解决城市与城市之间、城市与主要的旅游景区之间的往返交通。从这点看南北钦防四市之间的城际铁路交通公交化也是必然趋势，而城际铁路的公交化运行，将会给高速铁路的运营带来更大的商机和效益。

## 探究城镇群城际铁路规划

由于高速铁路和城市交通分属不同的管理运营主体，面对北部湾城镇群城际铁路公交化的发展趋势，城际铁路运营管理体系和城市交通的管理系统需要相应转变。作为城际铁路运营的相关企业，应在构建符合现有客运专线运力资源配置的基础上，注意把握城际客运市场需求的特点和变化，建立新型的市场需求调节系统，逐步形成对市场的快速反应机制，通过开发体现公交化特点一系列服务，充分提高服务的内涵和服务质量，提供各种个性化的服务，提高旅客的忠诚度，从运营时间、列车交路、车次选择、列车开行数量、列车到发站和停站、列车编组、列车组成，到售票方式、票种种类、票务管理等方面都需要进行的新考虑。如运营时间上，改变常规铁路的全天候全时段运营，要充分考虑与城市其他交通方式的换乘合理性、线路设备维修养护时间；列车开行的车次选择上必须符合1小时生活圈通勤出行需求的规律，在城市的早晚高峰



南宁东站为南广高铁、广西沿海城际铁路与柳南城际铁路的交汇点，是广西壮族自治区最重要的铁路客运枢纽和规模最大的铁路客运站。车站位于南宁市青秀区凤岭北路北侧，距南宁站为10.4千米，是南宁铁路枢纽的重要组成部分。2012年7月25日开始打下第一根桩，标志着南宁东站正式开工建设，工期2.5年，2014年12月26日正式投入运营。



广佛地铁，国内第一条跨越两个城市的全地下城际快速轨道交通线路，简称“广佛线”，横跨广州的海珠区、荔湾区和佛山的禅城区、南海区，呈东西走向。线路西起佛山市魁奇路，东达广州市沥滘站，全长32.16千米。

# 高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速





期发车密度大，平峰期的发车密度适当调减；在售检票系统上，要改变原先的先候车、检票进站的组织模式，按照公交化的要求配置资源，全线采用自动售检标系统，实行先进站，再候车的客运组织模式等，对各个城际铁路站场的管理提出了更高要求，如何高效、有序的引导旅客进站、出站需要有极强的组织和管理能力。

对于城市交通系统来说，最重要就是要考虑城际铁路交通与城市各种交通方式的零换乘，特别是目前各个城市城际铁路站场大部分与城市中心区有一定距离的情况下，每个城市各个城际铁路的停靠站都应成为城市综合交通枢纽，弱化城际轨道交通方便程度不足的影响，充分考虑城际轨道交通与常规公交、快速

公交、轻轨、地铁、出租车、社会车辆等的衔接，要求城市交通管理部门结合交通需求的变化，科学合理地做好客流分析和预测，对城市高铁场站的交通衔接和交通组织重新规划与安排；城市内外公共交通一体化发展的要求，各城市需要对公共交通的票务、票制、票价等进行新的研究；交通管理的信息化、智能化的建设则提出了更高的要求等。

城际高速铁路的建设与运行，拉近了沿线城市时空距离，是沿线城市同城化发展有效的催化剂，而城际高速铁路运行的公交化，是同城化发展的必然趋势。🏠



# 高铁时代

GAOTIE SHIDAI 城镇化提速