

江苏“三纵四横”铁路网年底建成

专家建议:补齐时速350公里“高铁课”



7月初,沪苏通铁路的开通,轰动了整个江苏乃至长三角区域,也拉开了今年江苏铁路建成通车的序幕。随着下半年连淮扬镇铁路淮镇段、连徐高铁和盐通高铁的建成通车,“轨道上的江苏”将基本形成。江苏铁路成网成环后,还要怎样建?近日,现代快报记者采访了规划专家,专家建议,江苏要继续补齐时速350公里“高铁课”,积极对接国家铁路大通道,打造“中心放射+三纵四横”的高铁新格局。

现代快报+/ZAKER南京记者 李娜

沪苏通长江公铁大桥 中交二航局供图

现状 从“补短板”到“成环网”,江苏铁路建设进入快车道

今年7月初,随着沪苏通铁路的开通,从南通出发的客、货运班列都无需再绕行南京,直接南下进入上海。南通及其周边泰州、扬州等市居民20多年的期盼,终于成为了现实。从南通到上海铁路出行的最短时间,由3.5小时左右压缩到了1小时6分钟,从泰州、扬州到上海虹桥的铁路最快时间也分别缩短到了1小时48分、2小

时22分。

值得期待的是,今年下半年,江苏还有三条铁路也将进入“收获期”。连淮扬镇铁路淮镇段计划8月15日开始联调联试;连徐高铁计划10月1日开始联调联试;盐通铁路计划9月28日开始联调联试。年内,这三条铁路将陆续建成通车。

届时,沪苏通铁路向北衔接盐通高

铁、连盐铁路进入山东境内,连接京津冀地区;向南进入上海再连接嘉兴、杭州等地,可直达珠三角、北部湾,在我国东部地区形成一条铁路运输大通道。而对于江苏来说,到今年年底,“轨道上的江苏”主骨架也将基本形成。“三纵四横”的全省干线铁路闭环成网,各设区市到南京2小时以内通达,其他设区市之间2.5小时通达。

规划 江苏在建及规划铁路,时速350公里占主流

翻开江苏铁路规划线网图可以看到,全省已建成铁路3670公里,但时速350公里的只有京沪高铁、郑徐客专、宁杭客专等。

2019年12月份,时速250公里的徐宿淮盐铁路和连淮扬镇铁路连淮段开通运营,连云港、淮安、盐城、宿迁一举结束了不通高铁的历史,苏北5市全面迈入“高铁时代”,江苏13个设区市实现了“市市通

车”。到今年年底,南通、扬州也将“挺直腰板”,迈入时速250公里以上的“高铁朋友圈”。而今年即将开建的北沿江铁路和力争开建的盐泰锡常宜铁路,也让泰州在“十四五”期间一举收获两条高铁。

现代快报记者注意到,在新一轮的江苏铁路建设中,时速350公里的高铁,已经占据了“绝对C位”。目前,江苏有6条铁路

在建,除了连淮扬镇铁路淮镇段,连徐高铁、盐通高铁、南沿江城际铁路、宁淮城际铁路和沪苏湖铁路等5条铁路都是时速350公里的高速铁路。今年,江苏还计划开工北沿江铁路,力争开工通苏嘉铁路及盐泰锡常宜铁路等,进入“十四五”,江苏将重点推进的宁淮、宁宣、扬镇宁马等城际铁路,设计时速也都是350公里。

建议 补齐350公里“高铁课”,对接国家铁路大通道

“江苏新一轮铁路建设应该明白无误地补高铁的课,上国家运输通道,大沿海、大沿江高铁通道要上,宁淮高铁要上,中部的新京杭高铁也要上。”南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司董事长杨涛说,从国家层面上来看,辽东半岛、京津冀、山东半岛、长三角、海西、珠三角一带经济发达、人口密集,这个带上绝对不是一两条高铁就能满足的,可能要四五条高铁才能覆盖掉。

因此,他建议:

——尽快启动盐通高铁北延线建设

就在沪苏通铁路通车前几天,通苏嘉铁路也开始公示。这条高铁的起点在南通西站,经沪苏通长江公铁大桥穿过长江后,向南经张家港、常熟、苏州、嘉兴,接入沪昆高铁嘉兴南站。从途经地可以看出,这条线路在江苏境内大部分的走向与沪苏通铁路重合,但350公里的设计时速,让沿途城市居民兴奋不已。

杨涛非常看好这条高铁。他认为,通苏嘉铁路是沿海大通道的关键区段。待建成后,通苏嘉铁路与盐通高铁连接,在长三角区域内实现了高铁的直连直通。但站在全国层面上来讲,整个大沿海通道从长三角向北与山东半岛、京津冀应该连通,向南应该跟海西城市群、珠三角城市群连通,所以江苏要真正发挥通苏嘉铁路的作

用,应该尽快启动时速350公里的盐通高铁北延线的建设,也就是说,要在盐城至青岛之间,打造一条时速350公里的高铁。

值得一提的是,杨涛的建议,也正是江苏未来高铁建设的题中之意。在今年的全国两会上,全国人大代表、江苏交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任陆永泉就曾建议,要规划建设时速为350公里的青岛至盐城高铁,打通沿海高铁通道关键瓶颈。他指出,青岛至盐城铁路已于2018年建成通车,但设计标准为客货兼顾,江苏境内速度目标值仅为200公里/小时,而盐城至南通铁路为350公里/小时,青岛至盐城段的低速极大地影响了沿海高铁通道的整体服务水平。要进一步提升青岛至盐城的通行速度,能更好满足沿海高铁通道客运需求。

——预留徐宿淮盐铁路沿线350公里高铁通道

杨涛进一步指出,立足全国高铁大通道的角度,去年新建成的徐宿淮盐铁路也要预留时速350公里的高铁通道,这样北沿江高铁贯通后,从上海出来到南通,再往盐城、淮安、徐州方向,就能接上陇海线,作为沪陕高铁的一部分进入全国高铁网。

此外,时速350公里的宁淮高铁和宁宣黄高铁,作为纵向的复线通道,也应该加快

建设。宁淮高铁向南延伸就是宁宣黄高铁,然后再向南进入江西、浙江、福建、广东,也是一条连入全国高速铁路网的线路。

——打造新京杭高铁,建江苏350公里中轴线

“新京杭高铁是我提出来的一个概念。”杨涛解释,国家要求复兴大运河文化带,大运河曾经是我们国土层面最重要的一个交通运输走廊,在水运和当时的陆运交通时代,整个京杭大运河沿线城市是最繁华最发达的。但是到了铁路时代以后,沿线城市相对慢慢衰落。对江苏省内来讲,这条中轴通道很关键,具体的走向就是从山东临沂进入江苏境内后,先到宿迁,然后再经淮安到达扬州、泰州、常州,然后驶往杭州方向。

——打造“中心放射+三纵四横”的江苏高铁格局

杨涛表示,如果按照这样,在西面是时速350公里的京沪高铁,东面是由通苏嘉-盐通-青连盐构成的时速350公里的沿海大通道,中间是新京杭高铁,再加上南沿江高铁、北沿江高铁、沪陕高铁、宁淮-宁宣黄高铁组成的横向通道,江苏就有了五六条国家运输大通道。“东边是上海,西边是南京,大致形成了‘中心放射+三纵四横’新的时速350公里的高铁格局。”



沪苏通长江公铁大桥 中交二航局供图

相关新闻

盐通铁路 成功架设第一条接触线

快报讯(记者 花宇 姜振军)7月14日,南通市委宣传部官方微信“南通发布”发布消息,盐通铁路建设取得了新进展。日前,长度为1365米的第一条接触线成功架设在盐通铁路大丰至东台站间52锚段,标志着盐通铁路接触网工程进入全面攻坚阶段。现代快报记者了解到,该接触网采用的技术是国内首次在一个铁路全线上应用具有中国自主知识产权的技术。

据介绍,接触线也称电车线,是电气化铁道接触网中重要的组成部分。接触线通过与电力机车上的电弓滑板滑动摩擦直接向电力机车输送电流,其性能直接影响电力机车的受流质量和机车的安全运行。

盐通铁路采用了“简化”接触网技术,该接触网技术是国内首次在一个铁路全线上应用的具有中国自主知识产权的技术,有望改变目前国家的接触网技术标准存在零部件规格型号多样化、零部件材质标准不一致的状况。

盐通铁路位于江苏省盐城市、南通市境内,沿线设盐城、大丰、东台、海安、如皋南和南通西站,是中国“八纵八横”高速铁路网的重要组成部分,也是江苏“十三五”铁路发展规划确定的重大项目,线路全长约为159公里,设计速度为350公里/小时。建设工期4年,计划2020年12月底建成通车。