

打造“一轴两环一边”铁路网主骨架

铁路大动脉 交织密网贯通南北东西

飞奔在零下40摄氏度的高寒中,建设在冰天雪地的黑土上。今天,龙江铁路建设者正在创造一个个奇迹。

铁路建设迎来跨越式发展,一批重点项目投入使用,一批在建项目加快推进,一批新项目有序开展。大手笔投入,高科技支撑,龙江正在中国最北方建成一条条东西贯通、南北相连的铁路大动脉。

1 大手笔投入 迎来黄金发展期

【“十二五”期间,我省完成铁路固定资产投资764亿元,平均每年完成153亿元,特别是2015年完成226亿元,今年我省铁路计划投资260亿元,在建项目15个,打造“一轴两环一边”铁路网主骨架。】

全由我国自主设计施工、全长8755米的我省在建第一长隧道——虎峰岭隧道也在热火朝天、紧锣密鼓地施工建设。总投资356.4亿元的哈牡客专项目是我省自建以来单体投资最大的项目。而这些只是我省铁路建设的宏大篇章中的一个注脚。

今年我省铁路计划投资260亿元,在建项目15个。省委、省政府提出打造“一轴两环一边”铁路网主骨架,提升“绥满铁路轴”运输能力。建成哈牡、哈佳、牡佳快速铁路,形成“哈牡牡七双佳哈”快速铁路东环线,力争建成“哈大齐北绥哈”铁路西环线。启动黑河经呼玛至韩家园子、黑河经逊克至乌伊岭、饶河至创业等沿边铁路外环线建设。加快推进一批既有电气化改造项目,建设一批支线路,扩大铁路服务范围。推进铁路枢纽及配套设施建设,加快哈尔滨火车站改造等项目建设,加强重点线协调能力。

到2020年,全省铁路营业里程力争达到7500公里以上,县级城市通达率达到75%,复线率和电气化率达到50%以上。新建快速铁路里程1000公里,建设沿边铁路600公里,实施电气化改造1500公里,建设支线路60公里。

猴年打通猴石山。5月14日,伴随着哈佳快速铁路猴石山隧道出口1700米深处的一声巨响,作为哈佳快速铁路全线重点控制性节点工程猴石山隧道实现了全隧贯通。猴石山隧道顺利提前贯通,意味着哈佳快速铁路全线的瓶颈已突破,为后续铺架工作铺平了道路,同时也标志着哈佳快速铁路建设工作高度安全风险因素提前基本消除,安全质量工作在施工过程中得到了较好的控制,为全线如期通车奠定了基础。

机器轰鸣,人声鼎沸,与此同时,作为哈牡客专专线的重点控制性工程,完

百年老局的哈尔滨铁路局,曾经是路网最发达的铁路局,铁路里程等各方面指数曾在全国名列前茅。随着社会的发展,我省铁路与加快老工业基地全面振兴、构建外向型产业经济体系不适应。同时,我省地域辽阔,需要中心城市对其他地区发挥带动作用,需要重要城市之间通过便利的交通体系联结在一起。促进区域发展繁荣,更需要加强省内城市与边境县之间的交通联结体系。为此,我省加大铁路建设,“十二五”期间,我省完成铁路固定资产投资764亿元,平均每年完成153亿元,特别是2015年完成226亿元。

2 攻破高寒禁区 龙江大地跃“铁龙”

【哈大高铁开通前,世界上仅有运行于北欧和俄罗斯的三条高寒高铁。三条线路中最长的只有600多公里。可以说,高寒高铁对世界各国来说都是一块难啃的硬骨头。然而,几年间,我省高铁建设者不仅将建设难题一一攻破,还在这片高铁茶区上铺设了哈齐、哈牡、哈佳等多条高铁线路。】

对世界各国来说都是一块难啃的硬骨头。动车组通常采用的铝合金、碳钢、橡胶等原材料,能在零下40℃保持性能不变吗?随着列车时速提升,空气阻力会几何级增长,车体隔热能力随之降低,如何阻隔严寒传导入车厢?如何避免积雪卷进列车下部的设备舱?这都是中国首条高寒高铁必须克服的问题。然而,几年间,我省高铁建设者不仅将这些难题一一攻破,还在这片高铁茶区上铺设了哈齐、哈牡、哈佳等多条高铁线路。

2015年8月17日,建设5年,总投资324亿元的哈尔滨至齐齐哈尔高速铁路正式开通运营。哈齐高铁是我国第一条全线建设在高寒地区、跨越世界级湿地保护区、穿越国家重要采油区的高铁。为了适应高寒地区的运行,铁路部门对CRH5A型动车组进行了19项高寒改造,重点对列车排障器材质进行了强度改造,提高冰雪排障能力。改造了车体裙板的密封形式,防止冰雪卷入车体。在供水管路、卫生间防护箱内增加伴热线,提高水箱保温能力,防止低温下结冰。车体门窗还加装了集水槽,防止水珠结冰造成车门无法开启。改进后的动车组可在零下40℃的高寒条件下驰骋,具有抗风、沙、雨、雪、雾等恶劣天气能力。



在为哈牡客专提供预制箱梁以及架梁任务的香坊制梁场,工人正在进行钢筋弯曲作业。本报记者 刘心杨摄



2015年8月17日,中国最北高铁哈齐高铁正式开通,人们欣喜的感受高铁给生活带来的便捷。本报记者 刘心杨摄

2015年12月1日起,哈尔滨至大连高速铁路实行冬夏一张运行图,全年按时速300公里运行。也就是说,即使是冬天,从哈尔滨出发到大连也只需要三个半小时就能到达,这也标志着经过近三年的运营,哈大高铁已经完全掌握了高寒高铁的高标准建设、运营和维护技术。

在哈大高铁一节列车里的电子显示器上,记者看到,经过提速,仅仅用了5分钟的时间,列车就达到了300公里/小时,这个速度相当于一架飞机起飞时速,而且整个车厢仍然保持平稳。

哈大高铁开通前,世界上仅有运行于北欧和俄罗斯的三条高寒高铁。三条线路中最长的只有600多公里。可以说,高寒高铁

十年调图见证龙江经济加速度

5月15日起,全国铁路实行新列车运行图,哈尔滨铁路局迎来2007年以来最大范围的运行图调整,从2007年到2016年,十年调图历程,列车时速提升114%,到站覆盖全国80%的省市,龙江经济的发展蓝图,正在两条钢轨的持续加速中一路向前。

十年前从哈尔滨坐火车去北京、上海、广州,动辄十几、二十多个小时的漫长旅行,让人们望而却步。列车速度低,运行时间长拉远了龙江黑土地与南国风光的时空距离。

2012年,哈大高铁让我省正式跨入高铁时代,龙江铁路“引擎”不断升级。时速300公里的高铁列车将13个小时车程缩短为3小时,“才饮松江水,又食渤海鱼”的向往从此成为了现实;2014年,哈尔滨至武汉高铁列车开行,全程2446公里的运行里程仅需14小时38分便可到达,运行时间缩短了8个小时,款式风情和荆楚文化从此近在咫尺;2015年8月17日,中国最北高寒高铁哈齐高铁正式开

通,1小时25分钟的运行时间,构建了哈齐工业走廊一小时经济圈。今年5月15日调图后,哈齐高铁每10到50分钟开行一列,高铁公交拉动了冰城、油城、鹤城间的旅游经济,坐着高铁吃烤肉、游鹤乡、泡温泉成了龙江人旅游新风尚。与此同时,今年5月15日,我省将正式开行哈尔滨至郑州东高铁列车,运行时间10小时49分,缩短了近7个小时的车程。“南访嵩山少林,北赏极地飘雪”的惬意,将吸引更多的游客往来其间。

从普通到高铁,从时速140公里跃升至300公里,十年来,龙江铁路列车运行速度提升114%,除了高铁网络的不断铺画,自2010年起,哈铁陆续提升北京、上海、南昌、烟台、杭州等方向的列车等级,普速列车升级为快速列车,特快列车升级为直达列车,大大缩短了列车运行时间,为促进龙江旅游经济发展和沿边开发提供了重要支撑。

翻开2007年的哈尔滨铁路运行版图,除了京、沪、广等主要省市外,晋中、西北、东南等都是一片空白。2007年以来,哈铁陆续开行国内主要省市的直通列车,减少列车中转,缩短运行时间,努力实现打通兰新、东至赣闽、南下琼海的目标。

2009年4月,哈尔滨首次开行太原方向的直通列

车,填补了哈尔滨到晋中地区无直通旅客列车的空白,让商务往来、旅游观光、探亲、上学的旅客享受到舒适的乘车体验;2013年,哈尔滨首次开行至海口的快速列车,2014年升级为直达特快列车,4269公里的运行里程,47小时便可到达,方便快捷、低成本的高性价比,为龙江“候鸟”群赴海南“猫冬”提供了新的出行选择;今年5月15日,哈铁开行齐齐哈尔至乌鲁木齐南的直通列车,同时加开哈尔滨至福州的直通列车,龙江与新疆、福建首次实现铁路直通互连。

不仅如此,牡丹江、海拉尔、伊春等地级市也增开了至石家庄、锦州、成都、大连北等方向直通列车,并延长多对省内列车交路,增加沿线停靠站,让龙江和内蒙古东部地区旅客可以在家门口乘车出行。

十年路网规划,哈铁目前已拥有列车226对,十年间增加51%,其中,直通列车68.5对,动车组列车60对,每年运送旅客超过1.2亿人。在全国34个省区直辖市中,除云南、贵州、青海、西藏外,哈铁局已直通27个省市,覆盖全国近80%的省市,龙江人坐着火车游中国不再是梦想。

龙江铁路的十年发展变革,印证着龙江经济的十年发展历程。开往春天的动车组,在钢轨的“快车道”上将更快更稳。



为哈牡客专提供箱梁制品的香坊制梁场,目前已为哈牡客专提供18万箱梁的预制和架梁。本报记者 刘心杨摄

3 “一站五线”快速网 打造区域一体化

【我省将形成以哈尔滨为中心,哈大、哈齐、哈牡、哈佳、牡佳快速铁路为骨干的“一站五线”快速客运网络。覆盖全省80%人口。形成哈大齐一小时经济圈,哈佳牡两小时经济圈,哈至四城城三小时经济圈,打造区域一体化城市群。】

生产加工基地。同时,按照“一桥跨两区”模式,协调俄方在大桥俄方一侧建设相对应的中俄超前发展园区,打造中俄跨境经济合作圈。同江铁路大桥以一条新的国际铁路通道筑起中俄乃至东北亚区域之间交流合作的新支点,形成优势互补、联动发展的新局面。

哈佳快速铁路,哈牡客专将与哈大高铁、哈齐高铁构成我省的快速客运网络,建成后省内客运通道能力将大幅度提升,货运能力将得到进一步释放和提升,我省的路网结构将更加合理和畅通。同时,更有助于提高东北地区“三纵四横”铁路网客货运输能力,为“中蒙俄经济走廊”龙江陆海丝绸之路经济带建设提供运力支撑,促进中俄经贸联系,加快东北亚区域开发。

未来,我省将形成以哈尔滨为中心,哈大、哈齐、哈牡、哈佳、牡佳快速铁路为骨干的“一站五线”快速客运网络。覆盖全省80%人口。形成哈大齐一小时经济圈,哈佳牡两小时经济圈,哈至四城城三小时经济圈,形成区域一体化城市群。新建高铁客运站不仅方便周边旅客出行,更带动区域经济发展,围绕高铁站修建的商场、住宅吸引更多的市民居住往来,因高铁衍生的新商业圈日趋繁荣。

奔腾中的龙江铁路,打通动脉,一路驰骋。

生产要素向通道沿线集聚

沿边铁路为“一带一路”再添“黄金通道”

当哈欧班列迎着夏日的微风,驰骋在亚欧大陆之上,我省为“一带一路”龙江陆海丝绸之路经济带再添精彩之笔。规划建设沿边铁路,畅通对外开放大门,处于祖国最北端的黑龙江,将成为中国面向俄罗斯及东北亚开放的重要枢纽站。

我省地处祖国东北边陲,与俄罗斯外贝加尔斯克边疆区、阿穆尔州、犹太自治州、哈巴罗夫斯克边疆区、滨海边疆区毗邻,边境线长2981公里。从漠河沿黑龙江顺流而下,绵延的中俄边境线,勾勒出一条绚丽的黄金通道。龙江将新建连通断头路段,改造提速旧有路段,串连贯通口岸连接线,形成一条总长为2938公里、时速120公里的完整沿边铁路。

记者从我省有关部门了解到,构建龙江陆海丝绸之路经济带,首先要从基础设施互联互通做起,重点是改造建设沿边境线方向走行、连接沿边各市县和口岸的铁路。按照这一标准,我省现

有沿边铁路15段共1434公里。我省计划对速度较慢的10段共1020公里分批改造提速,修建连通韩家园子至黑河、孙吴至乌伊岭、汤旺河至富锦、创业至东方红共1096公里的4段断头路,修建连通洛古河、嘉荫、连釜、吉祥、当壁镇、老黑山共408公里的6个口岸连接线,形成一条总长为2938公里、时速120公里/小时的完整沿边铁路。

经我省向国家发改委、国家铁路局、中国铁路总公司汇报沟通,沿边铁路中的“断头路”和口岸连接线已纳入国家中长期铁路网规划,同时,我省还积极争取将沿边铁路纳入国家“十三五”综合交通运输体系规划和铁路发展规划,在“十三五”期间实施。经争取,中国铁路总公司已开展黑河至乌伊岭铁路的前期工作,力争今年开工建设。同时,我省也委托设计单位开展了汤旺河至鹤北等路段的前期工作。

沿边铁路建成后,宛若一条玉带,将我省沿

边各市县和口岸连接起来。此举不仅为我省沿边开发开放提供重要的基础设施支撑,进一步增强边境地区经济社会综合承载能力,更好地承接发达地区产业转移,而且不断高利用“两个市场、两种资源”综合能力,巩固核心枢纽地位。届时,将形成以哈尔滨为中心,以(大连)哈(尔滨)佳(木斯)同(江)、绥(化)满(洲里)、沿边铁路四条干线和俄罗斯西伯利亚、贝阿铁路连通的“黑龙江通道”,以铁路为主轴,以公路、水运、航空、管道、电网为辅助线,以沿线城市进出口产业园区为重要支撑,建设连接亚欧的国际货物运输大通道,吸引生产要素向通道沿线集聚。发展境内外对俄产业园区,构建发达的外向型产业体系,打造全国面向以俄罗斯为重点的东北亚经贸合作服务平台,形成集生产、贸易、流通为一体的经济区域,为国家“一带一路”建设提供重要支撑。

本报稿件均为本报记者狄婕撰写