

轨道上的生活圈—— 跨城高铁地铁化来了？

一般而言，乘坐连接两个城市之间的城际列车，与乘坐普通高铁的流程相似，需要提前购买车票，并在指定时间上车。

进入2024年，情况开始发生变化。比如在广东省，越来越多的城际列车，开启了“地铁化”运营。

比如，自3月1日起，佛肇、莞惠城际铁路将启用新版列车运行图。此次调图

延长了服务时间，平均行车间隔压缩至25分钟内，采用“地铁化”的运营模式。

近年来，国内部分城市之间都签署了同城化发展协定，更有不少城市，链接成为大大小小的都市圈，不少更是得到了国家层面的批复和支持。

广东的尝试，适宜在全国各大都市圈中推广吗？

多条城际列车开始“地铁化”

2020年11月，广（州）清（远）城际铁路和广州东环城际铁路开通运营，和一般的跨城铁路不同的是，这两条线路进站可以直接使用公交卡或地铁乘车码，同时还设置了专属的线路图，站台的设计风格与地铁站的风格一致。

一般而言，不论是干线高铁，还是普通城际铁路，都由国铁集团运营，而地铁系统则由本地轨道交通集团运营。广东之所以能将城际铁路“地铁化”，最主要原因在于其主要运营权的转变。

早在2022年1月，在广州市国资委和白云区举办的合作交流会上，广州地铁集团董事长丁建隆就提到，“珠三角城际的管理权已于近期移交至广州地铁。”

除了广东，近期，其他城市群也在尝试这一运营方式。

2023年12月底，湖南的长株潭城际也与长沙地铁实现票制融通，除了在12306上购买城铁票外，也可以直接通过长沙地铁App扫码上车。

这一变化背后，运营权的转换同样是“重头戏”，国铁集

团的下属子公司也从长株潭城际运营中逐步退出。

根据国家企业信用信息公示系统消息，2023年11月21日-24日，湖南城际铁路有限公司进行了一系列工商信息变更。变更完成后，湖南城际铁路有限公司由此前的湖南轨道交通控股集团有限公司（70%）和中国铁路广州局集团有限公司（30%）共同持股，转变为湖南轨道交通控股集团有限公司下属全资子公司。

而湖南城际铁路有限公司即为长株潭城际的主体运营公司。

在清华大学交通研究所副所长杨新苗看来，国铁集团的重要任务是做好全国大城市之间的客货运输，而大城市周边的铁路运输交给地方的铁路运输企业来多承担，能够适应多样化的运输需要，也容易提高服务水平。他说，“铁路运输市场和服务，出现新层级，应该支持和鼓励。”

效率最高的选择？

在国内铁路有多种分类，主要分为干线铁路和城际铁路。比如国家规划的“八纵八横”，就是典型的干线铁路。

城际轨道交通一般指在人口稠密的区域的主要中心城市之间或在某一大城市轨道交通通勤圈范围内修建的客运轨道交通系统。

城际轨道交通在定位上属于区域轨道交通，在轨道交通体系中，是介于国家级干线交通和城市（城区）内部交通之间的一个交通层次。因此它的全称是“区域性城际轨道交通”。

而根据服务功能定位，城际铁路主要服务于城市群，侧重于服务城市群范围内城市与城市之间的长距离商务、探亲、旅游等客流，服务范围一般在100公里~300公里；地铁主要是服务于城市中心城区内部的短距离通勤出行问题，解决城市内部交通问题，服务范围在50公里以内，一般多为30公里左右。

在“地铁化”的城际铁路出现之前，都市圈内部分跨城地铁项目早已出现。

仍以广东为例，早在2010年11月，链接广州和佛山的广佛地铁，就开始运营一期首通段，这是中国大陆首条跨越地级行政区的地铁线路。到了2013年，上海地铁11号线就已开进江苏昆山花桥镇。

而随着时间推移，越来越多的跨城地铁逐渐开通。比如2022年4月，杭州与绍兴核心区之间，实现了地铁相连；2023年6月，上海地铁联通到了苏州的主城区。

不过，如果乘坐地铁，从上海主城区到苏州主城区，需要坐超过50站地铁。比如，从苏州工业园区核心区域的唯亭站到上海市中心的人民广场地铁站，乘坐时间超过两



郑开城际铁路

个半小时。目前，苏州到上海尚无城际铁路，但联通两城之间的高铁用时大约在半小时；同样，如果乘坐动车，广州到佛山用时大约18分钟，但如果乘坐地铁，同样距离耗时则要超过一小时。

在北京交通大学交通运输学院教授杨浩看来，目前广东等地城际铁路地铁化运营的尝试方向是正确的，实质是在城际铁路、市域铁路和城轨交通实行公交化运营，从而进一步提高运营效率、方便广大乘客。

仍需多方面突破

随着广东城际铁路“地铁化”的不断推进，这一话题在全国交通系统中不断成为热点，部分新的城际铁路的“地铁化”，也在不断讨论中。

“城际铁路和地铁虽然同属轨道交通，但信号系统、购票售票、计费系统、车辆系统等都不一样，统一这些系统是一个庞大复杂的工程。”杨新苗说。在他看来，城际铁路改造造成地铁化运营模式，需要考虑票价的经营收入，能否支撑高频次开行的运营成本。

最近，河南当地媒体就对郑开城际铁路的“地铁化”展开激烈讨论。

郑开城际铁路全长49.96公里，西起郑州东站城际场，经金水东路和郑开大道南侧向东贯穿郑开同城区域，终点为开封宋城路站，于2014年12月开通运营。

但相关数据显示，疫情发生前的2019年，郑开城际客流仅占郑州与开封通道客流总量的10%，两城市间的点对点客流占总客流量的98%，通勤客流上座率严重不足。

而京津城际日均客流量超过七万人，日开行列车128对，最短发车间隔3分钟，有京

津城际中铁银通卡、同城优惠卡等优惠购票乘车服务以及30日定期票、20次计次票、10次计次票等多种新型票制产品。而购买京津这些多次票的乘客，其中不少是跨越城际通勤的上班族。

“不同区域之间城际铁路的客流差异，实际反映的当地经济发展水平，比如珠三角、长三角地区，城市化率较高，各个城市之间边界已经逐步模糊，沿线中小城镇彼此之间的通勤客流较大，这是城际铁路‘地铁化’的重要条件。”中国社科院区域经济学研究员牛凤瑞分析，“特别是珠三角区域内，由于各区域之间联系紧密，城市边界某种程度上被模糊，客流之间的流动也比较频繁。”

在他看来，发达的区域性轨道交通是都市圈同城化高效运行的重要条件，在这些区域推动城际铁路“地铁化”，将对城市核心区空间不足、交通拥堵等问题起到缓解作用。

此外，安全性以及行业标准问题，也需尽快完善。

杨新苗说出了自己的观察。他说，“去年在调研之行中发现，节假日从广州到深圳的城际列车上，有不少站着的乘客，略微拥挤。不同于地铁，城际列车如果站票旅客过多，实际上存在超载风险。”

一般而言，城市地铁的最快运行速度一般在160公里/小时左右，但部分城际列车速度可以超过300公里/小时，比如沪宁城际铁路，设计时速为350公里/小时。杨新苗坦言，在这样的情况下，“地铁化”的城际列车如何确保乘坐安全，不可忽视。 赵越



2020年开通的广清城际铁路和广州东环城际铁路，看上去更像是升级版的地铁。