

作为长三角地理中心的湖州,如何在轨道交通时代打造区域重要节点城市——

“轨道上的湖州”加速驶来

1922年,湖州有了第一条铁路,长兴山区煤矿的煤通过铁轨运输到水路码头,这短短26.5公里,成了湖州百年轨道建设的序幕。

从运煤窄轨铁路到客货两用标准铁路,再到高速铁路;从通县域、通省会,再到纳入全国铁路版图。一条条现代化铁路飞速延伸,一张承东接西、贯通南北的铁路网络渐渐在湖州大地成型。

宁杭通,面面通。2013年7月1日,宁杭高铁投入运营,北起南京,南至杭州,同一天,铁路湖州站启用,标志着湖州正式迈进高铁时代。

转眼又10年,在湖州铁路人的积极谋划争取和不断赶超接力之下,湖州这座绿水青山中的城市,正在全面步入轨道交通时代。

湖州的轨道交通网络如何编织?未来轨道交通对百姓出行和经济社会发展会带来哪些改变?为了找寻答案,连日来,记者走访湖州市轨道交通中心、在建轨道交通项目,探寻轨道交通为湖州带来的机遇和未来。

文/图 记者 董 梁

迈向轨道交通的湖州之变

交通兴则城市兴,交通活则经济活。每一种交通方式的变革都为经济社会发展注入新的动力。

所谓轨道交通,是指采取轮轨运转方式的快速大运力公共交通的总称。我国的轨道交通按照服务对象、速度标准等,可分为干线铁路(高速铁路、普速铁路)、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通。与公共交通、私人汽车等相比,轨道交通具有十分明显的优势,是未来综合交通发展的重要内容。

“从上个世纪末高速公路建设潮以来,作为长三角地理中心的湖州一度被边缘化,而这十几年的建设时间差,恰恰就是湖州落后于周边地市发展的最关键时段。”由湖州市轨道交通建设管理中心、湖州市发展规划研究院共同发布的《轨道交通对湖州发展影响及对策研究》提到,湖州地处长三角中心区域,也是沪、杭、宁三大城市的共同腹地。过去,由于现代化交通的发展滞后,致使湖州的区位优势逐渐弱化。

从铁路网的神经末梢逐步成为区域枢纽,拥抱轨道交通,是新时代湖州发展的必然选择。从宁杭高铁开始,湖州开始接轨全国高铁轨道网,路网结构和运输能力得到大幅提升,场站条件明显改善,“高铁时代”对经济社会发展的拉动作用也日益显现。

铁路湖州站也从开站之初旅客列车开行91列,日均发送旅客约4000人次,到现在的日均发送旅客1.6万人次(高峰期旅客发送达到2万人次),开行总数210列。

截至目前,铁路通车总里程324.75公里,其中高铁通车里程170公里,“十字型”高铁主骨架将于2024年全面建成。

如今,随着如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)、沪苏湖铁路湖州段等百亿轨道交通大项目相继开工,湖州正在奋力进入轨道交通时代,打造区域重要节点城市。

同时,高铁在缩短旅行时间、服务便捷舒适上的优越性,将使湖州现代商贸、生态旅游等现代服务业的发展空间得到更大范围拓展。湖州作为浙江北向门户、物流中心的地位也将进一步凸显,不再局限于浙北地区,同时可以吸引浙中南甚至江西、福建等地人流、物流的北上,并在构建浙江“大港口、大路网、大物流”中扮演重要角色。



如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)银山二路站施工现场

在建轨道交通项目正精彩

融入长三角,打造枢纽门户城市,靠的是四通八达的轨道交通网络。而对于湖州百姓来说,“轨道上的湖州”是一份期待。

如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)、沪苏湖铁路、杭德市域铁路……目前,我市三个在建轨道交通项目各个不简单。

“今年,轨道交通建设进入加速期。”湖州市轨道交通中心负责人陈纯志表示,不久的将来,我们离兄弟城市更近了。

近日,如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)首个地下车站——银山二路站正式开工,标志着项目地下施工进入实体施工阶段。

湖州交通集团相关负责人告诉记者,银山二路站位于南太湖新区,其所在标段为如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)全线地下工程体量最大、地下线路最长的标段,全长有4.1公里。

据了解,如通苏湖城际铁路(南浔至长兴段)项目起自浙苏省界,经

南浔区、吴兴区、南太湖新区、长兴县,终于宁杭高铁长兴站。包括银山二路站在内,全线64.8公里,共设车站11座,平均站间距约5.9公里,计划2027年建成。

沪苏湖铁路,一桥飞架南北。据交通部门最新消息,随着最后一节钢箱梁焊接完成,国内首座高铁与普铁四线并行斜拉桥——沪苏湖铁路跨斜塘航道斜拉桥于近日顺利合龙,标志着沪苏湖铁路全线跨度最大、施工难度最大的特殊孔跨桥梁工程主体结构全部完成,为全线建成通车奠定了坚实的基础。

随着沪苏湖高铁从规划走向现实,作为上海都市圈“1+8”成员和长三角27个中心城市之一,湖州将实现与上海的高铁直连直通,成为“十字”骨干高铁交汇城市,全面进入高铁新时代,迎来新一轮发展机遇。

“目前沪苏湖铁路南浔站站房框架主体施工全部完成。待南浔站、湖州东站建成后,我市将成为全省首个实现所有区县高铁站线全覆盖的城市,门户枢

纽城市地位彰显。”陈纯志介绍,沪苏湖高铁建成后,将大幅拉近我市与上海的时空距离,从2小时高速车程缩短为高铁30分钟沪湖同城。

沪苏湖铁路起自上海虹桥站,途经江苏省苏州市,终至湖州市湖州站,正线全长约163.8公里,设上海虹桥、松江南、练塘、汾湖、盛泽、南浔、湖州东、湖州站8座车站,计划2024年建成。

而湖州到杭州的新通道——杭德市域铁路工程施工,最近也传来突破性进展。在杭德市域铁路工程斜拉桥的施工现场,随着一台大吨位旋挖钻机隆隆启动,斜拉桥首桩正式开钻,这标志着杭德市域铁路工程施工有了突破性进展。

杭州至湖州德清市域铁路自杭州市余杭区仁和北站至德清高铁站,全长25.6公里,设计时速120公里,建设9座车站(仁和北站、八字桥站、下渚湖站、地信小镇站、莫干山高新区站、千秋广场站、体育中心站、浙工大站、德清高铁站),在仁和南站接驳杭州地铁10号线,项目计划2026年建成。



铁路湖州站

2020年7月,我市提出以“轨道上的湖州”引领枢纽门户城市建设。“十四五”期间,将打造“4321”工程,总投资超过1000亿元,构建快速高效的高铁大通道、便捷绿色的通勤大网络、一体衔接的综合大枢纽。

“轨道上的湖州”宏伟蓝图,建成后到底什么样?

我们可以从《“轨道上的湖州”建设行动方案(2021—2025年)》找到所要的答案。

《方案》提到,“轨道上的湖州”基本建成时间为2025年。那时,湖州已基本形成干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通“四网融合”的多层次轨道交通一体化发展格局,全市铁路网密度达到849公里/万平方公里,可以在长三角地区排在前列。

那时,去往想去的城市,就是一个字——“快”。2025年,湖州将全面建成“十字型”高铁主骨架,沪苏湖高铁2024年建成运营,湖州至杭州西高铁2022年建成运营,与既有宁杭、商合杭高铁共同构成“一纵一横”高铁主骨架,实现与各大城市群和主要城市间的快速联系。湖州百姓通过轨道交通可1小时通达长三角主要城市;3小时就能抵达武汉、南昌、郑州等中部地区核心城市;5小时还能到达京津冀城市群和粤港澳大湾区核心城市。

那时,长三角就像“一座城”。湖州将对接上海大都市圈、杭州都市圈、苏锡常都市圈,打造形成1小时轨道通勤圈。到2025年,各区县建成高效衔接的综合立体交通客运枢纽体系,方便至极。

历史上曾以水运之便、贸易繁盛显赫闻名的湖州,在新时代的今天,必将乘着轨道的延伸,再现昔日辉煌,成为长三角——这一中国最发达地区的交通枢纽中心。

专家说

市轨道交通中心负责人 陈纯志:

我们都知道,实施长三角一体化发展战略,不仅是引领全国高质量发展的重要途径,更是完善我国改革开放空间布局的关键步骤。湖州,正是这一宏大战略中的新兴支点。

湖州,这座位于长三角“一核五圈”几何中心的城市,扮演着上海大都市圈西翼门户的角色,也是长三角一体化西部通道的中心节点。可以说,湖州是长三角的桥梁和纽带,是区域交流与合作的关键节点。《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》也已明确提出,要进一步强化湖州等区域性综合交通枢纽的带动作用。

作为长三角地区27个中心城市之一,湖州充分利用其得天独厚的区位与生态优势,坚定地以主力担当、主角姿态,全身心地融入和服务长三角一体化发展。湖州的发展不仅仅是对自身的完善和提升,更是对整个长三角地区发展的加持和推动。

展望未来,湖州正围绕区域空间、产业结构和城镇化布局进行深入的思考和规划。尤为值得一提的是,“轨道上的湖州”建设将引领湖州逐渐转变为枢纽门户城市。这一转变,不仅将重塑湖州的枢纽功能定位,更会带来湖州城市定位的全面提升,为整个长三角地区带来更为广泛和深入的互联互通。

总之,湖州轨道交通对长三角一体化发展的意义重大。它不仅为湖州带来了新的发展机遇,也为整个长三角地区的发展打下了坚实的基础。我相信,在大家的共同努力下,湖州将在长三角一体化发展的大舞台上,发挥出越来越重要的作用。

打造“四网融合”一体化格局