

22

G7162 開往 南京
到點 開點 15:16 正點
S TO NANJING



上海虹橋

滬寧高鐵不高速 需時與舊車無異

本報實測：時速350「只是個傳說」

▶步入高鐵時代，市民的感覺卻是「被高
鐵」了 尉遲昀攝



滬寧城際高速鐵路正式投入運營4天，來自民間的批評聲音越來越多，諸如《滬寧高鐵：又一個美麗的謊言》、《滬寧高鐵爆出驚天秘密》等帖子迅速在坊間流傳，矛頭直指滬寧高鐵引以為豪的「上海南京73分鐘直達」以及「列車最高時速350公里」。親見為實，本報特派記者今日（4日）攜帶GPS衛星測速設備，專往全程體驗滬寧高鐵。
【本報特派記者尉遲昀上海四日電】

本報記者查閱最新的滬寧高鐵官方列車時刻表，南京到上海虹橋總計301公里路程，9成高鐵列車跑完全程耗時超過100分鐘，最長的G7023次需127分鐘，超過2個小時，平均時速不到150公里。相比之下，老滬寧線上曾經最快的D414次動車組，上海到南京全程也只需1小時58分鐘。

滬寧高鐵究竟高在哪裡？就有不少內地人士直指，高鐵路在票價。目前，滬寧高鐵上海到南京二等座的票價是人民幣146元，較原先滬寧動車組二等座票價93元高出近六成；一等座票價更是達到233元，較原先動車組一等座112元的票價上漲超過100%。

僅兩段時速350公里

本報記者當日搭乘下午13時準點發車的G7149次「和諧號」滬寧高鐵列車，從南京前往上海虹橋，全程開啓GPS測速——13時15分，列車時速達到318.2公里，隨後減速；13時54分再次達到該速度，隨後列車廣播「無錫站就要到了」，遂減速；14時09分，列車行駛在無錫至蘇州區間時，測得瞬間最高時速為326.8公里，該數字基本與車廂顯示的即時速度相當，但保持僅約10秒鐘，列車廣播「蘇州站就要到了」，明顯減速。之後直到準點抵達，326.8公里成爲當天的極速，其他時間列車時速則忽加忽減。

作爲滬寧高鐵一大亮點的時速350公里，為何沒有出現。

平均時速僅約250公里

《燕趙都市報》今年6月25日刊出一篇有關唐客公司（具體負責製造高鐵路列車的北車集團下屬「唐山軌道客車有限責任公司」）通訊員的報道，內有這樣的表述：「滬寧城際鐵路路短，途徑上海、蘇州、無錫、常州、鎮江、南京等多達21個站點，僅有兩段時速可達350公里的路段，且最長運營路段只有12公里」。

一位不願透露姓名的鐵路界人士表示：城際鐵路特點就是經常進站停車，滬寧高鐵平均每14.3公里就有一座車站，意味着即使列車具備高鐵路實力，但根本沒有足夠的行程距離讓速度攀升——按照廠家論斷，滬寧高鐵能運行到時速350公里的，只有上海南京之間的「大站直達車」，即鐵路部門所指的「客流高峰時段開行的上海虹橋至南京G7101/G7102高速直達列車最快73分鐘」。但是，即使按最快的全程73分鐘來算，以滬寧間301公里的距離作個除法，平均時速亦僅約250公里。

目前，爲配合「高鐵路」的啓動，自7月1日起，原有上海南京間的D5401-D5450總計25次動車組列車停開。這也就意味着，滬寧之間從此不再有「價格便宜又足」的動車組直達列車可乘，旅客除了委身「綠皮車」，非選高鐵路不可。

於是就有網友辛酸笑稱：「我們只是按350公里時速宣傳和定價，花了「高鐵路」的價格買的車票，實際上依然只能享受到「城鐵路」和動車組的運行速度，所以說，滬寧「被高鐵路」了。

「城鐵」變身「高鐵路」

【本報特派記者尉遲昀上海四日電】如果滬寧高鐵路真的僅在「最長12公里」的區間內才能達到時速350，可能就不是純粹的高鐵路。其實就在鐵道部官網的「鐵路建設動態」子欄目中，還有這樣一條消息：「2008年7月1日滬寧城際鐵路開工建設，該線全長300公里，全線設21個車站，計劃2010年7月1日開通運營」。

同樣在鐵道部官網上，其「新聞」子欄目今年6月12日的一條消息，題目就是《滬寧城際鐵路通過動態驗收》，文中多處出現諸如：「滬寧城際鐵路順利通過動態驗收」、「記者從滬寧城際鐵路聯調聯試現場指揮部獲悉」、「滬寧城際鐵路動態檢測」、「滬寧城際鐵路將進行初步驗收和安全評估」等等表述。

由此可見，正如內地一些人士指出的：這條鐵路今年6月中旬之前尚不叫「高鐵路」，直到鐵道部官網本月2日出現的一條新聞《滬寧城際高速鐵路開通運營》，滬寧高鐵路才正式「誕生」。

有知情者指出，「滬寧城際鐵路」總體規劃05年經國務院批覆，設計時速250公里，線路走向大致與現有的京滬線滬寧段平行，開行時速250公里的「大站直達」，以及時速160公里的「站站停」2種列車；至2008年11月，設計時速提至300公里；今年3月，爲實現滬寧之間「一小時可達」，設計時速一躍提至350公里，從而變身「高鐵路」。

高鐵路價高 百姓卻步 滬寧線大巴乘客劇增

【本報記者賀鵬飛南京四日電】滬寧城際高速鐵路的高票價令很多乘客望而卻步，轉而乘坐票價不到高鐵路一半的大巴，致使滬寧線大巴乘客數量急劇增加一半以上。很多乘客都表達出對滬寧高鐵路高票價的不滿，呼籲「要高鐵路，不要高價」，甚至有網友在網上發起了抵制滬寧高鐵的行動。

本報記者四日在位於中央門的南京長途汽車總站看到，售票大廳內人滿爲患，十幾個售票窗口前都排起了長長的隊伍，車站爲此臨時啓用了移動售票車進行售票。工作人員表

示，近幾日由南京發往上海、蘇州、無錫、常州和鎮江等地的滬寧線大巴乘客數量大幅增加，這其中固然有南京市暑期出遊和高校學生放假返鄉等因素，但也有相當一部分是因爲覺得滬寧高鐵路票價太高而分流過來。他說，滬寧線大巴乘客數量平均每天增加了近1000人，與去年同期相比估計增加了一半以上，這顯然主要是高鐵路方面分流過來的。目前南京長途汽車總站和其他汽車站的滬寧線大巴每天增加了40多班，其中到上海的大巴就增加了十幾班。

大巴票價便宜一半多

剛剛購得兩張到上海的大巴車票的一對年輕夫婦說，從南京到上海的大巴票價只需68元，需時也就3小時40分鐘左右，而高鐵路二等座的票價也要146元，比他們兩個人的大巴票價加起來還要多。「高鐵路時間也就快了一個多小時，但是大多數高鐵路都是開到虹橋站，還沒有上海火車站方便。如果算上從虹橋轉車的時間，乘坐汽車和高鐵路到家的時間都差不多，我們又何必花那個冤枉錢去坐高鐵路呢？」

在南京火車站，剛剛購得一張從南京開往無錫的高鐵路車票的張小姐稱，她每過一兩個星期就要返回無錫老家探望父母，以往大多是乘坐動車，時間一般爲70多分鐘。但是高鐵路開通後，原來的動車已經停開，「這不是強迫人家都去坐高鐵路嗎？」她說，「從南京到無錫的高鐵路票價漲了50%以上，但是時間只減少了10分鐘左右，真是不值。」



▲南京長途汽車總站人滿爲患 賀鵬飛攝

「被高鐵路」的代價

本報特派記者 尉遲昀



外灘鐘聲

「並不是所有人都要快，都要搶時間，並不是所有人都願意爲省那麼幾十分鐘，付出高價的代價，何況高鐵路也沒比以前的動車快到哪裏去」，這是記者搭乘的滬寧高鐵路列車抵滬後，後排一位白領的抱怨，此言當時就獲周圍人認同。

不得不承認，滬寧高鐵路列車本身非常好，無論車廂氛圍、噪音控制、行駛穩度、空氣循環、車上服務等，都與記者剛剛乘坐過的上海浦東機場磁浮線並無二致，反而高鐵的座席更加舒適與人性化，好似飛機頭等艙，不像磁浮那樣硬梆梆。即使沒有在高鐵上嘗試傳說中的「立煙不倒」，至少放在小桌上的一杯咖啡在高速行駛中沒有灑出來，甚至車廂內還設有筆記本電腦電源。

但是，這一切是要付出代價的。

記者今晨9時在車站購票，多趨往上海方向的高鐵路列車146元「二等座」已告售罄，只剩下單程人民幣233元的「一等座」。上了車，記者鄰座一位老兄要在常州下：「我乘得短，幾十塊錢還能接受，最好以後出個月票」。但當這位仁兄得知記者乘到上海單程要200多塊時，很是咋了一下舌，「這麼貴的話，下次我寧可自己開車」——旁邊有位小姐也搭話說，「是啊是啊，你們沒看到，今天的一等座還算是人多的，我周六從上海過來，車一過蘇州，整個一等座車

廂就只剩幾個人，空空蕩蕩的」。

一、二等座，一冷一熱，是旅客用腳在投票，足應引起有關部門重視。

記者注意到，鐵路部門此前也表示，「爲充分考慮不同旅客需求」，既有滬寧線目前開行的T字頭、K字頭列車、普通列車7月1日後繼續開行，旅客可根據需要選擇——但是，滬寧乘客早已習慣的南京上海一天25次往返的動車組卻悄然取消了。

滬寧高鐵路很先進，但是否需要一下子把沿線20餘個大小城市通通「高鐵路化」？即使在內地最富裕的長三角核心區，也不是大多數人都有錢到每天花好幾百塊「通勤」——「中國乃至世界標準最高、里程最長、運營速度最快的城際高鐵路」，某些部門在爭這些「世界之最」的同時，諸多想想百姓的呼聲。從絕對對數上看中國是個國力強盛的大國，但從平均數看又是個尚未富裕的窮國，大多數人尚未達到樂意爲「購買時間」增加生活成本支出的境況。從這個角度講滬寧高鐵路過於浮華和超前了，脫離了實際，脫離了相當一部分人的購買力。表面上看起來乘坐的也還不少，但記者所見所聞大部人是無奈地「被高鐵路」了。

列車進站，在一群高鐵路列車白晃晃招搖經過的同時，一旁的綠皮車、紅皮車，甚至遠方長途汽車站裡，有各種各樣的目光，望着眼前的「和諧號」。沒有聽證、沒有建議，高鐵路變成「高價鐵路」。長三角一體化、同城化的代價，怎能如此掏民衆的荷包。



▲G7149次高鐵路從南京發出，一等座旅客寥寥 尉遲昀攝

▲車站自動售票機上，列車全程耗時一目了然 尉遲昀攝



▲用百元大鈔自助買票，嘗個鮮 尉遲昀攝

▼高鐵路旅客不少，但絕大多數買二等座 尉遲昀攝

