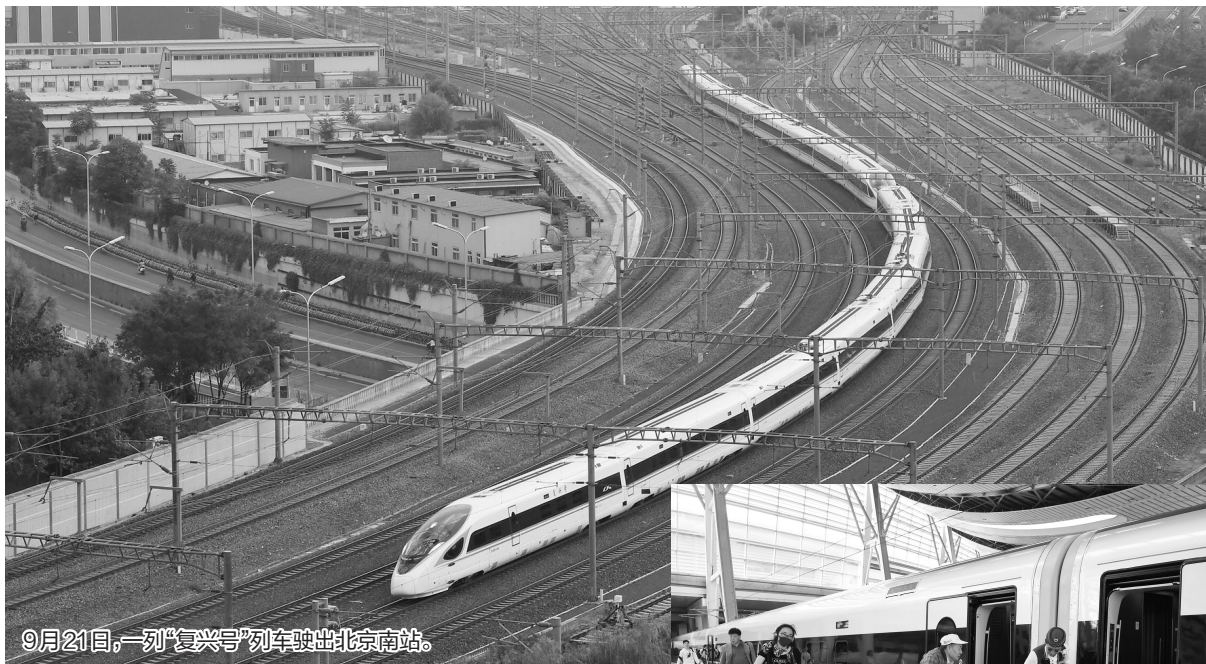


# 时速350公里！ “复兴号”开跑！



9月21日，一列“复兴号”列车驶出北京南站。

21日9时整，G1次中国标准动车组“复兴号”驶出北京南站，瞬间提速。历经4小时28分的飞驰，抵达上海虹桥站。其疾如风！一路上，“复兴号”最高时速达到355公里。



9月21日，在北京南站，“复兴号”列车员帮助乘客上车。

## 1 快速舒适， 可充电可免费上网

G1次列车准时驶出北京南站后，车厢显示屏上的时速数字一路爬升。15分钟后，激动人心的数字出现：350公里！

车内响起一阵欢呼声。不少人纷纷拿出手机和相机，记录下这一“翻开中国高铁发展新篇章”的数字。“G1”——在这趟车次名称就让人感觉有特殊寓意的列车上，既有普通乘客，也有专门前来体验的高铁“发烧友”，还有交通领域的专家和铁路部门的工作人员。

“相当平稳、相当舒适、相当满意。”在上海社科院工作的李谦用“三个相当”来概括乘车体验。为了体验350公里时速下的高铁，李谦特意把本是昨天的票改买到了今天，他还拿了一个矿泉水瓶进行倒立试验，即使在350公里的时速之下，瓶身也“屹立不倒”。

记者在一等座车厢看到，座椅间距统一加大到1160毫米，旅客“舒展身体”毫无问题。即使在二等座车厢，座位也相当宽敞舒适，不仅座椅加长了20毫米，其间距也统一加大到1020毫米。

移动网络时代，没有充电设备和移动网络信号怎么办？“复兴号”为此可是下了一番“苦功”：列车不仅在每排二等座前后都设置220V不间断插座，还专门增添了USB接口，保证每个座位充电都能“一一对应”。此外，乘客还可使用CRNet—WiFi免费无线上网，再也不用担心旅途单调无聊。

还有不少细节显示了“复兴号”为了提升乘车体验的用心。在席位上方，席位号显示屏增加了新功能：席位号旁边的三个小点是红色时，显示席位已占用；黄色代表已经预售，下个区间将会有乘客；绿色代表车票还未售出，席位没有占用。为了让放置的东西更平稳，窗台采用了增加摩擦力的防滑材料。

## 2 安全环保，科技含量“满满的”

时速350公里安不安全？这么快的时速其环保、经济性如何？对于时速如此之快的“子弹头”，安全、环保等是最受关注的“头等大事”。

“京沪高铁是目前世界上设计建设标准最高的高速铁路，‘复兴号’是按照时速350公里运营研发制造的中国标准动车组。‘复兴号’在京沪高铁按时速350公里运营，从技术安全性、可靠性、舒适性上讲是没有问题的。”中国铁路总公司总经理陆东福告诉记者。

在2011年高铁降速之前，中国曾有包括京津、郑西、武广、沪杭在内的4条高铁按照时速350公里运营。

近几年来，高铁提速重新进入大众话题。随着高铁的发展，关于350公里这个速度，人们对于技术和安全方面的担心越来越少。

目前，中国高速动车组保有量达到2700余组，每天开行4500多列，居世界首位，累计发送旅客60多亿人次。以京沪高

铁为例，运营6年来累计安全运送旅客6.72亿人次。

中铁总科技管理部副主任齐延辉表示，今年7月，“复兴号”在京沪高铁开展了时速350公里实车、实重和实速检验检测、可行性研究和运营安全评估，组织专家进行了评审咨询。“通过全面系统的科学论证和综合评估，表明京沪高铁满足按设计时速350公里的运营要求。”

为了提高安全性，技术人员在“复兴号”上建立了全方位安全监测系统。全车有2500余个传感器，比以前动车组多出500余个。“这些传感器就像眼睛一样，时时刻刻对列车的运行状态、轴承温度、冷却系统温度、制动系统状态、客室环境进行监测。”铁科院研究员张波说。

跑得更快，能耗却更低。张波说，京沪高铁实测结果显示，在350公里时速下“复兴号”与“和谐号380”相比，总能耗下降了10%，意味着京沪高铁往返一趟能省5000多度电。

## 3 7对“复兴号”动车组推行“350”

随着高铁网络的不断延伸，以前人们常常问“高铁何时到我家”。如今，随着“复兴号”在京沪高铁上书写“350公里”时速，不少网友开始问“350公里的时速啥时到我家”。

那么，设计时速350公里的高铁线，会否全面恢复350公里时速呢？中铁总总经理特别技术顾问、中国工程院院士何华武告诉记者，高铁全面提速需要一个过程，管理上要面对新的挑战，也要综合考虑经济和社会效益。

“中国要形成高铁系列产品，从250、300到350公里的速度等级，350公里是其中等级最高的，但不代表全部。要根据不同的出行需求、不同地区的经济条件综合考虑，确定开行什么样的时速是比较合适的。”何华武说。

在“350公里时速”开行初期，从9月21日起，将有7对“复兴号”动车组在京沪高铁按时速350公里运行，分别是G1/G2、G3/G4、G5/G6、G7/G8、G9/G10、G13/G14、G17/G18次。

G10、G13/G14、G17/G18次。

“这些车次特别受欢迎，7对动车票已经全部售罄。”中铁总运输局营运部副主任黄欣告诉记者，对于客流需求旺盛的京沪高铁来说，提速有利于缓解“一票难求”的局面。据统计，京沪高铁开通运营6周年累计发送旅客突破6.3亿人次，平均一年超过1亿人次。

何华武表示，目前京沪高铁日均运行400多列车。在时速提高到350公里后，随着“复兴号”下线数量和出行需求增加，提速的列车数量也会逐步增加。他表示，中国已建成运营的2.2万公里高铁，约有一三分之一是按350公里时速设计建造的，今后将根据各线路的达标条件逐渐提高时速。

尽管全面推行“350”仍有待时日，但提速的高铁“暂不提价”。“提速初期，考虑到社会也需要一个适应期，目前不会调整票价，以后会按情况逐步进行调整。”何华武说。（新华社）

## 社会建设蓝皮书预测 北京人口有望 20年来首次减少

本报讯(记者陈晓红)昨天在京发布的《社会建设蓝皮书:2017年北京社会建设分析报告》指出,2016年北京常住外来人口开始由增转减,比2015年末减少15.1万人。报告预测,今年北京市有可能首次出现人口减少的转折点。

社会建设蓝皮书由北京工业大学、北京市委社会工委及社会科学文献出版社共同发布。蓝皮书透露,2016年北京常住人口2172.9万人,比上年末增加2.4万人。其中,全市户籍人口1362.9万人,比上年末增加17.7万人;常住外来人口807.5万人,占常住人口的37.2%,比上年末减少15.1万人。

## 1 2017年北京人口 将出现负增长

北京市统计局数据显示,自2000年以来,北京市外来常住人口连年增加。值得注意的是,常住外来人口在2016年首次出现较大幅下降。实际上,自2010年以来,北京市常住人口增量和增速逐年递减。尤其是2015年和2016年,人口增速进一步下探。2016年,新增人口仅有2.4万人,增速近乎停滞。

报告称,这表明,过去几年非首都功能疏解工作的人口调控效果逐渐显现。报告表示,可以预测2017年北京市有可能首次出现人口减少的转折点,人口增长势头将彻底扭转。

北京社会科学院社会学所教授戴建中认为,外来常住人口减少说明北京市人口调控政策取得了成效。

## 2 流动人口家庭化 趋势明显

蓝皮书指出,21世纪以来,北京市流动人口发生了重大结构性变化,因北京和周边省份之间经济社会发展水平的势差,大量外来流动人口流入北京谋生,而且劳动力年龄人口占80%左右。流动人口家庭化趋势明显,以核心家庭为主,在家庭类型中所占比例达到80%左右。

随着经济社会发展,在京流动人口收入逐年增加,消费结构逐渐优化。但是,受相关政策影响,在京流动人口收入总体水平并不高,而且随着房价、物价上涨,消费支出中用于居住的支出占家庭总支出比重将不断增加。

## 3 公众普遍关注 京津冀协同发展

蓝皮书指出,公众对“京津冀协同发展”政策影响对环境、交通方面的评价较高。

调查研究发现,公众对“京津冀协同发展”的知晓度明显提升,对交通、医疗等举措更加关注。公众普遍反映政府对“京津冀协同发展”政策的信息公开、意见反馈渠道的建设较为完善。总体来看,居民对“京津冀协同发展”政策的影响持积极态度,整体行为选择比较缓和,对依法行政和规范执法的期待较高。

就城市层面的影响而言,总体评价仍以积极影响为主。具体来看,公众认为在实际政策实施中对北京已经产生的积极影响主要包括空气质量变好、环境污染改善、交通拥堵改善、城市综合地位上升,同时其他有益影响还包括人口压力减少、社会治安变好等方面。

调查还显示,居民对北京市社会治理评价总体良好,满意度明显提升,73.6%的被调查者对社会治理表示非常满意和比较满意,比2012年提高6.8个百分点。