

18日上午,中共中央政治局常委、国务院总理温家宝在北京出席了京沪高速铁路开工典礼,并宣布京沪高速铁路全线开工。中共中央政治局委员、国务院副总理张德江出席了开工典礼并讲话。

另外,记者昨天从有关部门获悉,被誉为亚洲最大火车站的京沪高铁南京南站建设有了明确的时间表:南京南站桩基工程现在已全面开工,站场建设7月1日开工,站房10月份动工,2011年10月底完成站房建设工程。同时,与南站建设相关的宁沪城际铁路仙西联络线、宁芜铁路改线等具体线路方案也首次披露。

实习生 谭明村
快报记者 毛丽萍 于祥明



京沪高铁全线开工 5年后通车

南京南站站场7月开工,未来站内将有200部电梯运客,公交可直达候车厅

[数字]

- 全长**1318**公里:
世界上一次建成线路最长、标准最高的高速铁路
- 投资**2209.4**亿:
新中国成立以来一次投资规模最大的建设项目
- 时速**350**公里:
从北京至上海不超过5个小时
- 共**21**个站点:
其中江苏8个
- 计划**5**年建成:
规划每年单向运送旅客8000万人次,是目前京沪线年旅客运力的两倍以上
- 票价**600~800**
照此计算,南京到北京约在500~650元左右

[亮点]

- 高速轮轨**
与磁悬浮相比,轮轨技术要成熟得多。选择在一些国家经历了三四十年发展历史,国内已掌握了大部分技术。线路、桥梁等施工难度要小一些的高速轮轨技术,更为稳妥。
- 能与现有铁路网络兼容,也是轮轨技术的一个优势。磁悬浮列车的线路只能点对点,不能进入现有铁路网络,乘客去往京沪线之外的任何一个站,都必须下车后再换乘轮轨火车。京沪间总客流量的70%左右是通过铁路网由沿线进入的,让这么多的乘客都去转车,高速铁路的运营效益将会降低。

自主研发高速卧铺车

为满足京沪高速铁路运营的需要,我国将自主研发高速卧铺车,并进一步对动车组进行轻量化设计,优化空气动力学性能,提高运行品质,改善旅客乘坐环境。

自助式和自动化为主要售票检票方式

京沪高速铁路客运服务系统将以席位管理和交易处理为核心,建立能够适应多种售票方式、多种支付方式、灵活营销策略和定价政策,以自助式和自动化为主要售票检票方式的全路客运专线统一票务系统。

[南站建设]

站台:4种时速铁路汇集

南京南站并非京沪高铁专属,还有宁安(南京—安庆)城际、宁杭城际、沪汉蓉高速铁路等多条铁路从该站经过。南站站台区将设置站台15座,分为京沪场、沪汉蓉场和宁安场三大片区,分别承担相应铁路车辆的引入引出,轨道数量为京沪场12条、沪汉蓉场10条、宁安场6条。宁杭城际铁路也在南站分别接入京沪高铁和沪汉蓉高铁。

站房:8月底设计方案出台

根据初步设计,南京南站两边对称,朝南墙面饰以南方大量出产的竹材,体现江南秀美的地域特色;屋檐以雕有传统纹样的木结构立柱支撑,体现南京古城的尊贵气质;建筑两侧为玻璃幕墙,使得室内宽敞明亮;站房南北贯通,朝北墙面和朝南墙面的建筑特点类似,整体结构体现了现代感和古典美的结合。在主体建筑的两侧,向外各延伸出一片宽大的无柱雨棚,下面便是火车站站台。总建筑面积为8.36万平方米,设计投资约40亿元。

据介绍,该站将汇集4种时速的铁路线,时速分别为350公里/小时,300公里/小时,250公里/小时,160公里/小时。

昨天,相关人士告诉记者,站房设计还在完善中,大致格局不会调整,只是细节上的修饰。据透露,8月底站房设计整体方案出台,9月份进行站房招标,10月份开工建设。昨天上午,随着京沪高铁的全线开工,南京南站的桩基工程也全面开工。根据规划,站房底层为地铁站,现在在建的就是南京南站与地铁结合部,预计该整体工程于2009年8月30日完工。

[配套规划]

200部电梯,“零距离”换乘

南京南站为地铁、公路客运、高铁三合一的合体,这在国内还是首创。据介绍,在南京南站的站台中,地下负一、负二层为地铁站,设有地铁1号线南延线、3号线、6号线、机场轻轨线。地面层为公路客运站,与之共用一层的还有公交车、出租车。地上三层(包括夹层)则为火车站,最上面一层为候车大厅,内有6个普通候车室、一个无障碍候车室、一个团体候车室、一个城际换乘候车室和两个贵宾候车室,还有6个商业区。候车大厅还设置了只有大型机场才广泛使用的自动步道;候车大厅与位于三楼和二楼夹层的进站通道相连,乘客检票后,可通过垂直电梯或自动扶梯下到各个站台。

公交可直达候车厅

根据规划部门预测,以公交、出租车等非轨道交通方式出入南京南站的客流比例占50%至55%。为此,南京南站附近将设置20至25条城市公交线路,同时还有700多个出租车停车位。南京南站周边还将形成一个“四纵三横”的快速路网体系。“四纵”分别是:宁丹路、机场高速、宁溧路、宁杭高速;“三横”分别是:纬七路、绕城公路、宏运大道。而南京南站6

平方公里的核心区域内,将以绕城公路、宏运大道、机场高速、宁溧路四条道路,组成“两横两纵”的快速道路构架,其中机场高速酝酿双向八车道。远期计划中,绕城公路与南京南站间还将用高架相连。昨天,记者还了解到,在南站高架平台的下客方面还有一个创新,在高架平台上隔离出一个公交车的下客区,这样,公交车、旅游车也可以直接把旅客送到车站候车室。

[铁路格局]

“老”京沪铁路将成货运主线

现在的京沪铁路,是世界上最拥挤和最繁忙的铁路,每到春运和黄金周也会“一票难求”,成了经济社会发展亟待突破的一个“瓶颈”。而京沪高铁一旦建成,将与“老”京沪铁路实现“客货分流”:新建的高铁将成为客运专线,“老”京沪铁路将作为货运主线。届时,北京至上海高速列车年输送旅客单方向可达8000万人次,是一条快捷的大能力客运通道。同时,“捆绑”后的“老”京沪铁路的货运能力将大增,其单向年货运能力将达1.3亿吨以上,成为大能力的货运通道。京沪高铁将满足京沪客货运输需求,从根本上解决京沪通道运输能力紧张的状况,这对江苏而言,是一个重大利好。

宁芜铁路城中段改道

昨天,记者获悉,宁芜铁路改线工程有望今年启动,2012年新线建成后,宁芜铁路城中段不再跑火车,沿线居民可不再受噪音之苦。

据介绍,宁芜铁路改线工程将与京沪高铁工程同步建设,调整后,该线将从沧波门向南改道,沿绕城公路绕行,上跨运粮河、秦淮河、双龙街,也与其他线路并列进入南京南站,避开主城区。业内人士透露,这也意味着2012年京沪高铁通车时,宁芜铁路长约16.7公里的城中路段将不再跑火车。而这段废弃线路将被改造为城市轻轨,即地铁8号线,它向东延伸至沧波门地区,向西与京沪高速铁路捆绑过江,然后再向西延伸到桥林新城,为江北开辟一条便捷的与主城联系的通道。

仙西联络线7月1日开工

据介绍,仙西联络线是京沪高铁与沪宁城际铁路的连接线,贯穿于雨花台、江宁、秦淮、白下、玄武、栖霞六个行政区。借助这条线,南京南站也就可与现在的南京火车站相连。

沪宁城际铁路今年就将动工,线路走向为:在仙西站分道,一路进入现在的南京火车站,另一路向西南方向穿过紫金山东侧,经沧波门后与京沪高铁立交,然后在南站接入宁安城际铁路。从南站至仙西的该段联络线为双线设计,全长22.5公里,预计于今年7月开工建设。

高铁建设可能公开发行股票

“请各位放心,建设资金是有保证的。”铁道部原副部长、京沪高速铁路公司董事长蔡庆华昨天透露,今年计划投资的240亿资金已经全部落实到位,其中铁路建设债券30亿,铁路建设基金50亿,股东投资是160亿。

江苏入股43.74亿,南京入股21.89亿

据了解,京沪高速铁路股份有限公司注册资本金1150亿元。其中,中国铁路建设投资公司出资647.07亿元,占56.267%;平安资产

管理有限责任公司出资160亿元,占13.913%;全国社保基金理事会出资100亿元,占8.696%;江苏交通控股有限公司出资43.74亿元,占3.803%;南京铁路建设投资有限公司出资21.89亿元,占1.903%;其余为沿线各省市出资。

“我们在公司创立大会上就明确,资本金要占到总投资的一半以上,这就是1150亿。”蔡庆华透露,其中沿线七省市明确承诺,以土地折价入股,平安资产管理有限责任公司、全国社保基金理事会也都

作出肯定出资承诺,其余550亿左右由铁道部全部负责。

暂不吸纳社会资金,以后会考虑公开发行股票

“另外还有1000多亿的资金,公司将向银行贷款来解决。截至目前各大银行对公司的贷款承诺已有2600多亿,完全满足了我们的贷款需要。当然,在借款中间,我们也会根据利率的变化采取不同的方式,尽量降低融资的成本。”他说。

另据透露,海外资金和其他资金也看好京沪高速铁路

项目,近期还有一些公司和代理机构寻求进入京沪高速铁路公司。但是,蔡庆华表示,虽然不反对社会其他资金进入,但考虑到京沪高速铁路公司刚刚组建,资本金的筹措已经解决,现阶段没有吸纳这类资金的安排。

“当然随着工程的进展,董事会经过认真研究之后,会采取其他措施。”蔡庆华说。据了解,根据国家发改委的批文,条件成熟时,京沪高速铁路可通过公开发行股票等方式募集资金,减少政府资本金比例。



南京南站鸟瞰效果图 快