

昨天,记者从上海铁路局获悉,开行首日,沪宁城际高铁“开门红”,日售票94000张,而全局高铁运输设计能力也就在9万张左右,“这说明高铁非常受欢迎,特别受到沿线各站点家门口的市民青睐。”据介绍,今天的预售票情况也很不错。

现代快报 | 新视点

沪宁媒体双雄联袂打造

速沪宁·直击

»第一班高铁开出

首班车爆满 最高时速338公里

最快速度成旅客追逐目标

最高时速可达350公里,那么首趟高铁会不会给旅客们一个惊喜,冲到这个时速峰值?

大家期待着。

两侧刷刷而过的风景没有吸引力,所有乘客的眼睛都盯着同一个地方,时速显示屏:288、300、315、333……屏住呼吸,大家等待着数字往上翻,手中举起的相机成了一道奇特的风景。338……车厢里一片惊呼,乘客们不约而同地大声数着显示屏上不停翻滚的数字,每一次跳动都伴随着开心的惊叫。可是遗憾的是,时速338公里成为首趟高铁最快的速度。

据透露,由于沿线地形地貌的原因,沪宁城际高铁全程约有66处变速点,只有丹阳到常州、昆山到上海之间地势平坦,这是时速峰值的创造路段。

不过,也许正因为每趟列车的时速峰值不一,让短短一个多小时的旅程多了一份别样的期待。

竖香烟立钢轨乐此不疲

高铁与动车一样,全程是不能吸烟的,可是无锡旅客张先生却别出心裁地在桌子上玩起了竖香烟游戏。他坐在高铁的餐厅里,掏出一支烟,烟嘴朝下,可是记者发现他在面前的餐桌上折腾了半天也没竖起来。

“武广高铁开通时,我也去乘过,那时坐的是一等座,烟一竖就起来了,而且不会倒……这个沪宁城际高铁,我觉得也很平稳的,怎么竖不起来呢?”张先生抬起头,冲记者笑着:“也许是餐桌不平,也许是我的烟被揉皱了,半包塞在口袋里,总没有新拆的硬烟。”

»镜头

坐过许多火车 高铁更平稳更舒适

镜头一:火车迷请假“尝鲜”

一个拿着相机,一个拿着本子在记,他们不是记者,而是狂热的火车迷。

江鑫在苏州上班,了不起则是南京的,两人因为爱好火车而相识。沪宁城际高铁开通,两人自然不能放过,于是相约一起请假去“尝鲜”:这是家门口的高铁,决不能错过。卜先生告诉记者,2007年动车开行时,他请假去体验,京津城际开通时,他也请假去体验……去了多少地方,乘了多少种火车,他说他记不清了,“反正收集的有纪念意义的火车票已有上百张。”与乘过的其他列车相比,他笑了,有点不假思索:“沪宁高铁更平稳,更舒适。”

镜头二:小学生结伴去世博

13个10岁的小孩,在奔驰的列车上放声歌唱,欢乐一路。他们是马鞍山师范附小一个班的同学,他们与爸妈们一起去世博。“专门挑了这个特殊的日子,可以率先体验一下高铁的速度。”方同学的爸爸告诉记者,他们6月25日高铁票开售的第一天就预购了首趟高铁的票,“今天早上5点钟就出发了,这个高铁的感觉真是太棒了。”

记者了解到,首趟列车上差不多有超过一半的旅客都是前往上海看世博会的,很多旅客在列车上翻阅上海世博游览地图,预

与张先生一样有高铁经验的还真不少,南京市民胡广华则玩起了高难度的“立钢口”,四五下后,边上有人笑起来,他立马不好意思地把钢口揣进了兜里。与他们玩法相似的李敏,则成功地把矿泉水瓶倒立在小桌子上,车到上海都还直直地竖着,“不错,很稳。”

对于“快速平稳”这个评价,很多乘客点头称是,“一路上我们都在打牌,一点儿都不晕。”

减速玻璃同时也防弹

尽管时速飙升到300多公里,尽管坐在窗边,可是徐先生却没感觉“晕”:好像没有多快啊?有此感觉的乘客还有很多;可是速度确实显示到300多公里/小时了呀,怎么回事?

“我们的车上安装的减速玻璃,利用光线折射原理给乘客制造了视觉上的误差,让景物移动‘变慢’,高速行驶旅客也不会有明显头晕的感觉。”昨天,列车上相关技术人员告诉记者,“我们知道,飞机如果被鸟撞上会很危险,减速玻璃实际上还是防弹玻璃,不要说鸟撞上没事,就是石头砸在上面都不怕,最多也就出现些裂纹,绝对不会碎。”

不过,为了应对突发情况,比如火灾等,高铁列车上每节车厢都设有“逃生窗”,“逃生窗”也不是每个地方都可以敲碎的,上面有一个醒目的红点,这就是发生意外时可以击碎的地方,然后顺着方向往前走,推块玻璃就清掉了,乘客可以由此跳窗逃生。



昨天,南京开往上海的高铁列车正在穿越城市 快报记者 洪波 摄

昨天上午8:03,南京开往上海虹桥的首趟高铁G5001次满载驶出。加速,加速,10分钟后时速就到了338公里……73分钟的“贴地飞行”后,列车稳稳地停在了虹桥站。让乘客们兴奋的,不仅是高速的刺激,乘坐首趟高铁的他们每人还意外领到了一份礼物:高铁首日封及纪念邮票。据了解,昨天一天约有9.4万乘客乘高铁来往于沪宁沿线城市。飞机一样的速度,飞机一样的享受,很多乘客都说乘高铁比坐飞机更舒适。

□快报记者 毛丽萍 朱俊俊 孙兰兰

开行首日 9.4万乘客高铁“追风”

»车内车外·揭秘

高铁司机:开车时不许回头

脚不能停,手不能停,头不能回……开高铁列车,那种辛苦真让你想像不到。昨天下午,记者致电上海铁路局南京东机务段司机凌业新,他刚刚来回开了一趟回到南京。“是的,很累!”他告诉记者,相比“D”字头的动车,开行高铁,因为速度快拐点多,注意力要高度集中,所以感觉特别累。

30公里以内都能看到

高铁时速可达350公里,有乘客笑言:插上翅膀就能飞。

镜头三:老外竖起大拇指

在一节车厢里,有一个特殊的墨西哥团,说起乘坐沪宁高铁的感觉,他们竖起大拇指:挺好,世界一流。

菲力浦称:他以前没乘过高铁,觉得挺棒的,很快很舒服。托马斯与胡里奥则认为,沪宁高铁与欧洲一些国家的高铁以及日本新干线都差不多,“很坦诚地说,没有多大区别,可以说达到世界一流吧!”

镜头四:建设者忙着合影

在首趟列车的旅客中,还有一个特殊的团体:他们对这些铁路上的每一个路基,每一段铁轨都了如指掌,而且为了沪宁高铁的开通,他们中很多人放弃了两年春节回家团圆的机会。

沪宁高铁创造了一项世界奇迹,就是在两年时间内建造了300公里长的高速铁路,在这两年中,十几万建设大军付出了辛勤的汗水,昨天,他们中的150名代表乘坐了这趟首发车。身披“建设功臣”的绶带,车上忙着拍照,车下也忙着合影,与同事,与列车,这个高铁的感觉真是太棒了。”

“VIP”啥都免费

与“D”字头动车相比,“G”字头的高铁最大的区别就是增设了“VIP”座。虽然票价也很“VIP”,需要266元一张,但是享受的免费服务可不少。

昨天,中铁一局的胡宗东与张春生这样形容,“你们是尝鲜、体验,我们就像农民,到了秋天感受着丰收。”

者了解到,这完全归功于列车控制系统,沪宁高铁沿线每隔一段距离就有一座数据接收塔,像移动通信一样,监测全线有无人、牲口等进入,除了这种无线监控,轨道上还有有线监控。铁轨上几毫米的变形和下沉,都看得十分清楚。一旦前方有不速之客侵入铁路,监控系统会立刻指令列车自动停车。

“高铁上的这个监控系统,可以让司机‘看’得更远,30公里的视野,也足以让司机对各种紧急情况从容地作出反应。同时,全自动电子控制驾驶系统可以使列车在风、雪、雨、雾、雷等各种气候条件下安全运行。”相关技术人员解释。

手脚不停,更不能回头

凌业新告诉记者,在行驶途中,他的脚掌一直在轻微敲打安全踏板,但视线只达8公里左右。

30公里的“视距”如何形成?记

者了解到,这完全归功于列车控制系统,沪宁高铁沿线每隔一段距离就有一座数据接收塔,像移动通信一样,监测全线有无人、牲口等进入,除了这种无线监控,轨道上还有有线监控。铁轨上几毫米的变形和下沉,都看得十分清楚。一旦前方有不速之客侵入铁路,监控系统会立刻指令列车自动停车。

“高铁上的这个监控系统,可以让司机‘看’得更远,30公里的视野,也足以让司机对各种紧急情况从容地作出反应。同时,全自动电子控制驾驶系统可以使列车在风、雪、雨、雾、雷等各种气候条件下安全运行。”相关技术人员解释。

“即使自动驾驶靠车站,误差也只有5厘米”。同时,列车还会像人一样提醒司机。当司机睡着了或者出现意外,没有按时踩呼喚踏板,列车会自动提醒,第一次列车会通过光、声发出提醒;如司机没反应,第二次列车会发出警告;第三次列车会自动降速,甚至停车。

»车内车外·服务

乘高铁,这些服务是免费的

会让任何一个VIP旅客错过站,可以放心睡觉休息。”

相比“VIP”乘客,普通乘客(一等座、二等座的)每人可以领取到一瓶矿泉水,如果需要茶水也可以叫乘务员冲泡,会尽量免费提供。

如果有乘客感觉列车内空调开得低,感觉冷,也可以向乘务员提出借用毛毯。不过,孙丹丹透露,数量有限,借完为止,不能保证每名需要的旅客都有。

在高铁列车上,还有一个“爱心服务箱”,里面有针线包、老花镜、充气靠枕、水果刀、一次性鞋套等用品,也都可以免费提供使用。

需要啥服务看“衣服”

戴着“贝雷帽”,穿着深紫红



小朋友们坐首班车上到上海看世博

快报记者 顾炜 摄



昨天中午,宝华山站只有一名旅客出站 快报记者 赵杰 摄

»直击·仙林站

第一批抵达乘客只有7位

仙林一带的居民和大学城的学生们,如果想去上海、苏州,无需再大老远跑到南京站,直接在仙林站上车即可。不过昨天记者来到仙林站发现,暑假第一天,原本以为会有不少学生选择从这里乘车回家,但昨天来乘车的人并不多,头趟车发送旅客只有18人。出站的人更少,只有7名乘客,他们花10元钱从南京坐到仙林,为的就是体验一回“追风”的感觉。

列车时刻表上,从南京到仙林只需11分钟。记者打车前往,沿着312国道,与高铁的路线基本平行,高铁11分钟的路程,出租车走了近30分钟,花了42元钱。相当于高铁车票的4倍。

“我就是从南京坐车到仙林,坐着玩玩。速度真是快,太快了!车也漂亮。我看了下,11分钟也不要,9分钟就到了!”60多岁的于女士家住三牌楼,她告诉记者,退休以后也没什么事,成天在家里为一家人忙,很少出门。“我连动车都没坐过。”所以沪宁城际高铁车票开卖的第一天,她就去买票,反正也就10块钱,尝尝鲜,也算坐过高铁了。

“所有交通工具中,高铁是最便捷的。”江华说,虽然从上海到南京,每天晚上的9:20还有一趟航班,他的一个同事就在6月30日晚上,乘坐了MU2882的飞机到达南京。飞机上虽然只花了40分钟,但来回机场的时间,却超过了两个小时,而且时间在三牌楼,她告诉记者,退休以后也没什么事,成天在家里为一家人忙,很少出门。“我连动车都没坐过。”所以沪宁城际高铁车票开卖的第一天,她就去买票,反正也就10块钱,尝尝鲜,也算坐过高铁了。

»直击·宝华山站

到中午只有1位乘客出站

沿着312国道往镇江方向,宝华山站就位于宁镇交界处。

记者赶到时,这里比仙林站更加冷清,站里一位乘客也没看到。售票人员告诉记者,截至中午共卖出14张车票,“有的是今天的,有的是明后天的。”他介绍。

11:31,宝华山站的第一趟列车终于抵达。不过这一趟并不上G字头的高铁,而是从汉口开往上海的动车D3005。

没有人上车,几分钟后,出口处只走出一位乘客。这位仲先生是镇江扬中人,被单位派驻在武汉的营业部工作,每隔半个月左右就回一趟家。“以前都是到镇江站的,现在这趟车改了,镇江不停,我还是头一回来这个车站。”不过,仲先生出了站就傻眼了,外面看起来很偏僻,没有公交也没有出租车,车站工作人员告诉他,走到312国道上,会有句容到宝华镇的车路过,可以坐车到句容以后再转车回家。

»专家点评·葛剑雄

真正高铁时代 需要打破“各自为政”



葛剑雄

全国政协常委、复旦大学教授

来南京越来越方便

葛剑雄已经记不清这是第几次来南京了。昨天的这一次最快,73分钟。

“以前,从上海到南京,上午出发,要下午到。后来,上午出发,中午到,现在,上午出发,上午就到了。”说起被改变的旅行速度,葛剑雄说得简洁而又形象。上海到南京,300多公里,路程不变,距离却越来越近。

葛剑雄记得多年之前,到南京来演讲,必须要住一晚。对他来说,到南京,就是出趟公差。2007年,动车开通后,只要两个多小时就到了,他只要购买好返程的车票,讲座结束之后,可以不用留宿南京,当天往返。而现在,葛剑雄有了新的设想,“我上午可以在苏州做个演讲,中午到南京开个研讨会,晚上回上海。”而等京沪高铁开通之后,他甚至可以一天之内到南京、北京,然后再回家。

»相关

新闻晨报记者兵分五路—— 体验五种交通工具 感受五个时代

6月30日-7月1日,新闻晨报陆续派遣5路记者,分别选乘大巴、飞机、动车、高铁,以及自驾车,到达南京,体验不同的交通方式。

新闻晨报民生新闻记者江华乘坐的是动车,昨天上午6:30从上海出发,8:50到达南京。而他的另一位乘坐高铁的同事,出发时比他晚了半个小时,却在8:20左右打电话给他,“我已经到了南京!”

“所有的交通工具中,高铁是最便捷的。”江华说,虽然从上海到南京,每天晚上的9:20还有一趟航班,他的一个同事就在6月30日晚上,乘坐了MU2882的飞机到达南京。飞机上虽然只花了40分钟,但来回机场的时间,却超过了两个小时,而且时间在三牌楼,她告诉记者,退休以后也没什么事,成天在家里为一家人忙,很少出门。“我连动车都没坐过。”所以沪宁城际高铁车票开卖的第一天,她就去买票,反正也就10块钱,尝尝鲜,也算坐过高铁了。

“这5种交通方式,可以说代表5个时代,我们就想通过这样的体验,来告诉读者,高铁时代的到来,到底能给我们带来什么。”新闻晨报一位负责新闻策划的总监道出了新闻策划的原委。

而最终的体验证明,高铁作为一种最便捷的交通方式,将在未来改变我们生活。



首班列车到达上海虹桥

说,就拿沪宁铁路沿线的老火车站来说,有的在高铁开通之后,退出了历史舞台。“为什么不可以把它们修复呢?”葛剑雄去过日本,也去过西欧的许多国家,当地的一些老火车站都保存得非常好,江苏其实也可以学,在这些小火车站之间,开通一列慢车,让游客一路欣赏风景。

高铁带来的是人的流动

对于高铁时代的定位,葛剑雄说得非常清晰。“高铁带来的是人的流动,而不是物流。”葛剑雄说,所以,沪宁高铁开通之后,最关键的还是人才的流动,特别是一些高端的人才,在上海工作,却可以住到南京。

葛剑雄认为,其实对于一些高端人才来说,需要的是一种自由和效率,他可以在上海效力,也可以同时到南京来。两座城市往返的时间少了,高端人才的利用率会成倍上升,人才的流动,也会更快速。

“南京已融入上海的一小时都市圈。”葛剑雄说,但这样的融入,并不是说南京就会变成上海,“南京还是南京,不需要变成上海。”在葛剑雄看来,当务之急,就是在人才交流加速的背景之下,南京要有清晰的定位,因为连接两座城市的,高铁,可以为南京输入人才,同样可以为南京输出人才。

旅程的时间越来越短,对于有些产业来说,并不是好事。“受到影响的可能是旅游业。”葛剑雄说,本来必须要在南京留宿的,可以回到上海了。

打破行政壁垒更关键

融合却还需要时间。

“行政壁垒和利益壁垒不打破,高铁时代就不能算真正意义上来临。”73分钟的旅行,让葛剑雄深有感触,“这73分钟,我们抱怨高铁不高速的时候,我们一定要留一点时间给管理者。”

高铁时代也需要慢生活

高铁时代来临之后,已经开始萎靡的沪宁线长途班车,突然又开始兴旺,许多老百姓再次选择了长途汽车,而不是更快的高铁。面对这样“怪异”的现象,葛剑雄却觉得并不奇怪。“交通本来就应该满足不同层次的人群。”葛剑雄说,比如公务和商务人士,对时间要求较高,而票价则无所谓,高铁当然是最好的选择。而一些普通的旅行者,在时间充裕的情况下,肯定会选择价格相对低廉又安全的交通工具。

这是市场细分后的产物,一个新生事物出现后,就能代替旧事物,这是不现实的。葛剑雄

但无论怎样,值得期待的是,高铁来临,生活必将改变。