



京沪高铁试运行开始,一辆列车进入南京南站 本版摄影 快报记者 顾炜

# 京沪高铁“试跑” 全程不到5小时

## 相隔4分钟来了两趟车,上海到南京只用了1小时

昨天上午,京沪高铁进入运营试验阶段,记者从上海铁路局获悉,全天共开出11对高铁,其中上海到南京最快1小时,南京到北京最快3小时38分,平均时速在285公里左右。按照铁道部统一安排,从5月11日起,全线将以实际列车运行图为基础,利用一个月左右的时间,进行包括运行图参数测试、故障模拟和应急演练等在内的运行试验,为开通运营打下坚实基础。据介绍,6月底京沪高铁将正式开通,率先实行网络售票。至于票价,目前仍是未知数。

□快报记者 毛丽萍



南京南站候车室主入口



南京南站站台

## 现场探访

### 车子多不多? 4分钟来了两趟

8点不到,南京南站1号站台已站满了记者。尽管站台被封,但大家还是挤在站台的东侧,翘首企盼着京沪高铁白色身影的出现,一个小时过去了,闪过的都是熟悉的沪汉蓉高铁。又是一个小时,远远的,一束白光越来越近。

10:00,终于,一列CRH380A驶进了7号站台,“这就是京沪高铁”,现场挥着小旗子的工作人员确认,与沪宁城际高铁不一样,它的车头颜色由白色变为银灰色,显得更尖,更具流线型,外观看起来更像一颗子弹。车速虽然很快,但驶进站台时似乎静悄悄的,停靠了10分钟后,列车驶离南京南站,而紧随其后的另一辆京沪高铁列车10:04分开进南京南站9号站台,同样,10分钟后(即10:14分)往北京方向疾驶而去。

### 车内什么样? 具体配置不清楚

CRH380A车型,南京市民并不陌生,曾经客串过沪宁高铁,现在宁杭高铁上也经常能遇到。这种列车早有“钢轨上的星级酒店”之称,座位相当宽敞,一等座的颜色全是大红色的,共设有8节车厢,可乘坐400多人,每节车厢都配有卫生间、盥洗池、饮水机、大件行李存放处和液晶电视等配套设施,车头车尾设有观光室,直接可以看到驾驶室内部的情景。而驾驶室头顶也没有类似汽车的“天窗”。乘客购票时,

可以自由选择靠窗或不靠窗,一般一等车厢座位并排四个,俩俩一组,中间为通道。二等车厢并排五个座位,呈二、三式并列,中间为通道。如果您想选择靠窗的位子,可以在自动售票机上直接选择后面带“A”或“F”字母的座位。

不过,此前有消息说,为了提高上座率、减轻旅客的经济负担,京沪高铁将拆除一部分豪华座椅,代之以二等座等“平民”座椅,因此京沪高铁正式运营时,车厢配置怎么样,还是个未知数。

### 车上坐着谁? 都是安全技术人员

由于在试运行期间,京沪高铁不对外售票,车上的所有人员都是安全技术人员,因此在这一阶段的安保措施也是非常严格。昨天,记者上不了车,只能远远看到CRH380A的身影。不过,现场工作人员透露,高铁试跑与地铁试跑比较类似,车厢内会有一些仪器设备。“里面是不是放了麻袋包,模拟重量等,我们也不知道,应该有些仪器的,需要检测嘛。”该人士表示,车上到底有多少人,他们也不知道。

### 速度怎么样? 上海到南京用1小时

昨天,京沪高铁间共试跑11对动车,其中最快的就是9:00从上海南站开出经停南京南站然后直达北京南站的那趟。参与试验的工作人员介绍,首列停靠南京南站的试验运行动车组是上午9点整从上海虹桥站发出的,经过1小时运行就抵达南京,这

个时间也创造了沪宁之间最短运行时间纪录,比现有沪宁高铁大约快了9分钟。京沪高铁试验动车组在南京南站经过10分钟停靠后,于10点10分准时驶离,于昨天下午13点48分准点抵达北京南站,南京到北京的运行时间首次缩短为3小时38分。

昨天,记者获悉,前两班停靠南京南站的并不是京沪高铁首发动车,上海虹桥站首发车是站站停高铁,首班试验高铁在8点45分发车,途经昆山、苏州、无锡、镇江等站后,于10点13分准点抵达南京南站,上海到南京之间运行时间为1小时28分钟,与沪宁城际直达列车相比也不怎么逊色。

### 采用啥模式? 三种模式同步运行

京沪高铁设计时速为380公里,今年1月还跑出过487.3公里的世界铁路运营试验最高时速,但为了保障安全和适当下降票价,正式运营的京沪高铁将安排开行时速300和250公里两个速度等级的列车。昨天试运行列车的最高时速为300公里。

据介绍,从昨天试运行情况来看,“一站直达”和“省城之间”两种模式都可以控制在5小时之内。京沪高铁正式开通运营后将实行三种模式:一站直达,上海到北京中间不停站;省城之间,中间只停省会城市;沿线车站交错停车模式,中间停站相应增多。记者获悉,京沪高铁开通初期,三种运营模式的列车总数将达每天90对左右。既有的京沪铁路线仍保留135对普速客车,运输密度最高的区段保留58对普速客车。

## 相关链接

### 站房:开始“精雕细琢”

昨天,记者在站房内看到,内部基本上建设完毕,“出站口”等标志标牌都已经安装到位,大理石地砖、盲道等已经开始铺设,空调、电梯等站房内部机电设施正在同步安装,装饰装修工作也在紧锣密鼓地进行着。外立面屋檐上“斗冠”已经全部着上“香槟黄”,红色屋檐也是鲜艳醒目,工人正在“悬空”台面进行石板铺设;室内斗拱造型的屋顶正在进行吊顶支架焊接、部分墙壁只差装饰。另外,圆柱形廊柱、双层屋檐、大型窗花……这些充满中国元素的外观已显出真容。施工人员介绍,目前,站房顶部的太阳能光伏发电板已经基本安装完毕,预计6月底站房建设将能竣工。

### 道路:6月底5条通道抵南站

6月底,主城通往南京南站将有5条通道完工:通道一:从机场高速公路连接线经花神庙立交、绕城公路到南京南站;通道二:站西路(茶花

路);通道三:是目前正在拓宽的玉兰路;通道四:站东路;通道五:宁溧路通过站前路绕至站东路,到达南京南站北侧的落客平台。

### 北广场:13部电梯保畅行

北广场地面露天、地下三层。地下一层为餐饮、娱乐、购物等商业配套设施,地下二层为未来的地铁三号线站台层,地下三层为即将于今年6月份和高铁同步建成投入使用的地铁一号线南延线“高铁南京南站”;地面为广场,一共有13部电梯保证畅行。

据介绍,南京南站北广场工程地下空间东西长450米,南北宽120米,地下结构一层,地下空间南侧紧邻拟建宁芜货线、地铁六号线、十二号线,横跨已运行的地铁一号线;地铁三号线与地下空间同步建设。基坑开挖面积约4.5万平方米、地下空间挖深约9米,其中地铁三号线最大挖深约18米。记者获悉,再过一段时间,地下施工即将结束,地下负一层将加盖覆土,进行地面广场建设。

## 相关新闻

### 南京交通主枢纽 南站工程“日夜不停”

快报讯(通讯员 缪伟 记者 毛丽萍)5月10日夜,大雨倾盆,雷声阵阵,在绕城公路玉兰路节点的现场却是灯火通明,施工人员仍在紧张作业。在基坑边,30名防汛抢险队员,5台抽水机,10多台挖掘机在雨中严阵以待。市交通运输局滨海副局长亲自坐镇指挥,“这是春季以来南京下的第一场雨,也是对我们工程指挥、防汛组织的一次考验”。

南京南站集疏运道路工程和汽车客运站工程,作为南京南站市政配套工程的重要组成部分,投资额达到了近70个亿。为确保南站开通时,旅客能“进得去、出得来”,目前市交通运输局南站指挥部40多人及所属的各施工、检测等参建单位人员近4000人,从春节以来就一直没有休息,做到“5+2”,24小时“白加黑”的连续作业,每天各参建单位投入近3000人,各类机械500多台次。

绕城公路暗埋段作为打通南站北广场的关键节点,必须于6月20日前完成。于是在130长、80米宽的基坑里,聚集了近600个施工作业人员和30台施工机

械,人停机械不停,日夜争抢进度。如果大雨或者汛期到来之后处置不当,造成基坑积水或塌方,将严重影响工程进度。根据工程防汛的实际需要,各项目都备足了草包、编织袋、排水泵等防汛物资和设备。据统计,今年共准备编织袋3000只、木桩200支、挖掘机20台、铁锹500把、手筒106只、电缆1500米、发电机组3台(套)、水泵40台(套)、黄土1000方,同时还组建了以基干民兵和青壮年劳力为主的300人应急抢险队伍,保证有险情拉得出、用得上、防得住。

昨天,南京交通主枢纽南站工程建设指挥部副指挥长薛海也坦诚表示,配套道路工程全部同时建成通车难度较大,将确保部分道路同时建成通车。其他道路随后陆续建成。工期紧是一大考验,另一大考验是“老天爷”。一方面高温让施工人员体能接受考验,另一方面又害怕下大雨,因为一小时内哪怕只下5毫米雨,敞口基坑就要抽水50吨以上,工程因此停工两三天,与时间赛跑的难度又大了很多。