

京沪高铁全线试跑,南京5分钟一趟 据称南京到北京最快3小时39分

■ 试验运行时刻表显示,南京至北京最晚18:39出发,22:45抵京,预计还会动态调整
■ 3天后转入试运营,20日后择日载人试运营,本月底就能亲身体验“贴地飞行”的快感

几乎5分钟一班,昨天,“满图”运营的南京南站异常热闹,100多趟高铁动车组途经或者到达南京南站。联调联试指挥部负责人透露,京沪高铁联调联试已经进入最后冲刺阶段,预计3天后转入试运营阶段,月底市民们就能亲身体验到贴地飞行去北京的快感了。据介绍,南京到北京最快3小时39分。预计正式运营时将开设90对动车组。

□ 快报记者 毛丽萍

火车不再“咣当”响

北京铁城建设监理公司副总经理李克贤介绍,京沪高铁全线是无缝线路。钢轨从钢厂出来时,是100米一根。拉到焊轨基地后,每5根焊到一块儿;运到施工现场,再每4根焊到一起。最后,这2公里长的钢轨还要被焊接在一起,叫“锁定焊接”。
据《京华时报》



制图 俞晓翔

交通格局

南京至北京:最晚一趟晚8点前 南京飞北京:开始降价航班不减

[高铁跑得快]
最快3小时39分钟

每隔5分钟,差不多就有一趟动车组停靠南京南站。据介绍,昨天参与最后阶段试验运行的动车组主要以CRH380系列高铁动车组为主,大部分都是16节编组,全列最多可以载客1066人,这些高铁动车组在南京南站一般停靠2分钟。

记者从试验运行时刻表看到,每天早晨北京南站和上海虹桥站对开首趟高铁动车,其中途经南京前往北京南站的高铁动车组,最快只需要3小时39分钟。南京每天发往北京南站的高铁末班车,18:39从南京南站出发,22:45抵达北京南站。铁路部门介绍,京沪高铁试运营初期,南京最晚一班前往北京南站的高铁预计不会晚于晚上8点。

据介绍,京沪高铁的联调联试到6月10日就将正式结束,从6月11日开始进入京沪高铁试运营阶段。记者获悉,试运营阶段,各趟列车各座车站的工作人员将基本到位,随时做好向社会开放的准备。根据初步计划,试运营阶段6月11日到19日为不载人阶段,6月20日以后择日开始载人试运营。预计6月28日正式运营。

[航班降得快]
南京飞北京最低280元

目前,南京飞北京共有18个航班,早上最早一班7:50,晚上最迟一班22:00,平均一小时不到就有一班。昨天,记者从各大航空公司了解到,他们将“组团”迎战:京沪高铁开通后,这些航班一班也不会少。

不过,针对高铁的开行,南京到北京的航线已经开始打折,其中最低票价为280元。获悉京沪高铁的最后联调联试时刻表后,各大航空公司更“自信”了,他们认为高铁“下班”早,但航班晚上还比较多,正好“错位经营”。

[地铁衔接快]
随时准备超时运营

南京地铁运营公司曾经透露,为了与京沪高铁相衔接,南京地铁将再次大面积调整运营图,包括南延线增加列车,微调首末班车发车时间和高峰时段发车时间。

据介绍,地铁“高铁南京南站”与南京南站同步启用后,市民从新街口搭乘南延线只需要18分钟左右就可以抵达该站。目前,南京地铁运营时间是从早晨6点到晚上11点,为了衔接高铁班次,南京地铁已经做好了拉长运营时间的准备。不过,昨天,记者从高铁“满图”运营时刻表上看到,北京方向最晚一班抵达南京南站的高铁,预计也在每天晚上11点之前到达,所以地铁好像不用“加班”,乘坐末班车的旅客下了高铁,也完全可以搭乘南京地铁一号线南延线进城。

[相关链接]

高铁售票:
网上订票登录12306网站

日前,铁道部明确,京沪高铁开通运营时,将率先实行网络售票。对此,铁道部新闻发言人王勇平介绍说,网络订票采用的是网上支付,旅客可通过中国铁路客户服务中心网站(www.12306.cn)购买铁路电子客票,还可以办理改签、退票等业务。

高铁通讯:
配3G无线网络和插座

在京沪高铁的CRH380动车组上,每个车厢均有3G无线网络,可提供无线上网服务。为便于旅客办公、娱乐需要,车厢内充电插座很多,部分车厢每个座椅后均有插座。

高铁制动:
危急时旅客也能“刹车”

京沪CRH380BL动车组每节车厢两端都有一个红色拉手,一旦乘客发现车内车外有意外,拉动这个制动信号拉手。同时,司机也会得到信息,并判断目前运行区段是否适合停车,及时作出决定。

旅游困局

购票实名制 难住高铁游

旅行社“先买票后销售”行不通了

昨天,记者采访南京几家旅行社发现,以往旅行社都是“先买票后销售”,然而实名制之后,旅行社只能等游客报名之后才能买票,种种麻烦导致不少原本打算推出动车游、高铁游产品的旅行社,暂时取消了计划。

京沪高铁将于本月底正式开通运行。南京一些旅行社早就想抢占先机,上个月就拿出了高铁沿线旅游产品的计划,比如“高铁游北京”。不过,昨天记者采访发现,不少有此计划的旅行社已经打退堂鼓了。“开这种团,属于自找麻烦。”一家旅行社老总苦笑:旅行社一般来说,都是先买票再销售相关产品,即购买一定数量的火车票,然后再根据票的多少销售相应的旅游线路。但动车实名制之后,颠覆了这种传统的销售方式。

南京台旅观光的负责人告诉记者:“现在我们必须先销售旅游线路,有客人来报名了,再拿他们的身份证复印件去买票。这样一来,很有可能出现买不到票的情况。”

更让旅行社担心的是,购票后如果客人更改旅游行程或更改姓名,那就更麻烦了。以前,这名客人不去了,票可以给别人;现在就只能去办理退票,再重新买票。

记者了解到,随着动车、高铁线路越来越多,原本南京各大旅行社很看好这块市场,但现在绝大多数都暂无下文了。“目前南京的高铁游、动车游份额只占到火车游市场的一两成,有很大的空间可以开拓。但现在买动车票比买飞机票还麻烦,我们的计划只能搁浅。”

携程旅行网有关人士也对记者表示,现在该旅行网南京出发的火车游,只做专列游,没有动车游和高铁游产品。

动车游产品不好做了,这个现象已经引起国家旅游部门的关注。据悉,6月2日,在动车购票实名制实行的第二天,国家旅游局综合协调司就召集在京部分旅行社,就相关问题进行座谈。旅游部门表示:将向铁路有关部门反映情况,协商解决。快报记者 孙兰兰

高铁安全

百年沉降不超5毫米行吗? 工期一再缩短,施工方回应五大安全疑问

从最初的五年工期到实际两年7个月完成铺轨,京沪高铁再改高铁建设速度纪录——这个时间,在国外建设高铁时,还不足留给路基自然沉降。

按照时速380公里的设计要求,京沪高铁线路建成百年内,路基沉降要控制在5毫米以内。这是一个空前严苛的要求——在工期一再缩短之下,如何保证安全?

工期为何不断缩短?
拆迁滞后,运营提前

最初,媒体报道称京沪高铁将于2013年开通,几经提前后,今年初,铁道部部长盛光祖宣布,京沪高铁将在6月底正式开通运营。工期一再缩短的原因何在?铁路内部人士介绍,一方面是拆迁占用时间较多,另一方面是京沪高铁通车的时间不断提前。

靠什么来提高效率?
“蜂窝”打孔“桑拿”制墩

为了赶工期,各种发明“层出不穷”。在钻孔桩位置采用更细的钻孔在岩石上先打洞,将岩石打成“蜂窝煤状”,然后再用较粗的钻机打桩。多次试验之后,“打洞”效率明显提高。在大汶河特大桥部分桥墩的12根桩基中采用这种方法,施工时间最多缩短553小时,平均缩短309小时。此后,“预钻法”施工被评为京沪高铁优秀施工工法,并获得国家知识产权局发明专利。

此外,“通过提高墩身环境温度,加快混凝土水化反应速度,从而提高其强度。”中国水电四局有限公司副总经理兼总工程师罗卿说,通过这一方法,墩身具备架梁条件的的时间从4周缩短为1周。

如何有效防止沉降?
以桥代路,人工压实

超快速度下的安全隐患开始被专家重视。北京交通大学教授赵坚表示,最大的问题在于高速铁路修了后,它会自然沉降。好在京沪高铁80%的线路

是以桥代路,用很深的、坚固的桥墩来规避可能的沉降。罗卿说,大汶河特大桥桥墩最深的达54米,相当于18层楼高。

不过,更大的担忧还是在路基上。自然沉降时间不够,怎么办?施工部门就采取各种施工措施人工压实,包括碾压等等。“如果从安全的角度讲,自然沉降最好,用了措施就可能有所破坏”,相关负责人表示,施工也是“纯天然的好”。

如果沉降超标咋办?
路基下陷,可调整板

专家表示,按照京沪高铁时速380公里的设计要求,这个“工后沉降”的数值不能超过5毫米,时间跨度是100年内。如果超过了5毫米会怎样?据称,高速运行的列车可能会因为路基不平而出现脱轨等安全事故,后果不堪设想。

据介绍,京沪高铁的轨道板和钢轨之间,有三层东西:塑料垫片、弹性垫板、钢垫板。如果路基下沉了,钢轨是不能变的,可以改变的是这三个部分。比如目前的钢垫板一般是10毫米厚,可以换成20毫米厚的。在京沪高铁联调联试试验阶段,调整的是塑料垫片的厚度。这是预防沉降的方案。

北京交通大学教授赵坚表示,京沪高铁主要通过人工压实来应对,“安全上不是问题,至少最近不是问题”,“只要监测好了,将来也不是问题”。

如何防止异物坠入?
两侧封闭,全线监控

北京交通大学轨道交通控制与安全重点实验室主任唐涛介绍,京沪高铁全线建立了视频监测系统。在立交桥等重点部位,都建立了视频、红外等监测设施。一旦发现异物,铁路工作人员会立即清理,并将信息通报临近的列车。此外,高铁与周边物体还有一定的隔离距离,可防止人们往轨道内扔异物。
据《京华时报》