

多个新站新线开通，全国铁路“上”新图

新华社北京6月20日电(记者樊曦、侯文坤)20日零时起,全国铁路实行新的列车运行图。随着中部高铁网扩能提质和多个新站、新线开通,全国铁路客货运输能力进一步提升。

20日,京广高铁京武段常态化按时速350公里高标运营,北京至武汉间最短运行时间压缩至3小时48分。以此为契机,铁路部门全面优化调整以京广高铁为主骨架,涵盖石太、石济、徐兰、郑渝、郑太、郑阜、汉十、沪蓉等高铁线路的中部高铁网列车运行图,多个城市间旅行时间进一步压缩。

在北京,亚洲最大铁路枢纽客站北京丰台站开通运营,标志着我国铁路建设取得又一重大成果。在建设过程中,中铁建工集团采用以劲钢结构为主的站房主体结构,成功破解国内首座采用高铁、普铁双层车场重叠设计的站房结构强度要求高、跨度大的难题。

在郑州,由中铁十六局集团参建的郑州航空港站开通运营,与郑州站、郑州东站形成郑州铁路客运枢纽新格局。

同日,济郑高铁濮阳至郑州段开通运营,濮阳正式迈入高铁时代。据中铁设计集团有关负责人介绍,本次开通的濮阳至郑州段全长195公里,途经濮阳、新乡和郑州市。目前,济南至濮阳段建设正在有序推进。未来,济郑高铁全线贯通后,济南、郑州间将形成快速客运通道。

全长42公里的大运河特大桥是济郑高铁濮阳至郑州段重难点工程。中铁十四局的建设人员采用目前国内最先进的CRTS-3型板式无砟轨道施工工艺,严控路基施工技术和桥梁沉落变形等控制标准,确保线路满足高铁高速运行的高平顺性要求。

与此同时,西南地区又迎来一条外出快速客运通道。随着郑州至重庆高速铁路襄阳东至万州北段(郑渝高铁襄万段)建成开通,郑渝高铁实现全线贯通运营。

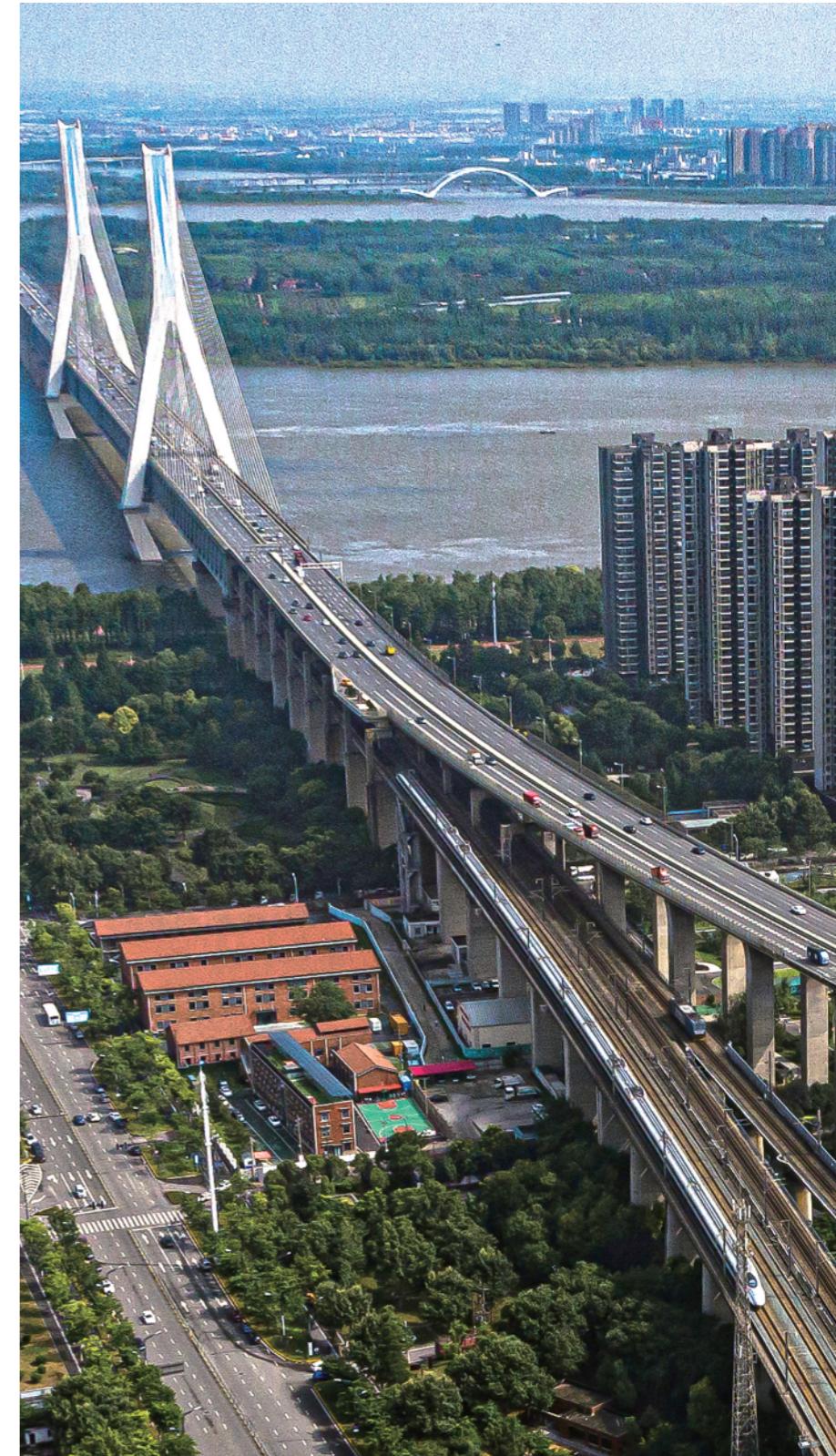
郑渝高铁全长1068公里,途经河南、湖北、重庆三省市,地形地貌复杂多变,环保要求高。其中,赵河镇跨南水北调干渠特大桥位于南水北调中线工程干渠两侧的生态保护区内。施工中,中铁十五局五公司的建设者在悬臂梁浇筑阶段,采用全封闭式挂篮施工工艺,有效避免了工程施工对南水北调干渠水源造成破坏,成功实现160米主跨跨越干渠,保证了干渠输水安全。

中国国家铁路集团有限公司有关负责人表示,随着新站和新线开通运营,我国区域铁路运输能力将大幅提升。在新图实施过程中,铁路部门将适时调整运力,精准实施“一日一图”,更好满足客货运需求变化。



▲这是6月20日拍摄的北京丰台站。当日,随着G601次复兴号列车缓缓开出,改建后的百年老站北京丰台站以全新面貌开通运营(相关报道见6版)。

新华社记者张晨霖摄



▶6月20日,一列动车组列车在京广高铁京武段武汉站附近行驶(无人机照片)。当日起,京广高铁北京至武汉段常态化按时速350公里高标运营。

新华社记者肖艺九摄

▼6月20日,列车行驶在郑渝高铁湖北省襄樊市襄城区欧庙镇境内(无人机照片)。新华社发(杨东摄)

铁路“上”新图,助力流动中国增活力

京广高铁北京至武汉段常态化按时速350公里高标运营、亚洲最大铁路枢纽客站成为北京新地标、郑渝高铁全线贯通运营……6月20日,一批铁路重大工程纷纷亮相,全国铁路实行新的列车运行图。

在统筹好疫情防控和经济社会发展中,“全面加强基础设施建设”是推动高质量发展的题中之义。一个日益发达完善的铁路网,为流动的中国带来持续发展的活力。

高铁网扩能提质

20日11时,北京西站。由石家庄客运段高铁一队贵阳一组“雨露”乘务组担当值乘的G73次复兴号列车缓缓驶出,经京广高铁京武段、武广段和沪昆高铁运行,8个多小时后到达贵阳北站,首都和贵阳间运行时间再压缩。

随着20日京广高铁北京至武汉段常态化按时速350公里高标运营,全国铁路网开始新一轮扩能提质。

作为中部高铁网的主动脉,京广高铁京武段连接南北,承东启西,与徐兰、郑渝、汉十等多条高铁紧密衔接,干线地位十分重要。“京广高铁京武段常态化按时速350公里高标运营后,辐射带动作用显著。”国铁集团运输部负责人表示。

京广高铁京武段由时速310公里达标运营提升至时速350公里高标运营后,北京至武汉

间最短运行时间压缩至3小时48分。该区段整体运输能力将提升7%,相当于每日可最多增开15列北京至武汉的高铁列车、增加1.8万个席位,将进一步增加进京高铁通道运输能力,为各地增开进京高铁列车创造了条件。

目前,我国已有京沪高铁、京津城际、京张高铁、成渝高铁、京广高铁京武段率先建成安全标准示范线,并成功实现常态化按时速350公里高标运营,总里程达到近3200公里。

今年以来,铁路建设科学有序推进,积极服务国民经济平稳运行。1至4月,全国铁路累计完成固定资产投资1574.6亿元,同比增长0.6%,已开通新线581公里,其中高铁358公里。

区域发展再提速

20日,郑州至重庆高速铁路襄阳东至万州北段(郑渝高铁襄万段)建成开通,我国西南地区外出的又一快速客运通道——郑渝高铁实现全线贯通运营。

“郑渝高铁全线贯通对完善西南地区快速客运网具有重要意义,中原城市群、成渝地区双城经济圈和长江经济带联系将更加紧密。”中国铁路武汉局集团有限公司运输部副主任李敏说,郑渝高铁结束了湖北南漳、保康、神农架、兴山等地不通高铁的历史,武汉至神农架最快仅需2个多小时。

在湖北襄樊市保康县后坪镇,与郑渝高铁

保康县站一起“开张”的还有村民何丽的三里沟民宿。高铁站建在家门口,路面也扩宽美化了,何丽瞅准机会,开办了民宿,有十几间客房,一楼有餐厅。

“过去没有火车,襄樊开车到保康要两个多小时,高铁通了,只要半个小时。”何丽说,保康旅游资源丰富,以后游客会越来越多,自家的民宿生意有了盼头。

20日,济南至郑州高速铁路濮阳至郑州段(济郑高铁濮郑段)也开通运营,濮阳正式迈入高铁时代,郑州至濮阳最快52分钟可达。

据中铁设计集团有关负责人介绍,本次开通的濮阳至郑州段全长195公里,途经濮阳、新乡和郑州市。目前,济南至濮阳段建设正在有序推进。未来,济郑高铁全线贯通后,济南、郑州间将形成快速客运通道,濮阳段的路网作用将进一步凸显。

科技创新助发展

20日,始建于1895年的北京丰台火车站全新亮相,“变身”为亚洲最大铁路枢纽客站。127年来,这座北京最早的火车站见证了中国铁路的沧桑巨变,也成为新时代中国高质量发展的生动写照。

“北京丰台站是国内首座采用高铁、普铁双层车场重叠设计的特大型车站,形成了‘顶层高铁、地面普铁、地下地铁’的立体交通模

式,方便旅客‘无缝’换乘城市交通。”中国铁路北京局集团有限公司北京丰台站副站长王建说。

交通运输是现代科技的产物。“中国高铁”作为中国的一张“金名片”,具有满满的科技含量。

为了减少双层车场布置给旅客候车带来的震感,最大程度缓解车辆与轨道之间的震动,施工期间,中铁建工集团项目团队在结构柱与梁之间安装阻尼器和钢支座,犹如在高架候车层顶板上装了一个缓冲气囊,有效减小了高速车场给旅客候车带来的震感。

郑渝高铁全长1068公里,途经河南、湖北、重庆三省市,地形地貌复杂多变,技术要求高,施工难度大,其中,赵河镇跨南水北调干渠特大桥位于南水北调中线工程干渠两侧的生态保护区内。施工中,中铁十五局五公司的建设者采用先进的BIM技术,通过数字信息仿真模拟大桥施工细节和全过程,在提升施工效率的同时还大幅提高了施工精度和质量安全。

中国国家铁路集团有限公司有关负责人表示,随着新站和新线开通运营,我国区域铁路运输能力将大幅提升。在新图实施过程中,铁路部门将适时调整运力,精准实施“一日一图”,更好满足客货运需求变化。

(记者樊曦、丁静、侯文坤)
新华社北京6月20日电

我国已有近3200公里高铁常态化按时速350公里高标运营

新华社北京6月20日电(樊曦、徐皓冰)记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,20日,京广高铁北京至武汉段常态化按时速350公里高标运营。

至此,我国已有京沪高铁、京津城际、京张高铁、成渝高铁、京广高铁京武段率先建成安全标准示范线,并成功实现常态化按时速350公里高标运营,总里程达到近3200公里。

据国铁集团运输部负责人介绍,京广高铁

京武段连接南北,承东启西,与徐兰、郑渝、汉十等多条高铁紧密衔接,干线地位十分重要,常态化按时速350公里高标运营后,辐射带动作用显著,对于发挥高铁成网运营效能,提升高铁运力、更好地服务沿线经济社会发展和人民群众出行,具有重要意义。

京广高铁京武段由时速310公里达标运营提升至时速350公里高标运营后,该区段整体运输能力将提升7%,相当于每日可最多增开15列北京至武汉的高铁列车、增加1.8

万个席位,将进一步增加进京高铁通道运输能力,为各地增开进京高铁列车创造了条件。

作为中部高铁网的主动脉,京广高铁京武段实现时速350公里高标运营后,沿线及周边城市间旅行时间进一步压缩。京广高铁京武段本线,北京西至石家庄、郑州东、武汉最快旅行时间分别压缩至1小时01分、2小时11分、3小时48分;经由京广高铁京武段和同步开通的郑渝高铁运行,北京西

至重庆北最快旅行时间压缩至6小时46分。

与此同时,铁路部门将开行经由京广高铁京武段的时速350公里速度快、停站少、旅时短的高品质标杆列车57列,其中进出京方向53列、其他方向4列,覆盖北京、河南、湖北、湖南、广东、重庆、四川、陕西、江西等16个省区市,河南洛阳、湖北襄阳和宜昌、湖南邵阳、广西北海首开至北京西的时速350公里高品质标杆列车。

三峡库区迎首条高铁,郑渝高铁全线通车

崇山峻岭间,三峡库区,郑渝高铁的列车呼啸而过,唤醒了巴山楚水加速跑出大山的百年铁路梦。“盼了太久太久,我们终于可以坐火车出山了。”20日,郑渝高铁兴山站外,58岁的湖北省兴山县政协文化文史和学习委员会主任韩兴洪看着飞驰而过的列车,感慨不已。

兴山地处鄂西山区,因“环邑皆山,县治兴起于群山之中”而得名。20世纪初,清政府谋划修建成都经宜昌至汉口的川汉铁路。1909年12月,“中国铁路之父”詹天佑在宜昌主持川汉铁路开工典礼。但这条铁路只修通7.5公里就被暂停。由于清政府腐败以及民国时期局势动荡,川汉铁路几度复工,终究搁浅。

100多年后的今天,在兴山县和宜昌市郊还能看到不少桥墩、涵洞和未通的隧道等川汉铁路的遗址,令人唏嘘不已。据文物部门统计,仅宜昌市境内就有涵洞、桥梁、隧道等川汉铁路遗址26处。距离兴山火车站60公里的宜昌市夷陵区黄花镇“张家口车站”遗址内,一幅标注着“勘测川汉路线图”的图纸格外醒目,上面有詹天佑手绘的“汉宜铁路、宜夔铁路、夔宜铁路”线路图。“现在的巴东、兴山、巫山、奉节、云阳等地都在当时的线路上。”黄花镇综合文化站站长杨雄说。

百余年来,巴山楚水间的人们从未中断过跑出大山的铁路梦。20日,郑渝高铁襄樊东至万州北段开通,标志着郑渝高铁全线建成通车,沿线神农架、兴山、巴东、巫山、奉节等地,增添一条外出快速通道。

65岁的湖北巴东县溪丘湾乡葛藤坪村村民廖映友从小就从父辈那儿听说过家乡人的“铁路梦”,“盼了了几代人,没想到真的通火车了,还是高铁”。

“川汉铁路遗迹与现在的郑渝高铁遥遥相望,既让人感慨,又令人振奋。”参与郑渝高铁建设的中铁五局一公司郑渝高铁项目部总工程师刘德安说。(记者徐海波、侯文坤)

据新华社武汉6月20日电