



郑西铁路客运专线通车后从郑州到西安只要两个半小时。



郑西专线和石(家庄)武(汉)专线交汇处,工人正在施工。

郑西客运专线河南段铺轨完毕 郑州在这头 西安在那头

□晚报首席记者 徐富盈/文
晚报记者 王银廷/图

本报讯 不久,从郑州到西安坐火车只要两个半小时!计划于今年10月1日投入试运营的郑西铁路客运专线,目前工程进入尾声。本报记者对郑州段最长的隧道、最高的桥墩等做了两天的实地采访。

【真正高速】

两个半小时,郑州到西安

郑西铁路客运专线设计时速350公里,是我国“四纵四横”客运专线规划中徐(州)兰(州)铁路的中段,东起郑州,西至西安,延长至宝鸡,全长484.5公里,于2005年开工建设。最大年输送能力8340万人,其中近期约3700万人。共投资546亿元,目前工程进入尾声。昨日,郑州铁路局、中铁七局的专家开始对刚铺完铁轨的郑州段进行初步技测。

据修建郑西客运专线的中铁七局郑州技术部部长黄启朝介绍,郑西铁路客运专线沿线共设车站13个,河南段有新蔡阳、新巩义、洛阳南、新渑池、新三门峡、新灵宝6站,现在铺轨已经结束。它的最大特点,就是多采用

无砟(zhǎ,意为小的石块、煤块)路面,用混凝土浇筑。

中铁七局路砟技术工程师李彦坤女士介绍,该线上的列车机车产自沈阳,全是国产化,计划于2009年8月1日开始联调联试,10月1日投入试运营,12月28日正式投入运营。该线路通车后,高峰时平均每10分钟可发行一列客车,从郑州到西安的行车时间将从现在的7个小时缩短到两个半小时。

【一路向西】

68岁老教师骑自行车感受高科技

前日9时,记者从巩义的80公里处向东行,只见桥面的钢轨全部铺完,线路时而钻入山中,时而悬在空中。

记者在桥顶见到一位骑自行车的老人。他叫何锡瑾,郑铝工学院的退休老师。

“我今天一早上街骑自行车一路向西,过隧道来到这里。”68岁的何老师说,自从几年前开始修建这条铁路,他就一直关注着,本来想着和一般铁路桥没啥区别,但是没想到铁路还能不用石砟,而且时速有350公里。“高科技真的能造福人类,看来我这老头子也可以马上坐一坐了。”



退休老教师骑自行车感受郑西铁路。



每一处路基都记录着浇灌的时间。



质量巡视员每天要步行几十公里进行巡检,陪伴他们的是一瓶水和一顶草帽。

「专线之最」

穿越我国西北黄土地区最长的高速铁路

该线路穿越豫西山地和渭河冲积平原,南依秦岭,北临黄河,沿线80%区段为黄土覆盖,是穿越我国西北黄土地区最长的高速铁路。在湿陷性黄土区进行高速铁路施工建设是国际性的技术难题,在我国乃至世界上都是首次。

全线唯一的一座景观桥

郑上路310国道的提篮拱桥,单跨112米。

全线路最长的桥

渭南渭河特大桥,全长79.6公里(第二

长桥是郑州西流湖到荥阳的连接桥,10.8公里)。

最长的隧道

三门峡的张茅隧道,长8.5公里。

郑州段最长的隧道

大峪沟隧道,长5.8公里。

郑州段最高的桥墩

荥阳与巩义交界处的汜水河特大桥桥墩,距地面30多米,同时跨过310国道,绕过大峪沟煤矿和金龙煤矿采空区,沿巩义市南侧西行,在白河村第三次跨过310国道。



工人劳动的身影像一幅美丽的图画。