

郑事



汽车拉“火车”数据

地铁列车全长:118.788米,分6节
 每节地铁长度:约19米
 地铁宽度:2.89米
 地铁高度:3.81米
 每节地铁重量:36~38吨
 拖板车重量:50吨
 拖板车车长:28米
 装车后高度:4.9米



拖车以40公里/小时的速度在天河路行驶。



早上6点多,地铁坐着汽车走在郑州街道上。



本来准备5点出发,但被这辆货车挡住了,找不到司机耽误了行程。

清晨,地铁悄悄“驶”过

本报记者亲历第13列地铁郑州“安家”

8月3日,经过两天漫漫路途,郑州轨道交通1号线一期工程的第12列、第13列地铁列车,从中国南车株洲电力机车有限公司通过动力机车拖运至郑州北站。这些庞然大物,是如何拆解、运输、落地到郑州地铁“停车场”——郑东车辆段呢?昨日,记者跟随车队,目睹第13列地铁列车,体验了一把“汽车拉火车”的运输全过程。郑州晚报记者 李萌 实习生 侯海英/文 郑州晚报记者 马健/图 通讯员 吕俊 刘彦峰

地铁分节拆解后吊到拖板上

8月5日14点,中储南阳寨站6辆载重拖板车和2台重型吊车全部到位,第13列地铁列车静静地停在站区卸铁轨上,动力机车已经驶离,工人们开始分节拆解地铁列车。

14点40分,2台重型吊车通过起吊绳索在一节车厢的两端进行起吊。起吊至3米高,吊车开始在地面指挥人员的指挥下,缓缓地车厢放置在载重拖板上。

30分钟之后装载好的载重拖板车离开起吊区域,开始下一节车厢吊装。

17点10分,全部6辆载重拖板车完成了起吊吊装,整齐停放在卸货站台的停放场区。

早高峰前地铁列车运出城区

“因为现在已经快6点了,天也渐渐黑了,更何况外面道路已经是交通高峰,根本不能再上路往郑东车辆段了。”运输车队负责人郭队长说,明天早上5点前必须上路,在交通早高峰之前运抵郑东车辆段。

8月6日4点50分,运输人员已经洗漱完毕,车队开始热身。

6点15分,车队从兴隆铺路出发,左转向北驶入江山路、天河路、大河路、107国道、金水东路,直至行驶到金水东路京珠高速东的郑东车辆段。

路线设计“少左转多右转”

载重拖板车近30米长,转弯半径18米。正常右转弯行驶时,要跨越整个半幅道路才能通行。

在右转过程中,6辆车通过时就要5分钟的时间。在此次路线设计中只有从兴隆铺路进入南阳路立交和从107进入金水东路时采取的左转通行,其他都是右转通行。从107进入金水东路,该路口左转绿灯只有25秒,每次只能通过一辆载重拖板车,因此该路口6辆车通过时就用了差不多10分钟的时间。

此次运输,在清晨车流量和人流量少的时候进行,没

有求助交警帮助。

7时40分,6辆车全部顺利到达郑东车辆段。全程39.4公里,行驶1小时25分。

一节车厢平安落轨要近半小时

简单的休息后,8时40分,开始进行车厢卸运。11时,整个吊装全部完成。

比起之前轻松将车厢从铁轨上起吊至载重拖板上,要将4排轮子的一节地铁列车顺利地放到标准轨距的1.435米铁轨上,这就成了一个高难度的“动作”了。

两台吊车将车厢起吊至轨道上方30厘米的高度后,开始一点点地指挥吊车缓放,地铁车厢的一节车厢要通过起吊的调整、高度的微调、正位等,要近半个小时才能完成一节车厢的平安落轨。

据工作人员介绍,这是第五、六列“坐火车”来的地铁了。最初几列地铁,都是先进行拆分,一辆拖运车载一节地铁车厢,由公路运输到郑州。后来,郑州地铁就改成“坐火车”,通过铁路运输到郑州,再由公路运输。

今后地铁有望直接通过铁路线运抵西停车场

“在运输途中,很多市民看到运输地铁的运输车队,也都主动避让,都在无声地支持地铁建设。”

目前郑州轨道交通有限公司也正在积极建设1号线的西停车场,这里连接了国家铁路线,“目前西停车场也正在建设中,建成之后将可以直接连接国家铁路线,从株洲制造完成的地铁列车将直接通过这里进入郑州地铁线路中。”轨道公司工作人员说。

1号线共25列车,还有12辆没到

“1号线一共有25列车,这已经是达到郑州的第13列了,通过分装运输后,到车辆段进行组装,开始进行全面的车辆调试。”郑州轨道交通有限公司运营分公司车辆部副部长谢春华说,随着9月的试运行即将开始,25列地铁列车的其他未到车辆也在加紧生产中,尽快交付郑州轨道交通有限公司。



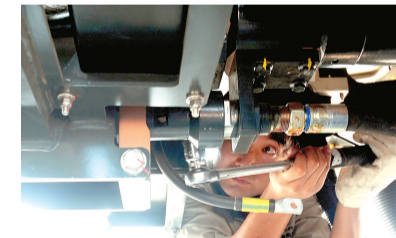
工作人员指挥两个车厢对接。



指挥吊车将车厢放到轨道上。



车厢连接,推起来好像很轻松。



车厢对接后,螺栓紧固。



最后一节车厢即将入轨。

落点

全程39.4公里
行驶1小时25分

起点



吊车正在将车顶吊上拖车。

大河路

花园口互通立交

G107

天河路

江山路

北三环

兴隆铺路

金水东路

郑州西停车场