

“郑”温暖



地铁1号线试运行进入最后阶段,行车间隔缩短至10分钟

地铁单程票样定了,就是这样滴

二七塔、中原福塔、“大玉米”、河南博物院、省艺术中心、裕达国贸
郑州6大地标建筑登上地铁票

中原地铁播报

0000 0000 0000 0000

行车间隔缩短,接近正常运营,信号控制继续升级,由以人工为主变为自动化控制为主……昨日,记者从郑州地铁的运营公司了解到,郑州地铁1号线从9月16日开始的空载试运行已经进入第四阶段,其间已经完成安全行驶221天,正线安全运行66000公里。第四阶段的试运行将是载客试运营前的最后阶段。

郑州晚报记者 辛晓青 实习生 王煜枫

节能环保 1号线上很多体现

郑州地铁1号线列车的制动电阻由列车移至地面,使每节列车的自重减轻约10吨,节约了电能,同时列车实现100%电制动,避免了制动闸瓦的磨损,减少了运营成本和噪声、粉尘污染,体现了节能、环保的运营理念。

供电系统在三个变电所中安装回馈制动装置,将列车制动时产生的电能回馈到地铁电网,使能量回收利用,既节约了电能又减少了二氧化碳的排放。同时,回馈制动装置还能输送一定的

无功功率,提高地铁电网的功率因数,对改善电网运行环境,稳定电网电压起到积极作用,体现了环保地铁、绿色地铁的人文理念,对引导郑州市民养成绿色出行新风尚起到良好的作用。

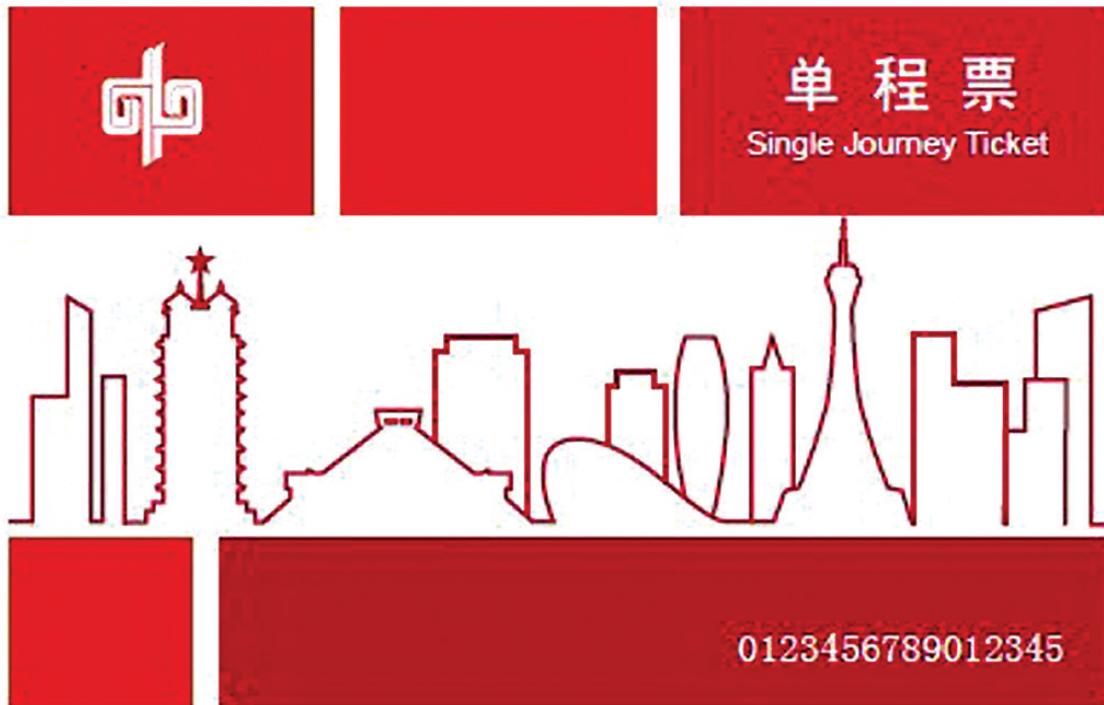
另外,郑州地铁1号线除车辆段和停车场外,全部位于地下,供电系统采用刚性悬挂接触网供电。接触网因地制宜,就地取材固定于隧道顶部,取代以钢支柱固定接触网的传统方法,节约了大量钢材,也体现了可持续发展理念。

服务乘客 模拟突发大客流

在试运营前的准备中,运营分公司也在加强客运服务工作,推进服务培训,同时制定客运服务标准,模拟节假日、突发性大客流组织并根据进度开展志愿者招募工作。

1号线列车车体形状为鼓形,相比V形车体,增大了客室载客空间,提高了载客量。两节车辆连接处,提高了载客量。两节车辆连接处,提高了载客量。两节车辆连接处,提高了载客量。

方设有动态电子地图,在考虑到侧顶板结构强度的前提下,动态地图的尺寸已做到最大,同时字体较大也保证了不同人群在不同角度都可以看到到站信息。客室内设有紧急对讲装置,可实现乘客与司机的紧急对讲功能,并配以相关操作说明。客室内还张贴紧急疏散标志,当发生火灾等紧急情况时,乘客可按照紧急疏散标识的指引进行操作。



单程票正面

单程票面最终版确定,大红色

昨日记者从市轨道公司运营分公司获悉,地铁1号线单程票卡票面设计最终版(如图)也已经确定,将在试运营前开始印制。根据运营需要,在试运营前将印制单程票、储值票、纪念票等票种。

运营公司的负责人介绍,单程票将是地铁运营中使用数量和频率最多的票卡,也是乘客感受郑州地铁文化和中原文化的一个有效载体。最终版的票卡设计使用了公开征集而来的获奖作品。其正反面均为热

情的红色,票面正面是郑州地标性建筑的轮廓线条图,有二七塔、中原福塔、会展宾馆(现名千玺广场,即CBD“大玉米”)、河南博物院、省艺术中心、裕达国贸等。背面是郑州地铁列车的轮廓图。

即将上客,全线准备进入最后阶段

自9月16日起,郑州地铁1号线试运行开始以来,郑州地铁运营筹备各项工作快速高效推进,目前已经圆满完成试运行第一、二、三阶段任务。

截至目前,郑州地铁1号线电客车已接收17列,1号线电客车共计25列,剩余的8列也将在试运营前到位。截至11月11日,电客车安全行驶221天,正

线安全运行66000余公里。

通过试运行第一、二、三阶段的磨合,郑州地铁熟悉了设备运行及维护情况,为试运行提供了有力的设备技术支撑,为试运营夯实了基础。

目前郑州地铁1号线试运行进入第四阶段也是最后阶段,据介绍,通过前阶段的信号设备磨合,郑州地铁的信号系统进行

升级,即由过去的以人工为主升级到以自动化控制为主,同时,行车间隔也由20分钟减少至10分钟左右,继续接近正常运营的行程间接。

现在地铁1号线的行车单程运行时间约为50分钟(含停站时间13分钟)。全上线列车12列,开行近200列/次,运营里程为5000公里。

三权移交,地铁进入“准运营”阶段

在试运行的第四阶段,也正进行着地铁的三权移交工作,据了解,三权移交是指在工程初验整改完成、综合联调的中后期将郑州地铁建设工程的“指挥权”、“使用权”、“管

理权”由建设分公司移交给运营分公司。

根据运营时间安排,郑州市轨道交通有限公司建设分公司、运营分公司正在进行有序推进郑州地铁1号线各

车站、场区的“三权移交”工作。目前运营分公司已完成市体育中心站、博学路站的移交接管工作,下阶段运营分公司将按计划逐步接管其余正线车站。



本报资料图片 郑州晚报记者 马健 图