



超九成的高架形式,节约2/3土地面积 郑开城铁:畅通无阻的空中通道



郑开城际铁路站台

郑开城际铁路的开通,全程仅需19分钟,使得“双城生活”成为现实。从此,在开封家里吃完早餐去郑州上班,或者在郑州下班后去开封吃夜市,都只是设想。

然而回顾这条河南第一个城际铁路建设历程,从提出设想、研究规划、实施建设到最后顺利通车,每一个环节背后都有建设者无私的付出和精心的设计。

郑州晚报记者 刘凌智 汴梁晚报记者 付艳波 张苗苗/文
郑州晚报记者 白韬/图



郑开城际铁路

全长约50公里,设计时速达到200公里

今年9月中旬,郑州晚报记者第一次走进中铁十五局集团郑开城际铁路工程指挥部,办公室主任卫红国对工程情况详细介绍。

郑开城际铁路沿郑开大道引入郑州东站,线路从郑州东站在西侧广场引出,向北沿京港高铁高速客运专线石家庄至武汉段西侧行走。在盛河街附近上跨正在建设的京港高铁郑州至武汉客运专线和拟建的郑徐高铁客运专线,沿东风渠南侧前行。在上跨金水东路和东风渠后沿金水东路向东,上跨东四

环路和京港澳高速公路后,紧贴郑开大道南侧行走,经水寨、老薛庵、高庄至开封市区。过运河后以400米的半径折向南,沿晋安路南侧绿化带向东至马家河,然后折向开封市宋城路(郑开物流通道)至金明大道西(并向东预留进一步延伸的条件),在此设城际车站。

线路全长约50.3公里,总投资为508.7亿元,于2009年12月29日开工,双线电力牵引客运专线,轨道类型为有砟轨道,设计时速200公里。全线用地总计1682.99亩,郑州市征用土地1217.56亩,开封征用土地465.43亩。

超九成的高架使郑开城铁犹如“空中通道”

卫红国说,为了节省土地的使用,郑开城铁全线基本上是由桥梁构成,除了官渡段修建的1.8公里为路基外,其他均是以高架的形式架在空中,约占全线的96%,分别是长达27公里的郑州特大桥,与20公里长的开封特大桥。

据了解,如果采用常规的路面修建方式,除列车轨道所需占用土地外,两侧还需建设斜坡护墙,铁路修建在桥梁上比直接架设在路面上可节省2/3的土地面积。除了减少用地、防止沉降的设计初衷外,如果整条郑开城际线全部为路基的话,那么就会像是一堵墙一样将南北彻底分割,导致南北方向无法通行。

全线96%的高架使得郑开城铁几乎全程在“空中通道”上行驶,桥梁上的轨道宛如一条连接

两地的“彩虹”,乘客们踏上城铁的瞬间,即可在空中领略沿途风景。

在这样的通行条件下,飞速行驶的城际列车真正达到了畅通无阻,不但可以避免事故的发生,并且保证了列车的行驶速度。

省城际铁路公司一位负责人表示,全封闭和多高架的设计理念是郑开两地19分钟通达的重要前提,除了列车通行所需的桥梁、路基、隔音板外,沿线全部根据市政配套方案,建设一道景观工程。

值得一提的是,为了保证列车上有乘客突发疾病时能够得到及时救治,建设单位还在全线分布了17处快速救援通道,救护人员可从此登上约12米高的高架桥,对患者进行救治。

中医学院、白沙等设置二期工程预留点

在指挥部的会议室中,卫红国向郑州晚报记者展示了郑开城铁沿途路线的全景图,并详细作出讲解。

归纳而言,整条郑开城铁从东往西一路跨越的铁路有石武客专、郑武客专、郑徐客专,道路有京珠高速、杨桥路、万三公路、223省道、苍狼公路,河流则有东风渠、贾鲁河与运粮河。

目前,在整条线路中平均分布了4个站点(除郑州东站),均属于一期工程,它们由西向东分别为郑信路站、绿博园站、运粮河站、宋城路站,这些站点除了面积大小不一外,其他设施设备功能均相同。

而二期工程的预留点,设在中

医学院、白沙、刘集、雁鸣湖、官渡、汴河堤、汴西、马家河、开封等地。

郑开城铁正式通车后,将采用“直达”与“站站停”两种模式,一种需要约19分钟,一种则需42分钟,但无论是哪种模式,相信老百姓最先体会到的都是它的便捷。

同时,郑开城铁的开通也备受洛阳、新乡、焦作、许昌等其他郑州周边城市的关注。一期工程郑开、郑焦、郑机3条城铁线路开通后,郑州到新乡,机场到许昌、漯河、登封、洛阳,洛阳到济源、焦作、新乡等工程也将陆续开工,未来,中原城市群生活同城化亦不再遥远。

