

专线要进站,普通列车“让一让”

17日开始,合肥站多趟列车陆续给合蚌客运专线“让道”

余向晖 慈翠 记者 王玉

为了合蚌客运专线在年底顺利进入合肥站,7月17日,合蚌客运专线将首次进入合肥境内进行施工。届时,合肥火车站将有多趟普通列车会遇到晚点等情况。在此提醒旅客,为确保合肥至蚌埠客运专线工程建设任务按期完成,从7月18日22:30至19日5:00施工,合肥火车站多趟列车将受到影响,19日下午恢复正常。



温馨提示

铁路部门提醒,受合蚌客运专线引入合肥站施工影响,17日、18日列车时刻、停靠有变化,尤其是18日变化较大。请广大旅客合理确定购票、乘车时间,以免耽误出行。到19日下午将恢复正常运行。

制图:方倩

合蚌客运专线年底全线建成

合宁、合武动车开通,使合肥与上海、武汉方向的城市一线相连。京沪高铁开通后,让我省北部几个城市与京城拉近了时空距离。合肥如果要想实现3小时到北京的梦想,则必须要从京沪高铁上,连接一条通往合肥的线路,这就是合蚌客运专线。

昨日记者从合蚌客运专线施工现场了解到,合蚌客运专线从6月1日开始铺轨以来,一直进展顺利。按照工期的计划,预计合蚌铁路客运专线将于今年8月底前完成铺轨,9月就可以进行联调联试,2011年底全线建成通车。

7月18日开始,合蚌客运专线与合肥北站、合肥站进行对接施工。预计,19日将结束对接施工。据悉,合蚌高铁在年底正式开

通后,将和京沪高铁一样,采取时速300公里运行,同时也会采取公交化运行,就是每小时至少有1~2趟高铁,从合肥直达北京,时间也只需要3小时左右。

9趟列车将非正常进站

合蚌客运专线引入合肥站施工期间,将有9趟列车无法正常进站,其中,2192次、K569次、K892次、K655次、K383次、K1011次、K178次7趟列车进火车站一站台接发,K570/67次、K462/3次2趟列车进9站台接发,发车时间会受到影响。

8趟列车改变行程路线

受其影响,合肥火车站届时还将有8趟列车改变运行线路,其中5趟直通旅客列车改变运行线路:

- (1)7月17日南昌开K612/3次(南昌-连云港东)取消合肥站办理客运业务。
 - (2)7月18日连云港东开K614/1次(连云港东-南昌)取消合肥站办理客运业务。
 - (3)7月18日北京西开K1071次(北京西-安庆)取消合肥站办理客运业务。
 - (4)7月18日北京西开K1109次(北京西-芜湖)取消合肥站办理客运业务。
 - (5)7月18日石家庄开K1263次(石家庄-杭州)取消合肥站办理客运业务。
- 管内旅客列车改变运行线路3趟:
- (1)7月18日阜阳开K8387次(阜阳-宁波东)取消合肥站办理客运业务。
 - (2)7月18日阜阳开K8499次(阜阳-宁波东)取消合肥站办理客运业务。
 - (3)7月18日宁波东开K8500次(宁波东-阜阳)取消合肥站办理客运业务。

3趟管内旅客列车缩短运行区段

此外,有3趟管内旅客列车缩短运行区段,分别为7月18日宿松-六安站K8392/3次将缩短运行区段,改为宿松-合肥西-合肥-合肥西站间运行,合肥西19:22终止;六安开8408/5次(六安-宁波东)改由合肥站始发(合肥22:53开),六安-合肥间停运;7月19日安庆开K8436/3/6/3次(安庆-上海)改由合肥站始发(合肥15:49开),安庆-合肥间停运。

此外,由南昌开往连云港东的K612/3次,将取消合肥西站办理客运业务,由调度调整合肥西站按规定通过,而17日由厦门始发终到合肥的K178次预计将晚点70分钟到达合肥。

在暑期刚刚增开的临客阜阳至上海的L8431/L8432次列车,昨日开始停运。

京沪高铁多趟列车昨滞留我省

星报讯(慈翠 记者 王玉) 昨日中午12时43分,记者的微博上突然出现一条消息:“京沪高铁再次遭遇接触网故障,列车停在蚌埠站了。”

记者很快与京沪高铁我省沿线的蚌埠站和宿州站进行联系,证实了京沪高铁昨日的确有列车在高铁线上滞留的消息。

据宿州站有关负责人介绍,昨日上午10时56分,沿京沪高铁线路行驶的D182次列车,在驶出宿州站没多远的地方,突然出现接触网故障断电,导致列车临时停车。很快,随后的几趟列车也受其影响,被停留在不同的路段上。

记者在蚌埠站采访中了解到,因为受到宿州境内京沪高铁接触网断电的影响,蚌埠站昨日中午一度滞留了G212次、G112次、G116次、G118次4趟高铁列车。

此外,因为宿州的接触网问题,所涉车次还有G2次,滞留在安徽宿州;G105次,滞留在山东枣庄。

据蚌埠站相关负责人介绍,本次宿州接触网故障断电,受其影响,昨日中午11时前后至13时左右,在京沪线上的各趟列车,均不同程度出现了滞留、停运,共涉及30余列。好在宿州段的接触网经全力抢修,13时故障处理完毕,晚点列车恢复运行。

链接

接触网为什么出现故障

接触网通俗讲就是铁路两边架设的、列车顶部的裸露电线。京沪高铁是电气化铁路,列车依靠位于车顶的受电弓与之接触后,继而从2.7万伏的高压接触网获得动力。接触网就好比铁路动脉的血液,一旦出现故障,列车动力源将丧失并最终停运。

接触网是露天设备,大气湿度、温度、大风、雷电等气候因素对其影响十分明显,接触网的线索弛度、张力、与受电弓的

摩擦系数等很容易受恶劣天气影响,从而影响到电气化列车供电。在目前技术条件下,这种情况尚无法完全避免。

京沪高铁80%以上是高架线路,一旦高架线路上的接触网出现故障,就需要维修车到列车运行的“天窗点”上去维修,就是调度维修车从两趟车的运行空隙处开进去,所花费时间自然相对较长。

——中国北车长客高速动车电气总设计师、高级工程师陈明惠