

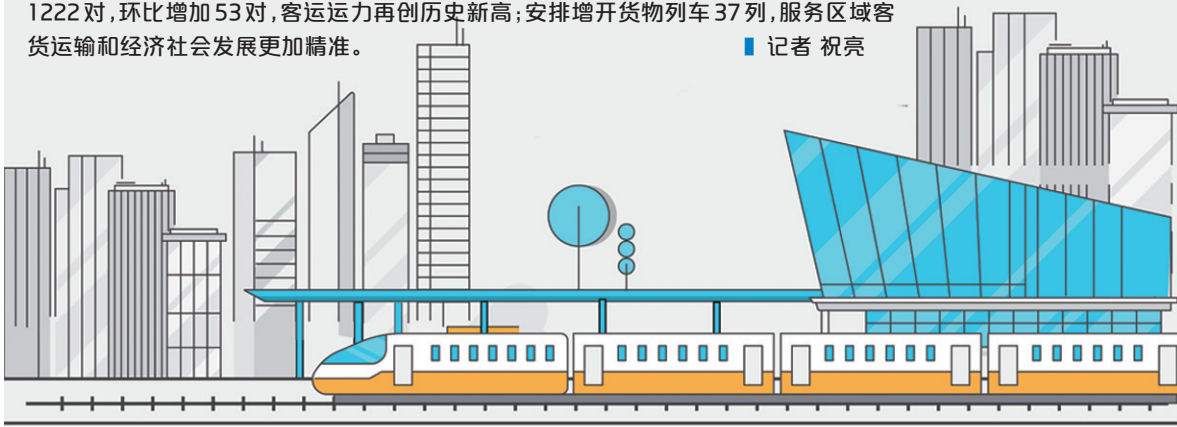


全国铁路1月20日零时起实施新列车运行图

合肥到上海多趟列车压缩至2小时以内

为更好适应人民群众日益增长的美好旅行生活需要,全国铁路将于2021年1月20日零时起实施新列车运行图,京港高铁合安段等多条新线增开多趟列车,长三角地区首次开行环线列车,调整增开多趟动车组列车。新图中长三角铁路安排开行客车总数达1222对,环比增加53对,客运运力再创历史新高;安排增开货物列车37列,服务区域客货运输和经济社会发展更加精准。

■ 记者 祝亮



京港高铁合安段开行动车组列车13对

京港高铁合安段位于安徽省西南部,北起合肥,南至安庆,线路全长176公里,设计时速350公里,共设合肥南、肥西、舒城东、庐江西、桐城东、桐城南、安庆7座车站。该条高铁已于2020年12月22日开通运营,进一步完善了长江经济带区域铁路网布局,拉近合肥与安庆、皖江城市带与环鄱阳湖城市圈的时空距离。

新图中,京港高铁合安段共安排开行去往南京、上海、杭州东、衢州等动车组列车13对,其中途经本线、合福高铁、宁安高铁开行环线列车3.5对,这也将是长三角地区首次开行环线列车。

3.5对环线列车分别为合肥南—合肥南G8331/4、G8343/6、G8335/8、G8339/42次4列,经本线、宁安高铁、合福高铁运行;合肥南—合肥南G8341/0、G8337/6、G8345/4次3列,经合福高铁、宁安高铁、本线运行。环线列车的开行,串起了沿线肥西、舒城、庐江、桐城、安庆、池州、铜陵、无为、巢湖等地。铜陵、池州等地与合安沿线城市间往来,不需要中途换车即可一车直达,沿线群众出行更方便快捷。

合肥到马鞍山结束不通动车历史

“1·20”新图中,G7141(上海虹桥—合肥南)车次延长了区间,增加了安庆至合肥南区间线路。该趟车的延长,实现了马鞍山直达合肥南的出行路径,对于行李多或不愿中转的旅客朋友来说是个好消息。该趟列车G7141到达马鞍山时间为17:17,出发时间为17:19。同时,从合肥前往马鞍山的市民可选择G7078(合肥南—上海)或G8350(合肥南—南京南),其中,G7078到达马鞍山时间为10:44,出发时间为10:46;G8350到站时间为19:49,出发时间为19:51。

多趟列车2小时以内从合肥跑到上海

长三角地区是“一带一路”的重要交汇点,为实现长三角一体化发展同“一带一路”的协调和呼应,服务国家发展战略,新图中增开去往“丝绸之路经济带”方向的上海虹桥—银川G3174/1/4 G3173/2/3次、杭州东—银川G3190/87/90 G3189/8/9次、宁波—太原南G3136/7/6 G3135/8/5次、黄山北—太原南G3128/9/8 G3127/30/27次列车,调整开行杭州东—焦作G3192/3/2 G3191/4/1次等多对列车,长三角与西北、华北间联系更密切。此外,还调整开行了去往“21世纪海上丝绸之路”方向的南通—深圳北D2286/3 D2284/5、D2292/89 D2290/1次、南通—珠海G1304/1 G1302/3次等多对列车,畅通长三角与华南方向的人员往来通道。

新图中,开行多趟服务长江经济带交流合作的高速直达快车,上海至南京、合肥、武汉等沿江城市间旅时进一步压缩,时空距离进一步拉近。其中上海虹桥—合肥南G7176/7 G7178/5次列车全程旅时分别为1小时52分钟、1小时54分钟,较调图前最快旅时分别压缩

12分钟、6分钟;上海虹桥—汉口(武汉)G598/9 G600/597次、上海虹桥—武汉G1720/1 G1722/19次、上海虹桥—大冶北G1728/9次、汉口—上海虹桥G1726/3次共6趟列车旅时较调图前分别压缩19、14、21、23、25、19分钟。

此外,为服务区域内长三角高质量一体化发展,新图中还增开了砀山南—上海(上海虹桥)G8276/3 G8372/3次、砀山南—合肥南(合肥)G7782/79 G7780/1次、芜湖—淮北G7776/7次、淮北—合肥G7778/5次、上海虹桥—合肥南G7176/7 G7178/5次、徐州东—上海虹桥G7709/G7710次等多对管内列车,加密皖北、苏北与皖南、苏南、上海间列车开行频次,方便人民群众出行。其中砀山南首次开行至上海、合肥等6趟始发终到列车(其中始发3趟、终到3趟);打造绿色转型发展示范城市的淮北增加去往合肥G7778/5次、上海G8272/69次、上海虹桥G8374/1次3趟始发列车,区域内铁路交通薄弱地区运力得到增加,铁路客运运力配置更科学。

CR300BF型复兴号动车组列车拓展开行范围

CR300BF型复兴号动车组是中国标准动车组系列化产品之一,设计最高运营时速250公里,列车总长208.95米,车体最大宽度3.36米,车辆最大高度4.05米,列车总重431.3吨,车体材质为铝合金。全列采用8辆编组,总定员613人,其中一等座48个席位,二等座565个席位。

CR300BF型复兴号动车组车体采用结构隔声和减振设计,能有效降低列车行驶时的车内噪音和外部噪音。车内二等2人座椅宽度为991毫米,二等3人座椅宽度1480毫米,一等座椅宽度为1190毫米,乘坐舒适感更佳。二等3人座椅的两坐垫之间设置2个插座,每个插座面板集成1个三孔、1个两孔、1个USB口电源,旅客使用电子设备更加方便。车上垃圾箱分为可回收垃圾和不可回收垃圾,更加注重车内环保。

CR300BF型动车组计划自12月24日起在连镇高铁投入载客运行。“1·20”新图实施后,CR300BF型动车组计划承担长三角至深圳、汉口、赣州、青岛、威海等方向的动车组列车交路任务,开行范围进一步拓展。

增开37列货物列车服务新发展格局

新图调整着眼于以服务国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局,落实中央调整运输结构,增加铁路运量的部署要求,针对长三角地区货源结构和变化,安排增开货物列车37列。其中增开连云港—吴集86910/09次、无锡南—芦潮港81935/6次等货物班列4列,增开衢州—宁德北30606/3—30614/1次5列、阜阳北—漯河39014次等区段货物列车25列,增开芜湖东—乔司43325、43326次2列等。

合肥五里墩立交桥将再迎改造

星报讯(记者 祝亮) 1月8日,记者从合肥市城乡建设局获悉,为尽努力缓解合作化路高架北下桥口与五里墩立交衔接处的交通拥堵状况,合肥市将合作化路高架下桥口与五里墩立交衔接处列入2021年合肥市市区交通拥堵点治理专项行动计划。目前,市城乡建设局已经完成了方案研究工作,现将方案设计进行公示。

据了解,合作化路高架北下桥口与五里墩立交衔接处拥堵点改造内容共三处,其中第一处:将对现状长江路转至合作化路高架的地道进行局部改建,将其改造为由合作化路高架,通往西一环方向的通道,增加由南往北的直行车道数。长江路通往合作化路高架方向,由地下通道变为地面平交。

合作化路高架北下桥口与五里墩立交衔接处拥堵点为改造内容第二处:设置隔离护栏,分隔主辅车道,减小合作化路高架下桥口处交织干扰。

合作化路高架北下桥口与五里墩立交衔接处拥堵点为改造内容第三处:在合作化路高架下桥口外侧辅道处,增设信号灯,对合作化路主线最东侧一个车道及辅道两个车道进,行信号灯控制,减小合作化路高架往长江路、南一环方向与辅道驶入西一环方向的车辆交织。对西侧挡墙进行局部改造后,重新施划西半幅车道标线(车道数与现状保持一致)。

长江西路通往合作化路高架方向,由地下通道变为地面平交。改造后,长江西路往西高架方向、合作化路高架方向排队长度将会增加。

合肥至六安高速G40江淮运河大桥拆除

星报讯(记者 祝亮) 1月6日,合肥至六安高速改扩项目再传捷报,G40江淮运河大桥正式开始进行拆除升级重建,这是继该段保通线顺利实现通车后,又一重大工程节点突破。

据悉,G40江淮运河大桥始建于2005年,全长976米,宽34.5米,与合六高速同步建成通车。随着社会经济的快速发展,现已不能适应现代大流量重荷载交通需求。同时,为满足引江济淮水利工程和适应2级航道需求,根据统筹区域协调发展需要,须对大桥进行拆除并在原址上重建新桥。

按照设计,新桥主桥采用钢箱网状吊杆拱桥,跨径为150m,设计理念新颖,建成后具有经济美观,跨越能力大,建筑高度小等优点,上部采用钢板组合梁,而引桥采用“两侧直接拼接加宽”方式而成,将由双向6车道扩容为双向8车道,沥青混凝土桥面,设计速度120公里/小时。

G40江淮运河大桥是合六改扩建项目关键性控制工程。此次拆除专项施工方案经过专家评审通过后,严格按照拆除方案要求进行现场施工准备,在各项安全保障措施到位的前提下,2020年12月28日开始快速有序推进拆除施工。

目前,老桥护栏、桥面铺装层等结构附属物和主桥上部结构已逐步有序拆除,下一步将对下部结构及引桥部分展开拆除工作,待拆除完毕,后续新建桥梁作业队伍紧跟其上,保证工序衔接紧凑,新建的江淮运河大桥将在老桥的基础上焕发新貌,指日可待。