

坐飞机出行新选择

北京人乘高铁去正定机场

□ 王薇

京津冀,像一盘大棋局,有多少散落的“棋子”,正在组成错落有致的大盘;京津冀,更像一副骨架,每一个节点,正在支撑起可持续发展的城市群;京津冀协同发展,从没有像今天这样,和我们每个人的生活密切相关。日前多路记者行走“京津冀”,从一个普通人的生活变化和故事中,为这种“协同发展”寻找最生动的注脚。

据《北京青年报》报道,北京旅客出门坐飞机,不是直奔首都机场,而是愿意乘坐高铁,飞奔1小时10分钟,到280公里之外的石家庄正定机场(简称“石家庄机场”)去坐飞机。对于旅客的这种“折腾”,石家庄机场正定高铁站候机楼的值机员宁健越来越习惯了。在他的眼里,两年来,空铁联运的携手,打通了北京、河北两地机场的交通瓶颈,让石家庄机场优质的大众价位航线可以不再因为交通上的不便而被旅客放弃。

不出高铁站 登机牌、行李托运都能办

7月7日上午,值机员宁健像往常一样,7点整从石家庄机场登上第一趟摆渡车,赶往3公里外的石家庄机场正定高铁站候机楼。在这里他已经工作了两年多。如今的高铁站候机楼就像他的一个家,虽然小可越来越忙碌了。面对越来越忙的工作,宁健一脸的笑容。

正定机场高铁站是目前国内首个以机场名字命名的高铁站,也是国内第二座空铁联运的火车

站。2012年12月26日,京广高铁全线贯通启用,正定机场站也同时开通运营。2013年3月6日,石家庄机场高铁站候机楼正式投入使用,它的投入使用标志着石家庄机场以高铁为节点,向北京、河北、山西、河南等地辐射吸引客源的开始。

“来这里之前,我在石家庄机场干了4年的值机员,刚被分配来时,我心里还真没底,不知道这种空铁联运的方式能不能被旅客所接受。”两年来,宁健可以说在工作中见证着空铁联运新方式的成长。

高铁候机楼不大,但麻雀虽小五脏俱全。自助值机、办理登机牌、行李托运、航班信息显示,这些都不出高铁车站就能办好,在这个候机楼办登机,最大的好处是不用排队。

9点多,北京开往正定机场站的G653次列车进站停车,20到30名旅客拖着行李陆续走出车站,到达出站口后右转就直接进了候机楼。宁健微笑着站在值机柜台前和旅客打着招呼。“您去哪?把身份证给我,我为您办登机牌。”看着小小的值机柜台,刚到的旅客显然还有些不适应,办完手续,他们被引导到旁边的座位上,等待免费机场摆渡车。9点25分,候机楼里响起了广播,通知旅客摆渡车已经到了,请他们从1号门登车。

“从这里去机场2号航站楼,只要5分钟,进去就可以安检,候机,特别方便。”宁健说。

旅客精打细算 爱上石家庄机场

据石家庄机场方面不完全统计,2013年空铁

联运旅客达到15.6万人次,2014年达到了22.3万人次,今年预计将突破30万人次。其中,北京旅客占到旅客总数的四成。

都是什么样的旅客愿意大老远跑到石家庄机场来坐飞机,而且这样的人还越来越多。

正在高铁站等摆渡车的程先生给媒体记者好好算了一笔账。从时间上,他住在北京西站附近,从西站到正定机场用时1小时10分钟,摆渡车5分钟就能到石家庄机场,安检、候机,时间算得好的话,两个小时以内就可以完成。如果他从小站去首都机场,乘坐地铁9号线倒6号线再倒2号线最后再倒机场快轨,到了首都机场,由于人多,托运行李办理登机牌起码要等上15分钟,再安检,候机,一圈折腾下来也要两个半个小时。

从机票价格上来看,他要到重庆去,7月中旬北京出发起码都在800元以上,但是从石家庄机场出发,由于这里集中了很多像河北航空、春秋航空公司的低价航班,只要不到500元就能飞一趟,即便加上高铁的111.5元的票价,仍然可以省去不到200元的花费,对于经常出差的他来说,从时间和金钱上都是挺划算的。

对于程先生的说法,宁健也表示了赞同。他说,两年来,随着首都机场航班的不断饱和和正定机场高铁车站的开通,越来越多的旅客开始关注到石家庄机场。在他办理值机手续时,常旅客的身影越来越多。大学生和旅行团队成为主力。两年前,每天我们只为100多名旅客办理值机手

续,现在每天平均要为600多人服务。而且来往于高铁车站的班次也从最初的11趟增加到了现在的31趟。

列车晚点 旅客却没误了飞机

宁健说在小小的候机楼平时波澜不惊,一旦遇到列车晚点,他们的工作可是丝毫不能出现纰漏,尽可能地帮助旅客赶上飞机。

他还记得2014年年底的一天,他们突然接到列车上列车长打来的电话,一位旅客要赶飞机,但是列车晚点了,看他们能不能想办法。一边计算着列车晚点的时间,一边宁健开始了忙碌。他和旅客确认好身份证号和航班,提前为他办理好登机牌,然后联系一辆轿车待命,和机车的快速通道沟通,让这些旅客可以快速登机。

该名旅客下车时,他所乘坐的航班已经开始办理登机5分钟了,宁健一边跑着一边让旅客出示身份证最后核对一遍登机牌的信息,无误后送旅客直奔机场。由于配合顺畅,这名旅客并没有因为火车的晚点而耽误行程。

“虽然这样的突发事件不多,但是考验了我们候机楼处理应对的能力。我们会尽可能的帮助旅客解决问题,但如果情况特殊,没有赶上飞机或者高铁,还请旅客理解。”宁健说。

宁健所在的高铁站候机楼连接起了高铁和石家庄机场两种交通方式,这里也成为了北京、保定、石家庄、邯郸、邢台、高碑店、定州旅客集结和疏散的枢纽。

云南高铁上半年投资超50亿

科技日报讯(张伟明)7月8日,来自昆明铁路局的消息,云南高铁建设重点工程——昆明南站站房建设已进入全面装修及设备管线、候车大厅钢结构和屋面施工,车站已初具雏形。

今年1至6月份,云南高铁完成投资50.5亿元,沪昆客专云南段、云桂铁路云南段开工累计完成投资分别达66%、63.5%,一批重点难点控制性工程取得重大突破,为明年云南高铁开通奠定了基础。据了解,沪昆客专云南段站房工程已陆续开工,最后一个隧道凤凰山隧道也即将贯通。

枕木防爬器成道岔故障的“克星”

科技日报讯(唐哲 杨晓光)“自从安装了这枕木防爬器,枕木不容易移位了,道岔故障率大幅降低。”呼和浩特电务段察素齐电务信号工区职工在进行“天窗”修时感慨道。

枕木防爬器是呼和浩特电务段自主研发的,具有固定轨枕、防止道岔发生位移的功能。一直以来,列车在通过线路时产生的震动经常造成轨枕位移,影响道岔的正常转换,一旦轨枕位移超过3厘米,将严重危及行车安全。枕木防爬器是将两块U形钢板开口朝外焊接在一根钢管的两头,类似千斤顶一般垂直压在平行的两根轨枕之间,就像“牙套”一样牢固地卡住轨枕,防止发生位移。解决了以往在出现轨枕位移后,人工用重物顶住磨卡部位这种耗时耗力且维护困难的“老大难”问题。枕木防爬器在察素齐、呼和浩特、卓资山等工区投入使用后,因枕木位移造成的不解锁、卡缺口等道岔故障得到了有效控制。

学空调故障处理让旅客清凉出行

科技日报讯(毕昆)为给炎炎夏日出行旅客送清凉,沈阳车务段整治客车空调装置故障,确保暑期列车空调正常运行。这个段严格落实车内空调三机绝缘和电流检测制度,对入库列车空调三机绝缘、电流逐辆检测,特别是新加挂、换挂车,及时发现空调装置故障隐患,杜绝客车空调带故障出库。各运用车间成立应急抢修组,专门负责较大临修故障修复,保证空调故障能够得到及时处理。他们还举办空调故障应急处置技术业务培训班,组织乘务员培训,开展实作演练。

哈密火车站迎来第一个暑运

科技日报讯(王传生 李彬)7月10日,新疆哈密新客站迎来第一个暑运。新客站是在原有的哈密火车站基础上进行扩建改造建成,为新疆维吾尔自治区第二大火车站,也是高铁进新疆后的第一个大站。为做好暑运客流组织工作,哈密火车站推出“甜蜜之旅”品牌服务。

该站针对暑运客流大的特点,开辟绿色通道,做好信息的服务引导工作。哈密火车站新客站面积达10000平方米,是原有哈密火车站的三倍多,设置有动车组列车线路和普通列车线路。目前,哈密站旅客发送能力将达到年300万人。车站旅客高峰每小时发送量1500人。

山海关站确保新旧图顺利过渡

科技日报讯(张海军 郭满刚)7月1日零时起,铁路实施新的列车运行图。为确保新旧图顺利过渡,山海关站周密部署、严格把关,采取有效措施,保证运行图调整安全。

这个站成立调图小组,实行“六方核对”制度,对本站有关列车车次、到开时刻等进行全面细致摘录,认真确定占线方案,层层审核把关,确保万无一失。下发新运行图有关材料供职工学习外,对全站干部职工进行专项培训,真正做到列车变化人人清、占线方案人人清、分歧方向人人清。

“模拟、核对”保施工地段行车安全

科技日报讯(曹恩敏 杨俊峰)伴随国家“一带一路”总体规划,沈阳铁路局开展了站场改造、电气化改造、“平改立”、“单改复”等大规模的施工任务。为了确保施工地段行车和人身安全,通辽铁路机务段采取了“一模拟、两核对”的工作措施。

“一模拟”是指段安全科、运用科对施工全过程进行详细了解,有关数据利用微机形成行车模拟文件进行列分析,卡控“安全盲点”。“两核对”是指该段抓好乘务员出勤核对和运行标准核对。即,出勤乘务员领取司机手册、运行揭示、施工明示图后,与运行揭示橱窗内的运行揭示进行认真核对;运行中遇交付揭示、IC卡数据、地面移动减速牌、列车无线调度电话通知的限速值、限速地点不一致时,应立即停车,与就近车站值班员核对。目前该段安全形势平稳有序。

火车“CT室”落户火州

科技日报讯(高鑫)尚未入伏,新疆吐鲁番已经进入40摄氏度的高温天气,对于铁路线上的车辆检修人员而言,每年的暑运都是一次“大烤”。所幸,今年这里有了“火车CT室”,托科技进步的福,以往在烈日下手持检车锤检车的车辆“医生”们,可以在室内完成检车工作了。

随着南疆铁路吐鲁番二线开通运营,吐鲁番作为通往南疆及其他地区的中转站,每天有近6600辆客货车通过。为了提高设备检测质量,也为了进一步改善高温地区职工工作条件,近日,乌鲁木齐西车务段吐鲁番列检所取消了以往的人工检修车辆,变为“TF”机检。在火车线路的两旁地面上安装了TF图像采集设备。每辆车通过时,高速摄像头会从不同角度对车辆进行拍照,形成56张图片。通过计算机传输到“TF动态检车员”工作电脑上,检车员坐在室内就可以从图片中查找车辆隐患,发现故障部件立即通知现场检车员进行处理。

虽然科技替代了人工,但这份工作并不轻松。如果按照一列车55辆车计算,每辆车56张图片,仅一列车就有3080张图片要查看分析。每天有大约120列左右的货物列车要通过吐鲁番火车站,大概会有36.96万张图片反馈到终端,平均分配到每人作业的是3.08万张图片,“TF动态检车员”从上万张图片中寻找故障故障的蛛丝马迹,切实保证暑运期间货车的安全,达到以货保客的目的。

桥梁“巨无霸”空中“走秀”

国内高铁最大跨度简支钢桁梁桥横移架成功

经过4个小时的连夜鏖战,7月8日凌晨3时20分,西安至成都铁路客运专线重要控制性工程——横跨西宝高铁和西安机场高速的西成客专特大桥钢桁梁横移架架成功,标志着西安至成都铁路客运专线铁路工程建设取得重要进展。

西成客专跨西宝高铁特大桥为全线最大跨度132米的简支双线钢桁梁桥,也是目前国内高铁最大跨度简支双线钢桁梁桥。桥梁工程在既有西安至宝鸡高速铁路和繁忙的西安至咸阳的机场高速公路上方架设,施工难度很大。铁路部门采取横移方案,先在28米桥墩位置,用9万多套高强螺栓完成2800吨钢构件的拼

装,形成132米钢桁梁主体,再将钢桁梁通过空中滑道横向顶进38米,到达桥梁设计位置,最大程度降低对既有高铁运输的影响。

西安至成都客运专线全长643公里,其中西安至江油段为新建铁路客运专线,全长510.5公里,在江油与已经开通的绵(阳)(成)(都)乐(山)客专相接至成都。西安至成都客运专线标准为双线客运专线,速度目标值250公里/小时。项目在陕西境内(西安北站至省界)343.6公里,建设工期5年,2012年10月开工建设,计划2017年底开通运营。

(唐振江)



整修铁路线,这个青年真出色

□ 李天恩 耿竹伟

阮国明是侯马北工务段侯马线路车间副主任,这个年龄刚刚三十出头的小伙子用他的勤奋、智慧脱颖而出,成为了太原铁路局为数不多的科技拔尖人才,多次受到路局表彰奖励,而他成功的秘诀就在于在工作中扎扎实实的干,让自己的所学转化为实践,继而不断运用到安全生产中。

2007年入路成为侯西线清涧线路车间学习技术员后,没有因为自己是大学生而眼高手低,他开始扑下身子,与职工同吃同住同劳动,勤于思考、善于分析的他在很短的时间里,就成为了车间主任的得力助手,多次圆满的指挥车间职工完成了换轨、换枕等多项施工任务,他也因为突出的表现被抽调到线路科驻勤,这给了他发挥自己聪明才智的更大的舞台,2010年10月,他独立指挥几百人完成了侯东复线短轨全部更换为无缝线路的施工。2011年5月,在侯月线集中修施工中担任上行线换轨大修技术负责人,与施工主体单位太原机械段共同完成了侯月上行大修换枕任务,一次次的施工为他积累了丰富的工作经验,优质的施工质量让他声誉鹊起,成为了该段少有的科技拔尖人才。

一次战役结束,是又一次战役的开始。阮国明没有陶醉在取得的胜利中,总是不断地向前再向前。2015年5月14日,侯月、侯西集中修拉开了帷幕,阮国明作为技术骨干,又承担了大机清筛侯月、侯西11.77km的施工任务。为了让施工安全顺利,他积极组织施工专家对樊店站进行拆除、对换枕地段安排大机进行捣固、顺坡,真正做到了干一处、保一处的准则。

在侯西线大机清筛施工中,其中26.800km—26.400km为原刘村站位置,污土无法直接排出,经与主体单位多次沟通,最终确定将污土在站内暂时打在铺满彩条布的废弃股道上,再利用点外将污土进行装袋处理,切实做到工完料净。

施工过程中,他不断优化施工方案,在有限的封锁点内,合理安排劳务工,保证大修施工地段零配件无一缺少、破损,失效轨枕按轻重缓急进行更换,施工结束后,紧盯大修后外观整理作业与石砟筛网作业,确保了防胀期间的线路稳定。

汗水浇灌的鲜花最美丽,阮国明也在挥洒汗水的同时不断收获着金色的果实。

中国铁建首条住宅产业化预制构件生产线试产

科技日报讯(刘月诗 李美华)6月26日,在十四局集团房桥公司2万平方米的厂房里,中国铁建副总裁夏国斌按下操作台的启动按钮,标志着中国铁建首条住宅产业化预制构件生产线试产。

自今年1月住宅产业化项目启动,房桥公司通过技术引进和自主创新,建立了标准化设计、工厂化生产和装配化施工的工业化模式,从建厂施工到产品下线用了49天。

所谓住宅产业化,就是把住宅的柱、梁、楼梯、外墙等拆开后,在车间内预制完成,再运到现场组装,像“搭积木”一样建造楼房,变传统的“现场建造”为大规模的“工厂制造”。

离开紧张的军营,投身火热的铁路,他那种踏实肯干、钻研技术、严格管理、身先士卒的工作作风深受工友的喜爱,也受到了各级领导的好评。他就是武汉铁路局优秀共产党员、优秀复退军人、技术标兵和襄阳电务段优秀共产党员、先进个人魏红星。

2009年,由于要开行武汉到襄阳的动车组,需要逐步采集武康二线270余公里每个轨道区段的精确长度。他带领的小组测量,以一点都不差,差一点都不行的理念,每天徒步20余公里,用50米的皮尺沿轨枕外股逐段测量。凭坚强的意志,终于测量完成武康二线270余公里精确线路长度和全部线路数据采集任务,拿下了这个曾被喻为“不可能完成的任务”,为该线顺利开行动车组立下了汗马功劳。其事迹被《工人日报》等多家新闻媒体报道后,铁骨硬汉的威名从此不胫而走。

2010年6月,魏红星被提拔为段信息维护工区工班长后,在充分调动职工的积极性和凝聚力的基础上,他带队模式严格管理班组。2011年,他带领工区完成管内105站信息设备年检,68站信息设备标准化整治,33站预警平台设备安装,不仅出色地完成了任务,更扛回了湖北省“青年文明号”的奖牌。

铰接式衬砌台车:让隧道“颜值”更高

□ 刘波

美观,关键在于二衬混凝土施工质量,选用传统的衬砌台车,从施工进度和外观质量上都难以满足。

经反复对比与斟酌,中铁22局集团五公司铜玉项目部决定引进国外先进技术,并进行优化。与传统台车相比,新型铰接式衬砌台车可根据受力检算对整体结构采取优化,在满足施工情况下,比普通台车节约钢材约30吨。

“新型铰接式衬砌台车利用三角支撑,断面富余量大,半径可根据断面大小进行调整,对于铁路双线隧道基本可以通用,利用率高。”项目部技术人员在介绍这个新机械时,赞不绝口。

这台铰接式衬砌台车的优点还有许多。如车

凡是到过中铁22局集团五公司铜玉项目部的人,都对他们的隧道施工标准化赞不绝口。从2013年12月进场以来,该项目部积极引进新技术、新工艺、新设备为我所用,使施工质量“今非昔比”。有多年隧道施工经验的老工程技术人员说:干了这么多年的隧道工程,还是第一次看见“颜值”这么高的隧道。

这不是“后期装修”出来的,而是有个秘籍,即引进新型铰接式衬砌台车。这项新技术造就了一条高“颜值”隧道,而中铁22局集团五公司铜玉项目部,也因此在国内首例使用此项技术受益。

从事隧道工程的人都知道,保证隧道安全及