

沪苏通铁路通了！助推长三角一体化发展



C3839次首发列车从南通西出发 首席记者 陈昉玮 摄



乘客带着打印的大幅车票前来体验 首席记者 刘歆 摄



列车经过沪苏通长江公铁大桥,乘客纷纷拍照留念 首席记者 刘歆 摄



盛先生买到了今天南通首发列车的第0002号票 首席记者 陈昉玮 摄



新建成的南通西站 首席记者 陈昉玮 摄

本报讯(记者 金志刚)今天,上海至苏州至南通铁路一期(以下简称沪苏通铁路)开通运营。这条新线虽然全长只有143公里,设计时速也只有200公里,但它却有着独特的重要性,不仅大大缩短上海与南通及苏北地区的时空距离,极大便利沿线群众出行,也是时隔9年后上海新增的一条直接与上海连接的铁路新线,对增强上海中心城市辐射带动作用,推动长江三角洲区域一体化发展,具有重要意义。

沪苏通铁路北起江苏省南通市,从既有南京至启东铁路赵甸站引出,经南通市通州区,向南跨越长江,经江苏省苏州市的张家港、常熟、太仓市,终到上海市嘉定区。全线设赵甸、南通西、张家港

北、张家港、常熟、太仓港、太仓、太仓南、安亭西9个车站。这条新线的开通,令南通等原本与上海之间铁路旅行不太方便的城市,一下子缩短了与上海的时空距离。南通与上海之间铁路出行最短时间从原来的3.5小时左右压缩到1小时6分钟;扬州、泰州民众也可通过连接沪苏通铁路的宁启线直达上海。

目前,直接连接上海的新建铁路,除了2010年7月1日开通的沪宁城际铁路、2010年10月26日开通的沪杭高铁(沪昆高铁沪杭段)、2011年6月30日开通的京沪高铁,就是今天开通的沪苏通铁路了。所以对上海来说,这是时隔9年后再添一条“外联大

通道”。沪苏通铁路是国家“八纵八横”高铁网沿海通道,也是京沪第二通道的重要组成部分。开通运营后,沪苏通铁路向北经在建的盐城至南通铁路和已建成运营的连云港至盐城铁路、南京至启东铁路、新沂至长兴铁路连接苏北、鲁东地区,向南经上海至昆明高铁等连接浙江地区,将进一步提高铁路过江通道运输能力,完善长三角地区铁路网布局和区域综合交通运输体系。

作为沪苏通铁路的重要控制性工程,世界首座跨度超千米的公铁两用斜拉桥——沪苏通长江公铁大桥今天也正式通车。



上海-南通首发列车经过沪苏通长江公铁大桥 本报记者 陈梦泽 摄

双城记·首发列车跟车体验

上海=南通 “上海小笼”跟“扬州汤包”更近了

沪苏通铁路今天开通运营,通过这条新线的连接,“上海小笼”跟“扬州汤包”更近了。上午11时28分,C3836次列车准点从上海站始发,下午1时09分抵达南通站。本报记者登上这趟从上海首发的沪苏通铁路列车,体验“尝鲜之旅”。

盼到了 “曲线变直”不用再绕了

从最早的“沪通铁路”,到后来的“通沪铁路”,再到最后定名的“沪苏通铁路”,这条新线几易名称。但从2014年3月开工建设以来,这条铁路的关注度一直非常高。昨天中午11时,7月1日的沪苏通铁路车票才开售,没过多久,多趟列车上海到南通的一等座、二等座都已售罄,包括首发的C3836次列车。

南通人陈云鹏昨天和妻子一起从南通来上海办事,“之前我在上海工作过,回南通坐火车的话要从南京绕,4个小时左右;坐大巴也要两三个小时。现在总算盼到沪苏通铁路开通了,上海到南通乘火车只要一个半小时左右,既便宜,又

快,更舒服。”昨晚买票时,他们发现到南通的票卖完了,只好先买了到张家港的车票,准备上车后补票。

沪苏通铁路开通后,苏州所辖张家港、常熟和太仓三市从没有铁路到一步跨入高铁时代,三市同时接入长三角铁路网,上海虹桥至太仓、常熟、张家港最快运行时间分别为32分钟、48分钟、53分钟。同时,南通至上海间的铁路出行路径也实现了“曲线变直”,不再需要通过南京中转,两地之间铁路出行最短时间从原来的3.5小时左右压缩到最短的1小时6分钟。

注意了 票价因车次不同而异

发车前,铁路工作人员在站台拉出

各种创意横幅和手牌,供旅客合影留念。其中一句“上海小笼跟扬州汤包更近了”标语很受欢迎。

00后大学生张毅毅是个铁路迷,今天他跟二十多位来自上海、江苏、安徽的铁路迷一起来“尝鲜”。他还把电子客票行程信息单放大打印出来,与列车、小伙伴等合影留念,“沪宁城际铁路、京沪高铁开通时,我也去体验过首发车,不过当时我还小,是家人陪同的。时隔9年后上海又开新线,我肯定要来体验的。”

沪苏通铁路列车有的以D字打头(意为“动车组”),有的以C字打头(意为“城际动车组”)。票价方面,因车站和时刻不同,不同车次的价格不尽相同,比如同样是上海与南通之间的车次,C3766次(上海虹桥-南通)二等座为65元,C3802次(上海-南通)二等座为75元,C3762次(上海虹桥-南通)二等座为77元。

据铁路上海站相关负责人介绍,沪苏通铁路开通初期,上海至南通方向开行动车组31趟(不含高铁线),其中,上海始发至南通列车14趟(上海虹桥站

始发9趟,上海站始发5趟);上海始发至泰州列车3趟(上海虹桥站始发2趟,上海站始发1趟);上海始发至南京列车7趟(上海虹桥站始发1趟,上海站始发6趟);上海虹桥站始发至扬州列车1趟;上海虹桥站始发至启东列车1趟。旅客乘车时,一定要看清始发站是上海站,还是上海虹桥站,以免跑错车站,耽误行程。

今天的首发列车上,上海客运段还为旅客表演了苏州评弹、昆曲等具有地方特色的节目,邀请旅客参与知识问答,旅途变得愈加轻松而短暂。

美翻了 动车组穿越锦绣画廊

沪苏通铁路全长只有143公里,设计时速也只有200公里,记者体验下来,发现列车本身与之前的动车组列车没有区别,但亮点在车外——沿途经过天福国家湿地公园、沪苏通长江大桥等,列车穿行在长江两岸,可见线路两侧现代交通设施与自然生态浑然一体,

周边田畴载绿,花木扶疏,碧树掩映着粉墙黛瓦,乘动车旅行,就像行走在百里风景画廊中。

列车从上海驶出后不久,马上就“迎来”沪苏通铁路途经最大的国家级湿地公园——天福国家湿地公园,车窗外阡陌纵横,水网密布,稻田、池塘相映成趣,河流、湿地生意盎然,是珍贵的江南水乡原生态风貌保护区。如果你运气好,还有可能见到白色沙鸥。

据介绍,在沪苏通铁路建设中,建设者对生态保护高度重视。在天福国家湿地公园,铁路线两侧6万多平方米区域,在铁路施工完成后进行了绿化和美化,与原有自然树种无缝衔接,确保三季有花,四季常绿。

而全长11072米的沪苏通长江公铁大桥也是不可错过的一景。列车经过张家港站后不久,就开始在大桥上行进,大桥靠近长江入海口,江面宽达6公里;附近有十余个码头和港口,江面日通行船舶超过3万艘,航运繁忙。坐在列车上,看着宽阔的长江,往来的船只,也是赏心悦目的一刻。 本报记者 金志刚

南通=上海 “等会儿就找你们到城隍庙喝茶去”

“是桥,是桥!”来自南通的王先生兴奋地边说边拿起手机给上海的亲戚做起了“直播”,“我是第一批乘坐火车经过沪苏通长江公铁大桥的乘客,等会儿就找你们到城隍庙喝茶去。”

今天中午11时28分左右,C(城)3839次列车从南通西发车驶向上海站。大约5分钟左右,列车驶上了沪苏通长江公铁大桥,也成为首列驶上沪苏通长江公铁大桥的城际列车。

盛先生买到了0002号车票

在南通工作的盛先生幸运地购买到了0002号车票,这次他主要是感受沪苏通长江公铁大桥的,“我是南京人,以前读书的时候到上海还是非常方便,后来回到南通工作之后,基本上都是通过公路到上海去的,一旦遇到大雾或者堵车,从南通到上海五六个小时都是常见的。”

“生活在长江北岸的南通人,几乎都有一个上海梦。但是面对隔着一条宽阔的大江,遥望大上海,有很多遐想,但更多是一种慨叹。”在南通工作的资深媒体

周末可以多和亲戚碰头了

今天首发的C(城)3839次列车可谓一票难求,能够乘坐上这趟列车可谓南通人眼中的“幸运儿”,而没有能够乘坐上这趟列车的,也在南通西站的自助购票机前刷着今天剩余的从南通到上海的城际列车车票。

“今天太高兴了,我一定要买一张今天的车票,不仅上大桥,也要进这座新建成的火车站看看。”在南通已经生活了40多年的王老先生说,“我是上海出生的,后来到南通工作,并结婚生子,现在许多亲戚还在上海,这次城际列车的开通,让我周末可以多和亲戚们碰头了。”

在沪苏通铁路的建设中,突出了文化传承,体现时代特征、区域特点,按照列车上,他心潮澎湃,“现在南通人乘动车南下去上海的梦想终于实现了,南通和上海也进入了一小时的生活圈,这为接下去南通完全融入上海奠定了坚实的基础。”

现江海交汇处的波澜壮阔、云卷云舒。室内则以国家级非遗蓝印花布为基调,融入国家非遗板鹞风筝和南通市花广玉兰等元素,充满浓郁的文化气息。

对于许多上海人来说,从上海到南通城际列车的开通也改变了他们的出行方式。家在上海,工作在南通的刘先生,因为企业的研发中心从上海搬到了南通,他也成为了两地生活一族。三、四年间在两地开了几十万公里,他遇到过堵车最长的时间曾经超过七个小时,在他看来,南通这些年发展的优势还是明显,他的企业是做智能驾驶的,依托两地的各自优势,无疑将对企业产生非常有利的推动。

周先生和他的朋友们是自驾一族,以往到长三角旅游都是自己开车,此次为了体验首发列车,特意开车到南通,然后乘坐火车回上海。“我们这次也是为了亲身体验一下铁路的便利,能够成为第一批通过沪苏通长江公铁大桥的上海人,还是感到十分幸运,今后我和朋友们会经常乘坐

列车往返上海和南通。”周先生说。

多城改变“地无寸铁”历史

在这趟首发列车上,不仅有从南通西到上海的乘客,还有许多乘客是乘到张家港、太仓、常熟等地的。南通退休公务员张先生就是到张家港下车的,“虽然南通离张家港并不远,但是过去开车过去不是很方便,但是有了火车之后,接下去到张家港就只有十多分钟。”

此次上海到南通城际列车的开通,不仅对于两地影响重大,而且像太仓、常熟、张家港等地也改变了“地无寸铁”的历史。在今天的列车上,也有不少人选择在这些地方下车,在“打卡”新火车站的同时,也去看看这些地方的风光。

一座大桥,一条铁路,开启了长三角一体化的新时代。上海与南通的同城效应将进一步凸显。钢铁为骨、江水为田,沪通“双城记”也会越来越精彩。 首席记者 方翔

主跨千米级、领跑世界的超级工程 沪苏通长江公铁大桥通车

本报讯(记者 金志刚)今天,沪苏通铁路开通运营,作为这条铁路的重要控制性工程,沪苏通长江公铁大桥同步建成通车。这是我国自主设计建造、世界上首座主跨为千米级的公铁两用斜拉桥,妥妥的领跑世界的超级工程。万里晴空之下远眺,沪苏通长江公铁大桥像一条曼妙飘逸的玉带,环抱着长江的腰肢。

大桥南起苏州市张家港市,北至南通市通州区,位于江阴大桥下游45公里,苏通大桥上游40公里,与通苏嘉城际铁路、锡通高速公路共通道建设。沪苏通铁路等级为I级,设计速度200公里/小时;通苏嘉城际铁路为客运专线,设计速度250公里/小时;锡通公路为双向六车道高速公路,设计速度100公里/小时。

沪苏通长江公铁大桥全长11072米,其中正桥长5827米,南北岸引桥长5245米,主跨1092米,为世界上首座4线铁路+6车

道公路、主跨超千米的公铁两用斜拉桥,能满足5万吨级集装箱船和10万吨级散货船通航要求。大桥建成后,张家港将告别不通火车的历史,一步跨入高铁时代,与南通之间往来将不再依靠汽渡过江,将为长江南北两岸经济社会发展创造新的机遇。

在宽度近6公里的长江入海口附近建造公铁大桥,是世界级难题。建设者与国内知名钢铁、制索企业一起攻关,为大桥“量身定制”了强度达500兆帕的高强度钢和2000兆帕的斜拉索,其中2000兆帕斜拉索的强度为世界之最。

造桥需要打地基,而造桥之初最大的挑战就是如何建造一个承载桥梁全部荷载、将330米高的主塔稳稳托起的“定海神针”。经缜密研究和比对,最终选择了沉井方案。沉井基础体积大,主塔墩沉井平面相当于12个篮球场大小,沉井高110.5米,为世界上最大体积

沉井基础,从厂内预制到出坞、浮运、定位着床,历时两年攻坚克难,11000多吨的钢沉井终于精准定位。其规模之大为世界之最,并形成了领先国际水平的深水大截面沉井施工关键技术。

建造大桥主塔,也面临前所未有的挑战,需要把混凝土从江面一次性提升到330米高度,这可是相当于约110层楼那么高啊。建设者们研发出降粘、抗裂自密实混凝土,解决了主塔易开裂的行业性难题。沪苏通长江公铁大桥运用了一大批新材料、新结构、新设备、新工艺。在大桥建设中,铁路各参建单位开展了一系列科研攻关,形成了65项专利、创造了14项新工法,在桥梁建造技术方面取得重大突破,在我国乃至世界铁路桥梁建设史上具有里程碑意义。沪苏通铁路开通运营后,实时监控桥梁状态的大桥健康监测系统,也将同步投入使用。