

梅龙高铁首趟列车昨日发车,河源今日正式加入粤东环线高铁圈——



来一场从河源开启的粤东之旅

○ 本报讯 记者 刘昕 实习生 杨怡沁 9月14日11时30分,G8491次(梅州西至广州东)、G8494次(广州东至梅州西)、G8496次(深圳北至梅州西)三趟复兴号动车组,分别从梅州、广州和深圳三地同时发车,标志着社会各界期盼已久的龙川至龙岩高铁梅龙段(下称梅龙高铁)正式开通运营,为粤东地区增添了一条往返粤港澳大湾区的高铁大通道。

当日12时04分,首趟列车从远处迎面驶过龙川西站后,17趟沿着梅龙高铁段的车次先后经停龙川西站。在河源工作的梅州人杨先生感慨道,“以前去梅州只能坐火车或者坐汽车,耗时较多,所以很久才回家一次。”其母亲介绍,自己已经6年没有回梅州五华了,因为坐汽车时间太长,而且会晕车,一听说梅龙高铁开通,就立马买票回老家。坐高铁很舒服,并且20多分钟就可以到家,特别开心,以后也会经常回老家五华。

梅龙高铁建成开通后,梅州到广州、深圳等地原来通行时间将缩短一半以上,极大提高了旅客输送能力和铁路运输组织效率,进一步完善了河源综合立体交通运输体

系,对推进河源对接融入粤港澳大湾区,助力我市“百千万工程”建设和区域协调发展,具有重大意义。

记者了解到,梅龙高铁通车后,铁路部门计划今日开行两条高铁环线列车。一是开行2列汕头到汕头的高铁环线列车,经由梅汕高铁、梅龙高铁、京港高铁、杭深高铁;二是开行2列广州南到广州东的高铁环线列车,经由广深港高铁、杭深高铁、梅汕高铁、梅龙高铁、京港高铁、甬广高铁、广深铁路。双环线高铁列车的开通将辐射广州、深圳、东莞、惠州、河源、梅州、揭阳、潮州、汕头、汕尾等10座城市。随着高铁环线列车的开通,将大大缩短河源与大湾区的时空距离,进一步满足沿线群众的出行需求,从河源上车,即可享受一场高效、舒适的环线之旅,让“说走就走”照进现实。

据悉,梅龙高铁是广东省铁路网“十三五”规划的重点建设项目,西与赣深高铁、广河铁路衔接沟通珠三角地区,东接梅汕铁路沟通粤东地区。未来,龙龙高铁全线贯通运营后,将在闽粤两省间形成又一条快速客运通道,进一步密切海峡西岸经济区和粤港澳大湾区的联系。



■途经梅龙高铁龙川段东江特大桥的梅龙高铁与京九铁路(横向火车)、广梅汕铁路(右侧火车)的火车在龙川交会。 本报记者 杨坚 摄

开通首日现场

线路开通后将迎假日出行首次小高峰 龙川西站成重要换乘枢纽站 首次增设便捷转乘服务

当日12时39分,G8494次列车缓缓驶向龙川西站,龙川西站台的一角,工作人员正准备迎接即将到站的乘客们。该工作人员介绍,梅龙高铁通车后,龙川西站将成为重要的换乘枢纽站,龙川西站将首次增设便捷转乘服务,旅客从站台到候车厅的通勤时间只需要不到10分钟。今日随着汕头站到汕头站粤东高铁环线列车的开通,将会有更多旅客在龙川西站换乘。

据介绍,当天沿梅龙高铁段途经龙川西站的高铁有17趟。从首日票额预售来看,梅龙高铁段的车票一放出后马上售罄,随着即将到来的中秋、国庆长假,龙川西站也

迎来了线路开通后的首次小高峰,客流预计较之前翻一番。记者看到,该站内悬挂着五星红旗等节庆氛围装饰,便捷换乘的通道已全部打开通行,在站台、电梯处及无障碍通道等地方也贴有显眼的便捷换乘指引。

据悉,为迎接中秋国庆长假的客流高峰及转乘高峰,车站做了大量工作,调试好客运设备,同时优化了服务流程,完善了站内流线引导,增加候车室座椅和免费充电区,此外,还增设了服务岗,让旅客出行更加平安、有序、温馨。

(本报记者 刘昕 实习生 杨怡沁)

香港中文大学学生体验梅龙高铁 点赞龙川西站“丝滑”换乘 来龙川旅游更方便

“梅龙高铁开通后,从梅州去广州、深圳就不用绕到潮汕那边了,直接从龙川过去,能节省很多时间。”得知梅龙高铁开通的消息后,香港中文大学的曾同学专门从香港赶来龙川体验,昨日上午他就乘坐了梅龙高铁。在龙川西站候车时,他告诉记者,广东两条“环线”高铁的开通运行,能为乘客带来更多的车次选择,方便了日常出行。

在梅龙高铁开通前,经常往返梅州、江西萍乡两地的刘女士要在路上花十几个小时,从梅州绕到福建,再从福建进入江西,路途波折。“现在梅龙高铁开通了,我在龙川西站中转换乘,再到江西萍乡,只要4个多小时!”刘女士感慨。

几天前了解到梅龙高铁即将

开通后,计划来龙川旅游的张先生临时改变了出行方式,选择乘坐更方便、快捷的梅龙高铁,“刚好赶上了今天开通,从梅州西站过来,半小时左右就到了,还是挺快的。”张先生表示,车厢内的环境整洁舒适,乘坐体验良好。

“对河源文旅产业的发展有积极作用,也能促进周边地区与河源的交流往来。”正在龙川西站采访的广东电视台记者陈咏珂谈到梅龙高铁开通的意义时表示,龙川是客家古邑、千年古县,历史悠久,同时还是红色旅游地,梅龙高铁开通后,外地游客来往龙川会更方便,也提高了龙川旅游景区的竞争力。

(本报记者 刘昕 实习生 杨怡沁)

梅龙高铁河源段东江特大桥

运用多项顶尖技术 创新发明专利10项

新建的梅州至龙川铁路是第一条由广东省全额投资建设时速350公里的高铁,线路全长98公里;正式通车运营后与赣深高铁等连接贯通。至此,将进一步补足粤东“融湾”的拼图,开启融入粤港澳大湾区的新篇章。在昨日梅龙高铁开通的首发列车上,也有一群特别的群体——梅龙高铁的建设方,其中就有承建梅龙铁路项目河源段的中铁一局工作人员。

化“问题”为“破题”。梅龙高铁动工建设也考验着建设方。90多公里的里程虽短,建设却花了整整4年。地质条件复杂、特殊结构多、山区气候多变……棘手的问题一个接一个。由中铁一局承建的梅龙铁路项目全长25.5公里,基本施工区域为梅龙高铁河源段,其间项目制架梁501孔,无砟道床43.72公里,需全线铺轨201.78公里。

施工过程中面对线路“七跨六临近七通过”既有铁路、天窗点施工时间紧、任务重、四跨高速公路、多处上跨航道及国道、施工安全风险高、协调难度大、征地拆迁推进难度大,且沿线环境敏感,环保保施工要求高等诸多困难,项目部超前谋划、科学组织,细化、量化项目推进流程和节点目标,倒排工期,责任到人,做到目标明确、责任清晰、成征立征地拆迁工作组,有力地保证了整体计划顺利推进。

在全线控制性工程东江特大桥的施工过程中,项目组织技术团队大胆探索,积极创新施工技术,依托项目先后研发获得“一种气体反循环桩基孔清理装置”及“一种砂岩地层堰引孔防漏渣施工工艺”两项实用新型专利,为该类工程施工积累了宝贵经验。九漳特大桥3号门式框架墩横梁采用钢结构,左右墩柱采用C40混凝土,钢横梁与墩柱采用固结方式,施工采用将钢横梁工厂分段制造后运输至桥址,在既有线路一侧进行焊接成型、整体吊装,墩底转体施工的方法,该

项工艺为国内首例。

项目先后创新发明《一种跨线桥施工的限高机构》《一种用于跨线桥的施工防护装置》《用于跨线桥的梁门式墩转体施工结构及施工方法》等专利10项,获得企业及工法3项,课题研究成果鉴定3项(国内领先1项、省内领先1项、国内先进1项),陕西省QC活动3项成果,发表论文2篇。共获得表扬信15份,嘉奖电10份,参加抗洪救灾旌旗1个,标准化拌和站奖牌1个,广东省颁发2023年工程质量监督安全综合督查优秀标段表彰牌一个。

(本报记者 刘昕 实习生 杨怡沁 通讯员 郭佩荣 张扬)



■乘客正排队进站乘坐G8494次列车,该趟列车从龙川西出发到梅州西站。 本报记者 杨坚 摄

