

“云台山号”次第来

——北京—焦作系列旅游专列开行幕后的故事

本报记者 陈作华

4月23日7时许,从北京西站发出的“云台山号”旅游专列徐徐停靠在焦作站台,由此拉开了该旅游专列第三个年头系列运行的序幕。

从首都北京连续3年向一个并非历史名胜的城市发行系列旅游专列,这在全国绝无仅有。“云



我市云台山国旅导游给北京游客赠送鲜花。云台摄



“云台山号”系列旅游专列运行第三年首发车抵焦。云台摄

台山号”系列旅游专列的车轮震动了全国旅游市场,也强劲拉动了我市乃至河南的旅游经济。北京各大旅行社均设立了河南部,专门运作发往河南的线路。以往北京发往河南旅游的游客数量在全国排名一直位居15名之后,2010年跃居前3名。

决策: 打开北京旅游客源市场大门

如同一匹黑马,焦作旅游踏着新世纪的钟声异军突起。近10年来,随着焦作山水知名度和云台山影响力的不断扩大,来自京、津、沪以及东南沿海经济发达地区的游客数量持续增长。特别是北京客源市场增长更为迅猛,每到周末、节假日,都有大批北京游客乘坐大巴或以自驾方式前来我市旅游。

作为我国政治、经济、文化中心和拥有2000万以上人口的大都市,北京不仅客源市场空间巨大,而且游客流向对宣传一个地方及其旅游资源具有不可低估的带动和示范作用。

2009年之前,铁路交通成为制约北京客源市场的瓶颈,每天途经我市的进京火车只有两列,分配给我市的卧铺票只有几十张,连市民的需求都远远不能满足,更无从谈起满足北京来焦游客的需求。

“申请开行北京到焦作的旅游专列,致力开发高端客源市场,促进我市旅游上档升级!”市政府审时度势,作出决策。2008年下半年,市委、市政府多次召开专题会议,研究部署旅游专列开行事宜。

2009年年初,市政府向省政府递交报告,专题汇报焦作旅游发展情况,请求省政府协调解决北京至焦作开行旅游专列事宜。副省长张大卫在报告上作出批示,希望郑州铁路局积极向上申请,协

助开行旅游专列,以此促进河南旅游业的快速发展。

2008年年底至2009年年初,市委副书记、市长孙立坤、市委常委、常务副市长赵海燕,市委常委、副市长赵建军等领导分别带领相关部门负责人专程赴京,与铁道部有关领导进行前期沟通。

之后,市长助理魏丰收带领修武县主要领导、市旅游局、云台山风景名胜管理局及河南云台山国际旅行社有限公司(以下简称云台山国旅)负责人多次进京,与铁道部、北京铁路局、铁道部华运集团进行深入协商洽谈。

攻关: 京广线上见缝插针加开旅游专列

“在京广线上加开系列旅游专列,而且还要要求夕发朝至,根本不可能!你们别跑了,门都没有!”北京铁路局客运部门负责人起初对我市的请求一口回绝。

京广线是我国铁路运力最紧张的线路,北京西站接发旅客超员300%,更何况还没有车体。开始时,从铁道部到北京铁路局,没有人对此不摇头的。

魏丰收等人陪同郑州铁路局客运处负责人在京一住就是半个多月,逐个部门拜访,逐个领导陈述情由。精诚所至,金石为开。铁道部运输局终于被焦作市政府的诚心所打动,同意我方向北京铁路局正式申报开行系列旅游专列。

按照铁路部门规定,旅游专列申报主体必须是企业法人,申请报告当由企业递交,经营风险也由企业承担。经研究,具有旅游专列运作丰富经验的云台山国旅具体承担起了该专列的申报运作事项。申请报告经层层审批,终于得到批准。但列车



云台摄

运行图上仍排不上“云台山号”这趟专列。为满足游客不影响工作的需求,“云台山号”旅游专列要求夕发朝至,即晚上从北京发车,次日早晨到达焦作,返回北京的时间还要求在早7点之前。北京铁路局与铁道部运输局先后7次召开协调会,一直无法解决这个难题。

受市政府委派,魏丰收带领相关部门负责人再次赴京攻关。铁道部门召开协调会,他们为会议作后勤服务;参加会议的人病了,他们把药送上。多少次,他们在会议室外等到后半夜。对方被焦作人的执著精神所打动,再次调整列车运行计划,一次调整了13列北京始发列车的运行时刻,终于在京广线上为“云台山号”找到了见缝插针的通过时间,并满足了发车和到站的理想时刻。

开行的时间满足了要求,可铁道部门做不到

让这趟列车在早上7点之前抵达北京。我市工作人员夜以继日继续公关,到相关部门跑了无数趟。一天凌晨3点多,北京铁路局客运段作出最终决定:停运一趟由其他地市发往北京的列车,时间让给“云台山号”。至此,“云台山号”得以在6点30分到达北京西站,取得了全程往返的理想运行时刻。

“‘云台山号’是北京铁路局有史以来调整列车运行时刻动作最大的一次。”铁道部门工作人员说。而为了“云台山号”的成功开行,我市相关负责人10多次进京。(下转T3版)

编辑 金桂香 校对 刘玉珍 组版 李新战

咱们工人有力量 城际铁路铸辉煌

——中铁大桥局郑焦城际铁路黄河桥工地施工掠影



门吊欲与天公试比高。高小豹 摄



钢筋加工与和谐号赛跑。徐学忠 摄



承台施工紧张有序。刘师 摄



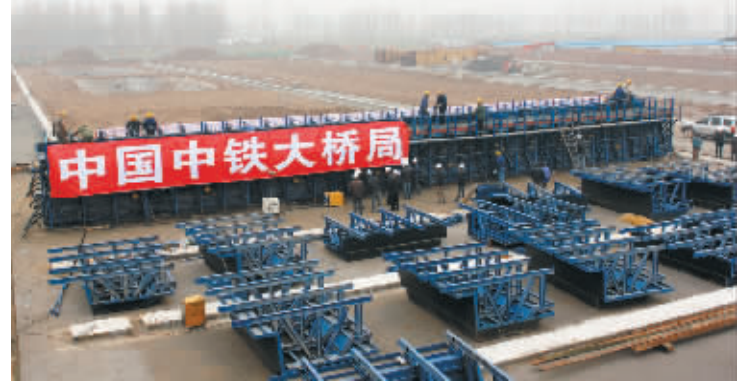
本报通讯员 赵鹏飞 孟建甫

五一将至,中铁大桥局郑焦城际铁路黄河桥工地一片繁忙景象,广大参战员工擎鲜艳党旗、唱劳动之歌,坚守在生产一线,在工作岗位上默默奉献,用辛勤劳动向节日献礼。

自2010年10月15日进场以来,中铁大桥局郑焦城际铁路黄河桥项目部克服各种困难,积极协调地方各种关系,秉承“跨越天堑,超越自我”的企业精神,坚持“安全质量规范化、进度控制刚性化、成本管理精细化、文明施工常态化”的项目管理理念,坚持“高标准、严要求、程序化、快节奏”的工作思路,抓安全,保质量,促进度,控成本,重环保,育和谐,深入开展以“争创一流、建功黄河”为主题的创先争优活动,开展以“情系郑焦、爱我大桥”为主题的劳动立功竞赛,各施工作业点你追我赶,群芳斗艳,施工生产如火如荼、稳步推进。截至4月27日,完成钻孔桩3036根、承台104个、墩身7个、T梁预制25片。

中铁大桥局股份有限公司是中国中铁股份有限公司(A股601390和H股0390)旗下的全资子公司,前身为1953年4月为修建武汉长江大桥经政务院批准成立的铁道部

大桥工程局(2001年改制为现名),是中国唯一一家集桥梁科学研究、工程设计和、土建施工、装备研发四位于一体的大型工程公司,具备在各种江、河、湖、海及恶劣地质、水文等环境下修建各类型桥梁的能力。公司现有员工14000余名,拥有中国工程院院士3名、全国工程勘察设



武陟制梁场首片T梁成功浇筑。孟建甫 摄

计大师4名、国家有突出贡献专家2名、享受国务院特殊津贴的专家27名、省部级有突出贡献专家16名、教授级高级工程师170名、高级工程师957名、各类专业技术人员

8590名。郑州至焦作城际铁路HNCJS-NO.1标段郑州黄河大桥工程,是中铁大桥局在黄河上修建的第二十九座桥梁,主桥为郑焦客运专线铁路暨改建京广铁路跨越黄河的共用桥梁,为四线铁路特大型桥梁。大桥位于黄河大景观区东北侧,黄河下游



河道的最上端,距既有京广铁路郑州黄河大桥下游110~190m处,线路走向与既有京广线夹角约2°。其中,郑州至焦作城际铁路(简称“郑焦线”)郑州黄河特大桥工程线路全长

9.63Km,设计时速为200Km/h;京广改线工程线路全长11.28Km,为国铁I级,设计时速为160Km/h。本河段黄河主槽宽度约为2000m,主桥长2200m,主桥采用大跨度钢梁,滩地引桥主要采用预应力混凝土简支梁。主桥采用四线合建形式,引桥部分郑焦线与京广线并行。本标段中标价25.87亿元,其中郑州黄河特大桥合同工期29个月。建设单位是河南城际铁路有限公司,设计单位是中国中铁工程设计咨询集团有限公司,监理单位是北京中铁诚业工程建设监理有限公司,质监单位是铁道部质量安全监督总站郑州监督站。

郑州至焦作铁路是国家发改委批复的《中原城市群城际轨道交通网规划(2009~2020年)》的重要构成部分,将成为豫西北、晋东南地区与郑州枢纽及以远地区间的便捷客运通道。郑焦铁路的建设,将拉近中原城市群主轴线上城镇之间的时空距离,加快河南省中心城市与周边城市“半小时”经济圈目标的实现,加快中西部地区经济发展重要增长极的形成,对中部崛起战略的实施具有重要的意义。



主桥施工井然有序。章一平 摄



热血男儿精工细作,钢筋绑扎有条不紊。赵鹏飞 摄



火花燃烧激情。赵炳辉 摄



中帼不让须眉,钢筋加工精益求精。赵炳辉 摄



墩身施工稳步推进。李向敏 摄



钻机林立,你追我赶。徐学忠 摄



墩身拔地而起。张志军 摄