

JINGJIU RAILWAY

铁道部京九铁路建设办公室 编

京九铁路

● 综合篇



安徽科学技术出版社
第一卷

京 九 铁 路

ISBN 7-5337-1843-7/U · 21

定价: 248.00 元(1~3 卷)

编辑委员会

主任: 孙永福

副主任: 蔡庆华

委员: 华茂昆 周振远 张健基 王麟书 朱国键 杨海长
于 川 杨友根 朱振声 张承育 黄保庆 许梓生
杨建兴 龚存玲 黄杰宇 聂兆平 刘禎求 曹景阳
赵暑生 刘 强 秦家铭 吴信然 王振侯 陈嘉珍
杨如石 高泽远 王明才 冯振九 晏小康 赵宏垣
刘涟清 杜厚智 蔡卫君 汪庆芳 席广辉

主编单位及编辑人员

主编单位: 铁道部第四勘测设计院

主 编: 田代勳

副主编: 宋士诚 王立杰

编 辑: 朱丰坤 邵桂鸿 廖健生 周宗义 龙国英 黄立源
蔡世璠 吴 维 李应顺 资道近 杨泽厚 黄鹏翔
高 鸿 向振南 王匡襄 余承昭 桂光焘 张 涛

特邀审稿专家

路 基: 白日昇 刘宝兴 朱顺才

桥 梁: 吴成三 程怀庆 张广凯 刘文培 乔 健

隧 道: 秦淞君 刘增耀 蒋中庸

站 场: 陈应先 何华武

通 信: 高冠学 吴高荣 张忠仪

信 号: 何梅芳 汤百华 汪希时 晏子峰 陈天鹰

供稿单位

中国铁路工程总公司	铁道部第十七工程局
中国铁道建筑总公司	铁道部第十八工程局
中国铁路工程发包公司	铁道部第十九工程局
铁道部第一勘测设计院	铁道部大桥工程局
铁道部第三勘测设计院	铁道部隧道工程局
铁道部第四勘测设计院	铁道部电气化工程局
铁道部第一工程局	北京铁路局
铁道部第二工程局	济南铁路局
铁道部第三工程局	郑州铁路局
铁道部第四工程局	上海铁路局
铁道部第五工程局	南昌铁路局
铁道部第十一工程局	广州铁路(集团)公司
铁道部第十二工程局	广梅汕铁路总公司
铁道部第十三工程局	郑州铁路局武汉工程总公司
铁道部第十四工程局	铁道部专业设计院
铁道部第十六工程局	铁道部武汉工程机械研究所

序 言

在祖国美丽富饶的大地上,一条崭新的纵贯南北的大动脉开通了,这就是举世瞩目的京九铁路。京九铁路自北京至深圳,连接九龙,途经九省市,全长2 397公里,加上津霸、麻武联络线,总长达2 553公里。建设京九铁路,是党中央、国务院为扩大对外开放、加快经济发展作出的重大战略决策。国务院专门成立了京九铁路建设领导小组,协调解决建设中的重大问题。国务院各有关部委和沿线省市全力支持,保证了这一宏伟工程的顺利进行。广大铁路建设职工以“拼搏奉献、争创一流”的高度责任感和使命感,连续奋战四个春秋,创造了一个又一个奇迹,于1996年9月1日全线提前开通运营,谱写了中国铁路建设史上的辉煌篇章。

京九铁路的建成,实现了中国人一个世纪的夙愿。早在本世纪初,孙中山先生就提出建设以九江为中心的南北铁路。新中国成立后,北京至九江铁路建设提上议事日程,开始规划研究。1973年,全线控制工程九江长江大桥先期开工建设。党的十一届三中全会以后,在改革开放方针指引下,铁路建设加快步伐,商丘至阜阳和向塘至吉安及广梅汕铁路相继开工建设。1992年邓小平同志南巡讲话和党的十四大召开,我国改革开放和现代化建设进入了新的历史时期。国民经济持续、快速、健康发展,对铁路运输提出了更高需求。全国铁路运输全面紧张,南北铁路运输已经饱和,成为严重制约国民经济发展的“瓶颈”。党中央、国务院审时度势、高瞻远瞩,及时作出加快京九铁路建设的决定。

京九铁路工程浩大、工期紧迫、技术先进,是中国铁路建设的壮举。铁道部坚决贯彻执行中央决策,把京九铁路作为“八五”铁路建设的头号重点工程,制订了“奋战三年,铺通全线”的总体部署,成立了京九铁路建设办公室,实际上是京九铁路建设总指挥部,负责统一指挥和项目管理;研究确定了全线的主要技术标准,编制了总指导性施工组织计划;将全线分成北(北京至阜阳)、中(阜阳至向塘)、南(向塘至赣粤省界)三大段和广东境内一段,分别确定建设单位,实行分段包干建设;制订招标办法,择优选定施工单位;推行施工监理制度,强化监督机制;坚持正确处理质量、速度、效益的关系;搞好路地共建,发扬创业精神,培养过硬的职工队伍。1992年10月起,广大铁路建设职工从北到南展开施工准备,掀起了一场气势恢弘的建设大会战。1993年全面开工,迅速形成会战态势,首战告捷;1994年力克控制工程,攻坚获胜;1995年突击铺轨架桥,全线

铺通;1996年加快收尾配套,决战决胜,提前开通运营,提高运行速度。近三年来,京九铁路经受了运营实践和1998年特大洪水的考验。

为把京九铁路建成高质量、高标准、大能力的南北大干线,各参建单位积极采用新技术、新工艺、新设备和新材料。隧道工程施工推广了新奥法,采用了地表预加固处理、深孔双液注浆及长管棚超前支护等新技术,攻克了山体断层和软弱围岩等施工难关;桥梁工程采用了大跨钢筋混凝土连续梁、超低高度预应力钢筋混凝土梁、斜拉式预应力钢筋混凝土连续桁架梁,以及钢梁整体节点拼装新技术,总结并提高了钻孔桩穿过多层溶洞、薄壁轻型沉井等新工艺,建成一批有代表性的高水平桥梁;路基工程采用了框架锚杆挡墙等轻型挡护结构,采用了插塑板、粉喷桩、砂垫层加塑料土工格栅等软土处理综合技术,提高了路基质量;“三电”工程(通信、信号和电力工程)研制了18信息集中移频超速防护自动闭塞系统、运营信息管理系统和第二代红外线轴温探测系统等新设备。此外,引进了具有90年代先进水平的光同步数字传输系统以及微机联锁、调度集中和驼峰车辆溜放计算机过程控制系统等现代化技术装备,建成了以阜阳枢纽为代表的具有先进技术水平的小编组站。这些新技术的应用,不仅提高了京九铁路的建设水平,而且增强了运营装备能力,走出了依靠科技进步、提高现代化水平的新路子。

1997年11月,京九铁路通过了国家验收。国家验收委员会认为,京九铁路是优质、快速、高效建设铁路的典范。全线被评为铁道部优质工程,总体设计获全国第八届优秀工程设计金奖。阜阳至九江段、吉安至定南段、五指山隧道和阜阳枢纽工程,荣获1998年度中国建筑工程鲁班奖(国家优质工程)。此前,九江长江大桥已获得中国建筑工程鲁班奖。

京九铁路是一座历史丰碑,造福当代,惠及子孙。在我国中部,建成这样一条高质量、高标准、大能力的南北通道,大大增强了铁路运输的机动性和灵活性,基本缓解了南北铁路运输能力紧张状况。这已经在全路调图提速及春运高峰中发挥了重要作用。京九铁路开通运营后,客货运量逐年大幅度增长,比预计的要快得多。1998年京九线完成货物周转量353.4亿吨公里,旅客周转量106.9亿人公里,比1997年分别增长25.8%和47.3%。同时,京九铁路的建成,拉动了沿线经济的发展,加快了沿线革命老区和贫困山区脱贫致富的进程,被广大人民群众称赞为幸福路、致富路。京九铁路还开拓了港澳地区通向内地及祖国首都北京的又一通道,其深远的政治、经济意义随着时间的推移将愈加显现。实践充分证明,党中央、国务院关于加快京九铁路建设的决策是非常正确的。

京九铁路工程总结,是一部很有价值的工程技术文献。它反映了从建设决

策到组织实施的全部历程,展现了广大参建职工艰苦奋战的辉煌业绩,体现了万众一心、路地共建的时代精神,总结了工程设计、施工技术的丰硕成果和宝贵经验;同时客观地反映了京九铁路建设存在一些值得总结的教训,例如有的工点勘测设计深度不够,有的单位管理比较粗放,有的工程工期过紧等。在总结编纂过程中,得到各有关方面的大力支持,反复研究,数易其稿。在此,我谨向参与编纂出版的同志们表示衷心感谢!向京九铁路建设者和关心支持京九铁路建设的各界人士表示崇高敬意!

时代在发展,社会在进步,铁路建设任重道远。我们要发扬京九精神,汲取京九经验,坚持以质量和效益为中心,在推行项目法人责任制、招标投标制、工程监理制和合同管理制方面取得更加显著的成绩,优质、快速、高效、有序地建设铁路,把充满生机的中国铁路带入 21 世纪。

孫永福

一九九九年九月九日

出版者的话

全面反映京九铁路建设的大型书稿《京九铁路》，经过数月紧张的编辑加工和排版校对，在铁道部京九铁路建设办公室和第四勘测设计院各专业篇主编的密切配合下，终于如期印刷成书。这是京九铁路建设者的心血之作，也是安徽科学技术出版社的一件幸事。

该书根据铁路工程建设的特点分为三卷。第一卷为综合篇，主要介绍工程的立项背景、方案选择、建设规模、投资概算、组织管理、精神文明建设等概况。二、三两卷为专业篇，总结了站前、站后工程建设的成果（路基、桥涵、隧道、轨道及站场建筑设备简称站前工程，其余简称站后工程），包括路基、桥涵、隧道、车站及枢纽工程，通信、信号、电力系统，房建、暖通、给排水工程的设计和施工，以及机务、车辆、机械设备的配备等。这两卷是在参加京九铁路建设的20多个设计、施工单位提供的技术资料基础上编写而成的，无论是设计过程，还是施工方法或步骤，各个环节、数据都交代得一清二楚，便于工程技术人员参考借鉴。与常规的工程技术书籍相比，该书在章节安排上作了特别处理：在专业篇的章末专门设置了“经验与教训（或体会）”一节内容。

京九铁路是一条贯通南北的长大铁路干线，穿过崇山峻岭，跨经海河、黄河、淮河、长江和珠江五大流域，沿途地形各异、地质构造复杂，工程艰巨浩大。在这样的条件下设计和施工，必然会遇到许多困难和问题。在党中央和国务院的领导下，全体参建职工奋力拼搏，使京九铁路历经四年就铺通运营，并且状况良好，其间有很多经验值得总结，如国家重大工程的立项、论证、投资、组织管理、队伍建设以及设计和施工的全过程通过京九线的实践在该书中得到了充分的展示，对今后类似项目的建设具有较高的参考借鉴价值。……更可贵的是，该书没有回避失误和不足之处，而是本着实事求是的态度加以剖析，指出原因，找出差距，提出建议，目的在于帮助今后改进，推动我国铁路建设事业向更高层次发展。

铁路行业的专业性较强，长期来自成体系，因而书稿中有许多业外人不常见的“行话”和专业用语，如吨公里、人公里、

条公里、站线公里、施作、刷方等;有的线路所用里程数作为站名;有的量和单位主要使用部颁标准。针对这一情况,我们与作者进行了反复商榷和沟通,尽可能地使之规范化。考虑该书为铁路工程技术人员常用的参考书,我们通过下述方法解决这些问题:一是保留原词,如施作、施钻、临空面等;二是加注释,如“正线公里”用“km(正线公里)”表示;三是表格中的量的名称采用中文、字母两种表示法,国标未规定使用的用中文表示;四是区别对待某些与词典收词不一致的词。如“合拢”一词在桥梁专业上特指一段一段的梁拼合在一起的施工过程,不能简单地用“合龙”表示,故书中在表示大桥修通的那一刻仍采用“合龙”一词,而在桥涵篇中使用“合拢”。另外,京九铁路建设从筹划到今天已经数年,几年来,一些党和国家领导人的职务及国家机构的名称有所变化,为真实地反映历史原貌,书中一律按当时情况称谓。

为保证插图清晰、符合出版规范,书中 600 多幅线条插图全部经出版社重新绘制。该书专业门类多,编辑难度大,排校任务也很繁重。为保证质量,我们尽了较大努力。如果这套图书能够受到广大京九线参建职工的欢迎,被关注“大京九”建设的人们所认可,也算我们为京九铁路建设尽了一点绵薄之力,我们也将为此而感到由衷的骄傲和自豪。

安徽科学技术出版社

目 录

1 综 合 篇

序 言

出版者的话

第一章 建设决策与重要意义	(3)
第一节 历史沿革	(3)
第二节 决策过程及规模演变	(4)
第三节 可行性研究报告(设计任务书)的报批	(6)
第四节 建设京九铁路的重要意义	(8)
第二章 勘测设计	(13)
第一节 线路走向及沿线自然特征	(13)
第二节 重大线路方案比较选择	(14)
第三节 初步设计阶段	(30)
第四节 技术设计阶段	(33)
第五节 施工图阶段	(34)
第三章 工程概述	(36)
第一节 主要技术标准	(36)
第二节 建设规模	(36)
第三节 运量与行车	(38)
第四节 工程主要特点	(41)
第五节 主要工程数量与控制工程	(43)
第六节 采用的新技术、新设备和新工艺	(46)
第四章 组织实施	(54)
第一节 组织机构	(54)
第二节 建设分工和管理方式	(54)
第三节 施工组织安排	(56)
第四节 精心组织会战	(63)
第五节 建设经过	(67)

第六节 竣工交验	(72)
第五章 质量管理	(76)
第一节 强化质量意识	(76)
第二节 努力提高设计质量	(77)
第三节 健全施工单位质量保证体系	(80)
第四节 推行施工监理制度	(83)
第五节 争创全线优质工程	(86)
第六章 投资控制	(102)
第一节 工程总概算	(102)
第二节 多渠道筹集建设资金	(104)
第三节 推行招标议标和施工总承包	(105)
第四节 严格控制建设规模和设计变更	(105)
第五节 梁枕制作及设备供应	(106)
第六节 加强资金管理,严格验工计价	(108)
第七节 及时分段分流,尽早发挥投资效益	(109)
第七章 路地共建	(110)
第一节 各方全力支援京九铁路建设	(110)
第二节 路地共创良好建设环境	(111)
第三节 文物保护	(116)
第四节 环境保护	(117)
第八章 精神文明建设	(120)
第一节 开展社会主义劳动竞赛和建功立业活动	(120)
第二节 思想政治工作	(125)
第三节 宣传报道	(127)
第四节 京九精神	(130)
第九章 主要经验与建议	(133)
第一节 建设的主要成就	(133)
第二节 基本经验	(134)
第三节 几点建议	(141)
附录 1 京九铁路建设大事记	(145)
附录 2 京九铁路参建单位	(156)

1

综合篇

第一章 建设决策与重要意义

第一节 历史沿革

京九铁路建设经历了长期的酝酿过程。本世纪初,孙中山先生在《建国方略》中强调了铁路建设,总体拟修建“十万英里”(约合 16×10^4 km)铁路,提出了包括中央铁路在内的西北、西南、东南、东北、高原铁路系统网,并指出要在九江建设长江大桥,使它成为“中国南北铁路之一中心”。尽管当时孙中山先生没有提出像今天京九铁路这样的完整构想,但他要求在九江建造长江大桥,进而形成南北铁路,无疑与今天的京九铁路不谋而合。

新中国成立后,党和政府十分重视铁路建设。1958年,根据毛泽东主席的指示,铁道部首任部长滕代远提出了在京广和京沪两大干线之间再修建一条南北通道的战略性设想,即:从北京修至江西九江。随后,铁道部将北京至九江铁路纳入路网发展规划。

1959年及1960年,铁道部在编制及修订路网规划时,均规划了北京经九江至汕头的京汕铁路。

1960年8月,铁道部第三、第四勘测设计院(以下简称铁三院、铁四院)分别编制了京汕铁路商丘以北及商丘以南的设计意见书。这是有关京九铁路最早的设计文件。然而此时的中国经济在“大跃进”之后遇到了困难,国家财力不可能修建这条铁路。

1966年“文革”前夕,国务院总理周恩来在中南海召见当时的铁道部长吕正操,提出:看来京广、京沪铁路之间,还得修一条南北干线,要修直的,标准要高一点。总理的指示与铁道部的设想是吻合的。

70年代初,尽管当时全国都处于“文革”的动乱之中,但在周恩来总理的关心下,北京至九江铁路的前期准备工作仍在继续进行。这条铁路有两大关键工程:一个是长江大桥,一个是黄河大桥,线路的走向、工期都受这两个控制工程的限制。

经多次论证后,交通部决定先修建长江大桥,桥位选定在九江市下游的白水湖,1973年12月26日正式开工。这座全长7 km多的公铁两用特大桥,原定计划工期6年,由于种种原因,工期一拖再拖,大桥工地上只修建了10个桥墩。桥墩长期孤零零地屹立在江中,两岸引桥遥遥相望。

1974年,邓小平同志主持中央日常工作,全国政治、经济形势迅速好转,京九铁路前期准备工作重新抓紧进行。不久,由于众所周知的原因,工作又陷于停顿。

粉碎“四人帮”后,在百废待兴、百事待举中,北京至九江铁路正式列入《发展国民经济十年规划纲要》。1978年,重新恢复的铁道部向国家计划委员会报送了《关于北京至九江铁路设计任务书的报告》,明确提出该铁路采用高速铁路方案修建,计划客车时速160 km,并进

行了全线初测和部分初步设计。一方面,限于当时财力、物力和技术条件,高速铁路方案难于实施;另一方面,围绕中国铁路建设问题,引发了一场争论。有的专家认为中国以铁路为骨干的交通运输结构应予以调整:1 000 km 以上的客运,不是铁路的优势,应由民航承担;400 km 以下的客运也不是铁路的优势,应由公路承担;沿水系地带无需修铁路;南北运输应以沿海航运为主。还有的专家认为:世界上的发达国家,无一例外是铁路衰落,高速公路兴起。要修铁路也只是以运煤为主。一时间,铁路成了“夕阳工业”,只是起到了“运煤官”的作用。按铁路系统的说法便是“运好煤不倒霉”。在这种思想指导下,“六五”以来铁路重点建设的新线如京秦铁路、大秦铁路、兖石铁路、新菏铁路等,皆自西向东,以运煤为主。

在这场争论中,国内许多专家、学者坚持了中共中央早在 50 年代末就确定的“铁路是国民经济大动脉”的经济思想,认为要从中国国情出发,重点发展铁路建设,只有铁路运输才是全方位、全功能、全天候运输方式,修建新的南北铁路大于线势在必行。

80 年代初,在党的十一届三中全会精神的指引下,随着国家政治、经济形势的好转,铁路建设出现了新的转机。1983 年,铁道部向国家计委报送了《关于审批北京至九江铁路衡水至阜阳段设计任务书的请示报告》。这段铁路全长 573 km,除黄河大桥外,又分为河北衡水至河南商丘和河南商丘至安徽阜阳两小段。1983 年 7 月 30 日,由国家计委转呈国务院批准后,工程正式立项。

1986 年 2 月,丁关根同志任铁道部部长时,报经国家批准首先开工修建商丘至阜阳段 170 km 多的铁路,将其作为进入华东铁路网中的第二通道;1989 年开工了广(州)梅(县)汕(头)铁路和向(塘)吉(安)铁路,并考虑了其他段落的分步建设。这些分段铁路将来连起来,就是南北大干线。

1986 年 12 月,当时任国务院副总理的万里同志到江西考察工作,针对九江大桥建设的徘徊局面,决定由“一委两部三省”(国家计委、铁道部、交通部、江西省、湖北省、安徽省)共同筹集资金,加快大桥建设,先通公路,早见效益。这不仅为九江长江大桥建设注入了生机,也为日后京九全线建设提供了重要的条件。如果没有九江长江大桥的提前建设,就无法实现京九铁路三年铺通的战略目标。

第二节 决策过程及规模演变

90 年代,铁道部计划建设从北京到深圳连接九龙的铁路,即由“小京九”演变成“大京九”,由分段修建到一次建成。这是以江泽民同志为核心的党的第三代领导集体依据国际、国内形势的重大变化,在新的历史条件下作出的重要决策。

这项决策有着深厚的基础,适应时代要求,顺乎党心、民心。

1984 年 9 月 26 日,中国与英国政府签署中英《联合声明》,中国将于 1997 年 7 月 1 日恢复对香港行使主权。抓住这一契机,六届全国政协常委、原铁道部副部长邓存伦等社会著名人士提出:“将北京至九江铁路(即小京九)延长至香港九龙(即大京九),并力争在 1997 年 7 月 1 日香港回归祖国时全线贯通。”

1985 年,国务院发展研究中心与铁道部联合在江苏省常州市召开了“中国铁路发展战略研讨会”。会上,修建北京至九龙铁路大干线的建议被列入议程,并得到专家们的赞同。

1986年12月4日,当时任国务院经济发展研究中心总干事的马洪,在铁道部四位专家《关于加强铁路网建设,首先是国家急需的南北大动脉——北京、九江、南昌、九龙铁路的建设》的信上写道:“我认为这个建议有一定道理。”12月6日,万里同志批示:“值得重视,请俊生同志找有关部门研究一下或由宋平同志先研究。”当时任国务委员兼国家计委主任的宋平批示:“请随年、毅成同志阅,我赞成组织专人论证。”

1990年8月1日,邓存伦同志再次向中央建议,并写道:“我们老根据地的老同志,非常关心这条铁路的建设,都希望在有生之年,能够看到这条铁路的建成。企望能有所回音,以释系念!”

1990年3月,吕正操就京九铁路及整个交通运输状况致信江泽民、李鹏同志。3月22日,江泽民在这封信上批示:“请李鹏同志阅批。看来吕正操同志化了不少功夫,是否待有关部门研究后,要给吕老一个回音,请酌。”李鹏3月23日批示:“家华同志:吕正操同志的意见,请在制订‘八五’计划时参考。”之后,邹家华副总理又将吕正操的信批给了国家计委副主任房维中同志。

与此同时,从1987年的六届全国人大五次会议和全国政协六届五次会议开始,一直到1993年的八届全国人大一次会议和全国政协八届一次会议,江西、安徽、湖北、河南等省人大代表团以及刘立青、王屏、冯祖椿、沈之介等众多的全国人大代表、全国政协委员,共提出几百件人大建议和政协提案,要求修建大京九铁路。1987年,全国政协还专门召开了铁路网论证会。大京九建设作为一个发展中国经济的战略问题,提到了共和国最高决策层。

沿线人民也强烈呼吁修建京九铁路。当时有种说法,“要想富,先修路;要快富,修高速;要大富,修铁路”。沿线许多地方是革命老区,人杰地灵、物产丰富,但长期交通闭塞,大宗产品运不出、进不来。商品经济的特点,就是要有产品的流动和等价交换。因此大家都迫切要求快修铁路,形成人流、物流和信息流,促进开放和开发,加速经济发展,走向富裕之路。

1991年4月9日,京九铁路作为要加快建设的“新的南北干线”,列入《中华人民共和国国民经济和社会发展十年规划和第八个五年计划纲要》,成为“八五”、“九五”重要建设项目。1991年9月6日即孙口黄河大桥开工典礼的第二天,国务院副总理邹家华在济南召开了由国家八个部委和沿线九个省、市主要负责同志参加的京九铁路建设情况汇报会。会上,当时的铁道部长李森茂汇报了京九铁路前期工作。邹家华郑重宣布:国家已决定修建京九铁路。会后,国务院以国阅[1991]128号文印发了会议纪要。

1992年邓小平同志南巡讲话和党的十四大以后,我国的改革开放和经济发展进入了新的历史时期,这是最重要和起决定作用的因素。当时全国铁路运输全面紧张,南北铁路运输更是处于饱和状态,严重制约着国民经济的发展。党中央、国务院对新时期的铁路建设极为重视,及时作出了加快铁路建设的战略部署。1992年7月16日和1993年1月11日,国务院副总理朱镕基先后两次亲临全路领导干部会议,对加快提前建成京九铁路作了重要指示,并自告奋勇提出当京九铁路建设顾问。

铁道部根据党中央、国务院的正确决策,抓住历史机遇,迅速制订加快铁路改革与发展的总体部署,并于1992年10月召开京九铁路建设工作会,韩杼滨部长作了京九铁路建设大会战的紧急动员,确定了“奋战三年,铺通全线”的奋斗目标,计划工期由1997年提前到1995年底全线铺通。

1993年5月9日,国务院以国发[1993]35号文批转《国家计委、铁道部关于加快京九铁路建设报告的通知》,要求各地人民政府和国务院有关部门要高度重视、大力协同、密切配合,确保“三年铺通,一年配套,边配套,边分流”总目标的实现。

京九铁路建设从此令人瞩目,蜚声世界。

第三节 可行性研究报告(设计任务书)的报批

本线起初只考虑由北京至九江。70年代中期至80年代,北京至九江铁路进行过可行性研究,并分段报送了项目建议书。90年代随着国家政治、经济形势的变化及全国铁路网发展的需要,由“小京九”(北京至九江)演变成“大京九”(北京至九龙),由此进行全面规划,并报送了项目建议书。因此,京九铁路设计任务书报批大体上可分两个阶段:一是作为北京至九江铁路、南浔线技改、向吉地方铁路、广梅汕地方铁路、向塘至广州(含九龙)铁路,分段进行可行性研究并报批设计任务书;二是按“大京九”总体规划方案报批项目建议书。

(一)北京至阜阳段

1975年2月,北京至九江铁路由铁三院、铁四院按Ⅰ级干线单线铁路标准,分别编制了北京至商丘及商丘至九江方案研究报告。该报告北段重点论述了京九线引入北京、天津两大枢纽线路方案、引入衡水站疏解方案以及黄河大桥桥址方案;南段重点论述了阜阳至九江的东(经六安)、中(经金寨)、西(经麻城)三大线路方案。铁道部于1978年6月向国家计委报送了《关于北京至九江铁路设计任务书的报告》。

1979年4月,铁三院、铁四院按Ⅰ级(160 km/h)铁路标准,编制了北京至九江铁路补充方案研究报告。1982年8月,铁道部向国家计委报送了《关于北京至九江铁路修改计划任务书》。

1983年7月,国家计委在以计交[1983]1091号文《关于北京至九江铁路衡水至阜阳段设计任务书的批复》中,要求铁道部对黄河大桥桥址再搜集一些综合资料,然后论证定案。

1986年12月,铁道部组织铁三院、大桥工程局(以下简称大桥局)、专业设计院(以下简称铁专院)对黄河桥位及线路方案进行大面积选线,选择了艾山、鱼山、赵庄、孙口、旧城集5个有价值的黄河桥址方案。1987年3月,铁道部在京组织补充方案论证会;同年9月,铁道部组织有关专家对孙口、鱼山两桥位方案进行现场考察,经深入研讨,初步确定采用孙口桥位方案。

1989年9月,铁三院重新编制了京九线北京至衡水段补充方案报告,进一步论证京九线引入京、津两大枢纽方案及任丘至清河段线路方案。

1991年5月,国家计委在以计交通[1991]681号文下达的《关于审批京九铁路北京至衡水段项目建议书的请示》中称北京至衡水段项目建议书已经国务院批准。至此,京九北段——北京至阜阳段设计任务书全部得到批复。

1993年2月,铁道部根据国务院批准的京九铁路总体规划方案(代项目建议书)向国家计委报送了《京九铁路商丘至阜阳段增建第二线可行性研究报告》,获得批复同意。

(二)阜阳至九江段

经过“七五”和“中取华东”铁路建设,商阜线、阜淮复线、淮南复线、合九地方铁路建成,