

海南铁路跨海列车首批移动储能电站投用

超级“充电宝”在火车“上岗” 过海旅客不再“蒸桑拿”



扫码看视频

南国都市报7月11日讯(记者 王小畅 通讯员 方杰 杨睿 李必政)11日,首批移动储能电站在海南铁路跨海列车上线使用,这在全国尚属首例。该移动储能电站的使用,将很好地解决列车在跨海渡轮停电作业时车厢内温度过高的难题,让旅客乘车体验更舒适。

原来乘船前车厢停电闷热

试过放巨型冰块、带电池风扇、加挂发电车……均无解

当天下午,记者上车体验发现,列车在上船前的解编、推入作业时,车内温度基本保持恒定,车厢上放置的温度计显示为26℃左右,在车上很凉快。这种舒服的感觉,得益于牵引车上新增的“大型充电宝”,基本保证了车厢可以持续供电,让空调可以在大部分的作业过程中持续工作。

据了解,琼州海峡进出岛的列车受限于渡轮甲板长度,不能整个列车直接装船。需要先在两岸对列车进行分解编组作业,在两台牵引机车的作用下,通过“解编—推入—拉出—解编—推入”作业流程将列车分解成四组,由机车头依次推送至渡轮火车甲板停放,由渡轮运送过海。到了对岸码头后,再将火车进行编组,接着进行陆地行驶。

铁路有关工作人员介绍,在此解编过程中多个环节无法带电作业,车厢将有半个多小时

无法通电,用不上空调,车厢内变得十分闷热。铁路部门先后尝试在车厢内放置巨型冰块、从湛江往车厢送带电池的调车机加挂发电车、用直供电机车头代替现有的调车机等,皆因码头调车作业比较复杂,操作起来难度太大,而未能实行或者长期坚持。

据悉,伴随着新能源技术的蓬勃发展,移动式储能电站应运而生,为解决传统供电方式无法解决的难题提供了契机。为切实解决旅客实际困难,广铁集团经反复调研论证,确定采用先进、实用、稳妥的新能源技术研发解决此难题。通过与高校、科研单位、电池企业合作,成功研制出了采用电池活化技术、具备三级消防系统的移动储能电站,解决了列车过海编组作业供电难点,消除了旅客乘车过海闷热的痛点,切实提升了旅客乘坐舒适性。

首批6台移动储能电站投入使用

初期先满足出岛过海列车以及白天进岛列车编组作业供电

广铁集团机务部工作人员介绍,首批投入使用的移动储能电站共有6台,分别储备在琼州海峡两岸的铁路南北港。使用初期先满足出岛过海列车以及白天进岛列车编组作业供电。后续将进一步推广至更多进出岛列车上。

该设备设计容量645kWh,输出功率达400kW,相当于为跨海列车安装了一个“大型充电宝”,让列车在没有机车或站内供电设备传统电源供电的情况下,仍然能够维持列车空调运行,让跨海列车在解编作业时车厢温度由过去最高40℃降至现在的26℃左右,大大缓解了车厢温度过高的状况。

该设备通过清新脱俗的水彩画艺术风格涂装,以蓝天大海为背景,衬托天涯海角、尖峰岭、蜈支洲岛等海南著名旅游景点元素,让旅客感受海南风光,成为海南自由贸易港进出通道上的一道靓丽风景。

“以前每次坐火车过海,从车站出发到上船那段都没有空调,差不多要热半个多小时,就像蒸桑拿一样,哪怕是带着小电扇也不管用,非常难受。现在有空调了,感觉完全不一样了,很凉快很舒服。”乘坐K458次的旅客王先生作为“熟客”,感到十分惊喜。

另据了解,自2004年12月开通以来,跨海旅客列车20年间共运输旅客6000多万人次,每年达300多万人次。随着海南自由贸易港建设如火如荼进行,进出岛铁

路客流也在逐年增加。

今年暑期,随着旅游流、商务流、学生流高度叠加,进出岛铁路客流处于高位运行,对服务质量提出了更高要求。铁路部门组织技术骨干对机车、动车组、船舶和港口各设施设备进行全面排查整治,确保各设备处于良好的运转状态,同时,加强运输组织,科学合理地安排铁路轮渡运力,确保旅客和车辆能够及时过海。

七月十一日,在海口铁路南港,一列携带超级“充电宝”的火正在分解编组作业,准备驶进粤海铁路轮渡。(记者汪承贤摄)