

全力以赴拼经济搞建设 坚定不移推动高质量发展

# 铁路天府站建设加速：进入站台层以上施工

## 系四川首个TOD综合铁路站，预计2025年建成

华西都市报(记者 曹菲)5月11日,记者从中国铁路成都局集团有限公司客站建设指挥部获悉,四川省首个TOD综合铁路站——天府站第一阶段站台层及以下主体结构工程已完成,进入站台层以上第二施工阶段。

天府站位于四川天府新区成都直管区,总建筑面积约61.2万平方米。其中站房面积12.02万平方米,站台规模为12台22线。是成都铁路枢纽规划中“三主三辅”客运布局的“三主”之一的综合性交通枢纽,从2022年5月开工,建设工期3年。

天府站是四川省首个融入TOD综合开发设计理念的铁路站点,采用“站房高架+站场高架”设计,有效分离枢纽与片区道路交通。通过腰部进站,中部光谷,实现公交、轨道换乘最便捷。天府站南场承担成宜高铁、成达万高铁、川藏铁路,北场承担规划中西安至成都第二高铁、成都至三台城际等线路的始发终到或通过,是成渝地区双城经济圈



天府站效果图。中国铁路成都局集团有限公司供图

上的重要城际枢纽节点之一。

天府站以“筑巢引凤”为设计理念,整体形态采用了大量的曲线元素,立面以横向的铝合金线条突显建筑的舒展感,“凤凰眼”位于南北进站口,是天府

站的特色空间,采用单层网壳的结构形式、配合机翼形铝合金构件,将建筑结构声、光、电融为一体。腰部的光谷雨棚连接南北场空间,采用双曲面网格结构搭配ETFE膜材,改善室内光环境,彰

显站房精致现代的工程美感。

据了解,天府站施工分两个阶段,其中第一阶段为天府站车场范围内站台层及以下主体结构工程,第二阶段为地面站房及配套综合交通枢纽工程剩余工程施工阶段。

据中铁十二局项目部常务副指挥长王瑞刚介绍,自开工以来,项目部倒排工期,抢抓施工节点,项目建设高峰期配置了土方外运车辆550台,挖机35台,桩机23台,塔吊17台,3200余名建设者不间断轮班作业。

目前,第一阶段南北场出站层、承轨层、站台层主体结构工程已全部完成,正在进行防水工程、模板架体拆除等收尾工作。

据客站建设指挥部相关负责人介绍,目前天府站全面进入第二施工阶段,主要包括站台层以上主体结构,南北侧式站房主体结构,钢结构工程,全站幕墙,装饰装修,静态标识,电力,机电安装,客服信息等工程内容。

# 海螺沟景区道路灾后恢复重建工程首座隧道贯通

5月11日,随着挖掘机挥舞长臂,由甘孜州交通和城乡建设投资集团有限公司建设,蜀道集团四川路桥交建集团承建的海螺沟景区道路灾后恢复重建工程青岗坪隧道最后一层掌子面成功破壁,标志着该项目全线首座隧道顺利贯通。

华西都市报、封面新闻记者从项目部了解到,该项目共和2号隧道进口至支洞也实现贯通,这座全线最长隧道(全长1453米)掘进进度突破65.5%,为夏季安全度汛提供了有力保障,也为今年10月完成全线基本建成通车目标奠定了良好基础。

## 首座隧道贯通意义重大

海螺沟景区道路灾后恢复重建工程全线起于磨西镇海螺沟景区大门,经绝壁公路下磨西台地后,利用青岗坪大桥跨河,沿既有道路布线,由北向南至贡嘎神汤后,再由东向西沿景区专用通道老路布线,止于三号营地,全长约29.130千米。主要控制性工程包含4隧2桥,即青岗坪隧道、共和1号隧道、共和2号隧道、兰花寨隧道及嘎木沟大桥、向阳坡大桥。

此次贯通的青岗坪隧道全长563米,距项目起点并不远,入口正对青岗



5月11日,海螺沟景区道路灾后恢复重建工程青岗坪隧道顺利贯通。

坪大桥。而在隧道对面,这段曾因垮塌严重被称为“绝壁”的公路如今已面貌一新,边坡处置基本完成,绿网之下种植的保护草已经发芽。

“开挖这条隧道,主要是避让旁边1处大型高位崩塌、滑坡地点。”海螺沟项目现场负责人陈鹏用手指向左前方介绍。记者看到,受地震影响,原有道路上方的山体仿佛从山顶往下被撕下了“表皮”,裸露的石头和泥土在群山之中格外醒目,数名工人如同“蜘蛛人”一般,从山顶“飞檐走壁”而下,正在进行孤石排危。

在青岗坪隧道施工中,特殊的地质条件也带来不小的挑战。隧道进口出现了较大裂缝,为避免扰动,项目部在洞口段采用机械开挖施工方式进洞,在洞顶采用锚固加挂网喷浆方式进行处置,同时对危岩带裂缝加强检测,以确保隧道掘进安全有序推进。

从进洞到贯通,青岗坪隧道施工历时131天,“对我们来说意义重大。”陈鹏提到,青岗坪隧道贯通后,后续施工的材料运输及人员通行有了另一条更加安全稳定快捷的通道,同时也极大提振了全体参建者的信心。

## 施工有序开展 多个工程节点临近

青岗坪隧道是海螺沟景区道路灾后恢复重建工程的一个缩影,项目部建设的4座隧道,也就意味着穿越了4处重大地质灾害点,而新建的两座大桥,则是为了绕避两处潜在泥石流冲沟。目前,4条隧道累计进尺已顺利突破2456.3米,掘进进度突破59%,除青岗坪隧道实现贯通外,共和1号隧道已掘进650米,共和2号隧道已掘进951.9米,兰花寨隧道已掘进300.4米,两座大桥的下部结构已基本完成。

从青岗坪隧道乘车再往里颠簸前行,记者看到运输车辆来回穿梭,挖掘机、吊车及工人正在紧张有序地施工。

自今年1月1日正式开工以来,海螺沟项目部高标准严要求加快推进施工进度,先后克服了余震频发、边坡落石不断等危险,以及冬季严寒施工条件恶劣、道路狭窄材料运输困难等诸多困难,在规定时间内高质量完成施工节点任务,为今年10月基本完成建成通车打下了坚实基础,为海螺沟景区开放、推动甘孜州灾后旅游经济恢复做好了交通保障。

李兰可 华西都市报-封面新闻记者 陈远扬

# 成乐高速扩容项目乐山城区过境复线段通车

华西都市报(记者 曹菲)5月11日,记者从蜀道集团获悉,当天下午3点,成乐高速扩容项目乐山城区过境复线段建成通车。

本次通车的乐山城区过境复线段主线全长8.502公里,起于棉竹北枢纽互通,跨青衣江大桥,止于峨眉山市符溪镇与乐雅高速相接,为双向六车道,设计时速100公里,全线桥梁18座,桥梁总长3.9公里。该段的通车使成都至峨眉山新增一条直达高速,同时连接起乐雅高速和成乐高速,方便两条高速的车辆转换,助推乐山中心城区过境高速公路环线的形成,极大方便了沿线及城市间居民出行和往来。

成乐高速扩容项目是四川省第一条

大规模“四改八”经营性高速公路改扩建项目,项目全长136.12公里,途经成都、眉山、乐山三市,共设3对服务区、17个收费站,包含新建复线段、原路扩建段和乐山城区过境复线段三部分。

新建复线段双向八车道,起于成都市三环路川藏立交,止于成雅高速青龙场,长41.458公里;原路扩建段双向八车道,沿成乐高速原路两侧加宽,止于乐山市中区辜李坝,顺接乐宜高速公路,长86.164公里。

其中,眉山青龙场枢纽互通至乐山棉竹互通81公里于2021年12月15日建成通车;乐山城区过境复线段为本次通车路段。截至目前,已建成路段占项目通车总里程约65.7%。



成乐高速扩容项目乐山城区过境复线段。蜀道集团供图

# 巴中米仓大道 首个瓦斯特特长隧道双线贯通

华西都市报(记者 谢颖)5月10日,省级重点建设项目——诺水河至光雾山公路(米仓大道)第一座瓦斯特特长隧道(铁厂隧道)双线贯通仪式举行。

铁厂隧道位于通江县诺水河镇厂河沟至窑坡里村境内,设计时速60千米,设计为分离双洞,左线长3088米、右线长3048米。

米仓大道全长97公里,起于通江县两河口,经诺水河镇到达南江县光雾山镇,连接诺水河和光雾山两个国家级风景名胜。历经850天苦战,施工方克服隧道涌突水、瓦斯溢出、软岩大变形等困难,铁厂隧道这一重要节点工程如期完成,为明年实现全线贯通奠定了坚实基础。