

全力以赴拼经济搞建设 坚定不移推动高质量发展

成都商贸大道五块石高架桥开通试运行

华西都市报讯(记者 杨博)8月30日,成都市金牛区火车北站扩能改造工程迎来新进展,作为配套市政工程之一的商贸大道五块石高架桥开通试运行。该桥通车后,将提升成都火车北站片区的通行效率,改善民生出行。

据介绍,该项目主线桥长约1.3公里,南起于一、二环之间西北桥东街,向北跨越二环路及火车北站西侧铁路咽喉区,于赛云台路与成彭高架相接;同步开放的还有主线桥与二环高架桥之间的连接匝道,通过匝道有效实现了二环路内外侧与成彭高架等射线道路之间的快速转换。

当天上午9点,记者驾车沿二环路内环行驶至商贸大道,通过匝道行驶至成彭高架出城,仅用了10分钟,比改造之前节约了近一半的时间。

“目前我们正结合火车北站站改工程



五块石高架桥跨越二环路及火车北站西侧铁路咽喉区。

统筹安排,同步推进涉铁部分下穿隧道及底层道路施工,力争早日还道于民。”成都交投集团成高建设公司相关负责人表示。

值得一提的是,项目在建设之初,即融入了绿色低碳的施工理念,施工中采用了预制箱梁等大量工业化预制装配构件。在铁路咽喉区跨线桥重点区域施工期间,项目采用全封闭式挂篮悬灌施工,巧用夜间铁路“天窗点”,在保证铁路正常营运的同时,确保施工安全和效率。

除此之外,为贯彻公园城市的建设理念,项目还采用立体绿化在桥梁的护栏增加外挂花箱,并引入智慧滴灌系统,通过传感器对花箱土壤湿度进行分析监测。该系统能够根据植物生长所需土壤的湿度范围,自动开启或关闭水泵,从而自动给高架桥上的观赏植物进行供水,较之常规滴灌系统,可节约约50%用水。

现场
体验

一桥飞架成都二环

火车北站片区进出城仅需10分钟

成都城北出行哪里难?五块石片区一定是其中之一。8月30日,火车北站扩能改造配套市政工程之一的商贸大道五块石高架桥开通试运行,一桥飞架二环路,将五块石片区进出城通道贯连,将极大提升火车北站片区的通行效率。

体验

二环上成彭高架仅需10分钟

商贸大道五块石高架桥由成都市住建局牵头,成都交投集团所属成高建设公司负责建设。该项目主线桥长约1.3公里,南起于一、二环之间西北桥东街,向北跨越二环路及火车北站西侧铁路咽喉区,于赛云台路与成彭高架相接;同步开放的还有主线桥与二环高架桥之间的连接匝道,通过匝道有效实现了二环路内外侧与成彭高架等射线道路之间的快速转换。

30日上午10点,记者驾车沿二环路内环行驶至商贸大道,并通过匝道行驶至成彭高架出城,仅用了10分钟,比改造之前节约了近一半时间。“原来这样开车要绕很大一圈,现在方便多了。”一位住在立交桥出口处不远的居民告诉记者,前几天他看到小区门口装了红绿灯,才知道五块石高架桥要通车了。

在极大缓解北新干道交通压力的同时,该高架桥通车还有效解决了火车北站



片区南北交通串联难题,为片区商业发展和居民生活带来更多便利。当天,有驾驶员告诉记者:“之前从五块石片区进一环需绕道九里堤或驷马桥,要花半个多小时。商贸大道五块石高架开通后只需要三五分钟,较之前方便多了,心情也舒畅多了。”

作用

解决成彭到一环的过境交通

五块石片区曾紧邻府河建材市场,

府河建材市场作为成都最早一批专业建材市场,27年来几乎包揽了成都人的家装材料,当年火爆的程度可想而知。市场于2018年拆除后,该片区新修了商品房,和曾经的某单位职工房,形成了大面积的居民区。

原来的火车北站西侧,仅有原五块石跨线桥可供出城单向通行,人行和非机动车交通流量很大,也只能通过下穿铁路的地道通行,空间十分狭窄,已经远

远不能满足市民的出行需求。随着成都火车北站扩能改造,新的五块石立交桥应运而生。

火车北站扩能改造配套市政工程包含火车北站落客及过境通道、赛云台路、商贸大道的桥梁工程、道路工程以及与其相关的其他市政工程等,是整个火车北站交通枢纽建设必不可少的一部分。

其中,五块石高架桥为火车北站扩能改造配套市政工程的一部分。“高架桥主要解决了从成彭高架到一环路的过境交通,同时实现了与二环高架的交通转换。”项目相关负责人说。

温馨提示

五块石高架桥及匝道正式开通后,北站西二路片区部分交通路网功能也将同步更新。其中,二环高架九里堤上行匝道划分为双车道,往二环高架内环主线车辆驶入匝道左侧车道,往五块石高架桥出城车辆驶入匝道右侧车道,二环高架主线车辆禁止驶入五块石高架桥出城匝道;二环高架内环车辆如需经五块石高架桥出城,请提前从沙湾下行匝道驶离二环高架主线,经九里堤上行匝道右侧车道,驶入五块石高架桥左转匝道出城。

华西都市报-封面新闻记者 杨博 田之路

多条在建轨道交通线路建设迎新进展

成都轨道交通11线累计封顶车站108座

8月30日,记者从成都轨道集团获悉,近日,市域(郊)铁路成都至德阳线工程(以下简称“成德线”)友谊站一期围挡完成合围,标志着成德线全线10座地下车站全部完成一期打围,线路地下段建设工作进入了新阶段。

成都轨道集团正加速推进成都轨道交通第四期线路、轨道交通资阳线及市域(郊)铁路成都至眉山线(以下简称“成眉线”)、成德线共计11线345公里建设,累计封顶车站108座,盾构完成掘进总量的88%。

市域(郊)铁路建设迎新进展

成德线起于成都地铁1号线韦家碾

站,止于德阳市德阳北站,共设车站15座,其中地下站10座(成都段范围内6座,德阳段范围内4座)。线路建成后,将有效缩短成都至德阳的时空距离,促进区域产业、人口及各类生产要素的高效集聚。

目前成德线地下段10个站点均已完成一期打围,其中,成都段斑竹园站、国际商贸城站、杜家碾站同步开展了绿化迁移及管线迁改工作;德阳段地下站及区间风井一期绿化、市政设施及管线迁改工作已基本完成。成德线地下段建设工作迈入新进程。

同城建设,交通先行。助推成德眉资同城化发展不断提速,成都轨道集团

协同推进市域(郊)铁路建设,轨道交通资阳线、成眉线正在加速建设中。

作为四川省首条跨市域轨道交通线路,成资同城化发展的重要基础设施工程,轨道交通资阳线全线7座车站已封顶,实现全线洞通,正在全面开展轨道铺设及机电安装施工。轨道铺设已完成总量的70.61%,车站机电安装已完成总量的71%。

成眉线全长约59.139公里,线路建成后,将加速成眉地区基础设施互联互通,促进区域经济社会可持续发展。当前,成眉线正加快管线迁改、绿化迁移等前期施工,部分站点已进入主体结构施工阶段。

第四期建设项目封顶车站101座

近日,随着盾构机缓慢向前推进,轨道交通18号线三期工程驷马站~驷省中间风井区间左线盾构顺利始发,标志着全线各工点已陆续转入盾构施工阶段。

驷马站为成都轨道交通首个四线换乘地铁车站,由新建的10号线、18号线三期车站和已开通运营的1号线、4号线车站组成,配置为六层,深度达45.5米,堪比地下15层楼。该站不仅是目前成都正在建轨道交通项目的最深车站,在全国地铁建设中也十分罕见。

截至目前,成都轨道交通第四期建设项目封顶车站101座。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯