

沪渝蓉沿江高铁最新进展： 宜昌至涪陵高铁重庆段主体工程全面施工

华西都市报(记者 曹菲)4月1日,记者从长江沿岸铁路集团重庆有限公司获悉,沪渝蓉沿江高铁宜昌至涪陵高铁(以下简称“宜涪高铁”)重庆段,由中国铁建大桥局承建的李寺村大桥施工现场,随着第一个承台的浇筑完成,标志着宜涪高铁重庆段进入主体工程全面施工阶段。宜涪高铁是沪渝蓉沿江高铁的重要组成部分,这条高铁通道串联上海、江苏、安徽、湖北、重庆、四川等6省市,全线通车后成都至上海的铁路旅行时间将压缩到6个多小时。

宜涪高铁起于在建的沿江高铁武汉至宜昌段宜昌北站,经湖北恩施土家族苗族自治州,重庆市石柱县、丰都县、涪陵区,接入郑渝高铁长寿北站;新建正线全长约471公里,设计时速350公里。此次主体工程全面施工的重庆段全长约160公里。

据长江沿岸铁路集团重庆有限公司宜涪指挥部指挥长杨伟东介绍,宜涪高



宜涪高铁重庆段李寺村大桥施工现场。长江沿岸铁路集团重庆有限公司供图

铁重庆段共设车站5座,其中新建车站1座,为石柱东站,改建车站4座,包括黄水站、丰都站、涪陵北站、长寿北站。全线隧道29座,桥梁34座,桥隧比高达94%,

对施工技术有着极高的要求。重庆段内沿线分布8家施工单位,在沿线地方政府大力支持和各参建单位的共同努力下,进场3个月以来正线路基、桥梁、隧道工

程均进入实质性施工阶段。

沪渝蓉沿江高铁全线沿江布展,总长约2100公里,途经上海、江苏、安徽、湖北、重庆、四川等4省2市,设计时速350公里。

与中国大多数高铁项目一样,沪渝蓉沿江高铁分为上海至南京至合肥段、合肥至武汉段、武汉至宜昌段、宜昌至涪陵段、涪陵至重庆段以及成渝中线高铁建设。目前各段均已开工,预计2030年前全线通车。

据了解,沪渝蓉沿江高铁项目建成后,将形成川渝地区与华中地区时速350公里的高速铁路新通道,上海至成都、上海至重庆的旅行时间将分别由现在的12.2小时、10.7小时缩减至6.7小时、5.3小时,极大便利沿线人民群众出行,对于完善长江经济带综合立体交通走廊,推动长江经济带高质量发展,具有十分重要的意义。

空中拼接“钢铁积木” 泸石高速得妥特大桥梁双幅贯通

华西都市报(记者 曹菲)3月31日,记者从蜀道集团获悉,泸石高速公路得妥特大桥梁实现双幅贯通。作为泸石高速的示范工程,这座大桥刷新了国内山区钢混组合梁单跨顶推长度新纪录。全线建成通车后,泸定至石棉的3小时路程将缩短至约1小时。

得妥特大桥梁位于甘孜州泸定县得妥镇境内,横跨大渡河,全长1518.5米,桥位紧邻古滑坡体,面临地震烈度8度、最大风力达8级以上等建设难题。

为克服大渡河不具备水运条件的限制,项目团队采用步履式同步顶推技术,将长638米、重7600吨的钢箱梁,通过24组全自动数控千斤顶及传感器,在约20层楼高的空中以毫米级精度顺利完成顶推,实现了复杂风场环境、有限作业空间下的大跨度、大吨位钢箱梁落位“零误差”安装,刷新了国内山区钢混组合梁单跨顶推长度新纪录。

截至目前,泸石高速公路路基、桥涵、隧道工程均完成90%以上。其中,王岗坪互通至大杉树枢纽互通约33公里已于2024年12月31日通车试运营,伞岗坪



泸石高速得妥特大桥梁。蜀道集团供图

枢纽互通至海螺沟互通约45公里将于今年贯通。项目全线建成通车后,泸定至石棉的3小时路程将缩短至约1小时。

据了解,泸定至石棉高速公路全长96.511公里,项目起于泸定县伞岗坪,止于石棉大杉树,全线桥隧比达86.5%,隧道占比达69%,平行接近多条区域性活

动大断裂带,地震基本烈度为Ⅷ度(8度)。泸定至石棉高速公路连接雅安、雅西两条高速公路,是一条名副其实的“藏彝走廊”,更是一条路线走向与红军长征的路径高度吻合的“红色之路”,也是《四川省高速公路网规划(2019—2035年)》规划的重要组成部分。

苍巴高速全线通车

苍溪至巴中车程缩短到1小时内

华西都市报(记者 曹菲)经四川省交通运输厅备案同意,苍溪至巴中高速公路(以下简称“苍巴高速”)龙山至碾盘寺段建成,于3月31日24时入网试运营。这意味着苍巴高速全线建成通车,四川将形成一条新的出川、入陕、进京大通道,极大地改善川东北秦巴山区交通运输条件。苍溪至巴中的车程将从原来的2.5小时大幅缩短至1小时以内。据了解,苍巴高速试运营初期不收费。

苍巴高速公路起于苍溪县茶店乡,接已建的广南高速公路,止于巴中南东侧,接已建的巴达高速公路,路线全长92.553公里,双向四车道,设计速度80公里/小时。

该项目穿越大巴山腹地,地形地质条件复杂、生态环境敏感,桥梁隧道多、建设难度大、安全风险高,参建各方克服山高谷深、雾多雨多等诸多不利因素,联合攻关解决了山区复杂地质条件下桥梁基础稳定性、隧道涌水突泥等关键技术问题,全力加快推进项目实施,为如期建成通车打下了坚实基础。

苍巴高速采用BOT模式建设,由四川高速公路建设开发集团与中国铁建股份有限公司、四川省交通建设集团、成都交通投资集团组成的联合体投资建设。项目于2020年全线开工建设。其中,起点至龙山互通段约43公里已于2023年底建成通车,如今龙山至碾盘寺段建成通车,意味着苍巴高速全线通车。

苍巴高速公路是四川省高速公路网第4条横线城口至绵阳高速公路的组成部分,与成绵扩容、绵阳至苍溪、巴中至万源、包茂高速达陕段组合形成成都经巴中通往陕西安康的大通道,项目实施对于欠发达县域加快追赶跨越发展、川陕革命老区振兴发展和高水平区域协调发展意义重大。

项目建成后,将形成巴中经苍溪至绵阳的直连高速公路通道,也是成都平原、川东北两个经济区之间的第6条高速公路通道,为“五区共兴”发展战略实施提供更加有力的交通支撑。

成都地铁在建项目本周将退围近2.5万平方米

你有没有好奇过绿色的地铁围挡里面究竟在做什么?为什么“静悄悄”的地面上还需要围挡?3月31日上午9时,成都地铁30号线一期益州大道站最后一期部分围挡开始拆除,当天完成退围面积6600平方米。本周内,成都地铁30号线一期、17号线二期、10号线三期、13号线一期将拆除约25000平方米围挡。

现场直击

益州大道站拆除6600平方米围挡

3月31日上午,在府城大道西段与益州大道交叉路口处,工人正扛着绿色围挡向路边挪动,原先被围挡遮挡起来的地方,露出了干净平坦的路面。

“本次益州大道站退围约6600平方米,退围区域主要位于府城大道西段和府城大道东段。随着围挡的逐步移除,该路段2条主车道和1条非机动车道即将恢复通行。”成都轨道建设公司项目管理三中心业主代表曾勇介绍。

截至目前,益州大道站所在的30

号线一期全线24座车站已全部封顶,全线已洞通轨通,机电安装比例95%。线路开通初期运营后,将进一步加密城区南部轨道网络,有效支持双流机场临空经济区和东部新城建设,提高区域网络的通达性,为区域经济发展注入动力。

围挡拆除意味着项目建设进度更进一步。据介绍,除益州大道站外,本周内还将完成17号线二期6个站点16000平方米退围,10号线三期、13号线一期等站点也将拆除约17000平方米围挡。

动态打围

为何“围了又拆、拆了又围”?

为何地铁站项目工地“围了又拆、拆了又围”?成都轨道集团相关负责人介绍:“地铁建设围挡其实是根据施工进度动态调整的,每次打围和拆围都意味着完成了一个建设环节。”以益州大道站为例,第一、二期打围主要包括府城大道南北两侧部分区域,进行绿化迁移、硬化交

通疏解道路、管线迁改等工作,耗时约8个月;第三期打围临时占用行车道、人行道和绿化带,开展主体结构及盾构施工,用时约24个月;第四期打围,则是在原来车站主体结构完成的地方逐步拆除围挡,并在车站附属结构施工的地方设置围挡,用时超15个月。

目前,益州大道站主体结构已完成,A口、C口正在开展管线回迁、道路恢复工作,B口正在进行附属结构施工。目前正根据建设时序,陆续拆除第四期围挡。“这也标志着项目进入最后冲刺阶段,待所有工序完成后,车站就将实现全部拆围。”成都地铁30号线一期益州大道站土建项目经理张伟介绍道。

科学精细化的施工模式,不仅能有效降低施工打围对城市交通的影响,还将显著提升工程建设效率。数据显示,通过科学施工管理,成都地铁建设周期已缩短至平均4.5年,建设速度在国内位居前列。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯