

成都地铁30号线一期车站亮相 城南“科幻动脉”预计年底开通运营

11月11日,备受期待的成都轨道交通30号线一期车站正式亮相。该线路横跨四区、贯穿城南,不仅丰富了城南东西向轨道交通线路,更以“常规全自动+车车通信”等前沿技术和充满“科幻未来感”的车站设计,成为串联城市关键区域的一条“科幻动脉”。

记者了解到,30号线一期工程目前正在加快推进开通前最后的筹备工作,预计2025年年底开通运营。

一线织密城南轨道网

成都轨道交通30号线一期,西起双流机场2航站楼东站,东至龙泉驿火车站南站,横跨双流区、高新区、锦江区、龙泉驿区四区,东西横向贯穿城市南部。它的建设,并非简单新增一条线路,而是优化城南轨道交通网络的“关键落子”,是推动区域融合、促进人口与产业集聚的重要引擎。

纵观成都轨道交通线网图,城南二环至绕城之间,已有1、5、6、18四条南北向线路,以及7号线、9号线两条横向线路。既有线路以南北向为主、东西向为辅,30号线在城南东西向敷设,可有效填补7号线和9号线之间约3公里的“服务空隙”,使线网更大、线路更密,进一步激活城南发展动能。

30号线一期沿途串联起白鹭湾科技生态园、天府软件园、金融城、锦江工业园等核心商务区和产业园区,覆盖低空经济、互联网科技、量子经济、数字金



30号线一期金融城北站。成都轨道集团供图

融等新业态,这条“轨道金线”不仅是交通线,更是催化区域产业协同的“反应链”,推动人才、技术、资本沿轨道廊道高效流动。该线路的开通将有力推动重点产业延链补链强链,助力构建具有区域影响力竞争力的产业集群,为“立园满园”提供重要支撑。

有产业,便有通勤往来的需求。30号线一期共设有6座换乘站,可与7条既有线路实现便捷换乘,形成高效的网络互联,提升城市通勤效率。

双流机场2航站楼东站可换乘19号线、出闸可换乘10号线,珠江路站接驳8号线,市一医院站连接5号线,金石路站对接6号线,娇子立交站可换乘13

号线,惠王陵站可换乘2号线。

在金融城工作的李女士对此充满期待:“我住在锦江区,每天通勤就像一场‘城市穿越’。30号线开通后,我从娇子立交站上车,不用换乘就能直达金融城北,每天路上能省下20多分钟。”

同时,30号线还串联起双流国际机场和铁路龙泉驿站两大交通枢纽,构建起“航空+地铁+铁路”的无缝衔接体系,进一步提升城市综合交通枢纽一体化运营水平。

一站直达“城市N次元”

走进30号线一期车站,如同开启一场穿越“城市N次元”的沉浸之旅。

整条线路以“现代时尚、科幻创意”为设计主题,定位“现代产业、高新科技、文化创意”,构筑起一座连接现在与未来的美学通道。

在金融城北站,记者看到,站厅设计灵感源于数据洪流,条状灯光如代码般延伸,清晰硬朗的线条勾勒出空间的纵深与未来感,让乘客感受科幻的震撼。“走进这里,就像走进了科幻电影中的场景。”一位现场探访的媒体代表感叹。

珠江路站围绕“穿越之门”的设计理念,张力十足的线条灯光巧妙划分空间层次,远远看去两侧灯箱仿佛巨大的“时空之眼”,引导乘客开启未来之旅。

在30号线一期,科幻不止于想象,更成为了市民乘客通勤漫游间可触可感的日常。作为全国首条采用“常规全自动+车车通信”技术的地铁线路,30号线一期的列车能够不依赖地面中心,直接与前方列车进行实时、高效的信息交互。这项技术如同为每列车装上了“智慧眼”和“顺风耳”,更快速、精准地感知前方路况,实现更优的协同控制和更短的安全间隔,显著提升运营效率。

成都轨道建设公司相关负责人王明霞介绍:“作为建设者,我们希望线路开通后,不仅能让市民们感受到便捷舒适的出行体验,也能在移步换景间感受城市文化、体验科幻之都的魅力。”

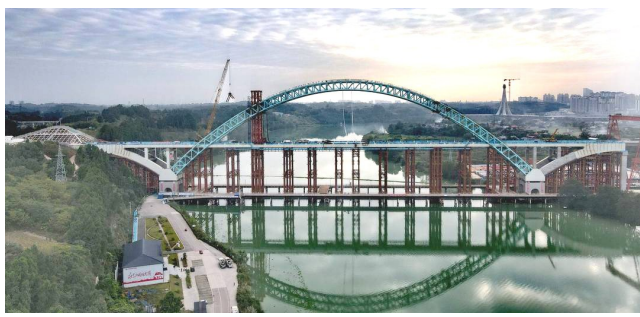
华西都市报·封面新闻记者 杨芮雯 实习生 曹晓

世界最大跨度无推力组合拱桥—— 成渝中线高铁沱江特大桥合龙

华西都市报(记者 曹菲)11月10日,记者从长江沿岸铁路集团四川有限公司获悉,当天成渝中线高铁控制性工程、世界最大跨度无推力组合拱桥——沱江特大桥全桥合龙,完成重要施工节点。

沱江特大桥位于成都简阳市石钟镇,全长1252米,主桥上部结构为主跨320米中承式钢管混凝土拱桥。

沱江两岸基岩以泥岩和沙岩为主,地基无法承受巨大水平推力,常规推力拱桥很难适用。设计方中铁二院组织专家团队反复调研论证,创新设计了飞燕式双排支座无推力拱桥结构体系,在该结构体系下深化研究后又创新设计了“钢箱-混凝土混合边拱+钢管混凝土主拱+双边箱钢梁兼做系杆”组合结



合龙后的成渝中线高铁沱江特大桥。长江沿岸铁路集团四川有限公司供图

构拱桥,这座大桥也成为世界最大跨度无推力组合拱桥。“无推力”组合结构通过内部结构将拱脚产生的巨大水平推力相互抵消,不对桥墩或地基产生水平推力,解决了地基无法承受巨大水平推力的难题。

主拱提升合龙是全桥建设难度最

高、风险最大的难题。主拱重2200吨、长174米、提升21.7米,提升过程中拱肋4吊点高差不能超过20毫米,堪比“空中绣花”。建设团队引入自动化监控、数字化管理平台,应用虚拟拼装技术,反复模拟演练,实时采集受力与位移数据,精准提升速度与姿态,确保合

龙精度达标。

成渝中线高铁是我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分,由蜀道投资集团有限责任公司参与投资建设。线路自重庆枢纽重庆北站起,向西经重庆市原渝北区、沙坪坝区、璧山区、铜梁区、大足区,四川省资阳市、成都市,引入成都枢纽成都站,正线全长292公里,设计时速350公里。

项目建成后,成渝两地旅行时间将进一步压缩至50分钟。这条高铁还将与已建成运营的西安至成都高铁、郑州至重庆高铁和在建的西宁至成都高铁、成都至达州至万州高铁、西安至重庆高铁、重庆至昆明高铁、重庆至万州高铁等多条线路连通,进一步完善成渝地区路网结构,对助力成渝地区双城经济圈建设具有十分重要的意义。

西香高速主线首座隧道双幅贯通 为实现2029年全线通车创造有利条件

华西都市报(记者 曹菲)记者从蜀道集团获悉,11月11日,G7611西昌至香格里拉(四川境)高速公路(以下简称“西香高速”)邓家坪隧道实现双幅贯通,这是西香高速主线首座双幅贯通的隧道。至此,西香高速“主动脉”建设告别“单点突破”阶段,迈入“全线推进”新时期,为实现2029年全线通车目标创造了有利条件。

邓家坪隧道位于安宁河河谷堆积地貌向高山峡谷地貌的过渡带,左洞长850米、右洞长820米。隧址位于强震

区,地形陡峭,洞口风化带厚度大,围岩自稳能力差,施工中面临洞口段地表沉降滑移、失稳滑塌、冒顶等严峻挑战。此外,隧道中部还存在岩脉入侵衍生的围岩溜塌、断层破碎带以及突水突泥等潜在风险。

为有效保障施工安全和工程质量,项目团队引入实时变形监测与自动化预警系统,对隧道初支、二衬的稳定性进行动态监控;同时,严格执行安全生产网格化管理和质量管理体系,确保每道工序都处于受控状态。

邓家坪隧道的贯通为后续T梁架设、路面铺设、机电安装等关键工序提供了重要的运输路径和工作界面,整体施工节奏将全面激活,资源配置更加优化。

作为国家交通强国建设“十四五”重点项目,西香高速是G7611国家高速公路都匀至香格里拉的重要组成部分,也是连接川滇贵三省的重要横向通道和大香格里拉旅游环线的重要组成部分。

西香高速路线总长233.132公里,其中主线长达155.49公里,另设西昌、

木里、泸沽湖三条支线,全线双向四车道,设计时速80公里,共有隧道32座、桥梁131座,桥隧比73.4%,概算总投资587.38亿元,是目前四川省内由单个项目公司管理、单体投资建设体量最大的高速公路建设项目。

西香高速建成通车后,将结束盐源县、木里县不通高速公路的历史,对改善凉山彝族自治州民族地区交通条件、巩固拓展脱贫攻坚成果、促进区域优势资源开发与经济社会高质量发展具有里程碑意义。