

高铁进城又有新进展

广湛高铁今年将双线引入广州火车站

被称为广东史上最长高铁的广湛高铁将更快引入位于广州市中心的广州火车站!《新建广州至湛江高速铁路引入广州站工程施工总价承包招标公告》近日发布,将在今年内提前实施广湛高铁双线引入广州火车站工程。广湛高铁正在施工的路段目前也在加快建设,佛山段施工突破两大节点,湛江湾海底隧道也完成了无砟轨道施工。

■新快报记者 许力夫 通讯员 黄诗伟 康桂铭 王锐

从单线引入广州站改为双线引入

广湛高铁串联起广州、佛山、肇庆、云浮、阳江、茂名、湛江7座城市,全长401公里,设计时速350公里,预计今年建成开通。高铁新设佛山站、珠三角枢纽机场站、新兴南站、阳春东站、阳江北站、马踏站、茂名南站、吴川站、湛江北站9个车站。

根据公告内容显示,广湛高铁原初步设计、施工图批复为在广州站改造前,广湛正线DK0+000-DK1+060利用既有广茂铁路单线引入广州站。为进一步发挥广州站区位优势,实现广深港高铁、贵广客专、南广铁路等高铁干线客车直达广州中心城区,拟提前实施双线引入广州站工程。

项目业主为广东广湛铁路有限责任公司,委托广州局集团公司建设和运输管理,由广州工程建设指挥部组织实施。工程主要包括新建广湛高铁DK0+000-DK1+060段,正线长度1.06

公里;改建既有京广铁路上行线0.442公里及相关工程。工程重难点为双线引入广州站的正线其中一段将分为地上地下两层。正线左右线有410米为双层框架段。右线为地下线,采用明挖框架结构,基坑深度6米至11米。左线为地上线,采用路基结构。工程计划开工日期为今年5月10日,计划竣工日期为今年12月31日。

广湛高铁设计时速350公里,是国家“八纵八横”高速铁路网沿海铁路客运大通道的重要组成部分,是连接粤港澳大湾区和海南自贸港、北部湾城市群的高速铁路。项目建成通车后,将大幅缩短粤西地区与粤港澳大湾区的时空距离,广州中心城区至湛江中心城区可实现90分钟直达,极大改善粤西地区群众出行条件,助推粤西沿海地区阳江、茂名、湛江深度融入粤港澳大湾区联动发展。

广佛两市可实现15分钟一站直联

广湛高铁建设在4月初取得新突破。随着最后一方混凝土浇筑结束,由中铁二十五局承建的广湛高铁佛山站东西翼上盖平台主体结构顺利完工,为佛山站今年底主站房具备通车条件奠定基础。

在施工现场,数台塔吊巨臂高悬,泵车长臂伸展,将混凝土精准浇筑至模板内,施工现场一派繁忙。此次完成浇筑的上盖平台东西长563.54米,盖板面积5.36万平方米,由324根实心混凝土框架柱支撑,传导受力,确保建筑主体结构安全。未来,该上盖平台下部将作为站台停车区间雨棚,上部拓展为绿化公园。

“在浇筑施工过程中,我们针对超长大体混凝土结构难题,创新采用跳仓法与膨胀加强带施工技术融合,即分块规划、隔块施工,类似跳棋隔一段浇一段,相邻两段隔开一段时间,避免混凝土施工初期激烈温差产生裂缝,降低了施工成本,加快了施工进度,完成时

间比计划工期提前了整整20天。”中铁二十五局项目负责人周长磊介绍。

据了解,广湛高铁佛山站位于佛山市禅城区核心区域,地下管网复杂,周边交通能力饱和,同时进行已建成运营的地铁3号线“先隧后站”施工,以及规划的7号、15号线下穿佛山站部分主体结构施工,施工难度大。为确保地铁安全运行,同时保障片区通信、用水、用电等设施的正常运转,项目团队通过技术创新,克服了交叉叠加施工、界面复杂等难题。

佛山站项目是广湛高铁在建规模最大的站房,总建设规模29.4万平方米,站场规模4台9线。建成通车后,将弥补佛山北上通道短板,大幅缩短与周边城市的通行时间,并推动广州市和佛山市两个万亿超级城市中心一体化发展。届时广佛两市中心可实现15分钟一站直联,大幅缩短广佛之间的通勤时间,方便沿线居民出行。

广州至湛江高速铁路线路示意图



广湛高铁站前二标项目取得新进展

在佛山市南海区,伴随着最后一方混凝土入模,由中铁二十五局承建的广湛高铁站前二标项目全部简支箱梁浇筑任务圆满完成,为全线按期开通创造了良好条件。

广湛高铁站前二标项目正线全长10.38公里,包含佛山特大桥、高中立交特大桥2座桥梁,含简支箱梁和连续梁两种桥梁结构,其中简支箱梁183孔,占标段全长的56%。据中铁二十五局现场负责人陆浩介绍,项目地处佛山市区,居民楼、厂房林立,为减少临时土地征用,

最大限度减小施工断点对进度的影响,项目管理团队从整体工期、安全质量、经济效益等多方面综合考量,优化施工组织方案,最终将传统的梁场预制架梁方案,改为“6套移动模架+12套梁柱支架”组合现浇法施工。高峰期多点齐头并进,能在一个月内完成20孔简支箱梁浇筑任务,极大地提高了施工效率。

目前,该标段桥梁主体工程已完成96%,路基工程已完成95%,全封闭式声屏障、无砟道床及附属工程同步施工中,总体进度近九成。

湛江湾海底隧道无砟轨道施工完成

随着最后一板无砟轨道道床板浇筑完成,广湛高铁湛江湾海底隧道本月初完成全部无砟轨道施工任务,为后续全线铺轨贯通和联调联试创造了有利条件。

湛江湾海底隧道全长9640米,是国内目前独头掘进距离最长的大直径穿海高铁盾构隧道工程。其无砟轨道长9600米,横跨湛江市坡头区、霞山区,穿越2500米湛江湾海域。作为广湛项目全线重点控制性工程之一,湛江湾海底隧道无砟轨道施工精度要求高、工艺复杂,其无砟轨道与铺轨施工完成对项目开通运营具有重要意义。

自2024年11月进入无砟轨道施工阶段以来,广湛铁路公司组织参建单位周密部署、超前谋划,推动各单位实行SOP标准作业工序,健全完善质量管理体系,明确各环节的技术规程和操作规程,高标准、高质量完成了

无砟轨道施工。

在施工过程中,针对隧道施工作业面狭窄、人员物资运输受限等难题,广湛铁路公司通过优化资源配置,加大人员投入保障无砟轨道施工稳步推进。通过依托CPⅢ控制网测设技术实现毫米级精度控制,实现隧道内无砟轨道单日平均施工作业160米,高峰时段施工作业240米。同时严格落实各级组织在安全管理方面的要求,定期开展隧道安全检查,重点排查隧道机械设备、用电、消防等,切实压实各方安全责任,保障了无砟轨道施工安全、顺利进行。

湛江湾海底隧道完成无砟轨道施工,标志着制约湛江段铺轨施工的重大难点之一被顺利攻克。待无砟道床养护完毕后,广湛铁路公司将重点推进湛江北至新兴南段铺轨施工,为后续全线试运行奠定基础。

■广湛高铁站前二标最后一孔简支箱梁施工现场。 韦相宇/摄

