

加速交通设施同城化
共建便捷畅达都市圈

——「宜荆荆恩」四地加快构建都市圈立体交通网络

宜昌

与时间赛跑 和汛期抢跑
枝江百里洲大桥“拔节”生长

汛期来临之前,芒种时节,枝江百里洲长江大桥施工与时间赛跑、和汛期抢跑,“拔节”生长。

百里洲大桥北岸施工现场位于枝江市马家店街道滕家河村,进入施工现场的道路上插满了彩旗,迎风飘扬。

“我们已经赶在汛期前完成了北岸桩基承台施工。”6月6日,项目承建单位四川路桥当枝松高速公路项目总工程师汪林向记者介绍,北岸主墩承台共两个,采用的是分离式八边形承台,单个承台顺桥向×横桥向尺寸为28.9米×43.5米,厚7.5米,左右幅均采用C40混凝土浇筑,分2次浇筑完成,浇筑高度为3.7米,浇筑方量为4300立方米,如果按照1米的厚度可以铺满10个标准的篮球场。

“别看桩基承台没有多高,承台下面却打下了66根118米的桩。”在施工现场的板房内,汪林指着墙上挂着的施工图向记者介绍,墙面上的施工图纸上,满满标画着66根红色的柱状图。“这就是承台下的桩,能给大桥牢牢的支撑,确保大桥稳固,坚如磐石。”

“为了保证施工质量,承台施工要连续浇筑30个小时,我们在施工现场成立党员攻坚先锋队,党员带班、全员上岗,人歇机不歇。一江之隔的南岸现正在进行承台围堰施工,力争在洪峰到来之前,完成围堰封底浇筑。”汪林说。

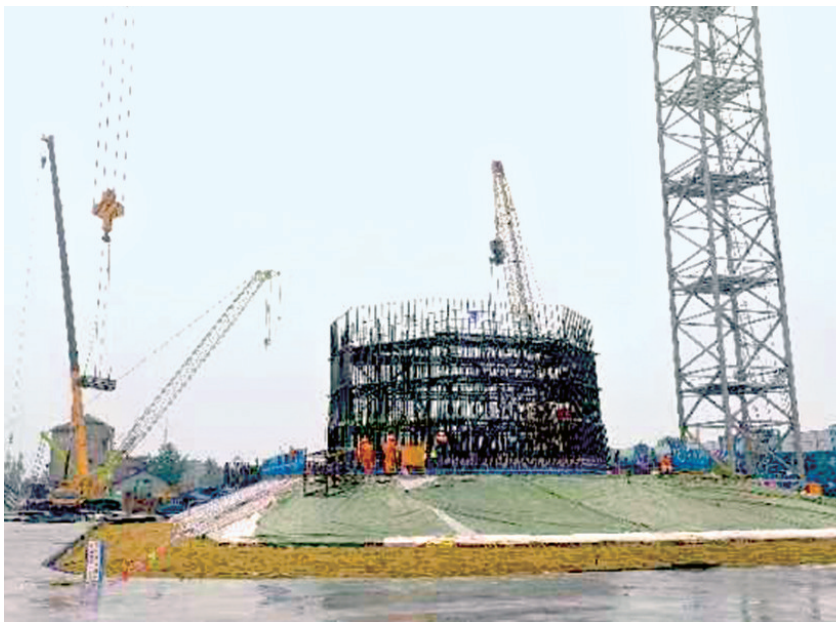
“在抢进度的同时,百里洲大桥建设还采用了很多新技术。”汪林介绍,大体积混凝土水化热是质量管控的重点。施工过程中采取“冷却循环水管”“千层饼施工控制”“智慧化温度数据采集及控制系统”等最新的工艺工法,通过提前布设五层冷却循环水管、分层分区浇筑、ADINA进行仿真预测和监控等手段,确保混凝土内部温度、内表温差可视可控,保证施工质量,争创平安百年品质工程。

枝江百里洲长江大桥是当枝松高速的控制性工程,是当前世界跨径最大钢-UHPC组合梁斜拉桥。大桥采用A型桥塔,北塔高242.5米,南塔高257米。桥面全长1549米,主跨890米,双向六车道。

“大桥预计在2026年上半年通车。”汪林表示,为了确保工期,现场800余名建设者将加班加点赶工期、赶进度,争取按时交付。

百里洲大桥建成通车后,当枝松高速公路将串连起当阳、枝江、松滋三市。可将当阳、枝江、松滋、宜都四地通车时间缩短至30分钟之内,“半小时经济圈”呼之欲出。

(宜荆荆恩主流媒体联盟·三峡日报全媒记者 李鹏飞 通讯员 田雪莲)



6月6日,当枝松高速枝江百里洲长江大桥北岸主墩承台施工现场。

荆州

荆荆铁路3标项目最后一榀箱梁完成浇筑
通车后“两荆”来往仅需20分钟

“突突突……”6月3日,在荆荆铁路3标项目施工现场,多种机械设备轰鸣声此起彼伏,混凝土搅拌车来回穿梭,10余名工人在长32米、重近800吨的箱梁顶部,有条不紊地开展交叉作业。

晚8时18分,随着液压布料机将最后一斗混凝土浇筑在箱梁内,至此,由中铁大桥局承建的荆荆铁路3标项目制梁场圆满完成538榀制梁任务,比预计时间提前了近1个月。

“最后一榀箱梁的成功浇筑标志着整体施工向重要节点又迈进坚实一步,为后续无砟轨道施工和加快推进全线贯通奠定坚实基础。”荆荆铁路3标项目经理部项目总工程师刘剑锐说。

荆荆铁路北起荆门市西侧周家坡,东侧接入汉宜铁路荆州站,全长约77公里,设计时速350公里,合同工期42个月,预计2024年12月建成通车,是我国“八纵八横”高速铁路网中呼南高铁双通道的重要组成部分。通车后,荆门与荆州两地来往仅需20分钟。

荆荆铁路3标项目于2021年6月开工,正线长度18.931公里,包括站前工程及站后接口工程、无砟道床、箱梁预制及架设施工。工程数量桥梁5座、路基3

段、框架涵3座、连续梁4处、现浇简支梁11片、预制箱梁538片。

500KV高压线改迁,是施工推进的重大难点。去年6月,由于制梁场附近高压线太矮,无法进一步施工,亟需进行改迁,为此项目施工停滞近半年时间。

“迁改涉及到政策处理、协调沟通、申请审批、施工作业等,难度非常大。”项目部梁场技术负责人吕创龙介绍,项目团队通过科学组织,不断优化施工,整合资源配置,增强技术攻关力度,最终克服了高压改迁不利因素影响。

今年2月以来,项目以每月平均超过80榀制梁量,每天超过3榀的制梁速度,圆满完成了施工任务。截至目前,荆荆铁路3标箱梁架设完成483榀,预计6月下旬可完成全部箱梁的架设工作。

据了解,荆荆铁路3标项目制梁场(荆州北制梁场)位于荆州区川店镇藤店村,以现代化、数字化、规模化、智能化、标准化为建设标准,占地面积约213亩,承担538片预制梁任务,是荆荆铁路最具现代化、面积规模最大的梁场。

(宜荆荆恩主流媒体联盟·荆州日报记者 谭馨 梅闻 通讯员 冷朝乾)



6月3日,荆荆铁路3标项目最后一榀箱梁完成浇筑。

荆门

沪渝蓉高铁、襄荆高铁、荆门西站……
大批交通项目建设奋战正酣

激情六月,荆门交通项目建设正酣。

6月2日,沪渝蓉高铁钟祥汉江特大桥主墩承台已全部完工,桥面建设有序推进。钟祥汉江特大桥是目前世界最大主跨的高速铁路无砟轨道混凝土梁斜拉桥,为沪渝蓉高铁武宜段全线控制性工程。

历经390天的日夜奋战,由中铁上海工程局承建的沪渝蓉高铁武宜段WYZQ-3标萧家山隧道顺利贯通,这是沪渝蓉高铁武汉通往宜昌方向的第一座隧道。

萧家山隧道位于京山市雁门口镇,全长628米,设计为单洞双线隧道,采用单口掘进、三台阶法施工,是沪渝蓉高铁武汉通往宜昌方向由江汉平原向鄂西山区过渡的第一座隧道,也是天门、京山段境内贯通的第一座隧道,是武宜铁路3标的重点控制性工程。

5月29日,荆门市自然资源局传出消息,新建襄阳至荆门高速铁路(荆门段)项目通过自然资源部审查,标志着该项目138.3321公顷用地零补证一次性通过,接下来将下达建设用地的批复,项目进入全面建设阶段。

在中铁建工集团荆门西站,项目党支部书记李瑞

东告诉记者,已完成地下层、地面层施工,全面进入高架候车层主体施工阶段,正按节点要求建设,以确保2024年6月达到静态验收(站房竣工)的条件。

荆门西站是沿江高铁、荆荆高铁、襄荆高铁并站的一座大型高铁枢纽站,建设整体分为基础出站层(地下层)、进站层(地面层)和高架候车层(地上层),目前站房基础出站层主体结构完成100%,进站层主体结构完成90%,承轨层(跨线)主体结构完成100%,站台雨棚主体结构完成65%,已全面进入高架候车层主体施工阶段。

荆门市综合交通运输工作领导小组办公室负责人介绍,今年将围绕“建设宜荆荆全国性综合交通运输枢纽重要一极”发展目标和“交通基础设施建设全面提速”工作要求,加快推进荆荆高铁、襄荆高铁、武荆宜高铁和浩吉铁路荆门北至至隆联络线、沙洋疏港铁路专用线建设,不断完善集疏运体系,持续优化运输结构,朝着绿色、智慧、法治交通的方向快速推进。

(宜荆荆恩主流媒体联盟·荆门日报记者 姚桂林 通讯员 张周 靳铁斌)



5月14日,沪渝蓉高铁武宜段WYZQ-3标萧家山隧道顺利贯通。

恩施

宜来高速鹤峰东段预计明年7月全面完工
彻底打通鄂西南快速出口通道

宜来高速是湖北省“横五线”的最后一笔,是全省南部东西向的交通大动脉,建成后将从根本上扭转恩施州南四县先西进再东出的高成本逆向流动局面,对振兴湖北旅游、扶持革命老区发展、维护民族地区稳定具有十分重要的意义。

6月5日,在云南庄特大桥施工现场,塔吊高耸,焊花飞溅,机械轰鸣声此起彼伏,100余名工人忙碌于13号、14号主桥墩上,正在紧张有序地进行钢筋切割、捆扎等作业,工程建设如火如荼。

宜来高速鹤峰东段二标段云南庄特大桥总工程师刘鹏表示,“云南庄13号墩目前正在施工右幅上弦的11号块施工,14号墩正在进行右幅上弦9号块施工。”

交通运输是经济发展的“先行官”,作为宜来高速最后开工标段的鹤峰东高速,自2019年12月开工建设以来,备受社会各界关注。云南庄特大桥主桥是宜来高速鹤峰东段工期的控制性工程之一,位于庙湾村五虎亭附近,桥址区属构造剥蚀低中山区,沟谷两岸坡面凹凸起伏,坡谷地形陡峭,河流下切形成的深谷与两侧山地高差约160米,因而云南庄特大桥桥型十分独特、

工序极其复杂,建设难度极大。为此,云南庄特大桥设计为空腹式刚构桥,采用双层扣塔悬挑施工。目前云南庄特大桥项目进展有序,下部结构已完成100%,上部结构已完成45%。

“接下来,我们计划于5月底6月初完成11号块、12号块浇筑工作,然后进入上下弦合拢阶段,并于7月底完成两个主桥墩所有汇合段施工,之后全桥将进入正常的挂篮悬挑作业阶段。”刘鹏介绍。

宜来高速公路由湖北交投集团投资建设,全长187.7公里,总投资约303亿元,分为宜昌段、鹤峰东段、宣鹤段。目前宣鹤段已建成通车,鹤峰东段已完成71%,预计于2024年7月全面完工。

“一路通,百业兴”。宜来高速公路全线贯通后,鹤峰至恩施、宜昌、张家界行车时间将缩短至1.5小时,形成一个以鹤峰为中心的1.5小时城市圈。将彻底解决鄂西南快速出口通道问题,加快推进鄂西生态文化旅游圈建设步伐,为振兴湖北旅游、扶持革命老区发展、维护民族地区稳定奠定坚实的基础。

(宜荆荆恩主流媒体联盟·恩施日报全媒体记者 向丽莉)



6月5日,在云南庄特大桥施工现场,工程建设如火如荼。