

西安

西十高铁预计今年6月开通运营

十堰

合武高铁跨铁路桥吊装

通车后武汉至合肥只需1小时

武汉至西安由5小时
缩短至2.5小时武汉至合肥由2小时
缩短至1小时

麻城

武汉

合肥

西十高铁冲刺6月份通车运营

届时武汉两个半小时到西安

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员裴靖 杨林 李欣)1月17日,长江日报记者从中国铁路武汉局集团有限公司获悉,西十高铁湖北段启动冷滑试验,标志着西十高铁湖北段迈入关键检测阶段。

1月16日上午10时20分,在西十高铁郧西站,一台承担冷滑试验任务的轨道车从郧西隧道驶出。该车从十堰东站出发,沿线路驶向陕西漫川关站。此次试验范围覆盖西十高铁湖北段全线接触网,试验长度约94.24公里。

冷滑试验是在高铁接触网不带电的情况下,通过轨道车搭载专业检测设备,模拟列车运行状态,对接触网的多个关键参数进行全方位、多频次的动态检测。

中铁建电气化局西十项目接触网冷滑试验负责人王嵩岩介绍,试验过程中,轨道车以低速、中速、高速三种不同速度进行往返检测,全面模拟未来列车运行状态,这是对前期所有安装工作的首次全面“体检”。据了解,冷滑试验是高铁联调联试前的关键环节,其开展意味着主体工程已基本完工,系统级调试正式启动。

西十高铁湖北段从陕西省商洛市山阳县漫川关镇进入湖北省十堰市郧西县,经郧西县县城、土门镇等,最终接入十堰市郧阳区的十堰东站,沿线覆盖鄂西北地区。截至目前,湖北段主体工程已基本完工,包括隧道全部贯通、桥梁合龙、路基建成、无砟轨道铺通等关键节点均已实现。

西十高铁陕西段,西起西安市,向东南穿越秦岭山脉,终至陕鄂省界,与湖北段衔接。截至目前,陕西段路基、桥梁、隧道、无砟轨道等主体工程已全部完工,通信、信号、电力及牵引供电等工程接近尾声。

据介绍,西十高铁预计今年3月试运行,今年6月开通运营,将接入已建成的武汉至十堰高铁,形成西安至武汉间的便捷高铁通道。以往,武汉至西安需绕行郑州,总行程约1059公里;西十高铁通车后,线路总长将缩短至716公里,直接减少约343公里,武汉至西安的铁路运行时间将由目前的5小时缩短至2.5小时左右。



合武高铁雷家冲特大桥钢盖梁吊装完成。

通讯员丁迪 摄

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员王飞辉)1月17日凌晨,随着最后一榀钢盖梁精准就位,由铁四院设计、中铁十八局承建的合武高铁雷家冲跨合武铁路特大桥钢盖梁吊装施工任务顺利完成,标志着合武高铁(湖北段)唯一一座跨高铁营业线桥梁完成重要节点,为后续铺轨开通奠定了坚实基础。

合武高铁全长360公里,设计时速350公里,东起合肥,经六安、金寨、麻城、红安至武汉,是沪渝蓉沿江高铁的重要组成部分。

目前运行的武汉至合肥的铁路称合武铁路,又称合武快速铁路,2009年4月1日开通运营。目前最高运营时速250公里(动车组)。随着经济发展,沪渝蓉通道全线客流激增,这段线路成了整个东西大动脉的“瓶颈”,限制了整体运输效率。

为了缓解既有合武铁路的压力,并构建一条真正意义上的高标准、大容量沿江高铁通道,国家规划了“八纵八

横”中的沪渝蓉沿江通道。合武高铁就是其中的重要组成部分。全线按照当今最高标准的350公里/小时设计建设,专用于运行高速动车组,运输效率更高。

雷家冲跨合武铁路特大桥地处湖北麻城境内,全长2914.99米。本桥共计90个墩身,其中12—14号墩采用钢盖门式墩吊装,采用3榀钢盖梁门式墩三次跨越合武铁路,门式墩上跨合武上行线。

据铁四院专家介绍,为顺利跨越既有运营线路,门式墩必须采用大跨度设计,12—14号墩的净跨度直接拉至28米,对结构抗弯、抗扭性能提出了严苛要求。

此次完成吊装的3榀钢盖梁单榀吊装总重量达245吨,施工地点位于既有合武铁路线,是大桥建设的关键构件。单榀梁重量大、吊装精度要求准、跨既有线施工安全风险高都给建设者带来不小的挑战。

据悉,合武高铁预计于2028年6月底建成通车。建成后,武汉至合肥将由现在的2小时缩短至1小时。

市政府召开第178次常务会议

(上接第一版)

会议强调,要认真践行人民城市理念,下足绣花功夫,不断提升城市精细化管理水平,聚焦“平、明、绿、美、净、齐、畅、宁”目标,以“五改四好”城市更新为重要抓手,以“四线一口”环境整治提升为牵引,健全工作机制、完善导则标准、强化数智赋能、提升治理质效,统筹实施八大系列攻坚行动,努力实现城市环境品质一年上台阶、两年大变样、三年创标杆。

会议要求,要统筹发展和安全,立足超大城市发展实际,着力提升燃气保障供应能力和燃气经营企业服务效能,强化行业安全监管,构建城乡融合、清洁低碳、安全高效的现代城镇燃气供应保障体系。

会议还审议了《市人民政府关于修改和废止部分规章的决定(草案)》《市人民政府关于公布市人民政府行政规范性文件清理结果的通知(送审稿)》。

天河机场T3交通中心连廊新电梯投用

旅客换乘不用再爬楼梯



武汉天河机场T3航站楼与交通中心连廊电梯正式投运后迎来的第一拨旅客。通讯员侯婧 摄

长江日报讯(记者汪文汉 通讯员侯婧 王梓菡 廖军)1月15日,武汉天河机场T3航站楼地面层与交通中心连廊层4部新电梯投入运行,旅客换乘实现“一步直达”,新电梯的投用提升了T2航站楼与交通中心地铁、高铁站之间的换乘效率,为旅客打造更加流畅、便捷的换乘体验。

新电梯位于T3航站楼与交通中心之间连通的1、2号连廊处,扶梯、垂直电梯各2部。以前,旅客坐摆渡车到此处地面层时,只能通过步行楼梯到达连廊层,颇为不便,尤其对老年人、行动不便及携带大件行李的旅客更是如此。

当日上午10时,随着摆渡车空港3路抵达T3地面层站点,第一批从T2下机转乘地铁高铁的旅客沿着现场清晰标识,步行十余步,便登上楼外崭新扶梯,到达T3连廊层,无需爬楼。

为进一步提升综合交通枢纽的衔接效率,武汉机场公司积极响应旅客出行需求,主动启动T3航站楼至交通中心连廊电梯加装工程的可行性研究。在项目推进过程中,面对场地条件复杂、施工组织难度大等挑战,组织多轮专业论证与周密审核,形成完善方案。施工单位科学调度、精细施工,在确保航站楼正常运行的同时,于去年底完成施工任务。

为保障电梯投用后旅客动线清晰、换乘流畅,武汉机场现场勘查,明确了电梯编号、旅客流向及标识系统优化方案,并督导完成扶梯与直梯安全提示、方向指引牌等数十处标识的增设与优化工作,确保现场引导系统完备、直观。

“原来是爬楼梯,携带大箱子十分不便,现在这一问题彻底解决。”旅客裴庆国为这个变化点赞。

此次连廊电梯的投用,进一步优化了武汉天河机场内部交通组织流程,提升了枢纽的集疏运能力和整体服务水平。

讲文明 树新风
长江日报公益广告

敢为人先 追求卓越

设计 陈昌