



『轨道上的长三角』加速驶来

本报记者 金志刚

今天是2024年铁路元旦运输期的最后一天。5天内长三角铁路预计发送旅客1250万人次,日均发送旅客250万人次,较2019年同期增幅超15%。

就在2023年最后一个工作日,中国铁路上海局集团有限公司公布,年发送旅客突破8亿人次,较2019年年旅客发送量(7亿人次纪录)增长超一成,创历史新高;全年旅客发送量有望达到8.07亿人次,相当于全国总人口数一半以上的旅客,在长三角乘坐一次火车。

新线开通,又多了数个绝美打卡地;新站加紧建设,今后坐高铁将更加便捷;新建铁路中,多个“世界之最”正在逐步攻克完成中……岁末年初,长三角范围内,铁路建设多个项目取得新进展,迎来新节点;2024年,“轨道上的长三角”正高歌猛进,加速而来。

杭昌高铁全线贯通 串起“世界级黄金旅游线”

2023年,长三角铁路客发量首次突破8亿人次,这当然与长三角区域内互联互通进一步加强、2023年全国各地旅游火热等因素紧密相关,同时,一些新线的开通运营,也给客发量年年增加提供了运力支撑。

就在2023年末的12月27日,杭昌高铁黄山至南昌段(以下简称“杭昌高铁黄昌段”)建成通车,杭昌高铁全线贯通运营。犹记得,杭昌高铁杭黄段于2018年12月25日开通运营,此后四年间,人们去千岛湖、黄山等地方方便了,沿线各车站客发量也节节攀升。如今,杭昌高铁黄昌段也通车了,大家去黟县、祁门、景德镇等地多了一条高铁通道。

杭昌高铁起自杭州南站,途经浙江省杭州市,安徽省宣城市、黄山市,江西省景德镇市、上饶市、南昌市,接入南昌东站,线路全长560公里,其中最近建成通车的杭昌高铁黄昌段线路全长288公里,全线共设黄山北、黟县东、祁门南、浮梁东、景德镇北、乐平北、鄱阳、余干、进贤北、南昌东10座车站,其中黄山北、景德镇北为改扩建车站。杭昌高铁黄昌段最高时速按350公里运营,南昌东至景德镇北、黄山北站间最快分别49分、1小时45分可达。

事实上,杭昌高铁是国家“八纵八横”高铁网的重要连接线,也是继沪昆高铁杭州至南昌段后,连接杭州至南昌的又一高铁大通道,串联起杭州西湖、千岛湖、黄山、鄱阳湖、景德镇、滕王阁等一批全国著名旅游名胜,沿线共有9个国家5A级、70多个国家4A级旅游景区,形成连接浙皖赣三省众多名城、名镇、名湖、名山的“世界级黄金旅游线”。

随着杭昌高铁黄昌段开通运营,长三角铁路目前已拥有25条高铁,动车组开行范围覆盖除浙江舟山以外的所有地级城市,成为全国高铁网络最发达完善的区域之一;铁路营业里程超14000公里,其中高铁里程超过7100公里。集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域铁路(委托铁路运营)等于一体的高品质快速轨道交通网络,绘就出区域社会发展“同心圆”。

上海东站建设推进 “瞄准”全球交通枢纽

在上海,上海东站、松江南站等铁路重点建设项目也在近期取得了新进展。

上海东站位于浦东新区祝桥镇,总建筑面积138.7万平方米,其中高铁站房16万平方米,站场规模14台30线,建成后将成为仅次于上海虹桥站的上海第二大铁路客运站。目前,上海东站地下部分基坑以及桩基础开始施工,支护工程完成约70%。上海东站建成后,将助

力上海形成“西有虹桥枢纽、东有东方枢纽”格局,成为连接长三角与全球的世界级交通枢纽。根据项目建设规划,车站综合体预计将于2027年开通运营。

作为一座世界级综合交通枢纽,上海东站在高铁客站引入航空模块,深化了空铁一体化,实现了航站楼的整体换乘功能,空铁换乘更加便捷。未来,上海东站将接入沪苏通铁路二期和规划沪乍杭铁路,并可引入沪苏湖铁路、沪宁沿江高铁和上海至南京至合肥高铁等。

此外,上海东站将通过上海机场联络线与上海虹桥站连接,列车在虹桥枢纽和东方枢纽两大枢纽之间的运行时间可控制在40分钟内。上海东站还将接入两港快线(南汇支线)、铁路东西联络线等线路,搭建“5条市域铁路+2条市区线+多条局域线”的布局,并通过高铁与市域铁路站场拉开的空隙,打造中央换乘光谷,串联城市配套的交通设施,包括地铁、出租、公交、市域铁路等,形成一个上下贯通的空间,实现5分钟以内覆盖大多数换乘方式。

按照此前计划,沪苏湖铁路(全线设上海虹桥、松江南、练塘、汾湖、盛泽、南浔、湖州东、湖州等8座车站)预计2024年具备开通条件。作为沪苏湖铁路的一个重要车站,松江南站高架层建设目前已正式进入实质性施工阶段,工程建设由站前承轨层施工转入站房主体结构施工。全新的松江南站站房,位于原松江南站站房北侧,新建站房面积达6万平方米,设计最高聚集人数为5000人,站场规模为7台19线。建成后,该站将成为上海的又一个综合枢纽客运站,助力提升上海西南片区交通辐射能力。

屡屡创造“世界之最” 多个建设难题正被攻克

长三角铁路建设过程中,不仅织密了区域路网,而且屡屡创造“世界之最”,攻克一个个难题。

2023年12月25日11时18分,在杭州湾海域84号海上施工平台钻机轰鸣声中,南通至宁波高铁杭州湾跨海铁路桥控制性工程——中航道桥首根钻孔桩开钻,标志着世界最长跨海高速铁路桥——杭州湾跨海铁路桥中航道桥建设取得突破性进展。

杭州湾跨海铁路桥是南通至宁波高铁控制性工程,包括北、中、南三座航道桥和跨大堤、海中、浅滩区引桥,全长29.2公里,采用时速350公里的双线无砟轨道设计,是目前世界上在建长度最长、建设标准最高的高速铁路跨海大桥,建成后 will 创下多项世界纪录,对世界高速铁路桥梁建设领域具有里程碑意义。其中北航道桥主跨为450米,是世界最大跨度无砟轨道斜拉桥,中航

道桥主跨为2×448米,为世界最大跨度无砟轨道三塔斜拉桥。

南通至宁波高铁是我国“八纵八横”高铁网沿海通道的重要组成部分,新建线路长301公里,设计时速350公里,建设工期5年。全线设南通西、张家港、常熟西、苏州北、苏州南、嘉善北、嘉兴南、海盐、慈溪、庄桥10座车站,其中常熟西、苏州南、嘉善北、海盐、慈溪5座车站为新建车站,其他为既有车站。

另一条在建新线——上海至南京至合肥高铁也有好消息。近日在距离启东岸200米的长江入海口北支航道江面施工现场,该新线控制性节点工程——崇启公铁长江大桥4号主墩钢围堰水下混凝土五次封底全部完成,项目建设进入主墩承台施工阶段。据介绍,上海至南京至合肥高铁共设上海宝山、太仓、崇明、启东西、海门北、南通、如皋西、黄桥、泰州南、扬州东、仪征北、南京北、滁州、大墅、肥东、合肥南等16座车站。



杭昌高铁黄昌段黟县东站



杭州湾跨海铁路桥中航道桥效果图

崇启公铁长江大桥全长4.09公里,横跨长江入海口北支航道。其构造为双层布置的公铁两用桥,上层为双向6车道、时速100公里的一级公路,下层为时速350公里的双线高速铁路+时速250公里的双线城际铁路。大桥分为主通航孔桥、非通航孔桥、南北岸公铁合建引桥、南北岸单建铁路引桥;其中主通航孔桥为主跨400米双塔双索面钢桁结合梁斜拉桥,是世界最大跨度双塔双索面公铁两用无砟轨道斜拉桥。主通航孔桥3号主墩、4号主墩分别为南主塔基、北主塔基。



杭昌高铁黄昌段首发列车通过漳水河特大桥 黄纲纲 摄