

宁芜铁路扩能改造工程全面开工

建设时间表确定,2027年5月完成验收

一条宁芜铁路,牵动了无数南京人的心。11月30日上午,伴随着南京南站北广场西侧地块破碎锤与挖掘机的轰鸣,宁芜铁路扩能改造工程南京南隧道盾构始发井基坑正式开挖。现代快报记者了解到,这意味着该项目正式进入全面开工建设阶段。



扫码看视频

现代快报+记者 李娜/文 顾炜/摄

宁芜铁路扩能改造工程建设时间表确定

“我们现在所在的地方就是铁路下穿南京南站西侧秦淮新河的盾构始发井位置,我们将下挖23米,盾构机将从这里开始作业。”中铁十四局宁芜铁路扩能改造工程A1标段现场负责人邵晓明介绍,南京南隧道长度约14.4公里,为宁芜铁路全线改造的控制性工程,施工工期按36个月安排。目前,正启动基坑开挖及盾构机改造工作,计划2025年完成盾构施工。

邵晓明介绍,下穿秦淮新河盾构段长度约2.3公里,工程技术难度大,盾构结构洞径9米,下穿河道段落覆土浅,施工期采用河底换填混凝土和填充膜袋砂的方式,运营期采用压重盾构断面,在两侧和仰拱填充混凝土,以解决隧道抗浮问题。“这期间风险点众多,比如始发点离南京南站只有三四百米,距离既有的京沪高铁线只有30多米,除了秦淮新河,还要下穿机场高速,上跨地铁S1号线,离河底的最小间距仅有2.6米。”

宁芜铁路扩能改造项目总工期按56个月安排,初步计划2025年完成路基、桥梁、隧道等土建工程,2026年三季度完成铺轨和站改工程,2027年5月份完成验收。

改造后的宁芜铁路将为客货共线的I级单线电气化铁路,全长102.2公里。全线设紫金山、沧波门、双

龙街、谷里、古雄、江宁镇南、马鞍山、黄梅山、毛耳山、塔桥等10座车站。

噪音、城市割裂,宁芜铁路老线改迁呼声已久

宁芜铁路于1935年建成运营,此前曾是苏皖两省的一条运输大动脉。它是长三角地区承担重要客货运输任务的国家铁路线,更曾是中国最繁忙的单线干线铁路之一。随着南京城市的不断扩容发展,宁芜铁路(沧波门至古雄段)沿线渐处于南京市中心城区,沿线有居民小区24处、学校7处、医院1处。虽然目前日开行量不及当初繁忙时,不过铁路的运营仍然带来了诸如噪音、交通拥堵、割裂城市等问题。从上个世纪90年代起,推动宁芜铁路外绕的呼声不断。

宁芜铁路电气化扩能改造工程建设标准为I级铁路,设计时速120公里,开行普通客车和货车,北起南京枢纽南京东站,途经马鞍山地区,南至芜湖枢纽芜湖东站。

其中,南京枢纽南京东至沧波门段、门南村至南京站客联线路共长约11.3公里实施电气化改造;沧波门至古雄段既有铁路实施外迁,新建单线约29.7公里,还建江宁镇货场;古雄至芜湖东段约62.5公里实施电气化改造和平改立工程,并对不满足百年洪水位、通航要求及超限坡地段进行改造,建设古雄综合维修车间、轨料基地;封闭江宁镇、铜井、安江、采石、当涂等5座车站。

据介绍,实施宁芜铁路扩能改造,特别是南京城区段(沧波门至古雄)改线外迁,将有效消除铁路平交道口安全风险,化解原线路穿城而过带来的割裂城市、噪音干扰、污染排放、交通拥堵等问题,是落实“生态优先、绿色发展”理念的具体举措,更是呼应群众“看得见摸得着”民生热点的办实事工程,对于增强铁路网灵活性,促进铁路沿线产业结构升级调整,优化城镇化空间布局等具有重要意义。

新线建成后,老线区域怎么办?

南京市交通运输局相关负责人介绍,宁芜铁路古雄至沧波门段外迁后,原廊道空间可回归给城市其他功能使用。

据悉,目前计划主要从两方面来利用老线的释放空间:一是从路网织补角度出发,利用廊道空间贯通断头路,缝合现状被宁芜铁路割裂的两侧交通。二是在铁路的线性空间利用上,结合城市发展需求和现场建设条件,研究推进分段布置地铁、道路、管廊、绿道等多种功能,形成空间复合利用的综合交通走廊。

根据此前公告,宁芜铁路搬迁后,原有铁路廊道将规划建设地铁8号线,利用既有宁芜铁路古雄至沧波门段。不过由于新线需要建成后老线才能停运搬迁,8号线的建设以及彻底解决宁芜铁路的扰民问题,还需要一段时间。



开工现场

链接

一年来前期工作进展情况

- 2021年10月23日,国铁集团、江苏省和安徽省联合批复项目可研报告。
- 2022年8月9日,水利部批复项目水土保持文件。
- 2022年9月1日,生态环境部批复项目环评文件。
- 2022年9月27日,国铁集团、安徽省和江苏省人民政府联合批复项目初步设计文件。
- 2022年10月25日,国铁集团工管中心批复施工图设计文件。
- 2022年10月27日,建设单位宁安铁路公司启动施工招标工作。
- 2022年11月25日,上海市公共资源交易中心发布中标结果公告,中铁十四局集团有限公司为NWZQ-1标中标单位,中铁四局集团有限公司为NWZQ-2标中标单位,中铁电气化局集团有限公司为NWZH-3标中标单位。

通苏嘉甬高铁开工

时速350公里,苏杭通行有望缩至1小时内

11月30日上午,通苏嘉甬高铁江苏段开工动员会在苏州举行。当天上午,通苏嘉甬高铁浙江段也举行了开工仪式。现代快报记者了解到,待项目建成,苏州、南通乃至整个江苏沿海地区的群众出行浙江,均无需向东绕行上海,既减轻上海大都市的交通压力,更方便江苏沿海地区的南北通行。苏州杭州间的通行时间也有望缩短至1小时以内。



扫码看视频

现代快报+记者 李娜 高达

时速350公里,长三角又一骨干高铁开工

通苏嘉甬高铁北起江苏省南通西站,向南经沪苏通长江公铁大桥跨过长江,过苏州、浙江嘉兴后,跨杭州湾进入宁波庄桥站,全线长300.952公里(江苏境内135.039公里),设计时速350公里,初步设计概算总投资1005.93亿元,计划工期5年。通苏嘉甬高铁共设南通西、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。

通苏嘉甬高铁是国家中长期铁路网规划“八纵八横”高铁网沿海通道的重要组成部分,是长三角城市群内部交流的重要骨干线路,也是一条具备城际铁路功能的路网干线,路网地位十分重要。项目建成后,将与已开通运营的盐城至南通高铁、京沪高铁、沪昆高铁、宁波至台州至温州高铁等多条线路和在建的金华至宁波铁路、江苏南沿江城际铁路等多条线路相连,推动长三角地区路网结构更加完善,极大便利沿线人民群众出行,对推进长三角一体

化发展,具有十分重要的意义。

现代快报记者了解到,通苏嘉甬高铁江苏段起于盐通高铁南通西站,向南并行沪苏通铁路,利用沪苏通长江公铁大桥(四线桥)跨越长江,引入在建南沿江城际高铁张家港站,向南经常熟、苏州,上跨在建沪苏湖高铁进入浙江境内。本次新开工的通苏嘉甬高铁张家港(不含)至苏浙省界段长约96.5公里,初步设计批复概算398.97亿元(不含苏州北等站房工程),设张家港、常熟西、苏州北、苏州南等4座车站,并新建苏州北动车运用所。

苏州杭州之间通行时间有望缩短至1小时内

从跨江融合发展的角度看,通苏嘉甬高铁江苏段建成后,苏南苏北等地将进一步实现同城化和一体化。苏北融入苏南的深度将进一步提升。

从跨越时空距离的角度来看,通苏嘉甬高铁江苏段快速串联长江口、太湖、杭州湾,项目建成后将大大缩短南通、苏州至宁波、杭州等地的时空距离。

届时,苏州、南通乃至整个江苏

沿海地区的群众出行浙江,均无需向东绕行上海,既减轻上海大都市的交通压力,更方便江苏沿海地区的南北通行。借助通苏嘉甬高铁,南通西站至苏州北站约85公里,运行时间最短20多分钟,至宁波约300公里,运行最短时间1小时左右。从苏州半小时可到嘉兴、1小时到宁波,苏州杭州之间的通行时间有望缩短至1小时以内。同时,在嘉兴南站可转入沪杭客专,南通去杭州也可以不再绕行上海,比现在可缩短1个半小时左右。

我国最长时速350公里高铁城市隧道开建

据悉,此次先开段为苏州园区至苏浙省界段,全长42.61公里。苏州东隧道是江苏段控制性工程,全长15.5公里,是我国目前建设标准最高、里程最长的时速350公里高铁城市隧道。

江苏省铁路集团工程技术部副部长黄其雷介绍,通苏嘉甬高铁江苏先开段主要包括苏州东隧道、省界隧道及两个隧道之间的桥梁工程等,新建桥梁长25.30公里,隧道长17.07公里。其中,施工难度最大的是苏州东隧道,该工程位于苏州工



苏州南站示意图 通讯员供图

业园区和吴中区,全长15.55公里,隧道由京沪高铁北侧入地,依次穿越京沪高铁、阳澄环路、312国道分流线、G2高速公路、苏州地铁5号线、3号线、沪宁城际铁路、京沪铁路、312国道、娄江、东沙湖、现代大道、凤里街、斜塘河、金鸡湖大道、启慧路、独墅湖大道、创苑路、吴淞江、东方大道,于东方大道南侧出地面。整条隧道共穿越3条铁路、2条地铁、20余条重要市政道路、4处重要河流湖泊、1处大型居民社区建筑群及部分厂房。

江苏段沿线站房效果图发布

现场,江苏段沿线站房效果图

同步发布。黄其雷向现代快报记者介绍,通苏嘉甬高铁10座车站中,江苏段常熟西、苏州南为新建车站,张家港站为半边扩容新建站场。常熟西站以苏式园林“框景”“借景”的手法,将虞山尚湖山水相依城相连的独特景观引入站房,站台旅客可将虞山尚湖美景尽收眼底,为旅客打造城市名片观景平台;苏州南站站房以“联结”为设计理念,打造经济艺术的新时期站房形象。由功能和流线设置确立基本站房形体,自然形成非对称、舒展的建筑形态;张家港站新站房则表达张家港在坚实的基础上进一步乘风破浪,展现出扶摇万里的发展魄力。