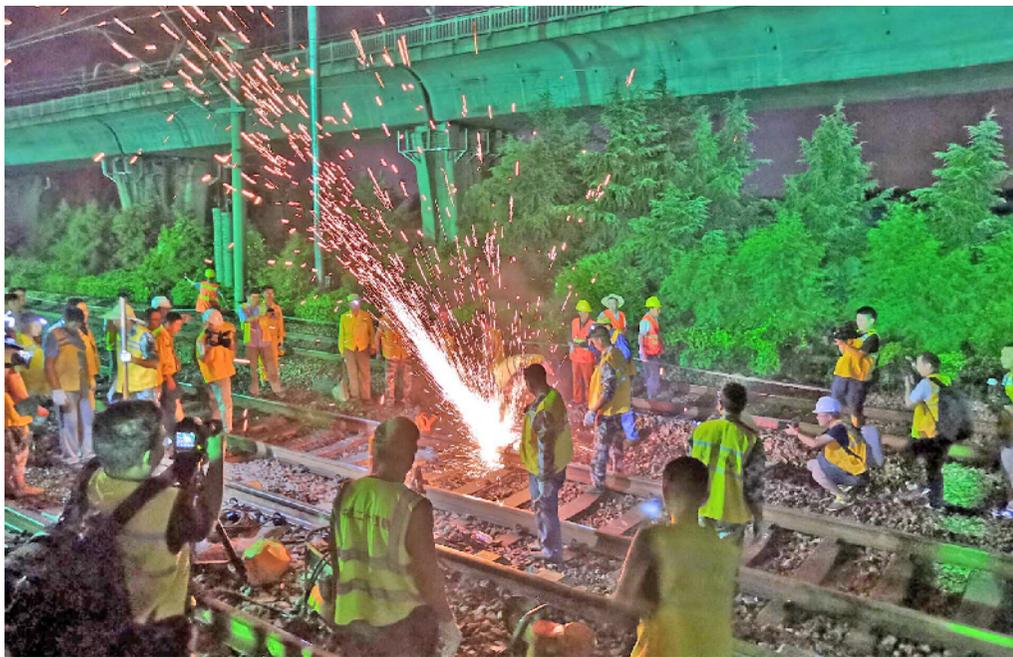


京沪铁路无锡北至无锡段拨接通车 打通瓶颈, 市区北部交通全面激活

经过3年的紧张施工,昨天凌晨,京沪铁路无锡北至无锡段改造工程上行段顺利完成拨接,并于清晨7点17分迎来的第一辆普速列车的通行。据悉,该工程的顺利完成将有效解决长三角水运主干道与国家铁路大动脉“痛点”,并对改善无锡北部城区整体交通提供基础。



昨天清晨7点17分,京沪线无锡段拨接通车后迎来第一辆普速列车



切轨

现场

千余建设者 鏖战5小时

昨天凌晨,风雨交加的夜幕中,151号铁路桥施工现场确是一派繁忙景象,此次拨接施工在无锡北站和无锡火车站西端同时进行。凌晨1点,1000多名建设者和大型机械设备已在现场待命,工人们踏过钢轨,踩着道砟,来回巡查,等待封锁命令下达。凌晨2点,随着指挥人员的一声令下,京沪铁路线无锡段正式实施二级封闭,施工人员立即对新旧铁路连接点附近的原有铁路线进行切割。

扒除道碴、锯钢轨、拨接线路、连接龙口、回填道碴、整理捣固、信号换装……各个工序混合交错、紧张有序。轰鸣的推土机有序作业,钢轨碰撞的回声刚劲有力,雨水打在安全帽上的“啪嗒啪嗒”声响彻夜空,勾勒出一幅热火朝天的施工场景。经过5个多小时的施工,京沪铁路线无锡北至无锡段改造工程上行方向完成新老铁路线拨接。

锡澄运河三级航道整治工程建设指挥部项目办副主任赵冲介绍,锡澄运河三级航道整治工程是交通运输部、省、市水运重点建设项目。京沪铁路无锡北至无锡段改造工程(即锡澄运河151号铁路桥改造工程)是锡澄运河三级航道整治工程的重要内容,历经近10年的准备,于2016年9月正式开工。

锡澄运河151号铁路桥改造工程西起铁路无锡北站,东至铁路无锡站,全长6.1公里。新建铁路线路从无锡北站起,沿既有右侧向南绕行,先后跨钱皋路、老锡澄运河、改造的新锡澄运河、江海西路、凤翔路、凤宾路,至无锡站西端接上既有京沪铁路,主要施工内容包括:建设主线特大桥1座,全长2.2公里、路基3公里;建设中桥3座、小桥4座;同时涉及通信、信号、电力等设施改造和铁路桥老线拆除,项目建设总投资约15.8亿元。

背景

为何启动如此 大范围新线改造?

作为铁路运输的南北“大动脉”,京沪铁路是全国铁路运输最繁忙的线路。目前,铁路单向每天约有动车组列车等客运列车60多个班次、货运列车40多个班次经过无锡段,繁忙的时候每二三分种就有一趟列车飞驰而过。151号铁路桥属于京沪铁路运行线路,位于锡澄运河与京杭运河交汇处附近,跨越锡澄运河,是一个攸关铁路安全、水运安全的“咽喉要地”。

市航道管理处相关负责人介绍,近年来,随着大宗建材、能源、原材料等水路运输需求不断增长,内河船舶大型化趋势日益明显,锡澄运河船舶流量逐年剧增。2018年锡澄运河船舶通过量达202463艘计1.41亿吨,船舶平均吨位达600多吨,而151号铁路桥桥梁现状通航孔净宽仅为30米,净高只有3.8米,通航净空尺度不足,仅能保障通行300吨级以下的船舶。这种情况下,过往大型船舶撞击151号铁路桥桥墩和横梁的事故时有发生。151号铁路桥安全隐患日益凸显,对铁路安全运行、水上运输安全均造成极大的威胁。

2011年7月就发生过一起险情:有一艘装载木材的重载船舶卡在锡澄运河口151号铁路桥下方无法动弹,湍急的水流又使船舶打横,导致整条航道彻底阻断,而且当时水位仍持续上涨,很快危及沪宁铁路的安全。所幸无锡海事部门及时发现险情,迅速组织疏导,对涉险船舶采取了强制拖带措施,才化解了那次危及铁路安全和航运安全的险情。

“类似的船舶撞击铁路桥的事件近年来频频发生,”赵冲说,长三角水运主干道与国家铁路大动脉的安全隐患叠加凸显,151号铁路桥已成为无锡水运最大的通航“瓶颈”,对京沪铁路的运营安全更是造成了的巨大威胁,也是区域综合交通安全风险防控管理中的“最大痛点”,改建151号铁路桥的呼声日益强烈。

难点

牵一发而动全身 的“硬骨头”

为消除安全隐患,江苏省交通运输部门将京沪铁路无锡段151号桥改造工程列为省交通重点工程项目,同时列入无锡市政府重点工程建设计划。然而,151号铁路桥改造工程是一个牵一发而动全身的“硬骨头”工程,在安全高效推进工程建设的同时,必须确保既有京沪铁路大动脉的正常安全运行,又须尽可能减少对无锡北部城区交通及航道运行的影响,这也是工程建设的最大的难点。

据项目建设单位上海东华地方铁路开发有限公司项目主管张旭介绍,施工阶段,151号桥改造工程面临着极为复杂的施工环境。一方面,所有施工均在既有京沪铁路30米保护区内,其中,铁路两端龙口拨接抬道、钱皋路中桥、紫焦河桥为既有线内施工,对正在运营的京沪铁路的安全防护、综合管控等提出了极高的要求。另一方面,施工线路地处的人流车流密集繁忙的无锡市中心,主线特大桥由东向西依次横穿老锡澄运河、规划改造的锡澄运河、江海西路,3座中桥分别上跨无锡市主干道钱皋路、凤翔路和凤宾路,城市干道、高架立交、各类管线网络交错穿插,施工环境极为复杂。

为尽可能减少施工对综合交通运行的影响,参建单位不断调整优化施工方案与交通管制方案,最终这个重大项目的一个个关键节点被顺利攻克:2017年9月30日凤翔路中桥建成通车;2018年5月31日完成凤宾路中桥施工;2018年9月12日完成特大桥连续梁合龙施工;2019年5月3日完成特大桥T梁架设施工,2019年8月4日完成铁路正线线路压道施工;2019年8月28日完成京沪铁路无锡段上行线拨接。

利好

北部交通条件 全面激活

随着京沪铁路改造工程无锡北至无锡段新线上行顺利通车,下一步将为下行线的拨接做准备,预计在9月18日进行下行线拨接,届时京沪铁路无锡段双向全面运行新线。值得一提的是,此次京沪铁路新线里程只比老铁路延长了0.31米,不会影响现有列车的运行。

“新的铁路桥建成后,将给无锡的水路、铁路、公路、轨道交通建设带来利好”,赵冲介绍,首先消除了京沪铁路大动脉的安全隐患,使铁路运营更加安全可靠。同时,随着东移600多米的锡澄运河2公里新航道开挖的全面提速和贯通,将使长三角水运集装箱运输主干道锡澄运河全线水运承载能力显著提升。届时千吨级船舶畅行无阻,大大提升苏南干线航道网“通达海”的水运能力,大宗生产生活物资将更加安全便捷地直通长江,送达上海国际航运中心。

除了提升水运能力,该段新铁路线开通后,原有的老铁路线将被拆除,今后长期制约无锡城区北部交通的老大难问题将得以破解,也为江海西路、钱皋路、锡澄路、广运路、地铁四号线的拓展建设提供先决条件,有利于激活改善无锡北部城区整体的交通条件。

无锡市交通局相关负责人表示,该项目是现代综合运输体系建设中的咽喉节点,铁路桥的拨接开通意味着锡澄运河三级航道整治工程最大的“瓶颈”已打通,对无锡融入长三角交通一体化建设、支撑保障区域高质量发展都具有重要意义。

(晚报记者 蔡佳/文、摄)



扫码
观看施工
现场短视
频。