

全线贯通！常益长铁路6月底试运行

预计12月底全线开通运营，将与长株潭城铁无缝对接 我省离“市市通高铁”又近一步



扫码看视频

4月12日凌晨，随着最后一方混凝土入模，常益长铁路关键控制性工程——沅江特大桥主跨顺利合龙，比预计合龙时间提前了半个月！至此，常益长铁路全线贯通，常益段无砟轨道铺设施工即将全面展开。

按计划，今年6月底，长益段通车；今年12月底，全线开通运营！今后在长株潭与益阳、常德往返仅需40分钟。

■三湘都市报全媒体记者 和婷婷 实习生 李宇昂

设计时速350公里

沅江特大桥合龙现场。 通讯员 刘凯 供图

设常德、汉寿南、益阳南、宁乡西、长沙西5个车站

预计长益段今年6月底通车

12月底全线开通运营

长株潭与益阳、常德之间的通行时间，将由原来的2个多小时缩短至40分钟以内

【世界之最】主跨度240米沅江特大桥顺利合龙

4月12日凌晨，在沅江特大桥主跨合龙段施工现场，泵车的轰鸣，大量混凝土通过管道，缓缓注入已经完成绑扎和锁定的模板内，等待凝固。工人们小心地控制着灌注的速度，一边灌一边用振动棒消除空隙，让混凝土浇灌得均匀密实。

“这是一天中最适合浇筑混凝土的时段，尤其是在合龙这个关键节点。”中铁三局沅江特大桥总工程师易先坤介绍，桥梁合龙时对气温、混凝土的质量和浇筑工艺都有着严格要求。凌晨时段温度低、温差小，使混凝土在较短时间内达到设计强度，将温度对混凝土施工的影响降到最低，有效保证连续梁施工质量。

据悉，此次完成合龙的沅江特大桥全长34.866公里，主跨跨度为240米，是目前世界上跨度最大的深水双肢薄壁塔梁墩固结体系高铁桥梁，同时也是国内设计时速350公里高速铁路中跨度最大的无砟轨道连续钢构斜拉桥。

易先坤介绍，该桥梁主墩施工中，双壁钢围堰直径达到38.5米、高46.4米，围堰入河床深度达到15米，施工规模、技术标准、安全风险堪称行业之最，深水钻孔桩基础+超高双壁钢围堰施工难度更是国内罕见。

4个多小时的混凝土浇筑完成后，施工人员立即进行了测量和数据比对，确认大桥合龙的各项参数符合标准。

【多轨联通】与城际铁路无缝对接，还可直接转轨提速

近日，常益长铁路项目建设捷报频传。

4月7日凌晨，连接常益长铁路和长株潭城际铁路的长黄联络线工程完成施工，标志着常益长铁路和长株潭城铁正式联通。

今后，常益长铁路将通过石长铁路乌山联络线，与长株潭城际铁路实现无缝对接。从湘潭、株洲北上的列车经过长沙西站后，可以直接转轨到长益常铁路行驶，乘客无需换乘。转轨后车速也将由城际铁路的每小时160公里提速至每小时350公里。

此外，新建的长沙高铁西站信号楼也已顺利完工，铁路主线即将交付，预计常益长铁路长益段今年6月底通车。

据悉，常益长铁路长沙西站信号楼调度室，是该线路所有列车的运行指挥中心。建成后的长沙高铁西站，将成为汇集高铁、城铁、地铁、城市公交、长途客车、出租车、网约车、社会车辆“八位一体”的区域性重要综合交通枢纽，实现旅客多种交通方式无缝衔接。

【全域高铁】预计6月底试运行后，全省14市州全通高铁

目前，常益长铁路长益段轨道工程已经全部完工，将进行在轨联调联试。按计划，今年6月底，长益段通车；今年12月底，全线开通运营！届时，长株潭与益阳、常德之间的通行时间，由原来的2个多小时缩短至40分钟以内。同时将实现湖南14个市州全部通高铁的目标。

“以往，常德、益阳只靠石长铁路连接省会长沙，由于不是高铁线路，运行时间较长，每年遇到春运、暑运等客流较大的时候，旅客乘车存在诸多不便，但该条线路建成后，不仅大大缩短当地民众往返省会之间的时间，而且必将迎来高铁动车组强劲的出行运力。”一位专家如是感叹。

据悉，常益长铁路是国家“八纵八横”高速铁路网中渝厦通道的重要组成部分，也是形成湖南省高铁环线的关键所在，其中常益段还是呼南通道的重要组成部分。新建线路西起常德市，经益阳市，引入长株潭城际长沙西站，总长度157.5公里，设常德、汉寿南、益阳南、宁乡西、长沙西共5个车站，设计时速350公里。

常益长项目建成后，全省将实现14市州全通高铁的目标。同时，常益长铁路对优化湖南西北部交通运输结构具有重要意义，也是进一步深化实施长江经济带发展战略的具体体现，通过与渝黔、黔张常、长赣等铁路共联，将成为成渝地区与华中、华东、华南的客运大通道，对促进沿线地区经济社会发展具有十分重要的意义。

交通连线

长沙金桂路跨浏阳河大桥将开启水上施工

三湘都市报4月12日讯 4月12日上午，长沙金桂路跨浏阳河大桥施工现场，数百名工人正在进行0号块支架搭设工作及0号块箱梁浇筑准备工作。作为长沙市会展新城会展片区的重点工程，该项目目前已顺利完成桩基、承台、墩柱施工，将在汛期来临前完成主桥围堰拆除。

金桂路跨浏阳河大桥南临长沙国际会展中心，北接高铁片区，含道路工程、桥梁工程等市政配套设施建设内容，由长沙城市发展集团会展公司投资，长东公司负责建设。金桂路主路建设里程1.4km，主线为城市主干路，双向6车道，设计速度50km/h。主桥桥型选用双索面混凝土矮塔斜拉桥，采用的是竖琴索面结构。

项目自2021年5月开工启动，因涉水工程受主墩地理位置及浏阳河汛期的影响巨大，故在工期范围特定时间段内，必须完成主墩部位的施工。长东公司组织施工单位中建五局精心谋划、合理部署，目前已优质高效地完成主桥墩柱建设及围堰拆除，既为项目后续施工打开作业面，也保证了浏阳河河道顺畅行洪，消除防汛隐患。

项目整体建成后，将串联高铁南站、国际会展中心、黄花机场三大交通枢纽，成为市民出行又一重要通勤通道。同时，也将大大改善长沙市区东部的交通路网，尤其是助推会展新城片区搭建快速路网结构，有效推进片区一体化格局新发展。

■全媒体记者 周可 通讯员 周艳 陈萍

