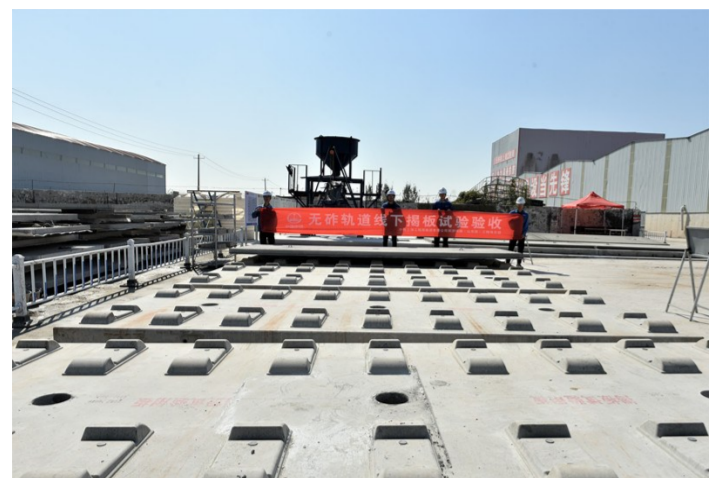


无砟轨道上线 郑济铁路(山东段)工程迎来新进展

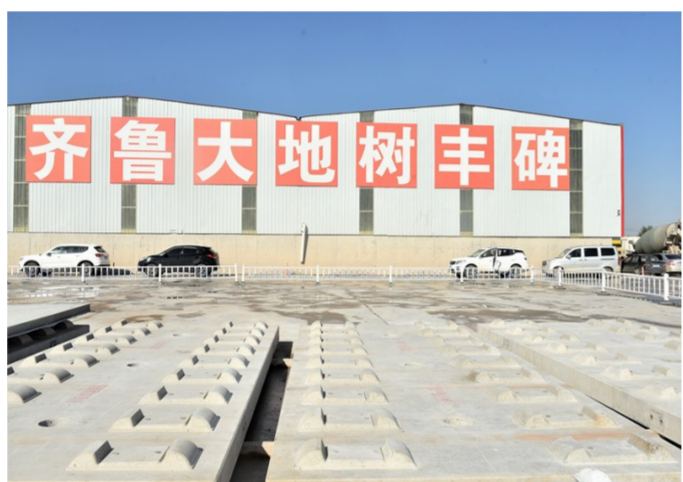
齐河讯 10月12日,郑济铁路(山东段)全线首个CRTSIII型板式无砟轨道线下揭板试验一次性通过验收,标志着郑济铁路即将进入无砟轨道施工阶段,工程建设取得实质性突破。



由中铁上海局承建的郑济铁路站前1标长清黄河特大桥正线长度32.958公里,正线铺设无砟道床65.916铺轨公里,采用CRTSIII型板式无砟轨道构造,主要施工工序为施工准备、底座板施工、隔离层及弹性垫层施工、自密实混凝土钢筋网片安装、轨道板的粗铺和精调、自密实混凝土的灌注等几大部分,设计铺设轨道板12168块。

据了解,高铁建设的核心技术包括轨道技术、车组技术和轨道控制技术,轨道板铺设则是实现整个高铁核心技术的第一步。项目部全方位模拟线上施工进行无砟轨道工艺性试验,多次组织召开工艺试验与技术专题会,试验中不断优化改进无砟轨道工装设备、自密实混凝土配合比及工序工法,并强化了管理及作业人员对安全质量要点的把控,总结形成了成熟的无砟轨道施工工法和工序组织,为线上无砟轨道施工全面铺开提供了科学的技术参数。项目目前已完成桩基施工8502根、承台985个、墩身980个、预制箱梁581榀、架设箱梁491榀,开累完成率达72%。

据悉,郑济高铁是国家“八纵八横”高速铁路网的区域连接线,也是河南省“米”字形高速铁路网和山东省“四横六纵”综合运输通道的重要组成部分。作为国家重点铁路工程,项目通车后,济南至郑州的铁路客车时间缩短至2个小时以内。(张华先、蒋波)



房委会可进一步精简程序 加快房屋建设速度

香港讯 10月12日,香港特区行政长官林郑月娥在会见媒体时表示,香港房屋委员会和房屋署过去四、五年兴建公营房屋约96500个,值得表扬和肯定。但房委会仍可检视内部程序,力求精简,令房屋落成时间可更为缩短。

林郑月娥指出,房委会和房屋署的建屋速度已属世界级,本届政府任内兴建公营房屋数量较上届政府多约三万个,增幅接近五成。

不过,目前逾15万一般申请户轮候出租公屋,平均轮候时间5.8年,情况令人忧心,仍须思考改善。林郑月娥表示,兴建公营房屋单位方面,房委会、房屋署应肩负重任。



林郑月娥认为,建屋的前期流程大为落后于形势。有别于兴建私人房屋,房委会楼宇获豁免于《建筑物条例》,无须向屋宇署先行提交图则,房委会可检视内部每一程序,致力精简。她说,由生地变成熟地,由建屋以至编配,每一环节均可检视。

林郑月娥说,政府觅得约350公顷土地,可满足未来十年公营房屋需求,但其间供应并非平均,如能压缩建屋时间,便可将原订于下一个

五年期的房屋供应提前编配予轮候家庭。

她指出,运输及房屋局、房委会和房屋署均同意采用组建成建筑法,并以崭新采购模式建屋。其中,崭新采购模式无须由房屋署内部工程师或建筑师设计图则,改为交予承建商一并负责设计与建造。她说,政府很多建筑物工程均采用此模式,单在招标方面已可节省时间。

至于组建成建筑法,林郑月娥说,香港大学的研究显示,与传统建筑法相比,此方式的施工时间上缩短30至50%,建筑成本上最少减10%,工地生产力提升100%至400%。

她提及自己从探访居住环境恶劣的家庭的经历所得,深刻感受到市民因居住环境改善而对未来和整个家庭再抱希望,这是公务人员的动力所在。

早前她接受访问,曾提到房委会如未能在三年内缩短公屋轮候时间,就应向轮候者交付现金津贴。林郑月娥澄清此事时表示,那只是一个想法,并非建议或政策。此外,她表示,某些媒体报道指行政长官诱过或惩罚房委会,此说法形容夸大,无谓制造社会矛盾。鉴于兴建公屋十分重要,她愿意与房委会成员交流。(郭政新)

深圳都市圈轨道交通建设进入快车道 未来五年将进入城际铁路建设高峰期

深圳讯 在粤港澳大湾区的发展强劲东风下,“轨道”上的深圳都市圈正在加速建设。一张由铁路、城际、地铁密织的现代化轨道交通网络正在飞速铺就。

记者从深圳市交通运输局获悉,截至去年底,深圳地铁运营里程已达411公里,总里程数居全国前五,今年全市有17条地铁线路在建,在建里程达235公里;按照计划,到2022年前,深圳都市圈开工建设的城际铁路项目将达到10个,深大城际、深惠城际、大鹏支线等4条城际年内开工;深汕、深江铁路年底全面开工建设,赣深铁路将于年底前正式开通运营。深圳轨道交通建设的步伐,一日千里。

【穗莞深城际机前段顺利推进】

记者昨日来到正在建设中的穗莞深城际深圳机场至前海段宝安站采访时,看到的是一派繁忙景象。现场机械设备运转有序,工人在各自岗位上忙碌。在前海这片蓄势待发的热土上,城际铁路建设正如火如荼。

记者注意到,宝安站现场一台大型设备正在进行安装调试。据承建方中国电建工作人员介绍,该设备是目前全球功率最大的双动力潜孔钻,整机立桅高度60.6米,钻孔深度可超过50米,允许拉拔力高达100吨,入岩工效是普通SR365旋挖机的8至10倍。“宝安站此前已投入三台双轮槽槽机,此次增加高效的双动力潜孔钻,将大幅提升围护结构施工速度。”

据了解,目前,穗莞深城际宝安站正在积极推进交通疏解和围护结构施工。此外,穗莞深城际前海站围护结构施工也已全面完成,正在加紧进行基坑土方开挖和主体结构施工,其中,土方开挖累计已完成67%,主体结构底板施工已逐步展开。

穗莞深城际机前段是深圳城际铁路新一批建设规划中,最先开工的一条。工程始于深圳机场站,终至前海站,是大湾区城际轨道交通网广深主轴的重要组成部分。线路经宝安区航城、西乡、新安街道至前海综合交通枢纽,全长约15.2公里。

项目建成后,可与已建成的穗莞深、在建的琶洲支线、佛莞等城际互联互通,实现广州、东莞、深圳西部地区与深圳中心城区及沿线重要片区快速通达。同时,线路在深圳市内将实现公交化运营,解决深圳市内沿线的通勤客流,将加速促进深圳形成1小时乃至半小时都市经济圈。

【5号线西延地铁工程首个车站封顶】

国庆过后,地铁5号线西延线建设迎来重

大节点。历时35天,该线路大剧院站主体二期盖板顺利完成混凝土浇筑。据了解,大剧院站二期盖板总面积约2561平方米,共分七个流水段进行施工。在工期紧、任务重的情况下,工人们抢抓施工“黄金期”,推动项目建设“加速度”,最终顺利完成主体二期盖板结构。这也是该线路全线第一个完成二期一盖板结构的车站。

据深圳地铁集团介绍,5号线西延线位于深南东路城市主干道,交通饱和、建筑林立、管线密布,周边环境极为复杂。线路不仅紧邻多条既有地铁线,其中与2号线上下平行的最小净距仅为2.4米,还将下穿桥桩、干渠、地下通道等多处风险点,侧穿广深铁路,施工难度大。

该工程起自黄贝岭站后,终至大剧院站,线路全长2.88千米,设3站3区间,工程地处深圳老城区罗湖区,全线沿深南大道敷设。项目建成后,市民将无需换乘便可直达大剧院站等商圈,黄贝岭站的早晚高峰状况也将得到改善。同时,该线路将为罗湖城区发展与产业结构升级助力。



【深圳进入城际铁路建设高峰期】

据了解,按照深圳交通建设“十四五”规划,深圳将按照世界一流标准,加快建设城际轨道交通线网。

“未来五年,深圳将进入城际铁路建设高峰期,将推动深广中轴城际铁路纳入上位规划,加快深莞城际等项目规划建设等。”深圳市交通局相关负责人表示,城际铁路网建设将助力全面构建一体化湾区交通互联互通网络,坚持区域交通共建共享,创新区域交通合作模式,努力实现交通出行“内湾半小时、湾区一小时”,面向都市圈、联通大湾区、辐射全中国。

地铁建设方面,到2025年,深圳城市轨道交通通车里程将达640公里。

“我们还将加快推进深圳城市轨道交通网络向周边城市延伸,推动跨市城市轨道交通规划建设,支撑深圳都市圈轨道交通一体化发展。强化城市轨道交通主体功能,构建多层次的城市轨道交通体系。”该负责人介绍。(戴晓蓉)

广西至广东3条铁路项目加快建设 建成后,南宁到广州只需2个小时

南宁讯 10月11日,记者从广西铁投集团有限公司获悉,新建南宁至深圳铁路玉林至岑溪(桂粤省界)段项目的初步设计已获广西壮族自治区交通运输厅批复,项目计划年内全线开工。

此外,合湛铁路和柳广铁路建设亦有新进展,这3条铁路建成后,南宁到广州只需2个小时,南宁至深圳、北海到广州只需2.5个小时,北海到湛江只需30分钟。

南深铁路玉岑段项目是在建南玉铁路的延伸,是南宁至深圳高铁的重要组成部分,正线全长111.04公里,设计时速350公里,项目

批复概算182.13亿元,总工期42个月。其中,南深铁路玉岑段项目先期段已于今年6月实质性开工建设。

合湛铁路位于北部湾腹地,连接北海市和湛江市,设计时速350公里。目前,国铁集团已组织完成调整可研路地会签工作,项目力争年内开工建设。合湛高铁开通运营后,将形成南宁至广州间的第二条高铁通道。

柳州至广州铁路是柳州、河池等地与粤港澳大湾区的客运通道之一。2020年12月26日,柳广铁路柳州至梧州段项目开工建设,目前,各项建设工作正在加快推进。(吴丽萍)