

一条线辐射一个圈

郑许市域铁路许昌段地下区间永昌大道站至许昌东站左线已经贯通
预计下月初,地下隧道将全部贯通

核心提示

本月10日,郑许市域铁路许昌段永昌大道站至许昌东站(以下简称永许区间)左线贯通,标志着郑许市域铁路许昌段地下部分从北向南的左线实现单线贯通。

如今,这一节点性工程完成已有数日,工程人员在开展哪些后续工作?9月下旬第一座高架车站农大路站主体完工后,其余几座车站的建设取得了哪些进展?围绕郑许市域铁路,我市相关部门做了哪些规划?10月17日,记者就此进行了采访。

□ 记者 吕正子 通讯员 姚林宝



“功臣”盾构机要休息半个月 永许区间右线将于11月初贯通

当日中午,许昌东站站前广场西部,蓝色的工程围挡围起了一个大型工地。工地南部,各种施工机械正在作业;工地中部,地下车站的主体已经封顶;工地北部,一个方形基坑边缘搭建了通向底部的钢台阶。这里,便是郑许市域铁路许昌东站建设工地,工地北部的方形基坑即盾构机的作业井。

站在作业井边俯瞰,一道南北走向的混凝土挡墙把作业井分为东西两部分。作业井东部,一台通体呈乳白色、挂满泥浆的大型盾构机安静地躺在作业平台上。

“就是这台盾构机贯通了永许区间左线!”中铁十六局集团郑许市域铁路项目部第一项目经理部盾构区间掘进队队长赵亮说,永许区间左线全长2080.217米,最深埋深16米。该隧道沿线以黄土层为主,地质上没有太大的施工难度,但沿途管线多、水井多,施工中稍有不慎就会影响地面建筑。

工程人员在施工中加强对盾构机掘进参数的控制,对风险源进行加密监测,做到既保证地面建筑的安全,又保证掘进按照既定方向进行。

目前,这台“功臣”盾构机已经出洞,9名工人按照生产计划对其进行拆解。之后,它将被吊出作业井,接受为期半个月的维修保养。最后,它将被转场运往其他工地。与此同时,一批工人在隧道内实施轨道拆除、隧道清洗。

郑许市域铁路许昌段地下部分起于许昌东站(地下车站),向北经过永昌大道站(地下车站),止于永昌大道站和永兴东路站之间的桥隧分界处,左右线共5800米长,由3台盾构机先后下井开挖。其中,永昌大道站和永兴东路站之间的右线(834米)和左线(817米)已分别于今年4月和8月贯通。永许区间右线仅剩70.5米,预计11月初即可贯通。



↑ 郑许市域铁路高架区间,工人在架桥机上工作。

← 郑许市域铁路许昌东站基坑内,工人正在对贯通永许区间左线的盾构机进行拆解。

图片均由记者吕正子摄

一个圈的联动,不止服务两个点 沿线站点与周边公共交通将实现“无缝衔接”

郑许市域铁路全长68.9公里,其中许昌段长33.7公里,设11站,以许昌东站为起点,以华夏幸福城站为境内终点,最终接入新郑国际机场GTC换乘中心。该工程是郑许一体化的先导工程,是中原地区第一条市域铁路,也是国内第一条连接两座城市核心区域的市域铁路。

“我市积极打造郑许一小时通勤圈,而郑许市域铁路就是通勤圈的‘骨干’。”市郑许一体化发展工作办公室项目推进组组长韩新峰介绍,很多人认为有了京广高铁、京广铁路,再建郑许市域铁路有些多余。这种认识是错误的。

首先,郑许一体化并不局限于郑州、许昌两地的市区,新郑市东南部、长葛市中部以及建安区北部沿途有大量人口。他们的出行需求,显然是京广高铁和京广铁路无法满足的。其次,郑许

一体化是两个区域的联动发展。郑许市域铁路通车后,能够带动沿线站点周边区域的发展。

事实上,我市早已进行规划,推动11个站点与周边交通横向衔接,加强周边区域规划管控、产业布局、功能构建、人口集聚,使市域铁路沿线成为投资热土。

“未来,郑许市域铁路的沿线站点将与周边公共交通实现‘无缝衔接’。乘客出了车站,就可以乘公交车、骑‘小绿’。”市轨道办相关工作人员孔磊说,9月30日,省发改委发布批复文件,“同意建设郑州机场至许昌市域铁路工程郑州段”。这无疑对郑许市域铁路建设起到了助力作用。现在,郑许市域铁路许昌段的建设非常顺利。尽快结束土建施工,尽早开展铺轨、站房装修及四电安装等工作,成了郑许市域铁路许昌段建设者新的“小目标”。

新元大道站将是郑许市域铁路上的“颜值担当”

12月初,永兴大道站、昌盛路站和新元大道站将主体封顶

在郑许市域铁路许昌东站拆解盾构机的同时,郑许市域铁路农大路站也在紧张施工。

9月26日,农大路站主体结构全面封顶。该站位于建安区魏武大道与规划农大路交叉口南侧,沿魏武大道建设,为路中高架三层侧式站台车站,其中二层为站厅层、三层为站台层,长120m、宽31.8m,总建筑面积6204.5平方米。

该站是郑许市域铁路主体封顶的第一座高架车站,预示着工程即将正式转入钢结构屋顶、砌体、二次结构、水电风暖及装饰装修施工阶段,为郑许市域铁路按期通车运营打下了保障性基础。

“农大路站的主体封顶,为后续

施工积累了宝贵经验。”中铁十六局集团郑许市域铁路项目部第五项目部总工程师张乐说,工人们正在清理场地,为即将开始的钢结构屋顶施工作准备。

张乐介绍,农大路站主体封顶后,各高架车站的建设也都十分顺利。12月初,永兴大道站、昌盛路站和新元大道站都将主体封顶。这3座车站都是常规车站,但新元大道站位于魏武大道与新元大道两条主干道交叉口,地处交通要冲,因此外观设计别具一格。

“这几座车站的外形图纸仍在设计中。”张乐表示,可以肯定的是,新元大道站全部完工后,将成为郑许市域铁路上的“颜值担当”。

新闻连连看

郑许市域铁路郑州段获批

《关于郑州机场至许昌市域铁路工程郑州段可行性研究报告》已于近日获省发改委批复。

批复文件显示,省发改委同意建设郑许市域铁路工程郑州段。郑许市域铁路已被列入国家发改委批复的《中原城市群城际轨道交通网规划(2009—2020)》。该项目对带动许港产业带发展,加快郑许一体化进程,支撑郑州大都市区建设具有重要作用。

资料显示,该项目工程投资估算178.67亿元。其中,资本金占总投资的40%,由郑州市承担;资本金以外的资金申请银行贷款解决。项目法人由郑州地铁集团有限公司。建设工期为26个月。

郑许市域铁路郑州段起于机场北站,止于郑州、许昌市界,长31.27公里,设车站15座,近期开站11座,根据客流情况适时开通预留车站。

