

陶家隧道完成66% 已实现双洞贯通

九龙报讯(记者 曾建渝)陶家隧道项目是快速路五横线穿越中梁山的重要节点工程,8月22日,记者从建设单位重庆城市建设投资(集团)有限公司了解到,陶家隧道总体形象进度达到66%,已实现双洞贯通。

战两头、避中间 夏季实行错时施工

近段时间,每天清晨5:30,陶家隧道项目桥台班组长王元军都会准时出现在工地上,投入浇筑立交桥匝道墩柱工作中。

搬材料、搭模板、绑钢筋……不一会儿,王元军的脸上就冒出豆大的汗珠。他一边用衣袖擦着汗水,一边大口灌着矿泉水。“天气太热了。才忙了一两个小时,钢模摸起来就烫手。幸好我们是错时施工,早上9:30忙完就能回去休息。”他告诉记者。

据悉,入夏以来,为确保工程建设稳步推进,项目采取了“战两头、避中间”的策略,每天工作时间调整为5:30至9:30和16点至21点,一天工作约9个小时。

不仅如此,项目部还在工地上搭建了凉棚,配备大型电风扇,为施工人员提供避暑药和绿豆汤等清凉用品。



陶家隧道项目施工现场。

受访单位供图

隧道双洞贯通 项目取得突破性进展

据悉,陶家隧道项目主要工程包括1座互通式立交,3座简支立交,特长隧道1座(陶家隧道,双向6车道,隧道长3.63km),综合管廊1座。其中,特长隧道的建设是重中之重,也是难度最大的工程。

“隧道工程地质环境复杂,隧址穿越中梁山观音峡背斜,存在岩溶、岩溶水、地下暗河、断层破碎带、夹煤层、瓦斯等不良地

质,给隧道施工带来了巨大的挑战。”项目经理敖涛介绍,除了隧道本身地质环境复杂外,影响工程施工的“拦路虎”还有很多。例如:六条既有铁路横穿本项目,施工手续复杂;项目红线内还涉及各类需要迁移的燃气、电力、通讯等管道,多达百余处,其中西部大开发重点工程兰成渝输油管线与本项目回旋交错,迁改难度大。

为此,项目建设遵循“动态设计、动态

施工”原则,采用TSP、地质雷达、红外探水、超前钻孔等方式,实时准确掌握隧道掌子面前方地质状态,成功解决了地下暗河、溶洞等不良地质的施工难题。同时,针对隧道进口临近既有铁路兴络线、陶铜联络线施工,参建公司成立专班对接成都铁路局,采取“分段审批、分段施工”的方式,快速解决了涉铁施工手续。

就在今年5月14日,隧道顺利实现双洞贯通,标志着该项目取得突破性进展,为项目顺利推进奠定了坚实基础。

九龙坡段预计2026年4月完工

目前,陶家隧道项目分为两个标段施工。其中,陶家隧道二标(大渡口段)正在实施建桥立交及小南海立交主体工程,力争2025年5月完工。陶家隧道一标(九龙坡段)因新增综合管廊建设内容,项目工期延期11个月,预计2026年4月完工。目前两个标段正在加快推进建设,陶家隧道需待两个标段均完工后方可实现通车。

“该项目建成通车后,将直接服务双福、西彭、陶家和跳磴等组团,实现江津区、大渡口区和九龙坡区快速通达,助推西部(重庆)科学城建设,为成渝地区双城经济圈建设提供强有力支撑。”敖涛表示。

渝长高速复线连接道 腾龙高架桥加紧施工

8月23日,南岸弹子石,渝长高速复线连接道工程南岸腾龙立交段高架桥正加紧施工。

施工方避开高温时段,拉长早晚施工时间等,确保工程进度。目前,腾龙立交高架桥桥墩已初具规模。

据了解,渝长高速复线连接道项目是我市重点工程,起于渝长复线高速收费站,止于内环大佛寺大桥南桥头立交,全长21.86公里,是多条高速和快速路的重要转换通道。

重庆日报特约摄影 钟志兵/视觉重庆

据《重庆日报》



1-7月西部陆海新通道(北部湾港)班列量质齐升



沙坪坝报讯(记者 郭晋文/图)近日,记者从重庆海关获悉,今年1-7月,西部陆海新通道(北部湾港)铁海联运班列开行6529列,同比增长23.5%,呈现量质齐升的良好势头。

8月15日,记者来到位于沙坪坝区的团结村中心站看到,经西部陆海新通道和中欧班列运输的货物在此集结,站内一派繁忙的景象。而在另一侧的重庆铁路口岸,大量“重庆造”新能源汽车正在这里进行装箱作业,它们将从沙坪坝团结村站出发,经西部陆海新通道铁海联运,前往阿联酋的阿布扎比。

据重庆国际物流枢纽园区有

关负责人介绍,随着西部陆海新通道和中欧班列运能不断提升,重庆铁路口岸目前已成为中国内陆口岸中进口整车数量、品牌最多的口岸,2024年上半年累计进出口整车3.13万辆、同比增长15.4%,有力推动了“渝车出海”。

据悉,今年1-7月,西部陆海新通道(北部湾港)铁海联运班列开行6529列,同比增长23.5%;跨境公路运输170.96万辆次,同比增长25.45%;国际铁路班列开行5979列,同比增长39.86%,呈现量质齐升的良好势头,正成为重庆等中西部地区跨越山海、联结世界的对外开放大通道的经济走廊。

图为重庆铁路口岸一排排新能源汽车整装待发。