

西延高铁实现轨道贯通

7月1日,西延高铁铺轨到达革命圣地延安。随着最后一对长钢轨精准铺设到位,标志着由西成客专陕西公司建设、中铁十一局铺轨施工的西延高铁顺利实现轨道贯通,为西延高铁按期开通运营奠定坚实基础。

路基、桥梁等重点施工任务已全部完工

西延高铁穿越黄土高原沟壑区,全线桥隧比高达91%,施工过程中涉及长大坡道铺轨地段16处,最大坡度比达30‰,铺轨施工难度大、工期紧,作业精度要求高,交叉施工作业频繁。

本次铺轨施工于2025年4月18日启动,铺轨区间为西安北站至延安站,正线铺轨长度达600公里。为确保铺轨施工安全有序,西成客专陕西公司坚持以打造红色西

延高铁精品工程为目标,严格把控技术标准和施工质量,优化施工组织安排,持续深化科技创新,采用自主研发、国内先进的智能工程线调度信息平台,远程实时监测铺轨机组、长轨运输列车、移动焊轨设备等关键设备运行状态,搭载智能预判模块,实现可视化智慧管理和安全隐患超前预警,为施工安全筑牢科技防线,确保了施工平稳有序推进。

西成客专陕西公司西延高铁指

挥部指挥长周卫民介绍,西延高铁铺轨施工顺利到达延安,全线铺轨任务的圆满完成标志着西延高铁建设取得阶段性胜利,已进入最后集中攻坚关键阶段。截至目前,西延高铁路基、桥梁、隧道和无砟轨道等重点施工任务已全部完工,新建8座站房基础和主体结构已全部完工,后续将重点做好“四电”施工、静态验收、联调联试等工作,为开通运营作好准备。



施工人员正在铺设最后一对长钢轨。 姬文彬 摄

创造了22小时双班铺轨27公里的好成绩

施工中,中铁十一局创新铺轨管理模式,构建了WZ500型铺轨机组与自主研发BLCP500型铺轨机组协同铺轨机制,创造了22小时双班铺轨27公里的好成绩,全力保障了全线铺轨施工任务顺利完成。中铁十一局铺轨施工现场负责人林正东介绍,为保障钢轨焊接质量,现场运用先进的电感应正火设备,通过电磁感应技术对焊接接头进行精准加热,有效克服了火焰

加热中火孔状态、气体质量及流量等不可控因素,显著提升了加热质量,进而保证了钢轨焊接的高质量完成,同时应用新型移动式道岔直流闪光焊轨机对道岔进行闪光焊接,极大增强了接头质量稳定性与荷载能力。

本次西延高铁铺轨施工涉及延安站内作业,为确保施工安全与旅客出行有序,车站采取系列管控与疏导措施。中国铁路西安局

集团有限公司延安车务段延安站站长高峰涛介绍,在施工区域管控方面,延安站新建高速场与既有普速场分界点设置1800米硬隔离,通过物理隔离与区域管控,从空间上保障旅客乘车安全。同时,车站同步启动旅客流线优化方案,新增第五候车室,增设6个实名验证通道,并重新规划进站及乘车路径。优化后,旅客平均候车时间压缩至15分钟,不仅有

效缓解暑运大客流压力,更通过高效组织为西延高铁按期开通预留充足施工时间。

西安至延安高速铁路是陕北革命老区的首条高铁,是国家高速铁路网包(银)海高速铁路通道的重要组成部分,与正在建设的西渝高铁共同形成南北大通道,是陕西省“米”字形高铁网主骨架的重要组成部分,是“十四五”时期的重点建设项目。线路全长299.8公里,建设

标准为双线高速铁路,设计速度350公里/小时。线路建成投入运营后,西安至延安的运行时间将从目前的两个半小时缩短至一小时左右,对深入推进西部大开发战略、助力革命老区乡村振兴、加快构建包海高速铁路通道,进一步完善优化国家高速铁路网络布局、提升陕西省区位优势 and 全国铁路网枢纽地位具有重要意义。

本报记者 张毅伟

西安东车站房主体混凝土结构顺利封顶

7月1日,西安东车站建设迎来重大进展。随着最后一方混凝土浇筑完成,标志着由中国铁路西安局集团有限公司建设,中铁建设集团有限公司、中铁三局集团有限公司施工的西安东车站房主体混凝土结构顺利封顶。至此,西安东车站建设全面转入屋盖钢结构施工阶段,为站房后续工程按期推进奠定了坚实基础。

站房总建筑面积约10万平方米

西安东车站是集高铁、普铁、地铁、公交于一体的特大型综合交通枢纽。车站建筑总规模39.4万平方米,其中站房总建筑面积约10万平方米,整体分为出站层、站台层、高架候车层三层,局部设置夹层。车站车场总规模13台27线,其中西渝高速场5台9线、西十高速场4台8线、西康普速场4台10线,预留城际场,配套设置动车运用所、走行线、普速存车场等设备设施。

为确保此次施工顺利推进,中国铁路西安局集团有限公司西安站改扩建工程指挥部靠前指挥、科

学组织,带领施工、监理、设计、检测等单位抓全局、控节点,紧盯安全质量管理,第一时间协调解决相关问题,全力推进侧式站房、承轨层、高架候车层施工有序开展。“今年以来,我们组织施工单位开展劳动竞赛,动态调配人力、机械设备投入力度,近40万平方米的混凝土结构施工任务全部完成,高架候车层52根钢柱吊装任务完成超半数,屋盖钢结构施工已全面开展。”中国铁路西安局集团有限公司西安站改扩建工程指挥部指挥长周瑞友介绍。



西安东车站房主体混凝土结构封顶。 赵胜利 摄

西安东车站雨棚首跨实体样板正式亮相

在主体结构施工加速推进的同时,国内首例无站台柱装配式清水混凝土雨棚建设也迎来新进展——西安东车站雨棚首跨实体样板正式亮相。作为西安东车站建设中的亮点之一,雨棚建筑面积约3.98万平方米,单侧雨棚顺轨向跨度18米,垂轨向跨度22米。“针对本次西安东车站雨棚施工,我们创新采用了全装配式叠合方案,通过‘预制叠合框架梁+预制顺轨向叠合次梁+全预制垂轨向叠合次梁+预制曲面板’的预制装配式

体系,相比于常规的现浇混凝土结构雨棚,达到了‘免模少撑’的效果,节约架体材料消耗70%,提升施工效率50%。”中铁建设集团有限公司西安东站项目部经理王立省介绍。

同时,为充分体现建筑结构原有的色彩及造型,中铁三局集团有限公司积极践行“重结构、轻装饰、简装修”的低碳环保、绿色节约施工理念,对混凝土配合比、模板体系以及混凝土施工工艺等开展细化研究,进行上百次实验,总结形

成以“配合比三要素”“混凝土来料三卡控”“钢筋绑扎八复核”等内容为主的清水混凝土框架柱关键工序作业法,实现了清水混凝土一次浇筑成型、表面平整光滑、色泽均匀的高品质效果,开创了展现建筑“素颜之美”的新范式。

为了确保后续主体结构钢柱及雨棚预制钢梁吊装施工顺利推进,项目团队持续优化全景智慧建造平台,通过平台BIM+GIS应用绘制三维图,对吊装施工进行模拟,确保正式施工的各项数据精

确;施工过程中,采用云计算应用采集、分析数据,并辅助现场实时纠偏。西安东车站房和雨棚建成后,站房立面的弧形造型与雨棚拱形造型相互辉映,勾勒出丝绸飞舞的飘动之势。

西安东车站作为西北地区特大型铁路综合交通枢纽,建成投用后,车站旅客年发送量预计将达到3650万人次,极大缓解西安铁路枢纽客流压力,对提升西安在全国铁路网中的区位优势具有重要意义。 本报记者 张毅伟

当“国风”遇上毕业季

今年的毕业季,校园里再掀“新中式穿搭热潮”——学位服搭配马面裙和云肩、学位帽配簪花等融入中式元素的毕业穿搭持续走俏,成为毕业生们定格青春记忆的热门选择。

6月19日,在西安交通大学的毕业典礼上,毕业生们身上的全新学位服就曾引起网友广泛关注。该学位服以“承古开新传文脉,精神铸魂启征程”为核心设计理念。学位服的云肩部分印有“交”字纹样,双肩部分绣着梧桐凤凰刺绣图案,凤凰与梧桐的组合,寓意校园内贤才汇聚,更象征着西迁先辈们如凤凰栖息梧桐般扎根西北,以科教报国践行使命担当。

西安交大毕业生郑同学表示,“学校设计的学位服融合了中式设计元素和学校特色,就是希望我们传承发扬中华优秀传统文化,我们在以后的工作和生活中也会将优良品质内化于心、外化于行。”

在西安财经大学,头戴簪花学位帽、肩披图案别致的刺绣云肩、学位袍搭配华丽马面裙的毕业生们也成为校园中一道独特的风景。该校文学院毕业生高鑫笑着说:“毕业典礼是学生时代的收尾,也预示着新生活的开始。每朵花、每个装饰都是我亲手做的,这种独家定制的毕业装扮,不仅彰显个性,也给自己送上了一份难忘的毕业礼物,很有纪念意义。”

国风毕业照也带来了新的商机。在线上电商平台搜索云肩、簪花学位帽、长衫等国风毕业照必备单品,销量少则上百单,多则上万单。 本报记者 石喻涵 实习生 杜淼 袁润泽