



柳梧铁路1标项目古楼特大桥下部结构完工

抢抓施工“黄金期” 奏响建设“奋进曲”

——柳梧铁路建设掠影

〇〇全媒体记者 黎寒池



在六绵山隧道，工人在大山深处开展钻孔作业。



中午时分，完成上午工作的工人走出六绵山隧道。



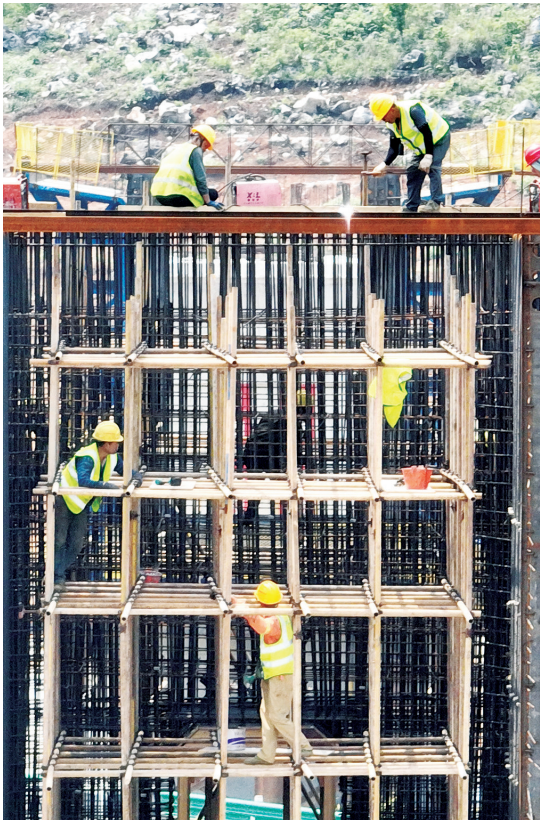
工人在古楼特大桥桥墩前进行收尾施工。

秋风起，稻花香。眼下，位于柳江区穿山镇的柳州至广州铁路柳州至梧州段（以下简称柳梧铁路）施工现场，机械轰鸣，运输车辆来回穿梭，火热的施工场景与远处丰收在望的稻田相互映衬，构成了一幅忙碌的丰收图景。

今年是柳梧铁路项目建设的关键之年。当下，该项目建设进入施工“黄金期”，全体参建人员铆足干劲，抢抓施工进度，使项目建设再加速。昨日，记者在施工现场了解到，古楼特大桥下部结构顺利完工，盘龙柳江特大桥主墩桩基施工完工，朝阳山隧道有望下个月贯通。

其中，古楼特大桥全长3145.358米，共96跨，是柳梧铁路1标项目最长的双线桥梁。由于该大桥位于剥蚀低山丘陵区，为软黏土、黏土、细角砾土及灰岩地质，灰岩中有岩溶发育，存在岩溶发育、桩基成孔困难等安全风险。施工过程中，施工人员采用柱桩设计，共建设了587根桩基。墩柱和桥台则采用双线圆端实体墩、矩形空心桥台设计，确保大桥下部结构施工的顺利进行。

据介绍，柳梧铁路为柳州至广州铁路的重要组成部分，柳州至广州铁路是国家“十四五”规划《纲要》确定的重大工程项目，为国家《中长期铁路网规划》中西南地区至珠三角重要的普速铁路通道，是川渝云贵大部分地区及桂中地区与粤港澳大湾区货运交流的主通道，是区域综合立体交通网络的重要组成部分，是一条客货兼顾的区域性干线铁路。建成后可缓解国铁区域路网的通过能力紧张状况，能缩短运输距离、降低运输成本，对于完善区域铁路交通运输网，加快构建跨区域铁路运输大通道，实现桂中东地区更好地融入粤港澳大湾区具有重要意义。



在柳梧铁路1标项目，工人爬上铁架子进行钢筋绑扎、焊接施工。