

# 辽宁13个城市进入高铁时代 途经沈阳的高铁线路达五条

## 【京沈高铁之沿线车站】

### 13座车站串起沿线最美风景

辽宁段最大新建车站朝阳站将成为京沈高铁与朝凌高铁枢纽站

**1.承德南站:**站场规模为4台10线,站房建筑面积14997㎡,候车厅面积2295㎡,站房最高聚集人数为1500人。整体建筑风格体现了“紫塞明珠,和合承德”的设计理念。

**2.承德县北站:**站场规模为2台4线。站房秉持“兴业创新,盛世典藏——承德华章”的设计理念,建筑面积为4997.66㎡,候车厅面积为958.5㎡,站房最高聚集人数100人。站内设有跨线钢桁架天桥一座,建筑面积468㎡,旅客为上进上出。

**3.平泉北站:**车站总建筑面积9992.3㎡,候车厅面积1879.2㎡,站房最高聚集人数400人;车站设2个站台,旅客进出站形式采用上进下出,场内设有8m宽钢桁架进站天桥一座,并设8m宽出站地道一座。整体风格体现了“契丹祖源,圣地平泉”的设计理念。

**4.牛河梁站:**位于凌源市南5公里处,凌源位于辽宁西部,因大凌河发源地而得名。牛河梁站外观以“百合绽放”为设计概念,呼应牛梁河“第一朵花盛开的地方”的美誉,展示了“盛世百合,炫美凌源”的花都形象。车站建筑面积3000平方米,站场由2台4线组成。

**5.喀左站:**位于朝阳市喀左县境内,距喀左县城14公里。喀左站在设计上充分结合古老而沧桑的蒙古文化,外观采用“一主两从”的格局,通过层层跌落的方式完成中体与两翼的平顺过渡,同时将建筑四周抹以圆角,体现蒙古包圆润特色。车站建筑面积5000平方米,站场由2台8线组成。

**6.奈林皋站:**位于朝阳市龙城区大平房镇西8公里处。奈林皋站设计以突出高铁的现代气息,与周边历史人文环境紧密契合。车站外侧墙面采用福建虾红大理石,给人一种温馨、安静的感觉。车站两侧与一站台直通连接,实现了站前广场通道和车站通道的无障碍畅通。车站建筑面积1971平方米,站场由2台4线组成。

**7.朝阳站:**位于朝阳市西北5公里处,朝阳古称“龙城”,三燕古都,是一座有1700多年建城史的历史文化名城。朝阳站主体造型以“花开鸟飞”为构思立足点,抽象出“凤凰来仪,展翅翱翔”的整体形态,隐喻“凤鸣朝阳,古都腾飞”的设计意象和“海陆兼备,四通八达”的交通优势。车站建筑面积11926平方米,站场由3台10线组成。朝阳站是京沈高铁辽宁段新建车站中最大的一座车站,未来也将成为京沈高铁与朝凌高铁的枢纽站。

**8.北票站:**位于北票市西南7公里处,北票市古称“川州”,位于朝阳市的东北部,大凌河中游。北票站建筑深度挖掘了北票这座历史名城的“化石文化”,整体采用三段式造型,宛若一只展翅的龙鸟,两侧飞檐犹如羽翅托起头部,振翅欲飞,昂首翱翔,体现了北票这座城市的勃勃生机和不断进取的城市精神。车站建筑面积3000平方米,站场由2台4线组成。

**9.乌兰木图站:**位于阜新市阜蒙县七家子镇南10公里处,乌兰木图与闻名全国的乌兰木图山风景区同名。乌兰木图站设计以蒙古包为基型,彰显出浓厚的民族特色。建筑立面通过对盘肠、方胜图案和卷草纹的结合使用,互相缠绕,再通过线条将图案设计成一种肩并肩的形象,象征着民族团结精神。车站建筑面积2376平方米,站场由2台4线组成。

**10.阜新站:**位于阜新市北6公里处,阜新市位于辽宁省西部的低山丘陵区,曾为中国重要的煤炭工业基地。阜新站建筑创意从“河水雕琢灵石,金石为开”的理念出发,运用“雕塑感”的艺术手法,塑造出如灵石般硬朗的第一观感。建筑中部高耸的灵石形体营造出北方建筑的雄浑大气,灵石中部绽开,隐喻“金石为开”的城市内涵。车站建筑面积10900平方米,站场由2台6线组成。

**11.黑山北站:**位于锦州市黑山县小东镇西北7公里处,黑山县是“辽沈战役”中名震中外的黑山阻击战所在地,被誉为“武术之乡”。黑山北站把习武之人的刚猛庄重和现代建筑的生动活泼融为一体,现代简约立方体的外观和墙壁两侧简明流畅的线条,表达了高铁列车飞驰而过的流光效果,寓意“极速领跑”和“欲飞而起”。车站建筑面积2684平方米,站场由2台4线组成。

**12.新民北站:**位于沈阳新民市北5公里处,新民素有“中国荷花之乡”的美誉。车站用简洁的建筑语素提炼出荷花的意象,展现出新民“中国荷花之乡”的魅力。同时抽象表达出中华象形文字“新民”的“民”字,建筑二层窗间墙体满足节能保温的要求,形态上又有如新民温泉的泉水般晶莹剔透,富有动态特征。车站建筑面积5986平方米,站场由4台8线组成。

**13.沈阳西站:**位于沈阳市于洪区,车站主体造型以沈阳深厚历史文化为底蕴,用敦厚的城墙造型塑造出稳重、大方的形象,象征着沈阳“八路通衢,通达之门”及历代兵家必争之地的重要地理位置。造型庄重典雅挺拔,象征沈阳未来的发展繁荣。车站建筑面积10675平方米,建筑面积为5998平方米,站场由2台6线组成。

目前沈阳西站尚未启用,沈阳地区现运行的车次起始站及终点站主要为沈阳南站、沈阳站和沈阳北站。



列车抵达阜新站。

辽沈晚报、聊沈客户端首席记者 查金辉 摄

(上接5版)

## 【京沈高铁之高科技】

### 首次国内长距离高铁铺设 一块轨道板一个“身份证”

京沈高铁设计时速为350公里,采用的是无砟轨道。轨道板铺设于2016年4月25日开始,到2016年9月中旬结束。在国内超过500公里长距离的高铁中,京沈高铁首次铺设了我国具有完全自主知识产权的新型无砟轨道系统技术。

特别值得一提的是,此次使用的轨道板在内埋入可识别电子标签,使轨道板第一次拥有了“身份证”,提高了生产效率,加强了质量管理,规范了轨道板的设计、生产、铺设、精调运维全过程物联网应用,实现了全生命周期管理。

在此之前,此类型轨道板先后在湖北城际、盘锦至营口和沈阳至丹东客运专线铁路短距离铺设使用,为时速350公里的动车组列车在京沈高铁上安全、高速运行提供稳定、可靠的路基基础。

由于京沈高铁辽宁段穿越辽西北地区,基本属于高寒地段。为解决寒冷地区路基冻胀问题,京沈高铁首次在全线路基采用混凝土基床的结构形式。同时,相比于哈齐、沈丹高铁局部路段的混凝土基床,还对混凝土的等级、厚度和宽度等进行了优化设计。同时,借鉴吸取以往的哈大、哈齐、沈丹等东北高铁路基沥青混凝土及纤维混凝土封水层存在的易开裂、渗漏、粉化等缺陷,京沈高铁设置了预制铺面结合两布一膜隔水层的防排水系统。

## 【京沈高铁之路网】

### 沈阳将正式成为 高铁枢纽城市

2003年以来,辽宁境内相继建成并开通了6条客运专线。

2003年10月12日,秦皇岛到沈阳客运专线开通,作为我国自主研发、设计、施工的第一条客运专线,秦沈(秦皇岛至沈阳)客运专线途经的葫芦岛、锦州、盘锦和沈阳4个地级城市率先享受到客专时代带来的福利。

2012年12月1日,哈尔滨至大连高铁开通运营,辽宁省会沈阳携手沿线的铁岭、辽阳、鞍山、营口共同进入高铁时代。

2015年9月1日,沈阳至丹东高铁开通,丹东、本溪2个地级城市进入高铁时代,也使丹东到沈阳一小时经济圈成为现实。

京沈高铁辽宁段建成通车后,辽宁西北部两个重要城市阜新、朝阳一步进入高铁时代。至此,辽宁省14个城市中,除抚顺市外,其余13个城市全部进入了高铁时代。

按照国家发改委发布修订后的《中长期铁路网规划》,沈阳被列为19个全国铁路综合枢纽之一。随着京沈、新通高铁建成通车,“八纵八横”铁路网结构进一步完善,沈阳也正式成为东北地区高铁枢纽城市。

随着京沈、新通高铁的建成通车,途经沈阳的高铁线路将达到5条。同时,与长珲、长白乌等铁路联通,构成了从沈阳北上长春、哈尔滨,东出珲春、丹东,西进通辽、太原,南下天津、沪杭,通达全国的高铁网络,沈阳也将正式成为高铁枢纽城市。



12月6日上午,编号DJ55616号列车从沈阳站出发,驶往朝阳站。

辽沈晚报、聊沈客户端首席记者 查金辉 摄

## 【京沈高铁之大桥隧道】

### 最长的桥——兴隆店特大桥

兴隆店特大桥全长23.65公里,是京沈高铁全线最长的特大桥。施工地段横跨沈阳市新民市与于洪区,沿线地形十分的复杂,而且干扰因素多。兴隆店特大桥依次跨越沈通高速互通匝道和107省道等多条既有线路、九龙河、7个自然村以及3个农场,特殊孔跨多,空中俯瞰十分的壮观。同时,大桥还穿越多条高压线塔,受干扰和制约的地方也比较多。兴隆店特大桥采用的各项施工工艺技术,均为国内的顶尖技术,代表了目前国内高铁桥梁建设的最高水平。

### 东北高铁最长隧道——辽西隧道

位于辽宁省朝阳市凌源境内的辽西隧道全长13.205公里,是京沈高铁全线最长的隧道,也是目前东北地区已建和在建高铁线上最长的隧道。辽西隧道地质情况复杂,穿越断层破碎带,岩石及结构面强度低,地下水丰富,施工组织的难度大,安全风险高。工程建设者多次邀请国内外知名隧道专家现场论证,创新性采取了很多针对性措施,保证了施工顺利推进和工程建设质量。

### 国内高铁最长明挖隧洞——扣莫明洞

扣莫明洞全长2470米,是京沈高铁全线的控制性工程之一,也是目前国内最长的明挖隧洞。因阜新草帽机场限高要求及小里程侧上跨阜盘高速公路,而且线路横穿东西扣莫村,村庄内道路及各类管线纵横交错。工程设计中,为充分体现环保理念,在京沈高铁线路横穿东、西扣莫村区段,技术人员创新性采用了隧洞明挖下穿的形式通过。扣莫明洞设计标准高,集传统暗挖和明挖、城市地铁、框架明洞等施工工艺于一体,存在下穿国道沉降要求高,洞身防水等施工工艺要求高等难点。