

鏖
戰
廬
州
繪
彩
虹



——合肥南环客运专线建设掠影

AOZHAN LUZHOU HUI CAIHONG

HEFEI NANHUAN KEYUN ZHUANXIAN
JIAN SHE LUEYING

张守利 主编 薛贵宝 副主编



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

鏖战庐州绘彩虹

——合肥南环客运专线建设掠影



中国铁道出版社

2014年·北京

图书在版编目(CIP)数据

鏖战庐州绘彩虹：合肥南环客运专线建设掠影/张守利主编.

— 北京：中国铁道出版社，2014.12

ISBN 978-7-113-19650-9

I. ①鏖… II. ①张… III. ①客运专线—建设—概况
—合肥市 IV. ①F532.854.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2014) 第287989号

书 名：鏖战庐州绘彩虹——合肥南环客运专线建设掠影

主 编：张守利

副 主 编：薛贵宝

策划编辑：熊安春

责任编辑：许士杰 郭 静 编辑部电话：010-51873204

装帧设计：崔丽芳

责任印制：郭向伟

出版发行：中国铁道出版社（100054，北京市西城区右安门西街8号）

网 址：<http://www.tdpress.com>

印 刷：北京盛通印刷股份有限公司

版 次：2014年12月第1版 2014年12月第1次印刷

开 本：787mm×1092mm 1/12 印张：13 字数：281千

印 数：1~1000册

书 号：ISBN 978-7-113-19650-9

定 价：150.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书，如有印制质量问题，请与本社读者服务部联系调换。电话：（010）51873174（发行部）

打击盗版举报电话：市电（010）51873659，路电（021）73659，传真（010）63549480



鏖战庐州绘彩虹

——合肥南环客运专线建设掠影



中国铁道出版社

2014年·北京



主 编	张守利				
副主编	薛贵宝				
编 委	万传新	黄 雷	王义宝	叶守宏	
	张 阳	宋涛贤	何永昶		
策 划	万传新	况 士			
参 编	房传海	罗方丁	郭 斌		
摄 影	郭润滋	况 士	陆应果	薛贵宝	李 鸿
	陈 力	张立明	皮明珠	苏 楠	杜 宇
	徐 波	房传海	李晓明	王 飞	杨庆宁
	陈 诚	吴怀球	郑加威	陈 凯	文良诚
	杨 谦	胡东民	刘庆华	李国卿	苏文姜
	陈 锋	路 辉	朱 明	杨 谦	胡东民
	成 石	刘庆华	侯俊岭	张 用	徐 磊
	马志永	苑振峰	耿延成	章 祯	李 瑞
	喻尚龙	蔺震生	周 鹏	胡黄成	李强珍
	张凌蕴				

江淮大地铸丰碑

在承东启西的沪汉蓉快速大通道上，五千多名铁路建设者经过近五年春夏秋冬的烈日晒、寒风吹，一千七百多个昼夜鏖战，终于在2014年11月12日开通运营合肥铁路枢纽南环客运专线。这标志着沪汉蓉铁路上海至武汉段全线贯通，打通了“卡脖子”地段，结束了多年来沪汉蓉铁路在合肥枢纽低速绕行的局面。现在，穿行于合肥市区，长桥卧波，高铁站房高耸的合肥南环线，犹如一道靓丽的彩虹，为安徽经济展翅翱翔架设了金桥，这标志着华东地区六省一市最后一座省会城市告别了没有高铁站的历史，为合肥进一步融入长三角城市群提供了平台，为我国中部地区崛起提供了助推器，为华东铁路网的功能完善给予了强力支撑。

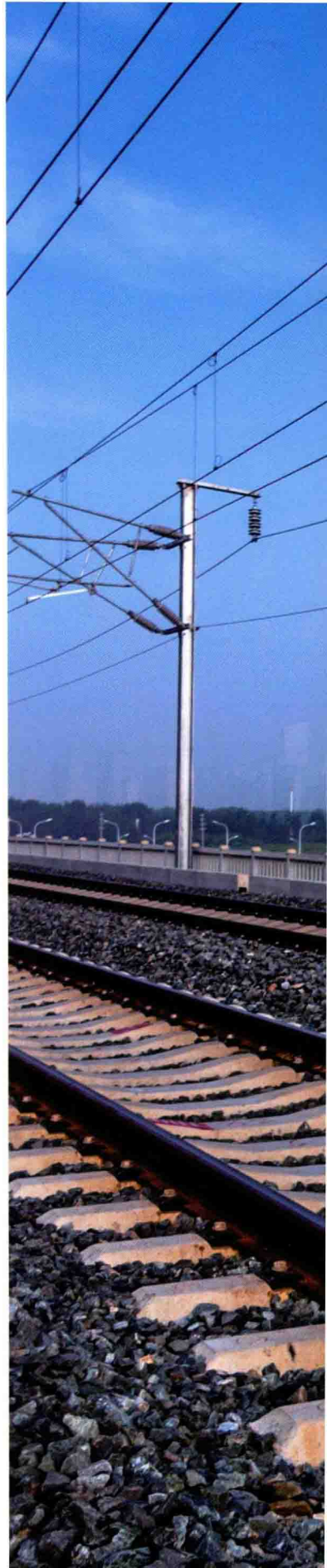
国家中长期铁路网规划调整后，将京福、商合杭两条客运专线引入合肥枢纽。合肥南环线不仅成为沪汉蓉铁路的一部分，也是合肥枢纽客运系统的重要组成部分。合肥南环线线路里程虽然不长，但线路穿越市区，并建有安徽省最大、最先进的特大型客运站——合肥南站及两跨高速公路、同类型结构跨度居亚州首位的钢桁柔性拱桥梁。

针对合肥南环线施工作业面多，施工技术难度大的工程特点，加上合肥南站站房又是集大跨度、大体量、交叉施工、高新科技运用于一身的高等级客站，这些都对施工组织提出了更高要求。“不留遗憾，不当罪人，建不朽工程。”这是以合肥铁路枢纽指挥部为核心的所有建设者的共同心声。设计方以人为本，更新设计理念，打造绿色交通；施工方科技创新，大胆探索，首次采用国内多项新技术、新工艺，打造优质工程、精品工程；监理方立标、严控，为打造百年不朽工程护航；设备接管方提前介入，协调配合，为顺利开通运营作出了贡献。

《鏖战庐州绘彩虹》是一部写在江淮大地上的不朽诗篇，是一幅合肥览胜长卷中的壮丽图景，是华东铁路建设史上又一座不朽丰碑！借此画册出版之际，谨向一直关心支持南环线建设的各级领导和各界朋友致以由衷的谢意，向南环线的建设者致以诚挚的敬意！

上海铁路局局长

郭竹学



合肥铁路枢纽南环线及南客站建设动员大会



2009年11月3日，铁道部、安徽省联合在合肥召开合肥铁路枢纽南环线暨南客站建设动员大会（郭润滋 摄）



合肥铁路枢纽南环线暨南客站建设动员大会现场 (郭润滋 摄)



合肥南环铁路工程概况

合肥位于安徽省中部，长江、淮河之间，巢湖之滨。合肥南环铁路既是沪汉蓉快速通道一部分，又是合肥铁路枢纽的重要组成部分。合肥南环线工程始于合宁铁路肥东站，下穿合宁铁路下行线，上跨淮南线、老淮南线，经合肥市南郊城区后，上跨合九线、宁西铁路下行线，终至合武铁路长安集站，将合宁、合武铁路在枢纽内以高标准线路贯通，正线全长39.6公里，设计时速200~250公里。合肥南环线包含合肥南站、合肥动车所，是华东铁路网的重要组成部分。

合肥南环线建成以后，沪汉蓉通道的客车不再经合肥站，直接经由南环线通过，解决了沪汉蓉通道能力受合肥枢纽通过能力限制的问题，而且可以节省运营里程8.642公里，节省运行时间19.5分钟，这对于形成真正的沪汉蓉大能力快速通道，具有重要的意义。2009年11月3日上午，铁道部、安

徽省联合在合肥召开合肥铁路枢纽南环线暨南客站建设动员大会，2014年11月12日合肥南环线建成投入运营。

合肥南环线、合肥南站工程及线下空间开发和城市轨道交通的建设（代建）单位为上海铁路局合肥铁路枢纽工程建设指挥部；设计单位是中铁第四勘察设计院集团有限公司、中铁二院工程集团有限责任公司、北京市建筑设计研究院有限公司、北京城建设计发展集团；施工单位是中铁四局集团、中铁建设集团、中铁十一局集团、中铁二十四局集团有限公司；监理单位是上海华东铁路建设监理有限公司、上海斯美科汇工程建设咨询有限公司；南环线的设备管理和运营单位是上海铁路局下属合肥站、合肥机务段、合肥客运段、合肥工务段、合肥电务段、合肥供电段、合肥房产建筑段、上海动车段和上海通信段及合肥给水公司等单位。



2008年4月18日，中国首条时速250公里有砟轨道客运专线合宁铁路开通运营。图为店埠河特大桥雄姿（李鸿 摄）



2008年12月31日，合武铁路开通运营。图为动车组列车风驰电掣穿越大别山（陈力 摄）

合肥南环客运专线建设意义

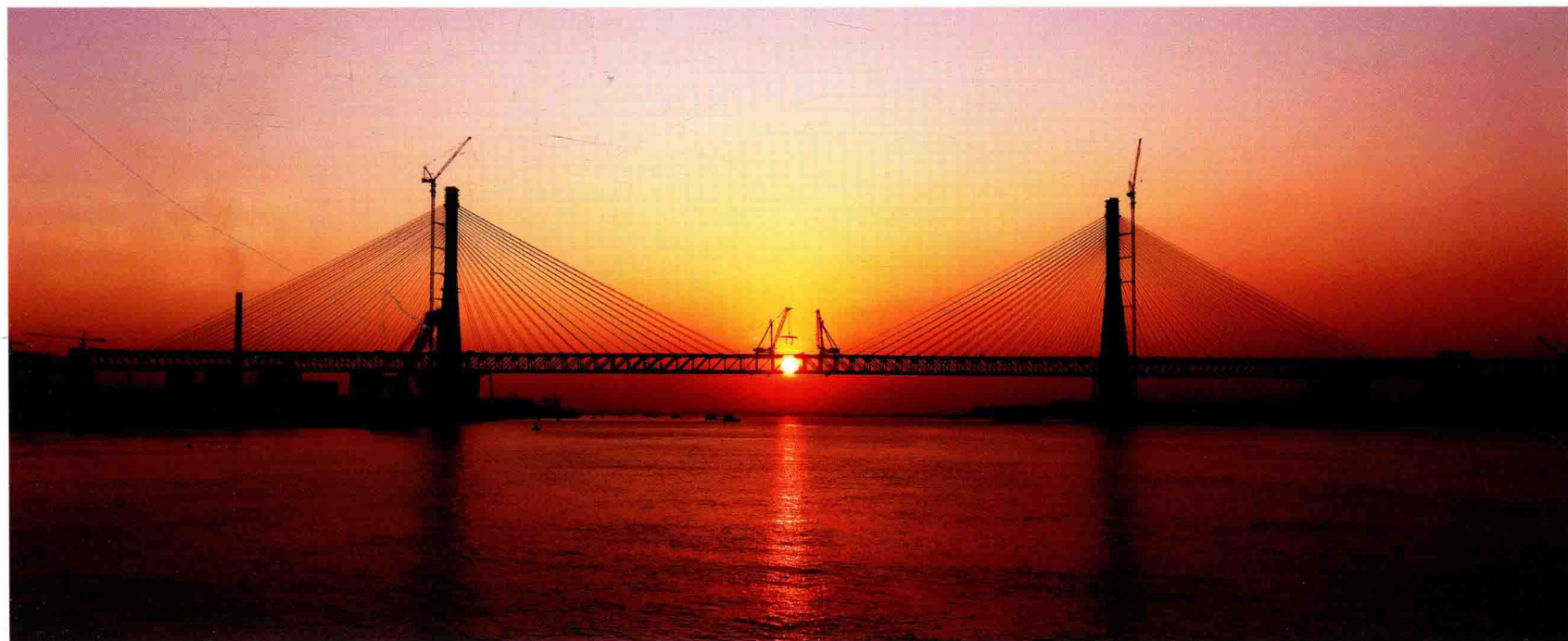
合肥是建设中的铁路交通枢纽之一。沪汉蓉快速通道由上海经南京、合肥、武汉、重庆直达成都，为贯通华东、中南、西南的一条重要快速通道；京福铁路（含合蚌高铁）衔接京沪高速铁路，畅通了南北的铁路通道；淮南线贯穿南北，为华东二通道的重要组成部分；宁西线由西安经南阳、信阳、合肥直达南京，为大西北地区与华东、中南地区的第二通道；合九线衔接安徽省和江西省；这些使合肥成为连接六条主要干线的重要铁路枢纽。

2005年，合宁铁路、合武铁路正式开工建设，鉴于当时合肥市城市总体规划尚在修编中，对铁路的定

位、第二客站的选址未定，因此初期采用了沿既有通道引入合肥站方案，但存在合肥站规模小、两端衔接线路标准低，不能适应沪汉蓉大通道运能需求，无法解决合肥枢纽内绕行距离远、运行时间长的问题。2008年初，随着合宁、合武铁路即将建成通车和合肥市城市总体规划修编的完成，铁道部、合肥市开始启动沪汉蓉铁路合肥枢纽南环线项目的勘测设计工作。合肥铁路枢纽在路网中位置适中，随着合肥南环线的建成，大大增强了全国铁路网的机动灵活性，缩短西北、西南与中南、华东的运距，对我国实施“西部大开发”发展战略及加强和巩固国防具有重大意义。



2012年10月16日，合蚌高铁正式通车。图为动车组列车飞驰在窑河特大桥上（张立明 摄）



合福高铁安徽段动工于2010年4月，计划2015年开通运营。图为建设中的铜陵长江大桥主桥（皮明珠 摄）

合肥南站建设意义

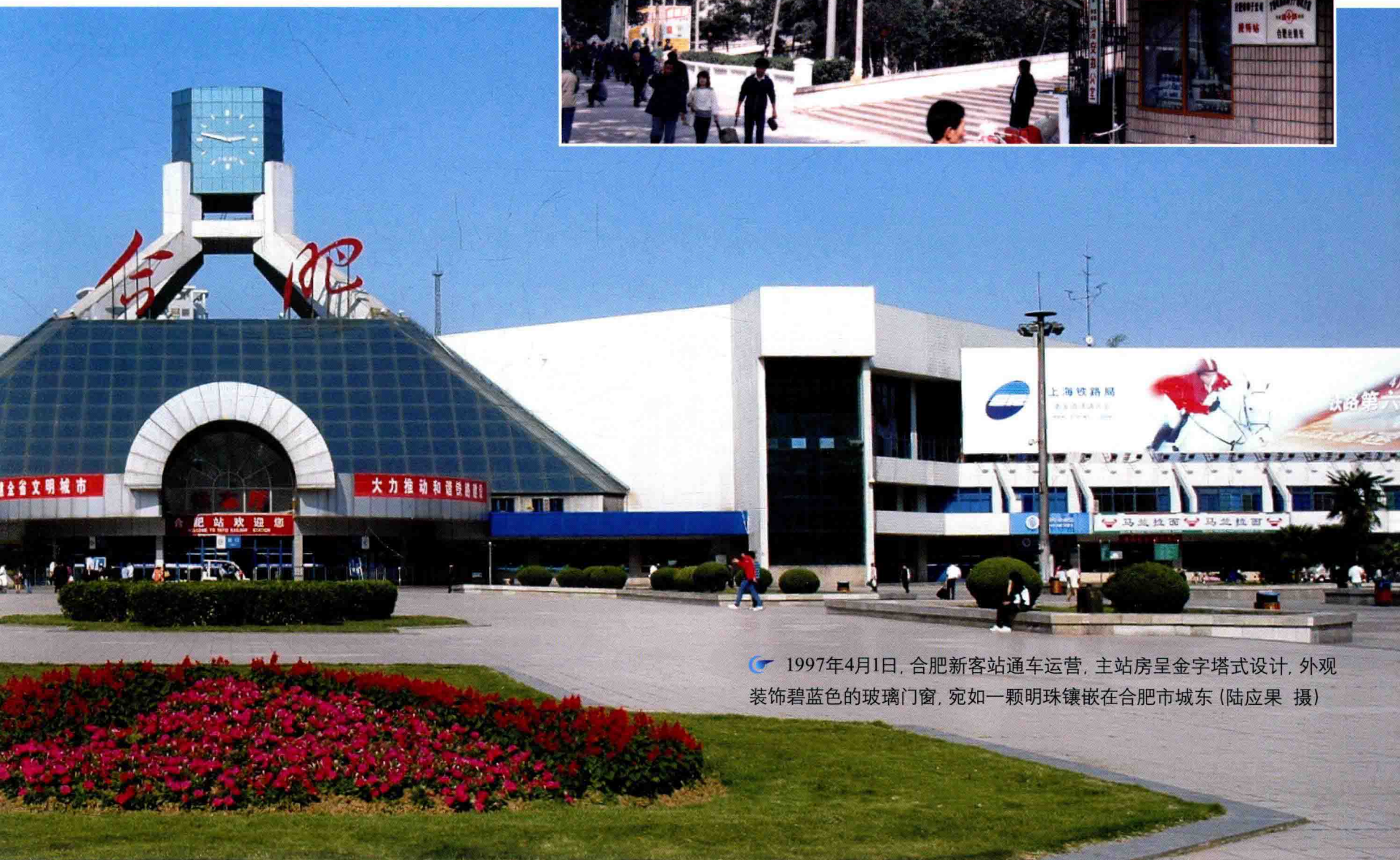
合肥是一座有2000多年历史的文化古城，素有“淮右襟喉，江南唇齿”之称，交通位置十分重要。最早的合肥站1936年4月建成，抗战时损毁。1950年，合肥站1、2号站台、站前广场、候车室建成启用。1997年4月1日，合肥新客站通车运营，主站房呈金字塔式设计，外观装饰碧蓝色的玻璃门窗，宛如一颗明珠镶嵌在合肥市城东，主站房建筑面积21245平方米，分上下两层，6个候车大厅配有中央空调，车站日接发列车39对以上。随着合宁、合武铁路建成，2010年，合肥站在原址上扩建成功，工程总投资约5亿元，改造后主站房建筑面积达27690平方米，比原来增加6345平方米，售票窗口从27个增加到50个，新建10米宽人行天桥2座，新增7米宽出站地下通道1座，新建无站台柱大跨度钢结构雨棚。

《铁道部、安徽省人民政府关于安徽省“十一五”铁路建设有关问题会谈纪要》确定，合肥是连接东部与中西部的重要铁路枢纽，合宁、合武、京福、商合杭等高等级铁路将在合肥市交汇，现在的合肥站日益满足不了旅客快捷出行的需求。2012年10月17日，合肥南站开工动员大会在合肥召开。合肥南站站房主体建筑结构面积99283平方米，雨棚投影面积61280平方米，设计最高集聚客流量

9500人，于2014年11月12日开通运营。合肥南站综合交通枢纽总占地面积约70万平方米、总建筑面积约38.5万平方米，全部建成后，可做到高铁、轨道交通（1、4、5号线）、公交、出租车、长途客运与城市道路系统的无缝衔接。



八十年代的合肥老站因站房狭小，铁路运能紧张，让出行旅客苦不堪言，“翻窗爬车”、“座椅底下睡觉”、“厕所里容身”等尴尬镜头屡屡上演（苏楠 提供）



1997年4月1日，合肥新客站通车运营，主站房呈金字塔式设计，外观装饰碧蓝色的玻璃门窗，宛如一颗明珠镶嵌在合肥市城东（陆应果 摄）



2014年10月1日，滚滚而来的客流使合肥站成为安徽省旅客出行的最大聚集地，当日发送旅客14.17万人，旅客发送人数再创历史新高（杜宇 摄）

从2009年夏天开始，合肥站在原址上进行了扩建。2010年改建完成后，合肥站向广场南面扩展15米，改造后主站房建筑面积达27690平方米，比原来增加6345平方米，售票窗口从现有的27个增加到50个，新建10米宽人行天桥2座，新增7米宽出站地下通道1座，新建无站台柱钢结构雨棚（况士 摄）







合肥位于长江、淮河之间，具有承东启西、贯通南北的重要区位优势，是首批三座中国国家园林城市之一。图为腾飞中的合肥一瞥（郭润滋 摄）





2011年5月12日，安徽省省委书记、人大常委会主任张宝顺（中）在安徽省委常委、合肥市委书记孙金龙、市长吴存荣、上海铁路局副局长李迎九陪同下察看合肥南站工地（况士 摄）