

鲁豫约了很久 济郑即将牵手

济郑高铁山东段联调联试启动,正式通车后两地1.5小时可互达



检测列车通过长清黄河特大桥。(受访者供图)

记者 白新鑫 王瑞超 李牧青

8月29日中午,一辆搭载技术检测人员的检测列车从长清站开出,标志着济郑高铁山东段联调联试启动,为济郑高铁全线贯通奠定基础。

记者从中国铁路济南局集团有限公司(以下简称“国铁济南局”)获悉,济郑高铁位于山东省西部、河南省东北部,连接济南、郑州两省会城市,线路呈东北至西南走向。济郑高铁山东段线路全长170公里,设计时速350公里,新建长清、茌平南、聊城西、莘县4座车站,引入既有济南西站、济南站,于2020年6月开工建设,2023年7月开始静态验收。

据了解,济郑高铁山东段联调联试期间,将梯次使用检测列车、综合检测列车和测试动车组,在线路上进行“折返跑”反复测试收集线路各设备系统数据,再逐步进行调试和优化,最终满足动态验收标准和开通运营条件。据国铁济南局济郑铁路工程建设指挥部副指挥长左连芹介绍,济郑高铁山东段正线桥梁总长度为159公里,占线路全长的94%,其中济郑高铁长清黄河特大桥是全线的控制性工程,建设过程中创新利用深水超大锁扣钢管桩攻克了黄河百米长大桩基施工,研发800吨级造桥机施

工大节段连续梁悬臂浇筑等技术难题,为高速铁路特殊桥梁建设提供了借鉴方案和宝贵经验,目前济郑高铁山东段具备动态验收条件。

在济郑高铁跨京沪高铁、津浦铁路工程现场,中铁十局济郑高铁二分部项目总工程师孙明洋告诉记者,施工作业邻近京沪高铁,作为我国高铁大动脉,安全风险和安全压力巨大,孙明洋形容其是“在神经旁边动手术”。钢箱梁顶推施工处线路同时跨京沪高铁、京沪铁路、水白铁路上下行6条铁路线,钢箱梁整体重1696吨、导梁200吨,顶程长达307米,小半径、大坡度、高度大、跨线多、吨位重、顶程长,更增加了施工技术难度;钢箱梁导梁吊装需同时封锁三条铁路,履

带吊主臂站立高度达105m,吊装施工受外界环境影响较大,但垂直天窗仅60分钟,时间卡控严格。施工过程中,中铁十局创下了国内首次跨既有铁路导梁整体吊装,国内首例大跨度、双箱室薄壁形式连续槽型梁合龙等多项全国纪录。

济郑高铁是国家“八纵八横”高铁网的重要连接线,是山东省高铁网的西部出省大通道,也是济南“米字型”高铁枢纽的重要组成部分。建成通车后,将结束聊城地区不通高铁的历史,济南至郑州通行时间将缩短至1.5小时,对接郑西高铁、郑渝高铁等快速抵达西北、西南地区和华南地区。对于推动山东半岛城市群与中原城市群互联互通具有重大意义。



编辑:马纯潇 组版:刘淼



汉高消费品牌业务部大中华区副总裁钟经伟

8月24日,在青岛金狮广场,施华蔻SCHWARZKOPF×拉斐派瑞巴黎美发品牌旗舰店盛大揭幕,这不仅是施华蔻巩固中国市场领先地位的重要一步,更是其本土化战略的生动体现。

打造发艺美学空间

施华蔻携手拉斐派瑞巴黎美发落户青岛

钟经伟:施华蔻为消费者创造更多的美丽可能性

“此次施华蔻携手拉斐派瑞巴黎美发落户青岛,希望通过融合领先的美发技术和本土市场的需求,为消费者带来更全面专业的体验。”汉高消费品牌业务部大中华区副总裁钟经伟在接受采访时表示,“青岛作为美发行业的中坚力量,拥有深厚的文化底蕴和市场优势。希望通过贯彻本土化战略,传递施华蔻独特的品牌气质,为青岛的美发教育注入动力,推动美发文化的传播和创新。”

在施华蔻SCHWARZKOPF×拉斐派瑞巴黎美发品牌旗舰店内,整体空间设计黑红交织。红色美发镜台成为空间的视觉中心,进一步提升了消费者的体验感。

钟经伟希望通过发艺美学空间和专业技

专业造美 让美发生

倡导美业可持续理念

施华蔻引领美发造型行业新发展

“施华蔻以持续创新为核心战略,通过与市场的紧密互动、推陈出新,确保自身保持强大的竞争力。”钟经伟说道。针对中国消费者对头皮养护的需求,施华蔻深入研究并布局相关领域,于2021年推出专为中国市场定制的洗护系列,彰显了其在本土市场的独特地位。与此同时,施华蔻对传统美发技艺保持着高度的尊重。通过为美发师提供培训

和支持,传承经典美发技巧,满足市场的多元需求。

施华蔻积极践行绿色原材料生产。“我们正在构建更绿色的生产链闭环,目前在中国市场,施华蔻专研修护系列已成功应用了50%的再生塑料包装。我们的目标是影响消费者,倡导可持续生活方式。”钟经伟强调,“这已超越了单纯的品牌建设,我们更是在为整个行业的发展注入持续的能量和动力。”

在钟经伟看来,施华蔻渴望向消费者传达一个深刻的理念:每个人都可以从头开始,变得最美。他强调,“我们希望消费者能够全面了解施华蔻,它不只是洗护或造型品牌,更是创造美与时尚的引领者。”

记者 白新鑫 王瑞超
李牧青

济郑高铁山东段工程共四个站房及沿线生产生活房屋,总建筑面积为144526 m²,其中,长清站面积9982 m²,2台4线,线侧下式站房;茌平南站面积9999 m²,2台4线,线侧下式站房;聊城西站面积49871 m²,6台15线,线侧平式+高架式站房;莘县站面积9927 m²,2台6线,线侧下式站房;全线生产生活房屋面积64747 m²(含警务公安用房3993.62 m²)。

聊城西站建筑高度32米,分别设置出站层、站台层、高架候车层、高架旅服夹层、屋面布局,结构形式采用框架结构,屋盖钢结构采用米字形钢柱加双向平面桁架体系。高架站房两侧33.0m范围内设置无站台柱雨棚,其余部分设置有站台柱雨棚,南北长度均为121.5m,为双柱结构形式。

建成后的聊城西站为中型客运站,车站最高聚集人数2000人,远期年发送量为1280万人,是集铁路、公交、出租、社会车等市政交通设施于一体诸多功能的大型综合性交通枢纽,未来将有四条高铁在聊城西站实现互联互通,实现多种交通方式的“无缝对接”和“零距离换乘”。

聊城西站建筑设计结合古城特色,以“凤城古都、古韵腾飞”的理念,宛若江北水城边蓄势待飞的凤凰,寓意高铁给城市带来的崭新机遇和蒸蒸日上的拓展精神。

长清站站房立面以“烽火

台”意向,屋面采用多层次重叠的退台式结构呼应水晕和茶山退台的特征,表达“长成之源,水清河晏”设计构思。整体建筑高度20米,地上1层,两侧设夹层,结构采用框架结构,中间为铝镁锰大跨度金属屋面。设置450×8.0×1.25侧式站台、混凝土有站台柱雨棚两座,8米宽进出地道一座。

茌平南站以“铝城枣乡,古县新区”为设计理念,赋予了高铁站房以独有的地域特色,让旅客感受当地产业文化的创新与魅力。整体建筑高度21米,地上1层,两侧设夹层,结构采用框架结构,屋面为网架钢结构加铝镁锰板金属屋面体系,设置450×8.0×1.25侧式站台、混凝土有站台柱雨棚两座,8米宽进出地道一座。

莘县站设计理念以雁塔为原型,结合莘县地文化中“农业”“剪纸”符号的灵活运用增加了地域文化特色,采用仿木色和灰色相结合,传承历史文脉,体现现代气息。整体建筑高度19.5m,地上一层,两侧夹层,结构采用框架结构,屋面为网架钢结构加铝镁锰板金属屋面体系。设450.0m×12.0m×1.25m岛式站台2座,设10m宽旅客地道1座。

沿线生产生活用房主要包括公安派出所、信号楼宿舍综合楼等站区用房,工区综合楼、轨道车库等维修工区设施和沿线区间岗亭、警务区等区间房屋,各房屋并栋设计,与站房整体造型统一,颜色协调。

四座新建站房「一站一景」

聊城西站将实现『零距离换乘』