

► 2025年12月3日,为马鞍山市首条过江隧道——湖北路过江通道项目量身定制的超大直径泥水平衡盾构机“诗城创新号”在上海正式下线。

唐焱 摄



长江浩荡东去,在皖江之畔拐出一道壮阔的弧线。马鞍山,这座因钢而兴、因江而名的滨江城市,与南京比邻而居、和合肥同频共振,地处长三角几何中心,是安徽东向发展、融入长三角一体化的“桥头堡”。

曾几何时,滚滚长江是一道天堑,“过江”是马鞍山人日复一日的命题;而如今,一体化发展浪潮奔涌,“融长”已成为这座城市矢志不渝的追求。

“十五五”开局之年,“轨道上的马鞍山”蹄疾步稳、捷报频传——

全国首条跨省共建共管共运营的市域(郊)铁路开通百日客流逾五百万人次,巢马高铁进入静态验收冲刺阶段,皖江最长过江隧道即将开启双线掘进新征程。

一张立体化、多层次的交通网正在长江两岸加速铺展,一条对接南京都市圈、联动合肥都市圈、深度融入长三角的“快车道”正在铿锵成型。逢山开路、遇水架桥,马鞍山以交通基础设施的“硬联通”破题区域融合的“软对接”,打造轨道上的科创走廊、智造走廊、人才走廊、文旅走廊、消费走廊,在长三角一体化发展的宏阔画卷中,奋力书写着滨江城市跨越赶超、加速崛起的崭新篇章。



▲ 巢马高铁马鞍山长江公铁大桥。 储灿林 摄

1 全国首条跨省共建共管共运营的市域(郊)铁路 一条轨道连通宁马双城

全线客流543.37万人次,其中马鞍山段客流247.30万人次,日均超5万人次——7月30日,南京S2号线(宁马线)通车满百天。作为全国首条跨省共建共管共运营的市域(郊)铁路,这条穿行于江苏南京和安徽马鞍山之间的轨道,正托起两地市民的“飞驰人生”。

54公里、16座车站,宁马线采取“大站快车”与“站站停”交替编组:大站快车整点发车,停靠5个大站,时速最高120公里,全程仅37分钟;站站停列车6至8分钟一班,用时约1小时。票价仅约高铁一半,可在西善桥站换乘7号线,无缝接入南京地铁网。

“上午登临采石矶,傍晚漫步老门东”,如今成为宁马两地市民的生活方式。此前,往返两城的上班族主要依靠自驾、客运、高铁出行,通勤成本高且受天气路况制约;如今刷市民卡即可通行两市,“跨省无感出行”照进现实。大批“安家马鞍山、就业南京”的通勤族直呼“宁马线就是天选通勤轨道”。

跨省建轨交,难在打破行政壁垒。宁马线创新形成统一规划、统一设计、统一建设、统一运营、分段实施的“四统一分”合作模式。投资建设上,宁马成本共担、分进合击;运营管理上,两市信息互通、客流共享、联合执法,全线统一调度、统一标准、统一服

务,跨省票务互通、优惠政策互认,实现真正意义上的跨省共建共管共运营。

从打破省界壁垒到跨省无感出行,从单一通勤通道到多元客流格局,这条市域轨道,正成为双城融合的强劲动脉。跨城休闲新风悄然兴起:年轻客群热衷打卡“安徽限定”的卡旺卡、詹记桃酥和古茗奶茶,捧为“网红三件套”;老人们则吃碗大肉面、泡个澡,再拎着茶干回南京。雨山东路站附近一家烧饼店店主告诉笔者,线路开通后营业额日均增长近千元。

“马鞍山一条线(宁马线)融入南京一张网(地铁网),从马鞍山坐轻轨,轻松到达南京各个角落。”马鞍山市住建局宁马线工作专班的周成钢感慨。近三个月来,客流结构已从初期旅游打卡热潮,转变为稳定的通勤、商务、文旅双向客流,标志这条跨省轨道真正融入双城日常。

亮眼客流背后,是城市的全力承接。马鞍山在各轻轨站口以易拉宝展示周边景点、美食和打卡点,沿线增设公交接驳线,出租车待客区、共享电单车停放点,有的还推出“南哥畅骑”骑行套餐。“五一”假期,阳湖站乘公交前往采石矶享景区、公交票价双免,该站累计进站客流超8万人次。

更深远的布局已在展开:S2号线马鞍山段6个站点规划“TOD+”开发,慈湖高新区站配

套建设宁马协同创新合作园,湖北路站、湖南路站、雨山东路站推动沿线城市更新,阳湖站新建邻里中心集聚四代宅项目。“心理上的亲近,交往中的密切,必然推动产业、消费、人才等领域的城际合作,我们要借此推动产业升级、城市转型,建设南京都市圈的产业协同地、生活旅游城。”马鞍山市发展改革委有关负责人表示。



▲ 宁马线马鞍山市区段。储灿林 摄

跨省共建宁马线火热开通、巢马高铁连通两大都市圈、湖北路过江隧道建设正酣

马鞍山

融入长三角跑出『加速度』

2 合马通行时间缩短至45分钟 一条高铁串起两大都市圈

盛夏八月,巢马高铁郑蒲港轨道区间,地表温度飙升。工作人员顶着烈日,沿着轨道徒步巡检。俯身检查道岔衔接、零部件紧固状态,逐米排查隐患,发现问题当场登记、立查立改。当前项目已进入静态验收收尾阶段,高温下的每一环巡检,都是为行车安全筑牢根基。

巢马高铁是国家“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分、“轨道上的长三角”的重点工程。正线全长61公里,设计时速350公里,自商合杭铁路巢湖东站引出,经含山县南、郑蒲港新区,以公铁大桥方式跨越长江至马鞍山南站,近期接入宁安城际铁路马鞍山东站,远期经扬马城际铁路,可达上海和苏北。

将镜头聚焦,巢马高铁跨越长江的关键通道——马鞍山长江公铁大桥项目建设正酣。

6月12日,公路接线工程重难点控制性工程(90+158+90)m大跨度悬臂连续梁中跨顺利完成精

准合龙。

8月7日,接线工程延伸段项目首桩开钻。上跨铁路桥梁、下穿铁路顶进框架及引道工程齐头并进。

……

“飞虹”越皖江,一个上层双向六车道快速路、下层高铁的“公铁联运”格局加速形成,一条飞跨皖江的立体化快速通道呼之欲出。届时,合肥与马鞍山通行时间将缩短至45分钟,合肥都市圈与南京都市圈之间的时空距离进一步拉近。

铁路是加快一体化发展的“先手棋”,扩大有效投资的“压舱石”,拉动经济发展的“火车头”。巢马高铁建成后,将进一步完善长三角高速铁路网络,提升区域互联互通、快联快通水平,支撑皖江地区、安徽省和长三角更高质量一体化发展。同时,将对马鞍山加快推进长三角更高质量一体化发展,深度融入南京、合肥两大都市圈,加快推进跨江发展等方面产生重要作用。

3 皖江最长过江隧道 一条隧道畅通一江两岸

8月11日,和县,马鞍山市湖北路过江通道项目右线施工现场,40多名工人正对“诗城奋进号”超大直径泥水平衡盾构机进行系统调试,为正式始发作最后准备。相邻左线,“诗城创新号”已顺利突破百环掘进节点。右线“整装待发”,左线稳步掘进,两个“钢铁巨兽”合力,这条“皖江最长隧道”即将开启双线掘进新征程。

在马鞍山,长江是天然的地理坐标,也是交通建设必须跨越的命题。从马鞍山长江公路大桥到在建的马鞍山长江公铁大桥,两座大桥

见证了这座城市逢山开路、遇水架桥的魄力;而此次横跨长江的过江隧道,则开启了马鞍山穿越长江的全新方式——这是第一次。

从2024年12月18日正式开工建设至今,马鞍山湖北路过江隧道工程的建设已有近两个年头。

建设这条穿越长江的隧道,有何意义?

从马鞍山市区驱车前往和县,绕行约需1小时。未来随着这条“地下巨龙”穿江而过,行程将压缩至约7分钟。这是马鞍山首条过江隧道,也是皖江流域规模最大、地质条件最复杂的过江通道,更被列入《长江干线过江通道布局规划(2020—2035年)》六条过江通道之一。它还承载着推动两岸协同发展、深度融入长三角一体化的重任。

要建一条穿越长江的隧道,难度何在?

“作为目前皖江地区最长过江隧道,项目在穿江盾构施工中面临地质条件复杂多变、地下水位高、渗漏风险大等诸多难题和挑战。”中国中铁四局集团有限公司城市轨道交通工程分公司项目工程部副部长王玉龙介绍。

为此,“诗城奋进号”和“诗城创新号”盾构机的研制团队,采用大开口率常压复合刀盘、伸缩式主驱动和高承压螺机直排系统、高精度保压系统、泥膜零排放系统等一系列针对性的配置,有效提升了盾构机在长距离、高水压、复杂地层中的“闯关能力”。

据悉,湖北路过江通道项目全长约10.16公里,其中隧道段长约6.46公里。为双向六车道城市快速路,设计速度80公里每小时,总投资约96.67亿元。这不仅是连接主城区与和县的一条通道,更是强化马鞍山与南京、合肥两大都市圈联系、更快融入长三角一体化发展的核心交通动脉。

(任德玲 刘小庆 高文亮)



▲ 湖北路过江隧道效果图。(资料图片)



◀ 马鞍山长江公铁大桥公路接线工程(马鞍山侧)效果图。(资料图片)