



27日,鲁南高铁正式开始铺轨。本报记者 王瑞超 摄

鲁南高铁昨日开始铺轨
菏泽临沂日照将结束不通高铁历史

临沂坐高铁到北京 10小时缩短至3小时

27日上午,备受瞩目的鲁南高铁在经过一年半的线下施工后,迎来正式铺轨,标志着鲁南高铁正式转入线上施工,比预期提前三个月,鲁南高铁明年年底通车的脚步近了。鲁南高铁建成后,将与京沪高铁、青连铁路、郑徐客专以及规划的京九客专、京沪二通道5条国家干线铁路实现互联互通;届时,临沂到济南将由近4小时缩短为不到1小时,从临沂到北京和上海,将由十多个小时缩短至3小时左右。

本报记者 王瑞超

提前三个月 进入铺轨期

6月27日上午,在山东临沂费县北站,鲁南高铁全线首对长达500米的钢轨稳稳落在无砟轨道板上,向日照方向延伸,标志着鲁南首条高铁进入铺轨施工阶段,也意味着鲁南高铁正式从线下施工转入线上施工。

“比预期铺轨时间提前了三个月!”鲁南高铁公司临沂指挥部指挥长赵治冶说,鲁南高铁从2016年12月17日开始施工,用时一年半线下施工完成,今年年底如果顺利的话,会有电气化安装工程,预计明年4月份铺轨完成,明年6月30日之前进行联调联试,确保明年年底通车。

中铁十四局鲁南高铁项目部项目经理公绪论介绍,按照计划,今天铺轨启动,从线下施工转入线上施工,预计年底全线完成250公里。据介绍,鲁南高铁采用分段建设模式,由日照至临沂段、临沂至曲阜段、曲阜至菏泽段、菏泽至兰考段组成。目前,日照至临沂段、临沂至曲阜段正在建设。

负责此次铺轨施工的中铁十四局承担了鲁南高铁日照至曲阜段双线532公里的铺轨任务。中铁十四局铺轨项目负责人崔维华介绍,铺轨任务工程量大、工期紧、任务重,站线施工涉及曲阜东站接轨工程,且铺轨跨越既有胶新线、青连线、京沪线等5条线路,施工安全风险压力大。

从临沂坐高铁到济南 只需花费一小时

“期待早点通车!越早越好!”在济南历下区上班的王女士是临沂人,她在济南上了四年学,又工作了一年,可是每次想到回家,心里都难

免有些发憷。“不管是坐汽车还是坐火车去临沂都得四小时左右,火车还经常晚点!”王女士回忆说,每次都是节假日回家,正是交通拥堵的时候,回一趟家非常困难。“火车要么抢不上座,要么就是自己坐着,看着过道里的旅客站着,总之很不爽!”

27日,王女士很兴奋地在朋友圈转发了鲁南高铁正式铺轨这条新闻,并对通车时间、通车后用时等问题向记者进行了详细咨询。

鲁南高速铁路有限公司总经理孙韶峰介绍,鲁南高铁建成后,将与京沪高铁、青连铁路、郑徐客专以及规划的京九客专、京沪二通道5条国家干线铁路实现互联互通,将结束菏泽、临沂、日照不通高铁的历史,为3500万人提供出行便利,对于促进山东省新旧动能转换和沿线经济社会持续健康发展具有重要意义。

届时,临沂到济南将由近4小时缩短为不到1小时,从临沂到北京和上海,将由十多个小时缩短至3小时左右。

山东高铁网更完善 推动经济高质量发展

27日,齐鲁晚报·齐鲁壹点客户端对鲁南高铁开始铺轨进行实时报道,壹粉们的评论热情如潮,期待满满。

“终于要开了,等好久了。”壹粉“静赏花开颜如玉”说。“带着小兜一起前进”也说:“期待早日通达。”“非常期待!高铁给我们临沂带来了方便!”除了鲁南人民的期待,还有感叹速度之快的,比如,壹粉“倚风赏雪”就留言说:“到时候,应该会还没坐稳就到站了!”

“鲁南高铁的开通对山东整个高铁路网的完善,以及推动山东经济发展意义重大!”公绪论介绍,鲁南高铁东起日照,与青连铁路日照西站接轨,向西经临沂、曲阜、济宁、菏泽,与郑徐客专兰考南站接轨,全长494公

里,设计时速350公里,是山东省“三横五纵”高速铁路网的重要组成部分,国家“八纵八横”高速铁路网的重要连接通道,也是山东省目前建设里程最长、投资规模最大、建设条件最复杂、沿线人口最多的铁路项目。

先填石块后覆山皮土 保护临沂万亩荷塘

自2016年12月进场以来,中铁十四局鲁南高铁项目部创造了全线施工的多个第一:试验室全线首家通过验收,全线首个承台在临沂北特大桥浇筑,全线首榀箱梁在费县梁场浇筑,全线首榀箱梁在临沂北特大桥架设,全线首段无砟轨道通过首件工程评估验收……

对于施工中张拉过程不规范、误差过大、数据不精确等问题,费县梁场采用智能张拉压浆设备有效解决。另外,在箱梁养护中采用可移动式的自动喷淋养护系统,在提高效率的同时有效节约了施工用水。

施工中遇到临沂万亩荷塘,为了保护万亩荷塘的环境,建设者采取先填石块后覆山皮土的方式铺设便道、搭建平台,最大限度减少对水质的污染。为杜绝渣土车辆随意倾倒混凝土、泥浆和渣土泄漏等问题,施工人员建立了车队内部考评机制,按月兑现奖罚,大大改善了施工对环境的影响。

在桥梁下部结构施工中,他们采用“四套工装”新工艺,不仅降低了成本,而且加快了施工进度,安全质量有序可控。针对线路桥梁工程占比高的问题,项目部配备199台施工设备,不断提高机械化作业水平。此外,他们还给钢筋加工场配备了数控弯筋调直一体机,在拌合站安装了粉料取样装置,施工现场墩身使用了新型工艺“滴灌养护”,实现了全自动喷淋养护。

zhì liào
知了

500米长钢轨是咋来的?

本报记者 王瑞超

27日上午9时许,在鲁南高铁即将开始铺轨前,记者来到省内存轨量最大的铺轨基地——鲁南高铁费县铺轨基地,一睹500米长轨的存放基地。究竟这500米长的钢轨是哪来的?它们是如何被运输过来的?又是如何拼装、焊接的呢?

记者在现场看到,一条条500米长的钢轨次第排列,它们每一个都有自己的标号,类似我们的身份证号。

据中铁十四局铺轨基地工作人员介绍,费县铺轨基地是省内存轨量最大,也是日照至曲阜段唯一的铺轨基地,可同时储存600余根500米长的钢轨,基地内设置5股道,满足长钢轨装卸、存车调车作业、机车检修等各作业需求。

全部500米长钢轨都是从这里由32台跨度为25米的群吊组整体吊装,放置到36节平板车组成的长轨大列上,运送到铺轨现场。

记者眼前这一条条500米长轨,究竟是从哪里来的呢?中铁十四局五公司铺轨队队长房昭坤介绍,长轨均来自包钢和攀钢钢厂,最初它们是百米长,通过在厂内进行百米焊接,将百米轨焊接成直接可以铺设的500米长轨。

那么,这么长的钢轨是怎样运输的呢?据介绍,作为特殊材料,它们是“坐火车”来的,长轨由于长度较长,运输的曲线半径不能低于3500米,只能通过铁路货运线进行运输,通过焊钢厂的运输支架车将500米长轨运到费县铺轨基地。

几天可以运到呢?房昭坤介绍说,假设行驶顺利,站点不停的话,从包头到费县北需要约5天时间,一旦遇到特殊天气等制约因素,运输可能会延长两三天。“后天还要来一列!”房昭坤介绍说,每一列可运输50根钢轨。

500米长的钢轨是怎么铺上轨道的呢?房昭坤介绍,500米长轨通过铺轨基地群吊,吊装到长轨运输支架上,通过机车运输运到铺轨现场,到达铺轨现场后与WZ500型无砟铺轨设备连接,做好铺轨前准备工作。

通过无砟铺轨设备推送装置,将需要拖拉的长轨推送至牵引车,到达牵引车指定地点,与钢轨牵引车挂挂。推送车张开压紧装置,牵引车进行长钢轨铺设,即将铺设的500米钢轨与已经铺设的500米钢轨进行对位,长轨大列推至下一个500米长轨大列,依次循环。

据悉,鲁南高铁全线除了40.5公里有砟线路(绝大多数为站线)外,其他均为无砟轨道。“无砟轨道能提高铺轨效率。”房昭坤介绍,无砟铺轨的轨道板是提前预制的,只需铺设钢轨不铺设轨枕,每天可以铺设六公里,相较有砟轨道的每天两公里,效率提高了三倍。