

鲁南高铁日曲段开始冷滑试验

8月1日联调联试,与京沪高铁实现互联互通

文/图 齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 李岩松 通讯员 丁宗强 郭伟

备受关注的鲁南高铁又有了新进度。22日,记者实地探访了鲁南高铁日曲段大王庄线路所、团月山隧道、鲁南高铁曲阜东站等现场。

目前,鲁南高铁日曲段正在进行列车的冷滑试验,本月底将全线通电,8月1日起,列车将进行从日照至曲阜大王庄线路所有路段的联调联试。此外,鲁南高铁曲阜东站鲁南场也在紧张施工中,现在正在进行道岔钢轨的铺设,预计8月底鲁南场实现全线贯通。



扫码看视频。



鲁南高铁曲阜东站(右侧)站台及站房正在紧张建设中。

日曲段正在冷滑试验 下月起开始联调联试

22日,在位于曲阜市的鲁南高铁中国铁建大桥工程局施工管段,从空中俯瞰,已经完工的高速铁路仿佛一条白色的长龙,蜿蜒穿梭在田野山间,十分壮观。

铁路沿线,几位工人正在进行一处围挡的修补工作,“近期,我们每天都要对铁路沿线巡查,进行最后的查缺补漏,确保鲁南高铁的安全运行。”中国铁建大桥工程局鲁南高铁项目部办公室主任郭伟说。

“冷滑实验就是在接触网不受电的情况下,通过电力机车受电弓的滑行,对接触网进行动态试验检查。”郭伟介绍,目前鲁南高铁临曲段已经全线封闭进行冷滑试验,冷滑试验结束后,本月底将全线通电。8月1日起,开始进行从日照至曲阜大王庄线路所路段的联调联试。“到时候,市民就

可以看到列车在鲁南高铁上快速驶过。”

而位于曲阜市尼山镇境内的鲁南高铁临曲段团月山隧道,作为整个项目的控制性工程,隧道全长2385米,穿越尼山、团月山两条断裂带,被称为制约临曲段通车的“拦路虎、绊路石”。

“隧道进口向内485米都是五级浅埋破碎带,顶部覆盖层最小埋深仅有5—7米左右,我们通过预支护技术进行超前加固,减小了风险,才得以慢慢推进。”郭伟介绍,团月山隧道的施工难度非常大,隧道施工队伍克服了种种困难,刚开始以每天4米的速度推进,后期以每天8米的速度有序推进。项目部还与分部签订了“团月山隧道军令状”,按旬考核、按旬兑现,最终在保质、保量、保安全的基础上,团月山隧道按期全线贯通。

24小时轮班施工 确保“咽喉区”贯通

“现在正在进行轨道板的混凝土灌装、钢轨的铺设等轨道工程的施工。”22日下午,在中铁十局鲁南高速铁路项目部曲阜东站工程建设现场,部分轨道已经铺设完毕,笔直的延伸向远方,整齐划一、非常壮观。

项目部综合办公室主任丁宗强介绍,鲁南场可谓是整个线路中的“咽喉区”,早日贯通对后期的联调联试及全线通车都意义重大。“为确保按时完工,我们现在实行24小时轮班施工。”丁宗强介绍,由于天气炎热,项目部为大家准备了藿香正气水,并设置多处饮水点,预防高温中暑情况的发生。“目前,工程已经完成了约96%左右,预计8月底,将实现鲁南场的全线贯通,9月10日左右会迎来全线的联调联试工作。”

除了轨道工程,铁路沿线的环保护坡也正在紧张施工,“我们在整个标段内采用了这种三维护坡,更加环保。”中铁十局鲁南高铁项目部党工委

副书记冯云明介绍,铁路沿线的护坡上,全部采用了更加环保的生态土,并选种了多种绿植及花卉,相比原来的护坡,这种三维环保护坡,可以有效的防止水土流失,更加绿色环保,漂亮美观。

此外,曲阜东站站房建设已经开始进行室内室外的吊顶、玻璃幕墙等装修装饰工程,站台风雨棚钢梁吊装完毕,站前广场也在有序推进。预计9月20日,曲阜东站站房即可全部完工。

为保高铁正常运行 自主研发监测系统

22日下午,在中铁十局鲁南高速铁路项目部曲阜东站工程现场,不远处的京沪高铁线路上,几分钟就有一辆高铁疾驰而过,项目部办公室主任丁宗强介绍,由于施工现场与正在运营的京沪高铁距离较近,几乎每五分钟就会有一辆高铁驶过,施工难度非常大。

为确保京沪高铁安全运

营,施工过程中需要时时掌握邻近施工工点的京沪高铁的变形情况,并据此及时调整、优化施工参数。为此,项目部通过和中国铁道科学研究院、中南大学合作,将既有监测设备整合,研发了一整套的既有线沉降、变形自动监测系统,时时监测京沪高铁变形情况,为及时调整施工参数,提供依据。

施工中,为了不影响京沪高铁的正常运营,仅打通鲁南高铁与京沪高铁相连的一段10.173米的地下通道接层,就用了近6个月,还将明挖顶进地道接长施工工艺优化为原位现浇施工工艺,解决了新旧地道之间的防水问题。

工程施工中,鲁南场与京沪场并场段需要进行CFG(水泥粉煤灰碎石桩)桩基处理,施工时距离京沪高铁最近处距离仅6米多,经过一个多月的施工,450米长的并场段,打下了3400多根CFG桩基,总长度达到了10.3万米,顺利完工。

相关链接

两条正线+四条联络线 鲁南、京沪高铁互联互通

鲁南高铁建成后,是否能与京沪高铁实现互联互通,备受市民的关注。

据介绍,鲁南高铁通车后,不仅曲阜东站的两个站房可实现互通,鲁南高铁与京沪高铁通过新建的联络线,也将实现互联互通,部分线路乘客不必在换乘列车,即可直达目的地。

除两条正线外,鲁南高铁还建设有高上、高下、临上、临下四条联络线。类似高速公路的互通枢纽一样,通过正线与联络线之间的

连通,高铁列车可顺利“拐弯”,从鲁南高铁转向京沪高铁。

“需要换乘的乘客不必出站,通过两个站房之间的地下通道即可实现站内换乘。”现场工作人员举例说,通车后,例如乘客购买了日照至北京方向的车票,列车从日照发车后,可以在鲁南高铁线路上通过联络线转向京沪高铁,再从曲阜东站出发直达北京。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 李岩松



团月山隧道已经顺利贯通