

铁路运营总里程达到1.37万公里

(上接1版)

事情还得从3个月前说起。

今年1月份,呼和浩特喜迎大雪。张呼客专最末端的一个标段——呼和浩特火车东站高速场铺轨工程正在纷飞的雪花中如火如荼地进行着。紧张施工中的每位工人心中都装了一个上满发条的钟,争分夺秒。高铁线上,被积雪润色后的道砟松软又湿滑,正在测量轨距的刘茂林一个没站稳,摔倒了。

当工友们扶起他时,他的左脚怎么也不听使唤了。

医院诊断为韧带拉伤。医生命令他至少休息3个月,再慢慢进行少量活动。

躺在床上,望着天花板,刘茂林心里满是焦躁与不安。“工友们安慰我,说工程进度很快,让我好好养病。可是,我知道施工有多紧张,怎么也说服不了自己安心躺在这儿。”3天后,刘茂林不顾医生的嘱咐,毅然出现在铺轨现场。从早晨天刚蒙蒙亮,到傍晚挑灯夜战,每天十三四个小时的高强度工作中,都有着刘茂林蹒跚的身影。

一坚持就是3个月。

面对大家的关心,他总是轻描淡写地说:“以前啊,一根钢轨70多公斤,全靠人抬。现在都机械化了,咱这铺轨工作是细致活儿,不累人!”可刘茂林心里知道,务必要保证百分百零误差,这是保障旅客安全的第一步。

工程推进稳又快,休息时间,刘茂林喜欢坐在高铁的钢轨上给工友们讲30年来自己看到的铁路变化。从最早的京包、包兰铁路到现在密织的铁路网,从每小时60公里的行驶速度到200公里。“不到3年的时间,就连咱呼东站都从最初的4个站台增加到了9个,现在指挥部也进驻了,过几天就能开始动态验收,眼看高铁就要开通了……”刘茂林说,不久的将来啊,咱都能坐上方便、安全、舒适的高铁了。

“我这个老铁路人一辈子的愿望终于要实现了!”刘茂林越说越激动。

4月6日,在呼和浩特火车东站,新修建

的无缝钢轨平顺地躺在整洁的道砟上,大型钢轨捣固车正在对钢轨进行平整作业,铁路上方的供电接触网、信号灯等附属设施基本完工。刘茂林与300多名铁路工人沿着铁路线正在抓紧时间平整钢轨下面的道砟,矫正钢轨的水平角度。他们的肤色一样的黝黑,他们的嘴唇都不同程度的干裂破皮了。然而,他们心里知道,百姓的期待,就是自己奋斗的目标。他们心里的期盼,和广大草原儿女一样似火般热情。

决战通辽客专 最长特大桥

“通辽特大桥是制约通辽至京沈高铁新民北站客运专线的‘瓶颈’,也是‘卡脖子’工程,如果不能如期完工,将影响到全线施工进度,乃至影响到能否如期通车,虽然这座大桥跨铁路、跨公路多,施工难度大,但从目前施工进度和攻关情况看,9月20日下部主体工程和11月20日上部箱梁吊装按计划完成任务不成问题!”4月4日上午,正在现场指挥施工的中铁十九局项目部项目经理王春林信心十足。

站在通辽至赤峰高速公路制高点上,顺着大郑铁路向南望去,一座座桥墩高耸林立,一座挨着一座向远方延伸,施工现场机器轰鸣、吊臂挥舞、焊花闪烁,犹如一条即将腾飞的巨龙。

王春林介绍:“通辽特大桥全长7791.6米,是全线最长特大桥,需要建设完成钻孔桩2478根,承台240个、墩台240座,目前已分别完成2182根、196个和100座。”

通辽至新民北高铁是国家中长期铁路网规划的“八横八纵”高速铁路网的重要组成部分,线路自京沈客专新民北站引出,正线全长197公里,设计速度250公里,项目总投资175.7亿元,对加强内蒙古东部地区与环渤海地区经济社会交流具有重大意义。该工程建成后,通辽到沈阳乘坐高铁将由现在约5小

时缩短至1.5小时,到北京的时间也将由现在约14小时缩短至只需3.5小时。

通辽特大桥是这条高速铁路的节点工程之一,自2016年5月特大桥开工以来,项目建设单位——中铁十九局项目部以管理制度标准化、人员配备标准化、现场管理标准化、过程控制标准化的“四个标准化”为抓手,建立健全管理流程、作业流程及相应的制度、标准,实现管理和作业过程闭环控制,保证每一个环节工作质量和成果达到规定标准要求。开工不到一个月就完成全线第一桩灌注,6月16日顺利完成第一墩浇筑,6月30日又完成了全线第一榀梁的预制,10月20日至10月30日完成7次钢横梁吊装任务。

谈到钢横梁吊装,时任吊装总负责人韩亮记忆犹新:“在这7次吊装中,第一次吊装最为关键,也最为惊心动魄。因为时间短,需要地下、墩上人员以及机械操作手等几十人的密切配合,还要克服机械设备性能和天气因素的影响。为确保一次成功,我们研究制定了多个方案,并多次进行讨论和研究,做好充分准备。”韩亮说,在正式吊装前,他们多次就地让钢横梁升到一定高度,进行试吊装。“当时这个140吨‘大块头’升多高,我们的心就升多高,直到它平稳落到指定位置时,我们紧绷的神经才放松了下来。”

王春林说:“下一步,我们要克服施工任务重、时间紧、难点多、安全压力大等因素,重点完成60米+100米+60米的连续梁施工、32米+48米+32米的转体连续梁施工以及3个框架墩施工和箱梁的吊装等工作。”

记者手记

2016年,我区发挥投资的关键作用,加快重大项目建设。白城至乌兰浩特快速铁路全线通车。张呼客专取得突破性进展,30座隧道全部贯通、内蒙古段全线铺轨、集呼

段站前站后工程基本完成。通辽、赤峰至京沈客专连接线开工建设。到2016年底,全区铁路运营总里程达到1.37万公里。

呼铁局管内动车延伸至鄂尔多斯,增开包头至厦门、呼和浩特至锡林浩特等12对客车,提高了集二线、包白线客车速度,开行“鹿城号”包头环城快速列车。开行35吨敞顶箱煤炭跨局循环班列。开行包头至阿斯塔纳、乌兰察布至阿拉木图等中亚中欧班列。

集二扩能、集通线电气化工程前期工作有序开展。呼准鄂铁路呼准段、大马何铁路马何段、集通扩能兴查段等9个项目按期建成。

2017年,我区将全面加快建设横跨东西、纵贯南北、快速连接、通江达海的高速铁路网,分享高铁经济带来的更多红利。铁路建设规模4100公里,其中高铁800公里。今年春季,我区将集中开工的项目中,铁路网项目7个。

2017年,我区争取包银高铁年内开工,包西高铁(包榆段)取得实质性进展。重点建设赤峰至京沈高铁及京通、集通铁路扩能等项目。初步规划“十三五”期间投资2000亿元,实现重点城市通高铁。构建以北京为核心,西部以“北京-呼和浩特-包头-乌海”为主通道,东部以“北京-赤峰-通辽-乌兰浩特-呼伦贝尔”为主通道,中部以集通铁路为主连接蒙西、蒙东两大区域的快速客运铁路网,新增铁路运营里程3000公里、达到1.65万公里左右,其中新增快速铁路1800公里、达到2000公里以上。今年将开工建设包头-银川高速铁路、巴彦浩特-银川快速铁路、集通铁路电气化扩能改造3个项目,建成张呼客专等10个项目。加快推进呼准鄂、准朔、沿河、大马等6个铁路及集装站项目建设,确保巴准铁路、准朔铁路、呼准鄂铁路及大路客运站建成投运。开展支线铁路扩能、策克口岸跨境铁路、乌力吉口岸铁路建设项目可行性研究。

(据《内蒙古日报》)

