高郵日報
2018年12月3日 星期一
戊戌年十月廿六
责　编：郭兴荣
版　式：胡文君

今日高邮微信
高邮日报手机报

在线投稿：http://tg.gytoday.cn　新闻热线：84683100　QQ：486720458
详情请浏览“今日高邮”网站 http://www.gytoday.cn

经过908天的艰苦奋战，1177片箱梁生产架设任务胜利完成。至此——

连淮扬镇高铁高邮段全线贯通

□ 记者 葛维祥　通讯员 赵新 建荣 正清

2018年11月30日，这是一个高邮交通建设史上具有里程碑意义的日子——连淮扬镇高速铁路高邮段完成最后一孔箱梁架设，至此，连淮扬镇高速铁路高邮段全线贯通。这一喜讯令人欢欣鼓舞。

先睹为快 体验“飞”一般的感觉

当日高邮段最后一孔箱梁架设仪式在高铁线上举行。记者搭乘市交通局工作车前往现场采访。

上午9点，大雾弥漫，能见度较低，工作车慢慢“爬”上了20多米高的高铁（尚未铺轨）道上。一上高铁，让人顿觉豁然开朗，大雾也渐渐散开，车子最快时速竟达到了80迈。驱车南行，左看，京沪高速近在咫尺，车来车往；右观，远处高邮城若隐若现，宛若仙境。高速、高铁、高邮、高地……同车人对家乡的快速发展和巨大变化感慨良多，喜悦之情溢于言表。

尽管车速较快，但并无颠簸之感。一马平川的路面，让人了解到为什么高铁飞驰而竖着的硬币不倒的“奥妙”——基础平稳。驱车向前，不时有水泥罐车、载重超长卡车等大型工程车与我们擦肩而过，大家各行其道，非常顺畅。桥面与一般公路双向四车道相当，除了铁道外，两侧还各设有专用检测通道。在高铁道上行驶大约15分钟左右，我们到达了目的地。司机对记者说，同等的路程，若在一般公路行驶至少花费双倍时间。时间就是效率，高铁建设的必要性和优越性十分明显。

上午10时18分，施工方中铁北京工程局连镇五标高邮制梁场负责人宣布：“连镇铁路高邮段最末一孔箱梁架设胜利完成！”话音刚落，现场爆发出雷鸣般的掌声。

据施工方负责人介绍，自2016年6月高邮段架设第一片箱梁以来，经过30多个月奋战，高邮段箱梁的制、运、架施工任务终于圆满结束。高邮段最后一片箱梁位于我市车逻镇特平村处，它的成功架设标志着连镇铁路高邮段线下的主体工程全部完成，同时高邮段往连云港方向全线架梁任务也顺利完成。

独特呈现 “巨无霸”箱梁拼模严丝合缝

中铁北京工程局连镇五标高邮制梁场负责人告诉记者，连镇铁路高邮段全长44公里，高架桥约占90%，共需要制、运、架箱梁1177片，都由他们负责承制、转运和架设。他感慨地说，高铁能够行驶出安全平稳的高速度，与广大铁路建设者的吃苦耐劳、辛勤付出和对工程施工质量的严格把关密不可分。就拿制梁来说，每孔自重800余吨的箱梁生产流程要求精益求精、环环相扣，要求施工人员将生产流程入耳入心、倒背如流，这样才能保证每一个环节都不出错，每一个细节都不会出现偏差。

高铁预制箱梁一榀箱梁动辄几百吨，这样的“大家伙”是如何诞生的？制梁场工程技术人员风趣地介绍说，每孔自重800余吨的箱梁都是一个模子“生”出来的。其生产过程经历钢筋加工、钢筋绑扎、模具安装、混凝土浇筑、养护、张拉、拆模等二三十道流水线般的繁琐工序，一榀榀坚实耐用的箱梁才会“出炉”。工人们对箱梁的生产，就像对待孩子一样百般呵护，像对待工艺品一样精益求精。

在高邮制梁场采访，工人师傅告诉记者，任务完成后才如释重负，但制梁期间的紧张而又忙碌的场景仍历历在目、久久难忘。特别是在制梁浇筑混凝土前，需要进行模具拼装，拼装过程中必须不断测量模型的拼装尺寸以及拼缝是否符合要求，不能有分毫偏差。浇筑时，高铁箱梁混凝土浇筑时间不宜超过6小时，所有工人必须一鼓作气完成“战斗”，大家顾不上喝一口水，不敢上一趟厕所，不敢有丝毫懈怠，直至任务完成。

记者在制梁场看到，每孔箱梁都有一个“身份证”——内壁上印有编号、用地名称、生产日期及工程质量检测记录等内容。同时，记者还发现这个庞然大物居然是空的。工程技术人员告诉记者，高铁桥梁中间是空心的，上面两侧有翼缘，远远望过去就像带翅膀的箱子一样，所以被称为“箱梁”。箱梁做成空心主要是为了抗压、抗弯，提高载重量。高铁桥梁需要承载桥上通行的高铁及桥自身的重量。上万吨的重量很容易使桥面弯曲变形，如果桥梁是实心的，会加重自身的重量反而成了负担。相比之下，空心桥梁的承载力不会因为空心而减少，还能节约材料、降低成本。检修工们会定期进入几乎全封闭的桥梁“肚子”对梁体内壁、泄水管、桥壁通风口，进行仔细排查记录，及时消除安全隐患，确保高铁行车安全。

高邮段全线共架设1177片“巨无霸”箱梁，要将自重800余吨的箱梁“举”到15米高的墩身上绝非易事。工程技术人员说，中国高铁从引进到领跑世界不过十年时间，现在高铁已经成了一张响亮的中国名片，其中，成熟的施工技术起到了有力的支撑。每孔箱梁的起吊、转运、架设全是机械作业，一气呵成。

热切期盼 连镇铁路预计2020年8月全线建成通车

据市高铁办负责人介绍，下一步，高铁高邮段施工将重点转为桥面系施工，主要包括挡渣墙、桥面防水、上渣铺轨等作业。高邮段计划在2019年5月开始进行铺轨作业，2020年8月全线贯通。

根据连淮扬镇铁路初步设计方案，铁路建成通车后，淮安至扬州初定每天对开75个班次，远期每天对开108个班次；扬州至镇江近期对开64个班次，远期每天对开96个班次。另外，连淮扬镇铁路除与沪宁城际铁路对接，让高邮全面接轨长三角，融入“一小时都市圈”外，未来该铁路还将与宁杭高铁对接，并借助规划建设的镇江至安徽宣城铁路（镇宣铁路），对接京沪高铁，从而全面进入全国铁路版图，这将极大地方便邮城市民出行。

记者了解到，按照规划，连淮扬镇铁路在我市境内设有两个站，一个是高邮城区段的高邮高铁站及站前广场，另一个是设在界首镇的高邮北站。两个站原先设计都为路基站。应我市要求和实际需要，2016年，铁路方面对高邮站规划设计进行了修改变更，由路基站改为高架桥梁站，但北站仍为路基站。这一变更不仅节省大量土地，而且为地方公共设施配套建设提供了便利。

据悉，在建的高邮站总规模为2台4线，其中2条正线、4条到发线。目前，高邮站站房面积已由原先的3500平方米变更为5000平方米。高铁高邮站距离主城区约3公里，处于海潮路南侧、京沪高速公路西侧、武安路北侧；车站按一般中间站设计，主要办理旅客列车到发、通过及旅客乘降业务，全部为通过作业。站房设于线路右侧，车站最高聚集人数1000人；高邮北站总规模为2台4线，站房面积为2000平方米，位于界首镇东北部约2.5公里的龙翔村境内，处于京沪高速公路西侧、省道S332至京沪高速公路匝道南侧、西二里支渠北侧。该站按一般中间站设计，主要办理旅客列车到发、通过及旅客乘降等业务，全部为通过作业。站房设于线路右侧，车站最高聚集人数500人。

目前，高邮站和高邮北站的站房已通过统一招标，即将开工建设。

精彩回眸

重要时刻见证高邮“高铁时代”越来越近

◆2013年8月连镇铁路项目获得国家发改委立项批复。

◆2013年12月连镇铁路项目通过铁路总公司行业审查。

◆2014年9月连镇铁路项目工程可行性研究报告获得国家发改委批准。

◆2015年5月5日 连镇铁路初步设计获得中国铁路总公司、江苏省人民政府批复。

◆2015年10月16日中铁航空港打下了全扬州段第一根正式桩。

◆2015年12月27日，连淮扬镇铁路高邮段高铁特大桥第一墩顺利浇筑。

◆2015年12月29日，连淮扬镇铁路高邮段首榀箱梁成功浇筑。

◆2016年6月6日连镇铁路高邮段首榀箱梁成功提架。

◆2016年6月28日高邮特大桥首联悬灌连续梁顺利合龙。

◆2017年4月27日连淮扬镇铁路高邮特大桥64米连续梁合龙。

◆2017年6月22日连淮扬镇铁路潼河特大桥跨潼河（48+88+48）m连续梁顺利合龙。

◆2018年5月14日连淮扬镇铁路跨G2京沪高速八桥匝道连续梁顺利合龙。

2018年6月20日连镇铁路跨京沪高速高邮匝道（75+128+75）m连续梁合龙 。

◆2018年7月31日连淮扬镇铁路高邮站站房初步设计获批。

◆2018年10月10日连淮扬镇铁路高邮制梁场箱梁预制全部完成。

◆2018年11月30日连镇铁路高邮段最后一片箱梁架设完成。高邮至连云港反向全部架设完成，全面进入桥面系施工阶段。