

建设者表情



张旭 摄



游斐渊 摄



张旭 摄



游斐渊 摄

只争朝夕 奋力加速

——福厦高铁漳州段建设项目现场掠影

初夏的闽南,气温迫不及待地节节攀升。连日来,位于漳州动车站的改造施工现场,也如同这天气一般散发着热火朝天的气氛。

“这次改造是要拆除4股道新建3股道,并且新增一座站台,也就是漳州站第四站台,便于以后增加客运量。”中铁六局福厦铁路9标4分部项目经理付强指着面前已经完工的旅客地道主体介绍道,“旅客地道现在正在引道施工,另外,总共1100延米的站台墙,目前已经施工了三分之一。”来自河北、河南等地的工人,在钢筋水泥构建起的空间里上上下下,进进出出地不停忙碌。不久后,也就是在这里,即将迎来送往更多来自五湖四海的人潮。

新建福厦(漳)高铁是福建省第一条设计时速350公里的高铁,正线全长277公里,北起福州市,途经莆田、泉州、厦门到达漳州,是构建京福厦高速铁路客运通道和东南沿海铁路客运通道的重要组成部分。其中,漳州境内正线及联络线全长22.732公里,于2017年9月正式动工。建成后,厦漳泉将形成半小时交通圈,推进海西城市群快速发展。

中铁六局福厦9标项目部承担着福厦高铁漳州段三座特大桥、三座隧道、漳州站改造以及484孔箱梁的制运架等任务。漳州站是福厦高铁漳州端的终点站。根据设计要求,此次改造后,漳州站将由既有的“3台13线”改建为“4台12线”,届时漳州站将与新福厦线连通,增加接发动车的能力。漳州站改造工程施工内容包括路基帮宽,既有涵洞接长,新建第四站台,旅客地道接长,公跨铁立交桥拆除及新建,人行天桥加固施工等。其中,作为漳州站改造重点及难点项目之一,公跨铁立交桥改造的6片空心板梁已成功拆除,施工方正进行新建桥墩、桥台等工作,工程预计7月底可完成。届时,漳州站公跨铁立交桥改造竣工后,将为福厦高铁漳州铺轨基地启用创造条件,为如期铺轨奠定基础。

无限风光在“顶峰”。沿着桥墩安全爬梯一直向上,登上福厦高铁漳州段控制性工程九龙江特大桥道岔连续梁的桥面上,已是约十层楼的高度。一次跨越鹰厦铁路,一次跨越杭深铁路,两次跨越沈海高速公路,三次跨越九龙江,多次跨越国道、省道,是这段全长10.28千米的大桥独特的坐标属性。立于桥上,往终点站的方向远眺,方才觉得自己只是坐标里的一个点,四周全是“庞然大物”。目之所及,漳州上行联络线特大桥、漳州下行联络线特大桥分布在“左膀右臂”,雏形尽显。九龙江特大桥桥面上的工人们忙着捆绑钢筋,为下一步浇筑混凝土的工序做好准备。此时,他们可能还没有意识到,这条日夜奋战三四年光景的“空中之路”,换来的将是日后高铁飞奔而过时,或许只要三四秒的飞快瞬间。

面对施工难度大、风险高等诸多挑战,中铁六局福厦9标项目部精心组织,合理安排,科学施工,全力以赴加快施工进度,不断取得阶段性成果。跨鹰厦铁路和杭深铁路两个转体桥顺利转体,大寨尾隧道掘进到设计位置,新照镜尾2号隧道贯通,九龙江特大桥、漳州上行联络线特大桥、漳州下行联络线特大桥三座特大桥连续梁进入大面积合龙阶段……实现了“十四五”的良好开局。

“我们结合实际对施工组织设计重新进行了梳理和修订,针对漳州站改造、九龙江特大桥跨沈海高速公路连续梁和跨西溪连续梁等控制性工程制订了专项施工方案,配备了大功率旋挖钻等机械设备,大大提高了工作效率。”中铁六局福厦9标项目部党委副书记郜战胜介绍说。入夏以来,为了兼顾工人健康和施工效率,工地施行早晚凉爽时段施工,午间高温时段休息,有条不紊地推进施工进度。同时,结合漳州气候条件,提前制订了防台风防洪专项预案。“漳州段主线线下工程预计10月底完成,届时,经过一段时间的沉降期将转入桥面无渣轨道板的铺设工作,福厦高铁通车指日可待。”

◎本报记者 张旭 通讯员 郜战胜



大寨尾隧道二衬钢筋绑扎

游斐渊 摄



- ▲新建福厦铁路九龙江特大桥道岔现浇连续梁钢筋绑扎。游斐渊 摄
- ▶大寨尾隧道二衬钢筋加密 游斐渊 摄
- ▶站台台墙模板 张旭 摄
- ▼俯拍九龙江特大桥连续梁施工现场 游斐渊 摄

