



图为海口市秀英区荣山村。西环高铁与东环高铁及西线老铁路在这里交汇。 本报记者 李幸璜 摄

线路如何确定,站点如何设置,防风防蚀防高温等技术难关如何攻克 西环高铁特在哪?

■ 本报记者 侯小健

全长345公里的西环高铁,犹如一条巨龙,舞动在琼西大地,构筑了海南又一条交通大动脉。

西环与东环顺利“牵手”,构成了全球唯一的环岛高铁,树立了海岛高铁的典范。

那么,西环铁路特在哪?在设计施工方面有哪些特点和创新之处?有关专家解析,西环之特,主要体现在选线、景观打造和施工技术等方面。

最新消息

从1200多名应聘者中脱颖而出,均具本科以上学历 “动哥”“动姐”这样炼成

本报海口12月20日讯(记者侯小健 通讯员徐武)西环高铁开通前各项准备工作正紧锣密鼓进行,乘务员培训是其中一环。记者今天从粤海铁公司获悉,西环高铁新聘的74名乘务员近一个月来集中参加上岗前的各种培训,练就过硬本领,准备以全新的状态服务西环旅客。

“新聘的74名准‘动哥’‘动姐’这几天在粤海铁公司集中参加安全教育培训,培训课程今天下午结束,明天组织学员考试。”粤海铁公司职工教育部副部长杨少宁称。

据了解,西环高铁此批新聘的74名乘务员均面向全国招聘,“这批乘务员都持有本科以上学历,其中硕士7名,两名‘海归’,是近年来招聘的素质相对较高的乘务员。”粤海客运乘务队长詹红艳说。

74名乘务员大部分为90后,其中“动哥”30名,“动姐”44名。他们是从1200多名应聘者中优选出来的。

“经录用的这批乘务员经过了三轮培训,下步将上车跟班学习。”粤海客运乘务队党支部书记阮东华说,“新聘乘务员经考试合格,取得高铁岗位培训合格证后方可上岗。”

詹红艳说,乘务队将采取“以老带新”的方式,让新乘务员逐步熟悉相关客运业务,逐步上岗服务西环。

选线之特 | 方便出行 促地方经济发展

“方便旅客乘降,促进地方经济发展,这一原则贯穿整个西环铁路设计全过程。”中铁二院海南铁路项目部总工程师蒋朝阳说。

蒋朝阳说,线路尽可能靠近发展规划区,如为促进昌江棋子湾区域发展,线路选线时就尽量靠近棋子湾旅游度假区,并在合适地点设站,为此线路长约7公里,投资增加近4亿元。

为方便旅客乘降,在前期站点设置时,在乐东境内设置了乐东站后又根据地方要求增设了黄流站。老城镇站在设置时舍弃了原高速公路南侧方案,选择了更靠近澄迈老城开发区,方便人们出行的高速公路北侧方案。

蒋朝阳说,在景观打造上遵循绿色环保设计理念,最大限度提升环保标准。

施工之特 | 结合海岛特点 攻克技术难关

罗志权称,西环高铁属热带海岛型高铁,防风、防腐蚀等是施工必须攻克的难题。为此,西环建设者结合海岛独特的气候特点,在建设施工方面采用了许多创新技术。

距海口仅6公里的西环高铁珠碧江特大桥,常年高温高湿,受海水、海风腐蚀和侵蚀严重。中铁二院、中铁四局西环高铁项目部因此将高温高湿强腐海洋环境桥梁混凝土结构耐久性提升技术列入重点研究课题,并将此项技术运用于珠碧江特大桥桥墩施工。

“使用特别配方的混凝土,在深坑

中浇筑好一个沉台,再在沉台上浇筑桥墩,以抵抗海水的侵蚀。”项目部总工程师杨玉龙说。

罗志权称,针对个别地区地处严重腐蚀性环境,为确保混凝土结构达到百年使用标准,铁路部门开展专项课题研究,研究出适合这类环境下的添加剂和配合比。同时,轨道方面,针对海南气候侵蚀性环境,设计部门专门对轨道扣件防腐进行研究,所有扣件的螺旋道钉和轨距挡板均作了防腐处理。

蒋朝阳说,因海南西环高铁所处地区环境气象条件恶劣,易受台风天

气影响,为此,设计对建设部关于防雷的相关参考图进行了优化调整,即避雷针基础混凝土标号采用C40;避雷针加工完毕后采用热浸镀锌防腐,并对主材型号做部分调整,以适应海南恶劣气象条件。在牵引变压器27.5kV主变出线侧加装支持绝缘子,确保牵引变压器低压侧套管的结构不受强风破坏,以保证铁路的安全运行。

“铁路部门在进行雨棚设计时,均按百年一遇的风荷载取值外再乘以一定的放大系数,确保雨棚的结构能抵御18级台风的破坏。”蒋朝阳说。

深挖,宜桥则桥,宜隧则隧”的设计原则。

蒋朝阳说,西环站房设计做到了“一站一景、特色鲜明”。如尖峰站体现了尖峰岭国家森林公园自然优美的热带雨林特色,乐东站充分展现了黎族风情特色,棋子湾站如沙滩上散落的洁白如玉的棋子,凤凰站与凤凰机场风格遥相呼应。

值得一提的是,西环高铁首次运用了桥梁转体技术,6000吨箱梁水平转动30度。有关专家称,桥梁转体施工技术虽在国内已经成熟,但在海南是首例。西环高铁海口段施工的设计上,遇到了与粤海铁和天涯水泥厂专用线两条铁路线的交叉。为减少施工对既有铁路线的干扰,确保行车安全,负责施工的中铁21局采用异位悬臂灌注转体就位施工法。即先对交叉两侧西环高铁的主墩、箱梁进行预制施工,再采用转体合龙的办法跨过两条铁路。

(本报海口12月20日讯)

采访札记

精品意识铸就“一号工程”

■ 本报记者 侯小健

11月初,西环高铁海口火车站改建施工现场,工人们正忙着给新建站台立柱刷漆。

现场技术人员说,站台的每根立柱要刷7遍漆,以达到防火、防腐要求。

一根立柱要刷7遍漆?对常人来说,这似乎难以理解,然而,这足以体现西环高铁建设者一丝不苟的精神和对工程质量的不懈追求。

正是有了这种精品意识,才成功铸就了海南“一号工程”。

高铁建设,质量为上。

众所周知,西环高铁工期紧,但铁路建设者在拼抢工期的同时,本着“精益求精,快中求好”的原则,对工程质量丝毫不敢放松,处处严格把关。

值得一提的是,西环高铁参建单位的项目部与各分部分别签订了安全质量责任书,实行“安全质量”一票否决制,执行终身质量责任制。

在火热的西环高铁建设工地,均建有标准化的项目部、工厂化的钢筋加工车间和制梁场及配套的试验室等,各种质量检查制度配套完善。

正是有了精品意识,西环高铁每一根桩、每一个墩、每一片梁、每一个涵洞的施工,均经过反复试验、层层把关。

为严把工程质量关,施工方宁愿舍近求远,组织运输回上好的砂料或道碴。其态度十分明了:把好原材料关是确保西环高铁质量的关键,哪怕代价再大也不能含糊!

记者在采访中了解到,集中生产混凝土拌合站及试验室均实现了信息化管理,通过标准化数据采集和传输系统,在混凝土生产整个过程中,砂石及添加剂的质量一旦出现“缺少少两”等问题,自动系统就向各个管理和监控层报警,及时整改,实现了质量的“自动化监控”。

令人感动的是,各施工企业还凝聚各方智慧,多方开展科技攻关,攻克了西环高铁防台风、防腐蚀等各种技术难题,使西环高铁成为海岛高铁建设的一个典范。

紧盯严控,精细施工,就是为了一个共同的目标:守护质量安全“生命线”,将西环高铁打造成一流质量水准的样板工程!

(本报海口12月20日讯)



2015年9月,一列工程列车在西环高铁福山站施工。

本报记者 古月 通讯员 叶坚 摄

人物故事

■ 本报记者 侯小健

眼前的他,高挑的个头,白皙的皮肤,说起话来轻声细语。这位略显腼腆的小伙子叫王思博,是刚被录用的西环高铁乘务员。

见到王思博时,他正在粤海铁动车乘务队接受上岗前的培训。

现年23岁的王思博家在深圳,曾赴澳大利亚新南威尔士大学留学,“我在澳大利亚读了一年高三,3年本科,一年金融分析专业硕士,今年刚毕业。”

今年10月中旬,王思博获悉广铁集团面向全国招聘西环高铁乘务员的消息,他心动了,于是便在网上报了名。

“父亲对我很支持,让我努力搏一把。”王思博说。

可令王思博没料到的是,应聘者竟高达1200多人。“没想到竞争这么激烈。”王思博连呼想不到。

王思博没有多想,全身心投入应考,5天内自己在家就做了包括公务员行测在内的数千道题。

经过一轮笔试和两轮面试,王思博

最终过关。11月13日晚,王思博收到被录用短信。“当时别提多高兴了,我兴奋得一整晚都没合眼。”王思博说。

接下来的一个多月,他随队员到衡阳高铁学院和粤海铁动车乘务队参加上岗前培训,包括服务礼仪、素质训练、客运规章等。

问及王思博为何要应聘动车乘务员时,他淡淡一笑:“我选择动车乘务员这一职业,算是子承父业吧,我父亲也是铁路员工。另外,乘务员面对的是南来北往的旅客,我想通过服务旅

客,锻炼自己,提升自己。其实,乘务员这个岗位也能体现个人价值。”王思博说。

王思博透露说,2013年,他和女友来海南旅游时就爱上了海南。“海南的海特别蓝,空气特清新,来海南工作圆了我的梦。”

即将结束采访时,王思博向记者透露了一个秘密:此次被录用的还有他的女友,他和女友均有幸成为西环高铁乘务员。

(本报海口12月20日讯)