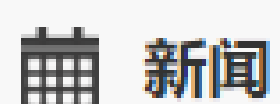




机构



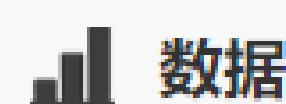
公开



新闻



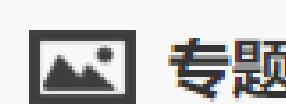
服务



数据



互动



专题

首页 > 交通要闻

地下二十六米的坚守

来源：中国交通新闻网 2023-01-13 09:55:06

【字号 大 中 小】 【我要打印】

“前面管片吊装的时候一定要注意安全！”1月8日，伴随着机器的轰鸣声，在地下26米深的幽暗隧道里，中铁十七局地铁盾构司机徐双垒正边嘱咐工友边熟练地操纵着直径达6.41米的盾构机。从地表下到山西太原地铁1号线108标段龙城大街至中心街盾构区间掘进掌子面，需要徒步半小时。

有着六七年工作经验的徐双垒头戴安全帽，紧盯着电脑屏幕上的一项项数据，熟练地按下控制台上的一个个按钮，操控着“巨无霸”盾构机缓缓前进。徐双垒控制的盾构机有5万多个零部件，集五大系统30多个子系统于一身。掘进时，盾体上、下、左、右4个方向与隧道中心轴偏差不能超过5厘米，这种精细度对盾构司机来说是非常大的挑战，工作时必须全神贯注。在盾构机掘进过程中，徐双垒还不时通过通信系统，协调各工种配合作业。

“盾构机的掘进速度是每分钟约5厘米，在操作室几乎感觉不到它在前进。你看半个小时了，它才掘进1.3米左右。”徐双垒走出驾驶室，指挥工人抓紧时间进行管片拼装，对刚刚掘进的隧道进行支护。眼下虽是寒冬，但隧道里的温度达20摄氏度。徐双垒在台车、铁轨和掌子面爬上爬下，为下一步的盾构掘进做准备。几个来回下来，汗水已顺着他的脸颊淌下来。

只要机器在运转，盾构司机的工作就不会停歇。为保证24小时不间断施工，盾构司机采取两班倒的工作机制。

太原地铁1号线108标全长约5公里，其中中心街车站至龙城大街车站盾构区间全长1.7公里，下穿太原南站铁路枢纽，涉及大西、太焦等11条既有铁路，施工难度全国罕见。2022年3月以来，徐双垒和工友们攻克隧道下穿太原南站11条高铁线路和下穿武宿国际机场停机坪等工程技术难题，成功掘进1700多米。

春节后，项目将实现中心街车站至龙城大街车站区间双线、龙城大街车站至武宿国际机场站区间大里程左线双边盾构机连接打通，“汾晋一号”“汾晋二号”盾构机将相继转场，实现盾构施工完美收官。

政府
信息
公开

