

交付使用前的铁路潜江段路基路面30%出现沉降超标,究竟有无质量问题?在水网地质条件上修建铁路,是否存在“桥改路”的设计变更……

三问汉宜铁路沉降超标



□“新华视点”记者 黄艳

作为沪汉蓉铁路的一部分,汉宜(汉口至宜昌)铁路近日曝出沉降超标事件,引起公众对铁路安全的关注。交付使用前的铁路潜江段路基路面的30%出现沉降超标,究竟有无质量问题?在水网地质条件上修建铁路,是否存在“桥改路”的设计变更?铁路的质量安全谁来保障?记者带着这些问题进行了多方调查采访。

1 沉降超标路基路面缘何逾三成?

汉宜铁路于2009年9月动工,原计划2011年年底建成并投入运营。去年“7·23”事件后,建设方推迟了通车时间,按照新的日程安排,去年年底开始进行静态验收,发现了沉降超标问题。

出现沉降超标的路段在潜江市浩口镇境内,记者沿着正在施工的路基走了2公里多,沿线的枕木、铁轨已经全部拆卸到路基下面,路面上全是碎石。上百辆大型施工车辆正紧张施工,远处的路上还有不少工程车辆正在进入整修现场。

一名潜江本地负责施工的人员告诉记者,去年底这段路出现过沉降,“那次是分段整修的,开始说修半个月,后来修了近1个月,快过年才修完”。

业主方沪汉蓉铁路湖北公司解释说,并非两次出现沉降超标,而是验收不达标后,去年底对其中1.2公里路段进行了加固试验;近期发现并不能解决问题,又对7.2公里全部采取更加到位的管桩加固措施。

工程承建方中铁12局副总经理孙圣杰接受记者采访时说,铁路路基有一个正常沉降范围,一般是每月沉降不超过3毫米。“我们目前是静态验收,在验收过程中发现这段路出现沉降超标,除去沿线桥梁和涵洞,累计问题里程达7.2公里”。

据调查,中铁12局这次承担的是“汉宜铁路站前工程4标”,其中路基路面22.9公里,问题里程占到路基路面的31.4%。

一位从事轨道交通设计的业内人士告诉记者,沉降超标对列车运行有很大的安全隐患,容易导致高速运行的列车“跳车”脱轨。另外,路基有一定沉降,在工程中属于正常现象,但是超标超过7公里,超标路段在30%以上,“还是比较严重的”。

不过,沪汉蓉铁路湖北公司介绍说,去年10月,第三方中科院武汉岩土研究所对汉宜全线141公里路基工程沉降进行评估,其他路段均达标。



施工人员对铁路整改加固时,在路基上挖出了黑泥和黄土。



通往发生沉降路段的铁路桥上竖立起禁止通行的标志牌。



施工机械在对发生沉降的铁路路基进行整改加固。

2 问题路段是否进行了“桥改路”?

现场采访时,一些施工工人向记者透露,发生沉降超标的一带过去是个面积不小的湖,后来慢慢干了,成了良田,软土土层比较多、比较厚,所以其实更加适合修建高架桥铁路。

随着采访的深入,一名不愿透露姓名的包工头来电告诉记者,问题路段进行了“桥改路”:原设计是修高架桥的,但是要缩减开支,后来改修路基路面。由于这一带软土比较厚,而修路基路面时对此预估不足,所以出现了沉降超标。

对于修改设计方案一事,中铁12局方面表示“不清楚”,同时他们称,在勘探、设计、施工、监理等多个环节中,施工相对是弱势单位,有些问题不便说明。孙圣杰向记者表示,他是专门从总部来处理这个问题的,此前施工过程的问题并不清楚。

业主方沪汉蓉铁路湖北公司对此予以否定。该公司一名不愿具名的部门负责人表示:“施工单位入场时的设计方案就是路基,不是桥,根本

没有‘桥改路’的事情。”

但有关人士对记者透露,这一段原先设计是高架桥,当时,一是要控制铁路“桥隧比”,二是要缩减开支,就改成了路基路面。这位人士说,一公里高架桥耗资约6000万元,而一公里路基路面不到5000万元,“但是这样折腾下来,目前这段路基路面的开支肯定已经高过了修高架桥的开支”。

根据我国铁路工程实施规范,如果要修改原设计方案,一般是施工过程中环境条件有变化,客观上要求修改;业主方出于运营、资金、管理等考虑,也会主动提出修改要求;还有一种情况是原先设计发现问题,必须修改。记者向施工方提出查看问题路段整修方案等相关书面资料,但至记者发稿,也没能看到这些资料。

3 铁路质量安全谁来保障?

沉降超标究竟是设计的先天不足,还是施工过程存在问题,又或者是工程监理不负责,接受采访的多位人士都表示,“目前尚不能给出定论”。

记者致电工程设计方中铁第四勘察设计院集团有限公司,当初负责该项目的副院长手机一直关机。

湖北省铁路建设领导小组办公室王祖建表示,责任最后由哪一方承担,问题究竟有多严重以及可能追究谁的责任,都需要专家组反复论证分析。“这需要大量取证调查工作”。

目前,汉宜铁路沉降超标的DK164至DK175路段正在进行管桩加固。

现场一名王姓负责人介绍,管桩的密度是每隔2米一排,每排5根到6根,每根深20米到30米。“以这个密度整修好后,可保安全”。

正如不少网友说的,沉降超标所幸发现在通车前,有机会进行弥补。但是“所幸”背后也让人不免有些担心:铁四院是工程设计方,铁四院某公司则是工程的监理方,在工程项目中,设计与监理两方究竟需不需要回避?

据介绍,按照规定程序,汉宜铁路此次沉降问题整改完毕后,需通过专家评审,再进行包括联调联试在内的动态验收,所有程序全部通过并合格后才能正式开通。