

冲刺四季度 全力抓项目

济宁市“项目落实年”融媒系列报道



特大桥合龙,转体桥完成转体

枣菏高速整体工程完成78%,预计明年全线通车

文/图 齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 李岩松 孙逢辉 房体朔 见习记者 胡宏国 通讯员 刘宁 周雳波

28日下午,枣菏高速重点控制性工程,跨京沪铁路转体桥转体成功,转体桥桥面宽度达34.5米,是目前国内单幅最宽的高速公路跨电气化铁路转体梁。再加上26日微山湖特大桥的顺利合龙,至此,一条横贯鲁南大地的高速公路已初具规模。截至目前,枣菏高速整体工程已完成78%,预计2020年将全线通车。



桥梁转体现场。

转体跨过京沪铁路 不影响铁路运行

28日,在枣菏高速跨京沪铁路转体桥建设现场,下午2时30分,总长108米、宽度34.5米、重1.7万吨的转体桥在两台连续千斤顶牵引下开始转体,最终用时80分钟精准转体到位,完成上跨京沪铁路作业实现桥梁转体施工。

“转体桥总长108米、宽度34.5米、重1.7万吨。”中国能建葛洲坝集团枣菏高速总承包项目部负责人辛德武说,转体桥主梁采用(2x60mT型钢构)整幅转体连续箱梁和薄壁箱型墩,截面采用单箱四室斜腹板截面,是目前国内单幅最宽的高速公路跨电气化铁路转体梁。

“转体桥施工区间每日通过列车115对(其中动车7

对),平均每6分钟通过一列,行车密度很大,给工程施工带来了一定难度。”辛德武说,为确保施工安全,减少桥梁施工对铁路运营的影响,施工采用“先建后转”的方法,一次性转体成功后无需再到铁路线上方进行混凝土浇筑施工,最大限度减少对周边交通的干扰,极大降低施工安全风险。

据辛德武介绍,京沪转体桥在施工过程中采用大节段支架现浇,安全、质量控制标准极为严格,项目部克服桥体线型、精度控制难度大、施工安全风险大、受铁路运营影响工序衔接不顺畅等诸多不利因素,施工过程中对箱梁施工中支架验收、预拱度设置、监控量测、沉降变形观测、混凝土配合比和坍落度、张拉压浆进行严格监控,确保转体桥的施工质量。

场站设在湖区外 “六个100%”抑尘

枣菏高速项目开工后,以技术创新助力提质增效,顺应环保形势,按照工厂化、集约化的原则,建设、租赁了49个集中场站,包括钢筋加工厂、拌合站、预制梁场,全部位于湖区以外,既便于污染物排放管控,又极大节约了临时占地。

施工时,项目践行“绿水青山就是金山银山”的宗旨,在湖区施工大量采用重型钢栈桥加全平台方案,搭建水上施工平台45座,采用旋挖钻减少桩基泥浆量,且产生的泥浆全部运至保护区以外,基础采用全封闭钢围堰施工,减少了对保护区环境的影响。

为避免工程建设对水源地的破坏,项目部推动绿色公

路、平安工地建设和标准化施工,推行雨污集中处理、钢混叠合梁、长寿命沥青路面、ETC收费、中水回收等环保技术措施,打造一条“自然生长”之路。

此外,项目部还推进施工周边百分百围挡、物料堆放百分百覆盖、出入车辆百分百冲

洗、施工现场地面百分百硬化、工地百分百湿法作业、渣土车辆百分百密封运输“六个100%”抑尘,通过监控与在线扬尘监测,推动项目绿色施工,通过落实环保巡视员、网格化管理、环境保护举报受理、违规处罚等制度,实现可持续发展的战略目标。



枣菏高速已现雏形。