

巢马铁路马鞍山长江公铁大桥副汉航道桥建设现场



长江架飞虹 大桥建设忙

本报马鞍山讯“五一”期间,中铁四局巢(湖)马(鞍山)铁路马鞍山长江公铁大桥副汉航道桥施工现场大干正酣,170余名工程建设者坚守在各自岗位,全力推进重点工程建设不停步。

“本项目作为巢马铁路全线重难点工程之一,建设任务重,技术难度大,质量要求高,五一期间我们选择坚守岗位,就是为了冲刺项目建设关键期,让巢马铁路早日建成通车。”中铁四局巢马铁路项目经理部三分部项目经理戴东泽介绍道。

中铁四局建设的巢马铁路马鞍山长江公铁大桥副汉航道桥,主桥总长840米,主跨392米,是目前世界上最大跨度的无砟轨道三索面钢桁梁斜拉桥。桥梁上层为双向六车道城市快速公路,下层为双线巢马铁路。主桥钢梁总重约3.6万吨。此外,该桥将采用的2100千帕高强度耐候钢绞线斜拉索,也是目前世界上桥梁用强度最高的钢绞线,为世界桥梁史上的首次应用。

由于桥梁跨越长江太平府航道,项目部采用两侧边跨顶推架设,中跨悬臂架设,最后进行跨中合龙的钢梁架设方案。为安全优质完成桥梁架设任务,确保全线通车节点顺利实现,项目部贯彻“精心策划、精细施工、精准管理”理念,

细化施工计划,紧盯现场管理,科学合理安排工序穿插,保证各项施工无缝衔接,不断加快施工节奏。针对钢梁整节段吊装及多点同步顶推过程中难点问题,项目技术团队通过开展技术攻关,及时组织召开复盘总结会,确保钢梁架设施工顺利推进。

截至目前,马鞍山侧边跨顶推架设已完成,巢湖侧边跨顶推完成10段,剩余3段,桥面现场共完成架梁21841万吨,占总架梁任务的63.5%,为下阶段钢梁落梁体系转换做了充足的准备,也为全桥悬拼架设打下坚实的基础。

巢马铁路起于巢湖东站,引入马鞍山东站,正线全长61公里,北接合杭高铁,东联宁安高铁,是贯彻落实长江经济带及长三角一体化发展战略的重点工程、民生工程,是集高速城际铁路和城市快速路为一体的公铁两用过江通道。项目建成后,将成为安徽通往上海等长三角城市的高铁新通道,对进一步完善区域高速铁路网布局,提升通道运输能力,加快推动皖江城市带发展具有重要意义。

刘玉才 李永 王茜



大视角



巢马铁路马鞍山长江公铁大桥副汉航道桥建设现场