



作业人员正在指挥钢箱梁拼装



第一轮次总体拼装完成的钢箱梁在存梁区等待喷砂、喷漆



钢箱梁总体拼装现场



室外存梁区

西堠门公铁两用大桥钢箱梁制作稳步推进

6月23日,在中铁四局通州湾智能制造基地内,工人们正为西堠门公铁两用大桥第二轮次钢箱梁拼装进行精度达毫米级的胎架调校。西堠门公铁两用大桥是世界在建跨度最大、桥面最宽的公铁合建跨海大桥,工程技术难度与控制复杂度均居世界前列。大桥全长3118米,主跨采用1488米斜拉——悬索协作体系,总用钢量约10.8万吨。其中,中铁四局承建的金塘岛侧钢箱梁用钢量达5.4万吨。

施工过程中,技术团队围绕钢梁焊接变形控制、弧形板单元成型、总体拼装精度及斜拉悬索吊点精度等制造核心难题开展技术攻关,并在工期紧张的情况下,依托清单式管理方法,实现了工序执行的精准、高效与全程质量可控,为整体结构安全提供了坚实保障。

西堠门公铁两用大桥建成后,将实现舟山群岛与大陆铁路的直达连通,大幅缩短宁波至舟山的时空距离,对促进区域经济联动、助力海洋经济发展具有深远影响。

陈于飞 王茜 陈威



工人正在进行焊缝打磨作业



工人正在进行钢箱梁总体拼装胎架标高精调施工



工人正在进行大桥顶底板单元U肋打磨作业