

西堠门公铁两用大桥 首节钢梁成功架设

它有多项“世界第一”和“世界首创”

5月27日10:10,在甬舟铁路西堠门公铁两用大桥7号墩建设现场,重达979吨的JB24节段钢梁由“大桥海鸥”号起重船吊装架设到指定位置,标志着世界最大跨度公铁两用大桥、最宽跨海大桥——西堠门公铁两用大桥首节钢梁成功架设,大桥从基础混凝土结构施工陆续转入上部桥面钢结构施工。



施工中的西堠门公铁两用大桥。通讯员供图

西堠门公铁两用大桥是甬舟铁路及甬舟高速公路复线跨越西堠门水道的共用跨海桥梁,连接舟山金塘岛和册子岛,是甬舟铁路全线关键性控制工程。

大桥全长3118米,选取“公铁平层”布置,中间为铁路,两侧为公路。

铁路为双线客运专线,设计时速250公里;公路为双向6车道高速公路,设计时速100公里。

甬舟铁路是国家《中长期铁路网规划(2016—2030年)》的重大项目,线路西起宁波东站,经宁波鄞州区、北仑区,通过新建金塘海底隧道至舟山金塘岛、新建跨海大桥,至册子岛及舟山本岛,终至定海区白泉镇,设有宁波东、云龙、邱隘、北仑西、金塘、马岙、舟山7个车站,设计时速250公里,是一条以中长途旅游客流为主、兼顾舟山与宁波之间城际客流的高速铁路,也是构建浙江省“1小时交通圈”的便捷客运通道。

项目建成后,将结束舟山不通铁路的历史,实现宁波至舟山30分钟铁路通达,杭州至舟山1小时铁路通达,长三角地区唯一不通高铁的地级市舟山市将加入全国铁路网。

新闻多一点

西堠门公铁两用大桥具有“三项世界第一、五项世界首创”的特点:

主跨采用1488米斜拉悬索协作体系,是在建的世界最大跨度公铁合建桥梁;

大桥首次采用三箱分离主梁结构,主梁宽68米,是世界最宽跨海大桥;

A型主塔高294米,是世界主塔最高的公铁跨海大桥;

5号主塔墩基础首创采用18根直径6.3米的大直径钻孔灌注桩基础,是目前世界上桩径最大的桥梁钻孔桩基础;

金塘岛侧锚碇首创采用大型预应力岩锚,为世界上规模最大的岩孔锚;

金塘岛侧4号主塔墩基础首创采用直径58米的圆形设置沉井,为世界首个嵌入式设置沉井基础;

主缆采用空间缆索体系,主缆横向间距由主塔处6米变宽到跨中处26.6米,这是跨海高速铁路桥梁首次采用空间变幅缆索体系;

主跨为1488米斜拉—悬索协作体系,这是斜拉悬索协作体系首次应用于跨海高速铁路桥梁。

记者 范洪 沈莉
通讯员 许文峰



西堠门公铁两用大桥效果图。通讯员供图

228国道余姚北段工程 施工图设计近日“过审”

今年9月开建

2028年全线通车

记者从宁波市交通运输局了解到,备受关注的228国道慈溪庵东至余姚梨洲段工程(余慈大道周浒公路至黄湖余慈界段)施工图设计,近日顺利通过专家评审,标志着该项目取得重要阶段性进展。根据规划,该工程将于今年9月正式开工建设。

兼具城市快速路功能

作为省市两级重大建设项目和“十四五”规划实施类项目,228国道慈溪庵东至余姚梨洲段工程北起前湾新区中兴一路,南至古乍线,途经前湾新区、慈溪市、余姚市,全长33.3公里,计划于2028年全线建成通车。

项目共分5段实施,其中余姚段包含南段和北段。目前,余姚南段工程(余慈大道双河余慈界至古乍线段)已进入桩基施工阶段,此次评审通过的是余姚北段(余慈大道周浒公路至黄湖余慈界段)工程。

余姚北段工程位于低塘街道,全长5.636公里。项目采用“高架主路+地面辅路”的立体交通模式,主路与辅路均设置双向六车道。其中,高架主路按照一级公路标准建设,兼具城市快速路功能,设计时速80公里;地面辅路同样采用一级公路标准,设计时速60公里。该工程计划总投资约40亿元,建设工期为36个月。

着力打造“最美沿海公路”

此外,作为黄湖产业园的形象展示窗口和姚城迎宾干道,余姚北段工程将在设计上突出“余山姚水 阳明心城”主题理念,通过高标准绿化景观设计,着力打造228国道“最美沿海公路”。

228国道慈溪庵东至余姚梨洲段工程是沿海国道干线公路的重要组成部分,是前湾新区、余慈地区主要交通通道,是加强宁波与长三角核心区域联系的南北大通道。工程完工后,将进一步完善前湾新区、慈溪、余姚三地区域路网结构,促进前湾新区、慈溪、余姚三地经济融合发展;可缩短余慈地区到长三角各城市间的通行时间,加强与长三角城市群之间的联系;对促进宁波北部副城经济社会快速发展,建设宁波现代化滨海大都市均具有重要意义。

在民生改善方面,该工程整体完工后,将向北对接上海方向实现快速连通,极大便利市民跨区域出行。同时,它作为余姚绕城高架东段和区域货运主干道,建成后将显著分流城区南北向交通流量,有效缓解城市交通压力,提升整体路网运行效率。

记者 范洪 通讯员 余明霞



228国道余姚北段效果图。