

大众日报  
客户端大众日报  
微信

济南站京沪四线拨移施工圆满完成

# 郑济高铁与济南枢纽开启互联互通

交通重点工程  
建设进行时

□记者 常青 报道

本报济南讯 12月9日,随着K68列车驶过济南站京沪四线拨移施工线路,标志着由中铁十局施工的郑济高铁引入济南枢纽工程施工圆满完成。作为郑济高铁建设过程中重要的一环,郑济高铁由此开启与济南枢纽的互联互通。

此次济南站京沪四线拨移施工是郑济铁路引入济南枢纽工程的关键控制性工程之

一,涉及工务、电务、电牵专业立体交叉施工,本次施工要在180分钟内完成890米线路拨移,最大拨移距离0.56米,同时,相应的接触网和电务信号设备根据线路同步改移,时间之短和距离之长十分罕见。

为圆满完成任任务,中铁十局精心筹划、科学组织,调集营业线施工精兵强将——管理人员100余人和作业人员300余人,经过事前多次研判和推演,实现了“一点不晚、一人不伤、一事不出”的既定目标。京沪四线拨移后,与济南站南1股的线间距离由4.8米增加至5米,与京沪三线间距由4.3米改为4.02米,除了为郑济高铁今后接入济南站提供了基础,还为“绿巨人”出入济南站

动车车整备所的重要通道南1股电气化施工改造创造了有利条件。

郑济高铁西起河南郑州,东至山东济南,全长380公里,是国家“八纵八横”高铁网的重要连接线,山东省“四横六纵”高铁网的西部出省通道,也是济南“米字型”高铁枢纽的重要组成部分。中铁十局承建的郑济高铁引入济南枢纽工程,沿既有京沪线和胶济线呈西南至东北走向,由经十路腊山立交附近至历山路铁路立交桥附近,全线长度9.5公里,包括新建济南站动车车整备所、济南机务段改造、济南站改造、济南站至大明湖站新增胶济二线、大明湖站改造工程,横跨济南市东西城市区域,多为济南铁

路枢纽的“心脏”工程,施工难度大,营业线施工安全风险高。项目建成后郑济高铁将正式融入济南铁路枢纽。

郑济高铁引入济南枢纽工程建成后,将构建起山东半岛特别是胶济客专、青济高铁、京沪沿线与中原及西部地区联系的快速客运通道,是打造济南都市圈快速客网的重要组成部分,将有效提高铁路运输能力和运输质量,从而满足区域社会经济持续发展的需要。届时,郑州至济南的铁路列车运行时间将由现在的7小时缩短至2小时左右,并将结束河南与山东之间不直通高铁的历史,对促进城市经济发展和便利群众出行具有重要意义。

日照全力推进  
“四好农村路”提质增效

□邱学文 报道

本报日照讯 近日,日照市“四好农村路”提质增效专项行动暨农村公路秋冬季养护活动现场推进会在莒县召开。会议总结了今年以来“四好农村路”提质增效专项行动的开展情况,并就秋冬季养护作出安排部署。

来自各区县交通运输局(建设局)的有关负责同志和业务科长观摩了莒县部分农村公路提质增效和养护现场,并进行了座谈交流。会议要求各区县认真开展农村公路集中养护活动,紧紧围绕创建“四好农村路”全国示范市和农村公路高质量发展目标,全面落实县、乡、村三级“路长制”,提升农村公路管理养护成效,努力打造“畅安舒美”的农村公路路域环境。

据悉,今年以来,日照市交通运输局全面加快推进“四好农村路”建管养运一体化改革,创新体制机制,推行农村公路“路长制”,全力推进“四好农村路”提质增效,并作为全省唯一地级市入围全国“四好农村路”市域示范创建突出单位。全市共完成路网改造提升工程270公里,路面状况改善工程550公里,改造危桥25座,完成村道公路安防工程181公里。

东昌府区“路长制”  
实现农村公路养管无盲区

□记者 王晓芳 通讯员 金科 报道

本报聊城讯 近年来,东昌府区坚持把“路长制”工作同“四好农村路”建设同步实施,在“高标准规划、大规模投入”的基础上,坚持“因地制宜、以人为本”的原则,优化布局,推动“路长制”工作逐步向“高质量发展、深层次推动”迈进,实现了辖区内农村公路养管全覆盖无盲区。

“我们按照‘修建一条道路,绿化美化一条道路,建设一条绿色廊道,打造一条美丽公路’的思路,大力开展‘路长制’工作。”东昌府区相关工作人员表示,在实施路域环境综合整治过程中,共投资6亿元,对国道省道,县乡道两侧违章建筑进行统一拆除,共拆除43万平方米,并实施绿化、撒播草花,达到四季有花、四季常绿,有效减少道路扬尘。

此外,依托《东昌府区农村公路“路长制”工作实施方案》,东昌府区按照“分级管理、多方监督”的原则,规范基层管理工作,推行精细化管理,全面构建规范、科学、高效的管理体系,建立由区、镇(街道)、村和涉路部门负责人组成的全方位“路长制”管理体系;健全区级执法队伍,镇级监管队伍、村级护路队伍的“三级”管理体系,高标准建设镇(街道)级“路长制”及农村公路管理机构。

抓工期 赶进度  
禹城“四好农村路”改造  
进入冲刺阶段

□陈昕路 马纯强 报道

本报禹城讯 11月22日进入小雪节气,气温有所下降,但禹城市“四好农村路”改造现场一派紧张忙碌的场面,施工人员抢抓工期,猛赶进度,为圆满完成“四好农村路”改造作最后的冲刺。

几十年一遇的秋汛,不但给正常施工带来严峻挑战,而且对如期完工造成很大压力。为确保不因秋汛耽误的工期夺回来,禹城市“四好农村路”改造工程建设指挥部会同施工单位、监理单位及时调整施工方案,采取一路一策,一桥一策,抢抓工期进度。施工单位早晨5点开工建设,一直持续到晚上七八点钟,一天工作十多个小时。每天晚上监理单位通过“四好农村路”建设工作群通报当日工期进度。对进度迟缓的路段,禹城市交通运输局分包督导人员第一时间与施工单位、监理单位会商拿出赶超措施并监督整改落实。通过采取一系列行之有效的措施,目前,“四好农村路”改造工程进度超过预期,累计完成水泥土施工175.35km,水泥石灰土路面施工36.89km,高铁路、禹辛路、安晋路、梁望路4条专线通道完成水泥土基层15.6km,水泥稳定碎石施工完成4.2km,桥梁灌注桩完成3座。

“‘四好农村路’建设是助力乡村振兴的重要支撑,我们要切实发挥好牵头汇总作用,集聚各种要素,整合各种资源,会聚各方力量,努力在服务区域经济社会发展中当先行、作表率。”禹城市交通运输局党组书记、局长宋玉刚说。

兰陵路政“啄木鸟”在行动

□刘彦涛 报道

本报兰陵讯 12月6日,大仲村镇向阳庄村村民陶某某在向阳一陶屯的乡道上发现路面有一处损毁,作为一名路政“啄木鸟”,他随即拍照并上传至“公路啄木鸟——大仲村镇”微信群。下午,县农村公路事业发展服务中心就安排技术人员对该处破损进行了修补。

今年8月份,兰陵县交通运输局创新路政管养模式,坚持“当下治”与“长久治”并重,以实施公路“路长制+”为抓手,积极引导社会群众参与农村公路管养工作,启动路政“啄木鸟”行动。该局从村里招募志愿者,在日常生活中,用镜头“啄”出身边的村路损毁、“五大堆”、安全隐患、涉路违法等现象,并建立县、镇两级快速反应微信服务平台,实行“啄木鸟吹哨,部门报道”,实现了农村公路管养“发现、上报、交办、反馈”2小时应急处理的闭环闭环模式,极大提升了农村公路管养效率。

路政“啄木鸟”行动启动以来,全县17个乡镇(街道、办事处)600个行政村2000余名志愿者化身“啄木鸟”,共为全县农村公路“找茬”近2000起,成为提升农村公路管养水平的一股强大推力。

乐陵市交通运输局  
全力以赴保障道路施工安全

□记者 王晓芳 报道

本报乐陵讯 今年,乐陵市交通运输局时刻牢记安全理念,在道路工程施工安全监管、安全生产防范等领域全面履责,全力以赴预防遏制因施工引发的安全事故,筑牢安全生产防线,保障道路施工安全推进。

该局设立专门安全生产工作小组,负责道路施工安全生产管理工作。一方面进行日常安全监督检查,尤其对重点部位、细节部位加大检查力度,将巡查出的安全隐患登记造册,并迅速进行整改;另一方面对施工企业在日常施工安全、生产法规等领域进行培训,每月定时召开安全施工会议,传达上级有关安全要求,解决施工中出现的各种问题。

乐陵市交通运输局对不具备施工条件的天气状况,坚决要求道路施工单位停工停产。对已完成的路面铺设,提前做好路基整理,将施工现场封闭工作做实。实行24小时值班制度,不断强化极端灾害性天气应急保障能力,并组建应急抢险小分队,配备相应的抢险机械设备及物资,随时做好应急保障工作。

沾临黄河特大桥两项施工工艺国内首创

## 大桥顶推数据实现“毫米级”控制

□田源 李浩阳 孔钢璐 报道

本报滨州讯 12月2日傍晚,落日的余晖洒在湍急的黄河水面上,将正在建设中的沾临高速黄河特大桥(以下简称沾临黄河特大桥)映衬得更加高大。该桥钢混组合梁全断面顶推施工工艺,主桥预制桥面板采用“UHPC无粗骨料混凝土+90℃高温蒸养”模式,这两项施工技术在国内尚属首次。

沾临黄河特大桥是黄河下游跨径最大桥梁,由中交一公局集团承建,全长4630米,是沾化至临淄高速公路重点控制性工程,主桥设计为双塔双索面钢混组合梁斜拉桥,采用全预制拼装结构,共有钢混组合梁节段80个,单节段最大重量410吨。

8月2日,沾临黄河特大桥完成首轮钢混组合梁全断面顶推施工,这是国内桥梁领域首次成功应用带桥面板全断面顶推施工工艺。

据了解,沾临黄河特大桥主桥钢混组合梁顶推过程包括钢结构块体组拼、桥面板叠合、组合梁滑移施工、顶推施工等步骤,每4个节段为1个轮次,总计需要滑移、顶推20轮次。首轮次钢混组合梁顶推长度48米,总重量约1600吨,需12台步履式千斤顶同时作业。千斤顶每向前推动一个行程,梁体向前滑移80厘米,最终历经24小时的紧张作业,前后移动60次,完成首轮次钢混组合梁顶推施工。该工艺最后一轮次顶推重量达2.7万吨,共需88台千斤顶、200余名工人同步施工,施工难度大,在公路桥梁行业内属于领先水平。

由于顶推重量大、距离长,控制难度极大,稍有偏差就会导致全桥侧移、扭曲。为确保大桥建设按照既定位置稳步向前,项目团队采用螺杆调节法大大提升钢梁调整效率,同时强化信息化手



顶推施工-UHPC超高性能混凝土桥面板上桥。

段和监测手段,实时跟踪、监测顶推数据,确保实现“毫米级”精度控制。同时,项目团队将施工平台设计为拼装区、现浇养护区及辅助张拉区,实现各工序同步施工,最大限度减少工期,加快施工进度。

作为沾临黄河特大桥主桥施工的关键节点,首轮钢混组合梁顶推施工的成功完成,标志着黄河特大桥迈出跨河第一步,当前,沾临黄河特大桥顶推施工已经顺利进行到第6轮次,完成整体顶推的30%。

沾临黄河特大桥主桥预制桥面板设计为国内少用的无粗骨料UHPC超高性能混凝土,采用“UHPC无粗骨料混凝土+90℃高温蒸养”模式,该种类技术应用在国内尚属首次。UHPC混凝土具有高强、高韧等特点,沾临黄河特大桥主桥桥面板设计板厚度仅为17厘米,强度高达150MPa,与常规类似桥面板相比,在同等条件下能尽量降低桥梁自重荷载,使桥梁结构更轻巧、经济、耐久。

然而,要让仅17厘米厚度的桥面板

抗压强度达到150MPa,无论在生产建设、工装置还是施工工艺等各方面都困难重重。对此,山东高速集团牵头,联合山东省交通规划设计院及清华大学共同对UHPC工艺进行研究,山东沾临二标二分部项目负责具体施工技术应用及相关工艺总结、优化。

沾临黄河特大桥建成后,将有效缓解长深、荣乌、滨莱高速公路通行压力,连接起山东黄河三角洲高效生态区和济南都市圈两大区域,对助力滨州市黄河两岸经济腾飞具有重要意义。

□赵亚京 报道

## 潍坊抽水蓄能电站通风兼安全洞工程贯通

□记者 常青 报道

本报潍坊讯 12月7日,由交通行业企业中交十四局等单位参建的山东潍坊抽水蓄能电站通风兼安全洞工程顺利贯通,较原可研阶段计划提前6个月完成,为首台机组顺利投产发电打下了坚实基础。

记者在现场了解到,山东潍坊抽水蓄能电站位于临朐县,靠近山东省中部负荷中心。该电站于2020年11月11日开工建设,计划2026年12月首台机组发电,2027年10月4

台机组全部投产。电站投运后,可有力支撑山东省新能源发展,有效提高山东电网调峰、调频、调相能力,显著提升山东电网运行的安全性、稳定性和经济性,每年可减少原煤消耗约30.66万吨,减排二氧化碳约51.9万吨。

为了保障项目顺利推进,山东潍坊抽水蓄能有限公司积极与临朐县政府合力推进前期征地拆迁等相关问题,安排专人国土局合署办公,两个月内取得先行用地批复,三

个月内取得临时用地批复,大幅缩短了土地报批时间,为工程的顺利开工创造了良好开局。

据悉,电站通风兼安全洞工程全长1060米,施工过程中山东潍坊抽水蓄能有限公司引领设计、监理、施工参建各方,统筹推进疫情防控,精心组织施工,合理安排施工进度,努力克服地下工程地下水、不良地质等不利因素影响,历经8.5个月洞挖施工全部完成。通风兼安全洞作为抽水蓄能

电站的关键线路,为后续的地下厂房开挖、机电设备安装、机组顺利投产创造了有利条件。

抽水蓄能电站作为一种可靠的储能方式,将成为新能源为主体的新型电力系统的重要组成部分,对保障电力供应,确保电网安全,促进新能源消纳,推动构建清洁、低碳、安全高效的能源体系,更好地服务碳达峰、碳中和具有十分重要的意义。

推动港产城融合发展

## 滨州“四港联动”奔向“亿吨大港”

□记者 王晓芳 吴荣欣 报道

本报滨州讯 实施山东港口滨州港、黄骅港、套尔河港、小清河港“四港联动”战略,是滨州市委、市政府着眼全市发展大局作出的重大决策。今年以来,滨州市委、市政府把“四港联动”作为“83”工程首位改革事项强力推进,并取得阶段性成效。

滨州市拥有海岸线126.44公里,新一轮海岸线修测将增加成陆面积105.5平方公里,自然保护地整合优化将调出盐田、生产作业区21万亩,整个沿海还有可利用地60万亩,为未来产业布局提供了巨大空间。随着渤中19-6凝析气田登陆,一批高端化工项目陆续落地,一个庞大的沿海产业集群呼之欲出,成为支撑未来滨州发展的重要经济增长极。

据了解,山东港口滨州港、套尔河港直接腹地运输需求13266万吨,现实优势运量仅5560万吨;市内公路运输占76%、铁路占4%、水运占20%,迫切需要整合港口资

源、完善互通体系、重塑运输结构。通过“四港联动”战略实施,构建四港之间、港口与腹地企业和外部港口之间的循环联动体系,对打造有滨州特色、竞争优势的港口集群,重塑交通运输体系,推动港产城融合发展,促进滨州“向海向洋向未来”开放发展、加快融入新发展格局具有重大战略意义。

为改变全市港口资源比较分散、权属不一的现状,滨州市打破区域行政壁垒,实施系统整合改革,成立交投集团,将滨港公司整体划入;控股经营化工码头;沾化、无棣、北海相关国企人员、资产、债务一并整合划转,保持现行财税、统计体制不变,整合临港滩涂、海域、岸线和码头资源,通过市场化运作、集聚式发展,港群发展优势、改革溢出效应得以充分释放。针对基础设施建设项目中遇到的问题,滨州市加大协调、磋商、谈判力度,有力保证了工程项目顺利实施。

下一步,滨州将壮大港口集群优势。

加快山东港口滨州港航道、泊位和小清河复航工程建设,制订套尔河港区航道提升方案,提升港航承载力;近期出台交投集团组建方案,加快资产划转,尽快实现正常运转。通过借力黄骅港综合大港优势,统筹市内港口资源,着力打造以山东港口滨州港为核心,套尔河港、小清河港为补充,秦口河、大口河、徒骇河港等N个支点为延伸的港口集群,推动向产业港、贸易港、枢纽港转型,到2025年,港口吞吐量达到1亿吨以上,建成布局合理、资源集约、绿色低碳、保障有力的“亿吨大港”。

滨州市将重塑交通运输体系,加快推进秦滨高速、G228丹东线,鲁北高新区至黄骅港和滨州港铁路专线,货运铁路专用线,通港管输系统等重点项目建设,研究制订铁路进港区实施方案,研究开通四港之间海上航线,构建公铁水互联互通体系,推动“公转水”“公转铁”颠覆式变革,实现“公铁水空管”多式联运。加快推进滨州港物流

园、金达铁路物流园、鲁港现代物流园、邹平铁路物流园等重点物流园区建设,着力构建以山东港口滨州港为主枢纽,以套尔河港区、小清河港邹平港区及博兴港区、鲁北物流园为货运节点,以匹配物流园区为支撑的“一枢纽、四节点、多中心”现代物流体系。

为推动区域联动发展,滨州市将坚持港口集群、主导产业、区域经济一体化发展,壮大以山东港口滨州港和北海经济开发区为主体的临港产业发展核心,打造北海、沾化、无棣临港产业带,拉动腹地邹平、博兴小清河产业带和其他县区多个产业组团做大做强,形成“一芯、两带、多组团”产业发展新格局,实现“以港兴产”“以港兴城”。坚持陆海统筹,研究开通滨州港口集群至其他域外港口海上航线,实现与环渤海、京津冀、东南沿海沿江、日韩、东南亚等国际国内港口的循环联动,把“四港联动”打造成全市对外开放的新高地。