

郑济铁路郑州黄河特大桥 主桥成功合龙,创下多项纪录

一桥三用,郑新再添快速通道



本报讯(郑报全媒体记者 曹婷/文 丁友明/图)昨日,随着最后一块钢梁准确对位,总重为7.28万吨,全长2016米的郑济铁路郑州黄河特大桥主桥全部钢桁梁,于上午10时16分顺利实现合龙。标志着郑济铁路的建设进入快车道,为实现全线贯通奠定了基础。该桥创下我国高速铁路无砟轨道钢混叠合连续钢桁梁大桥中长度最长、跨度最大、设计时速最高等3项纪录。

郑州至济南坐火车缩短至2小时内

郑济铁路是连接豫鲁两省的国家铁路干线,起自郑州东站,止于济南西站,是我省“米”字形高铁网的重要组成部分。郑济铁路建成后,将使郑州至济南的铁路列车时间预计缩短至2个小时以内,对助力中原崛起、振兴西部大开发等,促进“一带一路”经济走廊建设具有重要的意义。

作为郑济铁路控制性工程——郑济铁路郑州黄河特大桥,位于京港澳高速黄河大桥下游3.5千米处,全长34.3千米,总投资75.2亿元。该桥为公铁两用、三桥合一桥梁,下层铁路桥面上游侧为设计时速350千米的郑济高铁,下

游侧为设计时速160千米的郑新市域铁路,上层为32.5米宽、双侧6车道、设计时速100千米的郑新快速公路。

承建方中铁大桥局郑济铁路站前ZPZQ-VII标段项目部总工程师马涛介绍,由河南城际铁路有限公司投资、中铁大桥局承建的郑济铁路郑州黄河特大桥,主桥采用三桁式连续钢桁梁结构,铁路桥面采用CRTS-I型双块式无砟轨道,设计时速350千米,是目前我国长度最长、跨度最大、设计时速最高的无砟轨道钢混叠合连续钢桁梁桥,具有工程规模大、施工难度大、安全风险高、环保水保要求高“两大两高”的特点。

预计年内主体工程完工

记者在现场看到,大桥横跨黄河两岸,主桥大部分工程位于宽阔的黄河河面及岸边、浅滩地带。

中铁大桥局郑济铁路站前ZPZQ-VII标段项目部安环部部长杜旭介绍,为保护母亲河,项目部在保护好黄河大堤的同时,严格执行绿色施工标准,拌合站采用可靠性更高的下置式新型除尘装置和封闭式管理,并购置洒水车、

雾炮等环保设备,施工场地进行绿化覆盖,施工产生的废水采用三级沉淀池沉淀、过滤,严禁直接排放,保证施工周边环境及施工水域水质安全等。

随着昨日郑济铁路郑州黄河特大桥主桥全部钢桁梁合龙,接下来大桥将进行桥面系施工。中铁大桥局该项目部相关负责人表示,预计年内该大桥将实现主体工程完工。

