



左图为沪通长江大桥天生港航道桥主拱合龙施工现场

右图为在建的沪通长江大桥位置(红点处)

120米高空,六根“面条”接上了

沪通大桥天生港航道桥主拱完美合龙,轴心偏差仅2毫米

近日,一段大桥空中旋转完成对接的视频,让“中国造大桥”刷爆朋友圈。在江苏人的家门口,也有一座在建的长江大桥屡创“世界之最”称号。10月22日,随着最后一个约1立方米的钢部件被缓缓吊起、焊接,世界上最大跨度的公铁两用钢拱桥,沪通大桥的天生港航道桥主拱结构成功合龙,沪通长江大桥距离全线贯通又近了一步。

通讯员 陈嘉伦 王昊 现代快报/ZAKER南京记者 李娜 赵冉/文 施向辉/摄

施工现场

世界最大跨度公铁两用钢拱桥,完美对接

沪通大桥跨长江而通南北,连接张家港和南通,上层为双向六车道高速公路,下层为四线高速铁路,是我国沿海铁路大通道中沪通铁路段的跨江控制性工程,规划中的通苏嘉城际也从这里过江。大桥全长11072米,南侧跨越长江主航道,为目前世界上最大跨度的公铁两用斜拉桥。

天生港航道桥位于沪通大桥

北侧,是目前世界上最大跨度的公铁两用钢拱桥。桥体采用主跨336米的刚性梁柔性拱桥结构,主梁和主拱的重量总计3.24万吨。今年1月份,天生港航道桥已经实现了主梁合龙。10月22日合龙的,则是它的主拱部分。

22日上午,现代快报记者登上距离江面64米高的天生港航道桥二层桥面上,看到六条蓝色

的钢拱分别从南、北两个方向,进行两两对接,只剩下顶部一小块还没有安装。10点零5分,吊机把最后一块钢结构缓缓吊起,确保它严丝合缝地拼到大桥钢拱结构中间的空隙处;10点20分,最后一块钢结构吊装到位,这座世界最大跨度的公铁两用钢拱桥正式合龙,在距离江面120米的高空达到了完美统一。

出行利好

沪通铁路建设进入新阶段

在沪通大桥开工之前,南京至长江入海口的长江河段约380公里内,铁路过江通道仅有1968年建成的南京长江大桥和2011年建成通车的大胜关长江大桥,且大能力铁路过江通道均位于南京枢纽内。随着沪通铁路长江大桥和连淮扬镇铁路五峰山长江大桥两座世界级的公铁两用长江大桥的建设,苏北、苏中地区与南京、苏锡常和上海的时空距离进一步拉近,苏北地区发展与省内跨江融合发展的巨大新机运也将来临。

据介绍,沪通铁路作为我国沿海铁路大通道的重要组

成部分,是鲁东、苏北与上海、苏南、浙东地区间最便捷的铁路运输通道。它北起南通市平东镇,向西南经过南通西站,向南越长江经过张家港、常熟、太仓站后接入京沪铁路安亭站,全长137公里。

记者了解到,不仅沪通大桥屡传捷报,沪通铁路建设也进入了一个新的阶段。今年9月初,张家港段开始铺轨,预计这一铺轨工作将在2个月内完成。建成后,将开行动车组列车,时速200公里,届时从南通到上海只需1小时,不仅是南通,整个苏北沿海城市的市民都可以坐动车方便快捷地到达上海。

轴心偏差2毫米,类似“面条”对接无先例

天生港航道桥南北两侧主拱各重约1400吨,相当于700头成年大象的体重,全靠桥面上搭设支架拼装,拼装长度达320米,拼装结束后,再进行竖向转体施工,最后进行高空合龙。

如此世界级的一个水上施工超级工程,难度系数数倍于陆上。难就难在两端的合龙上,中交二航局项目部副经理周明生告诉记者,此次转体合龙施工在桥

面上进行,无法使用大型吊装设备,并且如此大跨度的柔性拱竖转施工,在世界范围内也无可借鉴的工程先例。主拱转体过程中,状态极不稳定。“因拱肋为柔性结构,受大风、温度等因素影响,容易变形。合龙时,6根拱肋,就像提着6根长长的‘面条’进行对接,难度可想而知。”

差之毫厘,谬以千里。如何确保转体过程中多个提升点的受力

均匀,在120米的高空实现严丝合缝的对接?为此,中交二航局自主研发设计了操控“面条”合龙的智能控制系统,将中间合龙节点精准吊装,焊接合龙。柔性拱合龙后,就具有了很强的刚性。最终经过测量,合龙段吊装就位后,轴心偏差仅为2毫米,高差只有1毫米,完全符合设计要求。预计航道桥主体工程将于2017年11月底全部完成。

工程全部竣工后,南通向南将变通途

俗语说,“南通南通,向南不通。”而随着沪通大桥的开工,长江这一天堑将不再成为阻隔。站在天生港航道桥桥面上南望,一座300多米高的“H”形主塔已经拔地而起。这便是沪通大桥建设的另外一个重中之重,具有“世

界之首”长度和难度的主航道斜拉桥。中铁大桥院现场负责人蒋凡告诉记者,目前,南侧的主航道斜拉桥也在同步建设之中,预计到今年年底实现中塔柱合龙。

根据设计,沪通长江大桥主航道桥主跨为1092米,是世界上

最大跨度公铁两用斜拉桥。这种大跨度设计,可以满足长江航道远期12.5米深水航道向上延伸、10万吨货轮的通航要求。建成后,南通通过沪通铁路进入上海,仅需一小时左右,比现在乘坐汽车节省约1小时。

节假日不用堵在苏通大桥了

今年十一国庆、中秋长假,很多司机出行都遇到过堵车。沪通长江大桥的建成,不仅成为苏北、苏中与苏南铁路客货运的快捷通道,开车走高速的车主们也有大福利。作为一座公铁两用斜拉桥,沪通大桥上层设计为双向六车道高等级道路,将与铁路桥同步完工,建成后与现有锡通高速公路连通。

不仅如此,沪通大桥位于江阴长江大桥下游45公里、苏通长江大桥上游40公里,位居

这两大“梗阻”路段的中段,地理区位优势,对两座大桥车辆的通行有着极大的分流作用。今后每逢节假日,南上北下的车主可经G40、沿江高速绕行至此过江。

可以说,大桥的意义远远超越交通设施的改善,它将带来整个长三角经济版图的重构。沪通长江大桥建成后,南通将融入上海一小时都市圈,整个大桥将在沿海铁路大通道中承南启北,对贯通中国东部、辐射中西部具有重要意义。

盐城新洋经济区百日招商硕果累累

总投资20亿元的爱琴海商业综合体项目签约、总投资10亿元的红星美凯龙家居生活广场项目签约、总投资5亿元的西安交通大学盐城科技园项目签约……日前,快报记者从盐城新洋经济区获悉,在“双招双引”百日竞赛期间,该经济区招商引资工作连台好戏。新签约亿元以上项目31个,其中10亿元以上项目4个,5亿-10亿元项目3个,1亿-5亿元项目24个,超额完成任务。

“自6月底召开百日竞赛动员会后,我们迅速分解目标、明确任务、落实责任,要求班子成员每人确保招引1个注册企业,力争招引1个实体项目。”新洋经济区项目条线相关负责人告诉记者,除已签约亿元以上项目31个,还有中钧低空光电雷达、仕泰隆工业品市场、维也纳国际酒店等12个亿元项目正在跟进洽谈中。

据了解,今年以来,新洋经济区以开展“产业项目推进年”活动为抓手,在加快园区扩容升级步伐上狠下功夫,不断完善和提升园区

配套功能,使其成为支撑各类项目集聚的“磁场”。牢固树立绿色科技、集约发展理念,加快推进和构建综合物流港、铁水联运中心、生产资料交易中心、分销配送中心及电商物流中心“一港四心”功能布局,促进园区物流、市场、电商等特色经济健康发展。前不久,位于新洋经济区的盐城市现代物流园被评为“全国优秀物流园区”。

新洋经济区进一步优化招商引资体制机制,从制度设计、组织架构等关键环节入手,完善招商引资考核办法,全力营造争先创

优、比学赶超的招商工作氛围。推行“周报告、月统计、季通报”工作机制,加大考核力度,按规定实施奖惩。

与此同时,新洋经济区还将改善“软环境”作为重点,在优化投资环境、提升项目服务上铆足劲,下足功夫,着力打造服务“高地”、引资“洼地”和兴业“福地”。按照“月月有重大项目开工”的要求,排出每月开工项目清单,加紧破解瓶颈制约,加快落实建设要素,确保项目如期开工;树立“想企业所想,急企业所急”理念,调

动一切积极因素帮助企业解难题,在政策、资金、用工等方面给予扶持,全力保障企业运行和项目建设。

“招商引资是实现跨越赶超的核心举措,我们将把招商引资作为‘一把手’工程,打一场招商引资攻坚战,切实把经济区的创业环境造好、服务能力提高,以招商引资的大突破,推动经济的大发展、大跨越。”盐城新洋经济区党工委书记姚喜彬表示。

通讯员 蔡杨 现代快报/ZAKER南京记者 姜振军