

市区3条高铁站公交线路有调整

□记者 王桂星

本报讯 11月30日,市公共交通有限公司发布消息,该公司已根据平西高铁站列车时刻表对G26路、G60路、G68路3条公交线路的运行方案做出了调整,新的运行方案昨天起开始实行。

这3条线路票价均为刷卡0.8元/人次,投币1元/人次。

广大市民对高铁公交线路运行有何意见或建议,可致电公交客服热线电话3382000、3382111提出。

	途经道路	途经站点	发车时间	发车间隔
G26路	从城北公交枢纽站发往平西高铁站,途经东环路、矿工路、平安大道、龙门大道、平宝大道、龙翔大道、崇文路、濮阳路、梅园路、复兴路、夏耘路、长安大道、平宝快速路	城北公交枢纽站、东环社区、总机厂、市长途汽车站、市一高、人民电影院、平顶山商场(凯撒广场)、平煤总医院、西体育场、团结路、金山广场(西市场)、四矿口、五矿口、辛庄(平郊路口)、河南城建学院北门、建业桂园小区北门、梅园路复兴路口、德馨苑小区南门、夏耘路濮阳路口、夏耘路长安大道路口、应河桥头、一中新区学校西校区、平西高铁站	首班车5:00从城北公交枢纽站发出,7:25从平西高铁站发出;末班车18:00从城北公交枢纽站发出,19:55从平西高铁站发出	15至30分钟
G60路	从建设路昆阳大道路口发往平西高铁站,途经建设路、长安大道、平宝快速路	建设路昆阳大道路口、尼龙化工六六盐公司、鸿鹰小区、大营街(上上城小区)、市体育村、平棉纺织集团、建开路口、平声影剧院、市委家属院、鹰城广场、市实验高中、中央花园小区(古玩城)、焦店村、闫庄村(南洛高速路口)、蓝湾新城小区、市交通运输局(广发银行)、市中级人民法院、一品澜山小区、应河桥头、一中新区学校西校区、平西高铁站	首班车5:00从建设路昆阳大道路口发出,7:00从平西高铁站发出;末班车18:00从建设路昆阳大道路口发出,19:50从平西高铁站发出	15至30分钟
G68路	从平顶山学院发往平顶山西站,途经未来路、长安大道、公正路、祥云路、翠竹路、长安大道、平宝快速路	平顶山学院、建设大厦、市教体局、市住房公积金管理中心、祥顺路口、市委市政府办公大楼(祥云公园)、新城区管委会(湖光花园小区)、金玉花园小区(新城平和医院)、西太平小区、翠竹路祥云路口、一中新区学校西校区、平西高铁站	首班车5:50从平顶山学院发出,7:20从平西高铁站发出;末班车20:30从平顶山学院发出,21:10从平西高铁站发出	15至20分钟

安全生产1222天 打造高铁高标准

□本报记者 杨元琪/文 李英平/图

高铁不仅意味着速度快,更是高标准的体现。11月25日,记者走访中铁二十局集团有限公司郑渝高铁河南段项目部,了解高铁建设者们如何用“高标准、严要求”确保工程顺利竣工。

11月25日上午,记者走进中铁二十局郑渝高铁河南段项目部,大厅悬挂的安全警示牌显示已连续安全无事故生产1222天,这个数字还在继续变大。“只有高标准才能带来高质量的工程,也只有严要求,才能确保安全无事故。”中铁二十局郑渝高铁河南段项目部党委书记王高鹏说。

中铁二十局承建的郑渝高铁河南段ZWZQ-4标位于我市境内,线路全

长44845公里。主要工程为跨北汝河、郑尧高速、西气东输三座特大桥以及郑县、平顶山西站站场及四段区间路基。

本标段桥梁长度共39411公里,占标段线路全长的88.12%,桥梁特殊孔跨结构较多且分布零散,桥梁下部结构及连续梁施工需满足沉降观测要求和架梁铺轨的节点工期,工期较为紧张,对施工组织要求较高。

线路跨越孟宝铁路、郑尧高速公路、宁洛高速公路、311国道、239省道等公路及地方道路,施工协调难度大,安全防护的要求极高。其中,北汝河特大桥全长19810.08米,为本标段最长的桥梁,上部结构特殊,现浇的连续梁多。连续梁跨越宁洛高速,跨境大,防护要

求高。位于主墩间的跨越孟宝铁路连续梁采用转体施工,跨营业线施工,安全风险大。

中铁二十局集团公司始建于1948年,前身是铁道兵第十师,在攻坚克难方面永远保持着军人作风。针对本项目,他们提出了“工艺+管理”的生产理念。王高鹏说,对于管理层来说,创效创誉是根本目的;对于执行层,规范标准是行为准则;对于作业层,方便简捷是需求所在。要实现三者关切的统一,就要找到三者的最佳契合方式,而这个最佳契合方式就是“工艺+管理”,这也就是郑渝项目的“标准”理念。就是要以工艺为基础,管理为根本,把工艺体现在最终的成品上,确保工程经得起历史和人民的检验。

桥跨高铁连平宝 两对雄鹰展翅飞

□本报记者 丁进阳

平顶山至宝丰的快速通道因郑渝高铁修建一度中断。现在高铁开通了,横跨铁路的立交桥也将建成。这座新建的立交桥紧邻平顶山西站,是我市的窗口建筑,那么它有什么亮点和特色呢?11月25日,记者采访了此桥的施工单位中交一公局集团有限公司项目副经理杨赞。

桥梁采用新型钢腹板技术

杨赞介绍说,修建桥梁一般采用传统的混凝土箱梁,但其自重占整个荷载比重很大。另外,腹板与顶底板连成一体,顶底板的温差以及混凝土腹板的干燥收缩引起的应力问题比较突出,会导致各种各样的裂缝,而且降低了预应力的效率,严重影响结构承载能力和耐久性。

在如何解决传统混凝土箱梁问题的背景下,波形钢腹板组合箱梁应运而生。我国应该是在上世纪90年代开始进行理论研究和工程应用的。经过二十多年的理论研究和工程实践,开展了大量的数值分析与试验研究,波形钢腹板组合箱梁的理论与设计方法逐渐成熟。波形钢腹板组合箱梁在国内发展迅速,有关部门已制定和颁布行业标准。

杨赞说:“目前建成的波形钢腹板桥应该有数十座。我也是第一次接触这种新型技术。以我的理解看,波形钢腹板组合箱梁桥虽然施工繁琐,但对于减轻箱梁自重、降低应力以及提高预应力效率等方面十分有效。”

索塔设计为鹰头,体现鹰城元素

在桥的外观设计上,他们也是下了大功夫的。杨赞说,按照美观和融合当地元素的原则,设计师们设计了很多方案,最终定为无背索斜拉桥。桥两端的四个索塔顶端为鹰头,与斜拉索组合在一起,形成两对展翅高飞的雄鹰。

杨赞介绍说,本桥采用以主梁受压、斜拉索受拉、斜塔平衡部分主梁自重的结构体系。斜拉桥采用塔墩梁固结体系,采用波形钢腹板箱梁,减轻了主梁自重,降低了斜塔的高度。主梁压力由混凝土承担,主梁剪力由波形钢腹板承担。斜拉索采用环氧涂层钢绞线。斜拉索从距主墩16米处开始,每隔6米设置一根,共7根,平行布索,索水平倾角为30度,塔身水平倾角为57度。

杨赞说:“我们平时看到的桥一般索塔都是直上直下,塔的两边是斜拉索。而这座桥的索塔是倾斜的,与桥面呈57度,这个倾斜度也是我见过最大的,施工难度大。索塔背离桥面的一边有斜拉索,另一边没有,所以称为无背索斜拉桥。”

这座无背索斜拉桥工程即将完成,预计明年年初通车。但它不影响高铁的运行,桥两边的辅道已经铺设完毕,进出车站畅通无阻。



2017年4月5日,中铁二十局的员工在进行郑渝高铁北汝河大桥桥梁架设施工。