



施工工艺全省首创 使用寿命超30年

7个国省道大中修项目全面复工复产

10日,在西海岸新区宝山镇瓦屋村黄大路大中修施工现场,一台大型铣刨机正对原路面实施铣刨作业,长长的伸展臂不停地向空中吐着废旧料,精准地撒落在运输车上,工人们则在各个岗位上紧张忙碌着,一派热火朝天的施工图景。至此,省道S215线黄大路大亦至宝山段大中修工程正式拉开序幕。

路况下降 影响群众出行安全

省道黄大路作为青岛市重要骨干道路,是连接港区与内陆、黄岛与潍坊承受重载交通的东西大通道疏港公路。同时,也发挥着运输集散的一级公路功能,是G22青兰高速主要的辅助并行线。黄大路已通车运营10余年,由于路面沥青老化、车辆荷载反复作用,导致路面损坏严重,技术状况下降明显。因路面结构层严重老化以及连片修补、纵横缝、网裂等,影响了行车安全性与舒适性,小规模的日常养护维修已不能满足道路通行能力和服务水平。区交通运输局多方做工作,积极争取市级资金支持,适时启动了黄大路大中修工程。

工程起点位于灵珠山街道大亦村,终点为宝山镇黄大路与县道铁栾线交叉口。路线全长15.222公里,双向四车道,路面宽度20米,路基宽度21.5米,为国家一级公路,设计行车时速60公里。其中有8.579公里路段采用半刚性基层沥青路面修复,6.643公里路段采用全沥青耐久路面进行修复。整个项目总投资20021.49万元,计划11月底建成通车。

跟踪服务 一切为工程建设开绿灯

项目聚焦打造长寿命耐久路面示范路段,努力缩短大中修周期,延长道路使用寿命。主要建设内容包括路基、路面、桥涵、交叉、交通安全设施及绿化工程、公路超限超载不停车检测系统等。

西海岸新区交通运输局重点工程办孟庆军说:“大中修工程投资数额大,群众关注度高。我们组织精干人员成立项目办,认真履行现场管理职责,落实人员分工与岗位职责。全体人员坚持力量下沉一线,



全省首创全厚式沥青料铺筑。

把服务与保障送到施工工地,全力解决施工环境营造、机械调度、材料运输、协调镇村等难题。”前期,本着先急后缓、把资金用在刀刃上的原则,科学合理确定大中修路段。同时,深入沿线镇街,广泛听取镇村企业、群众意见建议,摸清出行需求,不断优化交通组织方案,做到尽可能不封路、少占路、快施工,最大限度保障过往交通和群众出行需求,将影响降到最低限度。

全省首创 各结构层均采用沥青混合料

黄大路大中修工程在施工工艺上敢于打破常规,实施创新,开辟了新赛道,塑造了新优势。黄大路是山东省首条在普通国省道上采用全厚式沥青路面实施大中修的道路,创造了路面各结构层首次均采用沥青混合料铺筑的范例,是落实交通运输部“平安百年品质工程建设”中沥青路面使用寿命翻一番要求的具体体现。

这种施工方式,道路使用寿命可达30年以上,是传统沥青路面结构设计使用寿命的2倍以上。这一提升公路路况、缩短养护周期的长寿命沥青路面结构形式,可在全省范围内予以复制推广,能在一定程度上减少路面疲劳裂缝的产生,把道路常出现的病害问题限制在路表。

西海岸新区交通运输局重点工程办主任丁守运

说:“在设计使用年限内,全厚式沥青路面只需针对性地对上部层位结构做出适当修补或更换,不需要整体性地重新铺筑。在现今经济建设高速发展交通运输越来越繁忙的时期,快速铣刨表层沥青并铺设新的上部结构层,既可以节省资金和养护成本,也能大大减少路面修复时间以及对交通的影响。”

黄大路大中修工程是青岛市交通部门确定的年度重大养护工程,完工后,影响行车安全和道路畅通的路面病害将彻底清除,路面使用性能得以恢复。施工单位中建八局已抽调专业技术人员,组建高水平施工团队,积极推进项目科学化管理,充分整合参建各方的资源,不断提高项目管理水平。“目前,压路机、摊铺机等机械设备30余台套已陆续到位,筹备沥青、碎石等原材料1.2万吨。我们将发挥铁军精神和专业优势,为新区经济发展及交通强国建设贡献力量。”中建八局项目部施工负责人王凯说。

观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中

■深读一点 7个国省道大中修项目全面复工复产

10日上午,青岛市交通运输局公路中心举行“青岛市2023年国省干线公路大中修工程集中复工复产仪式”,吹响了2023年攻坚集结号,G228丹东线X062至青岛国际博览中心段中修工程等7个项目全面复工复产,项目合计施工里程135.075公里,概算总投资9.77亿元。

2023年是青岛市交通运输局公路中心“公路品质提升三年攻坚行动”关键一年。市交通运输局公路中心春节期间便开始谋划2023年度各项工作任务,目前,各项目主要管理人员均已到岗,到岗到位施工管理人员211人,施工人员328人,机械设备274台。公路大中修一季度计划完成产值1.23亿元,力争实现开门红。近年来,市交通运输局公路中心锚定“公路品质提升三年攻坚行动”,2022年实施380余公里,其中新开工307公里,完工15个项目206公里,完成投资超12亿元,创我市公路建设史上实施大中修工程量最大一年的新纪录。通过持续发力,我市普通国省道综合技术状况MQI优良路率由2019年86.86%提高到97%;路面技术状况PQI优良路率由2019年71.02%提高到93%,行车舒适性明显改观。

安全始终是地铁工程的“生命线”

全市轨道交通工程质量安全工作会召开

本报2月10日讯 安全生产重于天。当下,青岛10条地铁线路正在加速建设中,在提高建设效率的同时,安全始终是地铁工程的“生命线”。10日上午,市城乡建设安全生产专业委员会组织召开全市轨道交通工程质量安全工作会议,总结2022年全市城市轨道交通工程质量安全管理工作,研究部署今年主要工作任务。市城乡建设安全生产专业委员会成员单位相关负责人,市住房和城乡建设局安全生产委员会相关成员单位负责人,青岛地铁集团及下属建设分公司相关负责人,在青承建城市轨道交通工程项目的勘察、设计、施工、监理等单位相关负责同志共330余人参会。

会议开始前,参会人员统一观看了此前在珠海、天津等地发生的安全生产事故所制作成的警示片。警示片以直观视角、鲜活画面、典型案例,分行业领域反映了当前安全生产工作面临的严峻形势和存在的突出问题,对提升思想认识、强化红线底线思维、压实各方安全责任,推动“从根本上消除事故隐患、从根本上解决问题”,提升本质安全水平,具有重要意义。

2022年全市轨道交通工程质量安全平稳受控,各项措施落实有力,工程建设取得显著成绩,但抓质量安全没有完成时。今年要进一步统一思想、压实责任,全力筑牢安全生产底线,奋力开创我市城市轨道交通工程高质量发展新局面。

交通工程高质量发展新局面。

城市轨道交通工程作为百年工程、民生工程,事关民生福祉和长远发展。要进一步提高站位,坚决守牢质量安全红线、底线、生命线。要进一步聚焦聚力,狠抓资源要素保障、重大地质风险防控、危大工程管理,坚决防范重点领域和关键环节风险隐患。要进一步提升标准,坚持标准化引领、落实精细化管理,把青岛地铁建设成人民满意的百年精品工程。要进一步压实责任,形成常态长效齐抓共管格局,为建设宜居宜业宜游高品质湾区城市作出新的更大贡献。(观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中)

权威专家来青开展高盐高湿防腐专题研究

切实加强地铁海底隧道安全

本报2月10日讯 为切实加强地铁过海隧道段运营安全,进一步提升地铁设施设备维修管理水平和应急处置能力,市交通运输局组织上海市交通运输行业协会对青岛地铁海底隧道区间的各项状况开展高盐高湿防腐专题研究,以确保各条线路的运营安全。

当前,我市已开通运营7条城市轨道交通线路,线网覆盖7区1市,运营车站146座。随着线网客流逐步攀升,日均客流量已突破100万人次。加上地铁线路联动范围更广泛、调度指挥响应更密切、客流换乘组织更严密、设备设施运行维修更频繁,这些新变化对线网运营安全带来了新的挑战,提出了新的要求,特别是地铁1号线、8号线过海隧道区间特殊的自然

然环境,对青岛地铁设施设备安全以及应急处置带来了更严峻的考验。面对全国范围甚至全世界内无相关经验可借鉴的现状,行业部门组织业内权威专家成立专题组,通过企业汇报、专家组现场踏勘、研究历史资料、与地铁人员深入交流等方式,了解我市海底隧道段工程情况及隐患排查工作,提出地铁海底隧道区间高盐高湿防腐专业意见建议。

后续,专家组将根据运营相关数据,结合现场踏勘情况,开展专题研讨并形成切实可行、科学合理的意见建议。下步,市交通运输局、市运输中心将持续跟进专题研究进度,督促地铁运营企业全面排查区间隧道设施设备运行情况,从前期设计、管控制度以及



专家来青开展高盐高湿防腐专题研究。

应急处置等方面进一步强化管理,确保地铁线网安全运行,保障广大乘客出行安全。

(观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中)