



黄茅海上雕琢“小蛮腰”

来源：中国交通新闻网 2023-03-20 08:40:45

【字号大中小】 【我要打印】



沈大为介绍桥墩混凝土模板拼装情况。

从广东省珠海市金湾区平沙镇往西延伸入海，一座新的跨海大桥骨架初显，犹如巨龙卧波。这正是在紧张建设中的粤港澳大湾区又一跨海通道项目——黄茅海跨海通道。作为该项目的关键控制性工程，黄茅海大桥与高栏港大桥两座主桥的5座主塔塔柱高度达250至260米，塔柱底部和顶部粗，中间细，堪称海上“小蛮腰”。

交通基础设施高质量发展，要求努力实现质量、美学、效率的统一。5座主塔塔柱在结构设计、抗风设计、构造设计的基础上，结合景观设计要求，均采用空间曲面混凝土独柱塔。独柱式结构的桥梁主塔并不罕见，罕见的是独柱式基础上又加入曲面的美学设计，这是项目追求高质量发展的生动体现。

塔柱的结构设计，给钢筋加工与绑扎、模板制造与安装、大体积混凝土裂缝控制等带来了前所未有的难度。在潘放劳模创新工作室的带动下，我们深入分析塔柱结构特点，借鉴家具生产工艺的思路，历时1年，逐步形成了钢筋部品、造型木模板、大体积混凝土温控成套技术，探寻出了塔柱施工的成熟工艺。我们的海上“小蛮腰”在大海的映衬下，更像一件工艺品。

在工程建设中，项目团队往往会遇到各式各样的问题，团队成员求同存异、优势互补。在理论与实际的碰撞中，产生分歧不可怕，重要的是大家都敢于质疑、敢于提出看法。

黄茅海跨海通道项目东引桥与泄洪区西引桥下部结构原方案为整幅式墩身，浅滩区西引桥下部结构原方案是变截面墩身。团队在搜集各方信息后，提出若采用整幅式墩身，一旦不满足结构安全要求，将出现开裂情况，上下变化的截面变化在美感上也会大打折扣。经过深入分析计算，我们最终将东引桥与泄洪区西引桥下部结构调整分为分幅式桥墩，将浅滩区西引桥下部结构形式调整为等截面墩身，巧妙地化解了施工难题。

入行十余年，从虎门二桥到深中通道再到黄茅海跨海通道，高质量的工程建设始终是我内心的不二信条，每一个项目我都尽心尽力、不留遗憾。

