



## 2 换 历12年风霜,双桥今换新“翼”

12年,可以让一个懵懂少年在磨砺中成长;12年,也可以让一座城市发生翻天覆地的变化。对于经常行车在路泽太一级公路的司机们来说,淡里陈大桥和迎宾立交桥并不陌生。这两座我区少见的特大型桥梁是这一路的风景线。可经历了12年的风吹雨打后,这两座大桥都有了岁月的沧桑,无论是外观还是内里,都已不如当年,斑驳的吊杆早已老态龙钟。看着这一切的变化,过往的司机们也失去了欣赏美景的心情。

幸而,10月份,该局将淡里陈大桥与迎宾立交桥的吊杆进行更换。如今两座桥已焕然一新,重新通车,从吊索到桥面都与之前不一样了。

据悉,淡里陈大桥与迎宾立交桥属于系杆拱桥,没有厚实的桥墩支撑,而是将拱与梁两种基本结构形式组合在一起,共同承受荷载。“一般而言,这种结构的桥梁,它的吊杆使用年限是十四五,而这两座桥的寿命已有12年,作为桥的主要受力构建之一的吊杆生锈也比较严重了。”朱海波介绍,此类类型的养护维修对技术要求比较高,再加上近几年来,全

国此类桥梁出事故的案例较多,因此这两座桥的检测维修工作就更为迫切了。虽然去年该局专程聘请了一家权威桥梁检测单位对两座桥进行了检测,检测结果表明桥梁质量较好,只存在一点小问题,但为了以防万一,保障行车安全,该局还是决定对桥梁进行维修。

系杆拱桥的吊杆质量非常重要,它不仅承担着桥梁本身的重量,还要承受往来车辆的重量,因此吊杆更换的工程需要更小心谨慎。“吊杆更换不能将全部旧吊杆拆除,否则桥梁就会垮塌。”朱海波介绍,在施工过程中,他们要先将更换某个旧吊杆拆除,把它的承受力平均分配给左右两根吊杆,然后再将新吊杆安装上去。整桥吊杆更换完后,再对索力进行调整。为了保证施工质量,该局还专门聘请了检测单位,对施工全程的荷载、标高数据进行检测。

历时两个月,两桥128根新吊杆全部更换完毕。如今,市民们再经过淡里陈大桥和迎宾立交桥时,便可看到换了“新翼”的双桥正卧于路泽太一级公路上,连接起我区的交通,保障着行车的安全。



一个面积达274平方千米,拥有近50万人口的区域板块,如果没有公路将会怎样?答案不敢想象。

公路即出路。处于发展加速度中的路桥离不开公路,而公路建设的快与慢、好与坏离不开技术的更新和公路人的辛勤。那么,且来看看,这一年我区的“经络”又有哪些变化?

(本版照片由区公路管理局提供)

# 这一年,公路“颜值”大增

□本报通讯员 罗雅 记者 周益

## 1 修 沥青路面冷再生技术显“特技”

“前几日,我上班经过这条路,发现路面重新修了,平坦了不少,好像也没修几天啊。”经常往返于台州温州之间的大巴司机黄师傅说。有此感受的不仅黄师傅一人。近日,不少市民开车经过院路线财富大道至公园路段,都有了更为舒适的行车体验。

原来,今年9月,区公路管理局投资1000万元对院路线(财富大道至公园路段)进行了沥青路面修复。院路线作为台州南大门的主通道,是西入我区必经的景观大道和交通要道。该公路连通了甬台温高速与台州沿海产业带,常有货车来往甬台温高速公路与甬台温铁路台州货站之间,串联起台州物流园区、路桥生活资料市场的货物运输,日均交通流量为2.8万辆。在便利货物运输的同时,大型货车常年累月地倾轧,使得这条主通道路面质量问题频出,部分路面有裂缝、沉降现象,车辙比较严重。一到下雨天,雨水的冲刷会使路面出现坑洼,十分不利于行车安全。

为了保证往来车辆的行车安全,9月12日,公路局对该路段左右两侧共7公里长的路面进行修复,并在国庆节前完成该项工程。短短18天的施工,得益于沥青路面冷再生技术的运用。

“运用这项技术的好处在于不需要挖开路面,只需要直接在原来的路面上新铺一层沥青。”该局养护科负责人朱海波介绍,如果按往常的沥青路面修复,是要将原先路面进行铣刨,再重新铺设,这样的方法需要封闭施工路段,且养护时间长,两三个月不能通车。而采用沥青路面冷再生技术,不仅施工期短,养护时间也短,只需两天便可通车。

记者了解到,沥青路面冷再生技术的设备就像一列火车,第一辆车要



先将路面铣刨,紧接着,第二辆车就将施工前洒在路面的沥青油、水泥、石子进行搅拌,第三辆车则将路面压实即可。沥青路面冷再生技术在我区公路养护中已持续运用多年,且就目前情况来看,该项技术比较成熟。今年,该技术再次应用于院路线路面修复工程,大大提升了施工效率,为市民的交通出行提供了便利。

截止目前,今年我区共修补路面坑洞92500平方米,清理路肩130公里,清理边沟145公里,修复护栏370多处,约4公里。

## 3 治 抓超重、超载,科技来帮忙



12月7日中午12时4分,区公路管理局智慧交通运行指挥中心预警声响起:“圆珠屿方向发现超限车辆。”与此同时,监视器屏幕中显示,G104国道螺洋高架桥圆珠屿方向,有一辆本地牌照货车存在超限现象。当班路政队员连宇植随即向辖区路政中队发出了拦截指令。

“6轴货车的最大限重为55吨,但这辆货车总重已达到64.20吨,超限16.72%。”连宇植介绍说。坐在办公室里能都了解到这么详细的情况,难道连宇植会神机妙算?面对记者的疑问,连宇植笑着说,这全依托于安装在螺洋高架桥圆珠屿路段的超限运输非现场执法系统。在后台人工审核无误后,连宇植点下了管理系统中的“确认违章”按钮,随即一条超限运输处理告知短信也发送到了车主手机中。

位于该局五楼的“智慧交通运行指挥中心”有着一双智慧的“眼睛”,中心东西两侧共安装了32块LED拼

接大屏,清晰流畅的画面,使坐在操控台前的工作人员,能轻松地对行经主干道路的车辆及路况进行实时监控。规划中的服务器集群管理的机房,让数据交互变得更加快捷,24小时抓拍车辆的海量数据都记录存储于此。

记者了解到,车辆驶过警示牌,穿过红绿灯路口,前行200米后,在上桥前都会先进入一个超限运输非现场执法检测区域,区域内的水泥路面上铺有窄条式称重传感器,检测精度±5%,当车辆经过该路段触发感应线圈工作时,传感器会自动对车辆进行动态称重,同时启动第二个门架上的相机对车辆进行抓拍。当超限车辆驶离称重区域后,道路前方150米处第三个门架上的LED情报板上就会即时显示它的违法信息,并通知该车到指定地点接受处理,期间工控机采集的数据通过光纤会在第一时间传输到指挥中心。

“系统会自动识别路过的车辆行驶速度、几轴车、总重多少、是否超限等信息。为避免系统检测信息出错,中心工作人员每天会对采集的超限车辆数据进行人工后台审核,审核后再予以确认。”值班队员向记者演示,“在600万像素摄像头的支持下,每辆经过汽车都有两张清晰的正、侧面照片,放大看,车牌号十分清楚,侧面照片能清晰反映车辆的行驶状态、轴

型、载货状况,便于我们固定证据。”审核确认后,系统会同步向车主发送超限信息。据介绍,非现场处罚通知的方式,除了现场的情报板和后台的短信告知,还有文书和电话告知等方式。

据悉,目前我区正在加快全区治超点位建设。今年区里投资了700多万元再次建成4套非现场执法系统,分别位于路院线、机场路、75省道南延、76省道复线北延路段。此外,75省道南延还有一套系统在建。截止目前,非现场执法系统共检测货运车辆378多万辆,其中超限车辆1万多辆;利用非现场执法系统,开展超限运输试点处罚工作200余起。

在科技治超方面,除了非现场执法系统的应用,我区还建立了工程车GPS定位系统,系统把9家公司400多辆建筑垃圾运输工程车,作为重点监控对象,每辆工程车都装有定位系统,车辆按核定路线行驶,中心监控大屏可对车辆的运输轨迹进行全方位监控,路面执法人员可根据中心指令对指定车辆实施定点拦检。

今后,我区还将逐步建立和完善路政、养护的车载移动视频系统、桥梁动态监测系统、交通量自动观测系统等子系统。依托综合管理平台,加快实现交通的智能化管理,充分运用科技的手段,结合应急保障机制,做到对公路事件的快速发现、快速响应、有效处置,更好地服务于民。