

G85 银昆高速、G93 成渝地区环线高速重庆高新区至荣昌区（川渝界）段改扩建工程（濑溪河大桥施工满堂支架和钢便桥）洪水影响评价报告

评审意见

2025 年 5 月 30 日，荣昌水利局组织召开了《G85 银昆高速、G93 成渝地区环线高速重庆高新区至荣昌区（川渝界）段改扩建工程（濑溪河大桥施工满堂支架和钢便桥）洪水影响评价报告（送审稿）》（以下简称《报告》）评审会。参加会议的有：荣昌水利局、中铁一局集团第五工程有限公司（项目业主）、重庆诚诺达环保技术开发有限公司（评价单位）的相关人员和相关专家（名单附后），并成立了专家组。专家组详细审阅了《报告》，并询问了项目法人关于项目情况的介绍及报告编制单位关于《报告书》的主要内容，对《报告书》进行了认真审查，并提出了修改意见。会后报告编制单位根据专家意见进行了修改补充，于 2025 年 6 月 8 日提交了《报告》（报批稿），经专家组再次审核，原则同意该《报告》内容，并形成以下评审意见：

一、《报告》基础资料较翔实，技术路线正确，基本符合有关规程、规范要求。

二、工程位于重庆市荣昌区昌州街道，跨越濑溪河，河道防洪标准为 50 年一遇，临时涉河工程防洪标准采用 5 年一遇，基本恰当。

三、《报告》根据玉滩水文站实测流量资料，采用水文比拟法计算设计洪水，计算方法和成果可行。

四、《报告》工程建设方案基本可行。

根据《濑溪河荣昌县城区河段、大清流河清流镇河段河道管理范围划界报告》，本次钢便桥墩台、满堂支架 3~15 号支座均位于河道管理范围内，5~14 号立柱与钢便桥墩台并列。

1、钢便桥设计

拟建的两座钢便桥设计基本一致，均跨越濑溪河，水面宽 50~60m，正交跨越河道。根据河道宽度和地形，设计钢便桥全长 80.30m，跨度 $4 \times 10\text{m}$ ，上部结构采用 145a 工字钢+贝雷梁+145b 工字钢+16mm 压花钢板，高 1.48m，桥面横、纵均设计为平坡，桥面高程 311.97m，梁底高程 310.49m。

桥面全宽 6.0m，全部设置为车行道，桥面采用防滑花纹钢防止车辆在钢板上打滑。

桥梁下部结构桥墩采用钢管柱，尺寸为 DN720*10mm，共 8 组，柱身间隔 3m 设置 18 槽钢平联，间隔 6m 设置 18 槽钢斜撑；墩身侧立柱间隔 6m 设置墩身附着；两侧桥台基础采用 C30 钢筋混凝土，长度 6.0m，宽度 1.5m，高度 1.5m。拟建桥址处地层为建筑填土，棕红色，成分以泥岩块碎石为主，少量粉粘粒，稍密，潮湿，透水性较好。层厚 1.0~3.0m 不等，施工过程中，对该层上部 1.2m 范围采用 5% 水泥土改良工艺，并严格控制压实度不小于 96%。

由于濑溪河两侧均已进行护岸工程，便桥桥跨较小，桥墩无法避免占用护岸，后期钢便桥桥墩桥台拆除后会对岸坡进行原状恢复。

2、满堂支架设计

满堂支架服务于濑溪河大桥（47.5+85+47.5）m 连续梁现浇支架施工，现浇支架自上到下结构为：底模体系（腔室模板支撑体系）+Z 型盘扣式支架+18 工字钢横梁+贝雷梁桁架主纵梁+45a 柱顶横梁+DN630×10mm 钢管立柱+钢筋砼基础。现浇梁底模采用 15mm 竹胶板；其下布置 10×10 纵方木，腹板及实体段间距 10cm，顶底板腋角位置间距 20cm，顶底板一般位置间距 30cm；次楞方木下布置横向 12 工字钢主楞，间距同支架纵距。

满堂支架采用承插型盘扣式钢管支架，支架采用 Z 型支架体系，立杆规格为 60-3.2mm；上部盘扣支架高度 $H \leq 8\text{m}$ ，竖向斜杆间隔 1 跨布置，墩身外侧局部调整。

盘扣式支架立杆纵距为 60、90 及 120cm；立杆横距腹板位置为 60cm，其余位置为 120cm；标准步距为 150cm，顶层一步距需加密

至 100cm 或 50cm；贝雷梁桁架由贝雷梁支撑架连接为整体；柱顶横梁采用双拼 45a 工字钢，立柱采用 DN720×10mm 钢管，共 15 组，立柱间间隔 3m 设置 18 槽钢平联，间隔 6m 设置 18 槽钢斜撑；墩身侧立柱间隔 6m 设置墩身附着，附着位置宜与平联位置对应。

满堂支架为便于新建濠溪河大桥上部施工，布设位置位于新建濠溪河大桥桥址处，主桥已考虑对桥下的护岸的恢复，本次不重复考虑。

五、《报告》采用能量方程推算工程河段洪水水面线，方法可行。

六、《报告》关于改建工程对河道行洪安全、河势稳定、第三方合法水事权益、防汛抢险影响的结论基本合理。

七、《报告》综合评价内容完整，评价结论基本合理。

八、建议项目业主编制超标准洪水防御预案和应急抢险预案，如遇超标洪水，搞好交通管制，专人值守，保证人员和财产的安全。

专家组长：彭群

2025 年 5 月 8 日