

中标候选人公示

新建深圳至深汕合作区铁路（不含先期开工段）站前工程施工总价承包招标 SSSG-7 标标段[招标编号：GC-2022-70 项目编号：JG2022-16992-007]项目的招标评标工作已经结束，共有 16 家单位递交了投标文件，经评标委员会评审，共 16 家单位投标文件为有效投标文件，共否决 0 家单位投标文件。评标委员会经评审推荐了本项目中标候选人，所有中标候选人资格能力条件均响应招标文件要求。现将中标候选人情况予以公示(公示时间从 2022 年 11 月 日 时 分至 2022 年 11 月 日 时 分止)，具体如下：

中标候选人	第一中标候选人	第二中标候选人	第三中标候选人
投标人名称	中铁十四局集团有限公司	中铁四局集团有限公司	中铁上海工程局集团有限公司
投标报价（万元）	252238.3812	252235.1607	252225.4114
评分情况	96.6933	95.5232	95.3909
项目经理 (项目负责人)	段其广	章新生	叶少斌
执业证书编号	鲁1372006200807064	皖1362015201510414	沪 1342016201618536
承诺质量目标	符合铁路建设标准	符合铁路建设标准	符合铁路建设标准
承诺工期	1827 日历天	1827 日历天	1827 日历天
企业工程业绩	见附件	见附件	见附件
项目经理工程业绩	见附件	见附件	见附件

根据《中华人民共和国招标投标法实施条例》第五十四条规定，投标人或其它利害关系人对该公示内容有异议的，应当在中标候选人公示期间向招标人提出。招标人应当自收到异议之日起 3 日内作出书面答复，作出答复前，应当暂停招标投标活动。投标人或其他利害关系人对招标人答复仍持有异议的，应当在收到答复之日起 10 日内持招标人的答复及投诉书，向招标投标监督部门提出投诉。

异议受理部门(招标人):中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部

联系人:徐工

联系电话:0755-61987258

招投标监督部门:中国铁路广州局集团公司建设工程招标投标管理办公室

联系地址:广州市中山一路 151 号

联系电话:020-61321843

招标人名称:中国铁路广州局集团有限公司深圳工程建设指挥部

法定代表人授权代理人:

日期:2022 年 11 月 25 日



二、施工项目经理业绩公示表

序号/内容	项目经理姓名	业绩序号	时间	参加过的类似项目	担任何职	发包人	备注
第一中标候选人	段其广	1	1998-2001	内昆铁路	技术员	铁道部工程管理中心	
		2	2001-2003	新建青藏铁路格尔木至拉萨段第一期土建工程3标段	技术副队长	铁道部工程管理中	
		3	2003-2004	宣杭铁路增建第二线工程第十三标段（铁路营业线施工）	队长	上海铁路局宣杭复线工程建设指挥部	
		4	2004-2010	宜昌-万州铁路工程项目第W7合同段	工程部部长	铁道部工程管理中心	
		5	2010-2016	长株潭城际铁路CZTZH-2标	项目副经理	湖南城际铁路有限公司	
		6	2016-2018	新建通辽至京沈高铁新民北站铁路站前工程施工总价承包TLSG-2标段	项目副经理	蒙辽铁路客运专线有限责任公司	
第二中标候选人	章新生	1	2005-2008	新建合武铁路DK0+000-DK106+200（第一标段）站前工程（路基、桥涵）（含铁路营业线施工）	工程部长	合武铁路安徽有限公司	
		2	2009-2013	改建铁路杭州铁路枢纽杭州东站扩建工程施工I标段（铁路营业线施工）	项目副经理	杭州铁路枢纽建设有限公司	
		3	2013-2017	新建宝鸡至兰州铁路客运专线（陕西段）站前工程（第二批）BLZQ-2标段	技术负责人	西兰铁路客运专线陕西有限责任公司	
		4	2018-2021	韶关市翁源至新丰高速公路PPP项目	项目副经理	广东韶新高速公路有限公司	
第三中标候选人	叶少斌	1	2004-2006	浙赣铁路电气化提速改造工程（浙江段）Z8标	技术主管	上海铁路局浙赣电气化改造工程指挥部	
		2	2006-2010	新建铁路福厦线站前工程IV标段	工程部负责人	东南沿海铁路福建有限责任公司	
		3	2010-2015	新建云桂铁路引入南宁枢纽站前及部分站后工程SN-1标段	项目副经理	中国铁路南宁局集团有限公司 南宁铁路工程建设指挥部	
		4	2015-2018	新建济南至青岛高速铁路（不含先期开工段）站前工程JQGTSG-6标段	项目副经理	济青高速铁路有限公司	
		5	2018-2020	宁波市轨道交通4号线土建工程TJ4012标段施工（盾构隧道）	项目副经理	宁波市轨道交通集团有限公司	
		6	2021-今		中铁上海工程局集团有限公司	高级工程师	/

第一中标候选人

<p>中铁十四局集团有限公司</p>	<p>5</p>	<p>新建鲁南高速铁路日照至临沂段及临沂至曲阜段LNFJ-1标段</p>	<p>山东省日照市、临沂市、济宁市</p>	<p>鲁南高速铁路有限公司</p>	<p>人民币157132.9527万元</p>	<p>2017年11月20日</p>	<p>2019年11月3日</p>	<p>合同全部工程</p>	<p>合格</p>	<p>丁文长</p>	<p>王固本</p>	<p>本工程铁路等级：高速铁路；正线数目：双线；设计时速：350公里/小时；该标段位于山东省日照市、临沂市、济宁市；线路东起日照市东港区，于奎山镇站连通在建青（岛）连（云港）线并贯通有荷日铁路，向西经过临沂市、枣庄在线路西端通过联络线在曲阜东站与既有京沪高铁（双线）接轨。线路起止里程DK126+029.56~DK195+183.676，DK124+900~DK252+405.539，正线全长240.736km（双线），新建临沂动车走行线8.69km，京沪高铁联络线8.335km。该标段主要承担全部铺轨、铺岔（含无砟轨道岔渡线）及无砟轨道板预制、运输（含DK10+000~DK26+029.56无砟轨道板预制）、运输、施工。主要工程内容包括：正线轨道区向无砟轨道无缝线路铺轨490.327铺轨公里，站线铺轨40.546铺轨公里，道体过渡段404米，交叉渡线4组，正线铺轨线路0.25公里，站线改线线路0.25公里，拆除道岔1组，全线设铺轨基地1处，轨道板（板式）预制场1处。其中：1、CRTSI型轨道板预制共计79373块，含P5600、P4856、P4925、P4305等多种轨道板类型，工程量大，预制施工任务重，全线无砟轨道岔分设在沿站各车站，混凝土运输及施工组织难度较大。2、营业线施工涉及曲阜东站（京沪线）接轨工程，且正线铺轨跨越既有瓦日线、胶济线、京沪线并多次跨越南沔河铁路，营业线施工频繁，施工组织要求高，施工安全风险压力大，有非轨道施工工序多，铺轨工期紧。</p>
	6	新建潍坊至莱西铁路工程WLTL2QSG-1标段	山东省潍坊市、莱州市	济南高速铁路有限公司（现更名为山东莱西高速铁路有限公司）	人民币140052.0066万元	2018年2月1日	2020年11月11日	合同全部工程	合格	刘荣军	徐锡国	新建潍坊至莱西铁路工程WLTL2QSG-1标段由中铁二十一局集团有限公司和中铁十四局集团有限公司联合承建。铁路等级：高速铁路；设计速度：350km/h；正线数目：双线。由中铁十四局集团有限公司作为承建的主要工程内容为：负责新建潍坊至莱西铁路工程全线铺轨（潍坊北站除外）及铺轨基地（含铺轨基地的征地拆迁及复垦）的施工任务。中铁十四局集团有限公司承担的主要工程量为：新建正线轨道区向无缝线路机械铺轨长253.004铺轨公里，其中：钢轨混凝土枕地段34.038铺轨公里，无砟轨道地段18.966铺轨公里；无砟道岔铺轨1.182铺轨公里，过渡段铺轨0.3铺轨公里；正线铺轨料道床105519立方米；改建正线拆除线路0.652公里，重铺2.2铺轨公里，清筛道砟1437立方米。新建站线铺轨新线15.01铺轨公里，铺轨岔38组，铺轨料道砟55762.7立方米。改建线路拆除0.723公里，拆除道岔2组，清筛道砟1070.14立方米。铺轨基地1处。
	7	新建北京至张家口铁路站前及“三电”安装工程土建总价包工2SG-1标段	北京市	京张城际铁路有限公司	1881169326元	2016年3月1日	2019年12月1日	合同全部	合格	薛峰	段思新 陈爽	本工程铁路等级：客运专线；正线数目：双线；设计时速：350公里/小时；该标段位于北京市海淀区，起止里程DK12+413~DK22+900，正线全长10.487km。本标段自DK12+413北京北站向北引出，在DK13+400处进入清华园隧道，依次穿学院南路、北三环、知春路、北四环、成府路、双清路等。隧道DK19+420处地面，利用现有京包线形成双线隧道设置本标段终点DK22+900。本工程内容包括：1、路基工程（包括路基段、含形槽工程）：区间土石方193471立方米，站场土石方10397立方米，级配碎石2208立方米，浆砌石（桩径0.6m）43061米，重型碾压土50539平方米，PVC细颗粒排水管φ37*11米，路基不良地质主要为软土，采用高压旋喷桩等处理。2、桥涵工程：中桥2座（连续钢构桥62.2顶平方米/座），改建框架式桥1305顶平方米/座），小桥2座（框架式桥786.57顶平方米/座，改建框架式桥）座），涵洞54.88横延米/座。3、隧道工程：清华园隧道为单洞双线隧道，全长6020m，其中中桥段长448.5m，明挖段长1507.5m，暗挖段64m。4、轨道工程：本标段轨道工程主要为清华园隧道内及型钢混凝土地段CRTS-1型双块式轨枕铺设、轨枕精调、无砟轨道道床浇筑，长度12.08铺轨公里；拆除既有轨道8.9km，轨道改建机械拆除，人工配合，其中利用既有京包线单线长度为3000m，大幅过渡工程。5、其他：盾构机进场1处，钢筒混凝土管片预制场1处。
	8	新建北京至沈阳铁路客运专线北京段站前工程（不含动车运用所）J5J5C-12标段	北京市	京沈京冀铁路客运专线有限责任公司（现更名为京沈高速铁路客运专线有限公司）	人民币1794030726元	2015年10月1日	2021年1月1日	标段内工程全部内容	合格	王焕	路开道	本工程铁路等级：客运专线；正线数目：双线；设计时速：350公里/小时；该标段位于北京市朝阳区，起止里程DK22+710.7~DK28+032.6，正线全长5.32公里，包含隧道3.84公里，路基1.48公里（U型槽976.5米，路基487.5米，框架桥116米）。本标段起止里程15号线至普通铁路南段2#盾构接收井，向北偏西方向至普通铁路北桥桥头，在DK25+900处设3#竖井，为盾构始发井；盾构下穿京沪铁路、地铁15号线马泉营站、人工湖、污水处理厂、顺白路、高压输电塔架、地震液化层、红砖艺术区及地下热源井等。主要工程内容包括：1、路基工程（包括路基段（含U型槽工程）：区间土石方91536立方米，填方11011立方米，土石方6104方，载体桥57618米，级配碎石6902.46立方米，碎石垫层2683立方米，U型槽混凝土浇筑41628立方米，路基地下存在三层地下水，即一层潜水，二层间水，层间水具有承压性。地下水在化学侵蚀条件下对铁路混凝土结构具硫酸盐侵蚀，环境作用等级II；具氯盐结晶侵蚀，环境作用等级II；具氯盐结晶侵蚀，环境作用等级II。2、环境对铁路混凝土结构具硫酸盐侵蚀，环境作用等级III；具氯盐侵蚀，环境作用等级II。具氯盐结晶侵蚀，环境作用等级IV。2、桥涵工程：256顶平方米框架桥1座。3、隧道工程：望京隧道出口段为双洞单线隧道，隧道全长3840米；4、无砟轨道工程：本标段轨道工程主要为明挖隧道内及型钢混凝土地段机械铺轨长3.83km，自密实混凝土灌注、CRTS-1型板铺设、轨道板精调，长度6.64铺轨公里。5、其他：盾构机进场1处，钢筒混凝土管片预制场1处。其中：京沈客专望京隧道出口段为双洞单线隧道，隧道全长3840米，明挖段全长330米，明挖段全长18.03米，采用φ609（+12mm）钢筒混凝土管片开挖18.03米，其中：左线隧道全长3840米，盾构段全长3180米；右线隧道全长3843米，盾构段全长3189米。盾构隧道累计长度为6369米，采用两台直径为10.87米的泥水平衡盾构机施工。盾构隧道管片外径10.8米，其中“望京一号”是拥有完全自主知识产权的国产首台高铁大直径泥水平衡盾构机，隧道管片为预制钢筒混凝土管片，混凝土等级为C50，抗渗等级P12，每环管片共9块（6块标准块，2块邻接块），管片连接采用止水膨胀橡胶止水条防水，相邻管片之间采用螺栓连接，京沈客专望京隧道出口段盾构隧道距离连续穿越两个人工湖，水下盾构隧道位于人工湖正下方，距离湖底的净空约18.29~20.45米），穿越距离长达400米。隧道施工过程中需要保证湖底稳定，切口压力的稳定是掘进控制的重点；隧道穿越地铁15号线马泉营车站，距离结构最小净距约9.9米，距离车站盾构最小净距约3.98米，距离车站降水井最小净距约0.4米，穿越距离长达105米。隧道施工过程中需确保既有运营乘客人身安全，是本工程的难点，也是施工控制的重点；盾构隧道下穿京北、顺白路和高压输电塔架，盾构隧道连续穿越三个铁塔，隧道结构距铁塔较近，杆塔的倾斜程度控制在0.5%之内是工程难点，盾构隧道掘进过程中需确保道路结构及塔架安全；盾构隧道穿越周边多幢敏感建筑物，分别穿越污水处理厂、红砖艺术区及地下热源井等，红砖艺术区主展馆为11米砖砌结构，局部位置开裂严重，穿越过程中需保证敏感建筑物安全，是盾构掘进控制的重点。本工程已于2021年11月22日开通运营。
	9	新建汕头至汕尾铁路站前工程SSZQ-6标段	广东省汕头市	中国铁路设计集团有限公司	222224.51197元	2019年12月1日	2023年2月1日	合同全部工程	合格	张兆忠	王华伟	新建汕头至汕尾铁路站前工程SSZQ-6标段由中铁十四局集团有限公司承建，本标段起止里程为DK141+737至DK165+000，线路全长23.286公里，本工程正线数目：双线；铁路等级：高速铁路；设计时速：350km/h；开工时间：2019.12-2023.2。该标段主要工程量为：桥梁全长12311延长米，隧道9781延长米，路基1344延长米，全标段桥隧比92.34%。其中：1、路基工程：区间路基土石方383563立方米，A组填料2364立方米，渗水土2631立方米，级配碎石（砂砾石）18424立方米，不良地质主要为软土地基，软土地基主要采用基底换填、CFG桩、钻孔灌注桩、堆载预压等加固处理措施。2、隧道工程：汕头湾海底隧道位于广东省汕头市濠江区和龙湖区境内，隧道起止里程为DK155+159~DK161+350，隧道全长5781m，本隧道为单洞双线隧道，设计行车速度为350km/h，分为明挖段、暗挖段和盾构段，其中明挖段包含盾构始发井段、明挖埋理段，采用明挖顺做法施工，支撑方式采用混凝土支撑+钢支撑方式，矿山法隧道里数范围为DK155+159~DK161+851，共长692米，下穿学生宿舍、下穿隧道，其中DK155+050~DK159+150段下穿学生宿舍，DK161+070~DK161+285段下穿主航道，爆破振动影响建筑物及航道安全，盾构里数范围为DK161+921~DK164+050，共2169m，采用一台直径为14.5米泥水平衡盾构机施工。地下水土压力极高，高达5.0bar，盾构沿线周边环境复杂，主要为市政道路、高速公路等重大建筑物、高压输电走廊及地下管线等，汕头湾海底隧道盾构区间共计下穿、侧穿既有立交桥、公路3处，区间下穿段中立立交桥有桩基，G15沈海高速及泰星路等对沉降要求高的风险源，侧穿高压220kV铁塔共3处，皆有桩基；下穿市政建筑物共3处；下穿管线共14处；盾构始发井并路DK164+050~DK164+077.6，始发井尺寸长27.6m宽24.2m深21.7m，海城环山站盾构区间DK161+881~DK161+921，全长40m，到达盾构洞尺寸长为20m宽19.1m高24.21m，盾构机始发井采用内衬解除运输设备。隧道埋理段：5m~56m，水头1.5m~10m，开挖半径14.5m，管片外径12m，内径12.8m，环宽2m，环高0.9m，C50 II级，管片分7+20+11共10块，管片每块重10.9吨，最高抗压强度15MPa。工程内容：深江特大桥：该桥中心里程DK152+124.905，孔跨布置为：25-32m双联简支梁+1-24m双联简支梁+6-32m双联简支梁+2-24m双联简支梁+8-32m双联简支梁+3-24m双联简支梁+1-（04+116+64）m双联连续梁+4-32m+1-24m+2-32m+1-（40+72+40）m双联连续梁+2-32m双联简支梁+1-24m双联简支梁+1-32.52m伸缩梁+17-32m双联简支梁+1-24m双联简支梁+1-（32+48+32）m双联连续梁+19-32m双联简支梁+1-（88+160+88）m双联连续简支梁+14-32m双联简支梁+1-（32+48+48+32）m双联连续梁+1-32m双联简支梁+2-24m双联简支梁+30-32m双联简支梁+1-24m双联简支梁+1-30.22m伸缩梁+6-32m双联简支梁，桥梁全长5816.328m。深江特大桥在DK150+787、87处跨涌埔大道，在DK151+219.65处跨达南路，在DK149+300处跨涌埔峰路，在DK154+967.15处跨S337高干大道，在DK152+931.44处跨越江坑涌，共设置五处连续梁及连续简支梁。105号~108号墩为横跨深江航道的连续简支梁，采用（68+160+88）m双联连续梁跨跨，且位于江心，涉及深水桥施工；85~123号墩位于濠江内，水上作业，发生基坑坍塌及维护结构变形的风险大，施工难度大。

	10	新建贵阳至广西	云桂铁路	1902518038	2017年12月20日	2023年12月19日	合同全部	合格	王红卫/夏吉军/王	<p>本标段起止里程为：DK277+660—DK291+740，正线全长14.334km。本工程铁路等级：高速铁路；设计行车速度：350km/h；本工程主要工程量为：隧道2座10.464km，桥梁3座2.874km，路基3段0.770km，河池站、T梁场、轨枕厂、铺轨基地、铺轨工程等。其中：1、铺轨工程：本标段正线跨区间无缝线路机械铺轨562.491铺轨公里，站线铺轨20.678铺轨公里，无缝道床28.174铺轨公里，轨枕预制枕320.161铺轨公里，铺轨料道床35751立方米，铺新岔104组；2、重点工程：桥梁重点工程为河池红江多线特大桥、河池站多线大桥、河池龙江多线特大桥等异形梁、道岔区连续梁桥。正线、河池红江多线特大桥、河池站多线特大桥、河池龙江多线特大桥、河池中心里程DK288+178.950，桥梁孔布置采用：4×32m双联简支箱梁+(60+100+60)m双联连续梁+2×24m双联简支箱梁+(32+4×32.7+32)m双联连续梁+1×32m(32+48+40)m多线变宽连续梁+1×32m双联简支箱梁。左右到发线单线简支箱梁+4×32m简支箱梁+(正线连续和左到发线)和(32+2×32.7+32)m右到发线及联络线连续梁，全长992.95m。桥梁不良地质为岩溶、危岩落石，特殊性土为膨胀土及季节性松软土，桥区属弱腐蚀性。盆谷地带，地形是起伏较大，地形平坦多分布为水田、旱地，交通条件良好，本桥跨越既有河流环江，既有铁路桥桩，施工条件复杂，涉及临近铁路营业线和铁路营业线施工；(32+3×48+40)m多线变宽连续梁跨越既有鸭塘线，采用移动模架法及支架现浇法施工；(60+100+60)m双联连续梁跨越环江(环江为通航Ⅲ级航道)，采用悬臂现浇法施工。(2)河池龙江多线特大桥：桥梁中心里程DK291+108，桥梁孔布置采用：(32+3×48+32)m单线连续梁、三线变宽连续梁、双线变宽连续梁、单线连续梁+1×32m多线简支箱梁(32+5×32.7+32)m到发线和左正线合修异形连续梁、右到发线和右正线合修异形连续梁+1×32m双联简支箱梁+(32+5×32.7+32)m双联连续梁+1×32m双联简支箱梁+(32+4×32.7+32)m双联连续梁+8×32m双联简支箱梁，全长972.65m。不良地质为岩溶、危岩落石，特殊性土为粘土、松软土、弱膨胀土。桥区内有公路和便道通达，交通方便。本桥(80+14+80)m双联连续梁跨越既有河流龙江(龙江为通航Ⅲ级航道)，既有道路4333金一级公路、G78汕昆高速公路，采用悬臂现浇法施工，施工条件复杂。(3)永兴1号隧道：该隧道为单洞双线隧道，采用钻爆法施工，隧道全长10130m，隧道最小开挖净宽为130.9m，最大开挖净宽为154.61m，轨面以上有效净空面积为100m²，隧道衬砌后净宽为12.6米，隧道衬砌后净高为8.78米，单工作面掘进最大长度为正洞3.154km及泄水洞3.340km。本隧道为Ⅱ级风险隧道，存在危岩落石、突水突泥、塌方风险。</p>
第二中标候选人	1	新建张家界至吉首至怀化铁路站前工程总承包	张家界市、湘西州、怀化市	163534.6357万元	2017年11月1日	2021年12月1日	独立施工，承担施工任务的100%	合格	张建场 赵自静	<p>ZJHZQ-2标段正线位于湖南张家界市永定区，线路自张家界西站南引出，绕避大腕保护区后折向南，依次跨越茅溪河、下穿张家界高速公路后折向西南，跨越清水后至湘西州永顺县水庆镇境内。本标段工程内容包括道路改移、T梁、路基、站场、桥梁、箱梁预制、涵洞、隧道、综合楼地、站场附属、全线铺轨、铺道岔、铺道岔、铺道岔，本标段正线轨道铺设等施工内容。正线长度17.307双轨公里，联络线长度11.6双轨公里。其中：正线路基长1.12km，占正线长度的6.45%；正线桥梁3.926km，占正线长度的22.81%；正线隧道10.271km，占正线长度的59.34%，桥隧比重大占全长比例的比例为50.55%。为双线高速铁路，设计时速350km/h。</p> <p>ZJHZQ-2标段施工里程范围：正线DK1+881.00—DK2+582.37，正线长度17.307km(短链1393.65m)；东南联络线DKDK0+613—DKDK2+564.77，东南联络线DKDK0+556—DKDK2+559.54，联络线长5.116km。铺轨里程：正线DK1+881.00—DK2+46+288，正线铺轨489.7km，联络线DKDK0+000—DKDK2+564.77、DKDK0+000—DKDK2+559.54，联络线铺轨7.768km。</p> <p>主要工程数量：(1)路基土石方103.23万方断面方，其中：区间路基土石方220.45万方断面方(挖方17.45万方断面方、填方195.95万方断面方)，站场土石方82.78万方断面方(挖方79.08万方断面方、填方3.70万方断面方)；路基附属：混凝土及砌体1091.9m³，框支柱19230m²，土工合成材料38859m²，桩基桩层526m³，挖除渣层4381m³，浆砌片石212m，CPI桩88877m，推积料12055m³，推积料18661m，线路防护栅栏20.18半公里，电缆槽5.42公里，声屏障6253平方米，接触网基础73个。本标段铁路在桥梁过渡段，采用路基形式通过，路基基床为松土地基，采用浆砌、CPI桩加、部分路段采用堆填压实。(2)本标段共有桥梁19座，双线特大桥2座3975.3延长米，双线大桥7座1753.7延长米，单线大桥座1113延长米，双线中桥2座197.47延长米，单线中桥3座233.23延长米，涵洞138.02m，制梁场2座221孔(其中本标段利用箱梁129孔，代替制梁3标箱梁92孔)。桥梁采用圆端形实体桥墩、空心墩。最大墩高45m。(3)本标段共有隧道12座，隧道长10.271km，双线隧道9座10217.3延长米，单线隧道3座1909.44延长米。长度大于1km的隧道5组。(4)无砟道床(双线)29.01公里，正线铺轨489.7公里，正线材料道床4.8227万m³；站线铺轨43.26km，站线材料道床15.29万m³；新铺单开道岔129组，无砟道岔10组。(5)综合楼地17.31公里。</p> <p>本标段桥梁比较大、高墩、连续梁数量较多，结构复杂，施工难度大。茅溪河特大桥一桥长2029.55m，为全线最长桥梁，共有4联悬链连续梁，最大跨度连续梁为(75+125+75)m跨茅溪河河道，桥跨布置为：10-32m简支箱梁+1-(75+125+75)m连续梁+14-32m简支箱梁+1-24m简支箱梁+11-32m简支箱梁+1-24m简支箱梁+1-32m简支箱梁+1-24m简支箱梁+4-32m简支箱梁+1-(60+100+60)m连续梁+27-32m简支箱梁。茅溪河特大桥采用1-(40+70+40)m连续梁上跨S10花高速公路和1-(75+125+75)m连续梁上跨S28道路，施工安全风险大，安全要求高。</p> <p>三家岗特大桥一桥长765.660米，为23-32m简支箱梁。隧道自重、工程地质条件复杂、地质风险高、防水要求高、桥隧相连、施工环境差、白行界隧道一长4315m(Ⅱ级围岩)80m、Ⅲ级围岩)3635m、V级围岩)500m)，地质复杂，不良地质为岩溶、危岩落石、高地应力、施工难度大，白行界隧道在里里DK6+070附近上跨既有鸭塘铁路张家界边道，净跨19.47m，上跨隧道全长1165m，Ⅱ级围岩100m、Ⅲ级围岩910m、Ⅳ级围岩65m、V级围岩90m)，存在岩溶突涌水、围岩失稳坍塌、浅埋埋方顶层、断层、滑坡、危岩落石、高地应力和采空区等主要工程地质问题，为Ⅱ级风险隧道，也是隧道施工的重点。既有线路怀化南站改造为临近既有线路施工，施工安全风险高、难度大。既有线改造期间不中断行车，利用“天窗”封锁点进行施工，对既有运营产生影响，安全风险大。</p> <p>箱梁预制、运、架工程，施工任务重本标段预制架设计标准高、结构形式多样，共需预制架221孔双联简支箱梁，本标段制架129孔(32m架119孔、24m架10孔)，代为32m架制架92孔(32m架86孔、24m架6孔)。</p> <p>设1个预制箱梁场，整孔箱梁体积大、质量重，制架任务重，箱梁制、运、架、大临设施多，设备投入大，是本工程施工的重点。</p> <p>铺轨工程跨越多个标段施工、有群无交作业施工、铺轨任务重、管理难度大。本标段铺轨工程包含张家界西站至怀化南段正线，其中正线西水大桥设计有群轨道+聚氨酯固化道床，张家界西、怀化枢纽正线、联络线设计为有群线路，有群、无群交替过渡，铺轨线路长、管理难度大。车站高速道岔铺设要求高全线新建正线设计为无群轨道跨区间无缝线路，新建车站正线道岔设计为有群轨道跨区间无缝线路，车站正线无缝道岔需在铺轨前组织施工，大号道岔的运输组织难度大。</p>
	2	新建郑州至万州铁路河南段施工总价承包2WQ-2标	河南省郑州市	280809.5362万元	2016年4月1日	2019年11月1日	独立施工，承担施工任务的100%	合格	耿轲 王泽承	<p>本项目等级为高速铁路，正线数目：双线。设计速度目标值为350km/h，含铁路营业线施工。</p> <p>路基工程：本标段正线起讫里程为DK49+149.73—DK89+970，线路长度40.82km。区间路基土石方12.85万立方米，其中：填A组填料10.92万立方米、级配碎石1.86万立方米；站场土石方47.79万立方米，其中挖方3.04万立方米、填A组填料41.07万立方米。级配碎石1.88万立方米、混凝土17441m³、铺草籽597807立方米、客土植草26340平方米、栽植乔木4.213千株、栽植灌木3.411千株、土工合成材料30747平方米、垫层34684立方米、CPI桩59277米、桩孔灌注桩1141米、板梁49467m²。</p> <p>桥梁工程：桥梁38652.46延长米，其中双线桥梁特大桥38578.22延长米，框架中桥7.24延长米，特大桥1.5座(双汜河特大桥、石梁河特大桥)、中桥2座，制(存)梁场2处，预制、运输、架设箱梁1137孔，其中32m简支箱梁1033孔、24m简支箱梁104孔、20m简支箱梁1孔。</p> <p>石梁河特大桥—桥梁全长12270.61m，含5联连续梁、(32+48+32)m连续梁一座、(42+72+42)m连续梁一座、(40+64+40)m连续梁2联、(60+100+60)m预应力混凝土连续梁1联。其中该特大桥的37#墩+37#墩+1跨跨高差高，设计采用1-16m系杆拱，系杆拱施工采用“先架后拱”的施工方法，系梁采用满堂支架施工，拱脚钢管在系梁上铺设支架架梁。</p> <p>双汜河特大桥—桥梁全长26163.61m，含5联连续梁、(32+48+32)m连续梁、(40+72+40)m连续梁2联、(60+100+60)m预应力混凝土连续梁2联。其中在DK67+426.3处跨京港澳高速公路(60+100+60)m预应力混凝土连续梁；在DK67+749.5—DK69+760处采用1-32m简支梁跨越既有石武客专，为铁路营业线施工。)；</p> <p>轨道工程：CRTSI型双块式无砟轨道铺设9.418公里，铺轨537.22公里。全线铺轨：大型道岔存放场1处，铺轨基地1处。本标段郑州南至南阳南段DK49+150-DK272+528正线工程和全部车站3、4道，设计为无群轨道跨区间无缝线路，正线铺轨以葛北铺轨基地为铺轨起点，投入A2管2500无砟铺轨机组，先向小里程方向铺轨至无砟有砟分界点，再调头向大里程方向铺轨，以线车站左右侧，左右线同时铺轨施工。二次性铺设跨区间无缝线路。</p> <p>其他工程：双汜河特大桥—桥梁全长26163.61m；含7联连续梁、(32+48+32)m连续梁3联、(40+72+40)m连续梁2联、(60+100+60)m预应力混凝土连续梁2联。其中在DK67+426.3处跨京港澳高速公路(60+100+60)m预应力混凝土连续梁；在DK67+749.5—DK69+760处采用1-32m简支梁跨越既有石武客专，为铁路营业线施工。</p>
	3	新建北京至华中地区铁路联络线工程JSLNTJ-5标段	辽宁省沈阳市	256837.3599万元	2014年7月1日	2018年12月1日	独立施工，承担施工任务的100%	合格	高峰 查富春	<p>JSLNTJ-5标段设计行车速度：350km/h，主要工作内容包含：拆迁及征地、路基、桥涵(含箱梁制、运、架工程)、隧道、轨道(不含轨道板预制及长轨铺设)、其他运营生产设备及建筑物、大型临时设施和过渡工程等相关内容，线路穿越山区、山岭高群，环保要求高。</p> <p>主要工程数量为：路基13.998km(挖土石方359.47万方、利用土石方40.66万方、借土石方3.75万方、填改良土1.02万方、级配碎石13.82万方)；桥梁16.778km/19座(特大桥4座、大桥7座、中桥3座、框构小桥1座)，预制架梁箱梁450孔，隧道12.565km/1座(Ⅱkm<L≤7km隧道1座、2km<L≤3km隧道1座、1km<L≤2km隧道1座、L<1km隧道3座)；站场1个(杂类站1座；无砟道床站4.868km(含轨道精调)，含杂类站站岔铺设(不含道岔轨排)，不含轨道板预制、长轨铺设。本标段路基、桥梁、隧道地段无砟道床均采用CRTSIⅢ型板。</p> <p>路基工程：本标段路基工程全长13.998km，沿线不良地质主要有顺层路滑、崩塌落石、地震液化，特殊岩土主要有松软土及软土地基、季节性冻土、膨胀土(岩)、湿陷性黄土，路基加固防护工程量大。路基沉降标准高，大部分地段路基需要堆载预压。线路位于严寒地区，季节对施工进度影响大，对路基基础、防水等需采取防冻措施。路基工程点多且分散，工程地质、地形条件复杂，纵断面坡度变化均分性要求高，路基沉降控制难度大，与站后工程接口多。</p> <p>桥梁工程：本标段桥梁共计16.778km，上部结构均采用梁式结构。32m预应力混凝土双联双联简支箱梁，跨径2×32m。32m箱梁均采用预制架梁施工。下部结构施工任务重，其中空心墩有56座，最大墩高50m。本标段预制架梁双联双联箱梁450孔，投入1套运架一体机架机。其中：黄道营子特大桥长1566.7m；黄道营子大桥266.8m；李家梁大桥135.9m；姜家沟大桥495.6m；奈林寨特大桥长1182.3m。1联(64+32)连续梁采用架梁法现浇；西沟特大桥986.1m；八渡河特大桥561.1m；小凌河特大桥长4330.8m，采用三角挂篮悬臂浇筑法施工。孔跨布置为128-32m简支箱梁+1-(40+56+40)连续梁；任家砬子特大桥桥长1575.2m，隋家沟大桥234.1；小凌河特大桥168.7m；下三家子河特大桥1117.6m；上台大桥397.6m；北地大桥168.7m；北地特大桥桥长1657.2m。</p> <p>隧道工程：本标段隧道0座，共计12565m。朔阳隧道全长6705m，进口里程DK407+100，出口里程DK413+850，最大埋深149m，DK410+042.15处下穿锦赤铁路。隧道范围穿越地层岩性较为简单，进口为第四系全新统冲积层卵砾石层，洞身为侏罗系统上统下统砂页岩。侏罗系上统九佛堂组凝灰质砂岩、凝灰质砾岩；出口为第四系全新统冲积层黄土。</p> <p>隧道区地下水类型主要为基岩裂隙水。水位和水量受季节降雨影响明显。南杖子隧道全长2025m，大断面隧道全长1950m。</p> <p>轨道工程：站场内无砟道岔铺设精度要求高，施工难度大；无缝线路现场长钢轨焊接施工质量及工效、轨道精整、CRTSIⅢ型板式无砟轨道标准高，在我国350km/h客专铁路路建设中刚刚采用，施工质量标准要求高，施工组织与工序衔接难度大。</p> <p>营业线施工：小凌河特大桥在12#墩~12#墩墩上跨既有锦承线及朱魏线公路，设计采用1-(40+56+40)m连续梁上跨跨越，涉及营业线施工，安全风险较大。</p>
	4	新建蒙西至华中地区铁路联络线工程MTJ-3标段	内蒙古乌审旗及陕西省靖边县境内	313596.9509万元	2015年8月1日	2019年9月1日	独立施工，承担施工任务的100%	合格	毕清滨 王江红	<p>MTJ-3标段正线起讫里程为DK181+500—DK236+018.36，起点为内蒙古乌审旗无定河镇，途经陕西省靖边县四镇一乡。项目包含正线及联络线工程，正线全长54.866km，其中：路基长40.74km，占正线线路4.2%；隧道1座白城梁隧道，长3.345km，占正线线路6.1%。正线线路15座，共计9.906km，占正线线路18.2%；涵洞121座，共计4594.07横延米。车站3座，分别为南则滩站、靖边北站、靖边东站；联络线单线特大桥2座，共计3.79km。总投资价31.359亿元，合同工期为55个月。</p> <p>本工程主要工程量为：路基长40.74km，占正线线路4.2%；隧道1座白城梁隧道，长3.345km，占正线线路6.1%。正线线路15座，共计9.906km，占正线线路18.2%；涵洞121座，共计4594.07横延米。车站3座，分别为南则滩站、靖边北站、靖边东站；联络线单线特大桥2座，共计3.79km。总投资价31.359亿元，合同工期为55个月。</p> <p>本工程主要工程量为：路基长40.74km，占正线线路4.2%；隧道1座白城梁隧道，长3.345km，占正线线路6.1%。正线线路15座，共计9.906km，占正线线路18.2%；涵洞121座，共计4594.07横延米。车站3座，分别为南则滩站、靖边北站、靖边东站；联络线单线特大桥2座，共计3.79km。总投资价31.359亿元，合同工期为55个月。</p> <p>本工程主要工程量为：路基长40.74km，占正线线路4.2%；隧道1座白城梁隧道，长3.345km，占正线线路6.1%。正线线路15座，共计9.906km，占正线线路18.2%；涵洞121座，共计4594.07横延米。车站3座，分别为南则滩站、靖边北站、靖边东站；联络线单线特大桥2座，共计3.79km。总投资价31.359亿元，合同工期为55个月。</p>

