

淮安码头检测鉴定机构-码头检测安全评估技术方案

产品名称	淮安码头检测鉴定机构-码头检测安全评估技术方案
公司名称	上海酋顺建筑工程事务所
价格	10.00/平方米
规格参数	技术规范:港口水工建筑物检测与评估技术规程 技术规范:水运工程水工建筑物原型观测技术规范 技术规范:水运工程质量检验标准
公司地址	上海市崇明区横沙乡富民支路58号D2-6316室(上海横泰经济开发区)(住所)
联系电话	15021134260

产品详情

酋顺建筑工程事务所是专业从事房屋检测、结构监测、工程检测和评估鉴定的第三方检测机构，具有资质认可的CMA、CNAS等相关证书。事务所下设房屋质量检测站、结构监测中心、工程检测部和评估鉴定部等部门，拥有以博士、硕士领衔的专业检测技术团队，目前有国家一级注册结构师、注册岩土工程师、教授级高工等40+位工程师，为你量身打造权威的检测方案，帮你节省近20%的检测费用，加快可以3-7天内出具相应的检测报告。

[业务范围]房屋质量检测、厂房安全检测、幕墙检测、隧道桥梁检测、港口码头检测、广告牌检测、钢结构检测、工程检测、工业建筑检测鉴定、焊接工艺评定、产品失效分析、热像检测、建筑物振动检测、地下管网检测鉴定、工业设备可靠性鉴定。

淮安码头检测鉴定机构-码头检测安全评估技术方案-码头检测评估项目受检码头位于上海市，平面布置形式为倒“L”型。现为由于码头装卸设备升级，将码头门机更换为卸船机，所以需对该码头结构进行安全性检测评估，从而为码头技术改造提供技术依据。通过本次码头综合检测，查清码头现状，并出具检测报告，为码头结构改造提供科学依据。工作内容包括上部结构完损检测、码头结构性能参数检测、地基及基础检测、码头结构的整体变形变位测量等。该码头是一座装卸航煤的专用码头，包括1座码头，1座引桥，2座系缆墩和1座消防楼平台。其中码头平台总长215m，宽20m，上下游各布置一座系缆墩，通过人行钢引桥与连片部分连接。码头采用高桩梁板结构，排架间距为7m。基桩为1000mm钢管桩，每个排架有6-10根桩，前沿di一根桩均为钢管桩。上部结构为现浇上下横梁，水平剪刀撑杆、预制纵梁，预制现浇叠合面板的结构形式。本次码头检测工作中参照执行的国家及行业的相关技术规范主要有：(1)《港口水工建筑物检测与评估技术规程》(JTJ302-2006);(2)《水运工程水工建筑物原型观测技术规范》(JTJ235-2016);(3)《水运工程质量检验标准》(JTS257-2008);(4)《水运工程混凝土结构实体检测技术规程》(JTS239-2015);(5)《水运工程地基基础试验检测技术规程》(JTS237-2017);(6)《水运工程混凝土试验规程》(JTJ270-98);(7)《水运工程测量规范》(JTS131-2012);(8)《工程测量规范》(GB50026-2007);(9)本项目原设计竣工图纸、施工资料等。

湛江市某码头位于湛江市霞山区海岸，本次码头检测范围包括1个码头引桥(145#~369#区域)和1个码头作业平台，码头引桥与作业平台的建造于1990年，均采用开敞式高桩墩式结构。作业平台与引桥呈“T”形布置;作业平台长为82.0m，宽为8.0m，共设12榀排架，排架间距约7.0m。每榀排架4根桩，基桩主要采用500mm×500mm预制混凝土方桩，桩长未知。码头作业平台采用现浇横梁和预制槽型面板，横梁截面尺寸为900mm×700mm，预制面板板厚约为250mm。码头引桥长度为1920.0m，宽度为3.5m，共设369榀排架，排架间距主要为7.0m和4.0m，每榀排架2根桩，基桩采用500mm×500mm预制混凝土方桩，桩长未知。引桥采用现浇横梁和预制槽型面板，横梁截面尺寸为900mm×500mm，预制面板板厚约为200mm。码头平台主要用于停靠船舶使用，引桥主要用于敷设管线。检查码头平台检测范围内所有结构的外观情况，对发现损伤的部位作进一步的检测，检查内容包括码头水上混凝土构件的裂缝情况(包括裂缝数量、位置、走向、宽度、长度及典型裂缝的深度等)，混凝土剥落情况(包括剥落位置区域及剥落程度)，钢筋出露情况(包括出露数量、位置及锈蚀程度等)，特别是桩顶与梁系结合处的完整性情况以及水面以上钢管桩的破损、变形以及外观劣化等情况。

湛江市某码头位于湛江市霞山区海岸，本次码头检测范围包括1个码头引桥(145#~369#区域)和1个码头作业平台，码头引桥与作业平台的建造于1990年，均采用开敞式高桩墩式结构。作业平台与引桥呈“T”形布置;作业平台长为82.0m，宽为8.0m，共设12榀排架，排架间距约7.0m。每榀排架4根桩，基桩主要采用500mm×500mm预制混凝土方桩，桩长未知。码头作业平台采用现浇横梁和预制槽型面板，横梁截面尺寸为900mm×700mm，预制面板板厚约为250mm。码头引桥长度为1920.0m，宽度为3.5m，共设369榀排架，排架间距主要为7.0m和4.0m，每榀排架2根桩，基桩采用500mm×500mm预制混凝土方桩，桩长未知。引桥采用现浇横梁和预制槽型面板，横梁截面尺寸为900mm×500mm，预制面板板厚约为200mm。码头平台主要用于停靠船舶使用，引桥主要用于敷设管线。检查码头平台检测范围内所有结构的外观情况，对发现损伤的部位作进一步的检测，检查内容包括码头水上混凝土构件的裂缝情况(包括裂缝数量、位置、走向、宽度、长度及典型裂缝的深度等)，混凝土剥落情况(包括剥落位置区域及剥落程度)，钢筋出露情况(包括出露数量、位置及锈蚀程度等)，特别是桩顶与梁系结合处的完整性情况以及水面以上钢管桩的破损、变形以及外观劣化等情况。淮安码头检测鉴定机构-码头检测安全评估技术方案

码头建筑物靠船一侧的竖向平面与水平面的交线，即停靠船舶的沿岸长度。它是决定码头平面位置和工程的重要基线。构成码头岸线的水工建筑物叫码头建筑物。根据船舶吃水深度和使用性质等的不同，一般分为深水岸线、浅水岸线和辅助作业岸线等等。港口各类码头岸线的总长度是港口规模的重要标志，说明它能同时靠码头作业的船舶数量。从码头线至第一排仓库(或堆场)的前缘线之间的场地。它是货物装卸、转运和临时堆存的场所。一般设有装卸、运输设备;有供流动机械，运输车辆操作运行的地带;有的还有供直取作业的铁路轨道。前沿作业地带的宽度没有统一的标准，主要根据码头作业性质，码头前的设备装卸工艺流程等因素确定。我国沿海港口、件杂货码头前沿作业地带的宽度在25~40米。前沿作业地带的面层，一般用混凝土、钢筋混凝土块体和块石进行铺砌，以满足运输机械行走和场地操作等要求。为保证码头安全运行、避免严重意外发生，对码头结构进行健康监测应运而生，码头结构健康监测是以科学的监测理论与方法为基础，采用各种适宜的检验、检测手段获取数据，为码头结构设计方法、计算假定、结构模型分析提供验证。对结构的主要性能指标和特性进行分析，及早预见、发现和处理码头结构安全隐患和耐久性缺陷，诊断结构突发和累计损伤发生位置与程度，并对发生后果的可能性进行判断与预测。通过对码头结构健康状态的监测与评估，为码头在各种气候、交通条件下和码头运营状况异常时发出预警信号。

上海XX石油有限公司位于长江口南岸，平面布置形式为倒“L”型。现为进一步提升油库的中转能力以满足供油的需求，同时现码头规模已经不能满足未来发展需求，拟对现有码头进行扩建，所以需对该码头结构进行安全性检测评估，从而为码头技术改造提供技术依据。受检码头是一座装卸航煤的专用码头，包括1座码头，1座引桥，一座系缆墩和1座消防平台。其中码头总长380m，连片部分为350m，宽25m，下游布置一座系缆墩，通过人行钢引桥与连片部分连接，引桥位于连片式码头上游侧，引桥长521.9m，消防平台位于引桥上游侧，平面尺度为22m×14m。码头采用高桩梁板结构，排架间距为8m。基桩为800mmPHC桩，每个排架有3根直桩，4根斜桩。上部结构为现浇上下横梁，预制纵梁，预制现浇叠合面板的结构形式。引桥同样采用高桩梁板的结构形式，排架间距10m，基桩采用800mmPHC，每个排架布置3根桩，近岸6个排架基桩采用900mm钻孔灌注桩，上部结构采用现浇上下横梁，预应力空心板和现浇面层的结构形式。码头面高程为7.50m(吴淞高程)，码头前沿设计泥面标高-10.8m。码头设计荷载如下

：(1)恒载：建筑物自重。(2)均布荷载：码头、引桥 $q=10\text{kN}/\text{m}^2$ 。(3)流动机械荷载：20T消防车;16T轮胎吊(引桥上空载通过)。(4)输油臂荷载(仅码头)。(5)工艺管线荷载。通过本次码头综合检测，查清码头和引桥各主要构件(横梁、纵梁、面板、面层等)、引桥岸坡、接岸结构，主要附属结构等完损情况，并出具检测报告，为码头和引桥结构维修施工提供科学依据。工作内容包括上部结构完损检测、码头砼结构性能参数检测、地基及基础检测、码头结构的整体变形变位测量等，并出具综合检测报告，为判定上海XX石油有限公司码头安全使用性能及为修复设计施工提供科学依据。淮安码头检测鉴定机构-码头检测安全评估技术方案QS-sqw05我国拥有众多大型原有码头。现有大型油码头多采用墩式结构,并附有钢构桥或混凝土引桥.油码头的检测与评估是保证结构安全运营的重要手段。高桩码头作为港口工程的一种结构形式，在适应软土地基方面它较其它的码头结构形式具有许多优点具有优势。我国港口工程领域存在大量的使用了几十年的老旧高桩码头。这些老码头在船舶撞击、使用荷载、环境侵蚀作用下，基桩普遍存在损伤破坏的问题;同时对高桩码头现役基桩进行承载力检测是进行老码头检测评估、升级改造等的必要前提条件。高桩码头基桩上部存在复杂的结构型式，对于桩顶为非自由端这样的结构，现阶段没有有效可行的基桩损伤诊断和承载力检测方法。因此，如何对现役的高桩码头基桩进行损伤识别和承载力检测是亟需研究解决的课题。我国是一个多震国家，地震对结构的破坏往往难以修复，而高桩码头桩基位于土层内，一旦破坏难以发现。同时，高桩码头工作环境相对恶劣，频繁遭受到风、浪、流、船舶等荷载的作用，故在遭遇地震荷载时往往与波浪作用叠加，上述两种荷载具有鲜明的动力特性，其共同作用十分复杂，与静力荷载的响应存在显著差异。随着水运事业的高速发展，我国港口码头的建设日益增多。近年来，码头吞吐量的迅猛增加，大吨位货轮的冲击,致使许多港口码头进入"过载"状态。加之zui近几年气候异常，自然灾害频发，码头所处的外部环境恶化，使现有码头的损伤和破坏日益严重，运营存在很大的安全隐患。因此，港口码头的全面安全检测评估具有积极的理论意义和工程应用价值。