

累计完成投资概算62.52%

杭平申线(浙江段)航道改造工程进入后半程冲刺

□记者岑琴 通讯员金晓萍 莫佳雯

导报讯 近日,记者从杭平申线(浙江段)航道改造工程指挥部了解到,目前该工程五大段(平湖段、海盐段、桐乡段、五长段、沪昆铁路桥改造工程)全面开工建设。2016年,该工程超额完成全年计划,为省港航管理局年度考核10.3亿元的111.07%。该工程全线自开工起累计完成44.48亿元,达到总投资概算的62.52%。

2016年,杭平申线(浙江段)航道改造工程的计划是建成三级航道42公里的目标;加快该工程平湖段、海盐段已完工航道标段的交工验收和五长段的基本贯通;确保桐乡段全线开工;最难节点沪昆铁路桥改造工程取得实质性开工等。一年下来在各方的努力下,这些工作均圆满完成。

截至2016年底,平湖段主线32公里三级航道基本建成,3座拼盘桥梁均已建成;支线黄姑塘河道工程、锚泊服务区房建、航标和信息化工程也已开工建设。海盐段主线6个航道标段建成,主线东塘桥和支线01省道五联桥开工建设,海塘支线也正全力推进。五长段完成投资超过概算投资的97%;6个航道标段和6个桥梁标段进展顺利,该段工程开始做最后冲刺。

值得关注的是,2016年10月10日,在经历了近半年的施工准备以后,杭平申线(浙江段)航道改造工程单体投资最大、施工难度最大的节点工程——沪昆铁路桥改造工程正式动工。距离该工程施工场地三四十米就是沪昆铁路。新开挖的航

道,将穿过铁路线,连通海宁和海盐。为了不影响铁路通行,施工单位将架设4.8公里长的高架桥,以桥代路。桥下就是通行千吨级货船的杭平申线航道。该工程最大的难度就是要减少施工对铁路运行的影响。截至2016年12月底,项目累计完成概算投资的46.95%,工程完成420根钻孔灌注桩施工,占总量的51%。

2016年12月30日开工的桐乡段也比较特别,它是全线唯一一个交通、水利融合项目,也是桐乡市工程建设史上投资规模最大、影响范围最广的项目。因为水利、交通建设各自的技术指标不同,建设理念不同,所以从前期到建设过程也都将满足交通和水利共同的技术要求,难度较大,而且建设标准提高了不少。桐乡市还计划将桐乡段航道两岸打造为旅游风情大道,具备自行车环行的条件。此外,相比于其他四段,桐乡段在标段设置上都采用大标段设置,更利于标准化工程的推进。桐乡段建设也将作为嘉兴市级品质工程试点项目。

宁海打造互联互通大通道

基本实现了横连东西 纵贯南北的交通大县目标

导报讯 近日,记者从宁海县交通部门了解到,“十三五”开局之年,该县交通重点实事工程项目有12个,其中续建项目4个、新开工8个,共计划完成投资14.15亿元。去年1至12月已完成投资15.73亿元,占年度计划的111.2%。

“回眸2016年,我县持续加快交通基础设施建设,打开对外、对内大通道,不断完善城市综合交通功能,基本实现了横连东西、纵贯南北的交通大县目标。”宁海县交通局相关负责人表示。

对内构筑互联互通网。宁海象西线桥头胡至深甴段改建工程全长21公里,按国标一级公路标准设计,设计速度为每小时80公里,沿途经过该县杨梅岭水库、雁苍山、森林温泉等地,用最美“身姿”串起了一路美景。作为续建项目,该工程建设一直开足马力,并克服了桥隧比高的难题,去年11月就超额完成了年度投资。同时,甬临线宁海梅林至山岭岭段改道工程、城逐线南门大桥至前洋段工程等重大交通工程推进也较为顺利,进一步加快了该县县内互联互通交通网的构建。去年,该县还新开工了磨盘山码头(陆域堆场)扩建工程、城乡候车亭提升改造项目、城区公交场站工程等,推

动该县交通运输体系日益完善。

对外打开开放大通道。该县积极谋划、启动了一批对外交通项目。去年8月26日,G228国道三门园里至宁海一市段公路工程施工建设,工程全长约7.1公里,横跨海游港、旗门港两大港,是宁海“三纵”中的重要一纵,也是宁海与三门两县之间的重要连接通道。该工程建成后,从宁海县到三门县滨海新城的车程可比原来缩短近半个小时,同时彻底改变两县“隔海相望”的历史。正在规划中的313省道宁海道岔路至白溪段改建工程项目向西连接天台,不仅优化了该县交通网络,也将成为宁波市连接台州的重要通道。另外,G228宁海西店至桃源段公路向北连接奉化市,是西店卫星城镇加快崛起的交通命脉,目前该工程可行性研究报告已获宁波市发改委批复。

该负责人表示,打造对外快速通道是该县“十三五”交通建设的重点工作,今年该县将以全力打造综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通为目标,埋头苦干,精准发力,切实服务该县经济社会发展、服务新农村建设、服务群众便捷出行,努力开创交通运输工作新篇章。

□通讯员 赵士超 记者 吴宇嘉

项目传真

富翅门大桥主墩桩基工程全部完工

导报讯 近日,随着第55车混凝土的顺利浇筑,中交二航局富翅门大桥项目主墩9—23号桩基混凝土全部浇筑完成,标志着该大桥主墩桩基工程全部施工完成,也意味着该项目水上结构由基础施工全面转入下部结构施工阶段。

据了解,富翅门大桥主墩桩基所在之处岩石裸露无覆盖层,岩面斜率接近35度,加上此处为沿海典型的不规则半日潮,最大流速2.93米每秒,用传统的平台法施工,钢管桩根本无法打进裸露坚硬的河床,而且水流湍急,管桩之间的稳定性也很难控制。

为了克服这些难题,中交二航局富翅门大桥项目部在开工伊始,就通过水下地形扫测、补测勘探孔、实时监测水位流速等技术手段,迅速摸清核实施工水域的水文地质状况。同时,技术人员对国内的大型水上基础施工方案进行归类、梳理、比选,积极开展专项研究,通过一系列的方案比选,最终大胆提出了“高可靠度起始平台+群桩钢护筒”的桩基施工新工艺。

中交二航局富翅门大桥项目部主墩建设负责人龙凤文告诉记者,施工中取消了护筒区的全部平台桩,护筒区全部采用永久钢护筒直接受力,此举仅节约平台桩材料一项就达2000吨左右。富翅门大桥水上桩基共74根,其中主墩为26根直径2.8米的钻孔灌注桩,单桩桩长为62米,最长嵌岩深度达42米。为了确保主墩桩基新工艺的施工安全,该项目部做了大量细致的前期准备工作,从钻孔平台搭设、钻机选型到钻孔桩成孔顺序等方面都做了详细的安排和现场控制,保证了26根钢护筒如期完成,且无一漏浆。

龙凤文告诉记者,面对年底完成桩基施工的任务,压力真的很大,好在各单位通力合作,将这块硬骨头啃下来了,这样后面的施工也会越来越顺利。据悉,桩基施工一直是大桥基础建设的关键环节,也是大桥重点攻关工序之一。随着富翅门大桥桩基工程的顺利完成,承台、墩身、桥梁主塔、箱梁现浇等施工工序也将陆续开展,为加快主桥的顺利合龙奠定了良好基础。

□记者 朱国金 通讯员 刘洪豹 于颖舟



施工现场。龚创/摄

甬金高速嵊州互通西接线工程主线试通车

导报讯 近日,记者从甬金高速公路嵊州互通西接线工程建设指挥部获悉,该工程主线试通车。

甬金高速公路嵊州互通西接线工程全长3484米,起点为剡溪小学,向东南方向与37省道(S310)小蛟线正交后,跨越澄潭江与甬金高速公路嵊州南出口东接线相接,路基宽度分别采用30米和50米,设计速度为60公里/小时,双向六车道和双向四车道。

甬金高速公路嵊州互通西接线工程项目部经理应志伟告诉记者,人行道和非机动车车道将在一个月内完工。同时,需要特别提醒的是,在嵊义线与甬金高速公路嵊州互通西接线的交叉口,设有红绿灯,请驾驶员按照交通信号指示灯行驶。在试通车期间,因为非机动车车道和人行道施工,请过往驾驶员和行人注意交通安全,慢速通过。

□记者 黄俊 通讯员 黄位娟