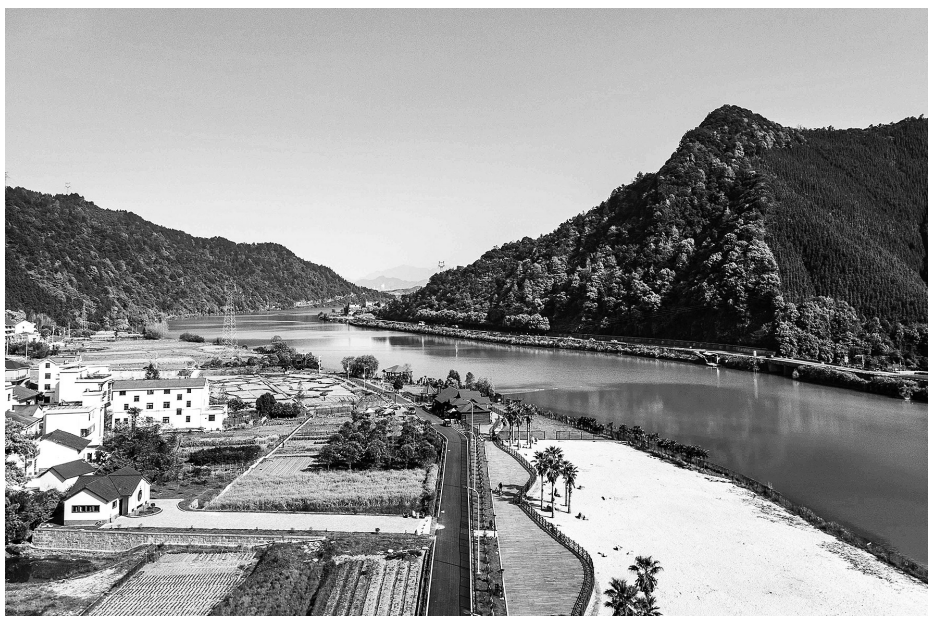
“诗画浙江”衢州样板呼之欲出

衢州美丽沿江公路全线贯通

(上接1版)



衢州市美丽沿江公路一景。梅新然/摄

衢州市交通运输局相关负责人表示，衢州市美丽沿江公路从2016年谋划之初，便树立了绿色、共享的发展理念，2017年全线动工以来，始终秉承“修一条路，造一片景，富一方百姓”的理念，推进高标准建设，让公路入景区、穿田园、过古村、聚产业，为衢州百姓出行打造一条更加畅、安、舒、美的精致出行道路，推动衢州乡村振兴和美丽经济幸福产业发展。

除了满足基本的通行条件外，衢州市美丽沿江公路还是一条集公路、水利、旅游等元素为一体的综合性系统工程，按照“沿江布线、路堤结合、路景产镇相融合”的思路，以“山、水、田、林、滩”为自然特色，以“文、史、民、宗、艺”为传统底蕴，以“衢江十景”“江山港十景”“常山港十景”串联全景，串起了沿线20多个3A级以上景区、60多个历史文化村落，重构衢州空间“全市域景区化”。依托良好的自然生态和人文景观，衢州市美丽沿江公路建设通过“美丽公路+产业”模式，沿路布局“南孔神韵·康养运动活力带”“钱江源·生态慢城休闲带”“百里须江·全域旅游风情带”，把沿江两岸打造成产业布局的大平台、美丽乡村建设和休闲旅游的大走廊，是衢州“美丽经济幸福产业”发展的内联大通道。

记者还了解到，这项农村公路中的“超级工程”，在项目方案设计过程中融合公路系统、绿道系统、景观系统、配套服务系统、智慧管理系统五大系统，囊括投融资、工程建设、养护等公路全生命周期任务，是浙江省首个“建养一体化”农村公路PPP项目，既先行先试，又继承传统。项目始终坚持政府主导、委托实施、公司运作、统筹兼顾的原则，遵照国家法律法规和行业规范管理要求，充分运用PPP模式的特点和优势，通过“统一招标、分主体签约”的形式，提升规模效益，降低项目成本。在项目规划、设计、建设中，将土地资源节约利用理念贯穿项目，充分利用原有村道和防洪堤建设，融入全域旅游规划、新农村建设、乡村旅游、五水共治、三改一拆、四边三化、小城镇综合整治等工作。

该项目还建立了“市域统筹、市县联动、部门协同、建养一体”的工作机制，采取“3+7”的模式（3年建设期、7年养护期）进行建设、管理，以当地政府财政作为兜底，10年内逐步还清建设管养资金。这种建、养一体化的做法，破解了农村公路建设和后期管养资金不足的问题。

衢州美丽沿江公路由浙江交通集团资源公司投资兴建。今后公路沿途重要节点和关键区域还将建设公路服务点、自行车租赁点、观光驿站等，一条集智慧驿站、音乐公路、发光骑行道、720度实况环视、VR虚拟等为一体的智慧之路正加快升级，举全市之力打造的“诗画浙江”衢州样本已呼之欲出。

□记者 陈保罗 通讯员 梅新然 孙勤民

新昌交通建设实现“开门红”

一季度完成交通有效投资1.36亿元

导报讯 4月16日10时30分许，随着几声闷响，杭绍台铁路新昌段东茗隧道韩妃出口完成了当日首次洞内爆破施工。“按照2天3循环的施工方式，不断加快隧道掘进速度。”中铁十八局杭绍台铁路项目部指挥候峰表示，截至目前，东茗隧道5个工区8个工作面同时施工，已累计进洞超16000米。

与此同时，104国道南口平改立工程建设现场，10余台套机械设备和60余名建设工人也在紧张施工。“目前，已完成主线桥C、D匝道两侧围护，20根主线桥桩基已开孔开挖。”记者顺着项目经理曾骏所指的方向看到，大型旋挖机正在制定区域紧张作业。另外，A匝道路基开挖基本到位，TBS生态植被防护、边坡护面墙正在抓紧施工，B、C、D匝道已先后完成沥青路面浇筑和改移，整个项目已进入全面施工阶段。

“这只是新昌综合交通建设的两个缩影。”新昌县交通运输局相关负责人表示，今年以来，该县交通部门全力推进交通重点工程建设，一季度完成交通有效投资1.36亿元，同比增长率15.9%，排名绍兴市第二，实现了交通建设首季“开门红”，为完成全年交通建设目标打下了坚实基础。

金甬铁路新昌段由中铁十一局承建，主要建设任务为大庄隧道、黄泽江特大桥和金甬铁路新昌站路基工程。同时，金甬铁路先行段陈家岭隧道已累计掘进1100米。另外，527国道新昌段一期工程、太下线改建工程、葫马线改建工程、527国道七星大桥至拔茅段“白改黑”工程等其他重点工程也在有序推进中。

“交通重点项目实行包干制，做到领导带班、组建专班，一线督导、一包到底，形成人人抓项目、天天想项目、事事为项目的良好建设氛围。”新昌县交通运输局相关负责人表示，接下去，该县交通部门将紧紧围绕年度建设目标任务，全力抓好18个重点项目建设，致力于打造“内畅外联”的综合交通体系，使新昌的区位优势有根本性的提升，让新昌百姓出行更方便、更快捷、更舒适。

□记者 黄俊 通讯员 徐云锋 张益

舟岱大桥主通航孔桥首个次边跨合龙

导报讯 4月26日，随着舟岱大桥主通航孔桥5、6号墩间BA12#梁段吊装成功，浙江交通集团负责建设的舟岱大桥主通航孔桥首个次边跨顺利合龙，舟岱大桥由此迈入钢箱梁吊装冲刺阶段。

舟岱跨海大桥主通航孔桥为主跨2×550米三塔双索面钢箱梁斜拉桥，全长1630米，其跨径组合为国内三塔跨海斜拉桥之最，可满足10万吨级油轮通航需求，是国内通航等级最高的桥梁。3个主塔均采用钻石型塔身，主塔高度均为180米。本桥钢箱梁合龙采用自然合龙方案，按次边跨—边跨—中跨合龙顺序进行，目前大桥共完成钢箱梁吊装67片，占钢箱梁总数的59%。

舟岱跨海大桥主通航孔桥钢箱梁采用带风嘴的扁平流线型截面，全断面宽度为34米，梁高3.5米，共设13种类型，标准节段长度为16米，重量为260吨，最大吊装重量为295吨。全桥钢箱梁节段合计113片，总重量约27800吨，相当于18000辆家用小轿车的重量。

舟岱跨海大桥主通航孔桥钢箱梁吊装至今历时4个月，有3个多月的施工时间处于疫情期间，而且施工水域为通航区域，通航船舶有大型油轮、货船、渔船及客运船舶，日均通航量达50余次，通航安全管理难度非常大。此外，项目团队还要确保在海洋环境下钢箱梁安装轴线误差不超过L/20000，这给施工各环节的组织和资源保障带来了极大的挑战。

面对困难和挑战，项目团队超前策划、精心组织，紧盯最终节点目标，春节期间全员留守，保证人员不断档。项目驻地和施工平台实行全封闭消毒管理，采购充足的防疫物资，每天全员监测体温，确保施工人员安全，将疫情对工期的影响降至最低。

施工过程中，项目团队以打造全国品质工程为目标，依托“机械化”“工厂化”作业优势，钢箱梁吊装施工有效作业速度提高到每5天1个循环；通过全程应用BIM技术，提升项目精细化、集约化管理水平；配置大型浮吊船舶与多功能桥面吊机，确保了主塔钢箱梁吊装结构与斜拉索安装的精准性；合理安排工期，及时报备海事局，确保钢箱梁吊装日不受外部船舶通航的影响；与第三方监测单位合作，加强上部结构施工期间对钢箱梁轴线、里程高程与斜拉索索力的监测，确保施工质量和精度。

舟岱大桥主通航孔桥施工现场。姚弘/摄

下一步，主通道项目指挥部将全力攻克海域斜拉桥双中跨同步合龙这一难题，力争在台风季来临前实现舟岱大桥通航孔桥合龙。

□记者 林木 通讯员 毛文峰 姚弘