



信息播报

湖杭铁路建设火热推进

全线最大变电所封顶,首条接触导线架设完成

导报讯 自浙江交通集团铁路交通板块改革以来,新平台的铁路建设项目喜讯连连。1月12日,湖杭铁路项目顺利实现全线最大变电所——杭州西牵引变电所封顶和全线首条接触导线架设。

杭州西牵引变电所作为湖杭铁路全线最大的变电所,总建筑面积2725.05平方米,建筑高度22.5米,设计预应力高强度混凝土管桩基础,主体采用钢筋混凝土框架结构,结构最大跨度16.2米。由于变电所位置土质偏软,基础下部17米深度范围均为淤泥质黏土层,为施工带来了很大困难。自2021年9月初进场试桩以来,技术人员详细分析地质报告,不断调整施工方案,反复核算桩端承载力,积极对接专册设计调整桩长与桩数,于2021年11月底正式完成桩基施工。桩基完成后,施工人员紧跟而上,开足马力,克服在软土层开挖6.4米深基坑、支撑高度23.4米高支模搭设体量大等困难,仅用短短40天就实现了最终斜屋面封顶。

同日上午11点,在湖杭铁路杭富区间,随着施工负责人一声令下,恒张力放线车(高铁建设电气化施工关键设备)缓缓启动,转盘翻滚,起锚、放线、滑轮悬挂固定、线索终端制作、落锚及中锚架设安装等工序有条不紊展开,经过1个多小时的紧张施工,1036米的接触导线架设顺利完成。接触导线是确保列车上线运行的动力源泉,导线架线是接触网施工的关键作业,施工工艺直接影响到弓网关系和供电性能。湖杭铁路全线首条接触导线的成功架设,开启了接触网上部作业的新阶段,启动了湖杭接触网专业的加速度。

湖杭铁路作为国家重点项目和杭州亚运会重

点配套工程,是浙江省首次主导建设的高速铁路,由浙江交通集团牵头投资。项目全长137.8公里,双线高速铁路,设计时速350公里。项目的建设,对打造“轨道上的长三角”,提升以省为主高铁建设技术力量和行业地位,填补浙江高铁建设领域的空白具有重要意义。

新年以来,湖杭铁路项目进入最后冲刺阶段。截至目前,湖杭铁路全线已累计完成投资253亿元,占总投资的68%,路基土石方形象进度97%,桥梁形象进度96%,隧道掘进100%,站房形象进度77%，“四电”工程开形象进度79%,轨道形象进度84%。按照计划,湖杭铁路全线将于2022年亚运会前建成。

□通讯员庄宝义 章莉莉 记者卢衍羽



湖杭铁路接触导线架设现场。庄宝义/摄

沪杭甬高速公路

杭州市区段改建工程有序推进

导报讯 1月15日,沪杭甬高速公路杭州市区段改建工程(机场轨道快线合建段)TJ02标第58联钢箱梁最后1块钢箱梁顺利吊装完成,标志着该工程公路、轨道高架全线贯通。

该工程第58联钢箱梁受电力迁改影响,直至2021年12月8日具备架设条件,承建单位在杭州市交通运输发展保障中心统一指挥下,克服工期紧、任务重、疫情、公轨交叉作业多、高压线限高等诸多不利因素,合理组织,奋勇拼搏,最终顺利完成钢箱梁吊装任务。

该工程是完善杭州城区快速路网、促进都市区高质量发展的关键性工程。随着该工程主线结构全部贯通,为全线如期顺利通车奠定了坚实基础。后续,杭州市交通运输发展保障中心将继续严格按照建设方案和既定目标,科学部署、周密安排,细化作业内容,制定日、周节点任务清单,在确保工程质

量和施工安全前提下,高效有序推进后续建设进展,力争在6月底建成该工程。

□通讯员韩潇 记者崔义刚



钢箱梁吊装现场。韩潇/摄

杭州绕城高速三墩互通改建项目加速建设

导报讯 近日,杭州市交通投资集团有限公司下属杭州市交通工程集团有限公司三墩互通改建工程项目部,在高速路政、交警的指挥下,设置水马隔离改道车辆,原杭州绕城高速主线车道的车辆一辆接一辆汇入新拼宽抬升段车道通行,至此三墩互通改建项目绕城高速主线桥抬升交通转换顺利完成。

此次交通转换是将原杭州绕城高速老路通行车道改至两侧完成抬升的车道通行,左右车道分两部分进行,完成交通转换后将杭州绕城高速主线1.5公里范围内进行抬升施工。

施工过程中的安全防护及新旧路基转换通车是本次施工的重点。为确保杭州绕城高速通行不受影响,三墩互通改建工程项目部联合高速交警、路政多次召开会议不断优化交改方案并进行实地勘查,计划优先对新建拼宽桥进行施工,待施工完成后组织交通转换引流车辆到新建拼宽桥,后续再对旧桥进行拆除抬升,最后与新建拓宽桥桥面连续,完成桥梁整体拓宽抬升。

三墩互通改建工程项目部相关负责人表示:“我们召集技术安全人员认真学习交改方案,每次施工前都要进行施工安全技术交底,并让每一位施工人员清晰了解方案,确保现场工作万无一失。”

□通讯员吴力任 莉莉 记者黄伟伟



三墩互通改建工程建设现场。吴力/摄



项目传真

杭绍甬高速杭绍段项目

杭州侧预制厂梁板预制突破3000片

导报讯 1月9日,杭绍甬高速杭绍段项目杭州侧预制厂梁板预制突破3000片大关,标志着该项目梁板预制工作全面进入快车道。

浙江交通集团杭绍甬高速杭绍段项目杭州侧预制厂第一片梁板预制于2021年5月11日开始,经过全体参建人员243天的日夜奋战,终于取得这一阶段性胜利。杭州侧预制厂梁板预制共计17487片,其中30米T梁4719片、25米T梁7849片、非标准T梁4180片、叠合T梁739片。

自开工以来,项目面临时间紧、任务重等困难,在杭绍甬指挥部“党建连队化+指导员”制度以及项目总部“1+9”党建共同体模式下,项目指挥部、项目部同下部结构分部积极协调,不断优化施工方案和计划,积极寻求T梁预制场地,拓展存梁区,增加人员、机械设备的投入,引进新工艺新设备,确保梁板预制施工节点的完成,并总结出《全自动液压模板封闭蒸养两阶段张拉预制T梁施工工法》,有效提高预制T梁的早期强度和预制台座的利用效率,缩短了养护时间。此外,项目党支部动员党员干部带领班组负责人对梁板预制生产进行严格把控,定期检查液压模板的支架稳定性和牢固性,定期排查模板线路的安全性,定期观测台座底模沉降情况,及时发现并整改安全隐患,确保梁板安全顺利生产。

□记者林木 通讯员罗密 郑佳珍



杭州地铁3号线一期工程施工现场。张在钱/摄

杭州地铁SG3-21标

盾构区间全线贯通

导报讯 1月12日上午,随着中天建设集团城市轨道交通建设公司承建的杭州地铁3号线一期工程土建施工SG3-21标(简称“杭州地铁SG3-21标”)留祥路站至杭州西站区间(简称“留杭区间”)右线顺利洞通,标志该标段圆满实现盾构区间全线贯通。这为杭州地铁3号线北延线在亚运会之前实现通车目标提供了工期保障。

该标段共有3个盾构区间6条线路,分别是文一西路至龙舟路站区间、龙舟路站至杭州西站区间、杭州西站至留祥路站区间,其中最长线路长939米。由于该标段盾构区间不仅需要下穿建筑物群,还面临着穿越河道、隧道、铁路、房屋、地下通道等比较复杂的环境,项目部选调了大量有实战经验的骨干人员。

针对“留杭区间”右线项目推进方面的难点,项目部还建立了信息化管理机制,及时通过监测的反馈信息调整盾构施工参数,来保证盾构掘进和成型隧道质量。针对“留杭区间”,历时48天,顺利完成右线盾构出洞,提前完成工期节点任务。

该标段则从2021年7月15日开始,6台盾构机历时6个月完成相关工作,创下了杭州市单标段最短用时最多盾构贯通记录。

□通讯员张在钱 记者崔义刚