



信息播报

预计减少碳排放 151 吨

杭金衢改扩建二期这项新技术很“绿色”



施工现场。黄小羽/摄

导报讯 5月6日,由衢州市交通工程质量监督站主办、浙江交通集团杭金衢改扩建二期项目承办的乳化沥青厂拌冷再生路面施工技术现场交流会,在该项目柯城互通连接线举行。

如何处置或充分利用现有路面废料、实现工程质量和效益最大化,是项目建设者们亟待解决的问题。杭金衢改扩建二期项目在沥青上“做文章”,在全省高速公路建设中率先引入了乳化沥青厂拌冷再生技术。

据了解,将现有老路面的沥青铣刨料筛分后,再以一定配合比添加乳化沥青、水泥等材料,就可拌合成为AC-25乳化沥青冷再生料。交流会现场,工作人员全面展示了路面铣刨沥青废料原地再生利用、冷再生的技术特点与下料的级配、冷再生拌合机的结构组成及冷再生铣刨料的筛分、拌和、运输、摊铺、碾压等施工工艺。

“乳化沥青冷再生技术的应用,有效解决了旧料废弃和环境污染问题,减少了能源消耗和原材料的使用。”杭金衢改扩建二期指挥部相关负责人介绍,新技术将用于项目包括柯城互通在内的4个新建互通匝道和连接线的路面下面层,预计利用沥青铣刨废料约25000立方米,减少碳排放151吨。

为确保乳化沥青冷再生技术路面应用现场施工顺利开展,施工前,指挥部带领参建单位及时梳理难点问题,制定“一点一策”,细化任务分工,层层落实责任,加强多方联动。施工中,党员先锋队、青年突击队带头做好安全防护、巡查,加强原材料检查、配合比把关等工作,充分发挥模范带头作用;全体参建人员团结协作,原材料供应及时,现场工序转换有序,有效推进了冷再生技术路面施工。

杭金衢改扩建二期是浙江省“大通道”建设重点推进项目,也是浙江交通集团全面打赢综合交通三年大会战的关键工程、民生工程。截至目前,项目累计完成投资125.23亿元,占概算批复141.18亿元的88.7%,总体形象进度94.5%。

衢州市交通运输局及交通工程质量安全监督站,柯城区交通运输局,衢江区质管站,龙游、开化交通工程质监站,常山县交通工程管理中心,浙江顺通建筑工业化公司,衢州市衢交建材科技有限公司,东南大学,浙高建公司、杭金衢改扩建二期指挥部及各参建单位等40余名领导、专家、代表参加现场交流。

□记者 沈颖惺
通讯员 黄小羽 江鸿 徐超 揭磊

4 个交通项目入选 嘉兴一季度“红旗”项目

导报讯 近日,嘉兴市推进办发布2022年第一季度十大“红旗”项目评选结果,嘉兴市双溪路(茶园路)下穿沪昆铁路嘉兴东立交工程、嘉善县丁栅至天凝改建拓宽工程、320国道嘉善段整治工程、平湖至安吉公路平湖新仓至曹桥段工程4个交通项目榜上有名。

交通项目何以扛起“红旗”?以320国道嘉善段整治工程为例,该项目起点位于嘉善县与上海市的交界处,与320国道上海段相接,主线全长15.6公里,项目总投资3.8亿元。项目整治内容包括路面改造、交叉口渠化设计、沿线排水设施提升改造、智慧交通系统建设等方面。建成后,主线四车道将拓宽为六车道,两侧辅道全线打通,机动车和非机动车各行其道,互不干扰。

开工前期,该工程项目部提前谋划制定详细施工计划,优化施工组织安排。建设过程,投入足够的人员、施工机械、运营资金,精心筛选优质施工队伍。同时,项目方自建拌合楼、加工厂,有力地保障施工过程中原材料、半

成品供应稳定。此外,施工班组快速就位,防控疫情迅速有力,保障了各项作业有序开展。

在此基础上,数字赋能更为该项目施工进度按下“加速键”。项目部以工程建设数据中心为核心,建立项目建设指挥中心,全面监督施工质量等方面的数字指标;运用数字孪生技术,创建“孪生沙盘”,实现了项目建设全过程精细化管理、智慧化管控。

今年以来,嘉兴市交通新开工项目与续建项目出现齐头并进的喜人局面,项目建设呈现出梯次推进、质效提升的良好态势。一季度,嘉兴市完成杭浦高速盐官互通改建工程等11个项目开工建设,为首季度计划开工项目数的122%、全年计划开工项目数的42%。嘉兴市公路水运建设投资一季度完成46.9亿元,同比增长119.8%,居全省首位。其中公路投资完成38.5亿元,同比增长151.1%;水运投资完成8.4亿元,同比增长39.9%。

□通讯员 胡洁雨 记者 王君



项目传真

杭州运溪高架路 文一西路互通东往北匝道开通

导报讯 “有了这条匝道,以后我下班时间可以节省20分钟!”日前,一条匝道的开通,让家住杭州市良渚文化村、工作在余杭未来科技城的袁女士兴奋不已。

这条匝道,是运溪高架路文一西路互通东往北匝道(未来科技城往良渚方向),市民可以从文一西路经该匝道直接上运溪高架路。“没开通的时候,我要走运溪地面道路,绕行到复地上城那边,从终点处开上高架回良渚,不仅兜了个圈子,晚高峰的时候道路也比较拥堵。”袁女士说,这条匝道开通后,她只需20分钟就能到家了。

文一西路互通于2021年12月全面开工,施工单位是中天交通集团。由于工期紧张,施工单位接到任务后,迅速调配人员、材料等,随即进入边筹备边施工的状态。该项目负责人沈晓杰介绍,受假期、疫情、雨雪天气等因素的影响,看似4个多月的施工期,实际上有效施工时间只有3个月左右。

在紧张的工期中,项目管理人员还要想办法搬走“两座大山”:管线保护和交叉施工。文一西路互通施工过程中,地下管网错综复杂,几十处管线影响到项目建设。“下部结构桩基、承台施工过程中,经常会遇到管线,场地比较局促,施工过程必须慎之又慎。”沈晓杰介绍,原本一周可做完的承台建设往往需要半个月,导致工期更加紧张。为减少管线迁改,把工期追回来,余杭区交通工程建设服务中心联合该项目设计、施工、监理等参建单位,对匝道方案进行优化调整,在不影响桥梁结构的前提下,尽可能退让距离、避让管线,打开施工作业面,顺利完成了匝道建设。

交叉施工方面,匝道建设与文一西路下穿项目、运溪地面道路项目都有交叉。沈晓杰介绍,几个项目发生“碰撞”后,大家积极开展沟通、协调,同时优化施工方案,实现交叉施工的无缝衔接。“匝道施工中,其中一跨被其他项目占

用了场地,我们调整了施工组织计划,从未被占用的地方先着手建设,通过计划调整和施工组织顺序调整,几乎没有对工期产生影响。”沈晓杰说。

余杭区交通运输局党委书记、局长姚国华介绍,文一西路互通作为运溪高架路在未来科技城板块重要的配套交通转换枢纽,往北衔接高铁西站新城、良渚文化城,往东串联杭州主城区。它的建设将极大提升余杭区核心地区的主要交通网络体系,实现余杭区核心区块快速路网全覆盖,加速带动区内以及周边区县的经济产业链发展。

记者还了解到,运溪高架路良睦路互通A匝道(良渚方向下匝道)目前也已开通。这意味着,良睦路互通全部4条匝道都已建设完成。“匝道开通后,自东向西行驶的车辆,可直接由此驶离运溪高架前往良渚,对于目的地为良渚文化村、七贤郡小区等附近的市民来说,要方便许多。”运溪高架路良睦路互通A匝道项目负责人徐明杰介绍,这条匝道开通前,附近居民只能在G104匝道提前下高架,再沿运溪路地面道路行驶。“现在可以直接在家门口下高架,不用再走地面道路,可节约15分钟左右。”

□记者 崔义刚 通讯员 金佳卉



运溪高架路文一西路互通东往北匝道一景。金佳卉/摄

浙商工服“中铁952号”顺利出洞 珠江三角洲水资源配置工程迎来新进展

导报讯 5月5日,在广东省广州市南沙区的珠江三角洲水资源配置工程项目现场,随着直径6.28米的刀盘从工作井破土而出,浙江交通集团下属浙商工服“中铁952号”盾构机顺利出洞,标志着国内首条水利深埋盾构隧洞成功贯通。

珠江三角洲水资源配置工程线路全长113.2公里,总投资约354亿元,是国务院部署的172项节水供水重大水利工程之一,也是广东省迄今投资额最大、输水线路最长、受水区域最广的水资源调配工程。工程建成后,预计年供水量可达17.08亿立方米,惠及受水区人口近3000万,能够满足沿线城市2030年之前的用水需求。

该工程项目土建施工A7标段线路全长7.6公里,双线输水隧洞线路均为盾构隧洞,最大坡度为8%,最小转弯半径494米。自2020年12月19日始发,“中铁952号”盾构机穿越了10kV雁沙10#

变电站、民房居民区、架空线塔、子沙一队泵站等多地。浙商工服驻项目现场工程师杜晓阳表示,该项目主要采用地下深埋盾构方式施工,施工中面临盾构隧道区域周边环境复杂、地面建筑物多、穿越水域面积大、上软下硬地层等多种挑战,施工风险较高,“这对盾构机的掘进控制能力是一个严峻的考验”。

为确保盾构施工安全,浙商工服与项目部前后联合召开了多次专家论证会,优化了专项施工方案和各项应急预案。盾构机掘进施工中,浙商工服驻项目现场工程师们也积极配合项目部对现场安全、质量、进度、风险等进行实时监控,不断细化盾构掘进参数,严控盾构掘进姿态,及时掌握地表沉降变化参数,确保了隧道的顺利贯通,这也为下一阶段的盾构区域施工、穿越建筑物及长距离泥岩地层积累了经验。

□通讯员 徐于婷 见习记者 王琼蕾