

申苏浙皖高速改扩建项目初步设计获批

导报讯 5月26日,由浙江交通集团投资建设的申苏浙皖高速公路改扩建工程长兴西互通至浙皖界项目(以下简称“申苏浙皖改扩建项目”)初步设计获省发改委批复,标志着该项目向实施建设迈出关键一步。

申苏浙皖高速是国家高速公路网G50沪渝高速的重要组成部分,是连接沪苏浙皖、横穿长三角腹地的重要交通动脉,也是浙江省高速公路网布局规划(2021-2050)中“九纵九横五环五通道多连”中的第一横(H1)。改扩建工程原路段于2006年10月建成通车。如今,高速沿线产业经济发展迅速,交通量快速增长,改扩建迫在眉睫。

“项目提前一天开工,提前一天建成,老百姓提前一天享受。”在当前学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想主题教育轰轰烈烈开展之际,申苏浙皖改扩建项目筹建组以主题教育为契机,将思想动力转化成推动工作的强大力量,提前谋划、主动突破,力争以最大力度、最快速度开创全面开工的良好局面来检验主题教育成效。

同时,申苏浙皖改扩建项目筹建组牢固树立“项目为王”理念,坚持能早则早、能多则多、能快则快,扎实开展

“日日比拼季季红旗”专项活动,建立高效工作机制,层层分解任务,压实责任到人,紧盯审批环节,实时跟踪进展情况,调研项目推进重难点,解决堵点、痛点,跑出项目前期报批“加速度”。

根据规划,申苏浙皖改扩建项目起于申苏浙皖高速公路长兴西互通,经湖州市长兴县画溪街道、林城镇、泗安镇,终于申苏浙皖高速公路浙江、安徽两省管养及收费里程分界处。项目路线全长28.76公里,按双向八车道扩建,设计行车时速120公里,项目投资估算43.94亿元,计划工期36个月。项目全线改建枢纽1处,改建互通3处,改建服务区1处,新建互通1处。项目建成后,将有效缓解浙皖省际交通要道通行压力,为湖州、长兴地区市民交通出行,加强浙皖省际沟通交流、促进长三角一体化建设提供坚实的交通支撑。

□记者 李晓玉 通讯员 陈静文

金甬铁路双层高箱集装箱试验段铺轨贯通

导报讯 近日,在嵊州市三江街道双坑站施工现场,随着一对500米长钢轨被铺轨机精准铺设到位,标志着金甬铁路双层高箱集装箱列车运行试验段铺轨贯通。

金甬铁路为全国首条“双层高箱集装箱”运输铁路,正线铺轨长度为368公里,由中铁一局负责铺轨施工。金甬铁路东阳站至嵊州站区间为“双层高箱集装箱”列车运行试验段,铺轨全长119公里,其中有砟轨道66公里,双块式无砟轨道53公里。

据悉,全线铺轨施工在有砟地段采用CPG500型长钢轨铺设法进行“单枕连续铺设法”铺轨作业,在无砟地段采用WZ500推送车进行“长轨推送法”铺轨作业,施工高峰期可实现6个作业面同时施工,超过700人同时作业,有效保

证施工进度。

金甬铁路东起甬台温铁路云龙站,途经宁波市、绍兴市,向西终至沪昆铁路金华市义乌站,全线设云龙、奉化、溪口、新昌、嵊州、南山湖、虎鹿、东阳、苏溪9个车站,设计时速160公里,预留200公里时速条件,为双线客货共线的I级电气化铁路。

金甬铁路是贯彻实施长三角一体化发展国家战略和“一带一路”建设的重要节点工程,也是国内首个双层高箱集装箱运输试点线路、宁波舟山港便捷的战略疏港通道。其建成运营后,将实现世界小商品之都(义乌)与世界第一大港(宁波舟山港)的互连互通,对促进浙江省更快融入“一带一路”,助推沿线经济社会发展等具有重要意义。

□通讯员 张亮宗/摄影报道



建设现场。



宁波舟山港加速传统码头向智能化码头转型 吊集装箱就像“抓娃娃”,世界大港更智慧



宁波舟山港俯瞰图。宁波舟山港集团供图

导报讯 巨轮停靠,集卡穿梭,宁波舟山港一片繁忙景象。历经经贸摩擦、疫情等考验,该港口仍能连续14年雄踞货物吞吐量全球第一,秘诀何在?近日,中央媒体“高质量发展调研行”主题采访团走进这座世界大港,寻找其中的答案。

当天,在宁波舟山梅山港区码头上,高大的桥吊上下作业,一个个集装箱有序装卸,周边和高空却几乎看不到工作人员和桥吊司机。

奥秘,藏在距码头约4公里的远控操作室内。一处操作台前,一名桥吊司机紧盯眼前6块屏幕,手握摇杆,远程控制桥吊精准完成集装箱装卸。“以前都靠眼睛看,现在吊集装箱就像‘抓娃娃’,作业疲劳程度大大降低了。”桥吊司机导师吴起飞告诉笔者,传统人工岸桥操作手每天弯着腰工作,要在52米高空、不足3平方米的操作室内,完成空中定位、着箱起吊、装车回移等步骤,如今远程操作模式让司机解放出来,极大延长了职业寿命。

这一“机器换人”变化,源自梅山港区对“作业链”的数字化改造。目前,该港区拥有国内规模最大的单小车远控自动化桥吊36台,远控占比72%,岸边装卸实现“无人化”;拥有全球规模最大的远控轮胎式龙门吊100台,远控占比60%,实现“一人控多机”;连接桥吊与龙门吊的平面运输设备,由人工集卡向智能集卡转变,目前62辆智能集卡均已具备无人化作业能力。

光有自动化设备还不够,面对如此巨大的吞吐量,港口如何合理指挥调度,让设备最高效运转、资源最大化利用?

梅东公司大楼里,展厅墙壁上悬挂的“数字梅山”可视化系统大屏,为我们揭晓答案:通过“双芯智慧大脑”,即n-TOS(集装箱生产作业调度系统)和iECS(智能设备调度系统)的双芯作业系统,就能在远程操控室内实现集装箱抓放;港区“5G+北斗”的应用,则实现了对每辆集卡的实时调度与管控。

梅山港区以外,近年来,整个宁波舟山港均在积极推进数字化改革,加速传统码头向智能化码头转型,推动生产作业、物流供应链、客户服务等各环节智慧化,提升港口的生产、经营、管理、决策效率和服务水平。据悉,今年1月至4月,宁波舟山港完成货物吞吐量4.45亿吨,同比增长7.5%,完成集装箱吞吐量1131.4万标准箱,同比增长3.4%。

“除了打造智能化码头,我们还在不断提升智能物流服务,培育高端港航数字服务,努力打造世界一流强港。”宁波舟山港集团技术与信息部高级主管颜明东说。眼下,以海港为龙头、陆港为基础、空港为特色、信息港为纽带,宁波舟山港正在构建服务“四港”联动发展的智慧物流云平台。同时,还通过创新“交易+数据+服务”模式,建成国内第一规模的浙江“拍船网”,目前船舶交易量持续占据国内三分之一市场份额。

□周林怡

温州为桥梁装上防船舶碰撞主动预警系统 瓯江航运有了智慧大脑

导报讯 瓯江航道是全省海河联运通道建设的重点之一。为畅通瓯江航运,防范船舶碰撞桥梁安全风险,温州市开发了防船舶碰撞主动预警系统,构建桥梁上的立体式“三级预警带”。系统运行半年以来,瓯江船舶通航密度大幅增加。

瓯江航道关系着丽水等地与温州港的联动。近年来,随着水上交通运输加快发展,以及船舶大型化、专业化的变化趋势,通航环境日益复杂。但该航道上的瓯江五桥、梅岙大桥、瓯江大桥三座桥梁因建成时间久、通航孔净空尺度不足、桥区水域流急湾大等原因,水上交通事故偶有发生,已成为瓯江水运的

卡点和风险点。

为此,温州市港航管理中心为三座桥梁装上了“智慧大脑”——防船舶碰撞主动预警系统。该系统集激光超视距探测、电子围栏航道偏离预警、AIS船舶身份识别预警、视频监控录像、声光报警等功能于一体。“无论是船舶偏航、超高还是会遇,都会实时发出预警。”该中心相关负责人介绍,当船舶进入距离桥梁1公里范围时,将通过船载高频通信设备收到安全提醒;距离500米时,系统将通过航行轨迹的研判,提醒可能偏航的船舶;距离两三百米时,将人工介入,引导有安全风险的船舶通过桥区水域。

□通讯员 范武雷