



# 以交通之名,助力城市跃升

## ——运溪高架打通最后一个关键节点

人勤春来早,功到秋华实。

4月28日,随着互通A、D匝道迎通车,杭徽高速余杭互通快速通道主线工程(简称“杭徽互通项目”)正式通车。该互通是目前运溪高架在杭州城市重要新中心核心区(中轴线)配套的最后一个互通,其通车也标志着运溪高架(余杭段)建设进入收官阶段。

互通通车打通了运溪高架最后一个关键节点,编织运溪高架、杭徽高速之间的衔接纽带,实现城市快速路、高速公路“快”“高”相接,进一步完善快速路网体系的同时,助力余杭区加快杭州城市重要新中心核心区(中轴线)建设,为推动城市能级高位跃升提供交通力量,满足人民群众对美好出行的向往和需求。

### 风雨兼程不舍昼夜 谱写荡气回肠的建设乐章

自2022年春节前开工,杭徽互通项目历时2年多基本完成建设,剩余地面道路、人行天桥等工程将在6月底完工,为本项目画上一个圆满的句号。

此前,该工程经历过2个重大节点——2022年8月,“先行段”(荆航街以南部分)通车,畅通“堵点”,实现社会面交通快速疏导;2023年7月,二阶段地面路施工任务完成,云联南路与城南路西段建成通车。

项目顺利开展的背后,是余杭交通人的负重前行。

开工以来,余杭区交通运输局坚持以党建促基建,通过推动“红色工地”创建,将支部建在项目上、身份亮在岗位上、党旗飘在工地上,全力护航杭徽互通项目平稳有序推进。

建设者们坚守一线,发扬“5+2”“白+黑”交通铁军精神,抢时间、赶进度、提质量,每天都有新进展、每周都有新变化、每月都有新形象,在保证工程质量和安全的前提下,谱写一首首激昂的建设乐章,不断刷新“进度条”。

2023年底以来,项目更是开启了“通宵模式”——200余名管理人员、一线工人合理分配作息时间,统筹安排、机械设备布置,克服施工场地狭小、大型机械设备受限、交通组织安全控制要求高等难题,以“开局即决战,起步即冲刺”的姿态跑出“加速度”。

“项目工期十分紧张,建设过程可以说一步一个坎,但是我们通过‘红色工地’创建,党员发挥先锋模范作用,引领项目推进忙而不乱,把问题一一攻克。”沈晓杰说,为了圆满完成任务,余杭交通会同施工、监理、设计等单位多次组织讨论制定施工方案,还与执法队、交警等部门联手,确保施工区域周边交通畅通。

通车前夕,余杭区交通工程建设服务中心(简称“建设中心”)更是举全中心之力,主动放弃休息时间支援项目建设。

“为了保证顺利通车,近段时间,中心抽调相关科室人员,针对建设情况开展仔细检查、督促,查漏补缺,推动进度与安全齐头并进。”中心负责人孙雄星介绍。

4月19日,建设中心抽调最大项目管理力量,重点关注桥梁护栏顶部间隙打胶、伸缩缝开槽、标线质量等各项工作;4月20日,抽调管理力量15人,检查护栏修复及打孔、绿化补种,敦促伸缩缝施工质量及进度;4月21日,针对既定通车计划,建设中心(项目公司)全面梳理剩余工程量,落实专人敦促施工进度,对最后冲刺阶段的声屏障、交安标识、花箱等工作安排再布置……

### 立足交通超越交通 赋能余杭城市能级高位跃升

作为衔接运溪高架、杭徽高速的纽带,杭徽互通项目建成后,车辆可以沿运溪高架一路向南,经过A匝道接入杭徽高速余杭收费站直接驶入高速公路,也可以从杭徽高速驶出收费站,经由D匝道开往余杭腹地。

2021年8月1日,作为杭州2022年亚运会重点配套设施项目、杭州“中环”首通段的运溪高架正式通车。此后,余杭交通锚定城市能级提升及民生所需,将高架互通建设放在重要位置,到2023年6月,陆续建成

相望,跨越杭州城市重要新中心核心区(中轴线),助力余杭区构建包括良渚文化大走廊、城西科创大走廊、五千年发展轴在内的“两廊一轴”发展空间新格局,加快杭州城市重要新中心核心区(中轴线)建设,进一步提升余杭区在城西科创大走廊的核心地位,为推动城市能级高位跃升提供交通力量。

不仅如此,该互通与瓶仓互通(连接杭长高速)一起,构成余杭境内目前快速路与高速公路衔接一南一

### 咬定目标全力以赴 齐心协力攻克“三座大山”

杭徽互通项目起点位于杭徽高速余杭互通出口处,顺接现状余杭互通,终点与运溪高架相接,整体呈南北走向。主要建设内容包括3条地面道路、2个隧道以及1处互通等。

其中,“1处互通”包含本次通车的A、D两条匝道,也是整个杭徽互通项目的“重头戏”。

自2023年10月开始集中攻坚,到今年“五一”前通车,余杭交通与各参建单位统一思想,咬定目标,齐心协力推进这一互通建设,提前实现了通车计划。

项目实施过程中,交通建设者们攻克了涉地铁施工、上跨高架施工以及边通车边施工“三座大山”。



笔者了解到,互通部分桥梁下方是正在运营的杭州地铁16号线(凤新路站出入口),A、D匝道桥共有42个涉地铁承台,桩基距地铁结构最近处只有2.36米,可以说是在“螺蛳壳里做道场”。

为了确保地铁运营安全,涉地铁承台施工开始前,余杭交通超前策划、精心组织,严控基坑开挖、测量放样等环节;浇筑过程中,对混凝土性能、振捣等重要施工环节全过程监控。

“我们还调整了施工工艺。”项目负责人沈晓杰介绍,传统起重设备吊装钢箱梁会对地铁隧道产生较大压力,存在安全隐患。因此,项目引进新技术,在涉地铁关键部位采用步履式顶推工艺,将850吨重的钢箱梁以“顶和推”的方式,逐步挪移到既定墩位上。

为了更好地兼顾工程建设与百姓出行,余杭交通多次牵头优化交通组织方案,在几个重要路口增设义务交通安全协管员,协同交通管理部门管理指挥路口车辆、行人安全通行,并增加人员、设备投入,加快施工进度;上跨运溪高架施工时,采用设置门式墩的方式,保障吊装施工期间下方车辆的正常通行,将施工对通行的影响降到最低。

此外,杭徽互通项目还包含云联南路、城南路2条隧道。隧道采用明挖法,深基坑最大开挖深度达15米,周边水系发达,容易造成渗漏、积水等安全风险。“根据相关地质报告,我们提前召开专家论证会,对隧道施工方案进行论证,并做好施工过程的管理,安全生产、施工进度‘两手抓’。”沈晓杰说。



开通了G104匝道、良睦路互通、祥影线互通、良祥路互通、文一西路互通、瓶仓互通等“关节”。

此次杭徽互通项目A、D匝道的通车,将运溪高架“出行图”描绘得更加完美。

“A、D匝道通车后,打通了运溪高架与杭徽高速之间的衔接节点,实现快速路、高速公路‘高接快’‘快接高’快速转换,提升通行效率,缓解交通压力。”余杭区交通运输局副局长张洁娟介绍。

作为目前运溪高架在杭州城市重要新中心核心区(中轴线)配套的最后一个互通,该项目与瓶仓互通南北

北仅有的2个转换通道,可以快速通达钱江新城以及临安、安徽、湖州等长三角地区。“城市快速路要想达到‘快’的目的,需要实现‘快快相接’,也就是接入更高等级的高速公路。”张洁娟表示,该节点的打通,推动了余杭区快速路网体系的进一步完善,构建内畅外联的立体交通网络。

杭徽互通项目不仅是一个交通项目,项目实施过程中还建设了荆余路、城南路等城市配套道路,开展了杭徽高速余杭入口周边整治提升工程,完善城市路网,提升出行舒适度,满足人民群众对美好出行的向往和需求,有着良好的包容性、综合性。

□本版文字 崔义刚 王黎娜 金佳卉 □本版图片 由余杭区交通运输局提供

