



“智”造梁场解码新质生产力

□记者 袁梦南 通讯员 单传龙

9月8日,在杭宁高速公路湖州市区联络线土建3标的智慧梁场,随着最后一块箱梁完成浇筑,该标段也顺利完成了预制梁破干片的目标。

杭宁高速公路湖州市区联络线是浙江省“千项万亿”重大交通项目的关键一环,全长约14公里。其中,由中交一公局集团承建的土建3标长约6.8公里,项目预制梁厂占地92亩,需承担2488片梁板的预制任务。面对如此庞大的工程量,项目部以科技创新为“笔”,在标准化、智能化、绿色化的“三维坐标”中,描绘出基建新质生产力的生动实践。

当天,记者步入智慧梁场,最直观的感受是“秩序之美”——地面上不见蛛网般盘踞的管线,所有供水、供电、供气管道都深埋于PVC管沟构成的“地下经脉系统”中。“这就给梁场装上隐形血管”,项目负责人董耀文解释道,“这么做不仅消除了安全隐患,还让各工序如行云流水般顺畅衔接。”

另一边,钢筋加工中心的“超市化”场景也让人眼前一亮:半成品原料像商品一样分类陈列在方钢货架上,工人李

建民推车穿梭其间,“现在取料就像超市购物,效率提升20%”。这种模块化设计不仅优化了空间利用,更将工人从繁琐的物料找寻中解放出来,让劳动价值聚焦于真正的创造环节。

智慧梁场,不仅要讲究整洁速度,更要有“绿色因子”。梁场深处,全自动大循环污水处理系统如同“生态肾脏”,年处理废水超2万立方米,实现废水高效循环利用。更精妙的是植入项目的“数字神经”——通过手机端平台,从地磅称重到拌合生产,每批材料的流转都形成精准的数据轨迹。“过去项目竣工后才知浪费了多少原材料,如今每一方混凝土都有数字身份证。”董耀文指着实时跳动的数据介绍,这种全过程的可视化管控,让资源利用效率达到新高度。

要问梁板预制如何又快又好?标准化、模块化就是秘诀。三条自动化生产线配备12个移动底座和能滑动的智能侧



智慧梁场一景。单传龙/供图

模,钢筋存放胎架、绑扎胎架、液压台座等关键设备都带着标准接口,像“拧螺丝”一样就能快速组合。“换面板就跟换手机壳似的,不用动骨架,很方便。”项目总工程师包仕淳眼里闪着自豪,“现在每天稳稳产出3片30米大箱梁,再不用像以前那样,换次模板就得折腾大半天,为大规模高质量交付打下了硬基础。”

一年来,项目18项创新成果在梁厂落地生根,织就新质生产力的坚实基础:智能电箱装上“刷卡+密码”双保险,

给电力系统上了“安全锁”;移动梁台改用36伏低压供电,告别传统380伏电缆的安全隐患,工人操作更安心;“焊有序”监管平台像双“火眼金睛”,盯着每台焊机的作业状态和操作者资质,让无证动火操作情况无处遁形……

湖州市区联络线土建3标的智慧梁场,正用科技创新、绿色低碳与数字智能的深度融合,让每一片梁板都带着“智慧基因”,为交通工程高质量发展注入强劲而持久的新质动能。

站前广场已开工,站房紧跟其后—— 海盐高铁站建设按下“加速键”

导报讯 日前,在已完成试桩作业的通苏嘉甬高铁海盐站站前广场,工人正往地下打入第36根桩。“我们是从9月2日开始打桩的,在年底前要打完1600余根桩,并完成基坑围护工程、基坑加固工程。”现场施工方浙江嘉兴中达建设有限公司生产经理陈国和告诉笔者,“我们通过科学排班,昼夜施工,有序推进站前广场作业,为后续推进主体结构建设、粉刷工程、幕墙工程、室外管线及景观绿化等争取时间,确保按期完工。”

当天上午9时许,距离站前广场几公里外的海盐县铁路与轨道交通建设指挥部(以下简称“海盐铁指”)会议室内气氛热烈,通苏嘉甬高铁海盐站建设单位沪杭客专公司、设计单位中国铁路设计集团有限公司、监理单位上海先行建设监理有限公司等各方人员举行碰头会,就海盐站项目部临时驻地选址等议题展开讨论。

据了解,通苏嘉甬高铁海盐站站前广场项目位于如意大道南侧,高铁站站房北侧,站东路西侧,站西路东侧,总用地面积约70亩,总投资约3.7亿元。地面建设广场、绿化、配套公共服务及部分商业等,地下建设社会停车区、商业区、公交经停站及换乘大厅等。届时,站前广场不仅将承载交通接驳的功能,也将成为高铁新城的一道亮丽景观。

站前广场已开工,站房紧跟其后。笔者从海盐铁指获悉,通苏嘉甬高铁海盐站站房8月完成招标,中铁十二

局中标,并将开工建设。海盐铁指第五项目部指挥长林周良介绍道:“通苏嘉甬高铁海盐站位于海盐县武原街道大刘村境内,在525国道以东1.2公里、武袁公路以西约1公里处,距环城南路南侧约1公里,上行方向距离嘉兴南站31.712公里,下行方向距离慈溪站47.535公里,站址区地势整体较为平坦、开阔,高差较小。”

通苏嘉甬高铁海盐站站房建筑面积为14998.83平方米,停车库建筑面积为10510.68平方米。海盐站为线侧下式站型,采用下进下出的旅客流组织形式,设置净宽10米桥下进出站通廊1座。海盐站按远期年旅客发送量240万人次的规模设计,高峰小时发送量1013人次,最高集乘人数1000人,为中型客车站。“建成后的海盐站将成为集高铁、城际、城市公交、出租车、网约车、社会车辆等于一体的区域综合交通枢纽,进一步激活城市发展动力。”林周良说。

通苏嘉甬高铁是国家“八纵八横”高速铁路网沿海铁路客运通道的重要组成部分,沿途将串联起南通、苏州、嘉兴、宁波等城市,全线正线运营长度为310.027公里,自2022年11月开工,预计2027年底竣工。项目建成后将与多条铁路相连,对推动沿海通道形成全面开放新格局,建设长三角世界级城市群、服务长三角区域经济社会协调发展大局具有重要意义。

□通讯员 单利锋 沈丹

228国道庵东至余姚梨洲段 工程建设正酣

导报讯 连日来,在228国道庵东至余姚梨洲段工程前湾新区段建设现场,机器轰鸣,吊装作业繁忙,运输车辆穿梭其中,超500名建设者正用勤劳和汗水谱写“奋进者之歌”。截至目前,该项目总体形象进度达35%。

在该项目1标主线高架桥12#墩-56#墩施工现场,工人们正围绕桩机、承台、墩柱、盖梁四大核心工序紧张作业。现场施工负责人蒙学强手持对讲机穿梭于钢架之间,汗水浸透的工装紧贴后背。“每天开工前,我们会做10分钟安全教育,重点讲防暑和操作规范。”他擦了擦额头的汗水说道。

“这里基坑深度达9米,吊装作业需精准控制,同时不能影响高速通行,技术难度和安全风险都很高。”蒙学强介绍,为应对挑战,该项目业主单位与设计施工单位一同商讨优化方案,计划采用钢筋混凝土梁的方式进行施工,并增设防坠落装置保障安全。

来到该项目2标主线高架桥29#墩,278名工人同样正

进行着各个核心环节的施工。现场负责人应科介绍:“我们通过‘永临结合’技术,将路基开挖的土石方用于便道填筑,既节约了材料成本,又减少了扬尘污染。”

针对宁波持续高温,两个标段采取“弹性作业制”,当气温达35℃至38℃时,工人每日工作6小时;35℃以下则延长至8小时。“中午11点到下午3点严禁露天作业,休息室空调全开,项目部还准备了西瓜和盐汽水。”工人陈师傅说。电焊工李师傅则笑着展示手机里的降温“神器”——项目部发放的便携式风扇,可固定在安全帽上,为工人送去丝丝凉意。

228国道庵东至余姚梨洲段工程是省市两级重大建设项目和“十四五”规划实施类项目,全长33.3公里,北起前湾新区中兴一路,南至古乍线,途经前湾新区、慈溪市、余姚市。项目建成后,将串联起前湾新区、慈溪、余姚三地,分流城区交通压力,促进区域经济融合发展。

□陈保罗 虞昌胜 胡巍 田文再

青文高速文成段桥梁上部结构施工全面启动



建设现场。叶轩绮/供图

导报讯 近日,青文至文成高速公路(文成段)项目取得重大阶段性突破——桥梁上部结构首片T梁架设任务圆满完成,标志着项目正式进入桥梁上部结构全面施工

阶段,为全线贯通奠定了坚实基础。

本次架设的首片梁板位于该项目WQTJ01标段玉壶互通主线3号桥右幅第一联第一跨,梁体全长30米,宽1.7米,高2米,重达74吨,是项目桥梁工程的关键“首件工程”。

为确保首片T梁精准架设,项目组提前编制专项施工方案,组织技术骨干开展推演,优化吊装流程,严格执行“首件认可制”管理要求。从钢筋绑扎、混凝土浇筑,到预应力张拉等各环环节实施全过程质量管控,最终实现各项技术指标达优良标准,为后续大规模梁板施工提供了可复制、可推广的“样板经验”。

青文高速是浙江省“十四五”综合交通重点工程,建成后将串联金丽温高速、龙丽温高速等省级干线,构建起浙西南地区“三纵三横”高速公路网的核心联络线。

□通讯员 叶轩绮 陈宏伟



施工现场。受访者/供图