



完成综合投资 46.96 亿元 嘉兴桐乡持续刷新交通项目进度条

□通讯员 沈玲燕 穆修怡

近日,桐乡市乌镇至崇福公路(三环西路)建成通车,联通桐乡城市南北“主动脉”,成为桐乡首条与高速“同轨”的城市道路。这也标志着桐乡进入“三环时代”。

吹响“百日攻坚”号角,桐乡交通项目建设火力全开。连日来,项目大干快上,持续刷新进度条。今年初至今,已完成综合交通投资上报 46.96 亿元,1 至 8 月统计入库投资完成 49.57 亿元,同比增长 24.6%。

城镇发展能级直线攀升

“运输时间能减少近 20 分钟,上下班车程也缩短了。”嘉兴市南秀丝语丝绸有限公司扎根桐乡凤鸣街道,提起家门口的变化,总经理周惠兴感触颇深,“三环西路贯穿凤鸣,真是‘路一通,满盘活’,不光日常出行顺了,招商引资能力也大大增强。”

南秀丝语是一家丝巾及文创产品品牌企业,原材料主要来自杭州、湖州,“以前送料得绕路,遇上堵车还耽误生产,现在三环西路一开通,南来北往的货车跑起来更快了。”周惠兴接着说,“我们正计划在杭州开个门市部,到时候从三环直接上杭州二绕,不仅送货、接待客户省时,跟杭州的联系也更紧密,融杭的步子又能迈得更实些。”

2022 年 10 月,苏台高速公路(二期)建设正酣,伴随机器轰鸣的号角声,三环西路工程正式开工,多个项目交织成“大干交通”的生动图景。

据了解,道路全长 18.5 公里,总投资 33.46 亿元。建成通车后,以六车道的崭新姿态亮相,一路途经乌镇、石门、梧桐、凤鸣、崇福,跨越了杭申线、杭平申线两条三级航道和北沙渚塘准七级航道,还与桐德线、临杭大道、320 国道等重要道路无缝衔接,极大改善区域交通条件,进一步完善区域内路网结构,便捷桐乡中部、北部、南部交通出行,并加快沿线城镇建设。

文旅一路好风光,乡土美味搭上

“快车道”。“你看咱石门镇桂花村现在多方便,前有临杭大道,东头又靠着桐乡三环,出门再也不用绕远路了。”该村相关负责人笑着感慨。

如今的桂花村,集齐了野炊园、跑马场、欢欢庄园等打卡点。眼瞅着天气转凉,满村桂花飘香的日子越来越临近,“三环就挨在村边上,这一开通,不光游客过来方便,村里的招牌桂花年糕,也能搭上‘快车道’,更快送到大伙儿嘴边。”该村负责人说。

物流降本增效,方向盘转得更顺畅。“去苏州太仓,以前绕路一个小时才能上高速,如今从家门口的新 320 国道直接转入三环西路,既节约物流成本,又能节约运输时间。”浙江佑通物流货车司机董明强握着方向盘,指了指窗外新拓宽的车道。

佑通物流常年往返于嘉兴乍浦港或苏州太仓至桐乡洲泉所构成的“黄金三角”货运线路。“要是说苏台高速是拼时效的‘黄金通道’,那三环西路虽说速度稍缓些,却能兼顾速度与成本,妥妥是我们物流公司的优选。”董明强说。

三环西路的贯通,也让桐乡“30 分钟城乡通勤圈”更进一步。对于乌镇居民而言,去杭州不用再挤高速,走这条路能快速接上杭州中环,去高铁桐乡站也有了“近道”,通行时间缩短至 40 分钟左右。

重大交通项目持续“交卷”

近年来,桐乡市紧紧抓住“大干交通、干大交通”的黄金机遇,全力构建轨道化、快速化、立体化、智慧化的综合交通体系,畅通全市路网交通“微循环”“大循环”。

今年 7 月 4 日,由桐乡自掏百亿元修建的高速公路——苏台高速公路(二期)主线开通运行,以 31 个月实现全线贯通的数字写下“桐乡速度”“桐乡智慧”的传奇。

9 月 15 日,该项目再刷新进度条。洲泉服务区正式运营,将车流、人流变现,激发新的流量增长,助力桐乡区域经济高质量发展。

进入服务区,就像闯进了“藏在高速旁的桐乡小园林”,满是地域文化的味道。门口的“花瓣”造型尤其吸睛,拉伸出流畅的室内空间。白墙黛瓦配木质廊桥,一眼就看到江南水乡的模样。

据了解,苏台高速公路(二期)共设有桐乡服务区和洲泉服务区两个服务区。其中洲泉服务区西距新市枢纽约 4 公里,东至凤鸣枢纽约 15 公里,总用地面积 7.44 公顷,总建筑面积 8300 多平方米,服务区综合楼总建筑面积 6300 多平方米,总投资超 1.36 亿元,项目于去年 11 月开工建设,今年 8 月 25

日通过交工验收。而桐乡服务区将打造全省首个开放立体、绿色融合的现代服务区,正按计划目标有序推进中。

据了解,苏台高速、杭申线(嘉兴段)三级航道改造、拼盘桥梁望仙桥等 7 个重点项目总投资约 231 亿元,截至目前已完成投资超 200 亿元,为经济高质量发展提供“硬支撑”。

8 月 18 日上午,伴随着第一根钢管拱的顺利吊装,松老高桥迎来突破性进展,正式进入主桥施工阶段。这也是杭申线(嘉兴段)三级航道改造工程中首座完成该进度的桥梁。“新桥的高度提升至 7 米,这将确保三层集装箱船能够顺畅抵达嘉兴港。”桐乡市交投集团相关负责人说。

杭申线(嘉兴段)三级航道改造工程桐乡段,是浙江集装箱主通道项目桐乡段三级航道的重要组成部分,更是迄今为止桐乡内河航道投资最大的项目。总投资约 31.1 亿元,全长 39 公里,建设护岸 65 公里,新建桥梁 7 座(其中 3 座由地方拼盘建设),服务区 1 处及相关配套工程。项目于去年 3 月开工,今年至今累计完成投资 3.2 亿元,占年度计划的 80%;累计完成形象投资 8.06 亿元,占总投资的 25.9%。

杭甬复线宁波三期项目 首根静钻根植桩顺利开钻



施工现场。张振宇/供图

导报讯 近日,浙江交通集团杭甬复线宁波三期项目首根静钻根植桩在进港路高架桥顺利开钻。

该项目进港路是宁波市北仑区的重要疏港道路,一头连着宁波舟山港,日均车流量近 3 万辆,集装箱车辆占比达到 74.2%,是物流“动脉”;另一头串联着多个老旧居民区,沿线 20-60 米范围内居住着 5000 余户居民,是“民生路”。进港路高架桥桩基施工需在人口密集、交通拥堵的海港城市核心区区域推进,如何兼顾港口运转、居民生活与工程建设,成为关键课题。

为最大程度减少施工对进港路周边交通、居民生活的影响,项目团队经多方调研,引入静钻根植桩这一新型复合桩基技术。相较于传统工艺有“五重优势”：“静”,噪声降 8.7 分贝,全程控制在 65 分贝以内,达到 3 类环境标准,即使在紧邻居民区的施工段,也能避免噪声干扰居民日常休息。“净”,泥浆排放量仅为传统的 25%,用水量减少 90%,现场基本无泥浆外溢,有效避免了道路污染和交通拥堵。“精”,工厂预制高性能管桩,桩底水泥浆与沉渣充分搅拌均匀形成高强度水泥土,既提升桩端承载力,又确保桩基质量可靠。“智”,现场搭建“数

字化现场管理中心”,通过智能施工机械实时监控和精准控制施工参数,实现全过程可视化管控;“快”,单日施工 3-4 根桩基,工期缩短 50%,造价降低 10%,实现“提质、提速、降本”多重效益。

据悉,虽然该技术已在房建领域得到广泛应用,但公路桥梁桩基与房建桩基差异显著,此前尚无成熟经验。面对这一技术“无人区”,项目团队联合高校、科研院所、施工单位、桩基厂家等多方力量攻关,明确其承载力与水泥土长期耐久性,形成设计施工检测体系,成果转化成为行业标准;针对进港路施工空间狭小的特点,研发集成化、小型化智能钻孔植桩一体机,在设备尺寸缩减的同时,提升了施工安全性与适应性。

此次首根静钻根植桩植入后,进港路高架桥桩基施工进入攻坚阶段。接下来,项目团队将持续优化静钻根植桩技术的现场应用细节,进一步完善施工流程与管控措施,同时做好技术应用数据的收集与分析,后续也将继续总结实践经验,为国内高速公路领域类似城区复杂环境下的桩基施工提供可参考的经验,助力推动交通基建施工技术的优化升级。

□通讯员 张振宇 郑佳珍

甬台温改扩建宁波南段 上跨金海路架梁施工完成

导报讯 连日,在浙江交通集团甬台温改扩建宁波南段项目施工现场,一片长 35 米、吊装半径达 40 米的钢箱梁,在精准起吊、平稳转体和缓慢落位后,顺利完成上跨金海路架梁施工,为该项目鄞奉高架桥后续梁板安装形成连续作业面奠定了坚实基础。

据悉,作为项目关键控制性工程的鄞奉高架桥,采用双向八车道高速公路标准建设。此次吊装作业上跨交通繁忙的地方主干道金海路,跨路段的钢箱梁跨径达 70 米,首节 5 片钢箱梁每片自重达 95 吨,采用 500 吨履带吊进行吊装。由于施工期间需对金海路实施全封闭,交通组织复杂,封道审批难度大,加之该孔钢箱梁是全线梁板安装的关键节点,施工面临严峻考验。

“我们加大资源投入,在原有设备基础上增配登高车 4 台、吊车 2 台,并增加 20 名经验丰富的施工人员组成突击队,全程盯控吊装各个环节。”项目施工现场负责人介绍,“现场管理人员分区负责、旁站监督,确保各项安全措施落实到位,为钢梁精准吊装提供坚强保障。”

甬台温改扩建宁波南段项目作为 G15 沈海高速的重要组成部分,是国家沿海综合运输大通道的关键一环,也是浙江省东部沿海的经济大动脉。项目建成后,将提升区域交通通行能力,对促进区域经济高速发展具有重要意义。截至目前,项目开工至今累计完成投资 87.17 亿元,占总投资 190.05 亿元的 45.9%,累计完成形象进度 38.3%。下一步,项目团队将继续发扬“交投铁军”的优良作风,紧盯年度目标任务,抢抓黄金施工期,全力以赴推动项目建设。

□通讯员 邵学仕 朱利娟



架梁施工现场。赵祥师/摄