



甬台温高速至沿海高速 三门联络线通车

□记者张诗雨 通讯员郑晶晶 朱林

导报讯 1月1日,甬台温高速至沿海高速三门联络线(以下简称“两高三门联络线”)正式通车,自此从G15沈海高速(甬台温高速)前往G1523甬莞高速(沿海高速)仅需20分钟,进一步重塑了区域时空格局,让“双高速,一刻达”成为现实。



项目俯瞰图。陈能/供图

据悉,两高三门联络线是浙江沿海地区“三纵六横”干线骨架公路网中靠近海岸线的“一横”,也是我省省道干线的重要组成部分。项目路线起于三门县珠岙镇胡周村上胡自然村,终于健跳镇南野村南新自然村北侧,主线全长28.83公里,同步建设两条总长4.845公里的连接线。

该项目采用双向四车道高速公路标准设计,设计时速100公里;新增3处高速出口,分别为三门城区收费站、三门新城收费站、健跳港收费站,精准覆盖城区核心区与产业重点区。其中,新城收费站出入口新增宽为6米超宽车道,为大型装备、特种物资等超限运输车辆提供直接、高效的高速通行条件,同时可以吸引冷链物流及临港产业投资落地,也对强化台州北部东西向区域交通联系、构筑快速便捷的三门湾湾区疏港综合交通体系具有关键

作用。

两高三门联络线的通车将彻底打通三门县区域内多个乡镇的快速通道,实现全县10个乡镇(街道)在10分钟内上高速,形成“两纵一横”的H形高速路网络格局,对完善浙东地区交通骨架、推动三门湾区域协同发展具有重要意义。

“十五五”期间,三门县将围绕“港产联创新港城,接沪融甬强枢纽”发展总目标,加快推进甬台温高速公路改扩建三门段、203省道鄞州至玉环公路三门园里至小横渡段等项目建设,开工台州1号公路三门段(赤头至大冲、草头至牛尾塘段)等项目,初步构建“1369”时空圈(即:主要乡镇10分钟通达高速、主要乡镇30分钟通达县城、县城60分钟至杭甬温台都市区、90分钟至上海等长三角核心城市)。

638国道庆元段改建工程 桥梁上部结构施工开启



施工现场。吴玮霆/供图

导报讯 近日,由浙江交工集团承建的638国道庆元县景庆交界至照田圩段改建工程下洋大桥梁板架设顺利完成,标志着项目桥梁上部结构施工全面拉开。

下洋大桥位于庆元县贤良镇黄淤

村,这座大桥一端连接梁板预制厂、一端连接黄淤隧道,肩负着项目贤良段4座大桥、以及五大堡段10余座大桥几百片梁板运输任务,是整个项目的节点性工程,大桥最高处22米,全长167.14米。为确保T梁架设高质量完成,各参建单位科学谋划、整合资源,切实做好安全、技术交底工作,强化安全质量管控,严格按照审批的专项施工方案施工,最终圆满完成了该桥T梁架设任务。

据介绍,该项目建成后,将显著缩短庆元至景宁、青田、温州等地的通行时间,不仅便利群众出行,提升居民生活品质,更能通过强化东西向交通动脉,有效串联沿线产业集聚区,推动区域物流枢纽建设,助力庆元县竹木加工、食用菌等特色产业发展市场,为山区高质量发展注入强劲动能。

□通讯员 吴玮霆 季姝辰

青文高速文成段玉泉溪大桥 建设火热推进

导报讯 近日,笔者走进浙江交工集团承建的温州市交发集团青文高速(文成段)第TJ02标段控制性工程玉泉溪大桥建设现场,实地感受这座“云端之桥”的成长脉搏。

当天,笔者乘坐施工直升梯攀升至近75米高的左幅8号墩顶,山风猎猎,脚下是百米深谷,每一步都让人屏息凝神。眼前,巨大的挂篮如雄鹰展翅般依附在桥墩两侧,工人们正在其间娴熟地绑扎钢筋、调整模板。

“我们现在的位置,是全线技术难度最高、跨度最大的连续刚构桥段。”青文2标工程科科长何阳指着对岸的7号墩介绍,两墩之间,80米的峡谷上空,未来将实现“空中握手”。

玉泉溪大桥全长613米,主桥采用(65+120+120+65)米大跨度连续刚构。其主墩挂篮施工共划分16个节段,左右幅累计达96段,如同一场在高空进行的“精密拼图”。

“挂篮施工,最关键的就是精度和平衡。”何阳介绍,每个节段浇筑前,要经过施工队、第三方检测和监理三方,用全站仪进行至少三轮坐标与高程测量。为了保证箱梁顶面平整,项目团队在钢筋顶面提前焊接标尺高控制带,作为混凝土浇筑的“标尺”。

在挂篮锚固系统安装中,项目团队创新采用数控冲孔槽钢定位工艺,确保每一个锚固孔间距、尺寸分毫不差,再经精密放样安装到位,“就像在高空穿针引线,每一针都必须精准无误。”何阳介绍。

高空作业,安全重于泰山。笔者

注意到,每个挂篮上都布设了应力监测传感器。“这是挂篮的‘健康监测系统’,”何阳解释,“一旦应力超出安全阈值,系统会自动报警,防止倾覆风险。”

站在墩底仰视,挂篮如同附着在桥墩上的“钢铁巨翼”,由主桁、走行、锚固、悬吊等七大系统组成,总重超过56吨。这套自重超重、逐段前行的施工体系,最大优点在于无需在深谷中搭建大量支架,既保护了下方溪流与县道,也大幅节省了工期与成本。

眼下,玉泉溪大桥主墩已全面进入挂篮悬浇阶段,形成“多工作面并行”态势。目前,大桥左幅7#、8#、9#三个墩均已进入标准循环作业阶段,平均施工效率约为每墩12天完成一个节段,梁体在空中以肉眼可见的速度“横向生长”,工程进入快速成桥期。

于桥墩顶眺望,侨乡玉壶镇的屋舍在群山间若隐若现。“项目通车后,峡谷变通途,将彻底改变周边乡镇的交通格局,是一条实实在在的致富路、连心桥。”温州文青高速有限公司负责人说。

□谢宝光 刘米连 叶轩绮



玉泉溪大桥建设现场。刘米连/供图

舟山岑港至白泉公路(小沙至马岙段)工程建设有序推进 王家弄隧道实现贯通

导报讯 近日,随着最后一次爆破顺利实施,连接舟山定海小沙、马岙两地的王家弄隧道实现贯通,预计2026年春节前可基本具备通车条件,为舟山岑港至白泉公路(小沙至马岙段)工程后续施工顺利推进筑牢根基。

据悉,舟山岑港至白泉公路(小沙至马岙段)工程作为小沙与马岙的交通纽带、甬舟高铁马岙站重要配套道路,总投资约1.9亿元,线路全长2.7公里,起于小沙街道庙桥村,向东途经马岙王家弄自然村、甬舟高铁马岙站、安家自然村,止于马岙街道北海村北海小区附近,与马沙线平交。项目按双向两车道二级公路标准建设,设计时速60公里,同步新建1.29公里长的王家弄隧道、两座桥梁及多道涵洞,建成后将织密区域交通路网。

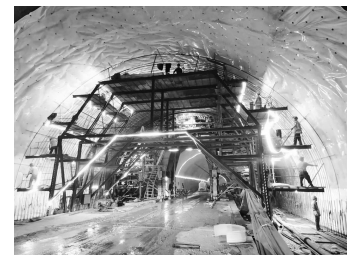
该工程王家弄隧道施工全面临诸多挑战,围岩地质复杂多变、施工技术难度大、安全风险隐患大,成为制约项目推进的“硬骨头”。为啃下这一难题,建设各方同心协力,迎难而上,坚持以技术为先导,以安全为底线,应用带模注浆工艺,在缩短隧道二衬浇筑周期的同时,显著提升施工效率与工程质量。

技术攻坚阶段,建设团队通过特邀省级专家团队驻场指导,组织参建单位赴先进铁路隧道项目实地

研学,积极引入“超前地质预报”技术与动态化支护方案调整机制等手段,配合科学预判与柔性应对相结合的策略,有效控制了地质风险,确保了开挖作业的安全、精准与高效。此外,建设团队始终坚持以人为本,通过科学优化施工组织方案,合理调配施工时段,实现了工程推进与民生保障的双赢。

据了解,舟山岑港至白泉公路(小沙至马岙段)工程自2024年9月开工以来,目前已完成路基、桥梁施工,机电施工进度过半,路面水稳基层施工完成20%。工程计划于2026年4月底实现通车,届时将完善定海中部区域路网结构,大幅提升小沙、马岙两地通行效率,进一步强化甬舟铁路马岙站交通辐射能力,高效疏解高铁客流,方便群众出行与旅客换乘。

□记者 江天
通讯员 吴建波 李嘉丹 李波



隧道施工现场。吴建波/供图