



甬舟铁路“一隧三桥”建设正酣

□通讯员 沈莉 赵荣发 晋旭俊

导报讯 冬日晴好,甬舟铁路“一隧三桥”建设现场施工正酣。“一隧三桥”,即“下穿”金塘水道的金塘海底隧道;“上跨”西堠门水道、桃夭门水道、富翅门水道的西堠门公铁两用大桥、桃夭门公铁两用大桥、富翅门公铁两用大桥。



西堠门公铁两用大桥5号主塔建设现场。赵荣发/供图

“我们即将从软土地层进入上软下硬地层,难度提升不小。”近日,“甬舟号”盾构机机长彭超忙着地层转换前的准备工作。

地面的盾构智慧中心内,彭超双手放在操作旋钮上,远程操控着“甬舟号”,眼睛紧紧盯着数字大屏,刀盘转速、切口压力、盾构机姿态……“每个数字都要关注。”他说,别看“甬舟号”如此“大”,一点细微的变化可能就会引发“大震动”。

上层软土强度低、稳定性差;下层硬岩硬度大、强度高,想要保持4350吨重的“甬舟号”姿态平稳、匀速前进不容易。

与此同时,海平面下60米的盾构机驾驶室内,值班人员肖桐同样紧盯眼前的操作台,时刻关注“甬舟号”的各项掘进参数。

去年,金塘海底隧道宁波侧用上了中铁十四局联合高校自主研发的远程驾驶装备及数字盾构系统。“地面远程

操控+地下员工值守,为‘甬舟号’向舟山侧掘进上了双保险。”中铁十四局甬舟铁路项目高级工程师胡浩说。

金塘海底隧道是甬舟铁路全线的控制性工程之一,全长16.18公里,其中海底盾构段长11.21公里,最大埋深78米,是世界最长的海底高铁隧道。

自2024年5月始发以来,“甬舟号”已经历12次地层转换。“地层转化频繁,刀具磨损严重。”胡浩坦言,进入海域后,顶着高水压换刀难上加难,“好在针对‘换刀难’百分百自主研发的‘饱和带压换刀’装备和技术均已准备就绪,随时准备启用。”

目前,“甬舟号”已掘进3072米,以日均6米到8米的速度平稳向海中对接点挺进。

除已封顶的西堠门公铁两用大桥5号主塔外,“三桥”的其他各个主塔均已进入施工冲刺期。

西堠门公铁两用大桥4号主塔预计6月封顶;桃夭门公铁两用大桥6号

主塔高度已突破177米,计划下月初封顶;富翅门公铁两用大桥21号主塔正在进行上横梁浇筑,高度突破88米,预计5月底封顶,20号主塔高度突破50米,预计6月底封顶。

西堠门公铁两用大桥5号主塔建设现场,海风凛冽。工程车辆往来穿梭,300余名工人分工有序,正在进行塔顶垫石施工、引桥施工及钢梁托架加工。

“封顶后,我们的施工重点转向塔顶主索鞍的安装,垫石施工是前期准备工序。”中铁大桥局甬舟铁路项目副总工彭颖说,主索鞍是悬索桥上部结构的关键受力构件,大桥共有4个。

主索鞍单个构件重90吨,为铸钢

结构,从地面吊装至294米高的塔顶,至少需要3小时。计划今年4月完成5号塔主索鞍的安装。

“一隧三桥”为甬舟铁路全线重点工程和最大亮点,创下多个全国乃至世界第一。例如,西堠门公铁两用大桥是世界最宽跨海大桥;富翅门公铁两用大桥是世界最大跨度高低塔公铁同层斜拉桥;桃夭门公铁两用大桥是世界首座三箱分离式混合梁斜拉桥……

甬舟铁路计划2028年具备通车条件。全线西起宁波东站,经宁波鄞州区、北仑区,跨越金塘水道、西堠门水道、桃夭门及富翅门水道至舟山本岛,终于舟山白泉,线路运营长度77公里。

第四届交通运输行业基层党建创新案例遴选结果公布 甬金衢上金华段3标“智匠先锋” 党建品牌获评“优秀案例”称号



梁板预制现场。许瀚文/供图

导报讯 近日,中国交通报公布第四届交通运输行业基层党建创新案例遴选结果,浙江交通集团下属浙江交工宏途甬金衢上金华段3标项目打造的“智匠先锋”党建品牌成功入选,获评“优秀案例”称号。

作为项目全线唯一的梁板预制标,甬金衢上金华段3标项目部肩负着全线38.26公里线路中7872片梁板预制安装、桥面系及附属工程建设,施工体量庞大、攻坚压力艰巨,同时智慧梁场建设带来的数字化变革,对传统施工模式及从业人员素养提出了全新挑战。为精准对接高素质劳动者队伍建设要求,项目部以公司“红匠”党建工作为引领,创新打造“智匠先锋”党建品牌,构建形成“红匠领航、红匠培育、红匠情怀”三位一体的党建工作新格局,全程助力一线工友实现从“体力驱动型作业”向“技术赋能型出彩”的转型跨越。

面对智慧梁场建设对产业工人能力提出

的新要求,该项目党支部搭建“红匠讲堂”培训平台,整合多方资源开展专业培训,建立“培训+考核+激励”机制,增强培训实效性吸引力,现已开展培训30期,完成3000名产业工人的入职技能培训;创立“红匠智造”创新工坊,发挥劳模工匠带头作用,引导工人参与技术攻关与“三微五小”创新,推动横隔板二次浇筑升降台模、横隔板主筋定位盘等30余项技术成果落地。经过两年多的培养,项目基地先后培育出1名浙江省“金蓝领”、7名金华市“金蓝领”及1名“八婺金匠”,高技能人才队伍建设持续加强。

同时,项目部推行党员联系班组机制,通过组织项目党员与施工班组“一对一”结对,让党员真正成为工友们身边的服务员、安全员、监督员。通过清单化管理和责任化落实,党员累计帮助工友解决各类实际困难20余项,有效构建起党员带头、班组协同的工作格局,切实将党建优势转化为项目提质增效的强大动力。此外,该项目党支部牵头组建智慧梁场专班、党员先锋队 and “红匠智造”自营班组,带领产业工人靠前指挥、合力攻坚,保障场站建设、梁板预制等任务按时完成,点燃产业工人奋斗热情。

截至目前,项目部顺利攻克7872片梁板预制任务,梅溪大桥、金西开发区大桥贯通等多个关键节点建设,先后荣获“2024年度交通运输科技示范工程”等多项集体荣誉。

□记者 沈颖惺 通讯员 许瀚文

甬台温改扩建宁波南段 单幅双四保通 第五次交通转换完成

导报讯 1月13日,浙江交通集团甬台温改扩建宁波南段项目施工现场传来捷报,该项目单幅双四保通第五次交通转换顺利完成,为后续前金高架路改桥、溪头大桥左幅桥梁施工按下“加速键”。

本次交通导改,项目团队将既有台州方向车流引导至右幅(台向)新建的前金高架、溪头大桥右线保通道路,既有宁波方向车流引导至右幅(台向)老路,形成右幅双向保通通行,实现该路段左幅(宁向)断流,施工质量、效率大幅提升。

受交通导改路段车流量大、导改口数量多、宁海北互通纵横纵复杂等因素影响,本次交通导改任务非常艰巨。项目团队早在去年10月份就开始谋划本次导改,邀请行业专家召开专项评审会,从交通组织、安全防护到应急预案进行全方位论证,并结合前期导改经验,提高保通路导改口线形设计标准,制定保通路导改口标志标牌标准;密切联系高速交警、行政执法队及运营单位开展多次桌面推演及预验收,对各方提出的合理化建议进行全方位落实。

本次导改采用夜间断流的交通组织方式,完成六个导改口共三个路段的交通导改工作,导改里程约14公里,投入232名施工人员。截至目前,甬台温改扩建宁波南段已实现单幅双四保通27.7公里,1月18日至19日将对岙岙岭隧道前后两段8.4公里进行导改,为后续大规模集约化施工奠定坚实基础。

据悉,甬台温改扩建宁波南段项目起于宁波市奉化西坞,终于宁海麻岙岭隧道,全长约69公里,总投资约190亿元。项目全线采用双向八车道高速公路标准改扩建,建成后对推动区域经济高速发展和发挥高速公路网规模效益具有重大意义。截至目前,项目累计完成投资97.29亿元,占总概算的51.2%,累计完成形象进度45.1%。

□通讯员 潘剑松

舟山交通工程建设工作调研座谈会召开

导报讯 1月7日至8日,浙江省交通工程管理中心相关工作人员赴舟山市开展交通工程建设专项调研。

1月7日,调研组一行深入宁波舟山港六横公路大桥二期工程(干岩互通至梅山互通段)施工现场开展专题调研。在该工程青龙门大桥Q3主塔建设点位,调研组重点听取了相关主塔施工

工艺、质量控制要点及安全生产保障措施汇报,并实地察看了工程建设进度。

1月8日上午,调研组前往S308舟山本岛环岛公路白泉至三官堂段工程现场,实地察看项目建设进展。随后,调研组在舟山市交通运输局召开调研座谈会,舟山市交通工程管理中心相关负责人系统汇报了交通工程建设管理、

质量安全监管等工作情况。

调研组充分肯定舟山交通工程建设取得的阶段性成效,并就下一步工作作出部署:要坚持创新驱动,立足舟山海岛交通建设特点,探索智慧监管、绿色建造等新模式,以技术创新和管理创新提升工程建设现代化水平;要强化精准帮扶,省、市、县(区)三级协同联动,聚

焦项目推进堵点难点,精准施策、破解难题,为项目建设提供全流程保障;要锚定打造平安百年品质工程目标,严守质量安全底线,紧盯关键工序和重点环节,实施全过程从严监管,筑牢交通工程长远安全根基,为舟山经济社会高质量发展提供坚实交通支撑。

□通讯员 叶秀丽 李业繁 记者 江天