



杭金衢改扩建二期工程正式运营

□记者 沈颖惺 通讯员 华丽 孙汝兰

导报讯 2月10日,浙江交通集团杭金衢改扩建二期指挥部承担建设管理的沪昆高速公路浙江省金华互通至浙赣界段工程(以下简称“杭金衢改扩建二期工程”)通过竣工验收,标志着该项目完成全部建设程序,正式投入运营。

杭金衢高速是国家高速公路网“五纵七横”中上海至瑞丽高速公路的组成部分,是东部长三角地区通往中西部地区的交通大动脉。杭金衢改扩建二期是我省“大通道”重点推进项目。项目起点为杭金衢改扩建一期终点的金华互通,沿原杭金衢高速公路线位,经金华的婺城、兰溪及衢州的龙游、衢江、柯城、常山,终于浙赣省界,全长约136.8公里,全线按八车道高速公路标准建设。项目整体工程于2019年10月全面开工建设,主线工程于2022年9月9日通过竣工验收并于同年国庆长假前实现全线通车。

历经3年多的试运营,昔日“堵王”彻底一“畅”到底。据统计,自2023年杭金衢改扩建二期工程建成通车以来,

该路段车流量年均增长10%,但在车流量持续攀升的同时,区域高速路网拥堵压力大幅缓解。尤其是2025年春运作为通车后流量峰值期,3公里以上拥堵次数、时长较2019年春运分别下降73.8%、94.6%,有效解决了大流量下区域道路拥堵问题,有力保障春运期间广大司乘人员平安出行。

作为浙江省高速公路改扩建领域的先行者,杭金衢改扩建二期项目团队总结了成套经验与创新成果,项目共获得国家实用新型专利19项,部级工法8项,省级课题3项,省级科技奖1项,国家级发明专利1项,部级QC1项,省级QC2项。其牵头编制的《改扩建工程建设管理及技术要点》《改扩建工程建设施工交通组织要点》已在申苏浙皖、



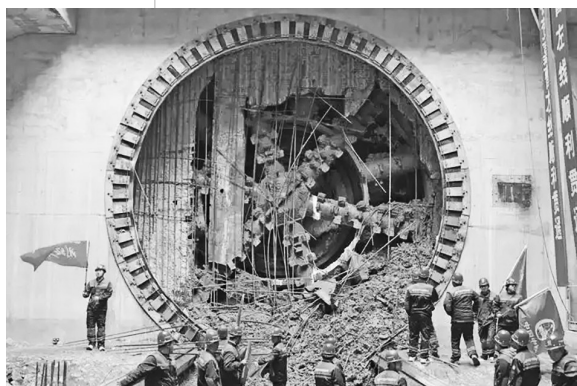
项目俯瞰图。华丽/供图

甬金、甬台温、诸永等省内多条高速改扩建工程中推广应用,切实为浙江交通高质量发展注入动能。

随着纵贯浙江东西腹地八车道高速公路杭金衢改扩建二期从纸上跃为现实,项目新增的婺城、龙游港、衢江、柯城4处互通,新建的四条连接线,彻底实现当地百姓“家门口上高速”的期盼。柯城互通极大便利了农贸产品

流通,助力衢州绿色产业集聚区、巨化集团物流畅通,加快了区域物流循环;衢江互通则进一步优化当地交通环境,助推四省边际枢纽港综合交通体系建设;龙游港互通为当地红木小镇产品外运搭建便捷通道;婺城互通则进一步优化区域路网结构,打造金华市综合交通体系。

沪苏嘉城际铁路浙江段首条盾构隧道顺利贯通



盾构机破洞而出。
赵颖硕/摄

导报讯 2月9日,随着盾构机破洞而出,沪苏嘉城际铁路浙江段嘉兴至枫南市域铁路土建施工SG1标段嘉曹盾构区间左线隧道顺利贯通,成为该项目首条贯通的盾构隧道。

“这标志着全线盾构施工取得了关键性突破,为后续工程进行轨道铺设和机电安装奠定了坚实基础。”在贯通现场,中铁隧道局枫南1标隧道技术负责人杨晨难掩激动。

嘉兴南站—曹庄站区间隧道双线长约3125.3米,其中左线长约3149.2米,右线长约3101.3米,采用两台土压平衡盾构机进行施工,双线均由曹庄站始发,掘进至嘉兴南站接收。

杨晨告诉记者,该区间左线自2025年3月始发,至2026年2月接收,历时11个月,始终严格遵循既定时间节点稳步推进。施工高峰期,现场投入一线盾构作业人员80人,后勤管理及设备维保人员20人,组成了一支百人团队协同作战,最终实现了日均平稳推进10环的施工效率。

然而,嘉曹盾构区间的掘进之路并非坦途,充满了技术与管理的多重挑战。曹庄站作为隧道接收车站,受场地空间限制无法容纳完整盾构机,工程创新性采用分体分批始发方案,这对施工组织管理、工艺精准控制及安全质量保障都提出了极高要求;同时,区间线路需穿越多处河流与重要建筑物,且地处冲积平原腹地,沿线以富水软土为主,土质松软、稳定性差,不仅给盾构掘进精度控制带来极大考验,更对周边沉降防控设立了

严苛标准。

面对复杂地质条件,嘉兴市铁投集团市域铁路公司组织相关参建单位,提前开展全面地质勘探与多轮方案论证,量身定制了针对性施工技术措施和安全应急预案。施工过程中,项目大力推行“盾构智能建造”,基于《中国盾构/TBM隧道智能建造蓝皮书》技术标准,在本项目实践应用了30多项“盾构智能建造”子系统,最终推动盾构掘进效率提升20%以上,圆满完成嘉曹盾构区间左线贯通任务。

嘉兴市铁投集团市域铁路公司工程管理部经理刘长江介绍,枫南线SG1标包含一站两区间,其中全国首座采用连续沉井施工工艺建设的地下车站曹庄站目前已完成所有沉井下沉施工,沉井间连接段已全部贯通,预计上半年主体结构完工;其隧道区间采用“一站四机”模式施工,已累计推进6000多环,剩余盾构机计划将于今年先后完成掘进。

“2026年是工程的‘大干之年’,我们计划完成最后一台盾构机的始发作业,同步做好科技城站4台盾构机的接收工作;全力推进科技城站、湘家荡站、七星站、硅谷站4座车站的主体结构施工;加快七星车辆段地上主体结构建设进度,并全面启动控制中心建设及轨道铺设工作。”刘长江表示。

嘉兴至枫南市域铁路项目是长三角地区首条跨两省一市的快速铁路沪苏嘉城际铁路的重要组成部分,本线起于嘉兴南站,途经嘉兴经开区、南湖区、嘉善县,止于嘉善县惠民街道浙沪省界,线路全长35.1公里,设嘉兴南站、曹庄站、科技城站、湘家荡站、七星站、归谷站、嘉善站、枫南站8座车站,设计时速160公里。

“项目建成后,将进一步加强嘉兴市区、嘉善县域与上海南部组团间的轨道交通联系,不仅能优化城市出行结构,完善综合交通运输体系,更能为嘉兴建强主城区、打造长三角城市群重要中心城市筑牢交通支撑,有力推动区域协同发展迈向更高水平。”嘉兴市铁投集团相关负责人表示。

□朱葭苇 徐云霞

绍兴地铁建设全面协同攻坚

导报讯 2月9日下午,绍兴地铁2号线二期土建1标檀渎站到经开西路站施工现场机声轰鸣,工人们正熟练地为巨大的盾构管片粘贴密封胶。另一旁,运输车辆来回穿梭,一边将渣土运出,一边将砂浆等建材及时送入。中铁三局绍兴地铁2号线二期项目现场负责人沙石磊介绍,目前该站点左线盾构已推进936环,右线完成261环,各类管片、防水材料等物资均已储备充足,以保障春节期间连续施工。

加快推进地铁2号线二期、4号线一期建设,是今年绍兴市政府工作报告明确的重点任务,也是完善城市轨道交通网络、拓展城市空间、促进区域协调发展的关键一环。其中,2号线二期将延伸连接主城区与重要外围组团,有效服务沿线居民通勤与产业发展;4号线一期则将强化城市东西向联系,缓解中心城区交通压力,并带动沿线片区开发。两条线路同步提速、协同攻坚,地铁版图的扩展将有力赋能城市提质跃升。

为确保工程按计划推进,今年春节期间,许多地铁建设者选择留守工地。在檀渎站施工现场,来自四川的工人孟时日哈正专注地为管片安装止水条和三元乙丙橡胶条。今年,他和

现场50多名工友一样,将在绍兴过年。“虽然春节不能回家,但想到以后绍兴市民能坐上我们参与建设的地铁,就觉得付出很有意义,心里挺自豪的。”孟时日哈笑着说。

目前,两条地铁线路建设整体进展顺利,2号线二期已实现6座车站主体封顶,10台盾构机全部始发掘进,山岭隧道贯通,高架段桥梁桩基基本完成,车辆段完成全部基础施工。4号线一期全面铺开,正线土建标段招标全部完成,9座车站完成交通疏解与管线迁改,主体围护结构施工正全速推进。

春节期间,绍兴市轨道交通集团将全力推进地铁双线建设,强化统筹协调,建立完善动态调度机制,加强春节期间施工现场的物资供应,持续加强渣土外运协调与场地管理,确保出土环节顺畅衔接。严格执行节日期间值班巡检制度,安排专人值守,备足应急物资,确保施工全程安全受控、质量可控。

“新的一年,我们将继续保持奋进姿态,开足‘马’力,以更高标准、更实举措,保质保量推进工程建设,推动‘轨道上的绍兴’与产城人文融合发展双向奔赴。”绍兴市轨道交通集团有关负责人说。 □裴玮

奏响攻坚奋进“交响曲”



近日,在金华铁路枢纽扩容改造工程沪昆外环线金华开发区苏孟段项目现场,一派热火朝天的繁忙景象。项目进入水泥浇筑施工阶段,建设者们用坚守与担当,奏响攻坚奋进“交响曲”。 □李建林/摄影报道