

加快建支点 力拼开门红

湖北交投230亿投资刷新42个项目进度条

一年之计在于春,开局起势见精神。从机械轰鸣的武陵山涧到车辆穿梭的江汉平原,从串联“黄金三角”的汉宜路到武鄂黄黄一体化的改扩建,从鄂陕交界的隧道现场到过江新通道的长江大桥……这个春天,湖北交投

集团42个项目建设在荆楚大地火热推进,完成高速公路投资230亿元、同比增长29%。交投入鼓足干劲,书写枢纽提能战略的交投担当,用项目建设的速度与激情,彰显湖北加快建成支点的力度与豪情。



建设中的宜来高速柴埠溪大桥。

京港澳高速湖北北段进度超九成

3月27日凌晨3点20分,京港澳高速湖北北段改扩建工程最后一座涉铁转体桥完成顺时针旋转,精准跨越汉丹、汉宜等多条铁路干线,至此,该项目4个跨铁路交叉工程实现全线贯通。

京港澳湖北北段全长157.79公里,起于鄂豫界九里关,止于武汉西枢纽互通立交,概算总投资210.1亿元。主线采用“两侧拼宽为主、局部分离加宽新建”的方案改扩建,建成后,路基宽度将从26米拓展到41.6米,项目建成通车后,通行能力将由现状的4.7万辆提升到10万辆,将进一步缓解京港澳高速公路的交通压力,为畅通祖国南北交通大动脉,推动长江经济带高质量发展发挥重要作用。

据悉,京港澳改扩建项目自启动之日起,就明确了“智”能建设的总体建设思路,将智慧化基因嵌入项目建设全周期:依托“交投智建”矩阵,持续推行智能建造技术,持续完善“京港澳智能建造基地”,做到数字化管理、数字化检测评定和数字化调度,织密项目建设数字化“天网”;在项目施工现场,通过预制“数字化”巨梁、焊接机器人、激光除锈、无人摊铺等各项先进技术,在确保安全的同时,提升3倍施工效率;同时,与院士团队等顶尖科研

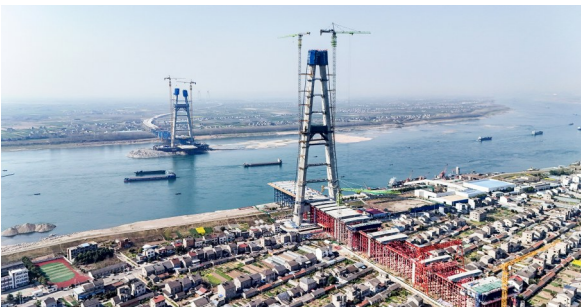


京港澳高速改扩建工程新建蔡甸收费站。

团队建立“产学研用”深度协作机制,15项国内首创技术创新成果在此破茧成蝶,使这条正在建设的高速公路充满“智慧”。

据湖北交投集团项目相关负责人介绍,截至目前,京港澳湖北北段项目全线路基工程累计完成99.8%,桥梁(涵)工程累计完成93.4%,路面工程累计完成78.9%。朱家湾、天鹅湖收费站所有房建工程主体结构工程已全部完工。

当枝松+襄宜高速双路并进



枝江百里洲长江大桥北岸主塔成功封顶。

3月21日,湖北交投集团投资建设的枝江百里洲长江大桥北塔顺利封顶,241米塔柱直指苍穹。作为目前在建世界最大跨径钢-UHPC组合梁斜拉桥,该节点的突破标志着当枝松高速建设取得关键进展。

一季度以来,湖北交投宜楚建设公司以劳动竞赛为抓手,建立“日推进、周安排、月调度”管控机制,通过工序分解、节点倒排,推动当枝松高速、襄宜高速宜昌段两大项目齐头并进,完成投资超18亿元。

在工程建设中注重科技创新服务项目,枝江百里洲长江大桥创新采用“竖向移动工厂”施工模式,自主研发适用于大桥“A型塔”的智能建塔装备系统,实现高空作业标准化流水线施工。同时,在长坡坡特长隧道施工中,应用多臂凿岩台车、湿喷机械手等先进设备,使打孔工效提升4倍,累计掘进突破5000米大关。目前,当枝松高速路基工程累计完成约95%,桥梁工程累计完成约80%。襄宜高速宜昌段桥梁桩基累计完成73%,桥梁墩柱完成44%。

为确保工程质量和安全,项目建设团队构建了“空天地”立体防护网,为“云端造塔”“地心掘进”保驾护航。隧道施工通过超前地质预报、监控量测严格控制沉降变形,路基段启用5G无人机开展航拍督查,枝江长江大桥主塔施工运用远程塔吊操作系统,配合自主研发的液压爬模防坠装置等18类安全设施,实现高空作业零事故。

当前,当枝松高速约完成总投资的78%,襄宜高速宜昌段约完成43%,两大动脉建设正全面提速。据悉,当枝松高速计划2026年通车,襄宜高速宜昌段预计2027年建成,届时将为串联城市群、助力长江经济带发展注入新动能。

武黄高速改扩建按下快进键

3月30日,随着柯家墩大桥左幅钢箱梁预拼装、顶推设备及附属设施安装调试等准备工作的完成,大桥跨河段建设工程迎来了关键节点——左幅桥梁正式开启顶推。该项工作的启动标志着武黄(武汉至黄石)改扩建项目控制性工程即将迈向一个新的阶段,为日后全线贯通按下快进键。

新建大桥全长1411米,是原桥的10倍,宽42米,设计时速120公里。主跨100米的钢箱梁通航孔净空达10米,释放桥下空间5.6万立方米,缓解两岸交通割裂问题。作为武鄂黄黄“三横三纵”快速路网中轴主通道,其建成将显著提升区域通行效率,助力武汉城市圈一体化发展。

鄂东建设公司始终秉持“智慧、和谐、安全、廉洁”的建设理念,全力打造“交投智慧线”。项目全线运用数字化机械设施设备施工。对路基压实设备安装前端装置,通过北斗定位系统、智能传感器及电子工程图终端,对碾压遍数、厚度、行走轨迹、压实度等进行智能监控。深化数字化光纤技术运用。充分借鉴省内外智慧高速建设经验,更新换代机电设备,全面应用光纤光栅技术,实现最优质服务于运营管理、服务于司乘人员。推行数字化软基处理。运用北斗定位系统、智能传感器,智能化监测孔深、孔壁垂直度等参数,图形化展示桩机作业进程,自动进行数据的采集、记录、输出。建设数字化工地试验室。引进智能养护及检测一体化装备,全自动钢筋重量偏差划线一体机等一批先进检测设备,实现试验过程



武黄高速改扩建项目柯家墩大桥顶推作业。

数字化。开发全过程智慧信息化平台。实现“一个系统一张图”,集计划、进度、安全、质量、合同等关键项目管理模块于一体,依托平台各功能模块与配套终端,实现质量验评、业务审批、数据填报等全线上操作。实现综合场站智能实用化。制定“两区三厂”建设指导意见,打造涵盖智慧混凝土拌合站、智慧钢筋加工厂、智慧梁厂的标准化、智能化综合场站。

截至目前,武黄改扩建项目路基工程已完成80%,桥梁工程已完成85%,涵通工程已完成85%,现场1000余名建设者和370余台套机械设备日夜奋战,全力冲刺2025年底建成通车目标。

房五高速兴长段建设正酣



房五高速兴长段九歌长江大桥建设现场。

3月25日,在秭归群山耸立的峡江两岸,旋挖钻机轰鸣,火花飞溅,锤击悦耳,交织成奋进的交响曲。

作为“鄂湘三江三山(长江、清江、汉江、武当山、神农架、武陵山)”世界旅游走廊大通道,全长72公里的房五高速总投资195亿元,连接沪蓉、沪渝高速两条交通大动脉,桥隧比达87.88%,为湖北省桥隧比最高的交通工程,计划2029年通车。

全长10.4公里的佛照山隧道,是目前湖北省内在建最长的公路隧道,最大埋深达1290米,隧道内面临突泥涌水、岩溶发育、软岩大变形、高地应力及断裂破碎带等

复合型地质风险。

“6个作业面同步推进,单洞日掘进3至5米,目前累计进尺2400米,占总量的25%。”为啃下这块硬骨头,湖北交投神宜建设公司主动运用超前地质预报技术,对前方地质进行详细探测,为施工提供准确的地质信息,项目还应用多臂凿岩台车、拱架安装台车、二次衬砌多功能台车等8台套大型设备,大幅提高施工效率,降低安全风险;同时,积极运用“5G+”技术,实现对大型设备的远程精准操控,使工程建设向“机械化换人、自动化减人、信息化管人”的目标稳步迈进。

在项目不远处的九歌长江大桥现场同样热火朝天,该桥为主跨968米的双塔单跨钢箱梁悬索桥,北索塔高205.4米,南索塔高223.4米。目前,九歌长江大桥已完成主墩的10根桩基础和七级边坡的防护,预计今年6-7月完成全部桩基施工,进入桥梁下部施工阶段。

佛照山隧道掘进1.3公里、九畹溪特大桥12根桩基施工、草池坪隧道完成产值7500万元、橘颂特大桥桥墩施工100米及熊家岭隧道全线贯通……今年一季度以来,房五高速兴长段2300余名建设者与850余台设备,满弓奋进,完成投资4.9亿元,开工累计完成进度34%。

宜来高速宜昌段冲刺年底建成

伴随着机械的轰鸣声,摊铺机将新制备的沥青混合料均匀地铺展开来,一辆辆有序排列的压路机一次次初压、复压……站在春日里的建设现场,宜来二期项目试验段中面层摊铺,正在如火如荼施工中。

一季度以来,湖北交投宜昌建设公司以“逢山开路”的魄力,在鄂西南绘就“天堑通途”的壮美画卷,完成投资4.48亿元,累计进度突破90%。其创下世界最宽双边工字钢组合梁斜拉桥纪录的控制性工程柴埠溪特大桥,目前桥面板安装进度达到83%,8.1公里的五峰山特长隧道较原计划工期提前3个月贯通。这条平均海拔超千米、桥隧比达73.3%的“云端天路”,正在冲刺年底建成。

该公司以“起跑即冲刺”姿态,围绕绿色施工、安全标准化、品质工程三大主线,细化年度攻坚清单,配套季度考核“进度条”,实现目标精准导航。领导班子分片包保,穿透式督导溶洞处理、架梁通道等关键技术环节,以“日调度、周通报”机制破解要素制约,保障复工复产高效推进。

作为湖北省在建难度系数最高的项目之一,宜来高速宜昌段从一开始就锚定国家优质工程创建标准,以“创优创杯”工作为行动纲领,强化重点部位管控,开展质量提升专项行动,采用考核评比、奖优罚劣,压实质量管理责任,打造“优质耐久,安全可靠”的工程标杆,为宜来项目申报国家级品质工程奠定基础。



正在建设的渔洋河大桥。

党建引领点燃攻坚引擎,项目全面启动“项目吹哨+党员突击队报到”机制,11项专项攻坚任务清单化推进。党员突击队冲锋在隧道贯通、生态治理一线,让党旗飘扬在攻坚阵地。依托“宜路提升”人才培养计划,构建“七维一体”培养体系,通过导师制、轮训制锻造知识型人才方阵,为项目建设注入生机。

宜来高速宜昌段起于宜都市姚家畈镇,止于五峰土家族自治县田家屋场,全长92公里,投资168亿元,桥隧比达73.3%。项目建成后,恩施至宜昌车程将缩至2小时,惠及沿线18个乡镇30万群众。



正在建设的十巫南高速溢水互通。

3月25日,随着最后一车混凝土浇筑完成,十巫南高速首联桥面顺利完成浇筑。这一关键节点的突破,标志着十巫南高速建设取得阶段性进展,为全线开始进入上部结构施工奠定坚实基础。

十巫南高速起于十堰市竹山县溢水镇东川村,与已建的十巫高速公路鲍峡至溢水段对接,与安来高速公路相连,全长84.9公里,横跨鄂陕两省,穿越秦巴山脉深处,桥隧比高达85.6%,是湖北省在建高速公路中桥隧比例最高、地质条件最复杂的项目之一。其中,兴隆2号隧道作为十巫南高速控制性工程之一,全长4375米,

全隧4000米穿越遇水极易软化成泥状的绢云母石英千枚岩,受千枚岩遇水软化及富水地质条件叠加影响,施工中极易出现掌子面溜塌、涌水等险情,施工难度大,安全风险高。

在地质难题面前,郧楚建设公司紧紧围绕“全生命周期”建设理念,组建由设计、监理、施工及管理单位党员骨干组成的党员突击队现场驻点攻坚,经反复论证和技术攻关,采用七大超常规技术措施:优化开挖工法,控制单次进尺减少岩层扰动;实施掌子面前方双层注浆加固并加厚喷射混凝土,提升软化岩层承载能力和初期支护结构强度;强化散水引排,降低洞内涌水量;结合超前水平钻、地质雷达、激光扫描仪等多种手段进行超前地质预报,精准掌握前方地质情况,为隧道顺利掘进奠定坚实基础。

截至目前,兴隆2号隧道左右洞进尺均已突破1000米大关,预计于2026年9月双向贯通。

郧楚建设公司介绍,十巫南项目本年度已完成投资14.8亿元,累计完成投资94.4亿元,项目预计建设工期为48个月,计划于2027年建成通车。项目建成后,将连接湖北省十堰市、陕西省安康市以及重庆市,成为汉江生态经济带“两区、四轴”中沿汉江发展轴、沿武西高铁发展轴之间的重要联络通道。

撰文:王勇 夏喆
本版图片由湖北交投集团提供