

海太长江隧道开工动员会举行

吴政隆出席并宣布开工 许昆林讲话



晚报综合消息 在全国上下喜迎党的二十大胜利召开之际,昨天上午,省委、省政府在南通召开海太长江隧道开工动员会,坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,深入学习贯彻习近平总书记重要讲话精神,完整准确全面贯彻新发展理念,加快服务构建新发展格局,进一步加强重大交通基础设施建设,更好地服务长三角一体化发展和长江经济带发展等重大战略,切实担起“勇挑大梁”重大责任,坚决扛起新使命、奋力谱写新篇章。省委书记吴政

隆出席并宣布海太长江隧道开工。省长许昆林出席并讲话。

许昆林在讲话时代表省委、省政府对项目开工建设表示祝贺,对广大建设者致以崇高敬意。他说,重大交通基础设施建设是稳投资、稳增长的“压舱石”,也是扩大就业、促进消费需求的重要措施。要聚焦既定目标,加快推进过江通道等重大基础设施建设,抓实抓好当前关键窗口期,加强统筹协调,做好要素保障,推动项目早落地、早开工,尽快形成更多实物工作量,助推经济回升

向好。要只争朝夕、攻坚克难,加快建设促进融合发展、资源高效利用、技术管理一流的过江通道,积极探索筹融资模式、运营管理模式、养护管理技术创新,早日形成功能完善、安全便捷的过江通道系统。海太长江隧道建设规模大、技术挑战多、社会关注度高,要加强组织领导,上下联动、齐心协力把项目建成精品工程、平安工程、廉洁工程,为“扛起新使命、谱写新篇章”作出新贡献,以实际行动迎接党的二十大胜利召开。海太长江隧道是江苏“十四五”期间重点推进的公铁复合过江通道、国内首个公路双管和铁路单管双线盾构隧道,其中公路部分连接苏州太仓市和南通海门区,隧道全长约11.2公里,采用全国首个超大直径盾构预制拼装一体化建造,是世界最长、中国断面最大的

公路水下盾构隧道。项目建成后,将进一步优化长江干线过江通道布局,对促进江苏区域互补、跨江融合、南北联动发展,推动长三角一体化高质量发展和长江经济带发展具有重大意义。

省委常委、常务副省长费高云主持会议。省委常委、苏州市委书记曹路宝,省委常委、省委秘书长储永宏,南通市委书记、市人大常委会主任王晖,苏州市委副书记、市长吴庆文等参加会议。南通市委副书记、市长吴新明代表项目属地发言。省交通运输厅厅长吴永宏,省交通控股集团有限公司董事长蔡任杰分别代表项目建设主体、投资运营主体发言。

苏州市领导施嘉泓,南通市领导陆卫东、王洪涛、高山、童剑、凌屹参加会议。

在梦想开始的地方

——写在海太长江隧道开工之际

昨天10时23分,铁四院研究员级高级工程师张迪在朋友圈转发了一条南通发布视频号:“万里长江第一隧”海太长江隧道刚刚正式开工。

张迪是海太长江隧道设计总体负责人。他在转发时充满喜悦地评论说:前期工可初设到施工图,至今干了2年多时间,属于新冠疫情开始后全新开始的项目,随着江苏省委吴书记宣布正式开工!开干啦!

(一)

其实,南通人对这条过江通道的现实期待远远不止两年。

跨越天堑一直是南通人的梦想。在土木工程泰斗李国豪院士题写书名、张振刚先生专著《跨越天堑》一书中透露,1987年6月,铁道部第二勘测设计院(现在的铁二院)以李典璜为首的专家团队,在《江苏省长江第二通道规划工作报告》中提出长江江苏段12个通道的位置,包括25个桥梁方案和24个隧道方案,多处涉及南通。

(二)

南通农场上下游水域,曾进行多轮桥隧比选。

从南通中心城区通往上海中心城区最为便捷的越江通道就经过这一带。

对于通道规划,中外规划大师早有共识:在中国沿海的大陆上,应该有一条与海岸线平行的通道;这条通道不应为长江天险而阻隔;最佳的越江点就在南通、上海、苏州之间。随着河口型城市带和城市群概念的涌现,专家们进一步认为,跨区域重大交通基础设施是形成城市带和城市群的基础;随着城市群的发展,这种通道不应该只有一条,应该是一个网络。

1987年,全长410公里的长江江苏段仅有一处过江通道——南京长江大桥。此后,随着交通引导发展理念深入人心,《江苏省长江第二通道规划工作报告》中提及的通道位置处,先后出现了江阴大桥、南京二桥、润扬大桥。

(三)

20世纪末,在长江南通段建设全天候过江通道迫在眉睫;然而,围绕通道的形式,“桥梁派”与“隧道派”展开了热烈的讨论。

隧道的优点非常多,集中体现在两个方面:一是从江底走,不影响通航;二是真正意义上的全天候通道。

同济大学的孙钧院士对隧道有着特殊的感情。但是,在南通过江通道的方案比选中,他最终支持了桥梁方案。

在孙钧院士看来,苏通大桥不仅是南通与苏州、南通与上海的事,这是中国沿海跨越长江天堑的大通道,这条通道至少应该是双向六车道。但是,当时,国内外都没有这么大的盾构机。双向六车道最少要三管,中央一管上行车与下行线共管,如何处理是一个技术难题。

(四)

2008年,南通的第一条过江通道——苏通大桥通车。2011年,崇启大桥建成。2020年,沪苏通大桥通车。刚刚开始主塔打桩的张靖皋通道,同样选择了桥梁方案。

在过去几十年间,中国隧道技术发生巨大进步。

沪苏通大桥施工的同时,在苏通大桥上游1公里处,苏通特高压交流GIL综合管廊工程悄然启动,中铁十四局的“卓越号”大盾构在江底完成了5468.5米的穿越,这台盾构直径12.07米,创建了当时我国盾构直径的纪录,也为我国大盾构施工积累了经验。

2021年5月18日,中铁隧道局的“畅通号”盾构开启了中俄天然气东段管道穿越长江之旅。“畅通号”将在江底独行11.226公里,为我国长距离江底隧道施工创造经验。

(五)

在武汉,有两家著名的设计院,擅长桥梁的大桥院和以隧道见长的铁四院。大桥院的张国超同样转发了南通发布万

里长江第一隧开工的消息。张国超率领的大桥院勘察团队对海太隧道有特殊的感情。在世界水上勘察的历史中,海太隧道创下了勘察孔位最多、工期最长、风险最高、难度最大的纪录。

他们在长江水域勘察钻孔515个,孔压静力触探6孔,创造长江水域勘察钻孔和孔压静力触探孔的数量之最;水上勘察投入水上钻探平台4套,24小时不间断施工224天,高质量和高效率完成所有工作量,比预计工期节约近20%,创造长江水域勘察工期之最;勘察水域是长江的钻石水道,日通行船舶近3000艘次,三个航道在此交汇,且毗邻海太汽渡水域,通航环境极其复杂,勘察水域极端天气频发,勘察风险极高;勘察水域水深流急、船舶密集,在长江水域难度最大。

(六)

报业传媒集团大楼附近是南通市轨道交通1号线的世纪大道站,由中铁十四局负责施工。近水楼台先得月,记者因此在长江江面以下70余米的深处采访了中铁十四局“卓越号”年轻的项目部副经理兼总机械师孙旭涛。在9月2日央视新闻联播《我国装备制造业取得新突破》中,我们再度见到孙旭涛,他已经成为中铁十四局北京六环穿越工程的项目经理,他所指挥的“京华号”大盾构,直径达到了16米级。这个直径与海太隧道(公路)相当。

(七)

海太隧道是交通强国江苏样板标志性工程、中国盾构隧道装配式建造示范工程、中国水下盾构隧道建设技术里程碑工程。

在业内人士看来,海太通道是在最合适的地点、最合适的时间、最合适的方式实施的过江通道工程。

金桥银路钻石隧。在梦想开始的地方,蓝图已经绘就,工程已经开工,江底隧道不再遥远。

本报记者朱晖斌 朱蓓宁 彭军君

数说海太隧道

1个“首个”

- 全国首个零碳隧道。

2个“最”

- 世界最长公路水下盾构隧道;
- 中国断面最大的水下盾构法隧道。

5个特点

- 海太长江隧道具有“长、大、高、深、险”的特点:
- “长”,是指盾构隧道超长,隧道全长11185米,盾构段9315米;
 - “大”,是指隧道直径超大,盾构外径16.0米,开挖断面超过16.5米;
 - “高”,是指超高水压,最大水压达到0.75MPa;
 - “深”,是指深厚覆土,江中段隧道最大覆土为38米;
 - “险”,复杂地层条件下,长距离、大直径、高水压掘进施工风险控制要求高。

7个“首创”

- 采用直达地面的救援车专用通道;
- 采用区段式排烟方式;
- 采用一体化全预制盾构隧道内部结构;
- 采用防火与结构一体化烟道板;
- 采用防脱落新型牛腿结构;
- 采用DDCI新型连接构造;
- 采用绿色环保型隧道路面铺装。



多海太隧道消息
扫二维码看更