

市沪嘉甬铁路筹建办副主任钱荣 要让26公里杭州湾海面上 奔跑350公里时速的高铁

雁翔:
先锋榜样的力量

2019年5月28日,星期二。上午8时许,沪嘉甬铁路杭州湾大桥勘察1#孔顺利完成设备平台安装、定位,开始钻孔作业,项目海上勘察工作全面启动。市沪嘉甬铁路筹建办副主任钱荣博士兴奋地表示:“海上第一孔非常顺利,为项目全线勘察开了好头,但杭州湾海上施工安全工作要盯牢,安全、生产两不误”。

当前,沪嘉甬铁路预可研已经通过铁总组织的审查,项目沿线勘测(包括海上初测、陆域勘察等)正在有序开展,杭州湾观测类相关专题正在收口验收,研究类专题及工可(工程可行性研究)有关工作扎实向前推进。

这些成绩的取得,离不开钱荣及其团队的辛勤努力、攻坚克难,得益于他一直以饱满的热情、务实的作风,也是对他长期以来扎扎实实抓项目的最好鼓舞。

□记者 滕华文/摄



正在工作的钱荣博士

这个宁波“一号工程” 是主动“抢”下来的

横跨杭州湾,北接嘉兴南至宁波,可通达上海苏州,沪嘉甬铁路项目一直被宁波人民所期待。

作为沿海高速铁路大通道的一部分,沪嘉甬铁路建成后将是世界上跨海铁路桥梁桥长和规模最大的工程之一。作为宁波铁路建设的重中之重,宁波市几任主要领导曾多次强调,将它作为宁波“一号工程”来抓。

钱荣介绍说,宁波至上海全程约200公里,较目前通过杭州绕行,沪嘉甬铁路缩短了100公里左右。按照高速铁路开行速度,宁波到上海全程运行时间将缩短到约51分钟,两地将实现“一小时交通圈”。“从某种意义上来说,两地几乎就同城化了。”

“铁路项目不能等,必须要主动去抢。”这是钱荣一直坚持的理念,他深刻认识到,沪嘉甬铁路是“大湾区”、“大通道”建设的十大标志性工程,是我市进一步融入长三角一体化发展的基础性支撑,必须全力以赴加快推进实施。但是,该项目并没有列入国家铁

路十三五建设规划,加快开展前期工作并争取“十三五”开工建设的依据并不充分。

2017年9月,钱荣一到市沪嘉甬铁路筹建办,就把沪嘉甬铁路前期专题研究工作作为核心,带领业务人员全身心扑在项目上,切实争项目、抢项目。他认真分析形势、积极出谋划策,在争项目上做工作,在抢项目上出实招,反复与省铁办、国家铁路总公司及相关研究机构沟通争取,特别是一直坚持本项目国家沿海高铁和长三角城际铁路两大功能定位,促成省、市与国家铁路总公司会谈,争取铁总将本项目与通苏嘉合并为一个项目,并列入2018年、2019年国家铁路发展计划前期研究项目,为全面有效开展前期工作奠定了坚实基础。

在争项目、抢项目过程中,他频繁往返北京、上海、天津、杭州、南京、嘉兴、宁波之间,时常加班加点。因为经常需要出差,他的办公室里常备换洗衣物和洗护用品,只要项目上一有要求,他就可以马上行动起来。

时速350公里高铁跑海上 难题是“世界级”的

接轨大上海、融入长三角,这是宁波坚定不移的战略选项。2008年,杭州湾跨海大桥的通车,彻底打破了江河湖海对于传统长三角“Z”字型结构制约。但要在杭州湾上再建一座时速350公里的高铁跨海大桥,其难度远远超越11年前的跨海公路大桥。

对于钱荣来说,他和团队在争取到项目后,必须破解若干世界级难题——首先是跨度之长:沪嘉甬铁路项目纯跨越海面,有26公里长;其次是速度之快:当前跨长江还没有超过时速300公里的高铁,而沪嘉甬跨海铁路的时速规划“高标”足足比300公里再提升了50公里。

“跨海部分作为全线控制性工程,海洋环境复杂,制约控制因素多,工程技术难度大,必须扎扎实实做好各项基础工作,尤其要做好涉海专题研究。”钱荣经常跟处长和工程师强调。

工作有多难?钱荣用了一个数据来说

明。杭州湾的钱江大潮,海水卷起几十厘米高的浪花汹涌而来,如今已成一道世界景观。但根据有关方面提出的要求,杭州湾上建成沪嘉甬铁路后对钱江大潮高度的影响,必须控制在2厘米以内。

这道“硬杠杠”,就足够专家们抓破头皮的,更不要说杭州湾两岸的港区、通航安全、核电站、工业区块、水源保护地、湿地等更多的控制要素。

为了深入项目杭州湾海上和陆上一线调查,钱荣克服高温酷暑、风吹雨淋、时间紧等困难,带领分管处室同志和相关设计单位人员,组织开展杭州湾水文、波浪、泥沙、海洋生物、渔业资源及鸟类生境、海床演变、钱塘江大潮影响、桥区气象及风参数、通航环境等观测调查研究,反复与省发改、交通、国土、海港委、环保、海事、钱塘江管理局及秦山核电站等部门和单位汇报沟通,确保各项工作落到实处,为项目顺利推进创造良好条件。

力争“十三五”开工 提前一年开展34项专题研究

42岁的钱荣博士是交通战线的一名“老兵”,大学从事的是海洋、港口等近海工程研究,2004年来到宁波工作,就曾参与过宁波港总规的编制。年纪虽轻,他在班子里却很有影响力,与其他成员之间配合良好,大家都愿意听他的意见,沪嘉甬铁路的前期工作,也主要是他在具体牵头开展。

正如港珠澳大桥是珠三角粤港澳大湾区的标志一样,在钱荣的自我要求里,他一直期待着沪嘉甬铁路也能成为我们大湾区的一项标志性工程。

“必须盯紧目标不放松”,这是钱荣的坚持和坚守。紧紧围绕市委市政府和“六争攻坚”明确的力争“十三五”开工的目标任务,他主动协调对接省铁办、嘉兴市、上海铁路枢纽建设指挥部及设计单位,研究制定工作计划,适度交叉、倒排工作任务,科学有序地

推进有关工作。详细布置安排开展外业专题调查,加强与民航空管和航空部队联系,协调空域开放,组织完成项目陆上航飞航测工作。加强过程管控对接,提前3个月完成嘉甬段跨湾运量预测及车辆开行方案、公铁合建交通需求及适应性分析及合建高速公路工程方案、接轨及线路走向方案和跨海桥隧比选等四大专题研究,并于去年底顺利通过审查,有效稳定了项目线站位及有关控制点,项目预可行性研究于今年顺利通过国家铁路总公司审查。

此外,杭州湾海域相关专题的研究周期长达18个月,钱荣认识到,如果一板一眼、按部就班地开展,项目无法实现“十三五”开工。为加快项目推进、确保质量,他报请领导同意后组织提前一年开展了34项工可控制性技术专题研究,目前,相关专题研究正在加速深化。