

雅叶高速康定过境段跑马山隧道掘进完成一半 高原上修“地铁” 1号隧道出口段力争年底贯通

封面新春 走基层

金丽雯
华西都市报-封面新闻
记者 陈远扬

“目前工人已放假，我们正在制定节后复工方案。”2月9日，雅叶高速康定过境段跑马山1号隧道，往日繁忙的施工现场暂时归于平静，四川交投建设公司康新K1-1项目副经理魏洪斌一边走一边介绍。

据悉，康定过境段是雅叶高速（四川雅安至新疆叶城）公路的组成部分，也是成都至康定至西藏高速公路的组成部分，其中全长15公里的跑马山1号、2号特长隧道是重难点工程。华西都市报、封面新闻记者了解到，跑马山1号隧道进出口高差达到222米，为世界高速公路隧道之最。截至目前，跑马山隧道工程掘进完成50%，力争年底率先实现1号隧道出口段贯通。

项目全长17.8公里
平均每公里造价约2亿元

“跑马溜溜的山上，一朵溜溜的云哟，端端溜溜的照在，康定溜溜的城哟……”《康定情歌》中所唱的跑马山，位于甘孜州康定市城南，系贡嘎



昔日繁忙的雅叶高速康定过境段跑马山隧道施工现场，暂时归于宁静。

山向北延伸的余脉，山势奇异、风景秀丽。跑马山因歌而扬名，每年吸引不少游客前往观光游玩。

“我最初也是从歌里知道这个地方的。”魏洪斌虽有多年高原作业经验，但在了解雅叶高速康定过境段工程概况后，心里还是有些犯嘀咕。他说，“两个隧道全长15公里，简直就是在高原上修地铁嘛。”

据悉，雅叶高速康定过境段项目全长17.8公里，总体呈北南走向，起于康定市炉城街道升航村康定互通，与雅康高速公路对接，止于榆林街道大坪村，设置康定和榆林座互通。该项目设计时速80公里，路基宽度25.5米，按双向四车道标准

“

雅叶高速康定过境段跑马山1号隧道进出口高差达到222米，为世界高速公路隧道之最。截至目前，跑马山隧道工程掘进完成50%，力争年底率先实现1号隧道出口段贯通。

”

建设，项目批复工期4年，概算投资达到36亿元，平均每公里造价约2亿元。魏洪斌口中的

隧道为跑马山1号、2号特长隧道，其中1号隧道进出口高差达到222米，为世界高速公路隧道之最。他说，“过隧道就相当于在爬坡。”

岩爆、涌水、断裂带
隧道施工面临多项挑战

跑马山隧道地处四川盆地与川西高原交接处，属于典型的高海拔、高寒、高地震烈度地带，该地区穿越龙门山和鲜水河断裂带，地震烈度带达到九级，导致项目地质条件极为复杂，机械效率极低。魏洪斌说，“目前项目施工过程中已遇见岩爆、涌水、断裂带、偏压大变形、不明气体喷出等地质危害。”

魏洪斌举例称，跑马山1号隧道洞内长期伴随岩爆，采用人工开挖难以保证施工安全，项目部经多方考察，决定采用三臂凿岩台车开挖掘进，利用光面爆破一次性成形，尽量减少对周边围岩的扰动，减少安全风险。他说，“采用三臂凿岩台车作业后，效率大大提高，安全风险也降到最低。”

此外，项目地处高海拔地区，冬季气温低至-10℃至-16℃，在这种高寒天气下，桥梁无法正常施工，为确保工程质量，项目部采购了蒸汽养生设备，以保障桥梁正常施工。同时，冬季施工便道常常结冰积雪，为保障施工车辆正常通行，采取了撒盐除雪除冰、撒木屑、烤路面、装防滑链、刻槽等方式。魏洪斌说，“不仅生产受到影响，生活也受影响，有时候，洗好的衣服晾一晚上，第二天就冻成了冰块。”

目前已掘进一半
年底1号隧道出口段贯通

“目前，跑马山隧道工程掘进已完成50%，力争年底率先实现1号隧道出口段贯通。”尽管施工遇到不少挑战，但项目仍按预期计划实施。

据悉，雅叶高速康定过境段建成后，从康定城区驱车到新都桥将节省1小时以上。此外，该项目也将成为川藏南线进藏大通道的重要组成部分，这对提高川藏通道交通安全，增强应急保障能力具有重要意义。

坚守深山小站 他们“扒”在火车上过年

龙门山下、绵远河畔，四等小站汉旺站就坐落在此。上世纪60年代，为了运输大山里的矿石，挨着宝成铁路修建了这条深入龙门山脉的铁路支线——德天支线，汉旺站是该线的终点站。

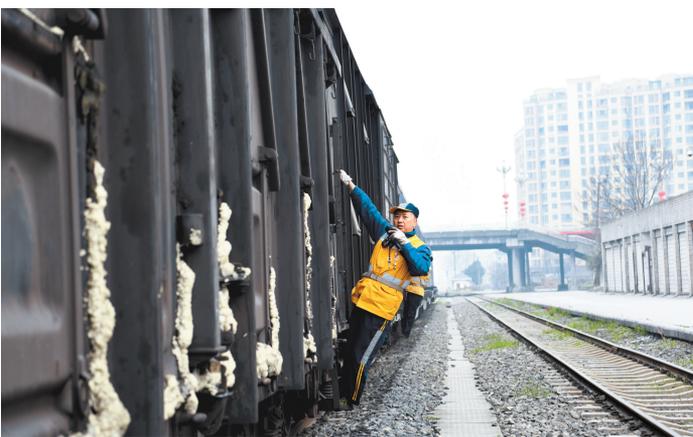
今年春运期间，中国铁路成都局集团有限公司绵阳车务段管内德天支线货物运输量同比增加21.2%，汉旺小站异常忙碌。

铁路货运保质保量完成离不开调车员，业内人喜欢把编组列车形容为“铁龙”，调车员得了一个绰号叫“驯龙师”。春节期间，18名调车员坚守在汉旺站，给列车“穿针引线”，保障假日货运。

坚守小站28年
穿针引线编组列车

和大多数“驯龙师”不同，这里的“驯龙师”要负责一条线上的调车作业，因此他们必须对每个车站的站场环境、线路特点和作业方式了然于心。

德天支线共有6个调车组，每个调车组共有3名职工，包括一名调车长、两名连结员。“调车既是技术活也是体力活，我



调车员“扒”在火车上指挥车辆。(绵阳车务段供图)

们需要穿梭在铁轨列车间拆分重组车厢，不停地爬上爬下、摘钩、挂钩，把一节一节车厢调到正确的线路上。”该线调车长曾思毅介绍。

“车来了，准备下轨道……”曾思毅纵身一跃，站到了指定的车厢边。待车停稳后，摘解两车间的风管并断开车钩，随后两手抓住铁栏，几步爬上悬在车厢外侧的铁梯，使劲转动闸盘，让停留的车厢彻底固定住，这是他每天都要重复很多遍的动作。

49岁的曾思毅已工作了28年，从事的调车工作每天都要重复提车钩、摘软管、紧手刹等作业，在车厢里攀上爬下……

由于调车机上没有倒车雷达，司机无法判断车位和障碍物的距离，这就需要“驯龙师”来指挥，这时“驯龙师”就像列车的眼晴。“打个比方，司机倒车时，车外站一个人，告诉司机还有多少距离，应保持什么速度，该什么时候停车，我们就是这个角色。”曾思毅解释。

春运坚守岗位
“扒”在火车上过年

列车不停，“驯龙师”的工作就不能停。28年里，曾思毅只陪家人过了两个除夕。“我们的工作不分节假日，该哪天上班就是哪天上班，雷打不动。”他说。春运期间，货多车多人手紧张，工作比平时还要繁忙。由于白天黑夜都有活干，所以不少“驯龙师”是“扒”在火车上过的年。

“兄弟伙，计划来了，大家稍微休整下，带好备品，准备出发。”在调车场上忙碌了两个多小时，刚喝上一口热水的曾思毅通过对讲机向“驯龙师”发出指令。

“随乘调车就是这样，没有固定休息、吃饭的地方，哪个站有作业，我们就要去哪儿干活，虽然不易，但是能为铁路安全畅通出份力，为货运增量作贡献，大伙都觉得值得。”话刚说完，汽笛响起，曾思毅带着他的“驯龙师”们登上调车机，准备到下一个车站继续作业。

邓文鑫

华西都市报-封面新闻记者 曹菲

贫困村变民宿村 南充板凳堰村成“打卡地”

2月7日，南充市顺庆区漆溪街道板凳堰村，柑橘树、残荷田、白墙黛瓦，在暖阳下尽显别致惬意。返乡回家过年的村民惊讶地发现，村里已经大变样。

果海酒村、浮生若梦、荷塘小院、山丘拾光……村里十几栋闲置的老房子装修一新，变成了极具田园诗意的近郊民宿，成为网红打卡地。

2月7日下午，记者驱车20多分钟，从南充城区来到板凳堰村，进村道路两侧，是2.5万亩晚熟柑橘基地，青绿的柑橘树，在暖阳下十分养眼。

这里曾是一个基础薄弱、产业不优、全村无集体经济收入的省定贫困村。如今摇身一变，成为集观光休闲、农耕体验、田园民宿、儿童游乐及酒文化于一体的特色乡村旅游目的地。

近年来，板凳堰村引进两家企业，以“果海酒村”和晚熟柑橘产业为支撑，探索出“生产经营、土地流转、保底分红、浮动收益、资产租赁、社会服务”六大增收模式，村级集体经济年增收12万元，人均年增收2000余元。

华西都市报-封面新闻记者 谢杰