

奋战九绵高速 筑路人节前坚守岗位

预计2024年实现全线通车

新春走基层

“我过两天才回去，这几天让离家远的工人先走。”1月17日，九寨沟至绵阳高速公路（以下简称九绵高速）建设现场，一线施工人员张志杰正计划着春节回家的时间。

九绵高速全长244.97公里，其中绵阳境内187.3公里。张志杰是九绵高速31标段的安全总监，从两年前项目建设开始，就一直参与。

两年来，他见证了施工沿线的变化。“村民出行的道路硬化了，当地的蔬菜、药材有了更多的销路。”张志杰说，期待高速建成通车后，为当地经济发展带来更多推动力。

节前坚守岗位 让离家远的先回家过年

1月17日早上，张志杰拿起安全帽，到贺家洞隧道查看施工情况。临近春节，九绵高速31标段上，还有不少工人在施工。九绵高速31标段全长16.365公里，双向四车道，设计时速80公里。“我们这个标段是从浅丘到深丘的结合部，除增加了隧洞工程外，沿线还需要架设桥梁。”张志杰说，31标段共架设大桥12座、中桥4座，还修建了2座立交桥。

“我们到2021年底已完成了96%的基础建设，预计春节后不久就能完成整个主体工程。”张志杰说，这两年多时间的施工建设很不容易，工人们分别来自内蒙古、江苏、辽宁等地。

为了让施工人员春节能与家人团聚，标段对工人家乡进行疫情风险评估后，根据远近程度，让离家远的工人先回家。“我家是内蒙古通辽的，准备过两天再回去。”张志杰说，快过年了，很想念在老家的一双儿女。

陈峰是31标段搅拌站的操作手，老家在安徽。“我也有一年多没回去了，今年能否回去还要看情况。”陈峰说，他是



九绵高速建设现场。

2019年4月到的工地，刚到搅拌站时，搅拌站还是一片土丘，运送物资的车辆根本上不去，他们就用挖掘机对物资进行转运，“我们用铲子将水泥浆一铲一铲弄进去的。”

对于即将到来的春节，陈峰想的是让工友先回去，自己留下来值班。“我春节后再请假回去，相信家人也能理解。”

高速路带来新机遇 促进当地农旅发展

31标段项目部位于江油市大康镇，从项目部到工地需要经过旧县村。沿途是3米多宽的水泥路面，不时还可以看到用于会车的坝子。“这些都是我们帮忙修建的，不但方便了工人，也方便了当地村民。”张志杰说。

张志杰回忆，刚到工地时，看到的是连绵的大山和一个小村落。为了方便施工，他们将村里的土路硬化为水泥路。而在勘探过程中，技术人员带着仪器进入大山。“由于山里没有信号，我们还出现过迷路的情况。”

两年多时间过去了，看着图纸上的方案成为实景，该标段的施工也将进入尾

声。张志杰说，贺家沟曾是当地一个地质灾害点，一遇到下暴雨就容易发生泥石流。他们进场后，就聘请第三方设计整治方案，对灾害点进行加固。在2020年8月的洪灾中，他们出动挖掘机进行抢险，被绵阳市总工会授予“工人先锋号”。

“路通了，地里种的蔬菜销路更好了。”村民何先生对这几年村里的发展有着直观感受。自从九绵高速施工队来了后，不但帮他们修了村道，还把村口的大福路升级为柏油路。

对于在建的九绵高速，村民们都满怀期待，九绵高速在村里有一个互通，“建成后，经过的旅客就可以在这里刹一脚，不但让我们的农副产品多了一个销售渠道，而且还能带动农旅大发展。”

据了解，由于九绵高速全线生态极其脆弱，地质条件复杂，地质灾害多，桥隧比高达82.04%，特长软岩、大变形及瓦斯隧道多，因此项目采取分段建成通车模式。

目前，九绵高速绵阳至江油太平收费站已并网通车，平武段已于2021年12月底完成基础建设。预计到2024年，实现全线通车。

华西都市报-封面新闻记者 周洪攀 王祥龙

依托网格化管理 雅安汉源桃源村 2小时内可互通险情

“我们村一共装了25个监控，平均每隔三四个路灯就有一个监控，监控室也时刻有人在盯着，马上过年了，我们要更加注意。”雅安汉源县应急管理局党委书记潘杰指着桃源村路灯下的监控说道。

桃源村位于汉源县九襄镇，绵延起伏的大山给这里带来了宝贵的森林资源，但也容易受山洪、泥石流、山地滑坡等自然灾害影响，除此之外，森林火灾更是犹如洪水猛兽。为此，桃源村因地制宜，有针对性地开展了安全防范工作。

1月17日，记者实地探访了桃源村的应急安全工作。

“负责我们的网格员两三天就会来一次，来检查家里的安全隐患，宣传疫情防控等知识。”村民张震南对记者说。

汉源县依据自身特性建立了网格管理机制，将综合治理、维稳、食品药品安全、交通安全、公共文化、防灾减灾等11项社会服务管理整合到一起。“去年十月份，我在入户排查中发现有一个脱贫户家里线路全部老化了，当时差一点引起安全问题，后来我们上报之后把他家的老化线路全部换了。”桃源村的网格员张建伟向大家讲起了那次排查中出现的隐患。

除了平时的安全排查之外，当发生险情时，网格员便会迅速逐级通知，在两个小时内实现村里各个角落信息互通，十分钟到位所有网格员，并组织对老弱病残等需要帮扶对象上门接送，将人员安全转移到避难场所。

入夜，在外巡逻的综合安全巡查组，也一直保障着桃源村村民的生命财产安全。由队长周政全带领的这支只有五个人的小队，皆由村民自愿组成，每晚六点半到十点，分别负责不同的点位。

与此同时，另一支队伍也在悄然进行着安全监督工作。“有人在家吗？我们是村里来进行安全宣传的人。”村综合专干周明新敲开了农户宋连珍家的大门。看着一家人围坐的带有烟囱的餐桌，周明新告诫她在使用时要注意日常通风，避免烟道堵塞，以免出现安全事故。“马上年关了，千万不要采山上的蘑菇吃，要注意食品安全卫生，生命只有一次。”周明新补充道。

除了夜晚的工作，在白天，桃源村也组织了一支志愿者队伍上门对村民反复宣讲。同时，林区由护林员、巡山员组成的巡山队进行常态化巡逻，四个人轮流值班，到林区冬管卡点执勤。

“虽然马上过年，很多人都放假了，但我们的工作不会停止运转，我们会进一步加强安全管理，让大家都过上一个安心的春节。”潘杰说。

华西都市报-封面新闻记者 柴枫桔 实习生 刘彦君

设计时速350公里的板栗山隧道贯通

春节不停工 自宜高铁建设进入冲刺阶段

1月20日，自贡至宜宾高铁（以下简称自宜高铁）建设打响开年第一炮。当天上午9点28分，随着最后1米围岩掘进完成，自宜高铁全线控制性工程——板栗山隧道顺利贯通。这标志着自宜高铁建设进入冲刺阶段，为2023年底全线通车奠定了基础。

建设：上跨既有铁路和煤矿采空区

20日上午9点过，记者驱车从横洞进入板栗山隧道，朝宜宾方向行驶1000多米，贯通处就在距离洞口约60米的地方。

9点28分，随着最后1米围岩掘进完成，晨光透过浓雾从洞口射入，板栗山隧道贯通了。

板栗山隧道位于宜宾市叙州区南广镇七星山下，是自宜高铁全线控制性工程，由中铁二院设计，中铁三局承建。

该隧道为单洞双线高风险隧道，全长1732米，设计时速350公里。隧道上跨既有铁路线、煤矿采空区，洞口位于陡坡上，不具备施工条件；建设中还遇到了严重涌水，施工难度极大。

“板栗山隧道进口距离既有铁路宜珙支线下南广隧道的净距离只有3.37米，隧道下方还有一个老煤矿采空区。”中铁三局自宜铁路指挥部指挥长王小平说。项目



自宜高铁板栗山隧道上跨既有铁路线。

建设中，先打了140多根桩基，再在上面打上钢筋混凝土加固，方可顺利施工。

此外，隧道建设中涌水严重，最严重时日涌水量超1.3万方，总涌水量接近100万方，相当于400个标准游泳池的水量，这也加大了施工难度。

记者在现场看到，板栗山隧道进口位于悬崖峭壁之上。王小平介绍，建设中这里落石很多，并不具备施工条件。因此，项目采取了打横洞辅助施工的方式。

进度：6月完成全部隧道桥梁建设

1月20日，距离除夕仅剩10天，而板栗山隧道和紧邻的庙积坡隧道施工现场

仍是一片忙碌。成兰铁路公司成自宜铁路指挥部指挥长张宗伟告诉记者，自宜高铁全线建设已进入冲刺阶段，可满足2023年年底开通的要求。

他介绍，自宜高铁全长80公里，设计时速350公里。目前，全线桥梁建设已完成80%，隧道完成75%；4月隧道将全部贯通（仅剩庙积坡隧道、凤凰山隧道未通）；6月桥梁全部完工；今年第三季度将开启无砟轨道施工，预计年底完工。2023年，全线将开始铺轨、站房建设，同年年底可实现通车。

自宜高铁建成后，将进一步完善四川省高速铁路网，巩固宜宾铁路枢纽地位，更能强化宜宾在成渝地区双城经济圈的重要地位，对推动川南渝西地区融合发展和长江上游航运枢纽建设起到很大的积极的作用。

“开局即决战，起步就冲刺。”成兰铁路公司相关负责人介绍，贯彻落实国铁集团部署要求，成兰铁路公司于近日启动了“大干一百天，奋勇立新功”主题实践活动，吹响了项目建设攻坚战号角。

板栗山隧道的贯通，实现了“大干一百天”的开门红。春节期间，成自宜高铁全线将有1万人坚守施工现场，推进建设。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲 摄影报道