

绵茂公路建成通车

德阳阿坝“相邻不相通”成历史

华西都市报(记者 戴竺芯 冷宇 王祥龙)12月27日,国道G545绵竹至茂县公路(以下简称绵茂公路)建成通车,结束了德阳市与阿坝州“相邻不相通”的历史,打通了德阿两地发展“大动脉”,天堑从此变通途。

绵茂公路于2009年8月开工建设。该公路起于德阳绵竹市汉旺镇,止于阿坝州茂县光明镇,穿越龙门山断裂带,与茂北公路相接,是连接德阳与阿坝、绵竹与茂县的纽带。道路全长56公里,有桥梁51座、隧道20座,其中绵竹段全长47.49公里,共有42座桥梁,18座隧道。

绵茂公路主线穿越龙门山4条地震断裂带、77处地灾隐患点,桥隧比高达94%,同时每年受汛期暴雨影响,有效施工时间不足6个月。并且,由于其地处无人区,人员组织复杂,施

工极其艰难。

据介绍,绵茂公路是四川交通史上里程碑式的工程,它的建成通车将打通德阳市与阿坝州交通大动脉,结束四川最后两个市(州)“相邻不相通”的历史。

在绵茂公路建成通车前,从绵竹市清平镇到茂县县城,需要绕路都江堰、汶川,花费3个多小时车程。通车后,两地车程将控制在2个小时以内。同时,该公路也是一条黄金旅游线,从德阳开车走绵茂公路到九寨沟只需4个多小时,比目前的车程缩减近一半。这对带动两地经济、旅游发展,促进羌藏文化交流,服务于治蜀兴川的发展战略有重要意义。

绵茂公路(含隧道)试通行期间,全路段限速40公里/小时(个别路段30公里/小时),全程区间测速。



12月27日,国道G545绵竹至茂县公路建成通车。

揭秘

12月27日,全长56公里的绵茂公路正式通车。

56公里很短,将德阳绵竹市与阿坝州茂县原本3个多小时的车程控制在2个小时以内;56公里很长,全程修建51座桥梁、20座隧道,穿越4条断裂带……从2009年8月开工建设到正式通车,花了13年多。

一条56公里的公路,为何修建时间长达13年多?

全长56公里的绵茂公路,为何修了13年多?

受地灾影响大 前期建设工程多次被毁

11月初,记者曾实地探访了这条新建成的公路。从绵竹城区出发,一路逐渐从平原之景变成了高山深谷,进山后,隧道几乎是一座连着一座。

“受‘5·12’汶川地震影响,山体破碎,这里几乎囊括了所有地质灾害类型。”四川路桥绵茂公路项目部党支部书记张海萍说,在这样的条件下,所有的施工活动都处于地质灾害的威胁下,受到地质灾害非常大的影响。

建设这条路到底有多难?

2009年9月8日,绵茂公路正式破土动工,最初的设计方案是沿河穿行,通过垫高河床修建路基的方式进行施工。但在2010年8月13日,一场特大泥石流席卷绵竹市清平镇,600余万方泥石流倾泻而下,与绵茂公路相邻的绵远河河床被大幅抬高,导致该段在建桥梁、隧道几乎被完全掩埋,工程被迫停止建设。

至今,绵茂公司董事长兼总经理李兴华还记得那时的情况,“刚动工修建近一年的绵茂公路,在建实体多处挡墙(被)冲毁,路基、桥台被埋,施工设备和料场等被冲毁或被埋,受损严重,整个



施工人员重修被山洪摧毁的便道(2018年9月摄)。受访者供图

山体发生变化,河床抬高,地形、地貌发生较大变化。”

2013年5月,绵茂公路再次开工建设,但2个月后清平镇遭遇百年一遇的暴雨山洪泥石流,前期建设工程再度被毁;2016年3月,在绵茂公路最远端蓝家岩隧道的建设过程中,夹皮沟突然发生山体高位崩塌,施工便道被毁,桩基被冲毁;2018年5月,突然来袭的山洪将施工人员的驻地变成了孤岛,最终启用大型机械才将人员成功转移……

“绵茂公路主线穿越龙门山4条地震断裂带,77处地灾隐患点,13处泥石流、58处大型崩塌,桥隧比高达94%,工程施工极其困难。受汛期暴雨影响,

每年有效施工时间不足6个月。”四川路桥绵茂公路绵竹段工程项目经理杜爱军说。

被冲毁,调整方案继续建设,再被冲毁,又继续建设……从低线建设调整至高线建设,全线桥隧比不断被提高。

受汛期影响大 全年有效施工时间不足6个月

在绵茂公路,工期的计算十分复杂。绵茂项目施工区域全部位于河道河谷中,受汛期影响深远。四川路桥绵茂公路项目部副经理张浩说,每年6-9月为雨季,雨水量大,持续时间长,施工现场都要遭受洪水侵袭,全线必须停工。

剩余的时间里,加上汛期后主线、支线干道修复,人员、设备进场组织,临建场站工程重建,电力、通讯设施重新恢复等因素,造成全年有效施工时间不足6个月。

在绵茂公路的施工过程中,便道起的作用非常重要,但其也受汛期影响较大。有一次,在施工过程中,一辆面包车在施工便道上行驶,有工人看到它的一个轮子只剩下了车轴,立马叫停了司机。“司机在路上颠簸着,都不知道车轴子没了,可以想象便道行走的难度。”张浩说。

条件恶劣 施工人员组织艰难

此外,因地灾频繁、汛期时间长、施工场地狭窄、与矿山共用便道,加上交叉施工、交通管制等,导致绵茂公路施工组织复杂,人员设备进出场频繁,并且施工区、工人驻地环境恶劣,生活条件极为艰苦,60%的线路无通讯信号,每年工人流动更换上千人,施工组织非常艰难。

张浩站在绵茂公路小木岭大桥桥边,指着深谷边的两个小洞讲了一个故事。在修桥时,为了保证工人吃饭、住宿的安全,施工团队在谷底的山体上开凿了两个25米深的小山洞。“因为这里是地质灾害点,随时可能有落石,特别是夜间,非常危险,帐篷、板房都是住不得的,在山体里至少能保证安全。”他说。

张海萍回忆,有一次,一块巨石砸中了货车驾驶室,幸好落在了无人乘坐的副驾驶座位上。但驾驶员吓坏了,当天就徒步下山,辞职回家了。

多年来,绵茂公路先后参与建设的职工近320人,产业工人超2万人。张海萍十分感慨,他于2013年毕业后来到这里工作,时间过去近十年,终于见证绵茂路通车。

华西都市报-封面新闻记者 戴竺芯 冷宇 王祥龙

德会高速、宁攀高速会东至南阁段明年1月1日起试通车

华西都市报(记者 罗石芊)12月27日,记者从四川省公安厅高速公路公安局六分局获悉,2023年1月1日零时起,S81德(昌)会(理)高速公路,以及G4216宁(南)攀(枝花)高速公路会东至南阁枢纽段将试通车运行。

根据相关通告,为做好上述路段试运行期间交通安全管理工作,预防道路

交通事故发生,保障人民群众生命财产安全,根据《中华人民共和国道路交通安全法》《中华人民共和国公路法》《四川省高速公路条例》《危险货物道路运输安全管理规定》等相关法律法规的规定,决定对部分车辆实施交通管制。

通告显示,本次交通管制期限将从2023年1月1日零时起,结束时间另行

通告。交通管制路段为S81德(昌)会(理)高速公路以及G4216宁(南)攀(枝花)高速公路会东至南阁枢纽段及上述路段内收费站。

本次交通管制的措施主要为禁止危险化学品运输车辆、三轴(含)以上载货汽车、9座(不含)以上载客汽车通行管制路段。

此外,执行紧急任务的军警车、消防

车、救护车、抢险救援车辆以及从事高速公路管理、养护作业的车辆不受上述交通管制限制。遇特殊情况以现场管控为准。

据了解,德会高速全长约78公里,设计时速80公里,全线共设桥梁74座、隧道14座,服务区2个。通车后,从德昌县至会理市的通行时长将缩短至一小时以内。