

云投诉

一座规划10个月工期的渡改桥便民项目，开工8年仍是“半拉子工程”，让数百村民很闹心。

12月初，有网友投诉称，广安市邻水县鄢家河沟渡改公路桥项目原计划2017年8月开工、2018年5月竣工，却在建设过程中因多种因素影响，先后两次停工，至今无法通行。

“我们也希望尽快复工，但相关流程手续尚未完备。”12月9日，邻水县交通运输局相关负责人介绍，目前正在完善项目对大洪河（邻水段）国家级水产种质资源保护区影响评价及补救措施专题论证报告，待报告通过后才能恢复施工。

项目两次停工 总工程量完成了75%

公开资料显示，鄢家河沟渡改公路桥项目由邻水县发展和改革局立项批复，业主单位为邻水县交通发展有限公司。桥梁设计荷载为公路-II级，采用钢筋混凝土结构，全长154.8米，配套引道1.4公里，路基宽度6.5米，有效路面宽6米。

该项目系四川省交通运输厅2017—2020年渡改桥规划任务之一。2017年6月通过公开招标，四川盛锋建筑工程有限公司中标承建，原计划于2017年8月开工，2018年5月竣工。

然而工程建设并不顺利。在完成约一半工程量后，2018年4月26日，邻水县复盛乡水磨滩村一对夫妇在乘船经过施工桥洞附近时发生翻船事故，工程随即全面停工。

停工半年期间，建筑材料价格出现上涨。盛锋公司以此为由，向业主单位提出解除合同。邻水县交通发展公司则拒绝解约，指出工程已超合同工期，造成了不良社会影响和经济损失，要求施工方尽快复工完成建设。双方经多次协商未能达成一致，最终于2021年12月7日正式解除施工合同。

2022年10月8日，该项目在广安市公共资源交易中心公开招投标，并于2022年11月25日与一家公司签订施工合同，但未能履约。项目剩余工程量重新招标，四川易构建筑工程有限公司中标，并于2023年4月27日进场复工，在完成总工程量约75%后，2024年8月，工程再次陷入停工状态。

目前该项目所有墩柱16根已完成，剩余工程量为桥面板4跨，桥面铺装、桥护栏、路面150米。

为何修了八年仍「烂尾」 规划工期十个月的渡改桥项目

邻水相关部门：主要是审批流程尚未完成



开工8年的邻水县鄢家河沟渡改公路桥项目至今仍是“半拉子工程”。



工地上立着“施工重地，禁止入内”的告示牌。

记者现场探访 “半幅桥身”静立河道

鄢家河沟渡改公路桥项目位于邻水县丰禾镇民主村与五童村交界处。12月8日，记者实地进行了探访。

在施工现场，河道中央矗立着十余个已建成的桥墩，部分桥面已完成铺设，但关键的连接段仍留有明显缺口。两岸引道已有部分完成硬化，未完工的桥体结构表面覆盖着防护材料。整个工地空无一人，仅有一块“施工重地，禁止入内”的安全警示牌立在路边。

“2017年听说要修桥，我们都很

高兴，以为很快就能通车。”一位村民告诉记者，“没想到一等就是8年。现在桥墩大部分都立起来了，可就是通不了。”

另一位村民补充说，该桥梁连接的是同一个镇的两个村，涉及几百位村民的出行。过去这里曾有渡船通行，后因乘客稀少而停运。现在两岸居民往来需绕行1至2公里，虽绕行成本不算高，但大家始终期盼着这座桥能早日建成通车。“看着建了一大半的桥身立在河里，心里总不是滋味。”

相关部门回应 审批流程尚未完成

“我们同样希望尽快完成建设。”面对公众质疑，邻水县交通发展有限公司总经理杜镐先表示，“不存在主观拖延，主要是相关审批流程尚未完成。”

杜镐先介绍，2023年2月公司通过重新招标确定了新的施工单位，4月进场后恰逢汛期，因河道水位上涨、水流加速，主体工程无法推进。原计划利用随后的枯水期抢抓工期，然而进入2024年后，项目因环保手续问题再次停滞。中央及省级环保督察部门联合农业部门检查后认定，该项目存在“未批先建”问题，在未完成环境影响评价和水生生物影响评价的情况下先行施工，可能对大洪河生态环境造成破坏，要求立即停工并补办手续、接受处罚。

2024年11月22日，邻水县农业综合行政执法大队对该项目作出渔业类行政处罚，罚款5万元。该款项

已由项目业主单位按规定程序缴纳。

针对网络流传的“项目资金被挪用”说法，邻水县交通运输局监管股股长李连杰予以否认。他表示，项目资金均已按规定足额拨付并实行专款专户管理，不存在挪用情况。当前资金暂未进一步拨付使用，系因项目长期停工所致，并非资金流失或挪用。

关于工程质量与安全问题，李连杰回应称，停工期间已对裸露钢筋采取了保护措施，混凝土构件经过长期自然养护未出现明显质量问题。现场可见的管状设施为施工用临时支撑体系，将在复工后拆除。

他同时表示，复工前将对已完工工程进行全面质量检测，若检测不合格将坚决返工，确保符合标准后再继续施工。“桥梁工程属于高风险工程，我们始终严格执行各项质量安全管控措施。”

环评审批严格 须提供详实生态学数据

12月9日，针对项目建设为何卡在环评环节，邻水县农业农村局水产站站长陈后军向记者解释，项目所在的大洪河河道，于2013年被划为国家级水产种质资源保护区，主要保护对象是两种本地特有鱼类：中华倒刺鲃（俗称清波）和大鳍鳠（俗称石扁头）。

“在此类保护区内进行涉水工程建设，必须进行专门的水生生物资源影响评价，这是环境影响评价不可或缺的关键组成部分。”陈后军说，由于涉及国家级保护区，审批权限较高，程序也更为严格。

目前，该项目的鱼评报告正依照行政层级逐级报送，流程为：邻水县水产站→邻水县农业农村局→广安市相关部门→四川省农业农村厅→农业农村部。报告目前已通过省厅层面的审核，正在等待国家层面的最终审批。

“鱼评需由具备相应资质的第三方技术机构，如四川省水产学校或专业环境咨询公司承担。”陈后军介绍，机构需在工程区域开展实地调查，包括使用专业设备进行鱼类探测、实施捕捞采样以确认鱼类的种类与分布，并需进行为期数月至一年的持续观测，系统记录保护鱼类的洄游路线、摄食行为和繁殖规律等生态学数据。

施工本身对水生生物的影响是评估重点。陈后军解释，桥梁建设产生的噪音和振动会惊扰鱼类，干扰其正常活动和繁殖；桥墩等永久构筑物会改变局部河床形态与水动力条件，影响水深、流速，进而可能破坏某些鱼种依赖的特定栖息环境。“因此，报告必须基于详实数据，客观评估工程可能造成的危害程度，并提出切实可行的生态补偿或减缓措施，才能通过评审。”

关于手续办理周期较长的问题，陈后军则表示有两方面原因。一是当前全国范围内正在集中清理、整治自然保护区内存在的类似“未批先建”历史遗留项目，这类项目需要按统一要求补充手续，流程严谨，耗时相对较长。二是该项目在2017年启动时，部分基层民生工程存在“先保障通行需求，后补办手续”的旧有做法，环保手续的规范性和完整性在当时未被置于优先位置，导致了如今的“补课”局面。

华西都市报-封面新闻记者 刘彦君 摄影报道