



12月29日24时, G0615线久治(川青界)至马尔康段高速公路(以下简称久马高速)再通87.5公里,成都市民自驾前往红原大草原的时间缩短到4小时。目前项目通车里程达到186公里,仅剩33公里未通,力争2027年年底全线通车。这条四川西北部高速公路出川大通道全线通车后,从成都开车出发5.5小时可达青海。

不仅如此,作为四川首条全线海拔超过3000米、首条同时被交通运输部列为高原生态环保科技示范工程与平安百年品质工程的高速公路,项目建设攻克诸多难题,采用了一系列先进环保技术,为全国高原交通建设提供了可借鉴的经验。

高原天路

此次通车路段平均海拔3300米

12月上旬,华西都市报、封面新闻记者从中壤口收费站出发,乘车一路向西北行进,试跑此次通车段。随着海拔不断攀升,气温越来越低,风力也变得更猛,公路两侧的风景从枯黄草原变成皑皑白雪。川西高原上,久马高速如同一条丝带布展其间。

此次通车的87.5公里分别是阿坝互通至安羌服务区23.6公里和海子山停车区至中壤口互通段63.9公里,地处四川盆地向青藏高原过渡的边缘地带。全段平均海拔3300米,年平均气温1.4℃,极端最低温-36℃,年平均有效施工期仅6个月,年紫外线辐射量是成都平原1.5倍左右。

作为四川首条全线海拔超3000米的高原高速公路,久马高速再通87.5公里,标志着四川高速公路向新的海拔高度进军,也意味着建设者在高寒、高海拔、生态环境脆弱等恶劣环境下,成功克服了诸多施工难题,为全国高原交通建设提供了可借鉴的经验。

生态之路

全线“复活”69万平方米草甸

久马高速87.5公里通车段串联起红原大草原、俄么塘花海景区,穿越广袤的草原湿地。为了保护西北生态屏障,项目从设计之初就将生态环保作为重要考量。

路线如何布展才能最大限度减少对草原的破坏?四川公路设计院久马高速设计代表组组长左乾坤介绍,久马高速整体靠山坡脚选线,这样可以减少对草原的切割,保护动植物的生存环境;同时,以桥代路、以隧代路通过多个湿地公园,最大限度保护生态敏感区。

为了保护历经上万年形成的高原草甸,建设者们给草甸来了一场特殊的“搬家”——施工前先将草甸剥离,在特定场地堆码、养护、培育,路修好后再进行回铺,通过这种方式让69万平方米的



久马高速中壤口互通至海子山停车区64公里段。蜀道集团供图

原生草甸在施工后“满血复活”,且植被1年恢复成活率超85%,原生植被组成种类保存率达到90%。此外,项目推广应用三联生态防护、PCF生态混凝土等新技术,进行“微创无痕”生态修复,实现了工程建设与生态保护并重发展的目标。

品质之路

地基穿“保暖衣”戴“防护帽”

久马高速项目沿线穿越60多公里湿地软土区,为红军长征时期走过的草原沼泽软土地,深层软基达30米厚。在

湿地上修路,地基就像踩在“软泥蛋糕”上——冬天冻得硬邦邦,夏天又化成烂泥,这种“冻胀融沉”成为路基施工面临的大难题。

久马公司工程管理部部长助理周聃介绍,为了解决地基冻融难题,项目团队在边沟、坡脚铺上了XPS保温板,就像给地基穿上了“保暖衣”,进而减少冬季冻深;同时在路堤底部铺上防渗土工布,像给地基戴了“防护帽”,挡住地表水渗入。龙日坝湿地软基处治路段传感器监测结果显示,地基全年沉降量最大1.4毫米,远小于规范要求的300毫

米,高速公路在冻土上“扎了根”,冬天不鼓包,夏天不下沉。

景观大道

将多个知名景区“串珠成链”

开车沿着久马高速阿坝互通至安羌服务区、海子山停车区至中壤口互通段行驶,风景从广袤草原、巍峨雪山向茂密林木、五彩花海流动。久马高速将梭磨河森林公园、红原大草原、俄么塘花海、莲宝叶则、多美林卡国家湿地公园、神座村等知名景点“串珠成链”,成为一条景观大道。

高速公路的建成通车缩短了川西高原地区与内地通勤时间,将吸引更多游客前往沿线景区参观游览,提升阿坝州的旅游影响力和知名度,地方旅游业将迎来极大发展,也为当地村民创造更多的就业机会和收入来源。

将视野扩大,久马高速更将“大九寨”文旅融合“六廊”中的雪山草地长征风景道、藏羌风情文化风景道与黄河天路生态风景道紧密相连,为游客提供了更加丰富的旅游体验。游客们可以沿着久马高速,一路欣赏壮丽的自然风光,感受深厚的民族文化,体验别样的长征精神。

出川通道

全线通车后成都5.5小时到青海

“以前开车去成都,夏天要7个小时,冬天要8到10个小时,久马高速全线开通后5个小时就到了,出行更加方便。”阿坝州阿坝县色尔古镇的吴应华对高速公路通车满怀期待。

此次87.5公里通车段串联起红原县、阿坝县多个乡镇与重要交通节点,首次实现了阿坝县与红原县乃至成都平原的高速公路连接,将大幅缩短区域内通行时间。红原县大草原等景区通过中壤口收费站可直接实现高速出行,成都至红原大草原的自行车程缩短到4小时。红原牦牛奶、阿坝青稞、牦牛肉等本土品牌搭上高速公路“顺风车”,将迸发出强劲活力。

不仅如此,久马高速还是四川西北部首条高速公路出川大通道。路线一端连接汶马高速,联络成渝城市群、长江经济带;另一端联系川藏公路、青藏公路通道,联络陆上丝绸之路经济带。项目建成后将进一步加强四川与青海、西藏等地区的联系,促进区域经济的协同发展。

自2020年开工以来,项目已于2022年12月底开通阿坝段50公里,于2024年3月开通久马高速刷经寺段48.5公里,此次87.5公里通车后,全线仅剩33公里未通,力争2027年年底全线通车。

届时,开车从成都到青海省久治县的通行时间将由8.5小时缩短为5.5小时,对完善国家及地区路网结构、促进四川融入共建“一带一路”、推进区域经济协调发展、推动民族团结具有重要意义。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲

成南高速扩容项目明日全线通车 双向八车道畅跑

华西都市报讯(记者 曹菲)12月29日,记者从四川省公安厅交通管理总队高速公路一支队获悉,G42沪蓉高速公路成南段扩容工程(以下简称成南高速扩容项目)将于12月31日中午12时正式通车。

全长约240公里的“全新”成南高速,是四川既有高速公路原位扩建规模最大、里程最长的扩容工程,也是全省最长的8车道高速公路,通车后将成为

成都、遂宁到南充的最便捷路径,有效缓解成南高速公路的拥堵问题,为川东北经济发展提供有力的交通支撑。

成南高速建成于2002年12月,是四川早期建设的一条高速公路,也是四川盆地的交通动脉、东出四川的重要途径。自建成通车以来,全线交通量年均增长基本保持在8%以上,节假日拥堵严重,扩容改造迫在眉睫。

四川公路设计院三分院项目设计负责人李光颖介绍,成南高速扩容项目采用“原路加宽为主、局部新建复线”的方式扩容。主线起于南充市高坪区东侧既有G42线东观枢纽互通,止于成都绕城高速螺蛳坝枢纽互通,全长215.697公里;同步建成成都入城复线24.529公里(已于2024年通车)。其中,主线约185.3公里路段从原来的双向4车道拓宽为双

向8车道;南充入城段约30.35公里是新建复线,为双向6车道;全线设计时速提高到100公里至120公里。

成南高速扩容项目全线通车后,将成为连接成都、遂宁、南充最为便捷的高速通道和连接成渝地区双城经济圈的重要核心通道,对进一步提升东向出川的通行效率,优化成渝地区双城经济圈空间结构,改善区域经济发展条件具有重要意义。