

续写“云南第一路”新篇章

—写在新楚大高速公路建成通车之际

张建永 马国民



禾甸立交

新老高速公路强支撑

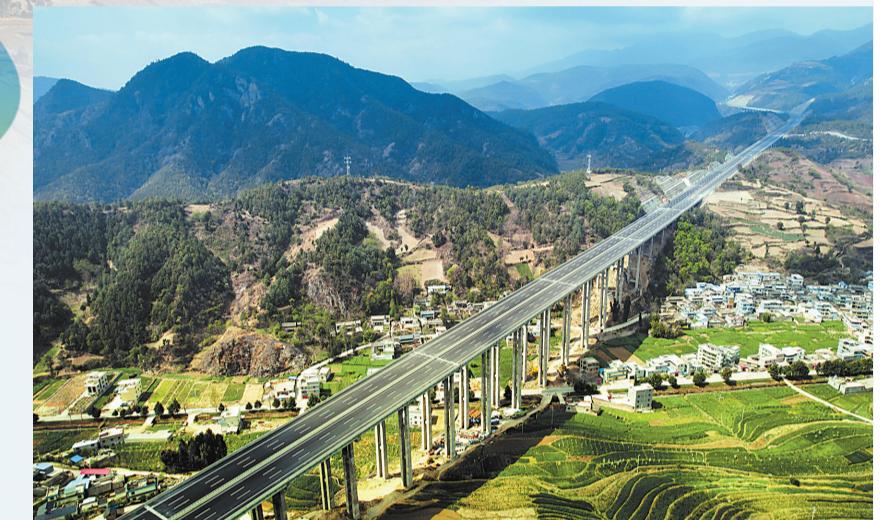
老楚大高速公路是按照汽车专用一级公路双向四车道标准建设,全长178.8公里,概算投资43.9亿元,线路东起楚雄彝族自治州楚雄市达连坝,向西过南华县,进入大理白族自治州祥云县,过弥渡县、大理市,止于漾濞彝族自治县平坡。线路按山岭重丘区标准设计,路基宽21.5米,设计时速60公里,全线共设7座立交、2个隧道,其中九顶山隧道长3204米,是当时西南第一长公路隧道。

老楚大高速公路是云南当时投资和规模最大的公路建设项目,又是云南省第一次利用亚洲开发银行贷款建设的项目,引入国际上通行的土建工程管理规范标准——菲迪克条款管理,建成时被赋予了“云南第一路”的美称。而即将通车的新楚大高速公路采用了交通运输部颁布的最新标准,全线按照双向六车道标准建设,路线在老路北侧约30公里范围新辟走廊,经过了原来不

通高速公路的牟定、姚安、大姚3个县,极大地提升了滇西大通道的通行能力,投资和规模再创云南第一,再次成为“云南第一路”。

新楚大高速公路全长201公里,概算投资429亿元,东起楚雄州禄丰市广通镇北,向西北沿广通河谷布线,过牟定县、姚安县,进入大理州祥云县,穿九顶山,止于大理市江风寺。路基宽33.5米,设计时速100公里,全线设17处互通式立交,桥梁406座(单幅),隧道55座,包括长隧道28座,桥隧比达62.6%,其中九顶山隧道长7597米,比老路同名隧道长出两倍还多。

新老楚大高速公路在小间距范围内同向并存并行,这在国家高速公路规划中也是少有的。它的建成,必将较好地发挥国家高速公路功能和支撑引领作用,促进云南优势资源开发和经济社会跨越发展。



姚安互通主线特大桥

参建单位合力铸丰碑

新楚大高速公路建设由云南省交通投资建设集团有限公司牵头组成联合体,按PPP模式负责实施。

自开工以来,各参建单位从融入和服务国家发展大局出发,从服务云南经济社会发展大局出发,从建设人民满意交通的初心使命出发,始终践行“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念,急行军、强行军,严防疫情,克难攻坚,锁定目标,定下路线图,不等、不靠、不懈,以坚定的决心和有力的措施推进项目投资建设。

随着一条条隧道被打通,一座座桥梁架起来,一处处美景渐显……新楚大高速公路从规划到落地、从蓝图到投入使用,全体参建单位和近两万名建设者在滇中高速和横断山脉的青山绿水间创造了许多不平凡的业绩。

在九顶山隧道建设中,他们勇于面对岩溶发育规模、多样性、突水突泥频发等国内外罕见风险,成功应对了频繁坍塌、涌水、突水突泥等不良自然灾害,研究并采用“T型”门架系统、吊顶锚杆系统、力学体系转化系统等技术,解决了国内最大跨度公路隧道挑顶施工难题,建成了长7597米的全国最大跨度双向6车道公路隧道。

在广通枢纽连接线跨成昆铁路

特大转体桥建设中,他们充分利用铁路运输列车运行间隙,采取技术成熟、安全风险可控且对铁路行车安全影响较小的墩底平面转体法施工,把总重2.36万吨的悬浇T型刚构桥转体72度,成功跨越成昆铁路,刷新了全国悬浇法施工、跨铁路T型刚构转体桥的新纪录,标志着我国地质复杂地区桥梁建设再次取得新突破。

在金山隧道建设中,他们始终坚持“绿水青山就是金山银山”的理念,将金山路段由高边坡调整为隧道,降低新路施工及老路运营风险,从而减少了44万多立方米的土石方开挖,保护了近4万平方米的植被,留下了金山美景。同时,按照“上铺下支”方法加固地表,解决了偏压大、埋深浅、跨度大、地质差、进洞难、施工工艺控制严、桥隧衔接困难、环保要求高等10余项突出技术难题,消除病害和隐患,建成了全国最大跨径的无中导洞(连拱隧道),造就了山区高速公路局限地质环境下建设连拱隧道的经典案例。

新楚大高速公路的建成通车是参建单位勇担社会责任,是全体建设者勇于践行梦想,用智慧与汗水续写“云南第一路”的历史,也是全体参建者在云岭大地上铸起的又一座丰碑。

路网内联外通助开放

如今,行驶在宽阔美丽的楚大高速公路上,沿途青山绿水,田园美景无限好,楚大高速犹如一道绚丽的彩虹横跨在云间。

新老楚大高速公路并存并行,共同承担起该区段的国家高速公路功能作用,自东向西串联起了新昆楚、楚姚、大姚、大理、大保等高速公路,加密宽广又充当了新老楚大高速公路的连接线,每隔几十公里就连接一次,实现了新老楚大高速公路10车道的共同使用、相互连通转换。

至此,从昆明到大理仅需2.5小时,楚雄到大理只需1.5小时,极大加速了区域间人流、物流、资金流和信息流的互联互通,让七彩云南更加绚烂、更具活力,让云南各族人民群众的幸福感更强。

在我国全面建设社会主义现代化国家新征程中,新楚大高速公路的建成通车,必将加速云南对外开放开发,助力云南积极融入“一带一路”倡议;必将为中缅国际大通道、孟中印缅经济走廊沿线各国和地区注入新的发展动能。

地方支持征拆齐推进

在姚安县大河口乡彭家拆迁安置点,拆迁群众家家户户都分到了宽敞明亮的三层小楼,群众们兴奋地说:“搬迁后家家都盖起楼房,提前实现了梦想!”

据悉,新楚大高速公路征地拆迁工作由地方政府包干负责,路线跨越楚雄和大理两个州,在楚雄州境内有118.57公里,在大理州境内有81.93公里,全线需要征用土地21789亩,需拆迁农户1339户,“三杆五线”需迁改2124处,迁坟5898冢,工作量很大,两个州财政压力大,线路与经过该走廊带内既有的公路、铁路、水路、电力线路、通信线路、油气管道交叉交织,需要迁改的地方很多,征地拆迁工作也十分艰难。

为了保证施工进度,楚雄州、大理

州及禄丰市、牟定县、姚安县、祥云县、大理市政府及时发布征地公告,告知沿线各族群众工程实际占用土地数量,征收土地权属、范围和面积,补偿标准等。组建工作机构,坚持原则性与灵活性相结合,针对问题制定一户一策,认真详细做好群众工作,帮助解决群众合情合理的诉求,赢得了广大沿线群众对新楚大高速公路建设的理解和支持,从而保证了项目的顺利建设。

沿线各级政府把拆迁安置与脱贫攻坚、乡村振兴工作紧密结合起来,把高速公路征地拆迁、工作协调、矛盾纠纷调处工作任务细化分解到岗到人,及时帮助群众解决急难愁盼的问题,得到了沿线各族群众的大力支持。



牟定服务区



渔泡江大桥

楚大高速迎来“复线时代”

云南地处祖国的大西南,拥有丰厚的自然资源和得天独厚的地理区位优势,是新一轮对外开放的前沿。

交通是云南经济社会发展的基石,每一次变化都会给云南带来跨越时代的变化,都会促进云南高质量的发展。楚雄至大理高速公路是云南省会昆明通往滇西、滇西北、滇西南及西藏自治区的主要经济干线,是杭瑞国家高速公路和孟中印缅经济走廊建设中的重要路段,是连接东南亚、南亚国家的国际大通道。

老楚大高速公路1999年建成通车以来,沿线地区经济增长突飞猛进,沿线及所辐射地区面貌发生了翻天覆地的变化,各民族群众生产生活条件明显改善,如期脱贫全面奔小康,民族团结氛围更加浓厚。20多年来,随着老楚大高速公路交通流量的不断增长,在节假日及旅

游高峰期拥堵现象十分严重,路面使用性能显著下降,且平纵指标低,长大纵坡多,行车安全性差,已不能适应区域经济社会和交通运输发展的需求,更难以满足国家公路运输大通道的功能要求。交通“瓶颈”的阻滞,影响了云南的开发开放,影响了云南的经济社会发展,影响了我国同周边国家互联互通国际大通道的建设步伐。

因此,云南省委、省政府下定决心对这条滇西大通道进行扩容。在国家发改委、交通运输部等有关部委的关心支持下,国家同意在老楚大高速公路北侧开辟一条新的走廊,采用新建方案进行通道扩容。至此,新楚大高速公路这条必要而迫切的高速公路,在国家新一轮西部大开发、长江经济带和“一带一路”等建设规划及4700万云南各族人民的期盼下应运而生,快速建设。



栗子山脚特大桥