

一线蹲点影像



6月17日,阿坝县,已经通车的久马高速阿坝段。久马高速川青界至阿坝互通50公里于2022年12月31日建成试通车,结束了阿坝县不通高速的历史。

6月18日,四川省阿坝藏族羌族自治州红原县龙日镇,在海拔3600多米的大草原上,经过一夜雨水的冲刷,天空分外晴朗。迎着朝阳,远处的雅克夏雪山露出山头,犹如一位巨人俯视着整个草原;路边的格桑花竞相开放,在晨风的吹拂下轻轻摇曳;成群的牦牛低着头吃草,悠然自得;在草原公路上,不时有游客把车停下,摇下车窗拍照赏景。这是龙日镇一年中最美的季节。

向草原深处走去,两座红色钢结构大桥已初见规模,犹如红色的绸带将草原点缀。桥上的工人对这样的风景已习以为常,他们只希望能够将这两座大桥尽快架起。

自豪

“真的是和大自然作斗争。”作为工地上唯一的一名女项目经理,马克林负责的是钢结构大桥建设。从2022年4月份接手到现在,这位不爱红妆爱工装的建设者“已经尝遍了高原上的苦辣酸甜”。回想起当初来龙日镇的情形,马克林说:“刚开始就是狂吐,有时还喘不上气,适应了一个月后才慢慢好转。”

为了建好这两座大桥,马克林时常要往返于成都的工厂和龙日镇的工地,单程六七个小时。等久马高速通车后,车程将缩短至3个小时左右。

如今,随着各项工作的顺利开展,马克林所负责的工程也已过了大半。“三个月,再有三个月,这两座钢结构大桥就能交付。”

挑战

与马克林的自信不同,50公里外的闫忠则感受到了前所未有的压力。

作为久马公司副总工程师,闫忠曾参与过多个重大工程的建设。在他看来,久马高速是一条建在云端的新蜀道,让蜀道不再难是他和大伙儿共同的心愿。

然而,蜀道之难超出了他们的想象。“神座隧道长度约5.5公里,其地质条件特殊,围岩软弱、破碎、多变,需要经过不断试验才能确定最终施工方案。”闫忠说,他与参建各方及多位隧道专家一起,尝试了不少办法,但隧道内围岩和支护发生变形侵入的情况仍不能有效解决,接近一半的拱架不得不拆了更换。对于整个项目来说,神座隧道是久马高速上最难啃的一块硬骨头,它的施工进度也决定着久马高速全线的贯通时间。

隧道施工现场,机器轰鸣,锚索班的工人们正在掌子面进行打孔作业。这是施工团队首次在四川省内将锚索应用到高速公路隧道支护结构中,以控制软岩避免大变形。

“这次一定要成功。”闫忠说,工程建设就像带兵打仗,最怕的就是伤了士气。

期待

对于这条路,参与其中的建设者深知自己肩上的责任。而对于沿线的居民来说,他们更多的是期待。

6月20日,在距离久马高速不远处的一间办公室内,龙日镇党委书记特金和镇长尕尔让尼玛正畅想着这条高速公路通车后的情景。

“作为川西草原第一镇,我们太需要这条路了。”特金说,旅游业是镇上收入的主要来源,但交通的不便让不少人望而却步。为了迎接这条路的贯通,龙日镇已经规划了1800多亩的乡村旅游发展用地。

“这里紧邻红原机场,有交通优势。未来我们将以久马高速为连接纽带,把龙日镇打造成全州的示范村。”尕尔让尼玛说,这条路建成后就能引进不少产业,拓宽农牧民增收渠道,成为一条名副其实的致富路、团结路。



6月17日,晚上停电后,下班的几名工人在烛光下吃晚餐。

←6月18日,红原县龙日镇的一座钢管混凝土支桁架桥上,工人们正在桥面上铺设钢筋。



向云端建蜀道

本报记者 王伟 摄影报道



6月19日,四川省阿坝县安羌镇久马高速神座隧道内,工人们正在进行锚索试验段打孔作业。久马高速全线设置隧道20座,神座隧道是其中长度最长、施工难度最大的。

久(治)马(尔康)高速公路全长219公里,起于川青省界,经四川省阿坝县、红原县至马尔康市,对加快川北草原地区乡村振兴、推动民族团结有着重要意义。工程建在平均海拔3300多米的丘状高原上,每年有效施工工期仅6个月。筑路工不仅要克服高原缺氧、地质条件复杂等不利因素,还要应对各种恶劣天气。6月中旬,工人日报记者走进久马高速建设工地,采访了多位建设者,记录下他们的工作和生活。



↑6月18日,红原县刷经寺镇,验收合格的土建路段正在进行沥青路面铺装作业。

→6月16日,红原县龙日镇的一座钢管混凝土支桁架桥上,筑路工正在为桥面浇灌混凝土。



→6月16日晚,久马高速查针梁子隧道的中控室内,值守夜班的工作人员正在查看当天的报表。

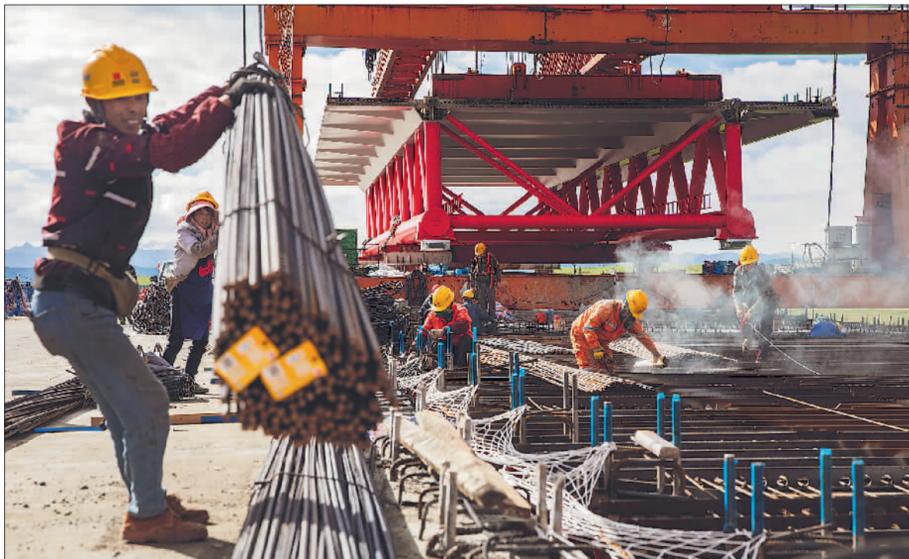


↑6月21日,红原县龙日镇,工人们正在清扫路面,他们中有不少当地的农牧民。

→6月16日,红原县龙日镇,工作结束后的几名工人正在宿舍内聊天,谈论各自的工作进度。



6月20日,红原县龙日镇的一片草场上,牧民旦真泽郎正骑马准备放牧,在其不远处就是正在修建的久马高速钢管混凝土支桁架桥。为了保证牲畜顺利通行,久马高速多以桥梁与涵洞相结合的方式通过草场。



【蹲点手记】

山那边的憧憬

行走在久马高速的工地上,高原反应让我的行动变得迟缓。但也给了我更多时间,去静心观察这些高原上的人。看着眼前的风景与火热的工地,脑海里不时回荡着最近很火的一首歌——《向云端》。山那边/海里面/真实的我应该走向哪里……

逢山开路遇水搭桥。每个路桥建设者的心里都有一个执念,而这执念所要连接的不正是山那边吗?

在一周的采访中,我一路拍摄,一路采访。在克服高反的同时,还要经历堵车、雷暴天气的考验。从一个现场到下一个现场,往往要两三个小时的车程。30多摄氏度的昼夜温差让人有一日四季之感。这里的工人略带调侃地说:“我们这里一年只有两个季节,一个是冬季,一个是大约在冬季。”采访中让我印象最深的是女项目经理

马克林。在工人眼里,她是追求极致的,为了施工细节,她可以长期连续奔波于成都和龙日镇两地。然而,他们不知道的是,这个外人眼中的高原“铁娘子”也会有顶不住的时候,“哭完接着做,咬咬牙就过去了”。

项目部海拔3600多米,在她来之前,曾换过多任项目经理。“事情总是要有人来做的。”她这样解释自己留下来的原因。在久马高速沿线采访,每个深处其中的人都有一分憧憬。建设者憧憬着、向往云端

的游客憧憬着、山那边的群众憧憬着……

对于蜀道变通途的憧憬,当地人最为急切。产业要升级、乡村要振兴、居民要增收,一条路所能带来的社会效益正在久马高速逐渐显现。为了迎接这条路,当地人已经做了诸多规划。而这条路无疑也成了不少沿线居民又一个奔向美好生活的源泉。

王伟