

“一桥两路”交通建设小场景 透视眉山发展大格局

天府大道眉山段

从一条扩容高速 看“成眉同城”新进度

连日来,在成乐高速公路扩容建设项目眉山三期工程施工现场,数辆重型卡车不断往返,将浇筑好的箱梁从不远处的水泥加工厂运输到项目二号桥现场。近日上午10时许,高速上没有车流,工人们加快节奏,配合重型机械开展跨高速吊装,将箱梁安放至已树起的墩柱上。

“为确保作业不对道路交通造成影响,我们会在车流量较少的时候对接高速路管理处,封闭道路15分钟,抓紧上人工、上机器开展作业。”项目现场负责人李雪斌介绍,一个个独立的“15分钟”里,建设进度不断推进。为了避免影响高速路通行能力,项目方还积极配合相关部门,制订落实相应保通方案。

“现场二号桥已完成建设进度70%,同时我们还将新建8座匝道桥,其余项目也在稳步推进当中。我们正按照工期节点加速推进项目建设,争取早日完成今年建设目标,力争项目在明年国庆节前达成通车条件。”李雪斌介绍,当前有380余名工人分布在项目现场,由于省内疫情防控面临的形势,项目实行全闭环管理。全体工人两点一线集中吃住,通过搭乘专车在施工现场和住宿点间往返,同时项目方还定期组织进行核酸检测,每天测体

温、查验健康码和核酸检测结果等,一手抓防疫、一手抓建设,确保进度不受疫情影响。

成乐高速公路于1999年12月建成通车,是连接成都、眉山、乐山的一条交通要道,为沿线城市交流发展起到了十分积极的作用。时过境迁,随着沿线城市经济的快速发展,车流量急速增加,原有的高速已不能满足当今经济社会发展的需求,亟待进行扩容建设。

作为今年全省重点建设项目,成乐高速公路扩容建设项目眉山三期工程全长4.1公里,包含1个青龙场枢纽互通,全程高架,双向8车道,设计时速120公里/小时,建成后将与成乐高速公路扩容建设项目眉山至乐山原路加宽段实现无缝衔接。

“待成乐高速公路扩容建设项目全面建成通车后,从眉山上成乐高速可直达成都,不需再绕行成雅高速,是从眉山驱车前往成都最快的方式。”李雪斌表示。

成乐高速公路扩容建设项目眉山三期工程建成以后,将改善沿线群众的交通出行,进一步推进眉山与成都、乐山等地的连接互通,畅通成渝地区一体化交通网和快捷畅达通勤圈,加速成眉同城化进程,对眉山深度融入成渝地区双城经济圈建设具有重要意义。

从一座跨江大桥 看“东彭融合”新发展

日前,记者在彭山区岷江大桥(拆除重建)工程项目施工现场看到,项目主体工程已经全面完工,加之桥梁上部钢拱塔竖转于今年7月完成,“盛世花开”设计语言的雏形已经呈现在市民眼前。

桥面上,130余名工人分工合作,正在进行钢筋绑扎、防撞护栏浇筑、施工孔洞封闭、主梁支架拆除、斜拉索挂索等作业,不断抢工期、赶进度,一派热火朝天的景象。

重建的岷江大桥采用斜拉式结构,全长约509米,边跨宽32.5米,主跨宽35米,按双向六车道设计,项目总投资3.3亿元。作为桥体主要承重部件,斜拉索起着联系主塔和主梁的纽带作用,也被称为斜拉桥的“生命线”。

“挂索作业是斜拉索施工的重要工序,大桥斜拉索由55根钢绞线缠绕形成,单束设计最大承重达到了680吨。”项目常务总工程师黄洋介绍,全桥设计斜拉索60束,呈两侧双索面布置,最长达78米,单根最大重量达5.3吨,既要安装精准到位,又要确保达到整体美观效果,需要的技术和协调水平非常高。

据了解,彭山岷江大桥是全国第二座采用竖转施工的双拱塔

双索面三塔斜拉桥,同时也是眉山首座大型斜拉结构桥梁。既然施工难度大,为何要采用这一设计?黄洋从专业角度给予解答:“岷江江面较宽,相较于传统的梁式平板桥,斜拉桥跨越能力更强,结构重量较轻,受桥下净空和桥面标高的限制少,总体工程性价比也更高。”

市第五次党代会报告明确东彭融合形成引领全域发展的核心引擎,强调推进东彭仁新一体化。今年3月,《眉山市“十四五”综合交通运输发展规划》正式出台,将这一指引落实到交通路网不断完善上,对加速东彭融合与东彭仁新交通同城进行了专门规划。彭山区岷江大桥(拆除重建)项目正是加密跨江通道举措的重要组成部分。

“大桥飞跨岷江东西两岸,把彭山城区主干道长寿路和彭祖山、江口古镇、黄龙溪等重要景区和文旅节点连接起来,还与迎宾大道、滨江大道及规划中的环湖东路等重要干道相衔接。”彭山区综合交通枢纽建设推进中心主任柴康杰介绍,大桥建成后,将疏通开放发展动脉,为“东彭10分钟、东彭仁新20分钟、成眉30分钟高效通勤圈”构建完善贡献力量。

路,是经济社会发展的大动脉。一个地方的发展前景如何,从其布局的交通路网就能管中窥豹。

眉山地处成渝地区双城经济圈、成都都市圈核心地带,如何在交通上发力来呈现支撑这一优势?聚焦建设成都都市圈南部综合交通枢纽,是眉山聚力建设成渝地区重要的高水平开放门户的关键目标,也是这一问题的答案。

今年以来,我市“奋进新征程、建功新时代”大学习大实践大提升活动如火如荼开展,为重大交通项目建设推进持续注入强大动力,也浇灌出了累累硕果:

1至8月,全市综合交通完成投资94.8亿元,G351线丹棱绕城段新建工程、S429线洪雅东岳至柳江改建工程、工业大道北段等7个项目已开工;眉山南环线东段等5个项目建成投用;还有11个项目年内将陆续建成。其中,成乐高速公路扩容建设项目眉山三期工程青龙场枢纽互通总进度已超过40%、岷江大桥(拆除重建)工程项目主体全面建设完成、天府大道眉山段仅余300米即可打通……

近日,本报记者走进我市部分重大交通项目建设一线,从一个一个项目的不断推进中,用镜头与笔,记录全市落实“基础建设拼速度、项目投资拼进度”和不断提升开放发展水平的生动场景。



鸟瞰建设中的成乐高速公路扩容建设项目眉山三期工程青龙场枢纽。



彭山区岷江大桥“盛世花开”设计语言初步呈现。

从一条品质大道 看“开放发展”新未来

从眉山天府新区视高街道出发驱车向南,一条崭新宽敞的大道笔直向前铺开。三年多过去,全长17.7千米、总投资约40.9亿元、路基宽度80米、采取双向12车道设计的天府大道眉山段工程已推进至眉山岷东新区,还剩最后300米,就将与岷东大道交汇。

“目前,我们已经基本完成了路基土石方工程,全线的桥梁涵洞修建和附属工程也已全部完工,路面工程完成95%,机电、交安、绿化工程完成50%。”9月底,项目党支部书记张凯说,天府大道眉山段即将实现通车条件。

作为“世界最长城市中轴线”,天府大道联通成都市中心和天府新区,辐射德、眉、资三市发展,让成都都市圈区域更加“同频共振”。天府大道眉山段正式完工后,更将实现成都主城区中轴线与眉山主城区城市干道无缝衔接,把来自成都、德阳、资阳的信息、资金、物流,输入到沿线的眉山天府新区、仁寿县、东坡区,促使成眉同城化发展得到进一步深化。

在“双圈”建设发展规划中,打造成眉高新技术产业带是明确的重点任务。而成眉强化协作,加快打造天府大道科创走廊,正是这一任务当前及今后的重要工作方向。这条贯穿南北的大通道,不仅是一条交通要道,更是一条经济、产业大通道。

加州智慧城、华为大数据中心、川港合作示范园、联想创新科技园、通威全球创新基地……如今的天府大道科创走廊沿线,众多龙头企业、优质项目纷至沓来、落子布局。这意味着它们对眉山地处“双圈”核心地带区位优势、对天府大道建设延伸带来的便利交通服务高度认可。

“在天府大道眉山段的规划建设中,预留了众多通行路口,就是为了方便日后企业在沿线布局,助推眉山高质量发展。”张凯表示,随着“城市中轴线”再延伸,必将为眉山带来更多更新的发展机遇。

市域(郊)铁路成都至眉山线、天眉乐高速公路均有望于9月底开工建设……我市推进重大交通项目的拼劲正在延续。今年,眉山在涉及铁路、高速公路、干线公路、水运航电、场站建设等领域的重大交通项目建设上持续发力,“四横五纵”铁路网、“四横八纵”高速路网、“五横九纵八联”快速路网正加速成型,全域现代综合交通网络越来越完善便捷。

“一桥两路”交通建设小场景,透视眉山交通发展大格局。如今,全市交通人正坚决落实“九拼”工作部署,对标任务、责任、进度“三张清单”,奋战100天,奋力夺取全年胜。



扫码查看更多内容。

(万晓红 眉山日报全媒体记者 姚永亮 殷勇 李幸 张忠华 杨鹏 钟桦 见习记者 马易非 文/图)

主编 吴晓彬 编辑 李泓莹
美编 李 燕 校对 肖 倩