

2024年2月8日/星期四
责任编辑 王瑞
美编 荆星子 / 校对 商英
E-mail: ycwbbjb@126.com

招商项目, 不断转化为生活品质

项目微观察 · 行

晋豫再添新通道

——感知运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线

□记者 樊朋展 刘凯华 张蕊彤

巍巍中条，群山绵延；滔滔黄河，奔涌不息。

平陆，地处晋南边陲，中条腹地，自古就是山西的“南大门”，也是山西对外开放的窗口之一。

过去，南下去往河南、湖北等地，只有从平陆县出高速穿越河南省三门峡市城区，才能进入新的高速路网。

2020年8月，运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线工程开工建设；2023年9月22日，运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线顺利通车。

现在，在运三高速公路上，可以“无缝衔接”驶入运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线，驱车先后穿过坂坡、后湾和全家潭3个隧道，映入眼帘的就是气势磅礴的三门峡黄河公铁两用大桥。通过三门峡黄河公铁两用大桥就可以驶入河南省三门峡市，或者直接进入连霍高速，向西可以去往陕西省，向东可以去往河南省洛阳市、郑州市。

从跨省难的瓶颈制约，到十里黄河一线通的梦想成真，通过运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线的不懈奋进，至此，运三高速公路全线实现连通，彻底打通了阻隔两地多年的“断头路”，晋豫两省再添新通道。

“上周我刚和家人去三门峡函谷关

旅游时选择的这条路，出发时从呼北高速行至灵宝的景区，回来又从连霍转至侯平高速，两条路都没有下高速，这样的跨省直达意义非凡。”市民王亚东告诉记者，作为一名自驾游爱好者，他对运城的高速通行情况了如指掌，这条“南出”黄河的运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线在以前是真正的“难出”。

受地形地貌等限制，运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线在项目设计、建设及运营过程中面临的技术问题突出，包括隧道设计和建设难度大、隧道桥梁管理设施布局复杂、建设区域属于黄河湿地保护区等。因此，该项目在建设期间，施工单位中铁十七局面对施工区域需要穿越黄河湿地漫滩区、黄土梁峁沟壑区、黄河湿地保护区等不利因素，积极克服困难，解决了多个制约项目建设的“疑难杂症”。

三门峡公铁黄河大桥连接线窑头特大桥地处环保要求极高的黄河湿地漫滩区，地表以下层层分布着粉土、粉沙、圆砾、黏土、细沙等。施工单位经过多次调研、反复举证，根据实际情况定制了长18米、壁厚1.6厘米、直径1.8米的钢制超长护筒。混凝土灌注完成后，利用振动桩锤慢速拔出护筒，从而提高混凝土密实度，解决了黄河湿地地表以

下0米至18米液化饱和粉土流动性大、自稳能力差导致的桩基塌孔、缩径难题，配合使用旋挖钻，能够将成孔效率提高40%，工效提升1倍。

此外，作为运三高速公路建设的“最后一公里”，也是山西省高速公路网规划“三纵十二横十二环”的重要出省通道，施工中，铁建投资、中铁十七局贯彻“黄河流域生态保护和高质量发展”建设理念，以创建“平安百年品质工程”为目标，综合运用智慧建造和信息化管理系统，针对黄河湿地特殊地质研发了新型桥梁桩基施工技术——黄河湿地超长护筒跟进循环使用施工工法，有效提高了桩基成孔效率，获评“中国公路建设行业协会公路工程工法”。

“于我而言，最关键的点就是不用下车了。”临汾市霍州市的货车司机张梁一句话道破了他对这条公路的最大感受，“我常年跑霍州——郑州的铝用线路，以前要从平陆县下高速，通过黄河公路大桥，再穿过三门峡市区，才能进入连霍高速去往郑州市。虽然这段路只有十多公里，但是在复杂的交通环境和较低的通行效率影响下，这段路程要行驶半小时以上。”张梁告诉记者，双向四车道的运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线让货车司机“南出”山西不

下车，直奔连霍高速。

要算经济账，更要算好政治账、民生账。只有连接线顺利通车，平陆这个山西“南大门”才能实现“南出”不“难出”，也才能真正满足人民群众对美好生活的向往。为此省、市高度重视，多次组织协调会专题研究，定期前往在建高速项目工地蹲点调研，组织召开专题会议安排部署工作、实地解决困难。广大建设者发扬“特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献”的精神，克服诸多困难挑战，将一个个“不可能”变成“可能”。

道通则人兴，路通则民富。

平陆县金童果业专业合作社40吨精品苹果，正是依靠这条路用最短的时间抵达洛阳商超。“没有高速公路为电商物流提供保障，农产品火爆外销无法想象。”该合作社负责人赵海亮告诉记者，运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线的顺利通车带来了人流、物流、信息流、资金流，节约了时间等成本，是一条为民而建的“致富路”。

据悉，该公路全线连通后，运城至三门峡车程可缩短约30分钟，在便捷两地群众出行的同时，对推动山西对外开放和区域经济发展，加强晋、豫、陕等多省份协同发展，促进黄河金三角经济协作区建设具有重要作用。

▼运三高速公路三门峡公铁黄河大桥连接线 记者 薛俊 摄

