



武隆巴彭路8标双堡特大桥梁

抓项目稳投资 虎虎生威乘势发展

重庆高速集团全力争取一季度“开门红”

起跑决定后势，开局关系全局。

农历新年伊始，重庆高速集团大干快上、只争朝夕。城开高速南长沟特大桥、城开隧道，渝湘复线双堡特大桥梁，嘉陵江利泽航运枢纽等多个重点项目建设现场一派热火朝天景象。各个项目管理者、建设者们正以“鲜衣怒马不负韶华”的决心和信心，以“直挂云帆济沧海”的热情和激情，奋力拼搏、实干担当，全力争取一季度“开门红”。

一季度完成全年投资计划28% 同比增长11个百分点，跑出“加速度”

时代的进程，犹如环环相扣的乐章，不断鸣响动人的和弦。

2022年，重庆交通投资有望迈上1000亿元台阶，实现历史性突破。其中，高速公路与水运项目计划投资512亿元，占据“半壁江山”。

作为全市高速公路与水运项目投资建设的“主力军”，重庆高速集团承建项目成为这“半壁江山”的“主战场”。

2022年，重庆高速集团参与建设23个高速公路及水运项目，年度

投资计划397.2亿元，占全市的78%。

具体而言，高速集团独资、控股及牵头建设的城开、巫云开、渝湘复线（巴彭段、彭西段）、武道、梁开、万达直连、南川西环线、渝赤叙、永璧、永津等11个高速公路和白马航电枢纽、利泽航运枢纽、两江航电枢纽、万州新田港（一期、二期）、渠江航道整治等6个水运项目将确保完成年度投资255.4亿元，力争达到260亿元；撬动参股建设的奉建、渝遂复线、合璧津、渝武扩能、铜安、江泸北线6个项目完成141.8亿元年度投资。

为确保完成全年投资计划，重庆高速集团提前谋划、科学组织，多措并举打出“组合拳”，项目投资跑出“加速度”。

比如，在1月就开始密集调度，多次召开建设项目调度会，锁定一

季度投资目标，层层分解任务，及时解决存在问题，强化要素保障工作，确保一季度投资实现“开门红”。

又如，合理释放征迁资金。巫云开等新项目在符合合同约定前提下，提前释放征迁资金，加快土地交付，实现投资提前放量。

再如，组织部分项目春节不停工、部分工人就地过年，以减少路程往返耽误时间，降低疫情影响风险，确保项目顺利进展、投资如期开展。

重庆高速集团相关负责人表示，截至2月13日，集团独资、控股及牵头建设的高速公路及水运项目已完成投资35.8亿元，预计一季度将完成投资70亿元，占全年计划的28%，较去年同期增长11个百分点。在一季度元旦及春节假期部分项目停工的情况下，超额完成4个季度平均投资额度。



砂石骨料智慧工厂



建设中的城口互通



嘉陵江利泽航电枢纽工程

春节不停工抢抓工程进度 在建项目集体按下“加速键”

在投资“加速度”的助推下，重庆高速集团23个高速公路与水运项目建设集体按下“加速键”，各个建设现场一派热火朝天景象。

2月12日，在城开高速B2合同段，南长沟特大桥项目的建设工人们8人一组乘坐120米高的电梯，沿着桥墩从地面到达桥面。桥面左幅主跨还未合龙的截面上，10多名工人正对钢筋进行预应力张拉，准备将施工挂篮前移，进行桥面浇筑作业。目前，大桥1号、2号墩已完成合龙；3号、4号墩间的边跨部分距离合龙仅剩2米，将力争在本月底完成；2号、3号墩间长达200米的主跨也将在5月实现双幅贯通。

为确保今年底实现“县县通高速”目标，春节期间，城开高速近1000名管理和施工人员在B1、B2、B3合同段连续奋战。

B1、B2、B3合同段总长43.632公里，包含蓼子特大桥、鸡鸣隧道、城开特长隧道、南长沟特大桥等多个控制性节点工程，施工难度大、工时长。春节期间，路基及桥梁工程采取两班倒，隧道工程采用三班倒安排施

工；建立日报制度，每日上报施工进度；采用微信群定位，保证各合同段项目经理、总工、安全负责人及总监等主要人员在岗，增加安全质量巡查频次，确保施工安全与质量。

春节期间不停工的项目还有嘉陵江利泽航运枢纽。自2019年开工建设以来，“春节不停工”成为项目常态。

2月13日傍晚，天色渐暗。现场100名管理和施工人员、20余台工程机械依旧忙碌不停，开展土石方开挖、围堰填筑、泄洪冲沙闸底板混凝土浇筑等作业。

“项目今年计划完成投资6亿元，一季度就将完成2.2亿元，推动项目加快建设。”项目相关负责人介绍，目前，项目一期船闸已竣工投用，具备通航条件；二期临建工程已基本完成，整体工程将于2024年底完工投用。

据介绍，该项目是国家高等级航道建设重点项目、全国交通重大工程之一，也是川渝合作共建长江上游航运中心、推进成渝地区双城经济圈建设的重点交通项目。作为



渝湘复线巴南五布河特大桥

嘉陵江全江渠化17个梯级中自下而上的第2级，开发任务以航运为主，兼顾发电、防洪等综合功能。完成后，将渠化航道29.7公里，年通过能力1000万吨，500吨级船舶可以从四川广元港沿嘉陵江通江达海；同时每年可提供清洁能源3.2亿千瓦时。

与此同时，一批进展较快的项目在春节假期后快速复工复产。

例如渝湘复线高速。该项目今年计划完成投资151亿元，其中一季度44.3亿元，占全年的29%。目前，渝湘复线多个控制性工程已快速复

工，到年底将实现3公里内的隧道全部贯通。

不止是隧道。2月13日，渝湘复线高速巴彭段双堡特大桥梁项目现场一大早就聚集了200多名管理和施工人员，主跨之间的4台塔吊不停做着“体转运动”。大桥桥面距谷底最深超过300米，目前，支撑大桥主跨的主墩正以一天1米的速度“疯狂生长”。

据介绍，双堡特大桥梁主跨采用2×405米双连拱结构，预计今年12月合龙，将创下上承式双联钢管混凝土拱桥世界最大跨度纪录。



涪江双江航电枢纽工程

带动所在区县绿色发展 多个在建项目助力提升当地“含绿量”

抓项目进度，并不意味着“唯速度论”。

在推进项目建设过程中，重庆高速集团坚持生态优先，践行绿色发展理念，多个在建项目通过巧妙设计把对生态环境的影响降到最低，助力提升所在区县经济发展的“含绿量”。

渝湘复线高速巴彭段双堡特大桥梁还在施工，不远处为施工而建的工程便桥已成为“网红桥”。

这座便桥宽3.8米、长245米，采用高强度的材料，造价低廉、造型美观，如同一道彩虹横跨高山深谷，已成为当地一道靓丽的风景线，吸引众多摄影爱好者飞起无人机，架起“长枪短炮”拍摄。

“架设便桥，原本是为了解决桥墩拱座物资运输困难的问题。”项目相关负责人介绍，如果没有这座运输物资的便桥，项目将就地建设拌合站和钢筋加工厂。根据测算，便桥的架设减少了15.46亩征占地面积，减少伐木2773棵，减少了对植被的破坏；同时，便桥缩短了施工车辆的运输距离，可节约柴油2289升，减少废气排放约2.29万立方米。

目前，武隆区相关部门正与项目部研究对策，在项目完成后保留这座“网红桥”，既作为双堡特大桥梁建设过程的见证，又能为当地吸引更多游客。

如果说架设便桥减少植被破坏和废气排放是做“减法”，那么嘉陵江利泽航运枢纽项目则做了一道“加法”。

在船闸工程和发电工程之外，该项目还将建设嘉陵江干流的首条鱼道，为该流域段的南方大口鲶等鱼类洄游产卵留出“VIP”通道。

“这条鱼道将增加项目成本约1.4亿元。”项目安全环保部相关负责人表示，“这是值得的，对于恢复

长江水生生物多样性、打好种植业翻身仗具有非常重要的意义。”

渝湘复线高速巴彭段水江隧道项目出口的砂石料加工厂，则是“加法”“减法”两手抓。

在正在建设中的水江隧道出口附近，一排灰绿色的钢结构厂房矗立在两座山体之间，厂房因地势而建，远远望去，同周边的山色融为一体。其中两座厂房之间，5根蓝绿色密封传送道交错着，呈“X”状连接着厂房，整个园区就像是一座浓郁工业风的公园。

这座“公园”，就是该项目“绿色加减法”的关键所在。据介绍，它集成了砂石料加工的9大工序，每小时可加工300吨砂石料，采用智能化控制，设置自动水幕喷淋和雾化空气炮喷淋综合除尘系统，加装PM2.5实时监测装置，对关键部位进行隔音降噪等措施，实现了全程自动化、零粉尘、低噪音，是全市最智能、最环保的砂石料加工厂。

有了这座加工厂，项目产生的弃渣可就地被加工成工程所需的碎石、机制砂和石粉等5种产品，洞渣综合利用率高达95%以上，不仅有效解决了附近精品砂石短缺的问题，还避免了因弃渣放置而造成水土流失甚至垮塌滑坡等问题。未来，该加工厂还可承接周边其他项目的弃渣加工。

“稳定经济大盘、稳住社会大局，保持良好发展态势，国有企业要勇毅担当、善作善为、乘势发展。”重庆高速集团相关负责人表示，2022年，面对新形势、新要求、新起点，集团将以“窗口期”的意识、排头兵的标准、先行者的勇气，在全力以赴稳增长的一年里，推动集团高质量发展添底色、提成色、增亮色。

张亚飞 刘钦 熊志诚 肖娅
图片由重庆高速公路集团提供