



崇山峻岭中的最美高速公路



芜黄高速弋江大桥

# 全长116公里芜黄高速通车在即 安徽将全面实现“县县通高速”



全长116公里的芜黄高速是我省“县县通高速”的收官之作，目前该工程进入收官阶段。项目通车后，安徽最后两个县旌德、泾县将告别不通高速的历史，安徽“县县通高速”目标将全面实现。

近日，记者来到位于泾县深山区的芜黄高速施工现场，山高谷深，云雾氤氲，芜黄高速如一条巨龙腾起山间。

■ 记者 祝亮文/图



芜黄高速泾县南收费站



芜黄高速桃花潭隧道



空中俯瞰芜黄高速隧道连接处

## A 跨越崇山峻岭，打造品质工程

芜黄高速主要位于皖南山区，线路纵贯山脉，桥隧比高，地形地貌复杂，关键线路上高填路基、桥梁等控制性工程众多，建设工期紧，施工难度大。为确保项目如期通车，建设者们日夜奋战，攻坚克难，有力保障了“县县通高速”目标实现。

项目穿越崇山峻岭之间，勘察是最大的难题。“山高路险，机器上不去，因为没有信号，无人机也没法正常飞行，只能靠人工勘察。为此，技术人员翻山越岭，徒步穿越几十个山头，筚路蓝缕，不避虫蛇，如期完成了项目勘察工作。”项目负责人宋程说。

针对桩基钻孔、隧道开挖等各项工序，施工单位强化精准管理、精细施工，向创新要生产力，坚持质量至上原则，打造“品质工程”。“施工便道十分陡峭，山上打桩机上去，只能靠人工挖孔，爆破打桩。一次掘进1米，打一个桩要20多天。”宋程介绍，山高沟深，桥梁桩基施工难度大。为了抢工期，项目部坚持多点作业，投入几十支施工队伍，快速完成了374根桩基的施工。

桃花潭隧道是全线最长的隧道，特长隧道沥青路面施工中面临的难题便是通风，隧道内混合料运输车辆、施工机械多，沥青混合料自身散发烟气，洞内空气较为稀薄，影响作业人员安全和施工机械效率。建设单位加大人员力量配备，对所有进洞人员实行两组换班轮流作业，仅历时18天，便高效完成隧道沥青路面施工。

## B 守护绿水青山，保护原有生态

“芜黄高速沿线风景秀丽，同时也多是生态敏感区，施工单位造福一方，更有责任守护好青山绿水。”建设单位相关负责人介绍，企业牢固树立生态环境保护底线思维和红线意识，把环境保护放在与工程质量同等重要的位置，不环保不施工，切实压实环境风险主体责任，将生态环境治

理落到实处，确保“来时绿水青山，走时绿水青山”。

最小的破坏就是最大的保护。芜黄高速7标全线3座隧道、左右线共12个洞口，全部落实“零开挖”理念。同时，面对不具备洞外施工条件的隧道，采用洞内出洞方式，避免山体大开挖、减少山林树木砍伐，最大限度保护洞口原有生态。另外，将清表土（含沟塘淤泥）堆放至临时堆放场地，以便于后期集中调配用于中央分隔带、挖方段边坡平台、边坡坡面、互通服务区、弃渣场等绿化种植使用。

芜黄高速沿线水系发达，河网密布，施工交叉点多面广，安全风险高。为最大限度减少施工对环境的影响，施工单位深化落实工业化建造理念，大力推广钢结构，充分发挥钢板组合梁标准化设计、工厂化预制、装配化安装的结构优势，尽最大可能减少现场工程量和交叉施工安全风险。

## C 前往泾县、旌德将至少节省半小时

作为安徽省“县县通高速”最早启动开工建设的工程，芜黄高速经由繁昌、南陵、泾县、旌德、黄山区谭家桥接G3京台高速公路铜陵至黄山段，全长116公里，是安徽省“五纵十横”高速公路网“纵二”徐州至福州高速公路的重要组成部分。

芜黄高速公路年底建成通车后，将实现徐福高速全线贯通，并能充分发挥芜湖长江二桥的作用，实现与沿江高速、铜南宣高速和合铜黄高速之间以及长三角地区高速的互联互通，打通黄山风景区东大门的旅游通道，同时结束泾县、旌德两县不通高速公路的历史。

届时，从合肥、芜湖、南京等方向前往泾县、旌德等地都将比目前节省至少半小时的时间，前往月亮湾、桃花潭、江村等旅游景区的时间将大幅缩短。与此同时，合肥前往黄山除了京台高速公路外，还多了芜黄高速的选择，且两条路线行程时间相仿，后者还较前者少了一个长江大桥收费站。