

6月30日

新疆尉(yù)犁至且末的

尉且公路正式通车

它是目前世界上

流动沙丘分布最广、施工条件最恶劣、

施工难度最大的沙漠公路

中国建设者如何在

无水、无电、无信号的地方建公路的？

五年时间

建设者们都克服了哪些困难和挑战？

一起来看↓



△图片来源：“交通运输部”微信公众号

在沙漠中建公路，最大的挑战就是沙。

项目负责人表示，“从未见过这么大的沙包”，“我们施工人员吃住都在现场，驾驶着40多台大功率履带式推土机整整推了150天，才彻底把这座山‘削平’，仅这个沙山的挖方量就高达150万方，占整个工程挖方量的八分之一。”



据介绍，“草方格”就是用芦苇材料在流动沙丘上扎设成方格状的挡风墙，通过让地面变粗糙，减小风力，阻挡流沙。

项目负责人表示，在起伏不平的沙地施工，机械化派不上用场↓↓

首先要人工将每捆70公斤的芦苇扛进沙漠，运送到指定位置后在沙丘上划好施工方格网线；

再将修剪整齐的芦苇横放在方格线上，用铁锹将芦苇从中间嵌入沙中，使草的两端翘起，露出地面高度约20~25厘米；

之后再用沙子牢固根基，最终形成长宽各1米的方格。

“尉且公路5800多万平的草方格就是靠400多名作业工人，用了700多天时间一锹一锹插下去、一脚一脚踩出来的。”

一座桥保护生态环境

一条路带动脱贫致富

全长将近1300米的塔里木河特大桥是尉且沙漠公路全线唯一的特大桥梁，中国交建新疆乌尉公路项目尉且项目总工程师井文云说，这座特大桥的横空出世就是为了更好保护当地的生态环境。“桥梁周边有农田、胡杨林保护区，还有尉犁县湿地公园

，为了保护当地环境，减少对当地胡杨林的砍伐和基本农田的占用，所以项目在设计的时候就采用了建桥的方式，穿越塔里木河保护区。”