



奋斗百年路 启航新征程

交通运输篇

高速公路促腾飞

本报记者 齐慧

交通,经济社会发展的“先行官”。我国高速公路的起步比发达国家整整晚了半个世纪,到20世纪80年代中期,我国才开始探索。然而,我国仅用30余年时间就实现了高速公路后发赶超,里程跃居世界第一。

改革开放以来特别是党的十八大以来,伴随着经济的快速发展,我国高速公路网快速成形、加密,打通了经济社会发展的“经脉”,推动我国由“交通大国”逐步向“交通强国”迈进。

5月28日,湖北高速公路建设迎来历史性时刻——保神高速(保康—神农架)正式通车。虽然只有43公里,但它的开通使湖北省终于实现了“县县通高速”。从1991年该省第一条高速通车算起,30年间湖北高速公路通车总里程增长了104倍。湖北高速公路的快速发展是中国高速公路后发赶超的一个缩影。

交通是经济社会发展的“先行官”。改革开放以来特别是党的十八大以来,伴随着经济的快速发展,我国高速公路网快速成形、加密,打通了经济社会发展的“经脉”,推动我国由“交通大国”逐步向“交通强国”迈进。

“中国奇迹”快速成网

我国高速公路的起步比发达国家整整晚了半个世纪,到20世纪80年代中期,我国才开始高速公路的前身——汽车专用公路的探索。然而,仅用了30余年,我们的高速公路就实现了后发赶超,跃居世界第一,造就了改革开放以来的又一“中国奇迹”。

1981年,国务院授权国家计委、国家经委和交通部发布《关于划定国家干线公路网的通知》,确定了由12射、28纵、30横组成的国道网,总规模10.92万公里。作为我国第一个国家级干线公路网规划,虽未明确公路等级标准,但解决了国道网的布局问题,意义重大。

1988年是我国内地高速公路快速发展的“元年”。当年10月31日,全长20.5公里(达到高速公路标准的路段长15.9公里)的沪嘉高速公路一期工程通车;11月4日,辽宁沈大高速公路沈阳至鞍山和大连至三十里堡两段共131公里建成通车。高速公路实现了零的突破。

自此,我国高速公路发展进入快车道:

——1998年,高速公路起步10年后总里程达到8733公里,居世界第六位;

——1999年10月,高速公路里程突破1万公里,达到11605公里,跃居世界第四位;

——2000年底,高速公路里程达到16285公里,跃居世界第三位;

——2005年底,高速公路里程达4.1万公里,仅次于美国,居世界第二位;

——2007年底,总里程3.5万公里的“五纵七横”国道主干线系统比原计划提前13年基本贯通,国家高速公路骨架初步成网;

——2012年,高速公路通车里程达9.6万公里,首次超越美国,居世界第一。

到2020年底,我国高速公路总里程达16.1万公里,国家高速公路网主线基本建成,覆盖约99%的城镇人口20万以上城市及地级行政中心。

科技含量不断提升

草原、沙漠、戈壁、森林、冰川……开车行走在京新高速上,各种自然风光不时切换,让人感叹大自然的伟力。然而,复杂的地质条件、恶劣的自然气候,也给高速公路的修建带来了巨大的压力。

我国幅员辽阔,地质情况多样,修建高速公路面临许多困难。建设者们因地制宜,不断开展技术创新,在勘察设计关键技术、特殊路基处治技术、路面结构与材料、隧道技术等领域都得到长足发展,涌现了一大批具有代表性的重大工程项目。

以特大型桥梁建设工程为例,在高速公路修建过程中,我国长大桥梁建设技术迎来了“创新与超越”的历史性发展时期,先后建成了以江阴大桥、苏通大桥、润扬大桥、西堠门大桥、嘉绍大桥、泰州大桥、马鞍山大桥、虎门二桥、杭州湾大桥、港珠澳大桥等为代表的一大批跨江、跨海的世界级工程。目前,在全世界跨径排名前10位的斜拉桥中,我国就有7座;在全世界跨径排名前10位的悬索桥中,我国有6座。

作为多山的国家,隧道在我国公路交通中也发挥了重要作用。但长期以来,受技术、资金等条件所限,我国公路隧道的建设成为长期的短板,直到秦岭终南山隧道的顺利建成,才宣告我国公路隧道建设迈上了新台阶。

秦岭终南山隧道是规划国家高速公路网中G65包头至茂名、G69银川至百色高速公路共用的特大型控制性工程。该工程建设规模和施工难度之大、科技含量高、施工条件和环境之恶劣,创下多项全国乃至世界之最。

经52家单位历时9年联合攻关,秦岭终南山隧道工程共解决关键技术难题40余项,取得运营管理、通风、防灾救援、监控和设计施工五大关键技术领域的自主创新成果。先后荣获“中国公路学会科技进步特等奖”“国家科技进步一等奖”“鲁班奖”“詹天佑大奖”和“全国十大建设科技成就奖”等荣誉。

全力服务国家战略

5月29日,雄安新区京雄高速公路河北段、荣乌高速公路新线、京德高速公路一期工程建成通车,标志着雄安新区“四纵三横”对外高速公路骨干路网全面形成。

“截至目前,雄安新区重点公路建设项目进展

顺利。”交通运输部公路局副局长王太介绍,京雄高速(北京段)等项目正在抓紧实施,力争今年底建成北京六环以外路段,以及与京雄高速支线相接的大兴机场北线高速西延段。

“十三五”时期,一大批重大高速公路项目陆续建成和开工建设,有力支撑了国家重大战略的落地实施。

——“一带一路”交通基础设施互联互通方面,小勐养至磨憨、靖西至龙邦高速公路等项目建成通车,海拉尔至满洲里、二连浩特至赛罕塔拉、精河至阿拉山口、天保至文山高速公路正在抓紧实施,连接重要口岸的高等级公路进一步完善。

——长江经济带交通建设方面,芜湖二桥、池州长江公路大桥、南京长江五桥、湖北沌口长江大桥、嘉鱼长江公路大桥、石首长江公路大桥等多座跨江大桥建成通车,长江两岸联系更加紧密。

——在粤港澳大湾区建设方面,港珠澳大桥、虎门二桥等重大项目建成通车,深中通道开工建设,沈海高速公路多个路段实施扩容改造,公路交通基础设施不断提升。

高速公路的快速发展,大大缩短了省际、重要城市之间的时空距离,加快了区域间人员、商品、技术、信息的交流速度,有效降低了生产运输成本,在更大空间上实现了资源有效配置,拓展了市场,对提高企业竞争力、促进国民经济发展和社会进步都起到了重要的作用。随着高速公路里程的不断延伸,规模效益逐步发挥,高速公路的速度和便利也已经走进了平常百姓的生活,日益改变着人们的时空观念和生活方式。

有力托举小康梦想

在湖南省吉首市有一座网红大桥——矮寨大桥。虽然名字里有个矮字,但这座桥并不矮,从桥面到峡谷底高差达355米,如同一条彩带连接着两边的青山。在雨天或是雾天,这座大桥周围云雾缭绕,如同悬浮在空中的“天桥”。

作为包茂高速公路关键控制性工程,矮寨大桥2012年建成通车,彻底改变了当地交通不便的面貌,旅游业等开始发展壮大,沿线居民的生活有了巨大改变,在家也能挣钱了。

造成贫困的原因有很多,交通不便重要原因之一。在高速公路建设之初,我国就注重发挥其在脱贫攻坚中的作用。尤其是1999年,党中央、国务院作出西部大开发重大战略决策后,交通部门认真落实中央精神,于2000年7月在四川成都召开西部开发交通基础设施建设工作会议,提出加快建设“八条西部开发省际公路通道”。作为“五纵七横”国道主干线在西部地区的重要补充和延伸,这八条公路是西部地区连接东中部地区、西北与西南、通江达海、连接周边的重要公路通道,总里程近1.5万公里。

在国家的大力支持下,贵州、宁夏这样的西部欠发达省份都在全国率先实现了县县通高速,高速公路不仅连接城市,还踏进大山、深谷,深入荒野、丛林,改变着人们的观念和生活,托起无数人的小康梦想。

1988年

高速公路总里程达到147公里,实现零的突破

1993年

第一个涉及高速公路建设的公路网建设规划印发,确定了“五纵七横”的国道主干线规划

2007年

总里程3.5万公里的“五纵七横”国道主干线系统比原计划提前13年基本贯通,国家高速公路骨架初步成网

2012年

高速公路通车里程达9.6万公里,居世界第一

2021年2月

党中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》,明确加快建设交通强国,构建现代化高质量国家综合立体交通网,支撑现代化经济体系和社会主义现代化强国建设

2020年

全国高速公路网日均交通量已达到3010.3万辆次

近10年年平均增幅超过3%

截至2020年底

高速公路总里程达16.1万公里

国家高速公路网主线基本建成

覆盖约99%的城镇人口20万以上城市及地级行政中心

截至2020年底

全国累计ETC客户数量达到



2.2亿

占全国汽车保有量



78%

ETC使用率



超过66%

连(云港)霍(尔果斯)高速公路新疆果子沟段穿越天山山脉(2018年1月26日摄,无人机照片)。

新华社记者 胡虎虎摄

