

投資吉林

吉林省政府新聞辦 合辦 主編：張志偉 盧治
第10期 大公报
電話：86-13904339977

長龍飛沃野 平疇躍金橋

盛夏八月，惠風和暢，吉林大地繁花似錦，萬象更新，數萬名施工者冒酷暑戰三伏，奮鬥在高速公路建設一線，號子聲、鐵錘聲、機器震鳴聲，匯成一曲宏大的樂章，久久迴盪在白山松水之間……

近日，筆者隨吉林省交通廳一同到營城子至松江河、通化至新開嶺、吉林至草市等高速公路施工現場進行實地踏訪。這些肩負拉開吉林省城市框架、完善城市交通網絡等重任的「新動脈」，帶給了筆者無數的驚喜。通過對它們的深入了解，我們更讀到了吉林省和諧發展、進位趕超的無窮動力。

「人心齊，泰山移。」吉林交通人用智慧和汗水，鍛造了高速豐碑，靚化了吉林新形象，築建了吉林騰飛的「經濟脊梁」。大道如歌，吟唱的是吉林交通驕人成績；大道如虹，托舉的是吉林富民強省的美麗夢想。

文：盧治 尹健

▼吉林省交通運輸廳廳長王樹森（左一）陪同吉林省副省長王祖繼（左三）檢查高速公路建設

徐因妹攝



▲高速公路 四通八達

營松高速 一橋飛架東西 長白山變通途

「這條路建成後，從長春到長白山全程只需3個小時，而這要比目前從長春途經吉林、延吉的高速公路省下至少一個半小時的時間。」在營城子至松江河高速公路施工現場，吉林省高建局副局長楊光說。

營松高速公路是東北區域骨架公路網及吉林省高速公路網規劃五橫中的一段，是交通運輸部及吉林省「十一·五」的重點項目，也將是從長春通往長白山最近的一條旅遊路。起點位於營城子鎮北，與長營高速公路終點相接，經伊通、磐石、梅河口、輝南、靖宇、撫松6個縣（市）、13個鄉鎮，止於松江河機場北1.5公里處，路線全長250.06公里。

楊光表示，目前，從長春去長白山需走吉林、延吉方向再到長白山，行車時間全線需要約4個半小時。營松高速建成後，行車時間將節省一個半小時，只需3小時，「極大推動長白山區域經濟發展的同時，這條高速公路還是吉林省連接松江河機場和通往中朝邊境的一條重要戰略通道，對加強國防建設、提升中朝邊境國防應急能力具有戰略意義。」

作為堅守一線的建設者、管理者，吉林省高建局營管項目辦主任張輝告訴記者，營松高速身處長白山腹地，規模宏大，穿山、越嶺、跨河，隧道及大型橋樑密集，工程技術複雜，施工難度大，尤其是與擬建鶴大高速公路共線的靖宇至撫松段，大跨徑長隧道，連續六跨松花江大橋，施工難度之大，造價之高

在吉林省公路建設史上前所未有。據了解，從2007年10月起，營松高速分段開工建設，營城子至撫松段已於去年11月9日通車運營。目前，撫松至靖宇段已進入鋪設路面階段，而且部分路段第二層路面已鋪設完畢，計劃今年10月通車。靖宇至松江河段預計2013年10月完工。

營松高速沿線森林茂盛、青山綠水，自然環境優美，旅遊資源十分豐富。途經輝南服務區設計體現的是薩滿文化，靖宇服務區體現的是紅色旅遊革命色彩。此外，路兩側均為圓弧狀大邊坡，邊溝也與路面基本持平，改變了以往路基過高導致車輛肇事後車毀人亡的交通事故發生。

「我們築的路已經不是從甲地到乙地的簡單的高速公路，這裡面體現着多種文化，也更加人性化。」張輝說，營松高速是一條旅遊路、景觀路、文化路，是長春至長白山高速公路的重要段，對改善區域交通條件，加快東北地區老工業基地振興、促進沿線地區資源開發、特別是旅遊資源開發和經濟社會協調發展起到積極作用。

►路面碾壓作業



▼正在建設中的吉草高速公路



吉草高速 打破交通局限 催生新城市圈

經過兩年多的緊張施工，吉林至草市高速公路已累計完成投資90.49億元，目前，主體工程基本完成，附屬工程完成總量的80%，吉林繞城封閉段也正在穩步推進，已完工程質量合格率均達到100%，本月底即將建成通車。

作為吉林省首條以企業為項目法人承建的高速公路——吉草（吉林市至遼寧省草市）高速公路擁有眾多科技突破，不僅在管理上實現了遠程監控，而在行車安全保障上，也首次在危險路段採用「滑動轉子護欄」，這在全國是第二例。

該項目承建單位吉林省高速公路集團有限公司（以下簡稱吉高集團）董事長韓增義介紹，吉草高速公路是國家高速公路網規劃中環春至烏蘭浩特高速公路遼寧段的草市至南樺木高速公路，並通過集安至雙遼聯絡線東與鶴崗至大連高速公路、西與大慶至廣東高速公路相接，是吉林省通海入關的重要通道，在東北公路網中佔有重要地位，對振興東北老工業基地實現吉林經濟快速發展具有重要的戰略意義。

據介紹，儘管2010年的「洪災」影響到工程進度，但吉高集團依靠創新的建設理念、新型的管理模式、完善的管理制度、科學的管理手段和人性化的建設特色，探索出了一條以企業為項目法人，集籌資、建設、管理、養護為一體的高速公路項目建設新路。使該高速公路主線預計仍將提前一個月實現通車。

韓增義表示，建成後的吉草高速公路，北接琿春至烏蘭浩特高速公路，南連吉林至瀋陽聯絡線遼寧段的草市至南樺木高速公路，並通過集安至雙遼聯絡線東與鶴崗至大連高速公路、西與大慶至廣東高速公路相接，是吉林省通海入關的重要通道，在東北公路網中佔有重要地位，對振興東北老工業基地實現吉林經濟快速發展具有重要的戰略意義。

據介紹，儘管2010年的「洪災」影響到工程進度，但吉高集團依靠創新的建設理念、新型的管理模式、完善的管理制度、科學的管理手段和人性化的建設特色，探索出了一條以企業為項目法人，集籌資、建設、管理、養護為一體的高速公路項目建設新路。使該高速公路主線預計仍將提前一個月實現通車。

吉草高速公路對於地處節點的磐石市來講意義非凡，該市副市長王榮新說：「在項目建設過程中，至少拉動社會總產值近300億元，為社會創造近20萬個勞動就業機會，同時也拉動了高速公路相關產業的發展。通車後，磐石到瀋陽將由4個多小時縮短至2個多小時，到長春行車時間由2個多小時縮短至1個多小時，到吉林市將縮短至40分鐘。極大地縮短了磐石與外圍中心城市的空間距離，為生產要素向磐石聚集提供了給予。」

通新高速 開闢出海通道 帶動區域發展

東北東部各城市處在南接遼寧省沿海經濟帶、西連瀋陽經濟區、中貫長吉圖開發開放先導區、背靠哈大齊工業走廊的戰略要地，但多年來被深山密林阻隔，交通、人流、物流、信息流不暢導致發展滯後，成為經濟「孤島」，既沒享受到周邊經濟區發展的成果，又沒有形成有效互補和資源效益最大化。

在通化至新開嶺高速公路施工現場，吉林省高建局副局長董建中高興地說，「這條高速公路建成後，將打通東北東部城市群開發開放的大動脈，破解上述諸多難

題，使這些曾被深山密林阻隔的城市貫穿成一條線，形成東北東部對外開放的新格局。」

據介紹，通化至新開嶺高速公路，是鶴崗至大連國家高速公路的一段，起點位於通化市二密鎮，經黎明、快大茂、赤柏、大川，終點止於吉遼交界的新開嶺，與遼寧省在建的丹通高速公路相接，全長52.4公里，總投資31.2億元。被列為國家北部寒冷地區高速公路典型示範工程，同時也被交通部確定為景觀路、生態路、旅遊路的示範工程。

由於地處山區，工程難度大，橋涵構造物多，全線橋樑27座總長約6公里，隧道5座總長約8公里。加之，東北地區冬季寒冷，有效施工季節不足7個月，為了確保工期，建設者們在冬季組織開展隧道、抗滑樁等工程施工，並加大了備料力度，路面用碎石備料數量佔總量的95%。

「通化至新開嶺高速公路目前的施工進度為每天1.5公里左右，已累計完成投資28.8億元，佔項目總投資的92%。預計今年8月尾路面鋪設工作將全部結束，9月尾建成通車。」吉林省高建局通丹項目辦主任曹玉超說。屆時，從通化到丹東的公路里程從340公里縮短為249公里，行車時間由原來的6個多小時縮短到3個小時以內，這將成為吉林省中部、東南部城市開闢新的出海通道。

通化市政府副秘書長楊希文稱，「這條大通道的建設將進一步完善東北區域骨架公路網和連通吉林、遼寧省高速公路路網。必將促進沿線地區資源開發和節約能源經濟發展，實現區域經濟一體化。更能發揮丹東港口優勢，擴大腹地輻射範圍。同時，對開發沿線地區的旅遊和礦產資源，發展區域經濟、提高沿邊地區人民生活水平發揮重要作用，並且徹底改變鶴大公路落後的通行狀況。」



織就「入關、出海、通邊」高速網

按照東北三省交通系統「十二·五」規劃，到2015年，東北三省高速公路總里程將達到1.4萬公里左右，比「十一·五」末翻一番。其中，吉林省將新建高速公路2935公里，新增通車里程2650公里。省會城市長春至其他市（州）通高速，縣（市）通高速。

吉林省高建局副局長董建中告訴記者，該省的高速公路建設從以中心城市為中心放射狀發展，轉向了朝着加密網絡、合理布局、普惠城鄉方向延伸。從「十二·五」規劃看，在不斷加密省內高速公路網絡的同時，更加注重大型高速公路的「入關、出海、通邊」的通達能力建設。

目前，東北地區已建成哈爾濱濱州至北京，以及長春、鐵嶺至承德的兩條跨省高速大通道。這就意味着，吉林省已形成了連接華北及關內的交通動脈，可快捷、順利「入關」。長春經瀋陽至大連，瀋陽至錦州、葫蘆島等市的高速公路也已建成，吉林省打通了與沿海港口的交通通道，「出海」並非遙不可及。瀋陽、大連至丹東，圖們至琿春，哈爾濱至綏芬河等多條高速公路則構成了吉林省對外合作的「通邊」大道。

此外，「十二·五」期間，京瀋高速遼寧段的改擴建，將大大提高吉林省物流的「入關」能力；正在緊張施工的通化至丹東高速公路今年竣工通車後，將帶動吉

林省東部地區經濟崛起，並為這一地區提供最為便捷的丹東出口；承接對俄貿易的綏芬河至牡丹江、北安至黑河高速，以及連接黑龍江和吉林兩省的汪清至延吉高速公路也即將建成通車。

「東北的公路交通正步入高速時代，並以網狀趨勢發展。」吉林省高建局副局長楊光說，這將形成強大的同城效應，產生了許多一小時或兩小時經濟圈，縮小城市、城市群以及經濟帶之間的發展差距，促進區域間產業轉移。對吉林省來講，將更多地與環渤海等經濟圈交流，雖然深處腹地，但仍可以「轉身向海」。同時，還將助力該省毗鄰朝鮮和俄羅斯的邊境地區拓展國際之間的貿易往來。

採訪過程中，業內許多人這樣向記者描述五年後的吉林交通：將着眼於東北三省的大經濟區協調發展，營造新一輪的經濟戰略聯盟，區域一體化的發展要求交通運輸系統是一種開放式、網絡化的格局，一張「入關、出海、通邊」的加密高速路網。

感受着前所未有的挑戰，吉林省交通建設者發出心聲：「為了實現美好願景，我們必須打破常規，用創新思維和方法謀劃發展，培養創新精神，提高創新能力，創新發展模式，拼搏奉獻，敢為人先，用新理念、新思路指導、推進交通事業新一輪快速發展！」



▲通關入海大通道