

聚焦兩會·關注中國

大礦時代看山西 之交通篇

AA6-7 責任編輯:朱其石 版面設計:歐鳳仙

2012全國兩會專刊

「十二五」新起點 新發展

編者按: 鐵軌大行, 振中華之興, 通黃河, 總民族之興, 繼五千年文明史, 從遠古河東鹽業運到明清晉商匯通天下, 從民國煤業初興到今煤電礦機學北流, 點亮江南路, 在中華民族艱難崛起的征途上, 曾留下山西閃光的足跡。但是, 百年礦業史, 宛若一把「雙刃劍」, 它給中國騰飛輪動力的同時, 亦給山西帶來沉重災難。從2008年開始, 山西以壯士斷腕之勢, 掀起一場驚天動地的資源整合風暴, 煤井數量由五年前的4278座壓減到1053座, 形成4個億噸級、3個五千萬噸級、11個千萬噸級的大型煤炭集團, 短暫4年間, 山西煤礦華麗轉型, 礦井規模及技術與世界接軌, 在全國率先挺進大礦時代。

山西古稱「四塞之地」, 素有「築路難於蜀道」之說, 但是, 不甘落後的山西人民, 在新的歷史時期, 發揚「愚公移山」的艱苦奮鬥精神, 逢山開洞, 遇水架橋, 全力推進高速公路延伸。2011年, 山西投資583億元, 新增高速公路1,003公里, 投資額度全國排名第三, 至此, 全省高速公路總里程突破4,000公里, 躍居全國第七名, 在山西高速公路建設史上創造出非凡奇跡。

據山西交通廳測算, 全省高速公路項目中, 橋樑、隧道和探空區里程佔到總里程的三分之一, 橋樑總里程554公里, 相當於從太原向東架橋一直架到渤海邊; 隧道總里程378公里, 相當於從太原向南打隧道至三門峽黃河邊; 探空區總里程68公里, 灌槽注漿量1,048萬立方, 相當於葛洲壩工程的混凝土量。全年新增1,003公里高速公路中, 僅橋樑和隧道里程就佔到29%。太古高速西山特長隧道長度居全國之首, 長平高速虹梯關隧道排名第二。

■香港文匯報記者 王寬應、特約記者 賈居月



■山西省委書記袁純清(右一)在奇嵐福紐觀取交通廳廳長段建國(左一)關於山西省高速公路網規劃情況介紹。



■山西省省長王君(右三)視察山西龍城高速。



■山西省副省長牛仁亮(左二)在霍永復觀(西段)聽取工程建設情況匯報。

山西交通

投資規模晉三甲 穿山越谷飛長虹

2011高速公路建設新增千餘公里 2012續鑄輝煌欲挺進全國五強



■團結高效、富有活力的山西省交通廳領導班子成員, 經常深入公路建設施工第一線, 集體研究解決施工中的困難和問題。圖為段建國(左五)廳長在全國目前在建高速公路最長的隧道—太原西山特長隧道施工工地查看工程進度和施工質量。



■西山特長隧道貫通後, 施工工人在工地舉行了簡單的慶祝, 合影留念。



■和榆高速公路施工現場。



■山西築路工人在「太陽高速」施工中。

當代愚公震山河 四塞變通途

山西北隔長城、南抵黃河、東依太行、西接呂梁, 古稱「四塞之地」。山西從1993年開工建設太舊高速公路起步, 2002年建成第一個1,000公里高速公路, 用了10年時間, 到2008年建成第二個1,000公里, 用了6年。2008年底, 為應對國際金融危機的衝擊, 山西省委、省政府果斷決策, 全省掀起了新一輪高速公路建設高潮。三年間開工建設高速公路項目43個, 概算總投資2,285億元, 總里程3,200公里。面對異常複雜的地質地形、異常艱難的施工條件, 特別是當年內國常貨幣政策緊縮的情況下, 全省交通運輸系統大力弘揚大奮精神, 改革創新, 艱苦奮鬥, 兩年建成1,000公里高速公路。

2011年, 全省新建成的高速公路分屬18個高速項目; 全省在實現省會到地級市3小時通達的基礎上, 通高速的縣(市區)達到98個, 佔全省119個縣(市、區)的82%; 高速公路出口新增3個, 達到了15個; 全省「十二五」規劃高速公路網3縱11橫 已建成1縱3橫5環, 總里程達到4,010公里。

忻州至保德高速公路長192公里, 西跨黃河與陝西省在建神府高速公路相接, 東接忻阜高速公路, 是山西中北部西通甘寧、東達京津冀的重要戰略通道。太原至古交高速公路, 全長23,404公里, 總投資28.48億元, 平均造價超過1.2億元/公里。全線穿山跨河, 橋樑比例高達71%, 建設難度為山西省乃至全國少有, 其中全長13.6公里的西山特長隧道, 是全國目前在建高速公路最長的隧道, 被交通運輸部列入首批全國兩個公路建設安全風險評估試點之一。

造價翻三倍 融資陷入困境

2011年, 山西高速公路建設完成投資約583億元, 為年初計劃500億元的116.6%, 投資總額在全國排名第三, 僅次於四川和湖南兩省。資金籌措難度比往年更大, 特別是國家宏觀經濟政策取向發生了變化, 金融形勢由地寬寬鬆變為趨緊穩健; 使傳統融資方式面臨新的挑戰。

山西地形複雜, 山地佔國土面積比例高達70%以上, 高速公路項目大多穿山越嶺, 橋樑、隧道工程逐年增多, 隨着公路工程項目的複雜程度提高, 工程造價明顯提高。

據統計, 2008年之前全省建成的1,965公里高速公路平均造價3,300萬元/公里, 2010年建成的1,000公里高速公路平均造價達到6,500萬元/公里, 而目前在建項目平均造價上升到8,000萬元/公里, 其中部分高速的平均造價超億元。三年內完成投資2,000億的新一輪高速公路建設任務, 資金是首先要破解的第一道難題。

山西高速公路收費標準在全國居於中下游水平, 從2004年起, 全省所有高速公路收費站均開通了鲜活農產品運輸、抗災救災等「綠色通道」, 此間, 車輛一律免收通行費, 累計減免通行費就達10多億元。

創新投資模式 破資金難題

2011年在山西省委、省政府的支持下, 山西交通廳不等不靠, 大膽創新發展模式, 實行多元化融資。首先, 改變過去較為單一投資建設主體, 使高速公路投資主體和建設方式更加多樣化。多數項目採取省投省建、省投市建、市投市

新技術克難攻堅 創隧道最長紀錄

山西北隔長城、南抵黃河、東依太行、西接呂梁, 古稱「四塞之地」。截至2008年前, 山西花15年時間開建的近兩千公里的高速公路中, 絕大多數建在山西為數不多的平原以及河谷、山嶺區內。在新一輪開工建設的3,200公里高速公路項目中, 橋樑、隧道和探空區里程佔到總里程的三分之一, 橋樑總里程554公里, 相當於從太原向東架橋一直架到渤海邊; 隧道總里程378公里, 相當於從太原向南打隧道至三門峽黃河邊; 探空區總里程68公里, 灌槽注漿量1,048萬立方, 相當於葛洲壩工程的混凝土量。2011年新增1,000公里高速公路中, 僅橋樑和隧道里程就佔到29%。

山西近幾年所有高速公路工程建設中, 幾乎無一例外地把科技進步與創新貫穿始終。新修高速公路, 隨處隨處隨着科技創新的光芒。2011年建成通車的太原至古交高速公路, 全長23.4公里, 總投資28.48億元, 平均造價超過1.2億元。其控制性工程西山特長隧道, 為目前全國在建第一長大公路隧道, 全線全長13,634米, 右線全長13,570米。隧道施工要穿越煤層、探空區、17條斷層破碎帶等不良地質, 還有突水湧泥、瓦斯、塌方、岩爆、大變形、洞口失穩、洞內縱坡排水等諸多危險因素, 其地質結構之複雜, 技術難度之大、施工安全風險之高, 為全省乃至全國所罕見, 被交通運輸部列入全國兩個公路建設首批安全風險評估試點之一。

建設者們以科技進步與創新開路, 使用了超前地質預報、多次方式瓦斯檢測等先進技術。特別是建立了以科技支撐的安全監管體系, 採取以圖監控、以卡提示、以牌警告、信息告知等圖文並茂的方法, 以及先進的計算機技術、網絡技術、信息技術、視頻技術, 將隧道施工安全工程管理的語言、圖像、數據三種類型的信息, 集成為一個可以實現過程監控、數據分析、調度指揮的隧道施工與安全管理系統平台, 確保聯絡暢通。依靠語言、圖像、數據分析, 在隧道建設中進行全方位監控、全天候預警, 上下聯動, 管控一體, 動態管理, 保證了隧道的按期貫通。

長平高速公路虹梯關隧道為目前全國在建第二長大公路隧道, 隧道全長13.1公里, 曾以單口月掘進556米施工進度突破了世界紀錄。臨吉高速公路壺口黃河特大橋, 為該項目重點控制工程, 該橋高墩、大跨、水深, 其中最高墩達146米, 最大跨達175米, 且2、3號墩位於黃河中, 施工工藝極其複雜, 而工程質量目標又很高, 即完工驗收必須達到交通部優良工程; 太陽高速公路大南山隧道全長5,535米, 開挖斷面寬達18米、高達16米, 是山西省山區第一條單口三車道隧道。2010年建成通車的忻阜高速公路, 是全國第一個立項的科技示範高速公路工程。2011年9月, 交通運輸部在山西召開了忻阜高速公路科技示範工程現場技術交流會, 對忻阜高速公路打造了「安全、節能、環保、低價」之路的經驗和做法給予高度評價, 並對山西促進科技成果轉化, 推動建設理念和管理制度創新工作給予充分肯定。

5億打造綠色生態高速

近年來, 山西所建高速公路, 大都處於太行山、呂梁山中, 地形複雜, 生態脆弱。去年建成通車的1,000公里高速公路, 所涉自然保護區及4A景區達13個。為保護生態, 建設單位主要採取避讓避讓、架設特種橋、增設動物通道、防護圍欄和動物觀測站等措施。去年新通車的1,000公里高速公路, 僅為保護生態, 就增加投入5億元。

平榆高速穿越超山、四縣縣、榆社石3個自然保護區, 為減少對自然保護區的影響和破壞, 工程項目多次進行了設計變更, 由橋樑穿越變更為超長隧道穿越保護區範圍。由此增加了寶塔山和紫雲山兩條隧道1.52億元。為保護生態, 全部設置綠色防護圍欄, 架設特種橋、增設動物通道、防護圍欄和動物觀測站等。對主要工作面上鋪設木板橋, 減少視野內的裸露土石。靈山高速採用隧道方案穿越自然風景區, 避開景區核心區和山水庫, 減少了對風景區的破壞。平陽高速穿越藥林寺自然保護區的森林片區的實驗區。為減少對保護區的影響, 全部採用橋樑和隧道設計方案, 增設了3處動物通道, 並投資1,000萬元對施工地帶、拌合站、棄渣場進行了生態恢復, 對原設計的隧道進行了封堵回填, 受到

「四步妙棋」保工程質量全國領先

2011年建成1,000公里高速公路項目, 進一步完善項目法人責任制、監理單位監理制、質監部門督查制三級質量保證體系, 嚴格按照精細管理的要求, 樹立全過程、無縫隙的工程管理理念, 形成了一環扣一環的管理鏈, 嚴格遵守技術規範與操作規程, 優化施工工藝。特別是加強監督部門檢查的力度並調整工作方式, 起到了較好的作用。目前, 在交通運輸部組織的工程質量督查中, 山西抽查合格率97.2%, 在全國處於領先水平。

山西省交通廳的具體做法是: 一是突出重點, 差別管理, 確保監督工作有效性。以項目法人為主要對象, 逐步把監督重點由工程質量向項目管理責任主體轉變。以檢查工程質量為切入點, 針對不同建設階段實行狀態監督, 重點做好技術風險高、質量安全隱患大的橋樑工程監督, 加強對工程關鍵部位和環節的抽查。與此同時, 實行差別管理, 對質量安全管理較差的業主, 對潛在隱患較大的項目實行嚴管、重管, 增加檢查頻次, 加大抽檢力度, 強化跟蹤檢查。通過抓重點和「差別化」促使業主重視自查、重視整改, 達到全面提升質量安全水平的目的。

二是細化責任, 分片監督, 加大監管頻次。結合年度的任務, 實行項目分片監督制度, 將在建和年內計劃開工項目按照建設項目所在地行政區劃, 劃分為四個片區實行監督, 隨機抽查工程主要原材料、重要工藝、工序和關鍵部位的工程質量, 並且跟蹤落實綜合檢查、專項檢查指出問題的整改落實情況。發現大的工程質量安全問題、隱患或質量安全管理中存在較大問題時, 片區領導發給《公路工程質量安全監督

構建高速路網 承載經濟大動脈

2011年作為實施「十二五」規劃的起步之年, 山西高速公路建設克服了工程難度大、資金嚴重緊張等重重困難, 繼續保持強勁發展勢頭, 在2010年建成1,000公里的基礎上, 當年再建成1,000公里高速公路, 4,000公里高速公路是山西交通運輸現代化進程中的又一個重要里程碑, 也是山西轉型跨越發展的戰略支撐。目前全省通高速的縣新增10個, 總數達到98個; 新增出口3個, 高速出口達到15個。以此為標志, 全省高速公路總里程突破4,000公里, 躍居全國第七名。到「十二五」末, 山西6,300公里的「三縱十一橫十一環」高速公路網將基本建成。屆時, 全省基本實現省會到地級市3小時、相鄰地級市2小時、地級市到所屬縣(市)1小時通達和縣縣通高速, 所有縣在半小時內上高速; 高速出口將達30個, 覆蓋全省, 東達京冀, 西達秦蜀, 南通中原, 北出長城的高速公路初具規模。

2012年, 在融資任務十分艱巨的情況下, 山西省不動用財政資金, 要千方百計籌措資金, 突破融資瓶頸, 加大力度, 繼續新建高速公路1,000公里, 到年底, 實現全省高速公路總里程突破5,000公里的目標。屆時, 山西高速公路建成總里程將跨入全國前五位。



■山西省高速公路建設職工, 施工難度大, 投資金額高, 但是從上到下不僅嚴把質量關, 更把好領導幹部廉潔關。全系統牢固樹立了「質量零缺陷、安全零事故、廉政零腐敗」的觀念。