



吕梁发展成就巡礼——交通建设

大道如虹天地宽

□ 本报记者 罗丽

人便于行达天下,货畅其流天地宽。作为现代经济社会发展的基础和先导,交通运输事业的重要性早已不言自明。“要致富,先修路”曾经一度响彻神州大地的口号仿佛成了遥远的记忆,后来者很难想象这曾经是一种需要专门强调的发展理念。

新中国成立70年来,物换星移多变迁。特别是伴随改革开放四十年来思想解放的东风和国家对于基础设施建设的大力投入,我市交通运输各项事业在艰难中起步,并在各方的共同努力下取得了迅猛的发展,随着一大批重点交通工程建设项目相继完成,交通事业实现了跨越式发展,一个以飞机、铁路、高速公路、国省道为骨架,县乡道为支脉,连接城乡,贯通周边,纵横交织、四通八达的现代化交通网络逐渐形成,并使吕梁更加紧密地融入全国经济稳定发展的“大合唱”中。

忆往昔,“一趟太原都得一整天”

吕梁位于黄河中游,山西省中部西侧,东与太原市和晋中市相邻,南与临汾市接壤,北与忻州市相邻,西与陕西隔河相望,地处承东起西的战略地位,是晋西重要的交通枢纽、工业重镇和区域市场中心,是山西省重要的能源基地。1971年5月组建吕梁地区,2004年7月撤地设市。全市国土面积21140平方公里,辖1区2市10县148个乡镇3110个建制村,总人口387万人。

然而,在改革开放之前,特殊的地理位置和资源禀赋并未为我市交通事业的发展带来多少红利,反而是恶劣的自然环境让“灰毛驴驮上来,灰毛驴驮下”成为那时交通状况的真实写照。一组统计数据真实地反映了当时吕梁人民交通的窘境。1978年,全吕梁地区公路通车里程仅3012公里(等级里程1964公里),有机动车2725辆(其中客车仅129辆),摩托车、小轿车几乎为零,自行

车开始进入普通百姓家,人力、畜力车运输在广大乡村还占很大市场。当时,汾阳运输公司是吕梁运输企业的龙头老大,拥有客车75辆、货车197辆、挂车117辆、非营运车13辆。1978年全区客运量152万人、客运周转量12372万人/公里,货运量344万吨、货物周转量12471万吨/公里。近半县不通油路,多半乡镇不通公路,通汽车的乡镇不达5%。从离石去趟省城太原需要中途在汾阳吃午饭,路上能颠簸一整天。

与此同时,受限于交通落后这一“瓶颈”制约,我市出产的优质能源、享誉三晋的以红枣、核桃为主的农副产品走不出吕梁,本地的资源优势完全无法变成经济优势,经济发展也受到了严重的制约。

有一条更好、更快通往外面世界的通道是那时吕梁人民心中共同的期盼。

看今朝,“天翻地覆慨而慷”

为打破交通“瓶颈”制约,改革开放后,每一届吕梁主政者都始终把公路建设作为施政的一项重点来抓。

1993年,全区实现了“县通油路、乡通公路、村通汽车”三通目标;1993年至1995年三年大搞义务修路,新增二级公路203公里;1998年6月全长183公里的离柳柳石扶贫攻坚二级公路全线贯通;2000年10月全市首条高速公路夏汾高速56公里建成通车。夏汾高速的建设首次引进了现代企业运作方式,依照一路一公司的现代公路管理模式成立了吕梁高速公路有限责任公司,以独立的法人参与高速公路立项、融资、建设、管理。通过这一方式,高速修建不再依赖地方财政的财力,反而能实现更快速的发展。这一模式的成功运用产生了裂变效应,直接促进了我市离军、太佳、临离、环城等高速公路的相继快速上马。

追未来,“而今迈步从头越”

截至2017年底,不论是公路通车里程还是等级公路,比之改革开放之初,都获得了曾经不敢想象的增长。全市公路通车里程达到17415公里(等级里程16507公里),是1978年的5.8倍,年递增360公里、年增长率4.5%。公路等级里程增长了7.4倍。每百平方公里公路密度由1978年的14.2公里增加到82.4公里。城乡客运一体化初步形成。全市有县级二级汽车站12个、乡镇三级汽车站1个、乡镇客运站59个、候车亭342个、招呼站牌448个。全市148个乡镇全部开通客运班线,通客车率为100%;3110个建制村中具备客运班车条件的2712个村已通客车,通客车率为87.2%。客货流量快速增长。全市客运量和客运周转量分别达到1256万人和121692万人/公里,分别是1978年的8.3倍和9.8倍。货运量和货物周转量分别达到10493万吨和1177302万吨/公里,分别是1978年的30.5倍和94.4倍。

进入新时代,站在新起点,我市坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑,牢记习近平总书记“四好农村路”批示和视察吕梁讲话精神,建管养运协调发展,“四好农村路”、交通扶贫攻坚、黄河板块旅游公路建设等各项重点工作有序推进,亮点纷呈。交通融资改革探索甚至已走在全国前列。积极探索建立起政府与社会资本合作建设“四好农村路”PPP新模式,全市农村公路建设PPP总规模4788公里、总投资100亿元。截至2017年

底“四好农村路”建设完成2252公里、投资41.4亿元,完成投资额居全省第一。

不负习近平总书记视察嘱托,我市如期开通太兴铁路“蔡家崖号”旅客列车,圆了老区人民的火车出行梦。并借鉴贵州遵义赤水河谷旅游公路建设理念和经验,斥资50亿元打造黄河板块(吕梁境内)旅游公路及生态绿道,临县试验段已于2017年8月开工建设。

2018年11月29日,我市召开太原—吕梁—绥德铁路客运专线座谈会,就中铁工程设计咨询集团有限公司对太原—吕梁—绥德铁路客运专线项目规划设计方案进行讨论。作为国家《中长期铁路网规划》中“八纵八横”横向青银通道的重要组成部分,按照初步研究方案,太原—吕梁—绥德铁路客运专线项目按新建客运专线标准建设,设计时速350km/h,线路全长约230km,其中山西境内180km,估算总投资约322亿元。可以预计,在不久的将来,我市将顺利迈入“高铁时代”,这将成为全市经济社会快速稳定发展又一“助推器”。

展望未来,四通八达、便捷快速的“铁公机”立体交通网络在吕梁人民历经四十年的艰苦奋斗之后即将成型,一个“开放、奋进、富裕、文明”的新吕梁将在这连接世界,奔腾不息的高速网络上快速崛起。



吕梁大道

飞机从吕梁机场起飞

蔡家崖号列车开进兴县

2019年9月30日 星期一
经济专刊部主办
组版:李小明
责编:郭炳中
校对:里 艳
摄影:刘亮亮
电子信箱:llbajjb@163.com

太佳高速方山段