

揭秘

重庆高速公路
每千公里建设用时

0—1000公里
(1990年—2007年)
约17年

1000—2000公里
(2007年—2010年)
约3年

2000—3000公里
(2010年—2017年)
约7年

3000—4000公里
(2017年—2022年)
约5年



西南第一路——成渝高速公路。

(重庆高速集团供图)

敢闯敢干 唯实争先

4000公里高速公路建成的背后

那些值得铭记的重要时刻

1995年9月25日，成渝高速公路全线竣工通车，公路全长342公里，总投资43亿元（其中重庆段投资18亿元），建设工期历时5年。这是重庆乃至整个西部地区第一条高速公路。

2000年4月28日，渝长高速公路建成初通，这是重庆直辖后建成通车的第一条高速公路。

2003年12月26日，长寿至万州高速公路建成通车；同时，涪陵至秀山、万州至巫山、万州至城口3条国道省道公路扩建工程完成初通。至此，“8小时重庆”工程全面通车。

2007年12月，渝湘高速公路界(石)水(江)段、遂渝高速公路分别建成通车，重庆市高速公路总里程突破1000公里。

2010年9月30日，渝湘高速公路黔江经酉阳至洪安段139公里、渝宜高速公路云阳经奉节至巫山段119公里建成通车，标志着重庆“二环八射”高速公路全面建成通车。

2013年12月30日，奉(节)(巫)溪高速公路建成通车投入运营，标志着“4小时重庆”建设画上圆满的句号。重庆市高速公路通车里程突破2000公里。

2017年12月26日，九(龙坡)永(川)高速公路建成通车，重庆市高速公路总里程突破3000公里。

2022年12月30日，城开高速城口鸡鸣至县城段和合津高速合川城南枢纽至璧山西段建成通车，重庆市高速公路通车里程突破4000公里。

□本报记者 吴刚 王天翔

12月30日，城(口)开(州)高速通车至城口县城。加上同日通车的合(川)璧(山)(江)津高速公路，此时，重庆高速公路总里程突破4000公里，并实现“县县通高速”。站在此刻，回望重庆30余年开山凿土建大道的历程，我们看到一个加速、再加速的进程——建成第一个千公里高速公路，重庆花了整整17年，建成第四个千公里，仅花5年左右时间。

历史是勇敢者创造的。12月6日召开的中央政治局常委会议强调，要坚持真抓实干，激发全社会干事创业活力，让干部敢为、地方敢闯、企业敢干、群众敢首创。从既往中汲取力量，以昂扬向上的精气神贯彻落实党的二十大精神，克服当前经济工作的困难和挑战。重新审视重庆高速公路建设史，我们发现八个熠熠生辉的大字：敢闯敢干、唯实争先。

首条高速公路的“冒险”

“若不调整方案，通车之日便是堵车之时”。1990年5月，新成渝公路开工在即。建成后，两地汽车通行时间将缩短三分之二以上，整个山城沉浸在巨大的喜悦中。

但在当月召开的一次专题筹备工作会议上，当时的重庆市交通局相关负责人却忧心忡忡地说了这样一席话。

他的担心不无道理。据当时的推算，到新成渝公路建成通车的1995年，这条路上的日通车量将达到7000辆。但这条路上的绝大部分路段为双向两车道的二级路，日承受上限仅为5000辆车。

为啥是绝大部分路段而非全部？原来，按照当时的方案，新成渝公路重庆陈家坪至来凤30公里路段，路基宽23米，为双向4车道的一级路；来凤至四川简阳252公里路段，路基宽12米，为双向两车道的二级路；简阳至成都五桂桥60公里路段，为一级路。

“这就好比一根水管，两头粗，中间细，水流大了，必然不畅。”时任重庆市交通局局长的胡振业认为。

方案看似不甚理想，但在当时的历史条件下，已经是绝无仅有。当时，重庆境内几乎全部是低等级公路。而这一西南首条高等级公路，从启动规划到开工建设，历经7年之久，期间的论证中，甚至有专家提出囿于国家财力和汽车发展前景，应全部采用二级路标准。此后，由于争取到了世界银行贷款，有关部门才最终同意一级路与二级路相结合的方案。

但重庆方面坚持认为，应该解放思想、转变观念，用发展的眼光来规划建设新成渝公路。彼时，重庆已经被列为国家计划单列市，被赋予相当于省一级的经济管理权限，亟需与之相匹配的交通能力。就在新成渝公路已经建成通车。

重庆必须要拥有自己的高速公路。与全国各路专家进行反复论证后，重庆市交通局发现，新成渝公路中的一级路，主要指标与高速公路基本相同，在实施全封闭、全立交后，就可以达到高速公路标准。其余二级路在设计之初已经采用了高速公路的平、纵面指标，只需要把12米的路基宽度扩大为23米，就可以达到一级路标准，再通过封闭和增设立交，即可以达到高速公路标准。

大胆地干！重庆遂采用这种“二改一”（即利用二级路的弃土将二级路路基改为一级路宽度）的方案，

并在建设中采用全封闭、全立交的设计，将成渝公路由高等级公路直接升级为高速公路。

“国家设计的是二级路，地方改为高速公路，没经国家批准直接实施，这样做是要冒很大风险的。相关负责人可能被处理，甚至革职。但重庆人就有这股敢闯敢干的偏劲，并最终赢得了相关部门的同意。”市交通局原副局长滕西全说。

1992年末，国家计委批准将成渝公路二级路路段变更为一级路标准。随后，四川亦决定将简阳至来凤252公里二级路改为一级路。1995年，由高等级公路升级而来的成渝高速公路建成通车。这是西南地区修建的第一条高速，也是全国第三条高速公路，它的建成通车，标志着重庆进入了高速公路时代。

“人家走一步，我们重庆要走一步半、两步”

“能不能把2020后面的这个‘2’改为‘1’，到2010年全部建成？”

2002年末的一次会议上，在听取完新编制的重庆交通发展规划汇报后，时任重庆市委主要负责同志，这样问道。

这话，让当时的重庆市委一班人有些意外，也有些忐忑，特别是到渝东南武陵山区和渝东北三峡库区的两条高速地形地质十分复杂，建设十分困难，按当时山区高速公路建设技术条件，列入远期规划时就有分歧，现在却要立即实施。而此次他们向领导汇报的，可是一叠叠苦努力才取得的成绩单——

1997年直辖当年，重庆就提出交通建设要实现“五年变样、八年变畅”“一年一步打基础，十年渝州变通途”的发展目标。此后几年时间里，重庆投资建成了主城区到渝东南和渝东北的两条山区二级公路，并相继开工建设了5条高速公路，到2001年，重庆“一环五射”高速公路全部开工建设。

在此基础上，重庆又对高速公路发展规划作出重大调整，着手研究“二环八射”高速公路网网的长远规划，其涉及的里程，接近2000公里。

不过，即便这样的速度，时任市委主要负责同志依然不满足：“到2020年才建成‘二环八射’高速公路，速度太慢了。人家走一步，我们重庆要走一步半、两步，才能赶上别人，否则就越差越多，总也赶不上。”

落实这次会议的精神，随即出台的《重庆市公路水路交通“十一五”规划》明确了“二环八射”的建设时序，即到2010年基本建成“二环八射”高速公路骨架网。

目标确立，但要如期完成任务，困难远比想象的多。重庆高速公路建设从1990年起步，到2002年建成390公里“一环五射”路网，花了整整13年。如今要提速10年，意味着将用7年时间建成超过1600公里高速公路。换言之，时间只有此前的一半，但建设任务，却是此前的4倍。

摆在面前的首要难题，是审批。要在2010年前全面建成“二环八射”，按照4年工期来倒推，2006年所有项目必须全面完成前期工作并获得国家批复，18个项目分段审批、集中攻坚就摆在重庆交通人面前。经过艰苦努力，这批项目在2004年、2005年陆续获得国家批复，2006年“二环八射”高速公路项目全面开工。

“18个项目同时在建，速度之快，规模之大，全国罕见”，回忆起这段往事，时任重庆市委主任的滕宏伟依然倍感兴奋。

重庆市原交委已故总工程师张太雄曾对媒体表示，“提速10年”决策影响最大的，是渝宜高速公路的万州至巫山段、绕城高速公路、渝湘高速公路等三个项目的完成通车。“当时我们这些技术管理干部连想都不敢想。”

到2010年，重庆基本建成“二环八射”，落后的交通面貌发生巨大改变，高速公路通车总里程达到2000公里，基本实现“四小时重庆 八小时周边”。

“穷”则思变，三种合作模式解决资金难题

“我们当时正可谓心急如焚，如坐针毡”。

2008年，受亚洲金融危机影响，多家银行的贷款迟迟未能到账，在建工程面临前所未有的资金困难，至当年9月，已经濒临资金链断裂的边缘。回忆当时情形，时任重庆高速集团董事长李祖伟仍心有余悸。

要么丢下一个烂摊子，重庆高速公路建设“停摆”，要么“穷”则思变，找到新的出路。敢闯敢干的重庆人，选择了后者。

经过对国际、国内公共工程的反复对比研究，重庆在高速公路建设资金的筹措上实现重大转变：由过去银行贷款这样的间接融资模式，转向股权融资这样的直接融资模式。重庆先后与中信基建、中国铁建等央企成功合作了沿江高速、成渝复线等高速公路项目，转让股权引资近90亿元。

修路的钱在哪里？在社会投资者包包里。怎么样让社会投资者投资重庆高速公路，关键是与时俱进、解放思想。

2010年至2013年，在当时国家高速公路建设任务已基本完成、没有资本金补助，同时市级财政又难以拿出资本金的情况下，原重庆市委解放思想，敏锐捕捉到央企有资金、有技术、愿意投资高速公路的信息，果断推出重庆高速公路BOT（即建设—经营—转让，是企业参与基础设施建设，向社会提供公共服务的一种方式）、BOT+EPC（指公司受业主委托，按照合同约定对工程建设项目的的设计、采购、施工、试运行等实行总包的模式），以及PPP（即政府与社会资本之间形成一种伙伴式的合作关系）等模式，让建设方变身股东，在大大减轻重庆财政负担的同时，也提升了工程建设的效率和质量水平。

“没有交通投融资改革创新，也就没有今天建成通车的4000公里，以及在建的近1400公里高速公路。”重庆市交通局局长、党委书记、局长许仁安说。

目前，五湖四海的投资方正汇聚重庆。包括重庆高速、中国交建、中国铁建、中国中铁等在内的投资主体，共计投资57个高速公路项目，里程达3200余公里，引进资金约4790亿元。

党的十八大以来，“一带一路”倡议的提出和长江经济带战略的实施给重庆提出了新要求，重庆要加快构建西南地区综合交通枢纽和内陆国际物流枢纽，需要高速公路继续发挥骨干支撑作用。

正是在这样的背景下，2017年重庆提出，用三年时间实施全市交通建设“三年行动计划”，在完善高速公路网络、推进高速公路对外通道建设、完善省际高速公路出口、加快实施射线高速扩能改造、加强区域间快速直连等方面狠下功夫，建设高速公路1000公里，开工高速公路1000公里，开展前期工作1000公里，完成总投资约1000亿元。

此后，重庆在高速公路建设上持续发力，时至今日，不但通车总里程突破4000公里，高速公路网密度也超过4.8公里/百平方公里，后者居西部地区首位。

敢闯敢干，是一种状态，而不是一种结果。

党的二十大报告明确提出交通强国战略。在新的起点上奋进新征程，目前，重庆已经启动了高速公路规划修编的研究工作，着力研究既有高速公路网部分路段通行能力不足、互联互通水平不高、总体规模偏低等问题，预计十八大的路网总规模将达到7500—8000公里。



石渝高速涪陵段，路旁的山坡上建起了光伏发电设备。

杨宝营 摄