

公路文化景观建设

理论与实践

李大勇 王成平 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

Gonglu Wenhua Jingguan Jianshe Lilun yu Shijian
公路文化景观建设理论与实践

李大勇 王成平 编著



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.

内 容 提 要

本书从公路文化景观建设基础问题、公路文化景观建设与公路的关系、公路文化景观建设基本思路、公路文化景观建设基本内容、公路文化景观建设理念创新和技术创新、公路文化景观建设评价和启示、公路文化景观建设理论探索与思考等方面,多视角分析公路文化景观建设的内在联系,并以西藏拉萨至贡嘎机场专用公路等多项公路文化景观建设案例为样本,具体展示公路文化景观建设谋划决策、策划创意、规划设计、施工营建和管理维护等各个环节取得的成果,总结近年来公路文化景观建设的实践经验,分析存在的共性问题,提出公路文化景观建设发展思路和建议。

本书可供公路文化景观建设理论研究者、公路文化景观建设单位人员和相关专业领域高校学生参考。

图书在版编目(CIP)数据

公路文化景观建设理论与实践 / 李大勇, 王成平编
著. —北京: 人民交通出版社股份有限公司, 2015. 1
ISBN 978-7-114-11983-5

I. ①公… II. ①李… ②王… III. ①高速公路—公路景观—建设—研究—西藏 IV. ①U418.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 012259 号

书 名: 公路文化景观建设理论与实践

著 作 者: 李大勇 王成平

责任编辑: 赵瑞琴

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 720×960 1/16

印 张: 15

字 数: 253 千

版 次: 2015 年 2 月 第 1 版

印 次: 2015 年 2 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11983-5

定 价: 46.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

目 录

第一章 公路文化景观建设概述	1
第一节 公路文化景观基本概念	1
一、公路与公路路域	1
二、文化积淀丰富的中国公路	6
三、公路文化与公路文化景观	8
四、公路生态景观	19
第二节 公路文化景观建设与公路的关系	21
一、公路文化景观建设	21
二、公路文化景观建设与路域生态的关系	22
三、公路文化景观建设与公路建设、营运的关系	25
第三节 公路文化景观建设的意义	27
一、公路文化景观建设的重要性和必要性	27
二、公路文化景观建设的现实意义	29
第四节 公路文化景观建设导向	30
一、宏观政策导向	30
二、公路文化景观建设的基础	33
第二章 公路文化景观建设总体定位	36
第一节 公路文化景观建设的基本思路	36
一、展示文化魅力,打造文化品质公路	36
二、融入生态环境,建设生态文明公路	37
三、突出文化主题,体现鲜明个性	38
四、依托公路工程,安全通行优先	39
第二节 公路文化景观建设的基本原则	40
一、因地制宜,节约资源	41
二、弘扬主流文化,服务经济社会发展	42
三、保护生态环境,促进生态文明建设	42

四、提高公路品位,彰显公路交通精神.....	43
第三章 公路文化景观建设基本内容.....	45
第一节 总体形象塑造与系统集成构架.....	45
一、总体形象塑造	45
二、景观系统集成构架	48
三、关联性设计与协调性优化	51
第二节 路域文化展示与主题文化打造.....	51
一、路域文化展示	51
二、主题文化打造	52
三、公路建设文化	73
第三节 公路文化景观建设工程.....	74
一、与依托工程的衔接	74
二、施工组织	75
三、质量控制	76
第四章 公路文化景观建设创新.....	78
第一节 公路文化景观建设理念创新.....	78
一、“以人为本”理念创新	78
二、“环境友好”理念创新	79
三、“系统协调”理念创新	81
四、“助推旅游”理念创新	82
五、“可持续发展”理念创新	83
第二节 公路文化景观建设技术创新.....	84
一、科学研究技术路线创新	84
二、文化元素提炼技术创新	84
三、景观建设载体技术创新	87
四、景观建设手段技术创新	88
第三节 公路文化景观建设创新示例解读.....	89
一、创新文化景观主题提炼	89
二、创新文化景观设计创意	90
三、创新文化景观内容和形式	91
四、创新特色文化景观化展示	92
第五章 公路文化景观建设实践案例.....	95
第一节 西藏拉萨机场专用公路文化景观建设实践探索.....	95

一、拉萨至贡嘎机场专用公路概况	95
二、关键技术研究概述	96
三、文化景观建设研究要点	100
四、文化景观建设资源背景	101
五、特色文化因子提炼	105
六、系统文化建设集成设计	108
七、主题文化景观设计	112
八、主要构筑物文化景观设计思路	118
九、实践应用	120
第二节 云南公路文化景观建设实践探索	121
一、保龙高速公路文化景观建设案例	121
二、大丽高速公路文化景观建设案例	137
三、施孟公路文化景观建设案例	149
第六章 公路文化景观建设评价	165
第一节 文化景观生态环境评价	165
一、对生态环境负面影响	165
二、生态文明建设的客观要求	167
第二节 文化景观安全评价	170
一、选点布局对交通安全的影响	170
二、景观形体对交通安全的影响	171
第三节 文化景观对路域经济社会发展的评价	174
一、对路域经济发展的积极影响	174
二、对路域城乡社会和谐发展的积极影响	184
第七章 公路文化建设理论思考	188
第一节 路域文化在公路上的景观化	188
一、路域文化在公路上景观化的基本原则	188
二、路域文化在公路上景观化的实现途径	190
第二节 公路文化景观建设与公路功能延展	193
一、公路功能向文化建设领域延展	193
二、公路功能向助推旅游发展延展	194
三、公路多形式系统展现路域文化实例	196
第三节 文化建设与公路交通科学发展	210
一、公路交通文化的内涵与特征	210

二、文化建设丰富公路交通科学发展	213
三、公路交通设施建设与文化创新	218
四、公路交通景观建设与文化创新	220
第四节 文化景观建设启示	225
一、提高对公路文化景观建设的认识	225
二、弘扬主流文化,精心规划设计	226
三、公路文化与和谐交通建设结合	227
四、因地制宜,多样统一	228
五、控制数量,适度建设文化景观	229
参考文献	231
后记	232

第一章 公路文化景观建设概述

第一节 公路文化景观基本概念

一、公路与公路路域

(一) 公路

1. 道路

道路最早的含义是“导路”。“道路”之称在周朝时出现。秦朝开始较大规模修筑道路网,道路被称作“驿道”。到了元朝,把道路叫作“大道”。清时,把从皇城到各省会的道路称作“管道”。

历史上也有将区域性的通道用地名称呼,如南方道路的某段,称作“蜀身毒道”(古称印度为“身毒”)、五尺道等。因为马和马车是古代常见的陆上交通工具,故也将道路称作“马路”。至现代,汽车诞生后,用于汽车行驶的道路则称为公路、汽车路。

广义的道路泛指可供人、交通工具通行的主要以岩土为基础的工程设施。按其使用特点分为城市道路、公路、厂矿道路、林区道路及乡村道路等。

2. 公路

公路即公共道路,在我国,一般是指连接城市、乡村和工矿基地之间,主要供汽车行驶并具备一定技术标准和设施的道路。公路主要由路基、路面、桥梁、涵洞、渡口码头、隧道、隔离栅、路面标线、护栏、绿化带、通信、照明、交通标志等设备及其他沿线设施组成,属于现代社会最重要的基础设施之一。

《中华人民共和国公路管理条例》(1987年10月13日国务院发布,根据2008年12月27日《国务院关于修改〈中华人民共和国公路管理条例〉的决定》修订;2011年7月1日起《公路安全保护条例》施行后,该条例同时废止。)中,第三十六条对公路的释义是:“本条例下列用语的含义是:‘公路’是指经公路主管部门验收认定的城间、城乡间、乡间能行驶汽车的公共道路。公路包括公路的路基、路面、桥梁、涵洞、隧道。‘公路用地’是指公路两侧边沟(或者截水沟)及边



沟(或者截水沟)以外不少于1米范围的土地。公路用地的具体范围由县级以上人民政府确定。‘公路设施’是指公路的排水设备、防护构造物、交叉道口、界碑、测桩、安全设施、通信设施、检测及监控设施、养护设施、服务设施、渡口码头、花草林木、专用房屋等”。

3. 公路的组成

(1) 公路的主要结构物

公路的结构主要有路基、路面、桥涵、隧道、排水系统、防护工程、特殊构造物等部分。

路基:路基是公路线形结构的主体,是公路的基本结构,是支撑路面结构的基础,与路面共同承受行车荷载的作用,同时承受气候变化和各种自然灾害的侵蚀和影响,是由土、石按照一定尺寸和结构要求所构成的带状土建工程构造物。路基结构必须稳定、坚实,具有足够的力学强度,同时又要经济合理。路基结构形式可以分为:填方路基、挖方路基和半填半挖路基三种形。为保证路基的安全、稳定,在修建路基时要同步修建边沟、挡墙等排水及防护设施。

路面:路面是用各种路面材料按照一定的比例经混合搅拌后分层铺筑在公路路基上与车轮直接接触的结构层。路面承受和传递车轮荷载,承受磨耗,经受自然气候的侵蚀和影响。路面是公路与行驶车辆直接接触的结构物,必须满足行驶车辆安全、迅速和舒适的需要,须有足够的强度、稳定性、平整度和抗滑性。路面一般分为面层、基层、垫层和土层。路面按技术条件分为高级、次高级、中级和低级路面;按力学性质分为柔性路面和刚性路面;按路面材料分为沥青路面、水泥混凝土路面、块料路面和粒料路面等。

桥涵:桥涵是指为保证公路的连续性而修建的跨越水域、沟谷以及其他障碍物的结构物。按照《公路工程技术标准》规定,当结构物的单孔跨径小于5m或多孔跨径小于8m时,称为涵洞;大于此值时称为桥梁。桥梁主要由桥跨结构、桥墩及基础两个基本部分组成。桥梁的类型,按结构不同分为梁式桥、拱式桥、刚架桥、吊桥和组合体系桥;按用途不同分为公路桥、生产桥和人行桥等;按跨越障碍不同分为跨河桥、跨线桥、高架桥和栈桥等;按上部结构行车道位置不同分为上承式、下承式和中承式;按桥梁全长和跨径不同分为特大桥、大桥、中桥和小桥。

隧道:隧道通常是指公路建造在山岭、江河、海峡和城市地面下或置于地层内的工程结构物。在山区修建公路,特别是一级公路和高速公路,隧道往往占较大比例,是公路的重要结构物,一些长大隧道甚至是关键工程。较长隧道通常需要照明、通风、消防及报警等其他应急设施。

除上述公路主要结构物外,由于公路的性能、用途和线路环境等不同,还有诸如跨线设施(桥、架)、公路渡口、排水系统、防护工程以及特殊构造物等结构物。

(2) 交通工程

现代公路建设不仅广泛运用先进的技术、材料保证线形和结构满足行车安全、舒适的需要,同时,也十分重视沿线设施对提高公路文化品质的影响。公路沿线主要有交通安全设施、交通管理设施、交通服务设施和其他沿线设施。不同等级、类型的公路沿线设施的要求是不一样的。在越来越重视公路文化品质的背景下,不少干线公路、通往重要城市或旅游目的地的公路,除满足交通工程技术要求外,常常利用交通工程设施营造沿线文化氛围。

交通安全设施:交通安全设施主要有防护设施、照明设施、视线诱导标志等。

防护设施是为避免行驶车辆碰撞和伤及行人或因失误驶出路外等交通事故而建造的设施。如波形钢护栏、隔离栅、护柱、护墙等。

为使夜间、隧道内交通畅通和行车安全,通常在整个路段或者局部路段设置路灯。

视线诱导标志主要设置在高速公路和一级公路两侧路缘,采用醒目的主动发光或被动发光件标示车道;隧道内往往设置多重视线诱导标志,以确保行车安全。

交通管理设施:交通管理设施主要有交通标志、交通标线、紧急电话、公路情报板、交通监视等设施。

交通标志是对司机、行人等产生禁止、限制、警告、指示等作用的交通管理设施;中华人民共和国国家标准 GB 5768—1999《道路交通标志和标线》对交通标志有明确的规定。

交通标线用作引导交通,它可单独使用,也可以与交通标志配合使用;交通标线由路面标线、箭头、文字、立面标记、突起路标和路边线轮廓标等构成。

紧急电话一般设置在高速公路和一级公路上,用于司机及时报告事故、故障和求援等。

公路情报板一般设置在高速公路和一级公路的特定路段上,供管理机构随时通告公路、交通、气象、旅游等情况;现在常使用 LED 显示屏作为公路情报板。

交通监视设施一般设置在高速公路、一级公路以及其他重要公路或路段上,用于管理机构监管公路交通。

(3) 沿线设施

服务设施:服务设施是为旅客、驾驶人员、车辆提供休息、饮食、加油加水、检

修等服务而设立的各种公路附属设施。主要有:停车设施、公路养护设施和营运设施等。

停车设施一般设置在车站、服务区、游览区等地,是用于驾驶人员和旅游者休息、消除疲劳以及汽车检修的设施。

高速公路和一些一级公路的服务区内设有加油站、保修间、餐厅、休息室、洗手间、商店等。

公路养护和营运设施是公路交通运输正常运转的保障系统,支持和维护公路的正常状态以及交通运输的通畅。

其他设施:公路沿线其他设施主要有绿化、观景台、景观小品及装饰等。

公路绿化是生态型公路建设的需要,是防止环境污染和水土流失从而稳定公路路基、美化路容的需要。公路绿化同时也是公路文化景观建设的重要组成部分,它不仅为文化景观提供不可或缺的生态背景,还影响公路的美观度以及文化景观的融合性。

观景台既是观赏公路设施景观和路域环境景观的设施,同时也是打造公路文化景观的重要平台。不少新建公路特别是重要的国道和旅游公路,越来越重视公路文化景观建设,在公路沿线设置观景台,展示路域文化和旅游资源,提高公路的文化品位。例如,云南省保腾高速公路(保山至腾冲),通过实施公路文化建设项目,打造蒲缥观景台、佛掌山观景台、怒江大桥观景台和松山观景台,展示历史文化、生态文化、公路建设文化和抗战文化,提高了公路文化品质。

4. 公路的分类

按照不同的标准,公路有多种分类。

(1) 行政等级分类

交通运输部颁发的《中华人民共和国公路管理条例实施细则》中规定,我国公路分为:国家公路、省公路、县公路和乡公路(简称为国、省、乡道)以及专用公路5个等级。一般把国道和省道称为干线,县道和乡道称为支线。

国道是指具有全国性政治、经济意义的主要干线公路,包括重要的国际公路、国防公路,连接首都与各省、自治区、直辖市首府的公路,连接各大经济中心、港站枢纽、商品生产基地和战略要地的公路。

省道是指具有全省(自治区、直辖市)政治、经济意义,并由省(自治区、直辖市)公路主管部门负责修建、养护和管理的公路干线。

县道是指具有全县(县级市)政治、经济意义,连接县城和县城内主要乡(镇)、主要商品生产和集散地的公路,以及不属于国道、省道的县际间公路。县道由县、市公路主管部门负责修建、养护和管理。

乡道是指主要为乡(镇)村经济、文化、行政服务的公路,以及不属于县道以上公路的乡与乡之间及乡与外部联络的公路。乡道由人民政府负责修建、养护和管理。

专用公路是指专供或主要供厂矿、林区、农场、油田、旅游区、军事要地等与外部联系的公路。专用公路由专用单位负责修建、养护和管理,也可委托当地公路部门修建、养护和管理。

(2) 技术分类

按使用任务、功能、通行能力和服务水平等技术标准,我国现行的《公路工程技术标准》(JTG B01—2003)将公路分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路5个等级。

高速公路为专供汽车分向分车道行驶并应全部控制出入的多车道公路。一级公路为供汽车分向分车道行驶并可根据需要控制出入的多车道公路。二级公路为供汽车行驶的双车道公路。三级公路为主要供汽车行驶的双车道公路。四级公路为主要供汽车行驶的双车道或单车道公路。

(二) 公路路域

从公路线路技术层面而言,公路路域概念鉴定的范围是确定的。公路路域是指在公路建设、维护和运行管理过程中受到改变和影响的自然带状空间,这种带状空间规划有明确的地域界限,既包括公路建筑设施,还涵盖与公路产生相互作用和影响的环境。从景观学的角度看,公路路域是一个相对区域,它既包括技术层面的范围,也包括构成公路景观的沿线周边自然生态系统、社会文化系统等相关区域,甚至包括公路所跨越的地区。在景观生态学中,路域又称为公路廊道。

公路路域的范围通常大于公路用地范围。公路是穿越自然环境的一个人工构造物,其显著影响一般表现在公路用地范围内,但有些影响可延伸和跨越很远的距离。另外,由于公路经过不同区域,对自然生态系统和社会文化系统产生的影响范围、程度、持续时间也有所不同,因而路域范围是不规则的,同时也是动态变化的。如公路自身特征、交通量特征、公路沿线生态系统特征和人类行为干扰特征、公路沿线旅游及经济特征等,都是相关的影响因素。

公路路域系统是由人、车、公路及公路路域等构成的复合系统,是一个能够完成交通运输要求的功能体系。公路路域系统的基础是自然生态系统,但带有很强的人工色彩,体现的是人的意志,其包含的具体要素及其结合方式受经济、技术、社会条件等的制约,它是自然性、经济性和社会性的统一体。一般而言可以将这个复合系统划分为3个子系统:公路路域生态系统、公路路域经济系统和

公路路域社会系统。

路域系统状况对公路文化景观建设有直接影响。特别是自然生态系统比较脆弱的地区,文化景观建设更要合理利用路域平台。以西藏、云南公路文化景观建设为例,由于所处环境条件差异较大,生态系统脆弱,地质条件复杂,施工难度大,相对于低海拔地区公路,高原公路和公路文化景观建设从设计理念到修建和管养,都有其自身的规律。云贵高原,特别是滇西地区处于地震活动频发区,抗震关键技术要求高,同时深切河谷多,延展线长,特大桥与特长隧道多。青藏高原海拔高,生态环境脆弱,高寒稀氧,修筑、管养难度大,路域绿化十分困难,景观空旷。本文所论及的青藏高原与云贵高原公路文化景观建设,充分考虑高原自然环境和生态系统的特征,遵循高原地质、地形、地势和气候等客观规律,科学营造文化景观。

二、文化积淀丰富的中国公路

(一) 历史悠久的中国古代陆路交通

我国具有悠久的陆路交通历史。早在公元前 2600 年,中国就有了舟车;公元前 2500 年就有了掌管道路的司空官,开始有组织地修筑道路、发展交通。据《世本》载,公元前 1800 年前,就发明了马车和牛车。公元前 11 世纪的周朝建立了比较完善的道路系统,将陆路交通分为径、畛、道、路。周穆王是中国古代最著名的旅行家之一,他从当时的洛阳出发,向西穿过河西走廊,到达新疆等地巡游,使许多方国部落归顺于周的统治,对周的巩固和发展具有积极意义。到秦朝,为满足帝王巡游和传递军事、行政公文需要,开始大规模地修筑驰道和驿道,形成四通八达的陆上交通网。秦始皇在位时,利用便捷的驰道多次巡游泰山、太湖、洞庭湖、桂林等地。

西汉时,全国驿道已约有 90 万公里。以大城市为中心的道路逐渐形成。当时的都城长安有城门 12 座,街道宽阔,可同时并行 12 辆车。随着交通条件的不断改善,旅游活动逐渐增加,汉代时涌现出了张骞、司马迁等著名旅行家,其中张骞受汉武帝派遣 3 次出使西域。汉代开辟了世界著名的“丝绸之路”,把中国与中亚、西亚、欧洲地中海沿岸的罗马帝国联系起来。丝绸之路以长安(今西安)为起点,经甘肃河西走廊,到达敦煌;在敦煌分成南北两路:南路出阳关进入新疆,经大月氏(其主要地区在阿富汗境内)到波斯(伊朗);北路出玉门关进入新疆吐鲁番,经中亚地区到伊朗。南北两路在伊朗汇合后,又经过伊拉克、叙利亚、黎巴嫩、地中海,到达终点——意大利的罗马和威尼斯。后来,又开辟了一条新北路:经新疆的哈密、伊宁等地,穿中亚地区到伊朗。从西汉开始一直到唐朝的

1000 多年间,这两条路都是运销丝织物的主要通道。丝绸之路全程 7000 多公里,是古代历史上最长的一条商路。汉代在丝绸之路路上设置驿站、邮亭,置有车马、轿子、驴、骆驼,供商人和旅行者使用。公元前 106 年,第一个丝绸商队从中国到达伊朗。丝绸之路沿途串连起古都西安、秦兵马俑、仰韶文化遗址、嘉峪关、敦煌莫高窟、吐鲁番的高昌故城和交河故城等名胜古迹和壮观的西北自然风光,是享誉中外的文化之路。

驿站文化是我国古代交通文化的重要内容。唐朝时期,伴随驿传制度不断完善的需要,构建了以都城长安为中心,通向全国各地的几条主要交通大道,里程达 1.9 万公里之多。大通道沿途每隔 15 公里设驿站,置驿卒,陆驿备车马,水驿备舟船。当时全国共设置了 1600 多所驿站,其中陆驿 1297 所、水驿 260 所、水陆相兼的驿站 68 所。从某种意义上说,唐朝的道路驿站就是当时的高速公路服务区。

(二) 快速发展的中国现代公路交通

中国第一条现代公路,广西镇南关(今友谊关)至龙津的公路于 1903~1906 年修筑。到 1949 年,全国共修建公路 13 万公里,但真正能通行汽车的不到 40%。1949 年全国公路客运量 1809 万人次,客运周转量为 7.96 亿人公里。

1949 年以后的 30 年里,中国现代公路交通得到了初步发展。除恢复、整修原有公路外,规划建设了一些重点干线,包括重点建设了川藏、青藏和兰新等边疆地区的公路,初步形成了遍布城乡、干支线相连的公路运输网。1978 年,全国公里里程达到 89 万公里,比 1949 年增长 10 倍;民用汽车保有量达到 135.8 万辆,比 1949 年增长 25 倍多;公路汽车客运量达到 14.9 亿人次,比 1949 年增长 81 倍。

改革开放以来,我国现代公路交通得到快速发展,现代公路交通从初具规模迅速发展成为具有完善、便捷的国家公路网。到 1990 年全国公路里程达到 102.8 万公里,比 1978 年增长 15.5%;民用汽车保有量达到 551.4 万辆,比 1978 年增长 3 倍;1990 年公路客运量达到 64.8 亿人次,比 1978 年增长 3.3 倍。1984 年 12 月~1988 年 10 月,中国内陆第一条高速公路上海—嘉定高速公路建成通车,此后沈大、京津等高速公路相继开通。“七五”期间,还建成京津塘高速公路北京—天津杨村、西安—临潼、沈阳—大连、广州—佛山、上海莘庄—松江等 5 条高速公路,从而使中国内陆高速公路总里程达到 522 公里。1990 年至今,中国现代公路交通路网不断升级完善。1992 年,全国高等级公路 5.9 万公里,其中高速公路 652 公里;到 1994 年底,中国大陆高速公路总里程达到 1603 公里;到 1999 年底,中国大陆高速公路总里程达到 11605 公里;2000 年 12 月,全长 1262

公里的北京至上海高速公路建成开通。中国公路建设重点向高等级公路方向转移,为公路旅游交通的高效化、快速化奠定了基础。2007年,中国公路总里程(不含村道)达到190多万公里,高速公路里程达到5.4万公里。2011年12月30日召开的2012年全国交通运输工作会议上公布:2011年我国新增公路通车里程7.14万公里,其中高速公路1.1万公里,新改建农村公路19万公里。

2012年末,全国公路总里程已达423.75万公里,公路密度为44.14公里/百平方公里,其中高速公路总里程达9.8万公里。2013年6月,国务院批准的《国家公路网规划(2013年~2030年)》,确定了国家公路网总规模约40万公里,到2030年将建成布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的国家干线公路网络,实现首都辐射省会、省际多路连通、地市高速通达、县县国道覆盖。国家公路网由普通国道和国家高速公路两个路网层次构成,其中普通国道网由12条首都放射线、47条北南纵线、60条东西横线和81条联络线组成,总规模约26.5万公里。国家高速公路网由7条首都放射线、11条北南纵线、18条东西横线以及地区环线、并行线、联络线等组成,约11.8万公里,另外还规划了远期展望线1.8万公里,主要位于西部地广人稀的地区。

三、公路文化与公路文化景观

(一) 公路文化

公路文化是交通文化的重要组成部分。交通文化是交通行业在长期的交通发展实践中逐步形成并不断积累的,体现行业价值理念的各种精神文化、制度文化和物质文化,是交通事业发展的重要成果,是行业文明程度的重要标志。在整个交通文化体系中,精神文化是交通行业的核心价值理念,是交通行业的核心文化;制度文化是体现交通行业价值理念,规范交通行业行为的规章制度;物质文化是体现交通行业价值理念,展现交通行业外在形象的工作环境和形象标识。精神文化是物质文化和制度文化建设的精神基础,制度文化是物质文化和精神文明建设的制度保障,物质文化是制度文化和精神文明建设的物质条件。加强交通文化建设,对于推进创新型行业与和谐行业建设,实现交通事业又快又好发展具有十分重要的意义。

2006年,交通运输部在部署全国交通行业十一五时期精神文明建设和交通文化建设工作要求,“加强交通文化建设,努力增强行业软实力”。交通文化建设,就是按照以人为本的价值理念,建设具有鲜明时代特点和交通行业特色的各种物质文化、制度文化和精神文化,其核心内容是建设交通精神文化,以不断增强广大干部职工的精神力量,增强行业的凝聚力,提高行业的影响力,为

交通事业又快又好发展营造良好的文化环境。各系统、各地区、各单位都要把交通文化建设摆在重要的议事日程,采取有效措施,扎实推进,力争文化建设在今后5年内取得明显进展。

一是要紧紧围绕建设创新型行业的战略目标,大力弘扬拼搏进取、自觉奉献的爱国精神,求真务实、勇于创新的科学精神,不畏艰险、勇攀高峰的探索精神,团结协作、淡泊名利的团队精神,不断推进创新文化建设,营造有利于创新的良好文化氛围。

二是要积极开展特色文化建设活动。各系统、各地区、各单位要结合自己的实际情况,组织开展交通精神提炼和讨论活动,积极培育和发展行业文化、系统文化、专业文化和组织文化,努力形成具有浓郁交通行业特点、体现交通行业价值理念和符合时代要求的交通文化。要适时推出交通文化建设示范单位,将推进特色文化创建过程变成增强凝聚力、提高干部职工队伍文化素质和树立行业良好社会形象的过程。

三是要积极引导交通文化产品的创作。十一五期间,要围绕弘扬社会主义荣辱观,实施五个一工程,即形成一批交通文化研究成果,总结提炼一种交通精神,征集确定一个交通行业徽标,创作一批交通文艺作品,完善一批交通博物馆,全面增强交通文化的吸引力和感召力。

四是要广泛开展丰富多彩的干部职工文化体育活动。要加强基层文化基础设施建设,经常组织开展一些形式多样、职工喜闻乐见、健康有益的文化体育活动,丰富广大交通干部职工的精神文化生活,促进职工的全面发展。^①

在《交通文化建设实施纲要》中,明确了交通文化建设的基本内容和总体目标。交通文化建设的基本内容是:培育、总结和提炼鲜明的交通行业核心价值观,增强行业的凝聚力;结合交通发展战略,提炼行业理念,形成以服务人民、奉献社会为核心的职业道德体系;完善相关行业制度,寓行业价值观和行业理念于制度之中,规范职工行为;统一规范行业外在形象,寓行业价值观和行业理念于外在形象之中,美化工作生活环境,建立行业标识体系,树立行业的良好社会形象;积极引导交通文化产品创作,广泛开展丰富多彩的文化体育活动,提高员工身心素质,促进职工的全面发展。交通文化建设的总体目标是:力争用5年左右的时间,初步建立起符合社会主义先进文化前进方向和交通发展战略,具有鲜明时代特征和行业特色的交通文化体系。通过交通文化建设,凝练交通行业核心

^① 交通部《关于印发〈全国交通行业十一五时期精神文明建设工作指导意见〉和〈交通文化建设实施纲要〉的通知》,2006年。

价值观和行业理念,树立行业的良好社会形象,营造团结和谐、充满活力的良好氛围,增强行业凝聚力和影响力,激发行业的创造力,推进交通事业又快又好发展。

《交通文化建设实施纲要》还从6个方面部署了交通文化建设的主要任务。

一是大力加强交通精神文化建设。要以建设更安全、更便捷、更通畅、更经济、更可靠、更和谐的公路水路交通体系为目标,以弘扬爱国主义为核心的民族精神和以改革创新为核心的时代精神为重点,以为人民服务到白头的“小扁担”精神,爱岗敬业、默默奉献的“铺路石”精神,以苦为荣的“航标灯”精神,四海为家、不畏风险的航海精神,把安全带给别人、把危险留给自己的交通救捞精神,起帆精神、振超精神、刚毅精神以及其他先进典型所代表的精神为基础,开展交通精神提炼和讨论活动,对交通精神进行总结、提炼和宣传,增强交通行业的凝聚力和战斗力,使广大干部职工始终保持奋发有为、昂扬向上的精神状态。

二是注重加强交通制度文化建设。要围绕建设创新型行业,大胆进行制度创新、体制创新和机制创新,开展现有制度清理工作,完善交通职业道德规范、岗位行为规范、文明服务标准等,组织编写职工行为手册,建立科学、规范的内部制度体系。制定、完善有关制度,既要注重体现以人为本的价值理念和职业道德建设的要求,又要体现交通行业自身的特性和生产经营、管理工作要求。要逐步完善自律与他律相互补充和促进的运行机制,把思想引导与利益调节、精神奖励和物质奖励结合起来,加强督促检查,严格考核奖惩,有效地引导职工思想,规范职工行为,努力将各项制度转化为自觉遵循的行为准则,精心打造一批新的知名服务品牌。

三是稳步推进交通物质文化建设。要根据事业发展的需要和经济条件的可能,逐步推行行业形象统一战略,开展交通行业徽标征集和评选活动,改善工作环境和条件,统一规范交通行业工作场所、指示标志、公示栏、宣传牌、公务交通工具、主要办公用品的外观,统一行业标准字、标准色。通过物质文化建设,向社会展示交通行业的良好形象。

四是着力培育交通特色文化。要结合实际情况,积极培育和发展行业文化、系统文化、专业文化和组织文化,努力形成具有浓厚交通行业特点、体现交通行业精神内涵和符合时代发展要求的机关文化、企业文化、公路文化、航运文化、海事文化、救捞文化、执法文化、廉政文化等。

五是积极引导交通文化产品的创作。要组织实施五个一工程,即形成一批交通文化研究成果,总结提炼一种交通精神,征集确定一个交通行业徽标,创作一批交通文艺作品,完善一批交通博物馆,全面增强交通文化的吸引力和感召