

交通文丛

JIAOTONGWENCONG



大道 撷英

董邦耀
著

陕西出版集团
太白文艺出版社

“交通文丛” 编委会

主任：陈武汉 姜志理

编委：郭 胜 冯 葳

范国仓 雷 宁

张力峰 丁 晨

刘 峰 蒲力民

董邦耀 李孝西

主编：丁 晨



刘伯龙 摄

董邦耀，男，生于1955年，毕业于辽宁大学中文系。中国散文学会、中国作家协会陕西分会会员，陕西省文学创作研究会顾问、陕西省交通作家协会副主席，中国公路摄影协会会员、中国民俗摄影协会会员、陕西省摄影家协会会员、高级政工师、高级企业文化管理师。1970年中学毕业，1971年2月在铁道兵5847部队学兵15连参加襄渝铁路建设。曾任宣传科长、办公室主任、《陕西高速》杂志执行主编，现任陕西省高速公路建设集团公司工会副主席。1977年发表处女作，三十余年来，创作小说、散文、通讯、报告文学200余万字。散文《当年我是“火头军”》、《我心依旧》等，先后获陕西省作家协会一、二、三届拓荒文学奖，通讯《铺筑通天大道的人们》、《出水蛟龙》、《你这个“傻大兵”》和《他是一颗燃烧的火种》等获陕西新闻协会通讯类一等奖，诗歌《筑路人之歌》、书评《致筑路诗人》、散文《那年中秋》等分别获得陕西省新闻协会副刊类一等奖。其它报告文学、新闻、评论等作品获奖百余次。出版报告文学集《长安飞虹》（陕西人民出版社）和个人文集《浅海掬浪》上下卷（中国文联出版社），主编出版报告文学集《龙脉天路》和《情铸生命线》等。摄影作品多次被报纸和杂志封面、封底及图书刊用，并在多次影展中获奖。

图书在版编目（CIP）数据

大道撷英/董邦耀著.—西安：太白文艺出版社，2010.11

（交通文丛/丁晨主编.第3辑）

ISBN 978-7-80680-914-3

I.①大… II.①董… III.①散文—作品集—中国—当代 IV.①I267

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2010）第 210704 号

交通文丛

大道撷英

作者 董邦耀

责任编辑 党晓绒 陈润国

出版发行 陕西出版集团

太白文艺出版社

（西安北大街 147 号 710003）

E-mail: taihaisybl@126.com

tbwyzbb@163.com

经销 新华书店

印刷 西安市商标印刷厂

开本 787 毫米×1092 毫米 1/16

字数 345 千

印张 23.25

版次 2010 年 11 月第 1 版第 1 次印刷

书号 ISBN 978-7-80680-914-3

定价 200.00 元（全 5 册）

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄印刷厂质量科对换

邮政编码 710014

序一 评析陕西交通文学丛书

肖云儒

陕西因居中国之中而交通发达，是南来北往、东去西来之要径，从地图上看，航空、铁路、公路莫不在三秦之地纠结辐射。陕西的公路交通尤为发达，国道、省道和近来猛增的高速公路，让国内外瞩目。发达的陕西公路交通有两大特点：一是采用了国内外最先进的科学筑路和科学管路成果，在经济运行和科技转化方面上领先；一是公路交通的文化建设极有特色。不但有像西汉高速秦岭服务区特大雕塑群那样的各高速路服务区的建筑、雕塑、文赋等面向社会的硬件文化设施，更有全面系统的公路交通行业文化建设。

公路交通不仅是经济社会发展的命门和血脉，也是文化发展、尤其是现代文化交流的重要条件。交通者，谓社会的交易流通也，既是经济的物质的，也是文化精神的跨地域、跨社区交流。个别性和地域性的文化经验和文化想象，由于交通提供的交流而激活，变得丰富活跃，并扩展为更大范围乃至全社会全人类共享的财富。这也许是公路交通文化和公路交通文学创作在各类行业文化中特别活跃的一个原因吧！

公路交通文学又是陕西交通文化的一大强项。

在陕西交通部门领导、陕西省作协和一批热心人的努力下，陕西省交通作家协会在全国较早成立，延请省上著名作家为顾问，团结了一大批交通业余作者，促进了交通文学的普及和兴盛。在我的印象中，他们抓交通文学大约分三个层面：一是业余作者的培养，在本系统的报纸《陕西交通报》上开设文艺副刊，每期都刊登文学作品，已坚持出刊 1000 多期。在这一平台上发表了大量交通工作者的优秀作品。二是多次组织专业作家跑公路采风、采访，深入现场走访体验，写公路工程、写交通人。先后出版了《激情跨越》、《大道》、《龙脉天路》、《黄土谣》、《远行》、《感天动地的日子》等五、六部文学专集，极大提升了交通文学的水平。三是在这个基础上，这次又把陕西交通系统 10 多位优秀业余作家的作品，按人结集，出版了“陕西交通文学丛书”总共 14 本，集中展示了陕西交通文学的成果，向全社会播扬了陕西交通建设的业绩，塑造了秦地交通人的形象。这样的大动作，为陕西省行业文学所少有，全国交通系统亦罕见。

在这部系列文学丛书出版之前，陕西省交通作协主席丁晨先生给我发来了丛书的电子版。有散文，有诗歌，有小说，有报告文学，门类齐全，内容丰富。还有一部全面反映陕西“十一五”加快交通发展报告文学通讯集《大纵横》和一部汇集近几年来《陕西交通报》副刊登载的文学作品选《一路幽香》。

我看到的其中三部，印象尤深。商竹（王永宏）的《小镇》和王俊英的《古城拾趣》均是散文，王斌的《滴泪崖》是小小说。让我从不同角度领略了一次交通文学的风采。

《小镇》从作者深深眷恋着的故乡竹林关小镇下笔，开掘一个人生命中最珍贵的童年记忆并将其作了文学审美转化。单独成篇却似断实续，从各个方位去聚焦小镇。是那种外散内聚的结构。以散点透视打开一个邮票大小的乡镇，又以对同一社区生活的集中描绘去熔铸各自独立的篇什，让我想起作者商竹的老乡贾平凹早年所写的《商州》《商州又录》《商州再录》。从内里看，这其实具有了长篇散文的质地和规模。商竹的创作素质较好，创作准备较充分。他从生活风情、生存状态、集群文化心理三个层面打开小镇，让我们看到了小镇深处的生命腠理。他善于写人，写性格，写细节，写风情，写隐伏在庸常生活深处的文化情愫，写对这块土地这群人不召自来而又挥之不去的爱意。这爱，无意而又浓郁。他用一支笔把一座小镇镌刻进你心里，以致最近报载竹林关在滂沱大雨中为洪水所淹，我不由悲念着书中字到的那古渡、小街、油房、戏台子、船帮会馆，悲念着那小花、小芳、二凤、二牛、邢跛子、瞎子婆，他们都好吧？无恙着吧？

在《滴泪崖》中，作者王斌的角色是多重的。有时像《小镇》一样，是家乡儿女的角色，用陶醉的笔调叙说西府秦腔、陇县社火、岐山臊子面、宝鸡青铜器，将秦西风情溶进传奇故事，渲泄自己对乡土的热爱，也点燃我们的乡情。有时，他是公路人的角色，以亲历者的情怀刻画一线公路人的形象，叙说公路人独特的生存方式、生活情趣，也写事业的艰难，改革的艰辛，也恨铁不成钢地揭“家丑”、诊病相，由一个行业辐射大的人生与社会。有时候，他又会站在社会人的坐标上，去描绘人生百态和突发事件，有美有丑，有爱有叹，有追寻和思索。无论哪种角色，王斌都坚守着底层写作姿态。用质朴而细致的语言写平凡而复杂的岁月，以贴着大地的视角审视大地上正在进行的生活，在不动声色中让你感觉到一种底层的忧伤和幽默。

写《古城拾趣》的王俊英，是一位女性，曾担任过记者。她不是西安人是华县人，不在西安工作在安康公路基层单位工作，却以记者的勤奋遍访西安的每条街巷，以纪实的、史志的笔调，娓娓介绍着古都的幽深和绵长。作者出版过不少文学作品，曾就读北京鲁迅文学院作家班，文献性和文学性常常在她的行文中相映成趣，也就不难理解了。其实那是谈何容易的啊！

另外像王玉平的《世俗生活》，文金（刘峰）的《旁之边兮》，郭少言的《关照心灵》，社会琴的《路上的歌》等散文集，都文笔细腻，视角独特，亦不乏个性。朴实（蒲力民）、何处放、李婷和董邦耀、刘骥良的《幸福的感觉淡淡的》和《大道撷英》、《一蓑烟雨》三部

作品是散文加报告文学，也都能用朴实清新的语言，抒写对公路和公路人的执著和情怀。当然，还有宁颖芳、郭忠凯两位交通诗人，在喧嚣的市场经济大潮中，把他们精致的诗集《虚构的风景》、《城市的夕阳》奉献给读者，让我们感到了美的享受。恕我就不一一赘述了。

因为只较详细翻阅了三部作品，挂一漏万在所难免，待丛书出齐之后再慢慢补课吧。我们的时代、我们所有的人，都是公路交通的受惠者。每当坐在疾驰的汽车上，望着窗外扇面般旋转的大地，我就会想，这是在享用公路人的心血和辛劳。是交通人拓展了我们的人生，延展了我们的生命啊。一种感恩之情便浮上心头。

2010-8-7，西安望湖阁

（作者系当代著名文艺评论家，享受国务院特殊津贴的国家有突出贡献专家、陕西省文联副主席、中国西部文艺研究会会长。西安交通大学、西北大学、陕西师范大学、西安建筑科大等 7 所大学的教授和研究生导师。）

序二 恣情放飞交通人的文学梦想

丁晨

三秦大地，历史悠久，文化灿烂，是中华民族的发祥地之一，也是当今的中国文化、文学重镇。乘坐着中国经济高速前进的列车，陕西交通事业特别是高速公路建设，正在同步奔跑。2007 年时值金秋三秦，古都西安，陕西交通运输厅领导高瞻远瞩，果断决策，不失时机地有幸搭乘建设西部强省、加快陕西交通大发展的高速列车，率先成立了全国交通系统第一个行业作协——陕西省交通作家协会。交通作协一经成立，就立马全身心地融入波澜壮阔的交通建设的大戏中去。从此，陕西交通文学创作队伍，有了自己的组织。

“十一五”陕西交通文化建设与时俱进，出彩创新，多方突破，亮点多多。为助推交通腾飞铸魂添翼而成立的陕西省交通作家协会，成为陕西交通文化繁荣和发展中一朵小小的奇葩。

在陕西交通作协的帮助、支持下，2009 年，陕西省交通集团商界分公司的“商界苑”文学社、咸阳公路管理局的“路缘”文学社也相继成立，为陕西交通文学创作队伍充填了一支鲜活的生力军。

多年来，这支队伍汪洋恣情，放飞梦想，纵横捭阖，博大壮阔，忘我耕耘，成果丰硕，有力地推动着陕西交通文学的繁荣和发展。据不完全统计，已正式出版的文学、新闻等书籍近百部。仅 2009 年就出版个人文学书籍 10 多部，创作并在各类报刊、网站发表不同文学题材、体裁作品近千篇。2009 年《中国公路文化》月刊第 8 期，专门推出了一组陕西省交通作协会员的文学作品。

在这广袤、古老和厚重的三秦黄土地上，永远都存在着浓郁的文学魅力。而这片神奇的土地上正在演绎的高速发展的交通事业，为文学创作充盈了一种得天独厚的阐释重大事态发展和交通人心路历程的广阔空间和灵感。交通作者们根据不同历史时期的形势和任务，面对交通建设主战场，进行文学创作活动。2006 年，为筹备成立陕西省交通作协召开了全省交通系统文学艺术作者座谈会，会后形成了陕西交通职工文学作品选《黄土谣》。2007 年，为及时反映交通加快发展的态势，创作并编辑出版了陕西“十一五”加快交通发展报告文学通讯集《激情跨越》。2008 年，“5.12”汶川大地震考验了行行业业，在这场大灾难中，陕西交通人一方面，义无反顾地在第一时间投入这场抗震救灾大行动中，通过不同的形式将自己的大爱奉献给灾区人民；一方面，也在第一时间拿起笔，把对灾情的真情感受，对灾难的生命体验，对救灾的感人故事，定格、积淀为陕西交通职工抗震救灾诗歌、散文、随笔、通讯和

报告文学集《感天动地的日子》。2009年，为迎接新中国60华诞，踏着盛况空前的中国第二届诗歌节在古城西安举行的节拍，陕西交通作者们倾情奉献了陕西交通诗歌选集《远行》。诗歌节后，组委会编辑出版了由中国作协主席铁凝作序的精美的《诗韵长安》书籍。陕西交通作协会员宁颖芳、曹汉秀诗作入选。

2009年，交通作协又具体组织、编辑了由在陕著名作家莫伸、冯积岐、商子秦、和谷、朱文杰、常智奇撰写的20余万字、图文并茂，反映陕西交通跨越发展的纪实报告文学集《大道》。12月6日成功举行了首发式。陕西交通运输厅冯西宁厅长到会会见了参加首发式的陈忠实、雷涛、叶广岑、莫伸、商子雍、王芳闻、商子秦、朱文杰、常智奇等著名作家。

交通作协还承办了陕西省作家协会主办的以“文学下基层、文学下行业”为主题的文学讲座。讲座邀请省作家协会副主席、著名作家、陕西师范大学教授朱鸿，著名评论家、《小说评论》副主编邢小利，进行文学创作经验和写作技巧的讲座，并和学员互动解疑释惑。省交通作协主要负责人积极参加由陕西省交通运输厅、省作协、省文物局、省旅游局、华商报社等分别举办的“秦直道开发与保护研讨会”和“探秘秦直道”大型文化主题论坛。陕西交通作协主席在大会上作的“秦直道与高速公路”专题发言，受到与会者的重视和好评。交通作协负责人还受邀参加了“陕西作家网开通新闻发布暨陕西省网络文学研讨会”，并与贾平凹等著名作家一起参与讨论座谈。

陕西交通作协联谊网罗著名作家、艺术家，成功完成了陕西高速公路突破2000公里、西康高速、西汉高速、机场专用高速、青兰高速、干线公路、农村公路和文化下基层等等一系列大型公路采风、采访和文化讲座活动，并传帮带交通写作人才，提高交通作者写作水平。作家们饱含火热激情，采写了大量优秀的散文、报告文学作品，不但在交通系统和社会上产生了积极的影响，而且也丰富了交通文学内容，拓展了交通文学领域，提升了交通文学质量。

交通作者们积极参与了陕西交通系统组织的交通春联、交通诗歌的评审、宣传和协调等工作。积极参与了陕西省高速集团、交通集团等企事业单位举办的诗歌朗诵等文学艺术活动。

2010年第15届“世界读书日”前后，陕西交通作协积极响应厅党组号召，主动与省交通工会联系，开展了“交通作家向职工书屋赠书”活动。很快就收集到了交通作家自己撰写出版的图书1000多本，分别分发捐赠到陕南、陕北和关中20多个交通职工书屋。

当前，陕西交通文学发展呈现出：作者队伍多，创作热情高，散文诗歌好，出书成风潮，但力作获奖少等趋势。面对交通加快建设的主战场，这支队伍无愧于时代，无愧于行业，每年都有散文、诗歌、报告文学等出版。逐步涌现出了一支勤奋耕耘、初显实力的文学创作队伍。像崭露头角的王斌等冷峻精巧的微型小说，宁颖芳、王根林、郭忠凯、郭胜、谭宗祥、

黄义等灵动明丽的诗歌，董恒、刘峰、董邦耀、周迎春等大气磅礴的报告文学和长篇通讯，白宗孝、蒲力民、王永宏、王俊英、杜会琴、王艾荟、祁阿辉、王玉平、程丽萍、郭少言、李婷、寇群、白秋薇、李虎、周亚娟、谢明明、徐立生、刘睿、王仲卉、何处放等朴实清秀、不乏个性的散文，李孝西、刘骥良、杜晓霞、郭东升等老道浑厚的旧体诗词，曹汉秀凝重丰厚的散文、诗歌、小说等等都初步形成了自己的风格，并在交通系统内外小有名气了。

纵观陕西交通作家的作品，人们发现，它没有娇柔做作之态，基本贯穿着一股交通精神的生命节律，充盈着一种用汗水和脚印书写的奋斗激情，洋溢着一种浓郁的生活气息。这些作品，大都为普通劳动者树碑立传，为交通建设者放言证歌，为行业风采倾注笔墨。这支队伍就主体而言，其作品有两个明显的特点：一是情系交通运输，有一种交通人的激情和豪情；二是扎根肥沃的三秦黄土地，有老陕人的爽朗、粗犷、睿智和浑厚的文化气息。

如何把这支队伍的潜力挖掘出来？如何让这支队伍的作品能在社会上占一席之地？如何进一步凸显陕西交通的软实力？作为交通作协的主要负责人，我一直在想，应该想方设法出一套交通文学丛书，为陕西的交通作者队伍做点实事。2010年“十一五”收官之年之际，为促进陕西交通文学事业大繁荣、大发展，推出文学新人、新作，在陕西省交通运输厅主管领导姜志理、陈武汉两位主席和陕西省总工会、陕西交通广告传媒公司、厅宣教中心、厅文明办、陕西交通报社等部门的高度重视和大力支持下，在广大交通作者的呼吁要求和积极参与下，陕西省交通作协的重大工程——备受交通作者关注的“陕西交通文学丛书”，终于从想法变成了现实。我个人能为这套丛书的出版，付出了辛劳和服务，而感到极大的欣慰和满足。为了编辑出版好这套丛书，陕西交通作协面向陕西全省交通人征集书稿，原则是交通题材作品优先，交通作协会员作品优先。我们交通作协主席团多次开会研究、审读，对征集到的近30部作品中，初选入围15部，交由出版社最后审定。

这套奉献给读者的丛书，除了一部全景式反映陕西“十一五”加快交通发展报告文学通讯集《大纵横》和一部汇集近几年来《陕西交通报》副刊登载的文学作品选《一路幽香》外，全是陕西交通作者的个人文学专集。

王斌的小小说集《滴泪崖》用含蓄细腻的语言，在淡淡的忧伤中，把浓浓的路情、乡情和人情阐释、搓揉的精巧到位，令人玩味。

商竹（王永宏）和王俊英的散文集《小镇》和《古城拾趣》，前者用直逼现实的白描、活泛的文字，把个作者生活的小镇竹林关描绘得活灵活现、乡土气息十足，诱惑读者不到此一游，誓不罢休；后者是位女性，却把古城西安一些街巷和城池的历史掌故、民风人情、传说流言和前世今生，给我们娓娓道来，叙述得如此之精，如此之妙，字里行间我们嗅到了一

股悠悠的书卷气。

宁颖芳、郭忠凯两位交通诗人，在吵杂、浮躁和喧嚣的市场经济大潮中，以纯静、从容和淡定心态，“在刀尖上舞蹈”，用诗歌去触摸生活的内核，捍卫和提纯诗性，把他（她）们精致的诗集《虚构的风景》、《城市的夕阳》奉献给读者，让我们享受了一份美丽。

朴实（蒲力民）、何处放、李婷和董邦耀、社会琴、刘骥良的散文、报告文学集《幸福的感觉淡淡的》和《大道撷英》、《路上的歌》、《一蓑烟雨》四部作品的笔墨尽管也伸向四面八方，情感触及人生百味，但都有一个共同点：大都用朴实清新、各臻其妙的语言，怀着对公路和公路人的执著和一往情深，以小见大、以短见长、以真见情，以实见美，浓墨重彩地表达了作者的情趣和追求，使作品回味、隽永。

郭少言的散文集《关照心灵》，以一种游走在新闻和文学之间的文体，以一个多年的“无冕之王”——记者的身份，以一个女性的细腻、灵动和敏感，对生活、对文化、对人生、对交通发自一种超脱的思索、咀嚼和感悟。少言的作品初现深邃、老道，有小文化人的气息。

王玉平一个美丽的柔弱女子，小小年纪却在她的散文集《世俗生活》中大谈婚姻爱情、论今说史、市井人生、枕下红楼，透射出一付老练世故和较厚实语言及研究功力，令人不可不卒读。

文金（刘峰）的散文集《旁之边兮》，作品介乎于散文和小说之间，气势壮阔，涉及面广，文笔老辣、娴熟，读后发人深思。

当然对陕西交通文学和这套“陕西交通文学丛书”过度揄扬，都是不利于交通文学的发展和成长，也是对我们这支方兴未艾的业余作者队伍不负责任的态度。我们清醒地看到：陕西交通文学的整体水平还较低，作者的知识水平参差不齐，这套首次出版的丛书也难免存在这样和那样的瑕疵和不足，亟需有待提高。

我们有理由、有责任对陕西交通文学提出要求和希望：应该从两方面下手，着力提升和促进陕西交通文学的大发展。

一方面，陕西交通系统的各级领导，陕西省作协的专业作家们，应继续进一步鼎力支持、扶持和帮助交通作协的工作和交通作者的文学创作活动。

另一方面，陕西交通作者们自己的创作视野和生活圈子，也应更开阔更开放，学习和创作热情也应更主动更积极更痴迷，题材、体裁也应更广阔更多样，立意主题也应更高更深更新更奇，集子编选也应更精审更严细，作品语言也应更干净更个性更优美。

新的时代期待交通文学新的更大的繁荣和发展。

2010 庚寅年三伏日灯下

（作者系陕西省作家协会理事、高级编辑，陕西省作协报告文学（影视）专业委员会委员，陕西省交通作家协会主席。）

序三 且歌且行

当我整理记忆，回望自己走过的岁月，笑看人生的足迹，我很感慨。感恩于生活的磨砺，喟叹朋友们的真诚鼓舞，饮水思源倍感同事们的勤奋、朴实的言传身教，使我扎根于生活，也促使我用心将激荡我心旌的人与事记录成了文字。

自 16 岁参加“三线”襄渝铁路建设，先后在国防航空工厂、宝鸡交通系统工作，后又到陕西高速集团，一直走在大路上，我的文章也始终记录了路上的事件。每条路上有不同的风景，每条路上有不同的朋友，每条路上有不同的故事，每条路上也有不同的感悟，使我人生的不同路程中，也是别样的丰富多彩，于是，我且歌且行，一路走来，也许我的歌辞韵律不那么优美动听，但却是质朴的、纯真的。

看过我文章的领导、同事、朋友，都希望我将这些文字结集出版，对此他们给予了各方面的支持与帮助。特别是曹森厅长曾几次建议和催促我，把发表的文章收集整理一下出本书，并慷慨应允为我的书作序。2003 年 3 月，由他作序，我的首部新闻通讯集和报告文学散文集《浅海掬浪》，由中国文联出版社出版了。那时至今，我不负领导、同事和朋友的期望，工作之余笔耕不辍，又写下了许多文字。绝大多数作品都在不同的媒体发表，或是入书入集，但都不系统，也不全面。适逢陕西省交通运输厅鼓励交通作者著书立说，组织出版一套交通文学丛书，于是我将后来写的文章归类分为“那路”“那人”“那情”“那景”四个部分。书名《大道撷英》，与《浅海掬浪》遥相呼应。

“那路”，不仅是高速路，更是人生之路；“那人”，不仅是同路的人，更是值得敬仰学习的人；“那情”，不仅是开路架桥的豪情，更是对筑路人的深情；“那景”，不仅是路旁的自然风景，更是我心路深处的憧憬。这些都厚积在我人生和文学创作的征途中，成了我生命中的财富、前进的动力。

我至今坚守在高速路上，且行且歌，且歌且行。路漫漫其修远兮，吾将上下而求索。我将继续努力，力争写出无愧于我们这个时代的作品，报答领导、同事、亲人和朋友们对我的厚爱与期望。

这篇短文完稿后，送交著名作家徐剑铭老师赐教，徐老师阅后，回赠我词一首，嘱我用作此文的结尾，我欣然从命：

一剪梅·赠邦耀

三十年来路上行

昼顶骄阳 夜披寒风

幸会各路众英雄

心为其动 情为其倾

归来秉烛事笔耕

《浅海掬浪》《大道撷英》

应知文学系人生

勿骄勿躁 再攀高峰

董邦耀

2010 年 6 月 20 日于裁云斋

目录

那路	1
那人	90
那情	159
那景	177
跋一 路，就这样一直走来——董邦耀速写	223
跋二 一支紫亮的歌——跋《大道撷英》	227

那路

两千公里的歌

——陕西高速集团打通南北大通道纪事

1990年我省首条高速公路建成，1999年关中五市由高速公路相连，2003年我省高速公路突破1000公里。时隔4年，我省高速公路里程又实现了新的突破。“十一五”高位起点，捷报频传。去年全省完成公路交通投资260亿元，比上年增长42%，位居西部第一位、全国第六位。黄陵至延安等5条高速公路如期建成通车，新增高速公路341公里，高速公路通车里程达到1640公里。今年全省共安排重点公路建设项目20多个，将新增通车里程420公里，使全省58%的县（市、区）以高速公路相连通，随着西汉高速公路等4个重点公路建设项目的完成，全省境内高速公路里程将突破2000公里，创造了陕西高速公路从未有过的辉煌。作为我省高速公路建设的主力军——陕西省高速公路建设集团公司，他们以大无畏的英雄气概，分别在去年和今年，打通了关中到陕北与陕南的大通道，为实现全省高速公路又好又快发展作出了巨大的贡献！

天路

“一声欢呼，震撼了莽苍苍西部高原；三声车笛，沸腾了长安城郭、江汉堤岸。”2007年9月30日，西汉高速公路通车了！在诗人徐剑铭的笔下，“西汉高速，是西部开拓者唱响在西部高原上的英雄壮歌；西汉高速，是中国筑路人书写在筑路史册上的壮美诗篇！”也许你以为这是诗人在夸张，但是你只要走进西汉高速，你就会觉得怎样说都不过分。

西汉高速公路是国家高速公路网北京至昆明高速公路在陕西境内的重要一段。北起户县涝峪口，跨越西安、安康、汉中3市9县（区），止于勉县黄家营（元墩），连接已经通车的勉县至宁强高速公路。是当时全国一次性开工里程最长（全长255.023公里）、建设投资最大（工程概算总投资138.78亿元）、自然条件复杂（穿越秦岭山脉）、施工难度很大、建设任务又很艰巨的高速公路建设项目。主要表现在：便道艰险，电力设施架设困难，施工场地狭小，材料运输特别困难；全线桥隧相连，滑坡、膨胀土等不良地质路段随处可遇，治理难度大，技术要求高，工程造价高；秦岭沿线是国家重点生态环境保护区，该线路途经佛坪大熊猫自然保护区、洋县朱鹮鸟类保护区、羚牛保护区以及古汉台等历史文化遗址，环保要求高；因地质多变，设计变更工作量大；受山区地形、雨季、气候影响，有效工期短；分段建成通车，对项目投资控制和运营管理带来许多新课题。

沧海横流，方显英雄本色；困难再大，难不住高速人。打通千年“蜀道”，造福沿线百

姓，是他们崇高的信念。逢山开道，遇水架桥，是他们工作的真实写照。从 2002 年 9 月西汉高速公路秦岭隧道群试验段开工建设，到 2007 年 9 月 30 日全线贯通，五个春夏秋冬，1800 多个日日夜夜，7 个项目组、36 个驻地办、123 家施工单位四万多人的筑路大军，克服了无数个常人难以想象的困难，解决了许多不曾遇到的难题，让巍巍秦岭低头，使滔滔汉水让道，修筑了这条被人们誉为“天路”的西汉高速。全线有桥梁 114157 延米/411 座，其中特大桥 62 座，连续刚构桥 3 座；隧道 110696 延米（单洞）/130 座，其中特长隧道 12 座，长隧道 14 座；设互通式立交 13 处。沿线桥隧相连单幅里程超过 200 公里，占总路程的 66%。为此建设的施工便道就有 5 条，总长为 108.86 公里，总投资达 4192.55 万元。除主线外，西汉高速公路全线按二级公路标准建设连接线长 43.94 公里，总占地 19417 亩，总投资 4.69 亿元。仅宁陕县城到高速连接线全长 18.532 公里，其中有一个 5.352 公里的隧道，仅隧道投资 1.1571 亿元。建设共开挖土石方量达 3060 万立方米。

为了全面提升工程质量，确保运营安全，在工程建设中广泛应用先进的高科技手段，创造了多个第一。隧道施工中采用地质雷达全面检测初期支护和二衬的强度、厚度及密实性，实行先检查后计量；在省内首次对路面边缘部分采用胶轮、小型振动钢轮压实，涂刷防水层技术；首次采用初平基层、下面层、上面层平整度互保施工工艺；首次引进路面雷达检测中下面层厚度，通过调整上面层厚度确保路面总厚度等措施，有效地消灭了工程质量管理盲区，根治了质量通病。并将西汉高速公路穿越秦岭的特长隧道用 3 座隧道群代替，其中秦岭 1 号隧道 6.144 公里、2 号隧道 6.125 公里、3 号隧道 4.95 公里，共 17.219 公里，既节省建设费用和管理费用，同时还便于养护，降低运营费用。在隧道装修上体现人文关怀，分别给两侧贴了 3 米高的瓷砖，既美化了隧道环境又提高了行车舒适性。

为了把对环境的破坏减到最少，有效保护秦岭生态环境，在施工过程中采用山外桥梁预制再运进山里的措施，避免了山体大面积开挖；隧道掘进采用了在洞口上方设置截水沟、排水沟，减少洪水的冲刷，同时对洞门围岩进行锚固处理，再进行植草种树，保持坡面原始状态。全线 130 座隧道 260 个洞门，开挖面积仅与 7 个足球场相当，共减少开挖 20 万方，少砍伐树木 5 万棵，增加绿化 3 万平方米。与此同时，在对边坡进行绿化时，沿线不仅采用了柔性防护 SNS 技术（布鲁克网），同时对植物多样性进行调查，在工程防护的基础上对沿线部分高边坡采用客土喷播和土工格室种草进行坡面绿化，植物种子配比采用草、灌、花相结合，真正落实了“对环境最低程度的破坏、最大程度的恢复”的原则。

为了让行走在高速公路的人更方便，西汉高速公路全线每 50 公里处设立一处服务区，并在此基础上建设景观停车休息区 5 处。依山傍水因地制宜的景观设计，使司乘人员在青山

绿水美景如画的环境中悠然畅行。每个服务区在设计时全面为当地土特产和特色餐饮业开设专区，各个服务区都做到色彩搭配清新大方、纯洁舒适；建筑风格造型简洁明了、质朴高雅；在总体布局上，充分考虑到后期的发展空间；同时增加公用活动场所及园林式游览、观赏景点，充分发挥服务功能，为司机、旅客提供舒适、温馨、和谐的休息场所和优质服务。特别引人关注的是，还在西汉高速公路七亩坪服务区建设了一座大型花岗岩雕塑群《华夏龙脉》，总长为 260 米，宽 6 米，最高点 8.5 米。雕塑群的设计以时间轴为线索，围绕秦岭，从政治、经济、军事、文化等各个方面集中反映华夏民族不畏艰难，以人定胜天的决心改造自然的力量。雕塑以圆雕和浮雕相结合的创作手法，以在秦岭地区影响中华民族历史的 10 个重要时间段为横线，运用 18 个历史典故，以艺术的形式展现了秦岭的古栈道。雕塑群整体形象以自然山形贯穿相连，彰显历史，体现人文，与层峦叠嶂的秦岭山脉交相辉映，与周围自然环境浑然一体，成为一座极具震撼力的“露天艺术博物馆”。

在中国地质图上，秦岭处在中央造山带和南北构造带交汇的地方，形成多期构造运动，产生岩浆活动，地层变形、岩石变质等，因此地质构造十分复杂，在我国有“地质博物馆”的美誉。秦岭也是中国南北气候的分界线，岭南终年温暖潮湿，岭北干燥，冬季寒冷。秦岭还有我国特有的珍稀物种大熊猫、金丝猴、朱鹮、华山松、油松等，是我国中西部交界处最重要的动植物基因库。为了体现更多的人文精神，让生活在这里的动物有一个安静的家，在选线设计上避开动物保护区绕行洋县汉江南岸，使整个线路增加了 30 公里，增大投资近 15 亿元，较好地保护了秦岭宝贵的野生动植物资源。西汉线的修建不仅穿越了秦岭，更重要的是做到了保护“地质博物馆”和“国家公园”的科技攻关。

如今，从西安绕城高速西高新进口至汉中出口仅有 260 公里行程，人们在 3 个小时内可以从西安驱车直达汉中。西汉高速公路的贯通，使陕西汉中并入陕西省会西安“半日生活圈”的范围，一天可以来回。同时，西汉高速公路连通川渝经济圈，是陕西关中地区通往陕南和四川的运输重要通道。延续了千年的“蜀道难，难于上青天”将永久成为历史。正如诗人所言：“一条路，拉近了两座古城的距离，西安、汉中喜结邻里执手相牵；一条路，连接了两条古老的河流，黄河、长江渔歌互答涛声相伴；一条路，抚平了先贤们的叹息，又了却了今人的心愿；一条路，验证了今天的辉煌，又昭示着明天的灿烂……壮哉，西汉高速！你是时代的丰碑，每一行忠诚的文字，记录下筑路人的忠诚奉献。”

圣路

一头是人文始祖的黄帝陵，一头是中国革命的圣地延安。这就是被称为圣路的黄延高速公路。今年 9 月 30 日，当我们祝贺西汉高速公路建成通车，聆听省长袁纯清在通车仪式上

的讲话时，去年这个时候他在黄延高速公路通车仪式上的讲话仍在耳边回响：在“新中国57年华诞”即将来临之际，承载着3700万三秦儿女殷切希望的黄延高速公路顺利通车！这是我省公路建设的又一重大成果，是我省实现陕北跨越式发展战略的又一重大进展，是解决我省交通瓶颈制约、建设南北大通道的又一重大突破，更是我们向伟大祖国华诞献上的一份厚礼！……她的全线贯通，对于更好地建设革命老区，加快陕北能源重化工基地的建设，带动红色旅游，带动周边地区人民群众的富裕，都具有重大的现实意义。

黄陵至延安高速公路是国家高速公路网包(头)茂(名)线在陕西境内的重要组成部分，也是陕西省“米”字形公路主骨架的重要路段。全线按山岭重丘区四车道高速公路技术标准设计，总里程143.2公里，投资约63.7亿元。黄延高速公路穿越黄土梁峁、沟壑区，跨越淤泥河、葫芦河、洛河、延河等12条河流，地形、地质和水文情况复杂。高墩大跨桥梁、黄土隧道、湿软地基及湿陷性黄土是施工中遇到的三大难题。路线南段布线于黄土梁峁、沟壑区，主要以黄土隧道和桥梁连通，7座高墩大跨径连续刚构桥，形成国内少见的高墩大跨径刚构桥梁群，其中号称“亚洲第一高墩”的洛河特大桥，墩高达143.5米。

早在黄延高速公路建设初期，陕西省委立足科学发展观的大局，基于我省关中率先发展、陕北跨越发展、陕南突破发展的总体战略部署，在决策这一项目时就提出了：“要把黄延高速公路建设成政治路、红色旅游路和环保景观路”的重要建设指导思想，为构筑我省又好又快发展大道指明了方向。所谓“政治路”就是体现党和政府对革命老区的殷切关怀，体现抓住发展这个执政兴国的第一要务，体现艰苦奋斗、自主创新的延安精神，体现新时期新阶段我省人民解放思想、与时俱进、实现又好又快发展的信心和决心。“红色旅游路”就是将中华始祖黄帝陵与革命圣地延安一脉相连，为海内外炎黄子孙祭祖寻根；为华夏儿女瞻仰革命遗址提供了便利；也为发展我省旅游、经济和文化，充分发挥陕北资源优势，带动陕北经济跨越发展开通坦途。“环保景观路”就是体现以人为本科学发展观，再造陕北山川秀美，给黄土高原平添一道靓丽的风景。

为了实现把黄延高速公路建设成为“政治路、红色旅游路和环保景观路”的宏伟目标，陕西高速集团组建了黄延公司，下辖三个项目组，具体承担黄延高速公路建设项目。黄延高速公路的建设，自始至终得到了省委、省政府、省交通厅主要领导的重视和支持，省委书记李建国、省长袁纯清、副省长洪峰等数次到工地视察指导工作，特别是在工程进入大决战的最后一年，省交通厅厅长曹森、高速集团董事长白应贤经常出现在施工现场，随时随地解决工程中出现各种问题。为了对人民负责，对历史负责，在省交通厅的支持下，集团公司对黄延工程实行问责制，果敢调整了工作不力的领导干部，为黄延高速公路的顺利建成提供了