

齐鲁青年作家文丛

杨文学主编

文明之路



2000-2007临沂公路发展纪实

杨文学 著

国际文化出版公司

序 言

根据山东省交通厅公路局“五个一”工程的要求，临沂市公路局委托作家杨文学创作了这篇报告文学。

本书从公路建设这个层面，真实地反映了临沂干线公路自1999年至2008年的发展历程。但对于一个不了解公路行业的作家来说，要求其全面并现实地写出整个过程也是困难的。

我从1999年8月至2007年5月担任临沂市公路局局长，2006年1月至2008年1月任公路局党委书记。任职期间，是临沂市公路事业承前启后全面发展并取得巨大进步的重要时期之一。之所以取得让领导、社会和公路系统干部职工都比较满意的成绩，我认为有两个重要机遇。第一个机遇是，随着改革开放的深入，全党、全国认真落实“三个代表”重要思想和科学发展观，我国国民经济步入了快车道。1998年，省委省政府又专门作出了加快全省交通基础设施的战略部署，省交通厅、省公路局在认真落实省委、省政府要求的同时，对革命老区的公路建设给予了莫大的关心和支持。这一时期，临沂建成高速公路三百三十余公里。一千七百公里国省道中一千余公里也在这一时期列入了改建和大修计划，并经过我们和县区政府共同努力，使绝大部分国道省道穿城路段改建为绕城线。市到县、县与县之间全部由二级以上高等级公路连接，实现了一小时生活圈，为全部经济发展做出了积极的贡献。第二个机遇是，这一时期，也是临沂市经济社会发展最快的时期。市委、市政府对国民经济发展的基础设施——公路建设高度重视，经常听取公路工作汇报，带领交通公路部门向上级争取

资金和项目的支持，帮助解决公路部门建设管理中的困难。市人大、市政协每年都安排视察公路工作，呼吁社会多界、督促各部门、社会各界支持、关心公路事业的发展。各县区党委、政府，各有关部门，广大人民群众，对加快公路建设、提升公路等级的积极性空前高涨，上级主管部门、外地施工、监理企业普遍赞誉临沂公路施工环境好，这无疑是我们高质量、高速度建设临沂干线公路的重要动力。

同时，还要特别感谢我的同事们和三千多名公路干部职工。他们既是我的良师，也是我的益友，他们不仅从政治上、工作上给予我巨大支持，而且对我的工作失误，也能理解或给予善意的批评和建议，使局领导班子和职工队伍始终成为坚强团结、开拓奋进的战斗堡垒，成为我们做好工作的坚强后盾。公路工作直面社会的窗口多，在执法、收费和公路建设养护中，我们遇到过很多的误解、不理解。公路建设与养护以及大部分管理工作都是在一线。严寒的冬天，庄稼已收割完毕，地面遮挡物少，土壤含水量低，正是进行野外勘测和路基施工的季节，炎热的夏季正是做路面基层和路基的好时机。奋战在公路战线上的干部职工们，不计名利，不怕吃苦，以高度的政治责任感、严格的组织纪律性、无私的奉献精神，默默无闻地努力工作，保证了干线公路畅通无阻。是他们的汗水浇出了临沂公路局“全国文明单位”的文明之花，是他们的精神筑起了临沂公路建设的丰碑。

回顾八年的历程，我市公路事业取得了长足发展，但距离党和政府的要求，人民的期望，仍有不少差距。况且，公路建设以后，就在不断地使用和磨损。经济和社会的发展，也对公路提出了更高的需求。我相信临沂公路发展的前景会更辉煌，临沂公路事业的明天会更美好。

任文思

目 录

序 章	(1)
第一章	(9)
第二章	(19)
第三章	(35)
第四章	(55)
第五章	(71)
第六章	(89)
第七章	(109)
第八章	(131)
第九章	(145)
第十章	(163)

序 章

西接广袤的中原，东连无垠的大海，北通京津，南下江淮，山东从其特殊的地理位置构筑起华夏版图上一个重要的区域。在中华漫长的文明史上，齐鲁文化以强劲的生命力向着广泛的区域渗透，时空的变迁验证了他的灿烂。改革开放之后，在儒家文化强有力的支持下，山东区域经济活力被激活了，以巨大的爆发力推动区域经济走向全国前列。作为经济物流的重要载体，公路建设便横空出世了。“山东的路好”被过往的司机以口头流传的式样广播到长城内外，大江南北……

浩森的珠江，给广东留下的不仅仅是两岸的沃土，其发达的水系交织而成的珠江文明，让广东具备了神奇的文化底韵。作为中国开放改革的前沿区域，广州率先崛起，以世纪老人划的那圈为中心，呈强劲的“辐式”四射全省。立时，这片灼热的土地招来天下行者，人流、物流、资金流，三流并进，剧烈地膨胀了对路的需求，立时，巨资投入路桥。小小的广州城地面的狭窄诱发空中设想，立体交通横空出世，各式桥梁应运而生。游完珠江后，行人一声喟叹——山东的路、广州的桥。

山东的路好，广东的桥精，这是一个不争的实事。一北一南，路和桥作为交通设施的经典之作共同为世人所赞叹，似乎并非偶然。作为齐鲁文化的发源地，山东人在路上下的功夫与广东人在桥上用的心思，可谓殊途同归。不经意间，南北连手，在同一个领域不同的制高点上，共同创造了交通史上的辉煌。饮黄河水而豁达的山东人，同喝珠江水而精明的广东人同

时悟出同一条真理：要想富，架大桥修宽路。

诚然，不同的区域引发的共同喟叹，蕴含着差异的心态。

最先改革开放的广州人尝到了赚钱带来的种种愉悦，逢水必建桥，有大桥必有丰厚的收益，又为路桥的建设注入了活力，良性的循环给公路建设带来了契机，交通设施的不断完善为广东的发展带来了更好的环境。显然，这是一种经营理念的释然，是一种市场经济运作的态势，其结果是：广东人修桥比山东人修路所得的回报要实惠得多。然而，看似粗憨的山东人却有着大智若愚的智慧，他们发现了“路边经济论”。其形象简洁的表述形式化为言简意赅的标语：

想致富，先修路

小路小富，大路大富，无路不富

金线银线不如公路沿线

道路通百业兴

路修到哪里，文明就延伸到哪里

路就是经济长廊，路就是致富的希望

新山东、大山东、大交通

大沂蒙、大物流、大交通……

这些如同“论语”般闪着智慧的短语，却包容着深厚的思想内涵。现实也以它无可挑剔的结论，印证了这些短语所蕴含的真理。

如同真理往往掌握在少数人手里一样，言简意赅的短句常常比宏篇巨论更具有内涵。

阿里巴巴的金钥匙是什么？在山东人的眼里，那就是路。

不论是高层的赞许还是民间的歌谣，都给世人一个确切的答案。让我们将视野从南方收回，回眸山东，确切地说，是从

齐鲁大地收缩于一点，聚集在一片土地上。这是一片号称八百里的沂蒙山。不过，这片簇拥着大大小小的山崮，纵横着长长短短的沟壑的山地，还有一个令人敬仰的称谓：老区。

老区，一个过多地承载着历史的灾难，忍受着现实长期贫困的区域。在改革开放之前相当长的一段历史时空里，如同一个胸前挂满勋章的乞丐，当她从辉煌的历史落入寒酸的现实后，漫长的寂寞就长久地困窘着她。依托精神的家园，她聊以自慰，于是在改革的进程中翩翩来迟。国家重点扶持的全国十六个老、少、边、穷地区中沂蒙山区尤为耀眼。

这片簇拥着高高低低的山崮、布满深深浅浅的沟壑的山地却有一个历史性的定论：四塞之固，舟车不通；土货不出，洋货不入。定论如同标签，张扬着她真实的价位。这是一个让人生畏的定论。

正如美到极致便是丑，丑到极致便是美一样，任何事物在不同的时期所张扬的个性都有其优秀的一面。正是基于此，这片齐鲁之要冲，江淮之锁钥的山地，在战争时代的大舞台上横空出世。它那崎岖的羊肠小道，纵横交织的沟壑，大小不一的山头，构成了进退自如的战地风貌，组合成阻击、伏击，迂回包抄的优秀战场。势单力薄的共产党人，以高瞻远瞩的气度锁定沂蒙，将 115 师派入沂蒙山，从此，这片山地日日炮火、夜夜杀声。

那个时代，为抗击外族入侵，老区人天天在破坏交通，将历史上仅存的一些公路挖得七零八散，让日军的炮车一筹莫展。让东洋人的摩托化军队变成了“磨拖”。舟车不通的现实，成为致敌于败境的优势。八路军在好长一段时间内被日伪顽称为“扒路军”。八年抗战，百姓在总结“破路”的经验时，编成了通俗的歌谣：见路就挖坑，大坑套小坑，浅坑包深坑，坑

里灌上水，水里栽上钉。日本人为困住老区，动用各种力量修路，为部队提供机动保障。于是八年抗战在老区演绎成修路与破路的拉锯战：你修一天，我破一夜；你修十尺，我毁一丈。机械化装备的日军寸步难行。

抗战胜利后，内战全面爆发，蒋介石指挥着美国装备武装起来的几百万大军，向解放区全面进攻。无论是他的全面进攻战略，还是以山东、陕西为重点的拳击战略，沂蒙山又一次沦为重灾区。刚从日军铁蹄利爪下解救出来的老区，气还没喘上几口，又迎来了飞机大炮的轮番轰炸，土顽痞匪的烧杀掠夺。老区交通又承受起新一轮战争的摧残，老区无奈地吞咽着战争的苦果。

无论是日本人的三光政策，还是蒋匪军的无人区，沂蒙老区在战争的炮火中忍受着一轮又一轮的灾难。战争破坏了他们原本就不便的交通，彻底肢解了他们的交通体系，同时也摧毁了他们赖以生存的家园。

十几年的战争打下来，老区已是千疮百孔，满目疮痍了。

路，这个担负战争运输的载体，更是遭受了毁灭性的灾难。建国初期八百里沂蒙山区，广袤的老区大地上只有 296 公里伤痕累累的公路，这些惨遭战争蹂躏、没有等级的公路构成了老区公路历史的废墟。

战后家园的重建，在第一个五年规划中开始了艰苦奋斗、自力更生的呐喊。

安顿下来的百姓们，在国家宏伟规划的大棋盘上，充任着一个个微不足道的“卒子”。就是这些手持铁镐、肩挑柳筐的“卒子”们，为共和国的战后复兴承担起历史赋予的大任。他们带着简单行囊“出发”了，山广线（即山海关到广州的 205 国道）上有他们成群结队的影子，327 国道上有他们挥洒的汗

水……

就是这样，一个百废待兴的政府，靠着向前的力量，带着对未来的美好渴望，依托人民的艰苦奋斗和无私奉献的精神，硬是修筑了一条条横贯东西、纵穿南北的大道。于是八百里沂蒙山就有了纵横交织的国道、省道……

这些简易的沙土大道，对当时的经济建设社会发展起到了巨大的促进作用。当时由于国家财力的不足，好多公路，一时无法硬化、油化，路况之差可想而知。那些沙土公路被百姓戏称“水泥路”、“扬灰路”——雨天，沙土路上泥水成片；晴天，则又尘土飞扬。

随着国内经济形势的好转，交通运输对路的质量提出了更高的需求，路况改造成为首选。毕竟一个百废待兴的国家，花钱的地方太多太多了，捉襟见肘的政府财力总是显得无能为力，加之十年“文革”恶劣的态势，使动乱最为严重的沂蒙山区经济遭受灭顶之灾。路桥建设停滞不前；而现有的公路由于超期服役，加之养护不力，毁坏严重，可以说是不进反退了。

求变与发展总是一个时代的强音。

一个伟人的离去宣布了一个时代的结束；另一个伟人的站起则又宣告了一个时代的开始。

作为一名历经中国革命进程的历史伟人，邓小平在他复出后作出了一件惊世之举，这项改革不仅改变了一个民族的命运，而且彻底打破了世界经济、政治的格局。当“发展才是硬道理”成为一个国家的座右铭后，这个国家的经济才进入高速增长期。正是受惠于经济的迅猛增长。沂蒙山区的道路建设才迎来了发展的春天。

较于慢长的历史进程，改革开放前十年，沂蒙公路发展状况是喜人的，具体一些，虽说和经济发达的胶东地区不能同日

而语，但自我相比还是可喜可贺的。然而，无论是天然的条件，还是现实经济基础都决定了老区公路发展的迟缓，这是一个不争的实事……

在上世纪到九十年代中期，老区拥有了 205、327、206、310 四条国道和十几条省道，同时开始了京沪高速的设计建设，由省道、国道、高速、铁路、航空组合成的交通网络已基本构织完成，立体交通的格局已初露峥嵘。代表着老区人民奉献精神沂蒙公路，更是名扬全国。在这些立体构筑的框架体系中，省道国道负载着重大的运输份额。这些依靠上级补助和地方民力，就地取材合力筑起的大通道，大都得到了硬化，沙土公路成为历史。这些硬化后的国道、省道，标准等级都获得了提升，老区交通条件大大地改善了。然而，从全市干线公路状况看，一级路少得可怜，在全市 1 700 公里国道、省道中，一级公路只有 50 公里，而且有 20 公里路况很差，只有东红公路河东区段 30 公里一级路路况良好。三级路占很大比重，大部分路况很差，只能维持通行。4 条国道中，310、205、206 均亟待改造，只有 327 国道路段较好，但路面只有 10 ~ 12 米宽，因交通量大而经常堵车，可以说已不堪重负。再加上这些道路在飞速发展的经济热潮中日日月月年年地承载着车轮的重压，当初的设计、施工标准无法应对猛增的车流负荷。随着物流的崛起和对利润的疯狂追求，公路上的超载车、重载车越来越多，这些大大小小的运输业主们为了单元的利益不惜破坏整体。于是，原始的公路面临着灭顶之灾，设计建设标准都比较低的公路无法应对重载时代。于是大批公路出现了坍塌，坑槽、网裂，沿途的桥梁纷纷挂出“危桥”或“限载”的“免战牌”。沂蒙山区大部分国道、省道几乎都在超期、超标服役。干线公路是经济社会发展的基础产业。公路标准高、质量好、

四通八达，就能有力地推动经济和社会的发展，反之就会成为一种制约因素。在上世纪九十年代末，临沂干线公路与当地经济社会发展不相适应的矛盾已经显现出来。所以市委、市政府对公路局新的班子既寄予了厚望，也提出了更高的要求。各县区党委政府的领导，也一批批来到市公路局，要求自己辖区内的干线公路能尽快列入改建计划。



第一章

直面现实

沉重的现实对理想是炼狱，谁能熬过，谁就有了涅槃的希望。

跌倒的地方不是终点，而是重新站起来的起点。

机遇对那些颓废的心灵毫无意义，它总是垂青那些有信心的进取者。

理想的彩羽虽然展开，可沉重的现实往往是制约其翱翔的外部力量。是折翅深谷望太空而长叹，就此消逝，还是艰难地起飞，翱翔于天空，那就取决于内力了。

理想从来不等于现实。可任何一个团队或个体，都必须从现实起步，因为现实是理想腾飞的基地。

沉重的现实对理想是炼狱，谁能熬过，谁就有了涅槃的希望。任何一个将事业做强做大的人都有如上的共识，这个等式对沂蒙公路建设者同样成立。

1. 现实的回归

1999年9月，新任市公路局班子对公路工作进行一番精心的梳理后，开始了对临沂干线公路建设的新构想，然而，他们很快发现：这种构想缺乏现实因素的支撑。

现实是：全市近两千公里的国道、省道除几百公路段路况较好外，大部分路段亟待大修或改建。作为新一届领导班子，听取情况汇报是不可缺少的程序。对于这些从基层滚打升迁上来的人而言，十几年，甚至几十年工作的实践让他们选择了“亲身体验”。决策来自于实地考察而非道听途说。1999年9月，局领导带着工程技术人员上路了。

这是一次路路必到的周游，新班子一个县区接着一个县区地走着，从省道到国道，一条一条地察看着。每条路在沂蒙山区有多少公里，每条路穿过几个县区，几个乡镇，他们都要看、都要问、都要听。每一座桥梁都要看上一眼。这样跑了一圈，他们看到了全市公路的现状，知道全市公路面临的困难，

明白了公路建设所面临的问题。说实在话，当时全市公路网络虽然早已构成了，但路况之差实在出乎意料。同南方相比，公路建设与时代发展是严重脱节的，同本省发达地区相比也是落伍的，这是一个现实的存在，谁也无法否认，更无法隐藏。

诚然，老区公路建设的滞后，是内外双重因素组合而成的结果，并非一朝一夕的成因。从外部因素来看，胶东地区经济发达，对公路的需求也就更加迫切。当地政府和百姓对路的认同感强烈。筑路、修桥的热情也就高涨。富裕地区的地方配套资金相对宽裕，路修得好，收费站也就相对多，车辆通行量也就大，回收的资金额就大，这就形成了一个良性的循环。临沂市在全省各地市中面积最大、人口最多，但 1999 年度养路费征收额，却在全省排第九位，这反映了临沂公路运输业的欠发达，也反映了公路的落后。同时，省交通厅安排公路建设项目实行与养路费征收额挂钩，如此一来经济欠发达地区就要少食一碗羹，公路建设也就理所当然地慢了一个节拍，老区沂蒙山的公路建设落后也就有了历史的注脚。

从内部因素来看，沂蒙山区沟壑纵横，沙石资源丰富，作为初级的公路建设，因陋就简，就地取材修筑的公路，其结构松散，难以承受长期的碾压与超载车的摧残。在强大的物流面前，这些传统材料铺设的公路就显得极其脆弱，大面积毁坏在所难免。

投资的相对不足，加上易毁路的现实，沂蒙公路现状可想而知。

在这种无法回避的现实面前，那次“全市公路行”让新一届班子产生了这样一个新想法：如果在两个五年计划之内将全市近两千公里国道、省道全部改造一遍，那该多好啊！

2. 差距——质量

如果说那些拥挤着坑槽、遍布着网裂的国、省道，其损坏的原因可以归咎于最初的施工工艺等因素，归咎于超期的服役或养护的疏漏等原因的话，那么新修的东红（东营至红花乡）公路大面积毁坏就无法从上述因素中找到合理的解释了。

东红公路是临沂境内南北走向的交通要道，是鲁南连接苏北的主干线，北起油田基地东营，南至红花乡，在临沂境内长达二百余公里。其临沂境内的沂水马站到河东区董官庄段，是1992年动工，1995年通车的。这条大道仅使用了几年就出现大量坑槽、网裂，开始了漫长而艰难的养护。直到数载后全面大修才告别了繁锁的修修补补的历史。

据了解当时施工情况的一位同志讲，由于历史的原因，东红公路路基工程靠传统的人海战术施工，分段由地方政府发动百姓建设。这是以往公路建设惯用的常例。由于资金的相对不足，东红公路依然使用这种早已过时的“惯例”，显然无法达到路基工程所需要的质量标准。

就东红公路而言，那么大的施工现场竟然没有一座灰土拌合站。基层水稳材料的拌合主要在现场，这种无法保证质量的“路拌”是导致东红公路短命的又一个根源。

在东红公路的建设施工中，当时市县公路部门没有成熟的技术和修等级公路的实践经验。当时的东红公路是按二级公路做的，很多路段是超二级的。用一句形象的话比喻就是小马拉大车、两者之间的不匹配显而易见。对市公路局而言。在那条路上，是第一次做水稳，第一次发动全市十几个区到公路局搞会战，第一次干高等级公路，无论是技术、设备、还是施工工

艺都丰承着很大的差距，因此，东红公路以那样的方式抢建，令公路人蒙羞是不可避免的事情。

问题出现了就得刻不容缓设法儿解决，这是新一届领导班子的风格。

风格决定了行为，行为决定着出路。

2000年的春末，盛开的洋槐花芳香正扑鼻，市局新班子自组建以来的第一个全局工程质量会议在沂水召开，会议的议题既简单又深刻，既现实又深远——质量。

新班子意识很统一，质量意识决定着公路建设的成败，优质耐用、畅美、顺达的大公路建设不仅是公路人重铸形象的必由之路，也是公路人向社会呈递合格答卷的主题内容，没有质量意识就没有公路人的未来。

在那个会议上，新的局班子要求：全局树立质量即生命的观念，今后，乃至相当长的一个时期内，质量是全局永恒的主题，这个主题不会因人事的变更、时空的变化而改变。它作为灵魂，始终如一地统帅全局，引导着在三千多员工的行动——八年后，人们谈及公路的发展，依然对那次质量工作会议印象深刻，依然记起实地察看东红公路现场的情景。

在那次的质量工作会议上，新班子采取了确保质量的五大措施——

多渠道地争取上级支持，加大公路建设的资金投入；

全方位地灌输质量意识，严守工程质量标准；

贷款购买施工机械实现路基作业机械化、专业化；

招投标制实行监理制；

采用新技术、新设备、新材料、新工艺建设公路，提高路面、路基质量。

有了差距就要全力以赴缩短它，这是一个人，一个团队之