

8月25日,《人民日报》头版头条发表长篇通讯《蜀道新歌》,7000多字雄文奏响蜀道筑路之歌、畅通之歌、开放之歌、文明之歌。

就像文中所述,一代人有一代人的蜀道,新时代的新蜀道是填补空白、不断加密的立体交通路网,是货畅其流、人畅其行的发展之路,更是无数伟大的筑路者跨越山川谷岭创造的工程奇迹。

蜀道新歌

四通八达新蜀道:

交出天堑变通途时代答卷
跨越难于上青天

A | 从无到有 路网加密

8月26日,时速350公里的成达万高铁迎来新进展,全线首座新建站房——开江南站主体结构完工。这是达州市开江县的第一座高铁站,通车后这个川东门户将进一步迈入“高铁时代”。

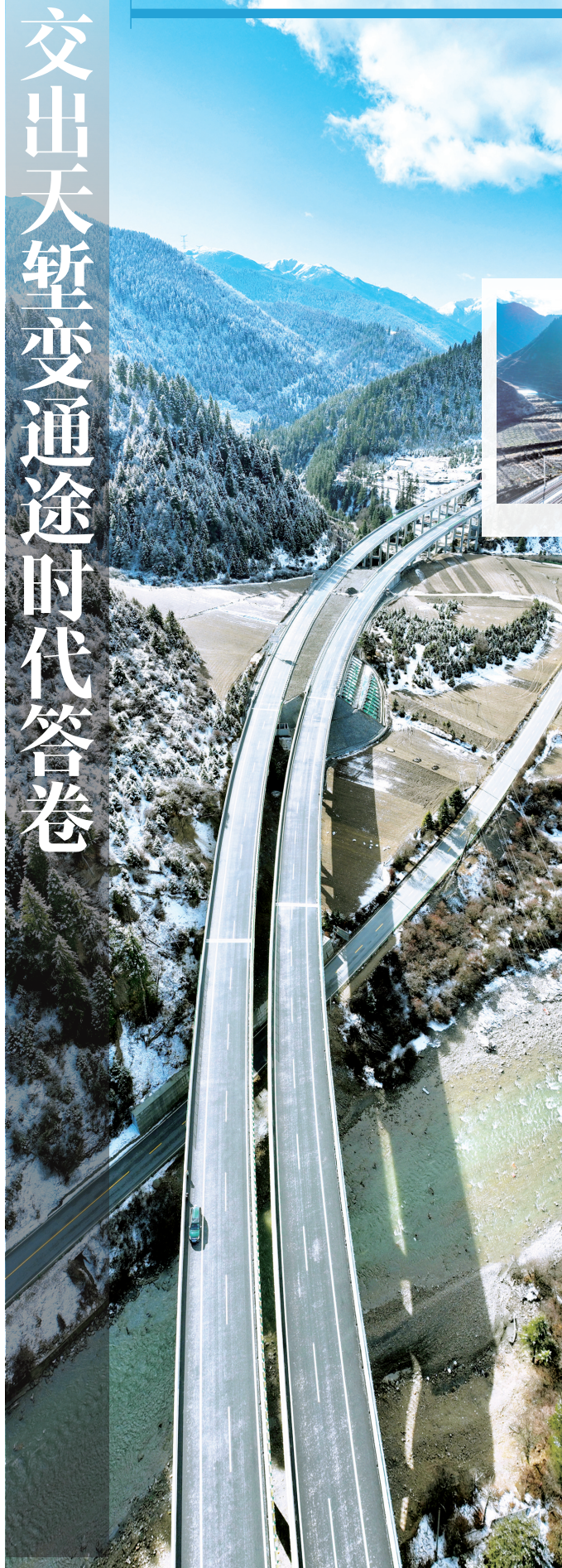
回望新时代蜀道延展,就是一个从无到有、不断突破的历程。

1995年,成渝高速建成通车,四川高速公路实现“零”的突破;随着雅西高速、雅康高速、汶马高速通车,四川高速首次通到“三州”(凉山州、甘孜州、阿坝州);去年年底,乐西高速昭觉至美姑段通车,凉山州腹地昭觉、美姑两县结束不通高速的历史。2024年,四川交通发展迎来“高光”时刻——高速公路通车里程突破10000公里大关。

与此同时,高速铁路正在向更多地方延伸。2017年,西成高铁通车,高速铁路首次穿越秦岭山脉;2019年、2021年成贵高铁、绵泸高铁内自泸段先后通车,川南自贡、宜宾、泸州迈入“高铁时代”;2023年,川青铁路青白江东至镇江关段通车,动车首次开进阿坝州。

截至2024年年末,四川铁路营业里程6915公里,其中高铁营业里程2215公里;全省公路总里程42.5万公里,高速公路里程10308.7公里。

横向对比,四川铁路、高速公路在建里程全国第一,进出川大通道总数达50条;37.5万公里农村公路,规模全国第一,全省82%的县城实现15分钟上高速。到2035年,四川将基本建成全国交通“第四极”。



汶马高速。四川省交通运输厅供图



雅康高速泸定大渡河特大桥。四川省交通运输厅供图

B | 速度更快 距离拉近

路网规模快速增长的结果,是城市之间时空距离不断拉近。这一变化,在成渝“双核”之间尤为明显。

从1952年通车的成渝铁路,到2020年年底完成提质升级的成渝高铁,两地铁路旅行时间从13小时、8小时、4小时,缩短到现在最快62分钟。就在几天前,成渝中线高铁四川段首座牵引变电站封顶,“四电”工程加速推进。待这条设计时速350公里的高铁通车后,成渝互通时间将进一步压

缩到50分钟。

高铁不断提速,高速公路也在加密、拓宽。

2020年12月24日,成渝间第四条高速公路——成资渝高速通车;2024年5月,达州开江至重庆梁平高速全线通车,川渝间高速公路通道达到16条;开通30年的成渝高速也将迎来升级,成渝高速扩容项目资阳段、内江段已经开工,待该项目完工后,成渝之间将新增一条双向八车道高速公路大通道。



川青铁路。成兰铁路公司供图



2025年暑运期间的成都东站。图据“西南铁路”微信公众号

C | 货畅其流 人畅其行

这个暑假,川青铁路黄龙九寨站迎来客流高峰,该车站自7月16日起开启“破纪录”模式,连续4天创客流新高,单日旅客发送量接近1.2万人次。

事实上,自去年8月30日川青铁路通到黄龙九寨站以来,车站一直保持火热状态。今年7月1日调图后,黄龙九寨站的列车开行数量达到25趟,较去年通车初期的11趟增幅明显。

把视野扩大,高速公路、高速铁路、国省干道、农村公路的畅通,极大激发着公众的出行欲望。去年,中国铁路成都局集团有限公司全年旅客发送量首次突破4亿人次;节假日期间,全省高铁站客流、高速公路车流多次突破历史新高。

不仅如此,有了立体路网的支撑,货物的流通也更加畅达。

扎西卓在阿坝州马尔

康市经营着一家松茸、虫草店,自从汶马高速全线通车后,她再也没有遇到过因断道发不出货的情况,上午采摘的虫草,次日上午9点就能到达成都,全国绝大部分城市都能实现次日达;上个月,成都开往青岛和广州的“北上班列”“大湾区精品班列”首发,加上此前开通的“长江班列”,中国经济“四大增长极”实现班列联通,四川特色豆瓣酱32小时内就能抵达广州。

根据规划,到2035年,除个别困难地区外,四川将实现“快速网覆盖区县、干线网畅达乡镇、基础网连接村组”,有力支撑“123出行交通圈”(都市圈1小时通勤、成渝地区主要城市2小时互通、毗邻省会3小时到达)和“123快货物流圈”(国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达)。

D | 跨越天堑 创造奇迹

通车里程不断增长,动车速度不断加快,一组组数据背后,蕴藏着交通建设背后的艰辛与不易。

四川集合了四川盆地、秦巴山地、云贵高原、横断山脉、青藏高原多种地貌单元,谷岭最大高差达到7300米,复杂多样的地形成为筑路的天然阻碍。古人“蜀道难,难于上青天”的嗟叹,足以说明一切。

在每一个施工现场,这样的阻碍变得更为真切:海拔超过3600米的久马高速查梁子隧道,工人

必须克服高海拔和零下36℃极低气温带来的身体不适;成兰铁路跃龙门隧道,线路穿越龙门山地震活跃断裂带,隧道打了整整9年;峨汉高速大峡谷隧道最大埋深达到1944米,工人不得不像“捉迷藏”一样躲避突如其来的“岩爆”。

逢山开路、遇水架桥,就是在这样恶劣的条件下,四川交通人逐步建立起“四向八廊”的交通路网,实现从蜀道通到蜀道畅的梦想。