



古老的南京城内,由城东干道、城西干道、纬三路、纬七路共同组成的井字形快速内环线,构成了中国最大的城市快速隧道群;古都城外,以立体交叉、陆桥飞旋的绕城公路为联系环,将南京境内的条条国道和条条省道紧密相连,对外大交通的主骨架、主通道已经形成,并实现高速公路网络化。世纪之交,南京公路建设者又绘制了新的目标:用10年时间,南京将初步建成以主城为中心,两环联动、四桥跃江、四通八达、辐射周边的现代化高速公路交通网络。到那时,通过纵横交错的高速公路网,南京人坐车可一小时到达南京都市圈的任意点,省会城市与直辖市之间则实现一日往返。

但是记者相信,南京人在享受着、憧憬着走出“围城”天地宽的惬意之时,谁也不会忘记沪宁高速。

它是南京乃至江苏高速“零”的突破。“鲁班奖”“詹天佑奖”“扬子杯奖”、中国科技进步一等奖和江苏省科技进步特等奖……因为它,全国交通行业以前流行的说法“山东的路,广东的桥”从此销声匿迹。

可是,你知道吗,它经过了整整三年多的规划设计,才“劈”开了山,穿越了溶洞、温泉,“串”起常州、无锡、苏州,到达上海,成为一条全国闻名的“黄金大道”。

◀空中鸟瞰沪宁高速

那里曾有溶洞、温泉和“二龙戏珠”……

# 沪宁高速劈山筑路的传奇秘闻

## 做规划时大家还都是一帮“高速公路盲”

南京,这座有着几千年历史的古城,既承接了著名古都带来的荣耀,又承接了历史名城留下的狭小。

1949年南京解放时,公路总里程仅余219.25公里,机动车720辆;

1976年,南京创造了路的辉煌:全国第一条一级汽车专用公路宁六公路诞生了……

可是自此之后,南京的路越走越窄、越走越“短”,直到1996年,沪宁高速的“横空出世”才打破了这种尴尬。李传伦,是快鹿公司的一名老驾驶员,也是沪宁高速开通后首批开车上沪宁的司机之一。由于常年跑沪宁线,李师傅对沪宁“变迁”了如指掌:一开始,南京到上海要从宜兴、无锡绕一大圈,需要11个小时左右,后来有了312国道,行程缩短至8~9小时,感觉快多了,但当沪宁高速通车后,才知道了什么叫高速,就像飞一样,“太神奇了!”提及这个,全程参与沪宁高速建设的南京交通质量监督站站长王保龙也笑了,当时,南京到上海有了312国道后,大家感觉好快啊,可是建成之日就是堵车之时,“车多得不得了,全堵在路上,开不起来。”在这种前提下,沪宁高速的规划提上了日程,“刚开始还规划分两段建设,常州到上海段先建,常州到南京段后建,不过后来,还是决定一气呵成。”

沪宁高速是1992年12月18日开工的,1996年通车,王保龙记得非常清楚,“当时,大家并不清楚高速公路是什么样子的,就知道会很快,根本没有概念。”他透露,规划设计因此比较漫长,“至少三年以上,很多专家介入了,包括一些日本的公路专家。”沪宁高速,直线“串”起了南京、常州、无锡、苏州、上海,线路设计非常合理,不过,王保龙告诉记者,当时还想着把镇江直线“串”进去,但是镇江的地理位置与这些城市不在一条直线上,地图上看偏左一些,“后来镇江为了与此对接,专门修了一条10公里长的支线。”

## 传说中“二龙戏珠”的那颗宝珠在沪宁高速哪一段?

从南京开往上海,不到20分钟,即到坟头段,路两边就会各现一座陡峻的山坡。

“原来这里是相连的,一边是黄龙山,一边是珠山,当初为了建沪宁高速,把山劈开了。”王保龙称,当时青龙山、黄龙山是由一座珠山相连的,现在我们在路上看到的就仅剩一点点了。

这里,原来是“二龙戏珠”的地形。清朝《同治上江两县志》就明确记载,青龙山“重峦叠嶂”、“石坚而青”,与嵯峨险峻的黄龙山咫尺相对,而珠山是一座珠形的小山,位于青龙山、黄龙山之间。传说青龙山、黄龙山本是青黄二龙,而珠山是一颗巨大的夜明珠,青黄二龙在此见到宝珠便你争我夺互不相让。最后两败俱伤,与明珠一起化成了山丘。

王保龙告诉记者,修建沪宁高速时非常不容易,苏南软土多,地质不硬,沉降大,地基很难处理,而到了宁镇地带,又属于丘陵地带,需要开山打挖,“那时不像现在,工具设备都不先进,真的很难。”

大山挡道,采用的是爆破方式,很危险,

王保龙回忆,沪宁高速穿越的珠山高43米,劈开的宽度为65米左右,“爆破下来的石头,全部作为路基了,坟头段当时的地势非常低,整整垫了14米高。”

据他透露,当时爆破的那段路地势相当复杂,有溶洞、还有温泉,更多的是石灰岩,材质非常坚硬,“谁也没有想到……那时顾不上啊,修路要紧。”

虽然江苏段仅仅只有短短200多公里,却实实在在浸透了上万名建设者的辛勤汗水,正是他们的努力,沪宁高速的建设工期缩短了2年零3个月,使南京人提前走上了自己的高速公路。作为第一条高速公路,修建的时候缺乏经验是可想而知的。“当时有很多施工队是从北方来的,他们算是在国内修高速比较有经验的,设备也先进。可是没想到,那些大型机械到了江南水乡,就派不上用场了,一进场就趴在那儿,一桩子打下去全是稀稀的泥浆。”

相关负责人回忆,“水土不服”让刚开始的工程进度极慢,也让人急得上火。经过三个多月的检查落实,增加了不少适用的中小型机械,路基土方月产量终于从几十万方一下子上升到了250多万立方米。

施工人员们现在还记得这么一句顺口溜:“勤翻晒、匀拌灰、多粉碎、薄铺筑。”这是当时沪宁线上人人都须熟记的。原沪宁高速扩建总监庄月明当时参与了建设,他告诉记者,他们都是吃住在工地,条件非常艰苦,“最让人头疼的是江南雨多,特别是梅雨季节。雨水耽误了时间,也让土质泡得更加松软,施工难度很大。到了盛夏,站在太阳下时间久了都觉得头晕,但越是烈日炎炎的高温天气,越是有利于施工,因此酷暑天里不但没有缩短工作时间,反而加大了力度,争分夺秒。”

“工地没有自来水,我们都喝井水,也许是地质原因,那边的水特硬,含的矿物质很多,路建好了,很多人进医院了,得的全是结石。”王保龙摇了摇头。

工期缩短了,质量却一点不含糊。施工中,很多地段原先是水田,只要发现路槽有原来的腐植土没有清除干净的,就立即当场清除,并重新换上掺石灰的新土,再分层压实;有桥柱子质量不过硬的,立即砸掉重建。建成后,工程质量经竣工验收委员会评定,单位工程优良率达100%,而投资比总概算节省约8亿元。

## 厕所太漂亮居然有人只顾看忘了上厕所

全国公路收费主动说“你好”是从沪宁高速公路开始的,而它也是全国第一条掀起“厕所革命”的高速公路,从此厕所也冠上了“星”级。家住月牙湖小区的张大妈,就向记者回忆了当年在沪宁高速上厕所的趣事。

张大妈是江西人,搞公路、大桥建设的,现在已经退休。当年,沪宁通车时,单位组织上沪宁高速“学习”,车子一到服务区,“一车人全跑厕所里去了,当时媒体报道说沪宁高速的厕所达五星啊,不知道是啥样,全进厕所学习去了,哈哈……”张大妈笑爽朗,“唉呀,那感觉,这哪像厕所呀,太漂亮了,一点臭味都没有,大家看看这,摸摸那,新鲜呀!”

溜了一圈后,大家上车了,当车快要启动时,突然有一人叫了起来,“我还要去一趟,刚刚只顾看了,还没上呢。全车人哄堂大

笑,如此一说,车上还真下去好几个,我们也要去光顾一下,至少首批享受沪宁高速厕所的也有我一个。”张大妈告诉记者,这段趣事现在也是单位那些老同事聚会的谈资之一,每讲到这,大家都要笑作一团。

## 首批上路的司机开到100码就不敢加速了

“当时,谁也不知道高速是什么样子,很多人都认为高速公路就是没有红绿灯的路。”原沪宁高速南京收费站副站长夏继明是与沪宁一起“长大”的,他20岁学校毕业后,就被分配到沪宁高速公路,如今,他与这条高速公路已相伴了10年。

说起沪宁高速开通、自己上岗的首日印象,夏站长一迭声地说:“太快,太快,感觉车子跑得太快了。车速快了,司机不适应,车子也不适应。”夏站长告诉记者,当时在路上爆胎的车辆很多,尤其是夏天,“当时国内的车一般都只能跑时速70~80公里左右,一上高速,奔120公里,哪能吃得消,轮胎质量过不了关,高速行驶中,发热到一定程度后,就爆胎了。后来,经过好长一段时间,人车才完全适应。”

李传伦回忆当时的情形,像孩子一样兴奋:“那个快呀,快得简直不可思议。”沪宁高速还没开通时,领导说以后只要三个小时南京就可以到上海,“我们谁也不信,背后都摇头认为领导在吹牛……你算啊,南京到上海全程300多公里,普通公路时速80公里就最快了,一般都70公里/小时左右,你说哪个信呢!没想到,那天一上路,乖乖,快得不行,加速到100公里/小时后,再也不敢给油了,领导在边上说‘加油,加油’,让我再加快些,可我哪敢呀,死活没加,不敢,呵呵……”

李师傅还“抖”出一个小秘密:“以往,我们只是在电视上看到国外的司机手戴白手套,穿西装打领带,开一辆很炫的车,一副神气的样子,我羡慕得要命……那个年代,让我结婚时打个领带都会别扭,可那天我却比结婚时穿得还隆重,西装、领带、白手套,开着200万元一辆的沃尔沃。这车当时可好了,即使放到现在也一点不落,以前一般国产车开到时速70公里,车身就会抖,可进口的高档车跑到时速100公里都没感觉,路上,四车道是那么宽,又没岔道没人没车,简直爽呆了。”不过,李师傅告诉记者,当眼睛一瞄到速度仪表盘,他就再也不敢加速,害怕万一控制不了,“一路上开,我就一路得意,想到以前电视上让我羡慕的国外那些车驰骋在高速公路上,我的头就不由自主地昂得高高的,心想,我们也有了……那种自豪啊,真的无法形容。”

辉煌还在继续,2003年,沪宁高速进行了扩建,如今“八车道”的它仍旧在全国高速公路中领跑着。

本版主笔 快报记者 毛丽萍

南京公路数字统计	
国道	525.6公里
省道	514.7公里
农村公路	9123.7公里
高速公路	430.3公里
南京市公路总里程	10164公里

## 链接

### 南京公路的辉煌

#### 1、筑路初探——宁六一级公路

1976年11月24日,全国第一条一级汽车公路宁六公路开通。

当时,全国的公路基本上都在二级以下,每公里造价10万~20万元。但是,宁六公路不到25公里投资却高达2940万元,创造了一个公路建设投资新纪录!该公路设计相当超前。那时的公路都是混合交通,宁六公路却在中间设了1.5米宽的分隔带,两边路面各有10米行车道。随后,交通部制定全国一级公路建设标准时,就是以宁六公路为参照标准,沿用至今。

#### 2、路的骄傲——南京绕城公路

1992年6月18日开工,经过4000多名筑路员工的辛勤劳动,终于提前到1994年9月22日通车,仅用2年零3个月的时间。在确保质量的前提下完成了原定5年的建设计划,创造了南京公路建设史上的高效率。

1995年5月10日,二期工程开工建设,1996年4月28日完工。它沟通了市境条条国道和省道,缓解了城市交通压力,增加了经济辐射能力。

2003年8月,南京绕城高速化拓宽改造工程又一次开工。2005年7月8日,一条新的,总投资8.2亿元、双向六车道、时速为100公里的绕城高速改造工程竣工通车。

#### 3、路的凯歌——宁马、宁高高速公路

1998年9月15日,南京对外交通标志性工程—宁马、宁高两条高速公路同时通车。两条高速公路的诞生,开创了南京建设史上五个之最:规模最大、难度最大、投资最多、标准最高、建设速度最快,它已经以“精品工程”的不朽乐章,光荣载入公路建设史册。

#### 4、路的遐想——南京绕越高速公路

根据规划方案,南京绕越高速公路是全市“五桥二隧,两环两横十二射”中对外交通布局的“两环高速”。通过长江三桥和长江四桥两度跨越长江,形成类似梨状的环形回路。全线按六车高速公路标准建设,分四段建成。

2003年8月29日,长江三桥正式开工,该桥为国内第一座钢塔拉桥,也是世界上第一座弧线形钢塔斜拉桥,2005年10月7日通车。其间,即2004年2月16日,绕越高速西北段(即宁连高速)开工,宁连高速公路以隧道方式穿越老山,该隧道为江苏有史以来最长最大的隧道,2006年12月18日,该高速比原计划提前一年建成通车。

2007年10月,绕越高速东南段正式开工,计划2010年建成通车。

2008年12月28日,长江四桥又开工了,标志着国内跨径最大的三跨悬索桥正式开工,计划2013年建成通车。而四桥正是宁通高速和沪宁高速完成联网的高速过江通道。

