

廿一年逐梦 环道终成



株洲快速环道(中环大道)建设显影

株洲日报社首席记者 吴楚
通讯员/罗泽丹 周璇

株洲人盼了21年的快速环道,彻底“成环”了!

就在今天,响石广场改造工程全面完工,东西向隧道正式通车;北环路主线也达到通车条件,国庆后将实现通车——前者是环道堵点,后者是环道缺口。

株洲快速环道(中环大道),印着几代城市建设者的奋斗脚步,刻着一座城拔节生长的生动影像。我们近日与建设单位市城发集团亲历者搜寻记忆,佐以城建档案、新闻报道、统计公报,试图勾勒出这场逐梦之旅。

【发轫】

青春株洲:呼唤“发展线”

1997年的株洲,像个少年,用满是好奇的眼光打量着外界,又被外界打量。丰田车、大哥大、品牌店,下岗、改制、下海。新潮与旧浪交织,求发展是共同理想。

这一年的株洲,在全国219个地级以上城市的综合实力系统评估中,剔除直辖市及省会城市后,排名第29位。

那是株洲第一座桥通车的第9年,河西开发一浪高过一浪。德国、意大利等10多个国家客商来此投资兴业。1992年——1997年间,河西高新技术企业及产品形成的产值、利税分别以年均85.71%和199%的速度递增。

“老工业”的辉煌仍在顶峰。田心、清水塘片区产业雄厚,宾馆、酒店、医院、学校一应俱全,对“厂矿小社会”里的居民来说,“出厂区”就是“进城”。

形势一片大好,发展不断出圈:人口逐渐增多,用地规模逐渐扩大,区域交流缺乏,城市发展路在何方?

不破题,大步跨越新世纪就如梦幻泡影。彼时,“城市经济时代”概念正热,政界、学界达成共识:城市综合实力的竞争,终归是城市基础设施和环境的竞争。

一方面,是改革开放带来的急剧增长的产业规模;一方面,是城区逼仄路网导致的极度匮乏的区域要素流动;而邻居长沙,已经在新一轮城市改扩建路上疾驰。

青春株洲城,呼唤“发展线”。株洲决策层保持清醒:城市规模,需要再次定义了。

诠释“定义”的第一步,是修建快速环道。

【决策】

必建环道:不打退堂鼓 多吹冲锋号

面对新形势,1998年,株洲市第五次城市建设总体规划修编,首次明确“分段建设城区快速环道中环大道”。

但事实上,在头两年,关于快速环道的争论从未停歇。有人认为城区汽车保有量不过3万辆,不必建高规格环道。有人认为,财力有限,不如把钱花在其他更实在的地方。有消极者则打趣道:建到农村去,可以晒稻谷。

谨慎者的观点在当时完全可以理解。城市快速环道,这种介于高速公路与城市主干道之间的道路,在当时并没有全国统一标准。

其次,投入实在太大。在1998年的规划中,中环大道全长32.79公里,总投资18.4亿元,一座立交桥就得一亿多元。

议论纷纷中,决策层笃定,城市规划要放眼量,今日不修,将来悔之晚矣。多位亲历者向记者回忆:“当时有领导拍了桌子,表示必须要建环道。”

当时规划中的中环大道,由响石路、响田路、红旗路(已建成)、东环路、南环线、西环线、跨湘江大桥、建宁大桥以及东湖、田心、红旗三座立交桥组成。

1999年10月22日,秋风阵阵,湘江岸边热闹非凡,湘江株洲第二座跨江大桥,一座命名为“石峰”的跨江大桥正式动工。

一年后的9月4日,石峰大桥建设正酣。晚间,城市快速环道建设工作会议召开。这是株洲市第九次党代会闭幕后市委、市政府召开的第一个工作会议。

“它的建设不能动摇,各有关部门要找路子、想法子,解决建设资金。”

“全市各级领导和市民都要多吹冲锋号,不打退堂鼓,消除一切‘杂音’。”

“环道是株洲发展线,间接效益无法估量,所有单位必须为环道建设开绿灯。”

决策层态度坚决。中环大道建设大幕彻底拉开。



石峰大桥通车庆典。市档案馆提供



2006年11月29日,《株洲日报》对快速环道进行专题报道。谭浩摄



北环路D段与迎宾大道互通 徐健浩摄



北环路C段430铁路桥修建现场 方晴摄



改造后的响石广场 胡俊摄

株洲市快速路“一环十一射”系统中重要的“一环”。

中环大道分别由北环路、迎宾大道、响田路、石峰大道、石峰大桥(二桥)、西环线、建宁大桥(三桥)、南环线、东环路、东环北路十段组成。

中环大道全线与市内主要主次干路共有47处相交节点。其中:互通式立交14处,辅道与主线出入口的共33处,总投资约40亿。

项目名称	主线长度(Km)	开工时间	竣工时间
石峰大桥(二桥)	1.4	1999年	2002年
响石路	2.3	2000年	2003年
响田路	3.1	2000年	2003年
东湖立交		2003年	2004年
建宁大桥(三桥)	1.3	2003年	2005年
东环线A段	4.1	2003年	2005年
红旗立交		2004年	2005年
东环路B段	2.8	2004年	2006年
南环线	5.2	2004年	2006年
西环线	6.9	2004年	2006年
田心立交		2007年	2010年
迎宾大道	2.7	2009年	2011年
东环北路一期	1.8	2010年	2011年
东环北路二期	1.4	2014年	2016年
北环路	5.5	2016年	2020年
合计	38.5		

【起步】

城发集团:一家因“环”而生的公司

石峰大桥所连接的东西两岸,一边是成熟的水塘片区,一边是冉冉升起的河西。

石峰大桥被定位为中环大道启动工程。众多亲历者印象深刻的,是由其引发的艰难的“筹钱”之旅。

彼时,正值城市建设投融资体制改革发端。党中央、国务院刚提出“经营城市”的理念,同时新出城市建设项目“谁投资谁受益”新政策。借力政策东风,株洲大手笔布局,把不动产变现、盘活,使城市建设资金形成良性循环,实现滚动开发。

随后,株洲与国内外多家公司进行接触,试图通过对已通车多年的株洲湘江大桥资产拍卖或转让其经营权,为石峰大桥建设筹措资金,但几经努力均未获成功。

1999年2月的一天,时任株洲市城建局局长的伍辉安听到国家开发银行、国家计委一行来湖南考察的消息后,立马赶赴长沙对接环道资金事宜。后被告知,需要成立一家公司。接下来只花了半个月,株洲便把公司组织架构等资料上报国务院,效率之高获得国务院表扬。

1999年7月,株洲市城市公用事业资产经营有限公司挂牌成立,公司宗旨是:搞活市场,搞好建设,服务百姓。中环大道建设的日常工作由市城建局移交给了城市公用事业资产经营有限公司。

这家因环而生的公司,即现在的株洲市城发集团。“这是全市政建系统改革的一大突破,是城市建设与管理工作中的一项战略性措施。”时任市长王汀明如是评价。

随后,国开行将株洲中环大道工程列入项目库,接着,国家计委、财政部批复的3000万元石峰大桥国家转贷资金到位。

当年底,经国开行多次实地考察评审后,决定向株洲中环大道项目贷款6亿元。这是当时国开行最大的一笔贷款。

自此,全市上下形成共识:建设中环大道,拉开城市骨架,让株洲成为大中城市。

【克难】

建宁大桥:一群后生的梦与一位老者的信

2004年10月8日,株洲快速环道首座也是株洲首座立交桥——东湖立交通车。

2005年12月30日,建宁大桥(三桥)建成通车,这是全国首座独塔单索面斜拉桥。

2006年11月28日,历时7年,两座跨江桥梁,东湖、田心、红旗三座大型城市立交,以及响石路、响田路、东环线、南环线、西环线、红港路组成了株洲第一个“环”。

站在图前回忆过往,作为中环大道建设亲历者的袁士殊思考良久。“这么多年,无论情况多复杂,我们没有在环道建设上做过任何妥协,特别是每一个关键节点,我们宁缺毋滥,这是一代又一代建设者的坚守。”他说。

亲历者吴立新也颇有感慨。在他看来,在1999年即修建快速环道,可见株洲城市建设领域的战略眼光。他们有些相似的经历:参与环线建设、成为业主代表、看着一个个工程竣工。他们说,这是一代城建人的共同理想。

这份理想中,令所有人难忘或者不得不提的,是建宁大桥。

建宁大桥水下,刚好是湘江的沟槽地带。32根直径28米的桩基要打入其中,最深一根达到48米。开工那年又恰逢湘江冬汛,不断高涨的水位连续冲刷便道、浮桥,桩基施工经常遇上翻沙、塌孔。

尽管用尽当时一切可以用的手段,桩基施工仍拖了一年。2002年底,全国一批专家齐聚株洲,讨论对策,最终利用枯水期搞定桩基。

“纯粹得很,只想把桥建好,晚上经常挑着水、猪肉,去看望加班的工人,唱歌鼓劲。”吴立新当时是业主代表。

建宁大桥是当时中国最大跨径的独塔单索面斜拉桥,为确保安全与质量,大桥前支点挂梁施工时,又邀请专家们第二次齐聚株洲开会研讨,最终研究出可行的施工方式。

开完讨论会后,中铁大桥局一位79岁的陈姓专家又独自爬上大桥上查看。专家回到上海后放心不下,又给吴立新写了封信。

“他告诉我,原有施工方式存在巨大风险,我还年轻,不要冒险。”那一年,吴立新33岁。

在袁士殊看来,对株洲那一代城市建设者而言,环道是“磨刀石”,承载汗水、理想与骄傲。

“哪怕过了21年,再回头看株洲快速环道,在工程业内来说,其建设标准、设计标准,不会低于现在水平。”袁士殊说,“我们比较认真。”

【攻坚】

“迟来”的北环:6个月抢出2年工期

2016年11月,东环北路全线通车,城市“东大门”交通得以优化。

但严格说来,在当时,株洲依然是没有“环道”的。尽管2006年东、南、西环皆以通车,但北环线一直被红旗路替代,而红旗路只是一条城市主干道,并非快速路。

随着城市不断发展,长株潭一体化进程加快,红旗路交通压力越来越大,交通越来越拥堵。原来的“中环”,必须向北扩大。2014年,正儿八经的北环路,开始提上议程。

以云龙大道为界,迎宾大道至云龙大道,是北环D段。云龙大道至新华东路,是北环C段。项目于2016年11月开工建设。

然而,许是“好事多磨”,北环路C段开工不久后接连遇上政策调整,一度陷入融资困境。去年底复工不久,又突遭今年的新冠肺炎疫情。

年初,北环路C段成为全市首批复工项目。“战晴天,斗雨天,向黑夜要时间。”北环路C段建设者日夜奋战抢抓耽误的工期。

北环路C段全长3.1公里,包括新华东路下穿地道、跨中车长江公司和新塘路的跨线桥,以及部分路基、景观、排水和照明灯相关工程。

从2月18日复工到现在,工地几乎日夜不停,全线施工,高峰时施工人数超过900人,即使“五一”期间也没有停工。

通过加大人力、加大资源和设备投入等非正规方式,市城发集团全力抢抓项目工期。“根据市政府的会议纪要,本项目9月30日具备通车条件,建设压力相当大。”市城发集团项目现场负责人彭冰说。

时间紧,任务重。彭冰白天坚守在施工现场,随时做好突击“灭火”的协调监管工作,晚上还得加班做好项目的其他工作。虽然累,但彭冰却爽朗地说,“环道,是每一个株洲人的梦想,我们公司因环道而生,就要担起责任。”

北环路C段建设者用6个月,抢出2年工期。目前,北环路C、D段主线已经具备通车条件。

【梦圆】

全线贯通:疏通堵点 拉通北环

对稍微了解株洲环道历史的人来说,他们知道多年来北边缺了个口。对普通市民而言,他们感触最深的,是响石广场为环道最堵。

响石广场建于1998年,是石峰区乃至全市的咽喉地段,也是产业生命通道。人车不断增多,响石广场改造呼声日隆。

2017年10月31日,响石广场改造开工,平交要改为立交,改造之后,从响田东路至响田西路,主线采用隧道方式下穿建设北路。项目新建及改造响田路南辅道806米、北辅道852米。

对建设者来说,某种程度上,响石广场与北环路C段,是“难兄难弟”。响石广场改造期间受到PPP项目政策调整影响,进展受影响。施工方要确保地面上交通秩序平稳,尽量减少对市民出行造成的影响。地面以下,电力、燃气、通讯等管线总长度达到134公里,牵一发而动全身,施工难度极大。

“施工3年,虽然给市民造成了一些不便,但理解、鼓励的声音更多。”市城发集团建设公司总经理何中成始终记得,在今年三伏天,有市民送来满满一旅行袋的防暑降温药品,让大家感动不已,“千言万语,唯有建好项目。”

环道最堵疏通了,环道缺口补上了,株洲快速环道完整闭合后,会为城市发展带来什么?业内人士分析认为,环道将完整串起城区,对缓解城市交通压力、提升城市品位形象、带动沿线区域发展,都有重要意义和深远影响。

此外,南四县多了进出城通道后,区域要素流动势必加快,各区跨区联动更加紧密,产业互补互助有了载体,将直接打通产业内循环。

2002年9月30日,环道启动工程石峰大桥竣工通车。2020年国庆节前后,环道最堵响石广场疏通,环道“缺口”北环路主线通车进入倒计时。

石峰大桥动工兴建的1999年,株洲城区人口73.7万,城区面积61.16平方公里,全市地区生产总值280.98亿元;21年后的今天,城区人口达到160万(含绿口区),城区面积1915平方公里(含绿口区),全市地区生产总值3003.13亿元。

正如一位亲历者所言,环线的意义,不止于一条路,是一代又一代建设者奋勇向前的时代见证,是一座城市融合、发展的美好希望。

(本文部分史料、数据来源于《株洲城市建设发展史》《株洲日报》及历年统计公报)

鸣谢

- 市规划设计院原院长、原市建委总工程师 沈正农
- 原市城建局局长、市城市公用事业资产经营有限公司董事长 伍辉安
- 市城发集团副总经理 李云华
- 市城发集团投资建设部部长 申东凡
- 市城发集团投资建设部副部长兼副总工程师 袁士殊
- 市国信建设集团总经理 吴立新
- 湖南智谋规划设计工程咨询有限责任公司 副总经理 陈鑫
- 湖南智谋规划设计工程咨询有限责任公司 副总经理 唐建