



【人物名片】

张立国,70岁,原任德州市公路管理局工程技术应用研究员,从事公路机械设备维护管理工作41年。

【人物感言】

“这是一个伟大的时代,我作为一名地道的公路人,能将毕生所学全部用于公路发展事业,为家乡的公路建设做一些工作,为德州的经济腾飞铺就康庄大道,心里是由衷的欣慰和自豪的。”回忆往事,70岁的张立国神采奕奕,她说,长期以来,心中有一份执念,希望来自四面八方的宾朋,脚下踩的,都是整洁、平顺的道路,让他们感受到德州这座城市的用心。

【人物事迹】

张立国,1949年12月14日出生,因与祖国同龄,故取名立国。父母是老革命,她更是最早的一批工农兵大学生。从上世纪70年代投身公路建设,到2015年退出工作岗位;从办公室一名普通机械技术员,到德州市公路局高级工程师……张立国作为德州公路建设的参与者,见证了德州公路事业从无到有,从瓶颈制约到与经济社会发展相适应的历史性变化。



翻阅资料中的张立国。

德州公路事业变迁 听她细细讲给你听

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 马志勇 通讯员 徐杰 王浩

车养路费,“一条腿”走路,财力单薄。加之全市运输车辆少,费源也少。但是,地处腹地,过往车辆并不少,路面损坏较重,路料运距远,修路成本偏高,修路资金捉襟见肘。

据记者了解,1978年,全市各种经费不过1400万元,用于公路的各项支出仅有1200万元,可谓“杯水车薪”,以致公路失修失养,欠账越来越多,公路面貌迟迟得不到改观。交通公路领域的投融资改革,显得尤为迫切。

在这种背景下,国家出台了“贷款修路,收费还贷”、“开征车辆购置附加费”以及“提高养路费征收标准”三大政策,为德州公路建设注入了新的资金活力。德州公路事业也借此“破冰”,从此驶入了发展的快车道。

进入八十年代以后,在德州“国家投资、地方筹资、社会融资、引进外资”的多元化投融资格局逐步形成。甚至民营企业也进入了公路建设领域。“如果没有改革开放,没有当时的勇吃螃蟹,就没有后来德州公路事业建设的飞速发展。”张立国感慨。

这一时期,对张立国而言,如数家珍。她自豪的向记者介绍,那时德州段多次荣获“百日安全赛先进单位”、“安全月先进单位”等荣誉称号,并涌现出一批如“山东省职工劳动模范赵殿俊”、“全省节能先进个人孟庆国、王海泉、高洪春、孙怀明”、“山东省劳动模范赵继昌”等青年先模。

记者通过梳理发现,也正是在那时候,德州段齐南路刘塘大桥、济盐路小豆家桥、济南黄河大桥、齐德路杨庄大桥等一批大桥先后建成通车,包括齐德路、高清路、济盐路、济德路、德东路德州市辛庄-陈公堤口大桥段、晏城至马家店段、齐南路、济邯路等一大批沥青路面开始分批次建成。“到1987年,全区干线公路实现油路化,当时德州黑色路面通车里程之多为山东之最,但路况等级较差。”张立国坦言称。

九十年代末 德州无高速历史被改写

自1995年起,全德州市的公路建设

实施以高等级公路为主的战略转移。1997年11月,济聊高速全线贯通并与济德高速公路同时举行通车典礼仪式,从此改写了德州境内无高速的历史。

之后连续几年,我们又接连打响了三个攻坚战,漂亮仗。”张立国介绍,第一仗是德城区东出口路段拓宽改造工程,仅用5个月完成了一年的工作量,创造了一流的速度,一流的质量,一流的效益;第二仗是德州经济开发区的公路建设工程,踊跃集资280万元,使工程几次得以重新启动,为市经贸洽谈会提供了良好的交通环境;第三仗是京福高速公路德州南连接线工程,该项工程建成后,不仅进一步完善国家南北大通道的整体功能,把过境车辆直接引向高速公路,缓解德城区的交通压力,而且对扩大德州的对外开放和经济快速发展必将起到重要的推动作用。

据相关数据统计,到1998年底,全市20条干线公路总里程达到1111.10公里;由三、四级路升为二级路达到881.4公里,占干线总里程的71.7%;连续10年工程质量经省公路局检查验收合格率为100%,优良品率达到70%以上;一级路、高速路填补了空白,干线公路建设实现着由数量型向质量型、由低等级向高等级的根本转变;公路局经济实力不断增强。

一石激起千层浪。张立国称,正是从那时起,德州进入公路建设遍地开花的时期,一个以高速路为支撑,国道、省道为骨架,以德城为中心,县、乡、村公路相配套的现代化公路新格局已初步形成。“六桥飞架”成为德州人民津津乐道的城市标志性建筑。

二十一世纪 德州公路发展进入现代化时期

“经过多年的不懈努力,进入21世纪,德州公路已经处于一个比较高的发展水平,但要清醒看到,但还有很多方面仍然落后于人。”张立国直面发展中存在的问题,她说,总体而言,全市公路已进入了一个由基本适应经济社会发展需求,到基础设施全面优化、管理服务水平全面提升的新阶

段,传统的出行需求已经被安全舒适、高效畅通、生态环保的现代出行需求所取代。

“当时领导提出的口号是,时不我与,我们一定要拿出公路人的锐气,努力做到想干、会干、干好;拿出公路人的志气,丢掉幻想,放下包袱,不折不挠,加快赶超……”张立国回忆,2011年以来,德州以打造精品工程为重点,开展了一系列项目建设,一是G205庆云段,二是G309德州段,三是S254线中修项目。

时间过渡到2016年8月,山东第一条由德州市公路局作为业主的高速公路—德上高速建成通车。张立国坦言,这些年来,德州完全从零起步,开先河、拓荒地,以平均三年一条高速的进度,在一万平方公里的鲁西北大地相继勾勒出“三纵三横”高速经济走廊—青银高速、滨德高速、济乐高速、德上高速476公里的横贯东西、通达南北,连通德州所有县市区,高速公路通车里程、密度均位居全省第四,创造了欠发达地区高速公路跨越发展的奇迹。

在张立国的笔记本上,记载着这样一段话,彰显着德州公路事业翻天覆地的变化:这些年来,德州公路人不忘初心,栉风沐雨,头顶烈日寒星、脚踩砂石沥青,以功成不必在我的境界持续推进干线公路升级改造。截至2018年底,累计争取投资400多亿元,改造公路里程超2000公里,全市干线公路通车里程达1593.7公里,基本通达所有乡镇。高速公路从无到有,建成通车里程476公里。干线公路密度达到15.4公里/百平方公里。公路密度、公路技术等级等均位居全省前列。

公路像缎带,从天际垂挂下来,柔软地跃动着,油光闪闪,在广袤的鲁西北大地上描绘着畅美画卷,展示着几十年来德州公路建设发生的沧桑巨变。“现在,我们不仅有了四通八达的国省道,也有了畅联内外的高速路网,我亲历的不仅仅是德州公路事业的巨变,更是改革开放以来的德州交通变迁的一部辉煌史。”张立国感慨。

从无到有 德州历史上第一条柏油路

1968年,张立国正式参加工作,期间辗转过机床厂负责描图,后来,作为最早一批“工农兵学员”进入山东工学院(现为山东工艺大学)就读。1974年8月,张立国毕业分配至德州地区公路管理段(现为德州市公路管理局),成为一名地地道道的“公路人”,而这一次结缘便延续了41年,甚至一生。

在张立国眼中,那时候,德州没有一条像样的大道。尤其在解放前,所谓的449.5公里“官道”实际上也只是些民间的土道,走在那样的路上,“晴天尘土扬,雨水淌泥浆,独轮车难行,货靠挑或扛”。

这时,有一个时间节点,是令张立国这些“公路人”不能忘记的。1964年,垦利至禹城公路改建,这条路路面宽度只有三米半,厚两厘米,但却是全省公路史上修建的第一条柏油路,自此德州始有沥青路面。就是这条仅几十公里的油路从铺筑到通车前后用了三年的时间。“实际上,这件事是在我进入公路系统之前发生的,但是于德州公路事业而言,却具有从无到有的意义。”张立国说道。

改革开放 让德州公路发展驶向快车道

改革开放初期,百废待兴。张立国向记者介绍,过去,公路事业资金单靠收取通行公路上的汽车、拖拉机、畜力