



内蒙古巴彦淖尔，京新高速公路巴彦淖尔段将正式建成通车。



新疆哈密，京新高速公路内蒙古临河至白疙瘩段沿途设置的固沙障。

2009年8月，国家发改委和交通部分别启动了京新高速公路项目前期工程可行性研究咨询评估工作，并提出按照内蒙古、甘肃和新疆“三省联动、一次建成”的思路安排和开展项目前期工作。

2015年，国家有关部门明确表态，支持加快京新高速公路建设步伐，要求内蒙古、甘肃、新疆“三省联动、统一批复、一次建成”，力争2017年7月同步通车。

2017年7月15日，交通运输部和内蒙古、甘肃、新疆三省（自治区）政府同时宣布，北京至新疆更加便捷的公路大通道当日贯通，实现全线高速，百年梦想至此实现。

荒漠天路

京新高速新建930公里的临白段（从内蒙古自治区巴彦淖尔市临河区到蒙甘交界处阿拉善盟境内的白疙瘩），是响应国家“一带一路”倡议的重要工程，是世界上穿越戈壁沙漠最长的高速公路，也是亚洲一次性建设里程最长、投资规模最大的公路交通单体工程。

内蒙古境内有近500公里路段基本为无人区，临白段方圆百里只生活着3户牧民。无水、无电、无信号、无人烟。夏季工人们在地表温度高达五六十摄氏度的荒漠无人区里寻找水源，撒出去一瓢水几乎留不下痕迹；冬天，随身携带的瓶装水很快变成冰疙瘩。每年他们还会遇到100多场沙尘暴，风沙过后，满目疮痍，有时候在42℃高温下，与100℃沥青为伴。甚至他们一个月没法洗澡，出了汗，只能等着晒干。

为确保按期完工，京新高速临白段分为三个标段，分别由中国建筑、中国中铁、中国交建三家央企承担。

以中国建筑负责的第一标段为例，开始的时候，只有一片荒芜。中建二局土木公司项目部只能驻扎在远离工地近100公里的地方，测量队只能早出晚归，他们把路上的两个小时算作休息时间，才能确保工程进度。由于是在茫茫戈壁中作业，缺少植被覆盖，地面温度非常高，就像着了火一样滚烫，厚厚的鞋底也挡不住火毒的侵袭。荒芜的大地上，通信信号时常中断，大家沟通只能靠吼，一天喊下来，嗓子都是沙哑的。

临时建筑搭建好了，但由于位置偏远，杳无人烟：没有水，没有电，没有网络，连条像样的道路也没有。电不通可以发电，路没有可以修便道，但是水的问题怎么解决呢？开始项目只能到很远的牧民家中拉取少量的水。后来，一名久经考验的老党员发现了一条干枯的河床，凭借着多年的经验，他沿着河床来回走动了几公里后，终于在一个U形山谷底部的河床找到了存量不错的地下水源，建立水井、加压蓄水、过滤净化，在戈壁中生存的最基本条件这才得到了解决。

承建358公里临白第三标段的中国交建也同样身处恶劣的自然环境。

在临白段建管办的推动下，全长达447公里的供水工程于2015年9月实现全线供水，干净的地下水终于能从绿洲之地输送到大漠深处了。沙漠筑路，缺的又岂止是水。最初，电、通讯等生活配套可谓样样皆无。没有电，就自己发电，施工干到哪里，发电机就带到哪里；没信号，就自己申请建设，几个分部各投资约40万元，耗时数月在戈壁深处建立了通信基站，终于告别了对讲机，解决了“失联”问题。

在沙漠筑路，中国交建还驯服了恼人的沙，妙招就是“远防、中治、近固”——“远防”是指在路边上风侧300米处，设立与路基等长，高1.5米的纤维网沙障，增加一道“挡风墙”；“中治”是指在风积沙路段两侧设置了沙袋网络；而“近固”则指