

见贤思齐 攻坚克难 砥砺前行

开化交通铁军一直在路上

开化是个“九山半水半分田”的山城,每一条路的诞生,都洒下了交通人的辛勤汗水,“山路弯多路窄,那就凿山开路,路面高低不平,那就改造提升。”一代代交通人正是有着“筚路蓝缕,以启山林”的气概,披荆斩棘、砥砺前行,才使得坎坷变通途。

记者 唐文楷



情系公路 甘当一个铺路石

“每次在抢修道路的时候,希望路能早一点畅通,哪怕早一分钟,都很有意义。”开化县公路管理局副局长、开化县第四届县级劳动模范江灶生用自己坚实的步履,丈量着自己的人生,也用自己的激情,滋养着开化的公路。

像往常一样,江灶生开始了一天的工作,他坐车前往石井岭立交桥查看沥青铺设情况。他总是习惯随身携带着一根水平仪,走在路上的时候,不时放在路这头测一测,又在路那头瞧一瞧。每检查到一处,他都会叮嘱负责人要及时消除隐患,总是说:“只要我们管养的公路平坦坚实、舒适安全,得到老百姓的肯定,就是我最大的快乐,我每天去公路上走一走,看着车辆来来往往,心里总能涌出自豪感。”

1982年参加工作的他,放下书本走上社会之初就加入了公路人的队伍,如今已有38个春秋,从参加工作那天起,他就把公路局当成自己的家,从一名普通养路工成长为副局长、高级工程师。他将汗水洒在公路上,也将心交给了公路。认真严谨的工作作风让他赢得了同事们的赞誉。

“当时康庄办人手少,为加快计划申报,我和技术人员白天跑乡镇、村了解数据,晚上加班加点编制康庄工程五年计划。”2003年我省开始大建康庄工程,江灶生短短三个月跑遍了全县当时所有的449个行政村。

“可以说开化的公路哪里弯急,哪里坡陡,哪里边坡容易滑塌,哪些低洼路段容易被淹,都在他心中装着。”熟悉江灶生的同事们都由衷钦佩他这一千锤百炼的“绝招”。

从事道路养护工作就是选择了与各种突发情况事件打交道。

2008年2月初,开化县遭受了五十年不遇的雪灾。在抗灾过程中,他突出重点,有针对性地把省道车流量大、路况复杂的317省道华白线作为重中之重,连夜作战,确保畅通。

“情况比较惊险的一次是在2011年6月15日,当时开化县普降大暴雨,造成山洪暴发,县境内国道、农村公路受损严重,影响了百姓正常通行。”在洪灾面前,他冲在抢险一线,一大早便赶往水毁路段安排人员、机械抢险。返回途中,他接到一起隧道口塌方报告,便马上赶往华白线,不料途经昌谷时被上涨的洪水围困。

“当时我手机接到许许多多从各条线路打过来的告急电话。”被困车内的他心急如焚,来不及顾及自身安危,立即在车内布置抢险任务,打了130多个电话进行灾情抢险上情下达工作。直到晚上八时洪水退去后,回到办公室的他还没吃上一口午饭。

2013年以来,江灶生先后参与和主持了205国道开化段示范工程改造、西里线整治改造和景观提升工程、开化县红色旅游公路芳村至霞坞段改建工程项目。在2016年的“大干三个月、环境大提升”工作中,他克服时间紧、任务重、项目多的困难,加班加点,圆满完成县里交办的任务。每个项目从设计、招标到施工管理,每个环节他均认真参与,每一个细小环节从不落下。

作为他分管的公路大中修工程,在施工管理中,他严格执行公路施工技术规范与标准,精心组织,精心施工,凡不合格的工程均要求施工单位返工至合格后才交工计量。他心里最惦记的就是公路,经常深入基层调研,制定出台了公路小修保养、公路大中修等一系列管理制度和措施。制度健全和管理严格双管齐下,促进了养护管理工作质量再上新台阶。

阶。

目前我县已建成的安保工程无论是设计形式,还是安装结构,贴合人与自然的和谐,堪称山区公路的一大亮点。这一亮点的背后正是江灶生和同事们殚精竭虑的成果。在排查危险路段的同时,他们邀请专业人员勘定了国、省干线公路中的危险地段,然后按照“统筹规划”对一些险要地段进行了安全防护措施,让安全防护设施既实用又美观。

在江灶生分管养护工作期间,开化公路养护工作创造了前所未有的佳绩,公路好路率稳步上升,开化公路显得更加畅、安、舒、美。他个人也先后二十多次荣获交通运输系统“先进个人”、“优秀共产党员”等荣誉。

路漫漫其修远兮。作为一名公路人,他深知自己肩上那副担子的重量,始终甘当一颗铺路石,脚下的路依然很漫长,路永远是他人生的主旋律,他将以自己的实际行动去迎接一个创新的时代!

在我县交通系统,有许许多多的人像江灶生一样,秉承着劳模精神,一心扑在项目上,为我县交通发展甘当铺路石。

科学研判 合理统筹 多措并举保工期

城底线村头至底本段改建工程项目起点位于上边山村口与老城底线顺接,终点开马线,与开马线成T型路口,路线全长6.715km,其中新建里程4.824km,老路面改造1.891km。项目概算总投资17304.1101万元,计划工期18个月。

作为村头人民群众期待十年的一条“便民之路”,城底线村头至底本段改建工程项目为防止前期不可控因素导致后期工期紧张的情况,项目组在工程启动之初,就以科学管理的方式来统筹整体工期。

“目前正进行路基、桥梁、涵洞工程施工,完成年度投资2460万元,占年度计划的39.02%,累计完成投资13460万元,总体形象进度77.79%。”项目负责人告诉记者,“本项目在推进的过程中曾经遇到过两个难点,一个是征迁工作可能影响工期,一个是地质环境不理想。”在钻孔桩施工前要求做到逐桩钻探,提前探明地质溶岩情况,防止突发施工事故影响工期。

在前村头桥、村头二号桥施工的时候,项目遇到征迁困境,大型机械难以进场,项目组工作人员及时调整关键线路施工顺序,将前村头桥、村头二号桥施工顺序往后调整,并于2019年5月6日完成保护性施工。

“当工程开展到凿岩机打不动的地块,我们要求项目施工方加大投入,使用前孔钻打洞后再进行凿岩作业,最后还采用化学(静态)爆破的方式,虽然施工成本略有增加,但是施工方非常配合我

们的工作,把‘难啃的骨头’攻了下来。”

公路项目的建设过程中遇到连续性施工的情况往往会连夜施工直到完成阶段性目标,“我们在5月底前完成了最后一根桩的基础工作,由于该桩处溶洞情况复杂,用了一个月时间才完成工作。”像这样的“突发情况”,在公路建设过程中属于常态。

深入调研 高频对接 不遗余力保开工

“因为205国道音坑至华埠段改建工程项目用地涉及‘永农’的范围较大,于是我们前期做了大量的调研记录工作,统计项目途经路段涉及‘永农’的具体面积,探讨研究微调路线避开‘永农’的可能性。”县交通运输局前期办副主任江路介绍。

205国道音坑至华埠段改建工程路线全长约29.563公里,概算总投资约26.67亿元。项目包括新建和改造提升两部分。新建段起自音坑乡王家店附近,经社坞村、对门村、丰新村、汶山村、高坑坞村,在青联村接回205国道,终于开化南接线交叉口,路线长约15.47公里。改造段起自开化南接线交叉口处,终于下界首大桥开化端桥头,长约14.093公里,概算投资5.5亿元。2019年计划总投资达到30000万元。

“因为项目涉及审查、审批工作,在时间上存在一定的不确定性,我们只能勤跑腿、多跑腿,把主观因素影响降到最低。”江路告诉记者,当时对接频率最高的时候一个月跑了省财政厅、省交通厅、省发改委等四五个相关上级部门。

正是有着人员多跑腿,项目才有了可观的进展,2018年5月23日完成省发改委项建书批复,2019年1月11日完成工可批复。2019年3月8日完成初步设计审查,初步设计报批稿已报省发改委待批。本项目拟采用EPC模式实施,目前正在进行EPC招标准备工作,用地预审材料已上报自然资源部待批,农转用报批工作已开展,正在进行勘测定界的权属地类确认,力争9月底完成土地组件报自然资源部,12月底前开工建设。



城底线建设



江灶生上公路,总是随身携带水平仪。