

江苏交通

讲述交通事 汇聚正能量

第 102 期

2018年8月9日 星期四

省交通运输厅党组召开扩大会议 传达学习省委十三届四次全会精神

本报讯(苏交政)日前,省交通运输厅党组召开扩大会议,传达学习省委十三届四次全会精神,全国政协副主席、交通运输部党组书记杨传堂调研江苏时的讲话精神等。厅党组书记、厅长兼省铁路办主任陆永泉主持并作传达,就如何贯彻落实提出要求。

陆永泉指出,要把学习贯彻全会精神与落实下半年工作任务紧密结合起来,深入解放思想,聚焦重点工作,低调务实不张扬,撸起袖子加油干,打好今年“下半场”关键仗,努力创造出更多交通运输高质量发展成果。

陆永泉强调,要进一步坚定推进交通运输高质量发展的信心和决心,善于抓主要矛盾,从国家、省重大决策中捕捉机遇,在攻坚克难中积蓄动能,从破解困境中抢占高地,努力把内部的事情办好,把内部的事情办好;要努力在重点工作关键环节上求得突破,贯彻科学发展新理念,牢固树立以人民为中心的发展思想,着力推进交通重点项目建设,在推动长江经济带建设上做文章,把生态环保要求贯穿发展全过程;要切实以思想大解放推动干部职工担当作为,提高交通运输党的建设质量,加强作风建设,持之以恒加强反腐倡廉建设。

补短板 建设现代综合交通运输体系

建设现代综合交通运输体系被纳入今年下半年省委省政府要认真抓好落实的七项重点任务之一。日前召开的省委十三届四次全会指出,要针对性地解决好各类交通最突出的问题,实现交通基础设施的互联互通、相互支撑。建设现代综合交通运输体系,将有哪些新进展?

补短板,铁路航空发展要加速

今年上半年,江苏9家机场共完成旅客吞吐量2471万人次,同比增长19%,但是航空发展仍是我省突出短板。

“下半年,将积极推进机场管理体制,依托南京禄口机场推动省内机场整合,争取机场集团三季度挂牌成立。”省交通运输厅厅长、党组书记兼省铁路办主任陆永泉表示,在加快推进南京禄口机场T1航站楼改扩建工程的同时,还将加快推进一批通用机场布局建设。

作为全国率先建成高速铁路的省份,我省

却没有迅速形成覆盖全省的高铁网。目前,我省铁路建设正在加快,在建和即将建设连淮扬镇铁路、连徐铁路、徐宿淮盐铁路、盐通铁路、南沿江高铁等多条线路,前景令人期待。

陆永泉表示,下半年将多部门合力加快推进我省沿江城市群城际轨道网规划环评等工作,积极争取年底获得国家发改批复,为探索高铁自主建设运营模式,尽早开工建设宁淮铁路等重大项目提供规划支撑;确保今年建成连盐铁路、青连铁路等铁路项目5个共计355公里;确保9月底前开工建设苏南沿江铁路;深入论证连淮扬镇、徐宿淮盐等在建铁路项目提速方案;争取北沿江高铁列入实施方案,力争“十三五”开工。

一体化,水运整体效能要提升

全省规模以上港口累计完成货物吞吐量11.3亿吨,港口货值总额约1.9万亿元,完成铁

水联运量1556万吨……通过实施资源统筹协调和业务协同,上半年省港口集团货物吞吐量、营业收入保持两位数增长,集装箱和外贸吞吐量增速高于全省沿江沿海和全国规模以上港口增速。

去年5月份,酝酿已久的江苏省港口集团有限公司在南京正式挂牌成立,省属港航企业以及南京、连云港、苏州、南通、镇江等沿江沿海八市国有港口企业,整合并入了江苏省港口集团。集团董事长王安表示,沿江沿海港口整合提升了港口资源利用效率,“一体化”红利正逐步显现,宁镇扬港口群之间的业务协作和资源调配更加顺畅;苏州港口群整合、融合双推进,规模、效益双提升。

“接下来,将充分发挥长江黄金水道优势,改造升级一批与12.5米深水航道相适应的大型化、专业化码头,积极推进集团智慧港口和‘线上江苏港’项目建设,大力提升港口装卸设备自动化水平。”王安介绍。近期,大宗散货

事业部(物流公司)筹备组已经正式成立,下一步,会加快对沿江沿海大宗散货进行摸底排查,稳步推进大宗散货一体化。

“江苏通江达海、水网密布,航运资源丰富,未来我们要进一步发挥水运优势。”陆永泉表示,下半年会提请省委省政府审议实施《关于推进沿江沿海港口高质量发展的工作方案》,积极支持省港口集团加快推进港口资源整合、构建航运物流体系、加快转型发展。

立体化,综合交通枢纽要做强

8月3日一早,赴国外旅游的南京市民张静进入了家门口的三山街地铁站,很快抵达禄口机场“零换乘”综合交通枢纽。如何实现交通基础设施的互联互通、相互支撑?推进高铁、城铁、地铁、客运、公交等各种方式的无缝衔接是重要路径,而“零换乘”综合交通枢纽则是重要标志。

目前,我省已建成综合客运枢纽17个,以铁路、航空为主导,集公路客运、常规公交、出租车和社会停车,城市轨道交通等多种运输方式、运输服务功能于一体。随着综合客、货运枢纽“无缝化”“零换乘”“一体化”“多式联运”等先进理念和模式日渐深入人心,客、货运枢纽规划建设也在我省迈入正轨。

陆永泉介绍,下半年将加快推进与徐宿淮盐、连淮扬镇等在建铁路相配套的综合客运枢纽建设;会同徐州市完成建设徐州铁路物流枢纽研究;抓紧推进宁马、宁扬等城际铁路前期工作,争取尽快用高铁、城铁把重要铁路综合客运枢纽与重要机场衔接起来;加快推进连云港、太仓等重点港口进港铁路建设,完善港口集疏运体系,促进公铁水联运发展。

此外,充分运用大数据、云计算、人工智能等新一代信息技术,搭建高效管理运营服务平台,为运输和物流提供全面高效的服务。

庭轩

送清凉

省厅慰问高温下的一线职工

日前,省交通运输厅副巡视员、机关党委书记陈萍一行赴省高速公路交通运输执法总队宁沪支队第三大队、京杭运河徐州航道管理站,慰问交通执法一线人员和苏北运河航务职工,赠送防暑降温物品,详细了解党建工作开展情况。

在宁沪支队第三大队,陈萍充分肯定暑期以来全省高速公路管理机构干部职工发扬顽强拼搏、无私奉献的精神,“两保一强”取得了新成绩。叮嘱要采取有力措施,做好防暑降温安全生产工作,广大干部职工要注意劳逸结合,保护好个人健康和安全,处理好家庭和工作的关系,经营好小家,服务好大家。

在了解徐州航道站党员一线责任区、党员联系群众“一帮一、一带一”工作法时,陈萍给予高度评价。她对苏北航务处提出三点要求:深入学习贯彻好党的十九大精神,发挥好党支部的组织功能,战斗堡垒及领航作用;主动作为,敢于担当,从大局出发,主动为“交通强省”献计献策,提高业务本领,强化服务能力,增进与地方政府部门交流合作;在大运河文化建设和大运河文化保护上,要善于传承和发扬大运河文化,加强品牌创建,提炼总结经验,增强大运河高质量发展的软实力。

战高温

“飙汗”的人生最美丽



7月以来,无锡地区持续高温,最高有37℃以上,给这里的人们带来了炙热的考验。面对施工生产的黄金时期,在无锡地铁3号线1标项目部施工现场的员工们仍然选择坚守一线,为确保地铁站早日完工而奋斗。

“7月底,苏钱盾构区间联络通道开挖;8月中旬,钱桥站4号出入口及2号风亭围挡封闭开始施工……”面对高温天气,一线工人都不怕苦,管理人员更是带头冲在前头。

谈及项目的“饮水达人”,就不得不提钢筋工人杨富贵,他每天的饮水量惊人,每天可以达到5000多毫升,接近10多斤水。“像这样容量1200毫升的杯子,我每天都喝上好几杯。少了不行,留的汗太多了。”由于持续的高温天气,加之车站附属结构施工,钢筋需求量大,作为钢筋工人,杨富贵每天在钢筋棚下工作接近11个小时。到了中午,钢筋棚下便开启了“蒸人”模式,最高温度可达40℃,钢筋温度也随之升高,加工时隔着手套都能感受钢筋的热度。

但他必须与高温时段赛跑,尽可能多干一点活。进入酷夏以来,他的钢筋加工不仅数量上有保障,而且质量上也过关。

亲体验

行走在70℃的钢筋森林中是何感觉?

记者带你“触摸”炎炎夏日



温度持续攀升,在疏港公路改扩建工程施工现场,工作人员正经历一场“另类”高温体验。

下午3点半,登上疏港工地的高架桥,满眼钢筋搭成的框架铺满桥面,显得十分壮观。烈日下的钢筋每走一步就在脚底带来滚烫的感觉。走两步后,一股带着铁腥味的蒸汽扑面而来,骤然增高的湿度让人瞬间有些呼吸困难。南京市交通运输局公路管理处疏港工程指挥部工程部长丁学彬指着远处喷水的工人说,这是混凝土浇筑前在给钢筋洒水降温。在这几天的烈日下,桥面钢筋的温度会超过60℃,在这样的情况下进行浇筑,将会在钢筋周围的混凝土中产生微小裂缝,造成质量隐患,所以一般提前半小时给钢筋降温。

下午4点,阳光依旧强烈,桥上无遮无挡。伴随着数辆水泥搅拌车驶上桥梁两侧的施工区域,桥梁浇筑开始了。记者看到水泥搅拌车把运来的混凝土缓缓倒入汽车泵内。汽车泵利用压力将混凝土沿管道连续输送到十几米的高空,然后沿着下料管倾泻下来。两名工人细心地扶着下料管,引导着混凝土注入相应的位置。然而靠近观察发现,混凝土的流速并不很快。

现场操作的工人杨少祥告诉记者,混凝土的浇筑不能过快,不然会引发涨模;同时浇筑有严格的顺序,比如眼下正在浇筑桥梁上部,就要先浇筑梁架,再浇筑腹板。如果是浇筑底板,工序更复杂,杨少祥低下头,用衣袖擦拭了一把额头上亮晶晶的汗水,这都是要培训的,一般人干不来。杨少祥旁边,另一位工人手持一根软管伸入浇筑的混凝土中,不断发出高频的声音,几乎响彻整个桥面。

丁学彬说这种机器叫做高频振捣棒,混凝土浇筑要注意将混凝土振捣密实,特别是梁两端的钢筋加密区,要振动到混凝土停止下沉、不出气泡、表面呈现浮浆为止。丁学彬说,这次要

浇筑的桥面大约需要700方混凝土,大约需要50多辆次的水泥搅拌车的水泥。两台汽车泵每小时大致可以浇筑60—80立方,整场浇筑作业需要持续12个小时。这个作业面规模小的,有时候一次要浇2000立方米,十几个小时连轴转是常事。

浇筑完成后,将覆盖上吸水保湿的土工布,开始养生环节,期间需要不断往上洒水,保持湿润,这一环节大约需要7天,而这7天,特别是头几天混凝土将会持续放热,靠近桥梁就像靠近热水袋。但是有一件事是必须钻到箱梁内部完成的,就是拆除内模。拆除内模一般是在养生的第3天,这个时候箱梁的混凝土还在持续放热,而里面密闭幽暗,里面的闷热可想而知,整个空间中间最高处大约1.6米,只能勉强站直身子,越向两端越窄。

沉重的压迫感和高温在一起,不到两分钟,衣服就已经湿透。在其中工作的有三名工人,蔡智勇是其中一名。他们的工作是用大扳手把钢管上的螺丝拧松,拆下钢管,然后从混凝土取下被钢管和木块固定好的模。在混凝土放热的时候,加上外部阳光的炙烤,箱梁里面的温度据说可以接近70℃,再加上湿度,汗水就像自来水一样往外冒。老蔡一天工作8个小时,然而矿泉水至少要喝20瓶,还要按时补充盐分,否则大量出汗就会让电解质失衡。

在外面,烈日下汗湿的衣服很快会被晒干,最终留下一层盐花;但在箱梁里,被汗浸湿的衣服不久就会发出馊久了的抹布味。箱梁里空气不流通,闷热和狭小空间有时会让人感到呼吸困难,老蔡说,这时他们就会把人送到下面的人孔处,让他透透气。当记者从箱梁里出来,走到烈日下滚烫的桥面时,第一感觉竟是无比的凉爽舒适。



高温时期是公交车故障多发期,扬子公交高新修理厂每一名抢修工都随时待命,只要接到报修电话就迅速出动,履行“公交车大夫”的职责。8月2日,管理室接到555路公交车报修电话,急需等待“救援”。抢修工王金彪与同事花金雷各自喝下一瓶藿香正气水,拿上工具就出发了。

过了大约十五分钟,抢修车到达车辆故障点,根据驾驶员描述的情况,王金彪躺在废纸壳上,进入车身底下对车轮进行检查,此时地表温度超过60℃。经检查,左后方车轮被钉子扎破,需立即更换左后外方轮胎。于是王金彪利落地用“千斤顶”将车身顶起来,让车轮悬空,在承受高温和重量双重考验下,历经四十分钟,修复了故障,恢复运营。这时王金彪已经全身湿透,汗水顺着额头流入眼睛,架在鼻梁上的眼镜架有些滑落。

35℃以上的高温炙烤着全省2.4万多公里航道及52道交通船闸,在航道上从事交通运输的船舶甲板温度高达50多℃。“世上三样苦,撑船打铁磨豆腐”,全省航道职工坚守岗位,默默奉献,用实际行动践行着“一切为了船舶通行顺畅”的庄严承诺。

邵伯船闸联合地方海事、公安组织联合巡航,对辖区内的扒煤船、小划船进行突击检查整治,白天头顶烈日开展巡查航道、检查码头的工作,夜晚放弃休息,主动巡航,维护通航秩序,保障船员航行安全。同时,执法人员对前一段时期因邵伯湖行洪而滞留在下游待闸区域内的下行船舶进行有效驱离,为过往船舶营造了安全畅通的过闸环境。



作为麒麟片区市民出行的重要交通工具,麒麟有轨电车线迎来开通后的第一个炎夏。午后2点,烈日如火,在每天温度最高的时候,维修人员开始了他们一天的工作。按照施工计划,一步一步对轨道、转辙机等设备一台一台巡检和保养,烈日将他们蒸烤的黝黑,脚下滚烫的轨枕仿佛要将他们的鞋子烤化。即便如此,他们依然耐心、细心、专心的检查着每台设备,无一疏漏。

晚上10点半,一天的运营任务结束了,整座城市回归平静。可是,对于车辆维保人员来说,他们的工作才刚刚开始。闷热的车库,纷扰的蚊虫,丝毫干扰不了他们。作为“电车医生”,他们将检修重点放在了空调设备上,保障车厢内的清凉和舒适。



■通讯员 孙逸飞 李想 高炼 童雯倩 邹引梅 ■记者 张明盼 鲍晶