

小城高速路

□ 孙建伟

二十年前,在我的家乡沧州市的新华书店书摊上,总是摆着《平凡的世界》《红与黑》等中外名著。那年我刚出校门参加工作,闲来无事我也会到书店来看书。在横穿小城的京沪高速的收费站上班的我,没有想到一条高速公路影响与改变着一座城,当然也改变与充盈着我的人生。

小城高速公路,情怀在心间。罗永浩说,情怀这东西,谁都有。我却说,只有勤劳付出才有资格谈情怀。我是农村走出来的,坚信只有奋斗才会改变人生。而且,我不知怎的,从来不以城里人自居,就连如今在县城生活10多年后,别人要问我是哪里人,我仍然不假思索地说出老家村子的名字。二十年前,我从一名公路建设者成为一名高速公路收费站,虽然有些许跨度,但未离开交通行业。在建设公路时,我经历过早出晚归、辛苦异常的工地生涯,也知道我们所修的连接线是高速公路的配套工程,那时曾向往过在高速施工的样子,就算更加辛苦也值得。一年后,虽然去高速公路的愿望落了空,却机缘巧合来到了高速公路收费站,也算是圆了当初的梦想。可随之而

来的枯燥和责任考验着我的意志,没日没夜的工作打乱了我的生物钟。从那时起,我就懂得,为了情怀,是要付出代价的,但为了自己喜欢的事情,付出再多都心甘情愿。

自己历尽千辛万苦而酿造的生活之蜜,肯定比轻而易举拿来的更有滋味,路遥如是说。二十年前,高速公路作为一个新兴的朝阳产业,为维护其安全畅通,我们付出了百倍的努力。烈日下,我们坚持疏导车辆一丝不苟;黑夜中,阴冷潮湿的宿舍顶棚掉下来的水滴砸在我们被子上、脸上;冬日里,打扫高速公路收费站站区后,在寒风中瑟瑟发抖着领盒饭。付出与回报都是成正比的,在我们主线收费站日车流量由三四千辆到现在的三万辆,车流量与收费额日新月异突破的背后,是我们夜以继日在收费亭独自盖着收费日期章,唱收唱付服务八方司乘。同时,我们也与来来往往的司乘交流越来越密切。比如,老张,一位拉鱼的司机师傅。作为高速公路工作者的我们,与他打了二十年的交道。他一路从只有一个小鱼摊到开店乃至如今扩大经营为连锁店,他的车

也从皮卡、小货车换为厢式货车。车来车往中,我们渐渐成为朋友。当然,我们也有因坚持绿色通道验货原则与他争吵,也会因帮他推车而累得我们满头大汗。我们的努力只为换来老张的一句话——“高速公路真平啊,在上面开车都不用加油!有你们,我们跑起来更放心了。”这是人民群众对高速公路的第一印象,也是对我们交通人工作的极大肯定。二十年后,我们重温高速公路开通伊始的场景,才明白只有困苦的环境才会造就我们不屈的人生,也只有经历艰难困苦的环境,我们才更能体会人生的五味杂陈。

站在高层的楼上,看万家灯火,霓虹璀璨。高速公路蜿蜒曲折,横穿整个小城,车来车往繁忙异常。一路通南北,天堑变通途。二十年前,小城真正有了第一条属于它的高速公路,这条高速公路不仅服务了本地经济的发展,更为小城的居民提供了极大便利。南连上海,北达京津,延伸东北,对接华东,高速公路像一条大动脉为小城注入了新的活力。“清晨园中餐,京津盘中餐”,它拉动了小城蔬菜、甜瓜等特色农业发展,深

入发展了机箱、毛刷、红木等沿线产业链。小城的飞速发展得益于高速公路的连接,高速公路就像化学实验中的“催化剂”,为小城经济发展添了一把“柴”,为人们的生活加了一块“糖”,为区域协调发展搭了一条“路”。随着时间的流逝,小城因高速而发展,我们因高速而改变人生。

愿意为高速公路服务一生吗?青年时的我问过自己,现在我的回答同样是:“是的”。我也常常在思考,人生没有成败只有经历,所谓得失,所谓成长,都无法用对错来权衡。我也知道这一生都抹不去高速从业的印记,都会为这身制服而披星戴月,为交通运输事业尽自己的一份力。

曾经偏僻、幽静的小站,现在因小城发展、物流发达而繁忙异常,周边高楼林立、车来车往,我也将迎来工作的第二十个年头。春华秋实,秋去冬来,我知道这小城的高速路是我尽展风采的“舞台”,是我成长时努力追逐飘扬的“旗帜”,更是我平凡不能再平凡的人生之“路”!

(作者系京沪高速青县收费站收费员)

漫·读书



《血色浪漫》是时代洪流下一代人不由自主的残酷青春,他们当霸主“拔份儿”,上山下乡,参军转业,下海经商,几经沉浮,却在同一个时代背景下活出了不同的悲喜。这是他们阳光灿烂的日子,在青春年华,他们都是在路上的行者,为了一个个不一样的精彩人生,他们在各自的轨道上奋斗着。

在路上

□ 周新媛

《亮剑》这部电视剧让我关注起它的作者都梁,闲暇时我又读了《亮剑》这部小说,我一直认为小说要比影视作品更精彩。记得有人曾调侃过:要想毁掉一部小说,那就把它拍成电视剧。读完这本书后我总感觉意犹未尽,随后又饶有兴趣地看了都梁的另一部小说《血色浪漫》。其中给我感触最深的是小说中所说的:在路上。

作为青年,我们应该永远在路上,带着激情,寻着梦想前进,这也是我们今天所说的不忘初心。在路上,就是注重过程而不苛求结果。但我们平时在做一件事情之前,总是过分考虑事情的结果,带着功利性去做,这可能跟我们所接受的教育有关。古时就有学而优则仕一说,读书就是为了有朝一日可以金榜题名;而今天,老师告诉我们要把这个知识点记牢,因为考试要考。只看中了事情的结果,而忽略了享受过程,所以我们把读书看成很苦的事情。但如果我们能够享受过程,对每一个新的领域产生好奇,并拥有探索的勇气,主动求知,或许会尝到更香甜的果实。

生活中不是缺少美,而是缺少发现美的眼睛。在路上,就是要静下心来,体会生活的美,过程的美。蓝蓝的天空有着朵朵白云点缀,站区里的花朵争相斗艳,时不时传来阵阵鸟儿的欢唱,这些都是美,只有用心体会,才能发现美,感受生活带给我们的快乐。

我作为一名高速公路收费员,每天重复着同样的工作,周而复始,也曾为此感到困惑、迷茫、苦恼。当我读完这部小说,“在路上”的精神感染了我,生活是自己的,我要享受生活和工作,把每一天都当成崭新的一天来过,热爱生活,体会生活的乐趣。

(作者系邢临高速威县收费站收费员)

责任编辑:王冉冉



石安高速刘福建摄

安全是什么

□ 史淑然

安全是一根扁担,
一头挑着人生幸福,
一头挑着和谐发展。
时时刻刻把它扛在肩上,
社会发展才能长治久安。

安全是一条纽带,
一边牵着亲人新盼,
一边连着工作重担。
时时刻刻把它系在心间,
大家小家才能幸福平安。

安全是一枚盾牌,
一面防御着诸多隐患,
一面守护着生命安全。
时时刻刻把它抓在手上,
高速事业才能行稳致远。

安全是一道闸门,
一侧阻挡着洪水猛兽,
一侧呵护着家园平安。
时时刻刻把它落到实处,
警钟长鸣才能防患未然。

(作者系石青高速行政人事部总监)

渔舟唱晚



石安高速刘福建摄

认真传达学习贯彻习近平总书记生态文明建设重要讲话及安全生产重要指示精神

(上接 Z1 版)紧盯道路运输、城市客运、公路运营、港口生产、内河水上交通、工程建设、铁路沿线环境、消防安全、防汛及暑期安保等重点行业、重点领域,强监管、补短板、严执法、抓整改,全面提升行业安全水平。三要坚持党的领导,强化责任担当,严格纪律规矩,做好值班值守工作,推动各项安全措施落地落实。

会议强调,省委书记王东峰的署名文章,高屋建瓴,思想深刻,内涵丰富,为我们做好国家安全工作指明了前进方向。全系统各级各部门要深入学习贯彻,深刻认识国家安全工作的重要性,全面贯彻落实好党组有关安全稳定工作决策部署,努力提升交通运输安全保障能力。要突出抓好建党100周年系列活动前后的安全稳定工作,逐级明确安全生产工作职责,开展安全大检查,举行业之力坚决守住安全生产这根红线。要紧紧围绕行业重点目标和要害部位,强化措施,确保行业安全稳定。重点加强公交通枢纽的安全

防范,强化旅客及行李物品安检,对车站等人员密集场所和公交加油加气站等重点部位增加安防力量,确保运营安全;大力加强公路安全巡查管护,对高速公路收费站、服务区、加油站等重点部位要加大安全防范力度,确保公路交通安全畅通;重点加强危险品运输车、长途客车和旅游包车的动态监控,提高安全检查等级;大力加强水路运输安全防范,加强石化类码头、仓库、储油气罐等重点目标和客运码头、港站等人员密集场所的巡逻防控。要切实抓好社会管理综合治理各项工作,着力推进社会和公众利益均等化,不断推进城乡交通一体化,为人民群众提供畅通、安全、舒适的出行环境,让群众真正满意在交通。开展交通运输领域执法问题专项整治,促进行业健康发展;加强矛盾纠纷排查化解工作,深入排查征地拆迁、客运经营、城市公交和出租汽车、工程建设等重点领域的突出问题,深入排查可能引发个人极端事件的矛盾纠纷。会议还研究了其它事项。

全面推动党中央决策部署在全系统落地生根开花结果

(上接 Z1 版)不断加强思想政治引领,把党外知识分子思想政治工作融入各业务领域业务工作中,不断增强政治认同、思想认同、情感认同。同时,结合推

动交通运输事业发展,帮助党外知识分子参加统一战线工作和活动,为他们建功立业、建言献策、服务社会创造良好条件。各级党组织要扛牢压实实

战工作政治责任,党组织书记要履行好第一责任人职责,按照条例和省委要求,细化工作举措、压实工作责任,确保各项任务务落落实地。

当好改善人民生活品质促进共同富裕的开路先锋

(上接 Z1 版)筹办冬奥的重要指示批示精神作为首要政治任务,创新实施以党建引领引领交通运输事业高质量发展、以交通先行支撑经济社会高质量发展“双先工程”,在项目一线组织开展“同心向党、共建雄安”活动,组织开展“党旗在一线飘扬、堡垒在一线构筑、党员在一线冲锋”活动,发扬新时代交通精神。二是创新工作机制。优化对接模式,省交通运输厅成立厅级领导牵头的建设专班,日常巡查、周旬调度、月度考核,抓标准、抓督导、抓示范。优化管理模式,创新实施“一会三

函”审批制度,将数十个开工前审批程序简化成4个环节,有效节省办理时限。优化组织模式,严把疫情筛查关、上岗关、施工关、值守关,实现“零疫情”“零感染”。先后开展“大于120天”“百日攻坚”“保通车”劳动竞赛,配强人力物力,配足原辅材料,配备高效机械,开足马力大会战、大决战。三是深化智能管理。组织科研力量,开展关键性技术研究,凝聚众智搭建起 BIM+GIS 信息化综合管理平台。该平台依托 BIM 建设模式和北斗定位,打通设计模型、数据监控、智能检测、人员定位、

项目管理等信息互联,实现日常管理远程可视化监管、可视化办公,可以“现场”发现问题,“当场”指出问题,第一时间解决问题,提升管理效益、决策效能。

据了解,此次论坛举办258项活动,包括开幕式、主旨报告、124场学术论坛、132场墙报论坛和20项成果发布,以及1场世界大学生桥梁设计大赛。主旨报告和学术论坛聚焦百年交通发展成就、交通强国、智慧交通、交通新基建等热点问题,探讨当前世界交通运输领域的最新科技成果、水平及发展动向。

(上接 Z1 版)但接触了十几家外资企业,都以失败告终。

直到1994年,通过艰苦谈判,终于成功引入香港一家公司投资。香港公司与河北省公路开发有限公司一起,成立合资公司石青高速公路有限公司,负责这条高速的运营、养护与管理。

这种模式被称作TOT,即“移交—经营—移交”,即以政府部门或国有企业将建设好的项目的一定期限产权或经营权,有偿转让给投资人,由其进行运营管理;投资人在约定的期限内通过经营收回全部投资并得到合理回报,双方合约期满后,投资人再将该项目交还政府部门或原企业的一种融资方式。

石太高速通过引入TOT模式,不仅缓解了资金压力,开创了高速公路引入港资建设,盘活国有资金的先河,也是一种经营管理模式的转变,堪称交通版的“小岗村”。

借着改革的东风,河北掀起高速公路建设高潮,省内后续唐津、京石、京张、保津等高速公路建设项目,都借鉴了这种融资合作模式。

2 征服地势“大落差”

“欲渡黄河冰塞川,将登太行雪满山。”太行山路有个特点,过了娘子关,到达山西境内才相对平坦。石太高速经过的这一段,却有着几百米高差的高山险谷,由于纵坡落差较大,给道路选线带来了很大挑战。

“原则上来说,一条线路,直线距离最好,但

是不见得过得去,可能有河流、矿产、高压线路等阻碍,所以我们的选线标准是选最好走的地方。山区的路一般是沿着溪水而建,术语叫沿溪线,因为河岸边总体比较平缓,两边没有大的落差。”省交通运输厅原副厅长杨国华介绍。

不同于现在的先进技术,过去选线,只能靠双脚徒步丈量。

为此,工程技术人员数次进山,一步步走,一寸寸记录。但从选线这第一步开始,太行山似乎打定主意要与修路人“作对”。

由于高山陡峭、低谷险恶,导致很多施工材料难以运输到场。项目组只好就地取材,河道里的沙、高山上的石,都成了修路原材料。太行山脉岩石结构较多,项目组又过山跨谷,克服复杂多变的地势,修建了大量的石拱桥涵。而在没有定向爆破、雷管炸药的年代,工人们就通过人工打孔,再装填炸药引燃导火索的方式炸山开路。

“取高补低”,也是当时修路的一种主要方式,即把高山上爆破的石头填到低的地方去。但土石混填导致石头之间有缝隙,无法确保压实度,如何保证工程质量,又成为摆在项目组面前的新难题。

当时,道路开发中心研究了三种办法:一是通过测量标高,观测沉降量来控制压实度;二是将土石混填路段作为过渡性路面,通车后,再通过自然沉降进行修补;三是通过在路基上打孔、注浆的方式,把缝填实。

实验、修正,再实验、再修正……这些看似古老而笨拙的方法却在实践中证明行之有效。

这些土石混填路段,迄今未出现过一次事故。

历经3年,这条横穿太行山最艰险路段的“巨龙”,被雕琢出了模样。

1995年10月18日,石太高速正式通车。这是一条双向四车道,全封闭、全立交的高速公路,向西,它连接拥有全国最多能源储量的山西省、陕西省;向北、向东,它连接京、津、冀、鲁以及能源输出港口。

石太高速表现出无可替代的直达性和天然优势,成为国家高速网东西通道中的最佳通道之一,也成为沟通冀、晋两省乃至东西地区最便捷的公路走廊。

它的出现,不仅为日后其他山区高速公路的建设养护积累了宝贵经验,还为建设适应重载运输和大交通量通行需要的高等级公路,更好地承担“西煤东运”任务做出了有益尝试。

3 “饱经风霜”保畅通

“小马拉大车”,似乎是对石太高速最生动的诠释。

没有ETC车道,仅3.5米的单车道宽度、较多的纵坡……这些“硬伤”无形中给这条高速的日常运营养护增添了难度。

以养护作业为例。由于路面窄、坡度陡、货车多,封闭一条车道后,另一条车道的宽度不足以正常通过一辆货车。“高速公路养护,通常每段一次施工2公里,石太高速每段一次只能施工200米,否则就会形成堵车问题。”石太高速工部总监杨国力说。

到了雪天,融雪剂需要车辆碾压压开才能达到效果,但石太高速多山路,下雪就要封路。没有车经过,洒了融雪剂的作用微乎其微。

修路、补路也成难题。以桥梁伸缩缝举例,维修的基本周期在27天。为缩短时间,石青高速公路有限公司购买了新型材料,以确保3小时内通车,尽管这样会大大增加成本。

然而,就是这样一条自建成起就面临诸多困难的高速公路,却在许多重大时间节点上,展现出了令人惊叹的保畅能力。

2009年,河北省遭遇史上罕见的暴雪袭击,石太高速因暴雪关闭。为确保道路畅通,石青高速公路有限公司组织周围村民进行有偿扫雪。“当时,村支书找到我们,说石青职工忙不过来,让大家去帮把手。干6个小时,给50元钱。别给钱,就是不给钱,帮帮忙也是应该的。”参与除雪的康树槐老人记忆犹新。

2016年“7·19”洪灾,华北地区遭受暴雨袭击,河北省多个县市山洪暴发,西部山区多条省道公路被冲毁,石太高速二通道瘫痪,307国道封闭,石太高速成为当时河北省通往西部灾区及晋陕省份的唯一救援民生通道,以至于出现了开通21年来少见的场景——车流长龙延绵几十公里,从山西境内一直缓慢压车到了河北境内。

冀晋交界原晋陕西主线收费站站长刘晓东回忆,当时,暴雨冲毁了信号塔,导致手机信号全部中断,抢险救援人员之间无法互相联系,只能靠平日演练经验各自行动,在最短时

间内,为抢险救灾疏通出了一条“生命线”。

尽管石太高速“饱经风霜”,但在耐心养护下,成为太行山西两侧通往东的重要保障通道。

据统计,石太高速建成之前,307国道的日车流量约为4000辆次,而建成后,石太高速日车流量就达到16000辆次左右,整整翻了两番。运输高峰阶段,每年经石太高速运出的煤炭高达2.6亿吨。

路通了,获益的还有百姓。

25年里,石太高速沿线建成了成熟的经济带,鹿泉经济开发区、井陘及井陘矿区等沿线区域经济得到迅猛发展。

——井陘县依托石太高速交通运输便利的区位优势,建成多个省级煤炭市场,年吞吐量达130万吨,年交易额13亿元,一跃成为中国最大的煤炭集散地之一。

——始建于汉代的千年古镇井陘天长镇,不仅依托石太高速便捷的交通发展起旅游业,更建设成为省级首批循环经济开发区,园区入驻企业近30家,实现年利税23亿元。

——利用沿线苍岩山、锦山、仙台山等自然景观,秦皇古驿道、井陘窑遗址、井陘旧城墙、西部长青等综合性景观,以及天长古镇、于家石头村等古遗址人文旅游带,当地百姓通过发展旅游业迎来新生活。

从最初创新融资模式建成通车,到25年来持续支撑能源运送,再到造福沿线百姓,石太高速将愚公移山的古老寓言以另一种方式变成现实。