

打通湛江腾飞的“最后一公里”

“再加把劲，九月底主线通车，咱们的海田支线也不能落后。”一航局广东玉湛高速二工区经理杨明东在调度会上郑重说道。

玉湛高速广东段，湛江市重要出省通道之一，连接广东、广西两省，全长100.9公里，建成后湛江到玉林的行车时间将由目前的4小时缩短至1.5小时，是湛江经济腾飞的“大动脉”。

“主线是湛江的大动脉，海田支线则为湛江腾飞插上翅膀”。海田支线全长8.17公里，湛江市赤坎区市民10分钟即可上高速，是湛江主城区最近、最便捷的出城通道，俨然是一条民生路。但对于建设者们来说，这是他们的心血结晶。一年多来，面对雨季长、地质条件差、土方匮乏、征迁推进慢、民风民俗等问题，建设者们不断挑战难题，展开了一场竞技“马拉松”，创造了一项又一项新纪录，打通了湛江城区“最后一公里”。

“海田支线最大的难题就是海田互通立交。”杨明东说道。海田互通立交作为支线全线唯一一座互通立交，南接海田路、东西连接228国道和调顺岛大桥，位于高速公路和多条地方干线之间快速转换的心脏位置。

按照原来施工方案，该地将设置一座平交口，但是多条干线

在此汇聚，车流量巨大，并且距离村庄不足一公里，村民进出存在安全隐患。同时湛江作为广东省省域副中心城市和北部湾城市群中心城市，平交方案无法适应湛江长远发展。

“原有的平交方案不合理，我们应该怎么解决，大家都说来自我的意见。”研讨会上，总工汉维刚说道，“我们能不能把平交口往旁边挪一下。”“不行，这样不能解决全部问题，并且改变平交口位置，会增加我们的成本。”大家各抒己见，始终无法形成统一意见。

“既然怎么办都是增加成本，我们本想松口气，没想到现实又给了我们‘上’了一课。”技术主办郑羿珂说道。

海田互通立交所在地原本是一片海滩，沉积大量淤泥和河沙，稍有不慎就容易塌方形成沉孔。海田支线如果不能如期完成，将影响玉湛高速全线通车，沉甸甸的压力笼罩在大家心头。

“必须马上优化施工方案。”杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后，决定采用钢

护筒施工方案，利用钢护壁对桩基进行保护，就是为基坑形成一圈“堤坝”，将地下水拒之门外。

优化后的施工方案被采纳，那究竟怎么解决便道问题，实现项目部进场施工？原来受基本农田影响，项目部无法征地基础设施便道，杨明东看见眼里急在心里，始终没有好的解决办法。

“通过研究水位，计算回填高程，增加了跨河钢便桥，同时优化了排水系统。”经过数日的抢修，一条笔直的便道呈现在大家眼前，大型设备开始进场，进行桩基施工，失去的工期慢慢的被“抢”了回来。

“车辆导流方案解决了，我们本想松口气，没想到现实又给了我们‘上’了一课。”技术主办郑羿珂说道。

“既然怎么办都是增加成本，我们本想松口气，没想到现实又给了我们‘上’了一课。”技术主办郑羿珂说道。

“既然怎么办都是增加成本，我们本想松口气，没想到现实又给了我们‘上’了一课。”技术主办郑羿珂说道。

海水倒灌，所有的一切都变成了零。看着心血毁于一旦，现场调度忍不住流下了泪水。“现场的7台大型水泵，都是我们一点点打进去的，现在又得重头再来。”调度张会东语气低沉的说道。

王盛达

方向明确，说干就干。大家经过数天的实地勘测，拿出了设计方案，设置7座桥梁，其中主线桥1座，辅道桥5座，横跨228国道新建桥梁一座，同时拆除原有文车村老桥。就在大家以为胜利在望的时刻，新的问题接踵而来。互通立交建设过程中需要封闭海田路，初步方案是过往车辆绕行八公里。没成想被交通部门一口否决，“绕行八公里里

“必须马上优化施工方案。”杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后，决定采用钢

护筒施工方案，利用钢护壁对桩基进行保护，就是为基坑形成一圈“堤坝”，将地下水拒之门外。

“事情迈出第一步了，后边的就简单多了，这不，高阳互通的跨线手续办理就仅用了3个月。”李福宁满脸笑容。

“安全问题可不能小视啊，方案能不能取得产权单位的认可，除了要保护既有线路，安全性尤为重要的。”汉维刚解释道。

眼看万事俱备，只欠东风，汉维刚拿着交通组织方案连夜从湛江赶到广州，向着“领取”跨线手续最后一步——广东省交通厅评审会冲刺。就在大家翘首以盼时，产权单位突然变卦，拒绝“代建拼宽4车道”方案，省厅评审会也不得不暂时取消。所有编制研究的交通组织方案、管养协议等必须推倒重来。“近2个月的时间又白白浪费了。”汉维刚不由地叹息道，仿佛一腔冷水倾盆而下。

“怕什么，什么事情都是往前冲出来的。”跨线施工会上，工区总工汉维刚的一句话瞬间点燃了低沉的会议氛围。竹园互通作为全线最大的互通，也是标志性结构物，进度要求极为紧张，但开工“钥匙”——跨线手续迟迟没有拿到，眼看雨季临近，汉维刚是看在眼里急在心里。“如何做好交通组织方案？”“找什么部门对接？”等一系列问题扑面而来。

万事开头难，交通组织方案优化成了手续办理的首只“拦路虎”。“定了！竹园互通跨沈海高速段代建拼宽4车道，转移交通流。”“经过近一个月的“软磨硬泡”，汉维刚拿着这份最优的交通组织方案，激动地喊道。原来，代建拼宽4车道费用是由产权单位茂湛公司承担，工区仅负责施工，拼

“跨线手续就好比一把施工‘钥匙’，虽然难‘配’，但为我们消除了不少施工断点，这三年的心血没白费啊。”望着远处蜿蜒的玉湛高速，工区经理杨明东望着延伸至远方的公路，目光如炬。

刘召阳

“必须马上优化施工方案。”杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后，决定采用钢

护筒施工方案，利用钢护壁对桩基进行保护，就是为基坑形成一圈“堤坝”，将地下水拒之门外。

“事情迈出第一步了，后边的就简单多了，这不，高阳互通的跨线手续办理就仅用了3个月。”李福宁满脸笑容。

“安全问题可不能小视啊，方案能不能取得产权单位的认可，除了要保护既有线路，安全性尤为重要的。”汉维刚解释道。

眼看万事俱备，只欠东风，汉维刚拿着交通组织方案连夜从湛江赶到广州，向着“领取”跨线手续最后一步——广东省交通厅评审会冲刺。就在大家翘首以盼时，产权单位突然变卦，拒绝“代建拼宽4车道”方案，省厅评审会也不得不暂时取消。所有编制研究的交通组织方案、管养协议等必须推倒重来。“近2个月的时间又白白浪费了。”汉维刚不由地叹息道，仿佛一腔冷水倾盆而下。

“怕什么，什么事情都是往前冲出来的。”跨线施工会上，工区总工汉维刚的一句话瞬间点燃了低沉的会议氛围。竹园互通作为全线最大的互通，也是标志性结构物，进度要求极为紧张，但开工“钥匙”——跨线手续迟迟没有拿到，眼看雨季临近，汉维刚是看在眼里急在心里。“如何做好交通组织方案？”“找什么部门对接？”等一系列问题扑面而来。

万事开头难，交通组织方案优化成了手续办理的首只“拦路虎”。“定了！竹园互通跨沈海高速段代建拼宽4车道，转移交通流。”“经过近一个月的“软磨硬泡”，汉维刚拿着这份最优的交通组织方案，激动地喊道。原来，代建拼宽4车道费用是由产权单位茂湛公司承担，工区仅负责施工，拼

“跨线手续就好比一把施工‘钥匙’，虽然难‘配’，但为我们消除了不少施工断点，这三年的心血没白费啊。”望着远处蜿蜒的玉湛高速，工区经理杨明东望着延伸至远方的公路，目光如炬。

刘召阳

“必须马上优化施工方案。”杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后，决定采用钢

护筒施工方案，利用钢护壁对桩基进行保护，就是为基坑形成一圈“堤坝”，将地下水拒之门外。

“事情迈出第一步了，后边的就简单多了，这不，高阳互通的跨线手续办理就仅用了3个月。”李福宁满脸笑容。

王盛达

“必须马上优化施工方案。”杨明东当机立断。在与各方代表充分沟通后，决定采用钢

护筒施工方案，利用钢护壁对桩基进行保护，就是为基坑形成一圈“堤坝”，将地下水拒之门外。

“事情迈出第一步了，后边的就简单多了，这不，

编者按 公司承建的汕头综合管廊和中山东路工程，为2021年汕头亚青会的重点配套项目，两个项目的建设对于加快汕头经济发展重心向东海岸延伸的步伐，推进汕头中心城市建设具有划时代意义。综合管廊项目为全国首个吹填地基的管廊，同时也是汕头市第一条综合管廊，全长22.64公里，包括综合管廊主体和附属设施建设。项目建成后，将从电气、排水、消防等多个方面保证

亚青会主场馆的顺利运行，同时对东海岸新城的建设发展具有巨大的推动作用。中山东路道路桥梁及配套工程为城市快速路，全长18.64千米。公司负责中砂特大桥施工，中砂特大桥为一航局首次建设的双塔中央双索面斜拉桥，大桥建成后，将连接龙湖、澄海两区，极大地改善交通运输条件，为汕头社会经济发展提供坚实保障。

走进广东汕头区域项目

王超 张征

中山东路：给围堰贴个“创可贴”

阳光炙烤着中山东路项目部中砂大桥的施工现场，工程部副部长李志鹏正顶着烈日指挥工人进行主墩围堰的施工，现场一派繁忙景象。

中砂特大桥全长1325米，全桥共6联，第四联主桥为主跨180米的双塔中央双索面斜拉桥，主墩桩基共24根，其中9号和10号墩柱为主墩，是整座大桥的控制性单元，决定了整个工程的整体进度，也是项目部最关键的因素。虽然是土木工程专业出身，也参与过桥梁工程建设，可是第一次参与斜拉桥建设对于李志鹏来说仍是一个不小的挑战。再加上施工工期受亚青会影响大幅压缩，李志鹏只能在高强度的工期压力之下争分夺秒地对这两根墩柱的围堰进行清淤、支护和保养。

与线性工程的桩基施工不同，中砂大桥的桩基施工全部在水下完成，水下环境的不确定性给施工带来了极大的困难。在桩基施工的过程中李志鹏发现钢板桩还管用呢。以前打设钢板桩时不管你做的多么细致，总还是会有些小缝隙漏水，久而久之缝隙越来越大，问题还是没解决。但是因为钢板桩内外有水压差，我们只需要把棉花放到渗水口，水的压力会帮我们把棉花压到缝隙里，堵住渗水口，这样再打上钢板桩就再也不会漏水了。”李志鹏解释到。经过多次的技术研讨之后，结合实践经验，项目部决定采用外封内堵工艺，在围堰内对脱扣处进行钢板焊接，棉被堵塞，外围灌注混凝土。如此一来，钢板筒渗水的问题就彻底解决了，大大提高了施工效率，为后续施工的展开提供了先决条件。

污水情况一出现，李志鹏马上组织潜水员对下部结构进行摸排，发现有2处锁扣脱扣。面对这个棘手的难题，项目部召开了多次攻坚会，决定首先对脱扣处进行外围打设钢板桩，再回填堵料，但是由于潮水来回冲刷，堵料效果并不好。为了尽可能减小渗水情况对工期的影响，李志鹏只能带领着大家一边抽水一边进行后续的施工。“那段



综合管廊：抢建城市“生命线”

汕头夏季的烈日下，在汕头综合管廊项目的施工现场，宋祥胜、刘维亮和相宝昌三人带领着现场作业人员有条不紊地进行着钢板桩的打设、钢支撑的安装、基坑抽水、基坑回填、用电线路维护等施工工序，古铜色的脸上流淌着晶莹的汗水。

“在我们的心里，每一条管廊就跟我们自己的孩子一样，看着我们建设好的管廊埋在地下，心里还真不是滋味”。现场总调度宋祥胜说。

这个平均年龄51岁的小团队自项目开工以来就一直坚守在施工一线，从最开始的管廊试验段建设，到后续的主体施工，他们见证了项目的一个节点和突破。“我们这个小团队可不得了，他们都是公司的老员工了，经验自然没得说，但他们干起来可还真不比年轻小伙子差呢！”汕头综合管廊项目部支部书记张文邦如此说道。

宋祥胜作为一个老木工，对钢模板的适用性很有发言权。项目自主施工段使用的是轻型结构的体系模板，这种新型模板在中间有支撑，底下有滚轮，能够整支整拆。可移动顶模施工工法的运用不仅节省了大量人力，而且由于中间活动支撑的设计能够大大缩短拆模时间，原本从钢支撑的安装到拆模最少需要5天时间，如今采用新工法后这个过程缩短了2到3天，施工效率提高了近一倍。

电工相宝昌1988年进入公司以来，一直坚守在自己的工作岗位上，作为项目上为数不多的丰富经验的电工师傅，相宝昌是团队里不可或缺的一员。

“工地用电无小事，从每天的设备用

电检查到日常的用电安全教育，他总是希望所有的事情都能够亲力亲为。汕头高温多雨的天气对工地用电的影响极大，他常常需要爬到坑基底部先把积水抽干，再进行抢修工作，条件虽然艰苦，但他却依旧坚定。带着一身的泥水老相

说：“施工用电可耽误不得马虎不得，裤子湿了可以再换嘛，只要能把线路抢修工作完成就好。”

目前，综合管廊项目已初具形象，随着施工黄金时期的到来，项目施工将迎来高峰，备受期待的城市“生命线”也将在12月底完成主线施工。



本报地址：青岛市福州路16号中港大厦

邮编：266071

电话：(0532)58705052

总编辑：刘畅

津注明天

中国驰名商标

2020年9月25日

第521期

1989年5月5日创刊

中交一航局第二工程有限公司主办

筑港人

ZHU

GANG

REN

E-mail: zhugangren@163.com

公司网址: http://www.ccccgd.com

青岛市内部资料准印证 047号

思想坐标 舆论高地
交流平台 文化家园

倡议书

中交一航局二公司全体员工：

9月12日，公司召开九月份工作例会。会议指出，在疫情防控常态化形势下，经过全体员工的艰辛努力与辛苦付出，公司1-8月份主要指标和经济运行质量保持了稳中向好、稳中有进的发展态势。

成绩来之不易，头脑更需清醒。公司领导着重强调，要清醒看到公司当前发展与一航局党委要求和自身高质量发展要求还有差距，特别是通过上级和公司安全质量技术督查中发现，我们在安全生产、质量管理和基础管理上亟待改进和提升。

2020年还剩不到4个月，改革举措需落地见效，企业发展机遇要倍加珍惜。在这个特殊而关键的时期，我们迎来了全国第43个“质量月”活动，公司已然吹响了决战决胜年度目标的冲锋号。在此，公司党委和领导班子倡议全体员工，坚守安全生命线，筑牢质量防护堤，以实际行动抓好安全质量工作。

提高站位，认识到位。安全质量工作之所以不到位，根本原因在于思想认识不到位。习近平总书记多次强调，“人民至上、生命至上，保护人民生命安全和身体健康可以不惜一切代价”，安全不能代表一切但安全能代表一切；“质量是企业的生命，优良的质量是员工永恒的追求”，安全与质量是企业和个人的通行证、生命线。公司当前发展局面来之不易，必须加倍珍惜，绝对不能在安全质量上出现任何问题，这也是对公司“聚力争一流”的真正考验所在。全员要深刻认清当前安全质量形势的严峻性，着力攻克安全质量工作难题，破解安全质量工作矛盾，厚植安全质量发展优势，敬畏生命、敬畏制度、敬畏专业，坚决不做“看客”、不空喊口号，真正把安全质量当成人生关键、企业发展的大事，积极参与到管理中来，强化“管业务必须管安全”，营造“人人管质量”的良好氛围。

敬畏职责，责任到位。在其位，就要谋其政、尽其责。企业安全质量，关乎每个人对职责的践行和坚守。两级主要领导是否加大精力和资源投入，公司分管领导是否带队开展督查检查？项目经理、支部书记是否在项目上带班检查，落实整改，其他成员是否履行安全质量“一岗双责”到位，管业务必须管安全、管质量，由“参与者”向“责任者”转变？在每一次的施工，我们的员工、协作队伍人员是否做到遵章守纪，从规范佩戴安全帽、扎实开展质量改进等方面做好工作，把安全质量“全员参与”化作“全员负责”。

用好手段，落实到位。集团、一航局的管理理念为我们指明了安全生产和质量管理的路径方法，各类督查检查为我们提供了抓好安全质量具体工作的案例。自现在起，公司将把安全质量技术综合督查作为一项重要手段，贯穿于抓好安全质量工作的全过程。督查前期，既要坚持“四不两直”的工作原则，杜绝提前准备、看不到实情，又要坚持策划到点，提前对检查单位安全质量技术等方面存在的问题进行梳理、研究，体现鲜明的问题导向。过程中，要突出严格严苛，找问题查隐患，管控好每一个风险点、消除每一处隐患、改进工艺方案，能现场整改的绝不过夜，不能现场整改的要明确整改时间和责任人，限期限时整改到位，体现出严格的落实导向。督查后，将结果纳入绩效考核，加大处罚问责力度，落实到具体责任人，作为对基层单位完成目标任务、领导干部履职尽责的重要评价标准，体现出鲜明的结果导向。

时有所需，必有所为。在“聚力争一流”、决战决胜年度目标任务的关键时期，让我们共同关注安全、重视质量，以实际行动做安全和质量的护航人，坚守安全生命线，筑牢质量防护堤，建设平安工程、品质工程，护航企业高质量发展。

公司党委书记、执行董事：公司党委副书记、总经理：

本报湛江讯(记者秦志峰)9月17日，经过三年时间鏖战，中交一航局投资建设的玉林至湛江高速公路(广东段)正式通车！标志着玉林至湛江高速公路全线正式开通运营，粤桂两省之间再添一条快速通道。

广东玉湛通车仪式在赤坎站举行。湛江市委书记、市人大常委会主任郑人豪，市委副书记、代市长曾进泽，玉林市委副书记、市长白松涛，湛江市政协主席许顺，市人大常委常务副副主任邓振新，市委常委、常务副市长曹兴，广东省公路事务中心党委副书记施秋民，农业银行广东省分行营销总监黄东祥，中国交建粤港澳大湾区区域总部副总经理刘嘉，中交二公院总经理冯鹤程、总工程师张斌斌，中交资产管理有限公司董事长冯锡荣、总经理刘萍芳，中交一航局总经理冯洪涛、由广君，武志华参加通车仪式。

曾进泽在致辞中表示，玉湛高速广东段的开通，是北部湾区域互通的重要成果。当前，湛江正处

于加快交通建设的黄金机遇期，希望

大家一如既往支持湛江、投资湛江、建设湛江，共同为湛江加快打造现代化沿海经济带重要

增长极，做出新的更大贡献。

玉湛高速(广东段)是广东省湛

江市首条南北向高速公路，项目全

长100.9公里，主线长92.8公里，海

田支线长8.2公里，起于两广界处

廉江市和寮镇军田村，接玉湛高速

(广西段)“连体”，玉林到湛江

的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧

密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出

省通道之一，也是广西高速公路网

“环12横13纵25联”规划布局中

的“联10”。通车后，与今年6月通车

的深汕高速形成“广深西”连体，

玉林到湛江的车程由原来的4个多小时缩短为

1.5小时，北部湾城市圈融合更加紧密，对粤桂琼区域一体化起到巨大

推动作用。(详见二版工程专版)

玉湛高速全长175.9公里，是广

东省高速公路网连通广西的9条出