

四天四夜 雪战绕城

2月2日凌晨1时,南京绕城公路破冰除雪奋战四昼夜,双向八车道终于实现全线放行,看着南来北往快速通过的车辆,参战者们皱紧的眉头终于舒展了,露出欢欣的微笑。

2008年的第一场大雪一气下了三天三夜,南京绕城公路32公里长的路面上的积雪平均达到近50厘米,从1月26日下雪到28日雪止期间,南京公路职工昼夜冒雪在公路东西两侧分别打出一个单车通道,29日上午车辆开始放行。由于周边高速公路积压的车辆一下子全部涌上绕城公路,单车通道无法承受,造成拥堵,见此状况公路处迅速调集全处机械设备增援绕城公路,一场连续奋战四天四夜的破冰除雪保畅通的战斗打响了。



南京绕城公路破冰除雪奋战四昼夜,双向八车道终于实现全线放行

身肩重任的指挥部

省公路局、市交通局成立临时保畅通指挥部,省公路局伏如元副局长担任督察,市交通局乔海滨副局长坐镇指挥,南京公路处处长丛培建担任总调度,副处长陈玉良、金国斌、薛海,兵分三路扫雪除冰,党委书记潘建国在指挥部负责协调与后勤保障。负责管养绕城公路的江南高等级公路管理处担任主力先锋,路政支队负责交通管理,前来支援各公路站的队伍一齐合力攻坚。

南京市副市长陆冰要求指挥部迅速将双向二车道扩展到双向六车道,任务非常艰巨。

连夜施工力保畅通

由于路面宽(双向四车道)战线长,扫雪除冰全部采用机械化作业,记者看到,只见各作业段在积满冰雪的道路上马达轰鸣,机声隆隆,挖掘机械除冰,冰雪翻飞;装载机铲雪,雪花四溅;撒盐车撒盐,银花飞舞……到了夜里,所有机械连夜施工,只见来

往穿梭,灯火通明,工作面一段一段向前推进。路政支队调集了20辆路政车在各交通要道引导车辆,在各工作面管理和疏导交通,有效保证了各作业段有序进展,始终保持了车辆干一段放一阵的间歇性交通状态。

越来越大的压力

大雪暂停,冰冻来袭,交通部门紧急总动员,市交通局庞顺根局长连夜赶到绕城公路督察扫雪除冰的进展情况,他要求:要高度重视扫雪除冰工作,进一步加大扫雪除冰的力量和进度,加大路政疏导力度,保安全、保畅通。

由于车轮的碾压和冰冻的加剧,尚未清理的路面开始出现冰沟、冰槽、冰疙瘩,在部分桥面甚至出现了达20厘米的厚冰层,一些地方装载机施工也很困难,作业难度越来越大,推进速度开始下降,车辆放行间隔时间开始变长,部分驾乘人员的意见声也越来越大,指挥部承受了来自社会各方以及上级越来越重的压力。

这场“战斗”的英雄们

在面临巨大的困难和压力面前,指挥部没有退缩,而是化压力为动力,一方面进一步调集力量,加大人力物力和机械设备的投入;另一方面改进扫雪除冰作业方式,加快推进速度。

乔海滨坐镇指挥部,全盘指挥、综合协调,既要即时掌握全局进展,又要随时向上级汇报和传达上级指示,同时,还要注意扫雪除冰作业方式不断改进,想方设法在加快推进的同时提高工作质量。

丛培建是指挥部年纪最长的老同志,工作认真、作风严谨,工作不合要求急起来偶而也会发火,四天四夜他休息的时间加在一起也不过几个小时。党委书记潘建国是一位50多岁经验丰富的老同志,他身体不好,患有四种疾病,但他一直昼夜坚守在指挥部,为工程全线保证供给,稍有空他也会赶到各作业段了解情况,帮助工作,有时还会协助现场指挥,大伙关心他的身体,他大手一挥笑道:没事,挺

得住。省劳动模范、路政支队政委卞福海,他从下雪第一天起每天昼夜上路巡查重要干线公路,发现问题立即调动力量进行排解,全市路政队伍在保畅通方面发挥了重要作用,绕城雪战开始后他亲自担任现场交通管理指挥,使各作业面施工放车安排得井然有序。正是有了指挥部这样一个素质作风都过硬的领导集体,才会有一支过硬的公路职工队伍,雪战绕城才有了胜利的坚实保障。

江南高等级公路管理处站长耿银贤,自下雪之日起,就一直奔波在作业现场,已经持续了整整7天7夜,雪水浸湿了他的衣衫,头发上都结了冰霜,饿了将就吃碗方便面,困了就和田打个盹,为预防突发的险情,他没有丝毫怠慢。副站长张志宁几天来就没有像样的休息过,反反复复地往返于60多公里的路程上,一处处检查落实各项工作,吃喝全在路上,出行的轨迹除了路还是路,精神疲惫了,眼圈熬黑了,嗓子嘶哑了,直至步履蹒跚,竭尽全力,但是他对工

作热情却丝毫没有减退,依旧坚守在岗位上直到全线通车前的最后一分钟。副站长王涛和路政大队副大队长李斌各司其职,及时调遣着扫雪机械物资,疏导路面,全力以赴做好综合保障工作。站里的5辆路政车和20名路政员全部上路。江南站的职工日夜奋战在一线,所有参战的机械操作手是这场破冰扫雪战役的主力军,他们夜以继日地在路面上作业,不少同志经常上机一干就是近20个小时,他们饮食没有规律,常把三餐并作二餐,仅在换班短暂休息后又上路作业了。

还有值得一提的路政大队的副中队长罗成武同志,他身为路政大队的副中队长,以身作则,一直坚守在现场,近50岁的他患有肾结石,每天只能靠“暖宝宝”来护腰,行走在路上,时间长了雪水灌进他的胶鞋,双脚被冻得失去了知觉,可他还是笑呵呵地在路上忙碌着。

胜利就在前方

1月31日,也就是在最

困难的时刻,近4000名解放军、武警和民兵上来了,他们在东杨坊至双龙街之间公路上拉开战场,甩开膀子大干起来,由于是人工作业,加上不少路段结冰,一铲砸下去只落得几个白点,因此他们着重清除了路面积雪,为公路机械铲除坚冰创造了良好条件。由于得到部队同志们的帮助,绕城公路破冰除雪进度不断加快。

机械操作手们是这场破冰除雪战役的主力军,他们夜以继日地在路面上作业,不少同志经常上机一干就是近20个小时。在大家齐心协力共同努力下,2月2日凌晨,冰封的绕城公路终于通车了。

四天四夜中,为确保全市交通畅通这个大局,1月31日,丛处长亲自带领处机关和路桥公司的全体人员以及部分设备到南京二桥高速公路增援,一直干到深夜,清理路面约5公里。

路通了,车跑了,回乡的人们欢笑了。

快报特约记者 王宁宪 文/摄

今日视点

收费站何以敢制造新的拥堵?

贵州2日的好天气给抢运抗灾物资、输送旅客提供了良好的机会,高速公路上车流量大增。而西南出海大通道的贵阳小碧收费站则开始重新收取过路费,造成严重堵车,形成约2公里长车流,上千车辆只能缓慢通行。

(2月3日《新华网》) 在举国上下破冰救灾,全社会各部门倾尽全力、不讲条件保畅通的关键时刻,小碧收费站为了蝇头小利,置车辆长龙于不顾,人为制造交通堵塞,这与趁火打劫有什么区别?抗灾如战场,有关部门应该严肃查处通知收费站重新收费的部门与

相关责任人,督促收费站马上停止收费,确保道路安全畅通。

在冰雪灾害面前,不少地方出台了减免道路收费的措施,对减轻灾情、保障畅通发挥了重要作用。也有不少省市制定了车辆拥堵,收费站实行免费放行的规定。但为何有人仍然敢于无视公共利益,对道路重新收费,一切向钱看呢?在我看来,主要原因在于收费站特殊情况免费放行的政策尚处于各地方、各部门各自为政的阶段。在不少地方,特殊情况收费站免费放行并未形成制度,多表现为一种姿态,一种应景

措施,靠上级领导指示、舆论力量与有关部门自律来实现。由于缺乏明确的法律制度规定与配套的监管问责机制做支撑,免费放行政策执行起来自然没有力度。仅靠舆论的力量与个案查处并不能从根本上解决问题。建立长效机制才是问题的关键。

众所周知,我国公路收费的合法性合理性一直广受舆论诟病,即使我们目前不能大规模撤除收费站,但是对于特殊天气条件,收费站免费放行,保障道路畅通,维护公共利益,是完全可以做到的。更何况,消法规

定公民有公平交易的权利。公民通过公路,他们与交通管理部门之间就是消费合同关系,交通管理部门应为他们提供周到的服务。对司机来讲,交通拥堵,既耽误时间,影响心情,还造成经济损失。就应该得到免费放行这样合理补偿。而且站在保障道路畅通、抗击灾害的高度来看这个问题,收费站免费放行拥堵车辆,更是没有任何理由可讲。

在这方面,除了有的地方采取临时措施免费放行车辆外,有的地方还进行过立法探索。比如,2007年1月江苏省就通过了《江苏省高速公路条例》。该条例规定,因未开足收费道口而造成平均

10台以上车辆等待交费,或者开足道口后,待交费车辆排队超过200米,收费站要免费放行。从法律的层面对收费站拥堵免费作出了明确规定。按照该条例的规定,因为大雾、冰雪等原因关闭道口或者收费站附近发生交通事故导致车辆拥挤、堵塞,收费站要免费放行。国家有关方面应该借鉴地方立法探索,制定统一的收费站拥堵免费规定,形成收费站拥堵免费全国一盘棋的局面。制度越具有刚性,有关部门钻空子的机会就越小。从而确保道路畅通,维护公共利益。(叶祝颐)

李红霞之死 能否促进客运改革?

湖北女子李红霞在广州火车站周边候车时被人挤倒,于昨日凌晨不治身亡。与李红霞一起被挤倒的还有其同乡曾祥均,曾祥均经抢救很快苏醒。

(《南方都市报》2月3日) 回家之旅变成了死亡之旅,这是全社会的悲痛,但此事更应让我们反思,节假日列车客运是否到了应该改革的时候?

如果用两个字形容节假日火车客运状况,我会选择:“挤”和“跑”。进站验票的时候是“挤”,过了验票口就是“跑”了,所有的人都不约而同跑了起来,如逃难一般。那个时候,秩序和安全被很多人抛在脑后。由此我想,在节假日,列车停站时间是否能适当延长点,或者提前分批分次地让大家先进入站内,而进站之后,火车站更应多派一些工作人员维护秩序。至于验票口,更是有必要改成快速的电子条形码扫描验票,而不是慢吞吞急死人的手工验票。乘客之所以要疯狂地跑向火车,还有一个原因在于座位。在节假日里,很多列车都是严重超员的。有座位票者,也并非完全能心安,因为也有可能有人占据你的座位。总之,列车的座位之争往往体现了自然界盛行的丛林法则。李红霞的被挤身亡,追根究底,还是一个管理的问题。这件事提醒我们,铁路部门应该开辟妇女、儿童、老人、残疾人入站的“绿色通道”,保证他们不成为“丛林法则”的受害者。

旅客可以悠闲进站,上火车时不需要争先恐后,上车后不用挤得透不过气来,这应该是铁路客运服务追求的目标。

(徐德国)

相关评论

雪灾停电应该亡羊补牢

这次罕见的雪灾导致全国大面积停电和电气列车停运,为了融冰通电,更有一些电力企业员工不幸殉职,但这样一条新闻却让我顿时悲愤莫名:原来这一切损失和代价都是可以避免的,我们早已有了足够优良的技术手段解决覆冰的问题——“陕西宝鸡市供电局于上世纪70年代自主研发并实施了‘带负荷融冰线路覆冰技术’,这一技术主要是通过导线发热自动融化覆冰”。

(2月2日《西安晚报》) 这种早在上个世纪70年代已经成熟的技术,为什么在经过了30多年漫长的光阴之后,仍然没有在全国

范围内推广?为什么到目前为止,宝鸡市供电局仍然是“全国唯一的带负荷融冰技术”的使用者?

这种现象,我想只能归结为有关方面的官僚主义,或者麻木不仁。为亡羊补牢起见,我提出这样几点建议:一是国家电力管理部门应该对此事进行调查,吸取惨痛教训,并向全国人大和民众说明事情的真相;二是应该立即着手修改技术规范,力争在明年冬季来临之前,在全国范围内推广这一技术;三是各行政垄断行业都应该举一反三,看看自己的领域内是不是也有类似的情况?是不是应该及时修改技术规范,容纳最新技术? (郭松民)

“后雪灾时代”也需要多层次救灾

雪灾中,所有人关注的视野都聚焦在铁路、公路以及机场被困的同胞身上,“春运抗灾”成为重中之重。但我们也不应当清醒地认识到:抵抗雪灾,不仅仅局限于春运,在火车站与高速路之外,还有更多的灾情需要关注,比如被雪压塌的房屋,被雪灾冻死的庄稼作物,因运输不便导致的物价飞涨,以及煤电紧缺而导致的经济创伤。

抗风险能力较低的中低收入群体,正为雪灾引发的物价上涨愁眉不展;不少地区的城市公共设施,在暴风雪中显得有些脆弱难以招架;更令人忧心的,则是

农村边远地区,经济相对欠发达,公共设施先天不良,农民兄弟们恐怕正为来收成而辗转难眠,水、电、气等供应告急,乃至灾情背后的疫情预防,都成为摆在政府面前的严峻考验。

于经济层面而言,目前这场全国性的特大雪灾,已经造成数百亿的直接经济损失。至于其间接的经济损失,以及对2008年经济的长期影响,目前尚是一个未知数。

面对雪灾以及更为漫长的“灾后后遗症”,中国必将迎接灾难对社会运行、经济发展以及民众心理的全面检验,面对经济形势的

变化,政府应做出及时的政策调整,以适应新的发展环境。比如,政府一直在想办法阻止物价上涨,但雪灾导致的物价上涨趋势恐怕短期内难以扭转。那么,政府能否借鉴美国新近出台的1460亿美元经济刺激计划,提供中国版本的全面减税方案?

灾难给社会、经济、文化带来的无形效应,往往大过直观的交通堵塞、建筑坍塌,而政府要与民众同心协力共渡难关,就必须以一系列为民分忧的政策激励,促使灾后民众的整体生存环境改善。

(毕卿)