

许云飞研究员在黄河北店子渡口调研

黄河自清咸丰五年(1855年)夺大清河河道入海以来,经过150多年的变迁,已经成为一条地上悬河。她从济南城北穿过,阻断了济南南北物资、人员的交流。济南市要实现“北跨”的目标,必须打破黄河天堑。目前,有2座普通铁路桥、3座黄河大桥和21座浮桥贯通黄河两岸。但由于浮桥受气候条件的制约严重,一旦发生洪峰、冰凌等汛情,浮桥就要拆除,使现有的几座黄河公路大桥不堪重负。缓解两岸交通压力,除了兴建新的公路桥以外,还有没有更好的方案?

对此,通过缜密调查和科学论证,山东省政协常委、山东省交通科学研究所研究员许云飞在山东省政协九届三次、九届四次会议上,率先提出了建设冻口公路穿黄隧道的建议。许云飞指出:“随着经济腾飞和济南市的‘北跨’发展,浮桥的通行能力势必不适应形势的需要,而且浮桥受到黄河排洪的严重制约。所以从济南交通规划和建设的角度看,修建冻口公路穿黄隧道取代目前的冻口浮桥十分必要。”

在2007年2月5日开幕的山东省政协九届五次会议上,许云飞又提交了《关于建设济(南)齐(河)北店子黄河隧道的建议》的提案,在冻口浮桥建设正在酝酿之际又进一步提出了建设第二条穿黄隧道的建议。

一石激起千层浪。作为山东省资深交通专家,许研究员的这两个建议,引起了有关部门和关心济南发展的人们的广泛关注。

然是很不适应的。所以从济南交通规划和建设的角度看,修建冻口公路穿黄隧道取代目前的冻口浮桥十分必要。”

许研究员举了一个例子:2003年持续两个多月的伏秋大汛期间,济南黄河公路大桥至平阴黄河公路大桥区间的浮桥全部拆除停运。结果是,高速公路大桥几乎每天都发生严重堵塞,济南城区的蔬菜及其他副食品断档,物价上涨。与此同时,黄河以北的部分地区,包括聊城和德州的沙石料、石灰等建材价格暴涨,建筑工地大面积停工待料。

“建设黄河隧道意义重大。特别是冻口黄河隧道工程,应当做为济南市城市建设的一项重点工程,尽早提到日程上来,尽早受益。”许云飞研究员说。

黄河齐(河)槐(荫区)北店子渡口,是连接省城济南与聊城、德州的交通要津,交通网络密集。黄河公路斜拉桥(黄河一桥)距北店子30多公里,而京福高速的黄河二桥对通行车辆有限制,因此在往返黄河两岸的不少车辆,特别是建材运输车辆及农用车辆走浮桥成了唯一的选择。迫于快速发展的交通需求,在济南黄河公路大桥至平阴黄河公路大桥之间的百余公里河道上,已先后建起了9座浮桥。由于春夏两季浓雾和冰雪天气的影响,高速公路封闭封路期间,济南至德州、济南至聊城的交通只能依靠浮桥分流车辆,浮桥又不堪负重。而北店

子浮桥是鲁西2万平方公里地域、1000余万人口跨河进入省会的一条捷径。黄河以南泰安山区供应鲁西北的沙石料、石灰、水泥等建材原料,晋、冀以及齐河运往济南以及鲁中地区的煤炭,都要经过浮桥运输,每天都有数千车辆往返。如果在此地建成隧道,可以方便两岸城乡物资交流,经济社会效益巨大。

“黄河是地上悬河,考虑到河床淤积、大堤加高等因素,与建设隧道相比,建设跨河大桥需要有相当的高度和很长的引桥,这不但会增加建桥的造价和难度,同时也会征用更多的土地。此外,桥墩对黄河行洪也会产生不利影响。总之,建设黄河隧道既节约国土资源,又有益于黄河的生态环境和人民生命财产的可持续发展。”许云飞如是说。

“我们所做的工作,都是在调查研究和统筹分析的基础上,向省领导和有关部门郑重建议。”他说,山东省九届党代会的精神是科学发展、和谐发展、率先发展,在新的起点上实现富民强省新跨越。黄河隧道的建成及其推广应用,就是以创新的方式突破天堑阻隔,全面沟通区域内综合交通运输网络,强化济南在环渤海地区南翼和黄河中下游地区的中心地位,促进以济南为中心的大都市圈的统筹协调发展,形成生态有效保护、资源合理利用和设施共建共享的全新局面。

目前是否具备建设穿黄隧道的条件? “对于建设穿黄隧道,有人认为面临着重重难题,这在一定程度上影响了有关部门的决策。但根据我们的论证,目前,我们已经具备了建设穿黄隧道的条件。”

许云飞分析到:首先大家最关心的是技术问题。目前,我国隧道建设工程已经跨入世界先进水平,就水下隧道而言,早在1965年建设上海打浦路第一条穿河隧道以来,至2006年建成通车的有10多条,已经积累了丰富的水下隧道建设、施工和运营经验。

当前我国采用的“盾构机”施工技术是世界上最为先进的技术,其特点就是施工速度快、安全性强、无渗漏、承载力大、跨度灵活,能够克服各种不同的地质条件施工,有效地解决了裂纹渗水、施工安全等技术上的难题。

黄河作为地上河,建设隧道的优势是隧道距离短、工程造价低、通风效果好、运营成本低。根据我们的研究和论证,隧道对黄河的正常防汛排洪不会带来任何不利的影响。根据黄河及济南段的实际情况,可以采用暗挖和明挖两种施工办法,所以,绝对不会影响黄河的防汛和排洪。恰恰相反,由于穿黄隧道在黄河地下通过,不像大桥那样有桥墩和净空高度的制约,更有利于黄河自身功能的

发挥。

资金运作也应该不成问题。据初步估算,按照两通道6车道设计,2公里长度的穿黄隧道,全部投资大约在4个亿左右。以日通过8000辆车,每车次收费10元折算,年收入3000万元,15年内定可收回投资。正因为这样,隧道建设的消息刚一传出,想来投资和单位就络绎不绝,其中有省内的,也有省外的,还有港澳的财团。

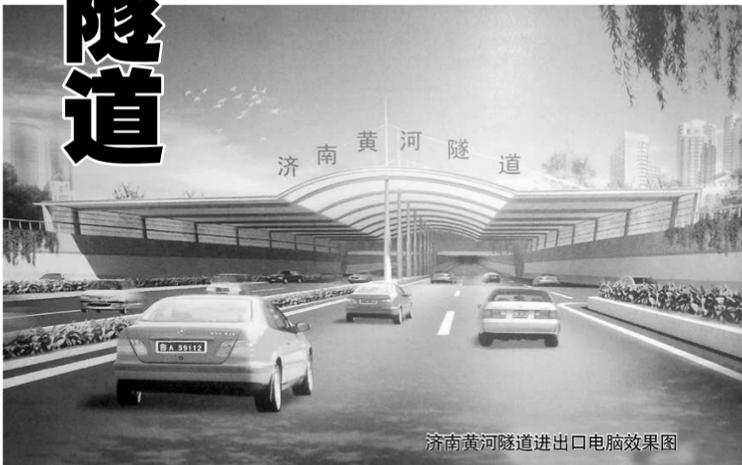
“有人还邀请我帮忙接洽投资呢。”许研究员笑着对记者说。“而这只是对建设和管理单位而言的直接经济效益,由于连通了济南和北部地区的快速通道,其实际产生的经济效益和社会效益是怎么估计都不会过分的。”

特别报道

本报7月12日刊登的《“济齐黄河隧道项目”开始破题》引起了读者的广泛关注,有的读者还来信或来电询问穿黄隧道项目的进展情况。为此,本报特约山东省政协常委、山东交通科学研究所研究员许云飞,就兴建“黄河隧道”的有关问题进行专访——

敢为人先 黄河底下建隧道

本报记者 孟迎霞



济南黄河隧道进出口电脑效果图

如何做好企业文化建设工作

田亮

企业文化是企业长期生产经营活动中所自觉形成的,并为广大员工恪守的经营宗旨、价值观念和道德行为准则的综合反映。企业文化是企业的核心竞争力所在,是企业管理的核心内容,是用一种无形的文化力量形成一种行为准则、价值观念和道德规范,凝聚企业员工的归属感、积极性和创造性,引导企业员工为企业和社会的发展而努力。

笔者所在单位为一家以交通建设理为主业的服务型企业,通过全面实施企业文化建设,确立企业文化的核心理念层、CI形象识别系统、礼仪规范标准等体系内容,有效地促进了企业各项工作的开展,锻造了企业形象品牌。正确认识企业文化与企业发展的关系,避免企业文化建设的误区,树立企业文化构建理念,成为做好企业文化建设工作的关键。

一、正确认识企业文化与企业发展之间的关系 从企业整体层面来讲,企业文化是企业所依赖的一种文化价值观。企业是一个经济实体,企业的一切围绕中心工作的经营、管理开展活动,通过企业的不断发展和企业文化的逐步实施,我们深刻地意识到,在企业的一切经济活动中无不充满着文化的气息,文化的价值观始终影响着企业经营活动和经济价值,企业文化已深入到企业管理的方方面面。

二、树立正确的企业文化构建理念 1.企业文化要以人为本 第一,发现并注重细节。企业中蕴含着某种有价值的独特文化因素,这是任何一个企业在创办或运行过程中都会有的因素。比如说,有的员工非常爱护自己的工作设备,有的员工上下班非常准时,有的员工特别节俭,有的员工喜欢穿着朴实整洁,有些员工非常喜欢学习新的知识等等,这些都是比较好的细小的文化现象。企业的管理者通常不会特别注意这些事情,没有得到应有的重视。只有善于培育企业文化的管理者,才会知道它们的价值,发现它们的价值,因为它们是企业文化形成的基本要素。

第二,立足于内部。对于企业文化因素,有些管理者不认为是从本企业孕育出来的,而是看重外部引进、移植。企业管理者通常认为,企业可以任意造就文化,甚至认为管理者自己可以造就企业文化。其实,这种企业文化移植论,少数人创造论是不合乎实际的。企业文化是内生

的,而不是外在的,也不是由少数人的意志而形成的。好的管理者善于发现本企业积极的文化因素,能够做到慧眼识珠。

第三,走出口号,走向员工。企业管理者要把企业文化的特征描述、标志性事件、典型案例与代表性人物品格、思想,选择恰当的方式和途径传达给全体员工,使他们努力理解文化的表现。要积极参与企业文化建设,接受这种文化,与本企业完全对接。管理者本身要具备文化潜质,善于发现企业文化的因素,要与企业文化因素产生共鸣。

第四,融进员工的意识。员工对企业文化的接受、理解和认同,要在企业经营活动中体现出来,即表现在日常的工作中,让员工按企业文化的要求约束自己,规范自己成为自觉的行动。如果这种被动的约束与规范不能转变成员工的自觉行动,企业文化建设也会流产。所以企业文化建设必须使员工产生自觉行动,没有外在约束,这时的企业文化才算初步建立起来。员工的自觉行动是企业文化初步建立的关键。

第五,突出和依靠主体。在企业文化建设中,领导者的关键作用和员工的主体作用缺一不可,员工的主体地位不可忽视和动摇。强调突出和依靠主体,就是要注意吸收员工长期以来在实践中创造的特色文化原料,注意发现和升华员工在工作中创造的闪光点,不断充实企业文化的内容。

2.企业文化要不断创新 员工把企业文化与自身融为一体,从自身上就能体现出企业文化,员工需要像完善自身一样去完善企业文化,这些只是完成了企业文化建设的初始进程。创新企业文化才是企业文化建设的第二步进程,企业是处在一个不断变化的环境中,企业不能固守一种固定文化表现形式,既要保持其文化的本质不变,又要不断创新它的表现形式,增添新的文化内容,这是企业文化获得巩固和发展的必然要求。

创新不能一次完成,员工能够自觉不断地创新企业文化,才能使企业文化走向成熟。成熟的企业文化是一个能随着环境变化而变化的文化,其标志是上下同欲,自觉求新求变。企业文化深入到企业的各个层面、各个环节、各种活动,并有巨大的同化作用,使新的企业员工能很快融入到企业的文化当中,接受、理解企业文化、认同企业文化、自觉约束自己,通过自身体现企业文化,加入到创新企业文化的过程中。

浅析公路桥头跳车原因和防治

李桂元

在社会经济快速发展的今天,公路建设日新月异,通车里程逐年增加,公路等级不断提高。但从使用情况上看,公路桥头跳车成为较为普遍问题,尤其在一些软土地基地方更为严重,给养护部门带来了很大困难,影响了行车舒适与安全。因此,分析研究桥头跳车现象的原因和对策,对公路养护部门有非常现实的意义。

一、桥头跳车原因分析

(一)地基沉降。土质不良,由此产生沉降是桥头跳车的主要原因。桥涵通常位于沟壑地方,地下水位较高,在南方地带多有软土,此类土天然含水量大于液限,天然孔隙比大,常含有有机质,压缩性强,抗剪强度低,一旦受到扰动,天然结构易受破坏,强度便显著降低,桥头路基填筑高度较大,产生基底应力相对较大,在车辆荷载作用下,更易引起地基沉降,且变形稳定历时往往持续数年乃至数十年。就是一些稳定地基,在外荷作用下,也无可避免出现这个问题。

(二)压缩沉降。台后填料一般为渗透性材料,存在着多孔隙,加上施工时受施工作业方面影响,压实机具不能过分靠近接触台背,不能将填料颗粒间孔隙完全消除,在车辆荷载和自身重力作用下,填料迅速压缩,孔隙率降低,便在短时间内产生压缩沉降,造成跳车。在工程实践中,就是施工时工序符合要求,压实度达到要求,但台后填土较高,随着时间推移,也会产生不可避免沉降。有时台后填土荷载对基底产生附加压力,严重时会使桥台向后倾斜,发生不均匀下沉,危及行车安全。

(三)措施不当。当前一些施工队盲目追求高速度,没有严格按施工规程作业,台背填土速度过快,对地基造成扰动和破坏,没有充分时间固结,对台背挡土墙等构造物挤压力大,施工时没有按分层填筑、分层碾压、分层检测“三分法”施工。用料没有把好质量关,排水措施没有做好,压实度没有达到要求。这些人因为因素使高填土引道不稳定,工后沉降大,且不均匀,是造成跳车现象主要原因之一。

(四)设计不周。在基底未作彻底处理,而沉降还未稳定时,应周详考虑桥台结构与引道衔接,在没有质量保证情况下,不应该直接浇筑板。如先设计过渡性路面,使路堤沉降基本完成后再次铺设设计路面,情况会好一些。设计时也应处理好桥台与引道路面接缝问题,避免接缝损坏而造成跳车。

二、桥头跳车病害防治措施

(一)处理好台后地基。处理好台后软弱地基是控制桥头跳车重要措施。对软弱地基处理,现在国内有换填法、超载预压、塑料排水板、粉喷桩复合地基等常用方法。就目前情况看,水泥粉喷桩复合地基加固软土效果明显,施工工期短,但费用高;超载预压一般可利用施工荷载作为软基预压荷载,但施工工期较长,剩余沉降量也大;塑料排水板法加固效果好,工期较短,施工简单,经验较为成熟,是目前处理软基较为常用方法。

(二)对接头路面进行处理。我们认为桥台到路基结构是不同体系。因此,如何消除和减少结构突变影响,使两个对接性质不同路面体系在抗垂直形变上能平顺过渡,是我们考虑主要方面。对连接沥青路面,则在桥台处增设渐变厚式水泥混凝土板,对连接水泥混凝土路面,则将连接处路面板改为厚式。

(三)妥善处理好接缝。参考柔性路面与刚性路面接缝处理方法,合理地使体系逐渐过渡,避免出现结构突变点。桥梁与水泥混凝土路面间接缝,如处理不好,容易造成错台。桥梁与沥青路面间接缝,往往由于该处沥青路面难以碾压密实而沉降和出现拥包。

(四)严格控制施工。合理安排好施工计划,施工时符合规定,是有效减少桥头跳车关键,应遵循“早开工,工期长一点”原则进行,控制好填料质量,尽量采用轻型材料,渗水性好的填料。控制好每层填筑厚度,碾压遍数,并对每层填筑质量实施检测,特别是控制好压实度。台后连接处填土应尽量与桥台砌筑协调进行,尽量使这些不易碾压地方密实度达到要求,台后最好按一坡度设置泄水盲沟,沟底用粘土夯实,以利排水。这样,才能更好减少病害。



论坛