

虹起长三角 奔跑新镇江

李奔琦：建大桥让我有成就感

本报记者 景泊

第一次见到中铁大桥局集团第二工程有限公司连镇铁路五峰山大桥项目部总工程师李奔琦的时候，大桥已经进入收尾阶段，但是这位皮肤黝黑，戴着黑框眼镜的湖南汉子依旧在现场和建筑工人探讨各种技术环节的问题，工人们的技术疑问，在李奔琦极具亲和力的言语中瞬间完成。“建桥让我有成就感！”

参加工作13年来，李奔琦参建了4座不同类型特大桥梁的建设，他凭借丰富的大桥建造实战经验和精湛的技术，先后获得了中国中铁科技进步特等奖、中国钢结构协会科学技术奖三等奖等9项大奖。

梦想需要“磨炼”

在李奔琦简易的办公室内，除了墙上密密麻麻的施工图，并不宽敞的空间里，堆满了五花八门的桥梁书籍。“只有不断学习才能成就我的梦想。”李奔琦抚摸着书本，谈及过去，感慨万千。

1984年，李奔琦出生于湖南一普通农民家庭，他的舅舅是当地一名装修工。李奔琦从此与“建筑”结下了不解之缘。高考后的李奔琦毅然决然地选择了中南大学土木工程。

大学毕业后，李奔琦实现了梦想——进入中铁大桥局集团，并被分配到福厦铁路闽江桥项目部。很快李奔琦的“踌躇满志”就迎来了挑战。“条件太艰苦了。”福建地区夏季极其漫长闷热，住宿和饮食条件都极其恶劣。巨大的工作压力和恶劣的环境，使得初出茅庐的李奔琦有点受不了。

这一切被李奔琦同在一个岗位的大学师兄林俊平看在眼里，给他主动担负起了李奔琦导师的担子。李奔琦记得，有一次37度的高温，桥面温度已经超过44度，但他发现身边已经浑身湿透的林俊平却若无其事，工作起来依旧干净利落。突然，他觉得这些平时不显山露水的师兄很“伟大”，从最初的认知，到对这份职业的尊敬，仅仅是在这短暂的过程当中。

在闽江大桥上的锤炼，让李奔



琦顺利实现了由一名学生到社会人的身份转变，更实现了他从一名普通学徒到一名优秀大桥技术员的演变。

不断奋斗，挑战自我

“崎岖多于平坦，忽深谷，忽洪涛，幸赖桥梁以渡。桥何名欤？曰奋斗。”这句著名桥梁专家茅以升先生的话一直是李奔琦的座右铭。

在同事们眼中，除了夜间读书学习，如今已经身为“总工程师”的李奔琦白天几乎很少待在办公室内，而是依旧在一处接一处的施工工地上来回跑着。

2015年10月参与连镇铁路五峰山长江特大桥建设后，李奔琦先后任分部副总工程师、分部总工程师。凭着自己对工作的热爱、对专业的钻研，求真务实、勤奋进取的工作作风履行岗位职责。通过优化施工方案，改进施工工艺，为项目顺利开展作出应有的贡献。

在担任连镇铁路五峰山大桥项

目部总工程师期间，南锚碇作为全线施工关键点，面临施工场地狭小，嵌岩深，基坑开挖深，周边环境复杂等诸多不利因素，施工难度大，工期不可控。李奔琦翻阅资料，在大量试验的基础上，与项目团队研究确定采用地连墙支护保证基坑安全顺利开挖，而采取冲击钻引孔配合铣槽机成槽解决地连墙嵌岩深的难题，而通过预裂孔控制爆破技术最大限度减小对周边环境的影响。

烈火炼真金。13年夜以继日的奋斗，李奔琦参与空心墩帽底模优化施工，创新性采用预制混凝土盖板作为底模，提高了施工效率，降低安全风险，获得专利一项；主持优化南引桥公路梁移动模架施工，成功克服桥面宽，梁高矮等困难；优化主缆索股架设工艺，由初期一天才4根提升到平均6根一天，工期提前一个月；改进索夹张拉工艺，将索夹张拉工艺改为所有张拉杆同步张拉工艺，同时对拉伸器进行改进，有效保证了张拉质量。

本报记者 胡冰心 本报通讯员 崔永兴

在中铁大桥局集团连镇铁路项目经理部二分部常务副经理杨忠勇的眼中，五峰山大桥是有生命、有温度的，他的使命就是和大桥共同成长。

今年42岁的杨忠勇是南京人，学习铁路桥梁专业的他大学毕业后就进入中铁大桥局工作，先后全程参与了6座大桥的建设。“记得上学的时候，老师就对我们说，我们设计生产的‘产品’有自己的特性，就是不可流动性，所以也决定了桥梁人只要产品在哪里就要去向哪里。”杨忠勇在五峰山大桥旁简陋的办公室里，回忆起从求学到工作的点点滴滴。

“2015年10月中旬，我和同事们作为五峰山大桥的第一批建设者进场，到现在已经过去整整5年多了。”打开记忆的匣子，那些和五峰山大桥一起度过的岁月在杨忠勇的脑海里翻腾着。在他看来，大桥横跨长江，天堑变成通途，正因为这一目标让天南地北汇聚而来的建桥人共同奋斗。他所在的二分部主要负责五峰山大桥南锚碇到南引桥部分的施工、行政等，建设过程中工人最多的时候有700多人。“没有先例可以借鉴，没有模板可供复制，所有的办法都是我们靠自己摸索和实践出来的。”

谈到施工中最难忘的经历，杨忠勇一下打开了话匣子，五峰山大桥南锚碇位于山坳间，采用世界最大的山区锚碇扩大基础。南锚碇为重力式锚碇，施工分地下、地上两个部分，锚碇地下部分叫锚碇基础，需向下开挖，最大开挖深度达38.4米。开挖的过程历尽艰辛，在采用大型铣槽机施工过程中，南锚碇地连墙基岩强度高，底部达到60兆帕，导致铣槽机在刚开始的施工中设备磨损严重，单个成槽时间达5至10天，工期得不到保证。“因为山体地质不均匀，有的区域比较松软，有的岩石却异常坚硬，且山壁陡峭，机械施工难度大。项目部创新性地改进施工工艺，获得了江苏省2018年度唯一一个省级



重点工程先进操作法，并申报了专利。”言谈之中，他满满自豪。

从进场时的荒山，到大桥雄姿初现，到如今的顺利点灯，五峰山大桥就像一个孩子，在杨忠勇和同事们的精心呵护下不断成长。作为一个大桥建设者，大桥，就是他一辈子的梦想所在。

“桥在哪儿，我们的家就在哪儿。”他说，上一座大桥的建设地点是在岛上，一天他突然接到妻子说女儿生病住院的电话，“那是最无助的时候，岛上交通不便，出岛的船只每天只有几班，等我请假辗转回到家时，已经是第二天的晚上了。”提到心中最柔软的地方，杨忠勇一下陷入沉思，“工作以来，最对不住的就是家人，近几年小女儿的到来，让妻子和家里老人更辛苦了。”在工地的日子，都是24小时连轴转，几个月回不了家已经是家常便饭。

正是有无数个杨忠勇这样的大桥建设者，他们在骄阳中挥汗如雨战酷暑，在寒风中裹衣前行拼速度，为大桥建设奉献青春与汗水，在风高浪急中将天堑变成通途的建设者，从质量保证到攻克技术难题，让世界看到了“中国速度”。

“五峰山大桥是世界第一，其实对于我们每一个参与的建设者来说，何尝不是我们人生的一个里程碑呢？”杨忠勇说，这是他生命中最值得记忆的日子，也是他工作中不可磨灭的印记。

杨忠勇只是大桥建设者的一个缩影，他们逢山开路越天堑，遇水架桥绘彩虹，书写着桥梁建造传奇，演绎着敬业奉献的动人故事。他们在平凡岗位，在祖国需要的地方，风雨兼程，他们用奋斗书写人生，把对美好生活的向往，熔铸到共筑中国梦的历史征途之中，推动着一张张“国家名片”砥砺前行，让世界看到中国速度，看到从“质量保证”到“技术难题”的突破，诠释着新时代中国人奋力奔跑追梦圆梦的奋进与担当！

杨忠勇：建一座通向梦想的桥

万里长江滚滚东去，千年运河穿城而过；沪蓉高速车来车往，最美农路扮靓乡村；常州机场坐落境内，城际高铁连接全国。得天独厚的优越地理位置，物华天宝的厚重人文历史，加上多年来丹阳交通人筚路蓝缕、不懈奋斗，丹阳已经构筑起“水陆空”立体交通格局，从而铺就了一条“高质量”发展的快速通道。

丹阳：构筑“水陆空”立体交通格局 铺就“高质量”发展快速通道

公路路网建设不断完善。目前丹阳已形成“一横两纵”高速公路网、“三横两纵”对外国省干线联通路网。其中，“一横”是沪宁高速，在我市境内有3处互通（河阳、大泊、陵口），已实现向北1小时到达南京、向南2.5小时到达上海；“两纵”是常泰高速和泰镇高速，已实现跨江与苏北泰州方向1小时的快速通达。“三横两纵”对外国省干线联通路网，其中，“三横”是国道312、省道122和省道340，国道312和省道122向西快速通达南京方向、向东可通达苏锡常、上海方向；“两纵”是省道357和国道346，省道

357已实现我市城区与常州机场30分钟的快速联通，国道346能够北接镇江新区、南接常州。铁路建设取得新突破。铁路方面拥有3条集高速铁路、城际铁路、电气化铁路于一体的综合铁路网体系，铁路运营总里程达到80多公里，最高时速提高至300公里/时。丹阳站、城际站、丹阳北站相继建成，铁路服务经济社会发展的保障能力显著增强。水运建设实现跨越发展。目前共有等级航道5条，119.54公里，等外级航道37条，235.84公里，航道总里程达到355.38公里。大运河航道

“四改三”、丹金溧漕河航道“五改三”后，航运船舶通行能力由原来的500吨级和300吨级提升至1000吨级，船舶通过量分别达到1.65亿吨和0.95亿吨，干线航道通航保证率保持在95%以上。运输产业实现质的提升。实施《公安全域线网优化方案及智能升级》，公共交通增至404辆车、76条线路，总里程达1501.6公里，路网密度提升至3.2公里/平方公里。建成客运站11个，公交首末站12个，年运送旅客1778万人次，三级公交网络实现了城区和所有行政村全覆盖。客运班线发展显著，开通运

营51条线路，通达苏、浙、鲁、皖四省26个城市，实现13个地级市实现全覆盖。农村公路品牌获表彰。打造“镜彩农路、丹凤朝阳”特色品牌，相继被评为全国、全省首批“四好农村路”示范县。2017年以来实施农村公路提档升级46条，65.6公里，完成危桥改造8座。加强103座县道公路桥梁的日常养护检查、病害维修等工作；理顺了县道管养事权；探索建立“路长制”管理机制，实现常态化、长效化管理；建成丹阳路网应急指挥中心，提高了应急保障能力。

镇丹高速公路丹阳新区枢纽

流光溢彩的南三环大桥

357互通立交