

五公司全年推广43项新技术新工艺

本报陕西宝鸡讯 截至目前,五公司2020年推广新技术新工艺共计43项,助推施工生产成效显著。

结合中铁一局推广的新技术新工艺内容,五公司首先组织各在建项目进行新技术新工艺推广可行性评估分析,同时鼓励各项目根据项目自身特点创新引入新技术新工艺,公司在参考各项目可行性评估报告的同时召开专题会议,对推广范围、推广内容等进行了专

题讨论,最终确定在25个在建项目推广包括路基及基础工程4项、桥梁工程8项、隧道14项、地铁及房建工程6项、信息化技术及其他4项、钢筋工程7项共计43项新技术新工艺。公司对新技术新工艺推广情况进行全程跟踪,及时给予指导帮扶,并促进项目之间相互交流,共同提升。

为了确保关键新技术新工艺推广取得实效,年初,公司与5个在建项目

签订了《新技术新工艺推广责任书》,明确了推广内容以及相关要求,推进了新技术新工艺的有效推广。特别是公司新拓展的房建领域,公司增加了“海绵条在模板工程中的应用技术”及“楼梯踏步阳角防护技术”,效果良好;在新开工隧道项目中推广“轮胎式升降机”,规范了隧道项目斜井和正洞内安装、拆卸通风管等高空作业,提高了工作效率和安全性。部分项目推广新技术新工艺

得到业主单位的高度认可,将项目使用的新技术新工艺纳入业主的新工艺汇编在全线推广。

为了确保新开工项目顺利推广新技术新工艺,公司在2020年开工的11个项目《前期策划书》中明确了新技术的推广内容、范围、时间等,确保项目从开工就对资源配置、施工组织、工装备备等一次到位,有序推广使用新技术新工艺。(通讯员 刘建萍)

渝怀铁路涪秀二线全线正式轨通

本报重庆黔江讯 新运公司承建的渝怀铁路涪秀二线12月18日全线正式实现轨通,为该条铁路按期开通运营提供了有力保障。

据项目负责人介绍,渝怀铁路涪陵至秀山段增建二线工程正线全长310.2公里,区段共含隧道81座,桥梁113座,桥隧比达

73.3%。施工过程中,项目部全力克服工期节点紧张、施工任务繁重、渝东南山区地形条件复杂、桥隧密集、线路长、坡度大等诸多不利因素影响,果断采取了“边架边铺”、“边铺边焊”的施工模式,见缝插针灵活组织施工,全面提升了铺轨效率,保障了多个工作面同时“开花”;尤其针对管内交叉作

业频繁而导致的进度缓慢问题上,项目部专门成立了以项目经理为组长的工作协调小组深入现场,加大与路局、业主及各施工单位的沟通联络,不断组织协调交叉施工面。同时指派分管领导、业务部门和作业队人员多次深入施工现场开展调研,随后根据调研结果,有针对性地采取优化施工

方案、选派精兵强将,加大机械设备投入、保障材料供应等解决方案和推进措施,确保为响场施工扫清障碍。

据悉,渝怀铁路涪陵至秀山段增建二线工程正线全长310.2公里,沿线共设车站29座。该铁路全线以货运为主,客货混线,是川渝地区联系华中、华南地区重要的铁路运输通道。全线计划年底开通运营,正式通车后,还能可在原有基础上提升4倍,将进一步加快运输效率,促进沿线经济发展。(通讯员 谭帅)

三原项目施工大干正酣

为打好决胜四季度攻坚战,三原项目三部将三条市政道路工程和房建工程,分为五个考核对象,实行项目领导班子包保责任制,将除财务人员、资料员以外的全体管理人员划分到各个区段,紧盯现场,主抓落实。项目部每周下达周计划,周例会通报考核结果,奖罚分明。领导班子每天组织现场人员召开碰头会,及时解决存在的问题,并安排部署第二天的工作任务。图为施工大干现场。

通讯员 王俊岭 摄影报道



建安公司杭州南阳停车场攻坚再升级

“决胜四季度的战鼓已敲响,留给我们的时间不多了,希望大家抓紧关键期,全力以赴,打赢这场目标攻坚战!”在建安公司杭州地铁南阳停车场项目部决胜四季度劳动竞赛动员会上,项目负责人马明对全体队员提出要求。

这里是杭州地铁南阳停车场的施工现场。眼下,这里机器轰鸣,工程车辆往来穿梭,各个工序作业人员在作业面上忙碌不停……建设现场一派大干景象。

杭州地铁1号线三期线路全长11.2千米,全部为地下线,设地下车站5座,于2018年陆续开工。该线路设南阳停车场1处,并在该停车场内新建主变电站1座。建安公司于2019年6月正式进场,担负起南阳停车场的参建任务。

南阳停车场场内设停车库、不落轮镟轮车、洗车调车线等10个单体工程,总建筑面积83395平方米,包括了除轨道及强弱电工程外的停车场全部专业工程,工程量大、技术标准高、工期要求紧。

“目前,我们已进入施工冲刺阶段,目标是2020年12月底前全部完成验收,当下施工任务主要集中在咽喉区、运用库、综合楼等单体的综合配套设施、装饰装修、机电安装等作业。”项目党支部书记吴建明介绍。

从进场施工至全部完成,项目部仅有18个月的时间,且工程最大的单体工程—运用库的地基处理全部采用排水固结+超载预压的施工工艺,单此一项就用时近11个月。从土方开挖到基础承台、主体结构施工,再到装饰装修及机电安装,全

部施工完成仅有7个月,工期压力巨大。

工程建设要确保安全,优质高效,精细化、标准化,为此,项目部把劳动竞赛同实现接车目标相结合,科学安排生产,精心组织施工,不断推进工程建设。进入四季度,项目部结合施工进度强化管理,调整了作业时间,管理人员每天早上6:50准时点名,提前对当天的工序内容进行作业交底,并形成由班子成员带队,技术骨干、安全监督员组队,每晚对现场施工情况进行全方位巡查的夜间轮流值班制度。同时,采用“组团式”施工,积极做好各种资源配置,协调专业接口对接管理,统筹安排人、物、财、资源,提高土建施工为机电安装提供预留和预埋的准确度,各工序交叉作业,环环相扣,步步紧跟,协调推进。

大干冲刺期,物资保障尤为关键。为确保物资准时进场,马明提出物资部门理顺物资调度渠道,班子成员主管监督模板、钢筋、水泥等大宗材料进场的工作思路。工程所需大宗材料的数量和使用总量均由分管班子成员复核把控。“按照班分子工,我除完成技术管理工作,分管区域施工外,还需要督促商品混凝土等生产物资的进场、使用数量的核实。”项目部总工程师任守勤说。

这种方法既实现了所需材料的快速进场,也防止了材料超购、超耗,更提高了周转料的使用效率。遇到当地市场材料短缺时,班子成员还可以利用各自在长期施工管理中积累的资源积极寻找货源,解决现场难题,更进一步保障生产大干的顺利进行。

同时,项目部严控采购计划,强化合同管理。过程管控中,坚持“月核算、季分析”原则,定期开展材料核算工作,对物资消耗成本进行分析。项目部在现场配备物资过磅影像系统和物资收发手持智能终端系统,进一步加强了物资收发的监管工作,并建立了剩余设备、物资内部调配体系,最大限度减少了物流费用。

10月19日,项目部召开安全生产大反思、大检查、大整治活动工作推进会,制定了阶段性推进计划,以提高全员履责的主动性和责任感。

项目部不断完善安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系,定期开展危险源辨识,并根据LEC评价法进行安全风险等级评定,充分利用信息化手段开展安全质量隐患排查治理工作,根据现场施工情况进行动态管理。项目负责人组织相关部门每周动态识别各在建工点危险源,建立安全风险清单。项目总工程师各工区长梳理影响施工安全和质量的关键工序及高风险作业活动,按照分级管控的原则确定管控和验收责任人。工程部负责协助施工完成好专项方案、技术交底、作业指导书的梳理、审查、修订等工作。“我们项目一直严格执行施工组织设计和专项施工方案,因为这是施工安全和工程质量最强有力的保证”,安全总监朱渤海说。项目部坚持每周开展安全质量文明施工大检查,每周针对建筑起重机械、吊篮高处作业、高空作业车等潜在安

全风险,开展专项隐患排查,并动态开展学习培训,确保重大安全质量受控。

随着关门工期临近,项目部举办了“抗疫情、保增长,大干40天”和“六比二保四提升”两大主题劳动竞赛,深入开展形势任务教育和文化建设,通过“三会一课”,中心组学习等强化党员教育,定期组织党员干部义务劳动助力施工生产,赛练促学,系统思考,勇于创新的氛围十分浓厚,员工协调配合、工作技能、安全作业能力大幅提高,项目团队战斗力明显增强,全方位展现出诚信、责任、安全、创新的特点,受到各方赞扬。

目前,南阳停车场所有作业面工程进度正在迅速推进,咽喉区主体结构及装饰装修工程全部结束。10月31日,运用库主体结构工程提前10天封顶。11月20日,主变电所成为首个完成验收的单位工程,为整个工程顺利通车提供保障。

随着大战的持续升温,全体参建人员正以“决胜四季度、攻坚勇争先”精神为指引,保安全,攻进度,提质量,为实现全面完成目标任务奋进。(通讯员 李琦 吴建明)

滇中引水项目 “隧洞施工超挖超耗控制”本引领关注

本报云南富民讯 由中铁开投集团组织的“隧洞施工超挖超耗控制”观摩会12月20日在五公司滇中引水昆明2标项目盛家塘隧洞举行。中铁一局副总经理汤勇出席。

观摩会上,介绍了滇中引水工程“四多、三高、二大、一新”的管理模式,昆明2标项目负责人从隧洞开挖的工艺方案、工艺流程、工装改进、管理创新、标准化作业、加强过程考核等六个方面对项目情况进行了详细介绍。

随后,观摩团依次对盛家塘隧洞开挖

光爆效果、初期支护平整度、钢筋施作、混凝土衬砌表面质量及文明施工进行了观摩。观摩中,项目负责人对本标段通过制定开挖方案、召开超挖专题分析会、举办工序质量观摩等方式进行超挖超耗管督促控,通过“洞长制、班组长责任制”等考核措施进行考核兑现,隧洞超挖超耗量得到明显提高。截至2020年11月底,由五公司承建的盛家塘隧洞初支混凝土喷射由原先的110%降低到了目前平均超耗90%,施工成本得到了有效控制。(通讯员 虎大俊)

桥梁公司获铁路工程施工总承包三级资质

本报重庆讯 根据陕西省住房和城乡建设厅审查结果,桥梁公司近日喜获陕西省住房和城乡建设厅核发的铁路工程施工总承包三级资质。

此项资质通过超前策划、精心组织、认真梳理自身资源、严格审查并取得,为进一步提升企业经营能力,拓宽经营渠道又添助力。

根据国家住建部《建设工程企业资质改革方案的通知》,2021年起,将进行资质改革,精简资质类别,归并等级设置。铁路工程施工总承包资质将由原来的特级、一级、二级、三级四个级别精简为甲、乙

两个级别。这就意味着,桥梁公司在资质改革后能直接换取铁路总承包乙级资质。

目前桥梁公司的资质有:桥梁工程专业承包一级资质,市政公用工程施工总承包一级资质,公路路基工程专业承包一级资质,钢结构工程专业承包二级资质,铁路工程施工总承包三级资质;公路养护工程施工一类、二类(甲级)从业资质,特种专业工程专业承包不分等级(结构补强)资质,检验检测公路综合乙级资质,测绘资质等。(通讯员 李艳玲 李小霞)

物贸公司与天瑞水泥达成战略合作

本报西安讯 物贸公司与天瑞水泥集团近日在西安举行交流座谈暨战略合作协议签订仪式,双方签订了战略合作协议。

据了解,物贸公司与天瑞水泥紧密国

家基建步伐,在新时期建立了紧密的合作关系,双方共同参与了郑徐客专、商合杭铁路、郑阜铁路等国家重点工程建设。(通讯员 车轱辘)

津石十标项目收到建设单位贺信

本报天津讯 天津市津石十标项目近日收到了天津滨海新区高速公路投资发展有限公司的贺信。建设单位对津石十标项目2020年在施工建设过程中的辛勤努力,给予了高度评价及肯定,并表示热烈的祝贺以及衷心的感谢。

津石十标项目自进场以来,在时间紧、任务重、断点多、工艺复杂、疫情防控严峻的形势下,全体参建人员凝心聚力,

克服了断点限制,梁型多变、制架相互制约等诸多困难,通过有效的施工组织、合理的优化资源配置,全力以赴保进度、保安全、保质量,迅速掀起劳动竞赛热潮。由项目领导带队,24小时连续奋战,充分发挥党员先锋模范作用,助推项目施工生产,勇担重任,主动出击,攻坚克难,有序高效地完成了2259片梁板预制任务。(通讯员 刘伟 李雷)

紫薇北路跨清流河桥提前全线贯通

本报安徽滁州讯 桥梁公司承建的紫薇北路项目跨清流河桥左辅道框架桥12月14日浇筑完成,至此,紫薇北路跨清流河桥提前全线贯通,比原计划提前11天。

紫薇北路项目起点位于现状淮河路路口,向南跨越清流河,全长403米,含道路、排水、桥梁附属等工程,其中桥梁总长340米。跨清流河桥上部结构施工从5月10日开始,到现在贯通共用时219天,比施工

计划提前11天。大桥进度得以保证的一个关键,在于项目部在清流汛期来临前就完成水中墩施工,极大地减少了施工难度和汛期压力。原来,项目部从开工伊始就制定了详细的涉水施工方案,并根据当地雨季情况,专门制定雨季施工方案,6月中下旬,滁州正式进入雨季,项目部还采取果断措施,在施工现场搭设雨棚,确保施工快速顺利进行。(通讯员 徐帅)

台州市域铁路项目最后一跨连续梁合龙

本报台州讯 二公司台州市域铁路项目

马庄特大桥最后一跨连续梁12月16日合龙。

马庄特大桥最后一跨连续梁,全长150米,共31个节段,采用挂篮悬臂浇筑施工,是全线控制性二级节点及重难点工程之一。马庄特大桥上有高压线、下

有河道,主墩位于洪家场浦河道中,两侧有洪家场浦调蓄工程桥梁,与其桥梁仅相隔1米距离,作业面受限,为施工带来很多不便。桥梁基础采用水上平台作业,支架采用水下作业,危险性大、精度控制难度高。(通讯员 王媛)

悬崖上的筑路人

——大临铁路站后工程信号施工札记

翻山越岭,飞檐走壁,云海里穿梭,峡谷中漫步,观日出于东山,看银河洒满天际。一路绝美的景色,你以为这是一场旅途?其实是一场战役。隐秘于无量山和澜沧江纵横交错间的大临铁路站后工程,施工正值紧要关头,一场场与路程的较量,一次次和时间赛跑,正被中铁一局人挥洒的淋漓尽致……

信号人消失的“信号”
10月份,朋友圈里莫名多了一些工友更换手机号亦或是“人在山中无信号,请谅解”“在人间仙境干活啊!”……等等之类的信息,仔细一看,发现竟都是公司奋战在临沧铁路的队友们。我心生好奇,是什么样的“仙境”,让这群走南闯北的信号人又是没信号,又是这般感慨?

“我们拉货的车明早从小湾东出发来仓库拉电缆,到时候过来把你捎带上!”电话那头,作业队长魏博说道。由于地处偏僻,小湾东和若八个站点的作业驻地只能定期到120公里外运的仓库运输电缆、信号机等物料。

“出来一趟不容易,该买的都要买了再回去!”老队长张斌笑着说。除了运送材料,大货车还要捎带上队员们需要采购的物资,快递等物品。

“再买一身秋裤,山里头冷,对了还有带条烟!那地方买不到!”魏博又接着补充道。看着满满一大货车的物资,我随身携带的行李箱硬是塞不上了。满当的货车一路摇摇晃晃,沿着盘山公路逐渐向无量山深处行进,极重的物料使得车子不敢提速,120公里路走了近6个小时,坐的腰酸背痛。

一路上,大家的手机基本处于无网络

状态,甚至没有信号,电话也无法接通。在这大山深处,仿佛与世界隔绝,久违的寂静,仿佛一切都与我无关。

“一来这儿,只要是联通的手机就没网了,啥也干不了,电话也打不出去!移动的信号也差的不行”在小湾东山顶的驻地,技术员姚正急着说。

“我在信号设备室调试,要随时打电话联系协调,一天几十个电话,这没信号我就没法儿干活!”工程部长王锦瑞附和道。

“别提了,晚上下班想刷个抖音都不行,太无聊了”又一名作业队的小伙子说。驻地没信号,现场干活儿也一样。大临铁路全长200多公里,桥隧占比达到87%,工人们干活儿的唯一地点就是一个接一个的隧道,在里面一呆就是一天,任何信号在那里都没有了作用。干的是信号系统的活儿,可是信号人却在这里没了“信号”,大家都笑着说。

……
说起这没网络没信号的事儿,大家七嘴八舌都有道不完的委屈。

实在没办法,工作要开展,刚来的前几天大家伙儿就一起到附近唯一的网络营业点新办了电信的手机号,只为这两个月能用。王锦瑞的还特意买了随身携带

的移动网卡,方便现场协调和信号设备调试。

“你们住的房子在哪?”
“看见那个猪圈和鸡圈了吗?中间夹着的那栋楼就是,哈哈!”魏队长一脸笑着跟我说道。

一走近,一股浓郁的“乡土气息”扑面而来,我这才领会到他的笑意。作业队驻地是租住当地村民的房屋,充满了彝族特色,村民们自家养殖家禽,少不了动物们的圈养。不大的房间,被大家收拾的干干净净。“这是我以前小时候的味道,城里待久了,在这里倒是也有点家乡的感觉呢!”张斌说,如今年近五十的他也是多少年没住过这样原始的村子。“倒是别有一番滋味”

于是,在这孤山之上的彝族村落,总能看到一群人身穿黄色防护服的工人们在路上来回穿梭,他们好像跟这个与世隔绝的村庄格格不入,可村民们都知道,他们是来给我们修铁路的。

无量山上演“云霄飞车”
“也不知道对不对,反正晚上上班的路上,我就一个个数了,正好81道弯弯!”作业队小组长权战伟一脸认真的跟我说。信号一工区的作业队驻地都处在无量山的的山顶上,同时负责小湾东和若

八谷两个站点的施工,住在山顶,干活却在山脚下的澜沧江边,从山顶到山脚小湾东车站,山高谷深,海拔近2000米,道路全是挂在悬崖峭壁间的盘山公路上,临时开凿出的施工便道更是狭窄仅容一辆车通过,直线距离虽然只有短短的14公里,这来来回回的绕圈圈,却要开将近1个小时才能到达施工地点。每天这一来一回,两个小时就没了,所以每天大家6点半就要出发,争取能多干点活儿。

“你可不知道,去若巴谷的路更难走,一趟下来能让你腰酸背痛腿发麻!你可要做好心理准备!”听到我要去若巴谷,牛亚洲赶忙跟我说:“你就当全程在蹦床蹦车吧!”开始我觉得有些夸张,如今亲身体会到,他说的一点也没假。从驻地到若八谷的直线距离都不到10公里,却比去小湾东的时间还要多半个小时,说是路,可分明就是被车子硬生生压出来的黄土道,铺满了碎石子,坑坑洼洼。“一路下坡,加上都是石头子,基本等到了地方,车子停下就能感觉到刹车片和鞋底都被磨得发烫”,不停颠簸的路上,司机师傅打趣地说。路上满天的粉尘被车子一路带了起来,漫天尘土在空中弥散开,飘得像雪一样,迷的人睁不开眼,每一辆从这里经过的车子,都已经被灰尘蒙上了一层厚厚的

土膜,早已面目全非。等到了工地,下了车,顿时觉得双腿一阵发麻。

不由得感慨,这条上班路,走的着实艰辛。当然,这条崎岖不平的盘山路,也有让人惊艳的时刻。每天早晨7点从驻地去到站点,晨光熹微时,无量山云海翻腾,白雾缭绕,这壮阔的日出云海,让人飘飘然似身在仙境。此情此景,引得大伙伙儿在车里争相拍照,欢呼雀跃。“刚来的人,前几天不适应坐着都要晕上几次车才行”几十号人每天兵分两路上下班,施工车队每日腾云驾雾般地穿梭于峻岭峡谷间,这一来一回也是一趟艰难的长途跋涉。正应了同行队友的这句话:身体在地狱,眼睛在天堂。

但不管前路再艰险,那就逢山开路,筑路人从来不怕。这无限风光,是带给在艰苦环境中逆行的信号人最好慰藉和鼓励。

澜沧江峡谷挑灯夜战
已是深夜9点,峡谷深处,小湾东站房静静的矗立在澜沧江陡峭的崖壁上,周围已是一片漆黑,十分静谧,只听得见江水缓缓流淌和树叶摩擦的声音,工地上干活的人们早已下班散去,准备休息。放眼望去,只有二楼的信号设备室还灯火通明,9名信号作业队员正在进行室内的信号机柜配线作业,他们借着头灯的亮度,不

停地“穿针引线”,安静的屋子里只有工具和线缆摩擦的声音。

“为了给后续调试争取时间,需要提前完成室内施工,我们早早便定下了‘撸起袖子加油干,狠抓工期啃硬骨头’的基调。”在施工现场帮忙的潘伟如是说。这个看起来年纪还不太大的云南小伙是中铁一局电务公司今年新入职的大学生,大临铁路是他毕业进入公司干的第一个项目。头一回就是个大工程,潘伟这个“新兵蛋子”却不怯场,在工地,他就和作业队同吃同住,早出晚归,风雨无阻,利用所学知识和师傅现场教他的经验,合理调配现场施工,整天打拼在施工一线。“每天都像打仗一样,每天一个战役,每天都在玩命,这个项目干下来,掉几层皮都是轻的,每个人都可谓是‘脱胎换骨’。”他又情不自禁地说。不过,从这里走出去的人,以后干工程个个都是顶呱呱的,因为这个竞技场太磨练人了,不论是技能还是毅力都经受住了严峻考验,特别是那些年轻的技术员们。

时间一点点流逝,9点50分,我催促大家快下班吧,时间差不多多了。可张存英不肯,“还有10分钟呢,差一分钟都不行,得把活儿往前赶啊!”他说。语罢,他又拿起手中的图纸一一核对。

此时,澜沧江大峡谷,寒风凛冽,一片黑暗中,抬头看,星夜灿烂。点点繁星之下,有一支悬崖边的施工队伍笃定坚守,有一些信号人争夺秒挑灯夜战,有几辆裹满灰尘的车子静静等待他们回家。星光不问赶路人,时光不负有心人,相信最后的胜利也就在不远的前方了。(通讯员 刘陈)