

十二局集团建安公司

向“零”安全事故目标冲刺

本报太原12月1日讯(通讯员王喜波刘连生)日前,十二局集团建安公司加大安全监管力度,建立了领导包保项目安全责任制,公司领导定点跟踪在建项目安全动态,向“零事故”生产目标发起冲刺。

的保障措施,力争把安全抓到位。一是开展安全大检查,使检查督导到位。公司成立了三个安全检查组,分赴重点项目找差距、定措施、促落实。二是加强安全教育,全体员工安全意识到位。项目领导通过事故案例教育、政策法规教育、安全知识教育,引导干部员工坚持科学合理组织生产,严格按照客观规律办事,坚决杜绝违规操作现象

的发生。三是公司领导对重点项目分工负责,项目经理跟踪监控到位。公司领导对所包保项目定期进行安全风险评估,跟踪项目整改落实,督导项目经理加大安全工作力度。四是加强施工队伍管理,民工队伍组织管理到位。相关安全制度要在作业场所或民工休息室张贴上墙,让员工时时警醒。

程规模近40亿元,安全生产态势却始终平稳,没有出现重大安全事故。10月23日,公司承建的甬台温铁路宁波枢纽站改造工程,顺利完成了6次换边施工的第四次,项目部的施工方案及现场组织得到了上海铁路局、甬台温铁路建设指挥部及监理单位的一致好评。10月份公司还创造了一周中2标承揽6.25亿元的好成绩。

观察与思考

要平时严管 不要事后道歉

陈继龙

在杭州地铁施工发生大面积地面塌陷事故之后,面对事故造成的人员生命财产的重大损害,施工单位公开向社会公众道歉,引起新闻媒体和民众的热议,也给施工单位造成了严重的负面影响。

尽管发生事故后能向社会公众公开道歉是一个进步,但毕竟已经给人民的生命财产造成了重大损害,给社会的稳定带来了影响。

防范事故发生最有效的办法就是预防,而预防最有效的办法就是平时的严格管理。只有平时的每一项工作都按照标准和规程做到位,在施工策划与施工生产过程中消除隐患,把事故苗头消灭在萌芽状态,才能有效避免事故的发生。

施工作业人员的素质与操作技能高低,直接影响施工生产的进度、质量和安全。目前,在现场施工有的是外部劳务工,外部劳务工与内部职工相比,各方面都有很大的差距。因此,对外部劳务工的培训特别是岗前培训、技术培训和必须操作规程培训就显得尤为重要。因此,要严格遵守“先培训后上岗”的规定,对所有进入施工现场的人员必须进行岗前培训。

现场技术与管理人员工作的细致到位,是确保施工安全的重要保证。他们在施工生产的前沿阵地,是确保施工安全和工程质量的第一道哨兵。因此,负责施工现场技术与管理人员,要加强施工现场的监控,随时准确掌握施工现场的施工进度、采用的施工方法和技术手段与保障措施、施工人数、施工机械、地质地貌以及施工生产对地质与周围环境的影响等等,有效掌控整个施工生产过程,发现问题及时处理,随时纠正施工生产中的违规作业,防止安全质量事故的发生,并及时做好完整细致的施工日志。一旦发现问题影响施工安全的重大问题,在迅速报告的同时,及时果断采取有效的防范和补救措施,把事故或隐患消灭在萌芽状态。做好了这些,不仅能够有效防止事故发生,万一由于其他原因发生了事故,也不至于面对上级和新闻记者的追问而瞠目结舌。

对高危地段施工现场的监测、量测与观测,发生严重异常时及时果断采取有效的防范和补救措施,弥补漏洞,控制人员进入,是防范发生严重事故的关键。隧道和地下施工、高边坡施工、地质条件差或地质灾害多发地区的施工等等,一定要加强施工现场的监测、观测与量测,发生严重异常时,必须立即停止施工,撤出人员,并迅速报告有关领导和部门。发生特别严重的异常情况时,要在加强现场监控的同时,立即采取补救措施,千万不能将问题或隐患上报后,一味等待批复,一旦错过补救的最佳时机,再采取什么措施也无济于事;一旦酿成了重大事故,再诚恳的道歉也无法向社会交待。

十三局集团二公司

南京地铁建设立新功

本报南京12月1日讯(记者陈树青通讯员卜钦祥)日前,在南京市总工会召开的三季度劳动竞赛立功表彰大会上,十三局集团二公司南京南站地铁项目荣获一等奖,获得奖金18万元。二公司副总经理兼南京公司经理庞继高作为施工单位唯一代表在会上发言,为企业树立了良好的形象。

个铺架工期。对施工组织和技术都是严峻的考验。

十三局集团领导对该工程非常重视,将项目列为集团公司的重点工程,调遣具有丰富的同类施工经验和责任心强、经济、行政等各类专业管理人才和施工队伍上场。集团公司董事长、总经理雷升祥多次到现场办公,协调关系。针对应急工程工期紧、任务重、与地铁交叉施工管理的特点,他们结合工程实际特点,倒排工期,合理组织,确定桩基完成时间。

南京南站不仅规模大,而且设计新颖,气势恢宏,号称“亚洲第一站”。南京南站建成后,它的规模将是现有南京站的6倍,年发送旅客将达8110万人次,旅客流量将是现有南京站的9倍以上,车流量之大由此可见一斑,80%以上的客流将在南站被分流。

十三局集团二公司南京地铁公司承建的地铁一号线南延线D15-TA04标,包括一座地铁站和一个地铁区间,是京沪线南京南站的重要组成部分,建筑面积371636平方米,总投资7亿元。庞继高说:“我们能够参加这样世纪性的工程,既是我们参战人员的骄傲和自豪,也增加了我们的责任感和使命感。”

根据节点工期,京沪高铁南京特大站与南京南站属卡脖子工程,必须提前开工,否则将影响京沪高铁南京段的整

项目即以亚洲第一站为展示平台,经过科学组织,优化方案,细化施工,切实加强组织领导,全力以赴推进工程建设。为实现一流的质量和一流的进度,他们投入反循环钻机29台、冲击钻机78台、汽车吊3台等机械设备共计130余台(套)。施工作业人员426人,管理人员36人,高峰期施工人员高达1000余人。今年4月初开工后,即进入全面突击,施工现场机声轰鸣,人声鼎沸,百钻矗立,千旗飞舞,场面壮观,大气氛浓厚。经过半年施工,截止11月23日,已经完成钻孔桩900余根,土方开挖30万方,完成施工产值2亿元。

物资软件化管理堵“黑洞”

本报重庆12月1日讯(通讯员李小香 邵颖)“您要的材料消耗成本情况调出来了”,不到1分钟,不用亲临现场,需要的数据通过互联网直接从被审核单位的账套里调出。日前,十七局集团四公司在建项目全部实行物资管理软件化,从手工记账转化为电脑操作。

存管管控缺位的弊病。为规范物资管理,提高成本管控能力,十七局集团四公司用了近两年的时间,研制开发了具有自主知识产权的物资管理软件,建立了一个对物资信息科学、快速处理的管理系统,用科技的手段控制成本支出。为了推广使用物资管理软件,今年3月份,该公司在京沪高铁九工区、安次梁场两个项目试点运行,并先后两次对60名物资管理人员进行操作培训。物资管理软件的全面推行,规范了业务资料处理。除供应商、耗料单位资料、材料定

额量和物资点验、发料单需手工输入外,其他资料如物资明细账、资金账、成本控制台账、各类报表等均为自动生成,从而将业务人员从繁琐的账务处理中解放出来,将材料成本预测和过程管控作为工作重心,有效进行物资采购和使用成本策划、分析和控制,强化了项目成本管理。同时方便上级部门异地审核,实施远程监控,及时发现和纠正工作中出现的偏差,节省现场检查、审核、审计的人力资源和差旅费用,解决了工地多、分布广、地域分散,监管鞭长莫及的现状。

现场的摄像监控系统不仅覆盖了整个施工现场的每一个角落,而且还与网络连接,随时随地点击鼠标,打开公司内部网络平台,项目施工的实景就跃然而出,一目了然,从而起到了远程监控的功效。

“一违章,摄像头下,就成了如山的铁证。”一些员工说。现场摄像监控系统的设立,使现场安全处于严密的监控之下,大家遵守纪律的自觉性进一步增强。项目部安全员查看监控系统的所有录像,没有发现一桩违章违纪现象。

【新闻故事】

摄像监控保安全

一进入二十四局集团南昌建设公司明珠广场项目部的工地大门,门口喇叭立即用洪亮、礼貌的语音提醒:“您好!进入施工现场,请戴好安全帽,谢谢合作。”……不见其人,但闻其声的安全语音提示,使人倍感亲切,深受安全氛围的感染。

建筑面积143261平方米,建筑总高度103.7米,明珠广场工程安全施工难度大。该项目部在落实安全规范、保证必要安全投入的同时,加大工程安全的科技投入,采用了现场摄像监控系统等技术手段,确保施工安全。

新闻快读

二十五局集团洛张电气化改造项目首次质量信誉评价夺冠

本报讯 11月20日,在洛张电气化改造首次质量信誉评价中,二十五局集团以内业资料完整,现场管理规范一举夺冠。(周利兵 何政权)

二十四局集团电务电化公司获合同重信用AAA证书

本报讯 11月20日,上海市工商局南北分局举行了隆重的“守合同、重信用”企业颁证仪式,二十四局集团上海电务电化公司捧回了最高级别——AAA证书和匾牌。(王运亮)

武广客专50号道岔板投产

本报讯 11月25日,十七局集团武广客专衡山制板工区开始生产50号道岔板,这是继京津城际无砟轨道II型板之后的再一次技术突破。它标志着又一个全新的生产工艺在我国正式启动,也为道岔施工提供了科学的数据和宝贵经验。(孙岸文)

奉云路凤凰梁隧道贯通

本报讯 11月22日,由十五局集团一公司承担施工的奉云高速公路凤凰梁隧道顺利贯通。凤凰梁隧道左线长4747米,右线长4721米,是全线的重点、难点控制性工程。(代志群 杨建军)

包西铁路安家坪隧道贯通

本报讯 11月16日,由十二局集团一公司包西铁路项目部施工的包西铁路通道(陕西段)安家坪隧道胜利贯通,这是包西铁路贯通的第一座千米以上隧道,标志着包西铁路重点控制工程攻克。(刘国清)

十七局集团在襄渝铁路二线承建的标段,紧邻嘉陵江畔,悬崖峭壁,山高谷深,是全线地形地质最为复杂、施工最为艰难的阶段之一。

项目指挥长王月幸和党委书记陈宗火带领参建职工攻坚克难,精心施工,在铁道部组织开展的质量信誉评价中,三次夺得第一名。

让我们穿过时间的隧道,走进这荣誉的背后,看看这个“第一”,王月幸和他的同事们是怎样干出来的。

十七局集团承建的标段有10座隧道。隧道石质软弱,地质复杂,溶洞、煤层、断层、滑坡体等不良地质广布,给施工带来无尽的艰险和困难。

全线重点工程、全长5207米的新龙风隧道出口位于滑坡体上,为了确保隧道施工安全和工程质量,指挥长王月幸和项目总工程师袁江潮带领项目部技术人员,在隧道口经过多次实地踏勘,不断优化施工方案,最后决定采用超前打钢管桩和抗滑桩加固山体,使隧道提前顺利进洞。

在全线,新龙风隧道是第一个进洞施工的大隧道。新龙风隧道要下穿重庆至合川高速公路隧道,两隧之间夹层厚度不足15米。职工们科学制定掘进施工方案,采用量化爆破参数,细化施工工艺,“短进尺、多打眼、少装药、弱爆破、勤量测、强支撑、快衬砌”,使隧道顺利通过浅埋地段。

新龙风隧道在掘进中,曾多次遇到断层、涌水等地质灾害。但都在职工们的英勇拼搏和科学施工下,一次次化险为夷。在全线3000公里以上的隧道中,新龙风隧道第一个全面贯通,受到襄渝铁路二线建设指挥部的通报嘉奖。

十七局集团担负施工的隧道,大都属于岩溶地质,掘进中溶洞不断出现。上桐子林隧道出口掘进到360米时,沿着线路走向出现一个长120米、宽45米的大溶

洞。职工们科技创新,上部采用喷锚支护,下部用旋喷桩加固地基,使隧道安全通过溶洞。

更为可怕的是,标段许多隧道处在老煤矿采空区,稍不留神,就可能遇到大涌水,引起大塌方,给隧道施工带来灭顶之灾。2007年7月,重庆地区连降暴雨。丰沛的地表水顺着岩石的裂隙,渗入到山中的一个个溶洞或煤矿采空区。这些注满水的溶洞和煤矿采空区就像一个暗藏在隧道掘进道路上的“定时炸弹”,随时有爆炸的危险。

7月17日那天,担负上桐子林隧道施工的二公司职工,在掘进中突然遇到大涌水。不到一刻钟,掌子面和整个隧道积水就达到3米多深。项目紧急启动隧道防涌水预案,职工们全部及时撤离,无人受伤。

人员虽然全部安全撤出,但整个隧道却浸泡在水中。时间一长,如果山体软化,就可能引起大的塌方,后果不堪设想。

正在工地检查工作的指挥长王月幸、副指挥长李学勤、总工程师袁江潮都在第一时间赶到上桐子林隧道,组织抢险。他们一个个身先士卒,一边组织职工加紧排水,一边订定抢险施工方案。王月幸亲自带领职工进洞找到涌水口后,迅速做出用混凝土灌注和打防水墙进行封堵治水施工方案。经过职工们一天一夜的全力奋战,终于制住了涌水,使隧道化险为夷。

在十七局集团职工的顽强拼搏下,标段内的10座隧道,全都提前贯通。

十七局集团标段共有14座桥梁。井口特大桥长1747.9米,高31米,设计为56个实心矩形墩台,是全线的控制工程。井口特大桥先后与渝怀铁路、212国道、歌乐山联络线以及井口工业园区道路立交,施工干扰大。由于受地形的限制,井口特大桥位于两条反向曲线上,大桥的线形控制和施工难度加大。

井口特大桥地处井口工业园区内,为了防止施工污染环境和扰民,设计要求桥墩基础全部采用人工挖孔桩。全桥共有400多根挖孔桩,总延长米1.1万米。担负施工的一公司职工,发扬“蚂蚁啃骨头”的精神,硬是靠人工提前完成大桥基础施工,给桥墩灌注赢得了时间。

在大桥建设中,职工们开动脑筋,科技创新,精心施工,留下了许多动人的故事。井口大桥24、25号墩基础刚好处在地下电缆线上方。由于受地形的制约,大桥无法改线绕行;如果改移电缆,要花一大笔费用,使本来就捉襟见肘的工程资金,更是雪上加霜。

职工们想国家所想,急工程所急,开动脑筋,大胆创新,最后提出采用“人”字形桥墩,解决了这一难题。这种“人”字形桥墩,既不改动铁路走向,又能使电缆在地下安然无恙。他们的这一施工方案,很

快就得到设计部门和业主的批准,为工程排除了一个“拦路虎”。

由于受工期的限制,桥墩浇注施工高峰时,正值流火的三伏天。有“火炉”之称的重庆,每天的温度在摄氏40度上下,热得让人喘不过气来。

为了赶工期,给铺轨赢得更多的时间,职工们每天冒着高温进行施工。桥墩上无遮无挡,他们的手脸被太阳晒得脱皮,但没有一个人叫苦叫累,更没有一个人退却。大家都坚守在自己的岗位上,努力加紧施工。在职工们的拼搏下,2008年4月30日,井口特大桥在全线特大桥中第一个完工,为企业赢得了荣誉。

襄渝铁路二线有多座既有车站改造改造工程,十七局集团施工管区内的磨心坡车站就是其中之一。

车站角树三线和下穿涵洞,是整个车站改造的控制工程。前期由于变更货场设计方案影响,涵洞开工较晚。为确保节点工期目标,项目采取了非常措施,由指挥长王月幸挂帅,成立了车站改造专门领导小组,深入现场跟班作业,随时协调解决施工过程中出现的各类问题。

为了尽快拿下磨心坡车站改造工程,项目加大机械设备和人员的投入,实行三班倒突击施工。磨心坡车站角树三线和下穿涵洞,设计为3孔24米道岔桥,由于场地狭窄,施工困难,原计划要一个月的时

“第一”是这样干出来的

——十七局集团襄渝铁路二线施工纪实之二

李良苏 谢少平

按接施工中,谁负责现场照明、谁喊号子、拉道岔、拧螺帽、上道砟等每道工序,都做到定岗、定责、定人。200多名参加轨道拨接的职工对自己什么时间处在什么岗位,应准备什么机具,都做到心中有数。

夜里10点整,驻站联络员、防护员、安全员到岗;10点20分,参加拨接的职工到位,开始做拨接前的各种准备工作;10点40分,线路封锁,轨道拨接开始。

只见在雪亮的探照灯光下,第一组职工冲上轨道松螺栓、扒道砟,另一组职工迅速在轨排下插入滑轨;随着“嗨吆、嗨吆”响亮的号子,轨排拨移就位。职工们立即对龙口钢轨进行锯轨、打眼,技术人员对线路水平、高低进行测量。接着,进行紧固道螺栓、上道砟、整道。经验收合格后,由施工负责人向车站值班员进行销已开通。一切都在快速中完成。

随着第一列车平稳驶过。至此,轨道拨接提前顺利完成。

在现场观战的铁路站场施工专家,对十七局集团的磨心坡车站拨接工作给予了很高的评价,称赞他们技术准备到位,人员组织合理,是一次铁路线路拨接的“经典之作”。

王月幸和他的同志们就是这样,靠科技、靠苦干,为企业赢得了一项项荣誉!



全线重点工程、全长5207米的新龙风隧道。