

“老虎团”精神绘彩虹

——来自十八局集团五公司京沪高铁建设工地的报告之一

龙艳 伍振 马亚军 王桂辉

京沪高铁全长1318公里,是新中国成立以来一次建设里程最长、投资最大、标准最高,也是国内第一条拥有自主知识产权、自行设计的高速铁路。十八局集团五公司建设者发扬“老虎团”精神,在京沪高铁奋勇争先。

十八局集团五公司京沪高铁土建一标十七工区主要工程包括沧德特大桥,管区内桥梁长10.16公里,工程量包括307个承台墩身、2920根桩基、3跨非桥梁及3联连续梁,3联连续梁分别跨南运河、国防光缆和既有京沪铁路,工期紧、工艺新、施工难、安全隐患大。京沪高铁的建设一直由十八局集团五公司执行董事、总经理冯希民、公司党委书记刘勇勇牵挂,他们多次到施工一线督战。

京沪高铁土建一标十七工区由五公司副总经理杜万英挂帅指挥。杜万英是一个果断、刚毅的军人,他主张半军事化管理,强调执行力。工程自2008年元月14日上场以来,他们迅速完善组织机构,建章立制,并成立了以杜万英为组长,常务副书记贾乐平、总工程师樊秋林为副组长,副经理曹国军、贾金龙、王铎等为成员的建家建线领导小组。为了靠前指挥,同时也为了节省时间和资源,他们在大桥中间段选址确定指挥部,并且对项目管辖下的分部和队部等11个营区实行统一规划、统一

布局,统一绿化、统一排水排污,统一供暖、统一文化娱乐设施,统一服装,统一床上用品。对各营区统一配发了蒸饭车、和面机、太阳能热水器、铁皮柜、篮球、乒乓球等生活娱乐设施,每个营区都预留有家属房,并没有农民工夜校、职工活动室、图书室。工地上的建家建线获铁道部京沪总指的高度评价。

行走在京沪高铁土建一标十七工区,映入眼帘的是错落有致、花园似的营区,营区掩藏在一片茫茫的枣林中间,工厂化般流水线作业的钢筋加工场,干净不见点灰尘、气势恢弘的拌和站,穿越枣林整齐平坦、滋润的施工便道……杜万英说,建设环境友好工程是国家建设京沪高速铁路的一个重要目标。

对环保,他们坚持“全面规划,合理布局,综合治理,少扰动、多保护,少污染、多防治”的环保施工原则,坚持施工与环保并重。为此,在制作施工便道、拌和站及营区内地表硬化的方案时,他们提前考虑到退耕还田、资源再利用和扬尘等环保问题。

管区内13.8公里长的施工便道穿越整个枣林区,修建时,他们坚持一次投资到位、一次成型,少占耕地,少破坏和扰动周边枣林的原则来进行,保证了施工的顺利进行。营区场地硬化,他们

将复垦方案一并考虑,为了减少土地板结程度,他们将地表层50厘米可用腐殖土集中存放,在地面上铺设水泥连锁块,既美化环境,又可回收再用,还对地表破坏不大。拌和站建设,他们在原有设备上和技术改良,减少了扬尘,并设置了洗石机、筛砂机,修建了两个三级沉淀池,拌和站设立了电子眼和防远程遥控的电子磅,大量骨料在冬季采用能吸收太阳能保温的采光板进行四周封闭,以确保室内温度在5摄氏

度以上。整个拌和站既现代又环保,受到京沪高铁总指总经理李志义的高度评价,并作为样板工程在全线进行推广。

实际施工中,他们也时时处处想着环保,为了减少扬尘,实行24小时便道洒水;为了减少桩基施工时的噪音,他们在机械设备上安装了减震器……

为了安全、高效地把京沪高铁建成世界一流的高速铁路,项目经理杜万英在工程一上马时就提出“安全是压倒一切

大事”。为此,工地首先建立健全组织结构和安全保障制度。工地不仅有安全领导小组,而且还设立了安全总监,施工队配有专职安全员,每个安全员和现场技术人员在交接班时都要进行安全技术交底,从而形成了上至领导下至工班组成员的安全保障网络。

其次是在资金上给予充分保证,工地成立了安全专用账户,并先后投入近500万元购置安全帽、安全带、密目网、防滑鞋等用品,并采取深拉式止水钢板桩、工字钢等安全防护措施。工程上马以来,先后有1230人接受了安全岗前培训,对113位特种作业人员进行岗前培训。

在落实和规范安全管理的同时,他们还狠抓目标化管理。沧德特大桥控制全线的“咽喉”节点在跨京沪铁路双向转体连续梁上,桩基施工离运营中的京沪铁路轨道边缘只有3米的距离,安全隐患特别大,许多人认为悬挂连续梁转体是不可能实现的,然而五公司建设者们把不可能变成可能,大桥转体在电脑数字化控制下于2月17日大年初四早6点55分双向转体顺利完成。京沪高铁指挥部指挥长蔡庆华在庆功大会上说,“十八局,不简单,把不可能的事变成可能”。

说起自己手下的兄弟,杜万英脸上绽开了笑容,他说,我这里人才济济,管协



十八局集团五公司副总经理杜万英接受中央电视台记者采访

安全为天

十六局集团哈齐客专项目部如履薄冰抓安全

本报大庆6月23日讯(通讯员邓昆伦黎黎明 记者王立武)今年的东北三省迎来了60年来最炎热的初夏,而在黑龙江西部的十六局集团哈齐客专三标工地上,天热人更火,施工人员以严谨的态度和高涨的热情在全长64.6公里的战线上抓安全促大干,如火如荼的大干场面甚至盖过了这炎炎夏日。

十六局集团哈齐客专项目部常务副经理、党委书记任如伟介绍说,抓生产必先抓安全,项目部以“治理隐患,防范事故”为主题,深入开

展安全生产大检查大整改活动,在建建制制抓落实的基础上,组织146名干部职工参加了哈尔滨铁路局的既有线培训,并经考试全部合格。同时,项目部组织各分部、架子队进行入场安全教育培训、工程建设安全质量事故安全教育、工程建设引发的既有线施工安全铁路交通事故教育及按分项分部工程进行详细安全技术措施交底等,增强了全员“我要安全”的自觉性。项目部从施工现场、办公区、生活区及人为因素四方面辨识危险源234项,有针对性地建

立健全了重大危险源监控制度和排查台账,与各分部同监站每周组织一次安全隐患排查,累计自查隐患63项,整改63项,并对临近既有线施工等13项专项应急预案进行了演练,确保了安全生产平稳可控。5月29日,国务院安委会安全生产督查组在检查该项目部龙凤制梁场后给予高度评价。

项目部针对东北冬季漫长、实际施工时间短、地材紧缺的情况,发扬“有条件要上,没有条件创造条件也要上”的铁人精神,全力以赴抓进度。一

是在漫长的冬歇期采取超常规方法,除冰筑路、搭暖棚浇筑混凝土,在冰天雪地里全面展开施工便道、拌和站、制梁场等临建工作,同时筹措资金大规模储备材料,抢在春融前完成了全面大干的准备工作。二是项目部领导分片负责,深入各分部督促施工。三是重奖重罚,每完成一个桥墩奖励1-2万元,每完成一箱梁奖励2万元,未按期完成计划的,按奖励标准的50%罚款。四是将各分部的施工进度完成情况编成调度信息,群发到各分部副部级以上人员的手机上,形成比学赶超的浓厚氛围。五是下达禁酒令,除必要的对外应酬外,任何人中午都不能喝酒,违反禁令者,个人罚款1000元,所在单位罚款10万元。

通过以上措施,大大激发了全体参建人员的大干热情,在全管区迅速掀起施工大干高潮,截止到目前,项目部8座拌和站全部通过验收,并完成全线第一根桩基、全线第一座桥墩、全线第二箱梁,施工进度在哈齐客专全线名列前茅。

保理念,将环保理念落实到每个施工人员,积极做到“人保”对“环保”,在施工过程中更好地履行环保职责。

施工人员全力转变“遇山开山,逢河架桥、人定胜天、征服自然”的传统思维,以自然和谐、安全至上、以人为本、资源节约、环境友好的积极态度,开展技术、工艺创新,提升“生态路、环保路、景观路、旅游路”的丹通旅游观光带的技术含量。他们精心组织,精心施工,把“自然的就是最美的”理念贯穿施工全过程,努力实现最小的破坏和最好的恢复的建设目标,把丹通高速公路建成辽宁东部最新最美的风景线。

十九局集团三公司丹通17标实现安全环保双赢

本报宽甸6月20日讯(特约通讯员倪作霖 兰川)在东北三省唯一的国家典型示范工程丹通高速公路建设中,十九局集团三公司丹(东)通(化)高速公路17标在项目管理中不惜重金投入,严密现场管理,让安全和环保联姻,实现了环保达标和安全事故的双赢,被辽宁省高建局评为平安工地。丹通高速公路是辽宁省在建工程项目

中地形最复杂、景色最优美、桥梁隧道比例最高、施工难度最大的高速公路,是东北三省唯一一条国家典型示范高速公路工程,建成通车后将为全国高速公路建设的样板。

针对两座长大隧道的工程特点,项目部自始至终在每一个洞口配备两名素质高且经验丰富的专职安全员全过程旁站监控;为安全和

环保不惜投入数百万元资金,配置隧道地质雷达检测仪等先进仪器,统一购置高质量的安全帽等防护用品,制定周密的《隧道施工应急预案》,把瓦斯爆炸、塌方、粉尘、山体涌水和洞内火灾的“无当做”有”,战战兢兢如履薄冰般地抓隧道安全预控,保护生态环境。

在项目管理中大力培育“不破坏就是最好的环保”、“施工前青山绿水,施工后绿水青山”等环

保理念,将环保理念落实到每个施工人员,积极做到“人保”对“环保”,在施工过程中更好地履行环保职责。

施工人员全力转变“遇山开山,逢河架桥、人定胜天、征服自然”的传统思维,以自然和谐、安全至上、以人为本、资源节约、环境友好的积极态度,开展技术、工艺创新,提升“生态路、环保路、景观路、旅游路”的丹通旅游观光带的技术含量。他们精心组织,精心施工,把“自然的就是最美的”理念贯穿施工全过程,努力实现最小的破坏和最好的恢复的建设目标,把丹通高速公路建成辽宁东部最新最美的风景线。

十八局集团一公司

引洮工程铸造信誉品牌

本报定西6月21日讯(通讯员李永旺)前不久,甘肃引洮工程建设管理局发布奖励通令:李钦波等4名项目负责人被评为优秀项目经理。作为中国铁建系统参加甘肃省引水工程登上荣誉榜的唯一外来施工方代表,能够获此殊荣,既是李钦波个人职业生涯的特殊荣誉,又是业主对施工企业卓越组织冲击能力和科学施工方法的充分肯定。

共有62家施工单位参建的引洮(河)工程,是甘肃省为解决定西市工农业用水问题而修建的大型引水项目。十八局集团一公司承担施工任务的3212米辖区内,共有两座隧道、5座暗渠、两座水洞,两座渡槽实物工程量,其中由15跨构成、自身荷载268吨、建成后过

水荷载要达到500吨的渡槽,无论是施工难度,还是科技含量,均为全线同类结构物之首。

李钦波自去年2月底接任项目经理以来,把“不给工程留缺陷、不给安全留隐患、不给业主留遗憾”作为搞好项目建设的指导思想,认真抓好各项资源的优化配置,力求现场组织管理的畅通及各项工艺技术的落实到位。其整体工程的快速推进能力和一流的施工质量,受到了业主交口称赞,一举成为对外进行宣传及观摩交流的模范施工现场。飞翔于黄土高坡之上的极具壮观的渡槽结构物是全线标志性建筑,成为业主书写引洮工程建设的点睛之笔,全线工程竣工之后将以此为背景作为庆典会场。

3座隧道和两座特大桥。此地,群山环绕、山高坡陡、悬崖逼仄,人迹罕至,天气变幻无常,一遇暴雨时节,经常发生大面积的山体滑坡和山石滚落现象,有几次项目部因被山体滑坡所阻隔,导致上百名员工陷入进退维谷“弹尽粮绝”、靠分吃两把面条以维持生命的境地,施工环境异常艰苦。就连建设单位的领导视察了二公司的工地后,也认为在这样的施工条件下,在6月底之前实现大桥合龙难乎其难。

特别是全长653米的排调河1号特大桥,是十一局集团施工史上的第一高桥,墩深达48米,墩高135米,最大跨度达200米,两端的桥墩均建在悬崖峭壁上,工程施工几乎没有任何“立足之地”,所有的施工机具材料全靠参建员工人抬肩扛送到现场。该项工程以其超乎寻常的艰巨性,而被建设单位和集团公司列为重难点工程。

面对重重困难,全体员工在副总经理兼项目经理、党委书记周国华的带领下,发扬“铁道兵前无险阻、后无困难”的精神,与风雨抢时间,与困难比高低,“有条件上,没有条件创造条件也要上”。他们针对特殊的施工环境,创新研制了折叠式移动平台、双井架式翻模和悬臂式爬模,大幅度减少了特高桥梁和模板的移动时间,提高了施工效率,提前10天完成了排调河1号特大桥合龙任务,实现了零事故安全施工,受到建设单位的高度赞扬。

西南大通道控制工程排调河1号特大桥合龙

“京沪公司最近新下发了道岔验收标准,你们能做到吗?”张忠德说:“通过努力,现在基本上达到了新的验收标准。”卢春房说:“要精益求精,确保百分之百达到新标准。”

卢春房对北京铁城监理公司女职工刘建红说:“你们监理公司的同志,要先学习和掌握各项技术标准,只有这样,才能做一名合格称职的监理。”他问刘建红:“道岔铺设的各项技术标准都掌握了吗?”刘建红回答说:“都掌握了。”

卢春房还要求“施工、设计、监理各方要密切协作,共同攻坚克难,及时解决施工过程中遇到的各种问题。他一边与郭品云握手告别,一边语重心长地说:“先导段意义特殊,你们要敢为人先,不断总结经验,不仅要把质量控制好,还要不断加快施工进度。”

郭品云满怀信心地说:“请部长放心,请上级领导放心,我们十六局集团承建的先导段决不会当挡!”

或交叉或并行作业,卢春房说,线上分段,点上分区,区内流水作业,保证现场有序运行。在路基与框架桥过渡段,卢春房详细了解了施工流程。

当听说过渡段是用一种夯实力度大、夯实周到密实的平板夯设备夯实时,卢春房十分感兴趣地说:“有这种好设备?让我看看。”

由于过渡段施工完设备已经下场,施工人员只找来设备的照片,卢春房看了后,连声说:“好!好!机械化作业就是要大力推广使用新设备,保证质量提高效率。”

卢春房乘车来到站前,当看到一层层脚手架时似乎若有所思:“春节前我在这里专门强调过,对脚手架的刚度、强度、稳定性,要有强制性指标要求,要有计算、有复核,确保安全,这些都做到了没有?”

“我们当时就认真落实了您的指示,全面检查了脚手架相关指标参数,结果是符合相关要求的。而且我们还对在建苏州站、西安北站及其他所有使用脚手架施工的工地,都按照部领导的指示精神,进行了全面排查整改。”十二局集团董事长史道泉回答说。

远看整体布局,近观细部质量。卢春房对站房混凝土结构、钢架安装等各种构造物质量,进行了细致的检查。他对十二局集团西客站前期施工质量给予了肯定,同时要求有关各方严密合作尽快拿出站房整体装修方案。

“西客站进入联调联试节点目标能够实现吗?”卢春房问济南西站建设指挥部指挥长梁光启。

“能!”梁光启回答说:“请部长放心,我们一定严密组织,科学施工,确保安全生产,努力实现工期目标。”



由十五局集团六公司承建的天津地铁曹庄列检库主体工程于日前完工。这座轻型门式钢架结构列检库面积为8854.5平方米,可同时容纳10台地铁列车的存放、检修。图为设有10股轨道的曹庄列检库大厅。丛建伟 摄

泉城济南看西站

6月14日11时30分,卢春房、蔡庆华一行来到十二局集团承担施工的济南西站站房及站房施工工地。

济南西客站位于济南市总体规划中占地35平方公里的西部腊山新区,距市中心8.5公里,是一个集国铁、地铁、公交、出租车于一体,功能齐全的大型综合交通枢纽。

该工程具有地基加固量大、质量标准高、沉降控制严、建设工期紧、拆迁难度大等特点。

面对多家施工单位、多家施工队伍、多专业、多工种,