

党建引领安心居 实干担当谱新篇

——中铁十四局慈溪新城河项目建设纪实

□ 李金泽 高尚尚 李祯林

前言

一座座吊塔耸立,起重机械臂高举,工程车辆穿梭往来……高楼耸峙,满目巍峨,在中铁十四局慈溪新城河项目工地上,一支建设大军正奏响高质量发展的澎湃乐章。建设者们以“救救日月换新天”的勇气,在高质量党建引领下,与时间赛跑,展现出建设“城市新核心”的“速度与激情”。

求实创新,提升管理筑基石

作为中铁十四局在建体量最大的安置房工程,慈溪新城河项目对于年轻的项目管理团队来说,既充满机遇,也充满困难和挑战。怎样才能保证项目各项施工顺利实施?慈溪新城河项目管理团队一直在探索答案。

自项目开工建设以来,项目团队根据“工程体量大、管理难度高”的实际情况,结

合该公司项目群管理要求及办法,建立“项目+工区+班组”三级管理体系,突出项目总部总揽全局、统筹规划的职能,以项目部为中心、工区管理为抓手、劳务班组为施工载体,实现项目管理目标明确化、集约化。

为提高工作执行力,增强员工工作热情,在施工管理过程中,项目部坚持“同安排、同考核”原则,按安全、质量、进度对工

区进行月度考核;项目部各部门考核结果则与每周重点工作完成情况、各类检查、工作执行力息息相关,同时部门负责人的考核结果与部门考核结果挂钩,有效避免“躺平”现象。此外,项目部还定期晒“成绩单”,对各部门、所有员工进行差异化考核,刚性兑现员工绩效,激励员工担当作为,大大提高了员工工作效率。

多措并举,筑安全生产防线

走进中铁十四局慈溪新城河项目,你会看到现场安全生产有序推进的场面:安全员在排查安全隐患,栋号长在整改落实,现场副经理负责监督施工进度、质量、安全,楼栋包保责任人在进行巡查督导……

“安全怎么管?谁来管?怎样实现全员安全管理?怎样实现项目上每一个人都

是安全管理者,每一个人都是安全责任人?”项目负责人阎凤强介绍,为加强现场安全管理,自开工以来,项目部不断探索创新,借鉴融合,打出一套安全管理“1+N”组合拳,护航项目安全生产工作。

“1+N”安全考核制分为“栋号长责任制”“现场负责人责任制”“楼栋包保责任

制”。针对现场安全管理,项目部总结出行之有效的管理措施,将项目细化成小区域,明确责任分工,让现场所有施工人员均参与安全管理,全面提升管理质量、进度、安全、协调等工作,共铸“安全之盾”,从而把控安全隐患,提升施工人员应急能力,最终实现班组安全管理标准化。

党建引领,融入中心引方向

“我们党员就是安全管理的先行者。”该项目党支部书记李金泽多次强调,“要实现党建与安全生产融合统一,真正让安全生产意识深深扎根基层。”

面对复杂繁重的施工任务,项目党支部建立了3个“项目安全责任区”,划分了7个“党员安全示范岗”,党员领导干部带头抓好安全生产工作,带头深入现场排查隐

患、治理隐患,并督促整改落实。

此外,项目党支部以资源共享、优势互补、共建平台、共同发展为目标,积极与驻地政府联合开展“支部建在工地上”系列活动,不断扩大红色朋友圈,大力开展志愿服务、爱心帮扶、抗洪防台等活动,积极履行社会责任。

区块建设,安置先行。作为慈溪中心

城区的东大门,建设中的新城河区块地处慈溪城区“东延”“北拓”的重要地理区位,是慈溪从“溪畔之城”走向滨河、滨海时代的重要空间枢纽点。项目部团队将以更加昂扬的斗志和更加过硬的作风,打好最后的“安全、质量、环保”组合拳,确保项目建设完美收官,在慈溪片区发展中树立党建丰碑,载誉而归。

联合党支部开展“支部建在工地上,共建共享,开展书记荐书活动”。



专题部署汛期安全管理工作。



中铁十四局承建的慈溪新城河区块综合改造D号安置房工程20号楼主体结构正式封顶。



目前项目进入室外附属工程施工,主体建筑已露出“庐山真面目”。

今朝路从宝庆始

——中铁二十五局三公司邵阳站房项目建设纪实

□ 邹佳兴 关山日

前言

初冬的湘南,一路出列车便有久违的暖阳迎面,抬头望向邵阳站新站房高大的“城墙式”屋檐,顿觉层叠递进、雄美壮丽。周围的旅客即使步履匆匆,也不禁驻足留影。

见眼前此景,更难以想象曾经的邵阳站却因“设施简陋”“空间狭小”“乘车不便”为往来旅客所诟病。

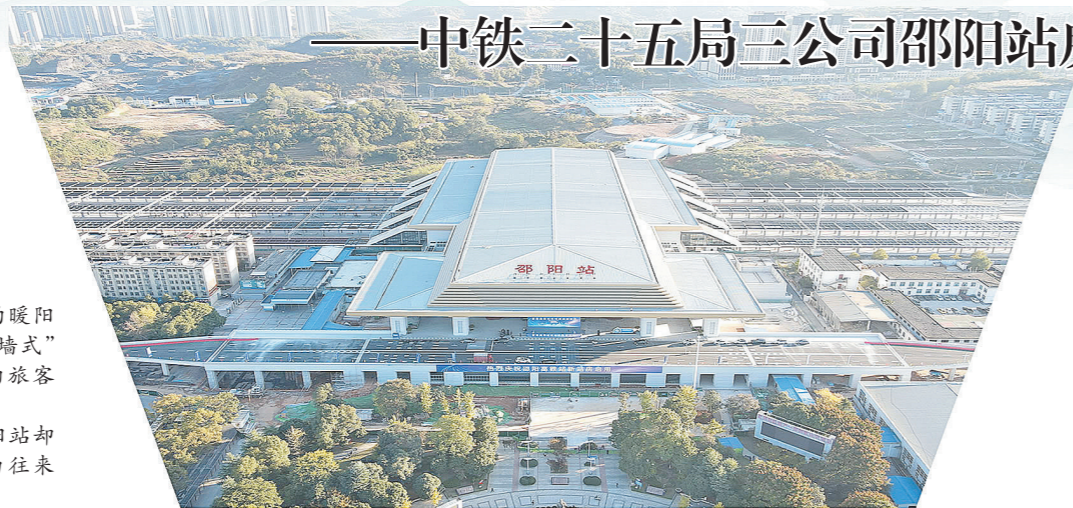
邵阳站始建于1960年,但直到2003年随着洛湛铁路全线贯通,才得以结束“路到邵阳止,车到邵阳回”的历史,成为全国为数不多的开始始发北京、上海、广州、深圳等城市的铁路二等站。20年后的今天,中铁二十五局三公司建设者历时3年耕耘,终于让邵阳站旧貌换新颜。他们以实际行动,向810万邵阳人民兑现了新站房如期启用的铮铮誓言。

家门口的机遇与挑战

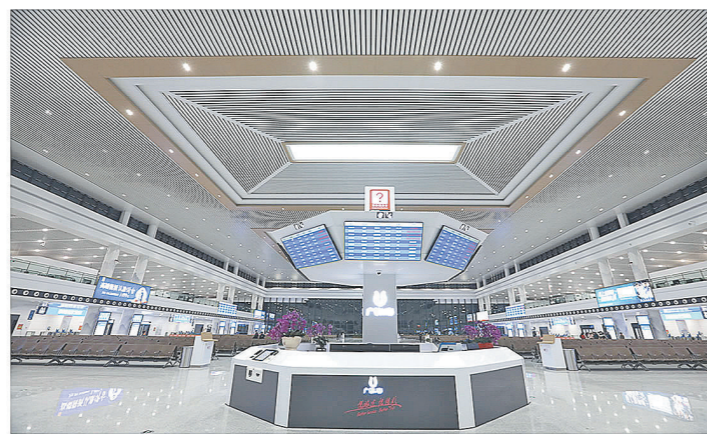
作为邵阳市实施“二中心一枢纽”战略的重点民生工程,邵阳站新站房将成为城市的门户与建筑地标,是洛湛线、娄邵线、怀邵衡线和邵永线等铁路交会中心。新站房投入使用后,将实现邵阳1小时融入长株潭城市群、2小时到北部湾区、3小时达粤港澳大湾区,对邵阳站成为高铁、货运、普铁、公交“四合一”的全国综合性交通枢纽具有重要意义。

作为全国罕见的“小倒场”施工组织形式的旧站改造,邵阳站改扩建工程要求建设者既要在相对固定的空间、时间内建造各式各样的建筑,又要在保证各类施工互不干扰、铁路正常运营的前提下,按期调整、辗转腾挪施工内容和场地,这无疑对施工安全提出了更为严苛的挑战。

“担子越重,脚印越深,责任越大,步子越稳。”中铁二十五局三公司负责人在顶动员大会如是说道。建成后的邵阳站新站房不仅将成为邵阳市的新地标,也将成为中铁二十五局三公司属地滚动经营、以干促揽的新名片。



新站房正面



站内服务台



新站房内景

铁轨边的施工“交响”

邵阳拥有810万人口,在外经商、求学、务工人员较多。据悉,近年来邵阳站客流量从原来的日均发送6000人次上升至目前的11000余人次,节假日最高发送旅客量达24000余人次,站内平均每5—10分钟就有一趟列车进出站。

如此高频的客流,牵动的是一位建设者的安全神经——最近的施工场地距离运营站台不足5米,火花飞溅的施工场景与往来熙攘的客流仅有一墙之隔。“3年来,我们每一天都是在走钢丝。”中铁二十五局三公司负责人谈起施工安全风险仍心有余悸。

虽是改扩建工程,但实际上邵阳站经历了先拆老站房后建新站房的蜕变,新站房建筑面积增加了2倍,达到31990平方米,想要实现这一蜕变,桩基施工是基础。

整个邵阳站都处于岩溶异常发育区,桩基施工十分艰难,在672根桩基施工中,有80%的桩基施工会遇到发育比较大的溶洞。这些溶洞像马蜂窝一般联结在地下,施工中一旦遇到

溶洞就会出现大面积塌陷,回填之后可能还会再次塌陷,无法直接成孔。除了面对溶洞,由于原有站房建设年代久远,地下管线复杂,施工过程中还极易触碰行车电缆等管线,随之而来的安全隐患更让建设者压力倍增。

桩基干不好,地板浇筑和屋顶施工就是空中楼阁,根本无从谈起,怎么办?

针对遇到的困难,项目部除了制定技术人员“一人盯一个桩”“一环施工一交底”责任措施外,还坚持进行探桩试验。项目部充分掌握地下溶洞发育情况后,果断采用“超深度大孔径旋挖钻+全套管跟进”工艺,对容易塌方的孔壁及时安装套管进行封锁,并根据地质情况和管线位置,加大对施工过程管理和现场盯控力度,严格对桩径、泥浆比重、清孔、钢筋笼安放等控制内容进行把关,确保施工安全高效,有序推进。项目建设者以每天开挖7—8根桩基施工的高效率,按期安全完成全部桩基施工任务,为新站房后续施工打下了坚实基础。

勇于探索的“宝古佬”

邵阳人素有“宝古佬”的别称,这个称谓蕴含着吃苦耐劳、拼命硬干、坚韧不拔等诸多含义,体现出邵阳人坚强不屈、勇往直前的血性精神。项目经理哪德文就是这样一位不服输的“宝古佬”,他以“敢为人先,勇争第一”的精神力量激励整个项目团队攻克各项建设难题。

面对“小倒场”的特殊施工组织形式,项目部早有准备——他们依托劳模创新工作室仔细研究,制定分区分阶段施工方案,将站场施工部分划分为四区三阶段施工,采用轨道自动监测、钢桁架+网架组合结构滑移、分单元悬挂滑移反吊顶架修等技术手段解决既有有线上安装、高空邻边防护、深基坑临边防护、大型构件安装等技术安全难题,克服工期紧迫、场地邻近既有营运铁路、多专业交叉施工干扰等困难,通过不断优化施工方案,开展劳动竞赛、研究创新课题等举措,按期实现开通目标。“为攻克‘悬挑部网架下侧反吊’这一控制性工程,我

们采用索道滑移工艺进行施工。每单元铝单板在雨棚上拼装完成后,将之提升滑移至设计位置安装,在不影响既有铁路正常运营的前提下,保证施工安全高效。”中铁二十五局邵阳站房项目总工程师胡鹏介绍道。

此外,项目部积极应用BIM技术等信息化手段,与中南大学专家团队在研究混凝土表面多功能(表层微裂缝修复、辅助养护和饰面等)一体化的高性能涂层材料组分优选设计课题领域开展合作;采用二维码现场交底技术推动现场质量管理,通过对项目进展进行盯控,及时优化场地布置,给进出站旅客和施工进出提供最佳途径,便于施工生产和车站客运服务。

目前,邵阳站新站房已投入使用,正为人民的便利、邵阳市的发展贡献力量。中铁二十五局三公司建设者秉持高标准、严要求的干事作风,用实际行动践行了为人民谋福祉的初心和使命。