



鏖战岛城

——七分公司青岛地铁2号线汽车东站项目施工管理纪实

传锋看着工地喜人的情景十分感慨:3个月前还在为辽阳路占掘路手续迟迟办不下来而心急,如今终于开工了。历经两年多苦战,项目建设的春天终于来了。

共产党员勇当先锋

2015年8月4日,正是项目掀起“大干120天”保调流的关键时刻,项目所在地连续下了两天的暴雨,之后又是连续几天的雷阵雨。项目北侧调流路青银高速A、B匝道刚做好的绿化,抓好的边坡怎么经得起这样大的风雨。项目副经理李国维撑着一把折叠伞就冲进了雨里,开始对沿线进行检查。经查看,匝道右侧绿化边坡因未进行硬化处理,被暴雨冲刷出10多米的大塌方,才栽种好的绿化也被暴雨冲毁,一处排水井因地势过低,被淤泥堵塞。通告已经发出,决不能让暴雨将按时通车的计划打乱。项目部立即组织人员抢修,最终,8月28日下午5点18分,随着车流量由临时A匝道导入B匝道,项目青银高速A、B匝道按时开通,兑现了对青岛市民的承诺。

时间来到2015年12月17日,项目大调流的最后攻坚战——22:00开始封闭深圳路与辽阳路交叉口,放行辽阳路向调流路。何传锋在调流还未实施之前就已经激动地把QQ签名由“调流尚未成功,同志仍需努力”改成了“奋斗两年,终于实现大调流”。

道路调流讲究的是“稳准狠”,在夜间车辆少的时候快速实施道路封闭,为此项目部成立了“保调流党员突击队”,张传昭说此时此刻就需要发挥党组织的战斗堡垒作用,特别是“急难险重”问题上党员必须冲在最前面。

办公室主任鲍威和征迁部长梁益仓都是复员军人,也是老党员,身上透着一股铁的精神。青银高速入辽阳路口处车辆多,是此次调流封闭的重点区域。面对注满的水马,其他人都面露难色,他俩一吼嗓子提着水马就冲到了路中间,其他人也就不敢懈怠,大家齐心协力将道路封闭起来。

调流实现第二天便遇上青岛第一场大雾,

能见度仅20余米。早上7点的点名时间还没到,“保调流党员突击队”便被派往李家下庄路口和青银高速入口进行交通疏导。由于早上太早,虽然青银高速入口处交通提示牌显示高速封闭,但交警还未能赶到封路,入口处依然大开着。决不能让安全事故出在东站这一节上,党员突击队队员迅速利用交通锥和空水马,在入口处设置路障阻止车辆进入高速,并对交通进行疏导,对滞留车辆劝导其改道行驶。司机师傅们似乎被这些“临时交警”所打动,也很配合工作,确保了现场秩序井然。交警赶来,看到中铁四局的工作人员在指挥交通,连连竖起大拇指夸赞道:“你们中铁四局真是一个有社会责任的企业,做工程一流,指挥起交通来也很专业!”

打造项目温情小家

“地铁建设是一件磨人的事,周期长,产值低,你们每个人都要时刻保持清醒的头脑,不要温水煮青蛙,耽误了工程,更是害了自己!”这是何传锋在周交班会上说的最多的话,因为他深知年轻技术员前几年的工作经历至关重要,三年定调,五年定性,他想要带出一帮好“兵”,总是不厌其烦地给他们敲警钟。

“项目书记不仅要懂生产,还要管生产”。张传昭就是以这样的标准来要求自己的。从实验室主任成为项目书记的他还保持着早上一趟工地、下午一趟工地的习惯。每次上工地,技术员们都是提心吊胆,“什么都瞒不住我的眼睛”,张传昭时常告诫年轻技术员们做事情要认真真、规矩矩矩,工程的安全质量可是大事情。当然,员工们也能一口气数出張传昭的好多温情瞬间。山东烟台素以苹果著称,每到苹果收获季节,何传锋总会托熟人带一批回来请大家吃。张传昭还惦记着员工的冷暖,项目驻地是临建房,保温性能不好,2016年刚入冬碰上“世纪寒潮”,他请来维修人员对项目所有空调进行检修,并给每名员工多配发了一床被褥。大干期间,他总是交代办公室要关注食堂,把伙食弄好,偶尔还会亲自下厨给大家做“大餐”,大伙儿最爱吃的就数他做的羊肉炖萝卜了。

要提升员工的幸福感,就要想员工之所想,急员工之所急。张传昭直言:幸福项目部建设一个重点就是要让员工吃好、喝好、睡好。

项目部还突破常规,以员工需求为导向,以解决困难为突破口,扎实抓好幸福项目部建设。项目员工抱怨最多的问题就是休假制度,项目部以灵活多样的方式让员工享受到休假权利,如在大干结束时,采用轮流休假的方式,互相顶班休假。同时采用“让精神休一天假”的方式,让员工用一天时间休息放松,这样灵活、人性化的休假制度让员工和项目部实现了较好的双赢,受到了员工的欢迎。

一分耕耘,一分收获。在2015年极为困难的局面下,青岛地铁汽车东站项目部完成产值12791万元,完成业主年度产值计划11360万元的112.6%。多次在业主的月度考核中名列前茅,并获得2015年度“山东省市政工程安全文明工地”称号、局“项目思想政治工作示范点”称号。

(卜来龙 翁成龙)

由七分公司承建的青岛地铁2号线汽车东站站与深辽立交工程总造价5.57亿元,合同工期39个月。主要工程内容为青岛地铁2号线与规划的4号线十字交叉换乘地铁站,新建深圳路与辽阳路立交桥以及周边道路改造。

规划中的地铁4号线车站基坑与辽阳路下穿同期实施,基坑最大开挖深度达34米。在基坑开挖范围内分布着燃气、通信、电力、热力、给水、雨污水、中水等现状管线,其中通信管线包含移动、联通、电信、铁通、中美国际海缆、军缆等主要干线共189条,基坑开挖前需实施大规模迁改。同时,汽车东站在南端暗挖车站长度87.09米,围岩级别以Ⅱ至Ⅲ级为主,部分地段Ⅳ围岩,拱部埋深10至11米,主要难点是暗挖车站跨度大,隧道开挖宽度23.95米,高度17.98米,采用矿山法暗挖施工,暗挖工法为双侧壁导坑法,结构为单拱曲墙双柱三跨椭圆形大跨断面,开挖步骤多,工序转换风险大。

协调也是生产力

青岛地铁汽车东站项目部所在地为崂山区中韩街道辖区,施工用地牵涉到3个自然村和5个企事业单位,征地拆迁难度大,施工所需的协调工作也繁琐复杂。2014年4月,项目刚进场,宋家庄社区居民三次聚众围堵施工场地大门,频繁阻碍项目部进行合法的正常施工,并欲以较高单价从项目部分揽工程。项目部积极采取应对措施,多次拜访中韩街道办、崂山区国土资源局和地铁集团等相关部门和领导,力陈项目所面临的困境,请求给予帮助,并积极办理相关证件,同时完善自身组织机构建设。项目部最终按照公司指导价与市场价相结合的方式将部分单项工程分给该村委会,在顺利解决征地问题的同时维护了企业利益。

谁也没想到施工调查报告里“现状管线在辽阳路方向受开挖地道影响较大,需大规模实施管线迁改”简单的一句话,竟能耗掉那么多的心血和时间。

该项目工程范围内共7种现状管线,分别

为电力(含电力沟、排管)、通信(含中美国际海缆、军用光缆、有线电视、电信、移动、联通、铁通等)、燃气、给水、雨污水、热力及中水等,布局复杂,迁改难度之大令人咂舌。就拿热力管线来说,2015年10月份便具备迁改条件,但由于迁改时间长,到了供暖时间迁改还未完,尽早迁改的计划只能作罢,可是施工中还得时刻提防着这颗“定时炸弹”。海缆的迁改之难就更不用说,需要与美国方面沟通,切割时间不定,耽误时间不说,这条“金疙瘩”不能有一丝一毫闪失。

为确保项目尽快形成大局局面,项目常务副经理何传锋带着技术员白天跑现场,晚上研究图纸。项目党工委书记张传昭则带着协调部长一家一家登门拜访管线产权单位,协调迁改事宜。为更好地做好征地拆迁工作,项目部还根据地下管线布局与调流道路建设需要,巧妙地与函数知识相结合,将深圳路与辽阳路路交叉口处划分为“东南象限”、“西南象限”、“东北象限”、“西北象限”,分由四个副经理统筹管线改迁与道路建设,就这样,工作面一点一点被抠出来。

2016年2月14日,农历新年的正月初七,神州大地还沉浸在新年的喜气之中,项目工地上机器轰鸣,随着B、C出入口与电力井相继破土动工,项目所有工作面全部打开。何



▲暗挖打钻炮眼



▲导师带徒活动

连镇铁路3标经理部在首次信用评价中夺魁

本报淮安讯 近日,从上海铁路局南京枢纽建设指挥部获悉,在2015年下半年铁路信用评价中,局连镇铁路3标经理部(四公司代局指)在全线8家参建单位中夺魁。

连(云港)淮(安)扬(州)镇(江)铁路正线全长304.883公里,设计时速250公里,是江苏中部贯通南北的重要通道,是长三角城际网和江苏省四纵四横铁路网的重要组成部分。局承建的连淮扬镇铁路3标站前工程,正线全长20.85公里,中标合同额32.12亿元,工期36个月。自2015年9月份组建以来,局连镇经理部以“全面争第一”为目标,制定节点工期计划,开展“大干90天”劳动竞赛活动,出台奖惩措施,加强安全质量检查力度,开展内业资料、钢筋加工场、标准化达标考核的月度平推检查和施工用电及消防专项检查,加强各工序过程控制,率先完成全线“第一桩”和“第一台”,在2015年度超额完成了建设任务。

(胡益权)

上海公司扬州金湾路新建工程获评江苏省文明示范工地

本报扬州讯 3月7日,从扬州传来喜讯,由上海工程公司承建的扬州金湾路新建工程荣获“2015年江苏省建筑施工标准化文明示范工地”。

扬州金湾路新建工程道路全长700米,主线采用地道形式下穿龙城路,主要包括道路、排水、地道结构、桥涵等土建工程及管线综合和附属工程。自2014年8月开工以来,项目部跑步进场,积极协调征地拆迁、管线迁改等各项事宜,科学制定施工组织方案和计划安排,将管线开挖、深基坑、地下箱涵施工作为施工管控重点,严格落实三检制、领导带班制度、月度安全质量大检查制度,充分发挥群安员、青安员和安全员的作用,对施工重点工序全过程管控,有效保证了工程安全质量,获得了业主、市质监站、监理等单位的高度认可。项目接连斩获了扬州市“喜迎建城2500周年重点工程、重大项目劳动竞赛先进集体”、“支持城市建设突出贡献奖”等多项荣誉。

(吴天运)

本报合肥讯 3月6日,京福公司阜阳指挥部组织商(丘)合(肥)杭(州)铁路北段所有施工、监理、设计单位168人观摩我局商合杭铁路桥梁施工标准化工地。这是继3月3日商合杭南段所有参建单位观摩我局工地后,京福公司要求推广学习我部“桥梁施工标准化五项工艺”的又一次大规模观摩活动。

自2015年11月30日局商合杭铁路开工以来,局经理部针对管段长、工序多的特点,以创优质工程为己任,加强现场管理,强化标准化文明施工,摸索出桥梁施工“墩身护面钢筋绑扎采用专用定型钢胎具”、“墩身养护采用喷淋设备”、“桥墩模板U型螺栓孔采用预埋孔开窗设计”、“桥墩脚手架采用定制盘扣式钢管架竖

局商合杭客专经理部

狠抓工程创优

梯”、“桩头破除采用环形切割法”等五项工艺,赢得业主和全线施工单位的赞扬。

商合杭铁路由18个局同时开工建设,现场标准化成为企业施工水平的“形象大使”,更是铁路信誉评价的重要内容。作为标杆施工单位,局商合杭经理部进场就树立争先创优意识,在每周的交班会上必讲,在现场查看过程中必提,深入现场检查必强调标化施工的重要性,大力营造全员创先争优意识。局经理部专门制作《合蚌、合福标准化施工》课件,召集各分部集中学习高铁施工标准化要求,并两次带队到兄弟单位工地去观摩学习,将兄弟单位标准化建设好的做法通过影像带回借鉴学习,确保在标准化工地实施方面处于全线领先。

局经理部坚持样板引路,要求各分部结合施工特点打造属于自己的样板工程,明确二分部重抓钢筋场建设、三分部重抓桥梁第一墩建设、四分部重抓标准段建设、五分部重抓CFG桩施工,鼓励各分部在创优过程中严格按照标准实施的样板工程积极创新。样板工程在标段内广为实施后,经理部安质部和工程部联合开展督导巡视,对于现场标准化实施不达标的工地立即下令整改,规定其他分部围绕样板工程将开始的首件工程,必须向局经理部工程部进行报批,由工程部和安质部联合到现场验收合格后,方可进行后续工作,有效保障了标准化文明工地建设的有序推进。

局经理部将标准化工地建设常态化,出台了《标准

工艺全线推广

化工地考核管理办法》,对各分部标准化落实情况月度考核,对表现优秀的分部进行奖励,对落后的工地点名批评并勒令整改;局经理部对全线工地实行视频监控,在监控室实时查看工地标准化施工,对监控到的违规施工工地,立即电话叫停要求整改;每天晨会上,调度员用照片反映昨天的工地建设,最直观地呈现工地标准化实施情况,力保标准化文明施工常态化。

经理部上下有效的执行力,确保了局管段短时间内在桥梁施工标准化建设领先于商合杭全线,尤其是借鉴创新的“桥梁施工标准化五项工艺”,受到业主和兄弟单位的一致好评。

(牛耀耀)

创优进行时

