

(上接第1版)启东制梁场的落成创下多项“第一”纪录:中铁四局2022年第一个完成梁场认证的项目、八分公司第一个制梁场、八分公司第一个“制运架”一体化项目。良好的开端极大鼓舞了洋吕铁路参建员工的士气,启东制梁场T梁预制工作全面展开。

众志成城 吹响大干冲锋号

2022年11月17日,距离洋吕铁路6月18日首片T梁成功架设,已经过去近四个月时间,此时的洋吕铁路I标段铺架施工由于线下单位桥墩未交付,已经按下了暂停键。项目部基本处于半停工状态。

当接到业主将工期从2023年9月30日提前至2023年3月28日的通知时,摆在八分公司洋吕铁路项目部领导班子面前的首要难题就是:如何在最短的时间内复工复产?

复工复产工作刻不容缓。项目部领导班子第一时间联系各部门、各生产作业队负责人,要求全体员工迅速返岗复工。11月21日,公司成立督导专班。与此同时,湖南、四川、安徽、甘肃、新疆……分布在全国各地休假的员工们接到复工消息后,纷纷赶回岗位,仅仅3天时间,项目部员工从20人增加到了500多人。返岗复工的通知如同吹响了大干冲锋号。

当时的疫情形势依然严峻,一边是各地员工需要克服疫情影响尽快返回岗位,一边是项目部属地启东市政府严格控制施工人员流动,禁止高风险区域人员进入。项目部领导班子立即召开紧急会议启动应急预案,成立由项目经理杨浩带队的疫情防控小组和以项目部党支部书记赖观风为组长的后勤保障小组。前者负责与政府防疫部门加强沟通协调,确保员工遵照防疫要求安全返岗;后者则负责保障返岗人员的餐食住宿、药品物资等充足到位。

抓进度、抢工期是当务之急。人员迅速到岗后的项目部随即开展“大干120天保开通”劳动竞赛,掀起大干热潮。在万家团圆的春节期间,项目部管理人员、劳务队伍共计600多坚守一线,全力冲刺节点目标。

项目部副经理兼启东制梁场场长蔡天伟主动放弃与家人团聚的机会,转身投入到组织管理人员、作业班组160余人返岗的工作中,并于11月21日恢复了梁场生产。

紧张的施工组织使得蔡天伟很少能有时间给家人打电话。但家人给予他很多理解和支持,妻子时常叮嘱他“不要太拼”,工作的同



内燃机车行驶在洋吕铁路成型线路上

时一定要也注意身体。“苦累都不怕,家人一直是我坚强的后盾。”蔡天伟说。

决战决胜 把不可能变成可能

由于工期提前了半年,从梁场恢复生产起,除去后续的桥面系、声屏障、铺轨和线路养护达标施工时间,留给制梁、架梁的时间只有60天。

近700片T梁没有制作,445孔梁只架设了66孔,机械设备仅28台套,人员还不到30人,更别说线下的路基、桥墩还未交付……在会议室倒排工期的杨浩和赖观风,脑海中同时闪过的念头是“这几乎是个不可能完成的任务”。

困难面前绝不退缩。局业务经理兼华东区域指挥部指挥长耿锦第一时间到洋吕铁路指导工作,带着项目部领导班子对现场进行调查,与土建单位进行对接,指出项目抢工关键所在:“上人、上设备,而且速度要快!”

公司立即成立专班小组,统筹协调周边在建项目的人力资源和物力资源打支援。从铺架设备中心、机养段、焊轨段等刚性单位,以及铁伊、南沿江、都江堰等在建项目抽调管理人员,最多同时有6位项目书记协同作战。2天内实现梁场160余人进场,3天内恢复混凝土

决战决胜通州湾 铁水联运建新功

在架梁,一切顺利。”公司南沿江铁路项目部党支部书记邓宇韬正在和铁伊铁路项目部党支部书记刘新春即时沟通。

为按期完成T梁架设任务,公司从在建项目和刚性单位抽调5名党支部书记到洋吕铁路指导帮扶工作。各位书记到现场发现急需解决的事项进行沟通、交换意见,共商解决方案,并设置值班办公室,有力促进了抢工生产。

刘新春负责180架桥机组的施工组织,是此次抢工新增设的架梁作业面,也是洋吕铁路决战决胜,把不可能变成可能的关键一步。新增提梁点选在便于公路运梁的91号墩处,对于线下路基、桥墩未交付的情况,可以缩短停工等待时间。且新增作业面的投入,也有力推进了全线架梁施工进度,为60天完成379孔T梁架设奠定了基础。

两台T梁架桥机组均采用“两班倒”“人歇机不停”的方式,现场不间断施工。邓宇韬根据架梁时间计算最优架梁指标,提前与设计院对接,通过受力检算和结构加强,选择3处有利于缩短铁路架桥机运梁车运距的连续梁,设置T梁换装点,提高架梁指标,创造了165架桥机组单日单线最高架梁7孔的成绩。

工期紧张环环相扣,任何一个环节出现失误都会造成连锁反应影响整体进度。在施工大干期间,项目部反复强调“万无一失、一失万无”,施工要快速更要有序。针对高风险施工,项目部坚持领导带班,安质部、现场安全员、群安员、青安岗岗员每日现场巡查,在施工现场形成纵向到底、横向到边的安全管理网络,不让一片不合格的T梁出场。

寒冬的深夜,刺骨的海风肆意地呼啸着,而洋吕铁路施工现场依然一片繁忙景象。

“做永远的铺架先锋!”项目部团队齐心协力,班子成员相互补位,洋吕铁路I标项目部正是在这种争先文化的引领下,夺取了一个个阶段性胜利。

2022年12月9日三甲特大桥T梁架设完成;2022年12月18日新增提梁点投入使用;2023年1月27日梁场完成主线T梁预制;2月10日首列长轨进场;2月17日主线T梁架设完成;2月20日主线短轨通;3月23日通过静态验收;3月28日I标先导段建成。

言必行,行必果。八分公司洋吕铁路建设者以实际行动兑现了一个个节点承诺,“把不可能变成可能,把可能变成现实”。“铺架先锋”精神再一次得到生动诠释,在通州湾通州湾筑起了一道亮丽长虹。(王振国 徐国淦)

一张特殊的罚单

3月27日,中铁四局四公司磨店家园安置房三期项目部安全生产总监许红军找到青安岗岗员谢嘉欢,让他开具一张罚单。但让谢嘉欢疑惑的是,这张罚单既不是给违规操作的班组人员,也不是给其他员工,而是给许红军自己的,罚款理由是未按规定正确佩戴安全帽。

“许总,我看你今天在地上一直都是戴着安全帽的,怎么还要给自己罚单呢?”谢嘉欢不解地问道。

“你再仔细看看我的安全帽。”许红军递出自己的安全帽。原来,这天早上许红军到工地时才发发现安全帽的绑带断了,但由于工地现场也没有多余的安全帽了,于是许红军就把断了的绑带绑成一个结勉强戴着。

“中午回来时还想着要换一个安全帽,结果忙着整理今晚安全培训需要的材料,又给忘了。”

“原来是这样啊。这次也是小事情,你又不是故意的,再说你不还想了补救措施了吗,罚单就不开了,下次你注意就是了。”谢嘉欢说道。

“那不行,安全无小事,虽然说今天我也戴了一天的安全帽,但是只要我一低头,安全帽就很容易掉到地上。万一这时候有了高空坠物,那不是很危险。我们佩戴安全防护用品的目的不是做个样子,而是要真正的起到保护自己安全的作用。”许红军说道,“而且我作为安全生产总监,在安全管理执行上有了错误示范,不止要罚款,而且要重罚。”

“行,这是200元的罚单,到时候还会贴在项目部的‘安全曝光榜’上。”谢嘉欢递上罚单。

当天晚上,许红军在给协作队伍员工上完安全培训课后,特意就自己这天的行为作了检讨,再次重申正确佩戴安全帽、安全绳等防护用品的重要性。(赵雅慧)

本报苏州讯 3月26日,中铁四局二公司苏(州)合(州)高速公路七都至桃源段3标项目部桥梁下部结构全部完工,转入上部结构施工阶段。

苏台高速公路是江苏省和浙江省规划的跨

苏台高速3标桥梁下部结构完工

省高速公路。苏台高速公路七都至桃源段是苏台高速公路江苏境内的一期工程,全长18.221公里,设计为双向六车道,时速120公里。其中,项目部管段长4.015公里,设计钻孔桩1004根、承台(系梁)252个、墩柱748个、盖梁240个、连续梁3联、预制箱梁1170片。(谭俊)

本报凤阳讯 3月26日,中铁四局一公司宁(南京)洛(阳)高速公路明光至蚌埠段改扩建3标项目部淮河特大桥主墩首块钢围堰入水,为大桥主墩实现由水下桩基施工向水上施工的工序转换奠定基础。

淮河特大桥主墩首块钢围堰入水

宁洛高速公路全长722公里,是长三角地区通往安徽、河南、陕西及西北地区的战略通道。项目部管段长约9公里,其淮河特大桥为独塔双索面不对称斜拉桥。淮河特大桥主墩围堰为双壁钢围堰,重约1700吨。(白兴涛)

本报铁力讯 3月24日,中铁四局哈(尔滨)伊(春)高速铁路铁力至伊春段2标铁力制梁场(二公司)预制今年首孔箱梁,全面复工复产。

制梁场承担2标465孔箱梁的预制任务。由于地处黑龙江省中部,属高纬度严寒地区,为保障施工安全质量,每年10月下旬到次年3

长沙湾跨海特大桥右幅通车



3月22日,中铁四局五公司承建的沈(阳)海(口)高速公路汕尾陆丰至深圳龙岗段(深汕西高速公路)改扩建工程长沙湾跨海特大桥右幅通车。这也是全线首座通车的特大桥。

深汕西高速改扩建工程全长约146公里,是目前广东省里程最长的高速公路改扩建项目,按照双向8车道高速公路标准进行改扩建。长沙湾跨海特大桥长2108米,为全线控制性工程,采用先新建右幅新桥再拆除既有特大桥的重建方案,主跨采用预应力混凝土连续刚构悬浇施工。工程建成后,将推动深汕特别合作区、粤港澳大湾区的经济发展和产业升级,完善粤港澳大湾区交通基础设施。(刘长魁 摄)

铁力制梁场复工复产

月中旬为冬休期。春节后复工复产以来,制梁场在作业人员返岗后,组织他们开展安全专项培训,经考试合格方可上岗。要求网格员每天

通过安全班前会对作业人员教育。复工复产前,该制梁场邀请监理单位、设备供应商对场内龙门吊等大型设备开展全面检查。在首孔箱梁预制前,制梁场多次组织召开专题会议,制定详细的施工方案,盯控钢筋绑扎、模板拼装、混凝土浇筑等工序。(金正祥 王昊)