

践行党的二十大精神 打响决战决胜收官战

岁末年初,集团公司各在建项目以党的二十大精神为指引,全力推进“决战决胜四季度”劳动竞赛,以拼搏之姿、实干之力、冲刺之速,确保圆满完成年度各项任务目标,让党的二十大精神在工程一线落地生根、开花结果。

放眼广州梅龙高铁陈屋跨济广高速公路连续梁施工现场,水泥车、运输车往来穿梭,高架塔吊平稳挥舞,工人们正在奋力浇筑最后一方混凝土。为了让梅州人民早日搭上“家门口”的安心高铁,广州公司梅龙项目部安排专人盯控连续梁挂篮行走、混凝土浇筑等关键工序,确保施工安全质量;在施工期间,协调高速公路交警及路政部门赶赴现场,进行交通疏导和安全监督,保证连续梁跨济广高速公路的行车安全。

近日,在北京公司承建的本桓高速大川隧道工程,为把好“安全关”,项目部针对施工便道修筑难度大、爆破作业距离村庄近等难题,采用消音材料覆盖爆破作业洞口,以减少爆破产生的噪音;提前完成标准化临建设施建设、洞口管棚施工等基础工作,为顺利进洞提供了安全保障。尤其是入冬以来,项目部克服了疫情防控、气温骤降等不利因素,为冬

季施工作业创造了有利条件。

在太原公司承建的太原西北二环高速公路工程现场,为了守住岁末年初安全质量“稳定盘”,项目部引进先进的机械化设备,不断优化工艺流程,统筹运用双侧壁导坑法、偏心CD法、台阶法等多种施工工法,确保隧道施工安全质量。同时,项目部以安全“零事故”为要求,规范安全质量管理,加强隧道超前地质预报、监控量测,定期开展隧道安全质量专项检查,严守安全质量红线,为隧道安全优质生产提供有力保障。

电务公司参建的临哈线林策段CTC系统改造工程正处于开通关键期,经过多番论证研讨,项目部最终确定了“三步走”“五轮次开通”的施工方,参建员工逐条分解任务清单,抓紧一切有效时间,分批次开展施工,在临近营业线施工中,完成信号设备安装、布放通信光缆、扩容板件及调试等工作;在封锁施工中,完成20个站电源屏扩容、更换控制台等任务;在每轮次开通前,项目部连续进行3次封锁施工,完成各站复联试验,达到开通条件。

放眼石家庄公司路桥项目部施工现场,工人们正在紧张地进行雷达物探、整

修线路、恢复防护栅栏等工作,寒冷的北风中,满是热火朝天的施工景象。由于在藁城区南水北调地表水厂二期及备用水源地地下穿石德线工程中,顶管管径大、单程顶进长、下穿地基低、基坑开挖深度大、地质条件差等重点难点问题层出不穷,给施工生产带来极大挑战。项目党支部以党的二十大精神为引领,多次优化施工方案,充分调动施工资源,第一时间成立了党员突击队,划定了党员责任区,对竖井、顶进、线路加固、线路恢复等重要工序进行周密部署。在顶进期间,对施工全过程进行监控,及时纠偏,确保了顶管顺利贯通。

交通分公司天津地铁4号线施工过程中,由于北台站位于北辰区交通要道,车站横跨北辰道,管线迁改较多,交通疏解压力极大。为优化施工组织,项目党支部以党的二十大精神为指引,成立“党员先锋队”,全面开展“决战决胜四季度”劳动竞赛,通过在车站内增设分仓墙,将车站分为南北区,将原计划三期交通疏解优化为两期施工,在减少交通疏解压力的同时,为盾构机提前始发创造了便利条件。

“随着本列长轨车最后一对长轨落

入承轨槽,福厦铁路漳厦区间左右线累计完成铺轨31公里!”近日,在福厦铁路铺轨项目现场,50名工人加班加点,为年底完成漳厦区间正线全部长轨铺设工作抢抓工期。为了给施工生产“提速换挡”,项目部在施工现场采用前拉后推的方式,20分钟即完成500米长钢轨槽槽工作,迅速完成了撤滚轮、正配件、紧螺丝等工序任务。该项目顺利完成后,新建福厦铁路工程将正式迈入收官阶段,贯通福州、泉州、厦门、漳州之间的“半小时交通圈”将指日可待。

党的二十大召开以来,路桥公司南横高速项目部按下“快进键”,跑出“加速度”,采取24小时连续线形观测、建立3D受力模型模拟等方式,接连实现沙坪河特大桥首个边跨精准合龙、17号墩右幅合龙等关键节点,并于近日顺利完成了294片箱梁中最后一块箱梁的架设任务,切实将学习成果转化为决战决胜四季度的生动实践。建安公司河南郑县项目部坚持生产、防疫两手抓,顺利完成G、H地块室外工程收尾,全力以赴加快K地块二次结构砌筑施工,确保尽快完成全部施工任务,早日圆郑县人民的“安居梦”。

(范彩燕 魏云云 李沐霖)

岁月峥嵘战京唐



的一个关键节点。

42号道岔是目前国内高铁既有线路铺施工型号最大、长度最长的高速道岔,长157.2米,总重量达232吨,横移距离为7.7米。施工为一级封锁要点施工,道岔插入施工须达到两个“零误差”、两个“水平面”。为确保道岔插铺精准就位,项目部引进了16台“小型机器人”——液压横移动力牵引车助力道岔横移就位。这是国内首次采用液压同步行走动力设备进行42号道岔横移插入既有线路施工,代替了过去“纯人工”或“半人工半机械”的施工方法。并对42号道岔提前进行了预铺、调试。

历经两次I级要点施工,项目部顺利完成京唐铁路北京段2组42号道岔横移插入既有京哈铁路施工,至此京唐京哈联络线与京哈铁路接轨互通,为京唐全线联调联试动车组上线运行试验打下基础。

长大钢梁稳跨“京哈”

2021年5月9日凌晨至5月17日凌晨,经过6次封锁垂停要点II级施工,1次III级施工,石家庄铁建公司承建的京唐铁路跨东环路特大桥门式墩跨京哈铁路钢梁顺利完成全部7孔钢梁架设,为后续钢梁架设及全线开通奠定了坚实的基础。

横梁架设施工,需要跨越既有京哈铁路线,施工和吊装时需要铁路工务、车务、电务、机务、供电段等多个铁路设备管理单位配合,协调任务量大。本次吊装的钢梁最大长度达到34.28米,高度达3.9米,钢梁重量最大达到260.68吨,起吊难度大。为了保障吊装安全,本次架梁采用徐工XGC型800t-12000米履带式起重机,超大吨位起吊最大可吊装402吨,在国内同类型施工实属罕见。钢梁就位前需将墩顶预埋钢筋共

草原铁军筑梦蓉城

值超过预警值,检测系统这道屏障便开始发挥功效,项目部立即对险情进行原因分析,然后迅速启动预案,通过采取增加钢支撑数量、基坑侧边注浆、加快施工进度等举措,对症下药、精准施策,最终化险为夷。

而在基坑开挖期间,因环保要求,渣土车运输量和运输时间大幅减少,造成工期压力巨大。项目部靠着施工工序的不断优化以及人力和机械的调整增加,经过426天“白+黑”两班轮倒不停歇的“突击战”,逐渐将工期追平,在2021年12月22日,以提前9天的战绩,顺利完成了主体结构围护桩的施工,并为下一步形成大干快上的局面打足了“提前量”。

突破“国内最大”拱顶车站

幸福梅林站主体结构顶部微微隆起呈为曲面——车站采用大跨度无柱弧形拱顶,弧形段长221米,跨度25.2米,层高10.8米,顶板厚1.3米,拱顶净高10.75米。弧形拱顶结构新颖而富有

韵律,受力安全,还可以节省材料。设计虽然独特,但也向施工作业提出了巨大挑战。建设者在正式施工前留足时间,组织专家科学论证,反复琢磨方案。最终,经过三个月时间,最佳施工方案出炉。

在支架体系施工时,项目部研究出了由立杆、水平杆、斜拉杆、抛撑、工字钢等组成的支架体系,克服了弧形有角度的,使顶托与主楞、主楞与次楞有效连接,增大了抗滑移系数,主楞采用特制与结构弧度匹配的12工字钢,工字钢按照结构弧度加工,确保有效连接和接触面积及位移限制,该项工艺使车站完工后更具简约和美观。

日夜兼程破困局

困难接踵而至,2022年6月30日到8月14日,成都启动高温限电。限电后,白天的电力只能满足项目人员日常生活,施工只能在晚10点到次日上午10点进行,项目部硬是靠“黑白颠倒施

188根依次对孔穿入梁底预留孔中,对施工精度要求高,对项目部的施工组织能力和方案落实提出更高的要求。短短100分钟,面对跨越既有安全线、大、施工时间短、夜间施工等问题,全体参建人员齐心协力、攻坚克难、日夜兼程,经过数百名参建人员的昼夜鏖战,7跨跨京哈铁路横梁安全吊装、精准落梁。

15天打通架梁铺轨“大动脉”

路基铺设中架梁通道作为全线施工的重难点,制约着全线架梁铺轨施工进度,需要在15天的工期内完成近9万方土方及11万方土石方填筑,任务十分艰巨。

面对施工作业面小、施工工序交叉、临近既有安全线压力大、环保压力大等问题,项目部科学施工组织、细化工期方案,按日计划倒排工期,通过分段施工、流水作业等方式进行24小时不间断施工,并投入挖掘机、运输车、装载机百余台机械设备,一场没有硝烟的“战争”在京唐城际铁路(燕郊段)打响。

“最困难的是旅客进出站期间对运输车辆造成的影响过大,延缓了进度。”石家庄公司组织成立专项小组,安排专人及时掌握车站旅客流量变化,同时制定安全可行的防护措施,避免对旅客带来危险,并对运输车辆的进出进行动态指挥调整,极大的弥补了被耽误的宝贵作业时间,2022年2月11日,完成1.38万方土方、0.8万方土石方填筑;2月13日,完成3.22万方土方、2.55万方土石方填筑;2月15日,完成6.8万方土方、4.07万方土石方填筑……施工进度成倍增长,确保了路基铺设按时完成。

京唐铁路是推进京津冀交通一体化率先突破的标志性工程,项目建成后打通了北京至唐山城际通道,极大提升通道运输服务能力,进一步带动沿线地区经济发展,有力促进京津冀区域互联互通。

(邵雨丽 李波/文 赵毅博/摄)

工法”渡了这一劫;限电仅结束2天,又因疫情静默管控,物资材料无法及时供给,项目部被迫“停课”将近1个月,然而刚刚恢复有序生产,项目部参建员工又因“新冠”一个个出现病情,时间进度不等人,工期要求迫在眉睫且压力巨大。大家纷纷按下了“加速键”,“轻伤不下火线”,再坚持一下,再挺一挺,大家相互鼓励着,咬紧牙关向最后的关隘发起了一波又一波的强力冲刺,只见施工现场通宵达旦、人流涌动,作业24小时不停歇,一派大干快上的激进状态。建设者发扬“蒙古马精神”,饱战风雨,一路拼杀,如期实现了车站主体结构封顶,为2022年收官之战画上圆满句号。

成都轨道交通13号线一期工程土建7区幸福梅林站的顺利封顶,为13号线一期工程站后铺轨、机电施工奠定了坚实基础。据悉,成都轨道交通13号线是成都市“中心穿越、全局覆盖、远景预留、互联互通”的市域快线网的重要组成部分,线路建成后,将最大限度满足广大成都市民轨道交通出行需求。

(张飞飞 孙铁帅)

2022年12月31日,路桥公司承建的宿州站改建工程历时两年多的艰苦鏖战顺利完成,新建宿州火车站房正式启用并恢复办理客运业务,宿州市旅客可在新建宿州火车站乘坐普铁、高铁便捷出行,百年老站变身宿州城市新地标。

难度堪比“心脏手术”

宿州火车站是华北地区重要的铁路枢纽之一,宿州火车站改建项目采取“先建新,后拆旧”的方式,是上海铁路局集团目前建设难度最大、规模最大、涉及面最广的改造工程,难度堪比在“心脏”上动手术。

宿州站改建施工期间虽然停办了客运业务,但京沪干线上的列车运行不能停,无法进行全封闭施工。施工过程中建设者经历了大小301次铁路II、III级施工封锁,高峰时段宿州站每6分钟通过1趟火车,作业十分繁忙,任何一个细小的疏忽,都有可能造成行车安全事故。宿州站改建工程于2020年10月进场施工,整个站场需要完成上、中、下三层立体式施工,还要克服施工场地处于繁华市区、场地狭窄、常用大型起重设备无法进场等难题,施工组织难度极大。

在接触网下方拆除既有站台、既有天桥、房屋建筑施工过程中,建设者通过多台260吨大型折臂吊机械、挖掘装载机及破碎机等设备相互配合,实施了上海铁路集团管内首例大型折臂吊吊装施工,在不触碰接触网条件下,完成了单根长32米、重52吨的站场内吊梁施工,提前30分钟完成施工封锁任务,铁路营业线120分钟铁路II级封锁施工刷新了新记录。

百年老站“变身”城市新地标

宿州站始建于1910年,明清时期称作南宿州站,民国时期称作宿州站,距今已有112年历史,百余年来几经改建,历经风雨,见证了中国铁路的沧桑巨变。

新建宿州站外观将楚汉文化融入其中,建筑整体造型积极挺拔、简洁典雅,站房立面借鉴楚汉的建筑原色和文化符号,形成古朴浑厚的建筑风格,将现代和古典相结合,形成“古朴厚重”的立面效果,充分展现了宿州城市门户的独特魅力。建设者们按照楚汉文化的设计理念,以铁路文化为纲,取楚汉文化点睛,借鉴古建筑勾连搭建筑做法的外法内用,倾力打造融铁路交通、楚汉文化、书画之乡等多种元素于一身的全新地标车站,南来北往的旅客都将第一时间近距离感受到“一站一景”的铁路企业文化底蕴,仿佛一场文化之旅。

打造现代化综合交通枢纽

改建后的宿州火车站建筑总面积达1.5万平方米,采用线上+线下的综合型智能车站,旅客通过新建天桥进入站台,将进一步提升车站客运服务水平,可实现年运量300万人次以上、年铁路到发量120万吨。同时,对于加快宿城道东片区城镇化进程、促进东部片区与主城区同步发展起到巨大推进作用。

“改建后的宿州站采用高架候车室检票进站、地道出站的‘上进下出’模式,旅客乘车、出站流线更加清晰、便捷。”宿州站改项目现场负责人赵勇智表示。工程完工后,宿州北货场将搬迁至符离集站,胜利路下穿京沪线立交工程,连通宿州站东西广场,使得铁路路与人民西路直接贯通,缓解了胜利路的通行压力,同时极大的方便了宿州市民的通行。

(杨瑞明)

珠机城际二期代建公路段首片箱梁成功架设



2022年12月14日,广州公司珠机城际二期项目代建公路段——金海公路工程井湾大桥第一片33米预制箱梁成功架设。

珠机城际项目是珠海市重点项目工程,代建公路段金海公路工程井湾大桥共有35米小箱梁20片,33米小箱梁110片,32.5米小箱梁30片,共计160片。此次架设的首片箱梁为YK8+944.4桥井湾大桥第35跨右幅35-3预制梁,梁长33米,梁高1.8米,梁吊装重量为116.4吨。由2台95吨龙门吊提梁上桥,桥上运梁车运送至架桥机处,并由一台180吨架桥机架设完成。

为确保安全正点完成架梁施工任务,项目部做足充分准备,克服了珠海市多雨天气影响和施工手续繁杂、高空作业、施工时间紧、设备操作要求精度高等各种内在施工难点。施工过程中,项目部从施工组织、人员安排、箱梁运输、关键工序部署、架桥机过孔、箱梁架设等方面都做了周密部署。在项目全体参建人员的通力配合下,井湾大桥第35跨右幅35-3预制梁,成功平稳地放置在预先安装好的支座上,顺利完成首片箱梁施工任务。

本次箱梁的成功架设,标志着珠机城际项目施工生产迈入新的阶段。大桥建成通车后,从金湾到横琴仅需10-15分钟,从珠海机场到拱北仅需25分钟,将大大缩短主城区和西部城区的交通时间。

(王剑强/文 孟庆虎/摄)