

陇海路快速通道工程全线15个项目经理部,1000多人的管理团队,多次掀起“比学赶帮超”的热潮。市城建委副主任、陇海路快速通道工程项目部项目经理李俊铭在接受专访时表示,项目部化压力为动力,争当陇海快速路工程建设的好“舵手”。郑州晚报记者 冉小平

建章立制,奖惩结合,引导全线“比学赶帮超” 陇海快速路的好“舵手”是这么来的

陇海路快速通道工程项目部一成立,管理工作的重心就放在建章立制和抓制度落实上。

每日问题推进会、每周一项目部部长会、每周二工程推进会……项目部大大小小的会,每周不下六七次,这些会时间短,主要奔着发现和解决问题去的。

按工程总体计划,分解、细化工程建设方、各管线产权单位和各辖区政府的工作任务、标准、完成时限等,形成了“层层有责任、人人有目标、事事有人管”的自我约束机制。

项目部掌控进度计划,对工程推进缓慢的施工单位和监理单位督察督办,确保工程各项关键节点的

落实。

陇海路快速通道工程项目部以监理队伍为抓手,以日常巡查与定期检查考核相结合的方式对各标段监理单位进行综合检查考核,对在监理过程中表现优异的单位进行奖励,对考核成绩较差的监理单位通报批评,实现对工程进度、质量、安

全和文明施工的管理。

项目部部长以上人员每人分包一个标段,签订分包责任书,帮助标段解决难题。

中途部分区域困难重重,项目部开展“大干150天,奋战年底主线桥通车”劳动竞赛,在29公里的战线上形成了比、学、赶、帮、超的局面。

最大限度压缩围挡、地下作业、半幅施工…… 施工中,他们想尽办法保畅通



2013年11月15日,桐柏路两侧围挡。

在闹市区建桥修路,保施工与保畅通相矛盾在所难免,如何平衡保施工与保畅通,如何确保城市发展的长远利益与市民出行的眼前利益都能满足,这是每一位工地负责人都需要考虑的。陇海路也不例外,经项目部科学谋划,精心组织施工,最大程度地满足了大多数市民正常的出行需求。郑州晚报记者 冉小平/文 周甬/图

管线迁改阶段 地下作业,减少路面开挖

陇海路主体工程动工前,首先需要迁改管线。正常施工情况,迁改管线需封闭整条道路,或半幅封路施工,开挖路面。项目部考虑到沿线出行压力大,最终决定管线迁改尽量采取顶管技术施工方法,减少开挖作业面。

这一工艺只需在每个施工点拆迁路面上挖一个24平方米的方井进行地下作业,确保路面道路不受影响。

桩基承台阶段 围挡压缩到17米

主体施工阶段首先需打桩机和建承台。经项目部和各施工单位研究确定陇海路中段(西三环—中州大道段)拆迁红线控制为45米。

陇海路快速通道工程项目部工程部部长付金岐介绍,施工围挡压缩至最小宽度17米,而正常施工需要围

25米到30米。

这一阶段仅封闭现有道路的4条快车道和两侧的隔离带,利用现有路两侧7米宽的慢车道,用于机动车通行;达不到要求宽度的街段,硬化拆迁场地,基本保证双向4车道在围挡两侧,行人和非机动车辆走现有人行道。

箱梁施工阶段 仅封闭35米,夜间作业保畅通

陇海路高架箱梁施工桥梁宽25.5米,正常情况下应封闭45米到50米。而陇海路标准段仅封闭至35米左右,在桥面宽外,各向外留了3米宽的施工道路。

3米宽的路,泵车都无法

通行,只能利用外围保通路,站在围挡中间打混凝土,这也造成部分地方短暂断行。施工单位严格控制占路时间和范围,工程机械需临时占用车行道时,尽可能安排在夜间进行,最大限度缩短占用时间。

匝道和加宽段施工阶段 长臂泵车助力施工

住在陇海路中段附近的居民可能会发现,11月初高架主线桥基本贯通后,大部分匝道还忙着打桩基。

付金岐介绍,匝道和加宽段施工时间远晚于主线桥施工。当时部分地方受场地所限,正常情况应封闭60米,实际情况压缩到封闭38米至40米,施工围挡距离建筑物仅1到2米。施工方采用长臂泵车在北侧对南侧桩基施工。

地面快车道施工阶段 加宽段围挡紧挨桥墩搭设

整个工程转入地面层施工后,项目部及时组织对施工围挡进行“瘦身”。十字路口优先考虑拆除,地面系统实施快车道施工。快车道连同花坛宽度是31米,加宽段围挡紧挨桥墩处搭设,匝道部位紧挨匝道处搭,施工方最后延伸到35米至37米。

此外,本应该全封闭施工的人行道和非机动车道段,也将围挡翻过来,中间留28米(含花坛)作为保通路。

付金岐说,地面系统施工时,先对其他路段作业,再针对与陇海路交叉的十字路口施工。

项目部计划采取半幅施工工艺,并与交警部门协商,优化路口的掉头和转弯交叉地点,设置醒目的交通导行标志,增派交通协管员引导车辆正确行驶,确保道路通行顺畅。