

标崔港桥施工组织设计及重庆市轨道交通

三号线二期全线土建工程

凉井站至双龙站土建工程

苏 317 线 B₉ 标崔港桥为拆除老桥后重建新桥工程。桥梁设计荷载标准为汽——20，挂——100。本工程为苏 317 线完善工程的一部分，建成后将大大改善区域公路网，为振兴如东经济起到巨大作用。

一、 工程概况

该桥原为 5-8M T 梁桥，现拆除重建为三跨 13M 预应力空心板桥，新桥净宽 15+2×0.5M。主要工程量如下：

空心板梁、铰缝	C40 砼	243M ³
桥面铺装	C40 砼	64M ³
栏杆、安全带	C25 砼	23M ³
盖梁	C25 砼	90M ³
耳背墙	C25 砼	14M ³
钻孔桩、立柱	C25 砼	267M ³
系梁	C25 砼	15M ³
搭板	C30 砼	45M ³
10#浆砌块石		44M ³
7.5#浆砌片石		86M ³
砂砾垫层		43M ³
钢绞线		5.85T
钢筋		50.09T

二、施工条件分析

1、钻孔桩土质为典型的南通粉砂土地基，土层结构简单，施工

中泥浆易于控制。

2、由于施工时不断交通，应采取切实可行的措施，确保施工及交通安全。

三、总体施工组织重点

针对本工程工期紧、质量要求高的特点，以及本地的自然和人文特点，在总体组织中着重考虑以下几点：

（一）组织保障有力，项目班子精干。

在整个八五期间和进入九五以来，我公司分别参与了宁通一级公路、金通一级公路、同三线宁波段高速公路、淮江高速公路盐邵河特大桥、沪宁高速公路、连徐高速公路等一大批国家和省内外重点工程。一方面打出了我们的牌子，树立了我们的良好形象；另一方面大大增强了我们的实力，尤其是技术力量和机械化装备的实力。此次，我们将集中经验丰富，素质精良的专业技术人员、管理人员、协调人员和各类熟练技工形成项目管理网络，具体见组织机构框图及主要人员表。

（二）施工机械化、设备精良化。

我公司一旦中标，将投入足够的名牌机械，以保证施工的顺利开展：发电机组、装载机、砼拌和机、工程钻机、汽车吊及自动化和精密程度高的测量和试验设备，确保施工机械化和高质量的产品，具体见主要施工机械表及试验仪器设备表。

（三）材料组织、运输畅通。

本标段材料组织运输方案如下：

如泰运河沿岸有多处砂石材料码头，黄砂、石子可以就近购买，水泥、石灰、黄砂、石子、粉煤灰通过水运或陆运至工地。

（四）电力、通信保障。

本工程用电量较大，拟配备 2 台 75KW 发电机组，照明用电用地方电。

本工程拟投入程控电话一部，手机若干。

（五）地方关系协调。

根据现场考察，本工程施工场地较狭窄，桥南侧有邮电管线，施工中的主要矛盾在于场地租用、管线协调，为此项目经理部成立专职协调组，选派有经验的老同志专门负责此项工作。

与地方政府和当地的工厂、群众搞好关系，得到他们的支持和理解，是确保工程施工的良好外部环境。

与气象部门和航道部门保持密切关系，尤其是雨季施工做好排涝和泄洪准备工作。

施工过程中注意不破坏排洪设施，尽量保持河道通畅。

四、主要施工方案

（一）平面和高程控制

根据设计单位提供的导线点和水准点资料，项目经理部组织测量人员进行复测、闭合，及时上报监理，待测量资料审查合格后，埋设保护桩。在施工过程中，经常对导线点和水准点检查，以防损坏或被移动。

（二）钻孔灌注桩

钻孔灌注桩的施工顺序：场地、机具准备→测设桩位→架设平台→埋设护筒→钻机就位→钻孔→检测孔径及孔深→清孔→测泥浆沉淀厚度→（制作）安设钢筋笼→下导管→灌注混凝土→拔护筒→钻机移位→养生。

（1）护筒、泥浆

护筒采用钢护筒，其直径大于成孔直径 20-40 公分，水中护筒必须穿过淤泥层，并具有 2 米以上压水高度，陆上桩排浆口底面用粘土夯实。护筒埋设后的平面误差控制在 50 毫米以内，垂直度误差不大于 1%。水中护筒通过振动压下沉就位，岸上护筒采用挖孔埋设。

泥浆用塑性指数大于 25，小于 0.005 毫米的粘粒含量大于 50%的粘土制作，其性能指标为：比重 1.02-1.06 克/立方厘米，含砂率

<4%，粘度 19-28 秒，胶体率≥95%。

修建容量适宜的泥浆池和沉淀池，排渣及清孔泥浆全部经过沉淀处理，禁止直接排入河、沟中。

配备一定数量的膨润土和化学泥浆精，在地质情况不良时使用，确保成孔质量。

(2)钻孔

护筒安装完毕后，钻机就位，本工程配备 2 台 GPS15 型正循环回旋钻机，钻孔方式采用经工程师批准的正循环工艺。开钻前先在孔内灌注泥浆，在整个钻孔过程中，始终保持孔内水位高出地下水位或孔外水位 1.5 米以上，并低于护筒顶面 30 公分。

在钻孔时，钻机值班人员坚守岗位，经常对钻孔进尺、泥浆稠度、地质状况等进行记录分析，并及时检查钻孔的孔径、深度、垂直度等，出现异常情况及时采取措施处理。

钻孔中遇到孤石及时用冲抓或潜水员摸出后再继续钻进，遇到少量塌孔采用膨润土或化学泥浆加强护壁后再钻进，遇到大面积塌孔采取粘土回填，待填土稳定后经工程师同意再另行开钻。

(3)清孔

当孔底标高到设计要求后，立即进行清孔，用换浆清孔（正循环）清除孔底沉淀物，待孔内泥浆比重和含砂率达到规范要求即可停止，清孔时，保持孔内压水高度。

(4)钢筋笼安装

钢筋笼制作在桥头平地进行，钢筋焊接长度及焊接工艺必须符合规范要求，钢筋笼上设置好钢筋保护层。钢筋笼吊装采用两点吊装，吊装过程要平稳，以防翘曲或开裂。钢筋笼下沉垂直，以防戳坏孔壁，相邻钢筋笼现场焊接，相邻主盘接头互相错开，尽量加快现场焊接速度，以减少孔内沉淀，钢筋笼就位后必须可靠吊住。

(5)灌注水下砼

灌注砼用的导管（直径 0.25）使用前进行试水检查，漏水、变形及磨损严重的不使用。清洗干净导管内壁和法兰盘表面。导管吊放时，使其位于钻孔中间，轴线垂直，稳步沉放，防止卡挂钢筋骨架和碰撞孔壁，管口距孔底的距离为 25-40 公分。

漏斗和储料斗必须具备足够容量，以保证初始砼埋深 1 米以上，卸料必须具备一定的速度，以保证下灌冲击力。

由试验室选择良好的灌注桩混凝土配合比，混凝土要有较好的和易性，并有一定的流动度和保水率，水灰比采用 0.5-0.6，其坍落度为 18-20 公分。

灌注前，对孔底沉淀层的厚度再进行一次测定，应不大于 $0.3d$ (d 为桩径)，如超过规定，应重新清孔。

首批砼灌注前，在漏斗和储料斗内储存足够量的混凝土，开启漏斗下的阀门，使首批混凝土在很短时间内一次降到导管底，并立即测探孔内砼高度，计算出导管埋置深度，符合要求后再正常灌注。

混凝土灌注开始后，保持紧凑、连续地进行，中途不停止。在灌注过程中，防止砼从漏斗顶溢出或从漏斗外掉入孔中，使泥浆内含有水泥而变稠凝结，导致测深不准确。同时注意观察管内砼下降和孔内水位升降情况，由 2 人用 2 个锤球及时探测孔内混凝土表面高度，并和灌注砼方数相比较，若有较大的出入，及时分析，查明原因，以便正确指导提升导管，把导管埋入砼的深度尽量控制在 2-4 米之间，并不得少于 2 米和大于 6 米，防止发生超提及埋管拔不出来的事故。导管提升时保持轴线竖直和位置居中，逐步提升，在拔除最后一段导管时，拔管速度要慢，防止桩顶的泥浆挤入导管下形成泥心。当导管内砼不满，含有空气时，后续混凝土徐徐灌入，禁止整斗地灌入漏斗和导管，以免在导管内形成高压气囊，挤出管节间的橡皮垫，而使导管漏水。

采取以下措施防止钢筋骨架上浮，当砼面接近和灌入钢筋骨架时，

保持较深的埋管，并徐徐灌入砼，以减少砼从导管底口出来后向上的冲击力；当孔内混凝土面进入钢筋骨架 1-2 米后，适当提升导管，减少导管埋置深度，以增加骨架在导管底口以下的埋置深度，从而增加砼对钢筋骨架的握裹力，尽量缩短砼的灌注时间。灌注过程中，按规范要求制作试压块，并妥善养护。

砼灌注情况由专人进行记录，砼灌注高度较设计高度高出至少 50 公分，该段砼达到一定强度后再凿除，以确保桩顶质量。

在监理工程师的监督下，对指定桩用无破损检测方法进行检验。

（三）接桩、系梁及盖梁

搭设支架进行接桩、系梁及盖梁的施工，采用大块组合模板，板缝用海绵条嵌塞，以免漏浆，模板表面涂刷脱模剂。模板用加固栓连接，整体用拉杆和支撑固定位置，保持几何形状不变，确保模板有足够的强度和稳定性。盖梁支撑用简易门式支架。砼浇筑前对模板及其支撑进行全面检查，符合要求后方可灌注砼。

混凝土运输方式采用手推车、小翻斗车，灌注时视高度采用串筒降低砼自由落高，避免产生离析现象。混凝土振捣采用插入式振捣器，水平分层振捣密实，选用业务熟练、经验丰富、责任心强的人员操作，确保砼内实外光，不含气泡，无蜂窝麻面，拆模后加强养生。

（四）耳背墙

耳背墙施工采用大块组合钢模或竹胶板。浇筑时应分层振捣密实，进料不间断，保证无施工缝，振捣应选择专人，确保砼内实外光。

（五）预制板

预制板为 13M 预应力砼空心板梁，由甲方提供并负责安装。

（六）桥面铺装层及安全带、栏杆

板梁安装结束后，用 12.5#水泥砂浆填底缝，待砂浆强度达到 50% 后方可浇筑铰缝。浇筑铰缝前，必须清除结面上的浮皮，并用水冲洗干净后方可浇筑铰缝内砼，铰缝砼必须振捣密实。

伸缩缝采用 E—b 型弹性伸缩缝。锚固件由锚固钢板和预埋钢筋焊接而成,安装伸缩缝时只需将异形型钢按一定技术要求焊接在锚固钢板上即可。浇筑桥面砼前,伸缩缝上的锚固钢筋下缘须联结横向钢筋。施工时须保证钢板顶面的坡度与桥面一致,且接缝两侧的钢板要在同一平面上。

桥面铺装砼采用垂直于跨径方向划槽,槽深 0.5~1CM,横贯桥面,每延米桥长不少于 10~15 道。铺装层砼未达到设计强度 80%时,不容许车辆在桥面上行驶。

桥面防水采用 M—1500 水性密封防水剂。施工时桥面应清理干净,须去掉油污或油漆之类,然后在表面喷足够的水,等 30 分钟,用低压喷射器装防水剂喷射表面二次,3 小时后即将干前用水湿润表面,24 小时后有白色杂质吸出表面,每天清洗一次,直到不见白色杂质出现为止。安全带采用现浇 25#砼,内设 D10PVC 泄水管,间距 435CM。

栏杆用定型钢模预制,施工时注意直线度、光洁度及予埋件的准确性,保证栏杆的美观。栏杆伸缩缝是将扶手、栏杆栅与栏杆柱的连接做成活动形式,除在梁端设置外,在梁跨中部也应设置 1-2 处,当桥面用连续构造时,连孔端头应加钢板套筒以防扶手、栏杆栅滑脱。

(七) 桥头引道施工

台后采用 6%灰土回填,层层夯实,压实标准同道路部分,采用小型压实机具压(夯)实,同时做好回填土的排水措施。

引道路面结构型式为:30CM 12%石灰土底基层、15CM 二灰碎石基层、1CM 沥青下封、5CM 下层粗粒式沥青砼、3CM 上层中粒式沥青砼。

1) 石灰土底基层施工方法

①施工准备:施工前检查路基面的压实度、平整度,准备材料机具,测量放样,引入高程控制网,机械设备试运转。

②石灰的消解：在使用前 7-10 天充分消解，每吨石灰消解需用水量一般为 500-800kg，消解后的石灰保持一定的湿度，以免过干飞扬，但也不能过湿成团。

③摊铺：先用自卸汽车从指定取土场将土拉至施工路段均匀堆放，用推土机摊铺土方，料运至摊铺地点并沿线均匀卸料堆放，人工均匀地洒布石灰，各层厚度都按试验段确定的松铺系数摊铺，力求表面平整，用量适当。

④拌和：用稳定土拌和机沿路套齿拌和，调整好拌和深度，拌和时随时检查含水量、拌和深度和均匀性，遵守“宁深勿浅”的原则，严禁底部留有“素土”，略破坏下承层表面，拌和均匀后再用平地机配合人工精平。

⑤碾压：碾压之前先检查含水量，如果含水量不足，则应补充洒水后并再次拌和均匀，当混合料处于最佳含水量时，按试验确定的碾压机械和作业程序进行碾压，按直线段先两侧后中央、曲线段先从内侧路肩碾压的原则碾压，碾压顺序先轻后重。一次成型的两工作段的衔接应搭拌拌和前一段拌和后留 5-8m 不进行碾压，后一段施工时将前一段未压部分一起进行拌和，并与后一段一起进行碾压。碾压过程中禁止调头作业和急停、急转。碾压过程中专人跟机检测密实度和平整度，直至密实度达标，外观平整，无明显轮迹。在每一施工段上，拌和、铺筑、碾压和整形的全部操作应在当天完成。

⑥养生：在压实成型后进行自检并经监理工程师签字认可后可不养生连续铺筑上一层，但如不能立即铺筑上一层，则采用洒水等措施使底基层保持潮湿状态不少于 7 天，在养生期间，只允许施工车辆通行，且严格控制车流量、行车速度、行车范围。

2) 二灰结石基层

本标段工程二灰结石基层厚度均为 15CM，分一层摊铺压实，采用厂拌方式施工。

与石灰底基层一样，先进行材料试验。使用 YWCB—120 移动式粒料拌合楼（带电子配料装置）作为厂拌设备，厂拌二灰碎石。

a、准备工作：在底基层上恢复中线和边桩，并引进高程控制网，对底基层进行复检，不合格地段重新进行整形及整修，然后清扫底基层并适当湿润后，用钢丝挂线并控制标高和横坡度，对拌和设备进行认真调试，测定砂石含水量以保证混合料配比及含水量准确。

b、拌合：二灰结石采用厂拌，拌合时严格按配合比控制各种材料的级配和数量，含水量略大于最佳含水量，拌和均匀。

c、运输、摊铺及碾压：混合料拌和后，用自卸车运至摊铺现场用进口沥青摊铺机进行摊铺。如粗细粒离析，应以人工或机械补充拌匀混合料再进行摊铺，摊铺完后进行整形、碾压（与底基层基本相同），并进行密实度检查，直至符合规范要求。

d、养生：接缝处理及养生同底基层。基层必须在弯沉检测、无侧限抗压强度、高程和平整度符合规范要求后方可进行面层施工。

雨季施工时注意路面排水和随铺随压，石灰料场尽量保持一定量的储量，并用蓬布遮盖好，以免雨淋失效。粉煤灰、砂石料必须经常性检查含水量变化，以合理调整配合比。

3) 沥青砼路面

a、沥青下封层

沥青下封层施工之前必须先清扫基层表面，不得留有尘土。

先用沥青洒布车均匀铺洒一层阳离子乳化沥青，沥青用量控制在 $2\text{kg}/\text{m}^2$ ，沥青洒布后立即进行石屑洒铺，再用轻型压路机排压 1~2 遍。

在破乳后水蒸发并基本成型之前，禁止车辆、行人上路。

b、沥青面层

1、材料试验及试配

施工前对进场材料按规范要求对沥青三大指标、石料级配、酸

碱性、强度及磨耗率进行检测，并进行试配，试验数据经监理审定合格后方可使用。

2、拌合、运输、摊铺、碾压

施工准备——清扫下承层——路床检查修整——拌和——运输——粘层油——摊铺——初压——终压——取芯检测——报检——修理——上层施工。

摊铺应选择在无雨及高温天气进行。

(1)沥青混合料拌制

沥青混合料由我公司拌和场意大利 MLCS75 型拌和楼生产。

拌和过程中，如果发现有热料溜出，应及时进行分析，不能自行调整级配，应以试验数据为前提来控制生产。拌和生产时，每天做好抽提试验、油石比试验、级配试验等，冷料加入时如集料规格不是同一批，应及时进行试验。总之在拌和时加强试验，完善试验计量设备，一切用数据说明。

(2)沥青拌和料的运输

只有符合质量要求的厂拌沥青混合料才可被自卸汽车运至铺筑现场，采用 10 辆 4.5T 自卸车，根据平均运送距离和道路交通状况来确定运输车辆数量，但开始摊铺时在现场等候卸料的运料车不得少于 5 辆，由于本标段工程量不大，尽量安排晴好天气摊铺，使混合料运至摊铺现场的温度不低于 130℃ 的要求，以便控制摊铺和碾压温度，沥青混合料运到现场除检查温度外，还得检查拌和质量，为防止沥青与车厢板粘接，车厢应清扫干净，采用一薄层油水（柴油与水比 1:3）作隔离剂，不得采用柴油或有余液积在车厢。装料时，汽车应及时挪动，以防粗细料离析。

(3)摊铺

我们拟投入 BLAW-KNOX 公司生产的 PF-510 型摊铺机一台。摊铺按试验路段确定的松铺系数调整摊铺厚度、路拱度，全幅一次摊铺成

型。摊铺时，混合料温度不得低于 120℃，摊铺过程中应缓慢、连续、均匀不间断地摊铺，只有在粗粒料引起拉痕、构造物边缘等才可采用人工修整，并在热拌料面层以外操作。摊铺速度必须按连续均匀不间断的原则进行。同时，根据拌和楼产量、运输、碾压配套能力推算每分钟的行车速度，使之匀速进行。在摊铺时，采用浮动梁自动找平装置，控制平整度。

(4)碾压

沥青混合料摊铺整平之后，应趁热及时进行碾压，碾压分为初压、复压、终压，并符合规范。初压用 1 台 10TCC42 双钢轮振动压路机静压两遍使混合料得到初步稳定，温度控制在 110℃~120℃。随后用 1 台 12-16T 轮胎压路机复压 4-6 遍，压至稳定无明显轮迹为止，温度控制在 90℃~110℃。终压在复压之后用 8-10T 双钢轮压路机静压 2 遍，以彻底消除碾压过程中产生的轮迹，并确保路面表面的平整度，碾压终了沥青混合料的温度不低于 80℃。

严格控制碾压温度，碾压时采用雾状水冷却钢轮压路机以防混合料粘住钢轮，并使温度不致下降太快，压路机驱动轮面向摊铺机，不得在未完工的路面上调头、急刹、急转，压路机应套轮碾压，初压到终压过程中行进速度由慢到快，并注意边角处的压实。对边角处机械无法压实部位，采用人工夯实。胶轮压路机一般在复压时有粘轮现象，根据高速公路上的经验，可以先用柴油水混合液试擦后进行。碾压速度应根据试验及摊铺速度确定，必须分段、流水施工，层次鲜明。

冷却成型的沥青砼路面须进行取芯检查，检查施工质量，整理各种自检资料及时报监理工程师批准，准备下一层沥青砼的施工。

(5)接缝

摊铺时准确地计算出接缝处的松铺厚度和横坡度，以适应已铺路面的调平和横坡。摊铺前，应在接缝处涂上一层热沥青，并用热混合料将接缝处加热。压实时，对接缝处用钢轮压路机反复横向及斜向压

实,从已压路面上逐步过渡到新铺路面上,并及时检查接缝处平整度,如达不到规范要求,应趁混合料尚未冷却时及时处理,直至接缝处平整度达到要求为止,同时接缝的位置做到横向错开和层次间错开,上面层不得采用斜接缝,而采用垂直接缝,接缝应粘接紧密,压实充分,连接平顺。接缝处理是否得当是影响平整度的一个关键措施。摊铺结束时,不要抬熨平板,任之自然驶出,充分压实后,将多余量切除,切除点要用三米直尺仔细量取后确定,这是我们经过实践得出的经验。

（八）拆老桥的方案以及新老桥的衔接。

崔港桥原桥 5 跨 8 米 T 梁桥,需全部拆除重建 3×13 米空心板桥。本桥分两次施工,先拆除部分老桥,再施工北侧 8 根钻孔灌注桩、部分盖梁,安装 18 块板梁以保证临时通车,待拆除全部老桥后再进行其余分部施工。墩、台盖梁两次施工间不设缝,盖梁钢筋在施工缝处需预留,长度应满足钢筋的搭接长度,且错开布置。上部构造(梁体、桥面铺装)应连成一体。老桥拆除方法:①从东往西逐跨拆除。②用空压机先凿除铰缝。③用 25T 汽车吊将老 T 梁吊起后用汽车运走。

五、工期安排

施工中我们考虑足够的机械、人力,合理安排施工程序,保证工期提前完成,安排工期自 2000 年 4 月至 2000 年 10 月 15 日,总工期历时 198 天,详见施工进度安排。

六、确保工期和工程质量的措施

1、确保工程质量的措施:

①制定质量目标,争创全优工程

为树立路桥公司良好的施工形象,总公司提出了“确保优良工程,争创全优工程”的要求。公司组织人员依据设计文件要求和设计图纸,以技术规范为标准,制定项目创优规划,制定各分项工程质量目标和各工序的质量标准,以工序质量目标的实现来保证分项工程质量目标的实现,以分项工程质量目标的实现来保证项目质量创全优目标的实

现。

②高素质的施工管理人员和施工队伍

高素质的施工管理人员和施工队伍是工程质量优良的前提保证，在本工程中公司将配备施工经验丰富、年富力强的施工管理人员，同时投入的施工队伍均参加过连徐高速公路及江苏境内高速公路中大型桥梁工程的建设，具有丰富的桥梁施工经验。

③建立项目质量管理机构和保证体系

建立以项目经理为组长、总工程师为付组长、项目经理部各部门负责人、各施工队队长为主要成员的质量管理领导小组。实行项目经理质量负责制，建立完善质量监督控制网络，实行全面质量管理。

④完善质量管理责任制

实行项目质量负责制和技术质量双向承包责任制，逐层签定技术质量责任状，实行全面质量保证风险抵押金，以经济手段激发全体施工人员的创优积极性，有效地推行全员全方位全过程的质量管理，促进工程质量提高。

⑤加强宣传教育，严格执行质量管理制度，实行科学管理，加强现场质量控制和检查。“质量是公司的生命”，“质量第一”的指导思想应牢记在每个施工人员的心中，在项目施工中做到“三工教育”（工前教育、工中指导、工后讲评）；“三不交接”（无自检记录不交接、无施工记录不交接、无专职质检员签字不交接）；“五不施工”（施工图纸未复核不施工、测量放样未复核不施工、材料未试验或无合格证不施工、技术未交底不施工、隐蔽工程未检查签证不施工），同时按照合同文件和规范的规定，设立项目理工地试验室一个，配备满足检测、试验需要的测试仪器设备（见附表），在技术质检组的带领下，负责对工程所用的各种材料、设备、配合比及各工序进行有效的检测控制，做好各种试验、检测工作，为施工提供准确、可靠的各项数据，及时纠偏，从技术手段上保证工程质量始终处于良好状态，

应用网络技术，优化施工组织设计方案，推广应用新成果、新技术、新工艺，克服困难，精心组织施工，收集整理工程质量和施工技术资料，及时编制竣工文件，确保工程施工一次达标。

⑥在项目经理部组织下成立由质检组和中心试验室组成的联合质量检查小组，定期对全线工程进行全面检查，加强过程控制，发现问题限期整改，开展全线各施工队的质量竞赛，奖罚并举。

⑦虚心听取和接受监理工程师指导和监督，坚决执行监理工程师的各项指令。提供满足监理工程师在现场检测需要的人员、仪器设备等，搞好与监理工程师的配合工作，同心协力创优质工程。

质量保证体系见图。

2、确保工期的措施：

①从组织上加强领导，选派经验丰富、年富力强的领导同志出任项目经理，赋予现场指挥充分的指挥决策权，所有的分项施工必须服从整体安排，听从指挥、相互协调、紧密配合，在统一领导下按章、按序地组织施工。

②施工中，认真编制详细施工组织设计，制定详细的工程进度计划，应用网络技术，优化施工组织方案，安排确定各项目的施工时间和时限，从总体上牢牢把握整体工程，突出重点，使每一项目的具体安排、具体方案在总体计划监控之下。

③施工中从上到下严格执行总体计划，明确各生产单位所承担任务的施工时间和施工时限，强调总体计划的绝对性，明确实施办法，按旬、月、季、检查考核，重点抓完成实物工程量与形象进度，尤其对重点关键项目的施工时限，必须紧盯狠抓，集中优势力量突破重点难点，在设备、人员、物资上优先保证，确保其按期完成。抓好工序衔接，把住关键环节。

④在技术措施保证方面，突出设备配备，加强维修力量，凡现场所需，尤其是影响关键项目的施工设备，如：起吊设备、大型模板、

砼拌合设备及发电机等，将全力保证。

⑤严格按规范和监理工程师的指示办，严格材料质量检查，避免因质量问题造成返工而延误工期，确保项目质量成功率。

⑥依靠当地政府，及时了解处理施工中出现的問題，积极配合业主、监理、设计单位做好工作，减少外界对工程的干扰影响。

⑦与气象部门和航道部门保持密切关系，尤其是雨季施工做好排涝和泄洪准备工作。

施工过程中注意不破坏排洪设施，尽量保持河道通畅。

七、安全管理保证措施、文明施工及交通组织

（一）安全生产

强化“安全为了生产，生产必须安全”的意识，贯彻“预防为主”的方针，依靠科学管理和技术进步，加强安全生产管理，控制人员伤亡和工程质量事故的发生。

1、建立健全安全管理组织机构，成立安全管理领导小组，由项目经理挂帅，安全组专人负责，各施工队设一名专职安全员，工班设兼职安全员。（安全组织机构详见附图8）

2、由项目经理部安全组牵头组成安全检查小组，定期对全桥工程进行安全检查，实行安全目标管理，奖罚并举。

3、加强安全教育，对全体施工人员，从思想上、技术知识上、规章制度上进行不间断教育，使全体施工人员从思想上重视，技术上有保障，行动有约束。

4、制定各项安全管理措施，在易发生事故的路段、施工设备、施工工地附近设立安全标志，责任到人，奖惩分明。

5、加强安全生产检查，由安全员经常性地进行检查，及时发现和纠正违章，消除事故隐患。施工人员严格按操作规程作业，严禁违章。

6、加强用火、用电管理，所有驻地、料场、施工现场均应配足

够的灭火工具，制定防火用电措施，用电必须符合安全规定。

7、加强施工车辆管理，确保运输安全。

（二）文明施工

文明施工是衡量企业素质和管理水平的综合反映。参予本工程的施工，我们将文明施工作为一个重要工作内容来抓。

1、建立项目经理为文明施工第一负责人的组织体系，各部门分工明确。

2、场地布置合理，内部井然有序，各责任区划分明显，内部场地路标齐全。各种图表上墙，员工佩卡上岗。

3、经常开展文明施工教育，通过评比、会议等活动使文明施工工作常抓不懈。

4、施工时防止各种污染物对周围群众的生活、健康等带来不利影响，并保护员工健康生活，卫生设施齐全。

八、其它管理保证措施

1、加强组织领导，实行项目经理负责制，统一领导，全权负责，各施工队由项目经理部直接领导，统一调度，协作施工。

2、加强后勤保障工作，由总务部具体负责，尽快安排好施工队驻地，建造临时房屋，解决好全体施工人员吃住问题，合理安排职工生活，保证职工施工过程中生活需要，使施工人员尽快投入到施工生产中。

按照工程需要，及时组织人力、物力、机械设备进场，组织有关人员尽快考察施工所有材料，及时进料备料，保证施工各种物质供应，确保工程按时开工。

3、加强宣传教育工作，利用标语、工地宣传栏，大力鼓动施工人员的干劲，及时宣传施工中涌现的先进人物及先进事迹。大力开展比学赶帮超的活动，组织施工队、组之间的劳动竞赛活动，并分批组织有关人员参观学习先进施工方法、施工经验，进一步提高促进施工

质量水平。发扬路桥人吃苦耐劳、艰苦奋斗的光荣传统，敢打硬仗，团结奋战为建设好如东交通工程作贡献。

4、做好与地方的协调工作，由专人负责与地方政府部门、乡村居民的协调关系，取得当地政府部门的大力支持，努力解决施工过程中出现的各种问题、各种矛盾。加强与乡村居民的关系，紧密团结，相互帮助，为顺利完成工程项目创造条件。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/257166041011006142>