

某国际机场航站楼高架桥及其附属工程监理总结 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/240/2021_2022__E6_9F_90_E5_9B_BD_E9_99_85_E6_c41_240355.htm

一、工程概况 某某机场高架桥项目桥长639米，全长755.8米；桥面宽度：主桥26.5米，东西两侧引桥及引道均为10米；共有四处联廊与候机楼相接，二处梯道与桥下相通，全桥设有二孔16米预应力钢筋混凝土梁以便于桥下通行货车，其余均为跨径8米的空心板。全桥采用简支梁桥面连续结构，桥面及联廊共计11000余平方米。桥上旅客候车区域及与航站楼之间的联廊，均设有桅杆式钢结构雨篷，桥上桥下照明设施完善、美观。整个建筑与航站楼恍然一体、雄伟壮观。

二、监理概况 该工程历时13个月，参与施工的合同单位共有7家，施工高峰期交叉作业量很大，各施工单位和工种之间相互干扰很严重。尤其是作为航站楼的配套设施在施工过程中即为航站楼部分设备机具运输提供方便，对该桥正常施工增加了不少麻烦。该项目钻孔灌注桩基础由其他公司先行完成施工，我方监理人员于1997年11月5日正式进场，开展了除钻孔灌注桩基础施工之外的项目施工监理工作。高峰施工期现场共有监理人员5人日夜值班。正常时不少于3人。整个监理过程以隐蔽工程施工期间的旁站监理为主，树立以先于施工开展的事前准备工作查询监管的监理模式。即时与设计代表联系，随时保证与业主顺畅沟通，确保施工图纸完善正确，避免了返工等图现象。项目经过省及国家民航初验评为优良工程。

三、质量、投资、进度控制经验总结 我方按监理合同规定承担的是：实施以质量控制为中心的施工阶段监理。该工程划分为钢筋混凝土及预应

力钢筋混凝土桥梁和桅杆式钢结构雨篷两个工程项目，分属两家不同的大型施工企业，两个项目施工过程中以预埋钢结构雨篷锚固螺栓和钢结构吊装互相搭接。两个工程项目无论结构形式还是施工过程划分均相去甚远。现将两个不同的项目施工监理分述如下：1、钢筋混凝土及预应力钢筋混凝土桥梁工程 该部分未签监理合同之前，桥梁施工企业已先于监理进场一月有余，许多施工准备工作已就绪，例：已完成数项混凝土配比单的设计及试验，预制场地及底模已基本完成，大量工人已进场待命。首先，本桥梁部结构采用的是预制拼装结构，其中有20片跨度16米的预应力钢筋混凝土箱形梁，1400片跨度8米的标准钢筋混凝土空心板梁和26片跨度8米的异型钢筋混凝土空心板梁需要现场预制。施工验收规范并未对预制底模的预拱度误差明确要求。但是，对建成后桥梁同孔相邻梁底平整度却有着明确地规定。面对如此大量的预制要求，确切地标注同一底模预制的空心板梁、并且保证它们架设到同一孔跨，几乎是不可能的；经过询问，我们发现，施工单位对这一局面并没有引起重视，他们认为能保证区分和符合规范要求地架设完成。我们很仔细地与对方总工反复讨论，对为标注清楚梁片和按序列正确堆放壹千余片空心板梁可能产生的无效工作量做了细致地分析论证，严酷的事实使他们接受了我方的建议，将底模预拱度误差做出严格的限制，为日后满足验收要求打下了良好基础条件。对其余对竣工验收质量影响不大的子项目，监理进场后，既坚持按监理程序办事的原则，又及时针对人员设备的可能闲置，采取了不受硬指标影响的项目可准予动工。同时，迅速地完成了监理见证取样的原材料检验、进场设备和人员技术准备检查

等工作，与施工方建立了良好的工作关系。另外，本桥钻孔灌注桩基础是一年前已经完成的施工。地基开挖后，我们发现该桥桩基础施工异于正常规范规定，我们一方面向施工方提出了必须做好计量的要求，同时及时向业主通报了具体施工情况，并在第一份监理月报之中将具体情况向业主做了书面汇报。本桥桩基施工早于一年之前，且桩头长度又超出规范规定的2~3倍。对此，我们建议业主对桩基质量进行全面检查后再交至我方。业主采纳了这一建议，对全部桩基础进行了超声波检测，并对存在质量隐患的桩基作了必要的技术处理，然后正式移交现施工方。但是，全面检查及补强与正常施工产生了冲突，我方主动与业主及试验方联系分阶段提供工作面，互相帮助，尽可能减少各施工方之间的损失，这一阶段历时近两月。自基础施工开始，我方即安排了昼夜值班制度，对现场的施工情况做到了心中有数，这种安排极大地方便了施工方迫切的进度要求，也便于对施工方的监督，同时是对我方工作人员身心的巨大考验，但这种安排的必要性是不言而喻的。如果没有这种安排，那种对工程质量心中有数讲法只能落在纸上。我们自始至终坚持了这一工作模式，不仅对工程质量心中有数也培养了良好的工作作风。如何对待设计变更或工程变更？首先，我们承认认识的过程是发展变化的；其次，影响工程投资的条件是千变万化的；第三，复杂项目近远期划分导致的更改是不可避免的。有了这样三条基本原则，在具体工作过程中，我们既尊重业主对设计局部进行修改的良好愿望又充分考虑设计师的良苦用心及施工的可行性。虽然考虑问题的方面多了，做决定的困难程度增大了。但出于对工程质量、投资、进度的高度责任感，

我们必须坚持这样做，欣慰的是我们也坚持到底了。本桥原设计的栏杆过度地注重厚重的质感，不仅用在建筑装饰上的费用偏高，栏杆观感亦觉呆滞。做出样板后，业主方要求必须更改式样，另外，联廊部分及其同侧桥上栏杆相互并不协调，业主对此提供了实景照片要求更改设计。对此，我们没有采用强制要求（按当时业界对监理的认识和实际监理所处的位置，强制要求可行性亦很差）。而是动手设计符合要求的作品并征得设计方接受，然后按正常程序由设计方出图。

100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com