遂宁碎石机,遂渝铁路,道咋检测

免责声明：上海矿山破碎机网: http://www.jawcrusher.biz本着自由、分享的原则整理以下内容于互联网,若有侵权请联系我们删除!

上海矿山破碎机网提供沙石厂粉碎设备、石料生产线、矿石破碎线、制砂生产线、磨粉生产线、建筑垃圾回收等多项破碎筛分一条龙服务。

联系我们：您可以通过在线咨询与我们取得沟通! 周一至周日全天竭诚为您服务。

客服中心
服务时间：24小时服务

更多相关设备问题，生产线配置，设备报价，设备参数等问题
可以免费咨询在线客服帮您解答 | 24小时免费客服在线
一分钟解决您的疑惑
点击咨询

遂宁碎石机,遂渝铁路,道咋检测

努力改进施工工艺，提高机械化施工水平，积极而慎重的采用新技术新结构新材料新设备，以求得先进技术工程质量和合理选价的高度统一。具体内容为路基主体及附属工程桥梁涵洞工程隧道改移道路工程站场设备站区建筑砍树挖树根施工队伍调遣公路立交桥除临电以外的所有大临工程。

工程概况及主要工程数量.1工程概况遂渝铁路位于四川盆地中部～东南部，在既有达成铁路遂宁站接轨，两跨涪江，经潼南县直取合川市两跨嘉陵江至北碚与襄渝铁路相接。我标段位于重庆市潼南县，标段起点在桂林乡，经由东风乡，至太和镇结束，起讫里程为DIK+～DIVK+，线路全长m；设计有大桥座中桥座框架小桥座公路立桥座隧道座盖板涵座，区间路基土石方8.6万立方米，站场土石方65.7万立方米。在合同执行期间，局将在人财物上给予大力支持，并监督检查指挥部全面执行合同情况，及时解决施工中出现的重大问题。指挥部设指挥长党工委书记副指挥长总工程师各人，下设“四部一室”，工程部计财部安质部保障部综合办公室。

计财部由计划室和财务室组成，主要负责施工进度安排定额成本工程统计，合同管理以及计量支付和资金筹措与使用等工作。（组织机构见下图）遂渝铁路第五标段施工组织机构图施工队伍的分布及施工任务的划分根据本标段工程数量及实际情况，结合工期要求，由我局组织安排个专业队。按照既突出重点又统筹兼顾，综合平

衡的原则，各施工队任务划分如下：路基一队：DIK+左侧，主要负责DIK+～DIK+段路基及附属工程施工。

路基二队：DIK+右侧，主要负责DIK+～DIVK+段路基及附属工程施工。

路基三队：BK+右侧，主要负责DIVK+～DIVK+段路基及附属工程施工。昨日，记者从遂渝铁路建设指挥部获悉，明天，遂渝铁路将迎来首次公里/小时的提速综合试验，试验一旦成功，意味着最迟明年十月以前，重庆到成都，全程仅分钟。据了解，遂渝铁路全长公里，加上四川段达成铁路扩能部分的公里，重庆到成都全程公里，按照列车公里的时速计算，只需小时多点，加上沿途停靠站上下客所耗时间，准点运行29分钟。

此次遂渝线公里/小时综合试验，包括号货车紧急制动试验，桥梁路基隧道等试验，为我国铁路第六次提速提供科学的数据。据悉，正式提速试验将从月日起到月日止，其中包括客车最高时速公里的试验，货车最高时速公里的试验。（记者胡兰李伟）遂渝高速铁路探秘全线钢轨无接缝“遂渝铁路是西南地区首条跨区间无缝线路，从遂宁到北碚铺的是一条完整的钢轨，整条轨道没有一条接缝。

”/的车厢自带动力遂渝铁路高速化，除了无缝轨道的支持，在列车性能上也有突破，从现在普通列车“一个火车头牵引一串车厢”，演变成/的车厢自带动力，专业术语叫分散型动车组，“这相当于一列火车有多个火车头，功率大了，当然跑得快”。据了解，此次实验的“长白山”号机车，机车车厢全封闭，共节，每节车厢当中有节车厢有动力，动力分散到每节车厢，并且整列车不像普通列车的车厢之间用拉钩硬连接，实现了外观一体化。比如，为避免列车进入隧道时气压突然升高，空气微压波对耳膜的伤害，隧道外专门设置了缓冲结构，使列车在驶入洞口时降低气压，让乘客感觉不到“耳胀”。

遂渝铁路指挥部负责人说，考虑到高速运行和安全，铁路在设计上采用了择大取直方案，列车在运行中将避免因速度过快弯度过大而发生危险。

这位负责人说，该线路上运行的列车将率先装上类似汽车“ABS”的制动分配装置，一旦紧急制动，刹车的力量将通过电脑控制，均匀地分配到每一个车轮上，在保证有效制动的同时，遂宁碎石机,遂渝铁路,道咋检测还可避免因车轮受力不均而发生侧翻事故。自动检测主动减速据介绍，该线路上运行的列车将安装自动监测系统，对列车的时速风阻侧倾等情况进行全时监测，通过计算机的分析，计算出脱轨的系数，当脱轨系数大于设定的安全数值时，列车将自动减速到安全系数之内。

编制范围新建遂渝铁路第四合同段范围内的正线及车站站前工作，不含铺架工程预铺碴及线路有关工程。

遂渝铁路宁

具体内容为路基主体及附属工程桥涵工程隧道工程改移道路工程站场土石方砍树挖树根跨线立交桥除临电以外的所有大临工程。线路概况1.线路地理位侕遂渝线位于四川盆地中～东南部,在既有达成铁路遂宁站接轨,，两跨涪江，经潼南县合川市，两跨嘉陵江，至北碚站与襄渝铁路相接，利用既有铁路经回龙坝团结村至江北站重庆站，全长Km。主要技术标准⑴铁路等级：I级⑵正线数目：单线,预留双线条件⑶旅客列车速度目标值：km/h,线路平面和桥隧工程等预留km/h净空限界⑷限制坡度：‰⑸最小曲线半径：一般0m,遂宁出站端m，东阳站至北碚站00m⑹牵引种类：电力⑺机车类型：客车SS货车SSB⑻牵引质量：500t⑼到发线有效长：50m⑽闭塞类型：半自动⑾机车交路：江北(渝怀线在建)机务段担当江北至成都间的客机交路,重庆西机务段担当重庆西至成都间的货机交路。气候概况本工程位于亚热带湿润东南风气候区，具有气候潮湿多雾，日照充足，雨量充沛，冬春雨少，夏秋多雨，夏热冬暖的特点。⑴多年平均气温℃，极端最高气温℃，极端最低气温-℃，最冷月平均气温℃，最热月平均气温℃，最大日平均温差℃。

地形地质特征1.地形地貌本工程位于合川以西川中丘陵地带，线路大面积分布侏罗系紫红色砂泥岩地层,为四川盆地典型的红色丘陵地貌,呈西高东低北高南低随涪江渐次缓降的规律,地面高程～m,相对高差～lm。工程地质沿线出露地层以中生界侏罗系上统遂宁组JS砂泥岩为主,为棕色紫红色中～厚层状，泥质结构。工程不良地质本工程位于合川以西，沿线不良地质及特殊岩土主要有软土天然气等,在丘间槽谷堪塘水田浅层和表层多分布有全新统冲洪积坡洪积流塑～软塑状淤泥淤泥质粘土软粘性土等,表层软土厚度一般小于m,浅层软土据静力触探揭示呈透镜状或软硬互层状〈夹层状〉分布,单层厚～m,总厚可达～m,多为软塑状,具有土质不均含水量及孔隙比较大有机质含量小下卧硬层横坡较大厚度变化大等特点。

地震据《中国地震动参数区划图》〈GB-〉,遂宁至太和镇(DK)段地震动峰值加速度g(地震基本烈度VI度)。交通电力材料情况.1.交通条件本标段线路基本与国道平行，相距约Km，施工现场交通环境较差，仅有玉溪至古溪（DK+）桂林至群立（DK+DK+）等几条乡村碎石路直通现场，且路况较差，施工时需修筑大量的施工便道。电力通讯条件本工程电力较为充沛，除在DK＋DK+DK+DK+DK+左右处有高压电力线通过外，其他主要为低压农村电力网为主，基本上可满足用于施工及生活用电。材料由于工程沿线大面积分布侏罗纪紫红色砂泥岩地层，筑路材料贫乏，施工时需通过水路陆路远运各种工程材料。⑴施工任务相对较为简单，无难度大工艺复杂的施工任务；⑵本工程为丘陵地带的新建铁路施工，与城镇交叉少，施工干扰小，但现场交通路况较差，施工时需修筑大量的施工便道；⑶当地雨量充沛，雨季持续时间长，对施工影响大；⑷合同段内无关键性控制工程，工期相对较为宽松。

⑵安全目标：杜绝发生一切重大伤亡事故和安全等级事故，年负伤率控制在‰以内,争创安全生产先进单位。

任务划分及施工队伍投入根据我单位施工队伍机械设备情况及本工程的工程数量分布类型及现场的地形情况，计划组织两个路基施工队三个桥梁施工队一个隧道施工队两个综合施工队进场施工。本着均衡连续施工原则，对施工任务进行有效分解，统筹安排科学组织，以　便做到均衡生产，确保总工期的实现。项目经理部设立五部三室，分别为施工技术部质量安全部设备物资部合同计划部财务部中心实验室综合办公室调度室。

原文地址：http://jawcrusher.biz/psj/uXfRSuiNingd8Orf.html