

2019年全国五一劳动奖公示 四川3家单位和27名个人上榜

华西都市报(四川日报记者 郝勇)4月13日,中华全国总工会对2019年全国五一劳动奖和全国工人先锋号拟

表彰人选(集体)进行公示,其中,四川省有3家单位提名“全国五一劳动奖状”,27人上榜“全国五一劳动奖章”。

首部医保监管法规征求意见 我国将严格监管医保基金使用

国家医保局日前发布《医疗保障基金使用监管条例(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》),明确对医疗保障基金使用实行严格监管。此旨在规范医保基金监督管理,保障基金安全,提高基金使用效率,维护医疗保障相关主体合法权益。意见征求截止日期为2019年5月10日。

在《征求意见稿》中,医疗保障基金包括职工基本医疗保险、居民基本医疗保险、生育保险、医疗救助等专项基金;此外,大病保险、长期护理保险以及其他医疗保障

资金的监督管理,也依照本条例执行。

《征求意见稿》提出,医疗保障基金使用监管应当坚持依法监管、客观公正、权责一致;坚持政府主导、社会参与、自我约束;坚持预防与查处、激励与处罚相结合。国家对医疗保障基金使用实行严格监管。医疗保障行政部门依法监管使用医疗保障基金的医药服务行为和医药服务费用,依法查处医疗保障领域违法违规行为。

监管方式包括政府医疗保障行政部门日常对经办机构、定点医药机构、参保人及

医疗救助对象的检查;建立医疗保障领域的信用管理,将被纳入社会信用管理体系;建立定点医药机构信息报告制度;建立飞行检查机制;建立智能监控系统;建立欺诈骗保举报奖励制度;人大监督;社会监督。

《征求意见稿》提出,医疗保障经办机构不得组织或参与伪造变造证明材料骗取、侵占、挪用医疗保障基金。定点医药机构及其工作人员提供医疗保障服务,纳入协议管理的定点医疗机构执业医师(含可

单独执业的助理执业医师)及药师、定点零售药店执业药师提供医疗保障医药服务,均不得伪造变造处方、病历、治疗检查记录、药品和医疗器械出入库记录、财务账目等材料骗取医疗保障基金。

值得注意的是,《征求意见稿》首次对参保人个人义务进行了明确规定,包括持本人医疗保障有效凭证就诊、购药并主动出示接受查验,不得将本人医疗保障有效凭证出租(借)给他人;不得伪造变造证明材料骗取医疗保障基金等。

对于骗保的个人,若将医疗保障凭证出租出借骗保的,将暂停联网结算待遇不超过12个月,视情节严重程度处二倍以上五倍以下罚款。若伪造变造票据、处方、病例等骗保,将暂停联网结算待遇不超过12个月,并处违法数额5倍罚款,涉嫌犯罪的,依法追究刑事责任。

《征求意见稿》还提出,追回的基金将根据从属关系退回相应的医疗保障基金专户,罚没收入按规定上缴国库。

综合新华社

西部首条无人驾驶地铁线路

成都地铁9号线 实现双线双区间贯通

继全自动无人驾驶列车2月首次亮相后,中国西部首条全自动无人驾驶地铁线路——成都地铁9号线建设又迎来新进展。4月13日,华西都市报、封面新闻记者获悉,承担华兴站-簇桥站区间、武青南路站-簇桥站区间掘进任务的4台盾构机已经相继出洞,实现双线双区间贯通。

成都轨道交通9号线是位于成都市三环、四环之间的一条线路,是城市快速轨道交通层次中的市域快线。一期工程从三色路站至黄田坝站由南至西沿顺时针方向敷设,线路全长22.18公里,全线均为地下线,共设13座车站,其中换乘站达11座,设计时速为100公里。

按照计划,该线将于2020年建成运营。

华西都市报·封面新闻记者 杨晨

位于三环四环之间 85%的线路站点均为换乘站

9号线为成都城市轨道交通中的首条全自动无人驾驶轨道交通线路,同样也是中国西部首条无人驾驶地铁线路。其互联互通时间较普通线路都有延长,对土建工期提出了更高的要求。

成都轨道交通9号线是位于成都市三环、四环之间的一条线路,系城市快速轨道交通层次中的市域快线,具有线路长、换乘节点多、站间距大、速度目标值高等特点。9号线一期工程从三色路站至黄田坝站由南至西沿顺时针方向敷设,线路全长22.18公里,全线均为地下线,共设13座车站,其中换乘站达11座,换乘站比例近85%,设元华停车场、武青车辆段两座站场,设计时速为100公里。

成都轨道建设管理有限公司相关负责人介绍,9号线一期工程全线共13个站,11个为换乘站,其中有包括6、9号线换乘三色路站,18、9号线换乘孵化园站等在内的6个同期共建换乘站,以及1、9号线换乘孵化园站,10、9号线换乘华兴站,4、9号线换乘成都西站这3个既有换乘站。此两种换乘站从工序时空上的衔接,到既有线路保护方面都是最为困难的土建施工车站。“要对同期共建换乘站里所涉及线路的施工进行协调,而既有换乘站则要考虑到不破坏已建成运营的线路。”成都轨道建设管理有限公司相关负责人表示。

另外,地质情况复杂施工难度大,也是9号线的一大特点。9号线一期工程起点位于成都市正南方(老成仁路附近)、终点位于成都市西北(成飞集团附近)。“成都市的典型地质情况在本线车站施工和盾构施工中均有涉及,其中不乏上软下硬地质(上部砂卵石、下部泥岩),高富水大粒径卵石等复杂地质,在土建施工方面需要应对诸多地质难题。”该负责人表示。



4月13日,成都地铁9号线华兴站-簇桥站区间、武青南路站-簇桥站区间4台盾构机相继出洞,实现双线双区间贯通。

(成都轨道交通集团供图)

轨道空间更加宽敞 采用了6.98米外径盾构

“线速越大,就要求洞径相应增大。这有效解决了乘客的舒适性、全自动无人驾驶对区间限界的高要求问题。”建设方有关负责人解释,9号线最高时速为100公里,而其余线路(10号线外)时速均为80公里。所以目前在成都轨道交通1-10号线中,其余均为6.28米外径盾构,而9号线则采用了6.98米外径盾构,让轨道空间更加宽敞。

另外,9号线采取的施工方案为盾构分体始发。其是将盾构主机及部分拖车吊入车站底板,另一部分拖车安装在地面上,在盾构隧道掘进达到足够的长度后,再按整体始发的模式进行掘进施工。“此种工法增加了盾构机管线路长度,对掘进的过程管控,工期进度都有不小的困难,由于9号线一期工程多个站点施工场地紧张,全线有5台盾构需分体始发。”负责人说。

相继出洞的4台盾构,分别承担华兴站-簇桥站区间、武青南路站-簇桥站区间掘进任务。盾构在深埋富水密实砂卵石地层中主要下穿三堰堰、永兴桥,长距离穿越直径1.2米的城市主污水管,在建轨道交通新苗控制中心及周边建(构)筑群。

为安全完成此次掘进任务,成都轨道建设管理有限公司相关负责人介绍,在开工前,针对穿越污水管及周边建(构)筑群进行风险分析,即对掘进过程中可能出现的设备故障、施工不连续、注浆量不足等问题提出措施并落实。“特别是联合产权单位对直径1.2米污水管采取“引流-限流-应急抽排”等措施,降低盾构掘进风险。”

在穿越过程中,根据实时监测数据及时调整掘进参数,同时加大掘进频率,及时安排二次注浆,增加深层补浆施工工序,确保盾构安全掘进。另外建设方根据场地局限性,参建各方优化场地布置及电瓶车运输编组,提前选择盾构开仓位置进行土仓清理、刀盘刀具检查等,提高了施工效率。

新闻多一点

自动唤醒、自动运营、远程控制 9号线全动车辆 成都造

2019年2月19日上午,成都地铁运营开展“9号线首列车抵蓉并启动异地调试”,全自动无人驾驶列车首次亮相。

记者在津中车长客试车线上看到了正在调试的9001号列车,即成都地铁9号线的首列车。从外观上看,9号线车辆外观及内饰的主体颜色均为橙色,车体外观造型流畅,前端采用LED灯带搭配点状光源装饰,侧面造型圆润饱满,两个黄色飘带犹如微笑般微微上扬,亲和力十足。

成都地铁运营有限公司相关负责人介绍,这一列车既可以无人驾驶,也可以实现人工干预。车辆采用目前国际最高自动化等级(GoA4)的全自动运行系统,最高运行速度100公里/小时,具有自动唤醒、自动运营以及远程控制等功能,搭配通过以太网实时传输的网络控制系统和故障检测装置,列车集智能性和安全性于一体。也就是说,车辆从清晨的自动唤醒、自检、出库,到运行、停靠站、折返,再到回库、洗车、休眠,各项任务均可自行完成。

值得注意的是,成都地铁9号线一期总计配车25列,除首3列车在长春生产外,其余22列车均在成都中车长客生产,实现了全动车辆的本地造。



成都地铁9号线全动车辆