

“以人民为中心：城市更新的上海模式”课题成果在沪发布

10月11日,由隧道股份、上海大学社会学学院联合主办,隧道股份城建设计集团承办的城市更新“上海模式”发布会在上海科学会堂举办。据了解,城市更新“上海模式”是隧道股份“上海市城市基础设施更新工程技术研究中心”的首批研究成果,由隧道股份会同上海大学社科团队及各大专业院校理工团队携手合作、共同发布。这一模式以“人民城市人民建,人民城市为人民”重要理念为根本指导;以隧道股份积淀的城市基础设施更新实践为主要蓝本;以广泛的上海市民问卷调研为基础依据。

隧道股份党委副书记、总裁周文波表示,2021年,隧道股份牵头成立“上海市城市基础设施更新工程技术研究中心”,在城市基础设施更新专业领域,积极推动人文社会、规划设计、智慧建设、施工建造、运营管理及投融资等方面的技术进步与综合能力提升。他说,“研究中心成立一年来,我们发挥企业全产业链优势形成了中心的首批创新研究成果,打造出了城市更新的上海模式,有力地推动了城市功能更加完备,城市治理更具韧性智慧,城市品质更加绿色宜居。”

周文波介绍,隧道股份携手上海大学社会学学院在开展上海市问卷调查的基础上,广泛研究城市基础设施更新实践项目,提出了“以人民为中心”的城市基础设施更新上海模式,就是为了全面提高城市基础设施运行效率,完善城市基础设施全生命周期管理机制,为“人民城市”理念的生动实践贡献一份隧道股份的蓝色力量



与智慧。作为城市建设运营综合服务商、资源集成商,隧道股份将进一步加强城市更新中心建设,深化与各大科研院所的交流合作,持续探索城市更新领域的前沿思想和建设成果,与合作伙伴一起,为推动城市基础设施更好更快发展,为人民美好生活创造新的更大价值。

上海大学党委常委、副校长聂清表示,上海大学与隧道股份成立联合课题组,以隧道股份的城市基础设施更新实践为主要蓝本,通过认真细致的调查研究分析,总结提炼出了“以人民为中心:城市更新的上海模式”。这项研究有助于上海在新发展阶段进一步推动城市建设高质量发展,有利于在城市更新领域形成广泛的

示范效应。

聂清介绍,参与此次城市更新研究的单位,不仅有上海大学社会学学院,也有上海大学悉尼工商学院,还有其他兄弟院校的理工类团队。实践证明,以人民为中心的城市更新不仅涉及技术问题,更涉及社会问题。相信上大文科团队的加入,必将为上海城市更新注入更深厚的人文内涵。以人民为中心的城市更新模式,就是要深刻回应城市发展为了谁、依靠谁的重大时代命题。本次上大社会学团队采用社会学的专业方法,就市民朋友对上海城市更新的认识与期许进行了大样本的问卷调查,详细分析了市民对更新的价值认知、满意度、未来期许等方面的

问题。这些调研成果折射反映出了广大市民的心声,必将有利于后续城市更新的实践牢牢沿着以人民为中心的方向推进。

会上,隧道股份党委委员、副总裁葛以衡发布“上海城市更新十大创新成果”:城市基础设施更新智慧决策与运营平台;城市基础设施更新投融资模式;滨水公共空间和街道空间更新技术;沉井式地下智能停车技术;城市地下空间更新建造技术;供水管网非开挖修复技术;城市基础设施数字孪生应用技术;城市燃气管道老化更新改造实施操作规范;嘉浏智慧高速示范工程;内环年轻化示范工程。

上海大学社会学学院院长黄晓春教授在主旨报告概括了当前上海城市更新的新特征,即注重公共物品供给的均等化、注重共建共治共享的营造观、注重对多层次需求的精准回应、注重对人文关怀和人文精神的呼应。上海大学社会学学院副教授李荣山发布了由课题组收集的城市更新民意调查数据,深刻呈现出上海市民对于城市基础设施建设的深切期待。在案例呈现环节,来自隧道股份不同作业单位的一线实践者以三组具体的实践经验,展示了如何以理念、技术的迭代更新建设人民城市。

随后,华东师范大学社会发展学院院长文军教授和上海市社会科学院社会学研究所所长李骏教授从理论出发,分别阐明了城市更新及其对居民日常生活的影响,以及上海城市更新民心工程的经验和展望。

(王文娟)

上海机场联络线单月掘进创国内纪录

日前,随着“新穿越号”盾构机完成1139环管片拼装,由中铁十四局大盾构公司承建的上海机场联络线2标单月推进288环,进尺达到576米,平均日进尺19.2米,创造了全预制大直径泥水盾构国内最快纪录。

上海机场联络线是上海市首条市域铁路,正线全长68.6公里,是国内首条与国铁网络互通互联的市域铁路示范工程。2标盾构段隧道为全线重点控制工程,隧道长4939.8米,盾构隧道管片外径13.6米,内部结构包含弧形管、中隔墙等,实现内部结构的全预制拼装。

掘进过程中,隧道下穿刘家河、黎安路,侧穿多处构筑物等重要风险源,施工风险大,沉降控制要求高。地层地质以粉质黏土为主,过程中易出现黏土大块,导致泥水循环不畅;同时,因地层变化可能出现刀盘结泥饼叠加因素,易导致盾构推进扭矩及推力增大,需在盾构掘进过程中精准控制各项参数,确保下穿及侧穿构筑物沉降可控。

盾构掘进期间,项目部追求“稳产即是高产”,严格按照“连续施工、稳步推进、严控参数、饱满注浆”要求,加强掘进过程中的管理控制。项目部优化施工组织设计,通过优化冲刷装置、升级泥水输送系统等举措,有力保障施工效率,同时,还对设备实行“计划性保养、预防性维修”,有效保证现场施工连续性。

在施工过程中,项目部积极推进“智慧工地”建设,确保掘进安全可控。依托公司智能管理云平台,实现盾构可视化系统,对盾构掘进过程中的设备状态、掘进参数、施工现场全方位、全时段、无死角监控,公司专家、专业技术人员还对盾构掘进操作提供远程分析、指导和帮助,结合BIM、3DGIS技术应用,实现盾构管控能力“精”“准”“快”。

此外,项目部还积极发挥党员先锋模范作用和党支部战斗堡垒作用,推进党建工作融入生产中心。项目党支部持续探索“党建+质量”工作模式,还组建“老党员+年轻骨干”的工作搭档,通过

深江铁路全线开工

10月9日,由中国铁建所属铁四院设计,中国铁建大桥局、中铁十一局、中铁十二局、中铁十四局、中铁二十五局参建的深江铁路全线开工,标志着“轨道上的大湾区”再提速。

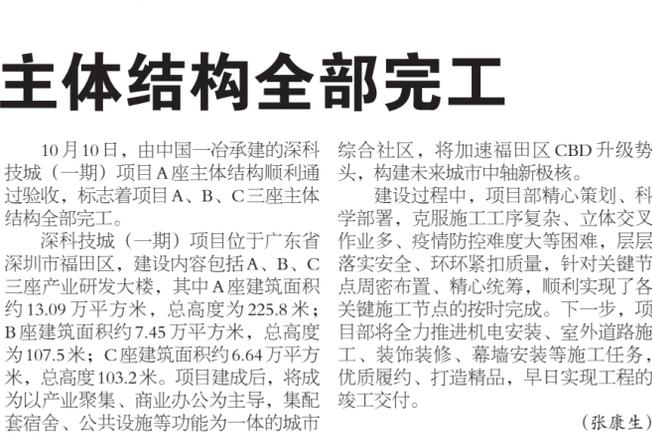
深江铁路是国家“八纵八横”高铁主通道之一沿海通道的重要组成部分。线路起于深圳枢纽西丽站,止于江门

站,全长约116公里,跨越珠江口,串联深圳、东莞、广州、中山和江门等大湾区5座中心城市,是连接深港和珠西的跨珠江快捷客运通道。

深江铁路深圳西丽至南沙段设计时速200公里,南沙至江门段设计时速250公里。全线桥隧占比达98%,线路沿线途经水系发达的珠三角地区,穿越多条

等级航道,条件复杂。为此,项目在设计中应用多项创新技术,在南沙站后,采用5座主跨200米以上的斜拉桥分别跨越洪奇沥水道、鸡鸭水道、小榄水道、磨刀门水道与虎跳门水道。其中,主跨808米的洪奇沥大桥,是世界首座钢混箱桁组合梁公铁合建斜拉桥,引领了大跨度公铁合建斜拉桥技术发展。

据悉,上海机场联络线工程计划于2024年建成投运。投运后,浦东、虹桥两大机场中转时间预计由原来的90分钟缩短到40分钟之内,将极大方便旅客出行。(肖雨 吴玉蓓 李桂香)



盾构施工现场 杜亚南摄

深科技城一期项目主体结构全部完工



10月10日,由中国一冶承建的深科技城(一期)项目A座主体结构顺利通过验收,标志着项目A、B、C三座主体结构全部完工。

深科技城(一期)项目位于广东省深圳市福田区,建设内容包括A、B、C三座产业研发大楼,其中A座建筑面积约13.09万平方米,总高度为225.8米;B座建筑面积约7.45万平方米,总高度为107.5米;C座建筑面积约6.64万平方米,总高度103.2米。项目建成后,将成为以产业聚集、商业办公为主导,集配套宿舍、公共设施等功能为一体的城市

综合社区,将加速福田区CBD升级势头,构建未来城市中轴新极核。

建设过程中,项目部精心策划、科学部署,克服施工工序复杂、立体交叉作业多、疫情防控难度大等困难,层层落实安全、环保紧扣质量,针对关键节点周密布置、精心统筹,顺利实现了各关键施工节点的按时完成。下一步,项目部将全力推进机电安装、室外道路施工、装饰装修、幕墙安装等施工任务,优质履约、打造精品,早日实现工程的竣工交付。

“得益于新型模板及反吊架的投入使用,模板安装效率和精确度得到大幅提高,码头沉箱修复工程实现提前20天完成。”码头复航当日,饶华亮骄傲地说道。(李明珠 周海龙)

小创新智修受损码头

广西北海铁山港码头北暮作业区2号泊位现场,船舶往来穿梭,一派繁忙景象。中交四航局北海项目经理饶华亮看着眼前的景象,露出了欣慰的笑容,可就在几个月前,他的脸上还是愁云密布。

北海铁山港区码头作为广西北部湾港的重要组成部分,是北部湾港集团构建西部陆海贸易新通道,实现“一带一路”有机衔接的重要门户。但天有不测风云,一艘满载货物的货轮靠泊2号泊位时发生碰撞,对码头混凝土沉箱造成大面积破损,码头运输被迫暂停。四航局北海项目部临危受命,承担起修复受损码头的紧急任务。

实地踏勘完沉箱破损面,饶华亮不由倒吸一口凉气,沉箱破损口参差不齐,且高差较大,使用常规模板无法与破损面严密贴合,混凝土浇筑时极有可能产生漏浆现象,严重影响修补质量。“当务之急,是要想办法让模板能够契合受损部位。”几经思量,饶华亮决定调整模板结构。项目团队根据沉箱破损口的大小,为受损部位量身定制了一幅无上盖的空心长方体钢模板,犹如一个巨型“抽屉”。

按照团队设想,只需将钢模板反扣在沉箱破损面,再从沉箱顶部塌陷缺口处浇筑混凝土,即可实现无缝贴合,防止混凝土漏浆。同时,为解决模板加固过程中,因

水深较大、光线不足导致的无法定位问题,技术团队还在模板加工时提前自制钻孔定位,潜水员只需将钻机套进钻孔定位装置里即可快速完成钻孔定位,有效保证钻孔精确度。

模板制作问题解决了,可是模板吊装又成了修路的拦路虎。2号泊位的破损洞口位于水下20米处,模板支护作业需在水下进行,如果采用常规的随车吊机吊装,波动的水流会导致模板一直处于不稳定状态,对模板安装的精确度和加固的稳定性带来极大挑战。

正值一筹莫展之际,项目总工程师黄康生看见正在进行的反吊模板作业,不由

心生一计:“如果再制造出一种适用于水下作业的反吊架结构,直接焊接于模板背面,挂在码头沉箱面上,便可保持模板稳定。”项目团队又扎进了机械车间,精心制作出一个“弯臂伞”结构的反吊构件。只需将反挂架“挂”在码头顶部胸墙上便可对反吊架进行固定,钢模板在重力作用下自动垂直,精准、严密地贴附到沉箱壁上,加固工作也得以顺利进行。

“得益于新型模板及反吊架的投入使用,模板安装效率和精确度得到大幅提高,码头沉箱修复工程实现提前20天完成。”码头复航当日,饶华亮骄傲地说道。(李明珠 周海龙)

巴基斯坦塔尔煤田II区块二期TEL电站项目投运

当地时间10月10日,巴基斯坦总理夏巴兹·谢里夫及中国驻巴大使农融一行莅临中国能建中院设计的巴基斯坦塔尔煤田II区块二期TEL 1×330兆瓦燃煤电站项目视察工作,并为项目投入商业运营揭幕。中国驻卡拉奇领事、信德省政府官员、HUBCO董事长陪同视察。

该工程是“一带一路”倡议下中巴经济走廊优先实施项目,厂址位于巴基斯坦信德省卡拉奇市东南450公里的伊斯兰考特塔尔煤田矿区,矿区面积达9000平方公里,探明储量1750亿吨,占巴基斯坦煤炭总储量98%,位居世界第7

位。

项目本期建设1台330兆瓦循环流化床燃煤机组,于当地时间9月30日一次通过168小时试运,这是中国能建中院继巴基斯坦塔尔一期电站项目后,深耕中巴能源合作结出的又一硕果。

项目利用塔尔当地褐煤作为燃料,对促进塔尔地区煤炭资源规模化开发利用具有重要意义。项目运营后,有助于调整煤炭产能结构、降低发电成本、优化投资环境、促进基础设施建设和经济发展、为中巴经济走廊合作提供示范和指引。(刘欢 余维)

中建中东公司荣获第十五届阿拉伯企业社会责任大奖

10月5日,第十五届阿拉伯企业社会责任大奖颁奖典礼在凯悦迪拜高地酒店举行,中建中东公司继去年首获建筑类社会责任大奖后,再度获此殊荣,成为历届评选中首个实现蝉联的建筑类中资企业。

阿拉伯企业社会责任大奖由著名可持续发展智库阿拉伯企业社会责任联合机构创办,是中东北非地区公信力最大的企业社会责任权威国际奖项,是公认的阿拉伯地区可持续发展标杆。大奖组委会以联合国全球契约(UNGC)原则、全球

报告倡议(GRI)标准、欧洲质量管理基金会(EFQM)模型等国际权威企业社会责任通用标准作为评选依据,旨在遴选表彰区域践行企业社会责任及推动可持续发展贡献卓越的政府部门、组织机构及企业单位。自2008年奖项设立以来,本届大奖已至“水晶周年”之际,参与奖项申请的机构数量再上台阶,累计共有来自中东北非区域12个阿拉伯国家及地区超过1430家公司、机构及组织,涵盖公共政策、建筑、能源、金融、医疗保健等29个行业。(中建中东公司)

中国电建签约莫桑比克资东多30兆瓦光伏项目

当地时间10月12日上午,中国电建与莫桑比克资东多发电公司签署了资东多30兆瓦光伏项目EPC合同。该项目的签约实现了公司在莫桑比克新能源领域的重要突破,同时也是中资企业在莫桑比克签署的第一个新能源项目,具有里程碑意义。

该项目位于莫桑比克马普托省马图图伊内区,主要工作内容包括建设一座

30兆瓦光伏电站、35公里的66千伏送出线路和并网变电站升级改造等。

项目建成后将有助于莫桑比克马普托地区的农业、工业和社会经济发展,显著提升居民生活水平,为地区发展提供清洁能源保障,构建绿色低碳发展之路。此外,部分电力也将售往南非,以缓解南非电力短缺的困境,并助力莫桑比克实现作为南部非洲区域电力中心的愿景。(陈智超)

中国电建泰国巴真府230千伏变电站项目顺利移交

当地时间10月3日,中国电建承建的泰国巴真府230千伏变电站项目顺利完成实体移交。该项目是继乌汶500千伏变电站、帕楚115千伏变电站和班武里500千伏变电站之后,中国电建在泰国市场实现移交的第四个变电站项目,充分展示了中国电建在泰国电力市场的强大履约能力。

巴真府230千伏变电站是泰国国家电力局(EGAT)在巴真府建设的首个AIS站,是泰国中部主干网的重要枢纽之一。该项目的建成投运将有效缓解中

东部电网的供电紧张问题,为主干网的稳定运行和区域工业发展提供坚实保障。

项目团队在履约过程中积极践行集团国际业务属地化发展要求,依托属地资源进行精细化管理,深入开展属地化实践。项目实施过程中,公司总部仅派出2名中方管理人员,通过属地化招聘方式聘用泰籍和第三国管理人员及劳务达160余人,从属地化经营的组织模式到人才培养均进行了卓有成效的探索和实践,为中国电建在泰国市场的属地化发展进一步走深走实奠定了基础。(李洋)

长兴2号船坞首块坞室底板浇筑完成

近日,中交三航局长兴2号船坞项目部对船坞首块坞室底板进行浇筑,经过连续六个小时的奋战,项目部顺利完成260方混凝土的浇筑作业。这标志着项目基础施工取得新的阶段性突破,坞室主体结构全面拉开序幕,项目建设按下“加速键”。

作为长兴2号船坞的主体结构,坞室长度420米,宽度92米,犹如船坞的“躯干”,是实施船舶建造至下水前所有任务的重要场所。

但受到老堤布局等影响,前期坞室施工的作业面一直未能完全打开,有防(潮)汛、抵御风暴潮等重要功能的的老堤呈V字形走向,从坞室中部拦腰穿过。

“老堤的存在,将直接影响船坞13至16轴的坞室、坞墙及其他相关结构的施工,阻碍围护止水体系的形成。且较高的老堤,使得坞室的放坡距离长,导致坞室可开挖范围变小。”项目总工程师杨连俊解释道。

为此,项目部合理安排施工工序,在其他作业面正常开展的情况下,半个月完成长约160米、地坪标高降低约4.5米的老堤拆除作业,清除土方约5000立方米。为坞室底板、坞墙结构、起重机轨道等施工创造了作业面,保障了生产进度。(万玲)

受前期“梅花”等强台风天气影响,坞室基坑出现了部分积水,影响了施工进度,并带来基坑安全隐患。项目部召开专题会议,制定排水方案,在坞室内外侧增设降水井和降水设备,组织人员加班加点盯守,加快降水速度,对减压排水层以人工分层进行铺设、夯实。

经过合理的组织安排,基坑排水工作有条不紊,水位控制在标高范围内,为坞室底板施工创造了条件。

国庆期间,项目部变“黄金周”为“攻坚战”,全体员工坚守一线,抢抓施工进度。为确保第一块底板顺利浇筑,项目部科学组织安全生产,压实节前安全教育,领导班子严格落实带班检查制度,24小时值班值守。

针对底板桩基PHC管桩抗弯能力较差、基坑土体回弹变形的特点,项目部采用分层开挖、分级放坡的方式,对基坑分3层进行对称同步开挖。

同时,为加快现场验收进度,减小基坑暴露时间和风险,项目人员假期全程待命,加班加点完善方案和验收资料,对地基验槽、碎石垫层施工、钢筋绑扎与焊接、模板搭建等环节进行严格检查把关,确保高质量通过验收,实现了国庆期间项目施工安全、进度、质量全面可控。(万玲)

卡塔尔800兆瓦光伏电站全容量并网发电

近日,由中国电建集团贵州工程有限公司EPC总承包的卡塔尔800兆瓦光伏电站全容量并网发电,成为卡塔尔有史以来首个全容量并网的大型地面光伏电站。

该项目是目前为止世界第三大单体光伏发电电站,是世界最大运用跟踪系统和双面组件的光伏项目,预计每年可为卡塔尔提供约18亿千瓦时的清洁电能,满足约30万户家庭年用电量,减排二氧化碳约90万吨每年。该项目是卡塔尔“2030国家愿景”的一部分,开创了卡塔尔新能源光伏发电领域的先河,并在2022年卡塔尔世界杯前全容量并网发电,有力地支撑了卡塔尔举办“碳中和”世界杯的承诺。(孔佑万 杨莉莉)

项目建设过程中,遭遇全球疫情暴发并持续升级,项目部迎难而上,有效地解决了人力资源动员困难、原材料上涨等压力,克服了频发的沙尘暴以及长期高温的恶劣环境影响,有力地推动了工程进度。项目部坚持绿色施工,力争对当地的生态环境影响降到最低,并在施工过程中建立能源资源节约使用、循环利用机制,同时做好垃圾分类处理,打造绿色高效利用、环境友好型建设工地。项目相关负责人表示,尽管项目过程中经历了各种困难,但中国电建团队在项目履约过程中锲而不舍、恪尽职守、践行承诺的精神令人尊敬。(孔佑万 杨莉莉)