

“小红楼”最快于8日移回原址

作为老市府大楼里的历史保留建筑,2020年“挪”位新建地下空间

本报讯(记者 裘颖琼)今天上午,百年老市府大楼里的“小红楼”正在进行第二次平移,最快将于7月8日平移回原位。记者获悉,“小红楼”平移是目前上海面积最大、重量最重的砌体结构平移工程。

“小红楼”于1900年建成,为4层砖木结构清水红砖维多利亚式建筑,建筑面积约2100平方米,平面呈“凹”字形布局,曾先后作为原工部局卫生处办公楼、救火处消防队宿舍楼等。

施工总承包方上海建工二建集团项目负责人周善告诉记者,根据规划,“小红楼”作为历史保留建筑采用外墙修缮、内部换胆的方式进行改建。同时,为兼顾项目地下空间开发,项目地块内要新建18.2米三层地下空间,用于停车和展览,所以需将重达3800吨的“小红楼”先平移至基坑临时栈桥上方,待原址地下结构施工完成后再“挪”回原位。

“在保护建筑下新建地下空间,施工难度很大。”周善说,例如,工程紧邻轨交10号线隧道和其他重要



■「小红楼」平移是目前上海面积最大、重量最重的砌体结构平移工程
本报记者 陈梦泽 摄

市政管线,不仅要兼顾整体施工和老建筑的修缮保护,还要严密监控对地下构筑物的影响,做好对保护建筑的基础托换技术和基坑变形进行控制,更要保障“小红楼”上方大

体量钢结构吊装和连接技术必须保障历史建筑安全无损。

为此,项目团队早在开工前,就做了大量前期工作,对项目区域内所有建筑进行排摸“把脉”,针对保

护性综合改造过程中的难点,确定了各种施工方案及工艺,其中也包括“小红楼”采用两次平移方案。

“小红楼”第一次平移于2020年12月完成,上海建工二建集团周善项

目团队和平移专业单位上海先为土木工程有限公司经过精密的测量和计算,在“小红楼”的底部设置滑轨顶推。整个平移过程历时十余天,将这幢有着清水红砖墙、红瓦顶的3800吨老建筑,成功移位到指定位置。

当整个地块的地下工程完成后,第二步平移回迁阶段也在今年6月30日正式启动。在平移回迁前,“小红楼”还整体顶升了0.9米,既为了展现出“小红楼”被掩盖多年的精美石材底座,也因为周边马路长久以来也在不断“抬高”。上海先为土木工程有限公司董事长尹天军告诉记者,第二次平移回迁共设置了12条平移滑道,通过精准控制,“小红楼”最快将于7月8日“回搬”原址。

据悉,“小红楼”平移是黄浦区160街坊保护性综合改造项目建设进程中的重要节点。作为上海市城市更新示范项目和外滩“第二立面”更新改造先行启动项目,黄浦区160街坊保护性综合改造项目于2019年10月开工。根据规划,未来“小红楼”将打造文化商业等功能。

“水晶天”美翻了 申城昨PM2.5最低7

这几天,蓝天白云持续驻守申城,在朋友圈刷了屏,“水晶天”美图一轮一轮扑面而来:蓝得沉静透彻,白得纯洁无瑕。

记者查询发现,从6月18日开始,申城已连续8天空气质量达到优良,昨天PM2.5数值最低只有7毫克/立方米!好消息是,根据预报,今天将继续空气质量为优。

据悉,蓝天白云的最佳催化剂,是4到5级的东到东南风,因为海上气团吹来的风清洁无污染。预计近期蓝天白云模式有望继续,市民可尽情享受一年中天最蓝的季节。

本报记者 张龙 郭剑烽 摄影报道



实时跟踪预测雷暴运动趋势,及时发出风险预警 上海电网可提前半小时备战雷暴

本报讯(记者 罗水元)雷阵雨近期频频光顾上海,但市民用电依然安全稳定。这背后离不开一套雷电智能监测及风险预警系统。记者昨天了解到,这套系统可提前30分钟预知雷暴,并实时跟踪,以便相关方面主动采取应急保障措施。

雷电是造成电网故障的重要原因,严重威胁电网安全运行。相应故障几乎覆盖了所有常见类型,如导线断线、避雷器打坏、绝缘子击损、杆变损坏等。对普通市民来说,感受最直接的就是跳闸。有关统计显示,我国电网每年遭受雷击35万余次,输电系统因雷击跳闸数占总数的三分之一以上。

为了防雷,有关方面采取了诸多措施,如提高线路绝缘水平、增加空气间隙、在多雷区、同杆多回路和跨越塔、高杆塔上加装线路保护器等。

这些常规防雷措施都是被动式的。而国网上海电科院则通过雷电定位与监测来进行主动防雷,有关雷电空间定位精度已由常规的几百米提升到了数十米,进一步强化对雷电防护重点保障区域的监控。

“仅6月24日6时至25日6时,上海地区就发生376次落雷,最大雷电流为183.3千安,落在松江。”国网上海电科院设备技术中心可靠性分析室专业工程师陆冰冰介绍,已建成8个定位系统探测站、14个预警系统探测站、5个雷电影像观测站和一套气象感知预警机制。

“现在雷电预警系统可实现提前30分钟预知雷暴的发生,实时跟

踪预测雷暴运动趋势,并结合电网被保护对象自身特性,及时发出雷电灾害风险预警。”国网上海电科院设备技术中心智能感知室主任徐湘忆介绍,上海电网雷电预警系统已形成“雷击前期风险预警——中后期快速定位——后期差异化防雷评估和治理”的全过程雷电灾害防御体系,为进一步保障输电通道安全运行提供新的技术支撑。

七月五日起最高涨至二百元
国内航线燃油附加费创历史最高

本报讯(记者 金志刚)6月30日,多家航司发布通知,自2022年7月5日(出票日期,下同)起,燃油附加费收取标准上调。国内航线燃油附加费收取标准为:800公里(含)以下航段,每位旅客收取人民币100元;800公里以上航段,每位旅客收取人民币200元。这是今年2月恢复征收燃油附加费以来的第五次涨价,至此,国内航线燃油费收费标准全面突破2008年7月创下的历史最高纪录。

今年1月5日,国内航线取消了燃油附加费的征收。2月5日,燃油费恢复征收,800公里(含)以下和800公里以上航段分别收取10元和20元。此后的每个月,航空燃油附加费持续上调,到6月5日800公里(含)以下和800公里以上航段已分别上涨至80元和140元,其中800公里(含)以下航段燃油附加费已追平2008年创下的历史最高水平。7月5日收取标准再度上调后,燃油附加费将突破2008年7月的历史纪录,这也是我国自2000年开始征收燃油附加费以来的最高收取标准。