

简讯

中国深基础工程协会成立十周年 暨深基础工程技术研讨会在北京召开

1997 年 6 月 18~20 日在北京卧佛寺饭店召开了“中国深基础工程协会成立 10 周年暨深基础工程技术研讨会”。来自全国各地代表及台湾同行共 155 人参加了会议。会上,协会理事长许溶烈致开幕词,副理事长兼秘书长王新杰作了题为“总结过去,展望未来,解放思想,开拓前进”的报告,对深基础协会成立 10 年来的工作做了回顾,对协会将要开展的主要工作做了安排。

会议以研讨深基础工程技术为主,并结合我国的实际情况,讨论了面向 21 世纪我国深基础工程技术的发展方向 and 深基础工程协会如何在行业管理中发挥作用等问题。技术研讨方面,分 8 个专题分别由 8 位专家、学者向大会作主报告。这 8 个报告及其报告人分别是:①刘建航院士的“深基工程总体方案设计”;②王吉望教授的“基坑工程技术规范介绍”;③龚晓南教授的“复合地基理论与实践在我国的发展”;④张在明教授的“高层建筑地基勘察评价中的几个问题”;⑤唐业清教授的“地基基础质量事故对建筑物的损坏与挽救”;⑥高晓军高级工程师的“计算机在深基础工程中的应用”;⑦刘金砺研究员的“带裙房高层建筑结构与地基共同工作的研究”;⑧秦中天博士的“台湾地铁和高速公路修建中的地基问题”。前 6 个报告已收入《面向 21 世纪的深基础工程》,后 2 个报告因时间关系未能收入,将与此次大会收到的其他优秀论文一起陆续刊登在《地基基础工程》杂志上。关于行业与管理方面,与会专家学者认为:我国深基础在理论研究方面处于国际领先,但在施工设备、检测仪器等方面与一些发达国家相比还有相当的距离;要加强深基础行业内科研、设计、施工、机械制造等单位的横向合作,形成规模,提高竞争力,迎接外国企业的挑战;协会要借鉴国际经验在行业管理方面发挥作用,要协助政府制定一部行业管理规范,以规范行业行为,制止恶性竞争,为我国深基础行业的健康发展创造一个公平竞争的环境

(周与诚 供稿)

南京禄口国际机场建成通航

由国家主席江泽民题写场名的南京禄口国际机场工程于 1995 年 2 月底开工,1997 年 6 月底完成一期工程并正式通过国家验收,已于 7 月 1 日香港回归祖国之日通航营运。

南京禄口国际机场是由江苏省、南京市和国家民航总局联合投资、联合建设的国家重点工程,位于南京市以南的江宁县禄口镇,距南京市中心约 35km。该项工程实行“一次规划、分期建设”的方针。总体规划为年飞行量 36 万架次,年旅客吞吐量 4000 万人次,年货邮吞吐量 100 万吨。建设南北两条跑道以及其它相应设施。北跑道长 3600m,南跑道长 4000m,宽度均为 60m,跑道之间相距 1700m,整个机场布局合理美观,全部占地为 987 万 m^2 。

现已竣工的一期工程占地 653 万 m^2 ,建设规模以 2005 年预测航空旅客吞吐量为依据,按照年飞行 6.96 万架次,年旅客吞吐量 864 万人次,年货邮吞吐量 11.98 万吨的规模和飞行区 4E 级标准进行建设。如今,一期工程已建成 3600m 长、60m 宽的飞行跑道和 3600m 长、45m 宽的平行滑行道。采取挖、填及强夯等措施加固地基,可满足波音 747-400 型飞机全重起降。9.2 万 m^2 的航站楼,采用桩箱基础,顶部采用网架结构,设计新颖、造型独特、功能齐全。此外,还有 6052 m^2 的航管楼和 6700 m^2 的货运仓库等设施先进的专用建筑物。机场引进的楼宇自动化管理系统、航班信息显示系统、通信导航系统等专用设施,均达到了国内一流水平。作为机场配套工程,还建成了一条四车道、全封闭全立交的 29km 长的机场专用高速公路,与市区相连接。

南京禄口国际机场属国内大型机场,它的建成通航,是江苏航空事业的一个里程碑。机场通航后将成为国内重要的干线机场,华东地区的主要货运机场,对改善江苏省省会南京的航空运输条件,改善南京以至整个江苏和华东地区的投资环境,对江苏的改革开放和经济发展无疑会产生很大影响。

(本刊讯)

东京湾横断高速公路年内竣工通车

耗资 118 亿美元,工期长达 10 年的当今世界规模最大、难度最大的海洋土木工程之一,日本“东京湾横断高速公路”将于今年 12 月竣工通车。

日本首都东京位于东京湾西北岸,东京湾大致呈南北走向。“东京湾横断高速公路”西起川崎市川崎区,东至木更津市中岛。它横贯东京湾中部,从而形成了东京都及其附近各大都市之间的大型环状道路网。该工程全长 15.1km,包括海上 14.3km 以及两侧陆上共约 0.8km。其中川崎一侧约 10km 为海底深层大断面盾构隧道。它建于海面以下约 60m 深处,盾构外径 14.14m,为当今世界最大的单圆面盾构。隧道直径 13.9m,隧道断面面积约 152m^2 (著名的欧洲英吉利海峡隧道直径为 8.4m,隧道断面面积约 55m^2)。盾构机采用高压泥浆式,以适应大深度高水压的施工条件。

木更津一侧约 5km 为多跨特长高架钢桥。其桥墩多数为钢筋砼结构,个别采用钢结构。桥梁最高跨度在海面以上约 41m,可通 2000 吨级船舶。大于此吨级的船舶则在川崎一侧海面航行。

该工程在隧道中途及隧道与桥梁连接处各设一大型人工岛。川崎人工岛直径约 200m,由深入海面以下 114m 的圆筒形钢筋砼连续墙筑成,施工时作为盾构掘进机的出发井,竣工后成为隧道的换气塔,露出海面约 5m。木更津人工岛为填土人工岛。

该公路为双向双车道。设计车速 80km/hr,计划通车量为每天 3.3 万辆。今后构想拓宽至 6 车道。

该工程每公里平均造价 7.8 亿美元,为欧洲英吉利海峡隧道(铁路双向单线,每公里平均约 3 亿美元)的 2.6 倍。

(史佩栋 供稿)