

盎然生机就在新与旧的破立观里——再悟“我们对时间的理解,是以百年、千年为计”③

湖北日报评论员

由武昌片堤防改造、江滩环境整治而来,在文脉延绵、生态优美中焕新而生,今年国庆期间正式开放的武昌湾1956公园,整旧如新、新旧相融,大武汉的一张新名片诞生。

有着650多年历史的长盛川青砖茶,保留渥堆、发酵等70余道传统工艺,如今,非遗技艺与现代科技结合,生产全自动化、数据化、智能化,品质保障、产能提升相得益彰。

从战国楚墓出土的菱纹织锦,云梦秦简记载的绞纛工艺,到“湖北造”玄武岩拉丝织就的

五星红旗登上月球,湖北的纺织产业续写了一部跨越千年的演进史。

新旧不可简单二分。在中国传统文化里,革故鼎新、除旧布新等成语,包含强烈的更替、变革意识,这构成了社会进步发展的大逻辑。但在实践活动中,新和旧有时也被简化为对立的两极,事物发展的复杂性,被不同程度地遮蔽。这些年,我们不断刷新且日益清晰的一种认知是,在经济社会发展的大系统里,新和旧并不割裂,而是相互渗透、共生共进。通过技术赋能、场景重构和生态重塑,很多带有“旧”特征的资源、资产、产业、商业等,由“闲置存量”转化为

“发展增量”。

有新与旧,就有立与破。习近平总书记说:“不能把手里吃饭的家伙先扔了,结果新的吃饭家伙还没拿到手,这不行。”回望中国汽车产业的突围之路,从早年跟跑国际品牌,到如今新能源汽车出口量跃居全球第一,正是把握了立与破的关系,才有了这番成绩。这些年,湖北狠抓“三线并进”,推动传统产业升级、新兴产业壮大、未来产业培育,背后的考量就是兼顾新与旧、稳与进、当前与长远,防止畸重畸轻、单兵突进,顾此失彼,打有准备之仗,下弹钢琴之功,收促发展之效。

破立观就是一种稳健的发展观。在决胜收官“十四五”、谋篇布局“十五五”的关键历史节点,回看“十四五”规划纲要,里面有很多内容都有新旧交替、传承接续的特征,很多新的举措谋划、任务部署,有根有本、有源有脉。“我们对时间的理解,是以百年、千年为计”。从五年规划的维度看,这一通过一个又一个时间单元,推动一年一年起变化的治国理政重要方式,本身就饱含对时间的深刻理解。有什么样的时间观,就会有什么样的方位感。时间会催生怎样的作为、酝酿怎样的生机,破立观中有密码,奋进者们写答案。

全面融入国家“八纵八横”高铁网 中交二航局铁路建设创造多项第一

湖北日报全媒记者 戴辉
通讯员 隋业辉 周璇

钢铁“琴弦”镶嵌在海湾上。

10月20日,由在鄂央企中交二航局承建的杭州湾跨海铁路桥南航道桥已进入中塔柱施工阶段,杭州湾跨海铁路桥是新建通苏嘉甬高铁控制性工程,全长29.2公里,是目前世界在建长度最长、建设标准最高的高速铁路跨海大桥。

2005年,合肥至武汉铁路建设正酣,这是我国中部第一条高速铁路客运专线,参建的中交二航局成为首家进入铁路市场的路外企业,该工程获中国土木工程詹天佑奖。自此,该局全面融入“八纵八横”高速铁路网建设大局,参与国家铁路主要干线建设,包括京沪高铁、京广高铁、京雄高铁、沪杭高铁、西宝高铁、成渝高铁等铁路工程。

最新统计显示,中交二航局已承建铁路项目48个,在建项目19个,铁路单线总里程突破1800公里,在中国最长铁路榜单中参建6条,其中多条创造第一。如徐州至乌鲁木齐高铁是世界最长高铁线路,京沪高铁是当时世界上一次建成里程最长、技术标准最高的高铁,哈大高铁是世界首条高寒高铁,成贵高铁是世界首条山区高铁。

海外铁路也镌刻着二航印记。

2017年5月,中交二航局参建的肯尼亚蒙



中交二航局参建的福厦高铁。(受访者供图)

内铁路建成通车,它连接东非第一大港口蒙巴萨和肯尼亚首都内罗毕,是肯尼亚独立以来建造的首条铁路,是一条采用中国标准、中国技术、中国装备建造的现代化铁路。自开通运营以来,蒙内铁路已安全运营8周年,累计运送旅客1534.2万人次,累计运输货物4039.6万吨。在中老铁路建设中,中交二航局负责施工的玉磨段,攻克高风险V级围岩等世界级工程建设难题,最终实现了“豆腐渣里挖窖百年隧道”的目标,为共建“一带一路”注入强劲动力。

桥梁是高铁建设的难点,尤其是公铁两用的双层大桥。中交二航局发挥桥梁梦之队的优势,助力高铁通江达海。

“哪怕是从零开始,我们也要干出样子。”2014年,长江岸边,时任中交二航局沪苏通长江公铁大桥项目负责人杨志德掷地有声地说。沪苏通长江公铁大桥全长11.07公里,是世界首座主跨超千米公铁两用斜拉桥。中交二航局承建段包括主跨336米、当时世界最大跨径公铁两用钢桁拱桥——跨天生港专用航道桥。2021年4月,国际桥梁大会(IBC)授予沪苏通长江公铁大桥“乔治·理查德森奖”,此时距大桥通车还不足10个月。沪苏通长江大桥凭借过人的科技水平、创新水准征服了国际桥梁大会的评委,用一座桥梁界的“诺贝尔奖”彰显了中国建桥硬实力。

凭借硬实力,中交二航局相继获得五峰山、常泰、巢马、池州等多座长江公铁大桥“新订单”。

从长江走向海洋,二航人的高铁之路从未停歇。

2023年9月28日,全国首条跨海高铁——福厦高铁建成通车,中交二航局承接包括泉州湾跨海大桥在内的部分控制性工程。为了让高铁在海上安全高速通行,二航建设者为大桥量身打造“防风铠甲”,使列车在11级暴风中也能以350公里的时速安全穿行。福厦高铁泉州湾跨海大桥获2024年国际桥梁大会西奥多·库珀奖。

中信设计:铁路站房创新设计的引领者

以人为本 筑就绿色温馨枢纽

刚刚过去的国庆中秋假期,荆门西站又火了。

自9月28日襄荆高铁开通至10月8日,荆门西站到发旅客共计12.8万人次,其中10月1日到发旅客1.7882万人次,创峰值。

在荆门西站,南来北往的旅客感受到浓烈的节日氛围——候车厅宽敞明亮、接驳方便快捷,还有不期而至的“快闪”活动,当嘹亮的歌声响起,众多游客纷纷掏出手机,记录下美好的一刻。

荆门西站由中信建筑设计研究总院有限公司(以下简称中信设计)与中铁第四勘察设计院集团有限公司联合设计,站房面积4万平方米,车站规模5台13线,是沿江高铁、荆荆高铁、襄荆高铁的交会点,也是湖北省第四大高铁枢纽。“荆门西站将源远流长的楚文化和现代建筑语言融合在一起,充分展示了我们在高铁站房建设上的深厚底蕴。”中信设计副总经理、总建筑师,荆门西站设计负责人叶炜说。

荆门西站位于荆门市漳河新区。远远看去,漳河水库水天一色,舒展大气的高铁站房仿佛镶嵌在山水之间的一块宝玉。

站房的设计创意为“凤舞荆楚 振翅高飞”,整体造型像腾空而起的凤凰。叶炜介绍,这种设计同时呼应了荆楚文化和荆门的航空文化,又契合高铁时代的速度主题。

“我们把为人民设计的初心融入到方方面面。”叶炜说。荆门西站站前广场和站房为一体化设计,站前广场规划贯通东西的景观廊道,通过多层次覆绿,将整个片区打造成枢纽公园,形成“城市里的公园,公园里的车站”。

候车厅内充满艺术感,内部空间以白色与浅灰色为基调,线条流畅对称,形成简洁明快的视觉效果。淡蓝色渐变穿孔铝板构成立体的“凤羽”造型,由密至疏渐变延伸,模拟凤凰展翅的灵动姿态,还引入柔和的自然光线,与四个月牙形侧天窗保障候车厅采光的同时避免阳光直射,为旅客营造明亮舒适的候车环境。

“‘凤羽’和候车厅吊顶共有1051块铝板,大小形状各异。我们用最先进的数字化手段,通过编程软件将这些铝板分成5种规格,大大节约了成本,保证了设计的高完成度和建造效率。”中信设计第五设计院建筑师魏一一说,与建设方反复探讨工艺、多次比样磨合后,完工效果非常好,成为荆荆高铁、襄荆高铁全线参观学习的精品样板。

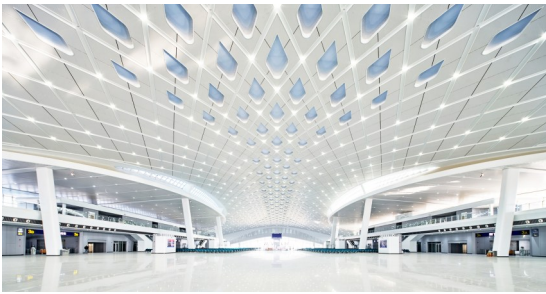
中信设计从2008年开始涉足高铁站房业务,至今已完成天津、湖北、河北、河南、浙江、江苏、福建、广西、贵州、云南等20余个地区和省份的50余座站房设计,其中,乌鲁木齐站和南宁东站在2017年被国家铁路局评为十大铁路优质创新工程,中信设计也成为唯一一个有两件作品同时入围十佳的设计单位。

翻开这些高铁站的图册,可以清晰地看到中信设计的创作理念。

乌鲁木齐站以“天山雪海、丝路明珠”为创意,流线穹顶勾勒“丝绸之路经济带”的宏图,展现高铁新区的现代气质,建筑细部使用地域符号体现当地文化。设计因地制宜,通过降低建筑体型系数、压低外挑檐口等“定制方案”,适应当地气候和地理环境。

南宁东站三重檐顶托起“中国—东盟命运共同体”愿景,展现出中国南大门的恢宏气势。候车大厅借鉴了机场设计,巧妙地与东西两侧的高架桥相连接,构成顺畅的交通流线,旅客可以实现铁路、公交、地铁、出租车等各种交通方式零距离换乘。

“注重与当地文化的融合,打造城市地标,同时,牢牢把握站房的交通属性,增强旅客出行的舒适性、便捷性。”叶炜介绍,中信设计现有1400余人的专业团队,覆盖高铁站房的建筑、结构、机电、幕墙、装饰、



荆门西站内景

绿色设计贯穿荆门西站的建设工程,项目运用国产BIM技术优化设计,通过智能平台监测机电设备运行,在节能降耗的同时提高管理效率,为旅客出行保驾护航。

2024年12月8日,荆门西站正式投用,成为新晋城市地标和热门打卡地。“许多老百姓自发来观赏、拍摄,将作品发在社交媒体上,还有旅游大巴专程从漳河水库把游客带过来参观。”设计团队介绍,许多市民为荆门西站感到自豪。

高铁站工作人员则对交通流线的设计十分满意。他们说,车站出站层与城市通廊无缝衔接,旅客短距离步行就能换乘社会车辆、网约车、出租车及公交车,整体秩序井然,让他们的工作压力大减。

专业赋能 打造品质城市客厅

照明、智能化、绿色建筑等各专项,保障从设计到施工的极高完成度,“许多站房做出来跟效果图一模一样,甚至比效果图更漂亮。”

今年初开工的重庆站改扩建工程用地紧张,上下高差近百米,中信设计团队创新性地采用立体布局形式,将铁路站房与城市功能集成为一体,布置在车场之上,实现“站、城、山、水”四维融合。“未来,在重庆站的候车大厅里能看江景。”叶炜说,中信设计希望将重庆站打造成“重庆会客厅”。

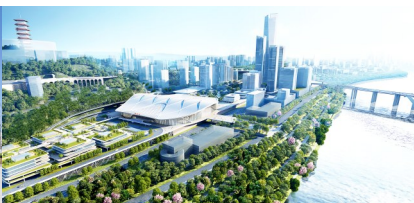
“高铁站房被称为‘公共建筑之星’,是铁路运输系统的关键节点、旅客集散中心,更是城市的重要门户和标志性建筑。中信设计将持续提升设计、施工和服务能力,为加快建设交通强国、提升人民出行体验作出更大贡献。”中信设计党委书记、总经理张昊说。



天津滨海站



北戴河站



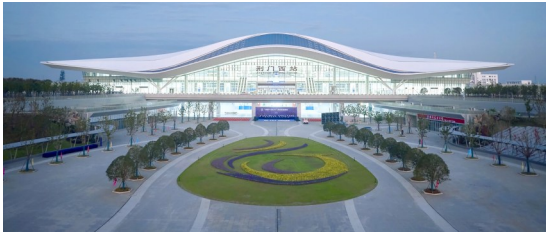
重庆站



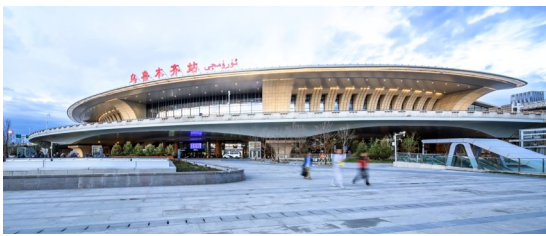
文山站



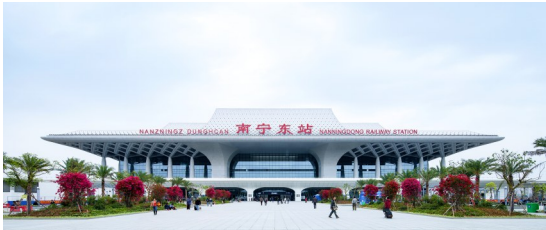
荆门西站鸟瞰



荆门西站



乌鲁木齐站



南宁东站

提质升级 为老站焕新

当前,我国铁路站房进入存续期,首批建成的客站已运行超过15年。如今,许多站房面临设施更新、智能系统升级、空间布局 and 现代出行需求匹配优化等迫切需求。对站房提质升级,不仅能延长建筑使用寿命,更能实现客站从“交通节点”向“城市客厅”的功能迭代,助力城市更新和区域经济发展。

“智能化改造和持续性服务能力是我们的强项。”中信设计副总经理、总建筑师叶炜介绍,依托深耕领域20多年的深厚积淀,中信设计完成过北戴河站等多个站房的改造升级,获客户好评。

如今,中信设计已系统构建客站提质升级解决方案,通过设计回访,通过现场实测、技术研讨、用户画像分析等技术手段,对站房的功能布局、设备效能、空间体验等核心痛点进行精准诊断;提升站房的基础体验,包括流线功能的更新、结构安全的修缮处理、机电消防设备的更新等;搭建智慧站房运营平台,依托BIM技术,对空调、新风、给排水、供配电、电梯、巡检等设施设备实现科技运维;实现新能源管理,打造国内领先的新型电力能源系统解决方案,实现客站的绿色运营。