

崂山区人民医院项目主体结构封顶

科技助力让项目建设跑出“加速度” 近千人奋战冲刺首季“开门红”

开局“十五五”
奋斗正当时

青岛新担当

作为重点民生项目，崂山区人民医院项目的建设进展备受市民关注。12日下午，记者探访发现，现场一派繁忙景象，近千名建设者在岗奋战，全力冲刺新年首季“开门红”。不久前，该项目成功实现主体结构封顶，眼下，已开始装饰装修和医疗专项施工，力争早日投用。



崂山区人民医院项目奋战新年开门红。



崂山区人民医院效果图。

>>>现场 近千名建设者火热施工

12日下午，记者在位于长沙路与深圳路交叉口附近的崂山区人民医院项目工地看到，现场一派繁忙。记者一进入工地，广播便开始不断提醒佩戴安全帽。“工地上有20多个AI监控摄像头，一旦察觉到工人不戴安全帽、用火操作不当等安全隐患，便会第一时间触发预警。这是我们自主研发的苍穹AI系统，该系统可以实现32种场景的AI算法识别，违规行为识别准确率高达90%以上，让工地安全防护全天候不间断。”中建八局发展建设公司崂山区人民医院项目经理李宝泉告诉记者，项目部建立风险分级管控与隐患排查治理双重预防体系，将安全管理贯穿施工全流程，创新应用塔吊吊钩可视化系统、临时用电智能监测设备AI视频监控巡检等智慧工地技术，实时捕捉施工风险点，实现安全隐患早发现、早处置。

针对医疗项目高空作业和动火作业集中的特点，项目部开展专项安全培训与应急演练，强化施工人员安全意识与应急处置能力，打造“家”文化安全长廊，通过入场观看“平安是福”亲情视频、签订“平安回家”承诺、张贴亲情照

片等方式，激发作业人员主动安全意识，对违章人员采取亲情连线、家人寄语教育，为平安个人邀请家属共同领取奖励，以亲情力量筑牢安全防线，变“要我安全”为“我要安全”。

施工现场，数台塔吊高耸。建设过程中，塔吊的高度会随着建筑高度的增加而增加，塔吊顶升作业风险系数尤为高。项目安全总监罗鑫告诉记者，项目借助塔吊顶升智管系统，实时捕捉塔吊结构的不安全状态，识别人员的不安全行为，构建起“预警+处置”的闭环机制。

“去年年底，项目主体结构顺利封顶，眼下已开始转入装饰装修、机电安装、医疗专项等后续阶段。”李宝泉告诉记者，目前项目近千名建设者在岗奋战，努力冲刺新年“开门红”。

>>>创新 智慧建造高效助推项目建设

医疗建筑功能复杂、医疗专项系统繁多，对施工精度要求极高。李宝泉带领项目团队，全周期应用BIM技术搭建建筑、结构、机电、医疗专项一体化模型，提前优化管线排布与设备布局，有效解决数十处交叉作业冲突，创新采用盘扣式脚手架体系与垫层永临结合技

术，减少建材损耗，践行绿色施工理念。

“项目土方开挖数量和混凝土浇筑数量都比较大，我们通过合理组织、穿插施工等多种方式，有效保障了施工进度。”李宝泉表示，在土方开挖阶段，项目建成了由扬尘监测仪、围挡喷淋降尘系统、高空智能雾桩、多功能智能水炮、移动雾炮、地面洒水车以及实时监控系统的智能化生态屏障体系，将施工扬尘牢牢锁住。项目先后荣获青岛市3A级智慧工地、山东省绿色施工优质示范项目等荣誉称号。

针对项目工期紧、工序复杂、医疗专项要求高的多重挑战，项目党支部充分发挥战斗堡垒作用，成立“党员先锋岗”“攻坚突击队”，党员干部带头扎根施工一线，推行“每日调度会+问题清单销号”机制，项目党支部搭建党建联建平台，与各参建单位开展内外部交流共建活动，通过签订党建联建协议等多项活动强化业务交流，赋能项目生产经营建设，将组织优势转化为生产服务优势。

>>>进展 与地铁相连实现无风雨就医

崂山区人民医院项目位于深圳路以东、长沙路以北，东韩地铁站东北侧，

总占地面积约109.2亩，总建筑面积约22.99万平方米，其中地上建筑面积约12.53万平方米、地下建筑面积约10.46万平方米。包括医疗综合楼、医养综合楼、科研教学中心、感染楼、服务驿站、地下车库、污水处理站等配套工程及医疗设备设施、信息化系统及内配设施。崂山区人民医院项目共设置床位800张，停车位约1600个，其中含200个社会停车位，项目建成后，将填补崂山区没有区级综合医院的空白，也将成为张村河片区集聚优质公共服务资源的又一标志性项目。

项目紧邻地铁2号线中韩地铁站，建设过程中，项目团队严格按照地铁集团相关要求，设置沉降监测点位，实时观察地质情况。项目还将开挖地下通道与地铁站直连。届时，市民可以乘坐地铁，从地铁站就能直接进入医院，实现“无风雨就诊”。该项目所在区域公共交通配套齐全，拥有地铁站和多个公交车站，交通十分便利。

“目前，我们正在抢抓有利施工条件，统筹推进项目建设和设备安装。”李宝泉表示，未来，这座集医疗、教学、科研、预防保健、康养于一体的现代化综合性医院，将成为青岛东部区域的医疗新地标。青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中 摄影报道

破解车辆视觉盲区难题 我市公共交通创新培训出“妙招” “红绿灯”地垫让危险盲区“看得见”

本报1月12日讯 公交车的运行安全直接关系到公共安全与社会和谐。由于公交车体型庞大、结构复杂，驾驶过程中存在的视觉盲区一直是交通安全的隐患。为提高公交驾驶员对盲区的直观认知，从源头上减少事故发生，公交市南公司近日推出一项创新安全教育举措——制作并使用1:1等比例可移动车辆盲区示意地垫，将安全教育从“纸上谈兵”转变为“实地体验”，取得显著效果。

破解盲区安全教育短板

“明明感觉周围没人，怎么一发动就出事了？”这是许多驾驶员心中沉重的疑问。公交车车头、A柱、两侧车身等位置存在的盲区，如同隐形的“陷阱”，尤其对行人、非机动车和儿童构成潜在威胁。“过去我们讲解盲区，驾驶员们都知道这个概念，但到底有多大？具体在哪里？他们很难有直观感受。这种认知上的模糊，往往导致在实际驾驶中警惕性不足。”公交市南公司副总经理、安全总监董国鹏表示，长期以来安全教育多依赖于图纸讲解、视频案例分析等传统形式，驾驶员虽知晓盲区概念，却难以真正体会其范围与危险性，导致安



“红绿灯”地垫让危险盲区“看得见”。公交供图

全意识难以完全落实到驾驶行为中。

为突破这一瓶颈，公司自主设计并制作了一套与实车比例完全一致的盲区示意地垫。该地垫可灵活铺设在公交车四周，通过醒目的颜色区分不同区域：绿色代表驾驶员可直接观察到的可

视区域；黄色为警示区域，提示驾驶员有车辆或行人进入时需高度警惕；红色则标识出关键盲区，涵盖车头盲区、左右侧车身盲区及A柱盲区等视线死角。

“以前只知道有盲区，现在才真切感受到盲区有多大。”不少新人入职的驾驶员在参与培训后深有感触。该公司将地垫铺设在山东路场站停车场，组织驾驶员分批次开展实景体验培训。驾驶员轮流坐上驾驶座，透过车窗观察地垫标识的盲区范围；随后又下车亲自站在红色盲区内，以行人视角感受自身在驾驶员视线中的“消失”。这种角色互换的体验式教学，极大增强了培训的代入感和实效性。

实景演练让盲区“看得见”

培训不仅止于静态观察，更融入动态模拟环节。现场通过模拟车辆转弯、起步、靠站等常见运行场景，结合推行的“三秒安全法”，引导驾驶员学习通过调整坐姿、多角度摆头观察、有效利用后视镜等实操方法，最大限度地减少盲区影响。驾驶员在实地操作中深化理解，逐步形成“主动防御、提前预判”的驾驶习惯。

在培训现场，不少路过的市民被这

一创新培训方式吸引。带着孙子在附近散步的市民张女士驻足观看了整个培训过程：“原来公交车周围有这么多司机看不见的地方！我以前带孩子等车，就喜欢站在车头阴凉处，现在想想真后怕。”“我们制作这张地垫的初衷，就是想把‘看不见的危险’变成‘看得懂的提醒’。今后，公司将选择在更多的开放场地进行培训，并欢迎市民观摩。”市南巴士公司安全监督部部长段天佑介绍，希望通过这种公开的方式，让更多市民亲身体验、了解公交车盲区。

“希望大家等车、通行时，主动避开红色盲区，优先选择绿色安全区域。这不仅是对自己的保护，也是对驾驶员工作的理解。”驾驶员柳斌则表示，当把看不见的危险，变成大家都看得见的常识，道路安全才真正开始双向奔赴。

这一创新举措已初步展现出积极成效。驾驶员的安全意识得到实质性提升，对盲区的警惕性和应对能力明显增强，为乘客与道路行人提供了更可靠的出行保障。市南巴士公司表示，未来计划将这套盲区示意地垫推广至更多分公司、所服务的社区及中小学校，让交通安全教育超越驾驶岗，覆盖更广泛的交通参与者。（青岛晚报/观海新闻/掌上青岛记者 徐美中）