

上海市交通委员会文件

沪交建〔2023〕525号

上海市交通委员会 关于印发《上海市交通建设工程 安全风险管控指导意见（试行）》的通知

各区交通建设主管部门，市交通工程安质监站、市交通建管中心，城投集团、申通地铁集团、机场集团、上港集团、久事集团、申铁公司、东方枢纽集团，其他各相关建设、勘察、设计、施工总承包、监理、监测、检测等单位：

为深入贯彻习近平总书记关于安全生产工作的重要论述和指示批示精神，全面落实总体国家安全观，推动公共安全治理模式向事前预防转型，规范本市交通建设工程安全生产风险管控工作，巩固和提升风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系，现将《上海市交通建设工程安全风险管控指导意见（试行）》（见附件）印发给你们，请认真遵照执行。

特此通知。

附件：上海市交通建设工程安全风险管控指导意见（试行）



上海市交通建设工程安全风险管控指导意见 (试行)

为贯彻落实党中央、国务院和市委市政府关于安全生产工作的决策部署，构建交通建设工程安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，进一步规范和强化安全风险管控工作，依据《中华人民共和国安全生产法》、交通运输部《公路水路行业安全生产风险管控暂行办法》《公路水运工程安全生产监督管理办法》、住房和城乡建设部《危险性较大的分部分项工程安全管理规定》《上海市安全生产条例》《上海市建设工程质量和安全管理条例》《上海市交通行业安全生产风险管理办法》等有关规定，制定本市交通建设工程安全风险管控指导意见如下：

一、指导思想与原则

(一) 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实习近平总书记关于防范化解重大风险一系列重要批示指示和党的二十大精神，坚持总体国家安全观，统筹发展与安全，结合本市交通建设工程实际，紧盯风险防控薄弱环节，强化风险预防处置工作科学化、信息化、标准化，提升安全风险管控能力，有效遏制各类生产安全事故发生。

(二) 基本原则

1. 坚持全面管理、预防为主。做好风险辨识与评估，强化“事前”控制和源头管理，把风险控制在隐患形成之前，把隐患消除在事故发生之前。

2. 坚持系统管控、明确责任。强化分类管理、分级负责，构建交通建设工程风险防控体系，形成制度体系健全、参建单位责任落实、上下协同配合、部门监管有效、社会有序参与的工作格局。

3. 坚持突出重点、精准施策。加强工程项目建设过程中重大风险管控，突出危大和超危大工程管理，将可能危及运营线路、重要管线、居民住宅、历史建筑、古树名木、重要构筑物、水体河道等安全的重要交叉穿越施工纳入风险控制范围。

4. 坚持科技创新、智慧监管。运用大数据、物联网、人工智能等现代信息技术，加强对安全生产风险数据的交流共享和运用拓展，满足相应软硬件配置要求，具备智慧监管条件，实现交通工程综合监管平台远程监控全覆盖，全面提升数字化安全风险防控能力。

（三）适用范围

本指导意见所称的安全风险，是指交通建设工程施工过程中发生生产安全事故的可能性与危害程度，具有客观存在、可识别和可管控的特征。

本指导意见适用于全市范围内的轨道交通、市域铁路、公路和城市道路、枢纽场站、水运港口、桥梁隧道等新建、改建、

扩建项目施工建设期的安全风险管控工作。

二、组织机构与职责

(一) 成立领导小组

交通建设工程各参建单位均纳入风险管控网络。

建设单位牵头成立风险管控工作领导小组。领导小组由建设、施工总承包、专业分包、设计、勘察、监理、监测、检测等单位项目负责人组成，指导和监督工程项目建设全过程风险管控工作。

涉及重大风险管控事项或根据工作需要，领导小组视情实行提级管理。

领导小组在工程项目开工前辨识工程关键风险，编制风险管控计划。重大风险关键节点施工前，进行施工条件的审查和验收，包括审核施工方案、确认设计文件及变更文件、确认现场技术准备工作等。在工程施工过程中组织实施风险管控具体工作，包括现场风险巡查、召开风险管控专题会、对风险进行跟踪处理等。工程施工结束后，做好风险防控事后评价。

(二) 相关单位和机构职责

1. 建设单位

建设单位对工程项目安全风险管控负首要责任，全过程协调组织勘察、设计、施工、监理等单位开展施工安全风险分级管控工作。

项目可行性研究阶段，委托组织工程咨询等相关单位对项

目周边环境开展调查工作，对项目在立项阶段可能存在的风险进行研究和评估。

勘察设计阶段，掌握设计方案中提出的整体建设风险，选择资质和人员满足工程规模、难度和建设风险控制需要的参建单位。工程施工阶段，组织参建各方做好全过程风险管控，落实牵头协调、监督检查和支持保障等方面职责。

2. 勘察单位

勘察单位对工程项目安全风险管控负勘察责任，在项目勘察阶段做好项目前期的风险识别工作，包括所属项目的地质构造、地下水控制、重要管线、地下障碍物、周边环境等风险，为项目建设设计提供依据或进行相关提示，为施工阶段的风险控制提供相关的信息。同时在工程设计、施工条件发生变化时，配合建设单位完成必要的补勘工作。做好勘察交底，及时解决施工中出现的勘察问题。

3. 设计单位

设计单位对工程项目安全风险管控负设计责任，在建设工程设计中综合考虑建设前期风险评估结果，确保设计方案的合理性，提出相应设计的技术处理方案，从源头上落实各项技术防范措施。

根据合同约定配合建设单位制定风险应对措施及建议，并就相关风险处置技术方案在设计交底时向施工总承包单位作出详细说明。及时解决施工中出现的设计问题，遇到重大设计

变更时，及时调整风险清单与技术防范措施。

4. 施工总承包单位

施工总承包单位对工程项目现场安全风险管控负主要责任，将施工安全风险分级管控和隐患排查治理工作纳入安全生产责任制，建立教育培训、监督检查、应急处置、考核奖惩等工作机制。

施工总承包单位主要负责人、分管负责人，定期组织力量深入施工现场开展风险管控和隐患治理专项检查，督促项目经理部对检查发现的问题明确整改责任，及时闭环整改。

项目经理部按照合同约定的施工工期进行施工，并按照技术标准和施工组织设计文件顺序施工，不得违反技术标准压缩工期和交叉作业。开展安全风险日常巡查，落实安全隐患排查治理，做好相关资料的记录和存档工作。

5. 监理单位

监理单位对工程施工安全风险管控负监理责任，在项目开工前审核施工总承包单位的风险管控措施与应急预案，并负责跟踪和督促施工总承包单位落实。

发现施工总承包单位风险识别、分析、评价不合理，管控措施不当或措施落实不到位的，责令施工总承包单位限期整改。发现重大事故隐患的或因风险管控不到位造成工程安全潜在风险增大的，责令暂停施工并报告建设单位，拒不停工整改可能造成工程质量安全严重后果的，立即向交通建设主管部门

报告。

6. 监测单位

监测单位对工程施工安全风险管控负监测责任，按要求制订施工现场监测实施方案。方案经监测单位技术负责人审核通过，上报建设单位并组织专家评审。

监测方案通过评审后及时对专家提出的建议进行回复并修改方案。严格按照方案中的监测项目进行布点，执行方案所确定的监测频率和报警值。向建设单位提供真实有效的数据，不得变更篡改。

在监测实施过程中，严格按设计、建设单位认可的监测实施方案实施监测，并对施工总承包单位委托的监测单位提供的监测数据及时进行复核比较。建设项目完成后，监测单位向建设单位提交完整的监测资料。

7. 检测单位

检测单位对工程施工安全风险管控负检测责任，遵守建设工程质量（包括特种设备等）检测相关法律、法规和标准，相关人员应当满足相应的检测知识、专业能力和资格要求。

建立工程建设过程数据、结果数据、检测影像资料及检测报告记录与留存制度，对检测数据和检测报告的真实性、准确性负责。

在检测过程中发现施工、监理单位存在违反有关法律法规规定和工程建设强制性标准等行为，以及检测项目涉及结构安

全、主要使用功能检测结果不合格的，应当及时报告建设单位、交通建设主管部门。

8. 主管部门及监管机构

交通建设主管部门及监督管理机构，根据职责加强交通建设工程的监督管理。监督管理机构对工程项目安全风险管控负日常监督责任，将风险管控工作纳入监督检查和执法计划，督促各参建单位落实主体责任。

监督检查内容包括企业资质与从业人员资格，风险管控、人员教育、岗位责任等制度建设与落实，应急管理与信息报送等情况。

加强对参建单位的考核，将各参建单位安全风险管控与“平安工程”冠名和“平安工地”“文明工地”创建、信用评价等工作联动挂钩。

对监督抽查发现重大风险辨识、管控等工作落实不到位或发生安全事故的参建单位，采取督促限期整改、挂牌督办、行政处罚、记入不良信用记录等方式依法依规处理。

三、全过程风险管控

（一）事前风险评估

各单位参照交通运输部《公路水运行业安全生产风险辨识评估管控基本规范》（交办安监〔2018〕135号），住房城乡建设部《危险性较大的分部分项工程安全管理规定》（37号令）、《生产过程危险和有害因素分类与代码》（GB/T 13861）、《大

型工程技术风险控制要点》(建质函〔2018〕28号)、《建筑施工安全检查标准》(JGJ59-2011)、《企业职工伤亡事故分类》(GB 6441)、《市政工程施工安全检查标准》(CJJ/T 275-2018)、《建筑与市政施工现场安全卫生与职业健康通用规范》(GB 55034-2022)等标准和规范,通过实地踏勘、现场测量、经验分析和查阅历史资料等方法,对施工过程涉及的风险进行辨识评估。

1. 风险评估分类

交通建设工程风险辨识评估分为总体评估和专项评估。

(1) 总体评估

建设单位牵头负责,组织相关单位,在工程项目开工前,以工程项目整体为评估对象,按照相关行业评估指南或者技术规范要求根据工程项目水文地质条件、建设规模、结构特点和周边环境等风险因素,辨识工程项目风险,确定管控措施,形成总体风险评估报告。

(2) 专项评估

施工总承包单位根据勘察、设计单位交底要求,以单位工程(标段工程)为评估对象,在工程实施阶段,结合水文地质、周边环境、施工工艺、工序安排、施工能力等条件,动态辨识分部分项工程(包括重要交叉穿越施工等)风险,细化管控措施,形成专项风险评估报告。当施工过程中风险因素发生重大变化或交通建设主管部门等有特殊要求时及时动态开展。

施工总承包单位委托第三方服务机构开展工程项目风险辨识与评估工作的，风险评估单位的咨询、设计、监理或者施工总承包的专业资质应符合所评估工程项目的承接资质要求，且未参与该工程项目建设。委托第三方服务机构开展工程项目风险辨识与评估工作的，不改变其相应的风险管控责任。

2. 风险辨识

风险识别与分析应包括建设工程前期总体风险辨识和建设实施过程中动态的专项风险辨识。风险辨识应根据主要风险因素，形成适合的风险清单。

主要风险因素包括：

自然环境因素，如台风、暴雨、雷电、霜冻、高温、汛期雨季等。

工程地质和水文地质因素，如触变性软土、流砂层、浅层滞水、（微）承压水、地下障碍物、沼气层、断层、破碎带、暗浜等。

周边环境因素，如城市道路、重要管线、轨道交通、周边建筑物（构筑物）、周边河流及防汛墙等。

以及施工机械设备因素，建筑材料与构配件因素，施工技术方案和工艺因素，施工作业环境因素，施工组织及人员管理因素等。

3. 风险等级划分

建设、施工总承包单位对照已辨识梳理完成的风险清单，

参考本市交通建设危大工程和超过一定规模的危大工程范围（见附件 1 和附件 2），结合具体工程实际，逐项确定风险等级。

风险因素发生变化，导致风险超出控制范围的，应及时重新辨识确定风险等级。

风险等级按照发生安全生产事故的概率和可能导致的后果，由高到低依次分为重大、较大、一般和较小四个等级。

重大风险是指一定条件下易导致重大及以上生产安全事故的风险。

较大风险是指一定条件下易导致较大生产安全事故的风险。

一般风险是指一定条件下易导致一般生产安全事故的风险。

较小风险是指一定条件不易导致一般及以上生产安全事故的风险。

危大工程的风险等级，应评定为一般风险及以上等级；超过一定规模危大工程的风险等级，应评定为较大风险及以上等级。其中，工程水文地质、周边环境等条件尤为复杂，可能造成的破坏及损失后果尤为严重的，应评定为重大风险等级。

4. 专家评审与备案

总体风险评估报告编制完成后，建设单位按要求组织召开专家论证会。建设、勘察、设计、施工等相关参建单位参加专家论证会。专家组应当由不少于 5 名的符合专业要求且具有相

关经验的专家组成，与本项目存在利害关系的专家不得参加论证会。

总体风险评估报告经专家评审通过后，由建设单位盖章确认，在工程项目开工前留存备查。

专项风险评估报告，由施工总承包单位技术负责人签字确认后，报监理单位项目总监审查签字、盖章，并报建设单位备案。相关资料须留存施工现场项目经理部备查。

5. 风险评估报告内容

风险评估报告主要包括以下内容：

评估依据、评估目的、评估原则，工程项目或分部分项工程的概况简介、工程水文地质、周边环境、主要施工方案（依据设计文件确定）、工程特点与难点等。

评估过程和评估方法、风险评估分析、风险评估结论（单位工程或分部分项工程风险等级）、风险控制（跟踪与监测、预警与应急等）及管理工作措施、附件（评估人员信息、评估单位资质信息）等。

（二）事中风险管控

交通工程各参建单位，在工程项目施工准备和工程实施阶段，做好风险管控工作。

1. 分层分级管控

各参建单位风险管控应遵循风险等级越高、管控层级越高的原则，并结合本单位机构设置和管理层级情况，合理确定各

级风险的管控层级，管控层级可进行动态调整。

各层级依据国家标准、规范及有关规定，及时制定完善风险管控措施，并要按照责任、措施、资金、时限和预案“五落实”的要求，严格组织落实，实现风险可控。在发生风险预报警或应急抢险时，建设、施工、监理、设计、监测等单位相应负责人到岗值守、指挥处置。

2. 可视化告知警示

各参建单位对研判评估确定的风险，加强预测警示，强化监测监控，做到早预警、早干预，及时督促整治，增强风险管控的主动性、预见性。

风险从高到低分别由红色（重大风险）、橙色（较大风险）、黄色（一般风险）、蓝色（较小风险）进行标识警示。

建设、施工总承包单位及项目经理部，绘制风险管控图（包括风险等级及颜色、风险触发及结束时间、责任人等要素），依托信息化、智能化系统进行风险可视化管理。

重大风险所在场所设置明显的安全警示标志，标明重大风险特性、可能发生的事件后果、主要安全防范和应急措施。

3. 应急体系构建

推广建立标段工地、工程项目、社会力量三层应急抢险体系，采取“设置固定抢险点、风险期流动保驾”双重应急抢险模式，实现抢险力量全覆盖。即项目经理部落实项目标段的初期抢险，配备满足初期抢险需要的基本救援力量。建设单位设置

工程项目固定抢险点，作为覆盖附近项目标段的后备救援力量。建设、施工总承包单位通过自有或委托第三方专业机构的方式，配备流动抢险力量，为项目标段在高风险工序期间提供驻场抢险服务。

投资额超过一定规模、风险等级较高的工程项目，建设单位要牵头组建应急抢险专家库，遇突发情况能够及时调度专家力量参与形势研判和抢险方案论证等工作。

建设单位将应急管理纳入合同内容，明确施工现场应急设施配置标准，如应急物资仓库、集装箱式抢险物资柜等。针对最易发生重大险情，应明确对应的应急抢险物资种类，如：防洞门坍塌的支撑，防基坑大量积水的抽水泵，防隧道渗水的堵漏材料等。

施工总承包单位坚持抢早抢小的原则，制定完善应急管理制度，梳理应急管理流程，落实抢险人员培训，制定科学合理的应急预案，明确应急职责和要求，并加强应急实战演练。

4. 形势研判与专项协调

建设单位、施工总承包单位、监理单位根据相关规定，压实参建单位安全责任，定期组织开展安全生产会议，分析安全风险管控形势，制定切实有效的管控措施；交通建设主管部门定期或根据需要及时组织召开安全生产会议，传达部署风险管控工作要求，分析研判形势，协调解决重难点问题。

交通建设主管部门与住建、水务、道运、应急、电力、通

信、燃气等部门及属地政府建立工作联动机制，涉及高等级风险或风险管控难度高、影响范围大等情况时，开展专项安全风险评估和专题协调，在驻点值班值守、应急物资设备调度、专家评审及检查、公共安全与社会稳定等方面加强会商研判。

5. 教育培训与奖励约束

施工总承包单位对风险管控工作人员、进入风险影响区域的从业人员组织开展业务技能、逃生避险和应急处置等相关培训和演练。安全风险防范培训,作为人员上岗作业的前置条件。

各单位建立风险管控工作激励约束机制，鼓励从业人员及时发现、报告风险隐患。建立和完善相关从业人员职业晋升通道。对在风险管控工作中表现突出或者避免事故发生和损失扩大的单位和个人，给予表彰和奖励；对工作不力或造成事故的单位和个人，按照规定追究相关责任。

（三）事后风险评价

风险期完成或应急处置结束后，建设、施工总承包单位加强危大工程安全管理档案，将专项施工方案及专家论证、技术交底、现场检查、验收及整改等相关资料纳入档案管理。

建设、施工总承包单位定期组织开展风险管控经验总结、交流推广工作，逐步建立并完善风险信息库，利用大数据分析助推智慧监管，促进风险分级管控工作持续改进。

建设、施工总承包单位将工程项目风险有关信息，根据相关规定向交通建设主管部门、监督管理机构报送。报送信息应

当及时、准确、真实，风险报送主要内容包括施工内容、风险评估结果、管控措施、突发事件信息等。

四、工作要求

（一）切实提高思想认识

交通建设工程施工风险管控工作，是深入落实党中央、国务院、市委市政府关于安全生产工作的部署要求，从源头上防范化解重大风险，遏制生产安全事故的重要举措。交通工程各参建单位、监督管理机构、交通建设主管部门，要树牢“人民至上、生命至上”理念，落实“两个绝对安全”重要指示精神，突出重大安全风险精准防控，着力解决重要节点、关键工序、薄弱环节深层次问题，提升安全风险管控水平，以高水平安全服务高质量发展。

（二）聚焦危大工程管理

各单位要对照本市交通建设工程危大（超危大）工程范围清单，根据工程项目实际、管理力量配置等条件，做好风险分析辨识和评估，摸清重大风险底数，加大现场安全投入，完善应急准备，严格落实各项管控措施。按照住房城乡建设部《危险性较大的分部分项工程安全管理规定》《大型工程技术风险控制要点》等文件要求，加强本市交通建设危大工程管理，编制专项施工方案，对超危大工程专项施工方案组织专家评审，履行审批程序并严格按方案施工。

（三）强化工作责任落实

各参建单位要加强组织领导，完善安全生产管理责任体系，形成风险管控履职闭环。参照本指导意见进一步制定风险管控实施细则，及时研究解决存在的突出问题；交通建设监督管理机构要对工程项目风险管控情况，深入开展“四不两直”明查暗访和交叉检查，对重点问题、重大风险紧盯不放、一抓到底；各单位要加强安全风险管控的宣传引导和教育培训，丰富信息化风险管控手段，营造良好安全生产氛围，确保本市交通工程安全生产形势健康平稳。

五、实施时间

本指导意见自 2023 年 7 月 21 日起实施，有效期至 2025 年 7 月 21 日。

- 附件：1. 上海市交通建设工程危险性较大分部分项工程范围
2. 上海市交通建设工程超过一定规模的危险性较大分部分项工程范围

附件 1

上海市交通建设工程 危险性较大分部分项工程范围

一、通用作业

(一) 开挖深度超过 3 米 (含 3 米) 的基坑 (槽) 的开挖、支护、降水工程; 开挖深度未超过 3 米, 但地质条件不良和周边环境复杂或地下光缆、管线复杂的基坑 (槽) 的开挖、支护、降水工程。

(二) 采用非常规起重设备、方法, 且单件起吊重量在 10kN 及以上的起重吊装工程。

(三) 采用起重机械进行拆装的工程, 如钢箱梁、立柱、盖梁等大型构件拆装。

(四) 起重机械设备自身的拆装工程, 如流动式起重机、履带式起重机、塔式起重机、门式起重机、架桥机、施工升降机、物料提升机自身拆装等。

(五) 沥青混凝土、水泥混凝土储料仓、拌和设备装拆工程。

(六) 重要建筑物、构筑物拆除工作 (如轨道交通车站砼支撑拆除、洞门拆除等), 以及改扩建工程中承重结构拆除工程等。

(七) 涉及爆破的工程。

(八) 有特殊要求的架设工程。

二、临时工程

(一) 围堰工程。

(二) 各类工具式模板工程，包括滑模、爬模、飞模、隧道模等工程。

(三) 混凝土模板支撑工程：搭设高度 5 米及以上；搭设跨度 10 米及以上；施工总荷载 10kN/m^2 及以上；集中线荷载及支撑体 15kN/m 及以上；高度大于支撑水平投影宽度且相对独立无联系构件的混凝土模板支撑工程。

(四) 脚手架工程：搭设高度 24 米及以上的落地式钢管脚手架工程；提升高度 150 米以下的附着式整体和分片提升脚手架工程；架体高度 20 米以下的悬挑式脚手架工程；吊篮脚手架工程；自制卸料平台、移动操作平台工程；新型及异型脚手架工程；市政高架桥防撞墙施工脚手架及设施工程。

(五) 用于钢结构安装等满堂承重支撑体系工程。

(六) 施工便桥、临时栈桥、临时码头、水上作业平台。

三、管网等市政工程

(一) 污水管道拆封头子。

(二) 下水道内清捞、通沟等作业。

(三) 堵漏及防腐施工。

四、桥涵工程

(一) 桥梁工程中的梁、拱、柱、墩等构件施工。

- (二) 转体、顶推施工。
- (三) 斜拉桥、悬索桥的塔、索施工。
- (四) 上跨或下穿既有公路、桥梁、航道、铁路、管线施工。

(五) 桥涵顶进工程。

五、隧道工程

- (一) 盾构（大型顶管）一般掘进工程。
- (二) 盾构（大型顶管）一般进出洞工程。
- (三) 盾构（大型顶管）穿越房屋建筑、桥梁（含桩基），水平或竖向净距大于1倍盾构直径小于2倍直径。
- (三) 盾构（大型顶管）穿越在建或运行线路、隧道、重要构筑物、重要管线等，上穿净距小于1倍盾构直径或下穿净距大于1倍盾构直径小于2倍直径。
- (四) 盾构（大型顶管）穿越江河底、海底，覆土厚度大于1倍盾构直径小于2倍直径。
- (五) 联络通道、泵站等暗挖附属工程。

六、码头工程

- (一) 水工结构物现浇作业。
- (二) 预制构件运输、安装作业。
- (三) 边通航边施工的码头施工。
- (四) 港口、码头大型设备的安装与拆除工程。
- (五) 水上结构物拆除。

(六) 施工船作业、混凝土搅拌船作业。

七、航道工程

(一) 边通航边施工航道护岸、疏浚作业。

(二) 内河深水超过 2 米作业工程。

(三) 水流流速大于 1.5m/s 的水上挖泥作业。

(四) 陆地施工机械上驳船或水上浮动设施组合作业。

(五) 船闸闸阀门金属结构及启闭装置安装工程。

(六) 海域航道炸礁作业。

八、其它

(一) 采用新技术、新工艺、新材料、新设备可能影响工程施工安全，尚无国家、行业及地方技术标准的危险性较大工程。

(二) 包含有限空间作业的施工工程。

(三) 一般钢结构、网架、索膜安装施工。

(四) 预应力张拉施工。

(五) 其他危险性较大工程视具体情况确定。

附件 2

上海市交通建设工程 超过一定规模的危险性较大分部分项工程范围

一、通用作业

(一) 开挖深度超过 5 米 (含 5 米) 的基坑 (槽) 开挖、支护、降水工程; 开挖深度未超过 5 米, 但地质条件、周围环境和管线复杂, 或影响毗邻建、构筑物安全, 或存在有毒有害气体分布的基坑 (槽) 的开挖、支护、降水工程。

(二) 离岸无掩护条件下的桩基施工工程。

(三) 水深不小于 20 米的各类水中基础工程。

(四) 平均高度不小于 6 米且面积不小于 1200 平方米的砌体挡土墙施工。

(五) 采用非常规起重设备及方法, 且单件起吊重量在 100kN 及以上的起重吊装工程, 如地下连续墙钢筋笼、单片式梁板吊装, 桥梁结构的预制拼装、大型钢结构吊装等。

(六) 采用起重机械进行拆装的大型工程, 如盾构机 (大型顶管机) 拆装等。

(七) 起吊重量在 300kN 及以上的起重设备自身拆装工程 (如用于盾构机、桥梁整跨吊装的起重设备)。

(八) 特殊建筑、构筑物的拆除工程, 如码头、桥梁、高架等特殊建构筑物拆除工程, 易引发有毒有害气体或粉尘扩

散、易燃易爆事故发生的拆除工程，可能影响人、交通、电力设施、通讯设施或其他安全的拆除工程，文物保护单位、优秀历史建筑或历史文化风貌区范围内的拆除工程。

(九) 按照相关规定，超过一定规模的爆破工程。

(十) 有特殊要求的高空架设工程。

(十一) 水下工程，如水下焊接、水下混凝土灌注、水下拆除、水下爆破、潜水作业等。

二、临时工程

(一) 水深不小于 3 米的围堰工程。

(二) 高度不小于 30 米墩柱、高度不小于 50 米索塔的滑模、爬模、翻模、挂模施工。

(三) 混凝土模板支撑工程：搭设高度 8 米及以上；搭设跨度 18 米及以上；施工总荷载(设计值) 15KN/m^2 及以上；集中线荷载 20KN/m 及以上。

(四) 50 米及以上落地式钢管脚手架工程；提升高度大于 150 米及以上的附着式整体和分片提升脚手架；架体高度大于 20 米的悬挑式脚手架工程。

(五) 承受单点集中荷载 7kN 以上，用于钢结构安装等满堂承重支撑体系工程。

(六) 具有一定规模的施工便桥、临时栈桥、临时码头、水上作业平台施工工程。

(七) 猫道、移动模架。

三、管网等市政工程

- (一) 气压阀沉井工程。
- (二) DN1600 以上供水管道压力试验。
- (三) 设计压力大于 1.6MPa 的燃气管道压力试验。

四、桥涵工程

- (一) 长度不小于 40 米的预制梁的运输与安装，钢箱梁吊装。
- (二) 跨度不小于 70 米的钢管拱安装施工；跨径不小于 50 米的钢筋混凝土拱桥施工。
- (三) 超过一定规模的桥梁转体、顶推施工。
- (四) 超过一定规模的斜拉桥、悬索桥的塔、索施工。
- (五) 上跨或下穿高速公路、二级及以上公路、铁路的桥梁、桥涵施工；在四级及以上通航等级的航道上进行的水上水下施工。
- (六) 高度不小于 30 米的墩柱施工。
- (七) 开敞式水域大型预制构件的运输与吊装工程。
- (八) 悬拼、挂篮悬浇施工。
- (九) 大桥及以上桥梁拆除工程。

五、隧道工程

- (一) 盾构（大型顶管）进出洞工程，采用土体冻结法施工工艺（涉承压水层）。
- (二) 隧道联络通道、泵站涉承压水层施工。

(三) 盾构(大型顶管)穿越房屋建筑、桥梁(含桩基),水平或竖向净距小于1倍盾构直径。

(四) 盾构(大型顶管)穿越房屋建筑、桥梁(含桩基),正面穿越桩基(磨桩)。

(五) 盾构(大型顶管)穿越在运行、线路、隧道、重要构筑物、重大管线,上穿净距小于0.5倍盾构直径或下穿净距小于1倍直径。

(六) 盾构(大型顶管)穿越江河底、海底,覆土厚度小于1倍盾构直径。

六、码头工程

(一) 水深不小于3米的水工结构物现浇作业。

(二) 大型预制构件运输与吊装作业。

(三) 边通航边施工的码头施工与营运有交叉影响的工程。

(四) 港口、码头大型设备的安装与拆除工程。

(五) 一万吨级及以上码头拆除工程。

(六) 打桩船作业。

七、航道工程

(一) 船闸闸阀门金属结构及启闭装置安装工程。

(二) 在通航航道等级四级及以上进行的航道护岸、疏浚作业。

(三) 海域航道炸礁作业。

(四) 大江大河的导流、截流施工。

(五) 外海孤岛作业。

八、其它

(一) 采用新技术、新工艺、新材料、新设备可能影响工程施工安全，尚无国家、行业及地方技术标准的危险性较大工程。

(二) 包含有限空间作业且有有毒有害、易燃易爆及不明气体或者换气不宜的施工工程。

(三) 跨度 36 米以上的钢结构安装；跨度 60 米以上的网架和索膜结构安装。

(四) 其他超过一定规模的危险性较大工程视具体情况确定。

信息公开属性：主动公开

上海市交通委员会办公室

2023 年 7 月 26 日印发
