

国家东南区域应急救援中心建设进入关键期

建成后将成为应对台风灾害的“尖刀拳头力量”



项目俯瞰图 (通讯员供图)

广东建设报讯 记者唐培峰、通讯员李嘉辉报道：近日，记者了解到，经过一年多的奋战，国家东南区域应急救援中心建设项目已经进入最关键的训练设施设备安装及调试阶段。

该项目位于潮州市，占地面积约500亩。总体设为“五个功能区”，分别为航空保障区、装备储运区、驻勤生活区、指挥教学区、实训演练区，是集应急指挥、综合救援、培训演练、航空保障、装备储运等功能于一体的创新型救援基地。项目拥有各类贴近实战情景、功能高度集成的训练设施设备。

“五一”期间，台风综合模拟训练馆中的全动式六自由度直升机模拟器、地下空间积水救援训练馆中的仿真地铁正在有序安装，上述模拟设备和救援场

景均为国内首创。模拟设备在与实物基本一致的情况下，在生产制造工艺上能同时满足特定救援场景和训练模块需求，使训练更具真实性、任务更具随机性、内容更为多元化，高度贴近实战救援需求。

据悉，全亚洲规模最大、流态最丰富的激流水道训练设施，国际顶尖的绳索救援锦标赛场地，全国首创的台风综合模拟训练馆、地下空间积水救援训练馆等创新应急救援实景设施皆汇聚其中。项目建成后，将成为东南沿海地区乃至全国在应对台风及其次生、衍生灾害时的尖刀拳头力量，有效填补在相关核心训练设施方面的空白，大幅提升应对台风相关重大灾害的应急救援快速响应能力和救援统筹能力。

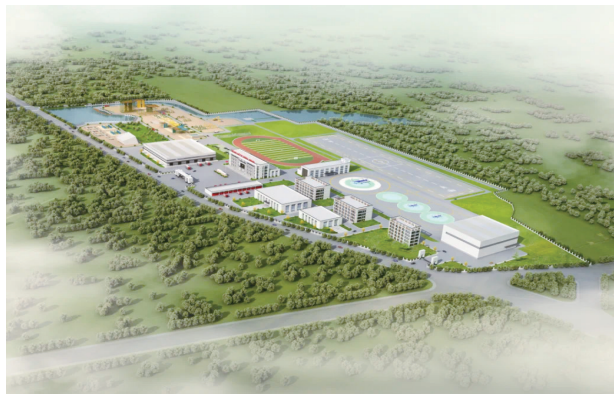
广东首个省级区域应急救援中心开工

计划2025年底建成使用

广东建设报讯 记者陈克正报道：5月8日，粤北区域应急救援中心项目在韶关开工建设。项目用地面积382亩，总建筑面积4.6万平方米，计划于2025年底建成使用。据悉，该救援中心是省内开建的第一个省级区域应急救援中心，将打造成为广东航空应急救援保障中心、空地一体联合救援中心、“全灾种、大应急”综合应急救援实训中心。

作为省重点建设工程，粤北区域应急救援中心项目建成后能高效应对韶关及粤北地区洪涝灾害、森林火灾、地震地质灾害等多灾种应急救援任务，确保一旦发生事故灾害，能够快速响应、统一指挥、紧急调动、高效救援，最大限度避免人员伤亡、最大程度降低灾害损失。

据相关负责人介绍，项目建设坚持“统筹规划、合理利用、科学分区、节约高效”的原则，主要建设航空保障、指挥调度、综合训练、轮训学习、后勤保障、装备储运等基础设施，以及停机坪、救援训练专区等场地，并配备相关装备器材，力争打造



项目效果图 (图源：广东应急管理)

兼具实用性、先进性、创新性的现代化应急救援基地。

项目总体设为三个功能区，分别为航空应急救援功能区、广东消防机动队伍驻防功能区和应急救援装备储运功能区。其中，航空应急救援功能区主要规划建设一个跑道型直升机场，从根本上解决航空救援缺乏专用机场及空地训练这一短板和弱项；广东消防机动队伍驻防功能区包含两栋

营房、一栋生活保障楼、一栋业务技术楼、一栋特种车库，同时配套建设救援实训区，各类救援训练专区将助力加强机动队伍全天候实战化训练，全面提升综合应急救援能力；应急救援装备储运功能区包含应急救援装备仓库和大型转运广场，承担快速调动救援队伍和应急物资以第一时间响应和到达灾害现场开展救援行动的重要任务。

珠海有轨电车1号线终止运营

路面修复工程启动，将释放8米道路空间

广东建设报讯 记者陈克正报道：5月7日，珠海市人民政府官网发布《关于有轨电车1号线终止运营及开展梅华路路面修复工程事项的公告》。《公告》指出，基于有轨电车1号线(以下简称1号线)首期项目运行的相关情况，从城市规划等方面进行了充分研究，并履行相关决策程序，综合各环节意见，决定终止运营1号线首期项目，同时结合设施设备拆除同步开展梅华路路面修复工程。

1号线首期项目全长约8.9公里，全线共设车站14座、车辆段1座，于2013年9月开工建设，2017年6月13日开通试运营。2021年1月22日，基于疫情防控等工作需要，该项目暂停运行。暂停期间，交通运输部门以公

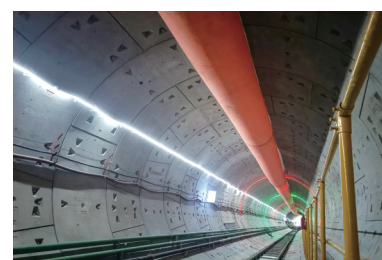
交车等其他公共交通方式为市民提供出行服务，新增与该项目完全重合的17A路公交车线路，以及其他5条与该项目重合率较高的公交线路。

据相关负责人介绍，1号线首期项目试运营期间总客流463万人次，日均3664人次，常规客流量不足，导致运营成本较高。同时，根据《珠海市综合交通体系规划(2021-2035年)》，城市轨道交通以发展大运量和常规公交为主。有轨电车作为低运量轨道交通系统，未纳入城市未来交通规划。且受制于道路资源有限，后续无法新建线路，难以实现有轨电车成网建设运营，无法发挥规模效益。经综合考虑、充分论证后，决定终止运营1号线首期项目，并启动梅华路路面修复工程。

据了解，相关设施设备拆除后，梅华路将释放8米道路空间，计划由现状双向6车道调整为双向8车道，并在路侧设置公交专用道，进一步提升公交通行效率。为解决居民出行和停车问题，该项目上冲车辆段后续将改造为具备便捷公交换乘兼容社会停车等功能的公交枢纽。目前，香洲区已在车辆段周边建设启用了多个露天停车场，可提供车位约500个。另外，该片区保障性住房项目也将配建约2000个停车位，其中公共停车位约1700个，预计2026年底完工。

据悉，相关单位已制定梅华路路面恢复施工方案及路口通行优化措施，力争4个月内完成施工，最大限度降低对市民出行的影响。

深圳地铁8号线三期首条隧道贯通



试车线区间盾构顺利贯通 (图源：深圳地铁)

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，记者从深铁集团获悉，深圳地铁8号线三期溪涌车辆段试车线区间盾构顺利贯通，这也是地铁8号线三期首条贯通隧道。8号线三期计划2026年通车，届时，市民可乘地铁直达大鹏新区。

地铁8号线三期起于小梅沙站，止于溪涌站，全长约3.7公里，主要建设内容包括地下轨道、1座地下车站、溪涌车辆段等。

溪涌车辆段试车线全长1127.7米，埋深约7.4~148.7米，整体竖曲线为坡度2‰的上坡，穿越地层为中、微风化地层，采用一台直径6.48米双护盾TBM盾构机掘进开挖。建设过程中，建设团队提前编制危大风险源专项方案，组织专家论证，有效指导施工，并结合现场实际，先后对盾构机掘进姿态控制、豆粒石吹填、水泥灌浆工艺、风险控制体系等进行系统优化，严格落实各项安全质量管控措施，及时开展专项应急演练。

深圳地铁8号线三期建成通车后，将与2号、8号线的已开通线路贯通运营，形成贯通南山区、福田区、罗湖区、盐田区和大鹏新区的轨道交通骨干线路。届时，该线路将成为贯穿深圳东西的轨道交通走廊，有效服务于盐田区、大鹏新区的通勤客流，同时兼顾东部沿海地区的旅游客流，对大鹏新区建设世界级滨海生态旅游度假区和全球海洋中心城市集中承载区，具有支撑和促进作用。