

全国最大海上风电装备运营维修基地开工

预计2027年上半年建成投产



阳江海上风电集约化运维中心（项目建设单位供图）

广东建设报讯 记者唐培峰报道：近日，阳江海上风电集约化运维中心陆上运维基地工程举行开工启动仪式，标志着项目正式进入全面施工阶段。

该项目作为全国最大、广东唯一规划建设的海上风电装备运营维修基地，未来将成为广东省海上风电装备制造产业的主战场，为广东省、全国乃至国外海上风电场提供设备供应。项目作为广东省重点工程，将为周边海上风电场的运营管理提供全方位、全体系技术支撑与综合服务，促进资源共享、优化资源配置，进一步推动区域内海上风电及相关产业发展，助力阳江打造世界级风电产业基地。

据介绍，阳江海上风电集约化运维中心陆上运维基地工程由中建四局承建，位于广东省阳江市高新区，总用地面积约19万平方米，项目总投资约18.34亿元。项目致力于海上风电领域运行维护、维修改造、预防性试验、培

训建设等全生命周期的运维技术领域。建设内容包括大数据与集控中心、综合运维中心、海上应急救援基地、海缆电缆存放仓库、风机大件装备库等，致力于完善风电行业服务体系，建设海上风电国际交流基地，建设工期3年，预计2027年上半年建成投产。

作为陆上运维基地项目，阳江海上风电集约化运维中心陆上运维基地工程是基于目前阳江运维资源紧缺、运维技术落后、缺乏标准规范、灾害天气海上救援能力明显不足的现状“应运而生”。项目定位为“立足广东、辐射全国、走向世界”，将助推东南沿海地区海上风电集群化开发和阳江产业转型升级，推进产业低碳化、高端化发展，提升和整合要素资源，加快产业与城市的融合。项目建成后有利于海上风电的大力发展，推动形成绿色发展方式和生活方式，促进能源绿色低碳转型。

国家重大水利工程、国家水网骨干工程

珠三角水资源配置工程正式供水

广东建设报讯 记者陈克正报道：6月1日，国家重大水利工程、国家水网骨干工程——珠三角水资源配置工程正式开始向沿线受水地区供应西江水，进一步保障粤港澳大湾区供水安全。

据了解，今年1月30日，珠三角水资源配置工程全线建成通水，提前完成了主体建设任务，填补多个行业空白。随后，工程相关各方紧紧围绕供水目标，开展了通水后一系列工程试验与验收工作，并从精准调度、运行管理、安全保障等方面入手，科学安排泵站机组，全面加强检查检修，

优化构建集运行监控、防汛调度、水质监测、水情测报、安全监测、数字孪生等功能于一体的智慧化平台，确保工程供水系统安全可靠。

6月1日起，珠三角水资源配置工程正式向受水地区供水，让沿线民众喝上优质西江水。后续将强化统筹调度与运行管理，持续强化水安全保障，切实发挥工程综合效益，让其成为润泽岭南大地、造福一方百姓、惠及子孙后代的标杆工程、民心工程、德政工程。

珠三角水资源配置工程是党中央、国务院部署的国家重大水利工

程、国家水网骨干工程，也是广东“五纵五横”水资源配置骨干网络的重要组成部分。工程西起西江干流顺德鲤鱼洲，沿途穿越狮子洋海底，东至深圳公明水库，全长113.2公里。

工程建成通水特别是全面供水后，将实现从西江水系向珠三角东部引水，有效解决广州南沙、深圳、东莞等地生活生产缺水问题，并为香港、广州番禺、佛山顺德等地提供应急备用水源，逐步退还东江流域生态用水，进一步保障粤港澳大湾区供水安全、经济安全、生态安全。

增城区省重点水利建设项目启动

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，广州增城区西福河堤防达标整治（仙村园段）及环园路建设工程正式开工建设。该工程概算总投资4.04亿元，计划工期2年，是以防洪、交通为主，兼顾水环境、水生态的水利建设项目，已纳入2023年增发国债水利项目，是广东省重点水利建设项目和增城区“百千万工程”重点项目。

该工程建设主要包括三项内容：

一是对西福河（仙村园段）堤防进行综合整治，堤防设计防洪标准采用100年一遇，堤防建筑物级别为1级，整治长度为3.7公里；二是按照堤路结合原则新建28米宽堤顶路3公里、8米宽堤顶路700米；三是沿园区规划道路北侧新建下碧潭涌，长600米；四是新建12米宽绿化退缩带及相关园区配套市政管网。

据悉，目前增城区正加快建设广州增城高端电子信息新材料产业园，

加速打造智能传感器产业园，着力推动全产业链条完整，集聚构建粤港澳大湾区的半导体产业聚集区和产业高地，助力广州打造全国集成电路产业聚集区，助力广东打造国家集成电路产业发展“第三极”。

通过实施该工程，统筹治水、治岸、治城，进一步完善园区配套市政基础设施，提升园区交通服务水平，建立良性循环，对推动增城区产业转型升级发展具有重要意义。

深圳滨海大道总部基地段主线通车

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，由深圳市交通运输局建设的深圳滨海大道（总部基地段）交通综合改造工程主线正式建成通车。

本次下沉隧道段主线开通，并保留南侧两条疏解道路作为辅道临时使用，可有效缓解滨海大道东行方向的交通压力，解决沙河立交转滨海大道、深圳湾公园3号停车场等交通节点拥堵的问题，通行率约提高40%。同时主道的开通也释放了疏解路与辅

道的冲突节点，对项目后续辅道的施工具有重要意义。

深圳滨海大道（总部基地段）交通综合改造工程为设计施工总承包（EPC）项目，项目西起沙河东路立交，东至广深高速，跨南山、福田两区，全长5950米。其中总部基地段全线下沉，下沉隧道段长度为1560米，地面改造段长度为4390米。改造后主线为双向8车道，时速80公里，辅道为双向6车道，时速40公里。

据悉，滨海大道下沉隧道整体采用“消隐式”装修，在隧道内行车时基本看不到管线。隧道出入口采用钢结构框架，顶部镶嵌小块密集的钢结构，装上吸声板，其余处则直接镂空。当日光自然射入隧道，就会形成星星点点的光亮，实现“引人入胜”的空间效果。这种创新设计在美观之余还能帮助司机更好地适应明暗光线变化，提高驾驶安全性。

南珠(中)城际中山段进入盾构施工阶段

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，南珠（中）城际中山段迎来重大工程节点——“香山一号”盾构机从横门井施工现场顺利始发，标志着该段正式进入盾构施工阶段。

据了解，“香山一号”盾构机负责横门井至香山站盾构区间（以下简称横香区间）掘进任务，作为南珠（中）城际中山段首台始发的盾构，其最大开挖直径达8.83米，整机总长136米，总重为1329.4吨。“香山一号”所在的横香区间下穿建（构）筑物较多，盾构始发端头地质复杂，覆土主要为淤泥质、粉质黏土、淤泥质、中粗砂层等。在盾构始发时，因地质条件较差，极易出现结构松软、涌水涌砂等施工风险。

为确保盾构机安全顺利始发，项目建设者们进行周密部署，在吊装前多次召开专家评审会，不断完善施工方案和应急预案，同时开展安全生产检查，对管理人员和进场工人严格落实安全技术交底，最大程度保障焊接精度、吊装安全、组装工作的稳步推进。在5月持续强降雨等恶劣天气下，仅用28天就完成了“香山一号”进场和组装调试工作。

据悉，南珠（中）城际线路起于广州市南沙区万顷沙站（既有），止于中山市兴中站。线路正线长度47.6公里，其中，广州段19.1公里，中山段28.5公里，线路设计时速160公里。

截至目前，南沙至珠海（中山）城际（万顷沙—兴中段）广州段土建工程累计完成36%；全段3座车站、3个区间均进行土建施工，共13台盾构机正在掘进。中山段土建工程累计完成12%；9座车站中，7座进行土建施工，2座进行前期准备；9个区间中，3个进行土建施工，其余开展施工前准备工作，共1台盾构机正在掘进。