

黄茅海跨海通道项目全线贯通

建成后江门到珠海金湾机场只需30分钟



黄茅海大桥 (图源: 广东海事)

广东建设报讯 记者陈克正报道: 6月19日, 随着最后一根钢箱梁焊接完成, 黄茅海大桥成功实现合龙, 江门珠海在珠江以西的黄茅海海域上顺利“执手相牵”, 标志着黄茅海跨海通道项目全线贯通, 为2024年底建成通车奠定了坚实基础。

黄茅海大桥为黄茅海跨海通道控制性工程, 全长2200米。全桥共计16种梁段类型, 149个梁段, 最重钢箱梁达420吨。桥面采用分体式钢箱梁设计, 由两个钢箱梁及横向连接箱组成, 桥面总宽50.4米, 宽度在同类桥型中位居省内第一, 同时, 这也是分体式钢箱梁在广东省内首次大规模应用。

工程采用三塔斜拉桥设计, 设700米级超大斜拉桥2座, 主跨 2×720 米, 建成后黄茅海大桥将成为世界上跨径最大的三塔公路斜拉桥。

该桥创新采用了“小蛮腰”造型的独柱异形索塔, 提升了索塔的力学性能和美观度。施工期间, 项目建设者们克服了台

风多发季的施工挑战, 解决了通航安全保障、防御台风措施、特殊梁段安装等技术难题。同时, 通过精确模拟和智能数据采集, 对钢箱梁吊装全过程实施监测, 同时采用“智慧+”信息化手段, 确保了桥梁的稳定性和安全性。

据了解, 黄茅海跨海通道起于珠海市高栏港区, 东连港珠澳大桥, 西连新台高速并与西部沿海高速相交, 止于台山市斗山镇, 线路全长约31公里(江门段约19.8公里)。跨海段长度14公里, 采用双向6车道高速公路标准, 设计车速100公里/小时。

黄茅海跨海通道项目是港珠澳大桥向西的延伸线, 也是连接大湾区与粤西地区的“超级工程”。项目建成后, 从江门广海湾地区到珠海高栏港、珠海机场只需要30分钟、到香港机场也只需要60分钟左右, 将改变粤西沿海地区与湾区核心区通道单一的现状, 有效辐射带动江门大广海湾和粤西地区社会经济发展。

广州地铁二十二号线后通段西塱站封顶

全线四座车站中已有三座完成封顶

广东建设报讯 记者陈克正报道: 近日, 在广州地铁二十二号线后通段西塱站的施工现场, 10号施工块顶板混凝土浇筑完成, 宣告车站主体结构顺利实现封顶。至此, 全线四座车站中已有三座完成封顶。

二十二号线西塱站主体结构主要位于地铁一号线西塱车辆段内, 南接南漵站、北接芳村站, 开通后将与一号线、十号线、广佛线换乘。车站全长226.8米, 标准段外包宽度为39.2米, 深度约35.9米, 为超宽超深地下四层车站。

据悉, 该车站周边环境复杂, 东侧和北侧紧邻运营一号线西塱站和广佛线, 最近处约4.3米, 西南侧临近荔塱市场和广中大桥, 给施工带来了较大挑战。为此, 建设团队精心组织策划, 邀请外部专家对施工方案反复



封顶现场 (图源: 广州地铁)

论证和优化, 并通过采取全回转拔桩工艺处理既有线路旧基础、三维扫描技术对既有线进行结构病害监测、“全站仪+静力水准”进行自动化监测等系列措施, 在施工期间攻克了两个紧邻既有线路超深基坑开挖的风险。针对超宽车站混凝土浇筑施工难点, 施工单位采取了“天泵+地泵+浇筑

平台”方式, 顺利解决了场地条件限制下的挑战。

此外, 由于西塱站北端头兼盾构始发井功能, 对于西塱至芳村间盾构掘进和后续全线贯通意义重大, 广州地铁组织参建各方积极优化场地布置, 加强场地平面管理和对外协调, 充分利用已完成车站顶板进行场地过渡, 配备专职交通疏导人员, 对土方运输、盾构和车站材料进场等进行管理, 确保了车站和盾构施工同步且有序进行, 交叉作用但互不影响, 最终实现了车站的顺利封顶。

截至目前, 二十二号线后通段(陈头岗—芳村)土建工程累计完成68%, 4座车站中, 3座已封顶, 1座进行土建施工; 4个区间中, 1个已贯通, 3个进行土建施工; 共5台盾构机正在掘进。

深圳地铁15号线首台盾构机始发



盾构机始发现场 (图源: 深圳地铁)

广东建设报讯 记者陈克正报道: 6月19日上午, 深圳地铁15号线宝安公园站至流塘站区间右线“环城号”(寓意环抱、守护城市)盾构机顺利

始发, 为15号线工程建设按下“加速键”。这是深圳地铁五期工程首台始发的盾构机。本次盾构始发后, 线路其他站点将陆续进入主体结构及盾构施工阶段。

作为支撑深圳西部发展的关键线路, 深圳地铁15号线全长32.2公里, 设24座车站、1座车辆段。建成后, 将极大提升蛇口、高新北、留仙洞、宝安中心、西丽和未来科技城等片区的轨道交通服务水平, 对区域发展具有重要意义。

目前, 全线23个工点已进入实质性施工阶段, 绿化迁移完成90%, 主体阶段交通疏解完成85%, 围护结构

完成35%, 其中, 听海路站、西部物流、铁路公园、东滨路站、铲湾中站5座车站已全面进入主体结构施工阶段。

本次实现盾构始发目标的15号线宝流区间全长1797米, 90%为全断面硬岩, 盾构掘进穿越12号线及共建管廊、流塘公园等重要构建筑物, 周边环境及地质条件复杂。为保证盾构顺利始发, 项目团队精心配合、精心组织, 顺利完成了交通疏解、入场勘察、盾构审查准入、安保区作业手续办理等各项工作, 确保了15号线首台盾构如期、安全始发。

广湛高铁首座车站站房封顶

广东建设报讯 记者陈克正报道: 广湛高铁站房建设取得重大进展。6月18日, 广湛高铁全线首个站房——吴川站站房混凝土主体结构顺利封顶, 为项目按期建成通车奠定了坚实基础。

据悉, 广湛高铁是国家“八纵八横”高速铁路网、时速350公里沿海铁路客运大通道的重要组成部分, 同时也是广东省自主投资建设技术最复杂、线路最长、投资最大的铁路项目, 是连接粤港澳大湾区和海南自贸港、北部湾城市群的高速铁路。

广湛高铁吴川站位于湛江市吴川市长岐镇, 是吴川市的两大中间站之一。吴川站为站房改造工程, 总建筑面积为9980平方米, 新建基本站台1座, 既有站台2座, 工程包含既有站房拆除及新站房建设等配套设施建设。

为保证站房混凝土主体结构顺利封顶, 项目团队精心策划、提前部署, 密切关注天气变化, 围绕重要风险点开展隐患排查, 做好应急物资保障工作。同时, 加强风险辨识、日常检查和专项检查力度, 多措并举筑牢防汛安全防线, 为后续施工创造了良好的前提条件。

广湛高铁建成后, 将大幅缩短粤西地区与粤港澳大湾区的时空距离, 极大改善粤西地区群众的出行条件。



广湛高铁吴川站俯瞰图 (图源: 广东国资)