

白云机场T3轨道交通枢纽车站A区封顶

将来有望实现白云机场20分钟到达广州火车站、广州白云站

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，白云机场T3交通枢纽轨道交通预留工程枢纽车站A区基坑顶板浇筑完毕，标志着该区主体结构施工顺利完成。

T3轨道交通枢纽地处广州市白云区人和镇机场大道南以东、新建白云机场T3航站楼以南，建设内容包括广从城际、广州至珠海（澳门）高铁、芳村至白云机场城际T3枢纽车站以及东西两侧区间的土建预留工程，与白云机场T3航站楼同步规划、同期建设。

项目枢纽车站主体为地下两层设计，明挖基坑东西向总长约1483米，宽约15-164米，基坑总占地面积约14万平方米，相当于20个标准足球场，被誉为国内“超级基坑”，具有工程体量大、安全风险高、施工组织难、沉降控制严等特点。

为加大现场管控力度，推进项目高质量建设，项目团队将整个基坑分为ABC三个区域实行网格化管理，实施“量化指标、分工明确、责任到人、捆绑

考核”管理模式，全力推进工程建设品质提升。其中，A区于2023年5月开始围护结构施工，在主体结构施工阶段，项目团队采用“包保责任制”，协调解决施工各“接口”问题，同步整合资源配置，优化施工方案，先后攻克了汛期强降水、酷暑天气、河渠内清障、岩溶发育地层地连墙施工等系列挑战，保障项目顺利进行。

据悉，T3轨道交通枢纽是集高速铁路、城际铁路、城市轨道交通等多层级、一体化的机场综合交通枢纽，建成后，将有效畅通机场对外道路交通，优化完善机场内部交通组织，实现从白云机场20分钟内可达广州火车站或广州白云站，30分钟内通过高快速路可达老城区和天河中心区，同时联通珠三角城市群、粤港澳大湾区，有力提升白云机场集疏运水平及辐射带动作用，实现“零换乘、一体化”空铁联运，进一步提升广州国际航空枢纽竞争力。



封顶现场（图源：广州地铁）

广州南商务区核心工程 进入地上主体施工



广州环球贸易广场
(通讯员供图)

广东建设报讯 记者唐培峰、通讯员邓活生报道：近日，广州南站商务区核心工程——广州环球贸易广场（C区5号地块总承包工程）地下室主体结构顺利封顶，全面突破“正负零”，比预定计划提前三天。承建单位中建四局应用云端建造工厂、智能建筑机器人、数字建造管控平台等众多智能建造“黑科技”，正高效推进地上主体结构施工。

作为中建四局重点科技示范工程，广州环球贸易广场项目（C区5号地块总承包工程）自2023年12月进场施工以来，首次应用近3000平方米“核心筒+外框”全覆盖云端建造工厂。同时，云端建造工厂还特别集成固定桁架及智能建筑机器人，包括抹光机器人、桁架式整平和抹光机器人、安全巡检机器人等多款成熟机器人，预计可以节省约10%的工期，同时还降低工人劳动强度和难度、减少劳动力的投入，大为降低建设成本。

项目还应用中建四局2.0版数字建造管控平台，将项目管理数字化、智能化，进一步提升了项目管理效率。

广州地铁十三号线二期纪念堂站封底

全线23座车站中，14座已封顶，9座进行土建施工

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，随着最后一方混凝土缓缓浇筑，广州地铁十三号线二期纪念堂站顺利封底。

广州地铁十三号线二期纪念堂站位于东风西路与解放北路交叉口，沿东风西路敷设，整体呈东西走向，车站全长309米，标准段宽23.5米，为地下两层岛式站台车站，埋深达14米，总建筑面积约27600平方米，相当于12个标准篮球场大小。

据了解，由于纪念堂车站位于城市主干道下方，地面交通繁忙、地下管线繁杂，施工场地有限。为了最大限度地减少施工对市民出行的影响，该站采用“拱盖法”暗挖施工，首先通过竖井在地下进行开挖，在导洞内施作桩、梁、拱等形成初支拱盖，在

扣拱二衬完成后下挖至中板以下，施作中板及边墙，待上述步骤完成后继续下挖至基底，再做底板和中板以下边墙。该工法在地面以下开挖隧道而不破坏地表环境，能够最大限度地减少施工对周边环境的影响，保障市民日常生活不受干扰。

此外，纪念堂车站周边房屋密集，所处地质主要为软塑状、硬塑状残积土层及全风化、强风化泥质粉砂岩层，岩土分界面明显、岩层裂隙发育、地下水丰富，开挖过程中极易发生突水、突泥等险情，影响周边环境安全。对此，项目团队深入研判风险，科学组织，根据施工具体情况改进施工工艺、调整施工工序、严控工序衔接，保障项目顺利进行。

为解决不良地层车站施工阶段的沉降问题，地铁建设者开展了“富水上软下硬地层风化深槽拱盖法车站沉降控制施工技术研究”科研课题，以严谨的科研数据结合现场施工，实时监测土体变形和支护结构应力，通过采取初支侧壁临时支撑、超前地质预报、导洞交错开挖等关键措施，稳定控制地面沉降，保障了大跨度暗挖车站的施工安全。

截至目前，广州地铁十三号线二期土建工程累计完成83%。23座车站中，14座已封顶，9座进行土建施工；23个区间中，21个已贯通，其余2个进行土建施工；出入场线已贯通。凰岗停车场进行机电施工，鱼珠停车场机电施工已完成。13座车站开始机电安装及装修施工。

深江高铁全线首榀箱梁架设成功

建成后将实现深圳与江门1小时内通达

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，一榀长32.6米、宽12.2米、重达710吨的预制双线箱梁平稳地架设在横栏站桥段桥墩上，标志着深江高铁建设关键节点——首榀箱梁架设成功，项目进入全线架梁施工阶段。

箱梁是高铁建设中必不可少的建筑结构之一，通常由钢筋混凝土结构浇筑而成，分为预制箱梁和现浇箱梁。预制箱梁在存梁场提前生产完成后，由架桥机在下部工程完成后进行架设，可以有效加快工程进度，节约工期。为确保首榀箱梁成功架设，项目参建各方科学谋划，为首榀箱梁安全精准架设提供坚实保障。



深江高铁全线首榀箱梁架设现场
(图源：广州铁路)

深江高铁起自新建的深圳西丽站，向西经东莞、广州、中山、江门市，接入江门至湛江铁路江门站，正

线全长116公里。深江高铁深圳西丽至南沙段设计时速200公里，南沙至江门段设计时速250公里。全线共设深圳西丽、深圳机场东、东莞滨海湾、南沙、中山北、横栏、江门7座车站，其中江门站为既有车站，深圳西丽站等6座车站为新建车站。

项目开通运营后，将进一步密切珠江两岸联系，使深圳前海自贸区与广州南沙自贸区实现半小时高铁互联互通、深圳与江门实现1小时内通达，对完善广东省东西两翼高速铁路建设，打造粤港澳大湾区半小时生活圈、经济圈，辐射带动粤东粤西与珠三角区域协调发展具有重要意义。