

南沙6.5公里滨海骑行道全线贯通

打造“海一路一城”亲海新地标

广东建设报讯 记者陈诚、通讯员程大利报道：近日，广州南沙滨海大道堤顶骑行道实现全线贯通。这条全长约6.5公里的滨海廊道串联起珠江岸线，不仅成为市民休闲观光、亲海体验的新地标，更以“海一路一城”共鸣的视觉效果，为南沙增添一道靓丽的滨海风景线。

据南沙建设中心水务工程管理部相关负责人介绍，该骑行道起点位于明锦街，终点延伸至江南路以东，道路设计标准断面宽13米至30米，定位为城市次干道兼滨海观光走廊，采用“人行+骑行”复合功能设计。目前，项目正在推进庭院灯等城市家具安装，完工后将尽快对市民开放。

据介绍，骑行道在建设细节上兼顾颜值与实用性。其地面铺设高性能彩色沥青，其使用寿命内色彩衰减率低于10%，即便长期经日晒雨淋，仍能保持鲜艳色泽；沿海一侧的防浪墙选用高温火焰加工的烧面花岗岩，表面天然凹凸，既具质朴大气的视觉效果，又能有效防滑、抗水蚀；护栏采用“镀锌钢结构+外包仿木纹饰面”设计，既满足市民倚靠、抓握的舒适感，又规避了实木易开裂、变形、虫蛀的缺陷。此外，防护栏杆、立柱及置家灯火样



南沙滨海大道堤顶骑行道（通讯员供图）

式的庭院灯均采用低饱和度中性色，整体视觉简洁大气。

骑行道贯通后，市民可以在骑行道上骑行健身或漫步赏景，沉浸式感受“海一路一城”交融的景观。南沙建设中心相关负责人表示，后续将持续完善滨海慢行系统，沿途设置休憩座椅、骑行驿站、停车区域，同时推进

“浪涛长廊”“天空公园”“月季公园”等七大线性主题公园建设，实现“一段一景、移步换异”的游览体验。此外，项目还将融合海洋文化与岭南元素，打造“灵动海洋四亭”和“新式古风四台”，既为市民提供拍照打卡的人文景观，也进一步塑造南沙独特的滨海文化氛围。

南沙小学时代南湾校区扩建项目完工

广东建设报讯 记者唐培峰，通讯员黄漫晖、徐富瑶、朱家健报道：近日，广州南沙小学时代南湾校区扩建项目顺利完工并移交校方开学使用。该项目是广州市首例采用混凝土模块化集成装配式技术项目、近零能耗建筑试点项目以及南沙区首单工程建设领域粤港澳规则衔接试点项目。

据悉，项目由南沙区建设中心组织实施，珠江设计负责设计总承包，中建香港负责施工总承包。项目通过聚集智能建造技术先进企业，为粤港澳建筑领域规则衔接、施工管理和人才交流的合作提供了宝贵经验，为探索出大湾区内城市规划建设领域的合作模式提供新方案。

项目通过“BIM全周期赋能+MIC模块化建造”智能建造模式，从方案阶段开始实现项目全阶段BIM设计应用，使建筑数据在“设计-施工-运维”全周期流转。项目结合MIC标准教室+PC构件共54个混凝土MIC模块，将建筑从工地搬进工厂，相较传统建造方式减少约25%的材料浪费、70%的建筑垃圾和55%的能源消耗，使得主体工期缩短近30%，装修工期缩短近80%。

项目充分发挥“BIM+装配式”数智化设计的核心动能，基于自主研发多个创新型设计工具，实现MIC模块的精准表达，通过BIM技术三维可视化优势大幅提升方案比选、方案推敲、生产线适配效率；结合BIM技术对MIC模块的设计、拆分与三维交底，以模块为载体，实现建筑、结构、水电等各部分高度集成，集成度达80%以上。

在空间设计上，项目运用岭南建筑与近零能耗建筑的设计手法，模仿“爬墙虎”植物形态，通过立体游廊构建上下通行路径和操场看台，营造“书山有路勤为径”的学习氛围。通过“首层架空庭院、二层平台花园、屋顶共享花园”三重空间定位，将冷巷、骑楼、园林的建筑空间植入新的校园设计中，重译岭南立体院落层次。项目采用高效保温隔热材料减少能源需求，利用太阳能光伏板等获取可再生能源，实现低能耗与舒适体验的平衡，打造成为广州市近零能耗建筑试点项目。



项目俯拍图（通讯员供图）

汕梅高速改扩建工程韩山隧道进洞施工

计划工期约8个月，预计2026年4月实现贯通

广东建设报讯 记者唐培峰报道：9月8日，广东省重点交通建设项目汕梅高速改扩建工程全线最后一座未贯通的隧道——韩山隧道正式进洞施工，标志着该工程建设迈入关键新阶段，为后续通车目标的实现奠定坚实基础。

韩山隧道位于梅州市丰顺县北斗镇洋石村，全长342米，采用单洞四车道大跨径设计，可满足双向四车道通行需求。面对复杂的施工环境，建设团队经多次现场踏勘与专家论证，确定采用进出口双向掘进模式，通过两端同步施工的方式大幅缩短工期，全力推进工程进度。

据了解，该隧道施工面临多重挑战。其进口端为“桥接隧”地形，桥梁与隧道直接相连，施工场地极为狭窄，作

业难度堪比在悬崖边“搭桥挖洞”；出口端紧邻铁路与既有汕梅高速，周边设施密集，施工空间组织难度极大。同时，隧道周边岩层稳定性差，需穿越浅埋段和冲沟，最小埋深仅约14米，进一步增加了施工复杂性。

为攻克施工难题，建设团队创新采用多项技术手段。在前期工程地质勘察阶段，引入可吊装200公斤的大型无人机，将钻机运送至陡峭山坡并搭建钻孔作业平台，显著提升了勘探作业的安全性及效率。针对不同地质条件，团队实施差异化开挖工法：在IV、V级松散围岩段采用“双侧壁导坑法”，先分两侧开挖并及时加固；在III级稳定围岩段则运用“台阶法”分步推进，并根据实际开挖情况实时调整

围岩分级与施工工艺，确保隧道结构安全稳定。

作为广东省首条山岭重丘区高速公路改扩建项目，汕梅高速改扩建工程全长约88公里，涵盖汕昆高速公路揭阳新亨至梅州畲江段及梅汕高速公路梅州程江至畲江段，途经揭阳市揭东区和梅州市丰顺县、兴宁市、梅县区。项目建成后，道路设计速度将提升至100公里/小时，成为广东省东北部南北货运重要通道。

目前，韩山隧道计划工期约8个月，预计2026年4月实现贯通。整个汕梅高速改扩建项目预计2026年建成通车，届时将大幅提升区域交通通行能力，进一步完善粤东北交通路网，为当地经济社会发展注入强劲动力。

南大干线东新高速节点立交开通

开通后将强化广州在大湾区协同发展中的核心引擎功能

广东建设报讯 记者唐培峰报道：9月8日上午，广州市中心区交通项目管理中心发布消息，南大干线东新高速节点立交正式开通。该立交的开通实现了高快速路网的转换，将进一步增强区域交通效能，促进湾区互联互通。

南大干线是一条横贯番禺区北部的城市快速路，西起番禺石壁街钟三路，东至石楼镇莲花大道，全长约30.32公里，除东新高速节点立交外，主线已于2023年9月建成通车。本次开通的东新高速节点立交位于番禺区大石街境内、

广州南站商务区东北角，是南大干线与东新高速的交叉节点，可直接通过该节点直达广州市荔湾区、南沙区。

该立交工程建设内容包括10条立交匝道和鳄鱼公园、官坑村两条复建道路，工程全长约7.4公里，包括约3公里的桥梁段、约4.4公里的路基段。其中，A、B、C、D共4条匝道可实现南大干线辅道与东新高速的连通功能；E、F、G、H、I、J共6条匝道可实现匝道与匝道、匝道与南大干线辅道之间的转向功能。

南大干线东新高速节点立交作为区域交通转换的重要节点，不仅服务立交周边区域，还承担着广州南站、长隆万博片区、大石先进制造和科技创新园区、广州国际科技创新城、广州大学城、番禺汽车城、东部莲花湾等包括产业、服务、居住在内的多个功能板块的交通联络功能。立交开通后，将进一步完善高快速路网结构，有效提升区域交通效率，同时保证南大干线交通功能的完整性与连续性，更好地强化广州在大湾区协同发展中的核心引擎功能。