

深江铁路建设取得关键性突破

广中江特大桥跨鸡鸦水道主桥合龙

广东建设报讯 记者钟梓骥报道：2月10日，国内首座大跨度双边主梁混合组合梁高速铁路斜拉桥——深江铁路广中江特大桥跨鸡鸦水道主桥顺利合龙，成为深江铁路全线首个实现合龙的主桥，标志着该项目建设取得关键性突破。随着合龙节点的完成，深江铁路将全面推进架梁、铺轨等后续工序，向着早日建成通车的目标迈进。

广中江特大桥跨鸡鸦水道主桥位于广东省中山市火炬高新区民众街道与港口镇之间，是深江铁路全线重点控制性工程，桥段全长6896.19米，其中主桥采用双塔双索面混合组合梁斜拉桥结构，全长788.9米，主塔最高达140

米，相当于47层楼的高度，共设有64对斜拉索，工程规模与建设难度均居行业前列。

据了解，该主桥建设具有“结构体系新、跨度规模大、智能集成度高”三大特点。

在结构体系上，大桥在高铁桥梁领域首次采用密横梁体系双边主梁组合梁结构，通过密布横梁将分离式双边钢箱梁与混凝土桥面板连成整体受力体系，兼具钢梁轻量化与混凝土桥面板稳定性的双重优势，为我国大跨度高铁桥梁建设提供了全新的结构参考。

在跨度规模方面，主桥主跨达408米，是当前国内同类型双边主梁混合组

合梁铁路斜拉桥的最大跨度，同时首次实现该桥型在Ⅲ级航道（最小通航净高12.5米）的大跨度跨越，成功刷新了同类型高铁桥梁的跨越纪录，有效解决了大跨度桥梁跨越航道的技术难题，保障了航道通行与桥梁建设的双重安全。

在智能集成方面，主塔施工过程中，造塔机同步集成“智能爬升、智能喷雾养护、智能监测”三大系统，实现了同步智能爬升、混凝土智能喷雾养护，以及智能造塔平台主要杆件受力、变形和施工环境、温度的自动监测，实现了施工全过程的智能化管控。同时，项目部创新应用大型远程设备物联网监控、钢箱梁整节段滑移

安装、三维隔震支座、气动翼板抑洒等一系列新技术、新材料，围绕关键施工课题开展科技攻关，累计申报专利及发明达28项，为同类桥梁建设积累了技术经验。

作为国家“八纵八横”高铁网沿海通道的重要组成部分，深江铁路正线全长116.12公里，线路起自深圳西丽站，跨越珠江口，串联起深圳、东莞、广州、中山、江门5座粤港澳大湾区核心城市。该铁路建成后，将实现深圳前海与广州南沙自贸区半小时互联互通，深圳与江门1小时直达，进一步织密大湾区高铁交通网络，助力打造“轨道上的大湾区”。

中山南三公路二期4座桥梁通车

除黄沙沥特大桥外的全线主线已完工贯通

广东建设报讯 记者钟梓骥报道：2月11日，中山南三公路二期工程（三角至黄圃段）新涌大桥、温五顷中桥、结民小桥、乌沙中桥4座桥梁顺利通车，实现除黄沙沥特大桥外的全线主线正式开放交通。标志着这条连接中山西北部与东部组团的重要交通走廊建设取得突破性进展，为2026年春节假期区域交通畅通提供了保障。

据悉，南三公路二期工程（三角至黄圃段）起点接民众快线工程南三互通立交，终点接南三公路南头至黄圃段，改造范围全长11.22公里，项目总投资约18亿元。全线采用一级公路兼城市快速路标准建设，主线双向六车道，郊区段设计速度80km/h，镇街段设辅道双向四车道，主线设计速度60km/h，建成后将大幅提升区域交通承载能力。

此次通车的4座桥梁，是项目推进的关键节点工程。据了解，这4座桥梁均为旧桥拆除重建项目，其中乌沙中桥旧桥建于上世纪90年代，桥宽14.84米、双向两车道，随着车流量持续攀升已严重制约交通高效运行。为加快建设进度，施工单位克服交通组织复杂、管线迁改繁琐、台风暴雨等恶劣天气影响，采取“抢晴天、战雨



南三公路（三角至黄圃段）二期工程主线正式开放交通（图源：羊城派）

天”的攻坚模式，科学制定分阶段交通导改方案，确保施工与现有交通有序衔接，最大限度减少对周边居民生活和企业生产的影响，最终实现4座桥梁较原定计划提前3个月通车。

据了解，南三公路二期工程建设始终遵循“建成一段、通车一段”的工作思路，阶段性成果持续落地。2025年11月底，项目整体形象进度已达80%，其中路基段完工90%，桥梁段

推进85%；2025年12月31日，约5.6公里路基段主线先行通车，有效缩短了三角镇东西向通行时间；此次4座桥梁通车后，主线开放交通里程约7.47公里，进一步打通了区域交通“堵点”。

此次4座桥梁通车，不仅大幅提升了三角至黄圃段的通行效率，更强化了中山与佛山顺德、广州南沙的快速联系，为沿线产业发展注入新动能。

广韶高速三座隧道同步开工

计划于2029年全面建成通车

广东建设报讯 日前，伴随着挖掘机的轰鸣，广韶高速新建宝林山、大宝山、靠椅山三座隧道同步开工，拉开了隧道主体工程建设序幕。

此次开工的三座隧道位于广韶高速北段改扩建路段，宝林山隧道位于韶关市曲江区，大宝山隧道、靠椅山隧道位于韶关市翁源县，均由原来的双向六车道改为双向十车道。为了减少改扩建对现有交通的影响，三座隧道均采用分离新建的改扩建方案。

其中，宝林山隧道在广州方向既有两座隧道中间，新增一座三车道隧道，长度为1095米；北京方向在右侧新增1号、2号两座隧道，长度分别为

765米和140米，均为两车道。大宝山隧道将在双向两侧各新增一座两车道隧道，北京方向隧道长1605米，广州方向隧道长1493米。靠椅山隧道同样在双向两侧各新增一座两车道隧道，北京方向隧道长3000米，广州方向隧道长3030米。靠椅山隧道和大宝山隧道将实行双向双洞掘进的施工模式。

广韶高速北段改扩建工程位于南岭中南段复杂地形地质区，三座隧道四级以上围岩占比超过70%，给隧道开挖、支护及进度质量管控带来多重挑战，且大宝山隧道、靠椅山隧道洞口处还存在浅埋、偏压难题。为此，项目施工团队通过现场踏勘复核、地

质精细化研判及多轮专家技术论证，最终确定采用抗滑桩、注浆钢花管与挡土墙组合加固方案。

广韶高速北段改扩建工程是广东省重点建设项目，全长125.6公里，根据交通流量与地形特点，采用“四改六”“六改十”“六改八”的差异化改扩建方案，计划于2029年全面建成通车。

项目建设通车后，将有效缓解京港澳高速公路交通压力，改善周边地区交通条件，为广东推进“百千万工程”落地落实和经济社会高质量发展注入新动力。

（来源：广东交通微信公众号）

海珠大戏院焕新复业

3月正式对外开放演出

广东建设报讯 2月10日，广州珠江北岸百年戏院海珠大戏院举行焕新复业仪式。欧凯明、倪惠英、陈韵红、崔玉梅、麦玉清、苏春梅、彭庆华、李嘉宜共同演出粤剧经典《六国大封相》。据悉，海珠大戏院复业后，将于今年3月正式对外开放演出。

海珠大戏院位于广州市越秀区长堤大马路292号，是广州市首批重点老字号之一。124年间，海珠大戏院进行过多次改建、修复、升级。

据广州市文化旅游局相关负责人介绍，海珠大戏院本次焕新工程于2025年开始，由广州市文化发展集团有限公司及其下属广州市演出电影有限公司投入了千万元资金进行升级改造。

为守护好这颗“文化明珠”，本次焕新工程严格遵循“修旧如旧、活化利用”的核心原则，在保留建筑历史肌理与经典风貌的基础上，实现功能与体验的全面升级。

据透露，海珠大戏院本次焕新工程同步升级专业声光电系统，引入业内先进演出设备，增设沉浸式观演区域，既适配粤剧、话剧等传统经典剧目的展演需求，也能满足现代多元演艺形式的呈现，实现“复古质感”与“现代体验”的双向赋能。

焕新后的海珠大戏院，不止于“修旧”，更致力于“焕新”。“海珠大戏院，是广州城市历史记忆的守护者、人民幸福生活的陪伴者、老城市新活力城市建设的践行者和新时代文艺高峰的攀登者。”广州市演出电影有限公司总经理张慧艳表示，海珠大戏院在焕新启幕后，将以“老戏院新风范”为运营方向，以年轻观众及家庭观众为目标，计划引进先锋话剧、小型音乐剧、脱口秀、精品儿童剧等一系列优秀演出剧目。

（来源：羊城派）