

新建地下管线信息须入库，迁改时才有补偿

# 广州出台新政破解管线迁改难题

广东建设报讯 记者唐培峰、通讯员穗建报道：近日，广州市发布了《广州市本级财政性资金投资建设项目管线迁改实施意见》（以下简称《实施意见》）。这是广州市持续加强地下管线综合管理的又一举措。

## 新规解读： 有助于破解管线迁改难题

“管线包括水电气通信等十大类，广州市有94000多公里管线，市民的衣食住行一刻也离不开管线。”广州市住房和城乡建设局公共设施建设管理处副处长卢书桃表示。

据了解，《实施意见》强调了规划核实和地下管线信息入库，12月13日以后建设的管线，符合以下情形的，迁改时依法予以补偿：已办理建设工程规划许可证、规划核实手续，且管线信息已录入广州市地下管线综合管理信息系统。违法建设的既有管线，在迁改时不予补偿，如果被第三方施工破坏，管线单位自行承担相应责任。

广东电网广州供电局项目经理刘英城认为，《实施意见》的印发为广州供电局推进电力迁改工程提供了明显



白云机场三期工程建设现场 唐培峰 摄

便利：首先是明确和建设单位工作界面，减少工作推进中争议，加快电网建设；其次是入库后电力管线受到更全面的保护，减少被破坏的可能性，便于供电局管理，降低电网运行风险。

## 典型案例： 电路迁改后释放约千亩土地

作为《实施意见》制定过程中，按照其流程、规则和要点推行规范管理的项目，广州白云国际机场三期扩建工程及其噪音区征拆安置项目输电线路迁改项目正如火如荼进行中，该项目将通过地面高压电路迁移至电力隧道或地下管廊，释放约千亩土地，为安置房施工提供更大的作业

面，增加建设用地面积。

据悉，该工程需拆除原高压架空线路，迁改入新建的A隧道和B隧道。广州市住建局统筹，广州机场建投集团、广州供电局联合各参建单位，实施输电线路迁改项目。广州机场建投集团开发建设公司副总经理崔波表示，今年该公司和花都区政府、广州供电局围绕机场三期输电线路迁改通力合作，实现了花都区有史以来最大规模的输电线路迁改工程，新建了2条电力隧道、1条电力管廊，迁改了8回路重要的高压线，年内将全面释放77栋安置房施工作业面，经初步测算释放土地约1000亩。

据了解，截至11月18日，广州白云国际机场三期扩建工程已完成投资143亿元，超额完成年度目标。该项目分为机场主体工程建设和征拆安置工作，T3航站楼项目完成主楼A区首块主体结构封顶，全面进入主体结构冲刺施工阶段，预计2025年建成投产，此外，T3航站楼场外排渠改道工程也已全面进入收尾阶段，完成工程量超过98%。机场三期全部15个安置区在建，已累计封顶144栋塔楼，年底还将移交23栋安置房。

广州在全省率先探索“工改工”类微改造项目，助力工业企业升级改造

# 加速完善旧厂房历史用地手续



广州花都汽车产业基地鸟瞰图

广东建设报讯 记者姜兴贵、通讯员穗规资宣报道：今年以来，广州市规划部门贯彻落实“产业第一、制造业立市”的要求，用好用足省“三旧”改造政策，加速完善旧厂房“工改工”项目的历史用地手续，推动解决历史遗留用地手续问题，为工业企业升级改造提供土地资源要素支撑。

今年1-10月，广州市规划和自然资源局已办理日信电气、河西汽车内饰件等33个旧厂房“工改工”项目集体土地完善转用、征收手续，合计用地面

积1243亩，项目数量和用地面积较2022年同期分别增加2.3倍和2.66倍。

据介绍，广州市目前在全省率先探索“工改工”类微改造项目，完善用地手续路径。其中，对符合条件的历史旧厂房，广州市规划部门充分用好省“三旧”改造政策，给予完善用地手续，推动广州欧赛活塞有限公司等企业在保留原建筑物主体的基础上，采取改建扩建改建、局部拆建或完善公建配套设施等方式实施微改造，有效解决了困扰企业多年的历史

遗留问题，加快推进旧厂房升级改造。

同时，通过片区内多个旧厂房一改造规划，助力形成产业集群效应。目前广州已完善历史用地手续的33家企业中，有27家位于花都汽车产业基地内，产业涵盖汽车零配件、汽车内饰、汽车模具等类型以及设计、制造和销售等链条，产业分布集中连片初具规模，基地内上下游企业对接进一步加强，改造后预计年产值超60亿元，助力汽车产业强链补链，推动广州制造业高质量发展。

# 南中高速全线连续刚构合龙

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，南中高速TJ06合同段浅水湖大桥右幅中跨合龙段开始混凝土浇筑施工。经过3个多小时的奋战，浅水湖大桥右幅完成中跨合龙，标志着南中高速全线连续刚构桥梁施工全部顺利完成。

南中高速全长32.4公里，主线横跨广州、中山两市，南通珠海、西进江门、东达东莞，支线与深中通道无缝对接，可通达深圳，是粤港澳大湾区核心交通基础设施建设项目，也是广州落实《南沙方案》的重要项目。

南中高速全线共设8座连续刚构桥梁，主跨跨径从60米到150米不等，建设点散、管控难度大。项目团队盯紧质量管控目标，聚焦技术创新优势，围绕连续刚构桥梁建设实际需

要，研发、运用桥梁施工监控信息平台，将工况预报发放、联系单流转、监控指令督办执行建设全过程搬到“云上”，结合现场施工巡检、工序抽验、联合验收等程序，将“物联”与“人检”联网。

目前，南中高速正按进度计划稳步推进，计划于2024年建成。南中高速建成后，广州南沙至中山的行车时间将缩短到15分钟以内，至深圳的行车时间将缩短到20分钟以内，推动形成以南沙为中心的大湾区“半小时交通圈”。南中高速与深中通道形成的Y型路网，将进一步强化粤港澳大湾区主要城市的互联互通，增强广州核心引擎作用和中山节点连接作用，为大湾区经济社会发展注入强劲动力。

# 香山大桥南主塔成功封顶

广东建设报讯 记者陈克正报道：近日，粤港澳大湾区重点工程中山东部外环高速项目控制性工程——香山大桥南主塔成功封顶。这意味着国内跨径最大、桥面最宽的公路用双层钢桁架斜拉桥朝着通车迈进关键一步。

据悉，香山大桥是中山东环的控制性工程，大桥主跨880米，索塔高度为270米，相当于约90层楼高，采用上下双层双向8车道标准设计，具有超大跨径、超宽桥面、超高索塔、超重荷载、超大索力的特点。

在南主塔的施工中，塔柱倒“Y”形的设计技术难度高、施工难度大。香山大桥南主塔共分46个节段，项目部在塔柱施工中采用液压爬模工艺分节段现浇施工，通过BIM模型对

每一节塔柱爬架、模板和钢筋进行精确的建模分析，控制下料尺寸和安装精度等，有效解决了塔柱施工难题。

随着绿色环保要求越来越高，机制砂代替河砂用于低碳混凝土，已成为行业趋势。机制砂在香山大桥超高索塔上的先行先试，不仅拓展了机制砂的应用范围，也有效降低了项目成本。

中山东环是中山市“南联北融”的一条纵向主干道，位于珠三角“A”字形交通骨架中重要节点，是深中通道南北向的集散通道同时也是珠西岸沿江通道的重要部分。目前，中山东环香山大桥建设进展顺利，现已完成南主塔封顶，北主塔完成第38节塔柱浇筑，大桥大节段钢桁梁拼装、顶推施工正有序进行。