

南中高速横门西特大桥 中山侧钢箱梁顺利合龙

计划2024年底建成通车,届时南沙至中山的行车时间将缩短到15分钟以内

本报讯(记者 何森 通讯员 杨雁君 卢志勉)6月28日,随着最后一段钢箱梁段精准安装到位,由广州交投集团投资建设、保利长大工程有限公司承建的南中高速横门西特大桥中山侧正式合龙。据悉,南中高速计划2024年底建成通车,届时广州南沙至中山的行车时间将缩短到15分钟以内。

南中高速项目全长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。横门西特大桥是南中高速的控制性工程,采用独塔双索面半漂浮体系钢箱梁斜拉桥结构,是国内在建的最大跨径独塔整体式钢箱梁斜拉桥。大桥全长912米,主跨390米,索塔高210米,全桥共设钢箱梁63片,最大吊重约463吨。截至目前,项目已完成55片钢箱梁吊装工作。

“为了有效地确保合龙期的施工安排,我们通过倒排工期,优化施工组织,巩固安全保障,成功形成单悬臂渡台,也为后续主桥合龙奠定坚实的基础。”项目常务副经理汪一格表示,横门西特大桥钢箱梁重量大、结构设计复杂,吊装坐落精度要求高,给吊装作业带来巨大挑战。项目部通过BIM三维技术,精确获取各节段钢箱梁体重量及吊装重心位置,确保现场吊具吊点位置能够合理并快速的进行定位。



6月28日,南中高速横门西特大桥中山侧合龙施工现场。

同时,自主创新设计了匹配度高、自适应强的钢梁吊装装置,通过钢箱梁吊装

装置创新性地与吊挂接头和转动箱连接组合,满足全桥十余种梁段吊装需求,实

现钢箱梁段架设从“6天一对”提速到“4天一对”,跑出“长大速度”。

通讯员供图

长春理工大学中山研究院2023届 研究生毕业典礼暨学位授予仪式举行

本报讯(记者 江慎诺 谭华健)6月25日,长春理工大学中山研究院(以下简称“中山研究院”)2023届研究生毕业典礼暨学位授予仪式在火炬开发区管委会举行。中山研究院的85名硕士研究生、9名博士研究生迎来毕业时刻。这是中山研究院培育的第二批研究生,相比去年,今年留在中山发展的毕业生人数显著增长,同奔赴深圳的人数相当。长春理工大学党委副书记、校长杨华民等出席典礼。

“中山产业配套完善,环境优秀,非常

适合我的事业发展定位。”在中山研究院学习光电工程专业的张天翔毕业后将留院工作。张天翔说:“以后,我将继续与老师们一起进行项目申报,努力孵化公司。”张天翔介绍,目前他们的工作方向是从事芯片设计。

与张天翔一样选择留校的还有张胜绥。毕业后,张胜绥将留在中山研究院激光实验室工作。张胜绥说,中山是一座宜居宜业宜创新之城,但最吸引他的,还要数位于中山留创园的中山研究院实验室,那里实

积极参与中山港口整合和一体化运营,同时加快推进深中航空港项目建设。例如,开通往返深中航空港与深圳机场间的高品质、高频次快线巴士服务,合理制定票价,为市民提供便捷实惠的出行服务。

持续拓展深圳机场航空货站布局也是其中一项内容。双方明确,将充分发挥中山市物流园资源丰富、货源结构优质以及深圳机场航线网络发达的优势,加快深圳机场中山前置仓的规划布局,并不断优化提升前置仓服务功能和规模,实现中山市航空货源集中前置收货报关等,降低货代空运成本,提高机场集货效率,实现两地航空货运链条高效连通和对周边城市产业的辐射。

在加强深中物流供应链组织合作方面,协议中还指出,支持深圳领军物流企业发挥“走出去”作用,参与中山物流仓储设施项目投资合作、运营管理,不断拓展延伸物流服务网络体系,充分运用“深圳-深中通道-中山”物流新通道,进一步助推“深中经济合作区”建设。

■深南中城际呼之欲出 织密“四纵三横”轨道交通网

今年以来,中山的轨道交通捷报频传。2月28日,南珠中城际正式获批,中山人期盼已久、努力争取的铁路终于落地。3月18日,广深中三市达成共识,将加快推

94名硕博生毕业

验设备完备、实验环境好,整体人员科研能力强劲,可以很好地满足他的科研需求。

在毕业典礼上,长春理工大学中山研究院执行院长李丽娟代表学校寄语广大学子心怀“国之大者”,不驰于空想,不骛于虚声,勇做新时代的追梦者。

据悉,中山研究院是中山市首个引进的硕、博联合教育培养基地。目前,中山研究院有在册研究生531名,包括69名博士生、462名硕士生,采取“企业导师+高校导师”双导师培养模式。如今,该院已和中山、

动深中城际前期工作。在“轨道上的大湾区”如火如荼建设背景下,中山规划的“四纵三横”轨道交通网,目前既有项目2条,在建项目2条,正在推进可行性研究和预可行性研究的2条,积极谋划的1条。中山正加速融入“轨道上的大湾区”。

继南珠中城际项目后,深南中城际是中山倾全市之力推动的重大项目。此次合作协议中提出,深圳、中山将联手加快推动深南中城际铁路规划建设;建立市政府、主管部门、企业三级联合工作机制,共同谋划,深入对接,加快项目纳规建设。

根据深南中城际的预可研推荐方案,项目位于深圳、广州、中山三市境内,预可研推荐方案线位东侧起于深圳机场至大亚湾城际(以下简称“深大城际”)T2枢纽站,向西穿越珠江口,经广州市南沙区,再向西穿越洪奇沥水道至中山市翠亨新区,引入南珠中城际香山站。深南中城际东西向分别与深大城际、南珠中城际贯通,远期向佛山、江门方向延伸。

今年3月至5月,中山市两次邀请南沙区政府、广州市发改委、深圳市轨道办、深圳地铁集团等赴深南中城际现场踏勘并召开预可研推进会,就线位走向、敷设方式、车站选址、系统选型等进行研究,对组建联合工作组、共同加快项目前期工作达成共识,三市同意项目尽快纳规建设。

佛山7个单位建立战略合作伙伴关系,和21家企业建立研究生联合培养实践基地,并且已经聘请20位兼职教授、30位博士生导师、87位硕士生导师和64位企业导师。

目前,中山研究院正在建设“工业互联网数字化工厂实验室”和“未来柔性智能制造关键技术实验室”两个研究生课程实验室,计划开设工科研究生前沿技术实践课程,着力打造专业硕士示范培养基地。据悉,中山研究院新校区将于明年8月全面交付使用。

经全线现场踏勘、资料收集,项目现已完成全线预可研阶段性成果。

■分阶段开通跨市公交 提供多样化客运班线选择

深中同城时代的来临,公共交通的完善配套迫在眉睫。深圳、中山两地正在共同研究开通中山与深圳跨市公交线路方案,围绕两市临近深中通道的地铁接驳客流点,近期加快落实跨市公交线路的站点选址、停车泊位、充电设施及其他配套设施,方便深圳中山两地老百姓的出行。据介绍,市交通运输局已成立深中跨市公交工作专班,与深圳市交通运输局按“先有后优、成熟一条实施一条”的原则,分阶段开通公交线路。

与此同时,深圳、中山交通部门已形成共识,支持道路客运深入深圳中山两地城市腹地,提供更深入和多样化的客运班线选择,优化深圳至中山道路客运服务;鼓励、推动属地客运企业积极参与广东省内班车客运与包车客运融合发展改革试点;共同协调省有关部门,给予深圳、中山两地大中型营运客车的深中通道通行费用减免,引导市民通过大容量交通工具出行,通过市场化模式实现跨市客运的长期可持续经营。

统筹/本报记者 隋胜伟
采写/本报记者 何森 隋胜伟
通讯员 谭志夫

《》上接1版

■依托“空港”出海 做强深中经济合作区

宝安国际机场近在咫尺,深中通道的建设,为深圳与中山的空中交通网络对接创造了无限可能。

目前,中山已与深圳机场集团签署深中航空港项目合作框架协议,确定项目落地场地,争取与深中通道开通同步启用。深圳机场首个外地前置仓——深圳机场中山前置仓正式启用,兼顾国际货站及国内货站前置仓功能,实现中山市航空货源集中前置收货报关等,在高效汇聚中山及珠江口西岸其他城市的航空货物的同时,为物流企业降低成本。

依托深圳港口资源,中山亦能拓宽产业发展空间。截至目前,中山市已累计开通中山至深圳蛇口、盐田组合港航线7条,覆盖中山5大集装箱港口企业,通过组合港模式累计完成运量约1.8万标准箱(TEU),货物平均堆存期由7天缩短至2天。

在此次两地签订的交通一体化合作协议中,深中两地在港航、航空、物流等方面开展深度合作着墨不少。合作内容提出,要持续深化深中组合港合作,组织深中两市部门和企业间的交流互动,积极推进绿色港口、平安港口等重点业务合作,促进深中两港融合一体化发展;鼓励深圳港口企业