

我等你四年,等待坐着地铁上下班

5月31日24:00,轨道交通1号线开建,2016年12月31日试运营

后天起,合肥地铁将正式开建

盼星星,盼月亮,广大合肥市民即将迎来这一激动人心的时刻!昨日记者获悉,2012年5月31日24:00起,合肥市轨道交通1号线工程(合肥站-大东门站)大东门片区施工范围将采取全封闭施工,这标志着轨道交通1号线工程正式开工建设。

据合肥市轨道交通1号线

工程建设指挥部办公室副主任、市轨道公司总工程师张思源介绍,轨道交通1号线建设计划总工期4年零7个月(详细节点工期见后文)。其中土建主体工程工期33个月,洞通后铺轨及设备安装、调试期22个月,将于2016年12月31日开通试运营。

四年后,咱们坐着地铁上下班

据了解,1号线北起天水路站,南至徽州大道站,线路全长29.06km,全地下线,设26座车站,设车辆段1座,停车场2座。

1号线一、二期(合肥站-徽州大道站)北起合肥站,南至徽州大道站,线路全长24.58km,全地下线,设23座车站,最大站间距2462m,最小站间距714.5m,平均站间距1106m,换乘站6座,

设滨湖车辆段及综合维修基地1座和大连路停车场1座,控制中心1座,胜利路主变电所和庐州大道主变电所各1座。

1号线远期全线平均旅行速度33km/h,采用B型车6辆编组,2016年底建成通车。而整个1号线一、二期工程(合肥站-徽州大道站)总投资164.96亿元,技术经济指标为6.71亿元/正线公里。

合肥站-大东门站设计施工方案

(1)合肥站

合肥站为1、3号线换乘站,土建同期实施。1号线基坑深度

15~20m,3号线基坑深度约25m,均采用明挖法施工,围护结构采用钻孔灌注桩+内支撑(第一道采用刚度大的混凝土支撑)。

(2)凤阳路站

凤阳路车站基坑深度约22m,车站与胜利路畅通工程的凤阳路下穿桥重叠,二者同步设计、

同期施工,均采用明挖法施工,围护结构采用地下连续墙+内支撑(第一道采用刚度大的混凝土支撑),地下连续墙兼做下穿桥的永久侧向挡土墙结构。

(3)明光路站

明光路车站基坑深度约23m,车站与胜利路畅通工程的明光路下穿桥重叠,二者同步设计、

同期施工,均采用明挖法施工,围护结构采用地下连续墙+内支撑(第一道采用刚度大的混凝土支撑),地下连续墙兼做下穿桥的永久侧向挡土墙结构。

(4)大东门站

大东门站为1、2号线换乘站,土建同期实施。1号线基坑深度约31.5m,2号线基坑深度

约23.5m。车站采用安全可靠的盖挖逆作法施工,围护结构均采用地下连续墙,1号线连续墙厚度1.2m,2号线连续墙厚度1.0m。

一、二期工程工期安排:

(1)站前路至临泉路段(总工期35个月)

2012年7月1日开工,临泉路至站前路施工期间全封闭;2012年12月1日前完成绿化、管线导改;

2014年8月1日后放行站前路,实施站前广场下方站体结构;2015年3月1日前完成站体结构;

2015年6月前土建工程完工。

(2)临泉路至寿春路段(总工期32个月)

2012年7月1日开工,全封闭施工;2013年5月1日前完成绿化、管线导改、围护结构(车站及下穿桥)、人行道及辅道、施工周期10个月;

2014年5月24日前凤阳路

站、明光路站:站体结构(包括车站主体)完工;

2014年8月22日前凤阳路及明光路下穿桥工程车站主体结构施工完成后施工下穿桥并完工;

2015年2月28日前车站附属及辅道恢复施工完工。

(3)寿春路至水系桥段(总工期39个月)

2012年5月31日开工,全封闭施工;

2012年10月1日前完成绿化、管线导改工作;

2013年5月31日前完成长江路桥拆建;

2015年4月30日前完成车站主体及寿春路下穿桥;

2015年9月1日前其他附属结构施工完成。

这下真的敲定了!昨日下午,合肥市城市轨道交通1号线建设指挥部办公室、重点工程建设管理局和轨道交通建设办公室联合召开新闻发布会宣布——2012年5月31日24:00起,轨道交通1号线工程正式开工建设。

据悉,合肥站-大东门站的四站三区间(详细设计见本报21日报道)将率先开建,大东门片区施工范围将采取全封闭施工。而该工程也计划于2016年12月31日开通试运营,总工期4年零7个月。

檀勇 星级记者 徐涛文/图

8条公交线路将临时调整

因轨道交通1号线大东门站工程建设需要,在大东门施工区域进行全封闭期间,合肥市1路、106路、130路、132路、137路、226路、235路、902路共8条公交线路的正常通行也将受到影响。

大东门地区改造工程的施工工期较长,考虑到该路段的特殊重要性,为最大程度地降低项目施工对交通及广大市民出行造成的影响,合肥市公交部门制定了大东门地区封闭期间公交车辆绕行方案。

考虑到客观条件,1路、226路、902路调整从明光路绕行;106路、137路调整从滁州路绕行;130路、132路首末站“小花园”站只能进入,无法返回,如从寿春路桥绕行将导致此路段交通压力过大,因此在施工期间“小花园”站撤销,移至巢湖路景观桥两侧;考虑到该地区公交出行需求,将235路首末站移至“滁州路”。

具体公交线路绕行方案,市民可以通过公交服务热线电话4466166和合肥公交集团网站(<http://www.hfbusc.cn>)以及本报星空社区(<http://www.xksq.net>)进行查询。

交警公布分流绕行线路

为最大程度地缓解给市民带来的不便,昨日交警部门也特别公布了交通组织实施方案。据介绍,大东门片区封闭施工后,交通组织的关键在于根据道路具体通行情况,加强指挥疏导,视情分流绕行,避免流量集中,形成交通拥堵。主要分流绕行线路如下:

1、环城公园路以内老城区交通流量将主要沿长江中路—长江东大街、明光路(长江东大街—胜利路)、东一环,寿春路—胜利路实现与火车站方向的连接。

2、南北高架一号线方向交通流量将主要沿长江中路—长江东大街—明光路,芜湖路—明光路,南一环—东一环实施绕行分流。

考虑下一步,轨道交通1号线及胜利路畅通工程其他点段将陆续开工,东一环—全椒路一线将成为主要的分流绕行路线,交通流量将显著增加。目前,东一环全椒路交口由南向北主路转入辅道接口处存在交通瓶颈,容易导致车辆积压。交警部门也建议相应拓宽,为后续工程建设期间的交通组织打下基础。



合肥市轨道交通1号线一、二期工程概况