

市场星报、安徽财经网(www.ahcaijing.com)、掌中安徽记者5月21日从合肥市城乡建设局获悉,合肥东至路跨匡河大桥终于开工建设,一年后,该路将不再“断头”,从而缓解潜山路、合作化路的通行压力。

□ 吴婷婷 记者 祝亮 文/图



东至路桥效果图

合肥将再打通一条“断头路”

东至路“牵手”匡河两岸上跨桥开工建设

双向4车道大桥将跨越匡河

据介绍,东至路是连接蜀山区和政务区的一条重要道路,由于受十八公里专用线和匡河隔断影响,蜀山区和政务区的东至路一直未实现“牵手”,车辆需通过潜山路或合作化路绕行;同时,黄山花园、丁香花园、金色名郡等周边小区居民到匡河景区游玩受阻。为此,合肥市将东至路(洪岗路-休宁路)工程列入大建设支路网建设计划,项目北起洪岗路,向南跨越十八公里铁路专用线及匡河,南终于休宁路,路线全长520米,其中东至路上跨十八公里专用线涉铁部分工程长度为251米,市政道路部分为269米。建设标准为城市次干路,设计车速40km/h,道路红线宽为30米,双向4车道。该项目由蜀山区住建局具体负责组织实施。

明年4月底主体工程完工并通车

目前,蜀山区住建局已组织施工单位进场,正在红线范围内进行绿化迁移工作,计划下周完成绿化迁移后正式实施。按照工期安排,该工期12个月,计划2020年4月底主体工程完工并通车。合肥市大建办、市城乡建设局将进一步发挥大建设排头兵作用,强化统筹协调,不断加大该项目的调度力度,严格节点工期,加快项目建设,确保项目按期竣工。

将同步设置3座公交车站

洪岗路交叉口:由于本次设计东至路需对此交叉口进行竖向改造,结合竖向改造,优化现有交口转弯半径,但由于现场周边用地限制,无法对此交口进行展宽趋化,结合现状交通量,本次按照现状车道宽度进行渠化。

休宁路交叉口:根据现状交通量调查,休宁路直行车辆占整个交叉口的比重最大,现状休宁路交口为2个直行车道,本次新增北侧东至路后,将增加一个直右车道。

此外,本次设计还将设置3座公交车站,其中2座位于休宁路现状公交站台,本次设计将对其进行改造,结合交口改造为一体化公交站台,并于东至路与休宁路交叉口南侧东至路处新增一座公交站台。

非机动车和市民也可通行

该段东至路建成后,将北接贵池路,南至祁门路,新增一条连接蜀山区和政务区的南北向便捷通道,进一步完善合肥市区路网结构,有效缓解合作化路和潜山路等周边道路的交通压力;同时,上跨桥两边各预留4.5米宽非机动车道供行人通行,连通匡河两岸游步道,拉近周边居民亲水休闲的距离。

合肥机场为飞行区和跑道“体检”“净身”



除胶清理正在进行

星报讯(方明杨 马红玉 记者 祝亮 文/图) 市场星报、安徽财经网(www.ahcaijing.com)、掌中安徽记者从安徽民航机场集团获悉,2019年上半年,合肥机场相继完成了飞行区道面“体检”、跑道除胶“净身”。

飞行区道面评估符合安全标准

据悉,国家民航局明确要求,“机场管理机构应当至少每五年对跑道、滑行道和机坪道面状况进行一次综合评价。”

为更好地掌握飞行区道面现状,有效地延长飞行区道面的使用寿命,今年3月份,合肥机场委托专业机构对飞行区道面进行检测评估,这也是合肥机场自2013年转场以来的首次检测评估。检测内容包括道面功能性能检测与评价、道面结构性检测与评价及道

面检测报告编写等工作。经过11天的现场检测,共完成检测面积约97.4万平方米,检测区域覆盖了3400米跑道、滑行道及联络道、机坪等。

检测评估报告认为,合肥机场飞行区道面表面状况良好,道面平整度及整体排水性能基本良好,只在部分区域存在嵌缝料损坏、补丁、剥落等非结构性轻微病害,总体完全符合安全标准。

跑道除胶“净身”满足安全需求

为保证航班安全起降,提高跑道道面摩擦数值,增加飞机起降的安全性,合肥机场于5月上旬完成跑道除胶“净身”工作。

跑道上的“胶泥”主要是飞机起降时轮胎与跑道接触剧烈摩擦产生的黑色胶带状物质,随飞机起降次数的增加而不断增厚,在跑道两端的接地带区域形成大面积的“黑迹”,降低跑道摩擦系数。如果“胶泥”超过标准值累积到一定厚度时,会增加飞机起飞和着陆时发生侧滑和冲出跑道的风险,带来安全隐患。

据合肥机场场务队队长介绍,此次除胶,采用先进的高压泵机,利用高压水清除作业,不仅清除效果干净,对飞行区道面损伤小,而且除胶后遗留物少,道面胶泥也容易回收。

由于跑道白天处于运行状态,除胶工作只能在每天夜里航班结束后进行。经过10多天的紧张作业,共清除跑道南北两端接地带胶泥2.85万平方米,“净身”后的跑道摩擦系数经过测试完全达到安全标准。

巢马城际铁路 确保年内开工建设

建成后,合肥到马鞍山仅需45分钟

星报讯(记者 祝亮) 日前,省铁路办在合肥组织召开专题会议,研究推进巢湖至马鞍山城际铁路前期工作,明确提出确保年内开工建设。

会议指出,加快巢湖至马鞍山城际铁路建设,并与马鞍山至南京至扬州、苏南沿江城际铁路衔接,可形成合肥经马鞍山至苏南、上海的高铁通道,对于支撑长三角区域一体化发展具有重要意义。

据悉,巢马城际铁路总投资约260亿元。项目线路全长约76公里,全线共设巢湖东站、含山站、马鞍山西站、马鞍山南站以及马鞍山东站5座车站,拟新建车站3个,自在建的商合杭铁路巢湖东站引出,经马鞍山市含山县、郑蒲港新区。建成后接入宁安城际铁路马鞍山东站,远期将接入苏南沿江铁路句容站,可达上海和苏北。线路完工后,合肥到马鞍山的交通时间有望缩短至45分钟。

会议要求,各有关方面要进一步提高认识,倒排时间节点,压茬推进前期工作,压实工作责任,确保年内开工建设。