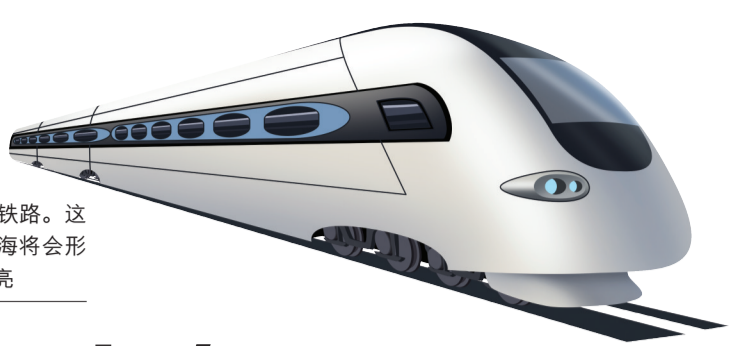


近期,互联网上被一条长三角铁路的开工现场刷屏了,这就是构成长三角东西大动脉的沪苏湖铁路。这条看似不在安徽境内的铁路却可以构筑起合肥到上海的又一条高铁线路。用不了多久,合肥到上海将会形成沪汉蓉、太湖南、北沿江、马鞍山线四条高铁大通道。

□ 记者 祝亮



合肥即将有四条高铁直通上海

沪汉蓉线

合肥-南京-常州-无锡-苏州-上海

目前,合肥到上海的高铁动车基本走的是沪汉蓉快速客运通道。列车从合肥出发后,通过合宁铁路到达南京后,再通过京沪高铁沪宁段或沪宁城际前往上海。沪汉蓉快速客运通道,起于上海虹桥站,途经南京、合肥、武汉、重庆等城市,终到成都东站,全长1985公里,设计速度160~350公里/小时(其中上海到南京段、成都到重庆段为350公里/小时;宜昌到利川段为160公里/小时;其余段为200~250公里/小时),是中国规划的“四纵四横”铁路骨干网中四条横向高速铁路之一,于2014年7月1日全线开通动车组。

眼下合肥至上海每天开行动车组列车50多趟,最早一班6:53,最晚一班20:00,最快一班用时2小时6分钟,多数均在3个小时左右。对于合肥来说,沪汉蓉快速客运通道最大的遗憾是武汉—合肥—南京段设计时速250公里,为有砟轨道,技术标准不高,无法提速至常规高铁的350公里每小时。加上运能日趋饱和且已建的货运设施不能发挥作用,形成了瓶颈制约。

太湖南线

合肥-芜湖-宣城-湖州-苏州-上海

6月5日开工的沪苏湖铁路项目全长163公里,设计时速350公里,沿途设松江南、汾湖、湖州等7座车站,串联起上海、江苏、浙江三地。对于安徽来说,这条铁路也承担着“开辟安徽到上海第二条大通道”的使命。据省发改委相关人士介绍,沪苏湖通过湖州连接本月底即将开通的商合杭高铁合肥至湖州段,实现整个铁路大贯通,使得皖北地区、河南北部地区进入长三角、连接上海,对长三角一体化、皖北城市融入长三角意义深远。

具体来说,省会合肥及皖北地区,可新增一条经芜湖、宣城、湖州、苏州至上海的快速客运通道,运输能力、开行车次将更加充裕,群众出行的可选择性进一步增强。而芜湖、宣城受益更直接。目前芜湖至上海,需通过南京绕行,宣城及郎溪、

广德至上海需通过6月份新开通的商合杭高铁经杭州绕行。沪苏湖高铁开通后,芜湖、宣城可直接经湖州直达上海,进一步缩短了皖东南地区与上海之间的时空距离,可减少在途时间约20分钟。

也就是说,合肥和皖北人民多了一条去上海的通道。芜湖、宣城人民可以不用绕道南京、杭州,节约20分钟。

北沿江线

合肥-南京-扬州-泰州-南通-上海

北沿江高铁是国家“八横八纵”高速铁路网中“沿江通道”的骨干线路,是京沪辅助通道的重要组成部分,也是长三角城市群核心城际通道。最新的设计方案显示,北沿江高铁上海至合肥段西起合肥南站,向东经过滁州、江北新区、六合、仪征、扬州、泰州、泰兴、如皋、南通、海门、启东,跨长江口北支上崇明岛,从崇明岛穿长江口南支引入上海枢纽。全线运营长度554.59km,新建线路长度519.87km,其中江苏省境内新建线路约366.50km,江苏段总投资约805亿元,江苏段设置南京北、扬州东、泰州南、黄桥、南通、海门北、启东西等车站。设计速度350公里/小时,等级为高速铁路。

记者了解到,北沿江高铁合肥—南京、合肥—武汉段纳入国铁集团2020年拟新开工项目,国铁集团正在加快可研报告编制。据介绍,新建350公里时速的北沿江高铁,不仅有利于构建高标准、大容量的沿江高铁通道,也有利于恢复既有合宁、合武铁路货运功能,贯通宁西、宁启货运铁路通道。北沿江合肥至上海段、北沿江武汉至合肥段

设计时速为350公里,建成后合肥到武汉的理论行车时间将缩短至1个半小时以内,合肥到南京将缩短至最

快半个小时,合肥到上海将缩短至2个小时以内。合肥人想去扬州游玩瘦西湖仅需1个小时即可达到,前往泰州、南通等城市也将可实现2小时以内到达。

马鞍山线

合肥-巢湖-马鞍山-镇江-上海

沪苏湖铁路宣布开工的同时,长三角一体化发展重大项目扬马城际铁路马鞍山枢纽工程也于6月5日举行了开工仪式。扬镇宁马铁路(扬州—镇江—南京—马鞍山铁路)项目是国家发改委批复的《江苏省沿江城市群城际铁路建设规划(2019—2025年)》中明确近期建设的8个重点项目之一,是南京都市圈城际轨道交通网的重要组成部分和联系合肥、南京都市圈的重要纽带。项目建设对于推动长三角区域合作一体化,构建合肥至上海重要辅助铁路通道,形成合肥—马鞍山—扬州方向和合肥—马鞍山—上海方向的大贯通等具有重要意义。

项目线路北起扬州南站,经镇江、句容、禄口机场接入拟建的巢马城际铁路马鞍山南站,近期扬州至镇江段利用既有有线,新建镇江至马鞍山段。线路全长约122.7公里,其中,马鞍山境内23.7公里,全线拟新建车站3个(上党站、禄口地下站、丹阳站),利用车站3个(丹徒站、句容站、马鞍山南站),设计时速350公里。项目估算总投资289.9亿元,其中安徽段约54.8亿元,工程建设期3.5年。

本项目建成可优化马鞍山市乃至全省路网结构和径路,向西经巢马城际铁路接商合杭铁路,向北与连镇铁路可形成皖东南地区至苏北地区的快速客运通路,向东与沿江城际、宁杭客专可形成皖东南地区至苏锡常、杭州、上海等经济圈的快速客运通路,与巢马城际、沿江城际共同形成皖江地区至苏锡常、上海的又一条快速客运通道。项目建设可加强马鞍山与合肥都市圈、南京都市圈及长三角核心区域快速对接,促进人流、物流、资金流和信息流等经济资源要素双向流动,优化营商环境,带动区域经济快速协调发展。

此外,目前合肥人要去南京禄口机场高铁换乘地铁最快要2小时,这条铁路修好后,合肥坐高铁前往禄口机场仅需1小时。



池州经开区:

省级半导体基地引领先进制造业强区建设步伐



安芯电子科技有限公司工作人员对芯片进行加工

星报讯(记者 唐朝/文 周诚/图) 6月4日,省委宣传部“走进安徽国家级开发区”系列新闻发布暨集中采访活动来到了池州经济技术开发区。相关数据显示,今年1至4月,位于池州经开区的安徽省级半导体基地产值同比增长40%,增幅居全省战新基地前列。

2012年,安徽安芯电子科技有限公司董事长汪良恩便带领团队来到了池州开始研究芯片制造。仅用了8年时间,安徽安芯电子科技有限公司就完成了从晶圆制造、芯片设计,到芯片生产、封装测试,公司芯片制造全流程的生产布局。汪良恩向记者说道,今年3至5月,公司产值增加接近30%,目前订单已经排到了7

月。“得益于优良的品质和价格优势,本公司的产品不仅畅销国内,还实现了对外出口。”

目前,该公司生产的电源管理芯片已占据了30%的市场份额,是华为、苹果、大众、宝马等众多全球知名企业的供应商。2019年,安徽安芯电子科技有限公司实现工业总产值3.2亿元、销售收入2.75亿元、利润4028万元。“园区将通过实施省级半导体基地升级、智能装备制造业壮大以及新能源新材料产业筑链‘三大工程’,全面提升制造业产业链水平。”池州经开区党工委副书记、管委会副主任赵革锋表示,将继续落实《省级半导体产业基地新三年建设规划(2020—2022年)》,确保到2022年基本建成国内特色设计制造封测产业基地。

除此之外,今年以来,面对疫情,池州经开区贯彻落实中央和省市关于统筹做好疫情防控和经济社会发展的决策部署,疫情防控态势积极向好,经济社会、生产生活秩序加速恢复。据了解,3月初,园区“四上”企业复工率就已达100%,重点企业员工返岗率达94%以上。3月以来,园区企业生产和项目建设逐步恢复正常,经济指标增速逐月加快,3月、4月当月规上工业增加值分别增长25%、15.2%,固定资产投资分别增长14.6%、6%。

2019年合肥市环境状况公报发布 巢湖全湖水质好转为Ⅳ类

星报讯(记者 徐越蕃) 合肥市生态环境局6月5日发布2019年环境状况公报。去年,合肥市空气质量达到优的天数为47天,良好207天,优良率为70.4%。全市可吸入颗粒物(PM10)年平均浓度68微克/立方米,与2018年年均浓度持平。细颗粒物(PM2.5)年平均浓度为44微克/立方米,比2018年年均浓度下降4%。

在水环境质量方面,董铺水库和大房郢水库2019年度各项指标均值符合GB3838—2002《地表水环境质量标准》Ⅲ类水质标准,达标率为100%,与去年相比水质基本稳定。2019年,巢湖湖区水质呈轻度污染,与上年同期相比,东、西半湖水水质和富营养状态无明显变化,全湖水水质由Ⅴ类好转为Ⅳ类。与去年同期相比,丰乐河、杭埠河、白石天河、裕溪河、双桥河、柘皋河、兆河等河流总体水质保持良好;十五里河水水质由劣Ⅴ类好转为Ⅲ类,派河水水质由Ⅴ类好转为Ⅳ类。

此外,2019年合肥市声环境质量总体较好,全市区域环境噪声等效声级为54.6dB(A),道路交通噪声等效声级68.1dB(A)。