



合肥六中新校区东区工程全部完工



近日,合肥一批市级重点民生工程陆续完工,其中包括合肥六中新校区东区部分、合肥首家公立医养结合老年护理院。这些项目建成投用后,将给全市教育、养老事业带来全新范本。 ■ 记者 祝亮

六中新校区东区工程全部完工

合肥六中新校区位于庐阳区蒙城路与连水路交叉口,于2020年8月份正式开工建设。该项目占地面积260.4亩,总建筑面积达21.8万平方米。根据规划,其总投资超过15亿,设计规模达120个教学班,可容纳6000名在校生。

作为目前省内普通高中校园面积最大的学校,合肥市第六中学新校区迎来重大进展,东区生活服务区、室外绿化等工程全部完工。新校区位于蒙城北路与连水路交口,分为东区生活服务和西区教学运动区两个区域,共17栋单体。

合肥市重点局项目负责人黄凯表示,新校区项目力争今年6月份全部完工,确保学校9月份顺利开学。新校区彻底地改变了合肥六中分散办学的历史,同时与合肥四十五中庐阳分校、安庆路第三小学灵溪分校形成整体的教育社区,极大地提高了该区域的整体教学水平。

首家公立医养结合老年护理院即将投用

在瑶海区乐水路与梅岭路交口东北角,合肥市二

院老年护理院顺利完工,这是合肥首家公立医养结合老年护理院,主要包括内科、检验科、康复科、全科医学科、心电图功能科、营养科、老年病房等科室,打造一所集医疗、保健、养老、养生、康复于一体的多功能老年中心。

“已通过各项验收移交指标,目前正在进行医疗设备布置等工作,预计下半年正式投入使用。”项目负责人表示,作为全市第一家公立医养结合的老年护理院,可提供医疗养老床位约1000张,能为合肥地区老人提供健身娱乐、养生保障、康复治疗、医疗救助、疾病预防和临终关怀等个性化养老服务。

合肥首个双层高架桥建设取得新突破

与此同时,位于合肥新站高新区的文忠路高架主线桥39联下层现浇梁顺利浇筑完成,同时也是文忠路2标主线桥最后一联现浇梁。标志着省城合肥首个双层高架桥建设取得新突破。根据文忠路工程规划,目前正在新建长约5.7公里的高架桥,双向六车道,从新海大道延伸至龙子湖路。

据建设单位相关负责人介绍:“作为连通职教城的主干道,文忠路项目沿途与轨道交通3号线并线,对于施工精度的要求更严格。为加速推进文忠路高架施工进度,我们积极与轨道公司等相关部门进行沟通协调,多次组织技术骨干、现场管理人员以及施工班组进行专项施工安全培训,确保施工过程中安全进度可控。”

文忠路高架作为城市快速路网的一部分,直通新站核心区域,向北连接北外环高速(沪陕高速),形成对外联系的重要出口。

新合肥西站

2023年底西侧站房具备开通条件

记者了解到,位于合肥清溪路和潜山路交口的新合肥西站西侧站房主体结构即将封顶,按照计划,合肥铁路枢纽第二客运站——新合肥西站将于2023年底西侧站房具备开通条件,整个站房有望在2025年全部建成,旅客乘坐市政公交、出租车、地铁到达出站层后可以通过西侧站房或东广场进站,也可以直接到达高架候车层南北高架匝道进站,实现了四个方向均能进站的便捷体验。 ■ 记者 沈娟娟

四面都可进展乘车

在新合肥西站施工现场,西侧站房主体结构已经雏形初现,不少工人正在安装钢架,现场一片热火朝天的繁忙景象。

新合肥西站是合安、合新高铁的起点站和合蚌、合福、商合杭高铁的中间站,项目纳入合安高铁建设工程。项目总建筑面积339629平方米,其中站房建筑面积约8万平方米。站房由下至上分为地下三层和地上三层,局部设夹层,车站规模为8台18线,其中合新场为3台5线、合安场3台9线,合福场2台4线。

相较于合肥南站,新合肥西站集多种交通方式于一体,实现了多进多出的快速进出站模式,旅客乘坐市政公交、出租车、地铁到达出站层后可以通过西侧站房或东广场进站,也可以直接到达高架候车层南北高架匝道进站,实现了四个方向均能进站的便捷体验。

轨道3号线、10号线、S1号线在此汇聚

记者获悉,新合肥西站汇聚多条地铁线,部分地铁通道基础施工已经展开;西广场重在集散换乘,也能提供休闲场所;高塘湖路下穿整个西站,可实现快速分流。

东广场是新合肥西站的重要门户形象和城市客厅。在东广场范围内,规划拟建轨道交通10号线以及S1线,其中轨道S1线位于拟建地铁10号线的上方。东广场的东南侧还紧邻既有运营的轨道3号线。这就意味着,轨道3号线、10号线、S1号线都在此汇聚,乘客在新合肥西站乘坐地铁将非常方便。

今后在这里,乘客可实现地铁、高铁、公交、出租车、公路客运、社会车辆等多种交通工具“零换乘”。

多条高铁线路在此衔接

新合肥西站是国家“八纵八横”高速铁路主通道京港通道的重要组成部分,它与合肥站、合肥南站形成“三足鼎立”格局,将填补合肥西片区大型铁路枢纽的空白,可衔接商合杭高铁、合福高铁、合安高铁、合新高铁等多条高铁线路。

据悉,新合肥西站主要办理新沂、九江方向动车始发终到作业,以及蚌埠、阜阳、新沂方向至武汉、九江、福州方向动车通过作业。作为合肥市三大铁路客运站之一,新合肥西站在南北方向起到了重要的连通作用,其布局和建设将完善合肥铁路枢纽的客站布局。

上述负责人透露,新合肥西站可以与合肥站、合肥南站有机衔接,使合肥枢纽运输组织更加灵活,可以使蚌埠—九江(武汉)、阜阳—九江方向车流顺畅,部分北沿江高铁也会经过新合肥西站,打通了京港(台)大通道,提升合肥在全国路网中的地位。

安徽这个百年老火车站即将旧貌换新颜

星报讯(记者 祝亮) 5月8日17时58分,经过四台100吨千斤顶连续两小时的工作,宿州站改造工程新站房钢网架结构顺利滑移到位,标志着该站改建工程站房施工进入装修装饰阶段。

宿州站改建工程站房平面长153.1米、宽57.9米,屋面网架长106.2米、宽72.96米。站房主屋面钢网架为正四角锥焊接球节点网架,下弦多柱点支承,网架支承最大跨度为46.5米,最大悬挑长度为13.23米。支承采用成品铰支座,支座支承在下部结构的柱顶,下部支承结构形式为钢筋混凝土结构,屋面采用双层金属板带保温屋面系统。宿州站站房屋面网架结构总重量为420吨,含有7455根网架杆件。

由于钢网架采用焊接球节点连接,杆件多、焊接作业量大,焊接精度要求高。为尽量减少高空作业,降低安全风险及成本,采用累积滑移的方法进行施工。

建设过程中,合肥枢纽指挥部科学组织,超前预想,组织中铁第四设计院、中铁六局集团公司、四川铁科监理公司等参建单位认真编制拼装和滑移施工方案,反复研讨应急预案,充分研判风险点,组织专家进行安全评估。同时,加强疫情防控工作力度,所有人员以及车辆实行通行证管理,抓好一人一档防疫管理和每日两次体温检测,对公共场所以及每日外来物资进行消杀,确保全体参建人员安全,保证施工顺利进行。在施工中,相关单位严把方案审批关和实施关,对所有作业人员进行方案和安全技术交底;大力推进杆件焊接实名制制度,强化钢结构焊接质量和焊缝检测管理;组织



开展顶推条件验收,对存在的安全隐患实行闭环管理;施工过程加强旁站监督,有力确保了钢结构滑移工作圆满完成。

改建后的宿州站站房建筑面积15000平方米,站场按3台8线设置,新建站台及雨棚,建设10米宽天桥一座,8米宽地道一座。

新闻链接:宿州站

宿州站坐落在安徽省宿州市埇桥区境内,是位于京沪干线上作业量较大的二等中间站,隶属于中国铁路上海局集团有限公司淮北车务段,车站主要办理旅客乘降和接发列车、调车业务,接轨4条专用线。

宿州站始建于1910年,当时称作南宿州站,民国时期称作宿县站,距今已有112年历史。当时的南宿州站,仅设有正线一股,站线两股,货线两股,站房面积很小。

2020年8月,车站改造工程启动,计划于今年底具备开通运营条件。