



# 2024年合肥大建设初步计划出炉

## 地铁4号线南延线、8号线一期计划年内开通运营

星报讯(记者 王珊珊 实习生 凌文婷) 今年计划开通运营轨道交通8号线,建成城市停车泊位10万个以上,启动仰光片区、四里河左岸片区等更新项目……记者从合肥城建局获悉,目前,2024年合肥大建设初步计划出炉。

据介绍,2024年,合肥大建设将以改革思路推进计划稳步实施。计划建成下塘工业园、铜陵江北港铁路专用线,争取合宁合武直通线早日开工;全面推进大外环环线、西环线建设,全向拉伸城市框架;开工建设宿松路南延、魏武路等重要快速路;计划开通运营轨道交通4号线南延线、8号线一期。

同时,持续提升城乡建设品质。准备实施打通断头路15条,治理拥堵点15处;建成城市停车泊位10万个以上,盘活共享停车泊位5000个以上,建设公共充电设施2000个。

加速实施城市更新和城中村改造,扩大城市更新范围,重点将园博小镇、卫岗王卫、

大铺头片区打造成为亮点示范工程,启动仰光片区、四里河左岸片区、龙高照片区等更新项目。

2023年合肥大建设成绩喜人,经初步统计,2023年,合肥铁路建设保持领先,高铁格局由“米字型”向超“时钟型”迈进,全市累计建成及在建铁路里程1066公里;轨道交通建设步伐提速,1号线三期与2、3号线延长线开通运营,运营里程突破200公里,累计建成及在建轨道交通333公里。高速路网持续完善,累计建成及在建高速公路889公里。快速路建设进展喜人,累计建成及在建快速路316公里,路网结构由“环+放射”向“方格网+放射”演进。

截至2023年11月底,全市大建设项目竣工278项、在建958项,并已完成城市停车泊位106447个,其中公共停车泊位28768个,盘活共享停车泊位5000个以上。同时,已累计建成公共及配建充电设施约9.3万个。

## 池黄高铁开始联调联试

星报讯(记者 章沁园) 记者从中国铁路上海局集团获悉,1月15日上午,随着首趟检测列车从黄山北站开出,池黄高铁正式进入联调联试阶段。

“池黄高铁正式进入联调联试阶段,预计今年3月完成联调联试,上半年具备通车运营条件。”中国中铁电气化局池黄高铁项目部总工程师孙勇介绍,联调联试是在工程完成静态验收后,采用检测列车、检测设备进行综合测试,对线路进行一次全面体检,确保高铁开通后安全高效运行。

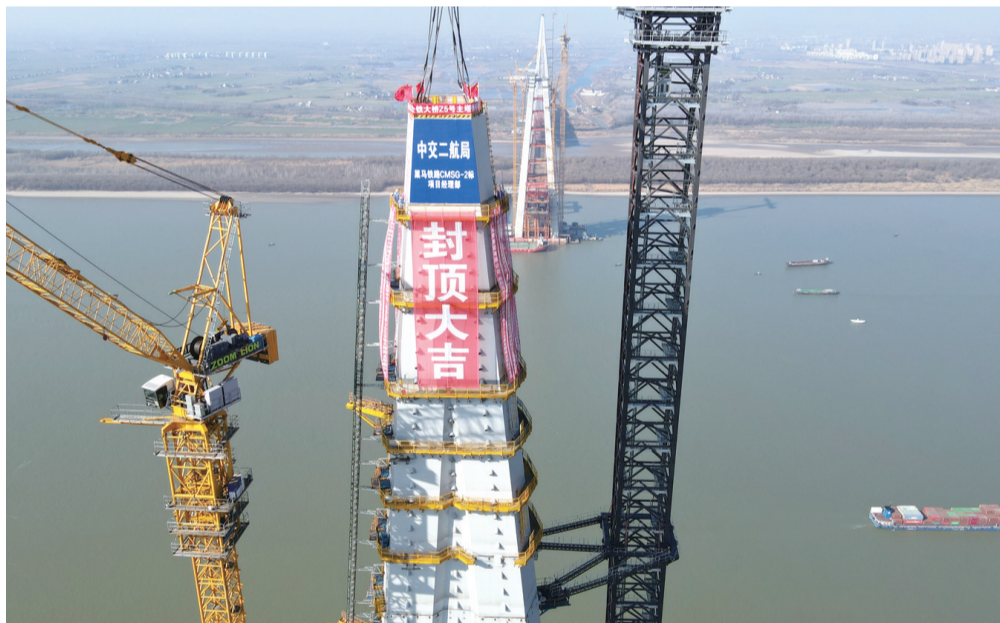
池黄高铁于2019年12月开工建设,2023年1月完成全线架梁,2023年9月完成全线铺轨,2023年10月完成接触网架设,2023年11月开始静态验收。截至目前,已完成工务、通信、信号、电力等静态验收,进入联调联试阶段。联调联试期间,将进行最高速度等级385km/h的単列动车组逐级提速试验、最高速度等级350km/h的重联动车组逐级提速试验、全线拉通试验等。

“池黄高铁开通后,将连通九华山、黄山、太平湖,是一条黄金旅游线。”皖赣铁路安徽公司工程管理部副部长李洪海表示,池黄高铁串起“两山一湖”,为游客旅行打通了快捷通道。九华山站就在九华山风景区山脚下,黄山西站距离黄山风景区不到10公里路程,距离太平湖风景区不过30公里,九华山站距离黄山西站约40公里,高铁只需要10分钟路程,将极大方便游客出行。

据悉,池黄高铁起自池州站,途经池州市贵池区、青阳县,黄山市黄山区,终至黟县东站,正线全长约125公里,设计时速350公里。全线设池州、九华山、黄山西、黟县东4座车站,其中九华山、黄山西为本线新建车站,池州站为既有改建车站,黟县东站为既有车站。

池黄高铁是武汉至杭州高速铁路通道的重要组成部分,线路在池州站与宁安高铁联接,在黟县东站与杭昌高铁黄昌段联接。项目建成通车后,将成为串联皖南两山一湖(九华山、黄山、太平湖)核心景点的黄金旅游线路,对于完善区域铁路网布局、加快皖南国际文化旅游示范区建设、促进沿线经济社会协调发展等具有重要意义。

## 马鞍山公铁两用长江大桥南主塔封顶



新华社记者 刘军喜/摄

星报讯(记者 章沁园 通讯员 许文峰 徐承泽) 记者从中国铁路上海局集团获悉,1月15日11时,随着全球最大塔式起重机R20000-720将重达88.3吨钢塔节段精准吊装到300多米高空的5号主塔上,标志着世界最大跨度三塔斜拉桥——马鞍山长江公铁大桥南主塔成功封顶,高达306米的塔柱屹立于皖江之滨,项目建设取得突破性进展。

据了解,马鞍山长江公铁大桥是巢马城际铁路全线控制性工程,含主汉航道桥、副汉航道桥、两岸和江心洲引桥,桥梁全长9.8公里。其中主汉航道桥设计为主跨(2×1120)米三塔钢桁梁斜拉桥,总长3248米,为世界首座双主跨超千米的三塔斜拉桥,世界最大跨度三塔斜拉桥,同时也是世界上最长钢桁梁斜拉桥。大桥上层为双向六车道城市快速公路,下层为双线巢马城际铁路,另设两线预留铁路。在三个主塔中,3号塔为北主塔,4号墩为中主塔,5号塔为南主塔,高度分别为308米、345.6米、306米,其中3号主塔已于2023年8月封顶。

本次封顶的南主塔采用钢-混结构,横

向呈A型、纵向为I形结构。其中中塔柱、下塔柱为混凝土双塔肢结构,高218.5米;上塔柱为钢结构,高87.5米,共有16个节段,单节段最大重量达390.8吨;钢塔在国内首次采用栓焊结合连接工艺,钢塔节段采用在工厂内预拼制造,现场拼装利用匹配桁架还原厂内预拼状态,确保“严丝合缝”,施工精度达到设计要求。

巢马城际铁路起于巢湖东站,向东经含山县、和县、郑蒲港新区、当涂县、经开区、雨山区、花山区后,引入马鞍山东站,正线全长61公里,设计时速350公里。沿线设巢湖东(既有)、含山、郑蒲港、马鞍山南、马鞍山东(既有)共5座车站。

巢马城际铁路北接合杭高铁,东联宁安高铁,是马鞍山与安徽省会合肥的直接联通线。项目建成运营后,将在皖江两岸建起一条快速新通道,对进一步拉近合肥都市圈与南京都市圈之间的时空距离,完善区域高铁网络布局,助力长三角一体化发展和长江经济带建设等国家战略实施具有重要意义。

## 合新高铁建设迎新进展

星报讯(记者 章沁园 通讯员 许文峰) 记者从中国铁路上海局集团获悉,1月12日10时,随着最后一节拱肋合龙段精准对位,合新高铁定远2号特大桥168米拱梁顺利合龙,为下一步吊杆安装及拱肋混凝土填充打下了坚实的基础。

定远2号特大桥168米拱梁位于肥东县响导乡,横跨G329国道呈27°交叉,总长240.4米,最大跨度168米,为大跨度等截面结构形式。主拱采用悬链线形,分拱脚、拱肋吊装段、合龙段、横撑段及爬梯附属,总用钢量1277吨,是目前安徽省内在建的最大跨度连续梁系杆拱桥,也是合新铁路安徽段控制性节点之一。

168米拱梁跨越的G329国道车流量大,施工环境复杂,安全要求高。项目建设管理单位皖赣铁路安徽公司组织施工单位中铁二十四局项目部提前筹备,积极对接公路管理单位制定施工方案,协调交通布控。施工中采取支架顶部设置分配梁、操作平台,四周设置1.2米标准化防护栏杆,支架内侧设置装配式防爬梯等措施,确保作业安全。

“主桥采用先梁后拱的施工方法,钢管拱肋在系梁支架上拼装合龙,安装时两道拱肋从拱脚处向跨中同时吊装,上一拱肋节段与后续节段焊接成整体后,再进行下节段吊装。”中铁二十四局项目部副总工程师何东介绍,技术人员根据监测数据实时调整钢管拱合龙口的高差和合龙口间距,实现“零误差”精准合龙。

合新高铁起自安徽省合肥市,途经定远县、凤阳县、明光市、五河县、泗县,以及江苏省泗洪县、宿迁市市区,终至新沂市,线路全长约324公里。其中安徽段新建线路198公里,设计时速350公里,共设泗县东、五河、明光西、定远东、八斗(越行)、新合肥西等6个车站,控制性工程为淮河特大桥。

合新高铁建成开通后,将进一步完善国家高速铁路网布局,加强皖江城市带、长江中游城市群与山东半岛、辽东半岛等沿海地区的经济融合,对建设淮河生态经济带,促进沿线区域经济协调发展,服务长江经济带、长三角一体化高质量发展等具有重要意义。