



这条美轮美奂的隧道总长度3.6千米

# 合肥庐州大道(繁华大道-锦绣大道)放行通车

星报讯(记者 祝亮 文/图) 9月1日0时,合肥市庐州大道(繁华大道-锦绣大道)正式放行通车。自此,滨湖新区再添一条南北走向的主干道。

8月31日晚11时许,就有很多年轻的市民驱车来到合肥市庐州大道(繁华大道-锦绣大道)路口,准备第一时间打卡这条美轮美奂的最长隧道。市民小宋告诉记者:“从媒体报道的视频里看到了这里要通车的消息,反正平时睡得晚,这里离家也不远,就带女朋友来打卡尝鲜。”

庐州大道(繁华大道-锦绣大道)项目位于骆岗中央公园内,呈南北走向,项目从2020年10月开工。该项目全长4.5千米,规划道路等级为城市主干路,与繁华大道在地上形成三层互通立交,与花园大道在地下形成三层互通立交,这也是全省首个地下互通立交。

记者 秦缘

9月1日上午,合肥市轨道交通5号线北段正式启动空载试运行,标志着5号线北段距离开通初期运营又近了一步。据悉,5号线北段是一条自南向北的“1字型”市区骨干线,途经包河区、蜀山区、庐阳区,线路南端起于凌大塘站,北至汲桥路站,正线全长15.5公里,共设13座车站,其中换乘站4座。

去年12月,庐州大道与繁华大道交口地上三层互通立交,实现桥上桥下通车放行。庐州大道在与花园大道交口处有地下互通立交,总长约1000米,这是安徽省首个地下互通立交,形成了公园内多向便捷道路网络,地下互通立交最深处达到地下26米,目前还在加快推进当中。

由于庐州大道位于骆岗中央公园内,为了保护公园的完整性,该项目特意采取了地下长隧道形式,下穿整个骆岗中央公园。共建设了总长度3.6千米的隧道,其中主线隧道长2.6千米,按双向双洞六车道布置。通车之后,将成为全省最长的一条市政道路隧道。

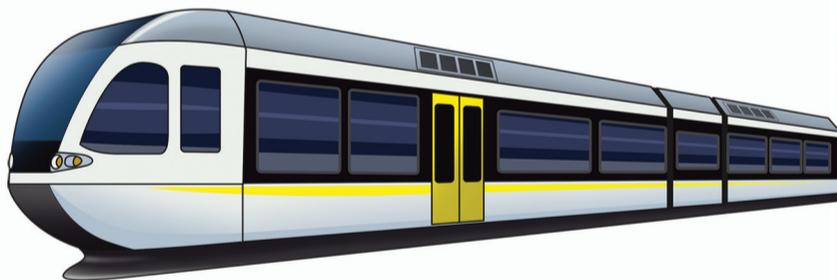
除了保护地上公园自然风貌,庐州大道项目还别具匠心地用灯光提升了地下隧道的颜值,隧道一共设计了三种不同的灯光模式。出入口200米内采用投影灯模式,呈现流动的“蓝天白云”和“蓝色水流”;中部的近

2000米隧道内则是节能LED灯组成的七色繁星变换,行进其间仿佛置身夜幕苍穹下。

而隧道中央的100多米内,则采用了投影机模式,可以根据需要变换不同的内容循环播放,百米长廊犹如展开的巨幅画卷,灵动飘逸又兼具磅礴美感。这样别出心裁的灯光装饰,在保证安全的前提下,提升了行车者的感受。

记者驱车体验发现,从繁华大道出发,仅需3~4分钟就到达了锦绣大道。今后滨湖新区前往老城区及合肥南站等地将更为便捷。

建设单位相关人士表示,作为合肥骆岗中央公园“一纵三横”路网布局的纵向交通要道,南北走向的庐州大道(繁华大道-锦绣大道)放行通车后,将减轻徽州大道及包河大道的通行压力,对完善滨湖科学城路网布局、促进区域发展具有重要意义。



## 合肥地铁5号线北段启动空载试运行

### 四阶段试运行,时间不少于3个月

此次空载试运行即不载客模拟运营,是5号线北段在开通初期运营前最后一个重要调试阶段,相当于一次“综合性考试”,目的是让地铁车辆与各设备系统充分磨合,对车辆、设施设备系统的可用性、安全性和可靠性进行全面综合检验,提升各方面的稳定性;也是锻炼和提高运营工作人员综合能力,提升运营组织能力的重要阶段,为安全载客打好基础,做好充分准备。根据相关规范要求,5号线北段空载试运行时间不少于3个月。

### 首座明挖施工的地下四层车站

据了解,北一环路站全长274.5米,标准段宽22.1米,是合肥轨道建设史上车站土石方开挖深度最深、建设规模最大的车站,也是合肥轨道首座明挖施工的地下四层车站。该站地处老城区主干道,场地狭窄,场

内存土空间极为受限;基坑内立柱、砼支撑、钢支撑纵横交错,开挖机械设备操作空间狭小,开挖极为困难。为解决这一难题,合肥轨道集团带领各参建单位加大基坑监测频率,在保证安全质量的前提下,投入大功率破碎锤配合裂岩机加快岩石破除速度,顺利在置锥之地完成北一环路站主体结构封顶。

### 首次采用“双保险”施工工艺

蒙城路站至北一环路站区间盾构机需在下穿北一环立交的同时完成接收,接收端距离北一环路立交约12米,隧道与北一环路立交桩基垂直净距仅2.3米,且隧道顶部存在约9米的含承压水的粉细砂层,中风化砂岩基岩孔隙、裂隙水丰富,施工难度大、安全风险高。为保障施工安全,合肥轨道集团多次组织知名专家会商把脉,首次采用冷冻法联合钢套筒“双保险”施工工艺的盾构接收方案,使该区间含水丰富的裂隙岩层地层强度更高、封水性更好,有效维持了盾构土压平衡,极大降低了蒙城路站至北一环路站区间盾构机

接收的安全风险。

### 无轨测量加快施工进度

为抢抓工期,确保5号线北段按计划完成“电通”任务目标,合肥轨道集团打破了传统铺轨完成后再进行供电专业施工的方式,在铺轨施工开始前,采用全站仪等仪器对黄山路站至北二环路站区间展开无轨测量工作,对接触网、环网、疏散平台及区间动照专业的关键位置进行标点划线,便于后续锚栓打孔及安装、接触网悬挂安装等工序施工,有效加快了现场施工进度。

如今合肥地铁5号线北段正在不断开展剩余工程收边收口、试运行各项功能测试及演练、竣工验收、消防验收、安全评估、道路放行等工作,确保5号线北段按时、优质、高标准开通初期运营,争取早日与南段汇通,进一步提升广大市民的获得感、幸福感、安全感和自豪感。