

“天河”“花湖”实现进近管制统一服务 两机场运行效率最少提升20%

武鄂两地26日起共用“空中指挥员”

武汉晚报讯(记者刘海烽 通讯员兰天 陈羽戈 李良杰)25日下午,鄂州花湖国际机场进近服务交接启动会在民航湖北空管分局举办。根据计划,12月26日零时起,武汉进近06号管制扇区正式启用,水平面积5000多平方公里的鄂州进近管制区同步撤销,标志着湖北空管分局全面接管鄂州进近管制服务,实现武鄂地区进近管制统一服务。

民航空中交通管制分为塔台管制、进近管制、区域管制,分别在进(离)场、巡航等不同的飞行阶段指挥飞机。进近管制区通常是机场上空至6000米(含)之间的空域,是飞机爬升或下降阶段所要经过的空域。

随着花湖机场货运航线的不断织密,航班量也在持续攀升。目前,花湖机场单日航班量最高达到150架次,成为名副其实的内地货运空中“出海口”,空管保障压力陡增。

此外,花湖机场紧邻武汉天河机场,两场仅相距89公里,相互运行影响较大,两个管制单位各自指挥,缺乏统一的运行规划策略,空域资源条块切割,难以形成合力。

去年,民航局印发了《中小机场空管安全保障能力提升行动方案(2023—2025年)》,提出了由空管系统统一为中小机场提供进近管制服务的工作要求。湖北空管分局积极落实《方案》要求,开展预协调和预研究,

着手推进鄂州进近管制服务接管工作,探寻武鄂两场协同发展的“最优解”。

2024年8月,经民航中南空管局研究决定,以12月26日为接管时间节点,实质性启动鄂州花湖机场进近管制服务接管工作。

为进一步优化武鄂两场空中交通流,实现空域资源利用最大化,湖北空管分局结合现有管制运行情况,新增设武汉进近06号管制扇区,该扇区的设立专门用于为鄂州花湖机场进出港航班提供进近管制服务。

25日下午5时,记者来到湖北空管分局武汉终端管制中心看到,管制员们严阵以待,为当晚武汉进近06号管制扇区的启用做着各项准备工作。

“接管花湖机场后,飞行冲突将在一个管制单位内解决,航空器的运行效率与飞行安全也得到同步保证。”湖北空管分局进近管制室主任陈浩称,目前花湖机场飞机通行的最小间距6公里,天河机场则是5.6公里,武鄂地区进近管制统一后,整体间隔标准也将统一为5.6公里,在统一指挥下,单位时间内起降的飞机更多,运行效率最少能够提升20%。在即将到来的春运中,天河机场每天有望突破800架次飞机起降,花湖机场有望突破200架次,航班正点率将进一步提高,可以为旅客带来更为便捷的服务。

湖北空管分局相关负责人称,目前全国存量进近



武汉终端管制中心管制员在工作中。

记者刘海烽 摄

单位共有烟台、无锡、泉州、鄂州、西双版纳、丽江等六个机场,花湖机场是全国首个存量进近接管机场,在行业内具有示范效应。接管后,花湖机场将纳入国家民航综合交通体系,武鄂两场的运行效率和空域容量将得到进一步提升,未来将积极协同鄂州花湖机场申报实施尾流重新分类实验运行,进一步缩“间”扩“容”,有效提升武鄂两场的协同运行效率,加速天河花湖客货运双枢纽建设。

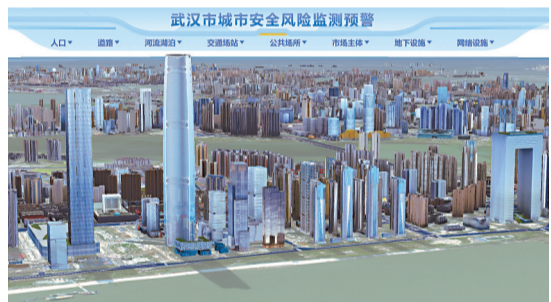
能实时感应桥梁震动还能预警洪水雪灾

武汉城市风险监测预警平台建成投用

武汉晚报讯(记者冯雪)在珞狮路南湖地区,若降水量达到462毫升/小时,将会给该区域带来怎样的影响?12月25日,在武汉云计算科技有限公司,记者看到了正式建成并投入使用的武汉城市风险监测预警平台模型。“当操作人员将模拟降雨量设定为历史最高警戒设防水位,平台模型迅速模拟出反馈结果:持续强降雨直接导致湖面高程攀升。珞狮路南湖地区的部分区域随即被一片深蓝色标记,表明该区域已被积水全面淹没。”

“城市的发展离不开城市安全。传统的城市安全管理往往侧重于事后应急处理,而武汉城市风险监测预警平台则实现了从事后应急处理,到事先预测、预警、预防的转变。”武汉云计算科技有限公司技术总监肖洁介绍。

以市内涝积水为例,记者观察发现,该平台不仅监测了天气数据,全市范围内的降水、排水、风力、温度及能见度等信息,还涵盖了江河的水位情况以及城市内200个容易积水区域的水务数据。“一旦系统感知到相关信息,就会启动感知、监测等一系列环节,做到更早感知和发出预警,智能跟踪监测水位的变化情况。”肖洁说。



武汉市城市安全风险监测预警系统。

基于武汉城市数字公共基础设施平台提供的数字孪生环境,针对城市生命线工程、公共安全、生产安全、自然灾害四大安全场景,武汉城市风险监测预警平台已构建了10余个应用场景,并正在逐步推进其余20个应用场景的全面改造与融合。该平台还将事件分为“单一事件部门处”“多跨事件综合处”“重要节点专项处”三层事件处置机制,已在优化客流、监测非法营运车辆等场景实现应用。

以桥隧安全为例,武汉江河湖泊多、桥隧多,桥隧

安全非常重要。目前全市近700座桥和100余条隧道安装了1.5万个传感器和3200路视频监控。通过传感器实时感应桥梁晃动、振动等数值变化。一旦达到临界值,系统自动报警并定位到桥梁的三维模型上,便于有关部门及时处置。

此外,结合武汉实际,城市风险监测预警平台围绕六大核心维度——包括城市基础、城市交通、城市环境、城市保障、城市安全以及特色维度“城市活力”,构建了一套全面的城市生命体征指标体系。保障了市民的生命财产安全,增强了社会的稳定与和谐。此体系不仅细分了人口数量、道路总里程等静态指标,还将交通拥堵指数、安全事件发生率等动态指标作为考核标准。有效减少了安全事故的发生,降低了事故损失,优化了应急资源配置,节约了城市管理成本。

当前,项目团队正在进行数据对接与模型精细调整工作,以确保这一城市体征监测体系能够定期开展“城市体检”。

“武汉城市风险监测预警平台已实现数据要素上图。人口、道路、河流湖泊、交通场站、公共场所、市场主体、地下设施、网络设施等3000余万的数据已编码赋码。”肖洁说,该平台还能服务于城市治理的完整组织体系,涵盖从市级城市运行中心、区级城市运行中心到街道城市运行中心的三级组织体系,并进一步延伸至社区、网格、小区及楼栋等七层应用场景,致力于推动“一网统管”工作模式的深入实施。

目前,城市安全风险监测预警平台已向全省各地市推广,在十堰、黄石正式部署。

主辅路之间绿化带遮挡车主行车视野

建设方回应:正在设计主辅路并线交通优化方案

武汉晚报讯(记者杨荣峰)主路辅路之间的绿化带有点高,影响会车的视野,能否修剪?近期,不少市民在武汉城市留言板上向《拍“板”》栏目反映东湖高新区高新大道主辅路会车视野问题。

记者近日现场探访发现,部分主辅路并线口视野充足,部分主辅路并线口因绿化带较高灌木遮挡,视野稍感不足。对此,武汉光谷建设投资有限公司回应,在加大绿化修剪频率的同时,正在设计主辅路并线交通优化方案,待方案获批后实施。

市民周先生每天通勤都要经过高新大道。他说,高新大道主辅路以绿化带隔开,途中有很多主辅路并线口,部分并线口前,绿化带较高,挡住了隔壁车道的车辆。“看不见隔壁车辆的转向灯,稍微快一点就心里没底。”

12月17日,记者驾车来到高新大道体验。记者注意到,主辅路并行间隔不大,隔离主辅路的绿化带较窄,主辅路并线口,行车方向的并线距离约20米,按

照辅路40公里的时速行驶,并线时车辆可以作出反应。但在部分并线口处,绿化带较高、较密,遮挡视野,影响司机驾驶。

周先生说,相比于SUV车型,低矮的轿车受视线遮挡影响更大。他希望相关部门能修剪绿化带,给司机们充裕的并线视野。

然而,记者从道路建设方武汉光谷建设投资有限公司了解到,修剪绿化带并不能彻底解决视野问题。

12月20日,该公司相关工作人员告诉记者,高新大道为城市主干道,车流量较大,对于部分可能影响行车视线的并线口绿植问题,光谷建设公司也多次组织相关单位进行修剪。但因养护较好,植物生长旺盛,正常的修剪频率已不能满足需求。

“一方面加大修剪频率,另一方面对并线口进行优化。”该工作人员说,目前,公司已经加大了高新大道主辅路绿化带的修剪频率,并在研究规划主辅路并线口的交通优化方案。



高新大道上一处主辅路并线口前,主辅路之间的绿化带较高,遮挡视线。

记者杨荣峰 摄

目前,并线口的交通优化方案尚在前期设计中,方案由主管部门审批通过后即可实施。高新大道的设计单位也对高新大道绿化带进行优化设计,并制定了苗木移栽措施,移走遮挡视线的绿植,计划结合交通优化方案一起实施。