



## 500年流苏古树花开如雪

日前,安徽省合肥市庐江县冶父山镇田埠村毕家庄村民组一株500多年的流苏古树,满树繁华,如覆霜盖雪,吸引了八方游客前来打卡、赏花。

流苏花又称“四月雪”,花形纤细,秀丽可爱,像极了古人装饰帷幔或窗帘周边缀饰流苏,故名“流苏”。该村民组的这株流苏古树高达10余米,覆盖数十平方米,空中俯瞰像一朵巨大的花球,树韵雍容华贵,优美动人。2014年,安徽省政府将其列为国家一级古树进行保护,2024年入选“安徽十大最美古树”。

记者 张良弓 文/图

# “机器人大学”真实场景测试加速商业化应用

牢记嘱托 开新局  
日新江淮 往前赶

星报讯(记者 徐越蕾 文/图) 4月13日,位于合肥市瑶海区的合肥市具身智能机器人数据采集训练场内,一场别开生面的“机器人实训课”正在上演:一台人形机器人穿梭在货架前,抓取物品并完成补货;隔壁的家庭服务区,另一台机器人正练习整理桌面、叠放衣物;工业制造区里,机械臂在传送带前精准分拣……这是记者跟随“牢记嘱托开新局 日新江淮往前赶”采访团走进该训练场时看到的真实一幕。这里没有传统工厂的机器轰鸣,却涌动着未来产业的澎湃动能。

“这里就像一个‘机器人大学’,目前有近100台机器人,覆盖工业、家庭、商超等30多个场景。”合肥国先控股有限公司副总经理徐斌介绍,训练场采取三级进阶式布局(L1基础操作、L2精准作业、L3复杂决策),通过模拟真实环境测试,加速机器人商业化应用。

对于企业而言,过去训练一台机器人需要自建场景、自采数据,成本高、周期长、人才缺、数据少。如今,这个训练场直击行业痛点,加速了从研发到生产落地的节奏。徐斌表示,在这里训练3至6个月,就能让机器人掌握在真实场景中工作的能力,“我们计划布局500+异构智能机器人集群,构建多维度、多层次的训练体系,实现年产



机器人数据采集员正在训练机器人抓取物品

数据200万条。”

据了解,这座训练场是合肥市智能机器人公共服务平台的核心板块。为降低企业准入门槛,整合区域科研资源,合肥市依托国际先进技术应用推进中心(合肥),打造智能机器人公共服务平台,统筹布局零部件生产加工、场景训练、产品测试、竞技赛事、人工智能+场景示范中心五大功能板块,让企业“不出园区即可生产、训练、测试一台机器人”。

具身智能产业是合肥市前瞻布局的六大未来产业之一。目前,合肥市拥有产业链上下游企业共190家,集聚企业或高校院所智能机器人相关研发平台40家,培育国家级平台7家,构建了“大脑(科大讯飞、中科大脑)——小脑(中科深谷)——核心部件(睿思博、中科灵犀)——本体(乐聚、零次方、优艾智合)”的全链条研发制造一体化体系,是全国少数几个拥有全产业链布局的城市之一。

## G3京台高速合徐南段即将建成通车

星报讯(记者 章沁缘) 记者获悉,日前,G3京台高速合徐南段改扩建工程01标主线沥青上面层施工完成,标志着该项目主体工程全面收官,进入通车运营倒计时。

G3京台高速合徐南段是我省连接南北的交通“主动脉”,北接蚌埠市,南连合肥市。此次改扩建项目全长约107公里。其中,G3京台高速合徐南段改扩建工程01标,全长14.42公里,贯穿蚌埠

市、滁州市凤阳县等多个市县。截至目前,该项目主体工程已全面收官,进入通车运营倒计时。G3京台高速合徐南段改扩建工程02标,刚刚完成淮河特大桥北岸主墩封底,也标志着大桥建设从水下桩基施工正式转入水上主体施工阶段。G3京台高速合徐南段改扩建工程03标,正处于沥青上面层摊铺的最后攻坚期,已完成总体工程量的九成以上,较原定计划提前一个月,预计今年6月建成。

## 宁马城际铁路即将开通

星报讯(记者 章沁缘) 记者获悉,南京至马鞍山市域(郊)铁路(宁马城际铁路)开通进入最后倒计时,票价信息已正式“上墙”公布。

宁马城际铁路马鞍山段首站慈湖高新区站最新票价表显示,宁马城际铁路S2/宁马线,全长54.23公里,共16站(南京段8站+马鞍山段8站),南京西善桥站至马鞍山太白站全程票价9元,完全采用南京地铁里程分段计价规则。其中,0~4公里2元、4~9公里3元、9~14公里4元、14~21公里5元、21~28公里6元。

据了解,宁马城际基本实现票卡互通,即南京金陵通、马鞍山市民卡、交通联合卡全线路通用。在马鞍山段各站点,购票机器支持移动支付,支持支付宝、微信等扫码乘车。运营时间与南京地铁同步,为6:00~22:00。

## 合肥轨道7号线一期开通在即

星报讯(记者 王珊珊) 记者从合肥轨道获悉,经过20天连续闭环测试与精细化管控,轨道7号线一期工程于近日圆满结束不载客试运行跑图,列车唤醒成功率、运行图兑现率双双达到100%,各项运营指标全面优于预期标准。同时,全线部署的“接触网可视化接地系统”也同步登场,这套被称为“智能接地管家”的新装备,将为线路正式运营后的安全与效率提供有力保障。

本次跑图严格对照正式运营行车组织方案,全面开展不载客模拟运行,提前对列车自动唤醒、自动出入库、精准停靠、应急联动等关键场景进行全流程联调联试。跑图全程执行24小时值守制度,调度、司机、车站、信号等各专业人员坚守一线,全程盯控列车运行状态。在全自动运行区间内,值守人员全程在岗监护、实时响应,确保行车组织绝对安全。最终数据显示,列车唤醒成功率、运行图兑现率均达100%,正点率、设备可靠性等指标大幅领先标准要求,充分验证了线路设备系统的成熟度与运营组织的可靠性。

此外,7号线一期全新引入的接触网可视化接地系统。地铁列车依赖接触网供电,接触网需要定期检修。传统作业模式下,维修人员需到现场验电,耗时耗力。如今,工作人员坐在控制中心,通过屏幕即可查看全线接地设备状态和现场实时画面,鼠标轻点即可远程完成接地或解除接地,原本几十分钟的作业缩短至几分钟,为夜间有限的“天窗点”检修争取了更充裕的时间。另外,每一次操作指令和设备动作,系统都会自动记录,还同步保存视频。以后想查什么,随时能翻出来,安全管理更透明。

目前,7号线一期正按计划推进各项开通前的准备工作,计划于2026年内开通运营。