

地铁2号线西延段计划今年通车

5号线6号线二期7号线15号线不断刷新“进度条”



2号线西延段全线电通、5号线湖瑞区间左线盾构机掘进完成、6号线二期海南路站首段侧墙顺利完成浇筑……近日,青岛地铁2号线西延段、5号线、6号线二期、7号线、15号线建设项目不断传来新进展。青岛地铁正锚定“建设世界一流地铁”目标,加快推进各项工程高质量建设。

2号线西延段 全线电通计划今年通车

近日,青岛地铁2号线一期工程调整方案——“四川路(轮渡)站至泰山路站段”(简称“2号线西延段”)全线电通。2号线西延段供电工程,施工条件复杂,为实现电通节点,供电系统采取了多项优化方案和临时措施,极大提高了施工工效。21天完成小港站变电所施工及调试任务,轨通后仅22天就实现全线电通。为后续设备调试、动车调试工作打下基础。

2号线西延段全长3.84公里,起于市南区四川路(轮渡)站折返线,向东通过泰山路站与既有地铁2号线连通,包含三站四区间,计划今年通车。

5号线 湖瑞区间超前完成施工

近日,5号线湖岛站至瑞昌路站区间(简称“湖瑞区间”)左线“云瑞”号盾构机掘进完成。

湖瑞区间包含两条盾构隧道,其中右线盾构区间已于2024年5月12日贯通,此次贯通的左线盾构于2023年12月12日由瑞昌路站始发,顺利安全穿越胶济铁路Ⅰ级风险源及十余处重大风险源,总历时176天,较5号线土建计划超前35天完成双线贯通施工节点。

青岛地铁5号线是青岛城市更新和城市建设三年攻坚行动的重点项目,建成后串联8条线路,极大方便市区居民出行,对于青岛地铁线路闭网成环具有重要意义。5号线起于麦岛站,止于云岭路站,是串联青岛中心区轨道交通网络的“C”形线路,线路长约32.6公里,均为地下线,共设27座车站及1座车辆基地,其中换乘站12座,是青岛市目前已规划线网中换乘站最多的线路,计划2028年通车。

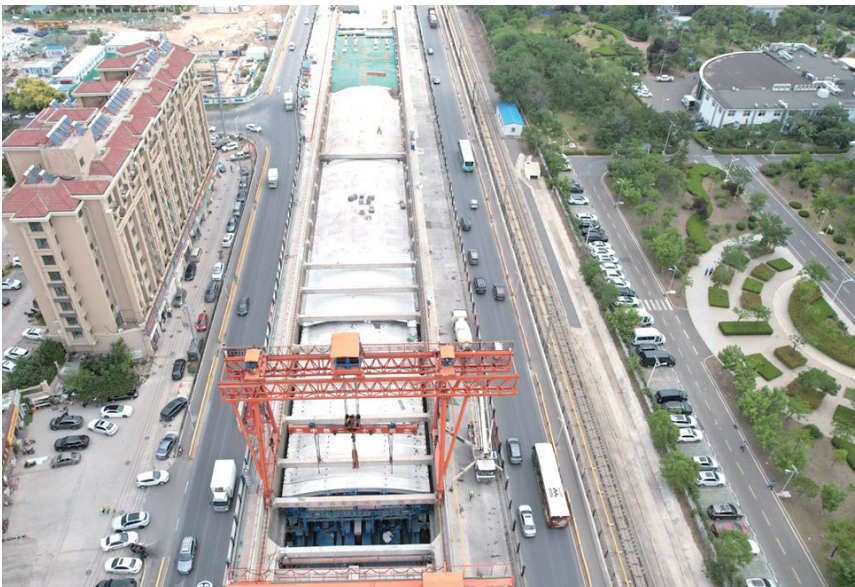
6号线二期 进入饰面混凝土施工阶段

近期,6号线二期海南路站首段侧墙顺利完成浇筑,标志着6号线二期工程进入饰面混凝土实体施工阶段。

为全面落实“不渗不漏,内实外美”目标,青岛地铁牵头参建单位多次开展全过程模拟演练,按照“一比一”原则先后施作3块地面实体样板,围绕混凝土



地铁2号线示意图。



15号线四方厂站主体结构拼装完成。

结构施工九大环节组织专家进行总结复盘,优化混凝土配合比,总结施工参数,为全线首段侧墙顺利浇筑打下了坚实的基础。

地铁6号线二期工程西起青岛西站,东至一期工程起点站辛屯路站,线路全长13.867千米。地铁6号线二期工程通车后,青岛西站将实现高铁、地铁无缝换乘,“一体化、零换乘”综合交通枢纽功能将得到大幅提升,西海岸新区市民乘坐地铁来往于青岛西站及周边区域将变为现实。计划于2027年完工。

7号线 首个暗挖区间顺利贯通

近日,青岛地铁7号线首个暗挖区间,北安停车场出入场线(矿山段)区间顺利贯通,为出入场线右线盾构的接收创造了有利条件。

青岛地铁7号线北安停车场出入场线(矿山段)为单洞双线隧道,区间沿墨城路向北敷设,穿不良地质构造破碎带

及多种市政管线。

青岛地铁7号线一期线路起于东郭庄站,途经城阳与李沧区,终至兴国路站,共12个车站,已于2020年12月24日开通,并入青岛地铁1号线通车运营。

二期工程全长约16.9公里,共设14座车站和一处停车场,全部为地下线,由北段和南段组成。北段自一期工程东郭庄站向北至营普路站,长约13.1公里,设置11座车站;南段从一期工程兴国路站往南至沧口站,长约3.8公里,设置3座车站,其中换乘站2座。7号线二期工程计划2026年通车,届时可实现即墨与城阳、东岸主城区的快速联系,对完善城市轨道交通网络、带动沿线经济发展具有重要意义。

15号线 沟岔站进入主体结构施工

近日,15号线沟岔站首段底板顺利完成浇筑,标志着该站基坑工程施工取得了阶段性突破,拉开了车站主体结构

/ 相关新闻 / 北方首座坦拱式 装配车站在青完成

地铁15号线四方厂站主体结构顺利拼装

近日,随着最后一颗螺栓加固完成,北方首座坦拱式装配式车站——青岛地铁15号线四方厂站主体结构拼装顺利完成。四方厂站为地下两层标准车站,其中装配段由447块预制构件组成,用时5个多月完成了总重达22196吨的坦拱式装配车站拼装。

15号线四方厂站顶板首次采用空腔式单块坦顶结构,形状如同中国古代的“拱桥”,“空腔式”设计在不影响设计强度的前提下,顶板重量和吊装风险大幅降低,资源能耗随之减少。外框结构由四块预制构件采用“搭积木”的方式进行组拼,采用“两垫一注一嵌”防水体系,大大减少了防水接缝数量。

与传统桩锚体系装配式车站相比,全桩撑体系能够更好地克服碎裂岩不良地质和地下水充沛等施工难题。同时,相较于之前顶板由两块构件拼装而成的高拱式装配式车站,大分块坦拱式装配式车站可实现基坑开挖深度减少1米、顶板构件数量减少50%的效果,具备施工过程更安全、成本开支更节约、拼装速度更高效等优势。

装配式车站对构件的预制、拼装的精度要求极高,这就要求“积木”既要做得好,又要拼得准。青岛地铁15号线项目总工程师刘金华介绍说,在方案研究、场地规划、工序交底、进度管理等方面,项目利用BIM三维模拟碰撞演示装配式施工全过程,提前发现并解决潜在问题,并通过工序模拟动画让现场技术人员和作业工人更直观地了解施工技术要点,提升技术交底质量,确保施工安装精度控制在2毫米以内,保障全预制装配式车站的高质量建设。

施工的序幕。

沟岔站位于长城路与环城北路交叉口东侧象限内,沿长城路南北向敷设。该站是地下三层岛式车站,车站总长155米。

6月13日,青岛地铁15号线首台TBM始发仪式顺利举行。由于天山一路站至天山二路站区间(简称“天天区间”)需穿越破碎岩石地层等复杂地质,施工难度大。针对这一特殊地质层,“量身定制”双护盾“超越号”TBM,具有微风化安山岩、微风化花岗岩岩等中等硬度岩石的破碎功能和高强度硬岩掘进功能,能更好应对项目区间复杂的地质情况,实现高强度掘进。

15号线一期工程是青岛地铁三期规划线路,起于下王埠站,终到四方厂站,途经李沧、城阳、即墨三区,线路正线长约30.8公里,设车站17座,包括2座暗挖车站,15座明挖车站,设棘洪滩车辆段1座,主要服务黑龙江路沿线大型居住区、轨道交通产业示范区。线路计划2028年通车。

观海新闻/青岛早报记者 魏妮邦 青岛地铁供图