



地铁2号线西延段年底开通

昨顺利通过竣工验收 将迎来初期运营前安全评估



百姓视角里的城市之变

自8月21日起空载试运行,青岛地铁2号线西延段(轮渡站至泰山路站段)的动态备受关注。11月20日,在省交通运输厅、市住房和城乡建设局等单位监督指导下,青岛地铁2号线西延段顺利通过竣工验收。

地铁2号线西延段大事记

- 2023年12月15日,地铁2号线西延段举行洞通仪式。
- 2024年5月15日,地铁2号线西延段全线轨通,为后续供电、信号等作业的全面开展创造了有利条件。现场装饰装修等工作同步开展。
- 2024年8月16日,地铁2号线西延段通过项目工程验收,标志着项目已具备空载试运行条件。
- 2024年8月21日,地铁2号线西延段进入试运行阶段。试运行为期3个月,于11月底结束,各项运行指标达标后将迎来初期运营。



地铁2号线西延段线路图

通过验收年底开通

本次验收会邀请了5名地铁行业专家全程参与。验收组严格按照验收方案开展各项工作,通过听取汇报、现场踏勘、查阅资料等环节,对地铁2号线西延段进行综合评价。

验收组经过深入细致的讨论,认为地铁2号线西延段满足设计及国家相关验收规范要求,技术档案及资料齐全、完整、真实,工程质量验收合格,满足城市轨道交通竣工验收要求,一致同意通过竣工验收。

目前,地铁2号线西延段正处于为期3个月的空载试运行状态,预计11月底结束,各项运行指标达标后将迎来初期运营。试运行是在轨道交通土建工程与机电工程初步验收合格并完成系统联调后的非载客运行,是轨道交通从建设阶段过渡到载客试运营阶段必经的重要环节。试运行期间,2号线西延段将逐步增加上线列车数、缩短行车间隔、提高信号级别,通过地铁在正式开通运营前的“综合性考试”。地铁运营人员也将陆续入驻,开展各项应急演练,磨炼技能水平,完成安全评估、初期运营前的各项准备工作,为初期运营做好充足准备。

竣工验收通过后,地铁2号线西延段将迎来初期运营前安全评估。青岛地铁将持续做好后续各项提升工作,为地铁2号线西延段年底高水平开通保驾护航。

打破老城区交通瓶颈

地铁2号线西延段全长约3.84公里,起于市南区轮渡站折返线,终于市北区泰山路站,新建四川路(轮渡)站、小港站和国际邮轮港站,共包含三站四区间,是我市城市更新和城市建设三年攻坚行

动重点项目。地铁2号线西延段开通后将助推国际邮轮港区、小港、轮渡等区域突破胶济铁路及新冠高架路阻隔的交通瓶颈,为青岛西部老城区接入快速公共交通走廊提供重要支撑,可有效解决西部老城区沿线交通需求。同时,为国际邮轮港区的开发建设提供了有效交通支持。

“我早就盼着地铁2号线西延段通车了。”住在小港的段先生在崂山区深圳路附近上班,每天通勤都要开车,花费时间较长,“开通地铁后,我就可以不用开车,一路轻松地坐地铁上班了。”

住在轮渡附近的陈女士应酬比较多,“2号线西延段一开通,我可以坐地铁参加酒宴啦。”她笑着告诉记者,自己现在出去喝酒要么打车,要么找代驾,费事又费钱。

“螺蛳壳里”创纪录

地铁2号线西延段铺轨施工被大家戏称为“螺蛳壳里做道场”:仅有轮渡站一个铺轨基地且场地狭小,所有铺轨材料及机械仅能从一个跨度30米的轨排井吊入吊出,且深度达40米的轨排井还是斜的。但就在这样的施工条件下,地铁2号线西延段从3月21日机铺到5月15日全线轨通,只用了50多天时间,单作业面日铺轨最长达125米。其间,班组建设这把项目管理“金钥匙”发挥了重要作用。

第一建设分公司通过小立法激励班组积极性,将普通道床施工从每天85米提升至每天125米,钢弹簧浮置板施工从每天50米提升至每天75米,刷新单日铺轨纪录;针对供电三轨基座安装,班组人员优化作业方式,提前预埋一次浇筑成型,大幅降低供电后续工作,提高孔位成型质量,对道床零损伤;针对铺轨吊过站时间长,铺轨班组长陈洪军提出铺轨吊过站变跨新方法,班组与“两进”人员深入调研,采用渐变的方式,将变跨时间从10小时缩短至7小时。

地下“长龙”掘进 地上毫发无伤

地铁9号线惜福镇站B出入口顶管工程始发 下穿王沙路 无需开挖路面也不用交通调流



顶管首节管节顶进作业。

地铁9号线一期工程线路图



大家都知道盾构机是地铁建设中掘进的利器,但是被称为“方形地下长龙”的顶管机却很少有人听说。近日,由青岛地铁第一建设分公司建设,中国铁建股份有限公司和中铁十九局集团有限公司联合承建的青岛地铁9号线一期工程惜福镇站B出入口顶管工程顺利始发。

惜福镇站为青岛地铁9号线第11座车站,西接正阳东路站,东接前金社区站,距离惜福湖9米,是省内首个临湖地铁站。B出入口为地下一层箱型混凝土框架结构,横穿王沙路,采用矩形顶管法施工。顶管施工借助主顶油缸的推力,推动掘进机从工作井内穿过土层直到接收井,然后吊起,把紧随掘进机后的管节埋设在两井之间,以期实现非开挖敷设地下通道的施工方法。

“这个大刀盘土压平衡式的矩形顶管机就像一个方形的‘地下长龙’,

前面有钻头,后面有‘千斤顶’,用刀盘将土石切削下来,由螺旋出土机运出去,同步顶进管节,简便快捷,一次成型。”中铁十九局项目总工南宁说道,“我们结合城阳区软土地质的情况,选择了顶管施工。主要施工风险在于需要穿越富水砂层及下穿王沙路,因此需要严格控制顶管的各项施工参数,如土压力、出土量、顶进速度等。”

王沙路是城阳区的主干道,交通流量非常大。采用顶管法施工,不需要开挖面层,不用交通调流封路,也不用给马路“开膛破肚”,就能够穿越公路、地面建筑物、地下构筑物以及各种地下管线等。这一顶管段长约33米,相比于传统的矿山法,采用顶管法在掘进过程中对地面变形程度控制在毫米级,将有效减少对路面的破坏程度,降低对周边环境的噪声污染,在不影响交通的同时,大大缩短施工工期。

这些在建地铁也有新进展

2号线二期

近日,地铁2号线二期工程龙川路站至世博园站右线区间TBM顺利始发,标志着地铁2号线二期最后一个TBM区间进入施工阶段。

11月9日上午,随着刀盘缓缓转动,地铁2号线二期汉川路站至东川路站区间左线盾构“祥致号”顺利始发。此次始发的“祥致号”前期已完成了东川路站至常川路站区间的掘进任务,经

过吊运、检修、组装、验收等工作后,正式开始汉东区间的掘进之旅。

5号线

近日,青岛地铁三期线路首台泥水平衡盾构机顺利实现二次始发,地铁5号线瑞昌路站至欢乐滨海城站区间全面进入机械掘进施工阶段。

近日,地铁5号线海云庵站站厅层全部贯通,至此地铁5号线全线暗挖站站厅层全部贯通。