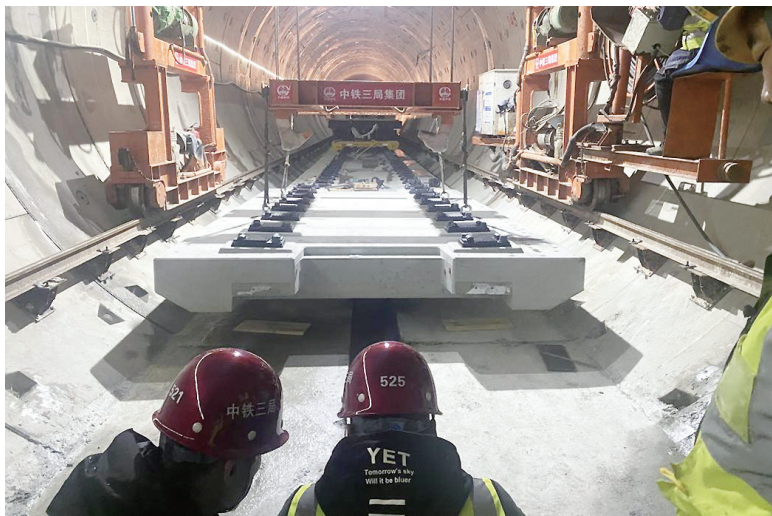




通了！地铁6号线一期全线轨通

距年底空载试运行再近一步 全长30.8公里是贯穿西海岸新区的骨干线



铺轨作业中

青岛地铁6号线一期迎来重大进展。22日上午，青岛地铁6号线一期工程全线轨通仪式在辛屯路站铺轨基地举行。市地铁工程建设指挥部总指挥、市人大常委会副主任张建刚宣布6号线一期全线轨通，青岛地铁集团党委书记、董事长张君在轨通仪式上讲话。青岛地铁6号线是贯穿西海岸新区的大运量骨干线，一期工程起点为辛屯路站，终点为生态园站，线路全长30.8公里。在铺轨工程中，高峰期有14个作业面同步施工，作业人员达1400人，顺利完成了全线62.3公里铺轨任务。青岛地铁6号线作为全国首条GOA4级TACS系统应用示范线路，在轨道铺设环节，坚持创新引领，聚焦安全、优质、高效、绿色、智慧、和谐六大目标，推动6号线一期建设向着高质量不断迈进。

五成轨道板提前预制

作为6号线一期的建设单位，青岛地铁集团西海岸建设分公司坚持将预制装配集成技术作为建设世界一流地铁的关键举措，在可洛石站打造了国内首个采用全预制装配的地铁车站。预制技术具有减少现场人工、提升施工效率、降低碳排放等优点，还能减少施工现场浇筑、切割等环节，从而减轻施工阶段对周边环境的影响。在轨道铺设环节，西海岸建设分公司超前谋划，首次大规模采用“多等级减振道床+预制轨道板”技术，全线预制轨道板使用率达50%。预制轨道板采用工

厂化加工，具有质量优、后期养护简单、安装机械化程度高等优点，相较传统现浇道床可减少作业人员30%，施工工效提升20%。

6号线的轨道铺设同样为未来运营阶段减少行车对地面的影响做好了准备。6号线一期穿越多处医院、学校、居民区，地上人口密集，为此，西海岸建设分公司根据不同运行环境，采用了多达7种减振道床形式，以达到让TACS列车在城市地下“悄无声息”穿行，最大程度减轻地铁运行带来的影响。据悉，6号线一期减振类型之多样、道床形式之复杂、工序转换之频繁，在国内地铁施工领域尚属罕见，多等级减振道床也是省内地铁首次大规模应用。

新能源轨道车减少污染

地铁轨道施工大多位于狭小封闭的隧道之中，传统铺轨设备多采用燃油驱动，作业噪声强、污染大，无法满足绿色地铁建设需求。西海岸建设分公司率先引入新能源轨道车、焊轨机、铺轨机等新型电力驱动设备，大大改善了隧道中的施工环境。轨道施工中，轨行区管理是安全保障的重中之重，6号线在施工作业中应用轨行区调度系统人员定位系统及小平车定位芯片、自动刹车系统，将科技创新与施工现场深度融合，整合工地信息化资源，有效保证施工安全、降低施工成本，提高工地现场管理效率和决策能力，实现在建项目数字化、精细化、智能化管控，促使地铁建设再上新台阶。



地铁6号线一期工程线路走向示意图（图上站名为工程命名）

日铺轨量超过1000米

6号线一期轨道工程时间紧、任务重、工序复杂、作业面有限，为确保铺轨进场作业，西海岸建设分公司牵头组织参建各方精干力量，成立3个铺轨攻坚专班，24小时全天候驻点组织调度；同时，在原有的6个铺轨基地的基础上，增设5处散铺基地，采用“机铺+散铺”相结合的工作模式，不断优化施工组织。通过调配优质资源，日铺轨达1151米，如期实现全线轨通的节点目标。目前，青岛地铁6号线一期工程已进入站后工程全面建设阶段，机电、供电、装饰装修工程已全面进场。

6号线一期是我市城市更新和城市建设三年攻坚行动的重点项目之一，青岛地铁集团锚定建设世界一流地铁目标，全力推进6号线一期工程建设，确保

电通、动车调试、空载试运行等里程碑节点如期实现，为岛城市民出行提供更多便利。

6号线黄海学院站、峨眉山路站、富春江路站、钱塘江路站、滨海学院站、青医西院区站、黄河路站等车站途经大型社区、大专院校、知名医疗机构，开通后将极大提高沿线居民出行效率，缓解地面交通压力。6号线连接了西海岸交通商务区、海洋高新区、灵山湾影视文化产业区、青岛经济技术开发区及国际经济合作区，串联了西海岸新区各重要功能组团并覆盖了主要客流走廊，通过一次换乘可实现西岸城区与东岸城区、北岸城区的快速连通，促进青岛实现“三城联动”的空间发展战略，支撑西海岸国家级新区的战略融合发展。按照计划，6号线一期年底前将开始空载试运行。

观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中

解决路面狭窄车辆拥堵

疏港2号高速隐珠收费站车道拟扩建

本报5月22日讯 22日，在青岛西海岸新区S7602疏港2号高速公路隐珠收费站广场，西海岸新区交通运输局项目专班负责人孟庆军，正在与施工单位有关工程技术人员商讨研究车道拓宽改造的具体事宜。据悉，隐珠收费站进站超宽车道改造工程即将进入实施阶段，目前施工单位人员、材料、机械等正陆续进场，计划于近期开工，原收费广场路面狭窄、进出车辆拥堵、交通不畅的状况将得以彻底改观。

S7602即青岛前湾港区2号疏港高速公路。隐珠收费站位于胶南街道办事处，既是疏港2号高速与204国道集疏运的重要交汇点，也是疏港2号高速免费通行段的主要节点，在整个路网系统中的地位尤为重要。项目由西海岸新区交

通运输局组织实施，总预算363万元。

隐珠收费站始建于2003年，因历史原因，收费站站点位置离204国道较近，收费广场面积狭小，进出站仅有6个车道。高峰时期，由于车流量密集，排队进站车辆延续到204国道上，造成通行不畅，带来行车安全隐患。加之进站车道狭窄，现状超宽车道仅4.5米宽，一些大型货车进站驶入高速时受到限制，不能满足大件货物运输需求。隐珠收费站进站车道改造项目，主要实施路基、路面、交通安全及其附属设施等工程。改造段起点位于204国道交叉口以东，终点衔接现状匝道，全长约197.15米。其中收费广场长96.25米，两侧过渡段设长100.9米超宽车道，宽度由现状4.5米拓宽至8.5米。

“改造中坚持适度超前、兼顾长远原

则，预留了远期无超宽货物通过时车道改造的空间，具备划分为包含4.5米超宽车道、0.5米隔离设施和3.5米ETC车道使用的条件，可有效解决未来交通量增长带来的拥堵问题，避免反复拆建带来的资源资金浪费，有效集约利用土地资源。”据介绍，工程实施前，西海岸新区交通运输局与青岛交发集团多次对接，对工程方案多次优化，本着精细经济安全环保原则确定实施方案。

隐珠收费站超宽车道改造工程，是城市更新和城市建设的重要内容，是助



疏港2号高速隐珠收费站车道拟扩建。

企纾困解难打通堵点难点消除“中梗阻”的民生工程。整个项目预计10月底前完工，将大大改善收费站车辆入口交通条件和使用功能，提高行车效率，优化通行体验。

（观海新闻/青岛晚报 记者 徐美中）