



拆除围挡,重庆路启动二次调流

除个别区域外7月底完成地面道路及人行道建设 桥下和道路两侧持续“增绿上新”



平整畅通的地面道路。



重庆高架路旁的景观花园。

地面道路建设“火力全开”、桥下和道路两侧持续“增绿上新”……记者采访获悉,备受瞩目的重庆高架路工程正迎来关键阶段,其地面道路及周边整治工程正在如火如荼地推进中。全体建设者锚定目标,聚势提能,全力打造市政道路民生工程、精品工程。

地面道路建设“火力全开”

在重庆高架路工程二标段和七标段施工现场,记者看到,桥下围挡内道路沥青已经铺设完毕,施工单位正紧张有序地进行标志标线施划、路沿石安装、拆除围挡等工作,为开放交通做最

后冲刺。据了解,重庆路桥下围挡内的道路已基本完成沥青摊铺施工,正在陆续拆除封闭围挡,全面启动二次调流。本次调流时间自6月中旬持续至8月上旬,调流期间,标准路段将利用桥下已完工道路实现中间双向4-6车道通行,同步对两侧道路及人行道分幅施工。7月底,预计除长沙路、金水路跨线桥及唐山路立交等个别区域外,重庆路地面道路及人行道将陆续分批完成建设。

施工过程中,各参建单位科学规划交通流线,合理优化交通组织方案,全力降低道路施工对交通的影响。“为保证顺利完成二次调流,我们在交警部门指导下,不断优化完善交通调流方案,

采取远端提前疏导、近端人工引导等措施,在保证施工作业面的同时,确保道路交通通畅和居民出行安全。”市政集团第一市政公司陈昆明介绍说。

“在人行道样板段铺装过程中,我们通过精细化施工管控,确保铺装表面平整,标高控制准确,线性顺直,提升行走舒适性。下一步我们将全力冲刺7月底地面道路通车目标,坚决打赢重点项目攻坚战。”青岛中建联合集团有限公司项目经理邢国富介绍说。

桥下道路两侧“增绿上新”

同时,自今年3月以来,道路两侧

整治工程抢抓春季黄金期,科学制定计划,精细化组织施工,重庆路沿线绿色生态长廊初现风貌。秉承低影响、可持续、因地制宜的生态理念,重庆路全线打造16.8万平方米桥下中分带绿廊,并结合沿线人文景观特色,在沿线20处区域高品质打造景观节点。

目前,桥下中分带绿廊除桥梁施工区域外已全部完成栽植,大量选用了乡土特色的高抗性植物,如胶东卫矛、麦冬等,在提升生态韧性的同时,起到过滤空气粉尘、噪音的效果。荣昌路、德丰路、楼山路等12处景观节点基本完成建设,广泛选用了青岛市花月季及其他特色植物,结合榉树、娜塔栎等庭荫树栽植,并融入了城市文脉和休闲健身等文化、功能属性,建设了以重庆路文化为特色的城市口袋公园。

东岸产业园区基础设施综合改造项目(即重庆高架路工程)南起山东路,北至仙山路,总长度17.7公里(含跨海大桥高架路立交范围内已建成两公里),横跨市北区东北部,纵穿李沧区及城阳区南部,总工期为两年。不久后,一条蜿蜒伸展的南北交通大动脉,将为市民提供更舒适的出行环境。青岛城发集团将认真践行人民城市建设理念,高质高效推进重庆高架路剩余工程建设,持续强化现场安全、质量、进度管控,圆满完成建设任务,向全市人民交上一份高质量发展民生答卷。 观海新闻/青岛晚报/掌上青岛 记者 徐美中

“飞碟”成型转入收尾提升阶段

青岛虚拟现实创享中心项目7月中旬竣工

本报6月27日讯 27日上午,随着最后一樘UHPC板安装到位,省市重点项目——青岛虚拟现实创享中心项目迎来重大进展,项目玻璃幕墙和UHPC板全部安装完毕,主要施工工序由此完成,将转入收尾提升阶段,全力冲刺7月中旬竣工。

青岛虚拟现实创享中心外形为“飞碟”造型,有别于一般项目的“化妆美容”,其装饰装修工作对施工团队提出的考验更大,精度要求更是以毫米计。据了解,“飞碟”外墙将采用玻璃幕墙和UHPC板这两种材质,其中的UHPC板是一种区别于普通混凝土,具有超高强、超高韧等优势的材料,需要使用的面积



高空俯瞰“飞碟”已成型。

达到了3.5万平方米左右,是青岛首次如此大规模应用该材质板材。“玻璃幕墙近7000块,UHPC板达到了2.4万余樘。”

中建八局四公司装饰公司青岛虚拟现实创享中心项目总工明告诉记者。

据了解,一次性安装如此之多的UHPC板,青岛虚拟现实创享中心项目在岛城还是第一次。青岛虚拟现实创享中心位于崂山区科苑经六路以东、新宏路以北、科苑纬四路以南,整体设计以“平行世界”为理念,采取“飞碟造型”,通过建筑与山体的融合互动,打造现实空间(VR体验中心+公共服务设施)、交互空间(为市民提供探索、休闲、健身的立体市民公园)、虚拟空间(论坛、发布中心+商务办公等空间)等,将带动区域低效用地再开发和产业发展。(观海新闻/青岛晚报/掌上青岛 记者 徐美中)

又有两条线路加入响应式公交“扩容”

本报6月27日讯 想上车就在站台招手,要下车就按铃或口头提醒。从下周开始,青岛“响应式”公交继续扩大服务范围,403路、418路将实行“按铃响应式停靠”服务。

“403路从海游路东海东路发往海青路海富路,418路从云岭路停车场发往崂山区第三实验小学,这两条线路均属于微循环线路,客流相对稳定,独立设置的站点较多,适宜推行‘响应式’服务。”公交崂山公司工作人员介绍,“响应式”公交服务的核心在于按需停靠。乘客若想上车,只需在站台处招手;若要下车,只需提前按铃或口头提醒驾驶员。这种服务模式在满足市民上下车需求的同时,保持了公交车的灵活机动性,有效提升了运行效率,缩短了市民的出行时间。同时通过降低停止、启动公交车辆及开、关公交车门的频次,有助于减少车辆能耗,助力节能减排。

“响应式”公交试运行初期,部分乘客对这种新的公交运营模式不太了解,在403路和418路“响应式停靠”服务实行之前,工作人员将前往站点,向乘客做好宣传工作,为乘客进行现场演示操作、答疑解惑,确保大家在“响应式”公交正式运行后,能够适应车辆的运营习惯,缩短上班族和学生上学的路程时间。

(观海新闻/青岛晚报/掌上青岛 记者 徐美中)

隧道里,640吨重盾构机“金蝉脱壳”

“一航19号”经拆解后运出地铁8号线支线工地

本报6月27日讯 青岛地铁8号线支线红岛火车站往大涧站隧道里,载满乘客的地铁列车疾驰而过。隔着3米岩层,8号线支线隧道中,重达640吨的庞然大物,悄然进行着一场“金蝉脱壳”。

这个大家伙是8号线支线土建01工区的“一航19号”盾构机。在完成地铁8号线支线起点——大涧站盾构区间右线516米掘进任务后,由于工程周边环境制约,它无法通过常规的吊装方式被运出,需要建设者们为它量身定制

一个方案,将它弃壳拆解后再送出隧道。所有的拆解工作都需要在盾壳内进行,既要保护各部件不受损坏,又要在40天之内完成,且拆解后的最大部件重量达55吨,厚度达1.2米,半径有1.7米,在半径仅为2.75米的隧道内完成翻转和运输,还要保护成品隧道不受伤害,犹如抽丝剥茧。

面对这一挑战,项目团队通过BIM技术模拟拆解全过程施工步骤,并邀请了业内专家进行方案研讨,对吊装预埋

点进行优化。项目团队还专门设计了“U”型钢架翻转工装,让55吨的部件像藤上的葫芦,通过吊点链条慢慢“躺平”,最后通过电瓶车被运出。

经过一系列的努力,弃壳施工在未对既有运营产生影响的情况下顺利完成。据了解,“一航19号”盾构机目前已运输到厂家进行套壳组装,为接下来的二次始发和区间左线481米盾构掘进任务做好充分准备。(观海新闻/青岛晚报/掌上青岛 记者 徐美中)