

海泊河公园焕新归来

2.4万平方米区域“复绿重生” 新增塑胶漫步道、儿童钻筒、秋千、沙坑等多种运动游乐设施



早报6月18日讯 6月18日,海泊河公园地铁施工占用区域完成绿化施工,2.4万平方米区域“复绿重生”,正式向广大市民开放。“哎呀,拆除围挡后,我们都看呆了,这里变得太美了!”市民王阿姨开心地说。

“新”公园满足全龄段需求

记者在现场看到,这片区域建设成了一个休闲广场,打造了健身步道、生态草坪、花镜景点、异形水磨石座椅、儿童乐园、园路灯光照明和多层次植被等景观。

为解决公园北部排水不畅和景观衔接等问题,建设者在围挡外增加了雨水管道,修复路面0.6万平方米,消除了海



泊河公园北部雨后易积水的陈年隐患。改造提升后的海泊河公园重新焕发生机,不仅延续了生态绿脉,还植入了差异化体育运动项目,新增塑胶漫步道、儿童钻筒、秋千、沙坑等多种运动游乐设施,满足了全年龄阶段人群的健身需求,与北侧弘诚体育场以及南侧杭鞍高架桥下健身场地形成有机互补,成为全龄段、智能化、零距离、老百姓家门口的特色公园。

“老”公园成为新晋打卡地

有着60多年历史的海泊河公园位于青岛老城区人口最为稠密的区域之一,今年上半年接待游客200余万人次。2022年以来,海泊河公园实施拆墙透绿,建设月季园、紫薇园,让周边居民更便捷地进出园区,实现公园与生活有机融合。6月以来,月季园内各品种月



组图:改造后的海泊河公园一角。

季竞相绽放,成为市内新晋网红打卡地。“前段时间,我们举行了楹联展和君子兰展,传统文化进社区,在给市民和游客提供优质绿色空间外,还推出了多个文化艺术活动,让公园功能不断推陈出新。”公园工作人员介绍。如今海泊河公园重新全面开放,为老城区居民提供了绿色生活空间,为公园城市建设添加了浓墨重彩的一笔。(观海新闻/青岛早报记者 魏铨邦 摄影报道)

李村河儿童乐园惊艳亮相

森乐乐儿童乐园建成开放 以森林为设计灵感打造四大特色

早报6月18日讯 近日,李沧区一座以森林为主题的儿童乐园——森乐乐儿童乐园正式建成,并向市民全面开放。

乐园以森林为设计灵感,倾力打造四大特色,将自然元素与儿童游戏设施巧妙结合,为孩子们提供了一个既充满乐趣又富有探索性的游玩空间。

乐园的主场地是一座高度约10米的森林主题定制三联塔滑梯组合,共三层,成为乐园的一大亮点。滑梯组合包括两条螺旋筒状大滑梯和1条弧形筒状滑梯,为孩子们提供了多样化的滑行体验。此外,滑梯周围还设有3组“S”形空中廊架,让孩子们在空中穿梭,感受飞翔的乐趣。

除了滑梯组合,乐园还设有多种游戏元素,如“C”形爬笼、“S”形爬笼、爬梯和梯形攀爬网等,旨在锻炼孩子



森乐乐儿童乐园给孩子们提供了玩耍的乐园。

们的身体协调能力和勇气。此外,乐园还设有花朵喊话筒和望远镜等互动设

施,让孩子们在游戏中增强语言表达能力和观察力。

乐园内的四种游戏让孩子们在玩乐中学习到新知识。自发电系统野生动物游戏面板通过旋转转盘产生能量,让孩子们了解能量转换的原理;大树感官游戏面板则让孩子们在探索树冠中的动物过程中,了解树木的生长过程;雨滴游戏面板通过旋转面板聆听雨声,观察不锈钢球的移动轨迹,培养孩子们的听觉和视觉观察能力;花朵多动能感官面板则通过触摸不同材质的叶片和种子荚,刺激孩子们的触觉、视觉和听觉感官。

在乐园的林下空间,依托现状大树,打造了一片林下活动场地,增设多种原生态木质设施,如蘑菇形状的桌椅和动物造型的座椅,既增加了乐园的趣味性,又让孩子们在亲近自然的同时享受到舒适的休息环境。

(观海新闻/青岛早报记者 杨博文 通讯员 张鹰 摄影报道)

地铁9号线一线传捷报

西荆站1号风亭开挖见底 顺利通过基槽验收

早报6月18日讯 为给附近奶牛场提供搬迁时间,附属结构先于主体结构开工,由中铁二十局承建的9号线一期西荆站因为“反常规”施工方式引发关注。近日,西荆站建设传来新进展:1号风亭开挖见底,顺利通过基槽验收。

地铁车站,分为主体结构与附属结构,车站的建筑主体结构主要由站台、站厅、设备用房、管理用房、辅助用房及列车运行空间等组成;车站的附属结构有出入口/通道、风亭(或风井)等。一般情况下,地铁车站的建设顺序为先主体结构施工、后附属结构施工。

西荆路车站位于正阳东路与玉皇北路交叉口,设置3个出入口,两个风亭组。

其中A出入口位于车站北侧。剩余的附属结构全部位于车站南侧,通过前期方案优化将车站站位南移,把车站和剩余附属结构调整到一个基坑开挖,原计划的两期施工整合为一期施工。

西荆站主体结构与附属结构的合建,减少了附属与主体间的支护工程量,节约了投资,节省了6个月工期。

地铁9号线一期长16.4公里,共有

13个车站(靖城路站与15号线合建),所有车站的建设都充分考虑对周边环境及居民的影响,根据地质条件选择合理、和谐的建造方式。

9号线一期的第一个车站是海西村站,车站范围内场地开阔,周边建筑物密集度低,车站范围内地面以下4米即为岩层。施工人员采用了投资较少、施工高效的放坡开挖形式,海西村站也成为

9号线一期第一个基坑开挖见底的车站。

荟城路站、城子站是9号线的两个装配式车站,通过混凝土构件生产的工厂化与构件拼装的机械化,混凝土施工质量更为可控,施工效率进一步提高,预计将节约4—6个月工期,同时减少了50%的施工废弃物和20%的碳排放。

正阳中路站、惜福镇站等为避免对地下水及周边地表水系的影响,围护结构采用800—1000毫米厚的地下连续墙,外加多道内支撑的支护体系,有效阻止基坑外地下水的进入,同时减少基坑开挖对邻近地层的扰动,既保障了工程安全,又减少了对环境的影响。(观海新闻/青岛早报记者 魏铨邦 通讯员 吕艳龙)