

1号线武汉路站克服困难完成主体结构施工,至此—— 地铁1号线全线18座车站实现主体封顶



去年,地铁1号线周王城广场站实现主体封顶(资料图片)



昨日,地铁1号线武汉路站主体结构完工



去年,地铁1号线夹马营站实现主体封顶(资料图片)

在习近平新时代中国特色社会主义思想指引下 新时代 新作为 新篇章

□记者 李东慧 通讯员 马毓鉴 康跃进/文 记者 鲁博图

昨日,随着地铁1号线武汉路站所有顶板浇筑完成,该车站克服管线迁改难、施工场地狭小等困难完成主体结构施工任务。这标志着地铁1号线全线18座车站,均已顺利实现主体封顶。

备受瞩目的地铁1号线2017年6月28日全线开工建设。按照市委、市政府“建地铁就是建城市、建地铁

就要有文化、建地铁就要惠民生、建地铁就要保安全”的要求,地铁1号线土建工程由中国铁建、中国中铁、中国电建等多家央企参建。

“经过近2年的持续攻坚,18座车站提前20天全面实现主体结构封顶,兑现了对全市人民的承诺。”市轨道交通集团董事长马朝信表示,地铁1号线所有车站主体封顶,为下一步全面转入车站出入口、风亭等附属结构施工和地面道路恢复等奠定了基础。

1 武汉路站系1号线中唯一采用地下连续墙施工工艺的车站

武汉路站位于武汉路与景华路交会的丁字路口,沿武汉路南北向敷设,总建筑面积14350平方米,共设4个出入口(2号出入口为预留)。

施工单位中铁十六局项目书记孟凡立介绍,武汉路站主体总长160米,标准车站一般长度在200米以上。由于场地限制,武汉路站整体深度约26米,为地下三层岛式车站,地下一层为站厅层,地下二层为设备层,地下三层为站台层。

由于该车站地处居民密集区,前期交通疏解、管线迁改,以及施工场地狭小等困难远大于其他车站。该车站周边既有保护性建筑,又有多栋

居民住宅楼。其中,最近的一座建筑距车站基坑直线距离仅为2米。为更好保护周边建筑的安全,武汉路站在地铁1号线施工中,首次采用了地下连续墙施工工艺。

孟凡立介绍,武汉路站在开挖基坑的四周,挖了一道40余米深的狭长深槽,在槽内吊放钢筋笼,随后在地下筑成一面厚度达1米的连续的混凝土墙壁。这种围护结构施工工艺,加强了车站围护结构的刚度及整体性,大大降低了车站围护结构出现变形、渗(漏)水等不利情况的可能性,这一工艺也填补了洛阳地铁建设史上的一项空白。

2 1号线18座车站,平均间距1.3公里

地铁1号线西起中州路西端,东至中州路东延长线,贯穿涧西区、西工区、老城区、瀍河区,终点位于洛龙区白马寺镇,是紧密联系中心城区洛北板块的东西向骨干交通线路。

该线路全长22公里,平均间距1.3公里,沿线共设谷水站、秦岭路站、武汉路站等18座车站。其中,解放路站、牡丹广场站、丽景门站分别

是地铁1号线与2号线、规划3号线、规划4号线的换乘站;谷水站是规划中的谷水综合交通枢纽的组成部分,未来这里是集高铁、地铁、轻轨、长途汽车及公交车于一体的大型综合交通枢纽。

在18座车站中,武汉路站、王城公园站、解放路站、周王城广场站、青年宫站等5个车站为地下三层结构,其余车站为地下两层结构。

3 各车站施工区的路面交通有望逐步恢复

“1号线18座车站主体结构已经全面完工,盾构施工也已接近尾声,下一步将全面转入附属结构施工期。”市轨道交通集团相关负责人介绍,地铁的附属结构施工主要分为站内、站外两大部分,其中站内附属结构包括轨道顶部风道、站台板、楼梯、废水池、废水泵房等,站外附属结构包括车站出入口、风亭、消防疏散口等。

主体结构完工后,各车站施工区的路面交通有望逐步恢复。此外,1号线牡丹广场站虽然主体结构完工,但公共停车场、附属商业设施仍在施工中。

按照施工计划,地铁1号线施工时间表也已明确:2019年6月底前实现“洞通”,2019年年底实现“轨通”,2021年6月底前实现全线初期运营。



绘制 迎迎