

长春轨道交通  
建设“加速度”

(上接A04版)

# 记者揭秘 地铁建设中那些你不知道的事儿



## 推进 5号线正在前期审批已列入年内城建规划

“长春轨道交通都在热火朝天的开工建设,唯独5号线怎么没有动作呢?”对此,长春市轨道交通集团总经理江涛透露,轨道交通5号线目前正在项目前期审批工作,办理相关手续。不过,他明确表示,5号线建设已经列入长春市2020年城建规划中。目前已经开工的6条线轨道交通工程,大概有80个工点,5号线启动建设后,将达到120多个工点同时建设。

5号线虽然仍需等待,但轨

道交通7号线一期工程已在4月12日正式开工建设。7号线为线网中东北至西南向加密线路,全长23.164公里,起于东风大街与绕城高速交会处的汽车公园站,途经西四环路站、兴安路站、安庆路站、飞跃广场站、吉大四院站、南湖大路站、礼拜堂站、南湖广场站、南湖新村站、工农广场站、亚泰大街站、东岭南街站、东南湖大路站、赛德广场站、会展大街站、自由大路站、公平路站、终于东环路站,计划于2025年年底建成

通车。全线共设19座车站(其中,换乘站8座)、19个区间,在绕城高速公路以西,东风大街以北靠山屯镇设置车辆段一座。

该线路加强了西南部汽开区与中心城区的联络,自南向北主要沿东风大街、南湖大路、东环城路敷设,沿线用地开发较为成熟,尤其是南湖大路、东环路段人口和岗位密集,客流量较大,是目前主要的拥堵地段。线路建成将引导长春城市格局合理发展。

## 挑战 老城区地下管网复杂排迁难度大

地铁6号线、7号线,地处老城区,施工困难重重。其中,最大的难题就是老城区的地下管网历史久远、复杂,排迁难。

据悉,由于管线位于长春老城区,现场管线复杂、人口密集且作业场地有限,排迁工作存在较大难度。需要协调交警、

市政等管理部门与通信、水务、燃气集团以及供电部门等管线权属单位,各部门通力合作。

加之此前多次改迁和年代久远导致管线图纸资料遗失,就是当初埋下去的产权单位,大多都无法精确判断管线的正确位置、走向,因此,管线迁改

极其困难。对此,施工方走访相关近20家产权单位,一张张收集图纸,对实在无法确定的管线进行标注,先找到大致位置后,人工探沟开挖、找准位置和走向再重新制图注明。

## 7号线工农广场站特殊土质采用暗挖法

“7号线能够快速开工,得益于前期准备工作做得充分,不过项目建设的难度也是有的。”长春市轨道交通集团总经理江涛介绍,在年初,7号线的交通导改、占道垃圾手续、树木迁移前期工作就已经陆续开始。截止4月12日,项目施工队伍全部到位,分为8个区域,30

余个施工点。一些施工条件较好,如赛德广场站,将进入主体结构施工。

江涛说,7号线19个站点施工分为明挖法、盖挖法、暗挖法。施工难度较大的是暗挖法施工,工程量大、造价高、时间长。在7号线与人民大街地铁1号线换乘的工农广场站,将采取暗挖法,

施工难度相对较大。地铁1号线建设时,工农广场站就有很大的施工挑战,该站土质有很大一部分为回填土,其中有砖瓦等,当时是人工挖掘完成,需要一锹一镐挖出来。尽管有一定的风险,但是有了1号线的经验,加之通过先进的技术手段和设备,完全可以将风险降到最低。

## 细节 残土午夜悄悄运走 不影响市民生活

轨道交通建设向地下开挖近20米,残土怎么运,会不会影响居民休息呢?

据相关资料显示,一个站点每天要挖1000立方米残土,这些土对城市来说,那更是

宝贝疙瘩。怎么合理利用,如何运输都是建设指挥部经过多次论证后敲定的方案,比如地铁1号线的部分残土,后来被用做伊通河综合治理工程,被打成一座南溪湿地里的优美山

丘。

除车站和区间本身自用外,地铁挖出来的80%的土要运到专门的土场进行集中堆放处理。而这些土都是每天22时至次日6时集中封闭运输

的,也就是说,当大多数人还在梦乡时,地铁运土车正在紧张忙碌。

残土等进入土场后,将有专门的土方接收部门根据土质进行分类,而这一处置过程全为机械化作

业,地铁所出土没有A类(石子儿),有B类、C类和杂填土类,其中B类为沙砾,可重复使用,C类为粉质黏土,杂填土可用于回填建筑工地等,如此分类后,从地铁淘出的土将尽可能被有效利用。

## 精心设计交通导改 降低对市民出行影响

交通方面,市民也尽可放心。采访中,江涛表示,长春轨道交通有20年建设历史,对施工的城市影响有丰富的处理经验,轨道交通的每个站点都将进行交通导改,且已和交警进行了密切沟通。在对沿线交通进行分析研判后,将按照分析结果邀请设计院做交通导改设计,目前围挡都是为交通导改而设置。交通导改完成后才会施工,因

此完全能够确保交通影响最小化。在施工现场的环境保护方面,沿封闭围挡设置喷淋降尘设施,在施工现场放置喷雾炮,根据现场施工情况进行喷淋、喷雾降尘,确保现场空气质量达标;同时,施工单位还将定期安排专人对施工现场进行洒水、清扫,保持现场整洁。施工现场的多个点位还设置了移动的噪声监测点,全天实时进行监测。

## 声音

### 市民期待“轨道交通3.0时代”早日到来

伴随着2018年轨道交通2号线的开通,目前长春快速轨道交通“环状合围十字交叉”的骨干线网已初步形成,以快速轨道交通为骨干的城市公共交通网络正在开启城市交通的新时代。如果说,这是长春轨道交通2.0时代,那么随着5号线、6号线、7号线的陆续建设,长春市民将迎来轨道交通3.0时代,届时,一张密织的轨道交通网将四通八达,便捷与速度将成为出行的主旋律。

家住南湖新村的张朝凤最近尤其关注轨道交通7号线的建设进展,眼见着家门口的南湖大路一排排围挡树立起来,她期待的心更迫切了。“虽然暂时会因为围挡绕行一段距离,但是为了地铁到来,值得呀!”她告诉记者,尽管长春已经有轨道交通多条,但是名副其实的轨道交通时代,还是距离家最近的地铁1号线也要1公里多,需要换乘公交,很麻烦。如果地铁7号线通车

后,她可以出门坐上地铁,站内快速换乘,去火车站、人民广场更方便了。

同样期待的还有家住飞跃路工大家园的赵婷婷,她是一名徒步爱好者,为此还在净月潭办了年卡,每到周末都要和邻居去净月潭徒步。7号线开通后,他可以无需换乘,直接抵达。同时7号线还解决了她上班的难题,不用再早起赶乘公交,6站就达到单位,步行500多米进入单位,以后她想当一名环保的“地铁族”。

前进了大街一大型综合商场经理曹芳告诉记者,她更期待轨道交通5号线的到来,她认为,从地铁5号线已经披露的信息看,该线路将朝阳区最大商圈基本链接起来,也将带动前进大街商业的人气,而且目前该商场在招商布局,已经受益其中。

城市晚报记者 刘佳雪 报道 蒋盛松 摄