徐州地铁4号线10座车站封顶

本报记者 范海杰

秋染彭城大地，地铁建设正酣。大学路附近，地铁4号线湘江路站的基坑边，塔吊长臂缓缓转动，混凝土泵车顺着支护结构向上伸展。数百米外，另一处盾构井内灯火通明，巨大的刀盘在地下十几米处悄然推进……地上加快施工进度，地下机器轰鸣，轨道交通骨架正以肉眼可见的速度向前延伸。

今年以来，徐州地铁在建项目按下“加速键”：4号线建设进入主体施工攻坚阶段，5号线一期工程先导段黄山垅站正在开展主体结构施工。截至目前，4号线全线19座车站中已有10座主体结构封顶，车站主体结构整体完成约75%；区间隧道完成约38%，11个盾构区间同步掘进，投入盾构机达17台。

车站主体与地下隧道双线并进，车辆段筹备同步启动，全市轨道交通建设呈现“四线成网、两线推进”的整体态势。

10座车站封顶，9座攻坚

入秋以来，地铁4号线车站建设捷报频传。9月25日，湘江路站完成主体结构封顶；9月30日，七里沟站、中央活力区西站两座车站同日迎来封顶节点。



地铁5号线一期工程先导段黄山垅站。 徐州地铁集团供图

数据显示，地铁4号线一期工程全线共设19座车站，目前车站主体结构整体完成约75%，其中10座车站已完成主体封顶，剩余9座车站正在推进主体结构施工。

针对区间复杂多变的地质条件，以及车站周边复杂的施工环境，各施工团队结合现场“一点一策”方案，科学统筹调配、设备资源，在严控安全风险、坚守质量底线的前提下，跑出建设“加速度”。

在地铁4号线加快推进的同时，5号线一期工程先导段也在推进中。黄山垅站主体基坑开挖已全部完成，主体结构施工完成80%，预计年底实现主体结构封顶。

17台盾构机同步掘进

地下深处，盾构机刀盘日夜转动。10月26日，地铁4号线汽车南站站至中央活力区西站盾构区间右线、湘江路站至矿大南湖校区站盾构区间右线同日顺利始发。多台盾构机同步掘进，标志着4号线隧道掘进全面铺开。

在盾构井内，刀盘缓缓切削岩层，管片拼装同步跟进，渣土通过传送带源源不断外运，地下施工井然有序。数据显示，地铁4号线区间隧道总体完成约38%，目前已有两个区间实现双线贯通、一个区间实现单线贯通。与此同时，仍有11个盾构区间在同步掘进，投入施工的盾构机达17台，形成“多点开花、同步推进”的施工局面。

在车站和盾构建设加速的同时，地铁4号线车辆段项目也传来新进展。目前已完成招标、进场。进场后，将依次推进临时设施搭建、站场路基换填等配套工程。车辆段是地铁运营的核心配套设施，承担列车停车列检、日常维保等功能，其建设节奏直接关系到4号线未来的运营保障能力。

地铁网络越织越密

从6号线开通形成“四线成网”，到4号线、5号线加快建设，随着“四线成网、两线推进”整体格局形成，徐州轨道交通正经历着从线网规模到城市功能的深层变化：换乘衔接更加顺畅，站点周边功能加快复合，轨道交通骨干作用进一步增强，城市基础建设体系化水平持续提升。

徐州地铁集团相关负责人表示，4号线、5号线建成后，将进一步扩大中心城区覆盖范围，提升公共服务可达性和要素集散能力，为徐州区域中心城市能级提升提供有力支撑。

该负责人表示，徐州地铁集团将持续压实建设责任，严守安全生产与工程质量底线，凝心聚力全速攻坚各项建设任务，全力冲刺后续节点目标，持续完善徐州轨道交通路网，让市民享受到更加便捷舒心的轨道出行体验。

