

# 北京城市副中心报



2023年7月5日 星期三 农历癸卯年五月十八 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端

## 北京城市副中心生机勃勃

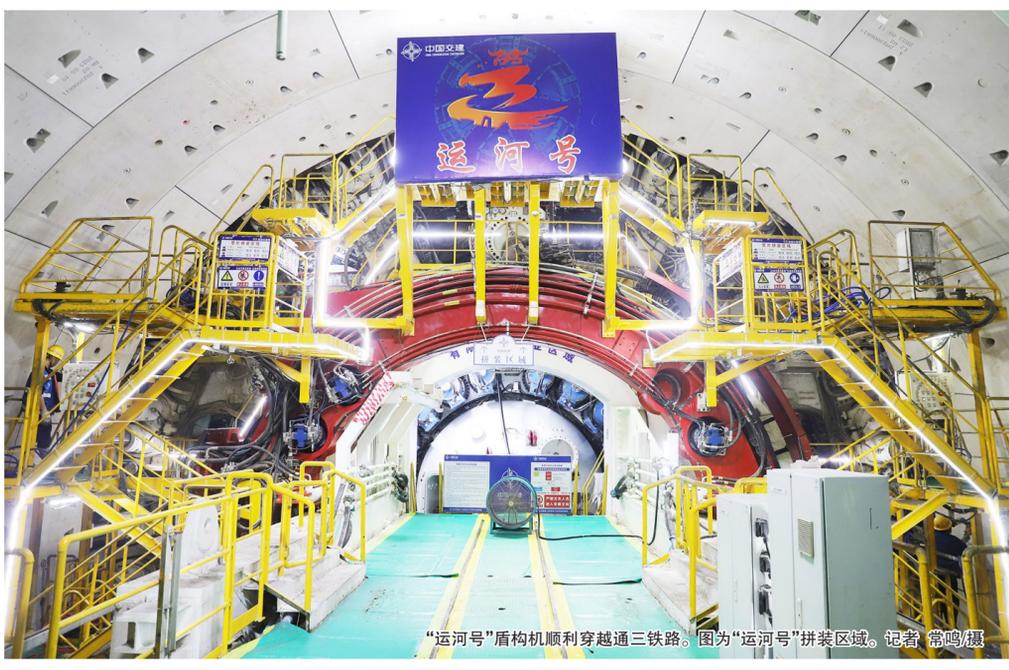
### 东六环改造工程隧道右线穿越超七千米

# “运河号”突破全线最后一处特级风险源

本报讯(记者 刘薇)昨天,随着第3589环管片顺利拼装完成,“运河号”盾构机成功突破全线最后一处特级风险源——通三铁路,至此东六环改造工程项目东线盾构隧道所有特级风险源逐一攻破。

北京东六环改造工程项目全长16公里,是《北京城市副中心控制性详细规划》中“打造缝合城市功能的创新发展轴、有效织补城市空间、解决高速公路分割城市问题”的标志性工程。其中,由中交隧道局承建的4标项目,包括入地改造盾构隧道右线、中间竖井、接收井以及其他附属工程,布置于现六环路西侧绿化带内,全长7.4公里,是整个项目的关键控制性工程。整个项目地处北京市副中心核心地带,采用16米级超大直径泥水平衡盾构机“运河号”掘进,为交通运输部“平安百年品质工程”第一批示范项目。

东六环为什么要设置如此长的人地段?从工程示意图上看,东六环相当于城市副中心的中轴线,东西两侧分布着办公区、商务区、副中心站等重要功能区域。而现状东六环路路段仅有14.1公里,宽26米的路基将城市副中心东西两侧一分为二,两侧往来只能通过几处钻桥,11条规划道路,5条现状道路均无法实现东西向贯通,交通拥堵时有发生。而东六环入地改造工程,正是“缝合”城市空间的“破题一笔”,缓解交通压力,使通州城区与副中心行政办公区融为一体,对促进京津冀区域交通协同发展,提升北京市交通服务水平,构建综合交通体系具有重要意义。



“运河号”盾构机顺利穿越通三铁路。图为“运河号”拼装区域。记者 常鸣/摄

截至目前,东六环改造工程项目已顺利掘进7.2公里,成型隧道始终保持“零渗漏”标准。建成后,原东六环车流将在地下隧道通过,确保市民车辆通行畅通。而地上现有的东六环主路,将建设成为高线公园并改造成为慢行系统,成为周边居民散步骑行的好去处。

中交隧道局东六环项目副经理梁角介

绍,第六处特级风险源“通三铁路”起点为通州站,终点为通东机场,全长约10千米。本次穿越正在通行的通三铁路,其路基、轨道极易产生隆起或沉降,若变形值超过轨道容许值,将影响铁路的正常运营,甚至发生事故,因此根据设计要求,下穿过程对铁路轨道的沉降必须达到毫米级控制。既要保证盾构正常推进,又不能对铁路线路造

成扰动,在毫厘之间“穿针引线”,对盾构施工要求极高。

为保障盾构安全顺利穿越通三铁路,项目团队通过按照“五阶段沉降控制理论”,将地层沉降控制进行细化分解并针对性采取创新措施,坚持“连续、稳定、安全、高效”原则,精心组织,强化执行,每日组织例会,对穿越过程中的技术安全保障措施

进行指导。

此外,盾构下穿期间,作业人员全天候值守,密切关注各项施工参数变化,严格控制地层扰动,强化设备维保,确保连续安全稳定掘进。最终,历时7天成功穿越通三铁路,其间沉降监测可控,铁路路基及轨道累计最大沉降值在2毫米以内,远小于设计沉降控制要求,安全无预警。



### 协同发展绘新篇

本报记者 田兆玉

决定搬到燕郊后,田士娟挑选了紧邻潮白河边的小区,每天她都会沿着河边骑上四五十公里,一河之隔的城市副中心只要有骑行活动,她和骑行者们几乎场场不落参加,“骑行是我生活的一部分,到副中心骑行更是一种享受,京津冀协同发展,我们先享受到了体育红利。”

在多河富水的城市副中心,总长达375公里的北运河绿道、运河潮白河绿道等骑行绿道,是京津冀三地骑行者最喜欢的骑行路线之一。“风景好,有树荫,凉快,沿途还有驿站。”骑行经验丰富的田士娟对自己的骑行路线非常喜爱。

“那时候我经常到大运河森林公园玩,看到有人沿河骑车,就感觉特别酷。”田士娟加入了燕郊单车户外骑行组织,结识了一群志同道合的小伙伴。她说:“我们几乎每周都会有活动,有时候在燕郊骑,有时候骑到密云、怀柔,但更多的时候还是骑到副中心,去感受这里的沿河绿道。”

从天津市武清区到城市副中心,一个来回要140公里左右,这也是天津亮点骑行俱乐部的“人会第一关”。“这个距离不算长也不算短,是我们考验大家是否有毅力参加骑行运动的第一关。”俱乐部负责人曹作仁说。至于为啥选择这段路,曹作仁解释道,这条路是大家最喜欢的骑行路线之一,特别是进入副中心大运河绿道段之后,可以说一年四季都有不同的美,骑行到这里,能够极大地缓解疲惫感。“因为大运河森林公园里实在是太美了,每次骑行到这里,我们都有一种流连忘返的感觉。”

香河县的骑行者们同样对沿河绿道有着深沉的喜爱。“副中心每年的骑行活动我们都会参加,大运河绿道人文景观、自然景观都超棒,绿道骑行也安全,在这里骑行就是一种亲近大自然的享受。”河北香河捷安特单车俱乐部负责人宋德钊表示,目前香河也在加紧建设大运河香河段绿道,下半年还计划推出骑行活动,“到时也希望京津冀三地的骑行者们,到‘这么近、那么美’的河北香河来感受骑行魅力。”

京津冀协同发展,体育协同也在不断提速。为了促进京津冀一体化发展,加强通州区、武清区、廊坊市三地体育交流与合作,积极探索优势互补、互利共赢机制,三地体育行政主管部门于2018年签订《通州廊坊武清三地体育发展交流与合作框架协议》,在协同推进打造品牌赛事等方面进行了深度合作,先后举办了通州足球邀请赛、副中心足球公开赛暨京津冀邀请赛、北京城市副中心篮球联赛暨北三县篮球邀请赛、京津冀武术邀请赛等,进一步提升了办赛能力与经验,加强了区域间体育领域交流与合作,推动三地体育事业高质量发展。

“十三五”期间,城市副中心持续推动慢行系统建设,提升慢行系统出行品质,提高慢行交通出行效率,城市副中心的慢行系统已经从单一功能的非机动车道,升级为“水、路、绿”三网融合的城市慢行系统。目前,城市副中心绿色出行比例已达74.5%。至2025年,城市副中心慢行系统里程将突破1500公里,形成行政办公区、老城地区、文旅区、运河商务区、城市绿心等区域连片成网的交通体系,构建绿色、畅通、便捷、舒适的慢行系统交通网络。

运河、潮白河等水系两岸,一度功能单一的河堤路经过绿道体系建设工程后,已变成林水相映、景色清幽的绿色线性空间,供市民锻炼、游憩、漫步、骑行。日益优美的生态环境塑造了人们崭新的生活方式,跑步、骑行、徒步、露营等时尚运动在副中心兴起,吸引了京津冀三地市民纷纷打卡,大家共享京津冀协同发展体育红利。

京津冀三地市民乐享协同发展体育红利

## 『到副中心骑行是一种享受』

## 城市副中心海绵城市建设达标区域29.9平方公里

### 87%降雨径流已原地渗透和滞蓄

本报讯(记者 冯维静)昨天一早,整座城市被雨水浸湿,分布在副中心各个区域的“海绵”也在悄然发挥着作用。记者从水务局了解到,城市副中心在海绵城市建设中已建成29.9平方公里的“海绵”,它们成为汛期“存”水的一大利器。

雨后的运河潮白河绿道上,饱满的线形叶子连片生长,像是铺上了一层厚厚的草毯。轻轻拨开草席,露出一个长方形的一体化草盘。“你看这水渗得这么快。”区海绵办工作人员介绍,植物下面是基质土,过滤的无纺布,用来吸水过滤雨水的陶粒层和2厘米的储水层,这就是下雨,地面却没有积水的原因,雨水基本被这些草毯“喝掉”了。

城市绿心森林公园也是一块大大的“海绵”。公园内建设了五处大型蓄滞区,可将91.7%的雨水就地消纳和利用。同时通过补给再生水,园内水系可以实现四季不断流。据了解,公园的“海绵”体系由运河故道、蓄滞湖区为主的大型滞蓄型“海绵”,以及雨水花园、植草沟等多种措施相结合的渗透型小“海绵”共同组成。大型“海绵”中最引人注目的是位于东南门区附近的景观蓄水湖——福泽湖,湖面有七八万平方米,并且由一座廊桥分

成大小两个“水泡”。公园工作人员介绍,福泽湖所在地是城市绿心森林公园最低洼的地方,园内雨水会最终汇集到这里,给地下水补水。而雨水花园中种植千屈菜、萱草、芦竹等景观植物,并因地制宜设置休闲设施,在非汛期时也是一道亮丽景观。

截至目前,城市副中心海绵城市建设达标区域面积29.9平方公里,达标比例为40.1%。目前,通州区海绵城市试点管控平台运行平稳,对试点区内下凹式绿地、雨水花园、植草沟以及调蓄池、透水铺装、渗井等典型海绵设施和建筑小区的外排口、市政排水管网的末端入河排口等进行实时监测。数据显示,今年6月以来,海绵改造小区的雨水径流总量控制率达到了87%,海绵城市建设效果显著。

2016年4月,北京市成功获批第二批国家海绵城市建设试点城市,副中心由此拉开海绵城市建设的序幕。2019年底顺利通过国家试点验收,还形成了一套可复制可推广的建设经验和模式。此外,城市副中心还在消除黑臭水体、增强城市防涝能力、修复城市水生态、涵养水资源等方面取得了显著成效,形成了朗清园、杨坨安置房、张家湾设计小镇、北京环球度假区等一系列优质项目。



福泽湖可有效消纳利用雨水,湖中荷花娇艳,荷叶青翠。记者 唐建/摄

## 副刊·观察

### 美丽乡村

观察

## 副中心站05A基坑地连墙施工完成

本报讯(记者 赵鹏)战高温、战新征程,近日,伴随着北京城市副中心站综合交通枢纽工程04标段05A基坑最后一幅地连墙钢筋笼成功吊装入槽,标志着这一枢纽工程的05A基坑地连墙施工已全部完成。

记者从中交三局方面了解到,05A基坑位于城市副中心的美蓉路以西地块,其

主要采用土钉墙+地连墙+锚索或二级土钉墙的支护形式。05A基坑地连墙幅数多达36幅,钢筋笼最大重量足足有39吨。该项目根据设计要求及现场施工条件,采取了可靠有效的吊装施工方案,其59.6米和64.6米钢筋笼采用了分节吊装、拼装入槽的施工方法,而19.3米、24米和27.5米的钢筋笼则是采取了整幅制作并整体吊装的施工

方法。

值得一提的是,北京城市副中心站综合交通枢纽工程作为亚洲最大的全地下综合交通枢纽,其施工不仅要穿越富水砂层且距离地铁6号线仅16.4米,技术及施工控制难度大,安全风险大。为此该项目还曾多次召开专家评审会,由评审小组从设备选型、监控量测、安全控制等多方面提出了

具体建议,为后续各项施工打下了坚实的基础。

据了解,北京城市副中心站综合交通枢纽工程未来在建成后,将成为北京市继大兴国际机场后又一个大型交通基础设施工程。届时这项“超级工程”也将成为城市副中心拉开城市框架,并推进京津冀协同发展的一个标志性工程。