

北京城市副中心报



2024年12月5日 星期四 农历甲辰年十一月初五 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端

回眸2024·副中心答卷

地下绿色高速正在高速冲刺

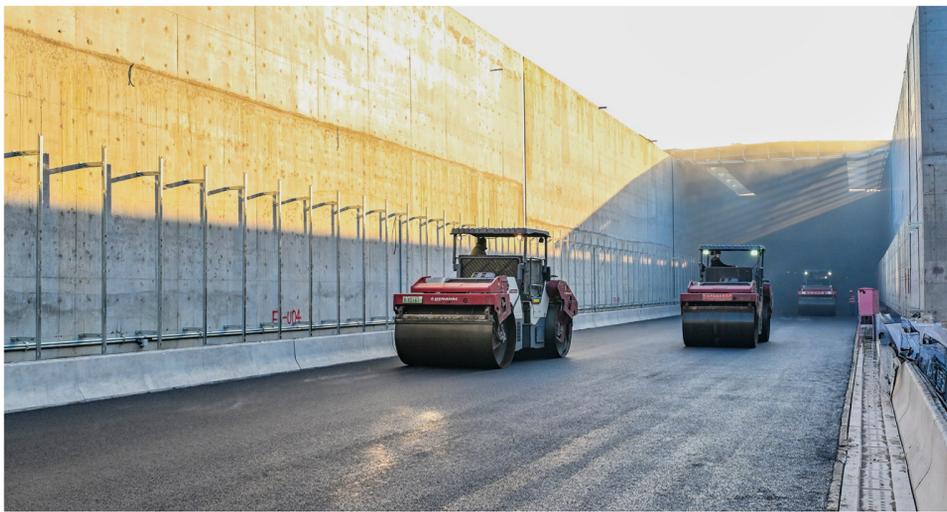
东六环改造工程今年底具备全线通车条件

7.4公里高速路“驶入”地下，12条规划道路、5条现状道路将实现东西向贯通……岁末年终，东六环改造工程正在紧锣密鼓建设推进中。记者昨天获悉，该工程预计今年底具备全线通车条件。

东六环(京哈高速—路苑北大街)改造工程南起京哈高速南侧，北至路苑北大街北侧，全长约16.3公里，分为直接加宽段和入地改造段，其中入地改造段包含7.4公里盾构隧道。该工程是落实《北京城市总体规划(2016年—2035年)》和《北京城市副中心控制性详细规划》的重点项目，也是连通顺义、大兴、北京首都国际机场和北京大兴国际机场的重要通道，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。

7.4公里的高速路，为何要在地下盾构呢？“东六环是高速公路，高速公路是封闭的，东六环要经过北京城市副中心就相当于把城市割裂开了。”首发集团首发建设公司东六环改造工程项目管理处专业工程师王楹解释说，改造工程是将东六环高速路从地上移到地下，工程建成后，北京城市副中心东西两侧将实现有效缝合，12条规划道路、5条现状道路将实现东西向贯通。

王楹表示，未来，将结合现状六环路入地改造建设六环公园，有效织补城市空间，解决高速公路分割城市的问题，引导两侧城市功能互动发展和创新功能集聚，形成贯通历史现状未来、功能汇聚、集约高效的创新发展轴。



寒冬到来，也没能阻挡六环路改造工程建设者的脚步。记者 常鸣/摄

五个关键词概括工程难点

历时5年的东六环改造工程即将接近尾声，王楹用长、大、深、多、高五个关键词总结了该工程的特点。

所谓长。工程盾构段长约7.4公里，是当时国内最大直径盾构单次掘进长度最长的隧道之一。盾构机自京南旧线北侧始发并向南掘进，穿越中间井，到达万盛南街南侧接收井，完成隧道掘进。项目顺利进行，得益于拥有自主创新的大国重器——“京华号”“运河号”盾构机。

所谓大。“长145米、重4500吨”的“运河号”盾构机，采用了自主研发和多项国产核心零部件设计制造，突破多项超大直径盾构机“卡脖子”关键技术。王楹说，工程采用最大开挖直径达16.07米的超大直径盾构机，建成后将是我国北方地区最大的盾构隧道。

所谓深。工程中间井基坑开挖深度43.2米，围护结构地下连续墙深度73.4米，盾构隧道最大埋深75米，均为北京市城工程之最。

所谓多。工程地下空间环境复杂，盾构机依次下穿通燕高速、运河河、通胡路、京秦铁路、北京地铁6号线、广渠路、北运河、滨河路、通三铁路、京津公路等重大风险源，掘进控制因素多。

所谓高。工程紧邻城市副中心核心区，串联张家湾设计小镇、北京城市副中心行政办公区、城市绿心森林公园、宋庄艺术创意小镇等多个功能区，运营安全和服务标准非常高。

“绿”成为浓郁底色

东六环改造工程由首发集团首发建设公司组织实施，中交一公局集团隧道局、中铁十四局大盾构公司等单位承建。首发建设公司东六环改造工程项目管理处成立以来，积极贯彻落实“双碳”理念，将生态选线、绿色施工、智慧运营理念贯穿整个工程，使“绿”成为东六环改造工程的浓郁底色。

现有东六环路设置双向四车道，从南向北依次经过北京环球影城、城市绿心森林公园、副中心行政办公区、副中心站交通枢纽、宋庄艺术创意小镇等区域。“这种以高架桥为主的快速路设计方式，在一定程度上将道路两边的区域割裂开来，且高峰期间拥堵严重。”王楹说，为解决现有问题，我们将“绿色生态”作为规划选线的出发点和落脚点。

在项目前期方案论证阶段，首发集团按照《北京市总体规划及副中心控制性详细规划》提出的“缝合城市”理念以及生态环保的规划设计理念，对入地及隧道工法进行全面论证，确保多角度论证下的总体方案达到最优。最终确定，通过布设两条地下隧道实现地上空间充分利用，缝合东六环路东西两侧被割裂的空间，实现区域功能、形态、景观等有机统一。

王楹透露，在项目设计阶段，对长盾构、短盾构、全明挖三种方案进行研究和论证，从隧道内交通服务

水平、缝合城市效果、施工对环境的影响、工期、造价等多个方面进行比较，先后邀请钱七虎、肖明清等国内顶尖专家为东六环改造工程“保驾护航”，最终选定长盾构方案，最大限度地减少对周边环境的影响。

“绿色”不仅体现在方案论证和设计阶段，更是贯彻项目全周期。在施工技术方面，项目采用“预制构件+泥浆处理”的方式，实现绿色低碳环保。与传统现浇模式相比，把建造隧道所需的预制件的施工现场作业转移到“工作环境可实现人为控制的厂房内”进行现代化生产，不仅提高了构件生产精度，缩短了施工周期，还实现了降低施工噪音，减少湿作业建筑垃圾，有效提升了绿色施工水平，最大限度节约了资源和成本。“泥浆处理”就是采用将泥浆、污水压缩分离，循环使用的方法，实现了施工泥浆的无害化处理和废浆的重复利用，达到“零排放”“零污染”，实现100%绿色处理，打造绿色低碳环保工地。

在隧道运营的过程中将采用智能通风技术，可以根据隧道内平均车速、交通风速、一氧化碳等污染物浓度的分布进行实时监控，通风系统的运行控制根据反馈的数据实时变化，实现隧道的安全与节能运营。

本报记者 金耀飞

城市副中心“6+3”产业高质量发展

本报讯(记者 赵鹏)近日，记者从中关村通州园管委会获悉，北京交研智慧科技有限公司作为智慧交通领域建设的排头兵，深耕行业二十多年，不仅参与了副中心智慧交通建设的顶层规划，还在助力副中心打造国内智慧交通标杆。

据介绍，副中心的智慧交通建设主要涉及三大领域，即基础设施的建设、智慧云脑的建设以及交通场景的打造。交研智慧在副中心的智慧交通建设中参与相关的顶层规划设计，助力副中心在数字化转型升级中打造多个智慧交通示范应用场景，为推动京津冀协同发展创立交通示范标杆。

交研智慧相关负责人介绍，该团队应用移动互联网、大数据、区块链、动态表单、人工智能识别等技术，持续强化行政执法科技创新能力建设，助力多级多地法治政府加快建设进程。围绕“执法办案智能化、勤务安排科学化、执法管理便捷化、执法案卷数字化”四大主线，打造“通州区交通运输行政执法信息管理系统”。

该系统分为移动端和电脑端，内设行政执法处罚系统、移动执法办案系统、勤务管理与调派系统、行政执法考核、行业信息管理、电子案卷管理、执法数据统计分析等7大业务子系统，覆盖客运、水运等13个行业的293项执法职权。该系统还与市级交通运输执法平台互联互通、联网运行，与区政府相关职能部门协同联动、信息共享，形成纵向贯通、横向集成、信息共享、业务协同、智能便捷的行政执法信息化管理体系，大幅提升副中心的交通运输执法效能。

与此同时，交研智慧还为通州公路分局研发并提供了非现场监管智能终端，内置基于视频图像识别的智能算法，可通过机器学习，对相关交通违法行为进行分析、预警和取证。截至目前，这一智能终端已在“国道230道路工程项目”“潮白河广通桥工程项目”等施工现场，持续开展交通运输公路建设行业领域的非现场监管试点应用。借助视频线上巡检的方式，即可开展安全生产、质量监督、扬尘治理等方面的远程监管。依托边缘计算、智能算法，该智能终端还能自动发现工地现场作业不符合安全环保规定等违法违规线索。随着智能终端未来在更大范围内的应用，有望大幅提高行业的非现场监管感知能力，有效解决监管人力不足等问题，提高发现问题的能力，助力实现精准监管。

副中心交通运输管理倚仗智慧

通州园企业加速打造国内智慧交通标杆

通州中小学均配卫生健康副校长

本报讯(记者 牛伟坤)通州区新一届学校卫生健康副校长工作启动会日前召开，来自全区31家医疗机构的124名医务工作者成为新一届卫生健康副校长，实现了全区中小学卫生健康副校长全覆盖。

新一届卫生健康副校长来自首都医科大学附属北京友谊医院(通州院区)、首都医科大学附属北京潞河医院等区内公立医院和社区卫生服务中心，以及区疾病预防控制中心，均具有一定的公共卫生工作经历。卫生健康副校长将发挥专业优势，面向师生开展有针对性的健康教育活动，与学校间建立起常态化的沟通协作机制，通过教育系统与卫生系统的共同努力，有效提升学校的公共卫生服务能力和区内中小学生的体质健康水平。

2020年，通州区在全市率先启动卫生健康副校长聘任工作。根据《通州区学校卫生健康副校长管理办法》，卫生健康副校长承担学校卫生工作指导、健康宣教、学生健康状况监测等工作职责，包括协助学校制定完善的卫生健康管理制度和工作计划，加强对学校卫生保健人员的专业培训与指导，定期开展形式多样、内容丰富的健康教育活动，协助学校建立起科学有效的传染病防控体系和校园环境卫生监督机制，推动学校与家庭、社区的联动合作，构建全方位的校园公共卫生防控体系，助力师生健康素养提升。

通州中南部交通再升级

潮台路正式通车，缓解周边道路交通压力

本报(记者 郭丽君)日前，潮台路正式通车。这不仅有助于缓解周边道路交通压力，提高区域内的通行效率，还为通州中南部地区与其他区域的互联互通提供了有力保障。潮台路是全长7.58公里的二级公路，西起张采路，东至G103国道，途经通州区漷县镇和张家湾镇，为通州中南部的交通网络注入了新的活力。通州公路分局工程管理科柳明介绍，潮台路通车将漷县镇与张家湾镇紧密连接在一起，不仅为沿线企业、商户降低了物流成本，还有利于吸引更多投资，推动产业发展。此外，潮台路的通车也标志着通州中南部地区的交通网络得到了进一步完善。这不仅有助于缓解周边道路交通压力，提高区域内的通行效率，还为通州中南部地区与其他区域的互联互通提供了有力保障。

潮台路的建设过程充满了挑战，其中港沟河桥和U型槽挡土墙的施工尤为复杂。通州公路分局与施工单位紧密合作，通过修筑人工岛与施工便道，制定专项的围堰导流方案，成功完成了港沟河桥的建设。

打通断头路 与厂通路接驳 增加进京便捷通道 燕郊与大厂两条道路连接工程加快施工

本报(记者 曲经纬 谢佳航)河北省廊坊市燕郊汇福路至大厂蒋谭线(蒋谭线四期)、燕郊迎宾路南延至大厂观潮路对接，是北三县“三纵八横”路网建设中2条重要对接道路，也是北三县协同发展重大交通项目。在厂通路的引领和带动下，大厂县与三河燕郊2条相关道路连接工程也正全力加快建设进度。其中，蒋谭路项目预计今年12月底具备通车条件，观潮路项目计划明年5月底全部施工完成。

在蒋谭线四期项目施工现场，开阔的路面视野、笔直的柏油路面、双向4车道设计，工人们迎着寒风正在开展沥青摊铺和路灯安装等各项作业，平整路面已初见雏形。走进观潮路项目建设现场同样热火朝天，车辆穿梭、工人忙碌，水管铺设、检查井砌筑、垫层压实，一派火热景象。

蒋谭路项目今年10月入场施工，全长约2.01公里，北起廊坊市三河燕郊南外环与东外环交口，南至廊坊市大厂蒋谭线与厂通路交口，双向4车道，计划今年12月底完成道路主体工程。正式通车后，向北可与三河燕郊汇福路连接，实现从大厂县潮白新城沿路北更快到达102国道、通燕高

速、京秦高速、京平高速。观潮路项目全长约0.65公里，起点位于燕郊迎宾路南延至大厂观潮路三河段与大厂县交界处，向南至观潮路与近水路交口处，全线采用双向6车道一级公路标准建设，设计速度为每小时80公里。“观潮路工程目前路基开挖、路床翻拌处理已经完成，检查井砌筑、排水管安装已经完成，总体施工进度已经完成了50%。计划今年年底路基全部施工完成，具备水稳摊铺条件。剩余的沥青混凝土面层及附属绿化，计划明年5月底全部施工完成。”观潮路工程负责人吴国梁说。

城市发展，道路先行。观潮路项目建成通车后，向北可与三河燕郊迎宾路连接。蒋谭线四期项目建成通车后，向北与三河燕郊汇福路连接，从国道102线向南连接至厂通路进入北京城市副中心，为燕郊南部地区增加一条新的进京便捷通道，实现三河市燕郊南部地区与城市副中心的快速联通。同时，也将和厂通路潮白河大桥、友谊大桥共同构成与北京城市副中心、三河燕郊互联互通的区域一体化路网，有效方便京津冀群众出行，服务京津冀地区经济社会高质量发展。



副刊·协同