

# 北京城市副中心报



2025年4月21日 星期一 农历乙巳年三月廿四 今日四版



北京日报客户端



融汇副中心客户端

## 北京城市副中心又一超级工程 中国最长盾构高速公路隧道 地下东六环开通 副中心大喜



地下车流滚滚 地上悄无声息

### 9.2公里地下东六环神奇之处

六环路西侧，绿化带下方，一条约9.2公里的隧道如蛟龙般潜入地下，打通一条地下快速走廊。昨日，历时五年半建设的“地下东六环”，终于迎来通车的历史时刻。

从通州潞苑北大街出发，自北向南驶入东六环改造段，几分钟后，就看到了东六环隧道入口。长度约9.2公里的东六环隧道，是华北地区最长的城市隧道。

想要缓解拥堵、“缝合”城市，将东六环“藏到”地下，是专家论证后的最佳方案。根据论证，选用长盾构方案人地改造，可节约占地约600亩，减少树木伐移约4.7万棵。

驶入隧道，宽敞明亮是给人的第一印象。东六环隧道为双向六车道，每个方向都比老六环路增加了一条车道，车流承载能力大大提升。

“我们正处于副中心枢纽下方，距离地面七十多米深……”置身东六环隧道最深处，听到建设者的介绍，记者感到非常不可思议。因为，从进入隧道开始，直至行至最深前，都没有明显的下坡感觉。更神奇的是，驾驶过程中，记者一行不知不觉穿越通燕高速、京哈铁路、副中心枢纽、北运河……在隧道内“无感”下穿99处风险源。

在疲劳唤醒系统蓝色氛围灯的映衬下，东六环隧道下穿副中心枢纽段显得有些梦幻。“这里是隧道最深处，我们头顶上方就是正在建设中的副中心交通枢纽。枢纽底部的抗拔桩，也就是枢纽在地下的‘根’，距离隧道管片外沿只有3米！”郭琪告诉记者，同步建设施工的两项工程，谁都不能“扰动”对方丝毫，建设难度极大。

而下穿副中心枢纽，仅是“地下东六环”过关斩将的其中一关。郭琪告诉记者，东六环入地改造工程

程空间环境复杂，隧道连续下穿通燕高速、运河减河、通胡路、京秦铁路、北京地铁6号线、广渠路、北运河、滨河路、京津公路……与12条道路、11条轨道、3条河道相交，涉及风险源共计99处！

东六环入地隧道与京津公路交汇处，通州人熟知的土桥立交已经悄悄“沉”入地下。作为北京首座地下立交，土桥地下立交建设难度极大。

正常来讲，互通立交多是在地上架桥，施工更为简单，对路面影响也最小。地下互通立交，过去多在南方丘陵盆地区域看得见。那么，为何东六环入地工程要大费周折，修建一座复杂的地下立交呢？

“在东六环土桥立交位置，需要将盾构隧道与地面公路进行衔接，而受到隧道深度、盾构井距离土桥太近等因素影响，泥水平衡盾构机不具备‘爬’出地面的条件，只能采用传统的明挖法施工。”郭琪介绍，相比盾构法施工，明挖每宽一米，开挖的土方量都是呈指数增长。

而土桥地下立交因需要修建6条匝道，匝道需要缓缓绕出主线，让车辆“盘”出去，因此该处隧道路基开挖宽度达到140米，比长安街还要宽，相当于在地下挖出了“十车道”。施工过程中，建设者们要先挖出一条条基坑，在里面搭建钢筋笼、浇筑混凝土形成隧道，最后还得进行回填。

地下车流滚滚，地上却静悄悄——这是“地下东六环”通车后的神奇景象。

不同于常规的道路改造，东六环入地后，地面上原有的东六环主路将建设为高线公园并改造成为慢行系统，与城市景观融为一体，成为居民散步骑行好去处。

一座更宜居的城市，正在慢慢向我们走来！

本报记者 孙宏阳

城市副中心正在上演一场新的“空间塑造”——东六环高速路正华丽转身为全球最大规模的高线公园。长期参与城市副中心相关规划设计的清华同衡规划设计研究院党总支部书记、副院长，北京城市副中心分院、河北雄安分院院长恽爽介绍，东六环正在重新定义城市与自然共生的新范式，助力副中心打造出更精彩的城市空间。

#### 打破常规激活城市价值

恽爽表示，这座长约14公里、宽约300至500米、用地面积约545公顷，纵贯南北的“空中花园”不仅保留原有路基记忆，更将大幅提升区域绿化覆盖率，串联200余处公共活动场地，打造未来城市活力新地标。

据恽爽介绍，六环高线公园通过将东六环路入地改造，将原有道路及绿地改造为一条14公里长的线性公共空间，串联缝合两侧的重点功能区，使其面向六环公共空间协同一体化发展，打通东西向的交通连接，同时串联两侧城市绿廊，形成绿色空间体系。六环高线公园规划图在解决问题的基础上，六环高线公园的建设也是通过公共空间营造实现城市激活的典范。

引领绿色发展革命的六环高线公园不是简单的公园绿地，而是一个具有高度功能混合、丰富活力支撑、两侧关联发展的城市复合区域，从策划运营角度对城市业态和环境品质进行综合提升，形成公共空间的深度交融模式。

#### 空间创举领跑世界之最

六环高线公园的空间特征具备独特性，承载着更为综合的城市梦想。其明显呈现“带状”特征，利用六环路及桥梁改造和连通，形成7.5公里的南北主慢行通道“四道系统”全线贯通，其中包括漫步道+游览车道（6米）、跑步道（3米）、骑行道（4米），其中骑行道布局于东侧较静谧环境，漫步道布局于西侧较活跃区域，跑步道则居中布置，骑行道与含章园小区至行政办公区自行车专用道等慢行系统连片成网。

在此基础上，各路段完善落实现级园路，与城市道路系统高效衔接。恽爽称，通过与国际和国内较为典型的城市中心区公共空间案例进行对比，六环高线公园在长度、宽度和面积上均为世界之最，因此，六环高线公园是具有较强独立性的公共空

本报讯（记者 孙宏阳 李博 金耀飞）昨日凌晨，随着首辆汽车“钻”进“地下东六环”，备受关注的北京东六环（京哈高速-潞苑北大街）改造路段正式开通试运营。该路段是联通顺义、大兴、亦庄及北京首都国际机场、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、构建本市综合交通体系、提升北京城市副中心交通服务水平具有重要意义。

记者从市交通委获悉，东六环改造工程全长约16.3公里，南起京哈高速立交，北至潞苑北大街，设计时速80公里，由此前的双向四车道加宽至六车道，分为地面加宽段和入地改造段，其中路基加宽段长约7.1公里，隧道段长约9.2公里。在隧道段中，盾构段长约7.37公里，是目前国内最长的盾构高速公路隧道。

原东六环路是以高架桥为主的高速公路，双向四车道，高峰期间较为拥堵。在改造工程中，将东六环“藏到”地下，可实现城市副中心各组团之间十余条东西向城市道路贯通，缓解地面道路交通压力。同时，将原双向四车道增加为双向六车道，车流承载能力明显提升，如果按照设计时速80公里计算，驾车通过这条特长隧道，约需要7分钟，有效提升了通行效率。

东六环隧道拥有完善的突发事件防范应对指挥处置体系，细化了5级应急响应机制，在隧道洞口、疏散通道口设置4个24小时应急值守站，配置专业救援队伍和车辆设备。

“地下高速，不仅可以更高效地服务市民出行，还可以从源头上解决地面车流穿梭带来的噪音、尾气排放等环境影响，同时隧道内已设置空气净化系统，可收集并净化汽车尾气，降低隧道内及洞口处污染物浓度。”市交通委相关负责人介绍。

#### 提醒

1、原东六环常屯收费站、小圣庙收费站4月20日零时起关闭。原来由常屯、小圣庙收费站进入东六环的车辆可通过通怀路、通运路、潞苑北大街、潞邑东路等路线，从最近的潞苑北街收费站、土桥收费站进入东六环。

2、为保障地下隧道交通安全畅通，自东六环地下隧道开通之日起，全天禁止重型载货汽车和运载危险化学品车辆进入东六环小虎各庄桥至施园桥路段通行。军车、警车、消防车、救护车、工程抢险车不受上述规定限制。

3、东六环隧道开通后，工程建设期间修建的临时导行道路，将于今年5月底前完成拆除；导行路拆除后，土桥立交由南向东方向的规划匝道将组织建设，工程计划今年6月底前完成。

间带，而不是哪个功能空间的附属，这也决定了其不是简单的公园绿地，而是一个多元功能和要素复合的空间。

#### 绿色引领绘就生态蓝图

在恽爽看来，六环高线公园的设计体现了“绿色发展理念”，通过绿色空间体系、生态基底营造、资源利用更新等多方面的措施，实现了城市与自然的和谐共生。

六环高线公园构筑生态基底，将区域绿化覆盖率从50%提升至80%，大幅增加了城市绿量。公园内规划了乔木、灌木、草坪等多层次绿化体系，形成了丰富的生态空间。在此基础上，公园构筑栖息地网络，塑造1条南北向区域生物迁徙廊道，结合北运河、运河减河和萧太后河的3条东西向区域生物迁徙廊道，结合含章园、路县故城遗址公园、城市绿心森林公园、张家湾古镇等两侧绿地，共筑4大典型生物栖息地。

不仅如此，六环高线公园在长约9.2公里的人地改造段中，将约6.1公里的剩余原路基灵活改造为绿化种植、硬质铺装、活力设施或延续场地记忆肌理的建筑物等。

在六环高线公园内植入200余处公共活动场地，也是一个较大的创新和突破。该措施突破了传统公园绿地单一绿化的模式，以策划运营为抓手，以人的多元需求为导向，加强绿色空间的复合利用，建立全龄友好、四季覆盖、兼顾昼夜的活力体系，活动场地比例约15%至20%，活力密度（300米服务半径）达到100%。如分别在北、中、南植入了3个集中体育公园共100余处各类体育场地，通过均衡布局全面补足市民对运动健身的需求。不仅填补了城市体育设施的空白，更使其成为一座激发城市活力、促进全民健身的绿色运动乐园。

本报记者 常鸣/摄

十四公里空中花园正在塑造

### 期待地上东六环变身高线公园

本报记者 赵鹏



### 副马明年会更好

陈冬菊

4月19日，北京城市副中心马拉松落下帷幕。42公里，15000人的奔赴，赛事虽已结束，但跑者的汗水和身姿依稀还留在最美赛道上，一路的暖与“宠”留在跑者心中。（相关报道见四版）

在副中心马拉松赛道上释放的，是选手活力，更是这座千年之城活力，看似几十公里的路程，需要提前“上道”奔跑的，是交通、医疗、住宿、安保、补给、媒体等诸多部门的力量。接待是否高效运转、衔接是否畅通得力、保障是否细

致扎实、报道是否专业迅速，直接决定着副马的专业水准、选手体验与赛事美誉度。

狂风将来时果断又贴心的延迟决策、合理的赛道安排、优美的绿心公园运河风光、优质的赛事服务，成为此次副马的点赞词。人在画中跑、发放消费券、跑后送拖鞋、赛中品美食……诸多跑者视角，在各媒体平台收获一份“流量”。马拉松的流量越大，带给城市的经济增量也就越大。相信，口碑越来越好的北京城市副中心马拉松会真正形成一条成型的产业链条，从选手报名到交通住宿，从体育用品销售到商业赞助……

作为一名跑者，期待并祝愿来年的副中心马拉松让人再次惊喜。

我们知道，一个项目越是热，就越不能急功近利。选手报名参赛，需要评估自己的实力；一个城市办赛，也要量力而行、三思而后行。北京城市副中心马拉松也只是起跑点，吸引更多的选手“为一场赛事奔赴一座城”，将赛事流量转化为文旅消费的留量、经济发展的增量，才是一场真正的“马拉松”。

北京城市副中心马拉松赛事有终点，但城市副中心文旅消费、6+3产业高质量发展没有终点。

我们深知，举办一次马拉松不难，难的是让这座城市拥有足够的耐力，让马拉松效应长久不衰。

下届副中心马拉松会更好。