

“真功夫+高科技”，我市以智慧环保守护陆地污染源进入河流的最后一道“闸口”

1.9万余个人河排污口有了“身份证”

“入河排污口累计排查长度超过3000千米，为19671个人河排污口标注位置、图片、状态等相关‘身份信息’，目前已完成与省系统的数据对接，每半年更新一次中山市入河排污口相关数据。”近日，由中山市生态环境局开发的中山市入河排污口管理系统APP，已全面录入了中山市入河排污口基本信息及图片，并与省入河排污口信息管理平台实现数据同步，全市19671个人河排污口档案信息实现了动态更新管理，有了可监测溯源的“身份证”信息。

入河排污口是陆地污染源进入河流的最后一道“闸口”，是水生态环境保护的重要节点，与老百姓生活息息相关。“中山市作为广东省入河（海）排污口排查整治专项工作3个试点城市之一，2021年已基本完成全市入河排污口的‘排查、监测、溯源’工作。”中山市生态环境局水与海洋生态环境科四级主任科员刘露莹介绍。

“排污口数量多、管理人员少、管理任务重，排污口的动态更新需要大量的人力

物力，这成为了摆在面前的一道难题。”刘露莹告诉记者，市生态环境局改变传统的“人海”监管方式，充分利用已有的中山市水环境综合管理平台，2022年开发出“中山市入河排污口管理系统”及APP，全面录入了中山市入河排污口基本信息及图片，让每一个入河排污口都有了属于自己的“身份证”，实现了随时随地查询入河排污口具体信息的功能。

有了“身份证”信息，一旦发现河道排放异常，就能通过调取排污口信息，及时追溯、倒查问题，为从源头上监管污染物进入水体、推进水污染治理提供了信息支撑，也为深入开展重点排污口溯源，进一步细化排污口分类，落实责任、分类施策、系统治理提供了基础。

“各镇街核对排污口信息，在系统提交排污口信息修改申请和排污口整治佐证材料。”刘露莹通过手机端向记者展示了系统使用流程，对各镇街自主提交的更新信息，市生态环境局需要逐一审核修改信息和整治材料，退回整治不到位的排污



工作人员在对入河排污口进行调查。

受访者供图

口，并随机抽检审核通过的排污口，通过现场检查整治情况是否属实。

“按照全省入河（海）排污口排查整治专项行动要求，目前中山已完成176个问题排污口整治，整治完成率97.8%。”刘露

莹介绍，下一步，中山将按照省部署对全市重点流域的30%入河排污口开展整治工作，排污口的身份信息为实行排污口规范管理提供了基础。

本报记者 闫莹莹 通讯员 杨洋

深中通道万顷沙互通桩基浇筑顺利完成，2024年与深中通道同步建成通车

中山去南沙将节约半小时

本报讯（记者 何森 通讯员 赵灵 曹阳）5月10日，随着最后一车混凝土注入，深中通道万顷沙互通最后一根桩基浇筑完成。至此，深中通道S06标全线822根桩基全部完成，实现项目今年生产任务首个“开门红”，同时也意味着万顷沙互通施工全面转入地上结构施工新阶段。

■中山至南沙车程缩短半小时

当天上午12点左右，雨后放晴的伶仃洋海面空气格外清新。在中山与广州南沙交界海域的施工平台上，随着最后一车混凝土注入，由中交二公局承建的深中通道万顷沙互通最后一根桩基浇筑完成。“最后一根桩基浇筑完成，意味着施工全面转入地上结构施工新阶段，驶入项目建设‘快车道’。”深中通道S06标项目常务副经理聂军表示，从高空俯瞰，可以看出万顷沙互通像一个“喇叭”形状，由5条匝道组成。其中，A、B、C匝道属于深中通道项目，D、E匝道属于南中高速项目。A、B、C匝道全长约670米，共有88根桩，20个墩位，墩身采用整体板式墩，下部结构为整体式承台+群桩基础。

深中通道万顷沙互通具体在哪里？未来建成将起哪些作用呢？深中通道是集“桥、岛、隧、水下互通”于一体的超级跨海

集群工程。除了这些关键构筑物之外，深中通道还在广州南沙设置了一条万顷沙互通。

未来万顷沙互通建成后，将大大方便中山、广州南沙、深圳三地市民便捷出行，通过上下深中通道，实现三地交通快速连接。例如：万顷沙互通A匝道为双向四车道，可实现深中通道由东往西，下南沙；从南沙上深中通道，往中山方向。“目前从中山城区前往南沙，经番中公路，车程约1.5小时。深中通道通车后，经万顷沙互通下南沙，可节省半小时车程。”聂军表示。

■2024年与深中通道同步通车

“2022年6月，我们率先完成中山大桥合龙重要节点，成为深中通道全线首个贯通的关键控制性工程。2023年是中交二公局深中通道项目S06合同段收官之年，我们将全力以赴，奋力冲刺项目竣工。”聂军表示，深中通道S06标项目路线全长约7.5公里，主要工程量包含桩基822根、盖梁124个、承台141个、墩身137个，塔柱854米，钢箱梁安装69片，斜拉索120根。此次万顷沙互通最后一根桩基浇筑完成，也意味着深中通道S06标全线全部桩基顺利完成。

与此同时，万顷沙互通项目也将迎来



5月10日，深中通道万顷沙互通最后一根桩基浇筑完成。

本报记者 缪晓剑 摄

全面转入地上结构施工的新局面，进入承台墩身“多点开花”，盖梁全线推进的新一轮冲刺阶段，为2024年深中通道全线通车奠定坚实基础。

聂军表示，万顷沙互通A、B、C匝道于今年2月1日正式动工，预计9月实现下部结构完工，2024年与深中通道同步建成通车。

南外环道路改造工程长逸路匝道基本完工待验收

本报讯（记者 何森）继岐江河大桥下层桥开通之后，南外环道路改造工程又迎来新进展。5月9日，记者采访了解到，南外环道路改造工程长逸路匝道已基本完工，待相关主管部门验收通过后，将于近期开放交通。

上午9点，记者来到长逸路泓泰驾校附近发现，南外环道路改造工程长逸路匝道的施工已进入收尾阶段，施工人员正在进行人行道的铺装。现场可见，长逸路匝道沥青路面已铺设完毕，道路标志标线、

道路两侧绿化均已完工。“我们正在完善相关设施，保证开通条件，待相关主管部门验收通过后再开放交通。”南外环道路改造工程总工程师李文桢表示，长逸路匝道力争5月通车，这意味着将于近期开放交通。另外，紧挨长逸路的南外环三溪村出口已于5月7日开放，市民行车可从南外环进入三溪村。

“待长逸路匝道开放交通后，南外环由西向东方向行驶车辆可通过南外环辅道，进入长逸路；市民也可以从长逸路，通

力争本月内通车

过匝道进入南外环，转入长江路通行。”李文桢表示，长逸路匝道开通后，将大大缓解博爱路、兴文路的交通压力，方便周边居民出行。

此外，悦来南路进入南外环辅道、南外环进入城南路辅道的施工正紧锣密鼓进行。

记者采访了解到，目前南外环道路改造工程总体建设进度为31%，其中路基进度为15%，路面进度为18%，桥涵工程进度为50%，交通安全设施工程形

象进度为14%，电力通讯工程进度为28%。预计今年年底，南外环道路改造工程力争实现长江路至105国道段主线通车目标。

据介绍，南外环道路改造工程于去年2月16日动工，去年10月26日实现南外环路长江路至金山互通段正式开放试通车，今年4月15日南外环岐江河大桥下层桥正式投入使用。整个项目计划2024年完工通车。