

北京城市副中心报



2022年8月15日 星期一 农历壬寅年七月十八 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端

协同发展绘新篇

北三县融入城市副中心交通一体化再提速

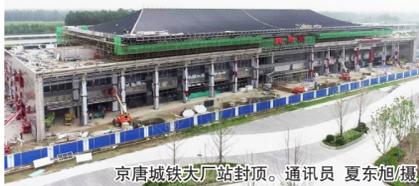
本报记者 韩梅



香河至通州新添的大通道——安石路正在大运河畔紧张施工。通讯员 王宇摄



三河公交枢纽月底启用。



京唐城际大厂站封顶。通讯员 夏东旭摄

深入学习落实市党代会精神 奋发有为推动新时代首都发展

近日,记者从河北省廊坊市北三县了解到,北三县融入北京通州区交通一体化再提速,两地交通互联互通按下“快进键”,亮点频现。

“三河巨无霸”公交枢纽月底启用

在三河市燕郊金谷大街公交综合枢纽建设工地,项目主楼已经建成封顶,目前正在内部装修。这是三河市建成的廊坊域内面积最大的省际公交与城乡公交一体化综合枢纽,将于本月底启用。

这个“巨无霸”公交枢纽建成运行后,可满足三河市350辆公交车日常运营及管

理需要,以及300余辆社会车辆的停放;预留的省际客运用地可满足80余辆长途客运车辆停放;可对接150余辆北京公交车;还有出租车停靠点,满足京津冀交界地百姓便捷出行需求。

项目位于燕郊金谷大街南侧,建设用地规模133亩,建有综合楼、立体停车楼及室外配套工程,综合楼高4层,包括一级长途客运站、城市公交中心;1栋停车楼,高3层,占地2万余平方米。

据介绍,目前北京到三河有17条公交线路,辐射三河市三分之二镇区,并与北京通州、顺义、平谷实现了“零距离换乘”。三河市所有农村公路均拓宽至7米以上,10

个镇均实现了10分钟上高速。

燕郊金谷大街公交综合枢纽建成运营后,三河到北京的公交线路将更加通畅,三河进京通道越来越便捷舒适。

香河到城市副中心新通道明年5月通车

香河县新建安石路施工现场一片热火朝天。这条香河至通州新添的大通道预计明年5月底建成通车。

安石路东起香河县运河大道与老夏安线交叉口,向西跨越大运河后,至冀京界段(通州新石小路)。安石路是北京城市副中心与廊坊市北三县协同发展规划的4条快速

道路之一,建成后,从香河县前往城市副中心时间将缩短三分之一。

中冶交通建设集团有限公司安石路项目总工程师苏雅斌说:“目前施工路基土方填筑基本上完成了85%,引桥完成80%,今年年底主桥完工,预计明年5月底建成通车。”

为了大力推动与京津交通一体化建设,近年来,香河县还在区域内补齐交通“短板”,畅通“微循环”,“城市血脉”不断丰富,城市快速路网加速形成。香河县交通运输局工程科负责人田洪泽介绍,截至2021年底,全县公路通车总里程达到1042公里。(下转2版)

京唐京滨城际铁路联调联试冲刺全线开通

本报讯(记者 张群琛 通讯员 岳阳 胡芳静)记者从中国铁路北京局集团有限公司获悉,8月12日凌晨4时30分,随着55001次首趟动态检测车从燕郊站鸣笛始发,京唐城际铁路燕郊至唐山段、京滨城际铁路宝坻至北辰段正式进入联调联试动态检测阶段。

京唐城际铁路起自北京城市副中心站,南至河北省唐山市既有唐山站,途经北京城市副中心、河北省廊坊市、天津市宝坻区、河北省唐山市,线路全长约148.7公里,设计最高时速350公里。全线共设置车站8座,分别为北京城市副中心站、燕郊站、大厂站、香河站、宝坻站、玉田南站、唐山西站、唐山

站。项目建成初期,列车由北京站始发,至唐山站城际站。京唐城际铁路是京津冀地区城际轨道交通网的骨干线路,经通燕联络线与京哈线衔接,经唐滦联络线与津秦高铁衔接,是以城际客流为主,同时承担部分中长途跨线客流运输功能的高速铁路。

京滨城际铁路起自京唐城际铁路宝坻站,新建线路向南经天津宝坻区、武清区、北辰区、东丽区、滨海新区,引入既有滨海西站。正线线路全长约96公里,设计行车速度250公里/小时。全线共设置车站4座,分别为宝坻站、北辰站、天津机场站、滨海西站。京滨城际初期建设及开通范围为宝坻站至

北辰站,线路长度56.2公里。

京唐城际和京滨城际动态验收,分联调联试及运行试验两个阶段进行。其中联调联试主要以线路设计速度为目标,通过检测确认列车、试验动车组和相关检测设备,采取单编和重联动车组逐级提速等方式,在规定测试速度下对轨道、道岔、路基、桥梁、隧道以及牵引供电、接触网、远动、通信、信号等系统功能、动态性能和系统状态进行检测,为动态验收提供技术依据。

运行试验主要通过运营动车组进行列车运行图参数测试、故障模拟、应急救援演练、按图行车等试验项目,检验各系统在正

常与非正常条件下运输组织的适应性,验证行车组织方式能否满足运营要求,检验设备故障和自然灾害条件下的应急处理能力,为完善科学合理的运输组织方案提供技术依据。

京唐城际和京滨城际是京津冀协同发展国家战略的重要交通支撑,是京津冀城际交通网的重要组成部分。京唐城际和京滨城际铁路开始联调联试,预示着两条城际铁路全线开通运行进入最后的冲刺阶段,线路开通运行后将为进一步完善和优化区域及全国路网布局,助力京津冀协同发展提供重要支撑和保障。

环渤海地区首例到港船舶用电需求“全覆盖”

国投京唐港基本实现靠港船舶污染物“零排放”

本报讯(记者 曲经纬)在唐山港京唐港区,随着码头岸电转接箱安装调试完成,国投京唐港码头岸电率先具备了低压250安转350安转换供电能力,成为环渤海地区首例到港船舶用电需求“全覆盖”的港口企业,在推进船舶靠港使用岸电常态化方面发挥示范效应。

日前,神华535号货轮向国投京唐港缓缓驶来,准备进行煤炭转载业务。以往,船舶停靠需关闭主机开启副机,采用重油发电维持船舶动力。如今,经过船侧放缆、港口人员整理电缆、安装岸电插头、港口侧送电、船侧负荷切换等一些列动作,船舶即可接入岸电系统供电,替代重油,既安全便利又清洁环保,基本实现靠港船舶污染物“零排放”。

国投京唐港党群部副经理刘伟介绍,近年来,国投京唐港认真落实国家环保治理要求,持续推进清洁能源和新能源利用,加快

绿色智慧港口建设,探索出了一套具有国投京唐港特色、智能高效的码头岸电系统。

“原来具有250安接插件接口的船舶无法使用岸电,但增加了码头岸电转接箱后,可以把已建的350安接插件转换成250安接插件,相当于增加了2种低压岸电接口,由原来的低压2种接口变成低压4种接口,因此具备了低压250安转350安转换供电能力。为船舶到港用电提供了便利条件。”刘伟介绍。此外,这套系统中先进的主动式自动并网功能,能够实现船舶岸电与船侧电源之间满负荷不停电无缝切换和负载转移,即可自动补偿升降装置又可有效避免升降装置与装载过程中的船舶发生刮碰情况。

船舶使用岸电经济效益显著。“用电量能源替代化石类能源,可降低船方的燃油消耗量,节约成本。”国投京唐港主管工程师

范广辉给记者算了一笔账,根据近期船用燃料油市场价格和岸电价格估算,船舶靠港期间辅机燃油成本会降低26.5%。“这么算来,单艘船舶采用岸电系统电源的成本为5400元,使用0.5%燃料油发电成本为7344元,可节省1944元。”

替代重油也带来良好的环境效益。“船舶靠港采用岸电系统供电,最大的好处在于港区环境污染可以得到大幅度改善。”范广辉说。船舶燃烧燃料油、柴油发电后会产生污染物排放到空气中,主要包括细颗粒物、可吸入颗粒物、金属颗粒物等颗粒物,以及二氧化碳、二氧化硫及氮氧化物等气体污染物。采用岸电后,船舶在港区停泊作业期间空气污染物排放将得到有效治理。范广辉进一步解释道:“按照船用发电柴油机发出1千瓦时的电力所产生二氧化

碳、二氧化硫和氮氧化物数据作为参考,单个泊位应用船舶岸电系统后在该港区空气污染物减排量,相比于船舶使用0.5%燃料油,每年可以减少排放670.7吨二氧化碳、2吨硫氧化物和13.5吨氮氧化物。”

据悉,目前国投京唐港岸电系统只可为一条船舶供电。今年计划对现有港口岸电系统进行扩建,预计到今年年底,所有泊位具备“全覆盖”供电能力。

国投京唐港是国投集团下属投资控股企业,位于河北唐山港京唐港区,地处环渤海经济圈的中心地带,现有3个靠泊能力为10万吨的专业化煤炭泊位,年设计吞吐能力4400万吨,作为大秦铁路扩能分流的配套设施项目,承担着国家“北煤南运”“西煤东运”的中转装卸任务,已累计完成吞吐量6.22亿吨。

建设副中心 大家来出力



本报记者 关一文

记者从北京市建筑设计研究院有限公司(简称北京建院)获悉,北京建院与英国零碳工场联合建立“零碳工场中国研究院”。其将以全球化的视野、国际化品牌以及世界领先的碳中和理念、技术和实践经验,致力于成为中国建筑领域碳中和的行业引领者,助力城市副中心率先打造北京市碳中和示范区。

打造行业“零碳”发展新标杆

在国务院发布的《2030年前碳达峰行动方案》和《关于支持北京城市副中心高质量发展的意见》中,先后明确了建筑领域实现碳达峰、碳中和的目标。深化可再生能源建筑应用,推广光伏发电与建筑一体化应用是总体方向和路径,市场空间预测可能达到万亿。

为响应国家双碳目标,作为北京市市属一级企业,北京建院联手英国零碳工场建立了“零碳工场中国研究院”,“结合行业特点,零碳工场中国研究院将不断开展前瞻性、实践性的碳中和研究、咨询、设计和低碳类科技产品的开发和应用,主要涵盖标准制定、技术研发、国际合作、项目实践等方面的内容。”北京建院运营部副部长刘威介绍,双方将以建筑、园区、社区和城市的碳中和技术研究为核心,参与住建部等国家部委主导开展的碳中和和技术标准制定、评价体系以及相关认证。

据了解,英国零碳工场建筑事务所(简称ZED Factory)是英国第一个零碳社区“贝丁顿生态社区”的设计者,具有20多年零碳设计经验,是非化石能源建筑体系的创立者。从大规模的“零碳城市”的总体规划到单体建筑设计,其均可以提供从设计、数据、产品到碳资产运营的碳排放解决方案。

今后,研究院在技术研发方面,将积极开展零碳/低碳建筑、园区、社区、城市领域碳中和咨询设计、管理、低碳产品开发等相关活动,以技术及研发咨询服务带动产业链布局,结合国家“3060”碳达峰和碳中和目标,广泛开展国际合作,扩大北京和国内城市在建筑层面的碳中和成果推广。同时,结合具体规划与咨询设计项目开展研究性实践,以碳中和建筑、园区、社区、城市设计示范项目为抓手,打造行业零碳/低碳发展新标杆。

研究院还将以零碳工程项目为应用场景,以工程产品应用科研为牵引,选、育、留、产,孵化低碳科技产品,以及衍生数字化产品,将业务属性逐步从服务业务性质向科技类性质转变,发挥研究院在产业链整合中的龙头带动作用。(下转2版)

北京建院与英国零碳工场联合建立“零碳工场中国研究院” 助力副中心率先打造全市碳中和示范区

副刊·文化



运河船工号子

运河船工号子,是运河船工们为了协调划桨动作、减轻劳动强度而创作的一种民间艺术形式。它起源于大运河,流传于京杭大运河沿线地区。船工们通过号子,不仅锻炼了体魄,还培养了团结协作的精神。随着运河的疏浚和航运的繁荣,船工号子也逐渐成为一种文化符号,承载着运河的历史和记忆。如今,随着运河文化的复兴,船工号子再次焕发出新的生机和活力,成为运河文化传承的重要载体。