

北京城市副中心报



2022年12月9日 星期五 农历壬寅年十一月十六 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

将以“舵轮”造型亮相 打造京冀边界新地标

厂通路潮白河大桥开工建设

本报记者 曲经纬 通讯员 邱季

启动国际方案征集、缝合交通和生态……京津冀协同发展重点工程——厂通路项目再“启航”。今天，厂通路项目潮白河大桥正式开工建设，标志着北京城市副中心与河北廊坊北三县交通一体化高质量发展向纵深迈进。

厂通路项目分为道路和潮白河大桥两部分，其中道路段在副中心工办的协调下，于2021年12月完成招标并实现进场，北京段目前已完成总工程量的48%，河北段桥梁引道工程路面施工全部完工。潮白河大桥是厂通路工程的控制性节点，全长1.6公里，其中，北京段长1公里，河北段长0.6公里，河北段委托北京市统一招标采购，项目建设单位是北京市交通委通州公路分局。

潮白河大桥建成后，将促进城市副中心与河北省廊坊市北三县一体化发展，加强京冀两地公路交通联系，带动区域腾飞。

“舵轮”造型寓意引领三地协同发展

潮白河大桥建设工期为22个月，预计2024年9月完工。2021年，市交通委按计划组织开展了厂通路潮白河大桥国际方案征集，共有6个设计团队递交了12个应征作品，经交通规划、桥梁结构、景观建筑等专家评审，遴选出三个桥型方案比选，最终“启航”方案脱颖而出。

设计概念图显示，波光粼粼的潮白河上一桥飞架，三个半圆“舵轮”构成了大桥的“主视觉”。

“舵轮”是位于船舶驾驶室中用于控制船舶运动、改变船舶航向的手轮。桥梁以“舵轮”为出发点，镌刻着通州的漕运文化，承载着通州运河文化记忆。“设计团队介绍，“舵轮”也指引着京津冀协同发展，寓意三地目标同向、措施一体、优势互补、互利共赢的发展新格局。

根据设计方案，大桥主桥桥型为下承式连续拱形刚架桥，主梁采用连续钢箱梁，拱肋采用钢箱结构，按一级公路等级双向六车道修建。桥身多边形截面的圆弧拱勾勒出“舵轮”轮廓，赋予桥梁力量感和雕塑感，V型的结构杆件丰富桥梁“舵轮”形象。三个



厂通路项目潮白河大桥效果图

“舵轮”结构抽象而成一艘驶于潮白河上的“轮船”，穿梭于蓝绿交织、水城共融的环境中，与城市特色相契合。

未来，大桥将成为京津冀夜景打卡地。根据设计方案，大桥通过灯光点、线、面的艺术组合凸显拱肋整体轮廓，用洁白的灯光投射在拱肋上，在夜幕中也能呈现“舵轮”造型特点。夜景效果可根据时令与节假日相应变化，创造独特的地标形象。

串联两岸慢行系统 延长北京生态线

厂通路潮白河大桥位于北京城市副

中心与河北省大厂县的市界位置，跨越的潮白河为两地界河。桥位处距离中心城区34公里，距离副中心行政办公区9公里，距离河北大厂县17公里。桥梁建成后，向东可到河北大厂，向西经通州区潞城镇，跨越北运河后可达“城市绿心”，向北辐射行政办公区、运河商务区，向南辐射张家湾古镇、文化旅游区，进而辐射并串联附近的潞城药艺公园，以及正在建设中的潮白河带状公园和正在规划中的国家植物园。

厂通路设置慢行道后，有机串联河岸两侧的慢行系统，延长北京生态线。

据悉，潮白河大桥所处河段共有11

座现状桥，北至减河北路，南至京哈高速。其中，徐尹路燕潮大桥为独塔双索面斜拉桥，顺平路潮白河大桥为中承式钢管砼拱桥，减河北路复兴大桥为双塔双索面矮塔斜拉桥，首都环线高速为变截面连续梁桥，其余7座均为常规等截面梁桥。

“厂通路潮白河大桥所处位置视野开阔，应契合周边地区的自然环境，遵循‘创新、协调、绿色、开放、共享’发展理念，具有一定规模且景观效果突出，是城市副中心绿色生态的延长线、生态文明展示的重要窗口。”副中心工办交通基础设施建设协调部部长贺毅说。(下转2版)

深入学习贯彻党的二十大精神 北京城市副中心生机勃发



人民大学通州新校区正加快推进护坡、基础垫层等工序施工。 记者 常鸣/摄

本报讯(记者 赵鹏)作为城市副中心核心区域唯一一所全国重点高校，中国人民大学通州新校区运行中心、校医院项目也在加速推进。其中，校区运行中心及锅炉房建筑面积25650平方米(地下3层地上8层)，隔离留观病房及校医院建筑面积7789平方米(地下3层地上5层)。

这位负责人表示，这两大项目护坡桩、钢腰梁、冠梁预应力张拉、降水井、疏干井等工程均已100%完成，喷射混凝土、水泥砂浆(土钉墙)、土方开挖倒运、桩基等工程施工进展已达到95%。

与此同时，克服疫情影响，人员及材料等各项资源短缺等重重困难，中国人民大学通州新校区运行中心、校医院项目也在加速推进。其中，校区运行中心及锅炉房建筑面积25650平方米(地下3层地上8层)，隔离留观病房及校医院建筑面积7789平方米(地下3层地上5层)。

“这些通道的工程基槽开挖深度多达13米，工程地质、水文地质条件也较为复杂(II类)，是超过一定规模且危险性较大的工程。”北京城建集团相关负责人表示，在施工中其采用新技术预拌流态固化土进行回填，不仅施工速度快、周期短，施工过程绿色、环保、无污染，而且浇筑后质量稳定可靠。

“厂通路潮白河大桥所处位置视野开阔，应契合周边地区的自然环境，遵循‘创新、协调、绿色、开放、共享’发展理念，具有一定规模且景观效果突出，是城市副中心绿色生态的延长线、生态文明展示的重要窗口。”副中心工办交通基础设施建设协调部部长贺毅说。(下转2版)

人民大学通州新校区 通道工程完工移交

新冠感染者居家康复专家指引发布

感染者居家期间 严格做到不外出

详见2版

平谷线北京段车站全面开工

副中心两站年底前封顶

本报记者 任珊

轨道交通22号线(平谷线)全线进场率已达80%。记者昨天从市重大项目办获悉，平谷线北京段已完成所有车站及区间共16个标段的施工招标，其中11个标段实现实质性开工。继政务中心站主体结构封顶后，副中心另一座车站政务中心东站年底也有望封顶；河北段潮白大街站力争年底结构封顶，神威大街站年底将完成8成主体结构施工。

作为北京市首条京津冀协同发展的轨道交通线路，平谷线连接北京市朝阳区、通州区、平谷区和河北省三河市，全长81.2公里，其中北京段长约51.2公里，设16站；河北段长约30公里，设5站。

北京段11座车站实质性开工

历时7个月，11月底，平谷线政务中心站顺利实现主体结构封顶，成为全线首座封顶的地下车站。政务中心站位于城市副中心核心地带，毗邻行政办公区，为地下二层岛式车站，采用明挖法施工。

为统筹疫情防控和施工生产，施工人员采取“点对点”接送，施工现场实行“块与块”分割。同时，建设单位不断优化设计与施工方案，在基坑上方安装防尘“天幕”并配备智能化喷淋降尘等设备，保障施工现场不扬尘。接下来，政务中心站将主要推

进附属结构风亭及出入口、车站内部二次结构及政务中心站至政务中心东站盾构区间始发等工作，为线路通车创造有利条件。

“经过京冀两地的共同努力，平谷线去年实现开工建设。”市重大项目办轨道一处处长杨丽明介绍，目前已经完成北京段所有车站及区间共16个标段的施工招标工作，11个标段实现实质性开工，进入土方、竖井、导洞、横通道和结构等全面建设阶段。其中，施工工期较长的暗挖车站已实现竖井及横通道施工，部分车站已开始主体小导洞施工，明挖及高架车站施工进度较快。

杨丽明透露，除了主体结构已经封顶

的政务中心站，副中心区域的政务中心东站力争年底前结构封顶。此外，河北段已完成神威大街站和潮白大街站施工招标，目前施工进度较快。“潮白大街站力争年底结构封顶，神威大街站年底将完成80%主体结构施工；河北段剩余未招标工程正按相关流程开展施工招标程序。”杨丽明告诉记者。

沿线共设12座换乘车站

这是北京轨道交通第一次跨行政区域规划建设和运营，需要在规划设计、统筹施工、技术工艺等方面克服困难。(下转2版)

雄安至大兴国际机场快线轨道交通指挥中心封顶

本报讯(记者 张群琛)记者了解到，雄安新区至北京大兴国际机场快线(R1线)轨道交通指挥中心控制中心大楼日前顺利封顶。至此，R1线轨道交通指挥中心全部封顶。

R1线轨道交通指挥中心位于雄安新区容东片区容东车辆基地，总建筑面积54760.8平方米，其中地上建筑面积40470.1平方米，地下建筑面积14290.7平方米，包含控制中心、维修中心、培训中心、综合楼、公

寓食堂等5栋单体建筑。该中心建成后，将承担雄安新区“一千多支”线路运营调度、应急指挥、清分结算等任务，为R1线通车运营提供全面保障。

R1线是雄安新区规划轨道快线网中的主干线。截至目前，R1线项目关键线路工点已全面开工建设，累计完成施工产值73.23亿元，4座梁场及1座管片厂已建成投产。雄安新区内4台盾构机已全部始发，地下段全面进

入盾构掘进施工阶段，盾构掘进累计2503环，完成16.22%；桥梁架设工作全面进行，高架区间现浇连续梁累计完成3725.6米，完成46%；箱梁架设累计完成339榀，完成18.62%。此外，除管片站外，R1线7座新建车站已全面开工建设，首站金融岛站主体结构已封顶。

R1线南起雄安新区启动区，经河北廊坊市接入北京大兴国际机场，线路全长86.26公里，是雄安新区“四纵两横”区域高

速铁路网的“一纵”，是新区规划轨道快线网中的主干线，是城市的动脉线、未来的发展线、建设的创新线、京津冀城市群上的风景线。R1线建成后，将实现30分钟到北京大兴机场、1小时到北京丽泽商务区的通行目标，对于形成京雄一小时都市圈，增强雄安新区对北京非首都功能疏解的吸引力，推进京津冀协同发展具有重要意义，对都市圈轨道交通建设具有先行先试的示范引领作用。

副刊·城韵

