

北京城市副中心报



2023年6月20日 星期二 农历癸卯年五月初三 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端

北京城市副中心生机勃发

最厚4.5米筏板即将浇筑完成 240米超高层地标将“拔节生长” 副中心站“京帆”屋顶亮相在即

本报记者 赵鹏

北京城市副中心站综合交通枢纽工程迎来一系列新进展:02标超10万平方米主基坑实现封顶,7月中旬起屋面钢结构施工将全面开始,首片“京帆”地标结构将加速亮相;03标最厚4.5米筏板即将浇筑完成,未来地上240米超高层地标建筑将由此“拔节生长”;历时一年多04标02B基坑盖挖逆作区主体结构全部完成,为后续明开区主体结构施工创造有利条件。

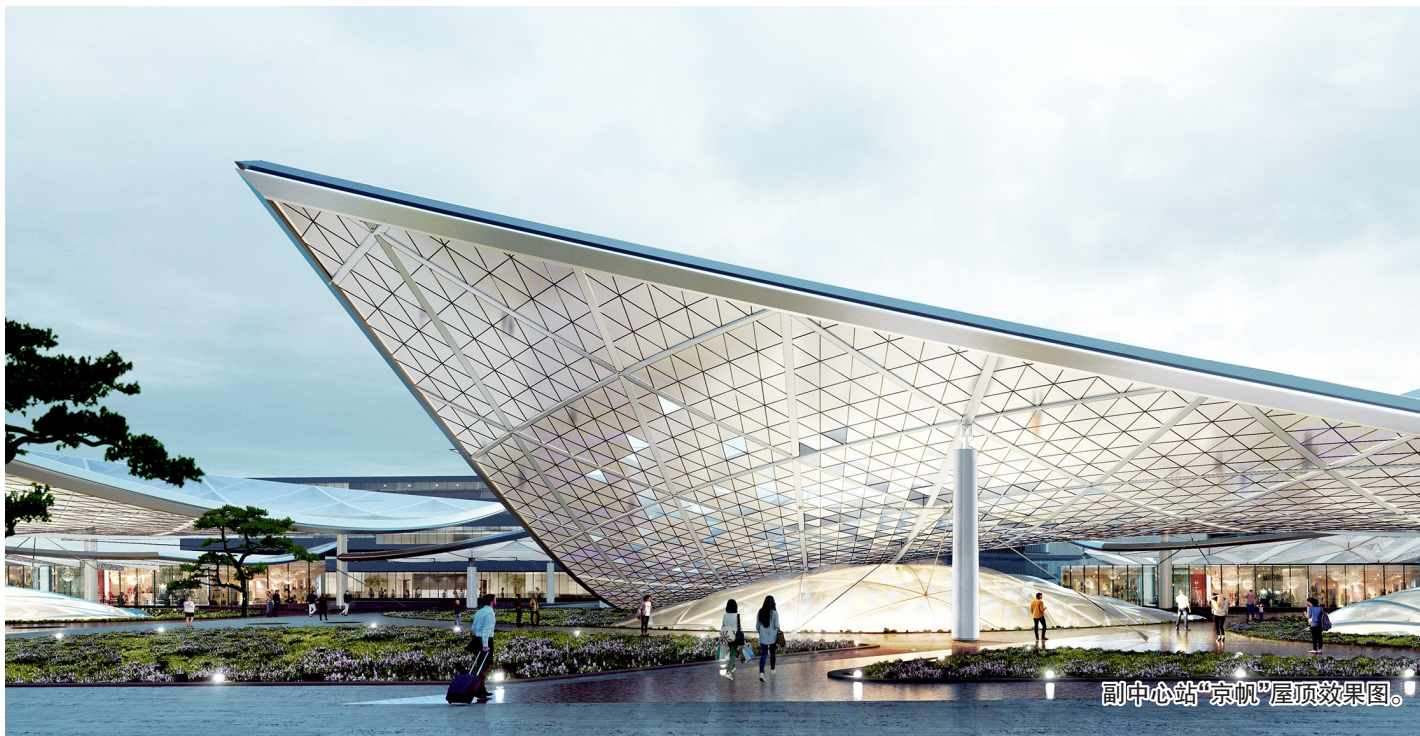
02标:超10万平方米主基坑封顶

北京城市副中心站综合交通枢纽位于通州杨坨地区,地处副中心155平方公里范围内的核心功能区。副中心站枢纽向东连通天津滨海新区和唐山地区,南北连接北京首都机场与大兴国际机场。未来副中心站将成为同时联通京唐铁路、京滨铁路、城际铁路联络线,以及北京市中心城区至北京城市副中心市郊列车的重要车站。

与此同时,M6线、M101线、平谷线3条城市轨道交通线路也会引入副中心站综合交通枢纽,服务副中心和北京中心城区。此外,包含公交、出租车、社会车辆等各类交通接驳设施及多个城市综合开发项目也落地于此,使其成为副中心的标志性工程。

根据相关规划要求,未来副中心站综合交通枢纽会成为副中心的重要门户,也是国内绿色低碳、站城一体的门户型综合交通枢纽典范,调整北京空间格局,拓展发展新空间,推动京津冀协同发展,化身副中心向外辐射的交通核心和门户枢纽,成为连接京津冀地区的桥头堡。

截至目前,由北京城建集团承建的北京城市副中心站综合交通枢纽工程02标段主基坑区域主体结构刚刚完成封顶,并相继通过了基础分部工程预验收,以及主体结构(B3层)分部工程验收,现场正为上部主体结构验收进行准备。



副中心站“京帆”屋顶效果图。

“这项工程的基坑深度达32至36米,长360米,宽116至192米,基坑开挖面积约为104500平方米。”城建集团副中心站综合交通枢纽工程02标常务副经理南贵仁表示,目前主基坑二次结构及机电安装样板段已开始施工,屋面防水施工也已开始进行;02A地块已挖运土方38840方,完成77.7%,基础底板结构已浇筑混凝土10804方,完成72.0%;计划在6月中旬开始02B地块土方开挖施工,自7月中旬起,将全面开始屋面钢结构的安装施工。未来枢纽地上部分的标志性建筑一系列“京帆”屋盖,也将由此加快启动建设。

03标:最厚4.5米筏板将浇筑完成

作为一项超级工程,北京城市副中心站综合交通枢纽工程03标段03A地块7区当前处于筏板钢筋工程施工阶段,并进行超长大体积混凝土浇筑,近日即将正式完工。

中建四局03标段项目总工程师夏天表示:“这次筏板浇筑将使用2200吨钢筋,超12000方混凝土,刷新了副中心站交通枢纽工程首例大体积单次浇筑超万方的纪录,03A地块7区筏板在浇筑完工后该地块明挖区出土将全部完成,标志着明挖顺作区

筏板基础即将全部完成,项目会全面进入筏板以上主体结构施工阶段。”

对于这次的超长大体积混凝土浇筑,03标段生产经理汪洪利介绍,本次筏板浇筑的厚度高达3.5米,其中超高层区域的筏板厚度最大达到了4.5米,并预留了混凝土核心筒结构,也为地上240米超高层地标性建筑“拔节生长”奠定了坚实基础。

浇筑最大厚度4.5米的筏板,这在国内超级工程施工中并不常见。汪洪利解释,这次7区的筏板浇筑施工难点重重,土方开挖空间受限,机械作业施工空间狭窄,出土马道设置难度大,出土效率低;(下转2版)

借林生金

本报记者 王军志

刚刚从燕山山脉引进的鸡头黄精、苍术、射干等中药材,种植到了于家务乡东林村平原生态林养护地块内;占地面积达565亩的运河牡丹园今年首次开园迎客,带动本地劳动力就业620人……自2021年开始,城市副中心在潞城镇、漷县镇、于家务乡等乡镇开展林下经济试点,依托集体林场成熟的生产管理经验,摸索林下经济发展模式。截至目前,全区发展林下经济总面积约5593.4亩,其中林下种植面积4219.4亩,林游面积1374亩。

林花:景美又增收

今年4月,运河牡丹园首次开园迎客,园内种植有12万株牡丹和20万株芍药,按颜色区分来说有红、白、黄、黑、粉、紫等9种色系,种植有首案红等51个品种的牡丹花。“五一”小长假就吸引了许多游客赏花游玩,成为城市副中心乃至通武廊地区的亮丽名片。

“运河牡丹园整体规划与镇上的绿色农业发展相融合,七分场、二分花、半分阳光、半分活动。”漷县林场场长张大维介绍,该林场除了发展林下经济外,还建立了科普园区和拓展园区,提供星空泡泡屋、共享帐篷、游园小火车、沙坑、跷跷板等娱乐设施,让游客在赏花的同时,搭配露营、骑行、徒步等活动内容,实现一边露营一边享受风景。

目前,该林场已累计完成投资1050万元,带动本地劳动力就业620人。“我们林场可为周边的市民群众提供康养、度假、研学、团建等服务,依托平原造林基底,开发‘森林+’项目,以牡丹为媒,启动漷县文化健康产业特色小镇的建设,增加玫瑰、月季、绣球、菊花主题并延长花期,保持全年四季的旅游康养,打造成为集森林旅游、森林康养、森林文化教育于一体的休闲旅游林场。”张大维表示。

无独有偶,于家务林场充分利用林地资源,种植牡丹、芍药、落新妇、八宝景天、



运河牡丹园提供星空泡泡屋等娱乐设施,让游客一边露营一边享受风景。
记者 唐建/摄

月季、绣球等花卉,增加土地的附加值和林地的经济收入,带动更多周边村民就近就业。“我们充分利用国槐乡土树种遮阳作用,在树下种牡丹、芍药、月季等植物,能最大限度延长花期,花开时节,吸引了周边的游客前来赏花,实现了经济效益生态效益双丰收。”该林场副场长赵丽芳说。

除此之外,于家务林场还充分利用温室大棚提高花苗质量、加速花苗生长、缩短育苗周期的特性,在大棚内进行花苗的培育,用于村头片林及其他地块景观的提升,既提升了景观效果,又节省了成本。截至目前,于家务林场林下经济面积已达400余亩,惠及附近村民80余人就业,带动农民年均增收近5万元。

林药:生态“聚宝盆”

除了万紫千红的林花,森林中还“藏”着不少宝贝。

“芍药种植周期一般在3年至5年左右,它对种植技术要求不高,但产量高、效益好。”潞城林场养护工人张师傅介绍,“可别小看这芍药花,它全身上下都是宝。芍药的根鲜脆多汁,可药用,有养血柔肝的功效,芍药的种子可炼油,具有降血脂、降血压的功效。此外,芍药极具观赏价值,是一种既能药用,又能供观赏的经济植物,很受中药材市场青睐。”

今年4月份,潞城林场的药艺公园被评为“通州区中医药文化旅游示范基地”。“该林场药艺公园已累计种植白芍药、赤芍药230余亩,这些芍药花均分布在生态林下,最大限度地利用了土地资源,激发了平原生态林活力,将平原生态林变为农民增收的‘聚宝盆’。”潞城林场相关负责人岳天敬介绍,除了200余亩的芍药种植地外,林场还利用现有场地设施及空间特点,设置60个可移动帐篷营地,以轻野露营为切入点,实现林下经济多元化、立体化发展。该林场

还计划打造森林康养基地,把传播中医药文化、观赏中医药景观同乡村休闲旅游有机结合,探索“森林+旅游”新模式,把药艺公园打造成集中医药养生、休闲度假、科普教育等于一体的森林康养基地。“未来,我们林场将继续探索‘林业生态+林下经济’模式,为乡村振兴发展提供良好的环境支撑和生态保障。”岳天敬说。

除了林花和林药,城市副中心依托森林环境优势,聚焦产业发展,创新增收渠道,积极推动林菌、林草、林菜、林粮等种植。利用林下空间与局部小气候,选择适合当地的真菌菌种与菌株,先后种植了猴头菇、木耳等菌类植物;在“林草”选用上本着可用于绿化、观赏的耐旱草类植物的原则,种植麦冬草、丹麦草、鼠尾草、鼠尾草、鼠尾草等;与中国科学院遗传与发育生物学研究所合作引进了观赏高粱等新品种,并根据不同季节选择种植时令蔬菜,陆续种植了大蒜、洋葱、生菜、娃娃菜、韭菜、辣椒、芦笋、秋葵、萝卜、白菜等季节性时蔬。

协同发展绘新篇

京津城际列车即将满15周岁之际,运力进一步提升。日前,京津城际调整优化运行组织并精准实施“一日一图”。调整后,京津城际常态化开行重联列车、长编组列车,其中高峰日可增加席位2.76万张,较调整前运输能力提升18%。

高峰期车次加密 重联列车运力翻倍

上周五,记者一早乘车赶往天津感受双城通勤早高峰。6时许,候车厅内的大部分旅客已在排队等待去往北京方向的京津城际列车。天津站客运车间业务指导李瀛介绍,运力优化提升后,早高峰6时—8时30分,仅从天津站始发的京津城际列车就增加到了10列左右。为进一步节省旅客通勤时间,天津站西侧的公交场站也挪移至车站门口,方便旅客零距离换乘,同时多趟接驳天津站的地铁线路延长运营至23时之后。

天津武清站是列车进入北京南站前的最后一站,每天早晚高峰都会迎来大量跨省通勤人员。“工作日早高峰趟趟满员。此次运力提升后,6时到8时,武清站开往北京的城际列车十几分钟一趟,真正实现了公交化运营。”武清站站长姚冰介绍。

6时59分,天津到北京南的C2202次列车抵达北京南站,这趟车就是此次调图后早高峰常态化开行的重联列车,由两列8节车厢的动车组首尾相连运行,车厢扩展到16节,运力比以前翻了一倍。坐在12车厢的乘客李先生告诉记者:“以前我上班早上6点前出的票最难抢,现在座位多了一倍,车次也加密了,以后就不怕抢不到票了。”

调整后京津城际高峰日 运力提升18%

“我们针对今年以来旅客出行需求旺盛的实际,加强对各条高铁线路售票情况监测,发现京津城际今年1月1日到5月31日共计发送旅客1295.2万人次,高峰时段候补购票需求较大,旅客的窗口问询量较多。”中国铁路北京局集团有限公司(以下简称:中国铁路北京局)客运部副主任周斌介绍,此次调整后,部分车次采用重联或长编组列车的方式提升运力,其中,经停武清站的京津城际列车较调整前的28.5对增加至31对,早晚高峰增加至7列,含2列复兴号重联动车组列车;北京南至天津间早晚高峰新开行G8951/8952次、G8939/8938次长编组列车。调整后,京津城际的高峰日可增加运力2.76万人次,较调整前运输能力提升18%。

列车扩容、车次加密,更多的通勤旅客能够顺利买到高峰日车票,也让通勤旅客下班后可以更快到家。“除了日常早晚高峰,京津城际的客流高峰还集中在周五下午到周一上午这个时段。加开重联列车后,开行时间几乎覆盖了周五、周一的各高峰时段,周一到周四也有长编组列车补充进来,效果是很明显的。”北京南站副站长王玉宝告诉记者,从运力提升前的周五售票情况看,当日16时至23时从北京到天津方向的车票售罄后,有8000多人候补。而优化运力后的首个周五,候补旅客就减少了5000多人,也就是说,很多上周末抢不到车票的人,这周末买到了车票。

据铁路部门统计,截至18日21时,首个调图后的周末,北京南站乘坐京津城际的旅客共13.8万人次,较调整前周末运力提升2000人次。“轨道上的京津冀”再升级,更好地服务“双城生活”。(下转2版)

副刊·热点

