

北京城市副中心报



2024年9月30日 星期一 农历甲辰年八月廿八 今日四版



厂通路全线通车,为新中国成立75周年献上厚礼。北京城市副中心与廊坊北三县连通道路增至11条。



一桥通京冀

本报讯(记者 孙宏阳)潮白河上,秋水荡漾,一座白色特大桥横跨两岸,让京冀两地在“牵手”。昨日12时,厂通路全线通车,潮白河特大桥“启航”,它向西通往北京城市副中心,向东连接河北廊坊大厂县成片的住宅楼,两地之间驾车时间缩短半小时。交通、公安部门,建设单位克服万难,将通车时间提前了两个月!

距通车还有两小时,潮白河大桥东端,靠近大厂孔雀城小区的位置,已有许多居民在此等候,翘首以盼。

“这座桥修得不易,我每天都隔窗看它的建设进度。”孔雀城小区居民余平家住大

厂,平日在通州北关做批发生意,“过去要去走友谊大桥进京,最堵一次,早上六点多出门,八点还没到地方。”余平说,厂通路开通后,可为他节省三四十分钟通勤时间。

厂通路西起通州春明路,经潮白河跨河桥,向东与河北段顺接,其中北京段5.28公里,河北段0.89公里,道路为双向四车道,潮白河大桥为双向六车道,也是目前京津冀普通公路最大的桥梁。

这是一座真正诠释了“协同发展”的大桥!厂通路潮白河特大桥,全长约1.6公里,地跨京冀两地,整座大桥由40组桥墩支撑,0号墩到26号墩在北京通州境内,26号墩到39号墩在河北大厂县境内。

过去,两地跨界道路多“分段”建管,你建你的,我管我的。潮白河大桥却并非如此。“本着统一标准、统一管控、优化办事流程的原则,河北段建设单位大厂县交通局委托北京段建设单位北京市交通委员会通州公路分局组织全段项目建设。”市交通委协同发展处处长赵阳介绍,潮白河大桥统一建设和管理,是城市副中心与北三县一体化高质量发展的具体实践。

历经疫情、两次汛期,厂通路潮白河大桥的建设“披荆斩棘”。“最初计划今年年底通车,但考虑到居民迫切的出行需求,两地交通部门多次调研,合理压缩工期,提前两个月实现通车。”赵阳告诉记者,京冀两地交

通、公安和属地政府通力合作,安检联动警力提前就位,确保检查站随路同步投用。

这条跨界道路通车后,可打通交通堵点,将大厂到北京城市副中心的距离缩短5公里,驾车时间缩短半小时。

厂通路通车后,北京城市副中心与廊坊北三县连通道路增至11条,包括京秦、京哈、通燕、首都环线4条高速公路;以及厂通路、徐尹路、京榆旧线、武兴路、唐通线、京津公路、通武线7条普通道路。下一步,京冀两地将加快推动石小路等其他跨界道路建设,提升区域互联互通水平。

记者 常鸣/摄

厂通路潮白河特大桥诞生记

本报记者 孙宏阳

从空中俯瞰,连接京冀的潮白河之上,一座白色特大桥车辆穿梭、热闹起来。昨日,随着厂通路全线通车,潮白河特大桥迎来高光时刻。这座特大桥历经两年建设,提前两个月完工,全程体现着“协同速度”,它闯过重重难关,创造了桥梁建筑领域多项突破。

协同速度 以“天”为单位完成建设环节

“历经疫情、两次汛期,潮白河特大桥非但没耽误进度,还提前了两个月通车,这在行业内是非常罕见的。”市交通委协同发展处处长赵阳感叹道。

2023年1月,临近春节,室外最低气温约为零下18℃,按照主桥节点工期,需在春节期间完成河道内栈桥搭设,为主桥桩施工创造条件。

时间紧、任务重、气温低,多重压力之下,通州公路分局与大厂县政府组建的京冀工作专班协调各方主管部门,争分夺秒办理涉河施工手续,10天内完成涉河安全协议签订,3天内组织栈桥材料由江苏、湖北两省奔袭1500公里进场,按照北京、河北两岸分4个作业面昼夜不停开展涉河施工,为主桥施工顺利开展奠定了基础。

“以‘天’为单位完成建设环节,这就是协同建桥的速度。”中交路建厂通路潮白河特大桥项目总工程师吴国梁说。

“水下钢围堰深基坑施工,难度与安全风险较大,而潮白河特大桥的水中钢围堰最大埋深位于水下约22米,受地质情况影响非常大。”吴国梁回忆道,潮白河流域地质是“一层沙子一层黏土”,就像夹心饼干一样,遇到硬质黏土层,钢管桩就打不到河床下设计标高,围堰清淤挖不出来,遇到砂层又容易漏水进来,项目施工遇到极大挑战。

潮白河特大桥,全长约1.6公里,是目前北京普通公路最大的桥梁。

2024年1月15日,大桥主桥重达380吨的大节段钢箱梁,从河面上的拼装平台缓缓抬起,最大起吊高度达12.5米,单次最长高空带载行走约140米后,精准落位,误差

突破难关 “夹心饼干”河床中打下钢管桩

施工单位迅速组建行业知名专家团队,开展潮白河硬质黏土层板结条件下的深水钢围堰施工关键技术研究,历经100多个日日夜夜,发明出一种围堰钢管桩成桩的辅助装置及成桩方法,成功将钢管桩稳稳扎进河床。

按照设计要求,潮白河特大桥能防御三百年一遇的洪水。在此标准下,桥墩被设计为顺水流方向布置,最大程度减少行洪阻力,但

创新工艺 为目前北京普通公路最大桥梁

不超过5毫米。

“克服单次起重重量大、吊装高度高、满载运输距离长、水上施工风险高、瞬时风速及启动制动冲击荷载等不利因素影响,安全、顺利完成了大吨位半跨钢梁整体‘骑墩架梁’施工,该项工艺在国内跨河桥梁建

也因此造就了大桥与河道的“大角度斜交”,加剧了施工难度。潮白河河道宽360米,跨河大桥涉水宽度达到330米。为了避免斜交造成吊装重心不稳,大桥基础“扎”进河面之下八九十米,这一深度堪比海上工程!

从冒着寒风开始主桥桩基施工,再到顶着炎炎烈日进行围堰施工,为了尽快实现通车目标,潮白河特大桥建设者不惧寒暑,突破重重难关。

设中属首次采用。”吴国梁介绍。

潮白河特大桥主桥钢拱桥设计造型,曾面向全球征集设计方案,最终设计造型形似“舵轮”,寓意着京津冀协同发展“扬帆启航”。如今,大桥“启航”,协同提速,京冀时空距离再次缩短!

城市副中心党工委管委会召开全体会议 研究今年北京城市副中心 绿色发展论坛方案等事项 谈绪祥主持 程建华孟景伟郑皓王承军参加

本报讯(记者 柴福娟)昨日,城市副中心党工委管委会召开全体会议,听取关于2024年(第五届)北京城市副中心绿色发展论坛方案的汇报,审议在城市副中心推行的建筑师负责制、设计监理和重要建材设备驻厂监造三项创新措施,研究部署国庆假期相关工作。副市长,城市副中心党工委副书记、管委会主任谈绪祥主持会议。市政府副秘书长程建华,城市副中心党工委管委会领导孟景伟、郑皓、王承军参加。

会议指出,北京城市副中心绿色发展论坛是具有副中心特色的代表性品牌活动,每届论坛都各具特色和亮点。2024年(第五届)北京城市副中心绿色发展论坛要体现副中心绿色特质和绿色发展进展,要办得实实在在有新意;要立足于副中心,着眼北京市,主动为全市绿色发展搭建平台;要充分体现国际化特点,吸引更多国际企业落户城市副中心;要形成聚合效应,打造城市副中心绿色发展的国际影响力和市场竞争力,让城市副中心成为国际企业向往的投资地、发展地。

会议指出,在城市副中心推行建筑师负责制、设计监理、重要建材设备驻厂监造三项措施,是持续总结创新城市副中心工程建设管理、推动城市副中心高质量发展的重要举措,要抓好三项措施的落地实施。要充分发挥建筑师负责制、设计监理、驻厂监造的作用,实现提升设计质量、完善使用功能、源头保障材料设备质量、节约投资等目标。各部门各单位要从实际、实效出发,做好政策保障,强化试点先行,压实建设单位、设计单位主体责任,打造城市副中心精品工程 and 高质量发展改革样板。

会议强调,今年是新中国成立75周年,要始终绷紧安全这根弦,紧盯热门景区、重点商圈、重点工程,做好旅游服务、交通出行、环境整治、秩序维护等重点保障工作,确保城市副中心安全有序运行,让市民群众度过一个欢乐祥和的假期。要抢抓国庆假期旅游消费“窗口期”,继续做热城市副中心文旅消费业态,统筹好各类文旅资源,进一步提升服务质量,营造浓厚的节日氛围,持续激发消费潜力。要切实做到放假不放松责任,坚持“干部在岗、群众过节”,严格落实带班值班制度,强化责任担当,加强协同调度,形成工作合力。要正风肃纪,始终绷紧作风建设这根弦,共同营造风清气正、崇廉尚俭的节日氛围。

会议还研究了其他事项。

副中心枢纽“京帆”屋盖钢结构封顶 预计今年底主体工程基本完工



“京帆”屋盖主帆钢结构实现封顶。记者 常鸣/摄

本报讯(记者 赵鹏)昨日10时许,随着A7京帆屋盖最后一根钢梁起吊安装成功,北京城市副中心站综合交通枢纽的标志性建筑——“京帆”屋盖主帆钢结构实现封顶。

在副中心站枢纽“京帆”屋盖的建设现场,热闹的气氛洋溢着整个区域。绿色的起重吊钩吊起最后一段钢结构,工人们随即在高空开始忙碌,人们劳作的声音和机械的轰鸣交织成了一首动人的交响曲。四周悬挂的彩带随风飘扬,一阵热烈的掌声和欢呼声随即爆发。每个人都热情洋溢,所有人都在为这个里程碑式的时刻共同庆祝,充满了对未来的希望与期待。北京城市副中心工程建设管理办公室交通设施部部长贺毅表示,这标志着亚洲最大地下综合交通枢纽的高质量建造迈入新阶段。

作为推动京津冀协同发展、贯彻北京市总体规划和疏解北京非首都功能的标志性项目,副中心站枢纽不仅承载着交通枢纽的实用功能,更以其独特的建筑设计理念和绿色节能技术,成为未来城市发展的新亮点。

随着“京帆”屋盖主帆钢结构的封顶,副中心站枢纽建设向全年建设目标发起冲刺的时刻已经到来。预计至2024年底,主体工程将基本完工。

庆祝中华人民共和国成立75周年特别报道

北京日报·北京通州融媒体中心·北京城市副中心报联合京津冀媒体行动

重走赶考路 理论面对面

详见2-3版

第七站:双清别墅“答题交卷”

理论问答 | 如何答好长期执政
面临挑战这道题?