

北京城市副中心报



北京日报报业集团
BEIJING DAILY GROUP

2025年11月26日 星期三 农历乙巳年十月初七 今日四版



北京日报客户端



融汇副中心客户端

京津冀协同发展新十年特别报道

京滨城际铁路天津机场站全面开工

未来可连通北京城市副中心枢纽站

本报讯(记者 张群琛 通讯员 陆爽 董策)近日,京滨城际铁路天津机场站地下连续墙首个钢筋笼吊装完成,标志着京滨城际铁路天津机场站全面开工建设,为天津机场站高质量开展地下工程建设打下重要基础。国铁北京局相关负责人介绍,京滨城际铁路全线贯通后,从北京城市副中心可直达天津滨海机场。

京滨城际铁路是“轨道上的京津冀”的重要组成部分,2022年12月,宝坻至北辰段及沿线国铁北京局宝坻站、宝坻南站、北辰站已开通运营。目前,由京津冀城际铁路投资有限公司投资建设的二期工程北辰至滨海新区段正在加速推进。其中,京滨城际铁路天津机场站坐落于天津机场T2航站楼东侧,为地下三层结构,由中铁建工集团、中铁建设集团两家施工单位共同承建。

据了解,地下连续墙是一

种常用的深基坑支护与防渗结构,而钢筋笼则是地下连续墙的核心受力构件。为确保天津机场站地下连续墙首个钢筋笼吊装施工顺利推进,项目团队提前组织焊接技术工人开展专项技能考核,为钢筋笼焊接质量管控奠定了技术基础。施工过程中,项目团队创新优化钢筋笼吊点布置方案,每幅钢筋笼设置2排8个专用吊点,确保吊装时受力均匀。在吊装作业阶段,项目团队采用350吨主履带吊与200吨副履带吊协同作业模式,起吊时保持双吊同步作业,从而保证了施工高质量、高效率推进。

未来,京滨城际铁路全线贯通后,将在天津滨海机场形成集铁路、民航、地铁等多种交通方式于一体的大型综合交通枢纽,进一步完善京津冀区域路网结构,为京津冀地区群众提供更加方便快捷的出行服务,助力区域经济一体化发展。

精准匹配场景供需

多个京津冀协同创新项目签约

本报讯(记者 孙奇茹)“向新而行”系列活动——京津冀协同创新场景推介及供需对接会近日在京举办,一批京津冀协同创新合作项目现场签约,推动新技术找到市场终端和落地场景。

活动围绕场景创新促进企业发展,发布了一批来自河北、天津的数字城市、生物医药、绿色化工等领域场景需求。聚焦前沿与关键技术,天津市发布了“车路云一体化”智慧道路测试、京津冀同城商务区智慧颐养等场景需求;雄安新区发布空天信息与卫星互联网、集成电路与应用等基于RISC-V架构的全域数字城市场景需求;石家庄围绕细胞产品品质研究及检测服务发布技术产业应用场景需求;渤海新区黄骅市发布光刻胶配方开发与产业化、可降解材料制品研发等绿色化工领域场景需求。北京开源芯片研究院、北京工业软件产业创新中心、北京艺妙神舟生物医药股份有限公司等单位则发布了RISC-V生态构建、“杨梅

工业”智能体平台研发、基因细胞药物CAR-T关键技术等场景需求。

作为签约环节,艾莫斯(天津)科技有限公司、天津市丰和博科技发展有限公司、河北省科技成果转化交易中心、邯郸市云霓科技有限公司等7家单位与中科智汇工场成果转移转化平台合作签约,将围绕医疗器械核心组件研发、手术机器人临床诊断、工业软件边缘计算等展开合作。

作为2025中关村论坛系列活动之一,本场活动旨在搭建三地场景高效供需对接的平台,促进关键核心技术、底层技术及新技术新产品验证应用与迭代创新,有效推动北京科技成果在津实现场景中应用,让新技术找到市场终端。

市科委、中关村管委会相关负责人表示,后续将以“向新而行”系列活动为重要依托,聚焦场景供需精准匹配,持续优化全市科技场景创新生态,推动科技企业借助场景驱动模式实现高质量发展。



嘿,真细
真爽
真温暖

城市副中心站综合交通枢纽初期运营顺利验收

无障碍验收请“特殊考官”： 全流程平进平出， 六大特色守护出行尊严

“从入口到站台,轮椅使用者不用他人协助就能自主通行,这是我们无障碍设计的核心目标。”在枢纽换乘通道内,北京城市副中心站综合交通枢纽现场负责人张昊指着2.3%坡度的缓坡向记者介绍。

若不是提醒,很难注意到这条500多米的换乘通道,没有一处明显起伏——为了让轮椅、婴儿车顺畅通行,施工团队将坡度精准控制在人体几乎感受不到的范围,连通边缘的防滑条都做了圆角处理,避免勾绊行人。此次验收首次披露,枢纽在无障碍建设中创新邀请中国助残志愿者协会全程参与,以“特殊考官”的身份把关设计方案,最终锚定六大建设特色,不少细节更是首次对外公开。

“您看这第三卫生间的扶手,我们连‘壮汉’测试稳固性的环节都加了!”张昊笑说,枢纽内每隔几十米就设有一处第三卫生间,内部轮椅转弯半径、扶手高度均符合规范标准,每个卫生间门外都装有盲文标识和提示。“但凡有人帮忙才能使用的,都不叫无障碍。我们把标识都标得清楚,残障人士进来所有需求都能顺滑实现。”张昊说。

更令人惊喜的是“无感过渡”设计:在公交接驳区,地面采用自然找坡工艺,公交站台与地下通道衔接处高差缩小至2厘米,推着行李箱也能轻松跨过;站台与列车车厢之间的缝隙被特制橡胶条填补,轮椅上下车无需借助垫板。市住建委工作人员透露,此次无障碍验收不仅是工程标准的达标,更是对“全龄友好”理念的践行,未来枢纽还将根据市民反馈持续优化设施。

便民细节藏“巧思”： 地热花台藏低碳密码， 阳光站台不压抑

从地面层随扶梯慢慢下降至地下二层候车区,光影和建筑空间的辽阔感让人忘却这是地下空间。吸引目光的还有候车区域一排排造型别致的白色座椅。这些座椅内藏玄机,装置中藏着地热系统的集水器,有的座椅靠背的大面积花台则用来摆放绿植。“您别小看这花台,它可不是普通装饰!”张昊介绍,作为枢纽绿色低碳设计的“隐藏彩蛋”,这些花台既包裹了地热设备,避免行人触碰,又能通过植物净化空气,“后续通暖后,花台周围还能保持适宜温度,冬天候车时,手搭在座椅上是暖的,鼻尖能闻到花香,谁能想到这是地下30米的空间?”

抬头望去,地下三层站台的“阳光魔

法”更令人惊叹:顶部的膜结构屋顶与水立方同款,但经过角度优化,透光率高达84%,傍晚时分,夕阳透过膜材洒进站台,在地面投下光影,无需开灯也亮如白昼。“我们还采用了反常的‘南高北低’坡面设计,让阳光能最大限度穿透进来,搭配46米跨度的柱框结构,站在这里完全不像在地下30米处。”张昊介绍,该结构刷新了国内地下工程结构跨度纪录,“既要保证‘巨无霸’体量的稳固,又要让每个角落都有阳光,这背后是上百次的光影模拟实验。”

便民服务远不止于此。地下二层1776个候车座椅已部分安装到位;部分自助售票机、安检设备也已经入场;商铺区域虽还在装修,但规划图显示,未来这里将引入便利店、咖啡店等商业便民业态,“乘客候车间隙买瓶水、吃份简餐都很方便,还能逛商场购物。这层面向所有公众,对不乘车的市民来说这里就是正常的商场区域。枢纽相当于多了个地下休闲便民生活和购物圈。”

张昊补充道,“更关键的是,枢纽还破解了传统车站的一大痛点——车站割裂城市的功能非常分明,但副中心站综合交通枢纽解决了这个问题。”他指着规划图上的地下环隧示意图介绍,东西两个站之间通过环隧进行接驳,车辆从西场站能直接开到东场站,东场站也能顺畅驶向西场站,“这在全国大型枢纽里是不具备的——以前去别的枢纽,东广场停车就只能走东广场,想绕到西广场接人得绕地面好几公里,现在走环隧就到,彻底打通了场站间的通行堵点。”站内还优化了换乘路线,通过4个匝道和7个坡道,将15条公交线路、45个公交泊位直接引入地下0.5层,“从公交到地铁、高铁,最多换乘一次就能到;从西场站到东场站,走环隧不用绕路,真正实现了‘站内换乘顺、站外通行畅’。”

记者了解到,此次初期交付投用区域并非覆盖枢纽全部8个站台14条线,主要聚焦北侧与京唐城际相关的7条线路及对应区域,后续与平谷线(22号线)、M101线、6号线的接驳区域及南侧S6线(新建城际铁路联络通道),可随建设进度逐一实现接驳。

智慧平台亮“真功夫”： 数万传感器护航， 小程序搞定导航寻车

“将来市民从家出发用手机地图APP能直接导航到枢纽车位;就算车位被占,系统还会自动推荐周边空闲位,不用在停车场绕圈!”座谈会上,枢纽智慧平台技术负责人董波介绍未来智慧平台,这个为枢纽智慧运营搭建的“数字底座”,背后是安装在枢纽各处的上万个的传感器,如同“神经末梢”般实时跳动客流数据、设备状态,将各类信息汇总分析。

昨天,这套智慧运营平台展示了面向

市民的核心功能:通过专属小程序,市民不仅能实现“室内外一体化导航”,从地铁口精准找到目标商铺,还有望一键启动“反向寻车”快速定位车辆位置。平台还具有应急联动能力,更值得关注的是,将来可接入铁路、地铁等多单位数据,未来地铁、高铁等部门将在联合指挥中心值守,通过平台就能快速协调调度。

验收创新树“北京范本”： 分阶段+多标准， 为超大型工程验收定标准

“这座枢纽建筑面积相当之大,初期运营部分涉及4个铁路站台、7条线路,验收难度前所未有。”北京市建设工程安全质量监督总站轨道交通工程监督八室主任聂俊珑首次披露验收背后的“北京智慧”——为确保高质量交付,项目创新采用“分阶段验收”模式,将验收拆解到结构、单位工程、竣工三阶段,每个阶段聚焦核心目标。

更具突破性的是“多套标准并行”机制。“枢纽分开运营区、空置管理区,封闭管理区,不同区域按不同标准验收。”聂俊珑举例,运营区不仅要验收设备功能,还要测试风、水、电等配套系统的联动效果;施工区与运营区之间则增设防火、防烟尘的分隔设施,“我们还指导参建单位编制了适合大型项目各阶段验收方案,从检查路线到工具清单都写得清清楚楚,确保验收零遗漏。”

据介绍,验收中还重点围绕结构防水、抗震性能等9类核心指标开展检测,排查问题均已全部整改完成。“特别是针对潮白河周边地质条件,我们连续进行了3个月沉降观测,数据显示结构稳定完全满足运营要求。”聂俊珑说。该工程还形成了《枢纽工程装修质量控制指导手册》《枢纽工程资料管理办法》等,统一做法和质量控制标准,未来将为北京大型交通工程提供可复制经验。“随着京唐城际、地铁6号线的无缝衔接,未来市民从副中心站出发,15分钟可达首都机场,40分钟到唐山,1小时抵天津滨海新区,这座枢纽将真正成为‘轨道上的京津冀’核心支撑。”他说。

夕阳西下,“京帆”屋盖的ETFE膜材被染成温暖的橘红色,与地下场站里的灯光交相辉映。屋下,忙碌筹备,目光聚集在这里即将投入使用的城市新地标上。从“全龄友好”的无障碍设计,到“破解城市割裂”的环隧创新,再到“数据驱动”的智慧运营,副中心站综合交通枢纽用“巨无霸”的体量承载着“小而美”的细节,让每一个走进这里的人都能感受到:超级工程的终极意义,永远是“为人服务”。这座“让出行更有温度、让城市更连通”的超级枢纽,正蓄势待发,迎接每一位乘客的到来。

本报记者 曲经纬/文
常鸣/图

副刊·乐活

