

北京城市副中心报

2021年1月21日 星期四 农历庚子年十二月初九 今日四版



市委常委会召开会议

传达全国宣传部长会议和中央政法工作会议精神 研究城市积水内涝防治及溢流污染控制实施方案等事项

市委书记蔡奇主持会议

全文见
北京日报
客户端



建设副中心 大家来出力



本报讯(记者 傅洋)近年来,通州区文物保护部门通过大规模“摸底儿”,梳理出不可移动文物登记项目238处,投入资金超亿元,对燃灯塔、文庙等一批文物保护单位先行修缮保护,助力大运河旅游景区创建北京东部首个国家5A级旅游景区。

“三庙一塔”是通州区运河文化具有代表性的文物古迹。近日,记者在通州区“三庙一塔”景区看到,这里与以往相比已经有了很大变化。文庙大门前,此前一直用于保护残留泮桥桥体的玻璃板已经不见了,取而代之的是一座精美的汉白玉桥。泮池内经过修葺,铺设了防水层,未来还将打造池内景观。据介绍,此次恢复的汉白玉泮桥,是通州区文物管理所工作人员通过查阅大量史料,在参照专家意见的基础上,复原了文庙最初的泮桥样式。今后,人们再来到这里,将看到泮桥完整的历史样貌。

在文庙院落的的地面上,覆盖着绿色的施工毯,走在上面能明显感受到脚下的凹凸不平。被覆盖的地面正在施工中,提升景区参观环境的灯光照明所需要的电线将从地下铺设。景区负责人介绍,在参照专家意见的基础上,也都加装了室外视频监控。整个改造修缮工程预计年内竣工。

此次文庙修缮的施工单位——北京市文物古建工程公司项目负责人介绍,文庙景区的修缮虽然是从去年开始的,但这支古建施工队与通州区“三庙一塔”渊源已久。早在2009年,这支古建队就进驻了通州,一直参与与基建工程的辅助考古工作。2012年,恰逢通州皇城根遗址公园古建迁建,古建修缮队也参与其中。当时,文庙西路遗址上一直覆盖着一堆渣土,就是由古建队进行清运后又修旧如旧复建了文庙西路。从那时候开始,这支古建队就一直没离开过通州“三庙一塔”景区,为其中的文物“问诊修复”,至今已经是第8个年头。

“我们希望通过打造国家5A级旅游景区,进一步提升全区文化遗产保护力度,将以燃灯塔佛舍利塔为核心的大运河景区,转化为人们可以欣赏的一笔文化财富。”通州区政协特邀文史委员任德永介绍,助力大运河景区创建国家5A景区,仅仅是近年通州区文保修缮的项目之一。近年来,通州区文物部门梳理出不可移动文物登记项目238处,并对燃灯塔佛舍利塔、文庙等文物文化遗址进行了妥善修缮和保护利用。

记者从北京市文物局了解到,通州区文物保护近年来交出了一张漂亮的“成绩单”:2016年,通州路县故城遗址入选全国十大考古新发现。目前,路县故城遗址保护展示工程正在建设之中;2017年,通州区地区性文物古迹燃灯塔大修工程竣工,燃灯塔得到全面修缮与维护。截至目前,全区实施了几十项文物保护单位抢险、修缮工程,使文物的整体环境得到了较大改观。

文保修缮助力大运河景区创建国家5A景区 「三庙一塔」景区提升工程年内完工



北京城市副中心生机勃勃

打通中心城区与城市副中心交通大动脉

广渠路东延昨日正式通车

本报讯(记者 孙宏阳)昨天下午,广渠路东延正式通车。

作为广渠路的一部分,广渠路东延道路西起怡乐西路,向东延伸至东六环。道路全长7.6公里,按地面、地下两套系统设置,其中地面道路为景观大道,主路双向六条车道,设计速度60公里每小时;地下隧道全线下穿通州主城区,设置为双洞隧道,双向六条车道,设计速度80公里每小时。

昨天下午15时整,在广渠路东延东六环起点,随着工作人员将一排锥桶挪开,一辆辆私家车驶入崭新的车道,其中大部分车主要是家住附近前来尝鲜体验的

通州居民。

“听说这条路要开通,立刻就来体验了。”家住通胡大街的樊先生带着家人,很早就等在路口附近等待。“过去进城要先上通惠高速,然后走京通快速,赶上早晚高峰光在京通快速上就得耗一小时。”樊先生告诉记者。

15时整,广渠路东延正式通车,记者也驾车进行了体验。

从东六环起点出发,不到1分钟就会驶入全长6.5公里的运河隧道,由于隧道口衔接处设置了多排“天窗”,隧道内外光线过渡自然,没有明暗明显变化。隧道内共

有3条车道,其中全线最外侧车道是施划了黄色虚线的公交专用道,公交专用道在起点处就标明了启用时间为6至20时。隧道内设有区间测速提示,沿线抓拍违章的摄像头已经架设完毕。

行驶在隧道内,头顶是两条向远方延伸的白色灯带,每隔一段距离就会出现一组绿色箭头,以及写有“平稳驾驶 注意安全”黄色大字的提示牌,同时地面、头顶也会出现限速标志。地下隧道全线无信号灯,按照限速驾车走完隧道只需6分钟。

用了6分多钟,记者车辆离开隧道,在地面行驶不久就上了广渠路高架,驶入现

况广渠路。记者发现,从最东端进入隧道,到离开广渠路高架,全线没有信号灯,基本不用踩刹车。15时20分,记者抵达位于东四环的大郊亭桥。也就是说,从城市副中心到东四环,只开了20分钟。

市交通委工程协调与市场管理处副处长王建辉介绍,广渠路东延通车后,打通了自东四环大郊亭桥至东六环段长约20公里的城市快速路,使东四环大郊亭桥到达城市副中心的行车时间由1小时缩短到20多分钟,大大缩短了中心城区与城市副中心间的通勤时间,同时可缓解京哈、京通、东六环至城市副中心的交通压力。

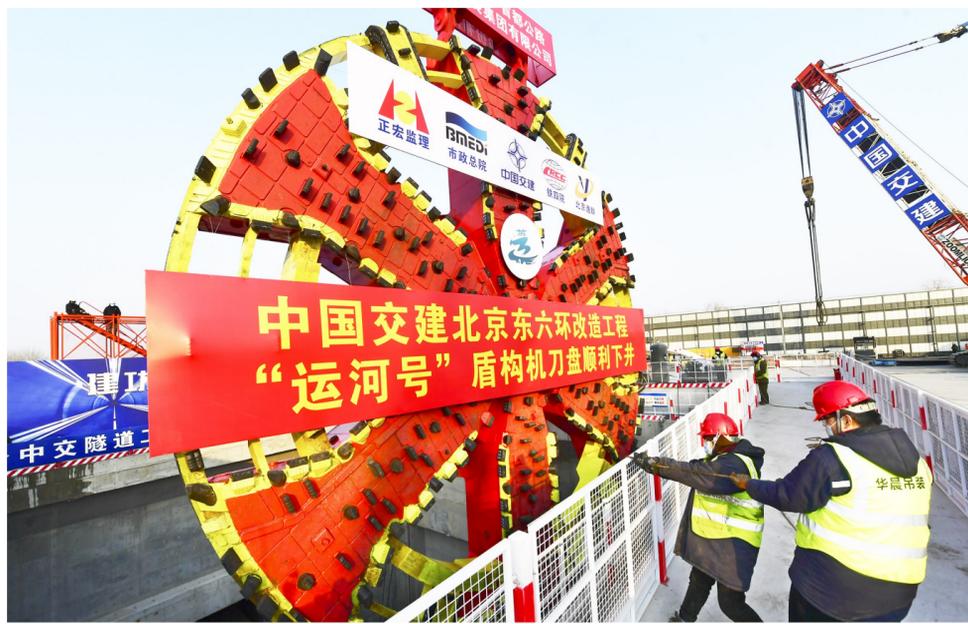
城市副中心图书馆开始屋盖整体提升

本报讯(记者 刘薇)1月19日上午,在城市副中心图书馆第一施工区,27台液压提升器同步作业,跨度125米、重约1000吨,整体面积相当于12个篮球场的钢结构屋盖缓缓上升,将历经三次分步提升,耗时4天到达图书馆顶,不久将会初步形成银杏叶形状。

记者了解到,图书馆项目屋盖共分4个提升区域和2个吊装区,其中最大提升吨位重量为1200吨,累计提升吨位4185吨。此次首段整体提升区域平面分块尺寸长125米,宽40米,面积达5055平方米。

在施工现场,记者看到灰色的钢结构屋盖已被提升至距离地面3米处,技术人员全都屏气凝神,紧盯数据。“整体提升前,我们已经在这个高度对屋盖钢结构、提升架结构、提升系统,进行了24小时的全面观察和监测。”承建方中铁建工集团项目部生产经理张立华说,整个提升工况均处于稳定状态,符合方案及设计要求,可以继续提升。

什么是整体提升工艺?通俗来说就是在地面平台上将屋盖钢结构拼装好,然后通过提升系统将屋盖整体抬起,最终与图书馆柱顶对接。“整体提升工艺对结构的精度要求特别高,屋盖钢结构的整体提升也就成为图书馆建设中最重要、最复杂,也是最难施工节点之一。”张立华说,钢结构屋盖主要在地面完成拼装及焊接工作,有利于钢结构的精度控制,同时降低了高空作业的风险,使工人的安全得到有力保证,并且还可以大大缩短钢结构安装时间,提高了工效。(下转2版)



重达530吨的刀盘顺利下井安装,标志着“运河号”盾构机即将组装完毕。记者 常鸣/摄

“运河号”盾构机刀盘下井

预计春节后始发

本报讯(记者 刘薇)昨天下午,在东六环改造工程施工现场,两台履带吊联合进行抬吊、翻身作业后,顺利将“运河号”盾构机刀盘缓缓下放到始发井井底,待定位安装后,将开展管片联接、调试等后续工作,预计将于春节后始发。

盾构机刀盘吊装下井是整个盾构机组装的关键环节,也是吊装安全的重要时刻。施工方中交隧道工程局采用了一台1250吨履带吊和一台350吨的履带吊共同配合实施抬吊工作,并使用了超强承载力的钢丝绳和吊耳,确保吊装安全万无一失。

“运河号”盾构机刀盘直径16.07米,总重达530吨。经过施工人员的细心操

作,盾构机刀盘缓缓“起身”,翻转至设定的树立姿势后,顺利吊下井到指定的安装位置,与之前已经下井并组装完毕的盾构机主驱动系统精准对接。中交隧道工程局东六环改造工程项目经理部项目总工程师吕计瑞介绍说:“刀盘是用7块分体焊接而成,由于井下空间受限,加上刀盘体积巨大难以随意调整,我们事先对刀盘重心、起吊翻转角度等数据进行了精密的计算,以确保刀盘按照设定姿势和位置吊装下井。”

盾构机刀盘主要有哪些新技术?吕计瑞介绍,刀盘上使用了大合金刀具、刀具分层布置设计技术,可以有效增加刀具的使用寿命,以实现在该项目连续掘

进4800米不换刀,远超目前国际3000米的最高距离。此外,盾构机刀盘还在全球范围内首次将光纤磨削检测技术应用到盾构刀具检测上,刀盘上设计了12处可更换式磨削监测刀,实时检测刀具磨削量,与传统技术相比更加安全、精准、高效。

据了解,自2020年12月下旬“运河号”盾构机首件“一号台车”吊装下井以来,项目部克服了平行施工场地小、交叉施工多、盾构机部件运输受疫情影响等困难,仅用时30天就完成了“运河号”盾构机吊装、组装机工作,创造了国内同类型项目施工“新纪录”。预计在调试始发后,盾构机的掘进速度最快将达到50毫米每分钟。



随着一声令下,城市副中心图书馆项目首段钢结构屋盖缓缓上升。记者 唐建/摄

垃圾不落地

北京城市副中心