



北京日报报业集团
BEIJING DAILY GROUP

2026年7月17日 星期五 农历丙午年六月初四 今日四版



北京日报客户端



融汇副中心客户端

殷勇在通州区临河里街道接访时强调 聚焦群众关切 拿出实招硬招

本报讯(记者 杨旗)昨天上午,市委副书记、市长殷勇在通州区临河里街道开展接访活动。他强调,信访是送上门来的群众工作。要牢记为民造福是最大政绩,牢固树立和践行正确政绩观,把群众的诉求作为政府工作的发力方向,深入基层一线,聚焦群众关切,拿出实招硬招,千方百计解民忧,扎实办好民生实事,切实把树立和践行正确政绩观学习教育成果体现到服务群众实效上。

通州区地铁八通线土桥站和临河里站周边通勤人流密集,非机动车停放需求旺盛,群众集中反映周边非机动车乱停乱放挤占人行道、非机动车道,停车难、出行难问题突出。殷勇来到土桥站,察看周边非机动车停放现状,了

解“绿停融合”改造项目规划设计情况,与信访群众代表座谈,面对面听取意见建议,并就此信访事项召开协调会,与市交通委、市园林绿化局、通州区、临河里街道负责人以及法律专业人士研究推进信访问题解决方案。

殷勇强调,群众出行便捷度和交通秩序是衡量城市精细化治理水平的重要标尺。近年来,北京市坚持便民服务和规范管理双向发力,围绕非机动车停放秩序整治、充电设施建设、火灾防范、出行驾驶安全等方面持续发力,推动非机动车停车资源持续释放,安全管理能力不断提升、交通秩序有效改善,取得了积极治理成效。要进一步立足群众出行需求,因地制宜破解非机动车停车难题,围绕地

铁站点、“学医景商”等重点场所合理规划停放区域,通过“绿停融合”“开门进院”等创新治理模式,“一站一策”“一点一策”释放停放空间资源,满足非机动车停放需求,有效规范停放秩序。要把花园城市理念有机融入停车空间设计中,统筹绿化景观与停车需求,打造更多可观赏的立体化、复合型绿地停车空间。要举一反三,建立健全长效机制,强化综合施策,创新工作举措,制定完善非机动车停车场所配建等方面标准,积极推广可复制可借鉴可落地的模式和案例,以点带面、示范引领带动提升首都交通治理水平。

市政府秘书长曾劲参加。

施工勘探意外发现完整城墙瓮城 全线唯独这座车站延期开通 从通运门到通运门地铁站“走”了六百年

本报记者 李祺瑶

6月,北京地铁6号线通运门站正式开通迎客。让大家等了12年才开通的原因,是这座地铁车站下,埋藏着一座600多岁的古城——明清通州古城墙及瓮城遗址。

当年,地铁施工揭开了古城的面纱。本报记者专访北京市考古研究院的考古队员,揭秘这座地下古城“苏醒”背后的故事,了解现代地铁与古城遗址“共生”的细节。



车站地下一层,专门预留出的展示空间,搭配展现通运门历史脉络的展板,娓娓讲述脚下这座古城的前世今生。

记者 常鸣摄

右图为明清通州古城墙及瓮城遗址俯瞰图。

抽丝剥茧

206个探方揭开通州古城东大门

走进地铁6号线通运门站,宽敞的站厅,造型独特的“Y形柱”,让人眼前一亮。车站地下一层,专门预留出的展示空间,搭配展现通运门历史脉络的展板,娓娓讲述脚下这座古城的前世今生。

时间拨回到2011年,为配合地铁6号线二期启动施工,北京市文物研究所(现北京市考古研究院)在沿线开展考古勘探工作。

“挖到当时定名的新华大街换乘站时,我们在规划地铁站东南角的地下土层中,发现了夯土和砖砌遗迹轮廓。”北京市考古研究院馆员刘凤亮是当年的考古项目现场负责人,他回忆,根据考古勘探成果,初步判断此处为古城墙与瓮城基址,结合《嘉靖通州志》《康熙通州志》等文献记载,锁定这里是明清时期通州古城的东城门。即历史上说的通运门,紧邻运河水路,是漕粮、商品、人员进入通州和北京的必经之路。

而这也是通运门站的历史。为了深挖通州古城的由来,刘凤亮和考古队员查阅了大量文献,翻遍故纸堆,将有效的线索抽丝剥茧般地找出来:明洪武元年(1368年),明代开国大将徐达率军攻克通州,派大将孙兴祖修筑通州城,建四门。其中,通运门位于东城墙上,门外有一个半圆形的瓮城,兼具防御与集散功能。

2011年9月,考古发掘工作正式启动。

“现在说起来风轻云淡的,当时我们的压力可不小。”刘凤亮回忆,“一方面要保护文物,怀着一种阐释历史的责任和担当;另一方面,我们还要保障城市建设,加班加点是必然的。尤其是田野考古,清晨五六点就要到工地,一点一点剥离覆土,生怕错过一处细微痕迹,遗漏一段历史。”

“我们一共布设了206个探方,发掘范围南起新华大街,向北延伸约650米。”刘凤亮掰着手指细数,考古队相继发掘出东城门、瓮城,还有3段城墙等遗迹,“这些遗址格局完整,体量庞大、地层关系复杂。城内道路、铺地、排水痕迹清晰可辨,印证了通运门这一历史坐标。”

“文物优先”,再次成了一个接一个“破例”的充分理由。2014年12月,北京地铁6号线二期开通试运营,因遗址保护与车站一体化规划双重原因,唯独通运门站暂缓投用,“所有施工方案以完整保护城墙遗址为前提”。

完整还原

车辙遗迹定格漕运枢纽盛景

过去的12年,考古人员在干嘛?读懂大地和土壤这本最权威的无字史书。他们依据考古发现,文献记载双重印证,揭露了明清通州古城的军事防御、漕运交通等遗迹,完整还原古城布局。

这座600多岁的古城外貌逐渐清晰起来。通州古城东城墙遗址呈“之”字形蜿蜒,东城门位于城墙南部,东侧修筑瓮城,瓮城同样设有四个门。

令考古工作者惊喜的是,在当时的路面上,他们发现了两道清晰的车辙遗迹。“车辙宽度约10厘米、深四五厘米,断断续续延伸10余米,从瓮城南门斜向通往通运门主城门,宽度与古代两轮马车完全匹配。”刘凤亮说。

考古人员还还原了这驾马车的“实况”:古人驾车进城,因为轮胎是从瓮城南门向主城东门延伸,所以轧出了一个弧形的轨迹。“可以看出,当时这辆车正在转弯。受重力影响,一侧车辙较深,一侧较浅。”刘凤亮说。

城内外的盛况也被复原了:江南漕粮、南北百货沿大运河进京,抵达通州卸船后被搬到岸上,再装上大车,抵达主城门即通运门,输送至通州城内的官仓。刘凤亮说,车辙就是明清时期通州作为漕运枢纽的见证。

考古人员还发现了大量遗迹,进一步勾勒出通州古城的功能分区。

“我们发现了修筑在城墙内侧的马道,宽度略大于墙体,建造工艺和城墙一致,夯土外包青砖。”刘凤亮解释,这是古代士兵快速登城御敌的通道,是古代城池防御体系的标准配置。

在城墙外侧20多米的位置,考古人员发现了数百枚铁弹丸。“这些是古代使用的炮弹,说明这里经历过战火。”刘凤亮说,通州作为京畿门户,历史上多次遭遇战事,这些炮弹也从侧面说明,瓮城和城墙承担了重要的防御功能。

瓮城城门下方,有一道砖石结构的排水沟渠。“沟宽二三十厘米,石材铺底、青砖垒壁,专门用于排出瓮城内积水,避免雨水浸泡墙体。”刘凤亮说,这套排水系统连通瓮城内部,雨水直接排出城外,巧妙的地下排水设计,体现了古人成熟的城市营造智慧。

延续记忆

铭文城砖成为断代关键物证

发掘过程中,考古人员在城墙上发现了一些带有铭文的城砖。其中一块砖上刻有“嘉靖五年临清厂精造窗户孙信”的字样,成为断代的关键物证。

“这块砖产自山东临清,沿大运河水路运抵通州,恰好印证了运河的物资运输通道作用。”刘凤亮解释,砖文清晰标注了烧制年份、产地、工匠姓名等信息,是工匠留下的“防伪标志”,也是当时的质量“可追溯系统”。

这段城墙墙体采用的是明清时期典型的“内夯外包砖”工艺——墙体内部为夯土芯,两侧刷筑衬砖,外层通体包青砖。这与《通州志》“外砌砖石,内实土”的记载也完全吻合。

“结合城砖上的文字信息,我们可以推断,修建城墙的时间不会早于嘉靖五年。”刘凤亮说,结合地层坍塌堆积情况,考古人员发现,城墙是直接修筑于元代建筑基址之上,夯土中夹杂了明早期的瓷片。这些都进一步将城墙初建年代锁定在元末明初这个时间点。

这一判断与《嘉靖通州志》等文献记载高度吻合。此后,通州城的城墙经历了四次大规模修缮:明中晚期第一次大修,因城墙长期遭受风雨侵蚀、运河水患损毁,所以开展整体性修补;明末第二次修缮,对局部墙体加固;清代经历了两次修补,其中,瓮城东南角因紧邻北运河,长期受河水侵蚀大面积坍塌,清代直接在旧墙体上方重新筑墙,遗迹叠压痕迹清晰可辨。

古城墙遗址还出土了明清时期的瓷片,“大部分是景德镇的青花瓷,有二龙戏珠纹、‘喜’字纹、‘福’字纹等。”刘凤亮说,虽然完整的瓷器不多,但这些瓷片足以证明通州作为漕运枢纽,与南方的贸易往来是何等密切。

2014年,中国大运河在第三十八届世界遗产大会上被正式列入《世界遗产名录》。而明清通州古城墙及瓮城遗址的一系列发现,无疑是大运河这一文化遗产价值的重要实物佐证。

从通州古城东大门“通运门”到地铁“通运门站”,城市记忆完成延续,“通运”二字承载的枢纽使命未曾改变。

古城门“沉睡”半个多世纪,重新“开启”。还有一个彩蛋,通运门站内已预留好专属的展示空间——未来,随着瓮城遗址博物馆落成,明清通州古城墙及瓮城遗址将在这里原址重现,实现“在车站里逛遗址”。

北京动物园开展年度野化放归 壮大副中心野生水鸟种群 四十五只人工繁育鸳鸯落户城市绿心

昨日,城市绿心森林公园湿地迎来一群特殊的“新居民”。伴随着箱门缓缓开启,45只佩戴环志和旗标的小鸳鸯振翅起飞,有的扑腾腾直冲云霄,有的轻轻落在水面上舒展羽翼,有的则害羞地一头钻进了芦苇荡,它们很快便适应了全新的野外环境。

这是北京动物园2026年鸳鸯野化放归活动的现场,据北京动物园重点实验室研究员崔多英介绍,如今在北京各大公园随处可见的鸳鸯,在上世纪80年代曾是北京地区十分罕见的迁徙候鸟。2009年起,北京动物园持续开展鸳鸯生态学及野外重引入项目研究。十余年间,科研团队持续攻关,搭建起一套成熟、完备的濒危鸟类保护体系。目前,北京地区野生鸳鸯种群数量已稳定维持在2000只左右。

“这次在绿心公园放飞的鸳鸯,年龄都在50日龄左右,它们已经具备了野外生存的能力,这次放飞主要是为了丰富副中心生物多样性。”崔多英介绍,目前北京野生鸳鸯种群主要集中在城市中部、西部的河湖水域,而东部的副中心区域野生鸳鸯数量尚不足百只,此次放飞45只人工繁育鸳鸯,主要目的是快速扩充副中心鸳鸯种群基数。

事实上,早在2021年,北京动物园就曾在城市绿心森林公园福泽湖畔放飞24只幼年鸳鸯,并为其中8只佩戴卫星定位追踪器,精准监测其野外生存与迁徙轨迹。监测数据显示,这批放归鸳鸯的野外存活率约60%,它们可没闲着,有的从副中心出发,一路南迁,跨越黄河、淮河两大流域,最终抵达湖北孝感长江流域越冬;还有个个体沿太行山脉向西迁徙,在山西晋中落脚栖息。虽然天南海北游荡着,但连续两年春暖花开之时,崔多英都观察到,一些佩戴环志的鸳鸯不远千里飞了回来,在城市绿心森林公园繁育后代。“它们依然记得自己的原始栖息地,这对于我们研究鸳鸯栖息地的特点、鸳鸯迁徙、繁殖的习性都有很大的价值。”崔多英说。

此次鸳鸯放飞,和五年前有所不同。崔多英介绍,前期鸳鸯活动范围、迁徙规律等基础科研任务已经完成,今年的目标主要是快速壮大城市副中心区域的种群基数,加上卫星追踪器成本高昂,本次放飞的鸳鸯只佩戴标准环志和旗标,将来无论它们在哪里被观测到,都能通过环志认出它们,了解它们的活动轨迹和生存状况,为后续的保护工作积累宝贵数据。

北投绿心公司工程部副部长运向杰2021年就参与了鸳鸯野化放归活动,5年间,他见证了鸳鸯种群从无到有的全过程,虽然早已不负相关工作,但每天都到福泽湖畔溜达一圈,观察鸳鸯的最新动向,已成了他的习惯。“这次放飞的鸳鸯中,有5只是我们绿心的鸳鸯宝宝。”运向杰说,2022年起,崔多英将北京动物园的人工巢箱技术引入了城市绿心,还在洞口加装了视频监控设备,可以在线观测记录鸳鸯的繁殖进程。今年,运向杰观测发现,有一只人工巢箱的雌鸳鸯离窝觅食后再也没有返回,疑似遭遇了不测,巢内遗留了5枚鸳鸯蛋。发现情况后,他第一时间联系崔多英团队,很快北京动物园工作人员接走了这5枚鸳鸯蛋,通过人工繁育技术让它们破壳而出,这5只小鸳鸯,这次也正式回归了故土。

北京动物园副园长卢雁平介绍,2009年至今,北京动物园鸳鸯保护项目组已经在北京城市公园和郊区河湖水域,野化放飞鸳鸯330只,针对城市公园绿地天然树洞不足的问题,在北京地区安装鸳鸯人工巢箱219只,累计成功出巢雏鸟988只。北京地区野生鸳鸯种群数量已经达到2000只左右。鸳鸯这一濒危物种,已从过去罕见的“旅鸟”,成为北京地区区域性常见鸟种。与此同时,北京成熟高效的鸳鸯保护技术并非独家独享,团队持续对外分享技术经验,为郑州、石家庄、兰州等多地动物园提供技术指导,助力各地成功开展鸳鸯繁育保护工作,打造出可复制、可推广的首都生态保护样板,为全国城市生物多样性保护贡献了北京方案。

本报记者 陈施君

副刊·匠心

