

京津冀交通一体化建设如何继续推进

《京津冀协同发展规划纲要》自2015年发布以来,取得了累累硕果。其中,北京非首都功能疏解有序推进,城市经济结构和人口规模得到调整优化,北京两翼的雄安新区和北京副中心的建设已全面启动;天津、河北地区在产业、文化、民生方面也持续发力和不断完善。在此背景下,如何加快京津冀区域互联互通、推进京津冀交通一体化建设,成为社会各界关注的焦点。

■中国城市报记者 王楠

市域铁路网建设尚存短板

记者了解到,目前,京津冀城际铁路投资公司已完成股权结构调整,随着京津冀交通一体化深入发展,轨道上的京津冀骨架、一体化的机场群、一体化的道路和水路交通、快递网络体系正在形成,京津冀城市群综合立体交通网络建设初见成效。

作为“十四五”规划开局之年,2021年是京津冀协同发展的重要一年,“城市要发展、交通须先行”。推动京津冀协同发展取得新突破和更大成效,在不少交通领域学者看来,提升和完善轨道交通设施的软硬件服务势在必行。

“面向未来,我们应该吸收世界先进城市群的交通发展成功经验,在京津冀率先打造国

际综合立体交通网络,形成全国示范性城市群。”北京交通大学教授博导、轨道交通控制与安全国家重点实验室通信方向首席专家钟章队接受中国城市报记者专访时表示,在京津冀协同发展大背景下,部署整体推进高速铁路、城际铁路和市域铁路建设与完善,对加强城市群、都市圈的经济文化交流有至关重要作用。

谈到京津冀综合交通目前还存在哪些短板?是否还有发展不充分、不平衡之处?钟章队分析认为,市域铁路发展不足是城乡交通一体化、城市中心与卫星城大容量交通衔接的薄弱环节。

“空铁、空空、港铁等多种交通方式融合、协调、协同还存在许多体制机制方面的问题,服务站城融合、产城融合、供应链、产业链等方面需要提高。”钟章队说,城市快行交通与慢行交通衔接不畅、换乘困难、存

在堵点、造成出行效率不高;国际化服务水平较为落后,影响国际活动效率等问题,都影响了京津冀综合交通一体化发展。

建成后可带动城市发展

2020年12月,国务院办公厅转发国家发展改革委等单位《关于推动都市圈市域(郊)铁路加快发展的意见》,要求各省、自治区、直辖市人民政府贯彻落实加快推动都市圈市域(郊)铁路加快发展。

对此,业内人士分析,国家之所以重视市域(郊)铁路发展,主要在于其对优化城市功能布局、促进大中小城市和小城镇协调发展、扩大有效投资等方面具有一举多得之效。

“此前,北京、天津已经出台市域铁路网络发展规划,北京通过改造普速铁路建设了多条市郊铁路。”钟章队介绍说,“十四五”要加快建设市域铁路,做好雄安、石家庄、唐山等城市市域铁路网络的规划,形成衔接有序的城市群一体化市域铁路网络。

在北京五环与六环之间建设市域铁路大环线,把多条高速铁路或城际铁路辐射线环接起来,能有效缩短旅客换乘时

间、提升乘坐体验,对运输效率也有显著提升。钟章队认为,如果该构思能成型,届时,去市效或卫星城的旅客可直接在大环线换乘。

“同时,市域铁路一旦与城市轨道交通环线、已规划的城际铁路环线共同构建首都综合轨道交通3层环线。市域铁路将全面实现公交化运营,为旅客提供通勤、通学的快速便捷大通道、大走廊。”钟章队说。

此外,在多种交通工具交换站设计上,钟章队认为可形成九层综合立体交通线网。“完善九层架构的安全、便捷、高效、绿色、经济的综合立体交通线网,可实现充分衔接、互相协调、无缝转换和完整通畅的运输目的。”钟章队说。

“数字大脑”加速构建京津冀交通一体化

作为全国政协委员,钟章队在今年的全国两会期间提出自己的构思和提案,他建议相关部门围绕4个航空中心打造京津冀高效联通、应急互补的机场网,机场之间通过多条高铁、城际铁路、市域铁路形成大容量联络。

此外,还要完善京津冀地

区城际铁路网络,加快构建首都城际铁路大环,与高铁干线网络高效衔接;打破行政地域限制,围绕北京、天津、雄安、石家庄等4个都市圈建设,大力发展市域铁路;围绕中心城区,进一步加密城市轨道交通网络,消灭“洼地”,形成主体大容量交通出行供给体系;实现村村通高速公路或快速公路,打造弹性的高速线网;围绕大容量交通节点,优化调整公共汽车网络;积极推进绿色出行,构建末端自行车或电单车线网,有条件地段铺设独立自行车道,打造末端自行车、共享单车、助力车等便捷交通网络;围绕健康城市建设,建立发达的步行网络,提高全民健康素质;建设和维护好残疾人专用通道和设施。

“实现这些目标,除了政府等管理部门制定政策和规划方案外,还需要众多单位给予数字技术的配合和支持。”钟章队认为,只有打造综合立体交通“大脑”,才能加速构建京津冀国际化综合交通极和枢纽集群。

在北京交通大学科技大厦的一间实验室内,记者见到多种先进数字设施,包括数字机器人、电子中控平台和计算机集群,“通过5G、AI、数据中心、区块链等新IT技术,构建新一代综合交通信息基础设施,将打造互联互通的‘信息高速公路’和‘信息高速铁路’。”钟章队认为,把这些技术运用到轨道交通设备中,可实现综合交通数字化、网络化、智能化,加强多种交通方式全网调度指挥和应急处置系统的协调和协同,实时掌握城市群内部的交通流动状态和京津冀城市群进出交通流量,提高交通应急处置和调度能力。

同时,基于5G数字的移动、无感、智能检验检测技术一旦运用到车站等交换平台中,还可减少城市群内部交通关卡,提高出行体验和效率,能有效统一城市群内部的交通服务标准,包括交通标识、指示、定位和导航服务,与城市其他服务协同,形成京津冀统一的一卡通服务,实现交通服务智能化、国际化。

浙江温州:首条越江隧道火热建设中

3月16日,浙江省温州市轨道交通S2线一期工程,SG5标温州瓯江北口越江隧道盾构工程自去年3月启动以来进展顺利,隧道内的施工现场一派繁忙景象。

人民图片



西安市:建设空港型国家物流枢纽 构建陕西省开放新格局

■中国城市报记者 胡安华

日前,在国家发展改革委、交通运输部联合印发的《关于做好2020年国家物流枢纽建设工作的通知》中,记者发现,共有22个物流枢纽入选2020年国家物流枢纽建设名单,其中,仅有北京和深圳两座城市为空港型国家物流枢纽。这些入选城市物流枢纽均具有设施区位优势突出,空间布局、建设运行等基础条件较好

的特征。

面对良好的政策环境,全国政协委员、陕西省渭南市委副书记高洁在接受记者采访时表示,她在今年的全国两会期间提交提案,建议国家发展改革委将西安空港型国家物流枢纽列入重点建设名单,加大对空港型国家物流枢纽建设的资金支持力度。

陕西省政府高度重视物流业发展,先后制定了《西安临空经济示范区发展规划(2019—

2035)》等系列文件,西安市也制定出台了《大西安现代物流业发展规划(2018—2021年)》等政策措施,物流业发展的政策体系不断完善。

高洁建议,通过多方合作,加大力度推进西安市西咸新区空港新城建设空港型国家物流枢纽,以此形成以西安市牵头的西部地区城市群经济发展主体。

谈到建设空港型国家物流枢纽将给地区带来哪些新机遇

时,高洁表示,建设西安国际航空枢纽,有利于构建通达全球的航线网络,形成航空带动、陆空互动、多式联动的国际运输走廊,提升陕西的国际互联互通水平。

“此外,建设空港型国家物流枢纽还有利于打造‘一带一路’交通商贸物流、国际产能合作、科技教育、国际文化旅游、丝绸之路金融等五大中心,深度融入和服务‘一带一路’倡议,形成陆空内外联动、东西双

向互济的全面开放新格局。”高洁分析称。

值得注意的是,西安空港型国家物流枢纽已入选2019年国家物流枢纽建设名单。“未来,如果西安市西咸新区空港型国家物流枢纽入选名单,将对构建陆空内外联动、东西双向互济的陕西对外开放新格局奠定坚实基础。”高洁分析说,“同时也将带动包括渭南市在内的周边各市经济腾飞、民生改善等巨变。”