

石家庄欲借轨道交通重塑“站·城·人”格局

■中国城市报记者 郑新钰

当轨道交通日渐成为现代化城市的“标配”，在庞大的投入背后，城市如何借此实现转型升级是一项新课题。

一位日本的城市规划师曾说，思考以公共交通为导向的开发(TOD)的未来，就是思考未来的城市形态，使其成为拉动城市和地区发展，并为未来城市建设提供驱动力。

日前，中国城市规划设计研究院、宇恒可持续交通研究中心联合承担的全球环境基金(GEF)资助中国可持续城市综合试点项目《石家庄城市层面以公交为导向的城市发展(TOD)战略制定与实施以及项目管理支持》在河北省石家庄市举行了中期成果评审会。记者从评审会上了解到，TOD发展模式符合石家庄未来发展的定位，现阶段石家庄轨道交通运营里程达到76.5公里，未来还有更多的轨道要投入规划和建设。

顶层设计 多方参与

TOD这一概念最早由美国规划师彼得·卡尔索尔普提出。当时，美国一些城市在小汽车主导下空间无序蔓延、环境污染严重、职住分离程度较高，直接导致城市运行效率降低、活力降低，通俗来讲就是得了“大城市病”。

由此，卡尔索尔普认为城市发展不能再以小汽车为主导了，而是要以公共交通为主导，形成以公交引导城市发展的模式，即TOD模式，可以理解为轨道建设带动站城一体化发展。

时至今日，TOD已被看作是城市缓堵利器，这种发展模式的价值不仅是缓解堵塞，还上升到了城市综合开发效益的层面。

此前，为应对气候变化等问题带来的挑战，世界银行下

设的全球环境基金(GEF)设立赠款，用于支持包括中国在内的11个国家探索“城市可持续性”发展模式。石家庄就是中国7个试点城市之一。

“TOD在世界各地尤其是亚洲国家，比如新加坡、东京、首尔等地都有很好的实践。”石家庄市发展和改革委员会副主任、GEF石家庄市项目管理办公室主任吴书科在接受记者采访时表示，作为人口大省河北省的省会城市，石家庄要在绿色发展和建设集约高效、生态友好城市方面作出表率。

记者了解到，立项之初，石家庄成立了GEF项目工作领导小组，由常务副市长担任组长，并在市发改委下设石家庄GEF项目管理办公室，形成发改、城建、轨道建设运营部

门等群策群力的组织模式。

“世界银行的项目比较重视利益相关方的参与和公众参与，他们觉得画出一张蓝图固然重要，但是让社会各界尤其是城市建设部门、轨道建设运营部门等利益相关方都参与进来，让普通市民也能够了解和支撑站城一体化的发展理念更为重要。”石家庄市发改委规划处处长、GEF石家庄市项目管理办公室副主任杨志国如是告诉记者。

杨志国介绍称，项目初始，他们确定了邀请高水平项目团队、高标准高质量编制规划的工作思路，同时还搭建了石家庄TOD专家库，邀请城市规划、轨道交通、景观、住房、公共政策等领域的专家学者，作为长期服务石家庄TOD的智囊团。

同时，GEF石家庄项目注重调动公众参与，在项目调研过程中，采用了移动终端交互式的公众参与方式，市民利用手机小程序即可针对轨道沿线具体的发展建设问题提出意见和建议，真正做到倾听老百姓的声音和诉求，敞开大门来编规划。

新老结合 宜居宜业

对于发展轨道交通的城市来说，线路里程数的增加只是第一步，更重要的是要为市民提供更有价值的场所。

未来“轨道上的石家庄”会是什么样？与其他TOD项目相比又有哪些特色？

GEF石家庄项目经理、中国城市规划设计研究院城市交通研究分院院长赵一新告

诉记者，项目针对外围新区，依托市郊线形成彩线串珠式的TOD新市镇；针对老城区，结合轨道站点建设突出绿色交通发展特色，通过微更新和微改造在优化城市结构、完善城市功能、提升城市品质等方面发挥作用。

“为了突出石家庄自行车这一绿色交通发展特色，规划会针对商业就业中心、居住社区等不同类型的站点，提出空间改造的要求和重点，比如增加地下通廊，方便地铁站与周边商业的衔接；打通支路，方便骑行与轨道的换乘等等；规划要选择一批地铁站，打造网红项目和有石家庄特色的打卡地。”石家庄市国土空间规划设计研究院院长安桂江介绍称。

五个目标 创新不止

一个不争的事实是，城市创新的步伐只有稳步向前，才能让人们发自内心地留在这里。

宇恒可持续交通研究中心技术总监王昊向记者介绍称，城市层面的TOD规划结合“轨道上的石家庄”这个总体目标，对未来的站城一体化建设设置了5个分目标，即紧凑高效、功能健全、便捷舒适、全龄共享和多元协作。

王昊表示，GEF石家庄项目最终要建设成“紧凑高效的TOD城市空间”“功能健全的TOD邻里社区”“便捷舒适的TOD慢行街区”“全龄共享的TOD绿色交通”以及“多元协作的TOD智慧平台”。

“我们这次的规划只是一个开始，后续还有针对线路层次和站点层次的TOD规划，会进一步落实TOD的发展理念，让石家庄的轨道站点周边逐渐成为功能最完善、环境最友好，最受老百姓欢迎的地区，让大家的出行都主动选择轨道交通和骑行，真正践行生态文明发展的理念。”吴书科说。



全球首条无人驾驶云巴示范线在重庆开通

日前，全球首条无人驾驶云巴在重庆璧山正式开通。重庆云巴示范线正线全长15.4公里，共设车站15座，均为高架车站，最高运行速度达80公里/小时。与传统的轻轨和地铁相比，云巴具有建设成本低、建造周期短、可完美融入周围环境等优势，能为乘客提供更智能、舒适、便捷的出行体验。

中新社记者 陈超摄

《2020年民航机场生产统计公报》发布 广州白云机场旅客吞吐量内地第一

■中国城市报记者 郑新钰

机场旅客吞吐量是衡量一个城市经济社会发展开放活跃程度的重要指标。记者从近日中国民航局发布的《2020年民航机场生产统计公报》(以下简称《公报》)中获悉，去年广州白云机场旅客吞吐量在我国内地运输机场中位居第一。

《公报》显示，2020年，我国境内运输机场(不含香港、澳门和台湾地区)共有241个，年

内定期航班新通航机场有广西玉林福绵机场、新疆于田万方机场、重庆仙女山机场。241个机场共完成旅客吞吐量85715.9万人次、货邮吞吐量1607.5万吨、飞机起降904.9万架次。

在旅客吞吐量方面，《公报》显示，各机场中，年旅客吞吐量1000万人次以上的机场有27个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的70.0%；年旅客吞吐量200—

1000万人次机场有27个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的19.0%；年旅客吞吐量200万人次以下的机场有187个，较上年增加22个，完成旅客吞吐量占全部境内机场旅客吞吐量的11.0%。

值得关注的是，在航空业受到疫情冲击旅客吞吐量普降的大背景下，却有23个机场逆势上涨，其中北京大兴国际机场年旅客吞吐量同比增长413.3%。

“机场群”方面，京津冀机场群完成旅客吞吐量7435.9万人次，长三角机场群完成旅客吞吐量16116.2万人次，粤港澳大湾区机场群珠三角九市完成旅客吞吐量9148.1万人次，成渝机场群完成旅客吞吐量8383.0万人次。

此外，值得一提的是，疫情虽然让航空客运一度停摆，物流运输方面却释放出巨大需求。

在货邮吞吐量方面，《公报》显示，各机场中，年货邮吞

吐量1万吨以上的机场有59个，与上年持平，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的98.6%，占比较去年同期提高0.2个百分点；从增速看，保持正增长的机场有27个。北京、上海和广州三大城市机场货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的44.0%。年货邮吞吐量1万吨以下的机场有182个，较上年净增2个，完成货邮吞吐量占全部境内机场货邮吞吐量的1.4%。