

北京综合立体交通网主骨架基本建成

■中国城市报记者 王楠

出行方式达较高水平

交通是兴国之要、强国之基。北京作为我国的首都和超大城市的代表，交通发展不仅要立足于交通出行的需求，还要服务于国家战略和重大活动保障。

中国城市报记者查阅《北京交通发展报告(2022)》(以下简称《报告》)了解到,2021年北京交通呈现几大特点,如平安交通助力京津冀交通一体化高质量发展,绿色交通推动首都空气质量持续改善,科技交通支撑市民更高效便利出行。

《报告》提到,在综合立体交通网建设方面,北京市机动车保有量保持平稳增长,交通道路网趋于完善。下一步,北京将对道路进行智能化改造,未来5年建设100公里的智能化网联道路;轨道交通方面,北京市目前已经达到28条运营线路,各种地铁、磁悬浮列车、铁路等多种综合方式轨道交通系统已经初步形成;综合枢纽方面,北京市继续围绕10个全国客运枢纽,若干个区域客运枢纽,2个国际航空枢纽,构建“2+10+X”的市域客运枢纽体系。

参与了《报告》编撰的北京交通大学交通运输学院党委书记姚恩建告诉中国城市报记者:“经过近年发展,北京市交通基础设施建设整体上取得显著成果,各种交通出行方式达到较高水平。”

对于综合立体交通网建设过程中存在的发展不平衡、不充分等问题,姚恩建建议,强化管理体制,淡化行政界限,构建顺畅的沟通和合作机制;要构建立体化、现代化的城市综合交通系统;要推进多层次轨道交通的四网融合。

公共交通如何在城市交通中发挥核心作用?“政府部门短期内可构建轨道交通线网优化,加强对地铁新线的建设从而完善交通网络。要推动公交网络优化、综合客运枢纽建设、世界级机场群构建。只有公共交通体系呈现‘分工合作、优势互补、协同发展’的高效联动,才能加快促进京津冀城市群一体化发展。”姚恩建说。

推动交通智能网联化

《报告》指出,北京未来5

日前,北京市交通委员会总规划师陈金川在北京交通发展论坛上介绍情况时表示,党的十八大以来,京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市1.5小时交通圈基本形成;北京市中心城区绿色出行比例提升至73.4%,首都交通发展迈上新台阶。

交通行业关系到民生、经济、生态等多个领域。2023年北京市交通工作会提出,今年北京将以推动高质量发展为主题,坚持以人为本,持续落实慢行优先、公交优先、绿色优先,加快构建综合、绿色、安全、智能的立体化现代化城市交通系统。

面对新形势新要求,北京交通部门如何切实推进我国“十四五”时期交通发展建设规划?如何不断提升首都交通智慧化水平,加快构建综合、绿色、安全、智能的立体化现代化城市交通系统?这些成为北京市社会各界共同关注的课题。

年将建设100公里的智能化网联道路。无人驾驶汽车作为智能化网联的重要组成部分,早在2017年,北京市交通委员会、北京市公安局公安交通管理局、北京市经济和信息化委员会为支持北京市高精尖技术产业发展,实现交通管理服务创新,鼓励、支持、规范自动驾驶汽车研发和推进应用,联合制订了《北京市关于加快推进自动驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见(试行)》和《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》。

在政策红利下,围绕智能化网联汽车、道路的试验项目陆续启动,位于北京市石景山区的首钢园智能网联汽车示范运行区就是试点之一。中国城市报记者在园区注意到,该区域汇集了无人接驳、编队行驶、分时租赁、无人快递、无人清扫、无人配送、无人售卖、无人巡检等多种无人车,该地区已成为无人车集中测试实验田。

2022年,北京市通州区也着手加快推进智能化网联道

路建设,在数字经济、智能网联、智慧交通、车路云一体化等方面与民营经济体展开全方位合作。在构建城市级智慧交通大脑的同时,提高社会治理水平,形成智慧交通数字底座,打造“数字通州”。

据了解,通州区依托北京高级别自动驾驶示范区3.0标准体系,建设了北京城市副中心以车路云一体化自动驾驶为核心的智慧交通系统,打造符合车路协同自动驾驶运营条件的智能网联道路,形成城市级智慧交通数字底座。

今年7月,北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室宣布,开放智能网联乘用车“车内无人”商业化试点。这意味着北京自动驾驶创新发展再登新台阶。

接受中国城市报记者采访的多位专家认为,智能化网联的市场化推广离不开网络通信技术支持。中国工程院院士、北京交通大学教授张宏科说:“具备自动驾驶功能的车辆通常搭载了数百个传

感器,车身后也安装了摄像头。但若没有顺畅的网络通信支持,无人驾驶汽车仍存有安全风险。”

张宏科认为,网络通信不过关,自动驾驶从理论上就很难实现,只能定点定线跑。所以相关单位要不断开发和完善网络通信技术,这样才能真正推动智能化网联建设,从而实现车辆的自动驾驶功能。

碳减排任务仍艰巨

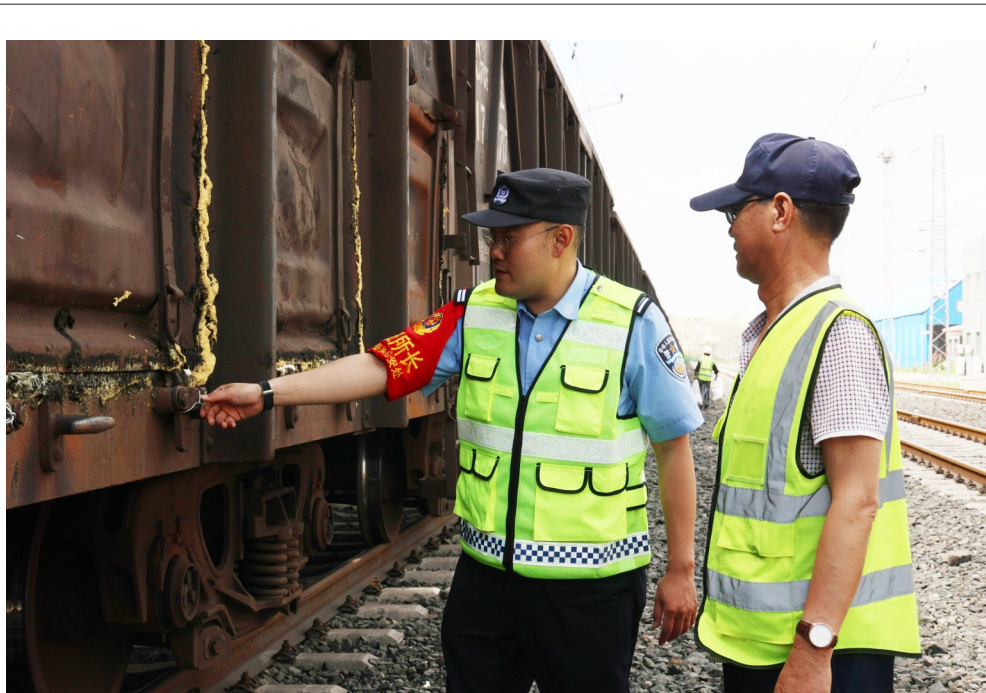
交通运输是节能减排降碳的重点领域。过去数年,北京市交通部门通过多种方式建设绿色交通体系,助力“双碳”目标实现。

在低碳慢行交通体系建设方面,据北京交通发展研究院发布调查数据显示,2021年以来,为了打造景美路畅的骑行、步行环境,北京市每年给慢行系统“体检”,各城区通过创新设置“限速区”、拓宽非机动车道步道等方式吸引越来越多市民“零碳”出行。

5月10日,首届中国出行碳大会上发布了全国首个《零碳交通共识宣言》。中国城市公共交通协会碳分会首任会长、北京交通发展研究院院长郭继孚在会上回顾我国城市交通由高碳至低碳的发展历程时表示,因为城市交通的碳排放与城市化进程相关,我国城市交通的碳减排形势依然较严峻。以北京为例,虽然总体碳排放占比从“十一五”的10%下降到“十三五”的4%,但整体仍呈增长趋势。

北京作为国际化超大城市,交通运输碳减排方面任重道远。“和其他交通运输相比,公路运输碳减排任务尤其艰巨,是碳排放治理的重点和关键领域。2022年北京公路客运量和货运量在所有运输方式中显著高于铁路、航空和管道运量。”北京交通大学经济管理学院教授欧国立向中国城市报记者分享了观点。

如何进一步减少交通建设碳排放?欧国立建议,首先,通过优化不同运输方式占比实现结构性减排;其次,通过技术创新和技术改进实现技术性减排;其三,完善MaaS平台,提高出行效率,减少碳排放;最后,在公路建设施工中采用新的低碳技术。欧国立说:“过去我们更多关注公路交通工具的运营环节,但在公路建设环节有不少项目涉及碳减排。所以,只有关注多领域,融合多举措,才能更好解决北京交通碳减排过程中存在的问题,从而推进‘双碳’目标如期实现。”



迎战高温 保障北煤南运安全

日前,内蒙古自治区呼和浩特铁路公安局包头公安处开展“携手护路、利剑除患”专项行动,加大线路巡查频次和力度,督导铁路企业迅速清理整治线路安全隐患,形成护航铁路运输合力,确保“北煤南运”畅通无阻。

中国城市报记者 全亚军
通讯员 宋艺轩摄影报道