



△新时期,城市交通管理也要与时俱进。王鹤春 摄

# 国内外智囊共谈大城市绿色智慧共享交通

聚焦交通前沿趋势 搭建国际交流平台

□ 全媒体记者 沈尚

据了解,今年的论坛主题是“新时代交通创新与综合治理,构建绿色、智慧、共享交通”。

本次论坛为期三天,设置1个主论坛和8个分论坛,围绕“新时代交通创新与综合治理,构建绿色、智慧、共享交通”的主题探讨大城市交通发展的热点与难点问题。

北京市副市长杨斌在主旨致辞中指出,交通为北京经济社会发展提供了有力支撑,其发展也面临重大考验。非首都功能的疏解和城市副中心建设带来了产业转移等变化,要求交通发展战略和规划作出调整。北京城市交通发展方向将逐步从注重总量增加向补齐短板转变。当前,新技术和新业态不断涌

随着大数据、人工智能等技术发展,为交通综合治理创造了机遇,同时,无人驾驶等新型交通工具、共享交通等新型服务模式不断涌现,也为交通治理带来新的挑战,对新的治理理念和方式提出要求。

与会专家认为,随着中国推进新型城镇化战略的逐步深入,城市群成为国家经济发展的重要战略支撑。京津冀、长三角、珠三角等国家城市群还将进一步向世界级城市群目标迈进。

在此背景下,北京、上海、广州、深圳等大城市迫切需要解决交通拥堵、环境污染、交通安全等“大城市病”问题。

## 共同构建绿色智慧共享交通

现,但相关法律法规与标准的修订、管理服务方式相对滞后,必须主动适应,引导和规范新业态发展。

对于中国城市交通发展,交通运输部总工程师周伟表示,现代化的城市交通是交通强国的重要组成部分,要深入贯彻新发展理念,以提升城市综合交通系统效能、保障群众基本出行权利和多样化出行需求为核心,探索出一条具有中国特色的城市交通发展和治理之路。坚持绿色发展,加快构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本、互联互通的综合交通网络。坚持创新发展,推进城市交通智慧出行。

北京市交通委员会主任李先忠主持开幕式并作主旨演讲。李先忠介绍

说,北京将全力推进交通服务保障能力与城市战略定位、服务品质效率与群众需求相适应,按照控“需”、优“供”、强“治”思路,综合治理交通问题。控制需求,疏解非首都功能、降低交通需求;优化供给,以协同发展为导向,以精准服务为导向,以绿色出行、以准时高效为目标,提升出行品质;强化治理,把握节点,紧抓关键,实现停车观念等转变。

除了主论坛,分论坛也亮点纷呈,各个分论坛从多层面探讨了无人驾驶发展现状及未来趋势;共享交通发展的思考;新形势下轨道交通可持续发展之路;交通大数据与人工智能在交通治理中的应用等多种交通新形态、新问题。

## 聚焦城市交通可持续发展

“空气污染和交通拥堵是目前中国大部分城市面临的巨大挑战,如果不采取任何措施,会造成严重的健康危害和经济损失。”世界资源研究所罗可可持续城市中心战略及全球主管豪格·道克曼(Holger Dalkmann)在论坛上表示,中国在寻求可持续交通发展新方法的同时,也在为面临同样问题的其他国家提供解决方案,中国的成功经验将为世界发展提供借鉴。

世界资源研究所中国办公室首席代表李来来博士认为,提高能源效率是降低能耗最好的解决方案。设立激励性和规制性的交通需求管理政策,通过交通引导城市发展规划,可以降低和避免不必要的刚性需求。

英国儿童投资基金会气候变化中国项目经理雷红鹏表示,英国儿童投资基金会是目前全球最大的以儿童为主要关注对象的私人慈善基金会。从中长期来看,气候变化会给儿童带来最直接的威胁。可持续城市与交通是气候变化工作领域中很重要的一块,这也是英国儿童投资基金会致力于低碳可持续发展的主要原因。

智利大学教授马可·巴塔赛博士(Marco Batarsec)则以智利圣地亚哥为例,从经济学角度讲述如何通过公共汽车服务采购中的激励型合同和质量条款保障公共服务水平。

## 探讨新时代交通创新与综合治理

着眼于世界大城市面临的交通热点问题,多位著名专家学者围绕主题交流分享,共同探讨新时代交通创新与综合治理。

针对“公交优先,绿色出行”,纽约市交通局副局长迈克尔·瑞普罗格,华盛顿特区华盛顿都市政府委员会(COG)的交通运营项目处主任尼古拉斯·拉姆福,均提到美国纽约和华盛顿这类人口集中的大城市提倡使用公交,并通过改善步行、自行车出行环境和适当补贴鼓励这些绿色出行方式;日本东京工业大学副教授室町泰德也介绍了东京市一直坚持的公交为核心的城市发展模式所带来的经济和环境效益;我国澳门也通过“优公交、控车辆、倡步行、顺道路”的治理方式成功提升了公交的运行速度,缩短了候车时间,使

得选择公交出行的比例逐年上升。

智慧交通方面,美国华盛顿特区所开发并应用的拼车、错峰、节能等手机平台和系统取得了不错的效果。北京市也在不断努力构建智慧交通系统,提高交通基础设施的服务水平,改善绿色出行者的出行体验。同时,积极推进自动驾驶技术落地并进行政策研究,在2018年初开始发放道路测试牌照,已完成了累计测试里程6.3万公里。

对此,与会代表一致认为,在合理的布局 and 细致的管理下,有理由相信自动驾驶技术成熟之后,势必将大城市的出行服务水平提高到又一新的层次。

共享经济之母罗宾·蔡司明确表示我们如今已过度消费小汽车出行,她认为未来需要坚持合理的空

间分配和公平的交通工具使用成本,提出了关于共享出行理念的十点原则,强调城市规划要与交通发展相协调并着重于以人为本的出行,逐步构建以自动驾驶、绿色无污染、共享车辆为主体的未来交通系统。

如今,网约车的出现,已经开始改变人们的出行习惯,纽约市面对这一井喷式发展的新兴出行方式采取了总量控制的措施,而华盛顿特区则就“网约车”概念开发了官方拼车手机端应用,是个不错的尝试。美国国家工程院院士、加州大学伯克利分校教授卡洛斯·达甘索更是通过通俗严谨的分析证明了虽然网约车是小城市出行方式的重要补充,但对于大城市而言,仍然应当以发展大容量公共交通系统为重点,辅以一定数量的网约车、出租车。

## 全国供应链创新与应用试点名单出台

本报讯(全媒体记者 周佳玲)近日,商务部、工业和信息化部、中国物流与采购联合会等8部门联合下发《关于公布全国供应链创新与应用试点城市和试点企业名单的通知》(以下简称《通知》),北京、石家庄等55家试点城市和TCL集团股份有限公司、阿里、京东等266家试点企业入选。

《通知》指出,开展供应链创新与应用试点,是在现代供应链等领域培育新增长点、形成新动能的重要举措,是推动供给侧结构性改革、实现高质量发展的重要抓手。《通知》明确,各地要充分认识供应链在现代经济体系中的重要地位和作用,以试点为契机,积极探索

具有中国特色的供应链发展技术和模式,推动试点城市完善重点产业供应链体系,探索供应链治理新机制新模式,促进经济转型升级;推动试点企业加强与供应链上下游企业的协同和整合,实现产业降本增效、供需匹配和绿色发展。

下一步,商务部等8部门将研究制定试点绩效评价体系,适时开发供应链管理信息系统,建立试点绩效评估、动态监督和退出机制,加强对试点的考核和评估。试点期满后,表现优秀的城市和企业将被授予“供应链创新与应用示范城市”和“供应链创新与应用示范企业”称号。

## 江苏出台“十五射六纵十横”高速公路网规划

本报讯(记者 顾晓平 通讯员 黄涛 唐益志)近日,江苏省政府批复同意《江苏省高速公路网规划(2017—2035年)》。根据规划,到2035年,江苏省将全面建成“能力充分、覆盖广泛、便捷高效、开放互联”的高速公路网,全省高速公路网规划总里程将达到6666公里,总体上形成“十五射六纵十横”的布局形态。

15条射线分别是:南京至徐州,南京至连云港,南京至盐城,南京至南通,南京至上海,南京至上海二通道,南京至杭州,南京至杭州二通道,南京至宣城,南京至黄山,南京至芜湖,南京至合肥二通道,南京至合肥,南京至洛阳,南京至滁州。

6条纵线分别是:赣榆至吴江,东海至吴江,阜宁至宜兴,新沂至宜兴,邳州至溧阳,徐州至明光。

10条横线分别是:沛县至丰县,连云港至徐州,连云港至宿迁,滨海至泗洪,大丰至徐州,盐城至蚌埠,启东至扬州,太仓至溧水,太仓至高淳,上海至吴江。

根据规划,江苏省将响应“一带一路”倡议,深入贯彻落实长江经济带发展、长三角一体化等国家战略,强化连云港、徐州陆桥通道节点城市地位,构建长江立体综合交通走廊,加强省际互联互通;全力推进落实扬子江城市群、沿海经济带、江淮生态经济区、淮海经

济区等省重点功能区战略,提升南京首位度,支撑跨江融合,促进中心城市发展,完善综合运输大通道,提高枢纽集散效率。近中期(2017—2025年)建设完成高速公路约1647公里左右,其中新建约776公里、扩建约871公里;远期(2026—2035年)建设完成高速公路约1008公里左右,其中新建约804公里、扩建约204公里。

根据未来过江交通需求,在高速公路网总体布局的基础上,江苏省规划了15个过江通道,其中新增4个过江通道,分别是龙潭、常泰、张靖和通沪过江通道,高速公路过江通道达到15座,平均间距缩短至25公里,布局更加均衡;规划远景展望过江通道1个,为海太过江通道。

至2035年,全省高速公路网规划总里程将达到6666公里,比目前增长约43%,面积密度增加至约6.2公里/百平方公里,10万人口以上城镇、运输机场、沿江沿海重点港区、国家级开发区以及5A级景区覆盖率将达到95%,节点连通度提高至2.0,总体上实现四路连通。通过优化高速公路网络格局,全省形成15条以南京为中心的对外放射线路,进一步提升南京首位度,增强省会城市的辐射能力;新增省际高速公路9条,省际高速公路出入口增加至42个,完善了江苏省与长三角地区以及其他周边省市之间的省际高速公路布局,实现省际“主动脉”全面畅通。

## 11月15日起运货车驶入山西需带货运单

本报讯 10月23日,山西省政府法制办印发《道路货物运输货运单使用管理办法》。按照规定,11月15日起,凡在山西省公路上通行的货运车辆,均应随车携带货运单,并接受交通运输执法机构的检查。

按照规定,货运源头经营者应当按规定装载、计重、开票,如实出具货物运输票据(下称货运单)。货运源头经营者出具的货运单,应当载明货运源头经营者名称、承运车辆号牌、车型、轴数、车货总重、承运单位、出厂时间及驾驶员姓名等基本信息,并加盖货运源头经营者印章。

凡在山西省公路上通行的货运车辆,均应随车携带货运单,并接受交通运输执法机构的检查。交通运输执法机构应当采取有效措施提高检查和核实的效率。货运单应当如实记载车辆当次承运货物的实际情况,不得涂改、污损、伪造,一车一次一单有效。

对于交通运输执法机构对经检测认定超限超载的货运车辆,责令其提供货运单,承运货物、品类、车货总重等信息与货运单一致的,抄送当地治超机构,由各级治超管理机构依据交通运输

部《超限运输车辆行驶公路管理规定》、《山西省道路运输条例》、《山西省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》的规定对货运源头的装载行为组织核查。

承运货物、品类、车货总重等信息与货运单不一致的,责令货运车辆驾驶员提供真实一致的货运单后,抄告当地治超机构组织源头核查。源头核查期间已经依法扣留的超限超载车辆,在货运车辆驾驶员提供经治超工作机构组织调查认定真实一致的货运单前,暂不予放行,但扣留期限不得超过《行政强制法》规定的行政强制措施期限。

交通运输执法机构要根据当地治超机构所提供的货运单对涉及的货运源头经营者进行核查,并按有关法律法规进行处罚;对违法放行超限超载车辆或为超限超载车辆提供虚假货运单的合法货运源头经营者,交通运输执法机构根据《山西省道路货物运输源头治理超限超载暂行办法》等有关规定进行查处;对违法放行超限超载车辆的非法货运源头经营者,交通运输执法机构要将有关情况报当地治超机构。

(赵伟)

行业主流 水运权威

智者乐水 行者无疆

中国水运报 欢迎订阅

中国水运杂志

中国水运报 邮发代号: 37-45 全年定价: 200元/份

中国水运杂志 邮发代号: 38-467 全年定价: 180元/份 全国邮局均可订阅

免费下载中国水运报客户端

客户端 微博 微信