

水域面积超过30多平方公里的东湖是武汉市的城中湖。绵延100多公里的东湖绿道，是中国国内首条城区内5A旅游景区绿道，它依托东湖秀丽的风景和丰厚的人文历史，让市民实现或漫步、或骑行的“慢生活”。

重庆万盛经开区对现有公园进行提档升级、对新建公园则突出特色，打造出了一批精品公园。如今，万盛城区已有40多个大大小小的公园，其中包括综合公园、专业公园，也包括街头游园和微型公园，每一处都各具特色。

我国34个城市开通轨道交通

本报讯 中国城市轨道交通协会日前表示，截至2017年年底，我国已有34个城市开通轨道交通并投入运营。运营规模、客运量等均创历史新高，可研批复投资额、投资完成额为历年之最。

据统计，截至2017年年末，我国内地共计34个城市开通城市轨道交通并投入运营，开通城轨交通线路165条，运营线路长度达到5033公里。其中，地铁3884公里，占比77.2%；其他制式城轨交通运营线路长度约1149公里，占比22.8%。

以北京为例。2017年，北京分段开通试运营S1线、西郊线、燕房线，新增运营里程约30公里，总运营里程超600公里。从2008年的8条线路、200公里运营里程算起，不到10年，北京市轨道交通运营里程增长了约2倍。22条线路，每天超1000万人次客运量，改善了这座超2000万人口大都市的出行条件。

中国城市轨道交通协会副秘书长李成新表示，我国内地城轨交通已进入快速发展时期，运营规模、客运量均创历史新高，可研批复投资额、投资完成额为历年之最。

在近日召开的中国城市轨道交通协会第二届第二次会员大会上，一些业内人士认为，我国城市轨道交通发展在基础技术研发等领域与世界先进水平还有差距。在我国经济向高质量发展阶段转型过程中，需大力推动轨道交通装备向绿色、智能方向发展，更深度融入全球供给体系，促进产业迈向全球价值链的中高端。

（丁 静）

“泉城”济南首条地铁全线贯通

本报讯 山东济南轨道交通集团日前表示，经过1000余天的紧张施工，由中铁十四局承建的“泉城”济南轨道交通R1线近日全线贯通。作为济南首条地铁，济南轨道交通R1线预计2019年元旦通车。

济南轨道交通R1线是纵贯济南西部新城南北的一条主干线，南起池东站，北至演马庄西站，途经济南长清区、市中区、槐荫区，运营里程26.1公里，其中高架段长16.2公里、过渡段长0.2公里、地下段长约9.7公里；共设车站11座，其中高架车站7座、地下车站4座。

济南素有“泉水甲天下”的美誉，辖区内分布有640多处名泉，同时地质条件特殊。

（王 志）

现代城市编辑部

主任：雷茂盛 执行主编：明 慧

新闻热线：(010)56805152

监督电话：(010)56805167

电邮：cityweekly2001@126.com

北京首条磁浮列车开行 乘客如云中漫步

北京S1线是中国首发、北京首条、具有自主知识产权的中低速磁浮交通线路，凭借环境友好天然优势担负起保护环境、引领科技、造福百姓社会重任，成为我国绿色生态线路典范

□ 本报记者 明 慧

一张略带弧度的国字脸，身高3.7米、宽3米、身长89.6米，车身为红、白、黑三种颜色相间搭配。是不是颜值很高？很高大威猛？但它跑起来却身轻如燕，正当你错愕之际，它已悄然而至，令人惊叹。它依靠电磁力悬浮在特定轨道上，因为没有车轮与轨道的撞击、振动及摩擦，如轻风一般“贴地飞行”，乘客也有如在云中漫步，舒适惬意。

它就是连通北京城区与门头沟、西起石厂站东至金安桥站、奔驰在北京S1线上的磁浮列车。

近日，记者亲自体验磁浮列车的宽敞舒适和它的悄无声息以及几乎无晃动地驶离、运行、停靠，近距离欣赏磁浮列车奔驰在北京S1线上的靓丽身影，感受磁浮列车在城市公共交通中不可或缺的作用。

“贴地飞行”令乘客如云中漫步

一走进车厢记者就感到，北京S1线磁浮列车内部设计与普通地铁列车略有不同。不但车体宽度大于普通地铁列车，而且采用了大尺寸车窗的设计，阳光洒进车内温暖如春，窗外美景更是一览无余，加上车内温暖明亮的车灯、灰色墙板、橡胶地板和亮蓝色座椅更令人感到新鲜和舒适。当磁浮列车缓缓启动时，记者也没有听到类似于地铁起步时车轮和轨道摩擦产生的轰鸣声，而当磁浮列

车通过石景山隧道时，更没有刺耳的声音。“安静、平稳、舒适、快捷”是磁浮列车给记者的最初印象。

在车上，记者遇到了两对专程从北京朝阳区和大兴区赶过来体验磁浮列车的夫妇，他们频频竖起大拇指，“这个‘没有轱辘的超级快车’确实比坐地铁还要舒适。”“没有噪音。”记者看到，他们脸上透着新奇和兴奋，不时对窗外的风景指点谈笑。

“磁浮列车依靠电磁力悬浮在特定轨道上，因为没有车轮与轨道的撞击、振动和摩擦，噪音小、振动小。”北京磁浮交通发展有限公司（以下简称北京磁浮公司）副总经理孙吉良对来自中国城市公共交通协会及相关单位的考察团成员介绍磁浮列车时说，除了乘坐更舒适，磁浮列车的爬坡能力强、转弯半径小、线路适用性强，抱轨运行，更加安全。

记者注意到，磁浮列车在行驶至金安桥站时，有一个将近90度的急转弯，“这里的转弯半径为75米，而市区地铁最小转弯半径约为200米。因而磁悬浮在线路选择以及车站设置上更加灵活，在城市的高楼大厦间、居民区中穿行都没有问题。”对于考察团的疑问孙吉良解释说。

据中国城市公共交通协会相关负责人介绍，中低速磁浮列车是利用电磁铁的电磁吸力将列车浮起，轨道与电磁铁形成闭合磁路，电磁场不向外界泄漏。中科院电工所、北京市环保局等多家机构对磁浮列车进行了多

次严格的测试，电磁辐射强度远低于世界卫生组织推荐的国际非电离辐射防护委员会(ICNIRP)公布的国际标准。磁浮列车采用抱轨运行，车、轨、梁一体，具备电制动、机械制动和落车制动三重制动系统，安全可靠。磁浮列车车体轻，荷载分布均匀，采用轻巧的支撑墩和高架桥。因为磁浮列车无机械传动，机械磨损量小，车辆和轨道使用寿命长，所以日常维护量小、维护人员少、维护成本低。

军民融合实现技术突破

何为磁浮交通？中国城市公共交通协会相关负责人解释说，磁浮交通采用直线电机牵引方式，利用电磁力抵消地球引力，通过自动控制使车体与轨道之间保持一定间隙，从而实现车辆悬浮在轨道上运行。在运行过程中，磁悬浮列车与轨道处于一种“若即若离”的状态，因而有着“零高度飞行器”的美誉。传统上，按速度划分，磁浮交通分为高速和中低速磁浮，其中，中低速磁浮列车最高运行速度为150km/h。

据北京磁浮公司董事长王平介绍，1999年年初，北京磁浮公司与中国人民解放军国防科学技术大学，联合组织国内航空、铁路、汽车等相关领域具有技术优势的研究、设计、生产、建设单位组成了中低速磁浮交通工程化合作体系，构建了以“企业为主体、市场为导向、政府支持、产学研相结合”的自主创新模式，成功搭建了“两

条线、四代车”的研发平台，使北京磁浮技术达到国内领先、世界先进水平。

“北京磁浮公司先后承担‘十一五’‘十二五’国家科技支撑计划重点项目及多项科研课题，利用长沙试验线和唐山工程化试验示范基地进行了大量的测试、试验工作，掌握了中低速磁浮交通系统的核心技术、关键技术和系统集成技术，是我国首个全面掌握中低速磁浮交通系统技术，具备工程化实施能力与系统集成能力的高新技术企业，率先完成了我国自主知识产权的中低速磁浮交通系统标准化、工程化创新。北京磁浮拥有磁浮技术及工程化应用成果20余项；授权专利85项；国家标准立项1项，制订国家行业标准9项、团体标准9项、企业标准50余项。”孙吉良介绍说。

据了解，为促进自主知识产权中低速磁浮技术的推广应用和产业化发展，完善北京市轨道交通网络，改善北京西部地区公共交通条件，根据《国家发改委关于北京市城市轨道交通近期建设规划调整方案（2007—2016年）的批复》，经北京市政府批准，同意建设北京市中低速磁浮交通示范线（S1线）工程。北京市中低速磁浮交通示范线（S1线）是中国首发、北京首条、具有自主知识产权的中低速磁浮交通线路。

助力城市交通带动产业发展

中国城市公共交通协会相关负责人表示，北京S1线西起门头沟区，

北京世园会国际馆“钢铁花伞”连成“花海”

目前，2019年中国北京世界园艺博览会（简称“北京世园会”）的场馆建设正在有条不紊地进行。其中，北京建工五建集团承建的国际馆已经开始安装“花伞”。据了解，总建筑面积22,000平方米的国际馆是北京世园会园区内面积最大的场馆建筑，它以“花伞”为基本元素，94把由钢柱和悬挑钢梁构成的“花伞”在顶部花瓣处相互连接，既对建筑起到支撑作用，又构成了如同“花海”般的屋顶。图为国际馆建设工地上已经安装完成的部分花伞。

新华社记者 罗晓光 摄

布局以人民为中心的雄安服务

□ 张 倩

《河北雄安新区规划纲要》近日出台，诸多“以人民为中心”的布局与设计揭开了面纱。

高起点规划、高标准建设雄安新区，创造“雄安质量”、打造“雄安样板”，既包括规划质量、设计质量、建设质量，也包括新区人民的生活质量。坚持以人民为中心、注重保障和改善民生；引入京津优质教育、医疗卫生、文化体育等资源，建设优

质共享的公共服务设施，提升公共服务水平，构建多元化的住房保障体系……这些民生内容，被浓墨重彩地写进雄安规划纲要的章节。

以人民为中心提供优质共享公共服务，在布局优质公共服务设施、提升公共服务水平、建立新型住房保障体系等方面作出规划部署。如建设“城市—组团—社区”三级公共服务设施体系，构建社区、邻里、街坊三级生活圈，构建城乡一体化公共服务设施；优先发展

现代化教育，高标准配置医疗卫生资源，建立完备的公共文化服务体系，构建完善的全民健身体系，提升社会保障基本服务水平；优化居住空间布局，实现合理公共交通圈内的职住均衡；改革创新住房制度，建立多主体供给、多渠道保障、租购并举的住房制度……建设人民群众安居乐业的美好家园，让人民群众有更多的幸福感、获得感、安全感。

以人民为中心规划设计城市空

间，打造绿色智能交通系统，把城市还给人。如提高绿色交通和公共交通出行比例，构建“公交+自行车+步行”的出行模式，起步区绿色交通出行比例达到90%，起步区公共交通占机动化出行比例达到80%；建立服务优质、形式多样的新型公交系统，实现地面地下协同调度、各类公交便捷换乘的高品质服务；搭建智能交通体系框架，建设数字化智能交通基础设施，示范应用共享化智能运载工具，打造全局

动态的交通管控系统……以便捷、安全、绿色、智能的交通体系，让人民群众感受到城市的友好、和谐、美丽。

坚持以人民为中心，是雄安新区发展的出发点和落脚点。建设宜居宜业、服务优良的城市，是广大人民的期盼，也是更好满足人民对美好生活需要的必然要求。伴随着雄安规划纲要公布，承载着人民对美好生活的向往，雄安新区定会意气风发、昂首奋进！