

“无车出行”还需补齐哪些短板

加大发展公交、地铁等多元化公共交通出行工具,鼓励自行车出行,制定个性化、差异化出行方案,满足居民各类出行需求

□ 吉 宁 郑生竹 周 科

少开一天车、公交优先、绿色出行……9月22日是世界无车日。经过多年来的大力宣传和倡导,“无车出行”、绿色环保的理念已深入人心。在号召全社会尽量选择公交、骑车、步行等绿色出行方式时,我们还要补足哪些短板?

多地响应“世界无车日”

9月21日上午,南京公交集团在南京兴隆大街奥体社区开展“公交优先、绿色出行、从身边做起”为主题的服务进社区活动。为推广绿色出行、减少机动车出行,公交车驾驶员代表宣读绿色出行倡议书,公交集团工作人员现场为市民办理公共自行车卡。

9月22日恰逢中秋小长假的第一天,济南公交推出多项优惠举措,鼓励市民绿色出行。

9月22日,长沙市开展“绿色出行·多一分安全”活动,长沙交警对部分区域实施交通管制,同时倡议市民“少开一天车”。

据了解,9月22日9时30分~16时30分,长沙市芙蓉路、劳动路、湘江路、五一大道合围区域范围内的道路(不含边界

道路)实施全封闭交通管制措施,禁止机动车通行,客运出租车、公交车、校车、邮政车、通勤车、婚丧车和军警、急救、消防、抢险等机动车辆除外。

“无车日并不是说不要车,主要是指减少使用机动车,鼓励公众绿色出行,例如骑自行车。”东南大学交通法治与发展研究中心执行主任顾大松说。

绿色出行理念渐入人心

“现在很多市民出行遵循‘135’模式:1公里选择自行车,3公里选择公交车,5公里坐地铁。”南京公交集团运营部负责人周建军介绍说,为方便市民尤其是外地游客乘坐公交车,南京已全面推行使用支付宝支付公交车票。

近年来,城市公共自行车和共享单车的推行,也减少了对燃油机动车的使用,降低了对环境的危害。根据北京市交通委的数据,2018年上半年北京日均骑行量142万人次,全市9家共享自行车企业总累计骑行近4亿公里。

家住北京西五环的张先生,距离上班地点只有几公里远,之前一直选择开车上下班,现在选择步行和骑自行车。“天气好的时候,我一般都走路或

者骑共享单车上下班,不用担心堵车、停车的问题,也有益于身体健康,通勤成本降低了不少。”

公交出行、绿色出行成为越来越多市民的选择。据介绍,近年来,深圳公交系统实现了100%电动化,社区微巴、预约公交等多元服务品种进一步发展,公共交通服务品质全面提升。近两个月,深圳公交日均客流量近1200万人次,较去年同期增长10.3%。

“世界无车日传递的是节能环保的理念,对于出租车行业来说,使用清洁能源减少排放后是‘有车胜无车’,既节能环保又方便公众乘车。”南京出租汽车协会秘书长凌强说,一些出租汽车“油改气”后,对空气的污染减少很多。

提倡少开车还需补短板

多年来,随着机动车数量的快速增长,很多城市在既有道路的改造过程中,步道和自行车道通行空间被机动车道挤占;机动车违法占压,造成非机动车和行人路权被侵占,这两方面都影响着步行骑行的通行安全及舒适程度。

北京市交通委在2013年开始持续开展步行自行车系统

治理工作,2016年、2017年北京市分别完成了三环路、安定路、工体北路等重要干线及联络线的步道、自行车道整治工作,对2925处冲突点明确了路权;2018年还将完成900公里的步行自行车系统治理工程。

按照计划,北京市今年要将机动车保有量控制在610万辆以内,轨道交通运营里程达到630公里以上,中心城区路网交通指数控制在5.7左右,绿色出行比例提高到73%。

“在北京、上海等大城市,居民通勤出行的距离较远,很多人通过购买私家车来解决通勤问题,加重了城市的拥堵情况。”城市交通专家徐康明认为,有关部门应该加大发展公交、地铁等多元化公共交通出行工具,鼓励自行车出行,制定个性化、差异化出行方案,满足居民各类出行需求,缓解交通压力,实现绿色出行、环保出行。

“近年来,一些国家推广无车绿色出行,已不仅仅停留在少开机动车、减少碳排放的层面,安全出行也是重要考量因素。”顾大松指出,国内一些城市在规划和管理时,为增加行人的活动空间,越来越注重道路街巷的改造。“鼓励绿色出行,也是为了加强人与人之间的交往。”



近日,由首都文明办主办的V蓝·北京环保嘉年华巡展活动走进北京市丰台区东高地街道,给社区居民带来一堂生动的假日环保课。该活动以科普展示及互动展览的形式,倡导市民争做绿色环保的文明人。图为一名社区居民带孩子观看科技成果展览。

新华社记者 李欣 摄

快 讯

北京将在绿化隔离地区建设18处公园

本报讯 来自北京市园林绿化局的消息称,今年北京计划在绿化隔离地区建设18处公园,增绿近万亩。目前,这些公园已完成前期立项手续,将全面进入施工阶段。

在朝阳区十八里店乡,紧靠东南四环外侧,一片近260亩的土地正在加紧平整。这片曾经环境脏乱的区域,将变身成一个供百姓休憩的绿色休闲空间——小武基公园。而距此不远处的横街子村,一片近千亩的土地也将建成以城市森林为特色的公园。

北京市园林绿化局副局长蔡宝军介绍说,第一道、第二道绿化隔离地区位于北京三环到六环之间,是全市城乡接合部的主要分布区,绿化建设任务艰巨,意义重大。按照新版北京城市总体规划的要求,绿化隔离地区建设需要大幅增加绿地面积,优化绿地结构,提升绿化质量。为此,北京正在两道绿化隔离地区加大建设城市公

园和郊野公园。

据了解,今年北京在绿化隔离地区计划建设的18处公园将为城乡接合部地区新增公园绿地绿化面积0.91万亩。这些绿地大部分是通过拆除违法建筑、拆迁腾退等方式“腾”出来的。

蔡宝军表示,18处公园的建设将从整个区域角度规划布局,各国之间通过绿色相融、绿道相通等方式有机连接,形成完整的绿色空间。同时,不断提高绿色隔离地区的公园绿地品质,增强市民生态获得感。

据悉,新建的18处公园将既有鲜明的生态景观特色,也具备多种服务功能。比如,朝阳区十八里店乡的桃蹊公园将利用坑塘洼地打造水系景观,兼具集雨节水功能;大兴区的孙村公园将以森林漫步为特色,打造森林漫步道、湿地漫步道、鲜花漫步道和健康漫步道,为周边市民提供休闲健身的好去处。

(魏梦佳)

北京幸福益生再生医学材料生产全线贯通

本报讯 历经5年的努力,北京幸福益生高新技术有限公司倾力打造的再生医学材料生产已于9月22日全线贯通。

为打破西方国家对此类材料的独家垄断,2013年以来,由幸福益生牵头,中华国际科学交流基金会、中国医学科学院等企事业单位联合发起,成立了协同创新科研团队,在国内率先研发出具有完全自主知识产权的Regesi新型再生医学材料,取得了30年来重大关键性技术的突破,处于世界领先地位。这项技术不但填补了国内再生医学材料领域的空白,而且成本仅为国外产品的40%,一举打破了西方国家对此类材料的独家垄断格局。

据北京幸福益生高新技术有限公司董事长胡方介绍,Regesi新型再生医学材料生产全线贯通后,可年产产品达15吨。目前,公司以再生医学材料为核心衍生出的高科技产品达30多项,向国家药监局申报了4个三类医疗器械创新,逐步形成再生医学产业集群。

胡方表示,幸福益生再生医学作为科技创新的名片,已跨越国门、走向世界。数据显示,幸福益生再生医学材料的品质、临床效果等指标,已超越英国GSK(3M)的生物活性玻璃10倍以上,并远销日本、韩国、欧美发达国家,与国内外50多家大型企业建立了合作关系。

(雨田)

四川东柳醪糟环保智能生产线试机成功

本报讯 四川东柳醪糟有限责任公司“2万吨黑糯米粉节能环保智能生产线”项目9月17日一次性试机成功,该项目的竣工投产将使公司糯米粉生产能力由原来的4.5万吨增加到6.5万吨,生产规模在全国排名第二。

随着市场需求的不断增加,四川东柳醪糟有限责任公司原有的糯米粉生产能力已远远不能满足需求。为了扩大规模,做强企业,公司大力实施资源节约和环境保护工作,按照绿色低碳、生态环保的发展理念,投入大量资金进一步加大技术改造力度,2018年2月开

始实施“2万吨黑糯米粉节能环保智能生产线”项目。该项目采用新能源、新技术、新工艺进行建设,实现了节能环保、技术创新的新变革。

据了解,公司投入资金与燃气公司合作,采用大源小能新技术、新设备,通过全体员工不懈努力,清洁能源供热系统于9月15日正式试机通气,实现了由燃煤供气到燃气供气的历史性转折,是公司科技进步的一个重要标志。9月17日,“2万吨黑糯米粉节能环保智能生产线”项目一次性试机成功,生产规模提升到全国第二位。

(雨田)



关注城市交通 呼吁绿色出行

在世界无车日——9月22日,绿色出行活动分享会暨《包容与共享——城市街道发展蓝皮书》启动仪式在北京举行。本次活动以“人与车:可持续城市生活”为主题,呼吁全社会共同关注城市绿色出行。图为环保领域公益组织代表向市民介绍城市绿色出行理念。

新华社记者 刘勇贞 摄

延伸阅读

□ 魏一骏 吴帅帅

当你驾车横穿十字路口时,车子可以帮你预知从侧方高速驶来的大货车吗?遇到复杂天气,风霜雨雪遮蔽视线,车子可以正确识别路标并始终精准导航吗?当你正专心于驾驶,可以同时照顾到后排乘客的“点歌”要求与副驾驶位置的空调温度吗?

在刚刚落下帷幕的2018杭州·云栖大会上,企业、政府部门和专家共同展望不远的未来人、车、路三者智能互联图景。

“或许很难确切定义未来20年的路是什么样的,但我相信未来的路一定是数字化驱动的。”阿里巴巴集团资深副总裁胡晓明说,目前,中国已

经是汽车产销量、高速公路总里程都位列全球第一的国家,如何进一步提升公路的效率是我们必须考虑的问题。

今年初,浙江省提出将建全国首条“智慧高速”——杭州甬高速,引发社会高度关注。据浙江省交通运输厅有关负责人介绍,该条高速公路未来将全面支持车路协作式自动驾驶,甚至做到“一边开车一边充电”的移动式无线充电。同时,基于高精定位、车路协同、无人驾驶等综合接入系统,有望大大降低交通事故死亡率。

“让路更智能,让车更聪

明。”河北交投集团总工程师郑瑞君说,建设数字化的基础设施道路,建立车路协同系统,将减少车辆加装传感设备,可以大幅度降低自动驾驶车辆的成本,并为加速自动驾驶技术的成熟和商业化创造有利条件。

浙江省交通规划设计研究院院长吴德兴认为,无人驾驶等新技术在工程领域中的应用还是局部的、尝试性的,向大众提供这样的公众产品,需要采取谨慎的态度,无论是政府决策或是商业投资,都要以技术成熟为前提。

如今,语音交互、自动泊

车、车道偏离预警等应用于汽车的技术已经走进许多人的生活,而在人车交互的智能化提升上,技术公司和车企没有停止脚步。

在一辆搭载了AliOS车载系统的互联网汽车上,新华社记者体验到了集交互、传感、数据融合、安全决策等功能于一体的车载系统给日常驾驶带来的全新感受。例如,驾驶者或乘客发出“我想看星空”“下雨了”等场景的语音指令,车窗、空调通风系统等马上能做出打开天窗或关闭车窗等相应动作。

车辆通过路况感知,利用

AR技术将导航信息与实景融合,能为驾驶者提供精确实时的导航服务。同时,基于“全车感知”与“云端一体技术”,系统还可以对驾驶行为与车辆状况实时监测。据统计,目前已有超过70万辆搭载了该智能系统的车辆行驶在路上。

“我认为中国的车路协同在两年以后可以向全世界交一份答卷,起码在这方面我们做了一个积极的尝试。”胡晓明说,尤其是5G马上就要在中国推广实施,这些都可以成为中国公路界、中国道路管理、中国汽车界对全世界所做的贡献。