

# “解剖”北京二环路:为啥堵,怎么治?

## ——北京探索综合施策治理拥堵

□新华社记者 卢国强

随着城市建设和机动车保有量的激增,北京的第一条环城快速路——二环路不堪重负,成为“首都的首堵”。不久前,北京市交管部门针对二环路采取封闭部分出入口等缓堵措施,引起一片争议。二环路为什么堵?如何才能缓解二环路的拥堵?带着这些问题,记者展开调查。

### 二环路究竟为啥堵?

车过西直门桥,速度陡然慢下来。“就像小河,水本来还流着,到西二环碰上堵墙,‘咣当’一下就停住了。”出租车司机刘师傅说,“慢慢往前蹭吧。”

全长32.7公里的二环路于1992年9月建成通车,是中国第一条全封闭、全立交、没有红绿灯的城市快速路,也是北京城市核心区车辆出入、循环的重要路网。

“当年西二环路设计标准流量是每小时8400辆,可是到了今天,每小时的车流量已经超过1.3万辆。”北京市公安局西单交通大队大队长高峰说。

是什么原因导致二环路如此拥堵?记者了解到,造成北京二环路拥堵的原因并不是单方面的。

首先,二环路存在“先天不足”的问题。一方面,由于路网规划设计等原因,北京的东、西二环路一直承担着南北方向穿城主动脉的功能,从西二环可以一直穿到南五环、京开高速,一路没有红绿灯,距离也是最短的。”高峰说。

另一方面,二环路的出入口设置已经成为影响交通的瓶颈。仅东二环路朝阳门桥至东便门桥,南北双向2.5公里的路上就设置了出入口21个。“出入口距离过近,对主路机动车通行就要造成两次影响,肯定会造成车行不畅。”东单交通大队大队长高峰说。

其次,作为城市核心区的重要路网,二环路承载了过重的负担。东西二环路几乎是去往北京儿童医院、北京人民医院等大型医院的必经之路,同时,东西二环路还横跨长安街,承载着前往CBD、金融街等重要城市功能区的车流。

第三,驾驶人的一些习惯更加剧了二环路的拥堵。距离短,没有路口,几十年来二环路的这种优势已经影响到相当一部分北京司机。同时,进出主路车辆相互抢行、发生轻微事故后不能及时挪移车辆等行为,往往也造成拥堵加剧。

### 交管部门打出缓解拥堵“组合拳”

“针对复杂原因造成的拥堵,不能用简单的方法解决。”北京市公安局交管秩序处优化科科长孟瑜介绍,针对二环路的拥堵问题,交管部门采取了一系列“组合拳”,调整二环路主路与辅路、周边路网的“平衡”,并将此作为治理北京拥堵的尝试。

一方面,通过调整信号灯配时、出入口设置,引导车流通过周边路网、支路尽快“散开”。北京市公安局指挥中心科长王振山介绍,目前,北京交管部门对东西二环路的四处出入口信号灯配时进行调整,通过信号灯减少进入主路的车流,让出主路的车尽快出来,减轻高峰期压力;调整二环路桥下辅路、支路10处信号灯配时,加大辅路放行力度,提高辅路和周边路网的通行效率。

同时,交管部门对二环路主要交通节点的18个出入口采取长期封闭或早晚交通高峰时段封闭措施,以及安装交通导流设施等,引导车辆通过辅路或周边路网通行。

另一方面,交管部门开放了长安街长达十余年“禁左”的部分路口,并对长安街、二环路周边部分路段采取单行交通组织措施和分时段禁



止部分车种通行等措施,以实现均衡路网通行能力、缓解长安街和东西二环路压力的目标。

针对轻微事故加剧拥堵问题,北京交管部门专门成立专业摩托车巡逻队,保证在接到事故报警后在最短时间内到达现场进行处置。据测算,在高峰时段,从二环路一个桥区到另一个桥区,汽车需要5分钟左右,而两轮摩托车仅需一两分钟。

此外,交管部门还采取了根据交通流量动态调整疏导岗位等措施,实现对交通流的动态引导。

### “组合拳”初见成效,“科学治堵”将继续推进

虽然曾引起争议,但北京市交管部门针对二环路推出的系列治理措施显示出了一定的效果。

“以前晚高峰北向南方向排队的车每天23时左右才能到朝阳门桥,现在基本21时20

分左右就到了,这说明拥堵时间减少了将近两个小时。”国铁刚说,目前,东二环路向通行能力已经提高了17%。

数据显示,近一周来北京拥堵指数峰值较去年同期下降11.2%,工作日拥堵路段峰值同比减少8.6%,双休日拥堵路段峰值同比减少27.3%;全天路网平均流量同比提升4.5%、平均流速同比提升1.1%;122拥堵报警同比下降19.1%。

但这并不意味着对二环路或者对北京交通拥堵的治理取得了胜利,一线交警们同时表达了他们理性的担忧。

“交通问题的特点就是‘物极必反’,二环路好走了肯定又会吸引一些车辆走二环路。”西外交通大队大队长苏欣表示。一线交警认为,目前采取的封闭出入口、调整信号灯配时、增设导流设施等,是“通过‘硬’设施改变固有的‘软’习惯”,绝非一朝一夕能够实现,更需要得到交通参与者的理解和支持。

### 汽车微评

**中国汽车工业协会常务副会长董扬V:**2014年12月各车企销量较猛,基数较大,同比增长率会相对低一些,全年增速应与前11月的总体增速不相上下,在3%左右。

**全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树V:**在今年的新能源汽车市场中,北京、上海、深圳等一线城市限购城市的销量占据了大部分,这些地区给予新能源汽车在限购、限行等政策上的优惠,成为新能源汽车重要的竞争优势之一。

**中国电池工业协会张曼昱V:**解决电池供不应求问题只能增大投入。然而,任何投资从开始到产出成品都有一个周期,短则一年,长则两三年。所以,不可回避的是我国电池供不应求的局面还将持续一段时间。

**奇瑞汽车董事长兼总经理尹同跃V:**奇瑞现已形成四大新能源整车平台,未来将基于这些平台陆续推出多款新车,旗下首款插电式混合动力车型——艾瑞泽7PHEV确定将会在明年4月份率先上市。

### 新车新技术

#### 宇通重工20台矿用卡车出口越南

近日,发往越南的20台矿用卡车陆续出厂,浩浩荡荡的朝着广西边境口岸驶去,标志着宇通重工在越南市场的开拓,又迈出了坚实的一步。

本次发往越南的20台矿用卡车,包括10台YTK76和10台YTK89矿用卡车,均是宇通重工在原有车型基础上升级而来的新产品。同时,做了多项符合越南市场实际的适应性改进:

一是针对越南市场需要载重量大的矿用卡车特点,YTK76和YTK89矿卡车的额定载重量分别达到50吨和60吨,突破了宇通重工传统产品YT3621和YT3761载重量偏小的局限;二是全系标配西安康明斯大扭矩发动机,提升了动力表现,更符合越南市场路况复杂多变的特点;三是改变了驾驶室造型,将驾驶室加宽,前挡风玻璃由原来的弧形玻璃改为平面玻璃。同时加装卧铺,有效克服了宇通重工传统弧形驾驶室空间狭小的缺点,另外增加卧铺使司机在施工短暂休息期可不用下车直接在驾驶室休息;而选择更便于购买的平面玻璃代替弧形玻璃大大方便了客户的维修,一旦出现前挡风玻璃损坏,客户在当地就能很快寻找到合适的挡风玻璃,减少了等待配件而导致停工带来的损失。

越南作为东南亚国家中一个经济充满活力的国家,近年来经济持续转好,而越南宽体矿用卡车市场在海外市场上更是公认的战略市场。宇通重工自2014年底进入越南市场以来,市场开拓方面在同行除重汽以外的厂家中处于领先水平。本次宇通重工20台矿用卡车的顺利发车,将进一步加大宇通重工宽体矿用卡车在越南市场的分量。

#### 加州出租车行业推出新APP

据报道,加州高层对传统出租车行业Flywheel软件开了绿灯,意味着加州传统出租车行业的一项重大变革。出租车司机届时将使用“TaxiOS”技术,替代现在落后的打表、派送、广告、导航系统以及信用卡读卡器等。TaxiOS技术也是基于智能手机的云操作系统,目的是使传统出租车行业“收复失地”,重新占领被网约车公司夺走的市场份额。

Flywheel公司这样说:“在与Uber的战争中,出租车行业终于能与之在一起跑线上竞争了。”据报道,在旧金山进行了成功试验之后,加州测量标准局的官员们最终同意出租车行业使用Flywheel。届时,传统出租车行业的司机们可以选择使用Flywheel或者其他软件,目前Flywheel即将在加州全境获得为期一年的运营资质。

Flywheel介绍说:“每辆车配备一个智能手机是驱动出租车行业进步的唯一方式。现在我们已经拥有一个移动平台,可以替换出租车内配置的昂贵落后的硬件设备,为司机、为行业赚取更多的利润。”

加州测量标准局主任克里斯汀·梅茜(Kristin Macey)赞扬了Flywheel的TaxiOS系统,声称TaxiOS已达到相关标准。“我们已经确定TaxiOS软件提供与出租车里程表一样的精确数据,顾客也可像往常一样,实时看到打车价格。Flywheel系统符合我们现有里程表方面的规定,根据车辆的行驶速度,按照时间或者里程进行收费,而不是按照时间和里程同时收费,”克里斯汀说道。

目前,Flywheel作为传统出租车服务公司,主要在美国西海岸城市提供服务,包括旧金山、洛杉矶、西雅图、圣迭戈、萨克拉门托以及波特兰。目前,已向纽约市提交试验申请。目前,有两大公司Creative Mobile Technologies和Verifone运营着纽约13000多辆出租车。近几个月来,两家公司都引入了电子打车APP,纽约出租车行业的竞争或将更加激烈。

#### 比亚迪向智利交付电动车

近期,比亚迪宣布将向智利交付e6电动出租车。该车一次充电成本仅9美元,按照理论续航里程折合每公里3美分。此外当地部门还提供首年免费充电优惠。

本次比亚迪向智利首都圣地亚哥交付了3辆e6电动车,作为当地出租车使用。这也是智利绿色园区的环保推广项目之一。目前比亚迪e6已经通过智利交通部车辆控制与认证中心的认证,获准在当地上路。

比亚迪e6是该公司主要出口车型之一,业已进入欧洲、南美、亚太等市场。该车所采用的磷酸铁锂电池具有防火性能好、易循环回收、性能稳定等优点;容量为61.4千瓦时,鉴于智利当地电价位每千瓦时100智利比索(约合0.14美元),一次充满电量成本在6400比索(约合9美元)左右。

按照比亚迪e6一次充电理想续航里程为300公里计算,行驶完这300公里所需电费为9美元,折合每公里3美分(约人民币0.19元)。在电动车使用成本如此之低的情况下,智利能源供应商Chilectra还表示,e6第一年将免费充电。

e6电机功率90千瓦(121马力),扭矩450牛·米,电池充满电量需要2小时。该车配备两个前排气囊、牵引控制系统、稳定控制系统、前向和后向传感器,以及智能车钥匙。能量再生系统可以回收制动能量,电机布置简化了结构,从而降低了成本和维修需求。

比亚迪方面表示,从短期角度而言,e6的效能等同于节约60%用车成本。

# 2015年度第四批C-NCAP评价车型结果发布

科技日报讯(记者陆鸣)截至2015年12月17日,本年度第四批9个车型的C-NCAP评价试验及第二批18个车用儿童约束系统产品评价试验全部完成。中国汽车技术研究中心于12月23日在天津公布了该批车型评价结果。

2015年度第四批9个车型包括1个小型乘用车、2个A类乘用车、1个B类乘用车、4个SUV和1个MPV车型,其中1个车型为企业自愿申请评价。

这批9个车型均按较大销量的配置选取,试验自9月22日开始,至12月17日结束,每台车辆均严格按照C-NCAP 2015年版规则进行购买、试验及评价。购车费用支出约350万元。全部车型按

照《C-NCAP管理规则(2015年版)》依次进行排放油耗测试、三项实车碰撞试验以及鞭打试验,最后分别按照C-NCAP规程进行评分和星级评定。

2015版规则实施初期,由于规则的优化,使得车型获得更好成绩的难度加大,本批评价结果区分度仍然明显。因有些车型尚未进行新版规则设计输入的切换,评价结果不甚理想,但大多数车型还是获得了较好评价。经过多年的努力,以及车辆生产企业安全技术水平和认知度的提高,国内新上市的车型大多将车辆安全设计放在非常重要的地位,不仅车辆乘员保护性能在不断提高,各种主动安全装备也越来越多地体现在车型的主流配置上体现。本次评价的9个车

### 各车型碰撞成绩

品牌型号	试验得分	正面100%	正面40%	侧面碰撞	鞭打	加分项	总分	星级
广汽传祺GS4 精英型	11.94	8.22	14.49	2.34	1	38	3	3
长安福特福克斯 两厢1.0L风尚型	15.84	15.46	18	2.57	3	54.9	5	5
别克威朗 20T双离合精英型	16.86	16.02	18	3.45	3	57.3	5	5
吉利博瑞1.8T 旗舰型	15.04	16.05	18	3.69	3	55.8	5	5
smart 1.0L 灵动版	14.9	16.38	16.77	3.42	2	53.1	4	4
东风日产T70 2.0 CVT 睿行版	15.87	15.14	18	3.85	2	54.9	5	5
北京现代全新途胜 1.6T 智领型	16.31	15.63	18	3.5	2	55.4	5	5
东风日产X7 1.5T 手动豪华型	16.49	15.37	17.47	3.41	3	55.7	5	5
奔驰凌越373 豪华版	13.71	12.3	16.72	0.68	1	44.4	3	3

型均选取了该车型实际销量中的较大配置,前排双气囊、前排安全带预紧器和限速器等均达到100%的配置率;在侧面碰撞事故中能够起到很好保护效果的侧气囊配置率也达到89%,还有5个车型配备了头部气帘,而车辆稳定控制系统ESC则达到了67%的高配备率。

# “十三五”交通部将扩建公交都市范围

科技日报讯(宗文)据交通部消息,近日,交通运输部在宁夏回族自治区银川市召开公交都市创建中期推进会。交通运输部党组成员兼运输服务司司长刘小明在讲话中指出,“十三五”期要充分践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念,全面推进公交都市创建和公共交通优先发展,努力建设群众出行满意、行业发展可持续的公交服务体系。刘小明表示,“十三五”期间,交通运输部将进一步扩大公交都市创建范围,再选择50个左右的城市。

刘小明表示,从2012年版规则进行购买、试验及评价。购车费用支出约350万元。全部车型按

通引领城市发展”理念,城市公交优先发展政策体系进一步完善和落实,公交基础设施建设、运营保障能力和服务水平稳步提升。第一批公交都市创建城市顺利完成中期任务,形成了一批可复制、可推广的典型经验,城市公共交通面貌发生显著变化,公交都市创建工作取得积极成效。

刘小明指出,推进公交都市建设是落实公交优先发展战略的重要载体。“十三五”期间,交通运输部将进一步扩大公交都市创建范围,再选择50个左右的城市,分主题、分类型进行示范创建,努力建设群众出行满意、行业发展

可持续的公交服务体系,具体将推进以下五个方面工作。

一是坚持创新发展,在城市公交管理体制、公交企业、公用地地综合利用、公交票制票价制定和调节机制等方面改革创新,全面培育公交优先发展新动力。二是坚持协调发展,发挥公共交通在城市交通领域的支撑和引导作用,加快实现城乡客运基本公共服务均等化,全面提升城乡客运一体化水平。三是坚持绿色发展,加快城市交通拥堵综合治理和新能源汽车在城市交通领域的推广应用,加强绿色出行文化建设,全面推进可持续的公交

发展模式。四是坚持开放发展,健全城市公共交通服务质量评价机制和政府购买服务机制,鼓励采用政府和社会资本合作(PPP)模式建设城市轨道交通、综合枢纽等公交基础设施,全面优化城市公交发展环境。五是坚持共享发展,切实提升公交快捷性、便利性、智能化、一卡通、多元化、群众监督等方面的服务水平,全面建成人民群众满意的公共交通系统。

交通运输部综合规划司副司长张大为表示,“十三五”期间,交通运输部将继续在综合客运枢纽、公共交通智能化、清洁能源公交车等方面加大对公交都市创建城市的支持力度。

## 能源互联网新型电商平台“瓦特网”上线

由电阳国际新能源技术服务(北京)有限公司(以下简称“电阳国际”)打造的中国能源互联网新型电子商务平台——瓦特网,近日在北京举行了上线仪式。电阳国际创始人、董事长林玉、电阳国际合伙人、电子商务部总监王宪文出席了上线仪式。

近两年,随着国家扶持力度不断加大,国内光伏等新能源行业迎来了高速发展,在高额补贴的刺激下,各路资本纷纷涌入光伏市场,造成了市场鱼龙混杂、市场的不透明和不规范,造成了大量的信息不对称。

在这种背景下,瓦特网将互联网的“共享”和“众包”概念融入到了光伏产业之中,重构光伏产业的全新商业模式,致力于打造用户体验最佳的新型能源互联网交易平台。王宪文表示,瓦特网初期将以辅导性交易为主,即电阳国际自主开发的项目在采购过程中的交易,随着交易用户的增多,瓦特网将不断提高社会其他机构的自主交易比例,并用5—10年的时间,实现以自主交易为主,辅导性交易为辅。瓦特网最终的发展目标,是成为电站建设过程中的交易和电量交易相结合的综合性电子商务平台。未来,该网还将开展新能源汽车等相关业务。

据介绍,目前瓦特网已经可以实现光伏项目招投标功能,并可以进行光伏组件、逆变器

等新能源产品的交易。

### 图片车闻

#### 比人还“体贴”的汽车座椅



最近一款可以监测乘坐者压力水平的座椅在美国问世。这款座椅由汽车零部件供应商佛吉亚和斯坦福大学设计研究中心共同开发,取名为主动健康座椅。

这款座椅中嵌入了传感器可以监测心率和呼吸频率,通过这些信息来判断司机的压力水平,并实施相应的预防措施来确保司机保持专注和舒适。比如,电脑检测到我们经过长时间驾驶而产生疲劳感的时候,前方的平板电脑上会提示可以提供按摩的建议,如果我们同意,便可以通过座椅上的动态按摩系统在车上来一场免费按摩,开车再也不用像以前那样辛苦了。

# 智能驾驶联合实验室挂牌成立

由国家智能交通系统工程技术研究中心和宝马(中国)服务有限公司共同建设的“智能驾驶联合实验室”,日前在交通部公路交通试验场正式揭牌成立。公路科学研究院总工程师王笑京、国家智能交通系统工程技术研究中心主任李斌、宝马集团中国研究开发中心副总裁马策等一行参加了揭牌仪式。

揭牌仪式后,双方随即启动首次联合实验室专题研讨会。研讨会以新颖独特的智能驾

驶技术实车演示开始,其间,技术人员为与会者详细介绍了智能驾驶车辆的系统构成、系统分布、智能驾驶功能设计和控制使用方式等技术细节问题。与会人员在演示环节中亲身体验了搭载了高级自动驾驶功能的智能车辆,并在随后的技术讨论会上,就智能驾驶联合实验室发展方向、智能驾驶技术发展展望等话题开展了深入的交流。

最后,国家智能交通系统工程技术研究中

主任李斌代表联合实验室为本次专题研讨会做了总结性发言,重申了建立智能驾驶联合实验室的目的和意义,并预祝智能驾驶联合实验室可以以即将到来的智能驾驶时代和智能交通行业做出切实的贡献。

智能驾驶联合实验室的成立标志着国家智能交通系统工程技术研究中心在引领国内智能驾驶技术发展的道路上迈出了坚实的步伐。(张云 杜磊)